

Monter un kick sur une DTRE >2004

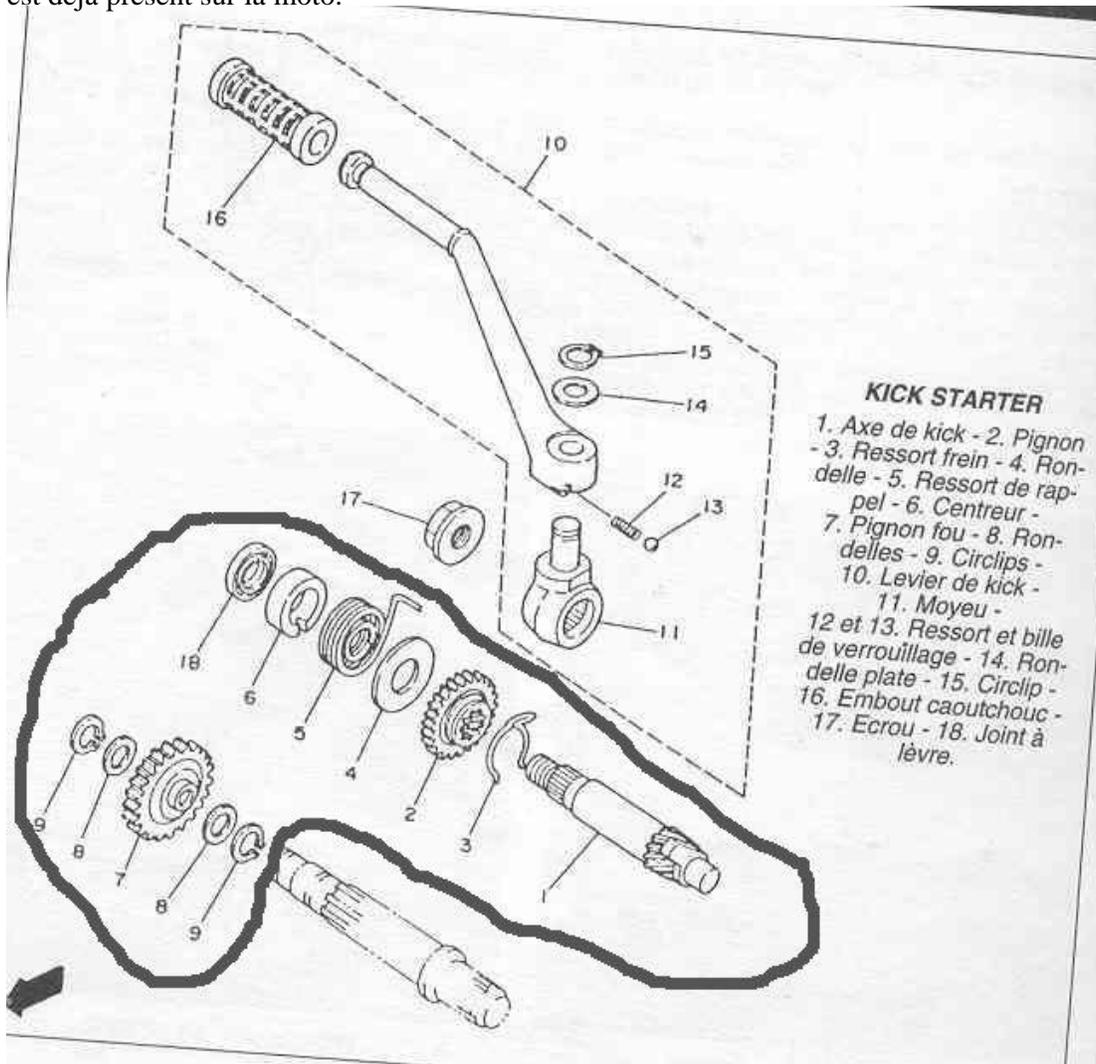
Le démarrage au kick a son charme, et peut rendre quelques service le jour ou la batterie montre des signes de faiblesse, pourtant yamaha n'a pas jugé nécessaire (ou a jugé ça non rentable...) de le laisser sur les dernière dtre...

