

Mécanique 900

Le contrôle et changement des coussinets de bielles et des bielles

Pour revenir au sommaire des opérations mécaniques [Cliquez ici](#)

Pour accéder aux différentes étapes du démontage et du remontage, cliquer sur chaque image correspondante.



Démontage carénage avant



Démontage carénages arrière



Démontage réservoir



Démontage bobines



Démontage carbu et boîte à air



Démontage bougies



Vidange circuit refroidissement



Démontage couv arbres à cames



Desserrage chaîne distrib



Démontage arbres à cames



Démontage chaîne distribution



Vidange huile moteur



Démontage de la culasse



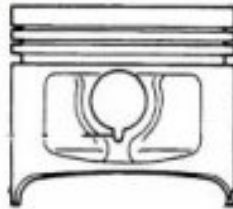
Démontage carter inférieur



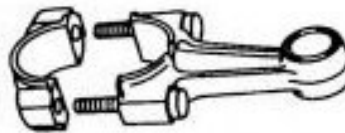
Démontage des bielles



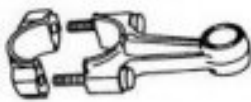
Démontage des chemises



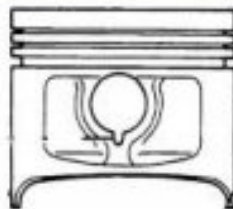
Démontage des pistons



Démontage des bielles



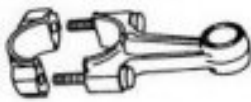
Controles bielles



Remontage des pistons



Remontage des chemises



Remontage des bielles



Remontage carter inférieur



Remontage de la culasse



Remontage chaîne distribution



Remontage des arbres à cames



Resserage chaîne distribution



Remontage couv. arbres à cames



Remplissage huile moteur



Rempl. circuit refroidissement



Remontage des bougies



Remontage carbus et boîte à air



Remontage bobines



Remontage réservoir



Remontage carénages arrière



Remontage carénage avant



Mécanique 900

Démontage du carénage avant

Pour revenir au menu précédent [Cliquer ici](#)



1. moto vue générale



2. débrancher batterie en commençant par le fil de masse



3. démontage tête de fourche

Modèle Sprint



retirer la bulle



retirer les retroviseurs



débrancher connecteurs
électriques des deux
clignotants avants



déposer les 2 clignotants avant



débrancher connecteurs
électriques lié à l'éclairage



devisser l'ensemble de la tête
de fourche



retirer panneaux d'habillage
interne du carénage tête de
fourche en desserrant les vis



Modèles Daytona Trophy



démontage du sabot



Mécanique 900

Démontage des carénages arrière

Pour revenir au menu précédent [Cliquez ici](#)



1. moto vue générale



2. enlever la selle

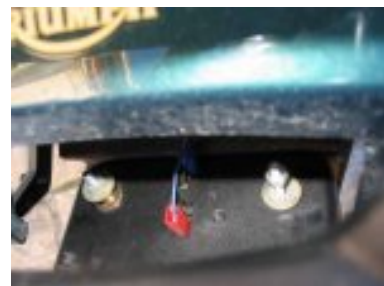


3. débrancher batterie en commençant par le fil de masse



4. démontage carénage arrière

Modèles avec une poignée arrière



enlever les fils du feux Ar



démontage de la poignée
centrale ar



désserage fixations sur caches
latéraux vis + clips

carénages latéraux enlevés

Modèles avec deux poignées arrière



démontage des deux poignées
Ar

declipser les caches latéraux



dévisser vis interieur caches
latéraux

Mécanique 900

Démontage du réservoir

Pour revenir au menu précédent [Cliquer ici](#)



1. mettre le robinet sur ON



2. retirer les 4 fixations du support de réservoir au cadre



3. soulever le réservoir au niveau de cette fixation



4. débrancher la connectique de témoin de réserve située à droite du réservoir



5. défaire les 3 durites en veillant à l'essence qui s'échappe



6. repérer le positionnement des différentes durites



1. durite de trop plein
2. durite de dépression du robinet
3. durite d'alimentation de la rampe de carburateur
4. durite de mise à l'air libre du réservoir



7. soulever la partie arrière du réservoir puis le faire glisser vers l'arrière de la moto afin de le dégager de ses pattes d'ancrage avant.

Mécanique 900

Démontage bobines

Pour revenir au menu précédent [Cliquer ici](#)



1. retirer les coussinets d'ancrage



2. enlever les caches plastique



3. enlever avec précaution les caoutchoucs tenant les fils de bougie



4. veuillez à noter l'ordre des bobines



5. veuillez à noter le sens des connectique - fils rouge sur le coté droit



6. débrancher les fils d'alimentation au niveau des 3 bobines



7. débrancher les anti-parasites (fils reliés aux bougies au niveau des bobines)

Attention à ne pas tirer trop fort les connectiques sont fragiles



8. dévisser les bobines au niveau du cadre



Mécanique 900

Démontage carburateurs et boîte à air

Pour revenir au menu précédent [Cliquer ici](#)



1. retirer les conduits d'admission d'air aux chambres auxiliaires au niveau des 2 vis



2. vérifier le passage des différents conduits qui sortent des carburateurs



3. desserrer les colliers des pipes d'admission du boîtier à la rampe de carburateur et repousser au maximum la boîte à air des carburateurs



4. déposer le câble de starter de la rampe de carburateurs



5. défaire le câble d'accélérateur au niveau de la poignée



6. dégager le câble d'accélérateur au niveau des carburateurs



7. desserrer les colliers de serrage des carburateurs aux pipes d'admission à la culasse , ainsi que les colliers des caoutchoucs sur la culasse



8. repérer les caoutchoucs d'admission



durite de mise à l'air libre du
boîtier filtre



durite d'évent du carter au
filtre à air



9. eh le ptit Nanard qui nettoye ses carbus!



