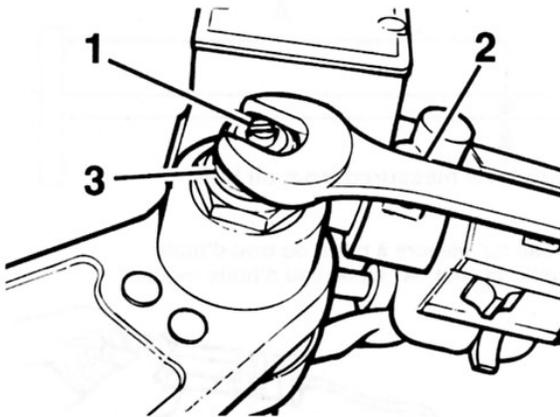
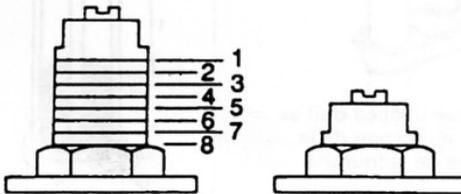


### REGLAGE DE PRECHARGE DE RESSORT

Pour modifier la précharge du ressort, faites tourner le régleur dans le sens des aiguilles d'une montre (serrez-le) pour l'augmenter ou dans le sens inverse (desserrez-le) pour la réduire.



1. Régleur de précharge
2. Clef plate
3. Repères de réglage



Position 8

Position 1

#### Repères du régleur de précharge

#### REMARQUE:

- La précharge de ressort est ajustée à 5 lorsque la moto quitte l'usine.

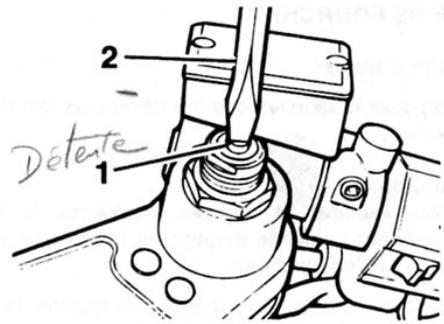
*Détente hydraulique*

### REGLAGE D'AMORTISSEMENT DE REBOND

Pour modifier l'effort d'amortissement de rebond, faites tourner le régleur rainuré dans le sens des aiguilles d'une montre (serrez-le) pour l'augmenter ou dans le sens inverse (desserrez-le) pour le réduire. Il y a 12 positions d'arrêt à "déclat".

On obtient la position 1 (effort d'amortissement maximum) en tournant le régleur à fond dans le sens des aiguilles d'une montre (vissé à fond).

On obtient la position 12 (effort d'amortissement minimum) en tournant le régleur à fond dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (dévisé à fond).



1. Régleur d'effort d'amortissement de rebond
2. Tournevis

#### REMARQUE:

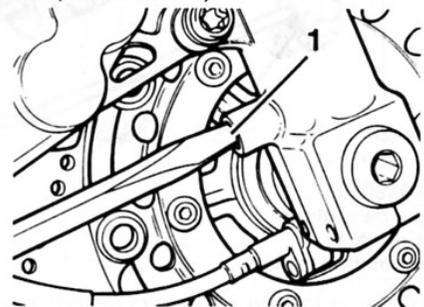
- Le rebond est ajusté à 6 lorsque la moto quitte l'usine.
- La hauteur du régleur d'effort d'amortissement peut être différente sur chaque fourche. La hauteur n'indique par la position de déclat.

### REGLAGE D'AMORTISSEMENT DE COMPRESSION *Enfoncement*

Pour modifier l'effort d'amortissement de compression, faites tourner le régleur rainuré dans le sens des aiguilles d'une montre (serrez-le) pour l'augmenter ou dans le sens inverse (desserrez-le) pour le réduire. Il y a 12 positions d'arrêt à "déclat".

On obtient la position 1 (effort d'amortissement maximum) en tournant le régleur à fond dans le sens des aiguilles d'une montre (vissé à fond).

On obtient la position 12 (effort d'amortissement minimum) en tournant le régleur à fond dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (dévisé à fond).



1. Régleur d'effort d'amortissement de compression

#### REMARQUE:

- L'amortissement de compression est ajustée à 6 lorsque la moto quitte l'usine.



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

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

## HUILE DE FOURCHE

### Vidange d'huile

1. Déposez la fourche, comme décrit plus loin dans cette section.

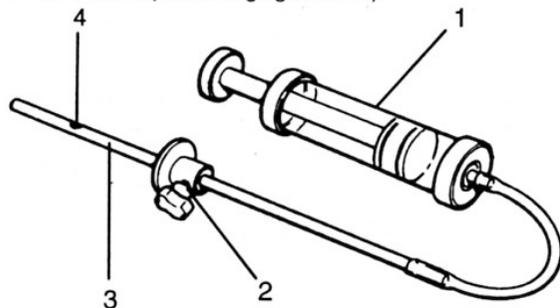
#### REMARQUE:

- Pour faciliter la dépose, desserrez le bouchon supérieur avant de dégager la fourche de la chape, mais ne l'enlevez pas.
2. Déposez le bouchon supérieur de fourche, la rondelle, l'entretoise et le ressort de fourche.



**AVERTISSEMENT:** Le chapeau de fourche sera projeté par la tension du ressort. Pour éviter tout accident, protégez-vous toujours les yeux, le visage et les mains avant de déposer tout article soumis à la tension d'un ressort.

3. Inversez la fourche et laissez couler l'huile dans un récipient approprié.
4. Remplissez la fourche d'huile du type spécifié dans le tableau (ci-dessous/à droite) à un niveau supérieur à celui requis finalement.
5. Ajustez l'échelle de l'outil 3880160 au niveau spécifié pour le modèle en question (voir tableau à droite/ci-dessous pour le réglage correct).

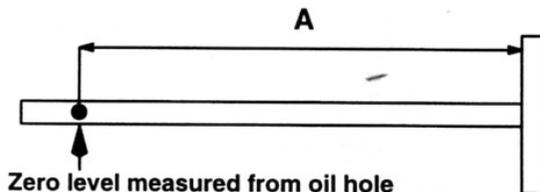


1. Outil 3880160
2. Plaque de réglage
3. Zone graduée
4. Trou (position nulle)

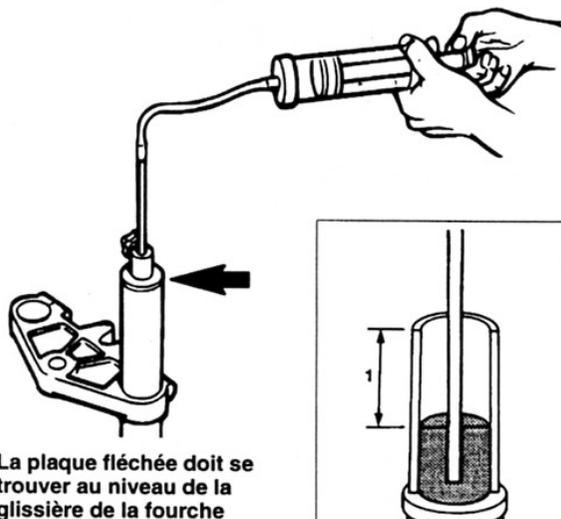
6. Actionnez la fourche à plusieurs reprises pour chasser tout air emprisonné par les soupapes et **compressez complètement la fourche**. Insérez l'extrémité graduée de l'outil dans la glissière de fourche. Maintenez la plaque de réglage d'outil au niveau de la face supérieure de la glissière de fourche et aspirez le liquide à l'aide de la seringue jusqu'à ce que l'écoulement de liquide cesse (videz la seringue si elle se remplit avant la fin de l'écoulement du liquide). Le niveau de liquide dans la fourche correspond à présent à la hauteur de l'échelle de l'outil. Vérifiez le réglage de l'échelle de l'outil et recommencez le processus si le réglage est incorrect. Lorsque le niveau est correct, posez et assemblez le ressort, la rondelle d'espacement et le bouchon dans la fourche. Reposez la fourche.

