

DÉCADRAGE

1^{re} mise à jour - 03/09/12

Illustrations et commentaires sur la base d'une California 1100 Carbu 1996. Les variantes sont signalées en *italique*.

MÉTHODE SANS DÉPOSE DU CADRE

Cette méthode peut être effectuée par une seule personne.

La durée de la dépose est d'environ 2 heures, à 2 sans visserie récalcitrante bien sûr. Compter 4h30 en solo. Lorsque cela est possible, nous recommandons de remettre chaque vis ou écrou à sa place d'origine après démontage. Cela évitera de les chercher partout... Pour les puristes : passer les vis à la filière, les écrous et logements filetés au taraud et préparer les filetages à la graisse graphitée.

Prenons une moto normale....



DSC 1509

Et commençons par la dépouiller de ses accessoires inutiles :

- Selle(s).
- Réservoir.
- Porte-Bagages éventuellement., s'il ne peut pas basculer suffisamment sur les feux AR pour libérer la fixation supérieure des amortisseurs.
- Batterie (on commence par enlever le "-").
- Boîte à air (démanteler les carbus, débrancher les reniflards et autres sondes éventuelles)
- Échappements.
- Roue AR (pour mémoire, la dépose de la roue AR nécessite soit d'être dans le vide à cet endroit, soit d'utiliser une chèvre, un palan ou des volontaires pour lever la machine).
- Les amortisseurs seront libérés à leurs attaches inférieures

Il n'est pas utile de vidanger le pont.



DSC 1510

Démonter les platines repose-pieds (1) (il faut enlever les repose-pieds qui cachent chacun une des 2 vis) **ATTENTION**, ces vis ne sont pas de la même longueur sur la platine gauche.

Ôter les 2 écrous 6 pans chromés de 30 (36 pour les Calif III) qui cachent les vis de fixation du bras oscillant. Placer une cale sous le pont.

Desserrer le collier (3) qui maintient le manchon du cardan sur le cul de boîte.



DSC 1511

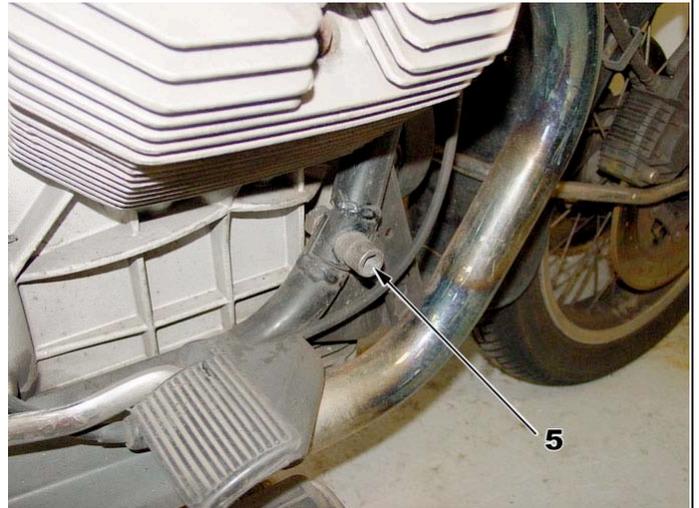
Ôter les 2 vis qui maintiennent le bras oscillant (Clé Allen de 14mm - *Clé Allen de 8 pour les Calif III et SPIII*). Repérer le droit et le gauche car ils peuvent ne pas être usés de la même façon ; au remontage, une inversion G/D peut faire que le remontage se fasse "en force".

En douceur, sortir le bras oscillant de son logement en le déboîtant coté gauche puis coté droit. **ATTENTION**, c'est pas léger. Déconnecter la tringle de frein (4) et le câble de compteur. La tringle de frein devra être maintenue au cadre de façon qu'elle ne vienne pas perturber la redescente du cadre à la fin des opérations.