10. description des carbus triumph 900



Mécanique 900

Démontage des bougies

Pour revenir au menu précédent [Cliquer ici](#)



1. Veillez à noter la position des fils de bougie afin d'éviter de les intervertir au remontage



2. débrancher les fils de bougie en veillant à tirer sur les capuchons et non sur les cables de bougie





3. démontage des bougies

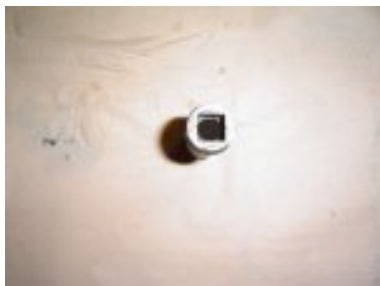
Cette opération n'est pas si évidente que ça étant donné que la bougie du milieu n'est pas très accessible. Il faut donc trouver des astuces pour l'extraire.

Utilisation d'une clef droite BTR additionnée d'un tube dans la deuxième extrémité

Utilisation d'une clef à douille coudée



création d'une rallonge maison



Mécanique 900

Vidange du circuit de refroidissement

Pour revenir au menu précédent [Cliquer ici](#)



1. Dévisser le bouchon du radiateur, tout en appuyant dessus. Ce bouchon est à double crantage 1er cran (évacuation de la pression) ; 2ème cran (ouverture) (moteur froid !)



2. Retirer la vis de vidange du circuit au niveau de la pompe à eau



4. Une certaine quantité de liquide de refroidissement reste dans le bloc cylindres. Afin de vidanger ce dernier, déposer la vis de vidange du bloc cylindres coté gauche de ce dernier



Mécanique 900

Démontage du couvercle d'arbres à cames "cache-culbus"

Pour revenir au menu précédent [Cliquer ici](#)



1. desserrer les vis centrales du couvercle et en croix



2. desserrer de la même manière les autres vis



3. retirer les vis de fixation avec leur rondelle-joint

4. enlever le carter

5. si celui reste collé, l'enlever en frappant légèrement sur le côté avec un maillet plastique

6. veiller à bien conserver le joint du couvercle



7. bien conserver les joints d'étanchéité au niveau des puits de bougies



8. nettoyer au maximum l'huile présente

Mécanique 900

Désserrage de la chaîne de distribution

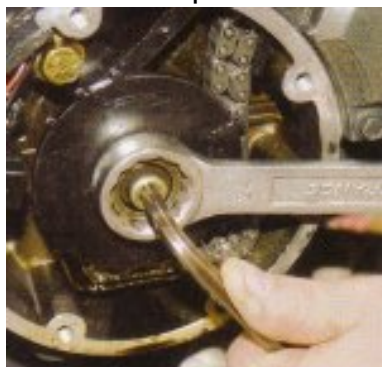
Pour revenir au menu précédent [Cliquer ici](#)



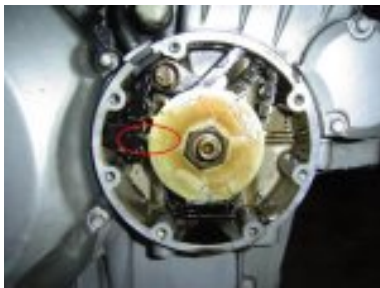
1. enlever la plaque déflecteur d'huile



2. faire tourner le vilebrequin avec une clef de 24 dans le sens des aiguilles d'une montre pour mettre le piston du cylindre 1 en position haute



3. vérifier que l'on a bien la position T1 aligné avec le centre du capteur d'allumage



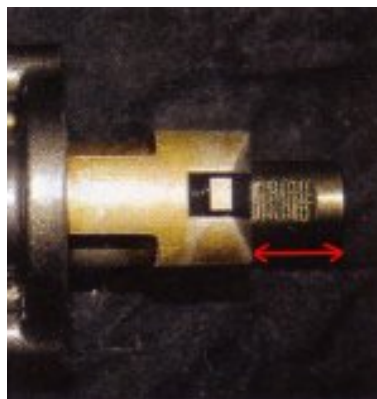
4. dévisser la vis d'obturateur du tendeur de la chaîne de distribution tout en appuyant sur la vis afin de contrecarrer la poussée du ressort interne du tendeur.



