

# BOÎTE DE VITESSES

Mise à jour du 27/01/13

## DURÉES D'INTERVENTION

*Combien faut-il de temps pour un changement de pignons sur une BV de petit bloc ? Le temps main d'oeuvre inclut évidemment dépose moteur et repose moteur.*

Je dirais :

- pose + dépose de la BV = 4h-5h
- ouverture BV + fermeture = 1h
- dépose des arbres + contrôle des pignons et roulements = encore une bonne plombe...

Pat - juin 2005

~~~~~

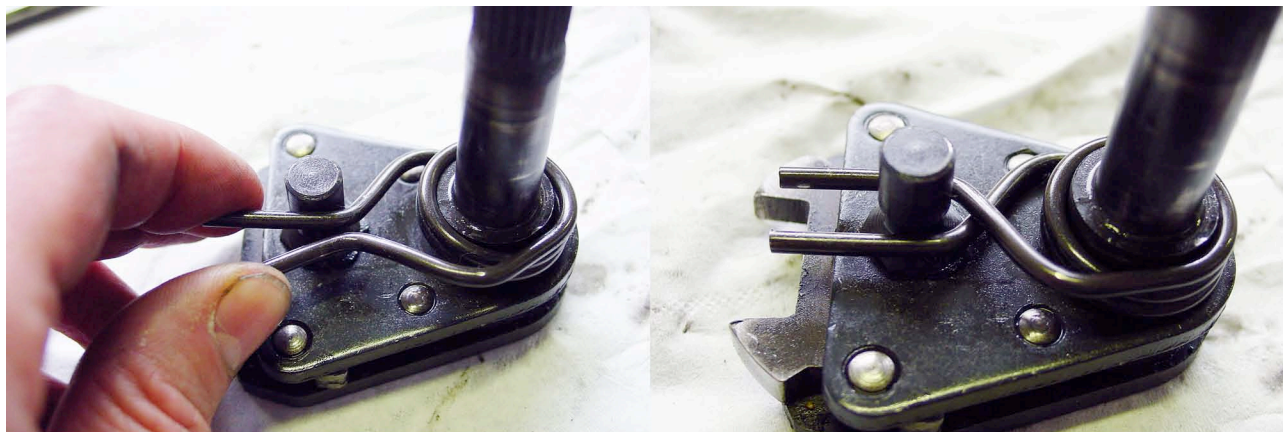
## RESSORT DE SÉLECTION - BOÎTE 5 GROS BLOCS

*Je n'ai jamais ouvert de boîte de vitesses.*

Ben disons que pour juste un ressort, y a que le début des opérations d'ouvertures de boîte. Mais, quand une boîte est par terre, y a cakes vérifications à faire.

Sinon, tu t'occupes pas de la revue sinon tu vas démonter tout un tas de trucs inutiles :

- boîte sur l'établi, tu défais la prise de compteur (sans perdre la rondelle qui est au fond et qui sert de butée à l'ensemble, et elle a une fâcheuse tendance à vouloir à tout prix se caler derrière l'entraînement de compteur sur l'arbre. Gaffe de chez gaffe!!!)
- tu défais le bonhomme de verrouillage
- tu défais la prise de point mort
- tu défais la noix d'embrayage avec l'outil de la scud et avec force et conviction !
- tu défais les vis de carter/cul de boîte
- tu coins le carter comme tu peux la tête en bas dans un étau
- tu prends un maillet bois ou caoutchouc et tu tapotes l'arbre d'entrée (qui doit se trouver diriger vers le plafond, si t'as suivi) en soulageant le carter de boîte avec l'autre bras.
- tu essuies tout partout et tu changes de bleu car j'ai oublié de te dire de bien vidanger avant! :)
- et là, miracle, tu te retrouves nez à nez avec le ressort fautif !
- l'arbre d'entrée se dépose comme ça, en tirant dessus, t'as plus qu'à le poser au milieu du bordel que t'as mis sur l'établi.
- le barillet de sélection se retire une fois que tu as déposé son axe en le tirant vers le haut (attention à la rondelle de retenu des doigts et la rondelle de calage qui se trouve dessous, c'est important de les mettre bien dans leur ordre logique, sinon panne !) les fourchettes vont se déplacer, mais c'est pas grave, tu les remettras dans le barillet en remontant, laisses les sur leur arbre.
