

BRAS OSCILLANT - POSE

Machine utilisée : California 1100 Carbu 1994. Les EV 2001-2003 ont un cardan un peu différent.

Cette opération est un peu délicate du fait que le croisillon de cardan va devoir être emmanché sur l'arbre de sortie et que ce cardan ne tient pas vraiment en place. Mais une seule personne peut la mener à bien. En moins d'une demi-heure, le bras est remonté. Il faut environ 1 heure 1/2 pour achever le montage complet de la partie arrière de la moto (bras, pont, amortisseurs, roue, échappements).

D'autre part, pour faciliter le remontage, les demi-cadres inférieurs et l'axe moteur avant ne seront pas serrés.

Normalement, avant démontage, on aura pris soin d'avoir mesuré le dépassement des demi-axes de pivotement. Si cela n'a pas été le cas, on peut néanmoins effectuer le remontage sans problème particulier.

Graisser les portées de roulement du bras oscillant : il s'agit de grosses rondelles logées à l'intérieur d'un spi et portant sur les roulements à rouleaux coniques. Graisser l'ensemble, cela permettra de maintenir en place les rondelles pendant la manipulation.

Graisser aussi, après les avoir nettoyées, les portées intérieures du bras sur le cadre ainsi que les passages filetés des 2 demi axes. Siliconer le manchon caoutchouc de protection du cardan.



DSC 1710

Gaver de graisse les différentes cannelures de la transmission : arbre secondaire, cardan, arbre, manchon d'arbre.

Placer une cale pour maintenir l'arrière du bras oscillant.

Placer l'arbre de transmission.



DSC 1705

Si le pont a été démonté, préparer un pieu façon “vampire” qui va être engagé dans le manchon arrière de l’arbre de transmission. Ceci permettra de faire tourner cet arbre

Si le pont n’a pas été démonté, préparer une cale de 57mm de large qui sera engagée dans le pignon d’entraînement de la roue.



DSC 1706



DSC 1872

Placer le manchon caoutchouc de cardan sur le cul de boîte sans le fixer, avec son collier.

Amener en biais le bras oscillant : la partie droite (celle avec le cardan) en premier. La partie gauche ne trouvera sa place dans le cadre que lorsque que le cardan sera en place sur l’arbre secondaire.

Il est plus facile de loger le joint de Cardan sur l’arbre secondaire si la boîte est au point mort.

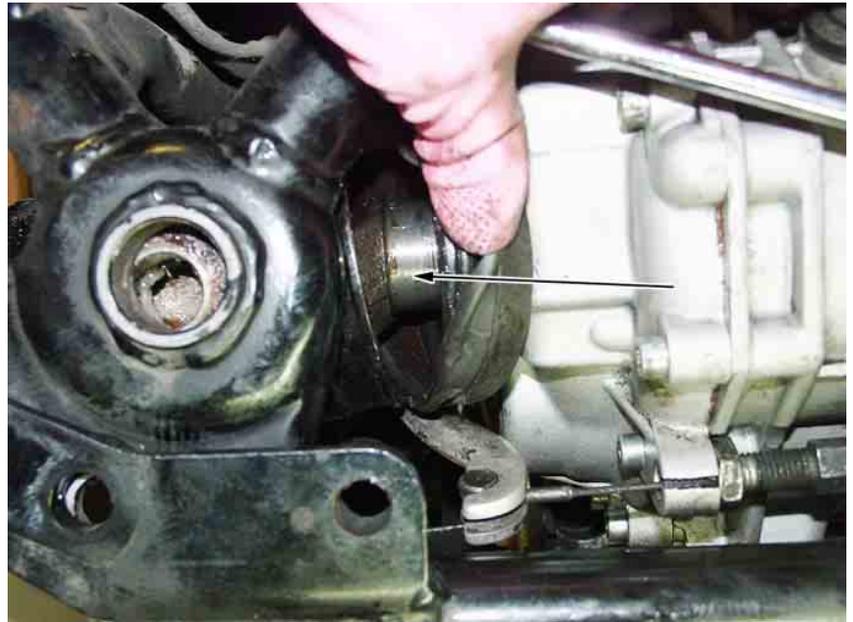


DSC 1709

Il s'agit maintenant de maintenir le cardan en face de la sortie de l'arbre secondaire en passant un doigt dans l'interval, tout en faisant tourner l'arbre de transmission et en poussant vers l'avant le bras oscillant pour que le cardan s'engage dans les cannelures de l'arbre secondaire.

Apparemment complexe, cette opération se fait sans aide. L'engagement du joint de Cardan dans l'arbre secondaire est franc.

Dès que le cardan est engagé sur l'arbre de sortie de boîte, le bras oscillant va pivoter presque naturellement pour se mettre en place coté gauche.



