

BREVA 750 IE

REPLACEMENT DU FILTRE À AIR

REPLACEMENT DU MANO-CONTACT

Ce document est prévu pour indiquer une méthode de remplacement du filtre à air sans trop se prendre le chou, et c'est pas facile de pas s'énervier quand on fait cette manipulation. Prévoir quelques bières pour se calmer. Dans la foulée, comme il fallait que je remplace le mano-contact, la procédure est aussi décrite.

Le filtre à air "devrait" se nettoyer tous les 7.500 km et se remplacer tous les 15.000 km. L'intervention décrite ici a été faite sur une Brevia ayant parcouru 10.700 km en 21 mois en zone urbaine essentiellement. Le filtre a surtout ramassé un peu sable et n'est pas notablement encrassé. Un coup de soufflette et, pour cette machine, ça repartira sans problème pour 5.000 km supplémentaires.

La référence du filtre est AP 810 42 42. Ce filtre se monte aussi sur les blocs 650 Moto Guzzi : il est moins haut et doit mieux se mettre en place.

FILTRE À AIR

Durée de l'intervention pour une personne seule : 40 minutes tout compris quand on maîtrise l'outillage et le mode opératoire.

OUTILS

- Clé à tube ou douille de 10 mm : réservoir
- Clé Allen ou embout de 4 mm : réservoir
- Looooooooooooo tournevis Philips N°2 ou embout correspondant : nez de la boîte à air
- Clé à cliquet
- Ralooooooooooooonge de clé à cliquet si pas de looooooooooooo tournevis Philips N°2
- Intermédiaire articulé pour clé à cliquet
- Du calme, de la patience et un petit tabouret (à roulette pour le luxe) pour faire ça assis à coté de la brêle

ON Y VA

- Poser quelque part pas trop loin un carton d'1 m de long sur 50 cm de large environ
- Ôter la selle
- Ôter la vis hexagonale de 10 à l'arrière du réservoir (Attention : 1 rondelle au-dessus et 1 rondelle en dessous)
- De chaque coté à l'avant, ôter les 3 vis CHC « A » de 4 mm.
La vis « B » n'a pas besoin d'être ôtée mais peut être légèrement dévissée pour faciliter la dépose

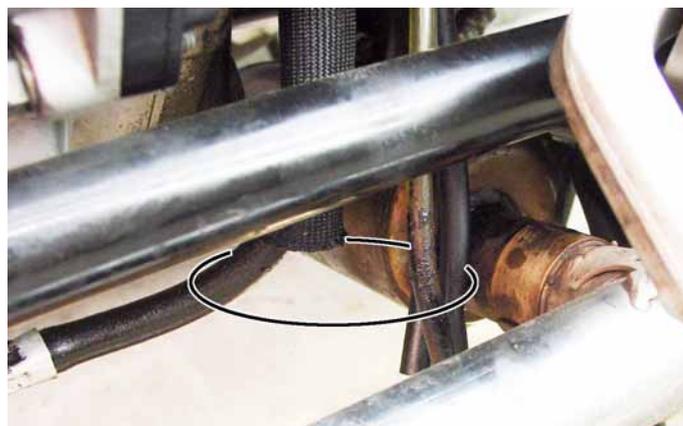
DSC2211



- Sous le moteur, 4 tuyaux sont attachés ensemble : le reniflard, les 2 tuyaux de trop-plein d'essence et l'évent de la batterie. Couper le serre-câble qui les relie pour libérer les 2 tuyaux de trop-plein. On peut aussi préférer les déconnecter du dessous du réservoir

DSC4633

- Soulever doucement l'arrière du réservoir et poser une petite cale pour le tenir relevé : débrancher la durit d'essence (raccord rapide, y aller mou quand même) et débrancher le connecteur du câblage de la pompe à essence.

