

DEMONTAGE COTE GAUCHE - CHAINE - VOLANT- ALLUMAGE



Dévisser les vis périphériques du carter gauche, sans toucher à la vis 1 à ce stade, elle serre le pignon de sortie de boîte.



Après l'extraction du carter, retirer cette vis à l'aide d'une clé 6 pans. Pour cela, frapper un coup sec avec un marteau sur l'extrémité de la clé plutôt que de forcer, afin de bénéficier de l'inertie de la moto retenue par la chaîne sur sa roue arrière. Extraire l'entretoise, le pignon, la douille de calage,

puis le joint spi (26x38x5), à changer systématiquement. Nettoyer soigneusement ces pièces, examiner l'état du pignon de sortie de boîte: neuf à gauche, usé à droite (forme des dents). Dans ce dernier cas, le changer, ainsi que la chaîne et la couronne de roue arrière: Ci contre à droite, une couronne hors service.



La chaîne doit être posée à plat sur le sol, pour vérifier l'arc qu'elle prend. Celle du haut est en bon état, celle du bas est à la limite de la rupture (jeu excessif des axes). Si l'axe du levier de vitesses a été retiré par le carter droit, en profiter pour



extraire son joint spi (12x21x4) et le changer. Utiliser un tournevis comme levier (photo ci-contre à droite).



Dévisage du volant:

Cette opération ne présente aucune difficulté si le haut moteur a été retiré: bloquer un tournevis entre la tête de bielle et le carter moteur, comme sur la photo. Dévisser en force, mais sans frapper. Récupérer le boulon, sa rondelle frein et la rondelle. Si le haut moteur n'a pas été démonté, éviter de bloquer une pièce quelconque dans les ouvertures du volant, avec appui à l'intérieur, sous peine de détruire l'alternateur. Passer une vitesse (5 ou 6ème) et agir sur le



frein arrière, puis dévisser comme précédemment. Si rien ne vient, essayer de bloquer la rotation du volant avec une clé à sangle pour filtre à huile de voiture, ou une équerre (photo ci-dessus à droite).

ARRACHAGE DU VOLANT

L'arrachage du volant magnétique est difficile sans l'usage d'un petit outil que vous trouverez sur ce site pour quelques Euros (photo de gauche). Une partie se visse sur le volant (filetage mâle au pas de 100 diamètre 27 mm) l'autre, interne, appuie sur l'extrémité de l'embellage. Leur efficacité dépend de l'état du filetage de 100-27 qui peut être corrodé par l'oxydation. Parfois il est nécessaire de recourir à un arrache moyeu (photo à droite), l'opération demandant plus de poigne.



petit marteau.

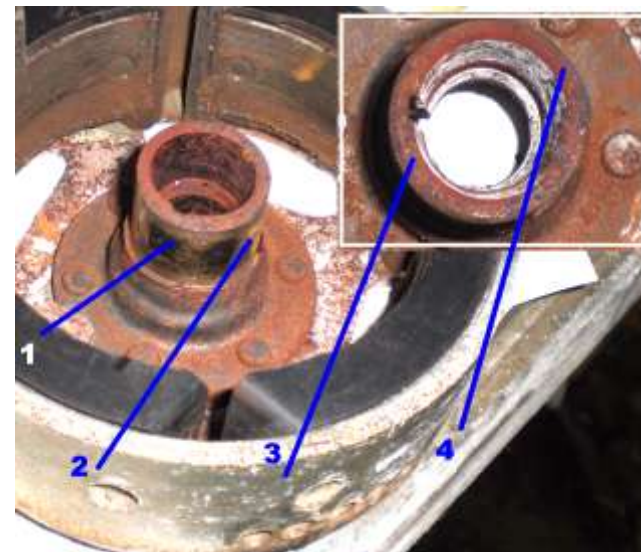


Retirer le volant qui, étant aimanté, a tendance à rester collé en place. Par précaution, récupérer la clavette (ci-contre à droite) pour ne pas l'égarer par la suite, et la coller par aimantation sur le volant. Il est temps d'examiner les pièces sous le volant, sur ces motos anciennes on verra qu'un démontage n'est pas superflu avant toute tentative de réglage...