- l'axe de sélecteur avec sa gâchette se retire maintenant sans problème, le ressort est a mettre sans forcer sur son axe et autour de sa butée. J'ai dit sans forcer, va pas essayer d'inverser la patte droite du ressort à gauche de la butée. sinon, ça va pas marcher. Ça doit se mettre sur la gâchette avec les doigts, mais le ressort a un sens de montage logique. Quand tu montes un neuf, faut croiser les brins (pattes) pour passer autour de l'axe de façon à ce que les deux brins et le corps du ressorts soient sur un plan parallèle.



**Appliquer le brin inférieur contre le téton.**

**Puis passer le brin supérieur de l'autre côté du téton**

Faut faire des essais. Après on présente l'enfant à sa mère, enfin la gâchette de sélection dans son perçage, et on passe avec un tournevis les pattes du ressort autour de la butée fixe sur le carter.

- pour les joints, profite d'avoir le carter dans les mains pour changer celui d'entrée, celui de sortie sur le cul, t'attendras d'avoir remonter le tout, ça sera mieux.
- vu que tout est les tripes en l'air, vérifie impérativement le serrage de l'écrou qui se trouve sur l'arbre de sortie à l'intérieur du carter, c'est un pas à gauche et c'est très important qu'il soit serré à toc! S'il ne présente pas de trace de desserrage et s'il est freiné, laisse le couler des jours heureux.
- à la main, vérifie qu'aucun roulement ne force, n'a de jeux ou de points durs.
- vérifie: le jeux des fourchettes (leurs usures de surface) dans les baladeurs, le jeux des baladeurs sur leurs arbres, le bon état des pignons, des crabots de pignons, l'état du ressort d'amorto de couple et ses embouts de glissements - des fois au démontage, le roulement d'arbre primaire qui est dans le carter, perd ses rouleaux. C'est pas toujours à changer, car sa cage en tôle s'use vite, alors que les rouleaux sont bons. On peut le remonter à la graisse pour maintenir le tout en place (extrême limite financière quand même, m'enfin, il vaut 250 balles à lui tout seul!).

Remonte le tout dans l'ordre inverse, t'occupe pas de la position du barillet de sélection, mets juste les fourchettes dans leur glissières respectives.

- attends d'avoir resserré la noix à donf pour vérifier si les vitesses passent car avant serrage, l'arbre d'entrée n'est pas à sa place et tu as l'impression que tout est bloqué.

Un truc en passant, pour démonter (1er quart de tour) et remonter (dernier quart de tour) la noix d'embrayation, c'est de sangler la clé avec une sangle à cliquet passée autour de la boîte. Ça économise les doigts ET la clé de la scud!

Jojo

