

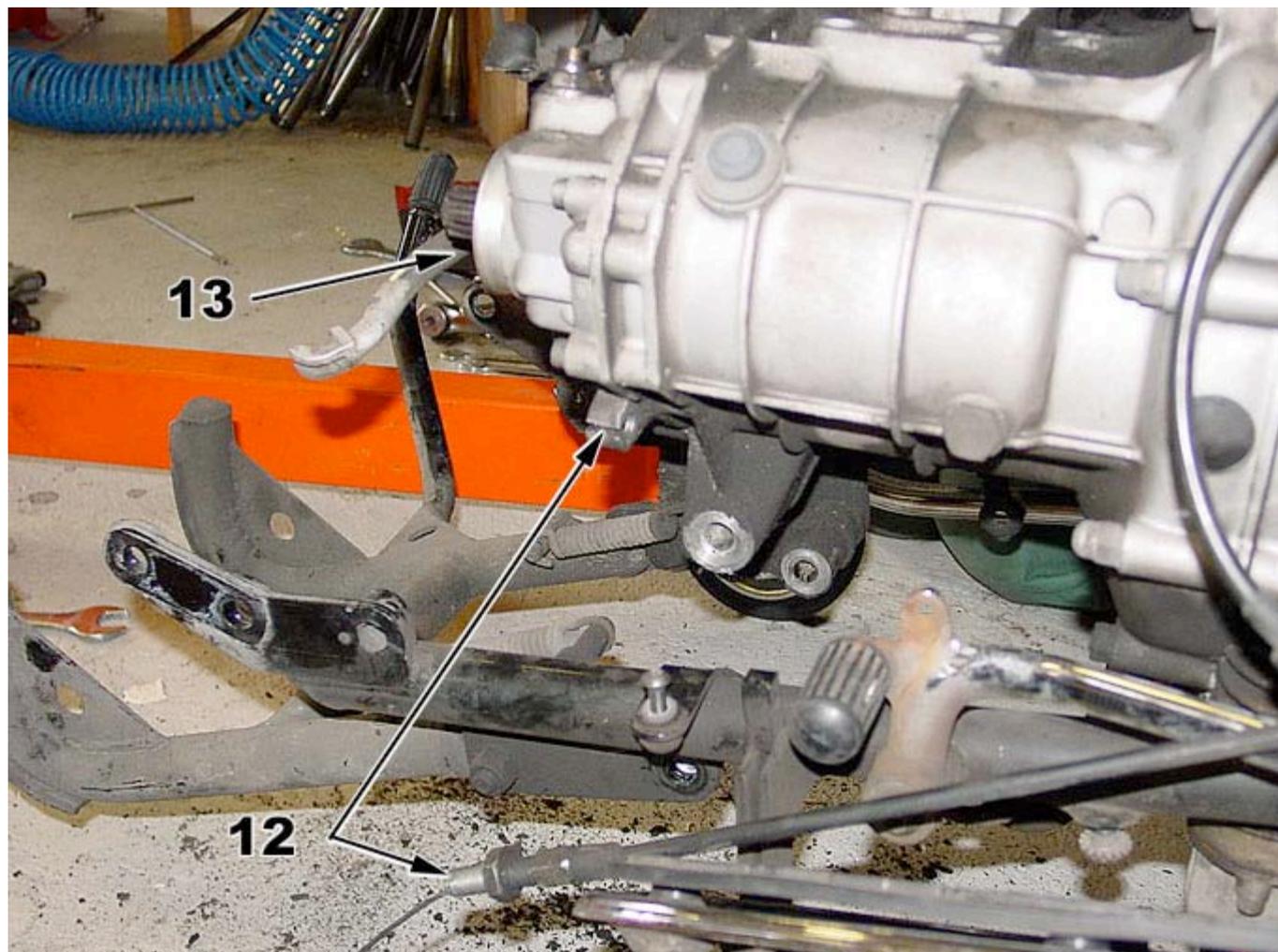
L'EMBRAYAGE - DÉPOSE

5^e mise à jour du 03/09/12

On suppose la machine décastrée. Voir le document "DecadrageGrosBlocMAJ01.pdf".

Déconnecter le câble d'embrayage (12).

Attention à ne pas perdre le ressort de rappel (13) de la biellette d'embrayage.



DSC 1523

Ôter le démarreur (2 vis).

Déboîter la biellette verticale de commande de boîte à sa rotule inférieure (14 page suivante). (**ATTENTION**, en le tournant, il faut enlever le clips situé à la base de la coquille qui vient s'emboîter sur la rotule).

