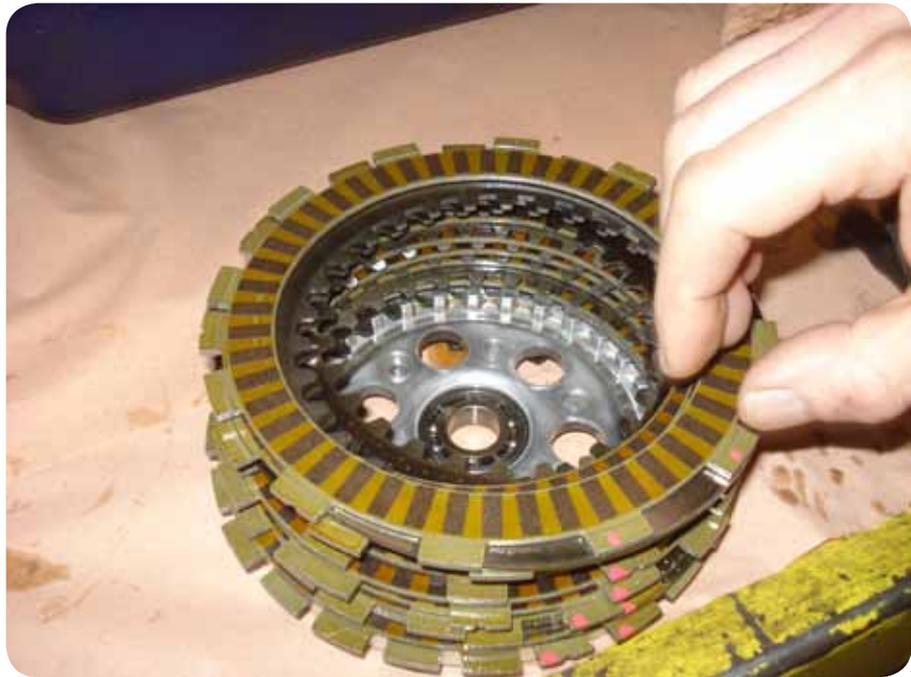


Changer son embrayage et/ou monter le kit double-clutch.



Vmax



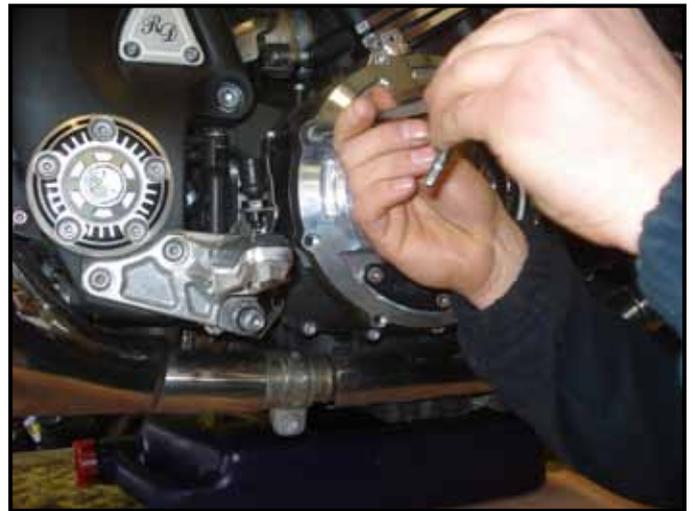
1

Mettre la moto sur la béquille latérale
Démonter la pédale de frein arrière.



2

Démonter le carter d'embrayage. peu d'huile
doit couler, puisque la moto est penchée sur sa
béquille.



3

Démonter la bague de serrage, ici, il s'agit d'une
pièce OTEC, la pièce originale est de couleur
vert-or anodisée.



4

Démonter le ressort ainsi que la petite cou-
ronne périphérique en acier.