~~~~~  
*Pourquoi doit on démonter la suite si l'on a le ressort sous la main dans le cul de carter de boîte : reste-t-il avec le mécanisme d'entraînement du tambour de sélection?*

Ben pasqu'il est placé sur le cul de boîte, dessous le barillet de sélection. L'arbre d'entrée, tu le vires pour avoir un peu de place.

On note qu'avec cette méthode, tout le bazar reste en place dans le cul de boîte. C'est plus facile pour le remontage de remettre le carter par dessus.

Pasque quand on démonte "traditionnellement" on passe un temps fou à essayer de remettre le cul de boîte à sa place.

Autre chose, ne pas oublier les toriques à remplacer en neuf :

- Butée (facile çui la): 15x2,5 arbre d'entrée: dans la gorge: 20x2,5 arbre d'entrée: sous la noix: 21x2,5 dans toutes les bonnes merceries.
- L'autre torique de la boîte est derrière le pignon de 5 sur l'arbre de sortie. On n'y touche pas.

*-l'axe de sélecteur avec sa gâchette se retire maintenant sans problème, le ressort est à mettre sans forcer sur son axe et autour de sa butée. j'ai dit sans forcer, va pas essayer d'inverser la patte droite du ressort à gauche de la butée. sinon, ça va pas marcher.*

*Ça c'est sur le cul de boîte ou dans le carter principal?*

Sur le cul de boîte. Bien nettoyer l'axe de la gâchette de sélection par l'extérieur avant de le rentrer, pasqu'il n'y a rien du tout pour l'étanchéité à cet endroit, sauf l'ajustement!! Donc, pas la peine de forcer comme un bourrin pour le rentrer et rayer le perçage!

Jojo

~~~~~

**RESSORT DE SÉLECTION - BOÎTE 6 / V11**

Et dire que cela fait un an que je promenais ce pôôôôôvvvvv petit ressort dans la poche de mon sac à dos pour le cas où...

Bin quand j'ai ouvert ma poche ce petit ressort il avait rouillé ;o) Du coup j'ai monté un vieux ressort d'occase sorti d'une vieille boîte de V11, les grises, de l'époque où les ressorts ne cassaient pas encore...

Moralité, en V11 (du moins pour celles produites avant Juin 2003 et qui ont le bloc moteur noir) ne partez pas sans un petit ressort dans la poche. Ça se change en moins d'une heure sur le bord de la route sans vidanger la boîte : il faut une BTR de 4, une 5, une clef de 10 et une de 13.

**TECHNIQUE HOMME PRESSÉ VERSION PAT**

Tu trouves une botte de paille, une souche, enfin n'importe quoi d'assez mou pour coucher ta moto dessus de manière à avoir le démarreur sous ton nez. Cela t'évitera de vidanger. En rase campagne c'est pas toujours évident de trouver de l'huile de boîte...

1. Tu vires le cache en plastoc du démarreur avec une clé BTR de 4 et une clef de 8.
2. Tu vires le démarreur avec une clef de 13, tu le laisses pendre au bout de ses câbles, juste il faut faire gaffe à ne pas toucher le cadre avec le câble de (+), le mieux c'est de le poser sur un vieux chiffon pour être sûr.
3. Avec une clé BTR de 5 tu enlèves toutes les vis du carter de sélection. Tu vires avec une clef de 10 la biellette de sélection. Tu as ensuite sur le coté de ce carter une petite oreille sur laquelle tu peux faire levier pour le sortir.
4. Quand tu as le carter dans les mains, positionne les deux grands pignons en buté, soit vers la gauche, soit vers la droite, c'est juste parce que certains pignons n'ont pas de repère, donc c'est pour être certain de les remonter dans la même position.
5. Avec une pince à circlips tu sors les deux pignons.
6. Sur le pignon du bas, l'axe de la griffe tient avec un clip que tu enlèves en faisant bien gaffe de ne pas le paumer car vu sa taille c'est vite la merde...
7. Avant de refermer, il faut aller à la pêche au petit bout de ressort qui doit se promener au fond du carter, il y a peu de chance qu'il passe entre les pignons quand la boîte tourne, mais bon avec une Guzz rien n'est jamais impossible.
8. Tu remplaces le ressort, remet la griffe en place avec son clips, repositionne les deux pignons et tu vérifies bien que tu les ai bien remis dans la position correcte qui correspond à la buté comme tu l'as observé au point 4.
9. Tu déplaces les fourchettes de manière à ce que tu soit bien au point mort, tu vérifies en faisant tourner ta roue arrière.
10. Tu mets tes deux pignons sur la cassette de sélection en position point mort (tu peux te repérer facilement grâce au mano contact de point mort, il suffit qu'il soit dans le creux), et tu renquilles le carter en place. Attention si ça coince ne force pas, c'est juste qu'une de tes fourchettes n'est pas complètement en face : dans ce cas tournicote ta roue arrière dans un sens et dans l'autre cela devrait suffire à dégager le pignon rebelle et ton carter rentrera comme papa dans maman un jour de paie.  
Essaie de passer les vitesses juste histoire d'être certain que tu a bien 6 vitesses avant de tout finir de remonter... Dans le cas contraire cela voudrait dire que tu t'es gouré en repositionnant les deux pignons. Théoriquement c'est impossible, mais à l'impossible nul n'est tenu, si tu vois ce que je veux dire...
11. Tu remets les vis six pans creux, tu repositionnes correctement la biellette de sélecteur (normalement il y a une marque sur le pignon qui se met en face de la fente de la biellette), tu rebranches le manocontact de point mort. Tu repositionnes le démarreur.

La première fois prévois une grosse heure. Après tu verras c'est vite fait :o)

Essayez surtout pas de tripoter les excentriques, si les ressorts cassent c'est à cause de leur conception, les histoires de carters modifiés avec réglages, ça sent le pâté au Roblochon... Fallait bien trouver quelque chose à faire pour faire sérieux, faire genre on réfléchit et on réagit. En effet carter modifié ou pas les ressorts continuent à casser.

Par contre les ressorts des premières séries de V11 et les tous derniers ont une spire de moins, donc moins bandés ils doivent moins souffrir.

PS : pour les moins adroits pensez aussi à une pince à clips qui ouvre dans la trousse à outils (ou plus simple un téléphone portable)

Pat - avril 2004 + mai 2005