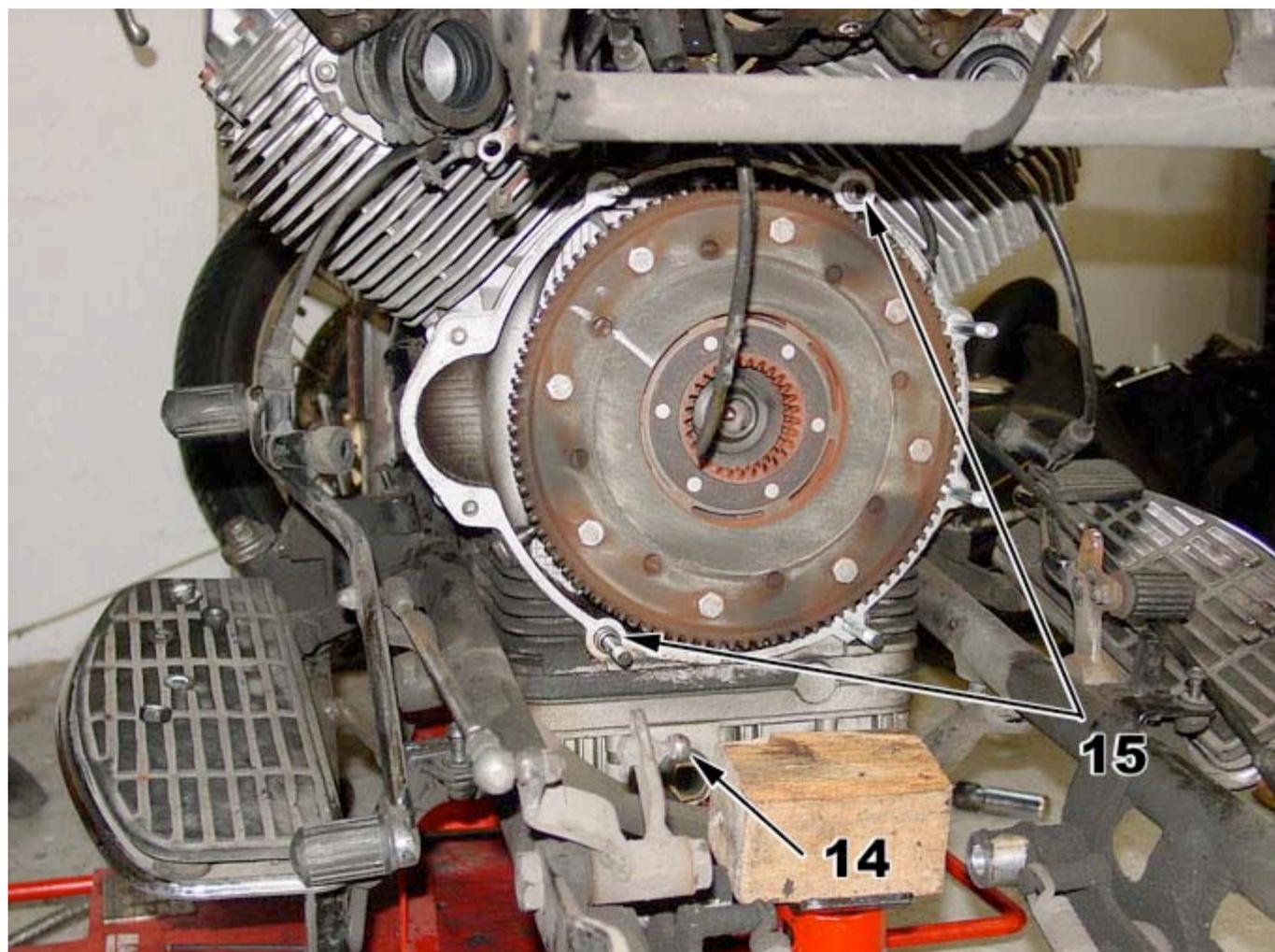
Sur les boîtes anciennes, il s'agit souvent d'un axe pourvu d'une goupille fendue.



