

DÉCADRAGE PETIT BLOC

2 méthodes vont être décrites ici :

- le décadrage complet, séparant du cadre le bloc propulseur. Photos de l'Enclume.
- le décadrage partiel permettant l'accès à la boîte de vitesses sans avoir à tout débrancher. Pratique quand on manque de place et que l'intervention se situe au niveau de l'embrayage ou de la boîte de vitesses.

Sans se presser, en solo, compter 3 heures de travail. Les vidanges sont faites si cela est nécessaire. La visserie rouillée est préalablement dégrippée. Avant toute tentative de dévissage de vis ou écrou, on les choquera.

DÉCADRAGE COMPLET

Il est illustré par un petit bloc coursifié. Il est bien évident que si votre machine est "stock", un certain nombre d'éléments supplémentaires seront à déposer comme les manchons reliant la boîte à air aux carburateurs ainsi qu'une ribambelle de câbles.

Donc, voici la belle qui va se faire désosser. Votre machine, plus civilisée, devra être démunie au préalable de ses valises, top case et autres bricoles diverses indispensables à la survie d'un Guzzard sur la route.

Prévoir tout de suite un support de qualité qui sera placé sous le moteur. On dé-béquille tout de suite pour vérifier la stabilité de la chose.



001

Ôter le réservoir, la selle et autres fioritures comme les caches latéraux, la boîte à outils, la batterie (on commence par débrancher le —), etc.

Débrancher les bougies, les câbles de gaz, de starter, etc.



002

La dépose de la roue avant n'est pas obligatoire sauf si vous ne disposez pas d'assez de place devant la moto (voir plus loin).



003

Euh... oui, bon là, déposer la colonne de direction, la fourche et le(s) guidon(s), c'est trop, mais tout dépend de ce que vous voulez faire.

Dégager les amortisseurs AR de leurs fixations supérieures.

Selon les machines, la dépose des silencieux, voire de la totalité de la ligne d'échappement sera nécessaire.



004

La machine ci-contre n'a plus de boîte à air.

Si la vôtre en est pourvue, il faudra désolidariser les manchons qui vont des carbus à la boîte à air.

NOTA : sur les blocs 750 IE, ces manchons sont très difficiles à désolidariser, à tel point que le manuel d'atelier préconise de déposer les corps d'injecteur !!!

Puis déconnecter toutes les durits raccordées au reniflard.

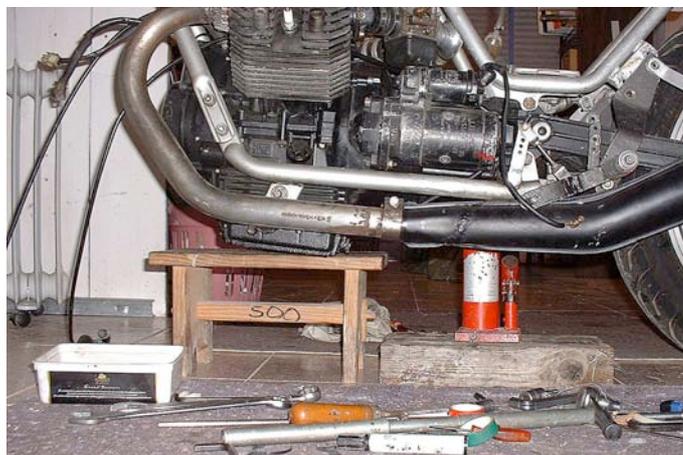
Ici, le reniflard est le seul élément subsistant : il est donc dégagé du cadre facilement avec ses durits.

NOTA : la boîte à air des blocs 750 IE est d'un seul tenant avec de nombreux tuyaux raccordés et maintenus un peu partout par des serre-câbles.



