

Mécanique 900

Le changement de la chaîne de distribution

Pour revenir au sommaire des opérations mécaniques [Cliquer 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



Désserrage chaîne distrib

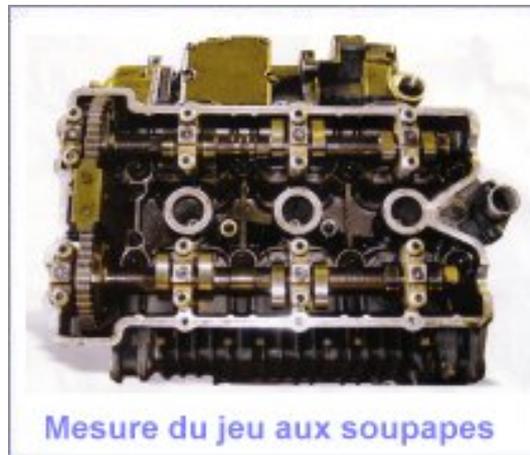


Démontage arbres à cames



Démontage chaîne distribution





 <p>Remontage chaîne distribution</p>	 <p>Remontage des arbres à cames</p>	 <p>Resserage chaîne distribution</p>
 <p>Remontage couv. arbres à cames</p>	 <p>Rempl. circuit refroidissement</p>	 <p>Remontage des bougies</p>
 <p>Remontage carbus et boîte à air</p>	 <p>Remontage bobines</p>	 <p>Remontage réservoir</p>
 <p>Remontage carénages arrière</p>	 <p>Remontage carénage avant</p>	



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



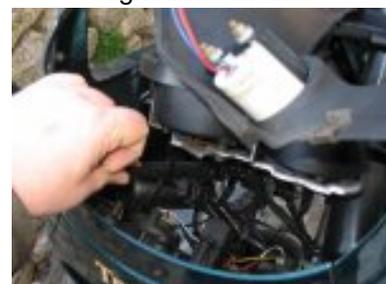
débrancher connecteurs électriques des deux clignotants avant



déposer les 2 clignotants avant



débrancher connecteurs électriques lié à l'éclairage



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



devisser l'ensemble de la tête de fourche



Modèles Daytona Trophy



démontage du sabot



Mécanique 900

Démontage des carénages arrière

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



1. moto vue générale



2. enlever la selle

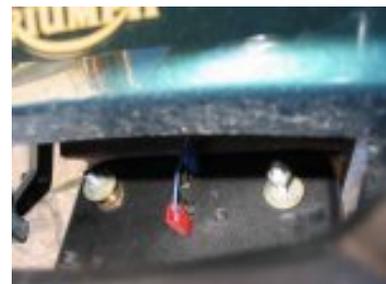


3. débrancher batterie en commençant par le fil de masse



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 lateraux vis + clips

carénages lateraux enlevés

Modèles avec deux poignées arrière



démontage des deux poignées Ar

declipser les caches lateraux



dévisser vis interieur caches lateraux

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



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



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



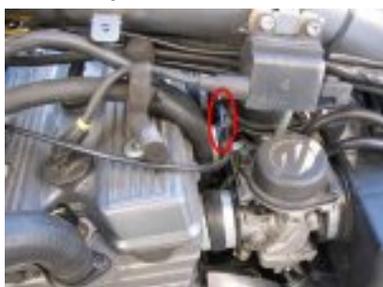
2. vérifier le passage des différents conduits qui sortent des carburateurs



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



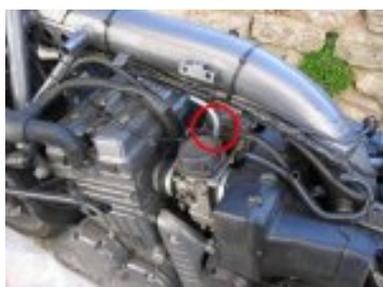
4. déposer le câble de starter de la rampe de carburateurs



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
boitier 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. déserrer de la même manière les autres vis