DSC 1713

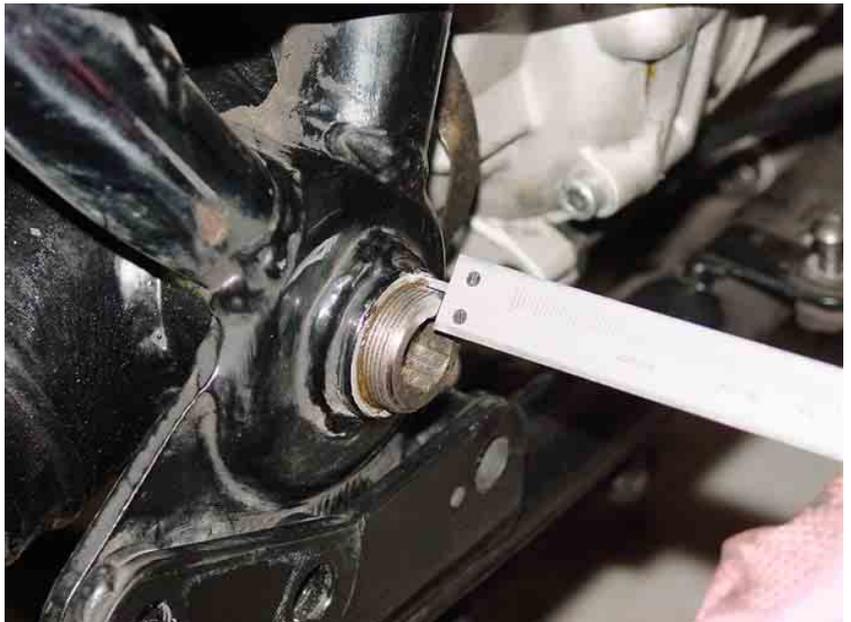
Engager les 2 demi-axes.

Si vous avez noté leurs valeurs de dépassement avant de démonter, il suffit de serrer l'un de ces demi-axes jusqu'à la valeur notée. L'autre sera serré de la même façon pour s'approcher rapidement du réglage final.

Si aucune cote n'a été prise, une valeur de 7mm de dépassement est un bon point de départ. Serrer les demi-axes aussi également que possible. Relever la valeur de dépassement de l'un d'eux. Si l'autre dépasse moins, le desserrer d'un tour, par exemple, et serrer l'autre : le bras va se recentrer. Effectuer ces ajustements jusqu'à avoir la même valeur de dépassement des 2 cotés.

Vérifier à tout moment que le bras pivote librement.

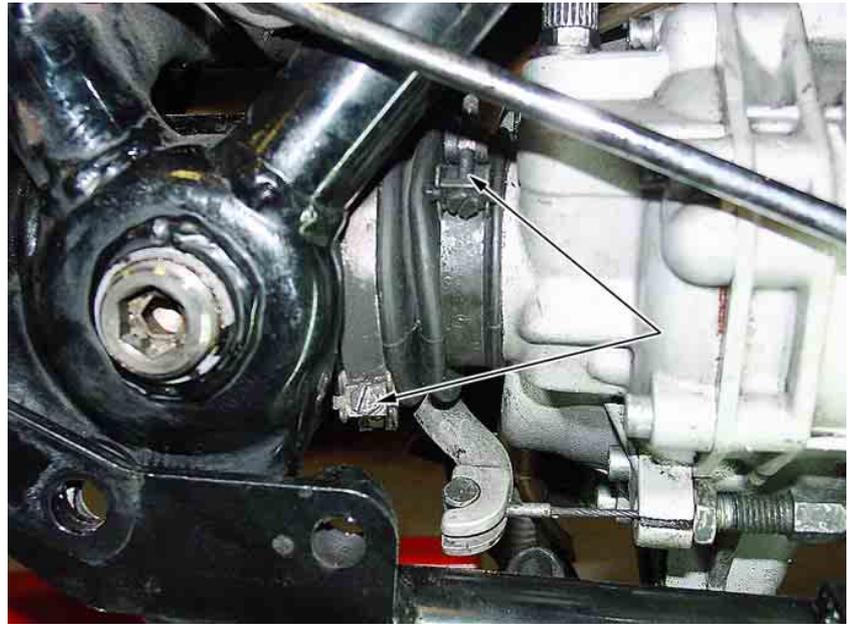
Le bon centrage du bras est capital pour la tenue de route de la machine. Les demi-axes doivent être au contact du bras sans le bloquer. Éviter tout "à-peu-près".



DSC 1715

Poser et serrer énergiquement les contre-écrous de 30 (ou 36). Vérifier que le bras est toujours libre.

Terminer le serrage des colliers du manchon caoutchouc. Positionner correctement ces colliers, notamment celui coté bras oscillant de façon qu'il ne frotte pas sur la bielle d'embrayage.



DSC 1716

Il reste maintenant à poser les platines repose pieds. **ATTENTION** : la platine gauche a 2 vis et 2 écrous différents.

Ne pas bloquer les vis car le jeu va permettre de caler la ligne d'échappement lors de son remontage.

Bloquer les vis avant des demi-cadres inférieurs et l'axe moteur avant.

Monter le pont sans oublier de vérifier la présence du joint torique ni de graisser les cannelures. S'aider à l'engagement de l'arbre de pont en tournant la couronne interne.

Vérifier que vous êtes au point mort....

Monter les amortisseurs.

Passer l'étrier de frein à l'intérieur du bras oscillant.....

Remonter la roue.

Les joints de sorties d'échappement seront neufs.

Remonter la ligne d'échappement. Utiliser abondamment de la graisse haute température aussi bien sur les goujons, les écrous, que sur les colliers et les parties qui s'emboîtent.

Fixer librement la partie arrière et le H sur les platines. Amener les 2 coudes en les maintenant avec les collerettes sans serrer. **ATTENTION** : le coude gauche est plus court que le droit.

Positionner convenablement la ligne d'échappement : les coudes seront les premiers à être serrés modérément par leurs collerettes en s'assurant qu'ils ne cognent pas en bas sur les cotés du cadre, à hauteur de l'axe avant de fixation du moteur.

Une fois les coudes serrés, achever le serrage des colliers et celui des platines repose-pieds.

Refaire un tour de contrôle sur toute la visserie.

Appuyer plusieurs fois sur la pédale de frein pour purger le système.