#### REMARQUE:

- Le niveau nul de l'outil correspond au petit trou de sortie sur le côté du tube de l'échelle, **PAS A SON EXTREMITÉ**. Ne tentez pas d'obturer ce trou latéral car le niveau de liquide sera incorrect.



Niveau nul mesuré à partir du trou d'huile  
Ajustez la cote "A" au niveau d'huile requis



La plaque fléchée doit se trouver au niveau de la glissière de la fourche

1. Réglage de niveau d'huile de fourche (fourche entièrement comprimée)



**AVERTISSEMENT:** Un réglage incorrect de l'outil ou un outil non maintenu au niveau de la glissière de la fourche affectera le niveau final de liquide.

Des niveaux d'huile incorrects dans les fourches peuvent provoquer une embardée et un accident.

**TABLEAU DE NIVEAU D'HUILE DE FOURCHE**

Modèle	Qualité d'huile	Niveau d'huile (normal)	Niveau d'huile (max)
Trophy 1200 jusqu'au NIV 4901*†	SAE 10	103 mm	103 mm*
Trophy 900 jusqu'au NIV 4901*†	SAE 10	84 mm	84 mm*
Trophy 1200 et 900 entre les NIV 4902 et 9802	SAE 10	117 mm	102 mm
Trophy 1200 et 900 à partir du NIV 9803	SAE 15	117 mm	102 mm
Daytona 750	SAE 10	139 mm	139 mm*
Daytona 1200, 1000 et 900 jusqu'au NIV 9802	SAE 5	132 mm	132 mm*
Daytona 1200, 900, Super 3 900 à partir du NIV 9803	SAE 5	139 mm	132 mm
Sprint 900 jusqu'au NIV 7491	SAE 10	109 mm	97 mm
Sprint 900 entre les NIV 7492 et 11541	SAE 10	117 mm	102 mm
Sprint 900 à partir du NIV 11542	SAE 15	117 mm	102 mm
Trident 900 et 750 jusqu'au NIV 4901*†	SAE 10	94 mm	94 mm*
Trident 900 et 750 à partir du NIV 4902	SAE 10	109 mm	97 mm
Tiger 900	SAE 10	130 mm	130 mm*
Speed Triple	SAE 10	141 mm	141 mm*
Thunderbird	SAE 15	109 mm	109 mm*

\* Ne peut pas être rempli au-delà de la limite normale.

\*† Lorsque les fourches des motos ont été modifiées pour correspondre au modèle plus récent, utilisez les valeurs spécifiées pour les modèles après le NIV 4902. Il n'est pas possible d'obtenir des kits pour modifier les motos comme après le NIV 9803.

**REMARQUE:**

- Toutes les valeurs s'entendent avec la fourche comprimée au maximum.



**AVERTISSEMENT:** Toute variation de niveau d'huile de fourche par rapport aux valeurs spécifiées ci-dessus pourrait affecter la tenue de route et provoquer une embardée et un accident.

## FOURCHE AVANT

## Dépose

1. Déposez tous les panneaux de tableau de bord (si montés).
2. Soulevez suffisamment la moto pour pouvoir déposer la roue avant.



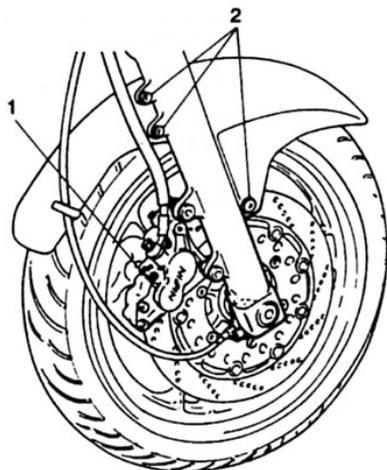
**AVERTISSEMENT:** Assurez-vous que la moto est stable et bien soutenue pour éviter tout risque d'accident dû à une chute de la moto.

3. Détachez les étriers de frein sans toucher au circuit hydraulique des freins.

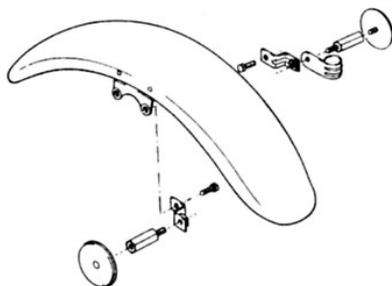


**AVERTISSEMENT:** Ne suspendez pas l'étrier par ses flexibles car on risque de les endommager, ce qui pourrait provoquer un accident par la suite.

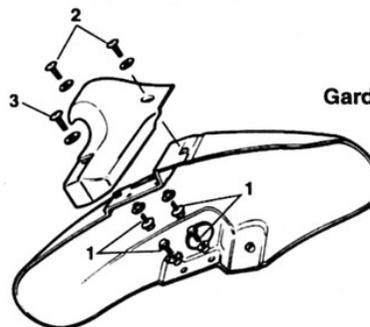
4. Déposez la roue avant comme décrit à la section des roues.
5. Déposez le garde-boue avant en prenant soin de ne pas endommager la surface peinte.



1. Etriers
2. Vis de maintien de garde-boue (sauf Tiger)



Fixations de garde-boue de Thunderbird



Garde-boue de la Tiger

1. Vis intérieures de garde-boue
2. Vis extérieures de couvre-fourche et garde-boue
3. Vis de couvercle de fourche
6. Desserrez tous les boulons de bridage de la chape inférieure (de chaque côté).
7. Desserrez les deux brides de maître-cylindre mais ne les enlevez pas (sauf Tiger et Thunderbird).
8. Faites tourner chaque ensemble de maître-cylindre pour pouvoir atteindre les boulons de bridage de la chape supérieure (pas Tiger ni Thunderbird).



**AVERTISSEMENT:** N'inversez aucun maître-cylindre car de l'air s'introduira dans les circuits de frein et d'embrayage et du liquide de frein pourrait également endommager la carrosserie.

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

9. Desserrez les boulons de bridage de la chape supérieure.

## REMARQUE:

- Si la fourche doit être démontée, desserrez le bouchon supérieur avant de desserrer les boulons de bridage de la chape supérieure.
10. Sur les modules Daytona et Speed Triple, desserrez les boulons de fixation du guidon.
  11. Retirez chaque fourche, l'une après l'autre, en la tirant vers le bas tout en lui imprimant un mouvement de torsion.

## Installation

1. Positionnez les fourches dans les chapes et ajustez la hauteur de dépassement des fourches, comme indiqué dans le tableau au verso.
2. Lorsque le "dépassement" est correct, serrez les boulons des chapes supérieure et inférieure aux couples suivants.

