

Remplacement de l'embrayage d'une RD07 1994

Valeurs limites :

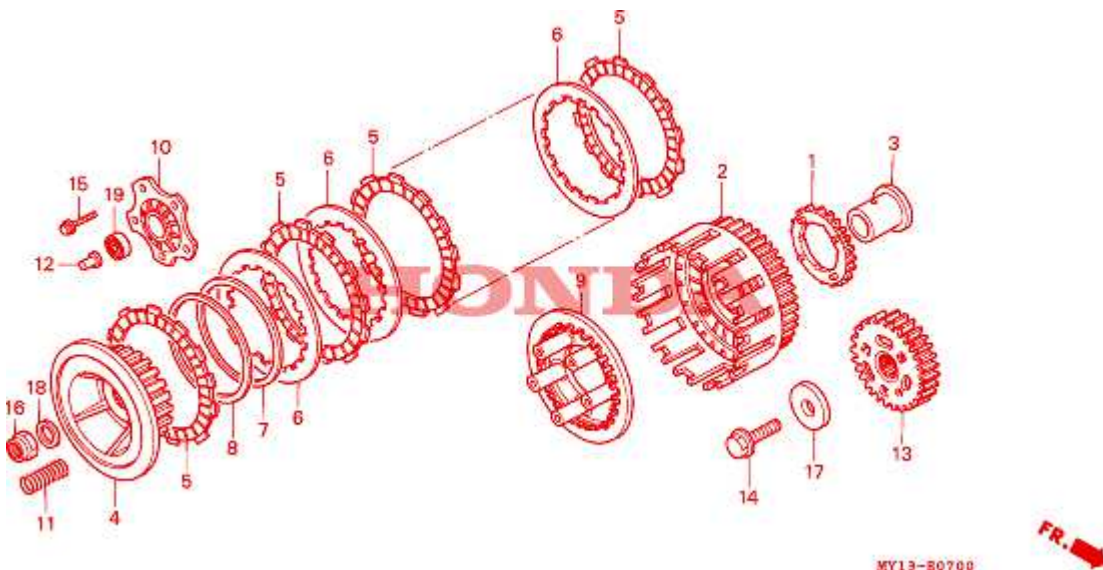
- Limite pour les ressorts N°11 : 39mm à vide
- Limite pour les disques garnis N°5 : 3,6mm
- Limite pour les disques lisses N°6 : 0,75mm

Outils nécessaires :

- Tournevis cruciforme
- Clés N° 8, 10, 12, 13, 14, 17.
- Clés 6 pans
- Pointeau, chasse goupille
- Clé à choc + douille N° 30.
- Clé dynamométrique

Travaux préliminaires :

- Démontez le carénage droit
- Démontez le sabot
- Vidange huile moteur (il paraît qu'on peut faire sans vidange en posant la moto sur son flan gauche, mais j'ai préféré vidanger)
- Démontez l'échappement. Je l'ai enlevé complètement, ça m'a paru plus simple que d'enlever que le côté droit.
- Démontez le pare-carter droit si vous en avez un.
- Passer la 5em.

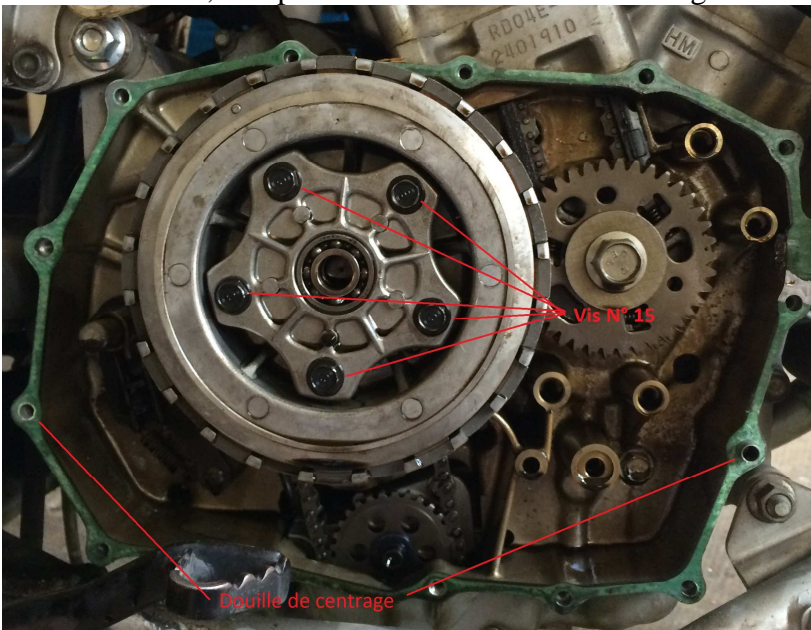


Démontage de l'embrayage :

- Détendre le câble d'embrayage au guidon
- Détacher le câble d'embrayage au niveau de la biellette de commande coté embrayage
- Enlever la vis de maintien du câble d'embrayage coté embrayage.