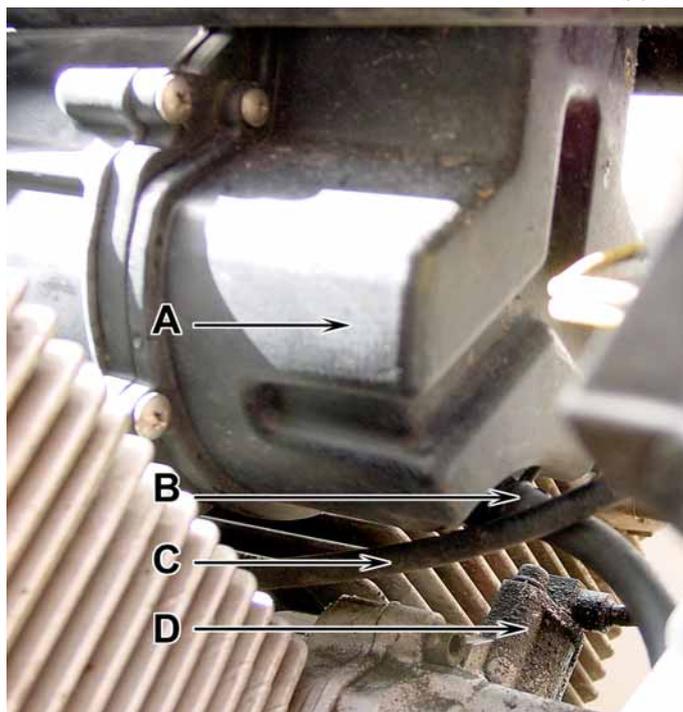


- Continuer de soulever le réservoir en le dégageant progressivement vers l'arrière pour le sortir des silent-block avant et faire venir les 2 tuyaux de trop-plein. Dégager ces 2 tuyaux et poser délicatement le réservoir sur le carton dont il est fait mention au début du chapitre et dont on se demande bien pourquoi on le mentionne et que voilà, maintenant on comprend tout.
- Ceux qui ont eu la bonne idée d'avoir posé ou fait poser des pare-cylindres devront déposer celui de droite (sens de la marche).
- Au travers du cache-misère à lamelles sur lequel était fixé le réservoir à l'avant, passer le loooooooooooooong tournevis Philips ou la clé à cliquet rallonnnnnnnnnngée. On est à peu près dans l'axe pour les vis du haut (1 de chaque côté), l'embout articulé est nécessaire pour les 2 vis du bas. Ôter ces 4 vis.



DSC4635

- Le nez de la boîte à air « A » ne sortira pas par le côté gauche à cause du détecteur de phase « D ». C'est pourquoi il faut le faire sortir de l'autre côté après avoir coupé le serre-câble qui maintient le tuyau de "vidange" « B » au cadre
- Maintenir tiré vers le bas le câble d'embrayage « C » qui aurait pu faire quelques centimètres de plus, ça n'aurait pas gêné.



DSC4634

- En le tournant un peu dans tous les sens, le nez de boîte à air finit par sortir.



DSC 4636

- 10 cm de largeur maximum
- 2 cm d'épaisseur
- 18 mm de diamètre maximum pour les 4 doigts principaux, le pouce n'étant pas utilisé pour les parties les plus délicates de l'intervention
- Du calme et de la patience

ONYVA

- On commence par faire la même chose que pour le filtre à air (on profite d'ailleurs de le nettoyer). Il me semble important, pour gagner un peu d' "air", d'ôter le nez de boîte à air même si on n'a rien à y faire.
- Le mano-contact étant sous la boîte à air, entre les 2 cylindres et à l'arrière d'iceux, une photo est impossible à faire pour montrer la chose sauf à décadrer...
- Se débrouiller pour passer un loooooooooong tournevis à lame coté gauche entre les cylindres ou coté droit, au-dessus des corps d'injecteur, pour faire sauter le connecteur du mano-contact. Ne pas imaginer que l'on peut s'en passer en remontant à sa jonction qui se trouve coté droit de la poutre centrale supérieure du cadre afin d'ôter le mano-contact avec son câble accroché dessus. Primo, une fois libéré, le connecteur libre ne passe pas entre la boîte à air et le tube horizontal droit, et secundo, dans la même gaine se trouve le câble de contacteur de point mort situé sur le cul de boîte, totalement inaccessible.
- Passer la clé à fourche de 21 mm par l'avant pour débloquer le mano-contact. L'espace est compté, le degré de liberté est très faible. En alternant, il faut retourner la clé et/ou la passer par dessous le corps d'injecteur gauche de façon à "récupérer" les pans du culot du mano-contact



DSC4642

- En gros, ça donne ça :



DSC4645

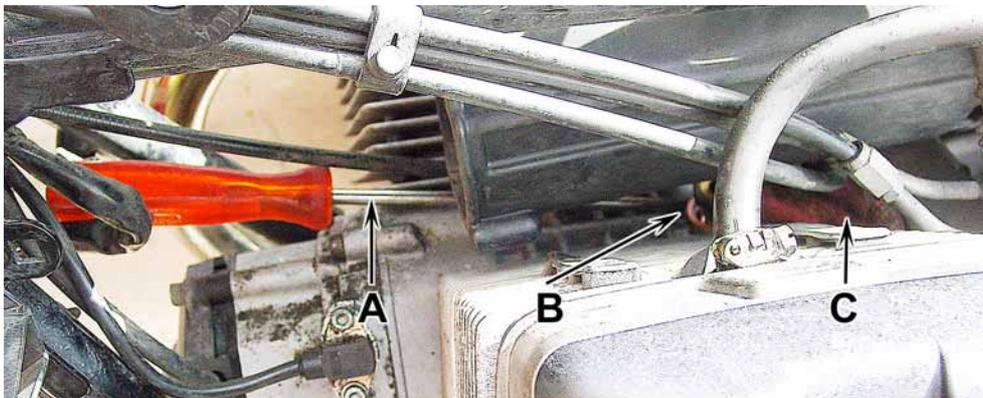
Un peu par devant...