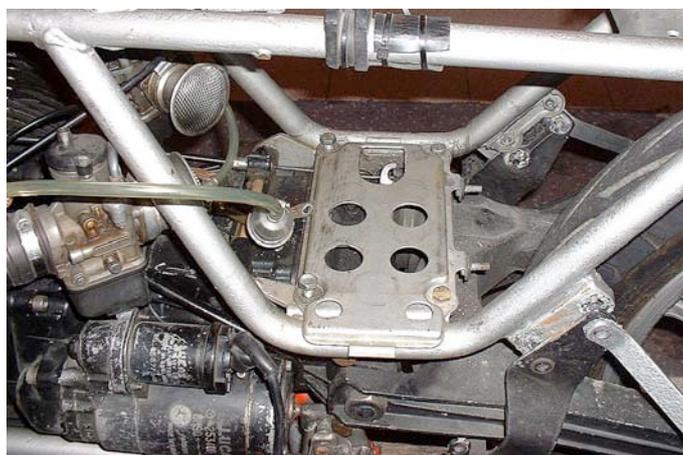
006

À noter qu'il peut être utile de disposer une seconde cale sous la boîte de vitesses...



008

Dévisser et ôter le support batterie. Sur un bloc 750 IE, dévisser suffira.



009

Déconnecter le témoin de point mort « A ».

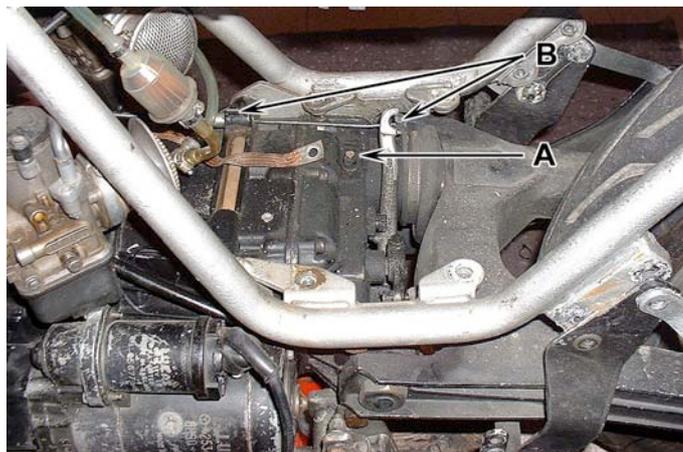
Déposer le levier d'embrayage au guidon puis dégager le câble d'embrayage de la biellette et de son logement sur le dessus de la boîte de vitesses « B ».

Maintenant, la biellette d'embrayage s'est "ouverte" et le ressort de rappel vient de tomber. Vous le cherchez :

- sous l'armoire
- dans la bassine d'huile de vidange de la boîte
- sous la voiture garée à coté
- dans l'égout puisque vous bricolez sur le trottoir

Une fois le ressort retrouvé, mettez-le en lieu sûr !

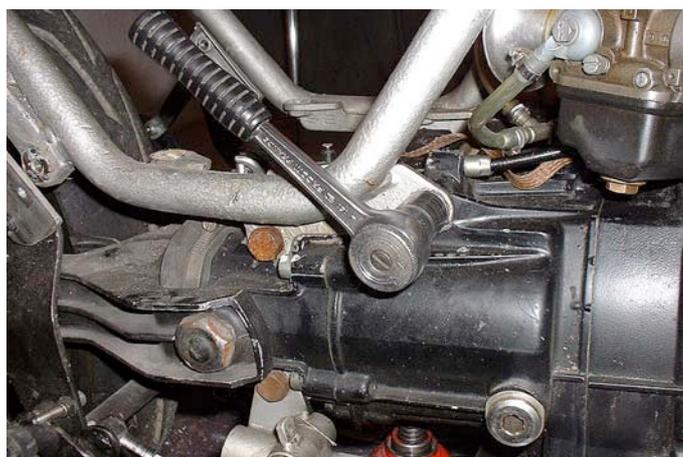
010



Déposer le boulon traversant supérieur avant. Il vous faudra une deuxième clé...