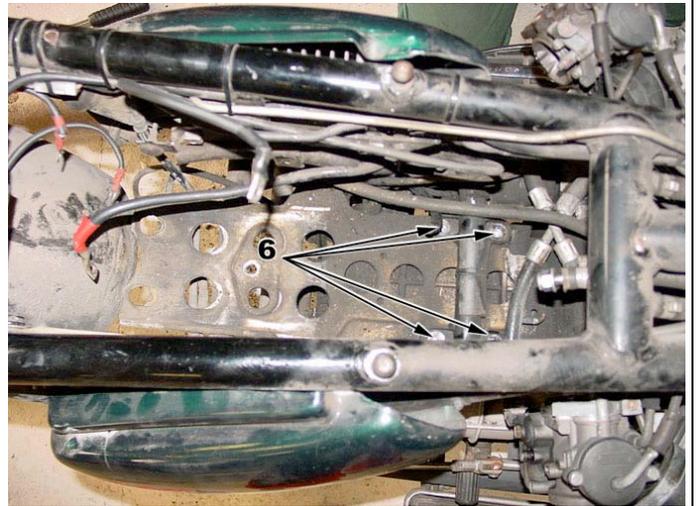
DSC 1512

Ôter les 2 vis (5) qui maintiennent à l'avant les 2 demi-cadres inférieurs. Certains pare-cylindres n'ont pas besoin d'être démontés, notamment les "losangiques".



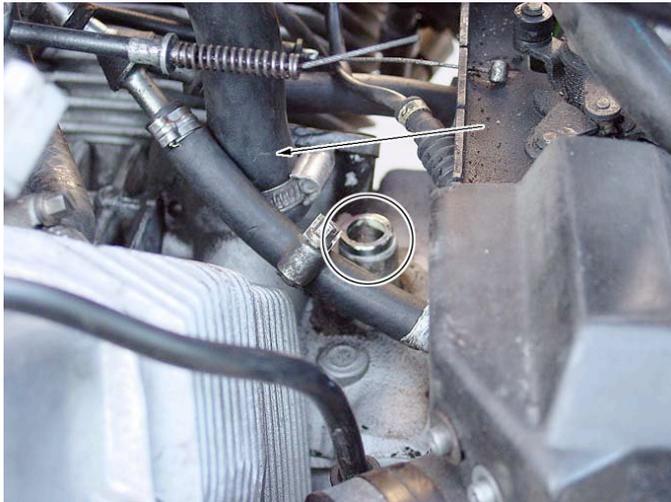
DSC 1513

Ôter les 4 vis (6) de la plaque fixée à la partie supérieure de la boîte. Ces 4 vis peuvent être particulièrement bloquées du fait des vibrations engendrées à cet endroit. Elles peuvent même être tordues. Ces vis peuvent être des 6 pans creux ou des 6 pans hexagonales de 13.



DSC 1515

Débrancher le reniflard. On peut aussi le débrancher à sa jonction à la poutre supérieure.



DSC 1855

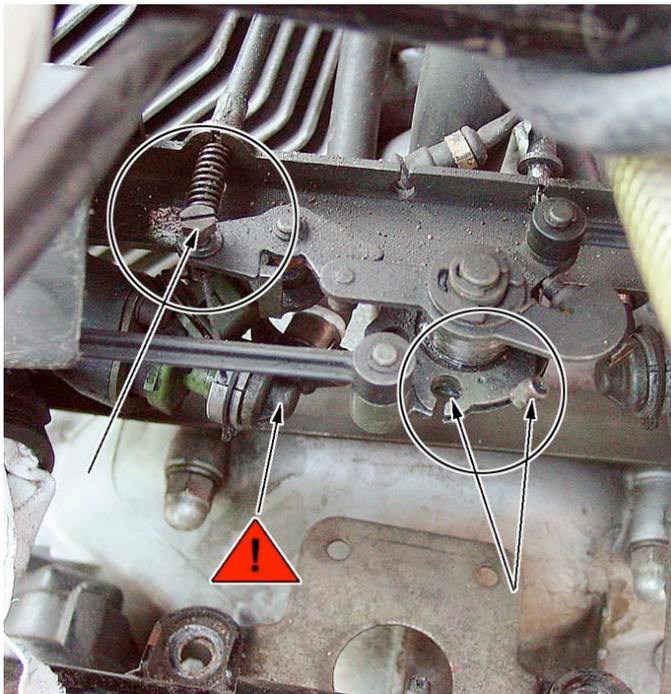
Pour les injectées, il faudra en plus :

- Débrancher le connecteur du potentiomètre de papillon sur l'injecteur droit.
- Libérer les câbles électriques connectés aux injecteurs.



