

## Mécanique 900

### La détermination du jeu aux soupapes et le changement des pastilles avec dépose de l'arbre à cames

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



Mesure du jeu aux soupapes



Desserrage chaine distrib



Démontage arbres à cames



Changement pastilles



Détermination pastille



Changement pastilles



Remontage des arbres à cames



Resserrage chaîne distribution



Remontage couv. arbres à cames



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 [Cliquer ici](#)



#### 1. moto vue générale



#### 2. enlever la selle



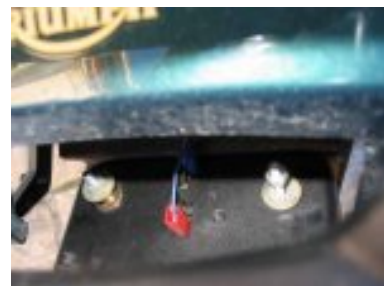
#### 3. débrancher batterie en commençant par le fil de masse





#### 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  
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



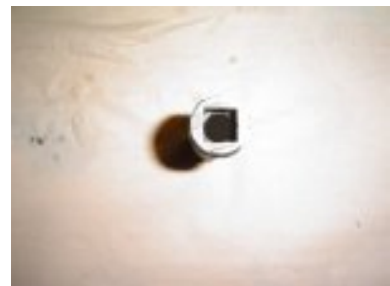


### 3. démontage des bougies

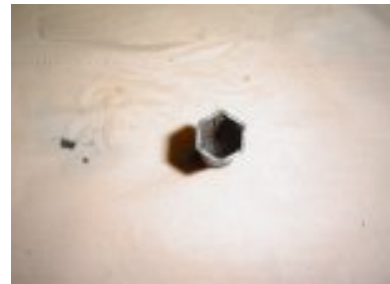
Cette opération n'est pas si évidente que ça étant donné que la bougie du milieu n'est pas très accessible. Il faut donc trouver des astuces pour l'extraire.

*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. 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



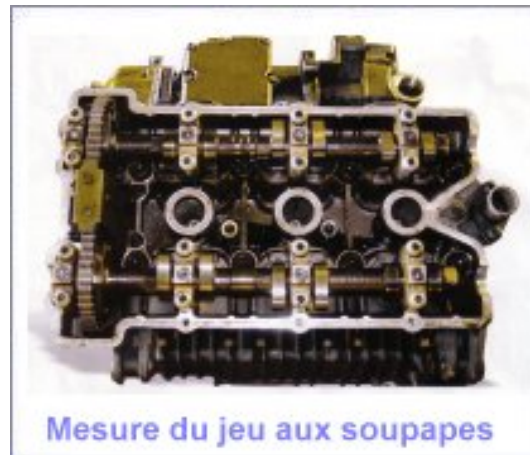
8. nettoyer au maximum l'huile présente



## Mécanique 900

### Mesure du jeu aux soupapes

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



1. établir un schéma afin de noter le jeu présent  
(coté admission et coté échappement)



2. Voici les différentes méthodes pour bien positionner les cames:

- engager le 5eme ou le 6eme rapport et faire tourner le vilebrequin à l'aide de la roue arrière
- prendre une clé-plate sur un des méplats d'un arbre à came



3. mettre en place les cames dans le bon sens pour mesurer le jeu aux soupapes.  
Répéter cette opération 12 fois (12 cames) : il faut amener le dos des cames dans l'axe de leur soupape (came tournée vers l'ext de la culasse)



4. mesure du jeu aux soupapes :  
- *utiliser un jeu de cales d'épaisseur*



- *mesurer le jeu entre la pastille et la partie cylindrique de la came (dos de la came)*



**- le jeu aux soupapes d'admission : 0.10 à 0.15 mm**

*concrètement : une cale de 0.10 mm doit passer sans problème. Une cale de 0.15 mm ne doit pas passer.*

*Si la cale la plus épaisse passe, noter l'épaisseur de la cale qui passe ni trop facilement ni trop difficilement; c'est le jeu obtenu et cette pastille doit être changée.*

**- le jeu aux soupapes d'échappement : 0.15 à 0.20 mm**

*concrètement : une cale de 0.15 mm doit passer sans problème. Une cale de 0.20 mm ne doit pas passer.*

*Si la cale la plus épaisse passe, noter l'épaisseur de la cale qui passe ni trop facilement ni trop difficilement; c'est le jeu obtenu et cette pastille doit être changée.*