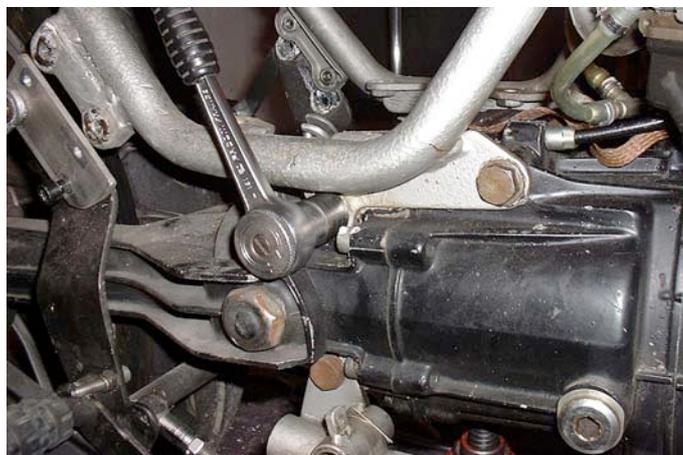
NOTA : la clé à cliquet n'est pas recommandée pour débloquer ou bloquer des boulons, écrous ou vis. Mais bon, c'est pas mes outils, alors....

011



Déposer les 2 boulons supérieurs arrière de boîte de vitesses. Les écrous intérieurs sont maintenus par des nervures du carter de boîte.

012



Ôter les vis d'assemblage des 2 demi-berceaux inférieurs.

014



Désormais en principe, le cadre est libre.

Si vous avez de la place, vous avez donc gardé la roue avant en place. Il vous faudra soulever lentement le cadre par la boucle arrière tout en recherchant tout ce qui peut encore retenir le cadre au bloc propulseur.

Puis, si tout va bien, emmenez le bébé plus loin, façon brouette.

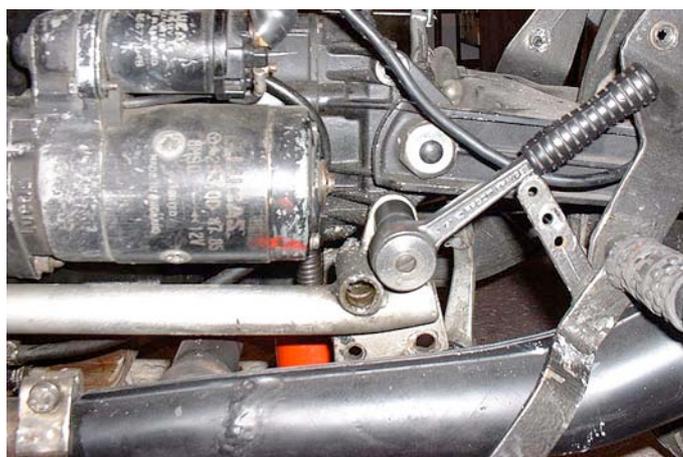
Si la place vous manque, la dépose de la roue avant est indispensable. Il ne vous reste plus qu'à dégager le cadre tout en vérifiant qu'aucun cordon ombilical ne le rattache au bloc propulseur.

015



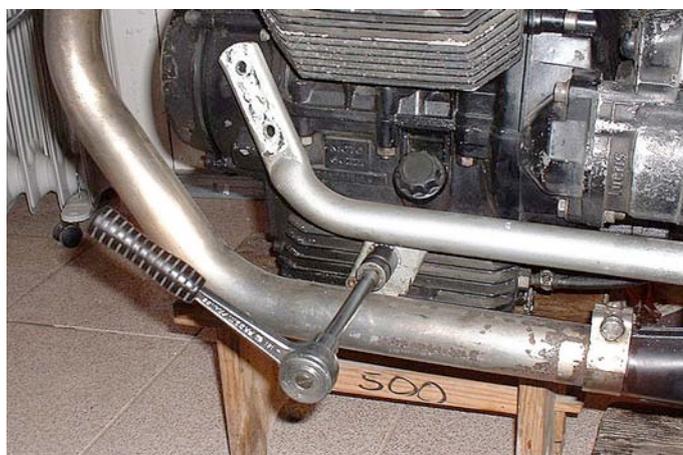
Ôtez les 2 boulons inférieurs de boîte. L'écrou interne est bloqué par des nervures du carter de boîte.

