

BOITE DE VITESSES

(Dans l'encadré, arbre intermédiaire avec pignon fou de 5^e calé que d'un côté jusqu'au n° moteur 851 193)

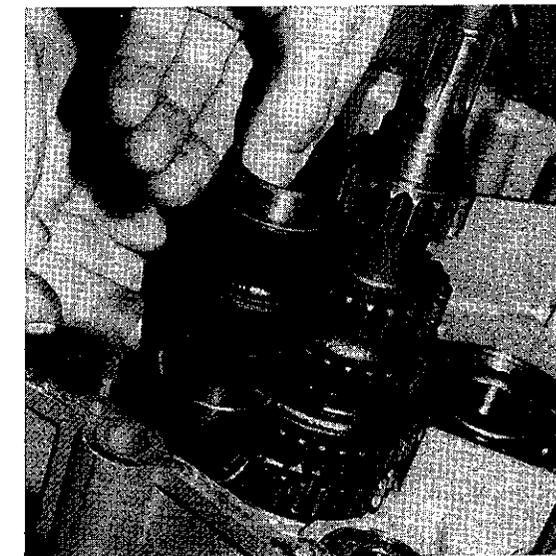
1. Levier du mécanisme de débrayage - 2. Rondelle de calage latéral de la pignonerie de l'arbre intermédiaire $\varnothing 21 \times 34$ mm disponible en épaisseur 0,2 - 0,3 - 0,5 et 1,5 mm - 3. Pignon 24 dents sur cannelures sur l'arbre intermédiaire pour le 2^e étage de démultiplication - 4. Joncs de calage - 5. Rondelles crénelées d'épaisseur 0,5 mm - 6. Pignon fou 22 dents du 5^e rapport (depuis le n° moteur 851 194) - 7. Pignon 26 dents du 3^e rapport baladeur pour le passage des 2^e et 5^e rapports - 8. Arbre intermédiaire (depuis le n° moteur 851 194) - 9. Pignon fou 30 dents du 2^e rapport - 10. Baladeur pour le passage des 1^{er} et 2^e rapport - 11. Bague du pignon fou du 1^{er} rapport - 12. Rondelle $22 \times 33,6 \times 1$ mm - 13. Pignon fou 34 dents du 1^{er} rapport - 14. Roulement aiguilles $25 \times 35 \times 18$ mm - 15. Rondelle $25,2 \times 32,5 \times 0,5$ mm - 29 et 30. Goupille élastique $\varnothing 2,8 \times 25$ mm et axe de pivotement du levier de débrayage - 31. Pignon 31 dents du 5^e rapport baladeur pour le passage des 3^e et 4^e rapports (prise directe) - 33. Pignon fou 27 dents du 3^e rapport - 35. Arbre primaire avec ses pignons 19 et 24 dents des 1^{er} et 2^e rapports - 36. Rondelle $30,5 \times 37 \times 0,5$ mm - 37. Rondelle entretoise $25,5 \times 36 \times 2,7$ mm - 38. Arbre secondaire (pignon à queue) avec pignon 30 dents du deuxième étage de démultiplication - 39. Entretoise $40 \times 45 \times 14$ mm - 40. Pignon de sortie 15 ou 16 dents - 41. Ecrin à créneau SKF KM 7 - 42. Joint à lèvres SD $22 \times 28 \times 4$ mm - 43. Tige de débrayage (longueur 113,5 mm) - 44. Rouleaux $\varnothing 5/16'' \times 5/16''$ - 45. Tige $\varnothing 8 \times 26,5$ mm - 46. Bille $5/16''$ - 47. Rouleaux $\varnothing 6 \times 6$ mm - 48. Anneau de calage $\varnothing 26,2$ mm - 49. Roulement aiguilles $22 \times 28 \times 20$ mm - 50. Rondelle frein SKF MB 7

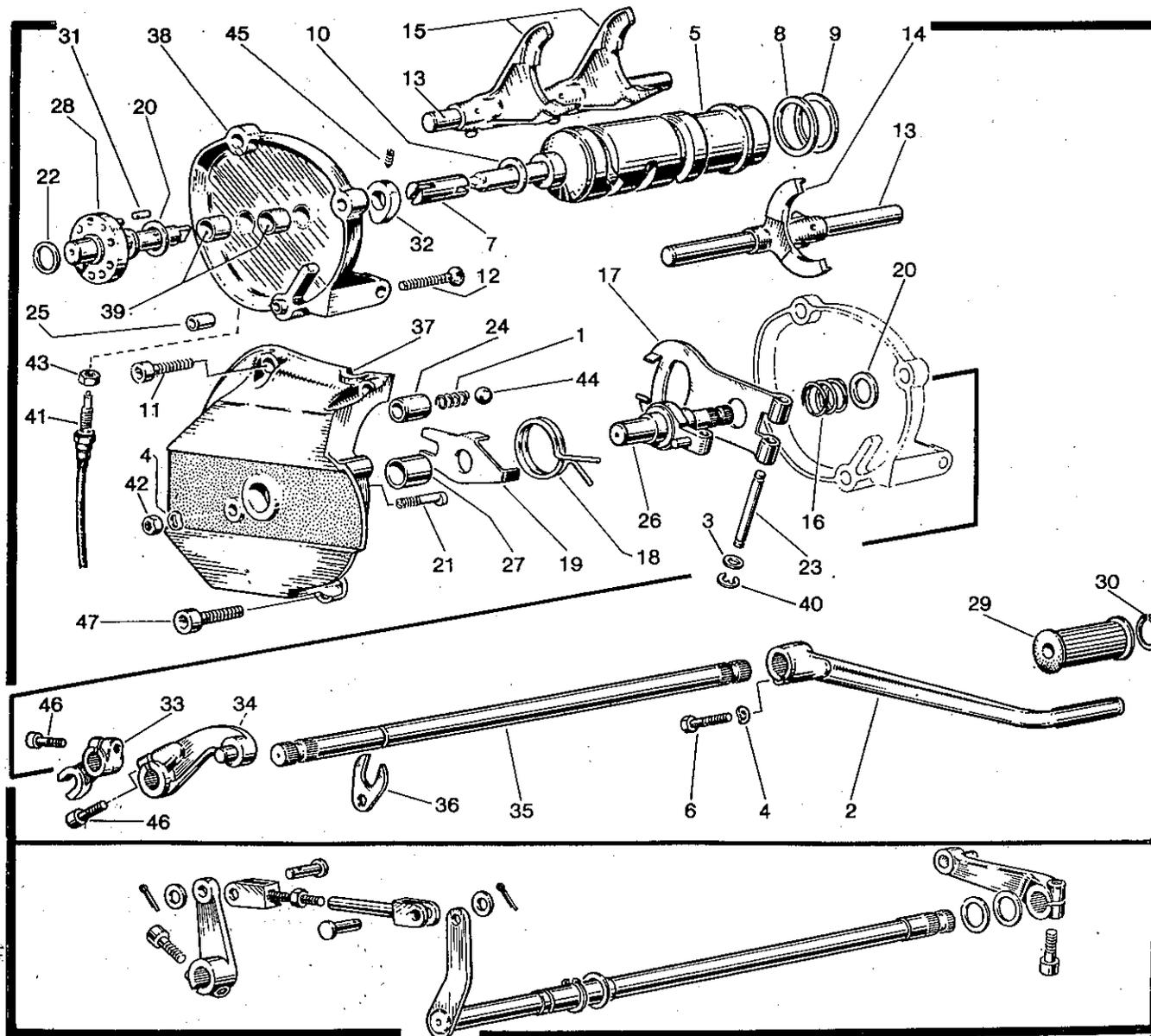
Dans l'encadré (jusqu'au n° moteur 851 193) : 015. Rondelles crénelées de calage de 0,5 mm - 025. Anneau de calage - 070. Pignon 26 dents du 3^e rapport (identique à celui des modèles suivants) - 080. Pignon fou 22 dents du 5^e rapport - 110. Arbre intermédiaire



Dépose de l'axe et des deux fourchettes des baladeurs de l'arbre intermédiaire (Photo RMT)

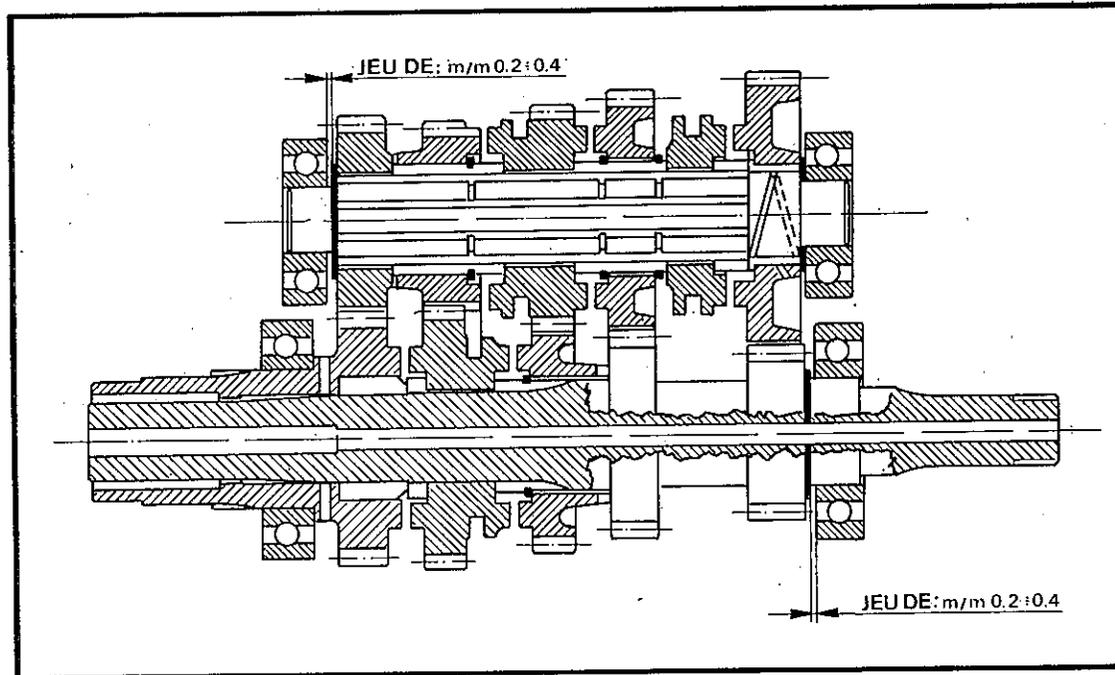
Dépose du tambour de sélection (Photo RMT)





MECANISME DE SELECTION DES VITESSES
 (En bas dans l'encadré, commande reculée propre aux modèles « Desmo » 750 SS et 900 SS)

1. Ressort de verrouillage - 2. Sélecteur - 3. Rondelles 7,4 × 13 × 0,5 mm - 4. Rondelles évasées 6,4 × 11,05 mm - 5. Tambour de sélection - 6. Vis, Ø 6 × 25 mm - 7. Pièce d'accouplement - 8. Rondelle 36,5 × 42 × 0,5 mm - 9. Rondelle 36,5 × 42 × 0,2 mm - 10. Rondelle 12,5 × 20 × 0,2 mm ou 0,8 mm - 11. Vis six pans creux Ø 6 × 25 mm - 12. Vis tête fraisée Ø 6 × 30 mm - 13. Axe des fourchettes - 14. Fourchette du baladeur de l'arbre primaire - 15. Fourchettes des baladeurs de l'arbre intermédiaire - 16 et 17. Ressort et balancier - 18. Ressort en épingle de rappel - 19. Plaque - 20. Rondelles 12,5 × 20 × 0,5 mm - 21. Excentrique du réglage de positionnement du balancier - 22. Rondelle 15,5 × 20 × 0,5 mm - 23. Axe du balancier escamotable - 24. Bague 8,9 × 13 × 14 de logement de la bille de verrouillage - 25. Douilles de positionnement 7 × 10 × 13 mm - 26. Axe de commande - 27. Bague 15 × 17 × 18 mm - 28. Barillet - 29. Caoutchouc - 30. Circlip extérieure Ø 12 mm - 31. Axes du barillet Ø 5 × 9,8 mm - 32. Came du contacteur de point mort - 33 à 37. Pièces propres aux 860 GT et GTS à savoir fourchette de commande, levier à ergot, axe de sélection et plaquette de maintien - 37. Carter du mécanisme de commande - 38. Couvercle du mécanisme de commande - 39. Bagues 12 × 15 × 11 mm - 40. Rondelles clips - 41. Contacteur de point mort - 42. Contre-écrou Ø 6 mm - 43. Contre-écrou Ø 8 × 5 mm au pas de 100 - 44. Bille de verrouillage 11/32" (Ø 8,731 mm) - 45. Vis pointeau Ø 4 × 8 mm - 46. Vis six pans creux Ø 6 × 20 mm - 47. Vis six pans creux Ø 8 × 25 mm



Coupe frontale de la boîte de vitesses et jeux latéraux.
à respecter au remontage

En fonction des anomalies rencontrées, il est peut être nécessaire de modifier le positionnement des arbres ou même du tambour de sélection. Pour cela, remplacer ou ajouter des rondelles d'épaisseur disponibles en pièces détachées.

Contrôle du jeu latéral

Après avoir parfaitement positionné les arbres et tambour avec les fourchettes de sélection dans le demi-carter droit, mesurer leur jeu latéral avant de refermer le carter-moteur.

Pour cela, procéder de la même manière que pour l'embellage à l'aide de jauge de profondeur (voir plus haut) en tenant compte de l'épaisseur du joint du carter-moteur qui doit être neuf. Le jeu latéral aux arbres primaires et intermédiaires ainsi qu'au tambour de sélection doit être de 0,2 à 0,4 mm (voir le dessin).

Au besoin, remplacer les rondelles de calage disponibles en pièces détachées dans des épaisseurs différentes.

CARBURATION

La vue éclatée de ces carburateurs permet d'effectuer un démontage et un remontage qui ne posent pas de problèmes particuliers.

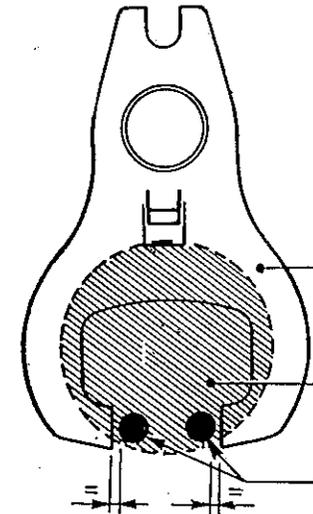
Les réglages de carburation sont décrits dans le chapitre « Entretien Courant ». Néanmoins, lors d'un démontage des carburateurs ou en cas d'impossibilité de réglage, il est bon de contrôler le niveau de cuve qui assure une bonne alimentation de tous les circuits.

NIVEAU DE CUVE

Le contrôle du niveau de cuve des carburateurs Dell'Orto se fait en mesurant la hauteur des flotteurs en position fermeture du pointeau par rapport au plan de joint du corps du carburateur.

Déposer la cuve après avoir dévissé le bouchon inférieur, tenir le carburateur passage des gaz vertical de manière à appliquer la languette du flotteur sur le pointeau qui doit être fermé.

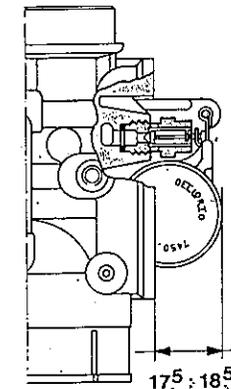
Position du balancier (1) du mécanisme de sélection par rapport au barillet (2). Les deux extrémités de ce balancier doivent être à égale distance des axes (3) du barillet quelle que soit la vitesse enclenchée

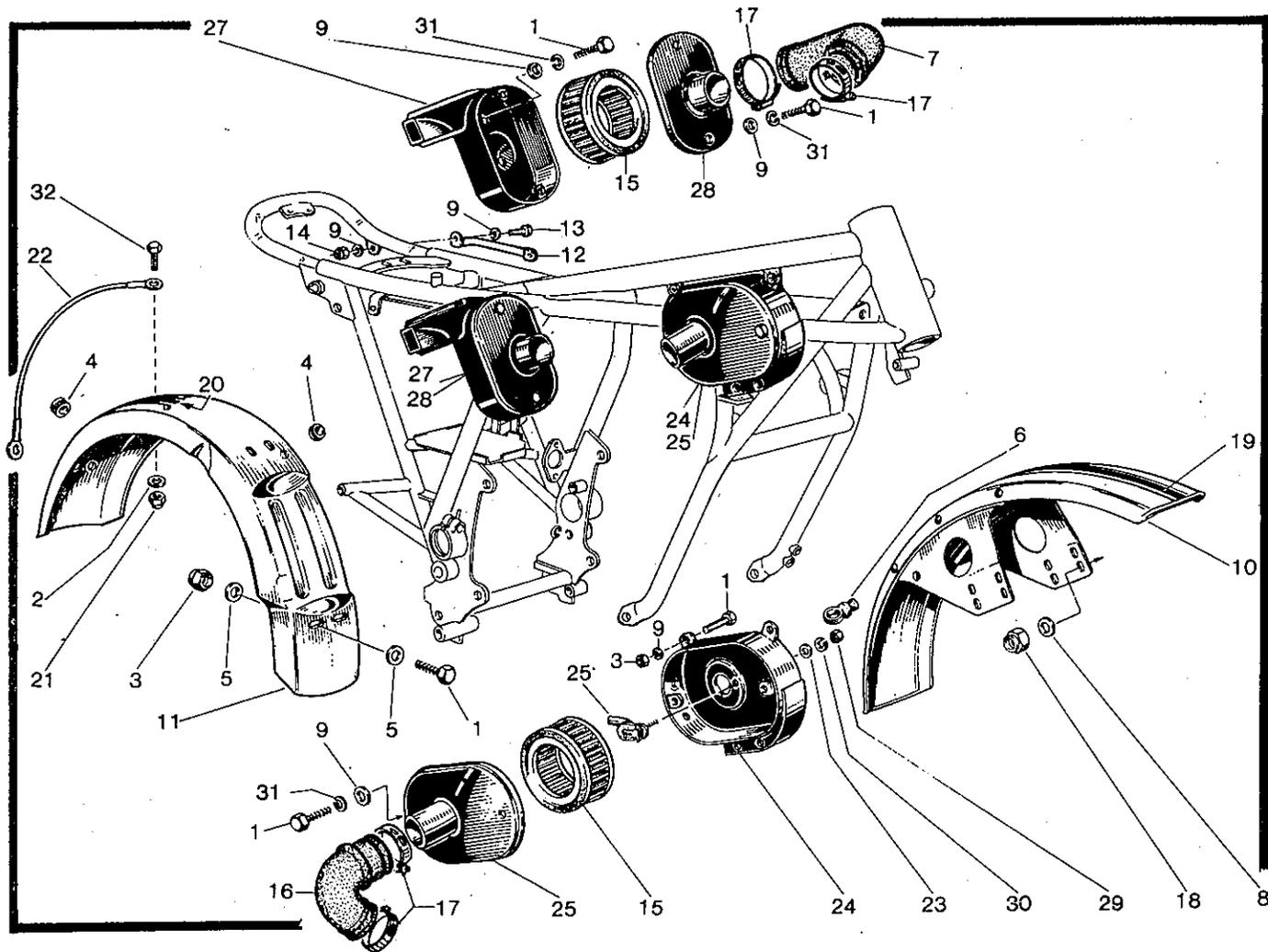


Dans cette position, la distance entre le flotteur et le plan de joint du carburateur doit être de $18 \pm 0,5$ mm contrôlable avec un régleur.

Au besoin, tordre légèrement la languette pour ajuster la hauteur du flotteur.

Contrôle de la hauteur des flotteurs, passages des carburateurs verticaux.

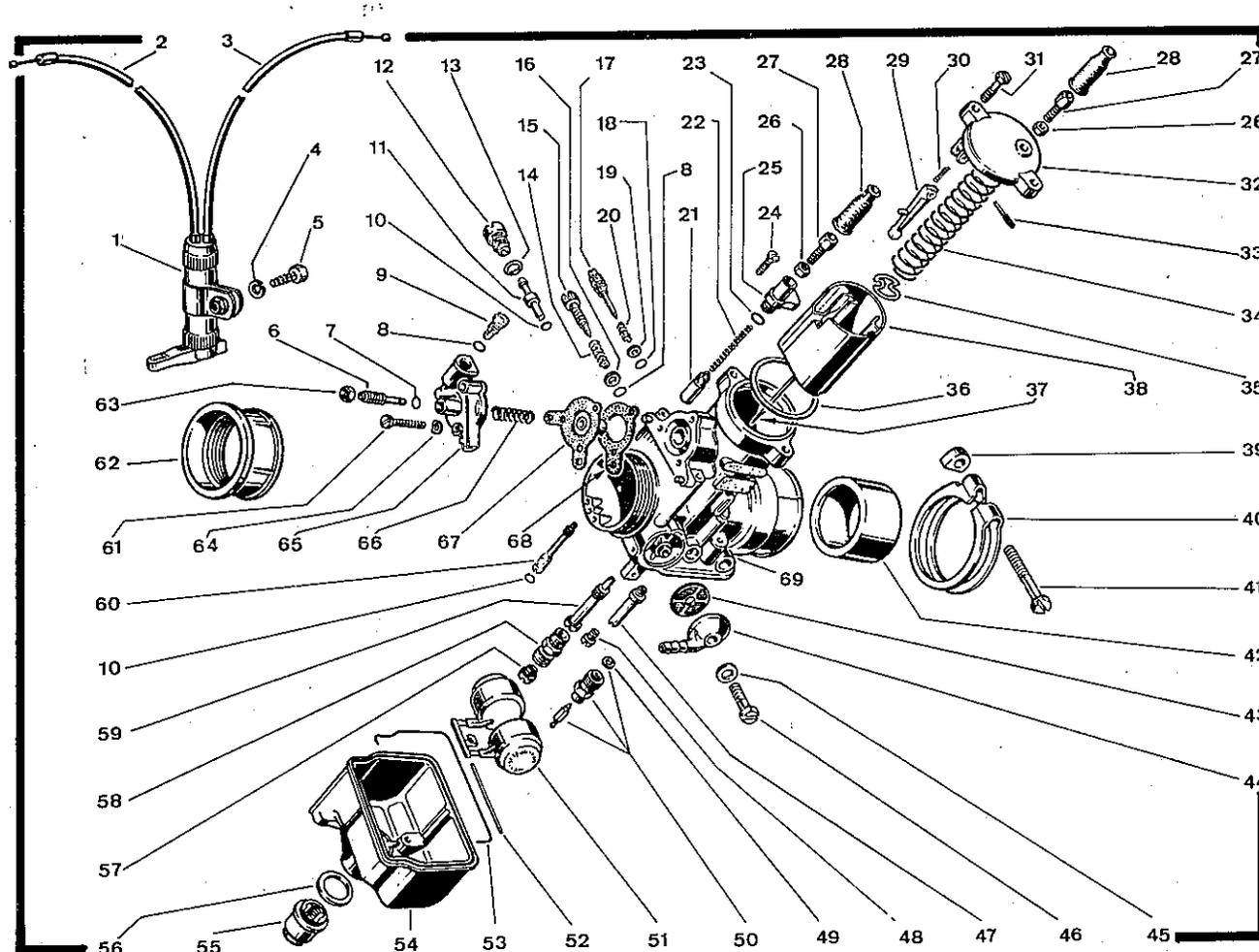




FILTRES A AIR ET GARDE-BOUE DES MODELES
860 GT ET GTS

CARBURATEUR DELL'ORTO TYPE PHF 32 AD/AS

1. Commande de starter - 2. Câble de longueur 510/583 mm - 3. Câble de longueur 240/314 mm - 4. Rondelle frein \varnothing 5,3 mm - 5. Vis \varnothing 5 x 12 mm - 6. Vis de réglage du débit de la pompe de reprise - 7. Joint torique - 8. et 9. Joint torique et clapet - 10. et 11. Joint torique et gicleur de la pompe de reprise - 12. et 13. Porte-gicleur de la pompe et joint - 14. et 15. Ressort et vis de butée du boisseau - 17. Rondelle frein - 17. et 18. Vis de richesses de ralenti et joint torique - 19. Rondelle frein - 20. Ressort de la vis de richesse de ralenti - 21. et 22. Boisseau de starter et ressort - 23. à 25. Joint torique, vis et chapeau de starter - 26. et 27. Contre-écrous et tendeurs pour le réglage du jeu aux câbles - 28. Capuchons des tendeurs - 29. et 30. Levier de commande de la pompe de reprise et ressort - 31 et 32. Vis et chapeau du carburateur - 33. Axe du levier de la pompe - 34. Ressort du boisseau - 35. Clip d'ancrage de l'aiguille - 36. Joint torique du chapeau du carburateur - 37. Aiguille - 38. Boisseau - 39 à 41. Collier de serrage - 42. Bague d'isolation - 43. Tamis - 44. à 46. prise d'alimentation d'essence, rondelle joint et vis - 47. Clapet anti-retour du circuit de pompe de reprise - 48. Gicleur de ralenti - 49. et 50. Rondelle joint et pointeau - 51. et 52. Flotteurs et axe - 53 et 54. Joint et cuve - 55. et 56. Bouchon de vidange de la cuve et joint - 57. Gicleur principal - 58. Porte-gicleur principal - 59. Puits et gicleur d'aiguille - 60. Gicleur de starter - 61. Vis de fixation de la pompe de reprise - 62. Cornet d'admission - 63. Contre-écrou de la vis de réglage de débit de la pompe - 64. Rondelles freins - 65. Corps de pompe de reprise - 66. et 67. Ressort et membrane de la pompe - 68. Joint - 69. Carburateur droit PHF 32 AD et gauche PHF 32 AS



ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

ALLUMAGE ELECTRONIQUE

En cas d'anomalie dans le circuit d'allumage, effectuer les contrôles suivants en respectant l'ordre donné.