**- noter le jeu obtenu sur le schéma**



**- on a donc déterminer les pastilles à changer**

## Mécanique 900

### Désserrage de la chaîne de distribution

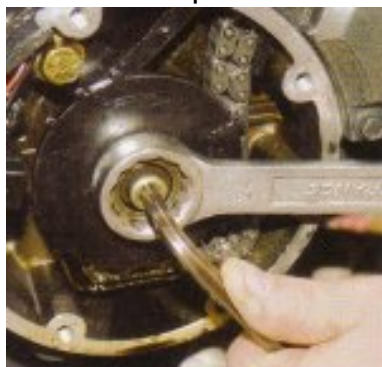
Pour revenir au menu précédent [Cliquer ici](#)



1. enlever la plaque déflecteur d'huile

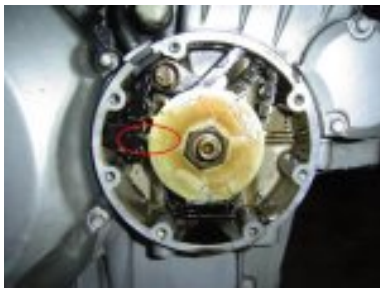


2. faire tourner le vilebrequin avec une clef de 24 dans le sens des aiguilles d'une montre pour mettre le piston du cylindre 1 en position haute



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





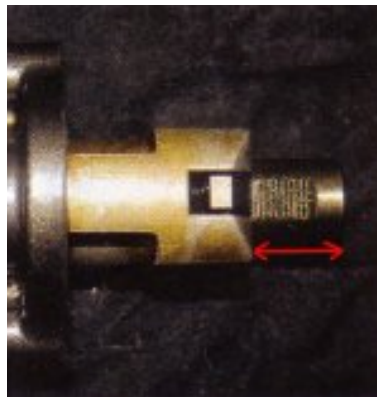
4. dévisser la vis d'obturateur du tendeur de la chaîne de distribution tout en appuyant sur la vis afin de contrecarrer la poussée du ressort interne du tendeur.



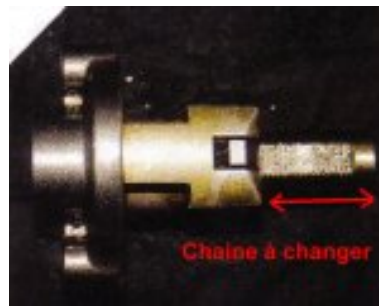
5. veiller à bien récupérer la vis obturateur, sa rondelle d'étanchéité et le ressort de poussée du tendeur.
6. déposer le tendeur en otant les 2 vis de fixation (clé de 8)



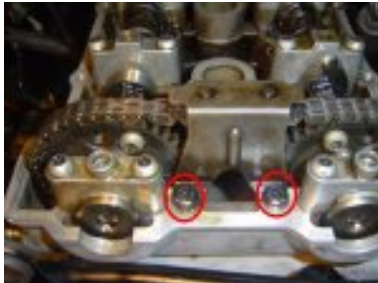
7. regarder l'état du tendeur pour savoir l'état de sa chaîne de distribution:
- *tendeur ainsi : chaîne de distrib en bon état car sa crémaillère qui agit sur le patin est loin d'être en bout de course*



- *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

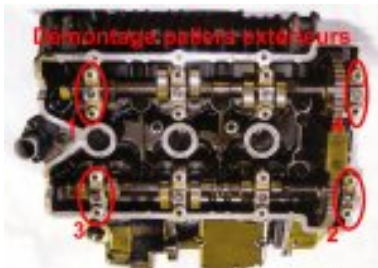
Pour revenir au menu précédent [Cliquer ici](#)



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

### Le changement des pastilles une fois les arbres à cames déposés

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



1. démonter uniquement les pastilles à remplacer (voir chapitre "mesure du jeu aux soupapes" ) à l'aide d'un simple tournevis glissé dans l'encoche prévue à cet effet



2. si la pastille sort mal à cause de l'huile, utiliser une soufflette pour la décoller



3. bien distinguer les pastilles coté admission et échappement à remplacer



4. détermination du choix de la nouvelle pastille (lien)

## Mécanique 900

### La détermination du choix de la nouvelle pastille

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



1. voici une pastille



2. à partir de la mesure du jeu aux soupapes effectué précédemment, on doit désormais déterminer l'**épaisseur** de la pastille à remplacer.





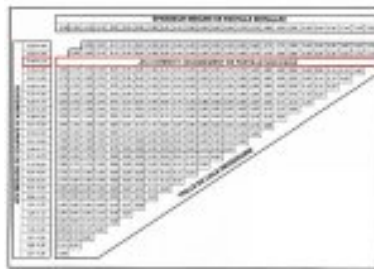
soit c'est directement indiqué  
sur la pastille (ex : 2.35)

soit il faut utiliser un pied à  
coulisse

3. reprendre le schéma où vous avez noté les différents jeu aux soupapes non conformes.  
Indiquer l'épaisseur de la pastille correspondant



4. dans le cas, des pastilles liées à l'**admission** se référé au tableau suivant.