## Boulons de chape

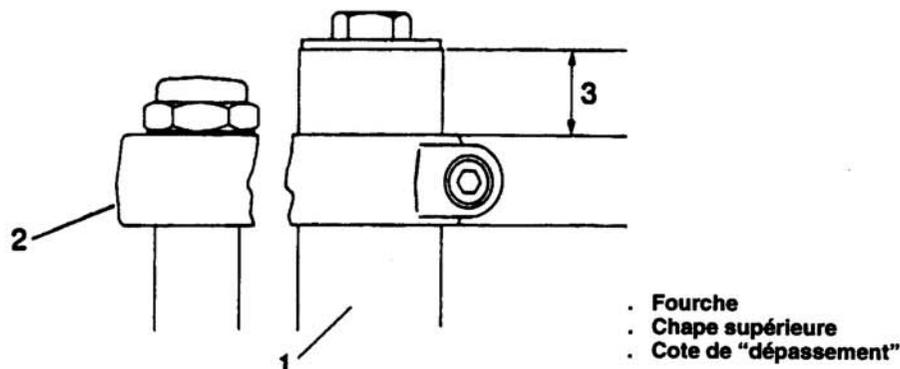
supérieure . . . . 20 N.m (tous modèles sauf Tiger)  
18 N.m (Tiger)

## Boulons de chape

inférieure . . . . 20 N.m (tous modèles sauf Tiger)  
22 N.m (Tiger)

## TABLEAU DE "DEPASSEMENT" DE FOURCHE

Modèle	Cote de "dépassement" de fourche
Trophy	25 mm au-dessus de la face de la chape supérieure (cote 3 ci-dessous)
Daytona, Daytona Super 3 et Speed Triple	28 mm au-dessus de la face de la chape supérieure (cote 3 ci-dessous)
Sprint	25 mm au-dessus de la face de la chape supérieure (cote 3 ci-dessous)
Trident	25 mm au-dessus de la face de la chape supérieure (cote 3 ci-dessous)
Tiger	A fleur de la face de la chape supérieure (cote 3 ci-dessous)
Thunderbird	A fleur de la face de la chape supérieure (cote 3 ci-dessous)



- Sur les modules Daytona et Speed Triple, serrez les boulons de fixation du guidon à **22 N.m.**
- Si nécessaire, alignez la ligne de séparation de bride/maître-cylindre avec le point sur le guidon et serrez les fixations du maître-cylindre à **15 N.m.**, en commençant par celles du haut.
- Reposez le garde-boue avant et les couvercles de fourche de la Tiger.
- Reposez la roue avant, comme décrit à la section des roues.
- Alignez le ou les étriers de frein et les fourches et serrez les boulons de maintien d'étrier à:  
**40 N.m (pas Thunderbird)**  
**28 N.m (Thunderbird).**
- Si nécessaire, reposez les panneaux de tableau de bord et contrôlez le bon fonctionnement des freins. Effectuez toute rectification nécessaire.

## DEMONTAGE/ASSEMBLAGE DE FOURCHE

### Trophy, Trident, Sprint, Tiger et Thunderbird

1. Saisissez le tube extérieur de fourche dans un étau muni de mordaches, en prenant soin de ne pas endommager ni marquer les bossages de fixation de l'étrier. Sur les modèles Tiger, déposez le soufflet de fourche.



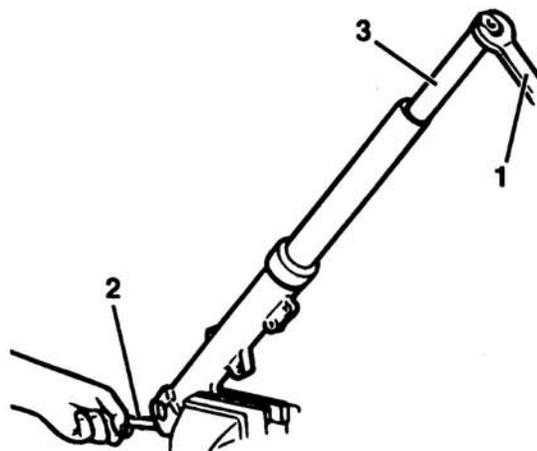
**ATTENTION: Utilisez les points de fixation d'étrier pour saisir le tube extérieur dans l'étau. Ne saisissez jamais le tube lui-même car il se déformerait au point de ne pas pouvoir être réparé.**

2. Dévissez le bouchon du tube intérieur (1).



**AVERTISSEMENT: Le chapeau de fourche sera projeté par la tension du ressort. Pour éviter tout accident, protégez-vous toujours les yeux, le visage et les mains avant de déposer tout article soumis à la tension d'un ressort.**

3. Déposez le tube d'espacement (2).
4. Enlevez l'ensemble de l'étau et, tout en le maintenant verticalement, faites glisser le tube intérieur vers le bas, dans le tube extérieur.
5. Déposez le ressort (3) et le guide de ressort (4).
6. Versez l'huile de fourche dans un récipient approprié.
7. A l'aide d'un petit levier, dégagez doucement le pare-poussière (5) du tube extérieur.
8. Saisissez l'ensemble horizontalement dans un étau, en prenant soin de ne pas endommager ni marquer les bossages de fixation de l'étrier.
9. Faites glisser l'extrémité hexagonale de l'outil de service 3880090 à l'intérieur du tube intérieur et faites-la tourner jusqu'à ce qu'elle s'engage positivement dans le vérin.



1. Clef plate
2. Clef Allen
3. Outil 3880090

10. Tenez le vérin intérieur avec l'outil engagé et enlevez la vis à tête (6) située dans la base extérieure du tube extérieur.
11. Enlevez et jetez la rondelle d'étanchéité en cuivre (7) de la vis à tête (6).
12. Enlevez le tube de l'étau. Enlevez l'outil de service, inversez l'ensemble et récupérez le vérin d'amortissement (8), le ressort de rebond (17) et tout excédent d'huile. Enlevez et jetez la bague de piston (16).
13. Déposez le circlip en fil métallique (9) de la lèvres intérieure du tube extérieur.
14. Tirez sèchement le tube intérieur vers le haut jusqu'à ce que le joint (13), la rondelle (10) et les bagues (14) se dégagent du tube extérieur.
15. Séparez les tubes intérieur et extérieur de la fourche (11 et 12). Inversez le tube extérieur et récupérez le blocage d'huile (15).

### Inspection

1. Examinez tous les composants afin de détecter toute rayure, etc.
2. Assurez-vous que les bagues ne sont pas usées excessivement.
3. Remplacez toujours le joint d'huile, la bague de piston et le pare-poussière.