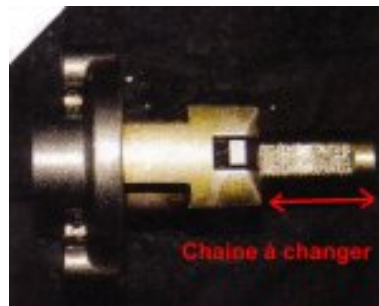
5. veiller à bien récupérer la vis obturateur, sa rondelle d'étanchéité et le ressort de poussée du tendeur.
6. déposer le tendeur en otant les 2 vis de fixation (clé de 8)



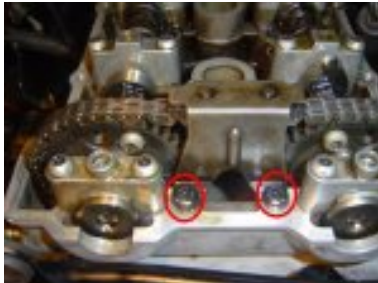
7. regarder l'état du tendeur pour savoir l'état de sa chaîne de distribution:
- *tendeur ainsi : chaîne de distrib en bon état car sa crémaillère qui agit sur le patin est loin d'être en bout de course*



- *tendeur ainsi : chaîne de distrib en mauvais état*



8. enlever la patin supérieur



9. la chaîne est enfin détendue



Mécanique 900

Démontage arbres à cames

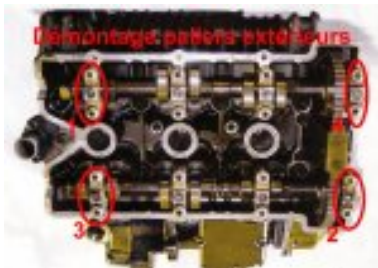
Pour revenir au menu précédent [Cliquer ici](#)



1. dévisser les paliers des arbres à cames
2. commencer d'abord par dévisser les paliers au centre de la culasse pour éviter de forcer sur les arbres ce qui peut les fausser ou même les casser



3. dévisser les paliers extérieurs



4. si les paliers ne viennent pas à la main, les frapper légèrement à l'aide d'un maillet plastique
5. enlever chaque palier et les ranger selon la place qu'ils occupent sur la culasse (facilité le remontage)



6. veillez à ne pas perdre les 2 pions de centrage sous chaque palier



7. 1ere vérification: examiner les portées des paliers et au niveau de la culasse . Il ne doit pas y avoir de rayures, de trace de chauffe (signe d'un défaut de lubrification)
Passer éventuellement l'ongle pour examiner la surface.

8. sortir les arbres à cames, équipés de leurs pignons



9. noter la position de chaque arbre : admission - échappement



10. maintenir la chaîne de distribution à l'aide d'un tournevis pour éviter qu'elle ne tombe dans son puits.



11. culasse sans ses arbres à cames



Mécanique 900

Démontage chaîne distribution

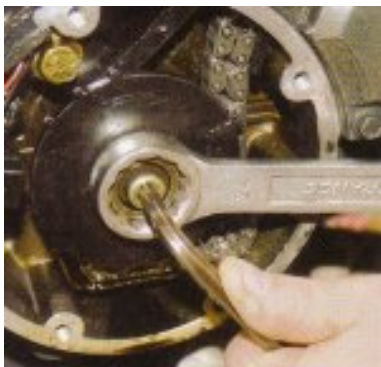
Pour revenir au menu précédent [Cliquer ici](#)



1. déposer le capteur d'allumage



2. déposer la platine qui porte les doigts d'allumage



3. sortir la chaîne de distribution



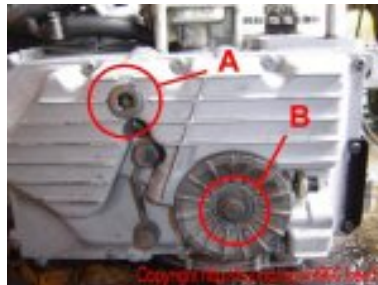
Mécanique 900

La vidange de l'huile moteur

Pour revenir au menu précédent [Cliquer ici](#)



1. vidange de l'huile du moteur et démontage du filtre à huile



Moto sur sa béquille centrale ou maintenue horizontalement, retirer le bouchon de remplissage d'huile, puis la vis de vidange sous le carter moteur (repère A). Laisser couler toute l'huile usagée. Vous pouvez enlever le filtre à huile en desserrant la vis (repère B).

Mécanique 900

Le démontage de la culasse

Pour revenir au menu précédent [Cliquer ici](#)



1. démontage de la sonde thermomètre



2. démontage de la durit supérieure du radiateur et de la culasse



3. déposer les échappements



4. déposer la béquille latérale



5. enlever les boulons de raccord banjo et les rondelles aux 2 extrémités du tuyau d'alimentation en huile de la culasse

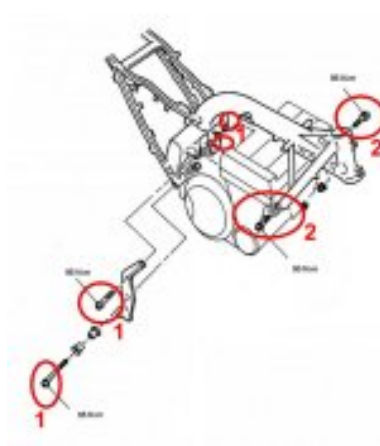


6. demontage du radiateur :

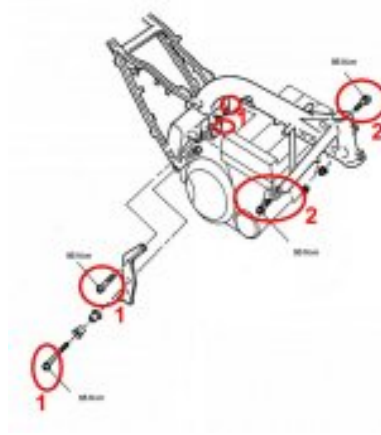


7. deserrage du moteur :