- Ouvrir les vis restantes du carter d'embrayage.
- Jouer avec la biellette de commande de l'embrayage pour ouvrir le carter.
- Le carter ouvert, récupérer les deux douilles de centrage.



- Desserrer les 5 vis n°15 un 1/2 tour à la fois et en croix, afin de ne pas mettre le plateau de travers (les ressorts N°11 poussent).
- Vérifier l'état du roulement N°19. Il sort facilement de son logement.
Ref Honda du roulement : 96100-6001000
inscription sur le roulement : 6001

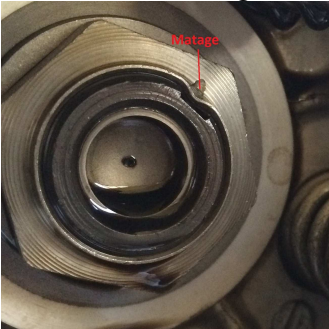


- Enlever les 5 ressorts N° 11.

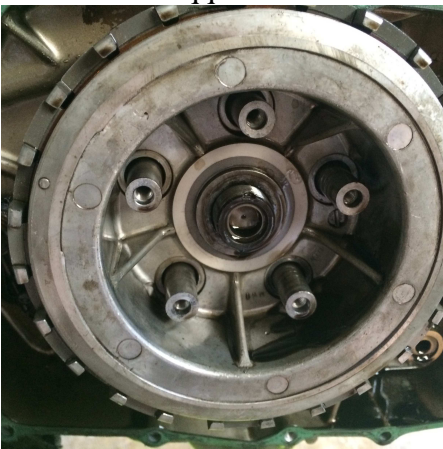
- Prendre en photo l'empilage des disques, cela évite de se prendre la tête au remontage.



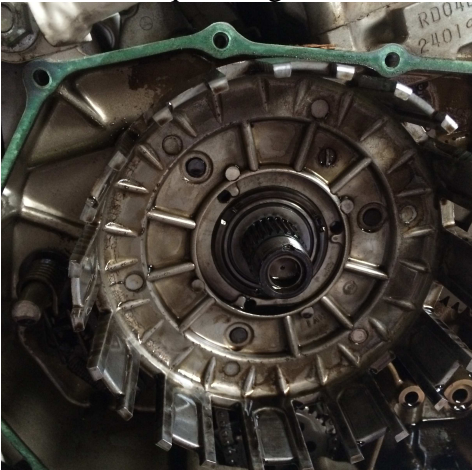
- Si besoin débloquer la rondelle n°18 qui est repliée contre l'écrou N°16. Ce n'était pas le cas chez moi.
- Utiliser un chasse gouille ou un pointeau pour démater l'écrou central N°16.



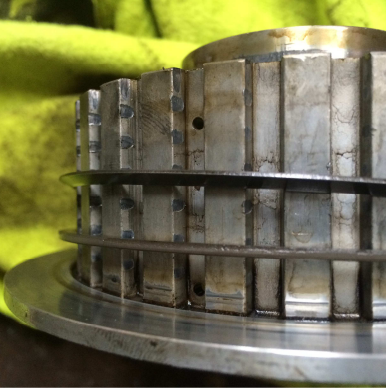
- Prévoir une clé à choc + douille de 30 pour l'écrou central n°16. Freiner avec le frein arrière et ouvrir l'écrou N°16. qq secondes de clé à choc ont suffi.