### Assemblage



**AVERTISSEMENT: La fourche avant comporte de nombreuses pièces usinées avec précision. L'assemblage doit se faire dans un local propre, exempt de poussière.**

**Toute introduction de saletés peut endommager les composants de la fourche et provoquer une instabilité, une embardée ou un accident.**

1. Faites glisser les bagues (14) et la rondelle (10) sur le tube intérieur.

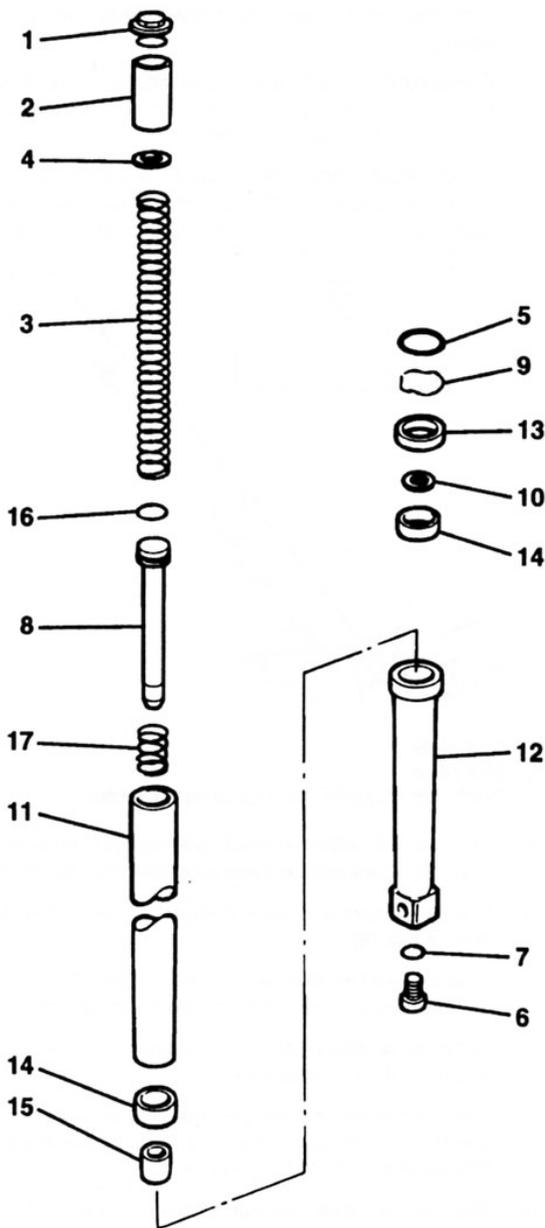


**ATTENTION: Ne dilatez pas excessivement les bagues pour les faire passer sur le tube intérieur. TOUTE dilatation excessive des bagues provoquera une détérioration permanente.**

2. Saisissez le tube extérieur (12) horizontalement dans un étau, en prenant soin de ne pas endommager ni marquer les bossages de fixation de l'étrier.
3. Insérez le blocage d'huile (15) dans l'extrémité inférieure du tube extérieur de la fourche (11), la paroi plus mince du blocage se trouvant vers le haut.

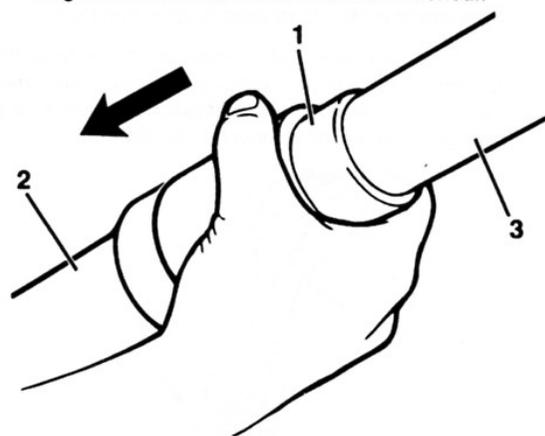
### REMARQUE:

- Utilisez une tige propre pour guider le blocage d'huile en place. Ne forcez pas sous peine d'endommager le blocage d'huile.
4. Placez le tube intérieur (11) dans le tube extérieur (12).



1. Bouchon de fourche
2. Tube d'espacement
3. Ressort
4. Guide de ressort
5. Pare-poussière
6. Vis à tête
7. Rondelle d'étanchéité
8. Vérin d'amortissement
9. Circlip en fil métallique
10. Rondelle
11. Tube intérieur
12. Tube extérieur
13. Joint d'huile
14. Bagues
15. Blocage d'huile
16. Bague de piston
17. Ressort de rebond

5. Posez une bague en plastique de piston neuve (16) dans la gorge du vérin d'amortissement (8).
6. Faites glisser le ressort de rebond (17) sur le vérin d'amortissement (8) et positionnez prudemment l'ensemble du vérin dans le tube extérieur.
7. Posez une rondelle d'étanchéité neuve (7) sur la vis à tête (6) et remplacez l'outil spécial 3880090 sur le vérin. Evitez toute rotation du vérin à l'aide de l'outil inséré et serrez la vis à tête au bas du tube extérieur à **60 N.m (Thunderbird 43 N.m)**.
8. Positionnez la bague (14) en la faisant glisser dans le tube intérieur et posez la rondelle (10) sur la bague. Utilisez l'extrémité carrée de l'outil 3880080 pour chasser la bague et la rondelle au fond du tube extérieur.



1. Outil 3880080
2. Tube extérieur
3. Tube intérieur

9. Lubrifiez un joint d'huile neuf (13) et placez-le sur le tube intérieur. Utilisez l'extrémité encastrée de l'outil 3880080 pour chasser le joint en position. Posez un circlip en fil métallique neuf (9).
10. Lubrifiez un pare-poussière neuf (5) et pressez-le sur le joint d'huile et le circlip.
11. Ajoutez de l'huile dans l'ensemble et actionnez plusieurs fois le tube intérieur pour chasser l'air. Vérifiez le bon fonctionnement et effectuez toute rectification nécessaire.
12. Ajoutez de l'huile au niveau correct, comme décrit dans la procédure de contrôle du niveau des fourches.
13. Posez un joint torique neuf sur le bouchon (1). Posez le ressort (3), le guide de ressort (4), le tube d'espacement (2) et le bouchon (1) sur le tube intérieur. Serrez le bouchon à **23 N.m**.

## DEMONTAGE/ASSEMBLAGE DE FOURCHE

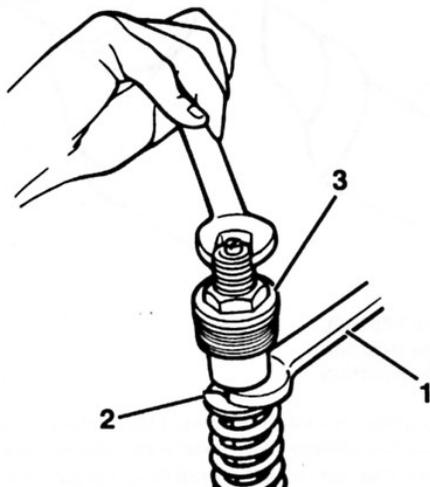
### Daytona, Daytona Super 3 et Speed Triple

1. Saisissez le tube extérieur dans un étau muni de mordaches, en prenant soin de ne pas endommager ni marquer les bossages de fixation de l'étrier.



**ATTENTION: Utilisez les points de fixation d'étrier pour saisir le tube extérieur dans l'étau. Ne saisissez jamais le tube lui-même car il se déformerait au point de ne pas pouvoir être réparé.**

2. Dévissez le bouchon supérieur (1).
3. Tout en tenant l'ensemble verticalement, faites glisser le tube intérieur (3) à fond dans le tube extérieur.
4. Faites glisser une clef au-dessus de la rondelle de guidage (5), sur le contre-écrou (6). Desserrez le contre-écrou et dévissez le réglage de précharge pour dégager l'ensemble du bouchon supérieur.