DSC 1693

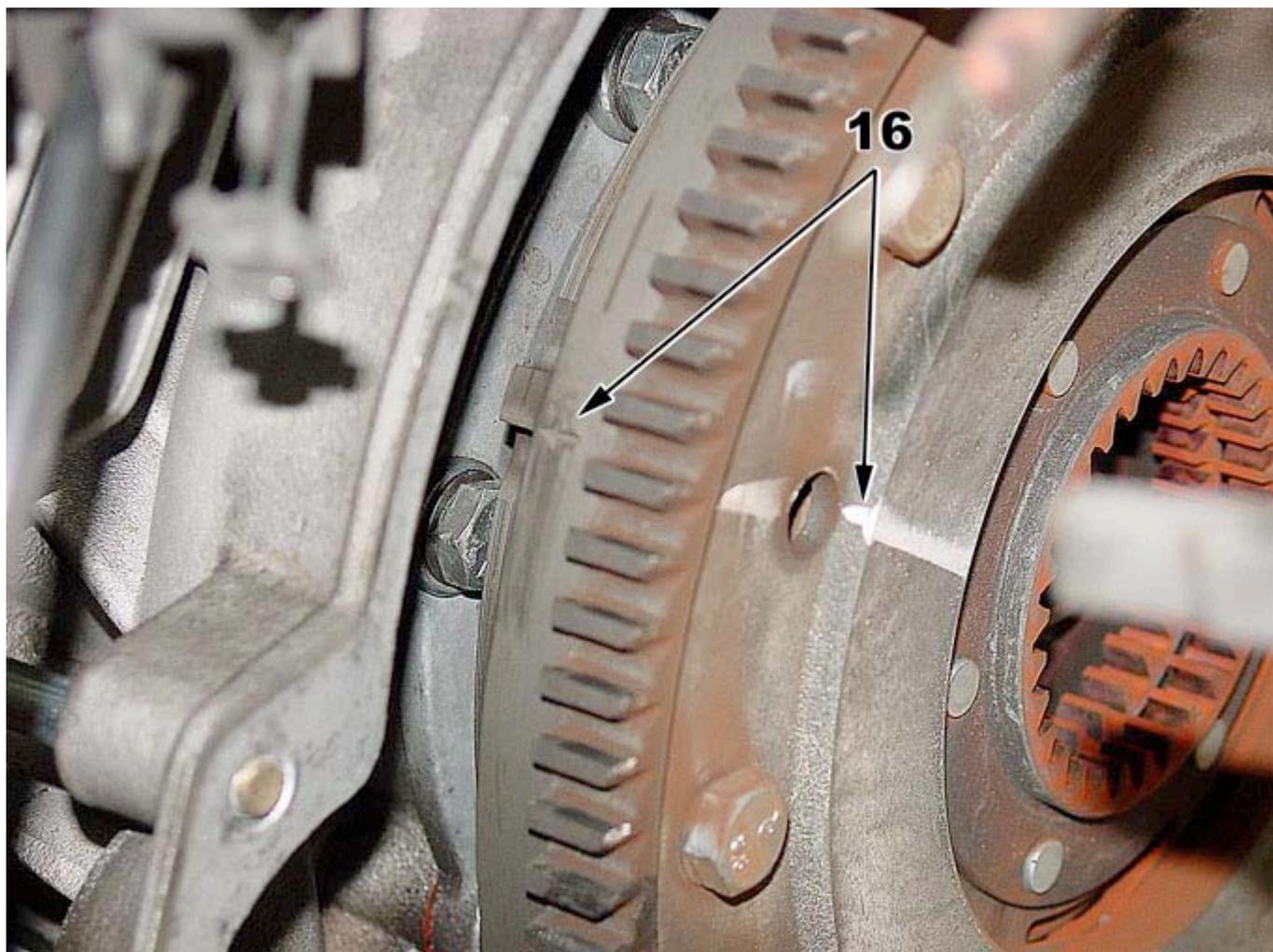
Ôter les 6 vis (15) qui maintiennent la boîte au bloc moteur en commençant par celles du bas. **ATTENTION**, il y a 2 pions de centrage à 1 heure et à 7 heures.

Tirer doucement en arrière la boîte. Elle n'est pas très lourde. Éventuellement, décoller la boîte en tapotant avec un maillet.



DSC 1528

Si cela n'est pas déjà fait, tracer un repère **(16)** sur la couronne de démarreur en face de la flèche gravée sur le chant du volant moteur. Ce repère est gravé pour les Daytona et 1100 Sport. Les autres machines n'ont souvent qu'un trait de craie dont on ne sait s'il montre que les couronnes sont équilibrées. Dave Richardson pense qu'en l'absence de marque nettement gravée, les couronnes ne sont pas équilibrées mais il utilise toutefois cette marque pour le remontage.



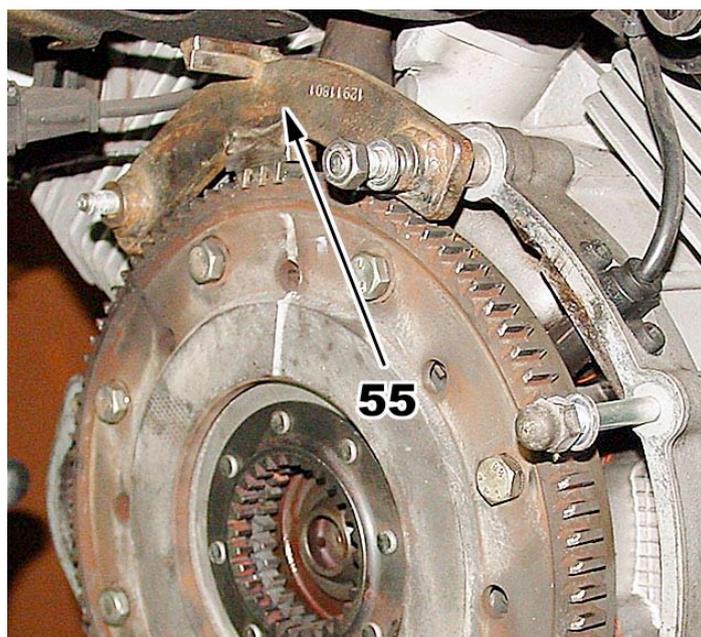
DSC 1529_01

Il faut maintenant ôter la couronne de démarreur. L'utilisation d'un pistolet pneumatique à choc permet de se dispenser de l'outil de blocage spécifique (55). Pour les injectées, la platine qui supporte le palonnier de commande de gaz gêne la mise en place de cet outil en haut : le placer en bas....