Nota. — Sont appelés « Transducteurs », dans le texte suivant, les deux blocs électroniques renfermant chacun des éléments électroniques (diodes et thyristor), un condensateur de charge et une bobine H.T.

CONTROLE ET DEPANNAGE SANS L'APPAREIL

N'ayant aucun instrument à disposition, la méthode consiste à effectuer un contrôle visuel très soigné de tous les câbles et connexions. Attention au fil coupé, écrasé, à l'isolant craquelé, à la masse des transducteurs, au clips « Faston » oxydé ou mal assujéti sur l'âme du fil; à l'humidité environnant le (ou les) transducteur (s).

Humidité dans l'interrupteur à clé, dans l'interrupteur d'urgence sur (ou dans) le dispositif d'arrêt.

DUCATI

Voici quelques moyens de détection indiqués clairement dans le tableau ci-après.

TABLEAU SYNOPTIQUE DES PANNES ET REMEDES

Symptômes	Test à effectuer	Résultat après test	Nature supposée de la panne	Remède
1. Pas d'étincelle ou étincelle faible sur un seul transducteur.	Vérifier câble H.T., fils d'alimentation, connexions, masse, humidité possible au niveau du transducteur incriminé.	Sans résultat		Effectuer l'essai n° 2
2. Idem	Débrancher le fil vert reliant le transducteur au dispositif d'arrêt au niveau du faston double sur le transducteur.	Sans résultat	Transducteur défectueux. Stator du générateur défectueux	Remplacer d'abord le transducteur. Si pas d'amélioration, remplacer le stator du générateur.
3. Idem	Idem	L'étincelle redevient normale.	Le fil reliant le transducteur au dispositif d'arrêt dans le phare est à la masse.	Remplacer le fil incriminé.
4. Pas d'étincelle ou étincelle très faible sur les deux transducteurs.	Débrancher les deux fils vert au niveau du dispositif d'arrêt dans le phare.	L'étincelle redevient normale.		Effectuer l'essai n° 5
5. Idem	Rebrancher les deux fils vert. Débrancher les fils bleu-violet allant aux interrupteurs de masse.	L'étincelle est toujours normale	Un des deux interrupteurs d'arrêt est défectueux.	Effectuer des essais pour localiser. Remplacer l'interrupteur incriminé.
6. Idem	Idem	L'étincelle disparaît à nouveau	Le dispositif d'arrêt est défectueux.	Remplacer le dispositif d'arrêt.
7. Idem	Les essais 4 et 5 ont été effectués.	Sans résultat	Les deux transducteurs sont défectueux. Le rotor du générateur est démagnétisé. Le stator est défectueux.	Procéder par ordre de complications. Essayer d'abord 2 transducteurs neufs installés provisoirement. Si pas d'amélioration essayer 1 rotor neuf. Si pas d'amélioration remplacer le stator.

N.B. : Dans tous les cas où vous vous trouvez en présence d'un dispositif d'arrêt à diodes (ancien modèle) n'hésitez pas, même s'il n'est pas défectueux à le remplacer par le nouveau relais réf. 0960.38.223.

CONTROLE AVEC APPAREILLAGE MINIMUM

- A savoir :
- Un ohmmètre pour mesurer les résistances ;
 - Une lampe stroboscopique pour effectuer les contrôles dynamiques.

1. Contrôle du dispositif d'arrêt

a) Système à diodes

Les deux diodes de ce dispositif peuvent être court-circuitées ; dans ce cas, les deux fils vert se trouvent directement reliés entre eux : les transducteurs alimentés en parallèle produisent une étincelle simultanée dont la tension est diminuée sensiblement de moitié. Effectuer les tests A, B, C, D (voir la figure).

- Test A : l'ohmmètre doit indiquer Isolation.
 Test B : l'ohmmètre doit indiquer Isolation.
 Test C : l'ohmmètre doit indiquer Continuité.
 Test D : l'ohmmètre doit indiquer continuité.
 Test E : l'ohmmètre doit indiquer une valeur de résistance de 150 ohms environ.

Afin d'éviter le passage brutal du courant vers la masse au moment de la manœuvre des interrupteurs

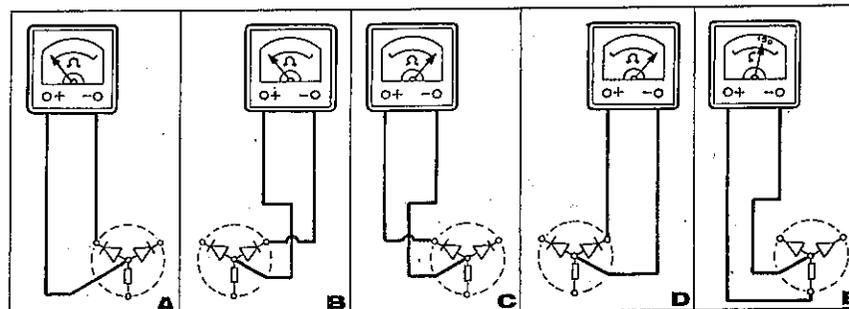
d'arrêt moteur — ce qui pourrait entraîner la détérioration des transducteurs — une résistance est interposée entre la sortie des diodes et la borne à laquelle sont connectés les fils violet et bleu menant aux interrupteurs.

S'assurer de l'efficacité de cette résistance en effectuant à l'aide de l'ohmmètre le test illustré à la figure ci-jointe.

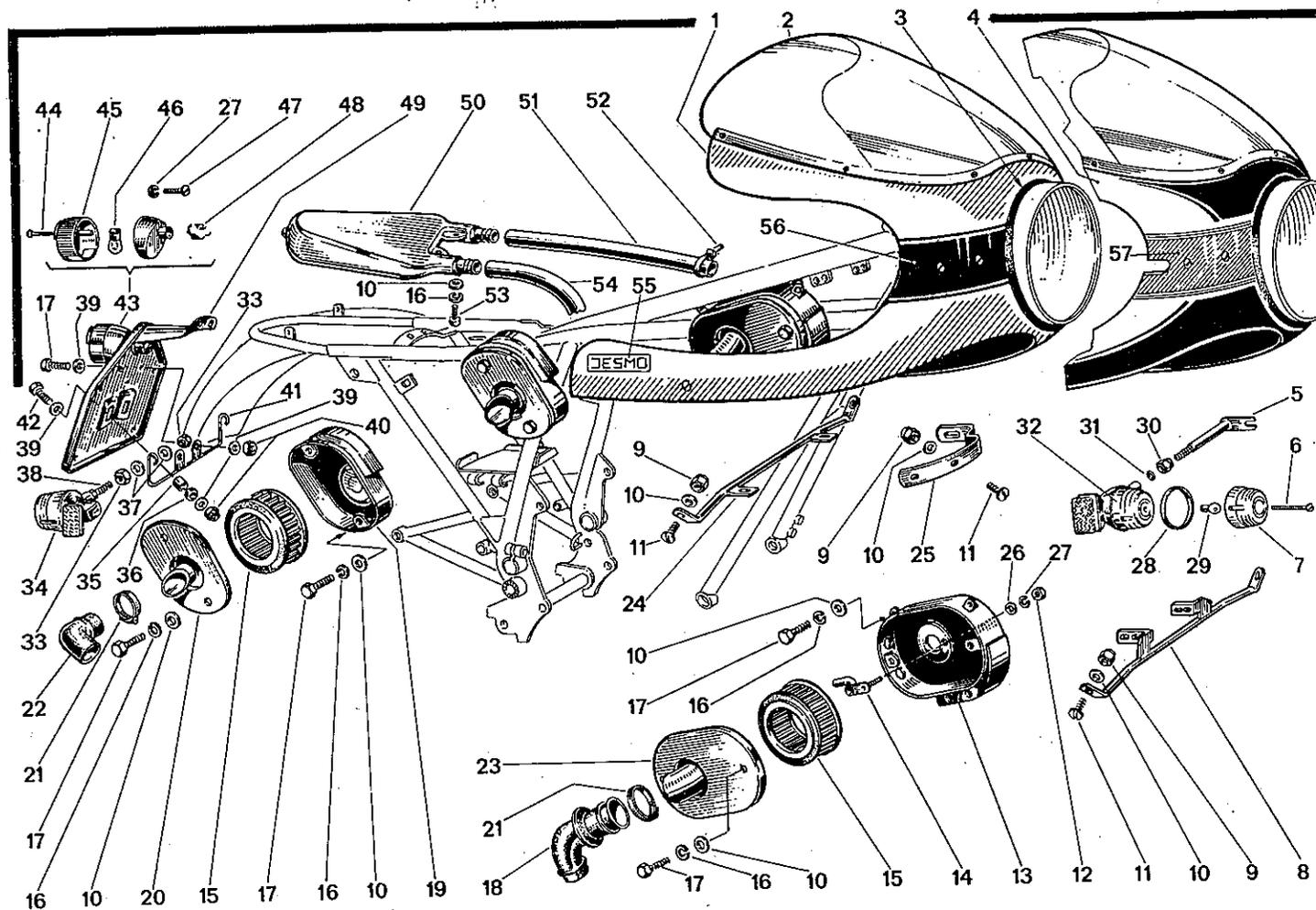
b) Système électro-mécanique à contact

Sorte de relais dont le fonctionnement est inversé par rapport à un relais standard. Le relais est sous tension, dès que la clé de l'interrupteur est positionnée sur « marche ». Un solénoïde sépare les contacts en relation avec les fils vert des transducteurs, d'une part,

Contrôle à l'ohmmètre du 1^{er} modèle de dispositif d'arrêt moteur à diodes (voir le texte)



FILTRES A AIR, CARÉ-
NAGE TÊTE DE FOURCHE,
RENIFLARD, PLAQUE AR-
RIÈRE ET CLIGNOTANTS
DES MODÈLES 750 SS et
900 SS



et la masse d'autre part. Le circuit vers la masse est ouvert; le moteur peut être mis en route.

Clé en position « Arrêt » : l'excitation cesse dans le solénoïde. Un ressort rappelle les contacts en position jointive; le circuit vers la masse est fermé; le moteur ne peut être mis en route.

La borne portant les fils violet et bleu des interrupteurs d'arrêt est en relation avec l'alimentation du relais par l'intermédiaire d'une résistance. Cet aménagement permet de conserver le bénéfice de l'interrupteur d'urgence.

Le contrôle s'effectue dans des conditions identiques au dispositif à diodes, si ce n'est, qu'en fonction de

l'essai, on doit prendre soin de manœuvrer l'interrupteur à clé sur la position choisie. Mais on peut pratiquement toujours se passer d'appareil, le boîtier transparent du relais permettant d'en vérifier aisément le fonctionnement par le moyen visuel.

2. Contrôle des transducteurs

Régler l'ohmmètre sur la position résistance maximale.

a) **Contrôle 1** : Etablir le contact avec les sondes entre le terminal vert et le fil de masse (marron). Au moment du contact, vous devez constater une brève et courte déviation de l'aiguille avec retour à zéro. S'il

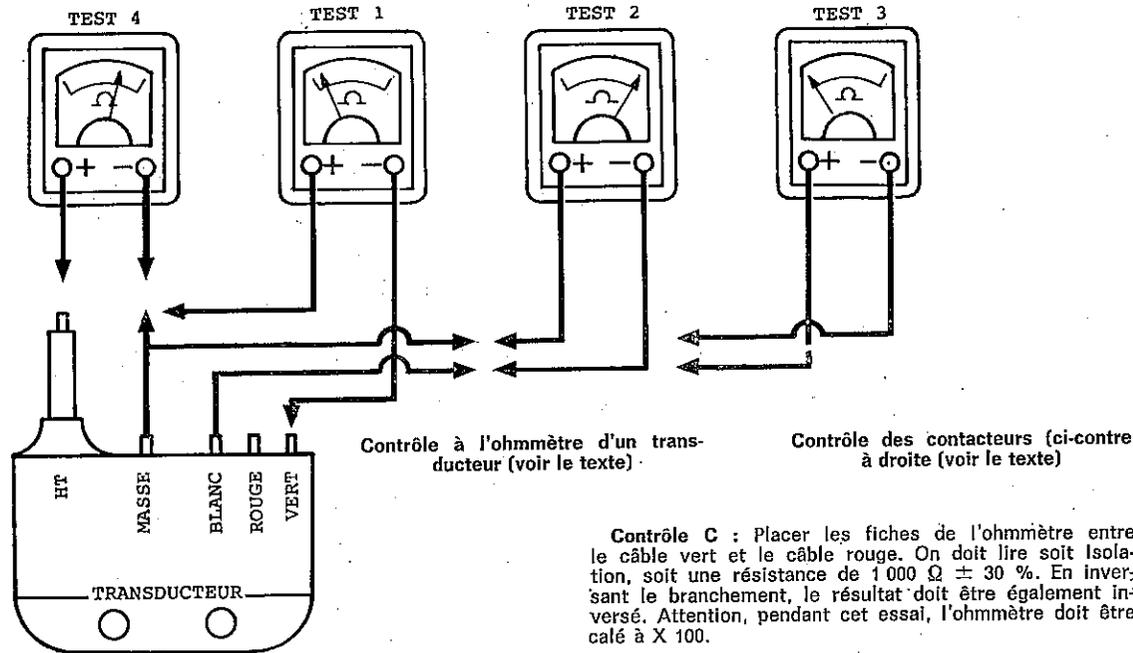
il y a déviation ou s'il y a continuité permanente, le transducteur est défectueux.

b) **Contrôle 2** : Brancher maintenant les sondes de l'ohmmètre entre le terminal blanc et le fil marron. L'appareil peut indiquer soit continuité, soit isolation.

c) **Contrôle 3** : Inverser les sondes; le résultat doit être inversé par rapport au précédent contrôle 2. Si dans les deux cas, l'appareil indique toujours continuité ou isolation, le transducteur est défectueux.

d) **Contrôle 4** : Brancher enfin les sondes entre le fil H.T. et le fil marron. On doit lire une résistance d'environ $6\,500\ \Omega \pm 10\%$ (sans antiparasite).

DUCATI



S'il y a continuité totale ou isolation ou une valeur de résistance très éloignée de la tolérance indiquée, la bobine H.T. du transducteur est défectueuse. Il y a lieu comme dans les cas précédents de remplacer le transducteur.

Nota. — Il existe un appareil spécialement étudié pour contrôler le fonctionnement des transducteurs et que l'usine peut fournir sur demande (consulter l'importateur Ducati).

3. Contrôle des interrupteurs

Débrancher les fils violet et bleu du dispositif d'arrêt. Placer les fiches d'un ohmmètre entre leur extrémité et la masse. L'interrupteur en position « marche », l'instrument doit indiquer Isolation.

Si l'instrument indique continuité, détacher le fil bleu au niveau de l'interrupteur à clé. Répéter l'essai pour localiser le défaut de l'un ou l'autre des interrupteurs.

4. Contrôle du stator du volant électronique

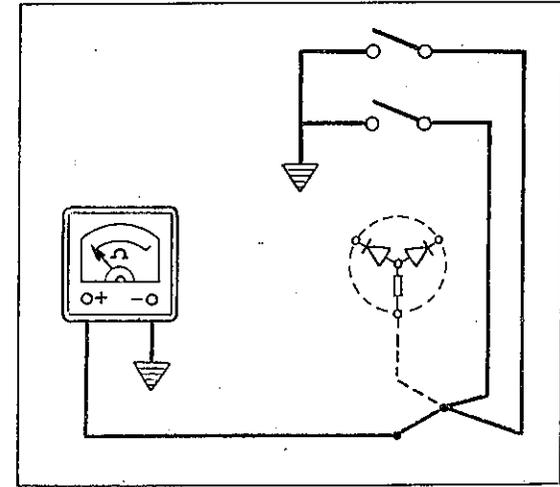
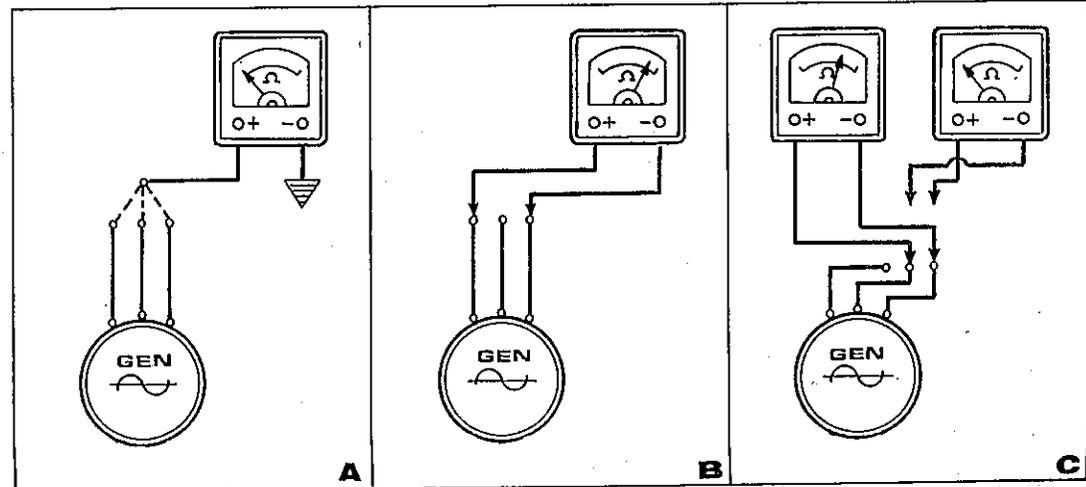
Détacher des transducteurs, les fils provenant du générateur.

Contrôle A : Relier une fiche de l'ohmmètre à la masse et avec l'autre fiche, toucher tantôt l'un ou l'autre des trois fils de chaque câble. L'appareil doit toujours indiquer Isolation totale.

Contrôle B : Placer les fiches de l'ohmmètre entre les conducteurs vert et blanc. On doit lire une résistance de $285 \Omega \pm 10 \%$.

Contrôle C : Placer les fiches de l'ohmmètre entre le câble vert et le câble rouge. On doit lire soit Isolation, soit une résistance de $1000 \Omega \pm 30 \%$. En inversant le branchement, le résultat doit être également inversé. Attention, pendant cet essai, l'ohmmètre doit être calé à X 100.

Contrôle à l'ohmmètre du rotor du volant d'allumage électronique (voir le texte)



Important. — Si les contrôles à l'ohmmètre n'ont pas révélé de défectuosité, mais que les déductions fassent s'orienter les doutes vers le stator, ne pas hésiter à remplacer ce dernier.

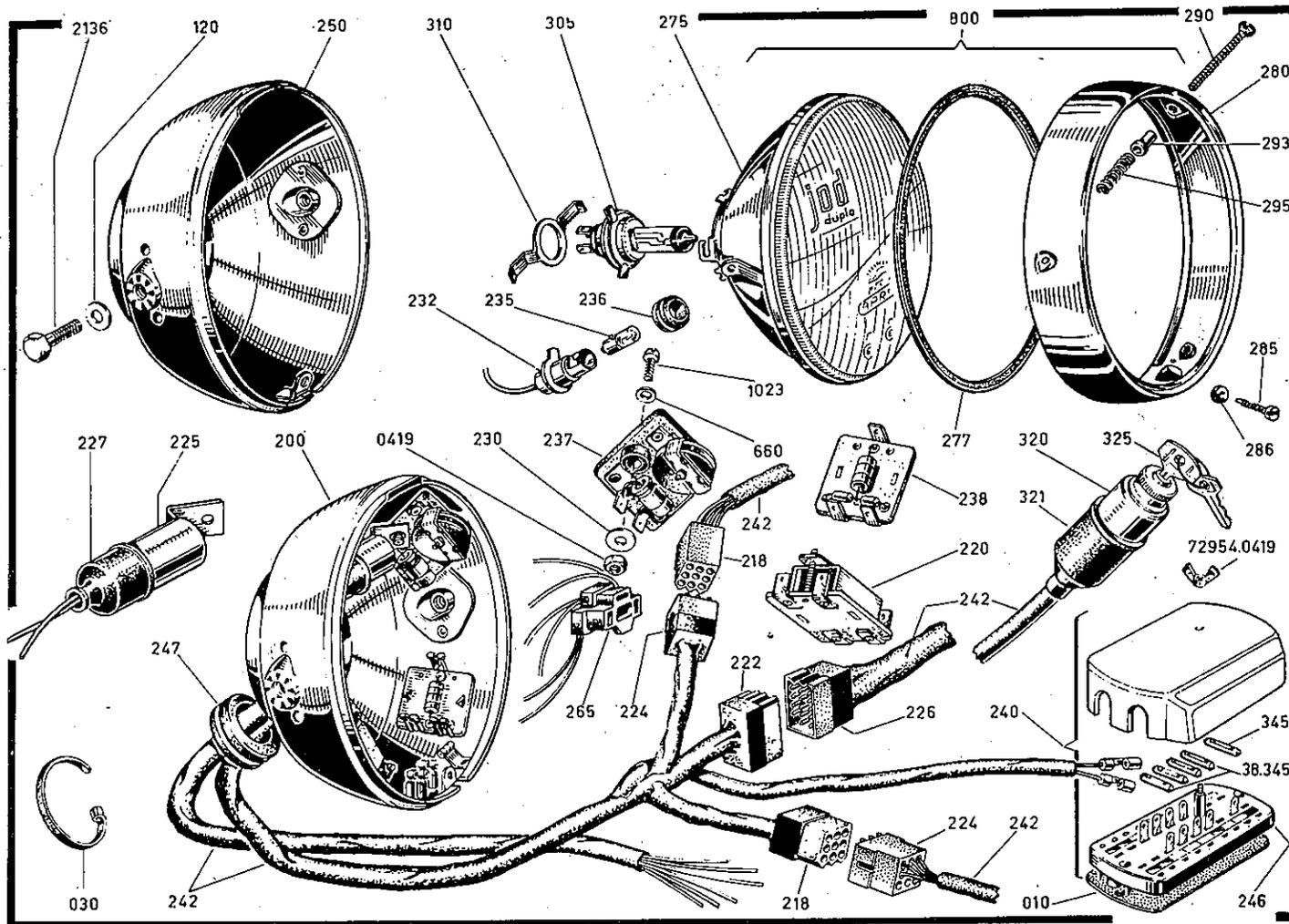
5. Contrôle à la lampe stroboscopique

La lampe stroboscopique permet de déceler les irrégularités d'allumage; moteur en marche.