DSC 1850

Déconnecter l'arrivée d'essence à l'injecteur gauche.
Sur le palonnier, décrocher le câble d'accélérateur et le câble de ralenti accéléré.



DSC 1851

Débrancher l'arrivée d'essence au contrôleur de pression.



DSC 1866

Poser une cale sous le moteur.
Ôter la roue AV.
Ôter les anti-parasites et repousser les fils au-dessus des cylindres.
Ôter les coudes d'échappement.



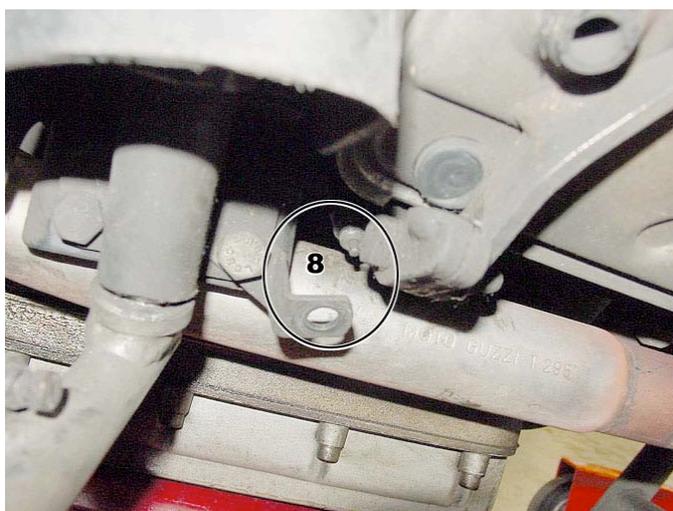
DSC 1516

Ôter les connexions (7) au démarreur, au témoin de pression d'huile et au témoin de point mort.



