Mécanique 900

Le contrôle et le changement des pistons

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 boite à air

Démontage bougies

Vidange circuit refroidissement

Démontage couv arbres à cames

Désserrage chaine distrib

Démontage arbres à cames

Démontage chaine distribution

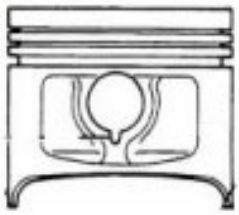
Vidange huile moteur

Démontage de la culasse

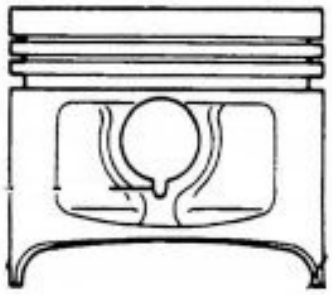
Démontage carter inférieur

Démontage des bielles

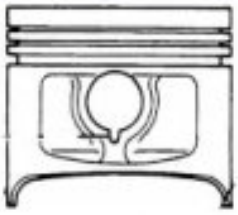
Démontage des chemises



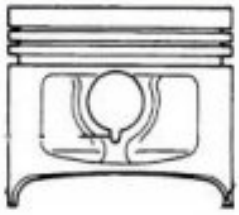
Démontage des pistons



Démontage des pistons



Contrôles des pistons



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 précedent Cliquer ici

1. moto vue générale

2. débrancher batterie en commencant 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 fouche

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

Modèles Daytona Trophy

démontage du sabot

Mécanique 900

Démontage des carénages arrière

Pour revenir au menu précedent Cliquer ici

1. moto vue générale

2. enlever la selle

3. débrancher batterie en commencant 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 précedent 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 temoin 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

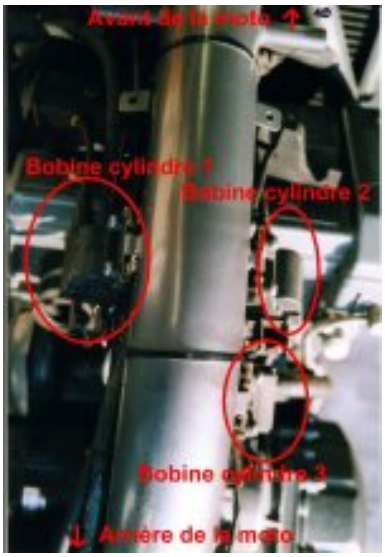
Pour revenir au menu précedent Cliquer ici

1. retirer les coussinets d'ancrage

2. enlever les caches plastique

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

4. veillez à noter l'ordre des bobines



5. veillez 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 boite à air

Pour revenir au menu précedent 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. désserrer les colliers des pipes d'admission du boitier à la rampe de carburateur et repousser au maximum la boite à air des carburateurs

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

5. défaire le cable d'accelerateur au niveau de la poignée

6. dégager le cable d'accelerateur au niveau des carburateurs

7. désserer 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 précedent Cliquer ici

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

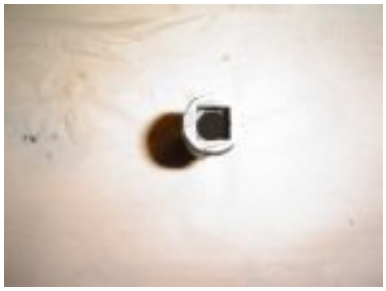
2. débrancher les fils de bougie en veillant à tirer sur les capuchons et non sur les cables de bougie

3. démontage des bougies

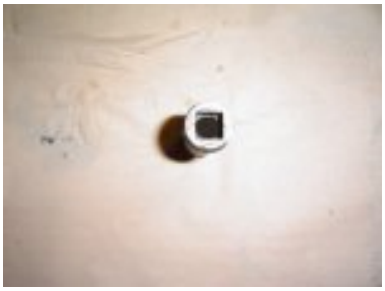
Cette opération n'est pas si évidente que ça étant donné que la bougie du milieu n'est pas très accéssible. Il faut donc trouver des astuces pour l'extraire.