En l'utilisant conjointement à l'index réf. 88713.0116 (ou le disque n° 88 713.0121 pour les modèles avec démarreur électrique) il est en outre possible de contrôler le point d'avance à l'allumage, ainsi que le bon

FAISCEAU ET EQUIPEMENT ELECTRIQUE APRILIA 1^{er} MODELE DE LA 860 GT JUSQU'EN MAI 1975 (n° de série 851.683)

120. Rondelles 8,4 × 18 × 1,5 mm - 200. Cuvelage de phare complet - 218. Prises femelle Aprilia petit modèle - 220. Relais - 222. Prise femelle grand modèle - 224. Prises mâle Aprilia petit modèle - 225. Centrale de clignotants - 226. Prise mâle grand modèle - 227. Capuchon - 230. Rondelle 4,5 × 13,5 × 0,8 mm - 232. Porte veilleuse - 235. Veilleuse - 237. Relais de l'avertisseur sonore deux tours - 238. Dispositif d'arrêt moteur à diodes - 240. Boîtier à fusibles - 242 Câblage électrique - 246. Porte-fusibles - 250. Cuvelage nu - 265. Portelampe code/phare - 275. Optique - 280. Portière de phare - 305. Lampe H4 12 V 55/60 W - 310. Agrafe de maintien - 320. Contacteur à clé - 345. Fusible général 25 A (38 345 : fusibles 8 A) - 660. Rondelle Ø 4,2 × 9 × 0,5 mm - 800. Phare complet



fonctionnement du système automatique, ceci, indépendamment sur chaque cylindre (voir le paragraphe correspondant du chapitre « Entretien Courant »).

CONTROLE AU BANC D'ESSAI

L'ensemble (ou les éléments) du système peut être contrôlé sur un banc d'essai spécialement aménagé. L'avantage réside dans le fait que chaque composant se trouve facilement accessible.

Les connexions, les câbles, etc., sont plus faciles à vérifier. De plus, un variateur de vitesses permet de se rendre compte du rendement à tous les régimes.

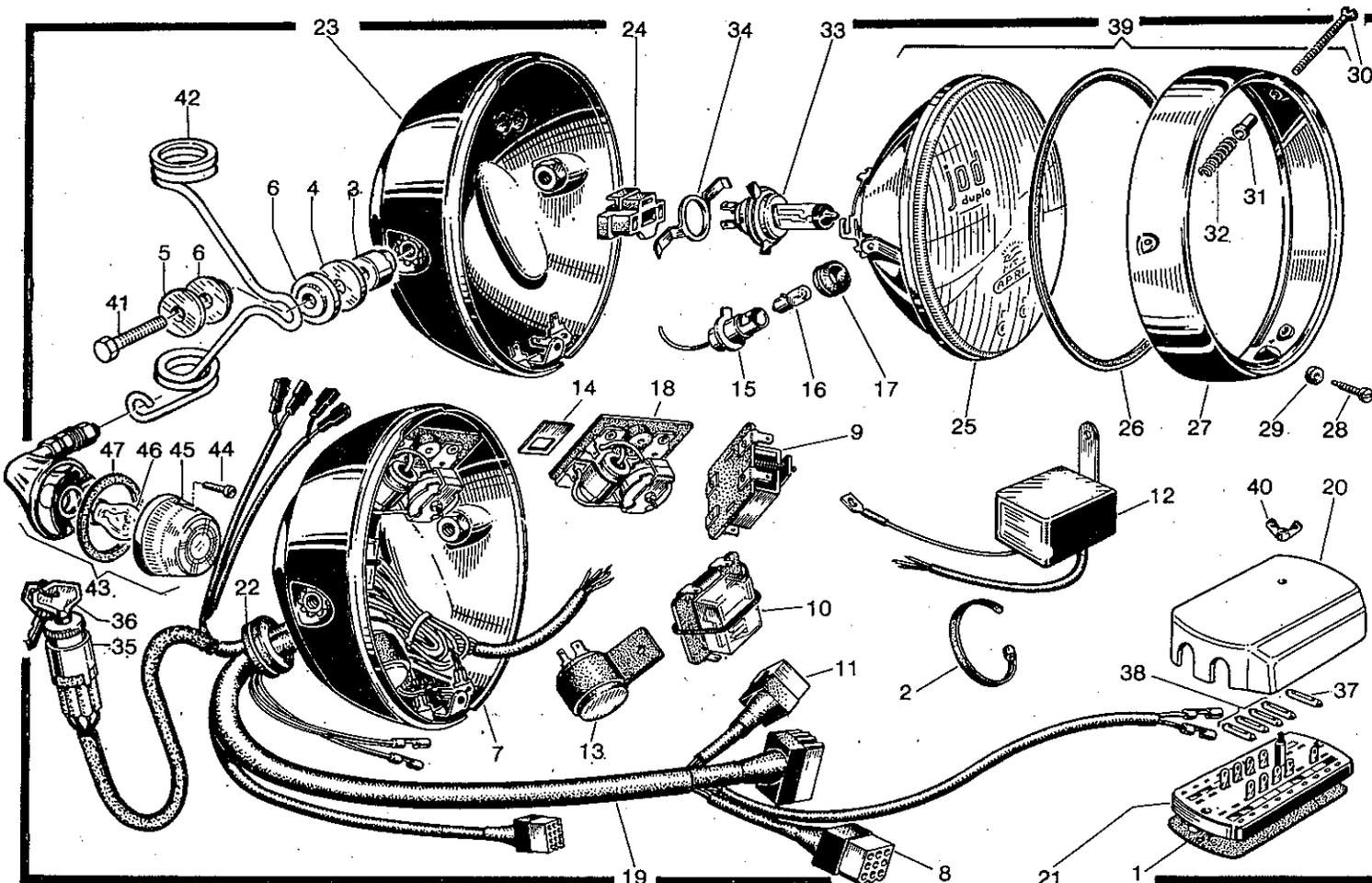
Pour qu'il soit réellement efficace, ce banc doit offrir les possibilités suivantes :

- Changement de régime de 0 à 8 000 trmn ;
- Indicateur de régime ;
- Eclateur à trois pointes pour vérifier l'efficacité de l'étincelle d'allumage.
- Lampe stroboscopique ;
- Voltmètre pour mesurer la H.T. à vide ;

— Oscilloscope, avec sonde H.T. permettant également de vérifier la valeur et la régularité des formes d'ondes de basses tensions (conducteurs vert, rouge, blanc) et de la H.T.

Le coût élevé de cette installation fait qu'elle n'est pas accessible à tous les niveaux du réparateur et nous la voyons plus précisément dans un atelier spécialisé en électricité-moto.

Il ne faut pas pour autant déduire qu'elle est indispensable et de très bons résultats peuvent être obtenus avec un équipement courant, à condition d'opérer avec un minimum de méthode.



FAISCEAU ET EQUIPEMENT ELECTRIQUE APRILIA 2^e MODELE DES 860 GT ET GTS

CIRCUIT DE CHARGE

ALTERNATEUR

Comme nous l'avons vu précédemment, deux alternateurs se sont succédés, l'un de 150 W jusqu'au n° moteur 851 683 et l'autre de 200 W depuis le n° 851 684.

Contrôle dynamique

Lorsqu'un défaut de charge se manifeste, le premier contrôle à effectuer est celui du courant de charge.

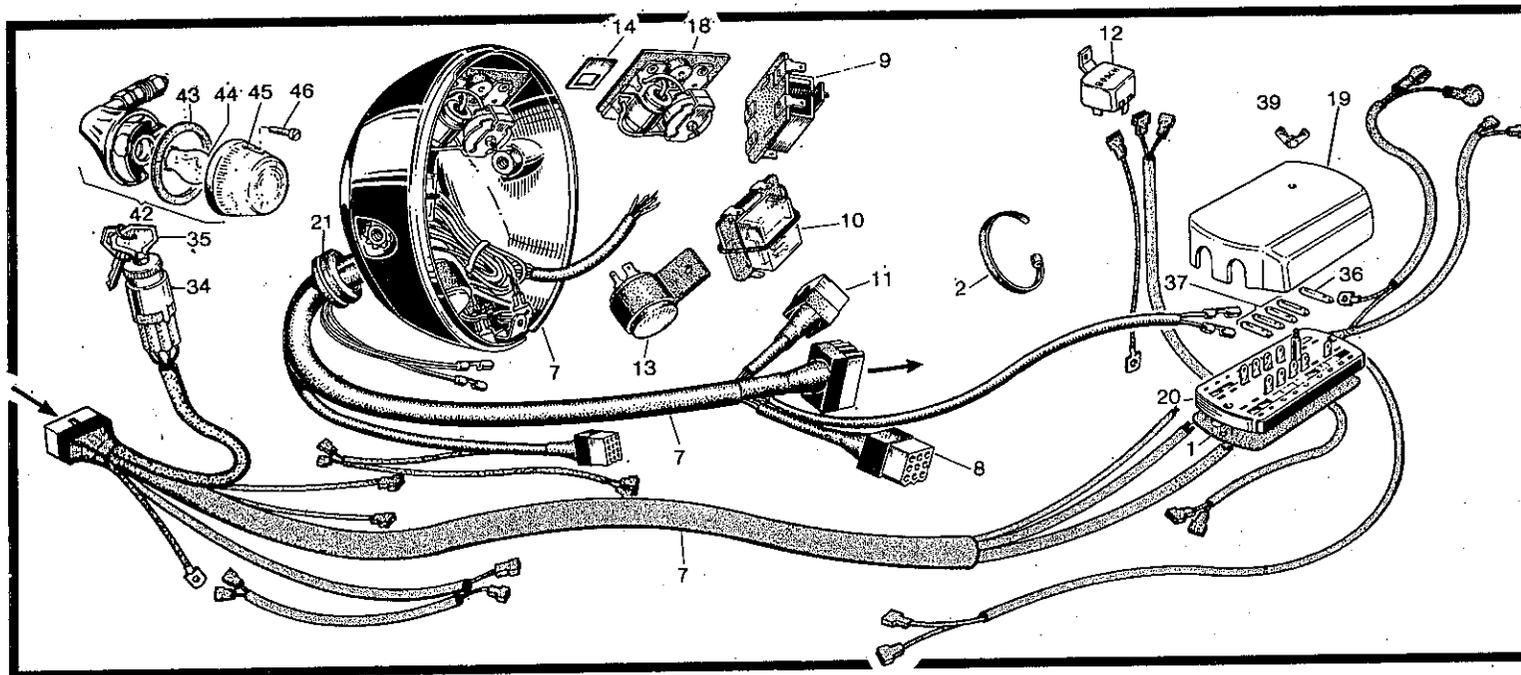
Ce contrôle s'effectue moteur en marche après avoir branché un ampèremètre en série à l'une des bornes de la batterie.

- 3. Entretoises 8,5 × 22 × 16 mm - 4. Rondelles intérieures 8,5 × 32 × 1,5 mm - 5. Rondelles extérieures 8,5 × 32 × 3 mm - 6. Bagues en nylon - 7. Cuvelage complet - 8. Prise femelle - 9. Relais - 10. Dispositif d'arrêt moteur électromécanique 2^e modèle - 11. Prise mâle - 12. Relais du démarreur électrique - 13. Cellule de clignotants - 15 et 16. Porte-lampe et veilleuse - 18. Relais d'avertisseur sonore deux tons - 20. Couvercle du boîtier à fusibles - 21. Porte-fusibles - 23. Cuvelage de phare nu - 24. Porte-lampe code/phare - 25. Optique - 27. Portière de phare - 33. Lampe H4, 12 V, 55/60 W - 34. Etrier de maintien - 35. Contacteur à clé - 37. Fusible général 25 A - 38. Fusible 8 A - 39. Phare - 41. Vis Ø 8 × 45 mm - 43. Clignotants Aprilia

Suivant le modèle d'alternateur le début de charge doit se faire aux régimes moteur suivant s:

	Alternateur de 150 W	Alternateur de 200 W
Position jour (sans éclairage)	1 200 tr/mn	1 000 tr/mn
Position nuit (avec phare)	2 600 tr/mn	2 200 tr/mn

Nota. — Il est impératif que la batterie soit convenablement chargée pour contrôler le courant de charge. Au besoin, vérifier la tension de la batterie en branchant un voltmètre en parallèle.



**FAISCEAU ET EQUIPEMENT ELECTRIQUE
APRILIA 3^e MODELE DES 860 GT ET GTS**
(Légende similaire au 2^e modèle Aprilia
dont il est une variante)

Après avoir vérifié le début de charge comme précédemment décrit, augmenter progressivement le régime moteur et contrôler l'intensité de charge qui doit se situer entre 2 et 4 A (position jour) avec une batterie convenablement chargée. Si la tension dépasse 14 V, la charge doit s'arrêter.

En cas de défaut de charge, il y a lieu de contrôler l'état des bobinages de l'alternateur comme décrit ci-après.

Contrôle statique

Si le courant de charge est insuffisant (pour le contrôle, voir le paragraphe suivant), il y a lieu de vérifier l'état des enroulements de l'alternateur avec un ohmmètre (ou une lampe témoin).

Moteur arrêté, débrancher les fils venant de l'alternateur au niveau du redresseur-régulateur de courant. Ce redresseur-régulateur est accessible après dépose du cache latéral droit découvrant aussi la batterie.

Sur le premier type d'alternateur (150 W), il y a trois fils : deux jaunes et un rouge. Avant de les débrancher, repérer leur position pour éviter toute inversion à leur remontage. Sur le deuxième type d'al-

ternateur (200 W), il y a deux fils jaunes et, dans ce cas, il n'y a pas lieu de les repérer car ils peuvent être branchés indifféremment dans un sens ou dans l'autre.

En touchant successivement les fils avec les deux sondes d'un ohmmètre (ou d'une lampe témoin), il ne doit pas y avoir de résistance ou, tout au plus, très légère. Une résistance importante dénote une coupure ou une détérioration des bobinages et il faut remplacer le stator.

En touchant successivement l'un des fils de l'alternateur avec une sonde de l'ohmmètre et en mettant l'autre sonde à la masse, la résistance doit être infinie (pas de passage de courant). S'il y a passage du

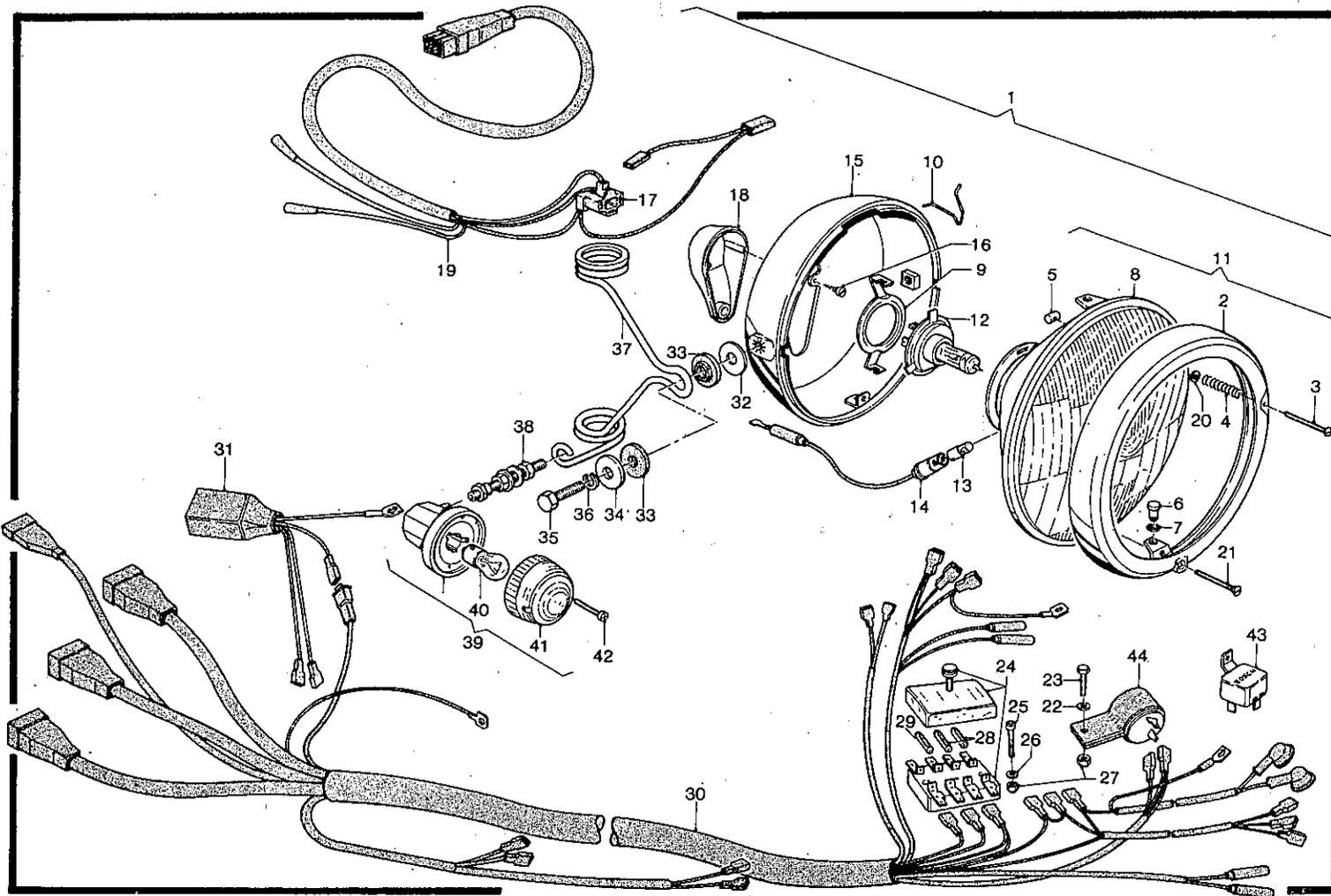
courant, les bobinages ne sont plus isolés de la masse et, dans ce cas, il faut remplacer le stator.

Nota. — Si les contrôles sont corrects et que l'alternateur ne fournisse pas sa puissance normale, le rotor est peut être démagnétisé. Ceci est assez rare et avant d'incriminer le rotor, il faut contrôler le redresseur-régulateur comme décrit ci-après.

REDRESSEUR-REGULATEUR

En rapport avec le changement d'alternateur passant de 150 à 200 W, le redresseur-régulateur change également. En cas de remplacement, il n'est pas possible de monter l'un pour l'autre.

Disons tout de suite que le redresseur-régulateur est composé de nombreux éléments électroniques. Un contrôle complet et précis nécessiterait un appareillage très adapté et onéreux, seulement accessible aux stations spécialisées. Au niveau du mécanicien de la marque Ducati, il est plus facile et moins coûteux d'avoir en magasin un redresseur-régulateur de rechange afin d'effectuer un échange pur et simple de cette pièce en cas d'avaries.



**FAISCEAU ET EQUIPEMENT ELECTRIQUE CEV
DES 860 GT ET GTS**

1. Phare complet CEV - 2. Portière de phare - 3. Optique - 4. Etrier de maintien - 5. Optique et portière complet (sans la lampe) - 6. Ampoule H4, 12 V, 55/60 W - 7. Veilleuse et porte-lampe - 8. Cuvelage chromé - 9. Prise trois broches - 10. Capuchon arrière - 11. Câblage de raccordement - 12. Boîtier à fusibles - 13. Fusibles 8 A - 14. Fusibles 25 A - 15. Câblage électrique complet - 16. Dispositif d'arrêt moteur électro-mécanique - 17. Rondelles intérieures 10,5 x 32 x 1,5 mm - 18. Bagues nylon - 19. Rondelles extérieures 10,5 x 30 x 3 mm - 20. Vis Ø 10 x 35 mm - 21. Rondelles frein Ø 10,5 mm - 22. Supports de phare - 23. Clignotants CEV - 24. Relais Bosch du démarreur électrique - 25. Cellule de clignotants

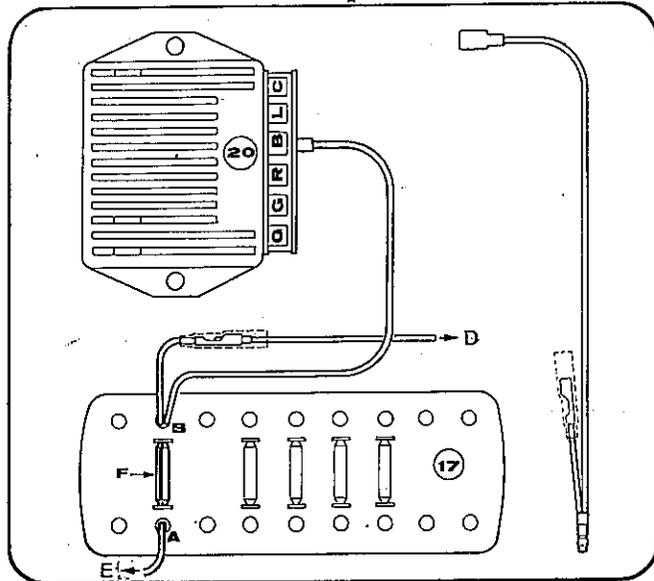
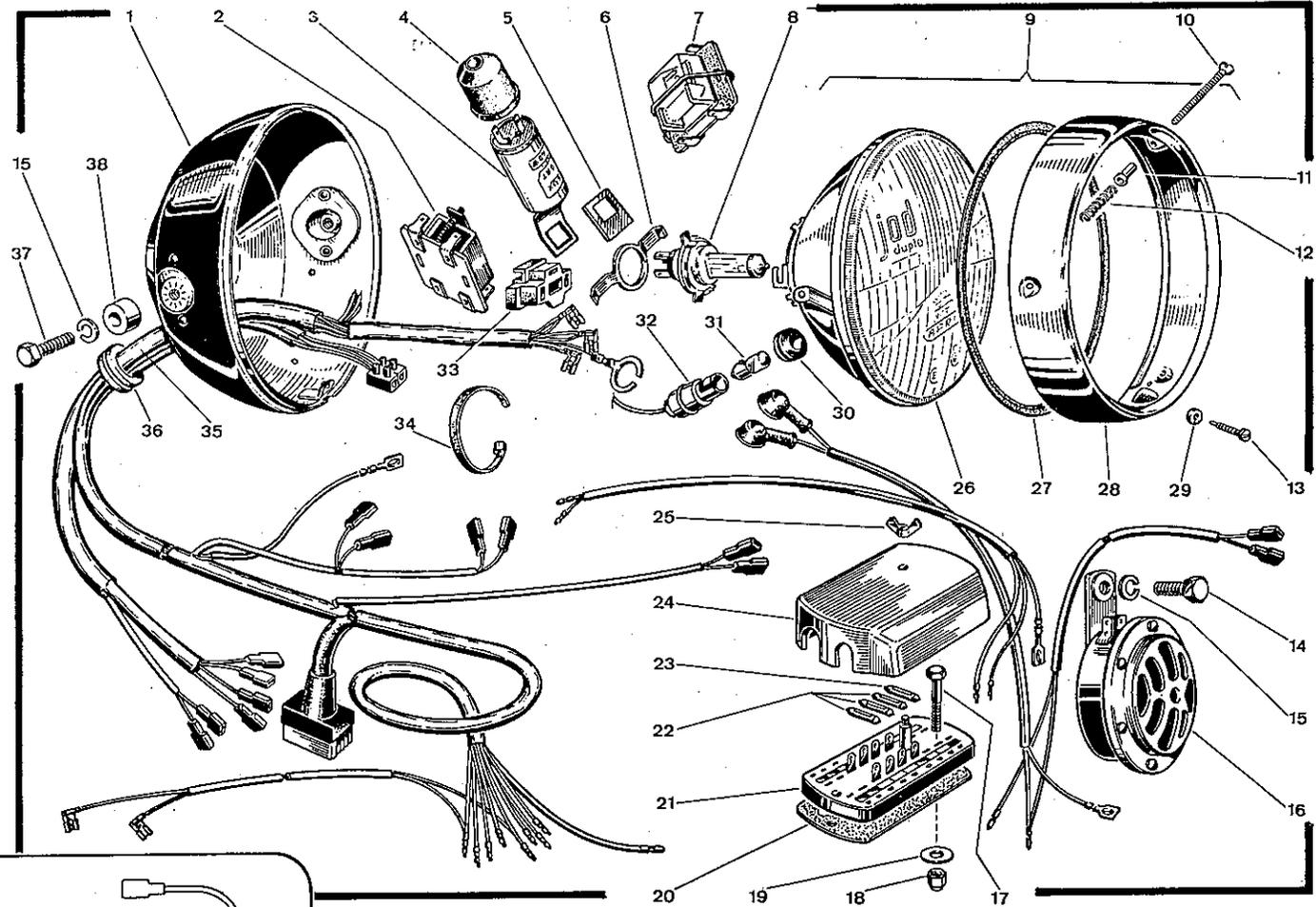
Le seul contrôle facile se rapporte aux deux diodes du deuxième modèle de redresseur-régulateur. Pour ce modèle, il suffit de débrancher les deux fils jaunes et le fil rouge au niveau du redresseur-régulateur. A l'aide d'un ohmmètre, toucher une des deux cosses (où étaient branchés les fils jaunes) avec une sonde et la cosse (où était branché le fil rouge) avec l'autre sonde puis inverser le branchement des deux sondes. Pour l'un des branchement, l'ohmmètre doit indiquer un passage de courant (faible résistance) alors que, pour l'autre branchement, l'ohmmètre doit montrer aucun passage de courant (résistance infinie). Un passage dans les deux

sens indique que la diode a été court-circuitée ou, inversement, aucun passage dans les deux sens dénote que la diode est coupée. Dans un cas comme dans l'autre le bloc redresseur-régulateur doit être remplacé par un neuf du même type. (2^e modèle).