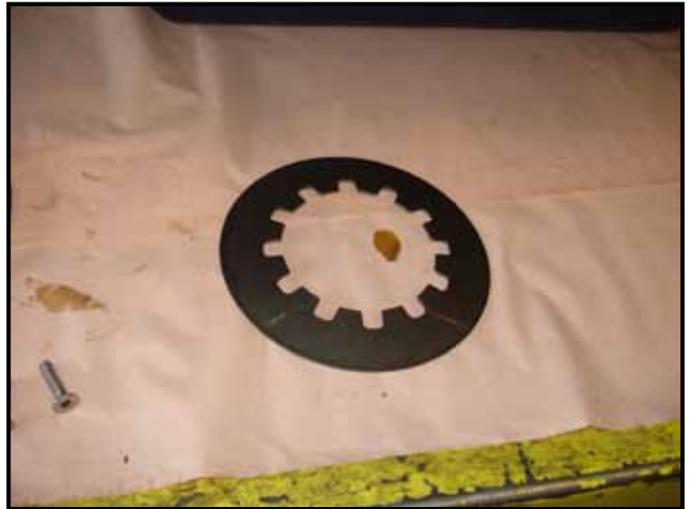
5

Ranger les vis dans l'ordre de démontage



6

Nettoyer le ressort de sa vieille huile



7

Démonter le plateau de serrage



8

Démonter alternativement chaque disque garni et chaque disque lisse. Remarquer avant démontage que le disque garni N°1 est décalé d'un cran par rapport à tous ces congénères insérés en dessous.



9

Au fur et à mesure du retrait de chaque disque, reconstituer l'empilage sur le poste de travail et dans l'ordre de démontage



10

Démonter les disques jusqu'au dernier.



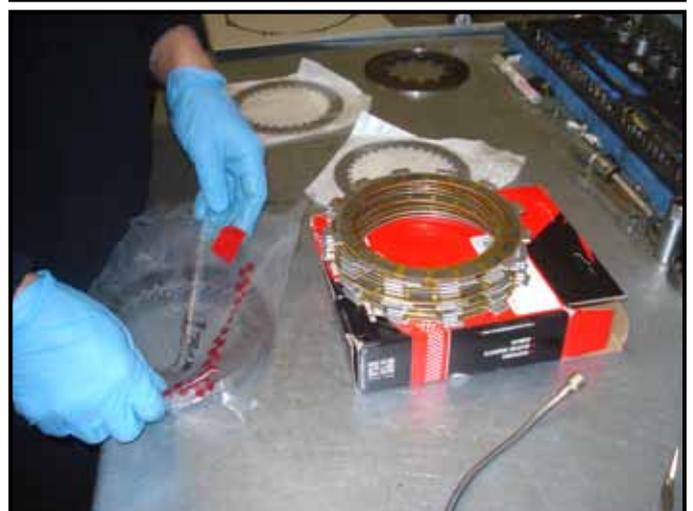
11

Mesurer au pied à coulisse, l'épaisseur de l'empilage de disques - Prendre la mesure à 3 endroits différents sur la périphérie. Attention de ne pas prendre la mesure entre 2 garnitures. Dans le cas présent nous sommes à 48.71



12

Préparer votre embrayage de remplacement, ici, il s'agit d'une embrayage BARNETT. Réaliser l'empilage dans le même ordre que celui démonté.



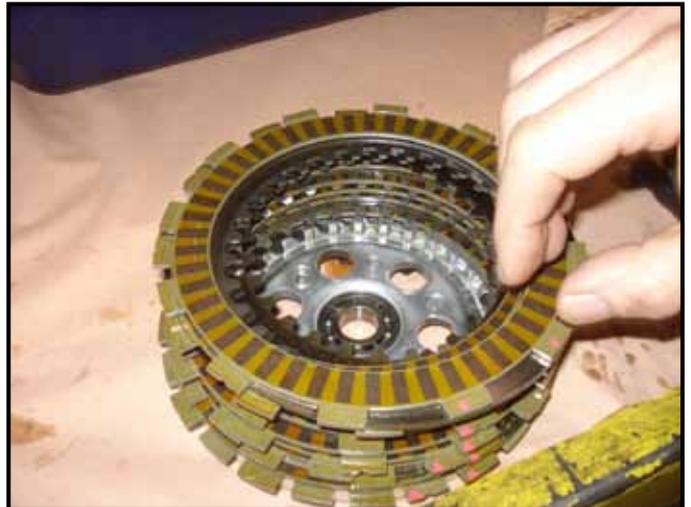
13

Prendre soin d'alterner les disques lisses et les disques garnis. Sentir au doigt, l'arête tranchante du disque lisse et diriger cette arête vers le fond d'embrayage, vers le bloc moteur. Si vous êtes en possession des disques de rattrapage de jeu (1 + épais, et 1 + fin que les disques standards) préparez-les.