Dévisser ces vis en diagonale et progressivement.

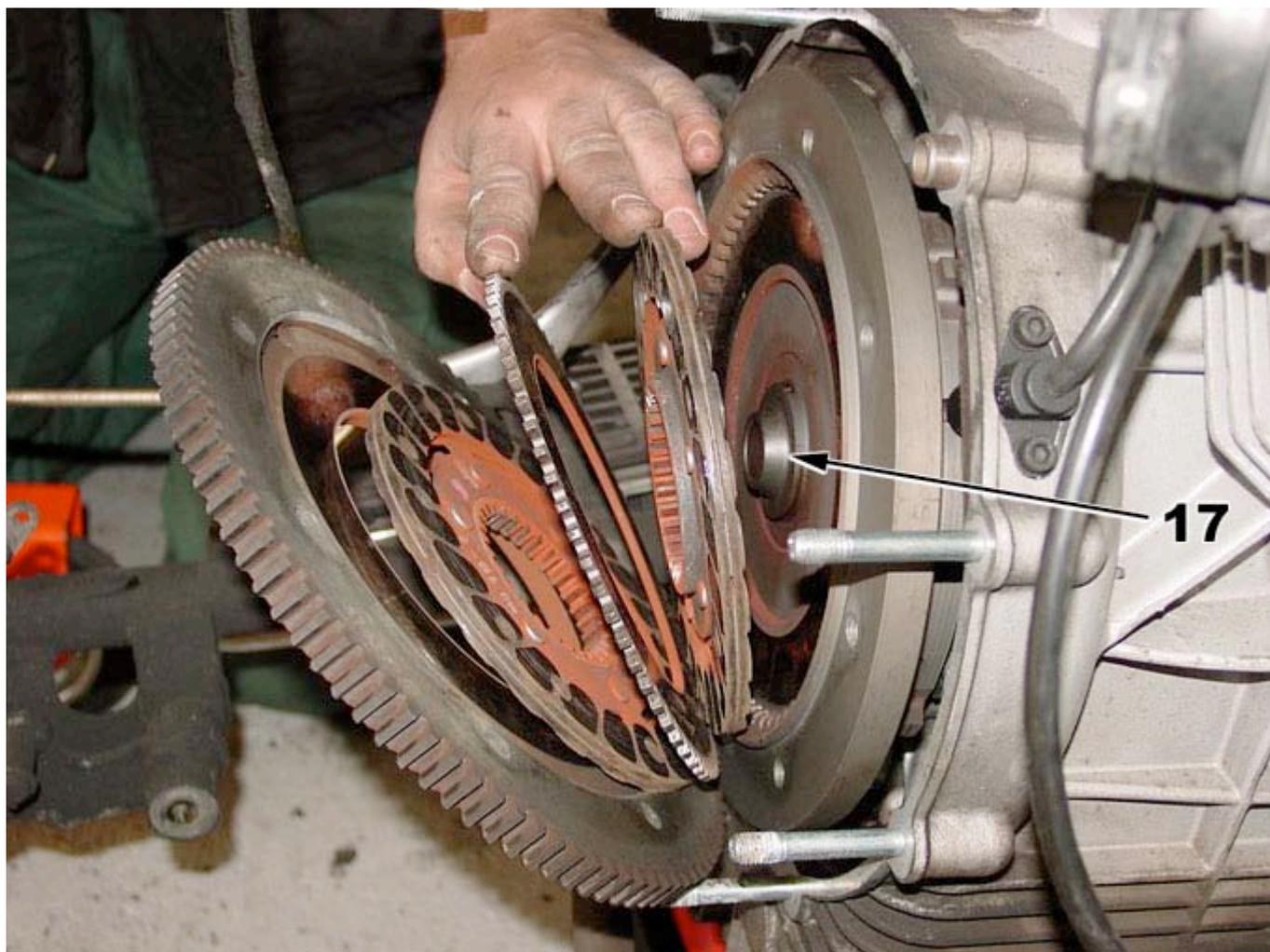


DSC 1533



DSC 1648_01

Derrière la couronne, on trouve un disque d'embrayage, le disque lisse intermédiaire, le 2^e disque d'embrayage....