Contrôler la deuxième diode en branchant l'ohmmètre entre la cosse de l'autre fil jaune et la cosse du fil rouge. Effectuer deux contrôles en inversant le branchement de l'ohmmètre. Comme dans le premier cas, l'ohmmètre doit indiquer un passage dans un sens mais pas dans l'autre.

**FAISCEAU ET EQUIPEMENT
ELECTRIQUE APRILIA
DES MODELES 750 SS
ET 900 SS**

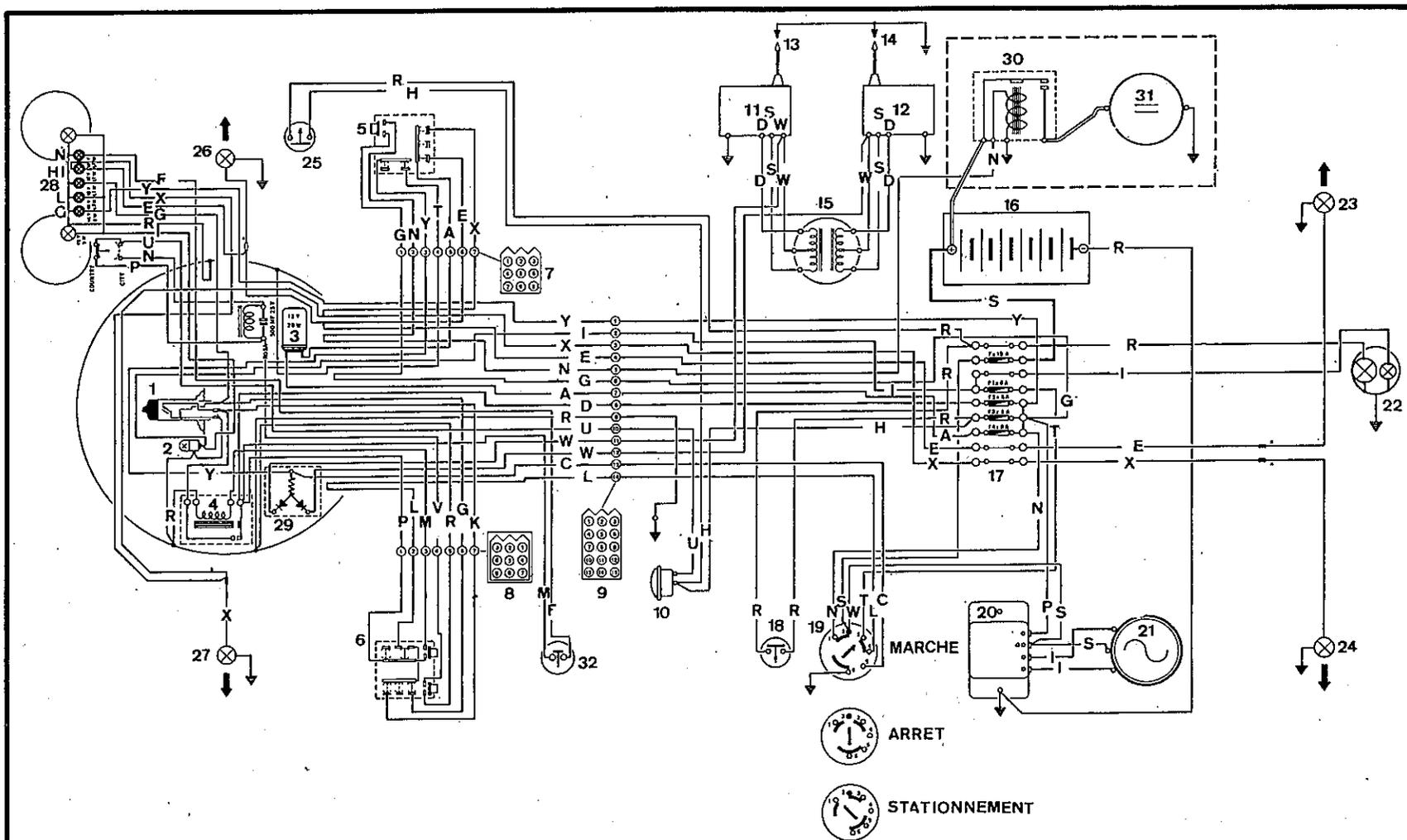
1. Couvercle de phare - 2. Relais 12 V - 3. Cellule de clignotants - 6. Etrier de maintien - 7. Dispositif d'arrêt moteur électro-mécanique - 8. Lampe code/phare H4, 12 V, 55/60 W - 9. Optique et portière sans lampe - 16. Avertisseur sonore - 21. Porte-fusibles - 22. Fusibles 15 A - 23. Fusible 25 A - 24. Couvercle du boîtier à fusibles - 26. Optique Aprilia - 28. Portière de phare - 31 et 32. Veilleuse et porte-lampe - 33. Prise trois-fiches - 35. Câblage électrique - 37. Vis $\varnothing 8 \times 45$ mm - 38. Entretoise $8,5 \times 18 \times 11$ mm



Modification de branchement du redresseur-régulateur (20) pour éviter toute détérioration en cas de déféctuosité du fusible principal (F). A droite, le fil tout préparé disponible sous la référence 0820.88.080 - B. Borne reliée au positif de la batterie - D. Vers la batterie - E. Vers le contacteur à clé

Modification du branchement du redresseur-régulateur sur les 860 GT et GTS

Très important. — Il ne faut jamais faire tourner le moteur avec la batterie débranchée ou un fusible général grillé car le redresseur-régulateur de courant, ne pouvant supporter la surcharge produite par l'alternateur, ne tarderait pas à être mis hors d'usage. C'est pour cette raison que Ducati a équipé ses modèles d'un témoin blanc au tableau de bord marqué « GEN » (ce qui veut dire « général » et non générateur comme beaucoup le pense) qui s'allume dès que le contact est mis et le reste jusqu'à ce que le contact soit retiré. Si ce témoin ne s'allume pas ou s'éteint brutalement, il faut arrêter immédiatement le moteur et remplacer le fusible qui est certainement grillé. Si ce n'est pas le cas, contrôler le branchement de la batterie et... l'ampoule du témoin blanc. A noter toutefois que cette



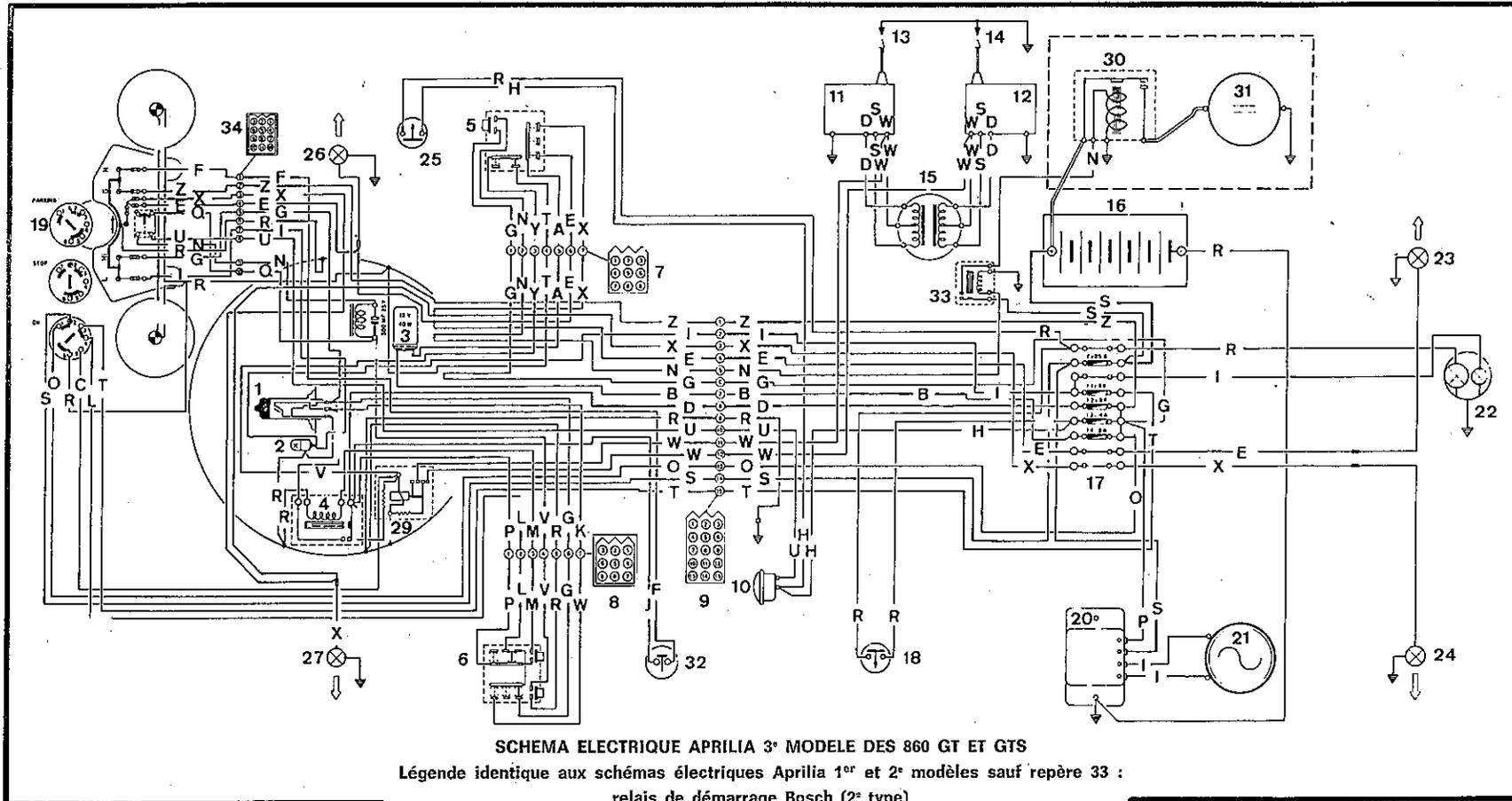
SCHEMA ELECTRIQUE APRILIA 1^{er} MODELE DE LA 860 GT
(jusqu'en mai 1975 n° de série 851 683)

- 1. Lampe H4, 12 V, 55/60 W - 2. Veilleuse 12 V, 3 W - 3. Répétiteur de clignotants -
- 4. Relais d'appel de phare - 5. Commodo droit au guidon (coupe-circuit d'allumage, inverseur de clignotants, bouton de démarrage) - 6. Commodo gauche au guidon (éclairage, appel de phare, bouton d'avertisseur sonore) - 7. Prise multiple droite -
- 8. Prise multiple gauche - 9. Prise multiple du faisceau principal - 10. Avertisseur sonore - 11. Transducteur n° 1 - 12. Transducteur n° 2 - 13. Bougie n° 1 -
- 14. Bougie n° 2 - 15. Volant d'allumage électronique - 16. Batterie - 17. Boîtier à fusibles - 18. Contacteur de stop sur le frein arrière - 19. Contacteur à clé principal - 20. Redresseur-régulateur - 21. Alternateur 150 W - 22. Feu arrière et stop 12 V, 5/21 W - 23 et 24. Clignotants arrière droit et gauche 12 V, 15 W - 25. Contac-

teur de stop sur le frein avant - 26 et 27. Clignotants avant droit et gauche 12 V, 15 W - 28. Instruments avec éclairage et témoins - 29. dispositif d'arrêt moteur à diodes - 30. Solénoïde de démarrage - 31. Démarreur électrique - 32. Contacteur de point mort

Légende des couleurs de fils

- A. Orange - B. Orange/noir - C. Bleu clair - D. Blanc - E. Blanc/noir - F. Blanc/rouge - G. Bleu foncé - H. Bleu/noir - I. Jaune - J. Jaune/blanc - K. Jaune/rouge - L. Jaune/noir - M. Jaune/vert - N. Gris - O. Gris/noir - P. Marron - Q. Marron/noir - R. Noir - S. Rouge - T. Rouge/noir - U. Rose - V. Rose/noir - W. Vert - X. Vert/noir - Y. Violet - Z. Violet/noir



SCHEMA ELECTRIQUE APRILIA 3^e MODELE DES 860 GT ET GTS

Légende identique aux schémas électriques Aprilia 1^{er} et 2^e modèles sauf repère 33 :
relais de démarrage Bosch (2^e type)

Nota. — Le schéma des modèles 750 SS et 900 SS avec équipement électrique Aprilia est similaire à celui-ci à l'exception du circuit de démarrage

1^{re} méthode : Suivre le fil rouge de la borne « + B » du redresseur-régulateur et le couper (ou le dessouder) au point A du boîtier à fusibles. Sur certains modèles, ce fil rouge ne rejoint pas le boîtier à fusibles mais le commutateur électrique à clé et il peut être retiré à ce niveau sans problème. Ensuite, dénuder l'extrémité de ce fil et souder ce fil au point B du boîtier à fusibles autrement dit à la cosse du fil rouge venant de la batterie.

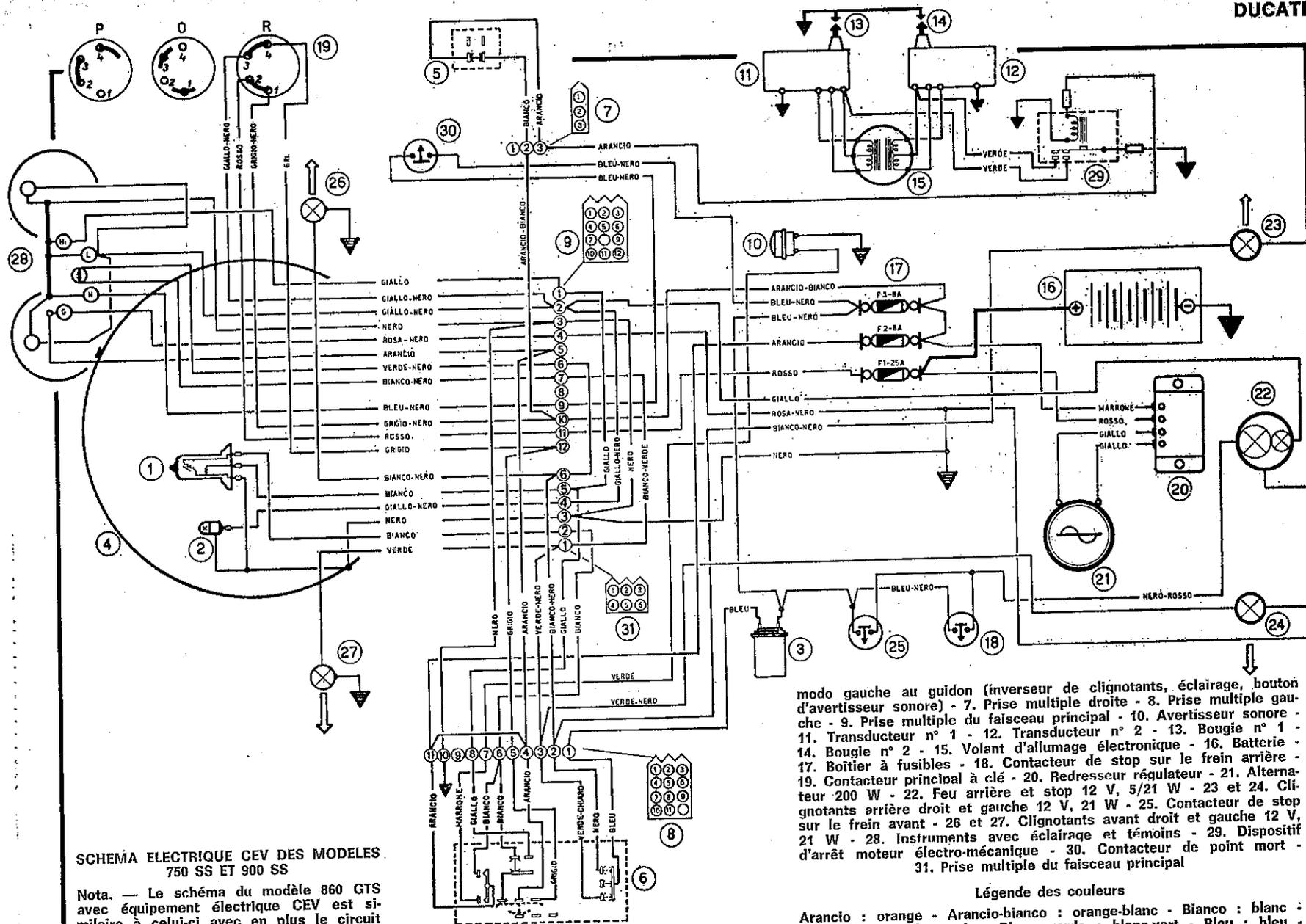
2^e méthode : Débrancher le fil rouge de la borne « + B » du redresseur-régulateur et isoler son extrémité à l'aide d'un ruban adhésif. Si vous le désirez, ce fil rouge peut être complètement retiré en le coupant (ou le dessoudant) au point A du boîtier à

fusibles et en le sortant du faisceau après l'avoir débranché du redresseur-régulateur. Comme déjà signalé, certains modèles ont le fil rouge du redresseur-régulateur qui relie le contacteur à clé et non le boîtier à fusible ; dans ce cas, il fil peut être coupé au niveau du contacteur à clé sans problème. Ensuite, débrancher le fil rouge (alimentation batterie) du point B du boîtier à fusibles et brancher à la place le fil tout préparé disponible en pièces détachées sous la référence 0820.88.080. Ce fil dédoublé possède à une extrémité une fiche plate type « Faston » qu'il faut brancher à la borne « + B » du redresseur-régulateur. L'autre extrémité de ce fil possède une fiche ronde pour brancher le fil rouge provenant de la batterie.

PRECAUTIONS À PRENDRE EN CAS DE FONCTIONNEMENT SANS LA BATTERIE

Ces modèles Ducati étant équipés d'un allumage électronique totalement indépendant, le moteur peut tourner sans la batterie en cas de dépannage mais ceci demande des précautions à prendre pour éviter toute détérioration du redresseur-régulateur pour les raisons expliquées plus haut. Avant de démarrer le moteur, effectuer les opérations suivantes :

1) Il est nécessaire de débrancher les fils au niveau du redresseur-régulateur pour éviter qu'il soit détérioré par le courant non régulé de l'alternateur.