1. Clef plate
2. Rondelle de guidage
3. Ensemble de réglage

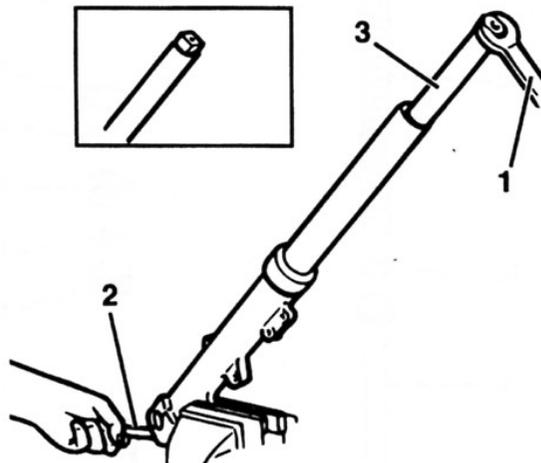
5. Enlevez la clef du contre-écrou et dévissez le contre-écrou de la tige filetée. Récupérez la rondelle de guidage (5) et le ressort (4).



**AVERTISSEMENT: Le chapeau de fourche sera projeté par la tension du ressort. Pour éviter tout accident, protégez-vous toujours les yeux, le visage et les mains avant de déposer tout article soumis à la tension d'un ressort.**

6. Déposez la tige de réglage centrale (7) de la tige d'amortisseur (8) en faisant glisser la tige vers le haut. Déposez également le pare-poussière (11).

7. Vidangez l'huile de l'ensemble dans un récipient approprié.
8. Saisissez l'ensemble horizontalement dans un étau, en prenant soin de ne pas endommager ni marquer les bossages de fixation de l'étrier.
9. Faites glisser l'extrémité carrée de l'outil 3880090 à l'intérieur du tube intérieur et faites-la tourner jusqu'à ce qu'elle s'engage positivement dans le vérin intérieur.

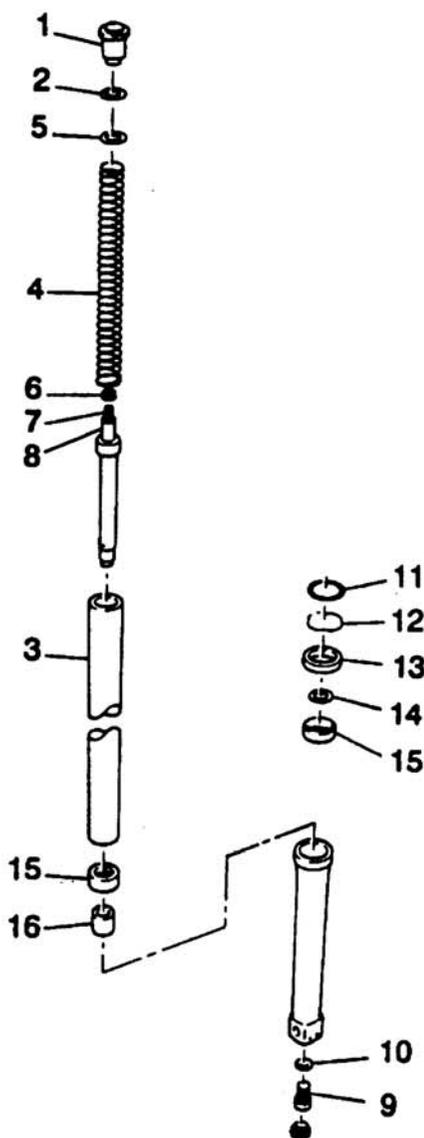


1. Clef plate
2. Clef Allen
3. Outil 3880090 (utilisez l'extrémité carrée)

10. Tenez le vérin intérieur avec l'outil engagé et enlevez la vis à tête (9) située dans la base extérieure du tube extérieur.
11. Enlevez et jetez la rondelle d'étanchéité en cuivre (10) de la vis à tête (9).
12. Enlevez l'outil et récupérez le vérin d'amortissement (8). Vidangez l'excédent d'huile en inversant la fourche.
13. Déposez le circlip en fil métallique (12) de la lèvres intérieure du tube extérieur.
14. Tirez sèchement le tube intérieur vers le haut jusqu'à ce que le joint (13), la rondelle (14) et la bague supérieure (15) se dégagent du tube extérieur.
15. Séparez les tubes intérieur et extérieur de la fourche et déposez la bague inférieure (15). Inversez le tube extérieur et récupérez le blocage d'huile (16).

#### REMARQUE:

- Il n'est pas possible de séparer le ressort de rebond du tube intérieur car il est serti en place.



1. Bouchon supérieur
2. Joint torique
3. Tube intérieur
4. Ressort
5. Guide de ressort
6. Contre-écrou
7. Tige de réglage
8. Vérin d'amortissement
9. Vis à tête
10. Rondelle d'étanchéité
11. Pare-poussière
12. Circlip en fil métallique
13. Joint d'huile
14. Rondelle de joint d'huile
15. Bague
16. Blocage d'huile

### Inspection

1. Examinez tous les composants afin de détecter toute rayure, etc.
2. Assurez-vous que les bagues ne sont pas usées excessivement.
3. Remplacez toujours les joints d'huile et les pare-poussière.

### Assemblage



**AVERTISSEMENT:** La fourche avant comporte de nombreuses pièces usinées avec précision. L'assemblage doit se faire dans un local propre, exempt de poussière.

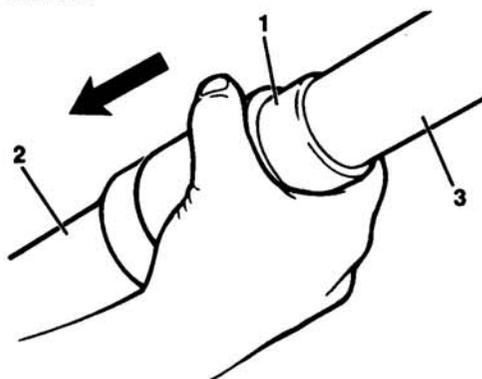
Toute introduction de saletés peut endommager les composants de la fourche et provoquer une instabilité, une embardée ou un accident.

1. Positionnez le blocage d'huile (16) dans le tube extérieur, le grand diamètre se trouvant vers le bas.
2. Reposez les bagues (15) sur le tube intérieur.



**ATTENTION:** Ne dilatez pas excessivement les bagues pour les faire passer sur le tube intérieur. TOUTE dilatation excessive des bagues provoquera une détérioration permanente.

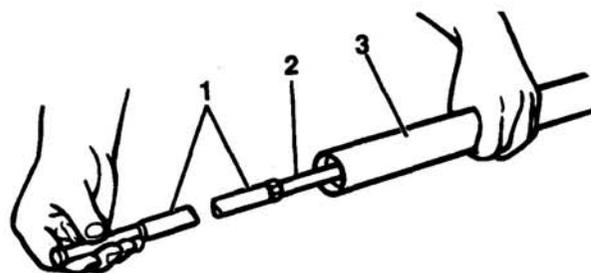
3. Faites glisser le tube intérieur (3) dans le tube extérieur. Placez le vérin (8) dans le tube intérieur.
4. Posez la rondelle (14) dans le logement au-dessus de la bague supérieure. Utilisez l'extrémité carrée de l'outil 3880080 pour chasser la bague supérieure dans le tube extérieur.