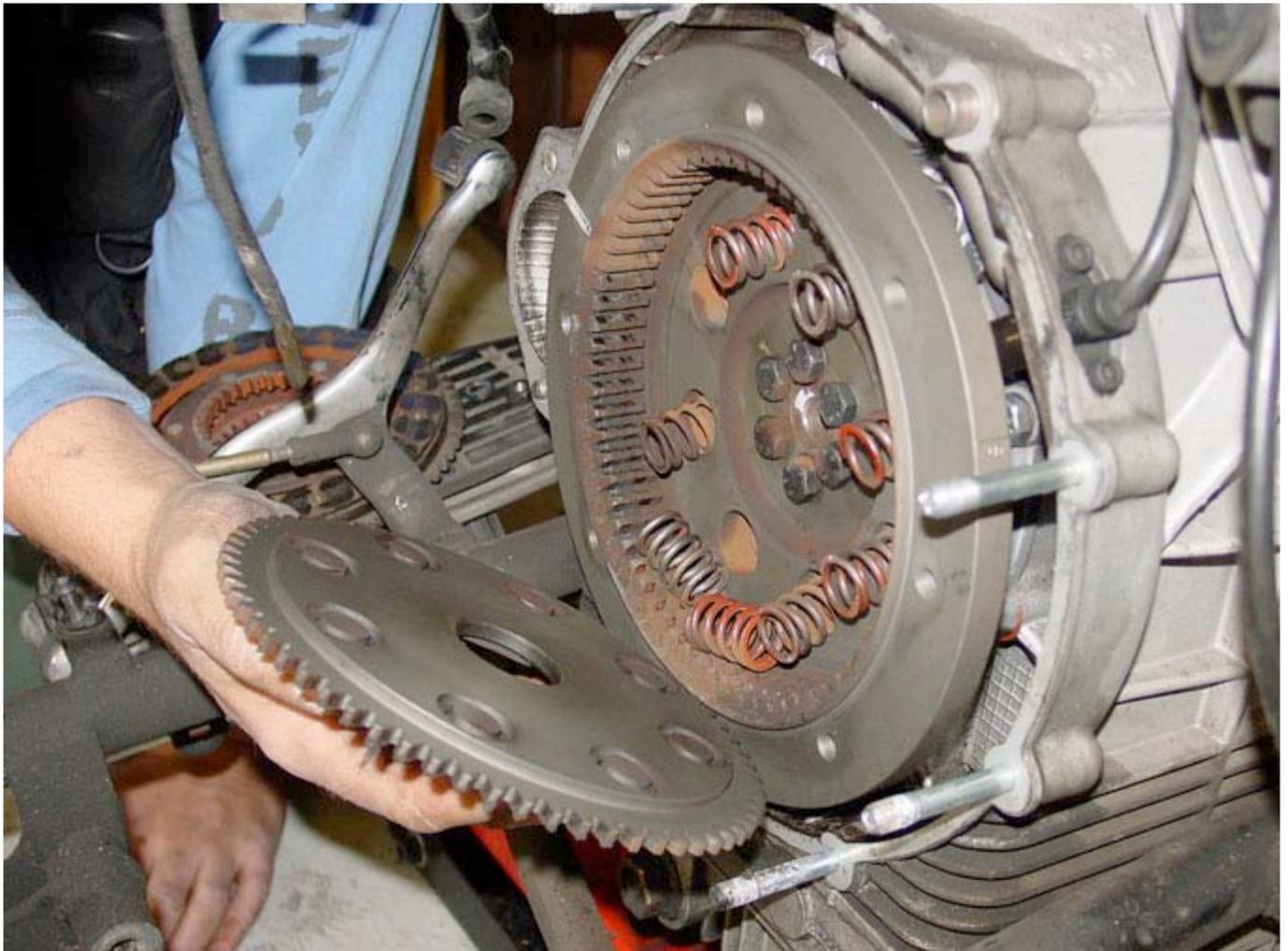
DSC 1534

Si besoin, ôter la coupelle de débrayage (17)...

... pour pouvoir ôter le plateau de pression et éventuellement changer les 8 ressorts de pression, qui n'hésitent pas à se débiter dans tous les sens... Les ressorts doivent avoir les cotes suivantes :

MACHINE	1000 SP à California 2003	V11 1999-2003
Ressort libre	27,97 à 28 mm	28,5 mm
Ressort sous 11,7 Kg \pm 0,45		22 mm
Ressort sous 15,3 Kg \pm 0,55		20 mm
Ressort sous 21 à 21,5 Kg	20 mm	
Ressort sous 28,7 à 29,7 Kg	17 mm	
Ressort écrasé		15 mm

Toutefois, ne pas paniquer si le plateau de pression sort de son logement. Dans ce cas, le sortir. Dans le document "Embrayage_Pose" on verra comment remettre l'ensemble.



DSC 1537

Sur un des disques ci-dessous (ici, des AP reconnaissables à leurs échancrures) on détecte une cassure.