DSC4646

un peu par derrière...

- Une fois le mano-contact un peu dévissé, on peut finir le travail plus rapidement en jouant avec un looooooooooong tournevis à lame « A » engagé par l'avant et qui vient maintenir le mano-contact « B », pendant qu'on passe la main « C » sous le corps d'injecteur gauche et que du bout d'l doigt, on fait tourner la chose. En principe, ce n'est pas vraiment grippé à cet endroit, le pas de vis est gros et ça vient plutôt bien. Précision : il faut avoir les mains correspondant au modèle décrit au paragraphe "Outils" pour passer sous le palonnier des injecteurs.



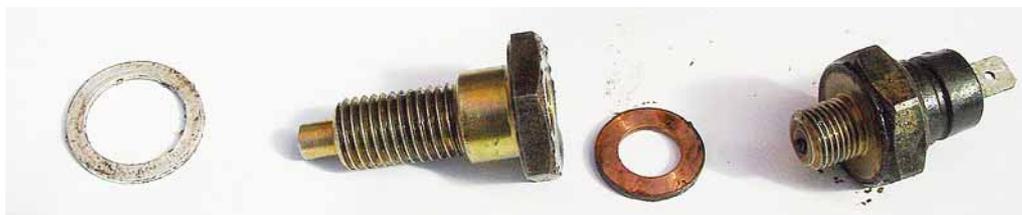
DSC4643

- La pièce finit par sortir de son logement et se récupère par dessous le corps d'injecteur gauche. Ici, ce n'est pas le seul mano-contact qui est "venu", mais l'ensemble "support+mano-contact"



DSC4640

- Le remontage de l'assemblage est possible mais serrer 2 pièces assemblées à l'aide d'une seule des 2 ne me paraît pas très mécanique. Je choisis de remonter les 2 pièces séparément. Ci-dessous, de gauche à droite, le joint 16x22x2 du support de mano-contact (qui sert de centreur à l'arbre à cames...), le support-centreur, le joint de 10x18x2 du mano-contact et le mano-contact



DSC4641

- Nettoyer le support-centreur et placer le joint neuf. Puis poser un peu de pâte à joint. Celle-ci est là pour assurer le jointolement mais aussi pour retenir la rondelle car il va falloir maintenant enfiler la chose entre les 2 cylindres en évitant de perdre cette rondelle.
- Placer le centreur au bout de votre loooooooooooooong tournevis et engager l'ensemble par l'avant, entre les 2 cylindres : le pion de centrage est donc dirigé vers l'arrière de la moto et a quelques très bonnes chances de tomber dans le logement tout seul, comme un grand garçon qu'il est. Enfin, ça s'est passé comme ça pour moi, alors y'a pas de raisons que ce soit autrement pour vous, non ? Bon, faut un peu aider avec la main droite glissée sous le corps d'injecteur gauche...
- À partir de là, on fait comme pour ôter le bazar : on maintient à gauche et on visse par la droite du bout d'l doigt. Ça a l'air coton comme ça, mais ça se fait quand même bien.
- La clé à œil contre-coudée de 22 mm est ensuite indispensable pour visser à fond le support de mano-contact. Ça passe juste, à l'avant, entre les 2 tubes du cadre et le câble d'embrayage gêne un peu, mais faut être patient. Serrer confortablement.

- Pour passer le mano-contact, même principe que pour son support : le joint de cuivre et un peu de pâte à joint puis le tout au bout de quelque chose de long et fin :



DSC4644

- Engager le mano-contact exactement de la même façon que son support, puis le serrer du bout du doigt, itou.
- Terminer le serrage à la clé plate de 21 mm en alternant les positions. Ça ressemble à du Kamasutra, non ?
- En jouant avec 2 tournevis longs, récupérer le connecteur du mano-contact et le positionner pil-poil au-dessus de la fiche plate. Il va descendre un tout petit peu sur la fiche dès qu'il est centré.
- À l'aide de la pince à loooooooooooooongs becs, passer par dessous le corps d'injecteur gauche et récupérer, sans trembler, le connecteur. Le serrer dans les becs et sans coup férir, l'abaisser sur la fiche du mano-contact. Terminer avec un looooooooooong tournevis à lame en lui appuyant dessus. Sportif, non ?
- Le plus gros est fait. Remonter tout dans le sens inverse (Cf. Filtre à air)

ASTUCES

Pour s'assurer que ça ne fuit pas sans avoir à remonter le réservoir, placer celui-ci en travers du cadre sur une vieille grille de frigo ou de four. Au travers des barres de ces grilles, on peut facilement rebrancher la durit d'essence et le connecteur de la pompe à essence. C'est plus pratique qu'une planche de bois.

Tenir le réservoir au moment de démarrer, on ne sait jamais....

RETOUR D'INFORMATIONS

Un truc, une combine, une astuce, une remarque, tout est la bienvenue pour tenir à jour ce document. Le mail indispensable est guzzitheque@free.fr

Merci d'avance.