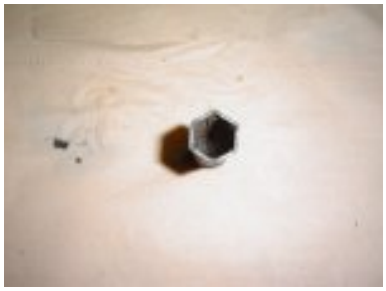
Utilisation d'une clef droite BTR additionnée d'un tube dans la deuxième extrémité

Utilisation d'une clef à douille coudée



création d'une rallonge maison





Mécanique 900

Vidange du circuit de refroidissement

Pour revenir au menu précedent 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 précedent Cliquer ici

1. désserrer 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 legèrement 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

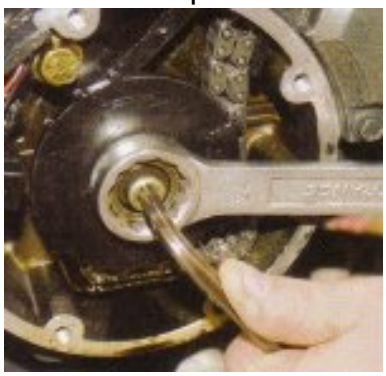
Désserrage de la chaîne de distribution

Pour revenir au menu précedent Cliquer ici

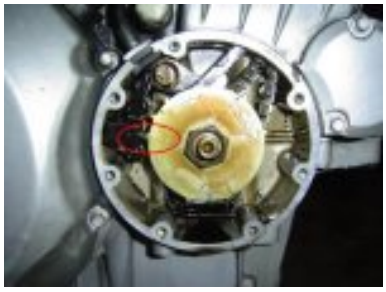
Désserrage chaine distrib

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 lepiston du cylindre 1 en position haute



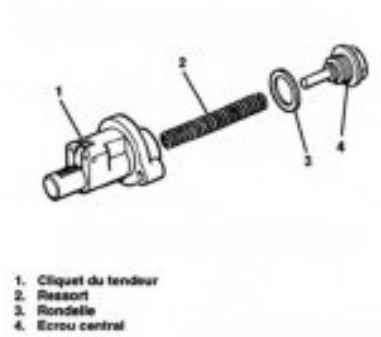
3. vérifier que l'on a bien la position T1 aligné avec le centre du capteur d'allumage



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

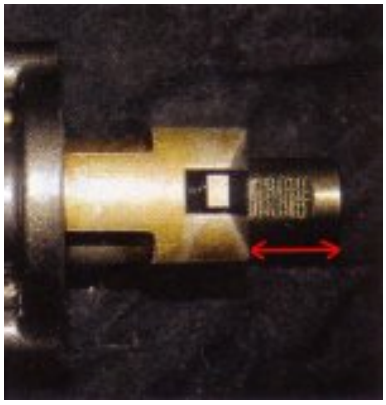
5. veiller à bien récupérer la vis obturateur, sa rondelle d'étanchéité et le ressort de poussée du tendeur.

6. déposer le tendeur en otant les 2 vis de fixation (clé de 8)

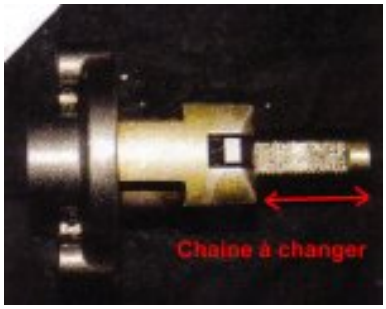


7. regarder l'état du tendeur pour savoir l'état de sa chaine de distribution:

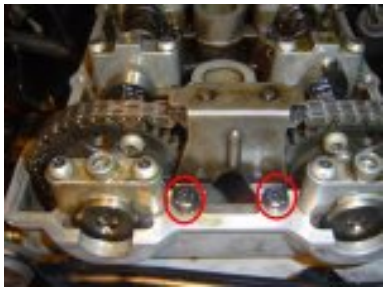
- tendeur ainsi : chaine de distrib en bon état car sa crémaillière qui agit sur le patin est loin d'être en bout de course



- tendeur ainsi : chaine de distrib en mauvais état



8. enlever la patin supérieur



9. la chaine est enfin détendue

Mécanique 900

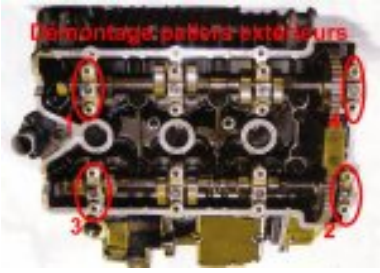
Démontage arbres à cames

Pour revenir au menu précedent 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