~~~~~

Fort du message de Pat que j'avais conservé précieusement (que je remets pour mémoire), je m'attaque hier à cet ouvrage de haute technicité ;-).

D'abord quand Pat dit incliner la moto, c'est vraiment incliner, pas la peine de faire les choses à moitié sinon bain d'huile pour les pieds, dépasser largement l'angle de 25-30° que j'ai donné à la mienne, ce n'est pas suffisant.

Ensuite, quand on vous dit de dévisser toutes les BTR qui fixent le carter, je pense utile de se munir d'une clé BTR adaptée, c'est à dire raccourcie de 1cm sur la partie courte sinon ça ne passe pas pour celle du bas à gauche à cause du renfort de cadre.

Freddy - août 2005

~~~~~  
*La mienne est en train de me faire son 2e ressort en 1 an 1/2, je suis dégoûté :-( Et que je décompose ou pas, les vitesses passent systématiquement en 2 temps, il y a comme un "cran" dans la course du sélecteur...*

C'est pour cela (ou contre plus exactement) qu'il y a deux réglages d'excentrique. Les crans peuvent avoir de nombreuses causes comme : le graissage des biellettes, celui des rotules uniballes, de l'axe du sélecteur dans la platine, du réglage de l'excentrique du ressort de rappel, de la dent de loup de sélecteur, le réglage de l'excentrique de butée de la griffe de verrouillage de sélection.

Tu vois plein de raisons à cela.

Pat - juin 2004

~~~~~  
 Concernant les ressorts de boîte, voir les liens :

<http://homepage.mac.com/davidboyd1/Guzzi/PhotoAlbum26.html>

<http://homepage.mac.com/davidboyd1/Guzzi/PhotoAlbum28.html>

Tom - août 2004

~~~~~  
 Bon, les 2 pages html indiquées par Tom semblent confirmer ce que m'a dit not' Patouille. J'essaie de restituer, grosso modo :

- 1<sup>es</sup> BV : pas de casses de ressorts
- 2<sup>es</sup> BV : z'ont modifiés le "harpon" sélecteur (la griffe) : le pion autour duquel s'enroule le ressort passe de 15 à 16 mm. Et les ressorts cassent à tout va
- 3<sup>es</sup> BV : y modifient plein de trucs sur le carter pour pallier la casse du ressort. Pis je crois qu'ils se font enfler par le fournisseur de ressort aussi. Enfin, font plein de trucs qui servent pas à grand chose au final.
- 4<sup>es</sup> BV : ils reviennent à la griffe première mouture avec le pion de 15mm

En gros, z'auraient jamais dû modifier la griffe de sélection. Si j'ai bien tout compris, le pion étant trop gros, la boucle du ressort n'a plus de jeu en contrainte et ça finit par casser. Ce qui fait que ceux qui "tricotent" beaucoup cassent plus vite.

Machines en principe concernées par des défauts ce type : tout N° de cadre avant KT111435 ou KS112350.

**NOTA : les pages indiquées par Tom ne sont plus disponibles. Tout est à présent regroupé dans un document indépendant et bilingue nommé « V11\_GearboxSpringSelector\_RessortSelecteurBV.pdf » et accessible depuis la partie « Documents techniques » de la Guzzithèque <http://www.guzzitek.org/documents/bv/> (Sergio - août 2012)**

Sergio - août 2004 + juin 2005