DSC 1522

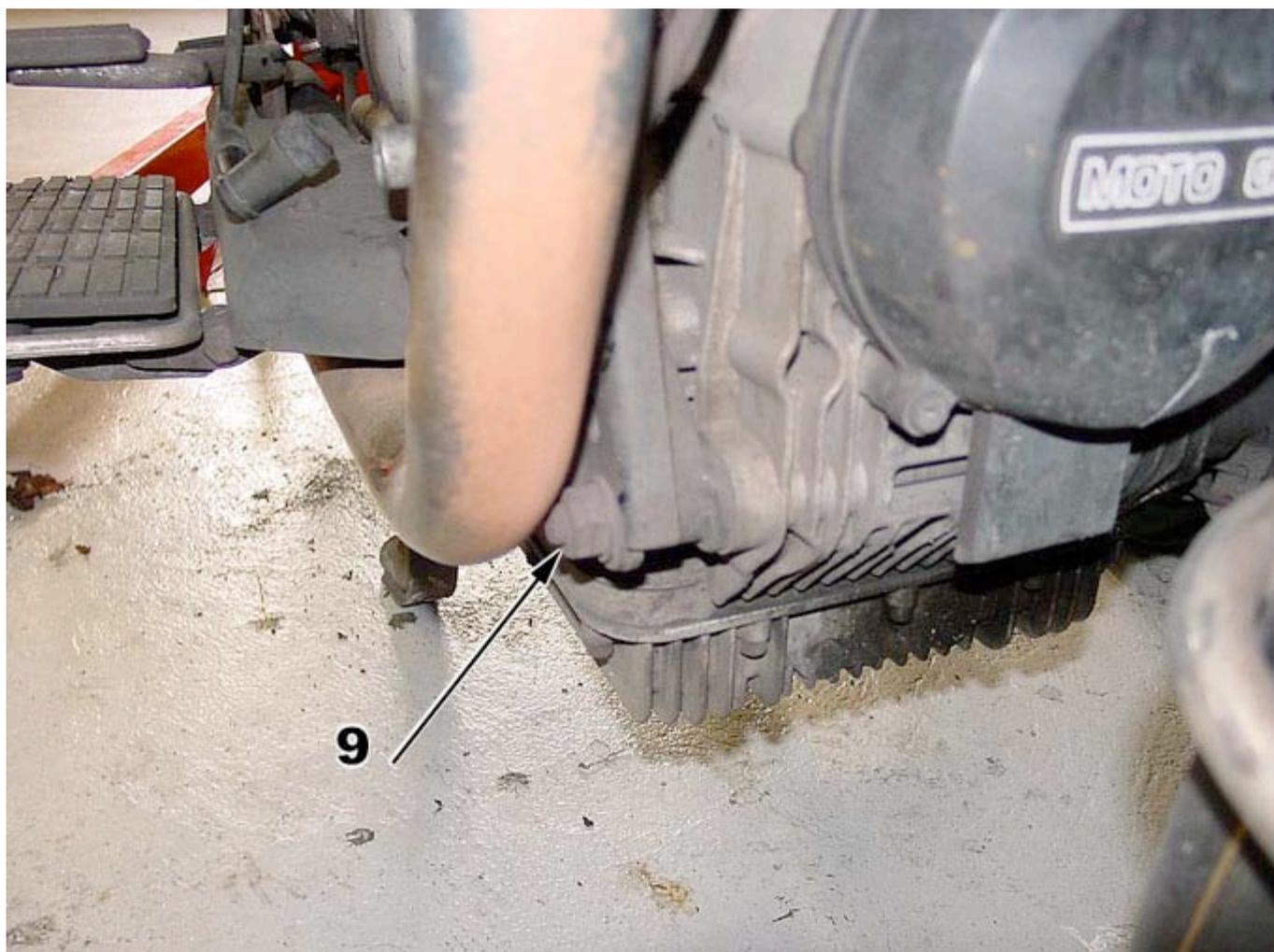
Ôter le contacteur de sécurité (8) de béquille latérale. Du reste, sur les machines anciennes, vous pouvez vous en débarrasser définitivement.



DSC 1519

Dévisser l'axe de support moteur à l'avant (9).