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

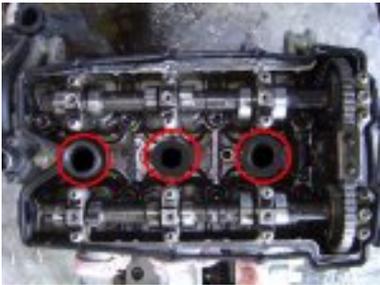
4. enlever le carter

5. si celui reste collé, l'enlever en frappant légèrement sur le coté 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](#)



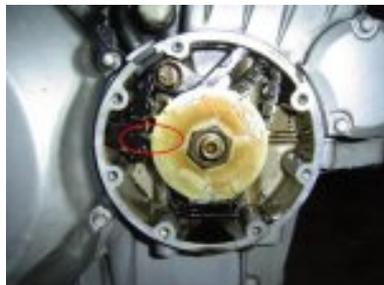
1. enlever la plaque déflecteur d'huile



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.

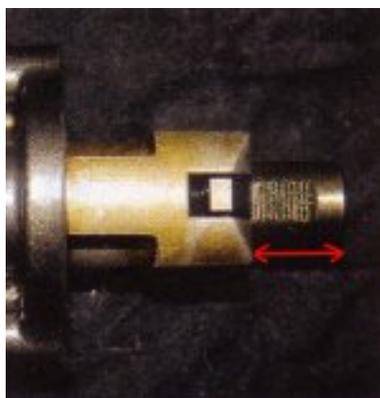


5. veiller à bien récupérer la vis obturateur, sa rondelle d'étanchéité et le ressort de poussée du tendeur.
6. déposer le tendeur en otant les 2 vis de fixation (clé de 8)

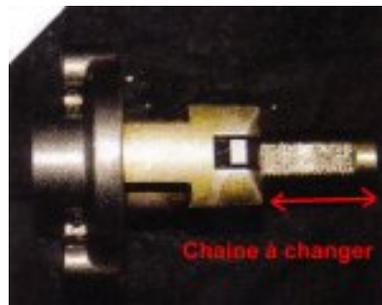


1. Cliquet du tendeur
2. Ressort
3. Rondelle
4. Ecrou central

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

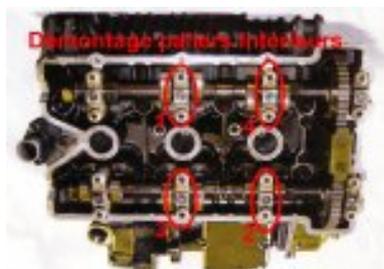


Pour revenir au menu précédent [Cliquer ici](#)

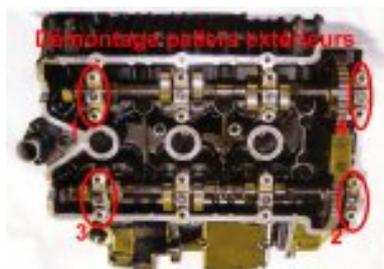


1. dévisser les paliers des arbres à cames

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

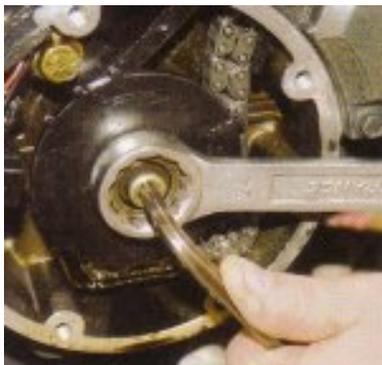
Pour revenir au menu précédent [Cliquer ici](#)