1. Outil 3880080
2. Tube extérieur
3. Tube intérieur

5. Lubrifiez et posez un joint d'huile neuf (13) sur le tube intérieur et chassez-le à fond à l'aide de l'extrémité encadrée de l'outil 3880080. Posez un circlip en fil métallique neuf (12).
6. Lubrifiez et posez un pare-poussière neuf (11).

7. Reposez l'outil 3880090 et posez une rondelle de cuivre neuve (10) sur la vis à tête (9). Engagez l'outil dans la tige d'amortissement et serrez la vis à tête au bas du vérin extérieur à 43 N.m. Enlevez l'outil.
8. Ajoutez de l'huile dans la fourche et actionnez-la plusieurs fois pour chasser l'air. Vérifiez le bon fonctionnement et effectuez toute rectification nécessaire. Ajustez le niveau d'huile à la hauteur spécifiée. Consultez le tableau de niveau d'huile au début de cette section pour les détails de réglage de niveau d'huile.
9. Soulevez le vérin d'amortissement à l'aide de l'outil 3880085, en engageant le filetage de l'outil au sommet du vérin.



13. Déposez le joint torique du bouchon supérieur (2) et reposez l'ensemble du bouchon supérieur/régleur (1). Tout en immobilisant le contre-écrou, serrez le régleur sur le contre-écrou, à 15 N.m.

**REMARQUE:**

- Evitez toute rotation du contre-écrou et du vérin au cours du serrage du régleur. Recommencez la procédure de réglage du paragraphe 11 si une rotation se produit.
14. Positionnez le bouchon supérieur sur le tube intérieur et serrez-le à 23 N.m.
  15. Ajustez les efforts de rebond, de compression et la précharge du ressort aux valeurs désirées.

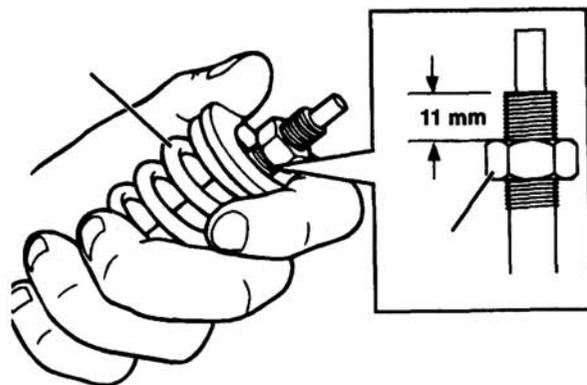


**AVERTISSEMENT:** Assurez-vous que les réglages des deux corps de fourche se trouvent dans la même position.

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

1. Outil 3880085
2. Vérin d'amortissement
3. Tube intérieur

10. Reposez le ressort (4), la rondelle de guidage (5) et le contre-écrou (6).
11. Comprimez le ressort et ajustez la position du contre-écrou de façon que 11,0 mm du filetage du vérin amortisseur ressorte au-dessus du contre-écrou.



1. Ressort
2. Contre-écrou

12. Montez la tige de réglage (7) à l'intérieur du cylindre d'amortissement.

**REGLAGE DE ROULEMENT DE PORTE-FOURCHES**

Modèles Trophy, Trident et Daytona plus anciens

**REMARQUE:**

- Les modèles plus anciens étaient équipés d'un régleur maintenu par un boulon de bridage. Ce régleur a été remplacé par un dispositif à écrou et contre-écrou. Il est possible de monter les régleurs plus récents (en paire) sur des modèles plus anciens. Consultez la page suivante pour les détails de la méthode de réglage des modèles équipés des régleurs les plus récents.

1. Placez la moto verticalement sur une aire horizontale.
2. Placez un bloc sous le moteur, pour décoller la roue avant du sol.



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



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

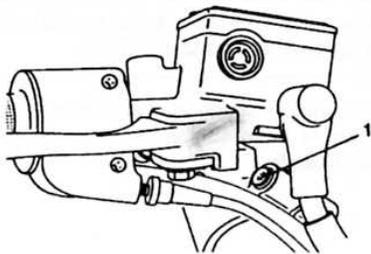
3. Desserrez les brides des deux maître-cylindres mais ne les enlevez pas. Faites tourner chaque ensemble de maître-cylindre pour pouvoir atteindre les boulons de bridage de la chape supérieure.



**AVERTISSEMENT:** N'inversez aucun maître-cylindre car de l'air s'introduira dans les circuits de frein et d'embrayage et du liquide de frein pourrait également endommager la carrosserie.

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

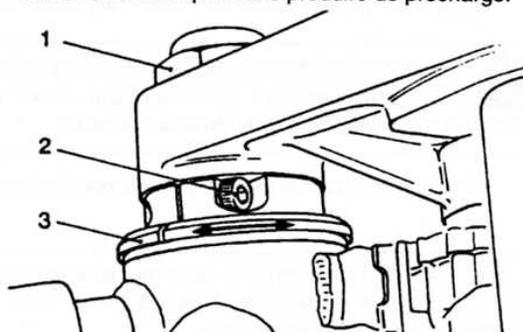
4. Si nécessaire, déposez les instruments pour permettre l'accès. Réduisez l'effort sur la chape supérieure en desserrant les boulons de bridage au sommet des fourches.



1. Boulon de bridage

5. Desserrez le boulon de bridage de l'écrou de réglage à l'aide de l'outil 3880130. Desserrez l'écrou hémisphérique au centre de la chape supérieure.

6. Ajustez le roulement du porte-fourches en faisant tourner l'écrou de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre pour reprendre le jeu et augmenter la précharge ou dans le sens inverse pour augmenter le jeu et réduire la précharge. Le réglage est correct lorsque tout le jeu des roulements est repris sans produire de précharge.



1. Ecrou hémisphérique
2. Boulon de bridage
3. Ecrou de réglage

7. Serrez le boulon de bridage du régleur à 7 N.m.
8. Serrez les boulons de bride de chape à 20 N.m. Reposez tout instrument déposé.
9. Serrez l'écrou hémisphérique au centre de la chape supérieure à 65 N.m.
10. Alignez les lignes de séparation de bride/maître-cylindre avec les repères sur le guidon et serrez les fixations du maître-cylindre à 15 N.m en commençant par celle du haut.
11. Assurez-vous que la direction bascule du centre contre une butée ou l'autre sans effort excessif. Si l'effort nécessaire est excessif ou si la direction semble serrée ou irrégulière, il est probable que les roulements sont préchargés et il faudra recommencer le réglage jusqu'à ce qu'il soit correct. De même, si les roulements présentent encore du jeu (axial), recommencez le réglage jusqu'à ce qu'il soit correct. S'il n'est pas possible d'éliminer tout le jeu (axial), les roulements sont usés au-delà de la limite et doivent être remplacés.



**ATTENTION:** Le contrôle efficace ne peut être entrepris qu'après avoir serré correctement toutes les fixations aux couples spécifiés.



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

12. Enlevez tous les supports et abaissez la moto sur le sol. Soutenez la moto sur son support central ou sur sa béquille latérale.

## REGLAGE DE ROULEMENT DE PORTE-FOURCHES

Tous modèles plus récents, y compris Tiger et Thunderbird.