- desserrer les fixations (1)



- mettre des cales sous le moteur et défaire les fixations (2)



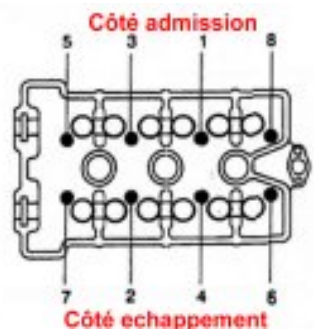
8. à droite du moteur, retirer les trois vis d'assemblage



9. à l'avant du moteur, dévisser les deux vis de fixations



10. débloquer en croix les 8 vis de fixation de la culasse



11. sortir la culasse à la main ou à l'aide d'un maillet



12. enlever le joint de culasse ainsi que ses entretoises



13. on a donc la configuration suivante:



Mécanique 900

Démontage du carter inférieur

Pour revenir au menu précédent [Cliquer ici](#)



1. déposer le filtre à huile



2. dévisser progressivement les fixations centrales du carter



3. dévisser les vis d'extérieur



4. débrancher le fil électrique arrivant au manocontact de pression d'huile



5. déposer le carter



6. les durits d'huile interne peuvent être déposées après avoir retiré les vis des raccords Banjo



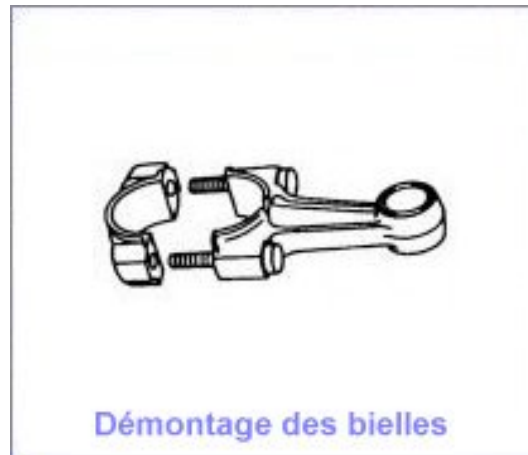
7. retirer les joints d'étanchéité du carter et les joints toriques au niveau du filtre à huile (changement de ces joints!)



Mécanique 900

Démontage des bielles

Pour revenir au menu précédent [Cliquer ici](#)

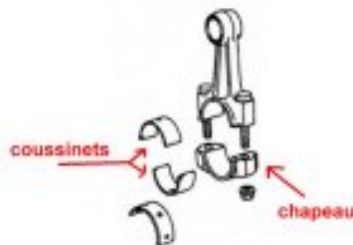


1. dévisser les écrou de tête de bielle puis déposer les chapeaux



2. frapper légèrement sur les chapeaux de tête de bielle
à l'aide d'un maillet si ils restent collés

3. repérer chaque chapeau de bielle et tête de bielle pour bien les conserver



4. s'assurer que les coussinnet reste dans le chapeau de bielle

Mécanique 900

Démontage des chemises

Pour revenir au menu précédent [Cliquer ici](#)



1. le démontage des chemises se fait normalement sans enlever les pistons et par le dessus



2. Etant donné que nous allons changer les segments et de ce fait sortir les pistons, il apparaît plus facile de sortir l'ensemble chemise/piston en poussant par l'ouverture du carter inférieur





3. veiller à bien repérer tous les éléments pour le cylindre 1,2,3

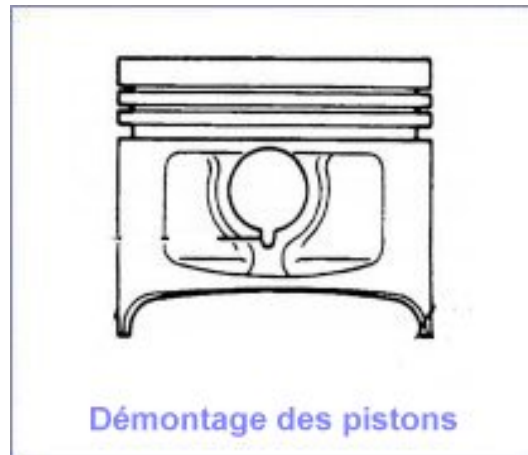
4. voici ce que l'on obtient:



Mécanique 900

Démontage des pistons

Pour revenir au menu précédent [Cliquer ici](#)



1. déposer le circlip d'axe de piston d'un côté du piston

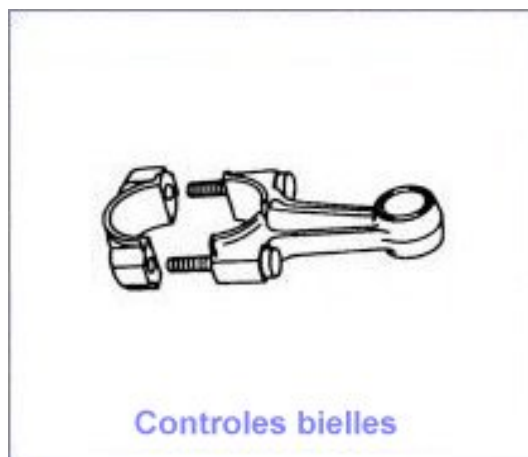


2. enlever l'axe de piston en le poussant au travers du piston et de la bielle, du côté du circlip enlevé. Attention ne pas forcer l'axe dans le piston pour éviter tout endommagement