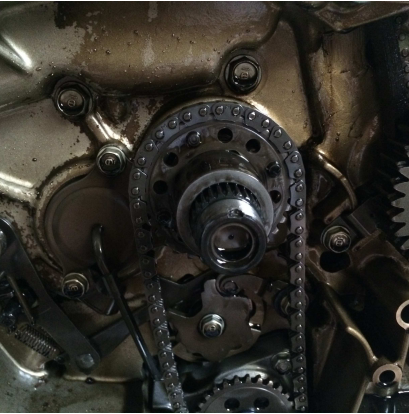
- Sortir les disques en gardant leur ordre



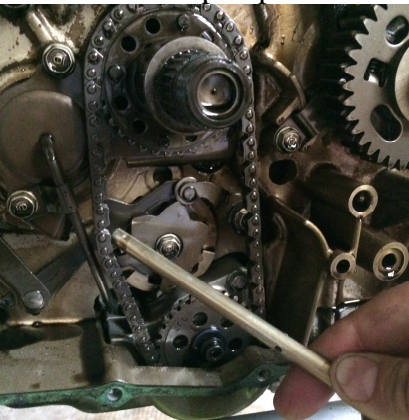
- Voici les deux bagues en fond d'empilage (attention au sens de montage)



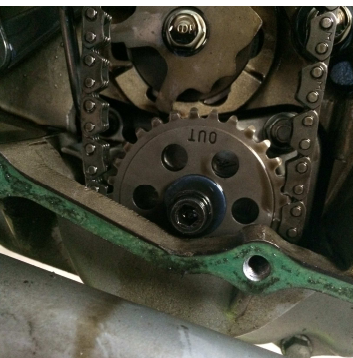
- Sortir la cloche de l'embrayage



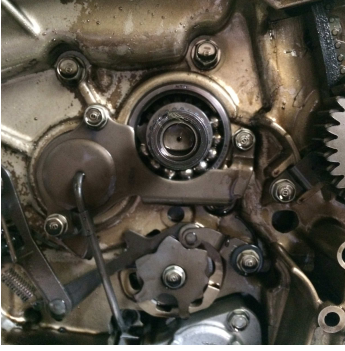
- La chaîne de la pompe à huile semble détendue, mais il paraît que c'est comme ça d'origine.



- Démontage de l'entraînement de la pompe à huile pour voir le roulement de sortie de boîte.
Enlever la vis centrale du pignon du bas, pour cela coincer un bout de métal tendre entre un pignon et la chaîne.



Puis tout sort sans soucis. Vous pouvez contrôler le roulement

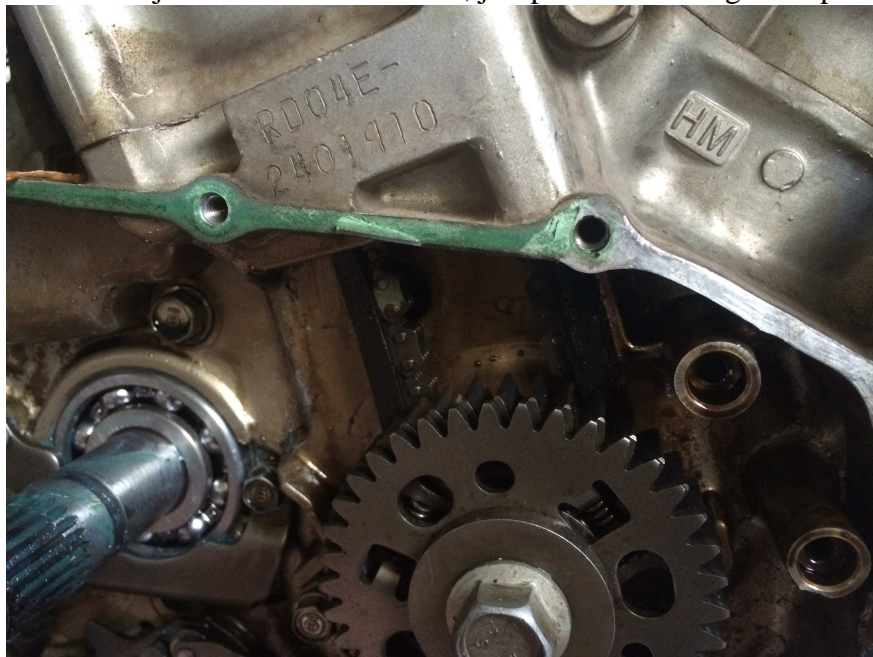


(Chez moi un pb sur le roulement de sortie de boîte.)