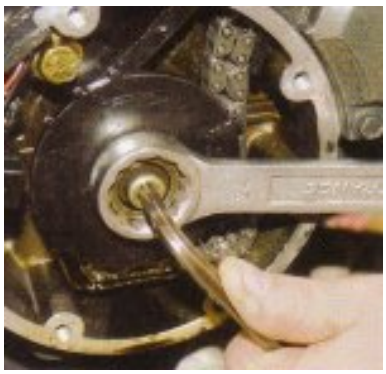
Mécanique 900

Démontage chaîne distribution

Pour revenir au menu précedent 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 précedent 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 précedent Cliquer ici

1. démontage de la sonde thermomètre

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

3. déposer les échappements

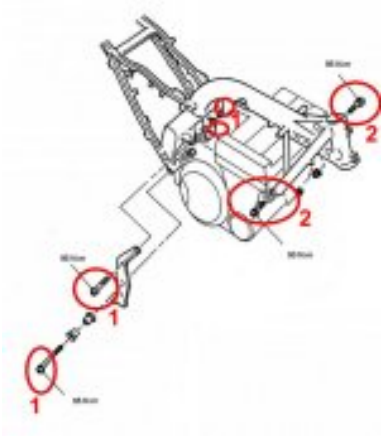
4. déposer la béquille latérale

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

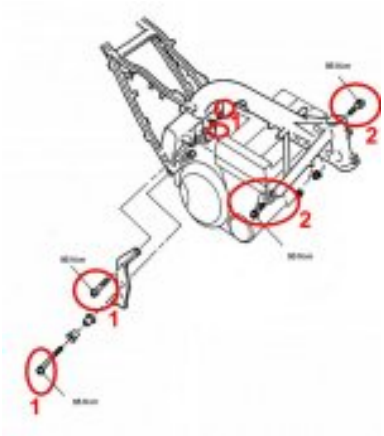
6. demontage du radiateur :

7. deserrage du moteur :

- desserer les fixations (1)



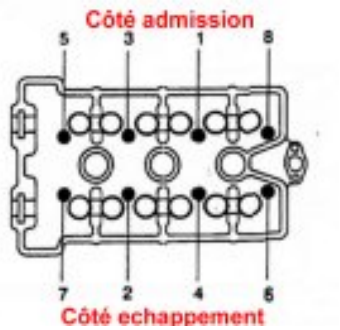
- mettre des cales sous le moteur et défaire les fixations (2)



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 précedent Cliquer ici

1. déposer le filtre à huile

2. dévisser progessivement 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

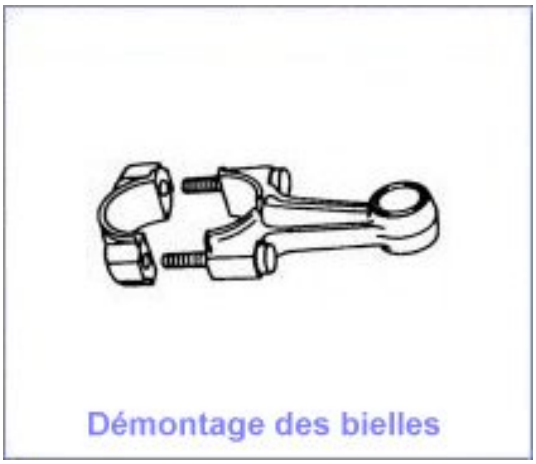
6. les durits d'huile interne peuvent être déposées après avoir retiré les vis des raccords Banjo