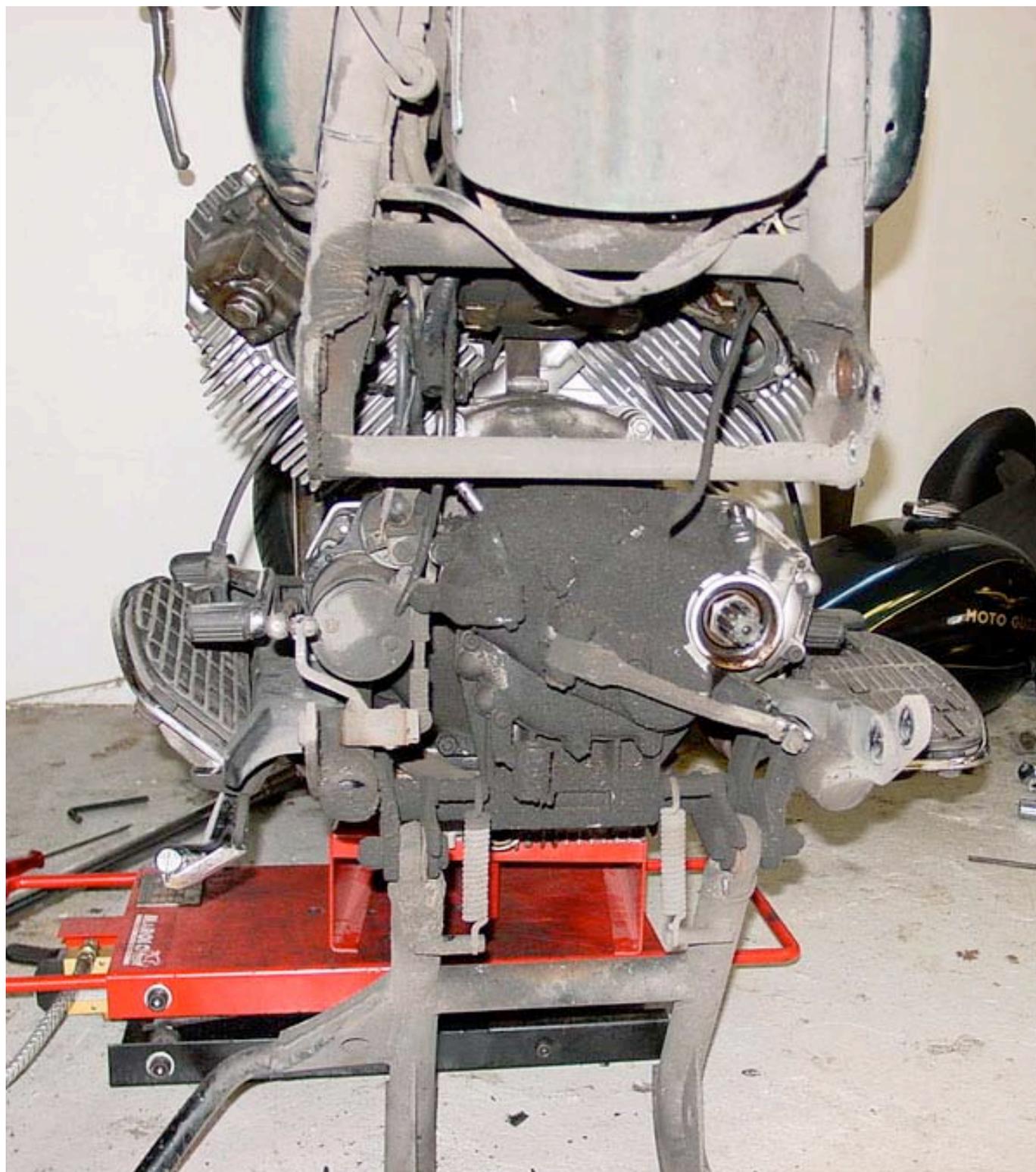
Pour les Calif EV Touring, il est indispensable d'ôter les pare-jambes. Les supports inférieurs de ces pare-jambes n'ont pas besoin d'être enlevés.



DSC 1514

Vous pouvez maintenant soulever l'arrière du cadre. Il va basculer autour de l'axe de support moteur AV. Y aller doucement, des fois qu'un raccord n'aurait pas encore été enlevé...

ATTENTION : pour les injectées, la levée du cadre ne peut être aussi totale que pour une carburée. En effet, la plaque support de batterie vient taper dans l'injecteur gauche. **Ne pas forcer !**