016



Ôter le boulon inférieur traversant le carter moteur.

017



Le bloc propulseur est à votre disposition.

Avant d'être remontée, la visserie sera nettoyée, passée au taraud-filière si besoin et graissée (graisse graphitée pour la visserie standard, graisse haute température pour la visserie de la ligne d'échappement).

Les vis dont les têtes sont abîmées, particulièrement les têtes Phillips ou fendues, seront impitoyablement remplacées.

018

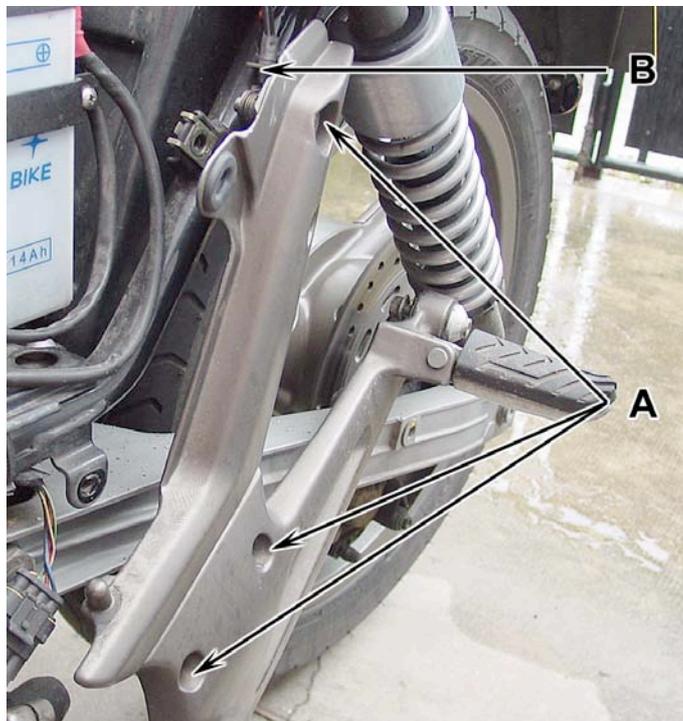


DÉCADRAGE PARTIEL

Le cobaye est une Breva 750 IE. Des adaptations devront être faites en fonction du modèle de votre machine. Selle, réservoir, caches latéraux, écope de carter d'huile, batterie et silencieux sont déposés ainsi que toute quincaillerie porte-bagages.

NOTA ; la machine est ici sur béquille centrale. En l'absence d'icelle, placez tout de suite une cale sous le bloc moteur et débéquillez pour contrôler la stabilité de la machine.

Déposer l'habillage latéral gauche « **A** » et dégager le câble d'ouverture de selle.



01

Comme nous allons déposer le bras oscillant, il faut dégager la durit de frein AR et le câble de compteur électronique.

Ôter les 2 passe-câbles situés sous le bras oscillant et couper les serre-câbles reliant la durit et le câble de compteur.



02

Déposer l'étrier de frein AR.

Déconnecter le témoin de frein AR.

Déposer l'habillage latéral : tout vient ensemble.



03

Déposer l'arceau de maintien AR (attention au connecteur de feu AR) puis l'habillage de la selle (4 vis dont 2 accessibles par le dessous du garde-boue).