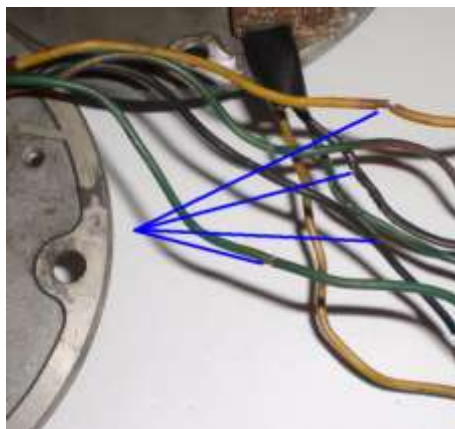
Ecarter les contacts du rupteur, observer leur surface. Elle doit être plane, toute boursoufflure doit être retirée à la lime fine. Une surface ternie, oxydée, doit être

passée plusieurs fois au papier de verre 600.

Observer l'intérieur du volant, notamment l'axe central. En 3 et 4 on constate que l'épaisseur n'est pas la même. Elle est plus forte coté clavette, c'est la partie large, excentrique, qui va lever le rupteur à chaque tour. En 1 on voit la marque de frottement du pied du rupteur (noir). De la rouille (4) à cet endroit va user prématurément le pied du rupteur. L'éliminer au papier de verre 600, puis polir. Juste sous l'axe se trouve un tampon, à imbiber largement d'huile pour lubrifier le pied du rupteur.



Alternateur - Système électrique



Le démontage complet de l'alternateur est indispensable et vous fera gagner un temps considérable par la suite. Fréquemment sur les motos anciennes les gaines des 3 fils de sortie semblent très rigides, durcies par l'âge et la température. On voit sur la photo ci-contre ces gaines cassées, laissant apparaître des fils à nu. Beaucoup de pannes aléatoires et incompréhensibles proviendront de là, ruinant vos belles journées de printemps, la soirée se passera en réglages inutiles pour une moto qui marchera de nouveau parfaitement le lendemain après séchage et refroidissement. N'hésitez pas à changer les fils pour des neufs, protégez les connexions à l'aide de thermo-rétractables de dimensions appropriées.

La photo ci-dessous vous aidera à comprendre le fonctionnement de l'alternateur. Il est double:

- Une bobine de fil fin, avec beaucoup de spires, Elle produit le courant d'allumage pour la bobine. Le rupteur est au bout du fil noir. S'il est fermé la bobine est alimentée par sa masse, s'il est ouvert la bobine n'est plus alimentée et décharge une étincelle par le fil noir barré de blanc. Le condensateur est relié au rupteur et

absorbe le petit arc électrique qui se forme lorsqu'il s'écarte. Si vous comprenez le fonctionnement de cette bobine, vous arriverez toujours à faire démarrer la moto:

- Une bobine double, fil de forte section, avec deux fils partant vers le fil jaune. Elle produit le courant des ampoules et la charge de la batterie.



Le fil jaune va vers le régulateur pour éliminer les surtensions, puis vers la masse de la moto ou de la batterie. Ce qui permet de tester le régulateur: si ce fil, connecté directement à une masse permet à la moto de démarrer, mais que connecté au régulateur le démarrage ne se fait pas, le régulateur est HS.

Le fil vert barré de blanc va vers la cellule redresseuse, puis vers le + batterie. Ce qui permet de tester la cellule redresseuse en branchant une ampoule entre ce fil et la cellule, pour voir si du courant est produit. Si le courant entre dans la cellule et n'en sort pas, la cellule est HS ou mal connectée à la masse.

Le fil noir barré de blanc va vers le + bobine. Le condensateur est lui plus difficile à tester. Sauf à posséder un ohm-mètre (capacité 0,25µF) la seule manière de discerner son état est d'observer le rupteur lorsque le moteur tourne: s'il produit beaucoup d'étincelles, le condensateur est hors d'usage ou mal branché.

L'état de la batterie, non indispensable au fonctionnement de la moto, se teste au voltmètre: 6 volts à l'arrêt, 7,6 volts à partir de 3500 tours/mn. La changer si elle ne tient pas la charge.