3. si l'axe est serré dans le piston, s'assurer que le circlip n'a pas laissé de trace dans le piston. Enlever prudemment la trace pour pouvoir déposer l'axe

Pour revenir au menu précédent [Cliquez ici](#)



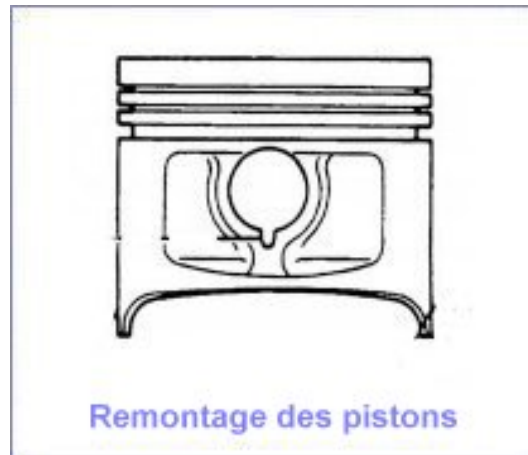
1. voici les instructions pour le contrôle des bielles et coussinets

[illegible]

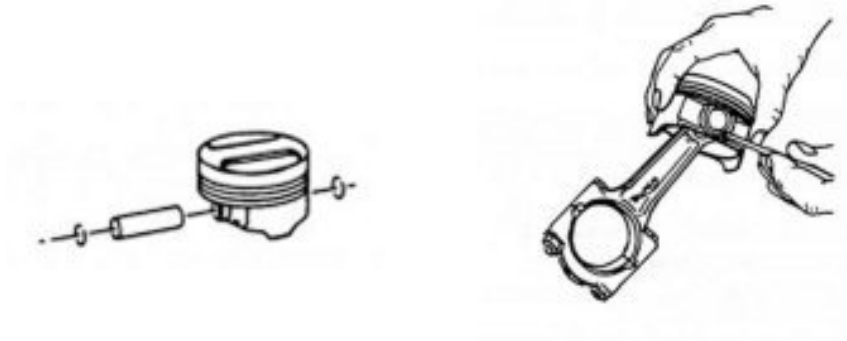
Mécanique 900

Remontage des pistons

Pour revenir au menu précédent [Cliquer ici](#)



1. remettre l'axe de piston ainsi que son circlip



Mécanique 900

Remontage des chemises sur le moteur

Pour revenir au menu précédent [Cliquer ici](#)



1. si vous choisissez de changer les coussinets de bielles, lubrifiez les avec de l'huile moteur et les poser sur la bielle



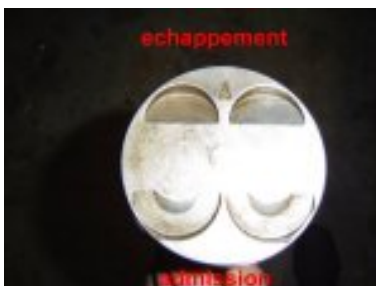
2. remettre les piston dans leur chemise respective



3. afin de fixer les chemises au niveau du moteur, les sceller avec un produit du type "HYLOMAR BLEU" sur la portée de la chemise



4. attention avant de remettre le tout à respecter le sens des pistons



5. remettre chaque ensemble bielle/piston/chemise



6. j'ai fabriqué une plaque afin de maintenir en contact les chemises



Mécanique 900

Remontage des bielles

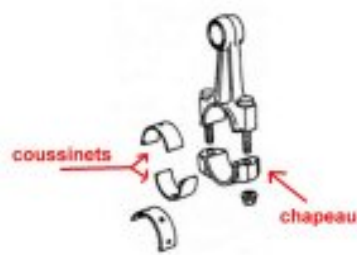
Pour revenir au menu précédent [Cliquer ici](#)



1. mettre de la graisse sur les filetages des boulons de bielles et les mettre en place sur le chapeau de bielle
2. placer de la graisse au bisulfure de molybdène sur la surface interne supérieure de la tête de bielle
3. lubrifier avec de l'huile moteur le chapeau de la bielle
4. aligner la bielle sur le vilebrequin et poser le chapeau de tête de bielle



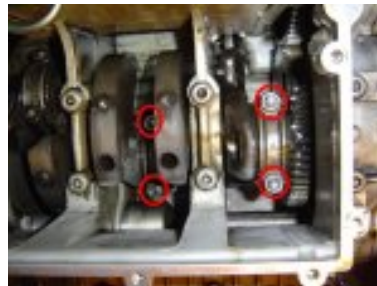
5. serrer le chapeau avec des écrous et boulons neufs



6. lubrifier les filetages du boulou et la face de l'écrou
à la graisse au bisulfure de molybdène

7. serrez les écrous en 3 passes à l'aide d'une clé dynamométrique:

- au début atteindre le couple de 1.4 m.daN
- ensuite atteindre le couple 3.2 m.daN
- finalement atteindre le couple de 3.6 m.daN



Mécanique 900

Remontage du carter inférieur

Pour revenir au menu précédent [Cliquer ici](#)