~~~~~  
 Fabrication de ressorts :

VIT RESSORT - Chemin des vignes / BP 3 / 05400 VEYNES - Tél. : 04 92 58 17 92 - Fax : 04 92 58 17 62 - Email : [info@vit-ressort.com](mailto:info@vit-ressort.com)

Patoche - septembre 2008 + Sergio - juillet 2012

## ARBRE SECONDAIRE - BOÎTES 4 ET 5 GROS BLOCS

---

L'écrou pas à gauche au bout de l'arbre secondaire est à l'origine de beaucoup de pannes. comme démontré : il peut venir frotter le carter et même le percer!! Comme son desserrage provoque un jeu du côté sortie de boîte, le mécano d'entretien a l'habitude de resserrer au cul de boîte. Ça donne dans l'ordre, une usure des fourchette phénoménal, et un crabotage très moyen qui fini par pourrir les baladeurs. Donc, le serrage c'est pas 8kg, c'est à toc, et le freinage, c'est d'abord un collage en règle plus le freinage par battage.

Jojo - novembre 2003

## SERRAGE DE L'ÉCROU DE SORTIE DE BOÎTE - GROS BLOCS

---

C'est pas l'écrou qu'on tourne mais l'axe. Et faut trouver le moyen de bloquer l'ensemble "boîte-clé de 27" et tourner avec l'outil cannelé qui s'emmanche sur l'arbre

Jojo - novembre 2003

**PASSAGE DE VITESSES / POINT MORT DIFFICILES**

---

J'ai réglé définitivement (enfin...) mes problèmes de boîte (1000 Strada) : les vitesses ne s'enclenchaient pas vers le bas (soit passage première ou rétrogradages) en suivant tardivement les conseils de Philippe : resserrer simplement la tringlerie de sélecteur...

Depuis ça marche nickel, sans histoire, comme au bon vieux temps (83.800km au compteur).

Antoine - septembre 2004

~~~~~

*Depuis quelques temps il m'arrive un truc bizarre sur ma Brevia. J'ai de plus en plus de mal à choper le point mort, enfin, l'allumage du voyant du point mort.. Quelqu'un a des idées ?*

Sur les Brevia le témoin de point mort est vissé sur le dessus du carter de cul de boîte et est en contact ou pas avec le tambour de sélection. Il ressemble plus à un bouton poussoir qu'à la "lame" des gros blocs.

Tu peux le démonter (peu de place) et tester le contacteur avec un ohmmètre, vérifier sa bonne connexion au faisceau de la moto (cosse plate capricieuse). Mais si c'est ça elle devrait caler quand tu déplies la béquille.

Tu peux aussi vérifier que les micro connexions de ton tableau de bord sont propres (démonter le saute vent), toutes à leurs place et non oxydées. Attention, le connecteur du tableau de bord est fragile. Pas la peine de tenter d'ouvrir pour aller voir l'ampoule de PM puisque ce sont des LED soudées au circuit imprimé du tableau de bord donc en théorie pas de faux contacts (!) ni de remplacement.

Pas la peine non plus d'aller voir le réglage coté boîte si tu n'es pas en bout de garde au guidon (les deux réglages agissent sur le même jeu, la garde au câble) si tu n'éprouves pas de difficulté "mécanique" à trouver le point mort (résistance du sélecteur, avancement de la moto) oublie cette piste et concentre toi sur l'électrique en premier lieu.

Yannis - décembre 2004