1. Placez la moto verticalement sur une aire horizontale.



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

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



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

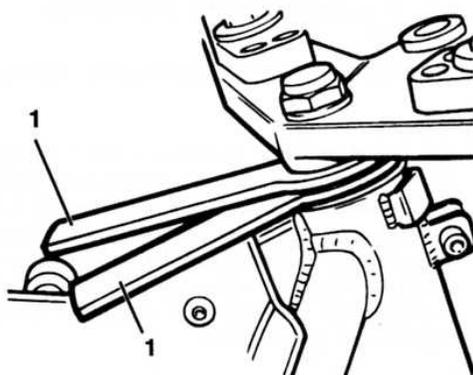
3. Si nécessaire, desserrez les deux brides de maître-cylindre mais ne les enlevez pas. Faites tourner chaque ensemble de maître-cylindre pour pouvoir atteindre les boulons de bridage de la chape supérieure.



**AVERTISSEMENT:** N'inversez aucun maître-cylindre car de l'air s'introduira dans les circuits de frein et d'embrayage et du liquide de frein pourrait également endommager la carrosserie.

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

4. Si nécessaire, déposez les instruments pour permettre l'accès.
5. Réduisez l'effort sur la chape supérieure en desserrant les boulons de bridage de celle-ci. Desserrez l'écrou hémisphérique au centre de la chape supérieure.
6. Desserrez le contre-écrou du régleur supérieur à l'aide de l'outil 3880140. Immobilisez l'écrou de réglage inférieur pour éviter tout déplacement accidentel. Ajustez le roulement du porte-fourches en faisant tourner l'écrou de réglage inférieur dans le sens des aiguilles d'une montre pour reprendre le jeu et augmenter la précharge ou dans le sens inverse pour augmenter le jeu et réduire la précharge. Le réglage est correct lorsque tout le jeu des roulements est repris sans produire de précharge. Lorsque les réglages sont terminés, bloquez le contre-écrou supérieur sur l'écrou inférieur du régleur et serrez-le à 40 N.m.



### 1. Outils de service 3880140

7. Serrez les boulons de bride de chape à 20 N.m (18 N.m sur la Tiger). Reposez tout instrument déposé.
8. Serrez l'écrou hémisphérique au centre de la chape supérieure à 65 N.m.
9. Si les brides ont été desserrées, alignez les lignes de séparation de bride/maître-cylindre avec les points sur le guidon et serrez les fixations de maître-cylindre à 15 N.m, en commençant par les fixations supérieures.
10. Assurez-vous que la direction bascule du centre contre une butée ou l'autre sans effort excessif. Si l'effort nécessaire est excessif ou si la direction semble serrée ou irrégulière, il est probable que les roulements sont préchargés et il faudra recommencer le réglage jusqu'à ce qu'il soit correct. De même, si les roulements présentent encore du jeu (axial), recommencez le réglage jusqu'à ce qu'il soit correct. S'il n'est pas possible d'éliminer tout le jeu (axial), les roulements sont usés au-delà de la limite et doivent être remplacés.



**ATTENTION:** Le contrôle efficace ne peut être entrepris qu'après avoir serré correctement toutes les fixations aux couples spécifiés.



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

11. Enlevez tous les supports et abaissez la moto sur le sol. Soutenez la moto sur son support central ou sur sa béquille latérale.

**REPLACEMENT DE ROULEMENT DE PORTE-FOURCHES**
**Dépose**

1. Déposez la selle et commencez par débrancher le fil négatif (noir) de la batterie.
2. Déposez le réservoir de carburant comme décrit à la section du système d'alimentation. Déposez également les carénages inférieur et de cockpit (si montés).

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

3. Déposez les étriers de frein. Soutenez les étriers au cours du reste de l'opération.

**AVERTISSEMENT:** Ne suspendez pas les étriers par les flexibles de frein. Cela risquerait d'endommager les flexibles et pourrait provoquer un accident.

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

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

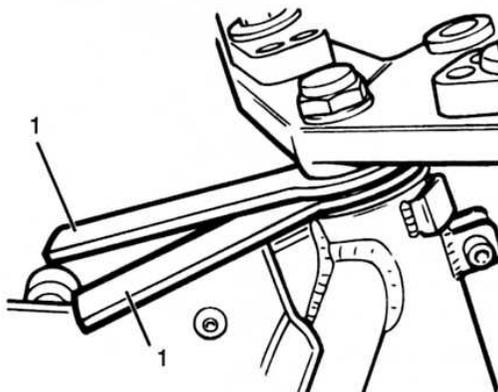
**ATTENTION:** Prenez soin de positionner le bloc de soutien de façon à éviter tous les tuyaux d'huile sous le moteur.

5. Déposez la roue avant.
6. Déposez les couvercles de fourche (si montés), les guides de câble et le garde-boue avant.
7. Détachez le guidon de la chape supérieure et laissez-le reposer sur l'avant de la moto. Sur les modèles Tiger, déposez également les guides de câble sous la chape.

**AVERTISSEMENT:** N'inversez aucun maître-cylindre car de l'air s'introduira dans les circuits de frein et d'embrayage et du liquide de frein pourrait également endommager la carrosserie. La conduite pourrait être dangereuse et provoquer une embardée ou un accident si on ne tient pas compte de cet avertissement.

8. Détachez le raccord de dédoublement de flexible de frein avant de la chape inférieure (pas montée sur la Thunderbird).

9. Desserrez les boulons de bridage des chapes supérieure et inférieure et dégagez chaque corps de fourche, l'un après l'autre, en le tirant vers le bas tout en lui imprimant un mouvement de torsion.
10. Débranchez le câble de compteur de vitesse de l'arrière de celui-ci.
11. Notez la position de toute sangle de câble et coupez les sangles selon le besoin. Débranchez le contacteur d'allumage du faisceau principal et déplacez les instruments et les fils pour pouvoir atteindre les chapes.
12. Déposez l'écrou hémisphérique et la rondelle du sommet de la tige. Dégagez le contre-écrou et l'écrou du réglage de roulement du porte-fourches à l'aide de l'outil 3880140. Déposez la chape inférieure, le roulement et l'arbre de direction.



1. Outil 3880140, réglage de roulement de porte-fourches

**REMARQUE:**

- Les modèles plus anciens étaient équipés d'un réglage de tige verrouillé par un boulon de bridage. Lorsque ce type de réglage est utilisé, desserrez le boulon de bridage à l'aide de l'outil 3880130 pour permettre la dépose de la chape inférieure

13. Déposez la chape supérieure.
14. Récupérez le roulement du porte-fourches.
15. Déposez les chemins extérieurs des roulements supérieur et inférieur en les chassant hors du porte-fourches.

