

Mécanique 900

La détermination du jeu aux soupapes

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 bougies



Démontage couv arbres à cames



Mesure du jeu aux soupapes



Mesure du jeu aux soupapes



Remontage couv. arbres à cames



Remontage des bougies



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 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

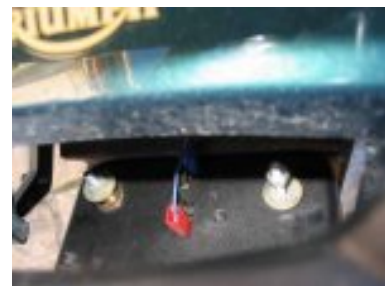


3. débrancher batterie en commençant par le fil de masse



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



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

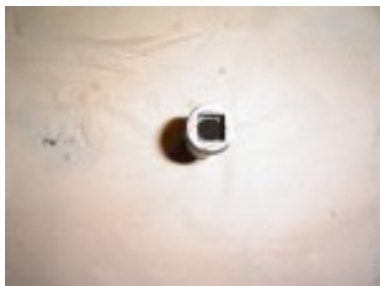
Cette opération n'est pas si évidente que ça étant donné que la bougie du milieu n'est pas très accessible. Il faut donc trouver des astuces pour l'extraire.

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

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)

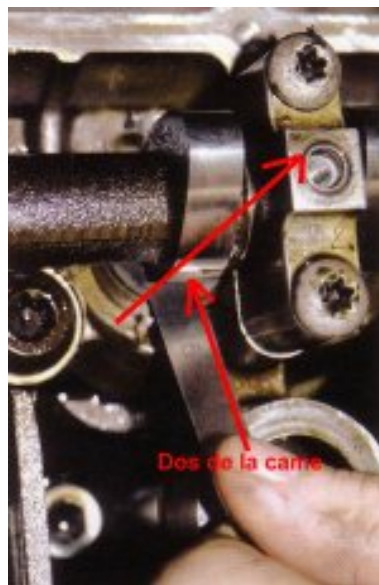


2. Voici les différentes méthodes pour bien positionner les cames:

- 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

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

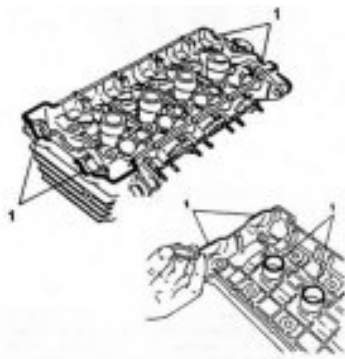
Pour revenir au menu précédent [Cliquer ici](#)



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



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 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