1. remplacer les joints toriques des durits internes



2. mettre un peu de graisse sur les joints

3. remplacer les rondelles cuivres des vis de raccords Banjo



4. serrer les vis au couple de serrage de 0.8 m.daN



5. nettoyer parfaitement les plans de joint du carter inférieur et du carte moteur



6. nettoyer la crépine d'huile au niveau du carter inférieur



7. mettre en place des joints toriques neufs - graisser légèrement ces joints toriques afin de faciliter leur montage



8. présenter le carte inférieur sur le bloc moteur



9. mettre en place les vis de fixations extérieur au couple de serrage de 1.2 m.daN à l'aide d'une clé dynamométrique



10. mettre en place les vis de fixations centrales du carter au couple de serrage de 1.2 m.daN à l'aide d'une clé dynamométrique



11. brancher le fil électrique du manocontact de pression d'huile



12. installer un filtre à huile neuf



13. fixer ce filtre en serrant à l'aide d'une clé dynamométrique sa vis au couple de serrage 1.8 m.daN



Mécanique 900

Le remontage de la culasse

Pour revenir au menu précédent [Cliquer ici](#)



1. avant de mettre en place la culasse, il faut refixer les chemises de piston.
2. les soulever légèrement à la main (ne pas utiliser d'outils) et les sceller avec un produit du type "HYLOMAR BLEU" sur la portée de la chemise.



3. j'ai fabriqué une plaque afin de maintenir en contact les chemises

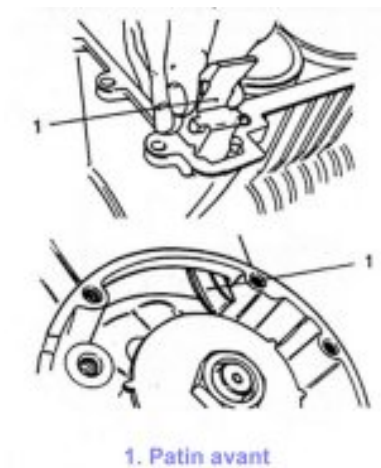


4. laisser sécher 15 minutes chaque chemise

5. nettoyer les plans de joint et installer les 2 douilles de centrage et un joint de culasse neuf ainsi que les 2 entretoises avant du joint de culasses

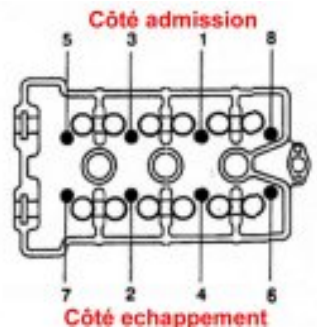


6. vérifier la présence et le montage correct du patin avant de la chaîne de distribution



7. serrer progressivement et en croix dans l'ordre ci dessous et respecter la méthode de serrage à l'aide d'une clef dynamométrique :

- *préserrage à 2.0 m.daN*
- *amener les vis à 3.5 m.daN*
- *finir le serrage par un serrage angulaire de 90°*

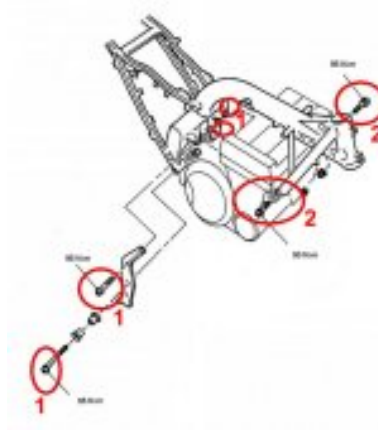


8. toujours avec la clef dynamométrique effectuer le serrage des 5 vis de 6mm avec un couple de 1.2 m.daN

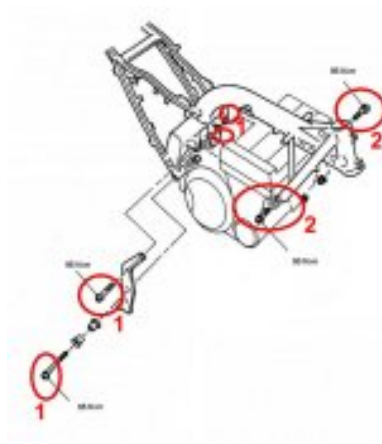


9. reserrage du moteur

- remettre les fixations (2) avec un couple de 9.5 m.daN



- remettre les fixations (1) avec un couple de 9.5 m.daN



10. remise en place du radiateur



11. reposer la canalisation d'huile - effectuer un serrage de 1.5 m.daN pour la vis au niveau de la culasse et 2.5 m.daN pour la vis au niveau du bloc moteur



12. remise en place de la béquille latérale



13. remise en place des échappement



14. reserrer avec un couple de 4.8 m.daN la vis de vidange d'huile (repère A)



14. remonter la durit supérieure du radiateur et de la culasse



15. remonter de la sonde thermomètre



Mécanique 900

Remontage de la chaîne de distribution

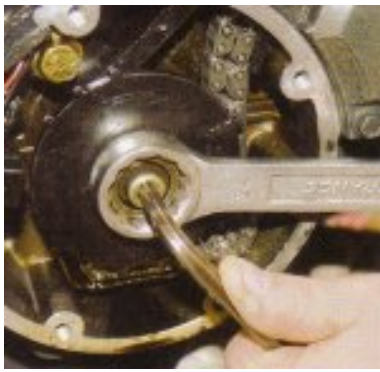
Pour revenir au menu précédent [Cliquer ici](#)