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

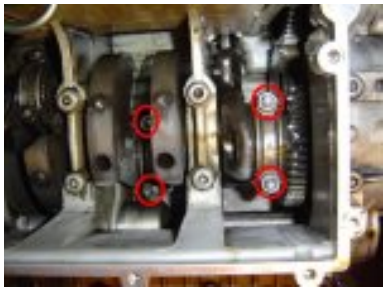
Mécanique 900

Démontage des bielles

Pour revenir au menu précedent Cliquer ici

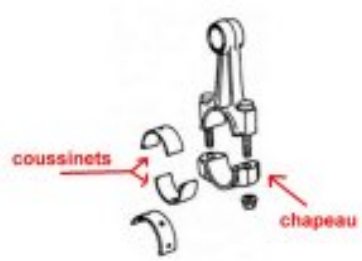


1. dévisser les écrou de tête de bielle puis déposer les chapeaux



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 précedent Cliquer ici

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

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

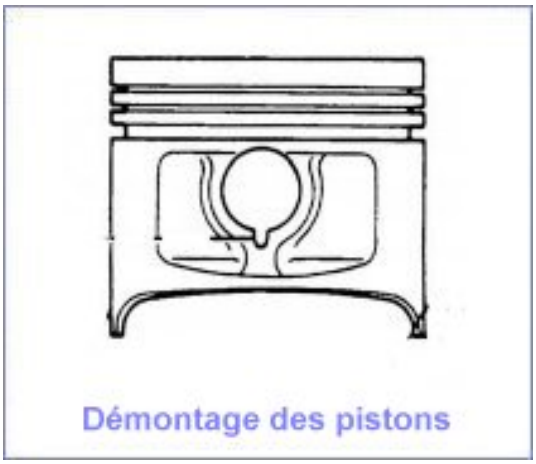
3. veiller à bien repérer tous les élements pour le cyclindre 1,2,3

4. voici ce que l'on obtient:

Mécanique 900

Démontage des pistons

Pour revenir au menu précedent Cliquer ici



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

Dépose du circlip d'axe de piston

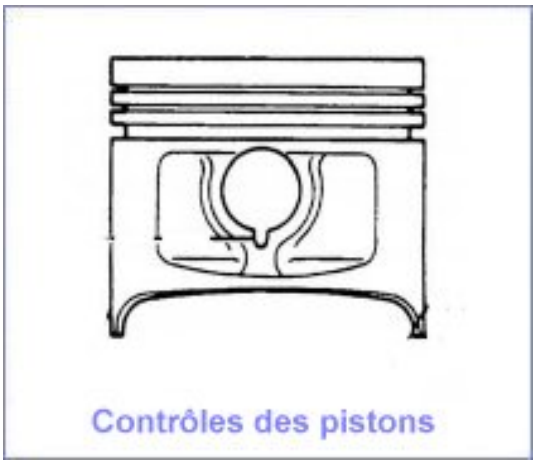
2. enlever l'axe de piston en le poussant au travers du piston et de la bielle, du coté du circlip enlevé. Attention ne pas forcer l'axe dans le piston pour éviter tout endommagement

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

Mécanique 900

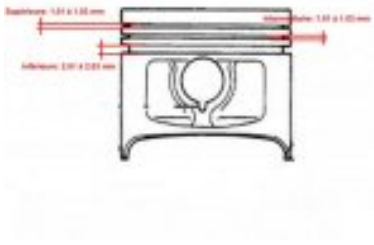
Le contrôle des pistons

Pour revenir au menu précedent Cliquer ici



1. controler l'usure du piston: mesurer le diamètre extérieur du piston, à 5 mm du bas du piston et à 90° de l'axe du piston

2. contrôle de la largeur des gorges de segment au niveau des pistons

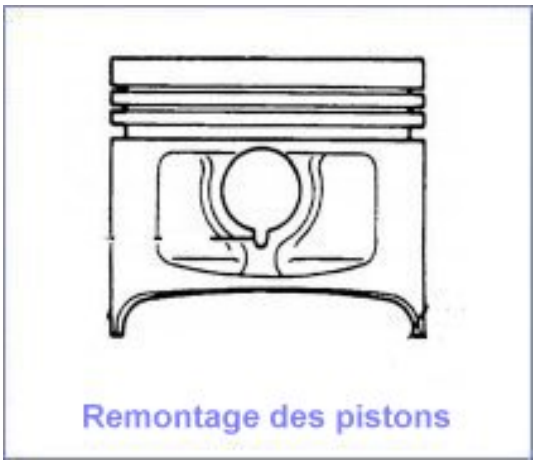


3. si la largeur des gorges n'est pas respectée, il faut changer le piston en question

Mécanique 900

Remontage des pistons

Pour revenir au menu précedent Cliquer ici



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

Mécanique 900

Remontage des chemises sur le moteur

Pour revenir au menu précedent 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