SCHEMA ELECTRIQUE CEV DES MODELES 750 SS ET 900 SS

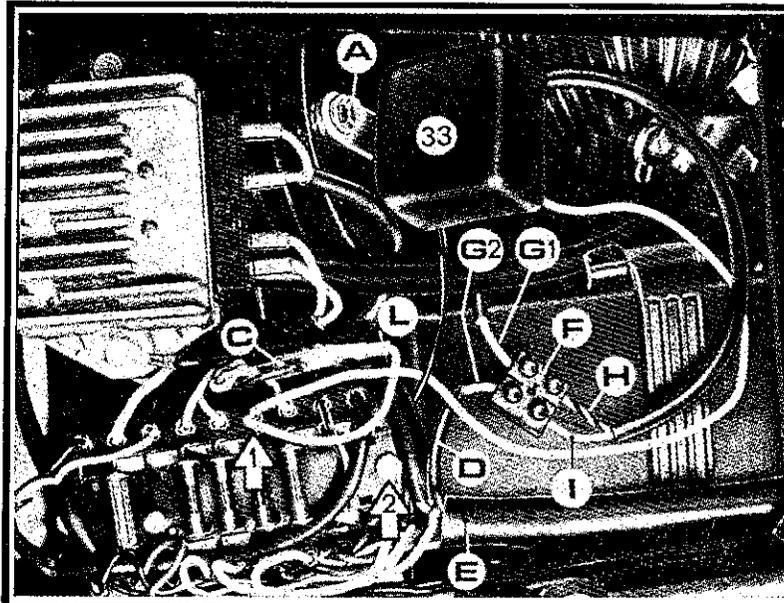
Nota. — Le schéma du modèle 860 GTS avec équipement électrique CEV est similaire à celui-ci avec en plus le circuit de démarrage

- 1. Lampe H4, 12 V, 55/60 W - 2. Veilleuse 12 V, 3 W - 3. Répétiteur de clignotant - 4. Phare - 5. Commuto droit au guidon (coupe-circuit d'allumage) - 6. Com-

- modo gauche au guidon (inverseur de clignotants, éclairage, bouton d'avertisseur sonore) - 7. Prise multiple droite - 8. Prise multiple gauche - 9. Prise multiple du faisceau principal - 10. Avertisseur sonore - 11. Transducteur n° 1 - 12. Transducteur n° 2 - 13. Bougie n° 1 - 14. Bougie n° 2 - 15. Volant d'allumage électronique - 16. Batterie - 17. Boîtier à fusibles - 18. Contacteur de stop sur le frein arrière - 19. Contacteur principal à clé - 20. Redresseur régulateur - 21. Alternateur 200 W - 22. Feu arrière et stop 12 V, 5/21 W - 23 et 24. Clignotants arrière droit et gauche 12 V, 21 W - 25. Contacteur de stop sur le frein avant - 26 et 27. Clignotants avant droit et gauche 12 V, 21 W - 28. Instruments avec éclairage et témoins - 29. Dispositif d'arrêt moteur électro-mécanique - 30. Contacteur de point mort - 31. Prise multiple du faisceau principal

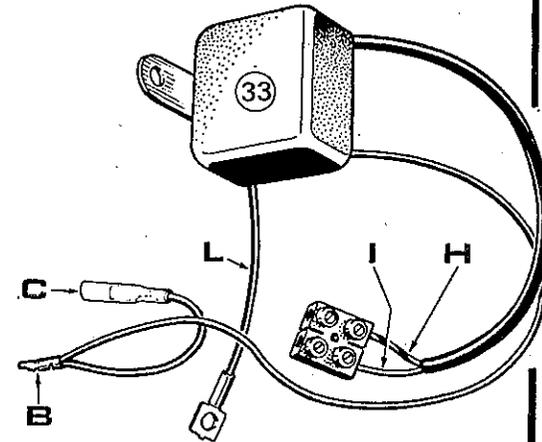
Légende des couleurs

Arancio : orange - Arancio-bianco : orange-blanc - Bianco : blanc - Bianco-Nero : blanc-noir - Bianco-verde : blanc-vert - Bleu : bleu - Bleu-nero : bleu-noir - Giallo : jaune - Giallo-nero : jaune-noir - Grigio : gris - Grigio-nero : gris-noir - Marrone : marron - Nero : noir - Nero-rosso : noir-rouge - Rosa-nero : rose-noir - Rosso : rouge - Verde : vert - Verde-chiaro : vert clair - Verde-nero : vert-noir



Montage d'un relais de démarrage (33) sur les modèles 860 GT et GTS avant septembre 1975 qui n'en étaient pas équipés

A. Vis du boîtier du filtre à air servant à la fixation du relais - B. Cosse mâle du relais venant se brancher sur le boîtier à fusible (flèche 1) à l'endroit où étaient branchés les fils bleu et marron - C. Cosse femelle du relais à laquelle se branchent les fils bleu et marron - D. Souplisseau noir contenant le fil gris - E. Câblage général - F. Domino de raccordement - G1. Fil gris reliant le solénoïde de démarrage - G2. Fil gris reliant le bouton de démarrage au guidon - H. Fil blanc/noir du relais - I. Fil gris du relais - L. Fil noir de masse du relais devant être fixé au boulon (flèche 2) de fixation du boîtier à fusibles



2) Sur les premiers modèles (jusqu'au n° 851 683) avec dispositif d'arrêt moteur à diodes, le moteur peut être démarré sans aucune autre précaution.

3) sur les modèles plus récents (depuis le n° 851 684) avec dispositif d'arrêt moteur électro-mécanique, il est nécessaire de débrancher les deux fils verts au niveau du dispositif électro-mécanique sinon le moteur ne peut démarrer. Ce dispositif est logé soit dans le phare soit sous le réservoir suivant les modèles.

Nota. — En faisant tourner le moteur sans la batterie (cas de dépannage), l'éclairage ne doit pas être utilisé ainsi que l'avertisseur sonore, la lampe de stop, les clignotants, etc.). Il faut donc retirer l'ampoule de stop ou débrancher les fils d'alimentation.

DEMARREUR ELECTRIQUE

En cas de problème sur le démarreur électrique (pour les modèles qui en sont équipés), le déposer comme décrit précédemment au paragraphe « Démarreur » puis le démonter, ce qui ne pose pas de problème particulier.

Caractéristiques du démarreur électrique MT 65 B

	A vide	En charge	Couple bloqué
Tension (V)	11,6	9,7	7,5
Intensité (A)	40	175	360
Couple (m.kg) ..	—	4,2	11,5
Vitesse (tr/mn) ..	9 000	2 000	—

Après avoir déposé le rotor, contrôler l'état du collecteur. Le diamètre standard du collecteur est de 36,5 mm. S'il est marqué, le faire rectifier par un spécialiste. Autrement, le simple passage d'un papier à poncer (n° 600 par exemple) suffit à supprimer les légères rayures. S'assurer que les interstices de mica entre les plaquettes cuivre soient bien en retrait. Au besoin, fraiser les micas à l'aide d'une lame de scie usagée préalablement cassée. Enfin, nettoyer le collecteur en le dégraissant à l'essence puis l'essuyer avec un linge propre.

Vérifier l'état des balais qui ne doivent pas être exagérément usé :

- Longueur des balais neufs : 22 mm ;
- Longueur limite : 10 mm ;
- Dimensions des balais : 16 x 7 x 22 mm.

Les ressorts doivent avoir une pression suffisante pour appliquer correctement les balais sur le collecteur. A l'origine et lorsque les balais sont neufs, la pression des ressorts est de 0,850 ± 0,05 kg.

Solénoïde de commande

Il est possible que le solénoïde de commande du démarreur soit la cause d'un défaut de démarrage. Le solénoïde fonctionne correctement lorsqu'il commande le lanceur du démarreur, par l'intermédiaire du tirant, dès que le bouton de démarrage est pressé.

Si, malgré son bon fonctionnement, le démarreur ne tourne pas, il est probable que les contacts du solénoïde sont oxydés ou grillés. Pour s'en rendre compte, déposer le solénoïde du cadre et le démonter puis nettoyer au besoin les contacts à la toile émerie.

Nota. — Se rappeler qu'il faut obligatoirement débrancher la batterie avant d'effectuer toute opération sur le solénoïde.

Modification du circuit de démarrage

Les tous premiers modèles 860 GT à démarreur électrique (jusqu'en septembre 1975) n'étaient pas équipés de relais de démarrage. Autrement dit, le bouton poussoir au guidon alimentait directement le bobinage du solénoïde. Or, le courant traversant étant trop important ne tardait pas à créer des étincelles et brûler les contacts du bouton poussoir au guidon.

Pour préserver ces contacts, un relais fut monté depuis septembre 1975 qui alimente le solénoïde. Le faible courant alimentant ce relais ne peut endommager les contacts du bouton poussoir.

Il est possible de monter ce relais sur les modèles antérieurs à septembre 1975 en effectuant les opérations suivantes (voir la photo et le dessin).

- Basculer la selle double et retirer le bac de l'outillage de bord. Sous cet espace, fixer le nouveau relais (33) disponible en pièces détachées sous la référence 0960.38.224. Prendre soin de le fixer à la vis (A) assemblant le couvercle au boîtier du filtre à air.
- Dégraisser le couvercle du boîtier à fusibles, débrancher du support la cosse des fils bleu et marron et brancher à la place (flèche 1) la cosse (B) du fil rouge du relais. La cosse mâle des deux fils bleu et marron, doit être branchée à la cosse femelle (C) de ce même fil rouge du relais.

- Identifier le souplisseau noir (D) renfermant le fil gris qui, à l'origine, alimente la bobine du solénoïde. Ce souplisseau sort du faisceau (E) proche du boîtier à fusibles, descend pour entrer dans le cache caoutchouc du solénoïde. Couper ce souplisseau à 75 mm environ de sa sortie du faisceau, raccourcir le souplisseau aux

deux extrémités et dénuder chaque extrémité du fil gris. Brancher ces deux extrémités (G1 et G2) dans un domino (F) en prenant soin de le faire à droite pour une extrémité du fil gris (G1) et, à gauche, pour l'autre extrémité du fil gris (G2) venant du faisceau. En suivant, le fil (G1) doit être relié au fil blanc/noir (H) et le fil (G2), au fil gris (I).

- Brancher le fil noir de masse (L) du relais au boulon fixant le boîtier à fusibles au cadre (flèche 2). Pour cette opération il est nécessaire de retirer l'écrou inférieur, de décaper le cadre à cet endroit avec une toile émeri pour obtenir une bonne masse, de brancher le fil et serrer l'écrou non sans avoir remis au préalable sa rondelle.

PARTIE CYCLE

COLONNE DE DIRECTION

Réglage du jeu à la colonne de direction

Lorsqu'on constate un durcissement dans le pivotement de la colonne de direction ou inversement un jeu

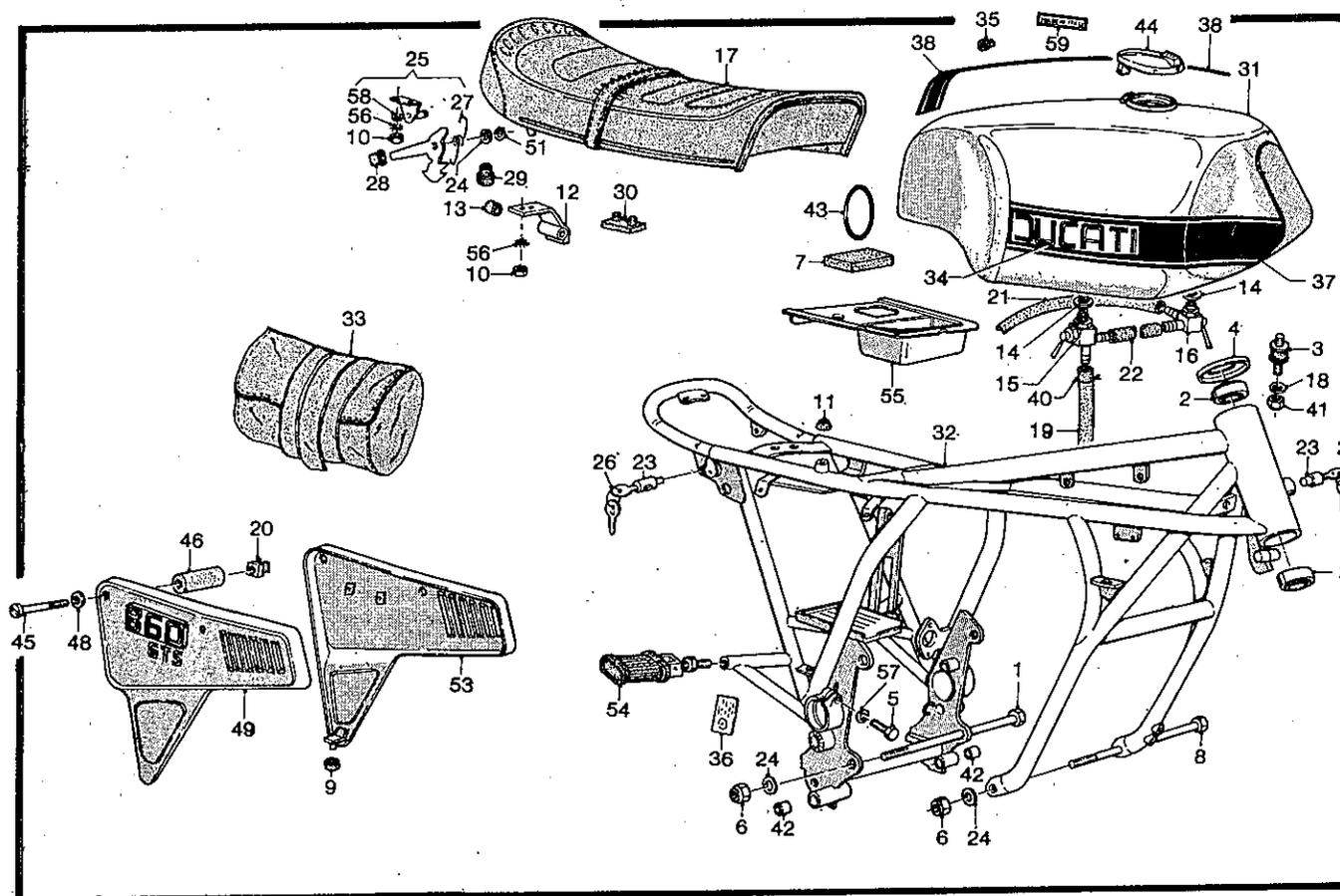
créant des vibrations lors des freinages, le réglage du jeu à la colonne de direction devient nécessaire et peut être effectué facilement. Pour cela :

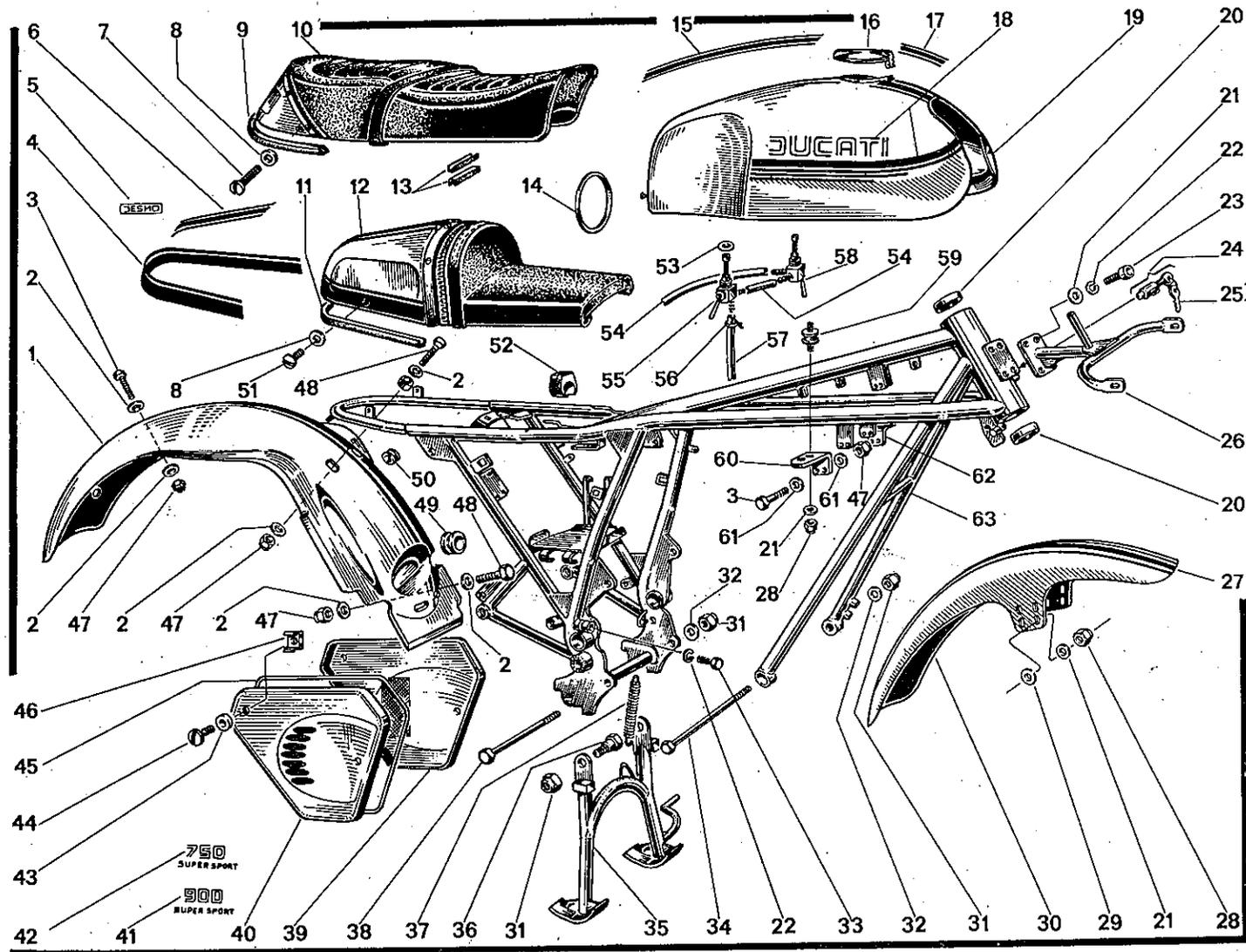
- Desserrer le frein de direction.

- Débrider la fixation centrale supérieure de la colonne de direction en dévissant la vis six pans creux du « T » supérieur.

- Débloquer la vis-écrou centrale supérieure à la colonne de direction.

CADRE ET ACCESSOIRES
DES MODÈLES 860 GT ET
GTS





CADRE ET ACCESSOIRES
DES MODELES 750 SS ET
900 SS

- Débrider les tubes plongeurs au niveau du « T » supérieur en desserrant les deux vis six pans creux.
- Agir sur l'écroû à créneaux, situé sous le « T » supérieur à l'aide d'une clé à ergot. En vissant, on supprime le jeu et réciproquement, en dévissant on l'augmente. La direction doit pivoter librement sans jeu.
- Rebloquer la vis-écrou supérieure à la colonne de direction ainsi que les vis bridant les tubes plongeurs. Contrôler de nouveau le jeu et au besoin parfaire le réglage.

- Régler le frein de direction.

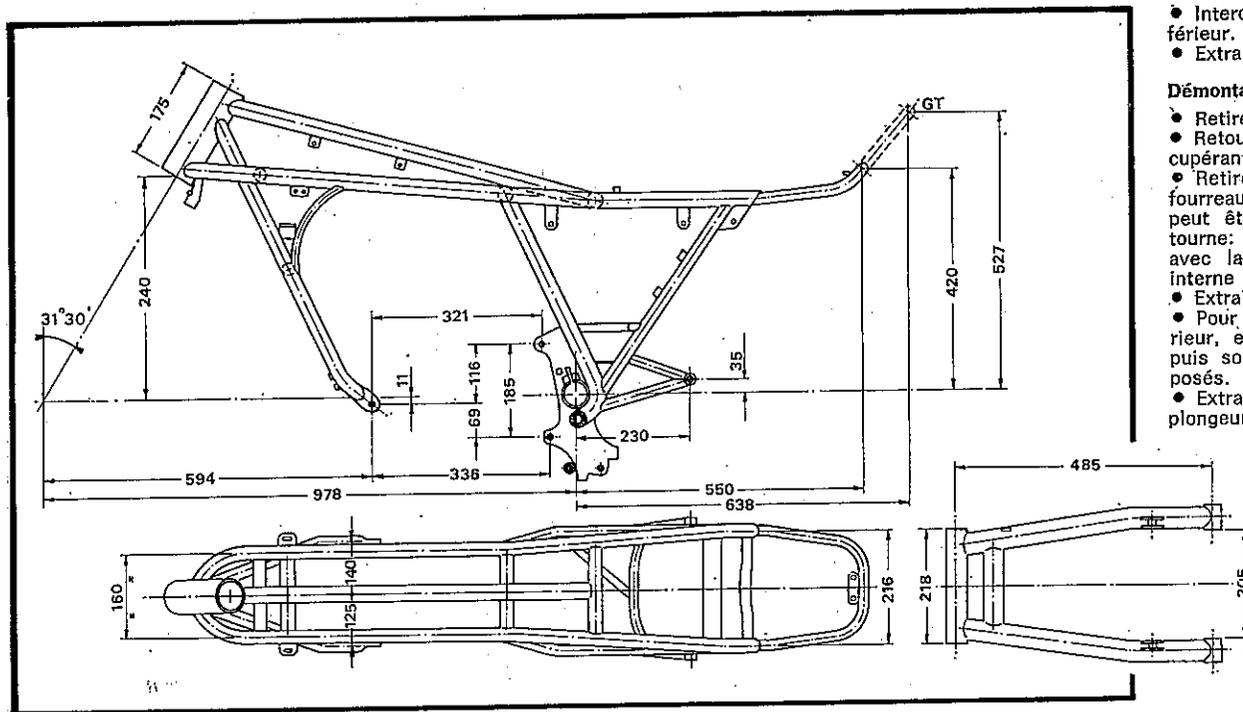
Démontage

- Démontez la roue avant comme indiqué au chapitre « Entretien Courant ». Lorsque la roue avant est déposée, prenez garde de ne pas agir malencontreusement sur le levier de frein avant pour ne pas faire sortir les plaquettes de frein de leur logement. Au besoin mettez une cale entre les plaquettes pour les maintenir en place.

- Déposer l'optique de phare.

- Retirez le cuvelage du phare des supports et laissez pendre ce qui évite de débrancher les fils internes.

- Déposez le maître-cylindre du guidon après desserrage de son demi-palier. Ainsi lors de la séparation de la colonne de direction, il ne sera pas nécessaire de débrancher le circuit de frein avant, évitant ainsi toute entrée d'air.



Plan côté du cadre des modèles
860 GT et GTS
L'arceau arrière en pointillé concerne
la 860 GT

- Déposer le guidon du « T » supérieur.
- Déposer le compteur et le compte-tours après avoir retiré leur câble de commande (modèles 860 GT et GTS seulement).
- Dévisser et retirer le frein de direction.
- Débrider les tubes plongeurs au niveau du « T » supérieur et inférieur ainsi que la vis centrale supérieure de la colonne de direction en desserrant les vis six pans creux.
- Débloquer et retirer les bouchons supérieurs de remplissage de chaque élément de fourche.
- Dévisser complètement le « T » supérieur au besoin en intercalant une lame de tournevis dans chaque fente ainsi libérée.
- Dévisser l'écrou de réglage du jeu aux roulements tout en soutenant la fourche.
- Extraire vers le bas la colonne de direction en récupérant les rondelles et les deux roulements.

Remontage et réglage de la colonne de direction

Procéder à l'inverse du démontage en observant les points suivants :

- Graisser abondamment les roulements.
- Equiper la colonne de direction du roulement inférieur si celui-ci a été déposé.
- Engager la colonne de direction, mettre le roulement supérieur et le cache-poussière puis visser l'écrou

seulement en l'approchant. Faire pivoter la direction tout en vissant légèrement l'écrou de rattrapage du jeu.

- Remonter le « T » supérieur, remettre la vis-écrou supérieur à la colonne de direction, la bloquer et vérifier le jeu.
- Resserrer les vis bridant la vis-écrou de la colonne de direction et les tubes plongeurs après avoir remis les bouchons de remplissage sur ces derniers.
- Mettre et serrer le frein de direction.

FOURCHE AVANT

Qu'il s'agisse de la fourche Ceriani ou de la fourche Marzocchi, les opérations de démontage-remontage sont identiques.

Démontage

- Déposer la roue avant comme indiqué au chapitre « Entretien Courant ».
- Déposer le garde-boue avant en retirant les vis le fixant aux fourreaux inférieurs.
- Retirer les vis hexacaves bridant les tubes-plongeurs au niveau des « T » supérieur et inférieur.
- Débloquer sans les retirer les bouchons de remplissage de chaque élément.

- Intercaler un tournevis dans la fente du « T » inférieur.
- Extraire chaque élément amortisseur vers le bas.

Démontage des amortisseurs avant

- Retirer les bouchons supérieurs.
- Retourner l'amortisseur pour le vidanger tout en récupérant le ressort intérieur.
- Retirer la vis hexacave à l'extrémité inférieure du fourreau pour séparer ce dernier du tube. Si la vis ne peut être dévissée, cela prouve que le guide interne tourne: Dans ce cas, remettre le ressort puis pousser avec la main sur le ressort pour appliquer le guide interne au fond du fourreau inférieur.
- Extraire le tube du fourreau.
- Pour remplacer les deux joints d'un fourreau inférieur, extraire le circlip intérieur du fourreau inférieur puis sortir les deux joints d'étanchéité qui sont superposés.
- Extraire le circlip dans la partie inférieure du tube plongeur pour démonter les pièces internes.