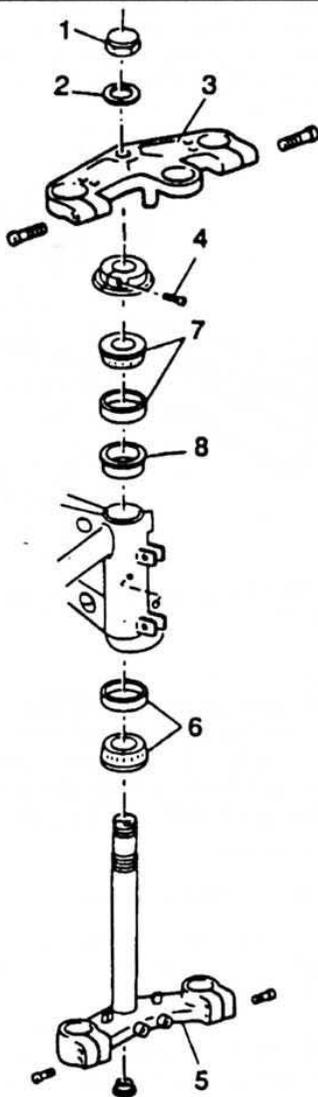
**ATTENTION:** Assurez-vous que la cuvette de porte-fourches reste dans le porte-fourches au cours de la dépose du chemin extérieur du roulement. Remplacez toujours la cuvette extérieure si un déplacement se produit au cours de la dépose du roulement

**AVERTISSEMENT:** Pour éviter tout accident, protégez-vous toujours les yeux, le visage et les mains avant d'utiliser une chasse.

16. Déposez le roulement inférieur de l'arbre de direction. Pour déposer le roulement, il peut être nécessaire de fendre la section intérieure du roulement si elle est serrée sur la chape inférieure. Autrement, utilisez un extracteur approprié.



**AVERTISSEMENT:** Pour éviter tout accident, protégez-vous toujours les yeux, le visage et les mains avant de fendre un roulement. Les débris d'un roulement qui se brise peut blesser grièvement les parties du corps non protégées.



1. Ecrou hémisphérique
2. Rondelle
3. Chape supérieure
4. Boulon de bridage (anciens modèles seulement)
5. Chape inférieure et arbre de direction
6. Roulement inférieur
7. Roulement supérieur
8. Cuvette de porte-fourches

## Assemblage

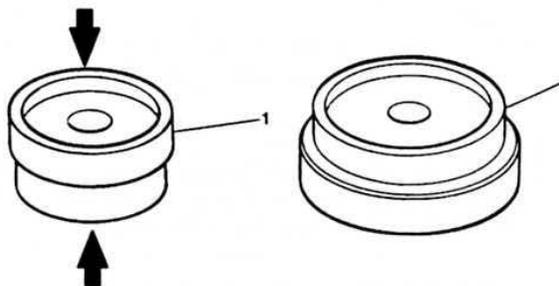
1. Posez un roulement intérieur neuf sur l'arbre de direction, à l'aide d'une chasse tubulaire appropriée. Ne chassez pas la cage extérieure ni les rouleaux sous peine d'endommager les roulements. Assurez-vous que le roulement est enfoncé à fond sur l'arbre de direction.



**AVERTISSEMENT:** Portez toujours des lunettes de protection au cours de l'emploi d'une chasse. Evitez toute détérioration du roulement en chassant la partie intérieure pleine du roulement.

2. Assurez-vous que la cuvette (8) est toujours installée correctement dans le porte-fourches. Positionnez la cuvette extérieure du roulement supérieur dans le porte-fourches. Positionnez l'outil 3880065 sur la cuvette de roulement, le petit diamètre de l'outil faisant face au roulement. Positionnez l'outil 3880075 contre l'extrémité inférieure du porte-fourches et tirez la cuvette supérieure du roulement dans le porte-fourches à l'aide d'un boulon de traction approprié.

Utilisez cette face d'outil pour le roulement inférieur



Utilisez cette face d'outil pour le roulement supérieur

1. 3880065, outil pour chemin extérieur de roulement
2. 3880075, support de roulement

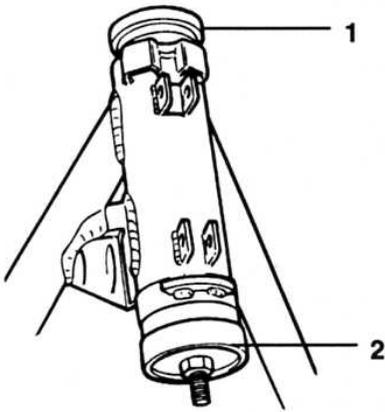


**ATTENTION:** Prenez soin de choisir l'extrémité correcte de l'outil pour roulement. Des outils incorrects provoqueront une détérioration permanente et irréparable du cadre

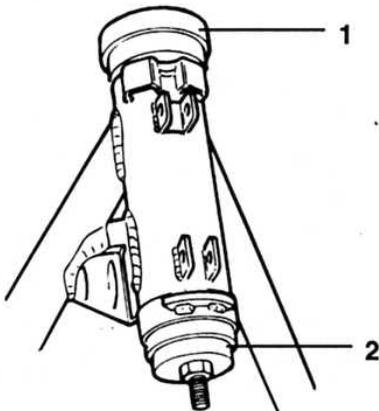
3. Posez le chemin extérieur sur le roulement inférieur, l'extrémité de grand diamètre de l'outil 3880065 faisant face au roulement. Tirez le chemin de roulement dans le porte-fourches comme indiqué pour le roulement supérieur.

### REMARQUE:

- Le diamètre du roulement inférieur est plus grand que celui du roulement supérieur. L'extrémité plus large de l'outil 3880065 est utilisée pour poser le roulement inférieur.



1. Utilisation de l'outil 3880065 pour tirer le chemin extérieur du roulement supérieur en place
2. Outil 3880075



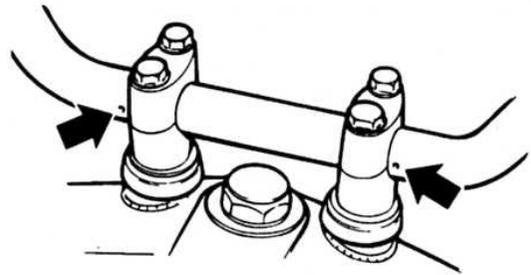
1. Outil 3880075
2. Utilisation de l'outil 3880065 pour tirer le chemin extérieur du roulement inférieur en place
4. Continuez l'assemblage de la moto dans l'ordre inverse du démontage.

**REMARQUE:**

- Sur la Thunderbird, alignez la ligne de séparation de la bride du maître-cylindre avec le point sur le guidon. Sur les autres modèles, les réservoirs de maître-cylindre doivent être horizontaux lorsque la roue avant se trouve en position de conduite en ligne droite.
5. Purgez les freins et l'embrayage, comme décrit aux sections de frein et d'embrayage.
  6. Ajustez les roulements du porte-fourches comme décrit précédemment dans cette section.



**AVERTISSEMENT:** Les roulements du porte-fourches doivent être réglés après l'assemblage. Il est nécessaire de suivre la procédure décrite au début de cette section pour assurer un réglage correct des roulements du porte-fourches. Un réglage incorrect affectera la conduite et peut provoquer une embardée et un accident.


**Repères d'alignement de guidon de Tiger**
**REMARQUE:**

- Réalignez les deux parties du guidon de la Tiger et Thunderbird de façon que le ou les points s'alignent avec le centre des chapeaux de retenue.
- Les modèles Tiger plus récents ne comportent qu'un point de repère d'alignement de guidon.



**AVERTISSEMENT:** Vérifiez la direction chaque jour, avant de conduire. Le déplacement de la direction, d'une butée à l'autre, doit se faire en douceur mais sans jeu et sans coincer les câbles de commande.

Une direction défectueuse rendra la moto instable et peut provoquer une embardée et un accident.