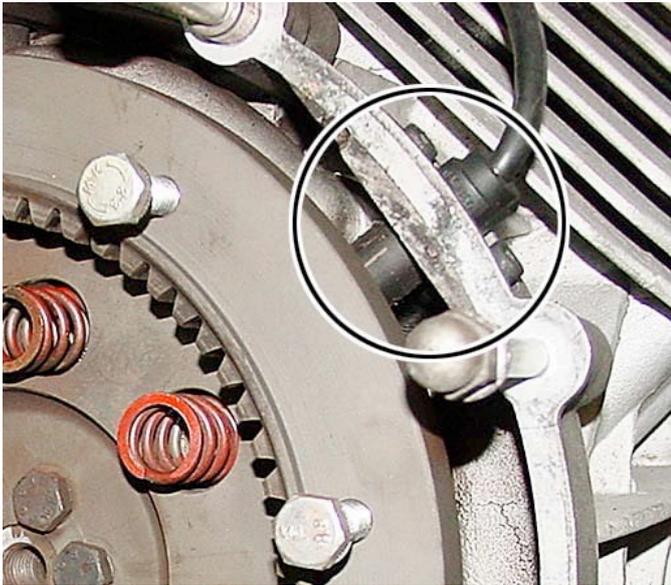
DSC 1535

Ci dessous, un AP détruit, complètement "découpé".



DSC 1859

Pour les machines à allumage électronique, démonter et nettoyer le capteur de phase. Il s'agit d'un aimant et il ramasse la limaille et les débris d'embrayage....



DSC 1625_02

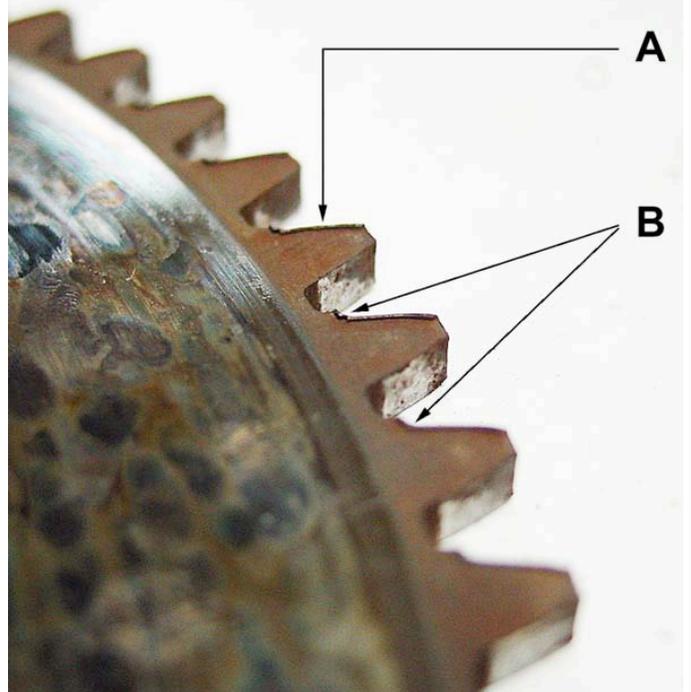


DSC 1858

DÉFAUTS CONSTATÉS

DSC 2744

Noix d'embrayage attaquée par les disques garnis : 2/10° de mm de creux.
À changer



DSC 2747

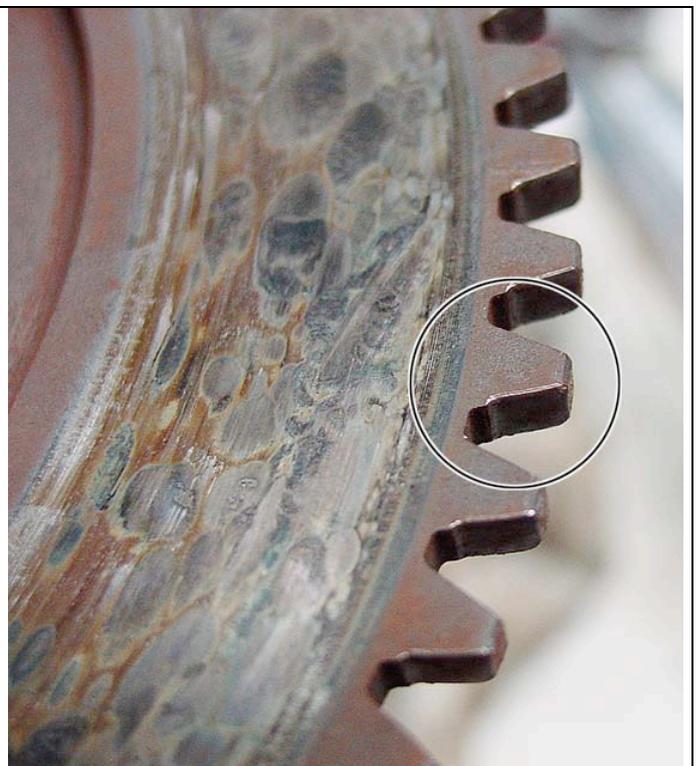
Disque intermédiaire détruit.
En (A), il y a des bavures sur les dents
En (B), les dents sont attaquées en escalier



DSC 2748

Le volant moteur a été attaqué par le disque intermédiaire.