Contrôles

- Vérifier l'état de surface des tubes plongeurs qui doivent être ni matés ni rayés. S'assurer que les tubes sont parfaitement rectilignes en les faisant rouler sur une surface bien plane (glace ou marbre).
- Contrôler le bon coulisement du tube plongeur dans le fourreau inférieur.
- Contrôler la longueur libre des ressorts.

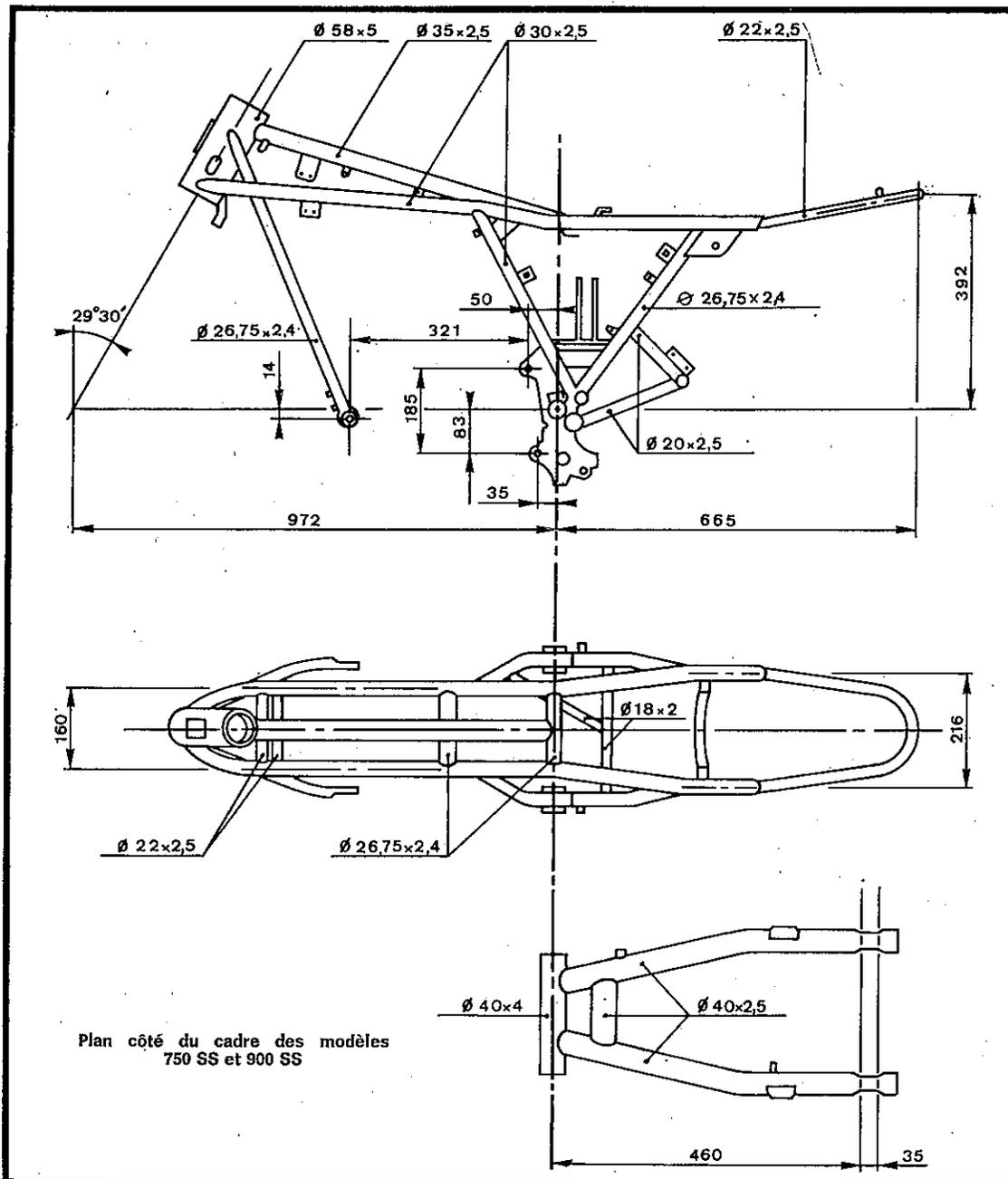
	Longueur standard (mm)	Longueur limite (mm)
Fourche Ceriani ..	528	— de 515
Fourche Marzocchi (860 GTS et 750 SS - 900 SS)	468	— de 455

d) Contrôler l'état des joints à lèvres à la partie supérieure de chaque fourreau.

Remontage

Il s'effectue à l'inverse de la dépose en respectant les points suivants :

- Au remontage de la vis six pans creux inférieure à chaque fourreau, s'assurer du parfait état de la rondelle joint.



- Lorsque les éléments sont montés sur les « T. » de direction, il faut s'assurer du parfait alignement des deux passages d'axe de roue. Avant de serrer les vis bridant les tubes aux « T. » il est impératif de remettre l'axe de roue pour s'assurer du bon alignement des passages des fourreaux inférieurs.
- Remplir chaque élément de la fourche, voir préconisation au tableau des caractéristiques générales.

BRAS OSCILLANT ARRIERE

Démontage

- Démontez la roue arrière comme décrit à la fin du chapitre « Entretien Courant ».
- Déposez les amortisseurs arrière en retirant leurs fixations.
- Sur les modèles « 860 GT » et « GTS », déposez le bras oscillant comme suit :
 - Extraire le capuchon à chaque extrémité de l'axe du bras.
 - Débrider les excentriques en desserrant les deux vis du cadre.
 - Extraire les deux circlips avec une pince fermante.
 - Faire sortir l'axe suffisamment d'un côté avec un poussoir pour pouvoir retirer la goupille diamétrale correspondante.
 - Chasser complètement l'axe dans l'autre sens pour désaccoupler le bras oscillant du cadre.
 - Récupérer les rondelles de calage $28,1 \times 40 \times 0,8$ mm.
 - Sortir au besoin les deux excentriques du cadre en les poussant vers l'intérieur.
- Sur les modèles « Desmo » 750 SS et 900 SS, procéder comme suit :
 - Extraire le capuchon à chaque extrémité de l'axe du bras.
 - Débrider l'axe en desserrant suffisamment les deux vis du cadre.
 - Chasser l'axe latéralement pour désaccoupler le bras oscillant du cadre.
 - Récupérer la (ou les) rondelle (s) de calage latéral.

Contrôle

Après parfait nettoyage, contrôler l'état de l'axe et des deux bagues internes au bras. Pour le remplacement de ces deux bagues, les chasser avec un poussoir.

Sur les modèles 860 GT et GTS, contrôler l'état des deux excentriques.

Remontage

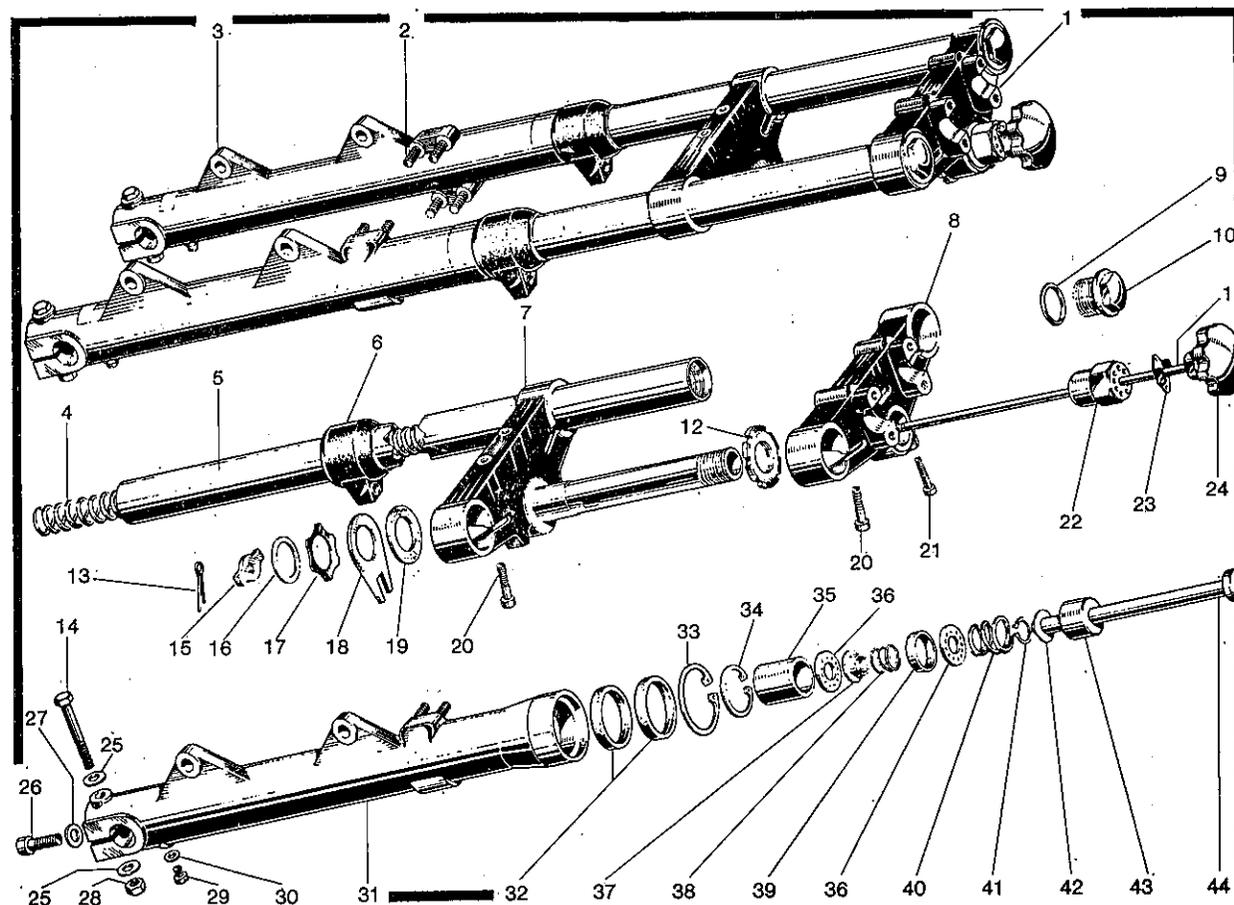
Il s'effectue à l'inverse du démontage en prenant soin de graisser abondamment les différentes pièces.

Né pas oublier les rondelles de calage latéral et, au besoin, les remplacer par d'autres d'épaisseur différente si vous avez constaté avant le démontage un jeu latéral important.

Pour les modèles 860 GT et GTS, il sera nécessaire de régler la tension de la chaîne secondaire comme indiqué précédemment au paragraphe correspondant du chapitre « Entretien Courant ».

FOURCHE AVANT CÉRIANI DES MODÈLES 860 GT ET GTS

1. Fourche avant complète - 3. Fourreau inférieur droit - 4. Ressorts - 5. Tubes plongeurs - 6. Cache-poussière - 7. « T » inférieur avec colonne de direction - 8. « T » supérieur - 9. et 10. Joints toriques et bouchons supérieurs - 11. Tige du frein de direction - 12. Ecrrou à créneaux de réglage du jeu à la colonne de direction - 13. Goupille fendue $\varnothing 2 \times 20$ mm - 14. Vis $\varnothing 8 \times 65$ mm - 15. Attache inférieure du frein de direction - 16. Rondelle d'appui - 17. Rondelle élastique - 18. Plaque lisse - 19. Rondelle frein - 20. Vis six pans creux $\varnothing 10 \times 70$ mm - 21. Vis six pans creux $\varnothing 8 \times 35$ mm - 22. Ecrrou supérieur de la colonne de direction - 23. Verrouillage du frein de direction - 24. Bouton de réglage - 25. Rondelles $8,5 \times 18 \times 1,5$ mm - 26. et 27. Vis six pans creux $\varnothing 8 \times 20$ mm de maintien des guides internes et rondelles joints - 28. Ecrrous $\varnothing 8 \times 8$ mm - 29. et 30. Vis $\varnothing 6 \times 7$ mm de vidange et rondelles joints $6,2 \times 10 \times 1$ mm - 31. Fourreau inférieur gauche - 32. Joints à lèvres $38 \times 50 \times 7$ mm - 33. Circlips intérieurs $\varnothing 50$ mm - 34. Circlips intérieurs $\varnothing 34$ mm - 35. Corps des clapets - 36. Rondelles ajourées - 37. Clapets - 38. Ressorts des clapets - 39. Entretoise - 40. Ressorts de butée d'extension - 41. Circlips extérieurs $\varnothing 16$ mm - 42. Rondelles - 43. Pistons - 44. Guides internes formant freins hydrauliques



ROUE AVANT

Déposer la roue avant comme décrit au chapitre « Entretien Courant »

Contrôle

Vérifier l'état des roulements qui doivent tourner librement pratiquement sans jeu et sans accrocher, sinon les remplacer. Chasser les roulements à l'aide d'un jet en bronze. Au remontage des roulements prendre soin de ne pas les bialser.

FREIN AVANT

Démontage du maître-cylindre

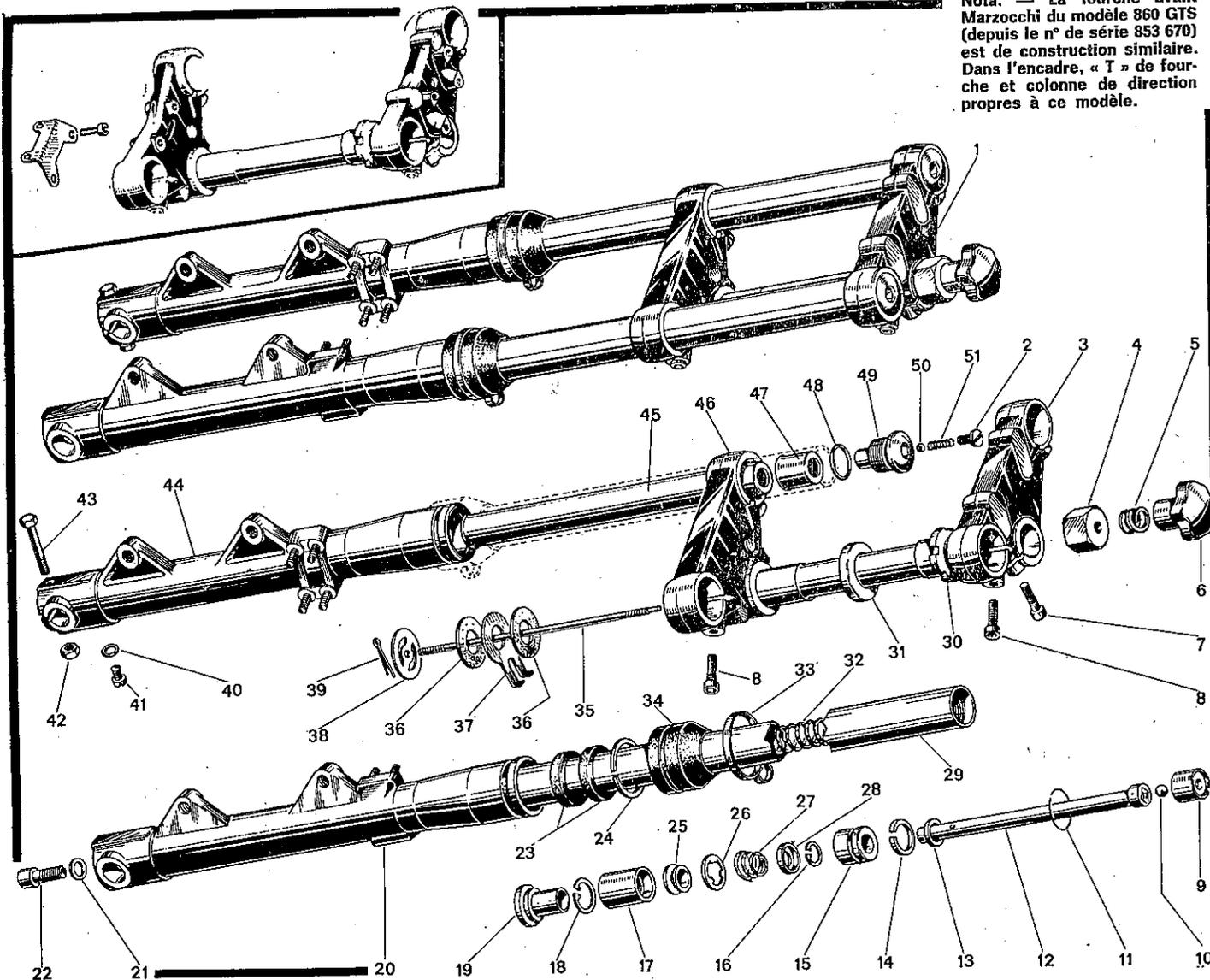
En cas de fuite du liquide ou de baisse de l'efficacité de freinage, il faut changer les coupelles primaire et secondaire du piston. Pour cela :

- Dévisser le bouchon du réservoir de liquide puis retirer la membrane.
- Retirer le raccord de la canalisation sur le maître-cylindre puis mettre un récipient. Prendre garde de ne pas laisser couler du liquide de frein sur la peinture ou la matière plastique, car elles seraient attaquées. Protéger ces pièces par un chiffon.

- Déposer le levier après avoir retiré son axe-pivot.
- Déposer le maître-cylindre du guidon.
- Chasser le piston avec l'outil Brembo n° 04.2054.10 ou avec un petit chasse-goupille dont l'extrémité s'introduit par l'orifice de sortie du maître-cylindre. Frapper avec un maillet en bout du chasse-goupille.
- Récupérer le jonc de calage et les deux rondelles.
- Sortir du maître-cylindre, le piston, le ressort et son siège.
- Nettoyer toutes les pièces avec du liquide de frein neuf à l'exception de tout autre produit (recommandation Brembo).

FOURCHE AVANT MARZOCCHI DES MODELES 750 SS ET 900 SS

Nota. — La fourche avant Marzocchi du modèle 860 GTS (depuis le n° de série 853 670) est de construction similaire. Dans l'encadre, « T » de fourche et colonne de direction propres à ce modèle.



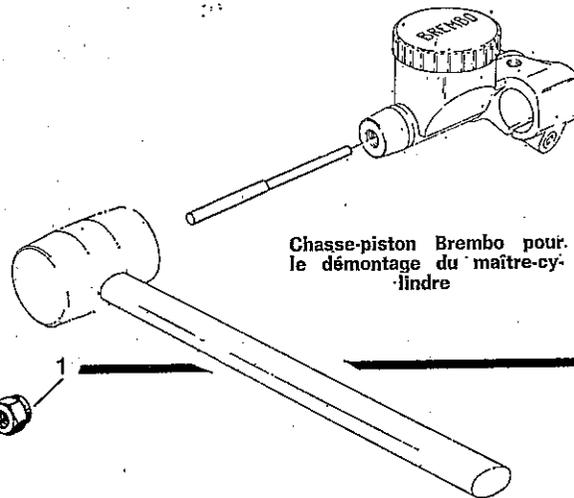
1. Fourche avant complète -
2. Vis tête fraisée spéciales $\varnothing 6 \times 10$ mm -
3. « T » supérieur (750 SS et 900 SS) -
4. Ecrou supérieur de la colonne de direction $\varnothing 24$ mm au pas de 100 -
5. Ressort du frein de direction -
6. Bouton de réglage -
7. Vis tête fraisée $\varnothing 8 \times 30$ mm -
8. Vis tête fraisée $\varnothing 8 \times 35$ mm -
9. Sièges des ressorts -
10. Billes $\varnothing 1/2''$ (12,7 mm) -
11. Anneaux intérieurs -
12. Guides internes formant freins hydrauliques -
13. Rondelles de butée -
14. Segments -
15. Pistons -
16. Rondelles clips extérieures $\varnothing 16$ mm -
17. Bagues des freins hydrauliques -
18. Circlips intérieurs $\varnothing 33$ mm -
19. Supports des freins hydrauliques -
20. Fourreau inférieur gauche complet -
21. Rondelles aluminium $12,5 \times 18 \times 1$ mm -
22. Vis six pans creux $\varnothing 12 \times 35$ mm de fixation des freins hydrauliques -
23. Joints à lèvres $35 \times 80 \times 7$ mm -
24. Joints de calage -
25. Clapets -
26. Rondelles siège des clapets -
27. Ressorts des clapets -
28. Sièges des ressorts -
29. Tubes plongeurs $\varnothing 38 \times 580$ mm (750 SS et 900 SS) et $\varnothing 38 \times 600$ mm (860 GTS) -
30. Ecrou à créneau $\varnothing 25$ mm au pas de 100 de réglage du jeu à la colonne de direction -
31. Cache-poussière -
32. Ressorts -
- 33 et 34. Colliers et caches en caoutchouc -
35. Tige du frein de direction -
36. Rondelles de friction -
37. Plaque fixe -
38. Flasque inférieur -
39. Goupille fendue $\varnothing 2 \times 20$ mm -
40. Joints toriques -
41. Vis de vidange $\varnothing 6 \times 7$ mm -
42. Ecrous $\varnothing 8 \times 8$ mm -
43. Vis $\varnothing 8 \times 60$ mm -
44. Fourreau inférieur droit complet -
45. Tubes des ressorts -
46. « T » inférieur avec colonne de direction -
47. Entretoises des ressorts -
- 48 et 49. Joints toriques et bouchons supérieurs -
50. Billes $\varnothing 5/32''$ (3,96 mm) -
51. Ressorts

Contrôle du maître-cylindre

Nota. — Qu'il s'agisse du simple disque de la 860 GT ou du double disque des autres modèles, le maître-cylindre reste le même avec un piston de 15,8 mm.

Alésage maxi du maître-cylindre : 15,918 mm.
 Ø mini du piston : 15,832 mm.
 Jeu limite : 0,086 mm.