1. déposer le capteur d'allumage



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



3. sortir la chaîne de distribution



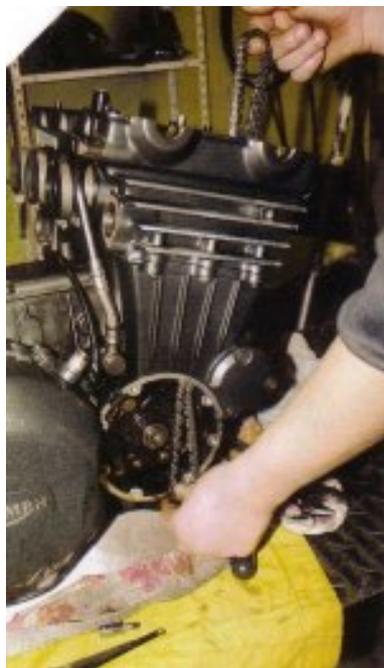
Mécanique 900

Remontage de la chaîne de distribution

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



1. remise en place de la chaîne de distribution



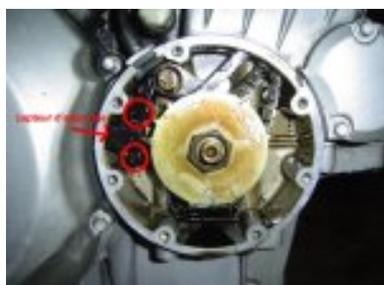
2. mettre en place la platine qui porte les doigts d'allumage



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



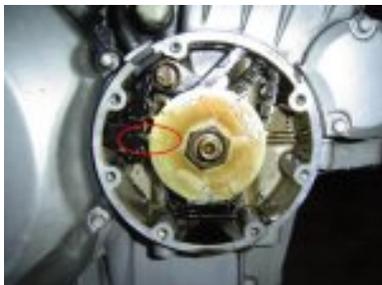
Mécanique 900

Remontage des arbres à cames

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



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



2. huiler les arbres à cames



3. poser en 1er l'arbres à cames d'échappement dans ses 1/2 paliers de culasse.
Vérifier que la flèche est tournée vers l'intérieur et soit parallèle avec la face supérieure de la culasse

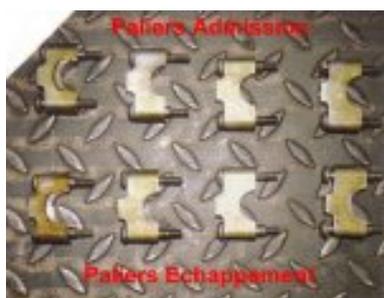


4. tendre le brin avant de la chaîne (sans faire tourner le vilebrequin) et le poser sur le pignon de l'arbre à came

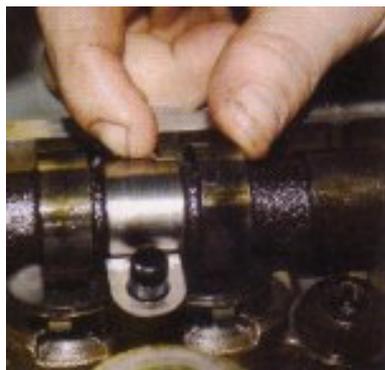
5. poser en 2ème l'arbres à cames d'admission dans ses 1/2 paliers de culasse.
Vérifier que la flèche est tournée vers l'intérieur et soit parallèle avec la face supérieure de la culasse



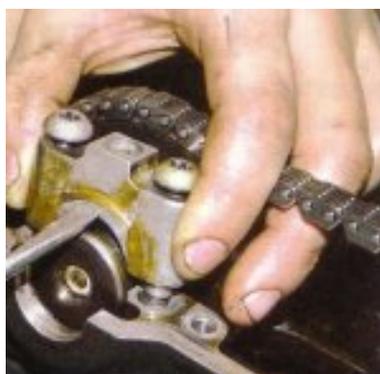
6. huiler les 1/2 paliers supérieurs



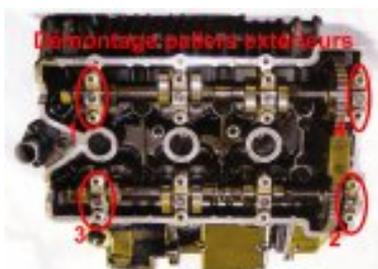
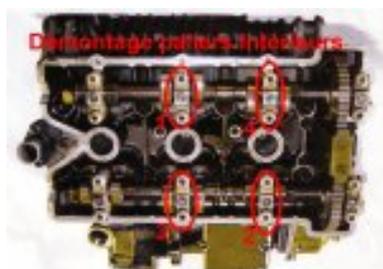
7. poser les douilles de centrage des paliers



8. attention à bien remettre les paliers dans leur ordre de démontage : Admission et échappement



9. serrer progressivement et en croix (1/4 de tour par 1/4 de tour) les paliers jusqu'à obtenir le couple de 1.0 m.daN