~~~~~

*Sur la V11 Le Mans de Mlle Yop, la sélection des vitesses et devenue dure d'un coup. Essentiellement au rétrogradage, on sent que le sélecteur nécessite un effort anormal, lorsqu'on descend par exemple de 4 en 3, mais moins dur. Ensuite de 3 en 2 ou de 2 en 1 sans que cela revienne à l'onctuosité d'origine.*

Ensuite, sans être aussi dur qu'au rétrogradage (mais c'est toutefois plus dur que la normale), en remontant les vitesses, seul le premier rapport remonté est anormalement dur.

Est ce que ça fait comme ça juste avant que le ressort pète ? Je précise qu'il y a de l'huile dans la boîte, pile au niveau comme il faut.

Ça peut être aussi un autre truc : c'est que l'excentrique se soit desserré avec les vibrations et qu'il soit dans une autre position. De toute façon si c'est le ressort de sélection et que la sélection fonctionne encore c'est qu'il est fendu... Pas glop...

Après il y a des trucs super bête comme les rotules qui grippent, ou encore plus bête la vis qui traverse la platine de cadre et qui sert d'axe au sélecteur lui même. Peut-être qu'un petit démontage et graissage peut suffire.

Pat - juin 2005

~~~~~

*750 S de 1974. Le symptôme est une sensation de mauvais passage de la 3ème, la vitesse finit par passer de façon bancale, et claque un coup dès que l'on remet la sauce comme pour se placer correctement ensuite c'est bon.*

*Z'en pensez quoi ? C'est le tambour de sélection, un engrenage, aut' chose ?*

J'ai la même chose sur mon GPS, en moins hard : ça passe "en 2 temps", si je puis dire. Patouille penche pour la piste de la fourchette, sur le tambour de sélection, qui serait un peu amochée au début de sa course.

Pour ce qui me concerne, cela ne le fait qu'à la montée, et ça le fait beaucoup moins quand l'huile est neuve...

Ou alors, une fourchette qui se bouffe sur l'axe et qui coulisse en travers ? Ce qui voudrait dire qu'elle ne doit pas être en bon état coté baladeur ?

Sergio - juin 2005

~~~~~

Comme le dit Sergio il y a fort a parier que c'est un souci de fourchette : soit elle est bêtement tordue et ne pousse pas complètement le crabot (enfin le manchon coulissant comme ils disent dans les livres) bien au fond du pignon d'où le KLONG ressenti, soit la fourchette ne coulisse plus aussi facilement qu'elle le devrait sur son axe ce qui la freine dans son déplacement et c'est le passage des chevaux dans l'arbre qui la pousse et la verrouille.

Soit c'est le tambour de sélection qui est trop marqué et la queue de la fourchette s'accroche en passant... D'où la sensation de passage du rapport en deux fois...

Pat - juin 2005

~~~~~

C'est le résultat du jeu dans la fourchette et de l'usure d'un baladeur. Elle est de 74, faut ouvrir. Si je ne dis pas de connerie, le baladeur 3/4 est réversible (je sais plus si c'est celui là ou celui 1/2), ce qui permet de repartir avec des dents neuve de l'autre coté.

Jojo - juin 2005

~~~~~

Aujourd'hui au col du Lautaret j'ai eu un truc bizarre sur ma V11, en troisième j'arrivais plus à monter aucun rapport !!!

Je me dis, tiens je viens de péter le ressort, ben non j'arrive à les tomber puis à les remonter jusqu'en troisième.  
Le problème disparaît, je retrouve mes 6 vitesses.

Bien plus loin, après être resté en seconde pendant plusieurs kilomètres derrière des voitures qui n'arrivaient pas à doubler une file de cyclistes : je me retrouve avec plus que deux vitesses, je m'arrête et je vois le reniflard de la boîte qui dégueule de l'huile.

Je laisse refroidir, je reprends ma route, et je retrouve à nouveau mes six vitesses.