Pour de légères traces d'usure ou de petits points d'oxydation alors que le jeu maître-cylindre-piston est en-dessous de la valeur limite, passer un papier à poncer très fin (n° 600 par exemple), enduite de liquide



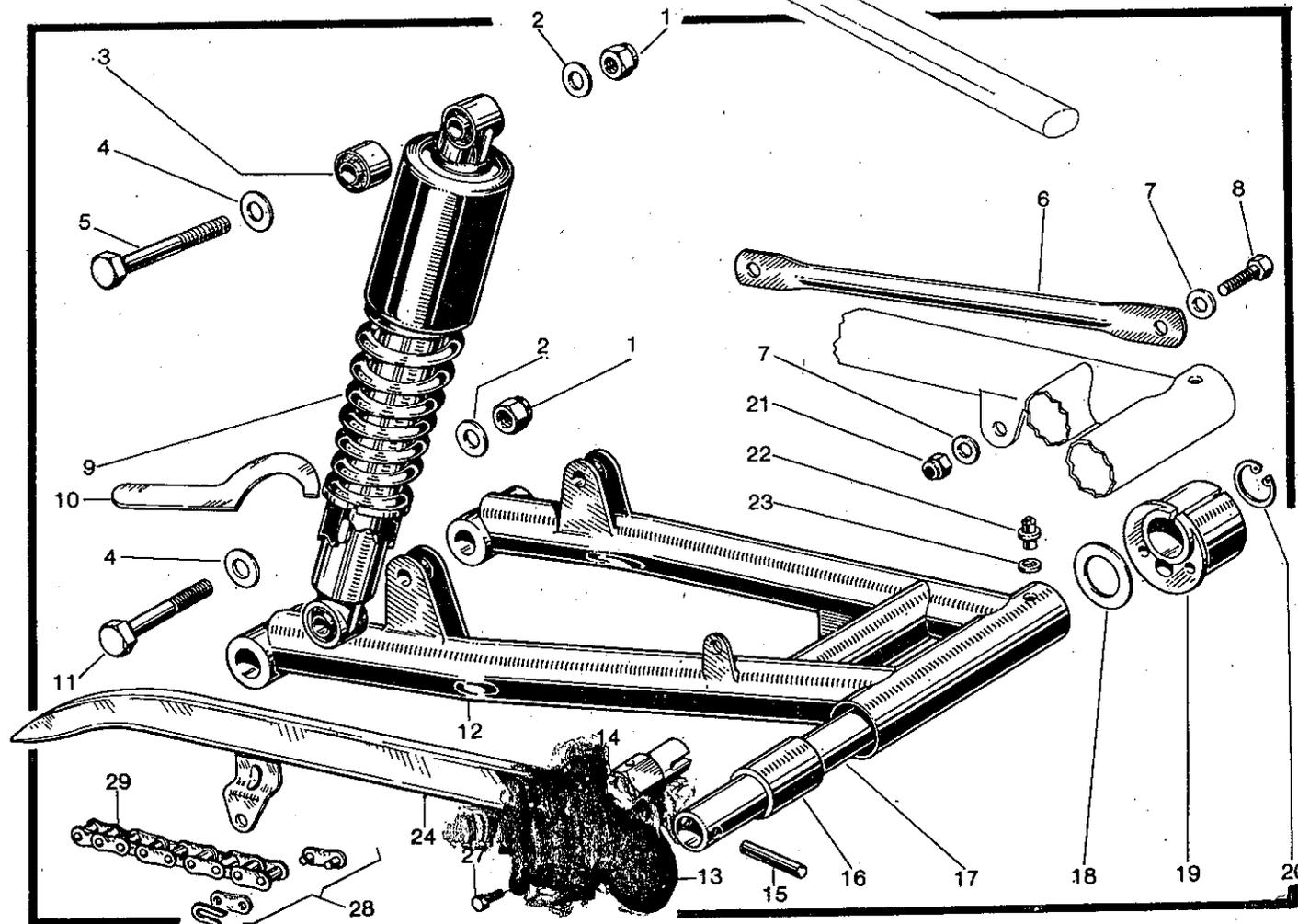
Chasse-piston Brembo pour le démontage du maître-cylindre

de frein dans l'alésage du maître-cylindre. Imprimer un mouvement hélicoïdal au papier à poncer sans appuyer trop fort en tournant dans un sens puis dans l'autre pour croiser les mouvements. Vérifier fréquemment l'état de surface pour éviter une rectification trop importante.

Nettoyer parfaitement le maître-cylindre avec du liquide de frein neuf.

Remplacement des coupelles

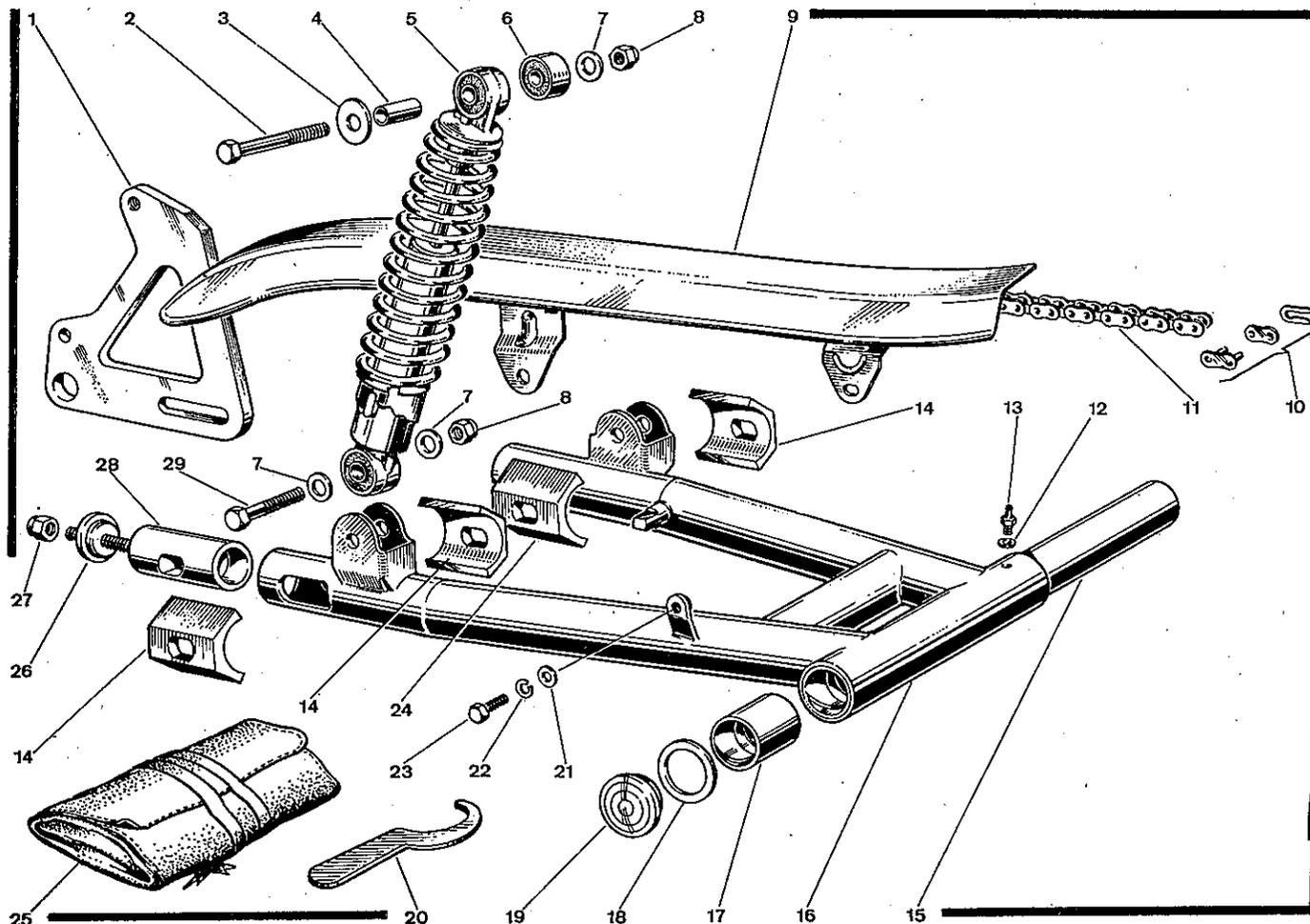
A chaque démontage, les coupelles primaire et secondaire du piston doivent être remplacées.



**SUSPENSION ARRIERE
 DES MODELES 860 GT ET GTS**

1. Ecrus autofreins Ø 10 mm au pas de 125 - 2. Rondelles 10,5 × 18 × 1 mm - 3. Silentblocs 10 × 25 × 23 mm - 4. Rondelles 10,5 × 28 × 1,5 mm - 5. Vis Ø 10 × 70 mm au pas de 125 - 6. Patte d'ancrage du flasque de frein de longueur 350 mm - 7. Rondelles 8,5 × 22 × 1,5 mm - 8. Vis Ø 8 × 25 mm au pas de 100 - 9. Amortisseurs arrière Marzocchi d'entre-axe 320 mm - 10. Clé de réglage - 11. Vis inférieure droit Ø 10 × 60 mm au pas de 125 et vis inférieure gauche Ø 10 × 55 mm au pas de 125 - 12. Bras oscillant - 13. Capuchons d'axe du bras - 14. Clé de réglage de la tension de la chaîne secondaire - 15. Axes de clavetage Ø 6 × 35 mm - 16. Bagues - 17. Axe - 18. Rondelles latérales 28,1 × 40 × 0,8 mm - 19. Excentriques - 20. Circlips intérieurs Ø 28 mm - 21. Ecrus autofrein Ø 8 mm au pas de 100 - 22 et 23. Graisseur et rondelle - 24. Carter de chaîne - 25. Rondelle plate Ø 6,4 mm - 26. Rondelle frein Ø 6,4 mm - 27. Vis Ø 6 × 10 mm - 28. Attache rapide - 29. Chaîne secondaire 108 maillons (860 GT) et 106 maillons (860 GTS) :

DUCATI



SUSPENSION ARRIERE
DES MODELES 750 SS
ET 900 SS

1. Platine de fixation de l'étrier de frein arrière - 2. Vis \varnothing 10 \times 70 mm au pas de 125 - 3. Rondelles 10,5 \times 28 \times 1,5 mm - 4. Bagues de réduction 10 \times 12 \times 22 mm - 5. Amortisseurs arrière Marzocchi d'entre-axe 310 mm - 6. Silentbloks 12 \times 25 \times 22 mm - 7. Rondelles 10,5 \times 18 \times 1 mm - 8. Ecrus autofreins \varnothing 10 mm au pas de 125 - 9. Carter de chaîne - 10. Attache rapide - 11. Chaîne secondaire de 102 maillons - 12. Rondelle joint \varnothing 6,2 \times 10 \times 2 mm - 13. Graisseur \varnothing 6 mm - 14. Brides - 15. Axe d'articulation - 16. Bras oscillant - 17. Bagues en cote standard et en cote maporée de 0,10 mm - 18. Rondelles d'épaisseur 0,10 - 0,20 et 0,50 mm - 19. Capuchons de l'axe - 20. Clé de réglage - 21 et 22. Rondelles plate et frein \varnothing 6,4 mm - 23. Vis \varnothing 6 \times 10 mm - 24. Bride droite de l'élément gauche du bras oscillant - 25. Trousse à outils - 26. Rondelles d'appui - 27. Ecrus autofreins \varnothing 8 mm - 28. Tirants de réglage de tension de la chaîne secondaire - 29. Vis \varnothing 10 \times 45 mm au pas de 125

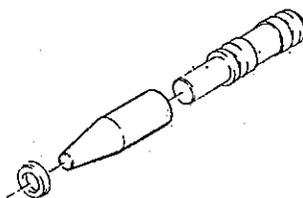
Pour remonter les coupelles neuves sur le piston, utiliser de préférence de la graisse spéciale (par exemple, graisse BNG Brembo 04.2875.10) et s'aider des cônes de guidage qui facilitent le travail et évitent toute détérioration des coupelles.

- a) Coupelle avant : cône Brembo n° 04.2032.10.
- b) Coupelle arrière : cône Brembo n° 04.2049.10.

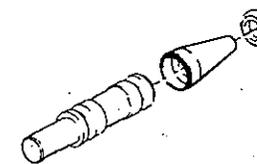
Remontage du maître-cylindre

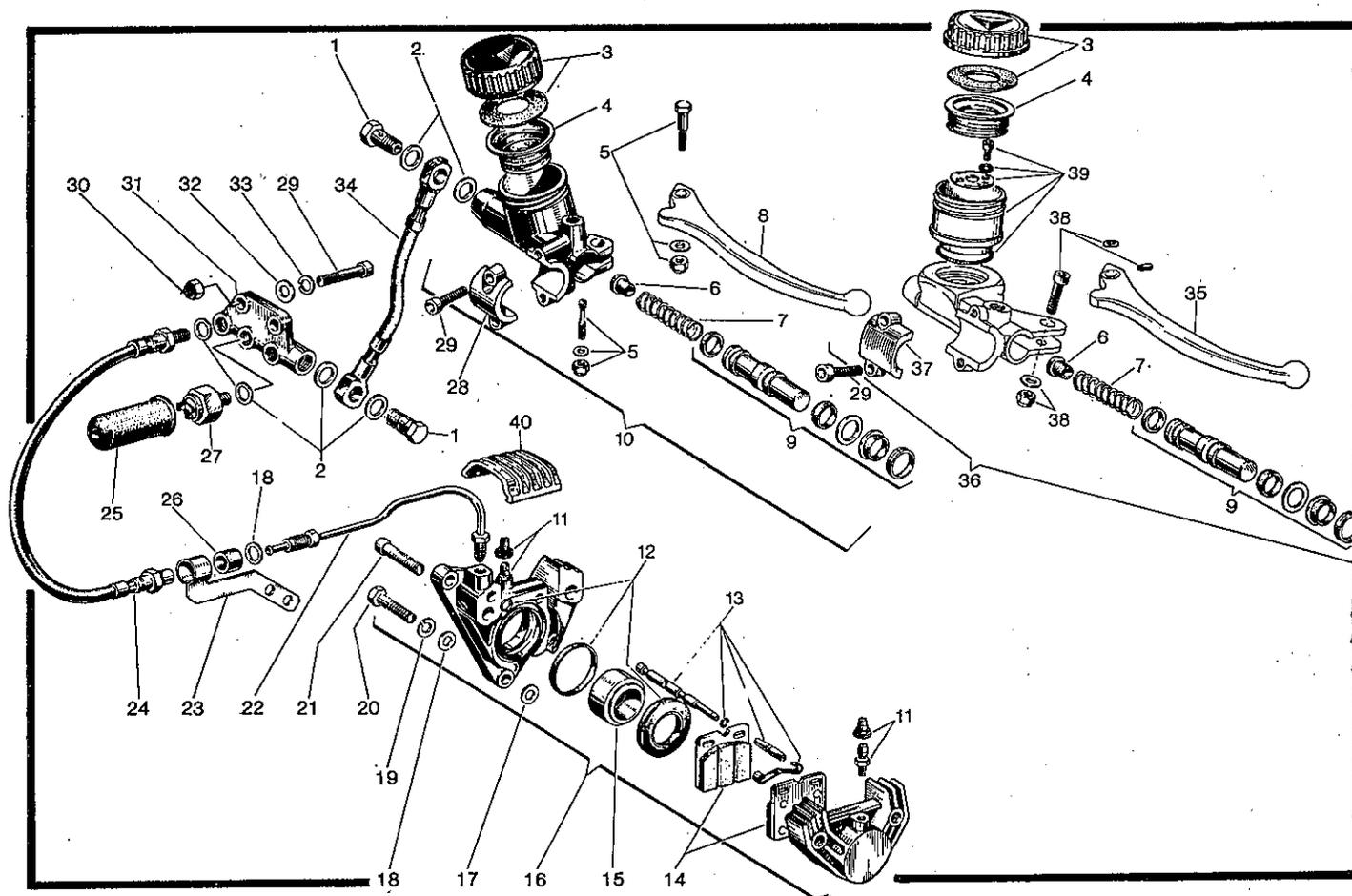
- S'assurer de la parfaite propreté des pièces et, au besoin, les nettoyer avec du fluide de frein neuf.
- Lubrifier les pièces et l'alésage du maître-cylindre avec du fluide de frein.
- Disposer toutes les pièces dans l'ordre trouvé au démontage et enfoncer l'ensemble dans le maître-cylindre

Cône Brembo pour la mise en place du joint arrière sur le piston du maître-cylindre



Cône Brembo pour la mise en place du joint avant sur le piston du maître-cylindre

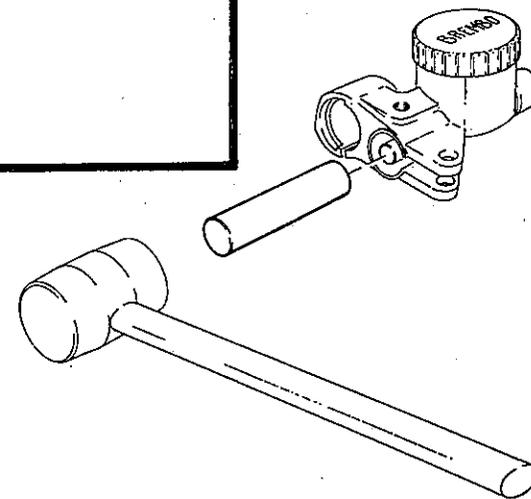




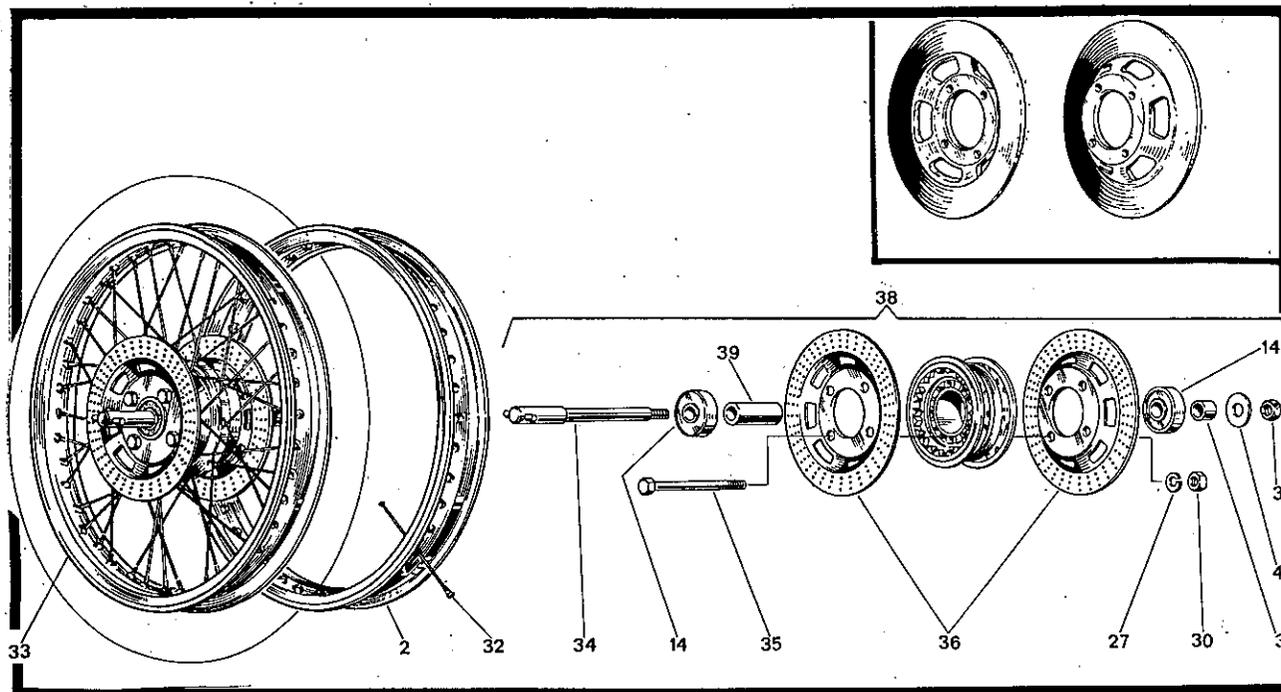
MAITRE-CYLINDRE ET ETRIERS DE FREIN AVANT

Nota. — Les étriers des modèles 750 SS et 900 SS sont du type allégé. Leur conception reste identique.

1. Vis des raccords banjo - 2. Rondelles cuivre 10,2 × 16 × 1 mm - 3. Couvercle du maître-cylindre - 4. Membrane - 5. Boulon d'articulation du levier - 6. Clapet - 7. Ressort - 8. Levier - 9. Nécessaire de réparation du maître-cylindre - 10. Maître-cylindre complet (1^{er} modèle) - 11. Vis de purge et capuchons - 12. Nécessaire de réparation des étriers - 13. Plaquettes avec goupilles, axes centraux et lamelles ressorts - 14. Plaquettes de frein - 15. Pistons - 16. Etriers complets - 17. Rondelles Ø 10,2 × 17 mm disponibles en épaisseur 0,2 - 0,3 - 0,5 et 0,8 mm pour le positionnement des étriers - 18. Rondelles 10,5 × 18 × 1 mm - 19. Rondelles frein Ø 10,5 mm - 20. Vis autobloquante Ø 10 × 35 mm - 21. Vis six pans creux Ø 10 × 50 mm - 22. Tubes rigides - 23. Supports des flexibles - 24. Flexibles inférieur (longueur 360 mm) - 25. Capuchon du contacteur de stop - 26. Bagues caoutchouc - 27. Contacteur de stop - 28. Demi-palier de fixation du maître-cylindre 1^{er} modèle - 29. Vis six pans creux Ø 6 × 20 mm - 30. Ecrous autofreins Ø 6 mm - 31. « T » de raccordement - 32. Rondelles plates Ø 6,4 mm - 33. Rondelles frein Ø 6,4 mm - 34. Flexible supérieur (longueur 305 mm) - 35. Levier 2^e modèle - 36 et 37. Maître-cylindre complet 2^e modèle et demi-palier de fixation - 38. Boulon d'articulation 2^e modèle - 39. Réservoir 2^e modèle - 40. Couvercles des étriers



Poussoir Brembo pour le remontage du maître-cylindre



ROUE AVANT
(Dans l'encadré, disques de frein propres aux modèles 860 GT et GTS)

- 2. Jante Borrani WM 3 x 18"
- 3. Erou de l'axe Ø 16 x 13 mm au pas de 150
- 4. Rondelle 17 x 31 x 3 mm - 14. Roulements 20 x 42 x 16 mm - 27. Rondelles freins Ø 10,5 mm - 30. Ecrus Ø 10 x 10 mm - 32. Rayons droits Ø 3,5 x 4 x 167 mm - 33. Roue avant - 34. Axe - 35. Vis Ø 10 x 110 mm - 36. Disques ajourés (750 SS et 900 SS) - 37. Entretoise 20 x 32 x 17 mm - 38. Moyeu complet - 39. Entretoise centrale -

à l'aide du poussoir Brembo n° 04.2053.10. Frapper l'embout du poussoir ce qui assure un parfait serrage de la rondelle clip qui maintient en place toutes les pièces.

- Remonter le maître-cylindre sur la moto.
- Brancher la canalisation après s'être assuré du parfait état des rondelles joint.
- Remplir le réservoir de liquide de frein neuf répondant à la norme SAE J 1703, puis purger le circuit (voir le paragraphe correspondant au chapitre « Entretien Courant »).

Démontage d'un étrier

- Déposer les deux plaquettes de frein comme décrit dans le chapitre « Entretien Courant ».
- Débrancher la canalisation au niveau de l'étrier en prenant soin de ne pas renverser du liquide de frein sur la peinture ou la matière plastiques.
- Laisser couler le liquide dans un récipient pour éviter de nuire au circuit correspondant.
- Déposer l'étrier de la moto en retirant ses deux boulons de fixation.

Nota. — Prendre garde de repérer et de récupérer la (ou les) rondelle (s) entre les pattes de l'étrier et celles du fourreau qui positionnent l'étrier par rapport au disque. Les rondelles Ø 10,2 x 17 mm sont en épaisseur de 0,2 - 0,3 - 0,5 - 0,8 ou 1 mm.

- Ouvrir l'étrier en retirant ses deux vis avec une clé Allen.
- Récupérer le petit joint torique.
- Chasser le piston. Pour cela, utiliser de l'air comprimé qu'on injecte par l'arrivée d'huile en bouchant le petit passage d'huile où était le petit joint torique.

Attention : Prendre la précaution d'entourer le demi-étrier d'un chiffon et de maintenir le piston pour éviter qu'il soit éjecté au risque de se détériorer ou bien de blesser quelqu'un.

- Récupérer le soufflet caoutchouc et le piston. Extraire la bague caoutchouc du piston.

Contrôle d'un étrier

Nota. — Les cotes ci-dessous sont les mêmes pour les deux types d'étrier : le type normal des modèles 860 GT et GTS et le type allégé des modèles 750 SS et 900 SS.