- sur le coté gauche, se placer au niveau du jeu obtenu

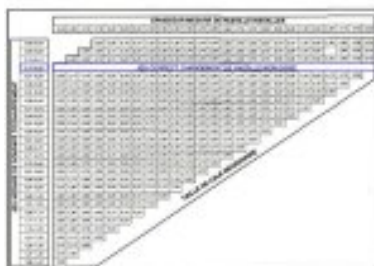
- sur la partie haute, se placer au niveau de l'épaisseur de pastille obtenu

*Exemple:*

- vous avez déterminé un jeu de 0.51 à 0.55 à l'admission et une épaisseur de l'ancienne pastille de 2.50
- vous devez donc remplacer cette pastille par une pastille de 2.90

*Vous pouvez également vous servir d'anciennes pastilles en remplacement de nouvelle.*

5. dans le cas, des pastilles liées à l'**échappement** se référé au tableau suivant et utiliser le même principe



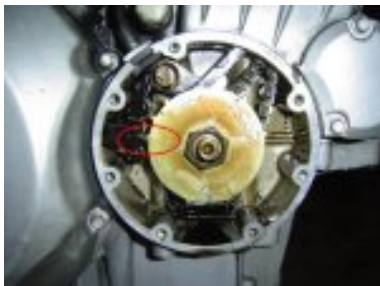
## Mécanique 900

### 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

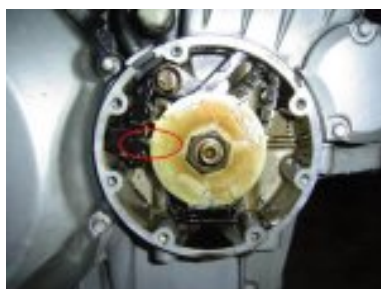


10. avant de fixer la chaîne de distribution, vérifier que les arbres tournent correctement.  
Pour cela, tourner de 5° dans un sens puis dans l'autre les pignons d'arbres à cames.



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



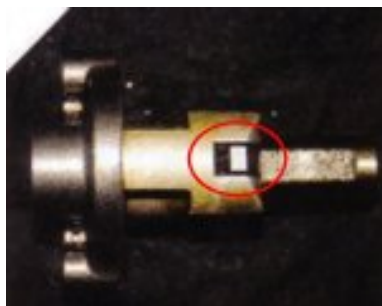
## Mécanique 900

### 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



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"

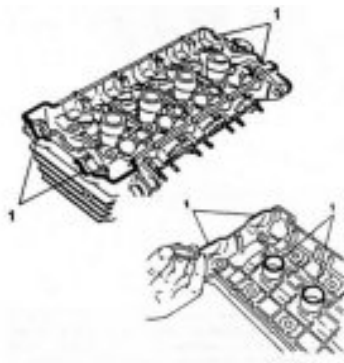
Pour revenir au menu précédent [Cliquer ici](#)



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

### 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

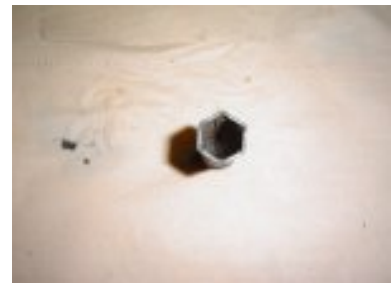
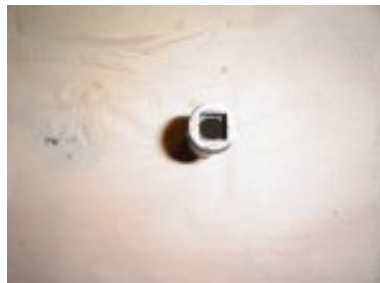
Cette opération n'est pas si évidente que ça étant donné que la bougie dun milieu n'est pas très accessible. Il faut donc trouver des astuces pour la remettre en place.

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



5. veuillez 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 [Cliquez 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

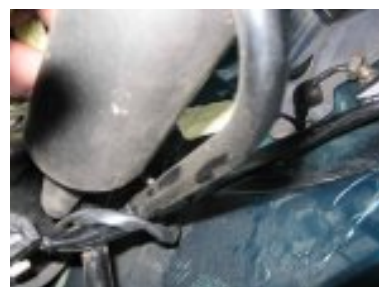
*Modèle Sprint*



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