Je me retape un bouchon et à nouveau plus que deux vitesses. Je suis rentré chez moi en deuxième.

Quelqu'un a eu ce genre de problème ?

Tom - juin 2005

~~~~~

Une panne assez similaire ce WE sur la V11 Le Mans de Mlle Yop. Le reniflard qui dégueule en moins. Elle n'a eu pendant un bon moment que 1ère et 2ème. Et puis sans explication aucune, ça s'est remis à marcher.

La V11 serait elle sensible à la canicule ?

Pââââât - juin 2005

~~~~~

Ben oui, j'ai ça depuis 2 ans, l'été, systématiquement dès que je roule en ville ou à basse vitesse et qu'il fait chaud...

Si quelqu'un comprend pourquoi je suis preneur !

Pour info, j'ai constaté que lorsque le problème survient, il faut appuyer très légèrement sur le sélecteur pour que ça "ré-enclenche" quelque chose, et qu'on puisse ensuite passer la vitesse.

Ça déconne pour le passage de 2 en 3, 3 en 4, 4 en 5 et 5 en 6.

Jean-Philippe - juin 2005

~~~~~

## FUITES

---

*À quoi peut être dû et quel est le degré d'urgence d'une fuite en cul de boîte qui semble venir de la tirette d'embrayage, là où elle pénètre dans le carter arrière, et qui occasionne une tache sur le sol d'une quinzaine de gouttes sur une période de 6 à 8 heures ?*

Ce qui avoisine 2 gouttes/heure. Il faut agir !

Il y a un joint torique sur le poussoir, celui-ci est peut être simplement usé/encrassé, à changer.

Mais l'usure peut venir du mauvais état de la butée à aiguilles qui ne fait plus son boulot et entraîne le mécanisme en rotation : à démonter pour vérifier l'état de tout ça.

Philippe45 - juillet 2005

~~~~~

Le torique est un 15x2,5

Il faut aussi vérifier les joints en cône qui sont enfilés sur la tige d'embrayage... Des fois qu'ils ne soient pas dans le bon sens (la partie étroite doit être vers le cul de boîte).

Toutefois ! N'aurais-tu pas fait un remplacement d'huile de boîte récemment ? Car, sauf erreur, le niveau d'huile de boîte se situe **sous** la tige d'embrayage, et donc, fuite quasi impossible à l'arrêt. (idem pour les petits blocs).

Si c'est vrai, tu aurais mis un peu trop d'huile...

Sergio - juillet 2005

~~~~~

Effectivement, j'ai récemment refait le niveau de boîte, et comme je n'ai plus de béquille centrale, il est possible que la moto n'était pas parfaitement horizontale, d'autant que dès que j'ai vu l'huile sortir du niveau, j'ai replacé la vis de contrôle en enfermant sans doute un léger trop plein.

Je surveille le niveau et je reprend contact si ça dure

Jean - juillet 2005

~~~~~

**RENIFLARD**

---

La boîte de vitesse de ma LM 2 a toujours recraché pas mal d'huile par son reniflard. Ça fait 27 ans que ça dure, il est temps d'y remédier. Est-ce que quelqu'un a eu le même problème? Y a t il solution ???

De plus, si j'ai tout compris, le reniflard sert également à maintenir un zinzin avec un ressort qui sert à quelque chose au niveau sélection ; quelqu'un peut il me dire à quoi ça sert au juste ce binz ?

C'est le bonhomme de verrouillage. Sur les LM3 et les machines suivantes, le reniflard est sur le cul de BV... Modif probable à faire :-)

Sergio - avril 2006  
~~~~~

Bon, tu cherches plus, tu bouches le truc avec une vis M8, et tu montes ta prise reniflard sur le cul de BV, pasque devant le bonhomme de verrouillage, y' a des pignons qui tournent et qui projettent de l' huile, alors que sur le cul de BV, y' en a pô.

JN- avril 2006  
~~~~~

**BRUITS**

---

*La Florida fait un bruit sourd type roulement, irrégulier comme un ovale, situé à l'arrière et perceptible particulièrement en 5<sup>e</sup> à vitesse constante. Pont ou boîte. Quèze vous n'en pensez ?*

Y'a des chances hélas que cela soit effectivement le traitement du pignon qui décide de prendre sa retraite...