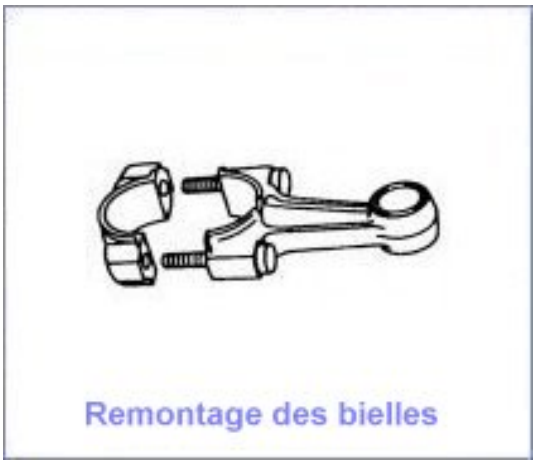
5. remettre chaque ensemble bielle/piston/chemise

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

Mécanique 900

Remontage des bielles

Pour revenir au menu précedent Cliquer ici



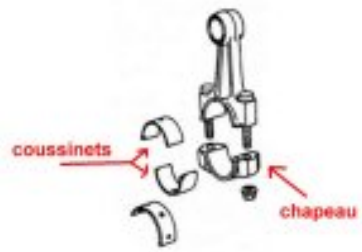
1. mettre de la graisse sur les filetages des boulons de bielles et les mettre en place sur le chapeau de bielle

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

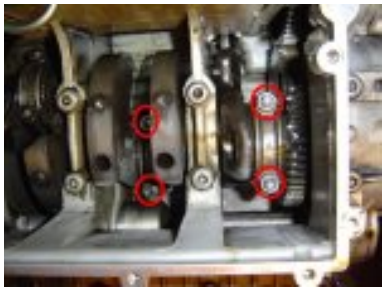
4. aligner la bielle sur le vilebrequin et poser le chapeau de tête de bielle

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

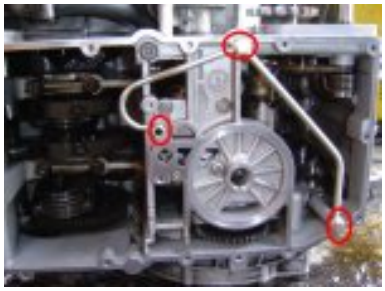
Pour revenir au menu précedent Cliquer ici

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 précedent Cliquer ici

1. avant de mettre en place la culasse, il faut refixer les chemises de piston.

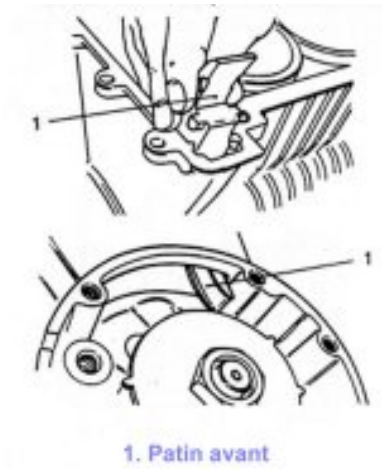
2. les soulever légèrement à la main (ne pas utiliser d'outils) et les sceller avec un produit du type "HYLOMAR BLEU" sur la portée de la chemise.

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

4. laisser sécher 15 minutes chaque chemise

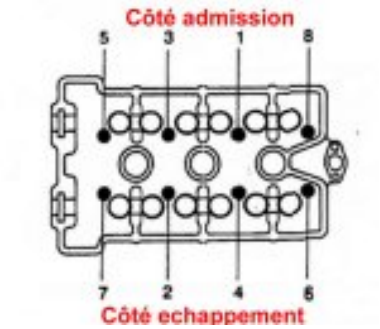
5. nettoyer les plans de joint et installer les 2 douilles de centrage et un joint de culasse neuf ainsi que les 2 entretoises avant du joint de culasses

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 :

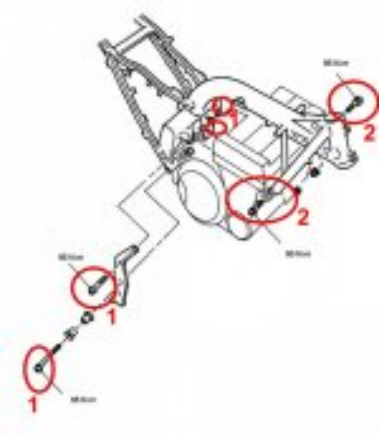
- *préserrage à 2.0 m.daN*
- *amener les vis à 3.5 m.daN*
- *finir le serrage par un serrage angluraire de 90°*