1. remise en place de la chaîne de distribution



2. mettre en place la platine qui porte les doigts d'allumage



3. tout en tenant l'écrou à l'aide d'une clé plate de 24, serrer la vis de fixation du doigt d'allumage au couple de serrage de 2.8 m.daN



4. mettre en place le capteur d'allumage



5. ajuster l'entrefer du capteur d'allumage doigt d'allumeur à l'aide d'un jeu de cales de façon à obtenir une cote comprise entre 0.6 et 0.8mm



6. serrer les vis du capteur au couple de 1.0 m.daN



7. mettre de la graisse siliconée sur la virole des fils du capteur puis installer la virole dans son logement sur le carter moteur



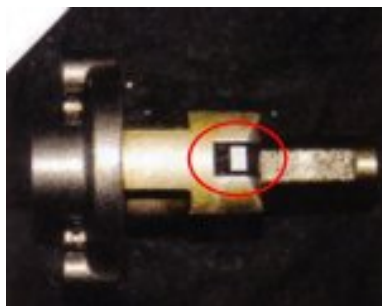
Mécanique 900

Resserrage de la chaîne de distribution

Pour revenir au menu précédent [Cliquer ici](#)



1. vérifier le bon fonctionnement du cliquet anti-retour en appuyant sur le cliquet anti-retour



2. mettre en place le tendeur de chaîne de distribution

- repousser au maximum la tige de poussée en appuyant sur le cliquet anti-retour



1. Cliquet du tendeur
2. Ressort
3. Rondelle
4. Ecrin central

- *fixer le corps du tendeur et serrer les 2 vis de 8mm avec un couple de 0.9 m.daN à l'aide d'une clé dynamométrique*



- *mettre en place le ressort interne et installer l'obturateur équipé de sa rondelle. Serrer le bouchon obturateur au couple de 2.3 m.daN à l'aide de la clé dynamométrique*



3. installer le patin guide chaîne supérieur au couple de 1.2 m.daN à l'aide d'une clé dynamométrique



4. remettre en place la plaque déflecteur d'huile avec serrage au couple de 1.2 m.daN à l'aide d'une clé dynamométrique



Mécanique 900

Remontage du couvercle d'arbres à cames "cache-culbus"

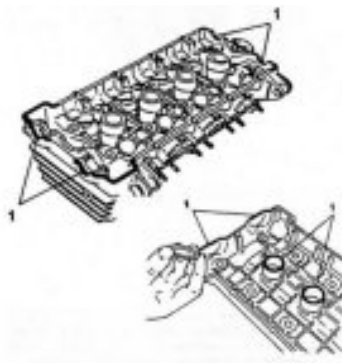
Pour revenir au menu précédent [Cliquer ici](#)



1. vérifier l'état de tous les joints, y compris des vis du couvercle d'arbre à cames. Remplacez-les si nécessaire



2. vérifier que toutes les surfaces correspondantes sont propres et exemptes d'huile
3. mettre du produit d'étanchéité siliconé sur la culasse, le couvercle d'arbre à cames et les joints de puits de bougie



1. Emplacements de produit d'étanchéité silicone

4. mettre en place le couvercle d'arbre à cames en vérifiant que tous les joints sont bien en place



5. poser les vis et leur rondelle joint - vis plus grande coté droit du couvercle

6. serrer les vis au couple de 1.0 m.daN et dans l'ordre suivant à l'aide de la clé dynamométrique



Mécanique 900

Le remplissage de l'huile moteur

Pour revenir au menu précédent [Cliquer ici](#)



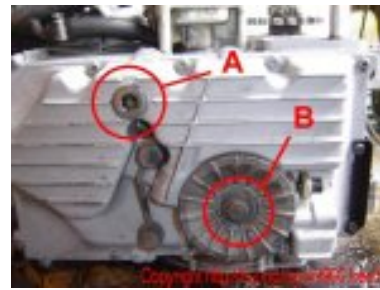
1. installer un filtre à huile neuf



2. fixer ce filtre en serrant à l'aide d'une clé dynamométrique sa vis au couple de serrage 1.8 m.daN



3. Nettoyer le bord de l'orifice de vidange et remettre en place sa vis qui devra être équipée d'une rondelle d'étanchéité de préférence neuve. Serrer la vis de vidange à un couple de : 4,8 m.daN à l'aide d'une clé dynamométrique (repère A).



4. Verser 3,75 l d'huile moteur et remettre le bouchon de remplissage . Au besoin compléter le niveau jusqu'au trait repère maxi. Utiliser de l'huile de même viscosité et de même qualité. Ne pas dépasser le trait de niveau maxi. L'excédent d'huile sera brûlé en pure perte. Si le niveau est trop élevé, ôter l'excédent à l'aide d'une seringue ou vidanger le.