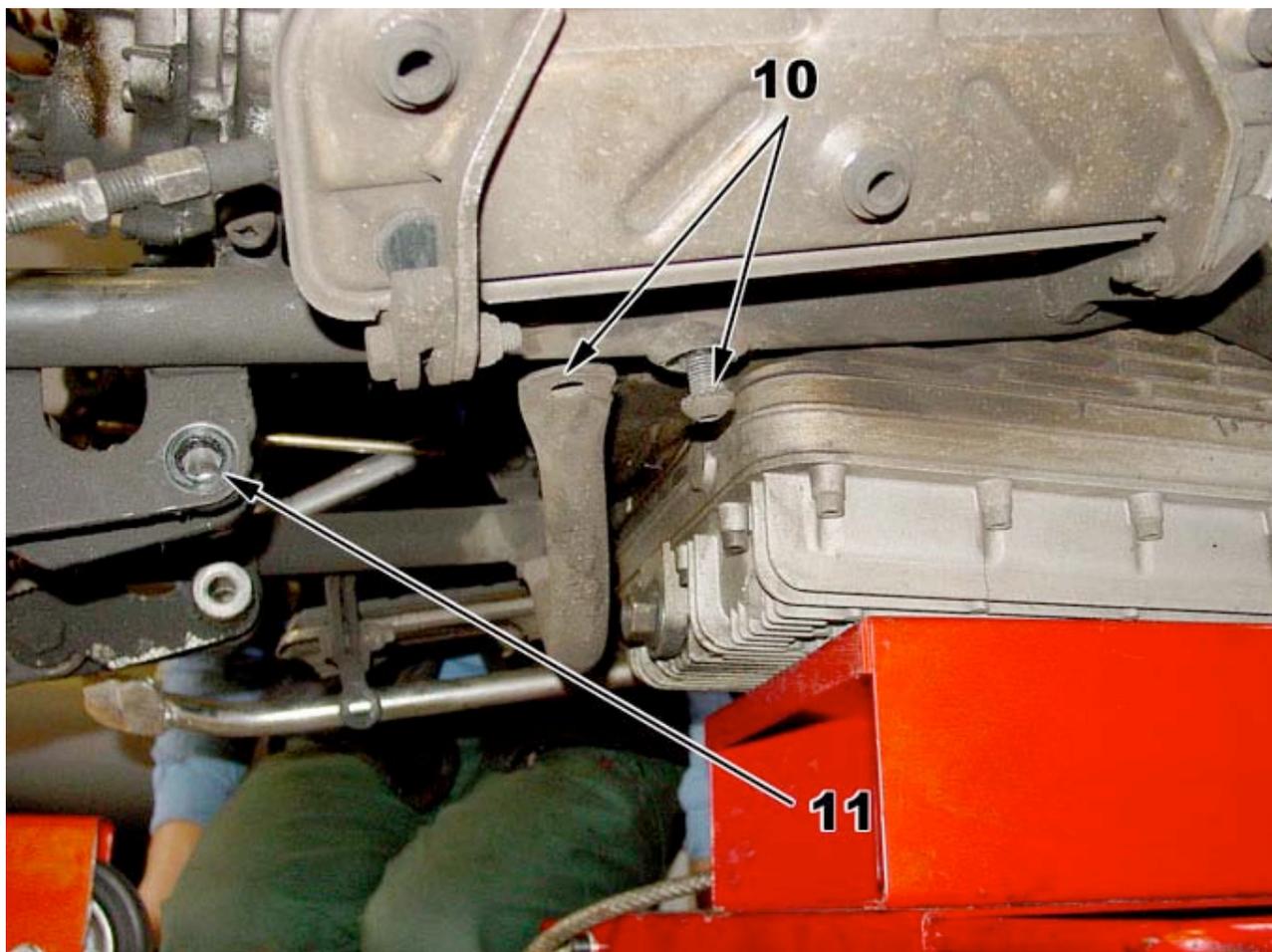


DSC 1520

Replier la béquille centrale.

Dévisser une des 2 vis (10) du berceau inférieur du cadre. Ôter l'autre. Faire pivoter ce berceau. *Ce berceau n'existe pas sur les modèles antérieurs aux Calif 1100.*

Ôter l'axe de fixation (11) de la béquille centrale qui traverse le cul de boîte.



DSC 1525

Le demi-cadre inférieur bascule ainsi librement vers le bas. Si le berceau (10) n'est pas déboîté comme ci-dessus, il va buter sur le bouchon de vidange moteur et empêchera le demi cadre de descendre librement. La séparation du cadre est désormais évidente. Si l'ouverture du cadre ne se passe pas de façon aussi évidente, observer tout endroit qui gênerait cette ouverture : câble, durit, pièce mécanique. Ne **JAMAIS** forcer.



DSC 1531

MÉTHODE AVEC DÉPOSE DU CADRE

Par rapport à la méthode sans décadrage, seules ici sont indiquées les opérations en plus ou en moins. Pour le reste, se reporter aux pages précédentes.

Il faut être au moins 2 pour cette méthode. En 2 heures, le décadrage est effectué.

Les photos ci-dessous concernent un 1000 SP III.