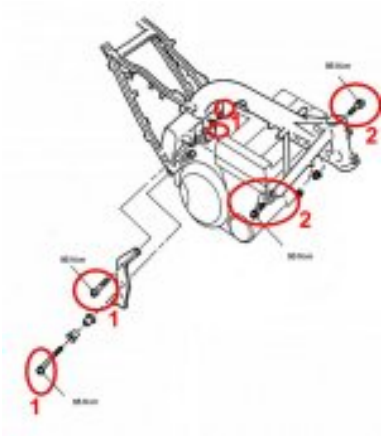
8. toujours avec la clef dynamométrique effectuer le serrage des 5 vis de 6mm avec un couple de 1.2 m.daN

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 coupe 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

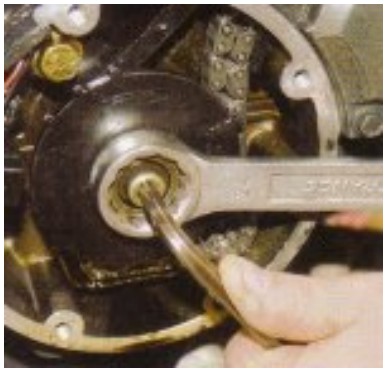
Mécanique 900

Remontage de la chaîne de distribution

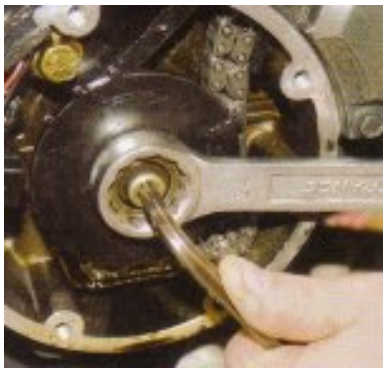
Pour revenir au menu précedent Cliquer ici

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

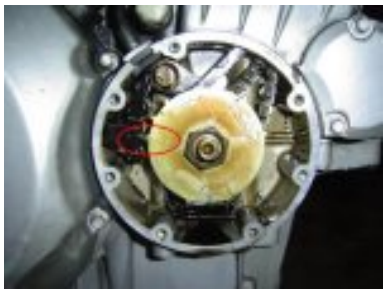
7. mettre de la graisse siliconée sur la virole des fils du capteur puis installer la virole dans son logement sur le carter moteur

Mécanique 900

Remontage des arbres à cames

Pour revenir au menu précedent 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

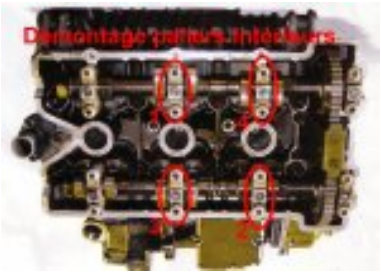
5. poser en 2ème l'arbres à cames d'admission dans ses 1/2 paliers de culasse. Vérifier que la flèche est tournée vers l'intérieur et soit parallèle avec la face supérieure de la culasse

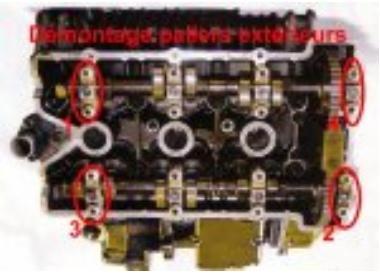
6. huiler les 1/2 paliers supérieurs

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

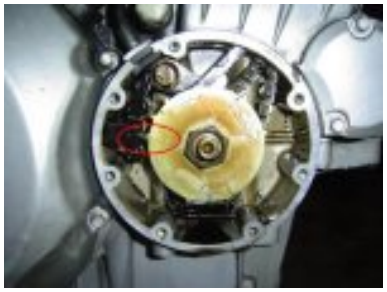




10. avant de fixer la chaîne de distribution, vérifier que les arbres tournent correctement. Pour cela, tourner de 5° dans un sens puis dans l'autre les pignons d'arbres à cames.