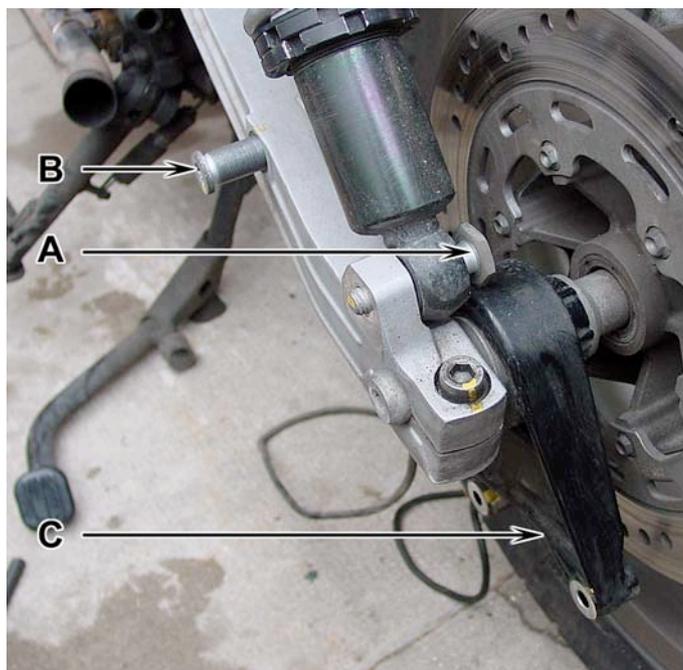
04



Dégager les amortisseurs de leurs fixations supérieures. Attention, ici c'est de la petite vis hexagonale de 8 mm, donc fragile.

Si vous souhaitez ôter l'amortisseur coté gauche, une facétie mandellienne sera à contourner. En effet, la vis « A » ne peut pas sortir si la platine porte-étrier de frein « C » n'est pas débloquée en dégageant la vis « B ».

05

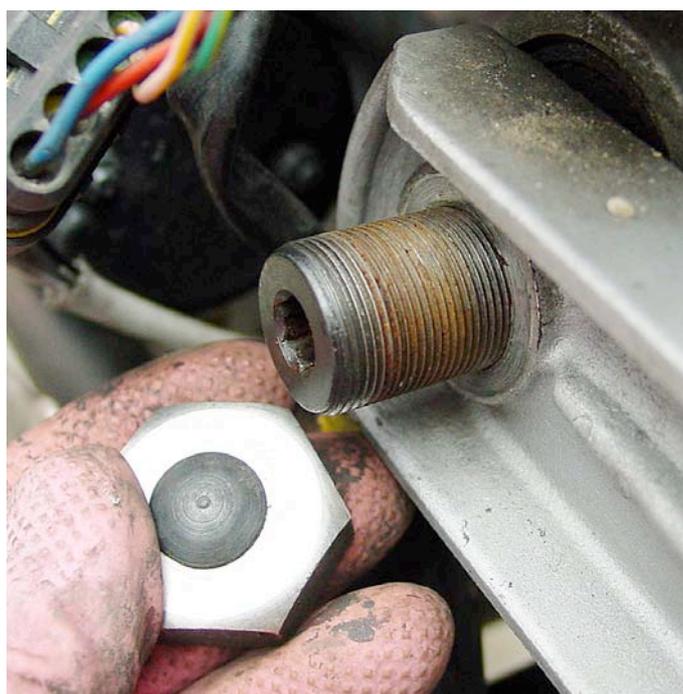


Coté droit, dévissez le collier qui maintient le soufflet de protection du joint de Cardan au cul de boîte.

Ôter les écrous de bras oscillant (27 mm) et laissez Luigi qui n'a pas prévu assez de place pour passer une douille entre les nervures du bras oscillant. Une clé plate, à œil ou à molette peut passer plus facilement.

Les demi-axes apparaissent : ôtez-les (CHC de 8 mm). **ATTENTION** : coté droit, il y a une rondelle entre la boîte de vitesses et le bras oscillant.

06



Enroulez le câble de compteur électronique sur le bras oscillant et dégagez la roue AR.

Normalement, l'arbre de transmission reste engagé dans la boîte de vitesses.

Profitez-en pour nettoyer le soufflet de protection du joint de Cardan et pour le siliconer, intérieurement et extérieurement.



07

Ôter l'arbre de transmission en veillant à ne pas perdre le petit ressort en bout d'arbre.