Pat - juillet 2005  
~~~~~

Je dirai pignon, il y a eu des séries sur les Florida...

Fabien - juillet 2005  
~~~~~

*Moui, mais bon, elle a quand même dans les 60 000. Le bizarre c'est que ça vient d'arriver comme ça, sans trop s'annoncer semble-t-il.*

Pour info, j'ai eu ce bruit , faible sur une V65C, et que j'ai retrouvé sur ma V65GT, achetée neuve. Sur celle-ci, ce sifflement est apparu progressivement à partir de 20mkm, et c'est vrai que c'est assez agaçant, mais je l'ai revendue comme ça à 45mkm...

2 solutions s'offrent à lui:

- changer le pignon
- rouler sans pare-brise, parce que l'air de rien, c'est lui qui renvoie tous les bruits de culbuterie et sifflements divers !

Depuis que j'ai changé de casque, ma Sanglas n'a plus de bruits suspects et elle tourne vachement mieux ;o)

Philippe45 - juillet 2005  
~~~~~

**OUTILS SPÉCIAUX**

---

L'outil pour déposer l'arbre de transmission primaire est le même pour V35, V50 et V65 NTX et aussi l'arbre du pignon d'attaque du pont de V35 à V65. Pour les 75 je pense aussi mais je ne suis pas certain.

Par contre pour l'arbre de transmission primaire des V65 et Nevada c'est pas la même taille (+ gros)

L'enclume - juin 2005  
~~~~~

**DIVERS**

---

*Sur une boîte de LMI (mais je suppose que c'est pareil pour pas mal d'autres) y'a un orifice diamètre 10 sur le côté droit, qui est un trop plein pour faire le niveau d'huile.*

*Le pas de vis est foiré de chez foiré. Au fond de cet orifice il y a une tôle (enfin je me comprends, c'est bouché) avec juste un petit orifice pour le passage d'huile, donc pas possible de passer un taraud "normal".*

*Savez-vous si un taraud d'Hélicoil est capable de faire son boulot sans faire sauter cette tôle au fond ?*

Le carter de BV n'est pas très épais (environ 6 mm d'après mes souvenirs) et je ne suis pas certain qu'un filet Hélicoil tienne. Il n'y aurait que 4 filets (1,50 mm ) complets sur l'épaisseur. Le dégagement en extrémité de taraud doit être de l'ordre de 3 mm.

Voici ce que je ferais pour éviter de démonter la boîte, le résultat n'étant pas sûr, mais il vaut le coup d'essayer.

Je ferais un essai de pose d'un filet Hélicoil pour une vis de 10 au pas de 1 mm au lieu de 10 au pas de 1,50 mm.  
Pour retenir un maximum de limaille, il faut enduire de graisse l'extrémité du taraud. Dans tous les cas, ce point reste critique.

En cas d'échec de cette méthode, il serait toujours temps de déposer et d'ouvrir la BV. Ceci dit, il faudra trouver une autre méthode que le filet Hélicoil.

Tu pourras, par exemple, utiliser une douille acier :

- fileté en diamètre 14 ou 16 au pas de 1 mm, vissée et collée dans le carter
- taraudée au pas de 10x1,50 pour la vis bouchon.

Francis - octobre 2005

~~~~~

#### **BOÎTE 4 REMPLACÉE PAR BOÎTE 5**

---

*Une BV 5 rapports de V7 Sport va t'elle dans ma Spéciale ?*

La BV y va, sauf que tu dois monter le cul de BV spéciale de la GT pour passer l'axe de commande des vitesses. Mais on doit pouvoir bidouiller qqch.

Et ta V7 en boîte 5, ça va te changer la vie !

JNoNo - Septembre 2012

~~~~~