Sachant le peut d'évolution apporté sur nos machine depuis que le dtr existe et ayant vu que certaines personnes comme moi regrettaient le kick, je me suis lancé dans son montage sur ma DTRE de 2005.

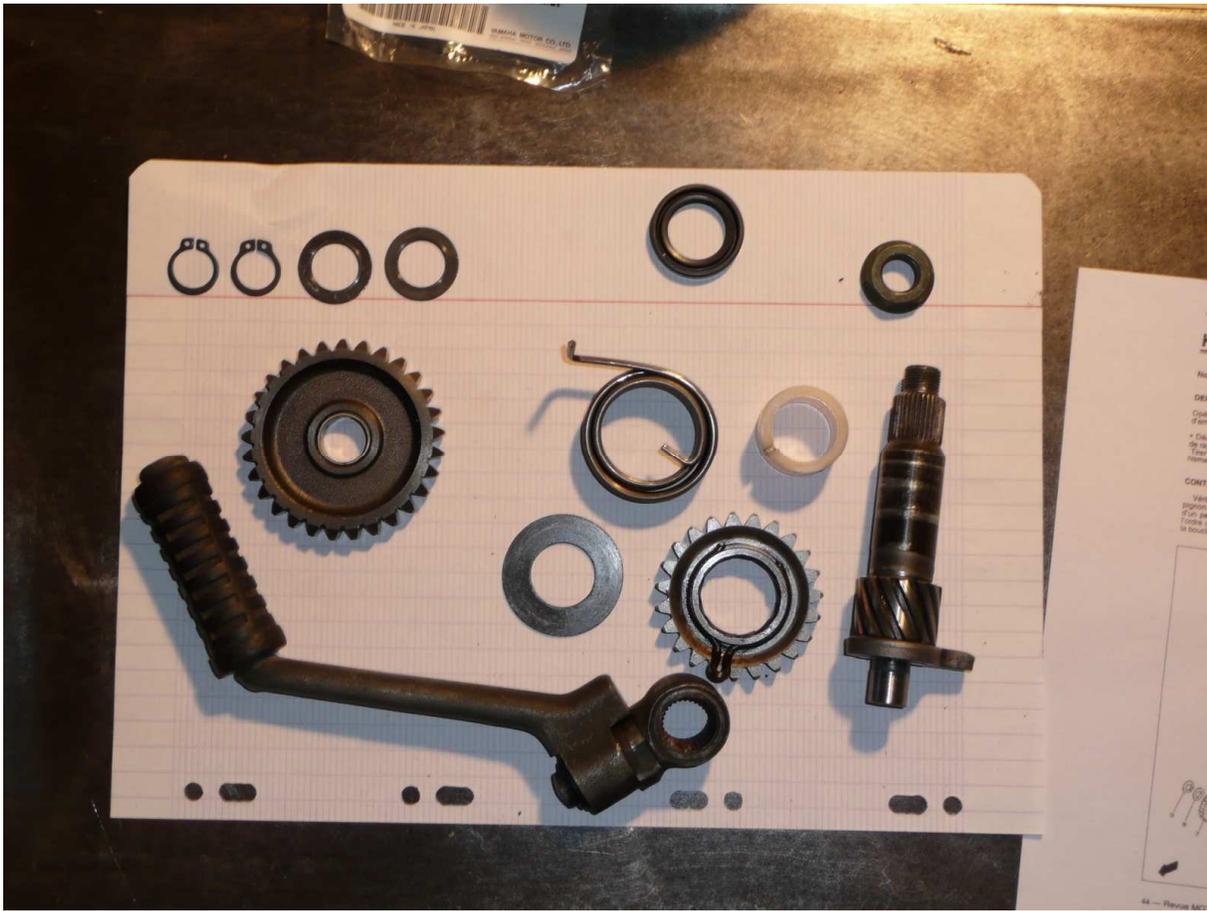
Ce tuto peut servir aussi a ceux qui veulent changer leurs embrayage par exemple, il y aura juste le réglage de celui-ci en plus.