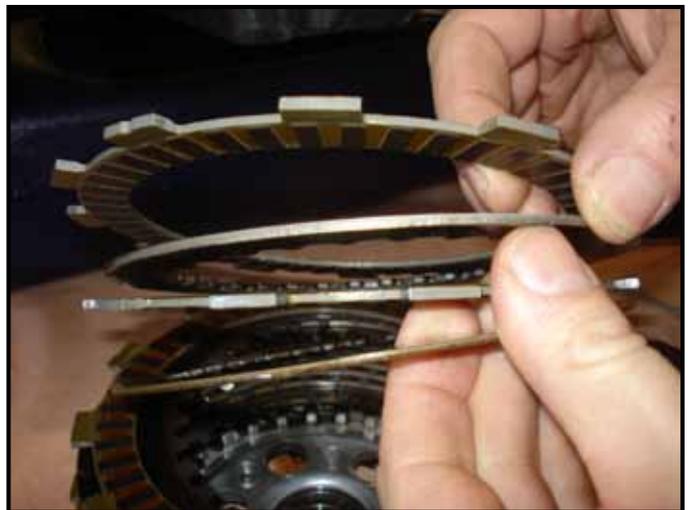
14

Observer si dans l'empilage de l'embrayage usé, il y a un disque lisse plus épais ou plus fin que les autres. Dans l'affirmative, c'est un disque qui permet d'obtenir la côte fonctionnelle d'empilage.



15

Observons ici, sur cet embrayage, il y a un disque lisse plus épais que les autres. Il permet donc d'obtenir la bonne côte adaptée à la moto.



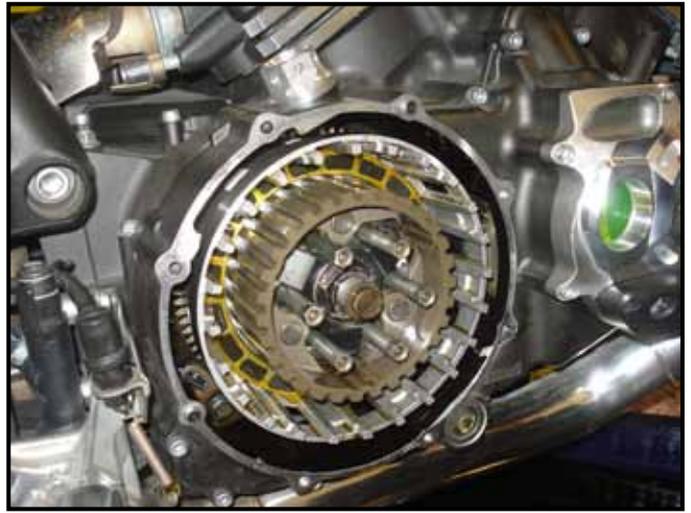
16

Assembler et conjuguer les disques lisses afin d'obtenir la même dimensions d'empilage voire même avec + 2 à 3 dixièmes de millimètres en + (tient compte de l'usure des disques garnis usés). Ici, 48.88



17

Replacer chaque disque lisse et garni dans le bon ordre l'ordre d'empilage



18

Huiler chaque disque garni avant son insertion dans la cloche d'embrayage.



19

Insérer le dernier disque garni (le premier de l'empilage) en le décalant d'un cran.



20

Observer le fameux décalage du premier disque garni.



21

Remonter le plateau



22

Ne pas remettre l'ancienne couronne-guide, elle est trop basse.



23

Monter à sa place la couronne fournie avec le kit double-clutch, son bord est plus haut et va guider les 2 ressorts superposés.



24

Superposer les 2 ressorts



25

Placer les 2 ressorts correctement et s'assurer qu'ils sont bien guidés par la couronne.



26

Remonter la bague de serrage et serrant chaque vis alternativement de quelques 1/2 tours seulement.



27

Régler le clé dynamométrique à 8Nm (0.8 m•kgf, 5.4 ft•lbf)

et serrer les 6 vis.



28

A la paille de fer 000, surfer le plan de joint du carter. Huiler si nécessaire



29

A la paille de fer 000, surfacer le plan de joint du bloc moteur. Huiler si nécessaire.



30

Préserver l'intérieur de votre moteur en recouvrant le tout de papier d'atelier. Ceci évitera à la limaille ou aux résidus de joint de venir contaminer votre embrayage.



31

Mettre le joint en place, le huiler si nécessaire.



32

Remonter le carter et serrer les 6 vis de quelques 1/2 tours alternativement afin de serrer progressivement suivant le plan de joint. A la fin serrer à la clé dynamométrique réglée à 12 Nm (1.2 m•kgf, 8.7 ft•lbf)