08

On en profite pour jeter un coup d'œil au joint de Cardan et observer les jeux éventuels.

Notez ici l'absence de tout graissage (traces de rouille).

Le graissage d'un joint de Cardan se fait plus ou moins abondamment au niveau des cannelures mais les tulipes et le croisillon seront seulement badigeonnés de graisse. L'excès de graisse serait centrifugé sur le soufflet de protection, donc inutile de tartiner largement.

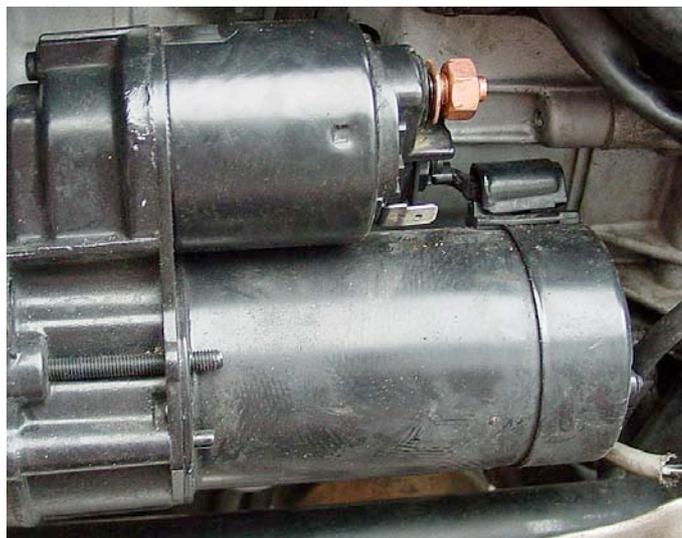


09

Ôter les connexions au démarreur.

Pour le moteur IE, les connecteurs aux injecteurs, à la sonde de température moteur et au TPS seront avantageusement débranchés. Ces connecteurs sont pourvus d'une épingle de blocage en "U" dont l'ouverture n'est malheureusement pas toujours dirigée du bon côté.

10



Déconnectez la biellette de commande de vitesse, le connecteur de point mort et le câble d'embrayage après avoir démonté le levier d'embrayage (au guidon).

Récupérez le ressort de rappel de biellette d'embrayage qui vient de filer sous l'armoire.

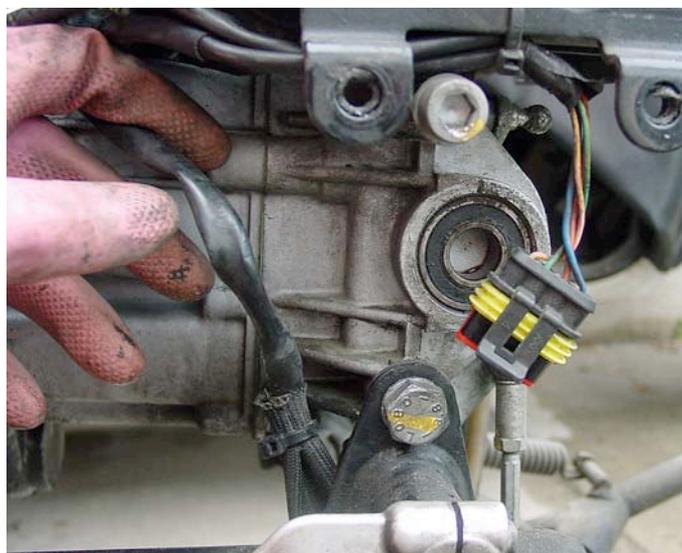
Dégagez le câble d'embrayage de son logement de butée sur le dessus de la boîte de vitesses, à droite.

12



- Débranchez la sonde Lambda.
- Libérez le câble de la sonde maintenu sur le cul de boîte par un passe-câble
- Déconnectez le câble de béquille latérale
- Ôtez les coudes de silencieux et le collecteur intermédiaire.