1) LES PIÈCES ET OUTILS NECESSAIRES :

toutes les pièces numérotées sur la rmt sont nécessaires, l'axe du pignon 7 en bas a droite de l'image est déjà présent sur la moto.



Le joint qui fait l'étanchéité entre le carter et le kick doit être neuf.



Pour les outils :

- ➔ une clé dynamométrique couvrant une plage de couple de 0.5 a 8 dan.m et suffisamment précise pour serrer les ressort d'embrayage a 0.6 dan.m.
- ➔ un bloc noix d'embrayage si possible (j'ai fait sans)
- ➔ une pince pour écarter les circlips
- ➔ lors de la dépose du carter d'embrayage il est possible que le joint reste en partie collé et se déchire, il faudra soit le réparer avec de la pâte a joint, soit le remplacer par un neuf.
- ➔ l'indispensable revue technique !

et bien sur toute une collection de tourne vis et de douille (jusqu'a 22), des chiffons etc....

2) DEPOSE DU CARTER D'EMBAYAGE :

Attention, la visserie et en carton, il faut impérativement utiliser un outil parfaitement adapté a l'empreinte de la vis sous peine de la détruire, en faisant pourtant attention j'ai abîmé 2 têtes de vis !

Le but est de retirer tout ce qui gêne pour déposer le carter, je vous conseil de retiré le réservoir, le pot d'échappement et la pédale de frein Ar.

Il faut suivre les indication de la rmt soit :

- ➔ vidange du liquide de refroidissement, et de l'huile de boite

➡ débrancher les durites de la pompe a huile et les reboucher, une vis de diamètre 4 et un foret de diam 6 font l'affaire. Désaccouplé le câble, pour le sortir il faudra tourner la poulie a fond pour faire passer le câble entre la prise de la durite et l'encoche dans la poulie.



➡ Déposer la canalisation rigide qui vient a la pompe a eau, pour pouvoir la manoeuvrer il faut retirer la vis qui ce trouve a son autre extrémité.

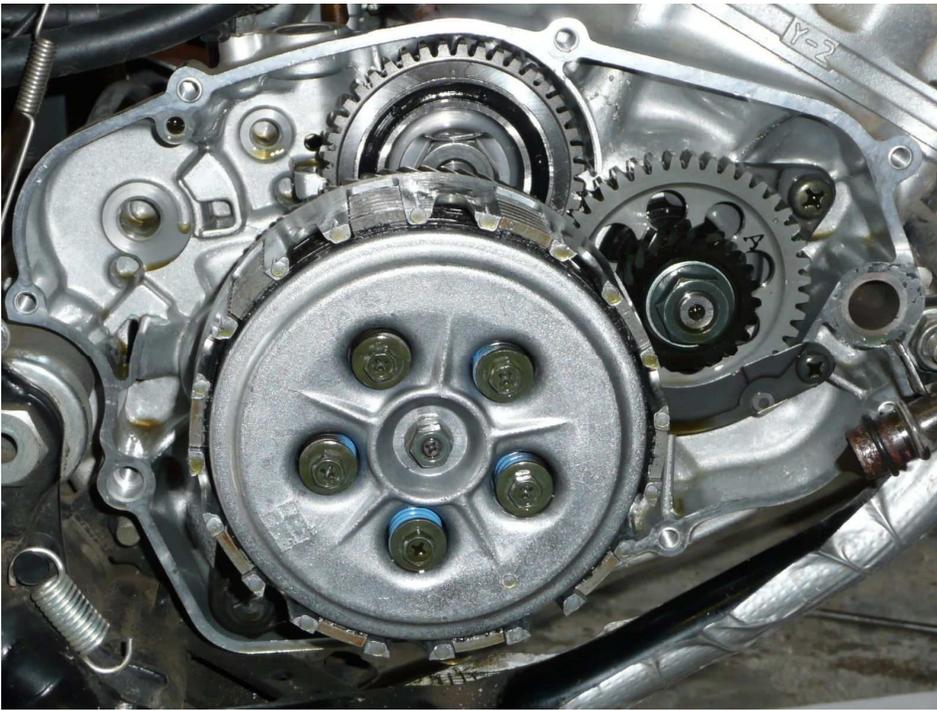
➡ On peut enfin retirer les vis du carter, elles sont toute identiques a part une qui et sur une masse et celle de la pompe a eau qui est plus longues, ne sachant pas cela, par sécurité je m'étais fait ça :