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

- repère T doit etre aligné



- repères de pignons centrés

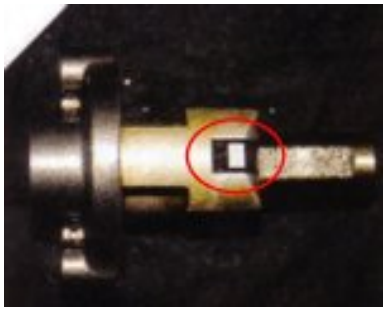
12. si le calage n'est pas correct, dégager la chaîne des pignons et recommencer les opérations

Mécanique 900

Resserrage de la chaîne de distribution

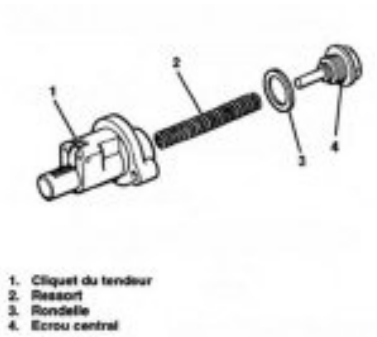
Pour revenir au menu précedent Cliquer ici

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 coupe 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

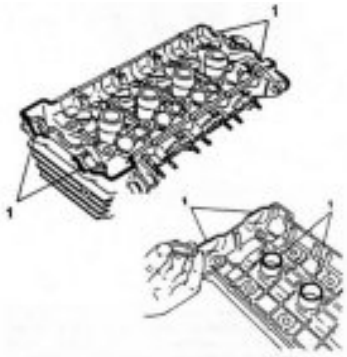
Remontage du couvercle d'arbres à cames "cache-culbus"

Pour revenir au menu précedent 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 siliconé

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 précedent 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'excèdent d'huile sera brûlé en pure perte.Si le niveau est trop élevé, ôter l'excèdent à l'aide d'une seringue ou vidanger le.

Mécanique 900

Remplissage du circuit de refroidissement

Pour revenir au menu précedent Cliquer ici

1. visser la vis de vidange du bloccylindres 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 précedent Cliquer ici

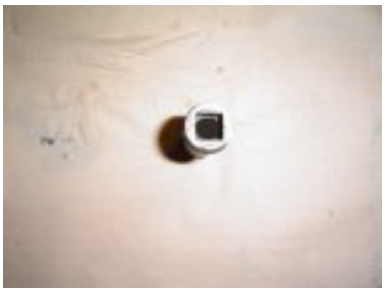
1. remontage des bougies

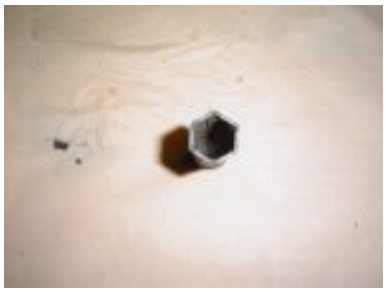
   Cette opération n'est pas si évidente que ça étant donné que la bougie dun milieu n'est pas très accéssible. Il faut donc trouver des astuces pour la remettre en place.

   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 boite à air

Pour revenir au menu précedent Cliquer ici

1. repérer les caoutchoucs d'admission

2. resserer 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 boite 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 précedent Cliquer ici

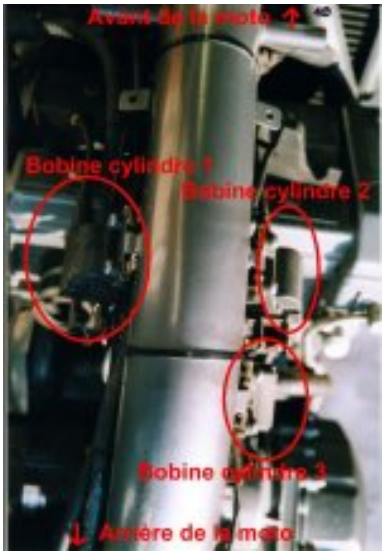
1. revisser les bobines au niveau du cadre

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 précedent 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 temoin 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 précedent Cliquer ici

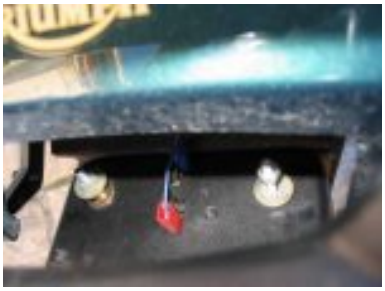
1. montage carénage arrière

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 précedent 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 fouche

brancher les connecteurs électriques lié à l'éclairage

poser les 2 clignotants avant

brancher connecteurs électriques des deux clignotants avants

metre 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