13



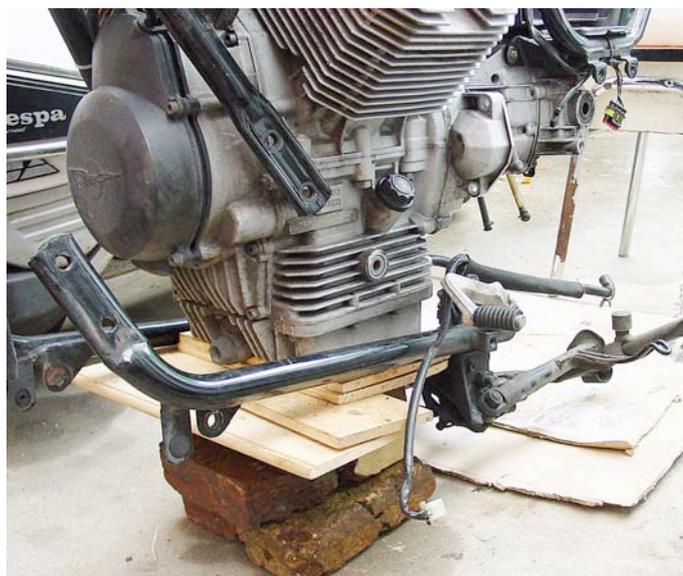
Il va falloir maintenant déposer les demi-berceaux inférieurs. Calez l'arrière de la machine avec ce que vous pouvez et relevez la béquille centrale.



11

Comme pour le décadrage complet (cf. pages 2 à 4), dévisser la plaque support de batterie. Si vous devez opérer sur la boîte de vitesses, il n'est pas utile de la déposer, mais il faut simplement la "libérer". Sur une 750 IE, il sera difficile de l'ôter...

- Ôtez le boulon traversant antérieur supportant la boîte de vitesses.
- Ôtez les 2 boulons arrière.
- Ôtez les 4 boulons maintenant les 2 demi-berceaux au cadre.
- Ôtez le boulon traversant le carter moteur.
- Ôtez les 2 boulons inférieurs de boîte situés à hauteur de la béquille.



17

ATTENTION : à partir de maintenant, le bloc moteur ne tient plus au cadre QUE par les manchons reliant les carburateurs ou les corps d'injecteurs à la boîte à air. D'où l'importance d'une bonne stabilité du bloc moteur sur ses cales. L'image ci-dessus montre que le propriétaire de la Brevia dispose d'un certain sang-froid ou d'une formidable confiance dans le bric à brac disposé sous le bloc moteur...

Désormais, la boîte de vitesses est parfaitement accessible. Sa dépose est illustrée dans le document "Embrayage Petit Bloc".

PRÉCAUTIONS DE REMONTAGE

- Ne pas oublier la rondelle coté droit, entre bras oscillant et boîte de vitesses.
- Les demi-axes se vissent dans l'ordre suivant :
 - celui de droite d'abord. Le visser à fond sans forcer (au contact)
 - celui de gauche ensuite, vissé à fond sans forcer (au contact)
 - le bras oscillant (qui n'a pas encore les amortisseurs raccordés) doit être parfaitement libre.
- Remplacer les joints d'échappement (cylindres). Pour les blocs IE disposant des pots catalytiques, il est recommandé de changer aussi les joints entre collecteur et silencieux.
- Pour la Brevia 750 IE, en reposant l'arceau de maintien arrière, ne pas oublier de rebrancher le feu AR.
- La ligne d'échappement devra être serrée progressivement, alternativement à l'avant et à l'arrière pour assurer un bon positionnement général et éviter de détruire dès le départ les joints d'échappement dont la fragilité est reconnue. Après quelques kilomètres de roulage, il faudra vérifier le serrage des collerettes d'échappement.
- La plaque support de batterie se serre en dernier, une fois serrée toute la boulonnerie fixant le cadre au bloc propulseur ainsi que celle fixant les demi-berceaux au cadre.