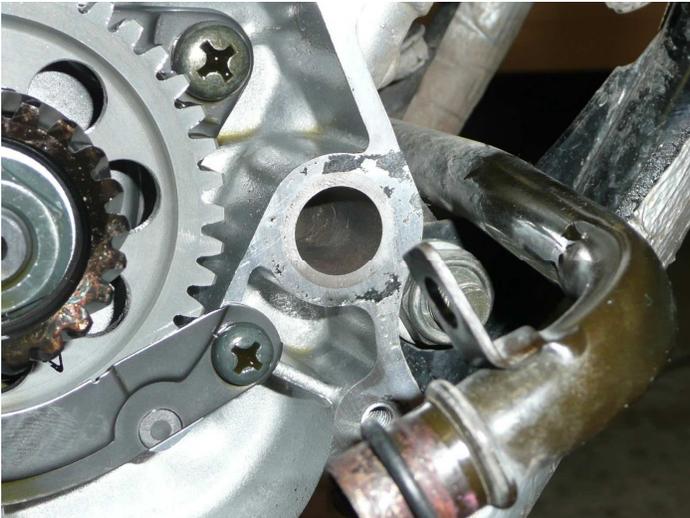


⚠ Dégager délicatement le carter, si vous voulez conserver votre joint c'est là qu'il faut faire gaffe, il peut rester coller et ce déchiré a certain endroit, notamment autour de la canalisation interne de la pompe a eau.





Mon joint est resté collé autour de la canalisation d'eau, a la repose j'ai mis de la patte a joint pour réétancheifier.



3) DEPOSE DE L'EMBAYAGE :

Au début je ne pensai pas avoir a déposer l'embrayage mais il faut placer un pignon sur un arbre qui ce trouve derrière donc pas le choix....

👉 on commence pas déposer les 5 vis qui maintiennent les ressort, une fois les ressort sorti il est bon de les vérifier, ils ne doivent pas faire moins de 32mm, les miens sont a 31.5....
Au remontage j'ai placé par sécurité une rondelle de 1mm d'épaisseur entre chaque vis et ressort.