À changer sinon lors du lâcher de l'embrayage, le plateau de pression et le disque intermédiaire ne vont pas coulisser librement sur le volant moteur, provoquant des à-coups.



DSC 2749

Le plateau de pression est attaqué. À changer.



DSC 2746



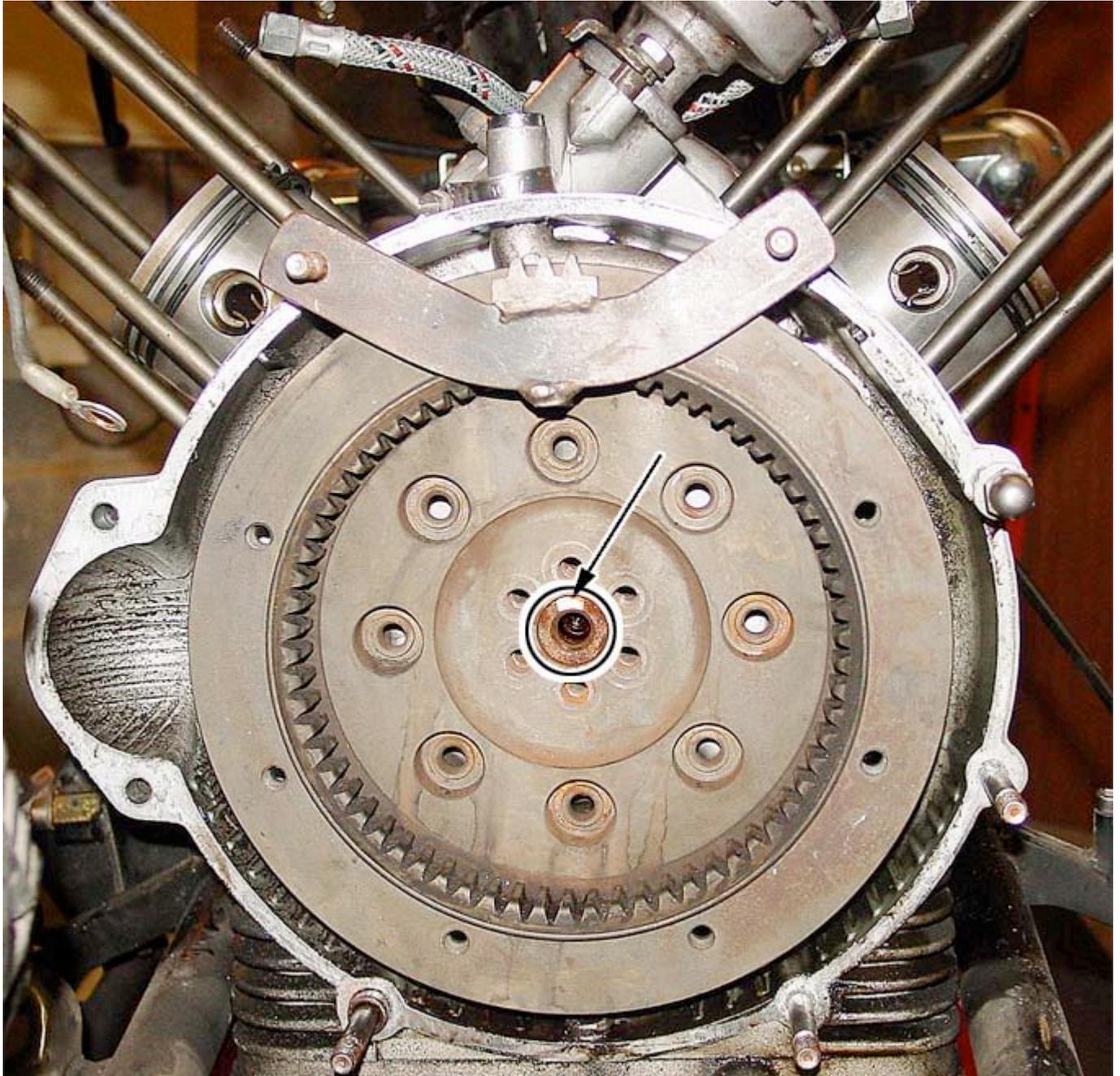
DSC 2745

La coupelle de débrayage a pris du jeu dans le plateau de pression. Elle est trop marquée pour être réutilisée

En cas de suspicion de fuite sur le spy de vilebrequin, il faut démonter le volant moteur. Le pistolet à choc peut encore faire l'affaire. L'outil (55) montré image DSC 1648_01 sert aussi, en l'inversant. Avant de démonter quoi que ce soit, s'assurer que le vilebrequin possède un trait de peinture aligné avec la flèche gravée sur le volant moteur. Sinon, faire une marque.