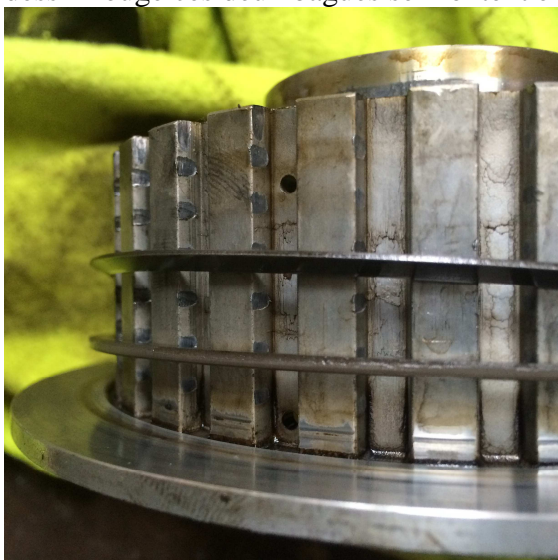
- Remonter les deux pignons et la chaîne. Attention au sens du pignon du bas, il faut voir « out »

REMONTAGE

- Enlever le vieux joint de carter du coté moteur et du coté couvercle.
Cette opération peut s'avérer assez pénible. J'ai mis bien une heure pour y arriver.
Pour cela j'ai gratté avec un ciseau à bois désaffuté. Attention il ne faut pas abimer l'état de surface car les éventuelles rayures pourraient entrainer des fuites.
Une fois le joint entièrement enlevé, j'ai passé un très léger coup de pierre à poncer bien plate.

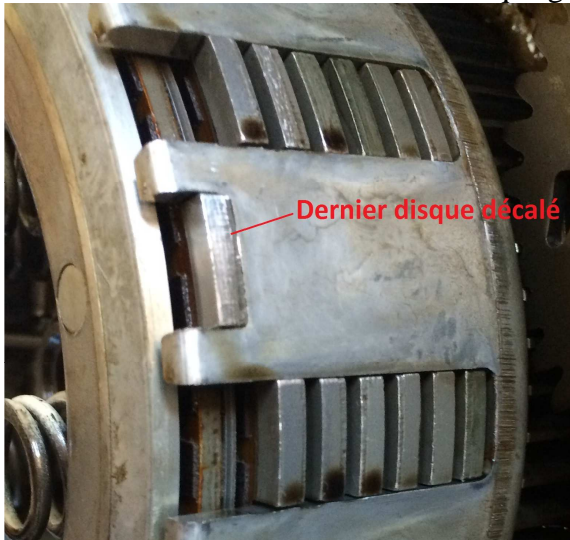


- Remontage de l'embrayage.
Reprendre l'empilage des disques et remplacer les anciens disques garnis par les nouveaux.
Attention à ne pas oublier les deux bagues en fond d'empilage. Contrairement à ce que laisse penser le dessin rouge ces deux bagues se montent en 1^{er}.

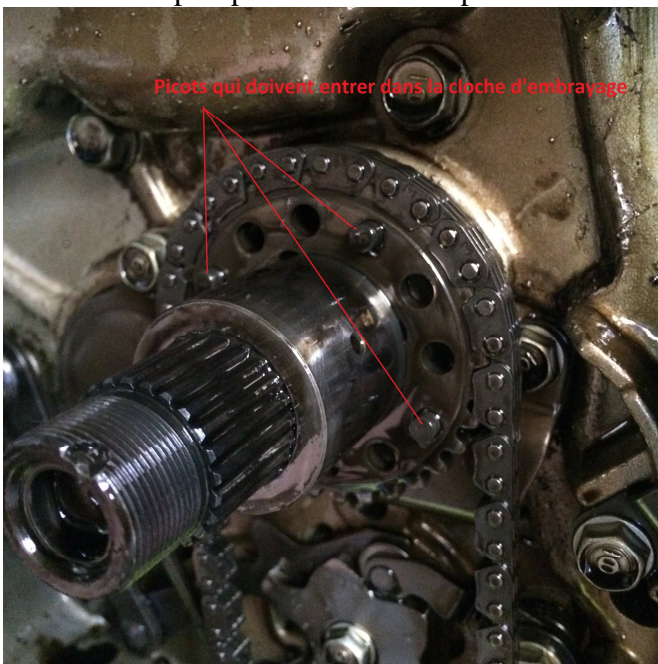


Il faut un peu de patience pour arriver à faire rentrer les cannelures intérieures des disques lisses et les dentures extérieures des disques garnis.
Pour y arriver plus facilement j'ai mis les disques dans la pièce 2 et à chaque disque lisse j'ai mis la pièce 4 en place pour aligner le disque. Puis avec précaution sortir la pièce 4 pour mettre 1 disque garni + 1 lisse et à nouveau emboîter la pièce 4 pour aligner le nouveau disque lisse. Ainsi de suite jusqu'à la fin.