Mécanique 900

Remplissage du circuit de refroidissement

Pour revenir au menu précédent [Cliquer ici](#)



1. visser la vis de vidange du bloc cylindres coté gauche de ce dernier au couple de 1.2 m.daN ne pas oublier les rondelles d'étanchéité à l'aide d'une clé dynamométrique



2. visser la vis de vidange sur la pompe à eau au couple de 1.2 m.daN ne pas oublier les rondelles d'étanchéité à l'aide d'une clé dynamométrique



3. remplir très lentement le circuit avec du liquide de refroidissement par l'orifice de remplissage du radiateur

4. amener le niveau de liquide jusqu'à ras de la goulotte de remplissage

5. revisser le bouchon de radiateur



6. remplir le bocal d'expansion jusqu'au repère " U
" (Upper) et remettre son bouchon



7. pour purger l'air du circuit, faire fonctionner le moteur pour qu'il atteigne sa température normale de fonctionnement

8. arrêter le moteur et vérifier le niveau dans le bocal d'expansion après que le moteur est refroidi

9. si nécessaire, rajouter du liquide de refroidissement jusqu'au repère " Upper " du bocal d'expansion

10. quantité de liquide de refroidissement dans le circuit: 2,8 L

Mécanique 900

Remontage des bougies

Pour revenir au menu précédent [Cliquer ici](#)



1. remontage des bougies

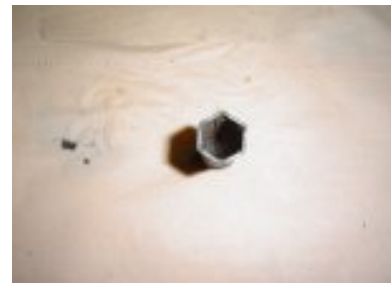
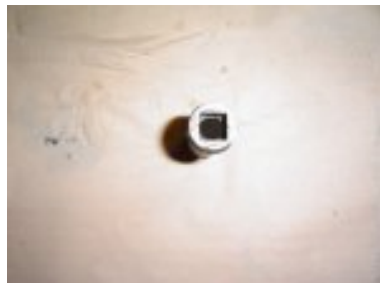
Cette opération n'est pas si évidente que ça étant donné que la bougie dun milieu n'est pas très accessible. Il faut donc trouver des astuces pour la remettre en place.

Utilisation d'une clef droite BTR additionnée d'un tube dans la deuxième extrémité

Utilisation d'une clef à douille coudée



création d'une rallonge maison



2. Veillez à remettre les bougies dans leur bonne position



3. brancher les fils de bougie



Mécanique 900

Remontage des carburateurs et de la boîte à air

Pour revenir au menu précédent [Cliquer ici](#)



1. repérer les caoutchoucs d'admission



2. resserrer les colliers de serrage des carburateurs aux pipes d'admission à la culasse , ainsi que les colliers des caoutchoucs sur la culasse



3. remettre le cable d'accelerateur au niveau des carburateurs



4. remettre le cable d'accelerateur au niveau de la poignée



5. remettre le cable de starter de la rampe de carburateurs



6. resserer les colliers des pipes d'admission du boitier à la rampe de carburateur et remettre la boîte à air au niveau des carburateurs



7. vérifier le passage des différents conduits qui sortent des carburateurs



8. remettre les conduits d'admission d'air aux chambres auxiliaires au niveau des 2 vis



Mécanique 900

Remontage des bobines

Pour revenir au menu précédent [Cliquer ici](#)



1. revisser les bobines au niveau du cadre



2. rebrancher les anti-parasites (fils reliés aux bougies au niveau des bobines)

Attention à ne pas pousser trop fort les connectiques sont fragiles



3. rebrancher les fils d'alimentation au niveau des 3 bobines



4. veillez à noter le sens des connectique - fils rouge sur le coté droit



5. veillez à noter l'ordre des bobines



6. remettre avec précaution les caoutchoucs tenant les fils de bougie



7. remettre les caches plastique



8. remettre les coussinets d'ancrage



Mécanique 900

Remontage du réservoir

Pour revenir au menu précédent [Cliquez ici](#)



1. soulever la partie arrière du réservoir puis le faire glisser vers l'avant de la moto afin de le placer dans ses pattes d'ancrage avant.

2. repérer le positionnement des différentes durites



1. durite de trop plein
2. durite de dépression du robinet
3. durite d'alimentation de la rampe de carburateur
4. durite de mise à l'air libre du réservoir

3. rebrancher la connectique de témoin de réserve située à droite du réservoir



4. mettre les 4 fixations du support de réservoir au cadre



Mécanique 900

Remontage des carénages arrière

Pour revenir au menu précédent [Cliquer ici](#)



1. montage carénage arrière

Modèles avec une poignée arrière



carénages latéraux



resserage fixations sur caches latéraux vis + clips



remontage la poignée centrale ar



rebrancher les fils feux Ar

Modèles avec deux poignées arrière



reclipser les caches lateraux



remontage des deux poignées
Ar



revisser vis interieur caches
lateraux

2. brancher batterie en finissant par le fil de masse



3. remettre la selle



4. moto vue générale



Mécanique 900

Remontage du carénage avant

Pour revenir au menu précédent [Cliquer ici](#)



1. remontage tête de fourche

Modèle Sprint



remise des panneaux
d'habillage interne du
carénage tête de fourche en
serrant les vis



visser l'ensemble de la tête de
fourche





brancher les connecteurs électriques lié à l'éclairage



poser les 2 clignotants avant



brancher connecteurs électriques des deux clignotants avants



mettre les retroviseurs



mettre la bulle

Modèles Daytona Trophy



montage du sabot



2. brancher batterie en finissant par le fil de masse



3. remettre la selle



4. moto vue générale