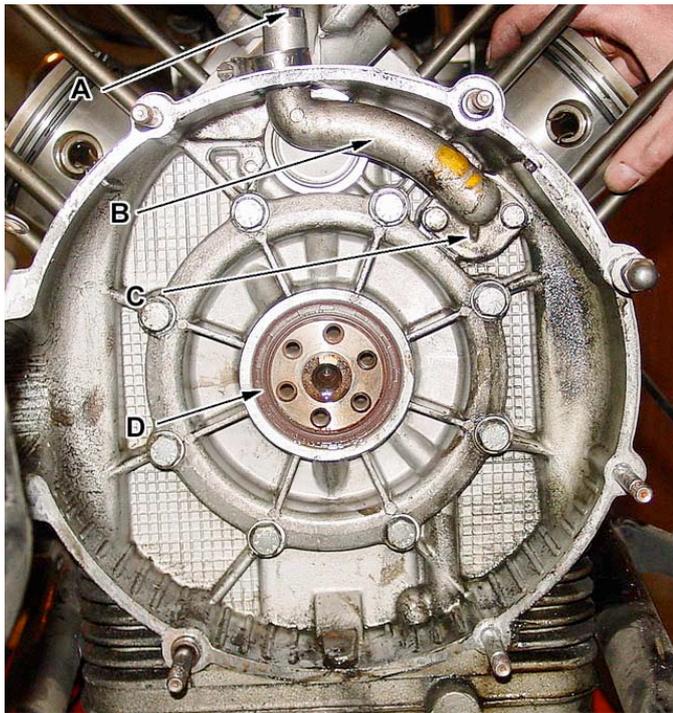
Lors de la repose du volant moteur, si les repères sont perdus ou si le volant est neuf, procéder comme suit :

- Mettre une des bielles au PMH. Si les cylindres sont déposés, replacer les 2 tiges de culbuteur correspondantes dans leur logement et chercher le tour où elles sont toutes les deux au point le plus bas.
- Positionner le volant moteur de telle sorte que la flèche gravée sur le champ soit en alignement avec la bielle (ou le cylindre s'il n'a pas été déposé) et que les trous de fixation du volant soient en face de leurs logements sur la queue de vilebrequin.
- Repérer le positionnement du vilebrequin par rapport au volant



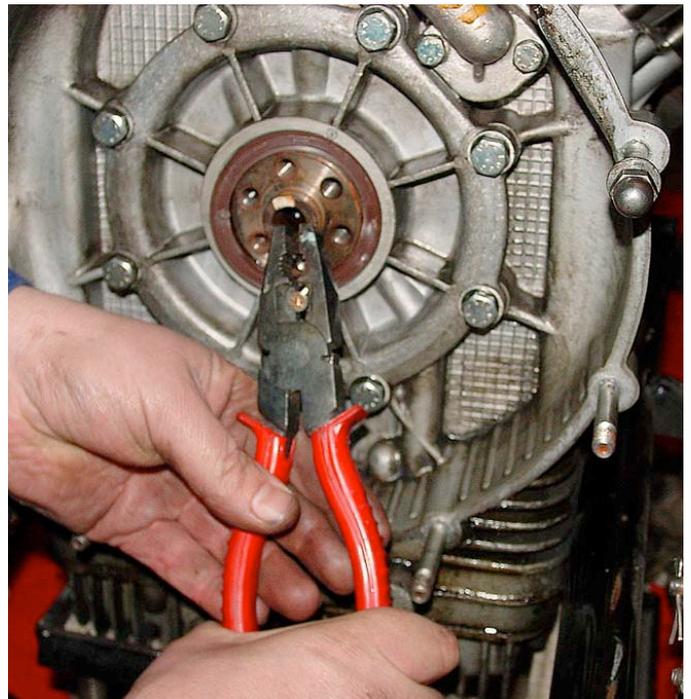
DSC 1933

Retirer le volant moteur. **ATTENTION** : ses vis de fixations sont bien spécifiques. Ne pas les interchanger avec celles de la couronne de démarreur.



DSC 1934

En (A), la bille de reniflard moteur.
 En (B) la conduite de reniflard (fêlures et fuites possibles) ainsi que le cul de sablage de l'arbre à came (la pastille située derrière le coude supérieur de la conduite de reniflard)
 En (C) desserrage possible.
 En (D) le spy de vilebrequin



DSC 1935

Pour ôter le spy et si l'on ne veut pas ôter le palier AR de vilebrequin, planter 2 vis à bois diamétralement opposées et arracher doucement avec une pince.

Il s'agit d'un simple lèvre de dimensions 53x68x10 ou DL 53x68x10/8.

Remonter un spy neuf en le graissant et en s'aidant de l'ancien spi.

On essaiera de le positionner à un autre endroit de façon que le tourillon soit "attaqué" à un autre endroit.