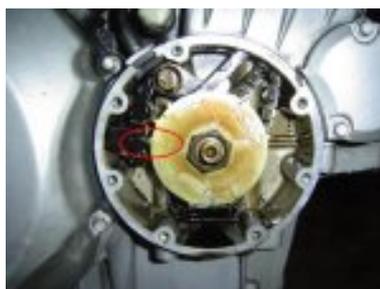


10. avant de fixer la chaîne de distribution, vérifier que les arbres tournent correctement.
Pour cela, tourner de 5° dans un sens puis dans l'autre les pignons d'arbres à cames.



11. vérifier que les repères de calage sont toujours en place:

- repère T doit être aligné



- repères de pignons centrés



12. si le calage n'est pas correct, dégager la chaîne des pignons et recommencer les opérations

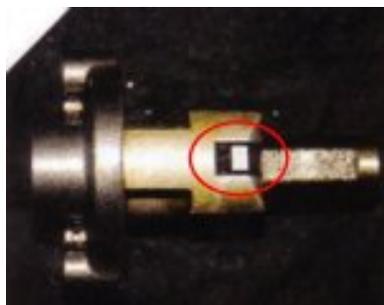
Mécanique 900

Resserrage de la chaîne de distribution

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

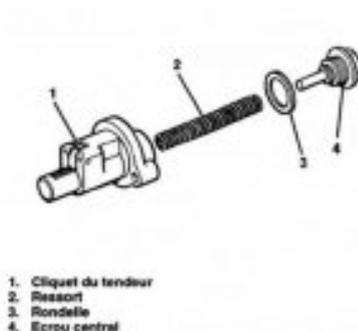


1. vérifier le bon fonctionnement du cliquet anti-retour en appuyant sur le cliquet anti-retour



2. mettre en place le tendeur de chaîne de distribution

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



- *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"

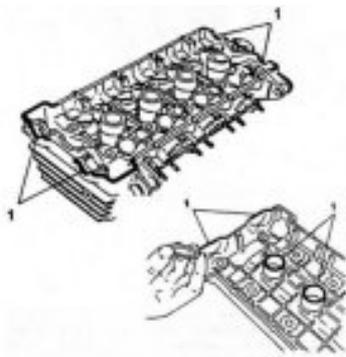
Pour revenir au menu précédent [Cliquer ici](#)



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

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

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 du 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. resserrer 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



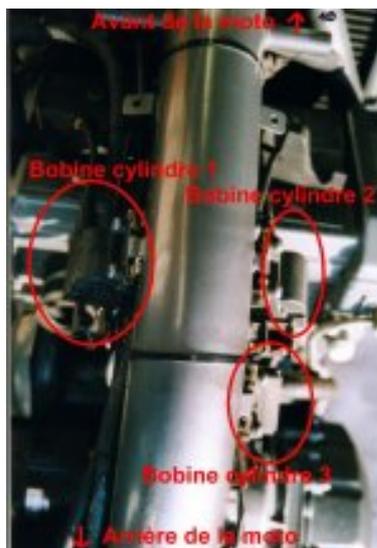
3. rebrancher les fils d'alimentation au niveau des 3 bobines



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 [Cliquer 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 lateraux



resserage fixations sur caches lateraux 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

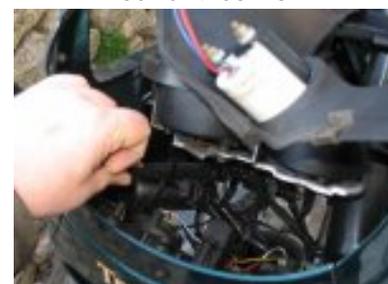
Modèle Sprint



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

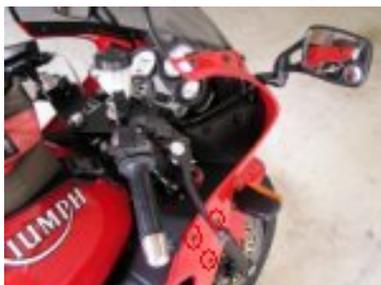


mettre les retroviseurs



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