- Alésage de l'étrier : 38,071 mm.
- Ø des pistons : 37,930 mm.
- Jeu diamétral : 0,141 mm.

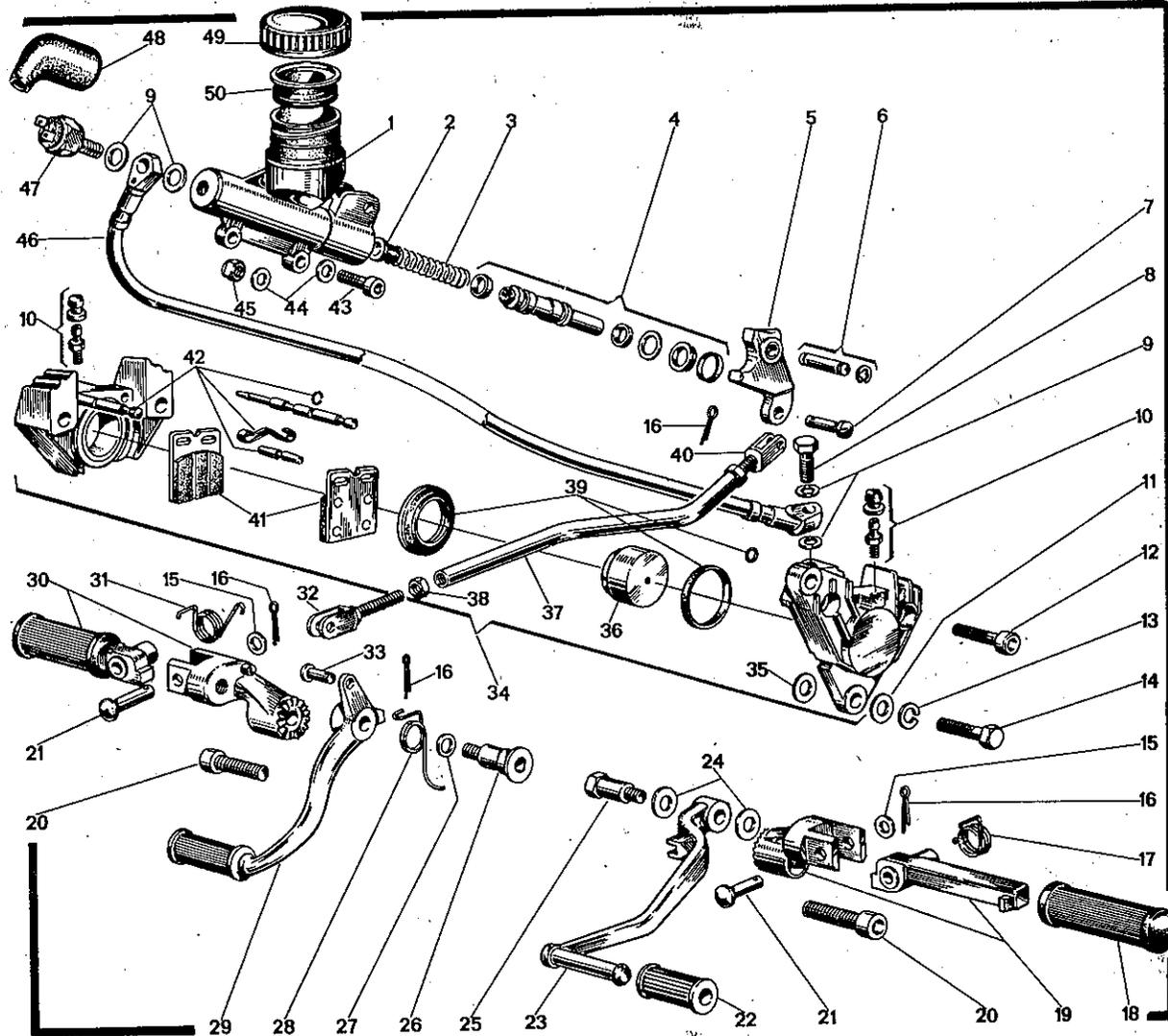
Si vous remarquez quelques traces d'oxydation ou d'usure bien que le jeu reste correct, améliorer l'état de surface des alésages de l'étrier comme pour le maître-cylindre (voir plus haut).

Remontage de l'étrier

- Nettoyer parfaitement toutes les pièces avec du liquide de frein neuf.
- Remplacer la bague de chaque piston par une neuve. Cette opération est facilitée en utilisant une graisse spéciale comme pour le maître-cylindre (voir plus haut).
- Lubrifier chaque piston avec du liquide de frein neuf puis l'enfoncer avec les doigts dans le demi-étrier correspondant. Remettre un cache caoutchouc neuf en prenant soin de bien l'emboîter dans les rainures du piston et du demi-étrier.
- Mettre le petit joint torique après avoir vérifié son état puis assembler les demi-étriers. Couple de serrage des deux vis six pans creux : 4 à 4,5 m.kg.
- Rebrancher la canalisation après avoir vérifié l'état des deux rondelles-joints.
- Remonter l'étrier sur la moto sans oublier les rondelles d'épaisseur qui positionnent l'étrier par rapport au disque comme trouvé au démontage. En cas de remplacement de l'étrier ou du fourreau de fourche, il est souvent nécessaire de centrer à nouveau l'étrier en mettant des rondelles d'épaisseur différente. Couple de serrage des deux boulons : 4 à 4,5 m.kg.
- Remettre les plaquettes au besoin neuves. (Voir le chapitre « Entretien Courant »).
- Remplir le circuit avec du liquide de frein neuf répondant à la norme SAE J 1703 et puis effectuer une purge comme décrit au chapitre « Entretien Courant ».

MAITRE-CYLINDRES ET ETRIER DE FREIN ARRIERE DES MODELES 750 SS ET 900 SS

1. Maître-cylindre complet - 2. Clapet - 3. Ressort - 4. Nécessaire de réparation du maître-cylindre - 5. Bielle de commande - 6. Axe d'articulation - 7. Axe d'accouplement - 8. Vis du raccord banjo - 9. Rondelles cuivre - 10. Vis de purge et capuchons - 11. Rondelles 10,5 x 18 x 1 mm - 12. Vis six pans creux Ø 10 x 50 mm - 13. Rondelles freins Ø 10,5 mm - 14. Vis autobloquante Ø 10 x 30 mm - 15. Rondelles Ø 8,4 x 18 x 1,5 mm - 16. Goupilles fendues Ø 1,5 x 15 mm - 17. Ressort du repose-pied gauche - 18. Caoutchoucs - 19. Repose-pied gauche et support - 20. Vis six pans creux Ø 12 x 35 mm - 21. Axes Ø 8 mm - 22. Caoutchouc - 23. Sélecteur - 24. Rondelles 15,2 x 24 x 1 mm - 25. Axe de fixation gauche - 26. Axe de fixation droit - 27. Rondelle 10,5 x 15 x 1 mm - 28. Ressort de rappel de la pédale de frein arrière - 29. Pédale de frein - 30. Repose-pied droit - 31. Ressort - 32. Chappe avant - 33. Axe d'accouplement - 34. Etrier arrière complet - 35. Rondelles Ø 10,2 x 17 disponibles en épaisseur 0,2 - 0,3 - 0,5 et 0,8 mm pour le réglage de positionnement de l'étrier par rapport au disque - 36. Pistons - 37. Tirant - 38. Contre-écrous Ø 7 x 5 mm - 39. Jeu de coupelles et joints - 40. Chappé arrière - 41. Plaquettes de frein - 42. Jeu de goupilles, axe central et lame ressort - 43. Vis six pans creux Ø 6 x 30 mm - 44. Rondelles Ø 6,4 mm - 45. Ferrou autofreins Ø 6 mm - 46. Flexible (longueur 650 mm) - 47 et 48. Contacteur de stop et caouchon - 49. Bouchon du maître-cylindre - 50. Membrane



Disques de frein

Le disque de frein doit avoir une surface parfaitement plane afin d'obtenir un freinage puissant et progressif. En aucun cas le voile du disque ne doit dépasser 0,20 mm, sinon le remplacer.

Vérifier aussi que la surface de frottement des plaquettes n'ait pas entamé trop profondément le disque. L'épaisseur standard est de 6,35 mm.

Après utilisation, l'épaisseur limite ne doit pas descendre en-dessous de 5 mm, sinon remplacer le disque. S'assurer également que le défaut de planéité des faces ne dépasse pas 0,05 mm.

FREIN ARRIERE A TAMBOUR (860 GT et GTS)

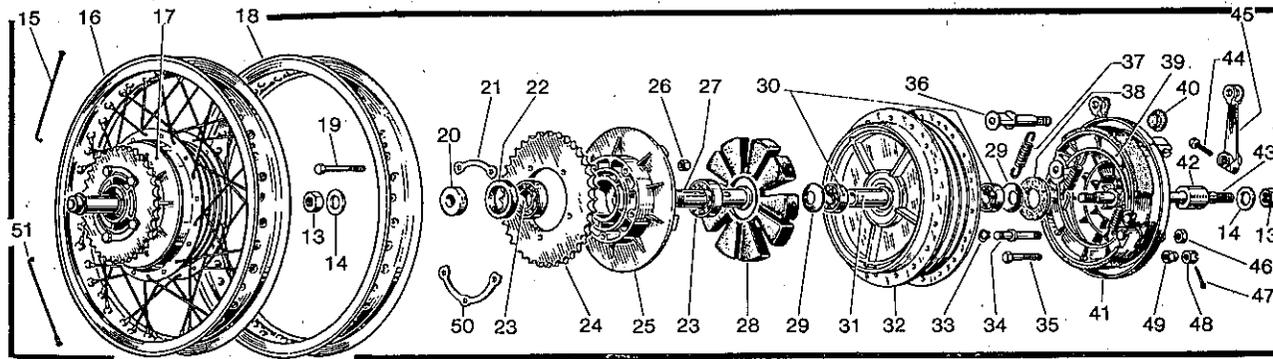
Le flasque de frein peut être démonté facilement du tambour lorsque la roue est déposée comme décrit au chapitre « Entretien Courant ».

Contrôle

Pour une épaisseur des garnitures de frein inférieure à 2 mm, remplacer les garnitures.

- Contrôler l'état du tambour qui ne doit pas être rayé. Au besoin, passer une fine toile émeril pour supprimer d'éventuelle rayures ainsi que sur les garnitures pour les déglacer.

- Dépoussiérer le tambour et au besoin le dégraisser avec un chiffon imbibé de trichlore mais en aucun cas



ROUE ARRIERE A TAMBOUR DES MODELES 860 GT ET GTS

13. Ecrus de l'axe de roue $\varnothing 16 \times 13$ mm au pas de 150 - 14. Rondelles $17 \times 31 \times 3$ mm - 15. Rayons $\varnothing 4/3,5 \times 138$ mm avec têtes coudées à 85° - 16. Roue arrière complète sans grande couronne - 17. Roue arrière complète avec grande couronne 38 dents - 18. Jante $3 \times 18''$ - 19. Vis $\varnothing 8 \times 60$ mm - 20. Rondelle entretoise - 21. Plaquette frein des vis - 22. Joint à lèvres $36 \times 52 \times 7$ mm - 23. Roulements $25 \times 52 \times 15$ mm - 24. Grande couronne 38 dents - 25. Porte grande couronne - 26. Ecrus $\varnothing 8 \times 8$ mm - 27. Bague du porte-couronne - 28. Silent-bloc amortisseur de couple - 29 et 30. Rondelles d'appui et roulements $17 \times 40 \times 12$ mm - 31. Entretoise - 32. Moyeu de roue - 33. Circlips extérieurs $\varnothing 12$ mm - 34. Axes de pivotement des demi-segments - 35. Vis $\varnothing 10$ mm avec perçage diamétral - 36. Came - 37. Ressorts de rappel - 38. Rondelle feutre $30 \times 62 \times 4$ mm - 39. Paire de demi-segments - 40. Bouchon caoutchouc - 41. Flasque de frein - 42. Entretoise - 43. Axe de roue arrière $\varnothing 16 \times 330$ mm avec filetage au pas de 150 - 44. Vis $\varnothing 7 \times 29$ mm - 45. Bielle de frein - 46. Ecrus $\varnothing 12 \times 7$ mm au pas de 125 - 47. Goupille fendue $\varnothing 2 \times 25$ mm - 48. Ecrus $\varnothing 10 \times 10$ mm - 49. Ecrus spéciaux $\varnothing 10 \times 8$ mm - 50. Plaquette frein des vis - 51. Rayons $\varnothing 4/3,5 \times 138$ mm avec têtes coudées à 90°

il ne faut utiliser du trichlore pour nettoyer les garnitures.

- Graisser très légèrement les articulations de commande et remettre le flasque équipé des demi-segments garnis sur le tambour.

- Remonter la roue arrière, comme indiqué au chapitre « Entretien Courant ».

FREIN ARRIERE A DISQUE (750 SS et 900 SS)

Maître-cylindre

Les procédés de démontage et de remontage étant identiques à ceux du frein avant se reporter au paragraphe correspondant.

Pour le remontage du maître-cylindre de frein arrière, utiliser le poussoir Brembo n° 04.2053.20.

Contrôles

Alésage maxi du maître-cylindre : 12,743 mm.
 \varnothing mini du piston : 12,657 mm.
 Jeu limite : 0,086 mm.

ETRIER

L'étrier de frein arrière est similaire aux étriers avant. Se reporter au paragraphe « Frein avant »

MOYEU DE ROUE ARRIERE

Pour la dépose, voir chapitre « Entretien Courant ».

Contrôle

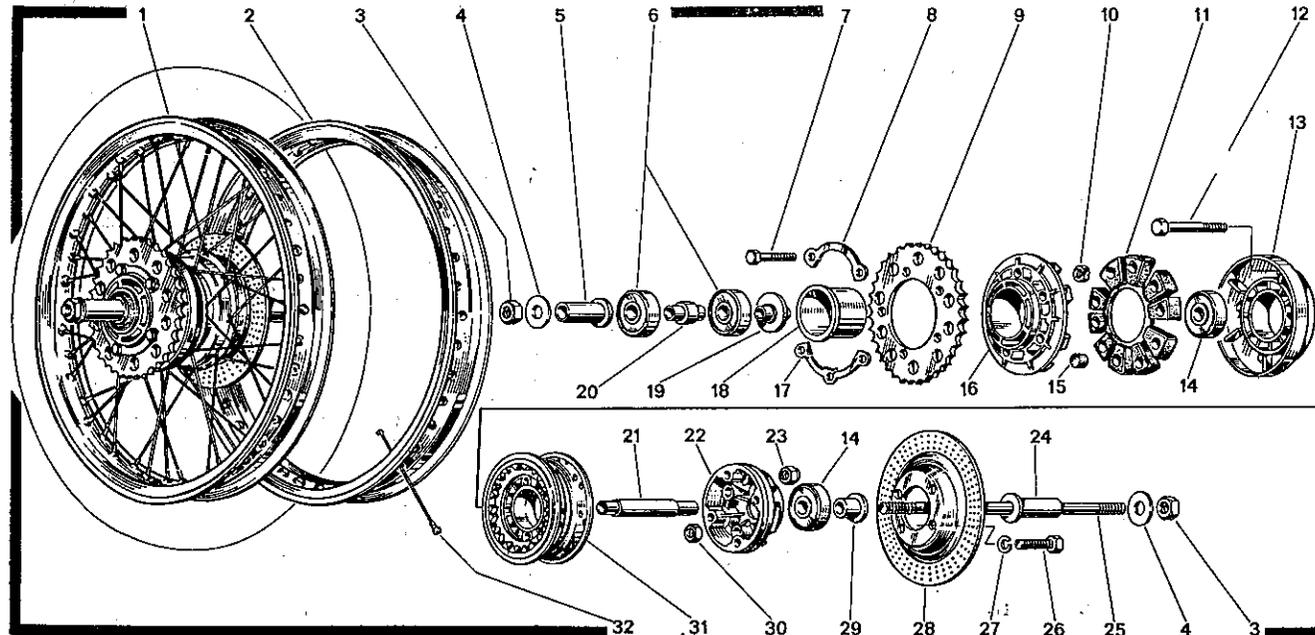
- Vérifier l'état des roulements de roue. Ils doivent tourner librement sans jeu et sans accrocher sinon les remplacer. Pour cela :

- Chasser le tube du moyeu à l'aide d'un jet en bronze puis les deux roulements à billes.

Prendre soin de remonter les roulements sans les biaiser. Ils doivent être en contact avec l'entretoise.

Rédaction et classification documentaire

B. L.

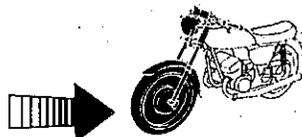


ROUE ARRIERE A DISQUE DES MODELES 750 SS ET 900 SS

1. Roue arrière complète - 2. Jante Borrani $3 \times 18''$ - 3. Ecrus de l'axe $\varnothing 16 \times 13$ mm au pas de 150 - 4. Rondelles $17 \times 31 \times 3$ mm - 5. Bague épaulée de droite - 6. Roulements $20 \times 47 \times 14$ mm - 7. Vis $\varnothing 8 \times 35$ mm - 8. Plaquette frein des vis - 9. Grande couronne - 10. Ecrus $\varnothing 8 \times 8$ mm - 11. Silent-bloc amortisseur de couple - 12. Vis $\varnothing 10 \times 90$ mm - 13. Support de l'amortisseur de couple - 14. Roulements $20 \times 42 \times 16$ mm - 15. Bouchons - 16. Porte-couronne - 17. Plaquette frein des vis - 18. Frette - 19. Entretoise - 20. Entretoise de montage des roulements - 21. Entretoise - 22. Portedisque - 23. Ecrus autofreins $\varnothing 10$ mm - 24. Entretoise épaulée de gauche - 25. Axe de roue $\varnothing 17 \times 335$ mm - 26. Vis $\varnothing 10 \times 35$ mm - 27. Rondelles freins $\varnothing 10,5$ mm - 28. Disque de frein - 29. Entretoise épaulée - 30. Ecrus $\varnothing 10 \times 10$ mm - 31. Moyeu de roue - 32. Rayons droits $\varnothing 3,5/4 \times 167$ mm

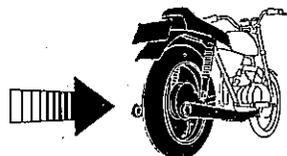
DOCUMENTATION POUR "MOTO-EXPERTISE"

CHOC AVANT



Désignation de la pièce	Identification		Prix détail H.T. déc. 77
	Page	N°	
Roue avant complète (sans pneu)	158	33	1 354,32
Garde-boue avant peint	134	10	121,86
Fourche avant complète	154	1	1 265,25
Tube plongeur	"	29	54,58
Ressort amortisseur	"	32	37,12
Maître-cylindre de frein avant	157	36	270,39
Etrier droit ou gauche	"	16	259,71
Jeu de plaquettes	"	14	23,97
Disque de frein	158	encadré	184,56
Phare complet CEV	142	1	408,37
Portière de phare	"	2	94,27
Optique CEV	"	8	162,00
Clignotant complet CEV	"	39	53,55
Verre de clignotant CEV	"	41	9,90
Compteur Smiths			123,34
Compte-tours Smiths			169,71
Câble pour compteur Smiths			27,06
Câble pour compte-tours Smiths			20,22
Guidon nu			56,93
Commodo droit au guidon			63,12
Commodo gauche au guidon			102,72
Levier de frein avant	157	35	37,97
Levier d'embrayage			20,05
Câble d'embrayage			11,38

CHOC ARRIERE

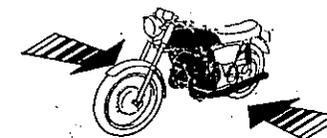


Roue arrière complète (sans pneu ni couronne)	160	17	1 358,77
garde-boue arrière peint	134	11	127,87
Selle double	149	17	204,93
Support de feu arrière et de plaque			130,23
Feu arrière complet			114,84
Verre de feu arrière			51,40
Jeu de demi-segments de frein	160	39	69,06
Câble de frein arrière			42,57
Câble de couronne arrière	160	25	77,34
Moyeu de couronne arrière	"	24	68,80
Couronne arrière 38 dents	"	29	233,64
Chaîne secondaire	155	24	57,79
Carter de chaîne	"	12	353,59
Bras oscillant	"	9	161,20
Amortisseur droit ou gauche	"		183,36
Silencieux droit ou gauche			

DUCATI 860 GTS

POUR L'IDENTIFICATION DES PIÈCES, SE REPORTER AUX PLANCHES ÉCLATÉES PUBLIÉES AU CHAPITRE « CONSEILS PRATIQUES » DE LA PAGE 95 A LA PAGE 160. LE N° DE LA PAGE ÉTANT RAPPELÉ EN REGARD DE LA DÉSIGNATION DES PRINCIPALES PIÈCES PUBLIÉES DANS LES TABLEAUX CI-DESSOUS.

CHOC LATÉRAL



Repose-pied pilote droit			103,00
Repose-pied pilote gauche			104,77
Repose-pied passager droit ou gauche ..			9,16
Pédale de frein			85,14
Pédale de sélecteur	132	2	42,40
Pédale de kick-starter	130	encadré	103,95
Béquille centrale			112,49
Béquille centrale	114	20	116,37
Couvercle d'alternateur	132	37	80,68
Carter du mécanisme de sélection	126	23	298,53
Couvercle d'embrayage	117	32	66,94
Porte d'accès à la chaîne du démarreur ..	149	49 ou 53	103,45
Cache latéral, droit ou gauche	"	31	555,55
Réservoir à essence			
Tube d'échappement de la culasse avant ou arrière			99,49

CHOC IMPORTANT



Demi-carter gauche et droit	124 et 125	29 et 1	2 330,09
Embiellage complet	107	1	1 369,66
Cylindre horizontal	106	2	393,36
Cylindre vertical	"	1	404,54
Chemise nue	"	5	102,79
Piston complet avec axe et segments ..	107	9	268,71
Jeu de segment	"	7	48,67
Culasse horizontale nue	98	28	629,89
Culasse verticale nue	9	26	645,24
Arbre à cames avant ou arrière	111	1 et 3	224,40
Couple conique supérieur	"	27	239,58
Couple conique inférieur	"	28	191,44
Soupape d'admission	98 ou 99	5 ou 3	34,36
Soupape d'échappement	98 ou 99	6 ou 4	33,78
Guide de soupapes	"	31 ou 32	24,58
Stator d'alternateur	110	19	352,27
Rotor d'alternateur	"	17	301,95
Redresseur-régulateur	"	9	234,13
Batterie 32 Ah	117	100	339,36
Démarrateur électrique MT 65 B	"	6	507,37
Solénoïde de démarrage	"	47	161,20
Stator du volant électronique	"	20	377,40
Rotor du volant électronique avec couronne de démarrage et pignon primaire	"	22	710,78
Transducteur	110	11	100,69
Cloche d'embrayage avec couronne	120	28	449,29
Noix d'embrayage	"	32	194,16
Disques lisses : 13,78 x 8	"	25	110,24
Disques garnis : 12,00 x 8	"	26	96,00
Plateau de pression	"	24	27,39
Cartouche de filtre à huile	124	9	10,60
Arbre primaire	131	35	267,59
Arbre intermédiaire	"	8	100,98
Arbre secondaire (de sortie)	"	3	255,34
Pignon de sortie de 15 dents	"	40	85,26
Arbre de kick-starter	130	16	160,21
Tambour de sélection	131	5	185,22
Fourchette de l'arbre primaire	"	14	94,54
Fourchette de l'arbre intermédiaire	"	15	93,97
Cadre nu	149	32	1 356,30