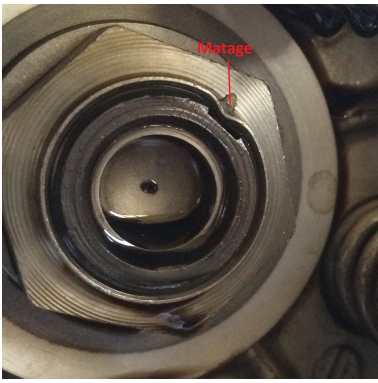
Attention de bien décaler le dernier disque garni.



- Lubrifier le roulement à aiguille de l'embrayage
- Emboîter l'ensemble de l'embrayage sur l'axe de boîte. Pour faciliter le montage vous pouvez lubrifier les cannelures de l'axe.
- S'assurer que les picots d'entraînement du pignon de la pompe à huile rentrent dans la cloche d'embrayage. Sinon la pompe à huile ne sera pas entraînée.



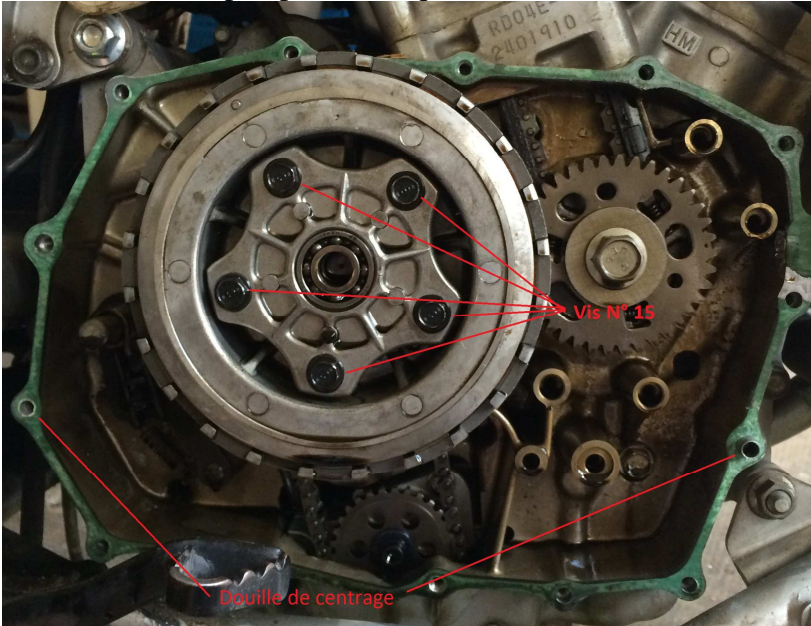
- Remonter l'écrou central avec sa rondelle.
Serrer l'écrou central à 13m.daN, pour cela freiner fortement avec le frein arrière en 5em.
- Bloquer l'écrou central en le matant. Un petit coup de pointeau sur sa collerette fait l'affaire.



- Mettre en place les 5 nouveaux ressorts d'embrayage.
- Mettre en place la pièce N°10 avec son roulement (j'ai mis un roulement neuf)



- Serrer progressivement et en croix les 5 vis N°15.
- ATTENTION**, le couple de serrage est faible 0,8-1.2m.daN.
Si vous forcer trop la pièce 4 risque de casser.



L'embrayage est remonté.

- Avant de remonter le couvercle d'embrayage, vérifier le bon fonctionnement de la commande d'embrayage, la rotation doit se faire dans point dur.
- Mettre un joint de couvercle neuf et remonter le couvercle.
Ne pas oublier les douilles de centrage. En plus elles aident à tenir le joint
- Serrer les vis en plusieurs fois et toujours en croix. Ne pas oublier la fixation du câble d'embrayage sur l'une des vis.



- Engager le câble dans la commande de l'embrayage.
- Régler la garde de l'embrayage au guidon.
- Faire le plein d'huile. Et remonter le pot, le carénage...