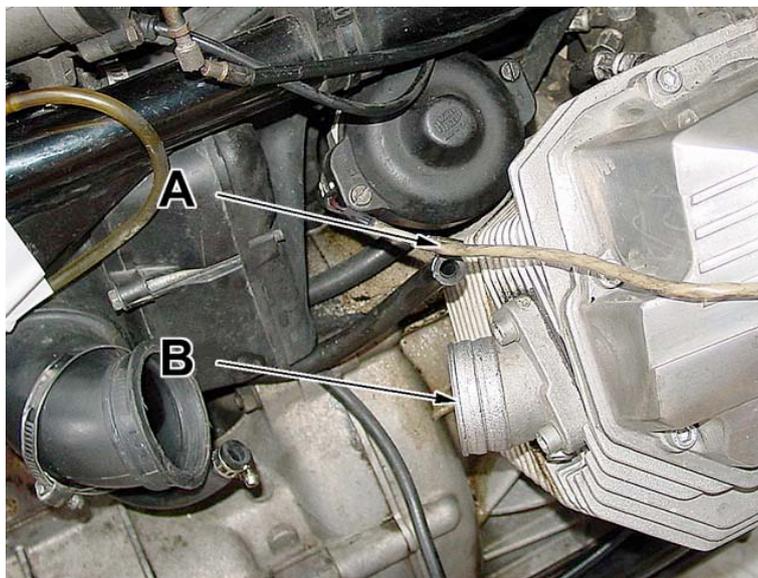
EN MOINS

Dépose des étriers de frein AV

Dépose de la roue

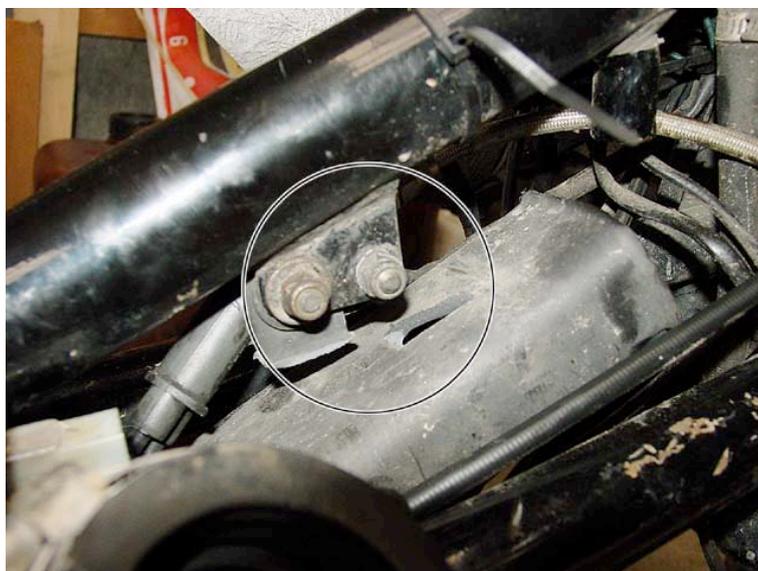
EN PLUS

- Débrancher l'alternateur
- (A) Déconnecter l'allumeur (repérer les couleurs des fils, au cas)
- (B) Démâcher les carburateurs à hauteur des pipes d'admission



DSC 02736

- Désolidariser le filtre à air de la poutre centrale du cadre, sinon casse assurée



DSC 02741

- Débrancher le reniflard
- Retirer l'axe du moteur, à l'avant. Il peut être grippé.



DSC 02737

Pour les injectées :

Débrancher les connexions électriques aux injecteurs.

Il faudra peut-être déconnecter totalement l'arrivée d'essence à l'injecteur gauche au niveau du clips

Pour éviter de devoir sortir la rampe d'injecteurs, démonter les anti-parasites et dégager les fils de bougies de leur passage dans les manchons caoutchouc.

Vérifier que plus rien de tient à cette rampe d'injecteurs.

Lorsque toutes les jonctions moteur-cadre sont défaites, lever le cadre par l'arrière. Il faudra faire descendre au maillet les 1/2 cadres inférieurs.

Durant toute la levée, vérifier que toutes les jonctions cadre-moteur sont défaites



DSC 02739

Lorsqu'il y a assez d'espace entre le cadre et le moteur, avancer le cadre et le poser plus loin sur des cales.



DSC 02740

Le moteur est totalement accessible. Il ne reste plus qu'à ôter l'axe de la béquille centrale pour ôter les 1/2 cadres inférieurs.



DSC 02742