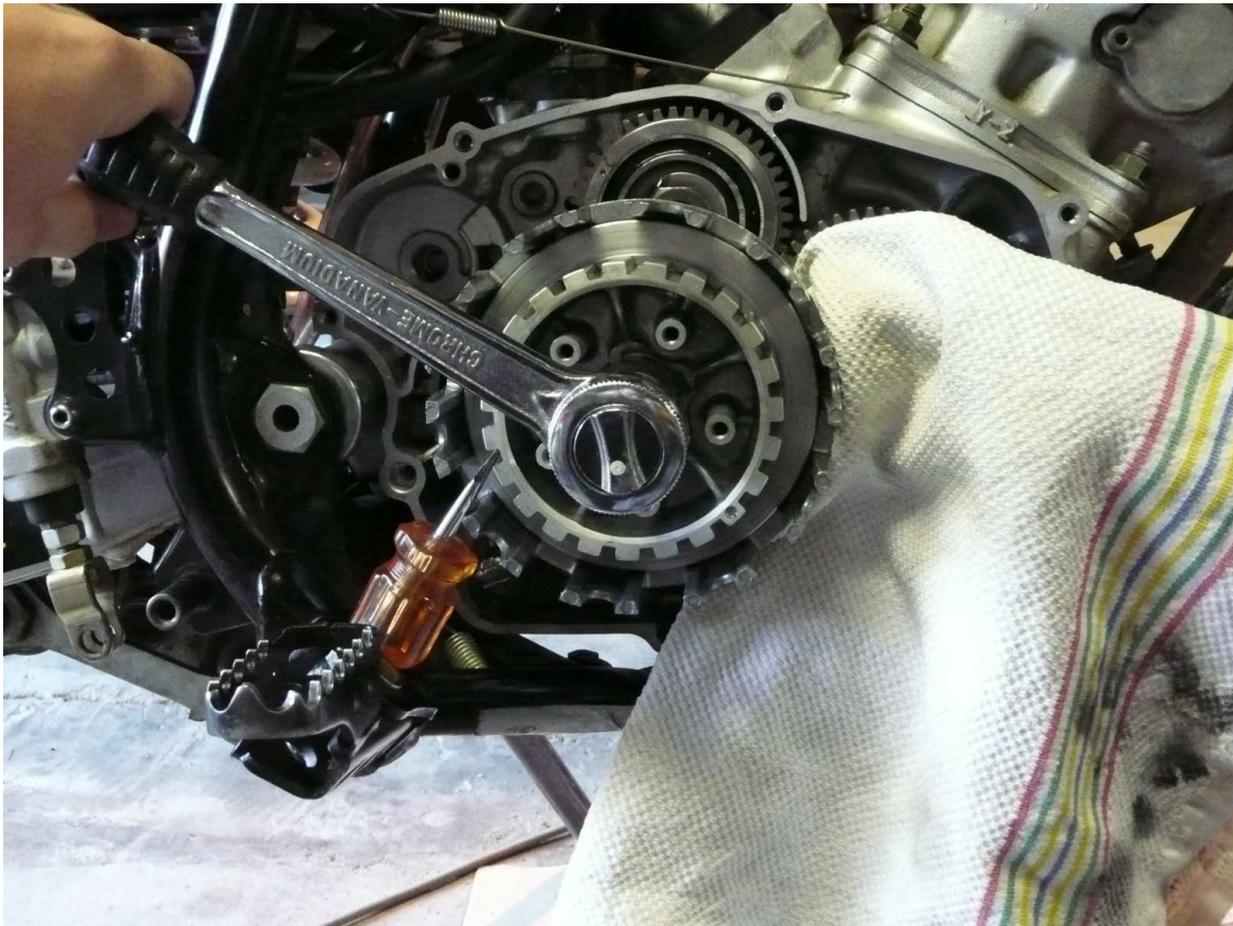
** pour déposer ces 5 vis il faut bloqué l'embrayage pour qu'il ne tourne, un chiffon suffisamment costaud plier en 4 et coincé dans la transmission primaire fera l'affaire.

On retire ensuite l'empilage de disque lisse est garnie, il n'y a qu'a tirer le tout vers soi. Pendant que l'on n'y est on mesure l'épaisseur des disques lisses et garnis.

👉 il faut maintenant retiré l'écrou de noix, il est bloqué part une rondelle frein replié, il faut la redressé délicatement, je l'ai fait avec des tourne vis plat et en tapant doucement avec un marteau.

Pour retirer l'écrou il faut bloqué la cloche d'embrayage avec le chiffon par exemple et la noix, c'est la que le bloc noix peut être utile.

N'ayant pas de bloc noix j'ai fait comme ceci :



Le tournevis a laissé une légère marque

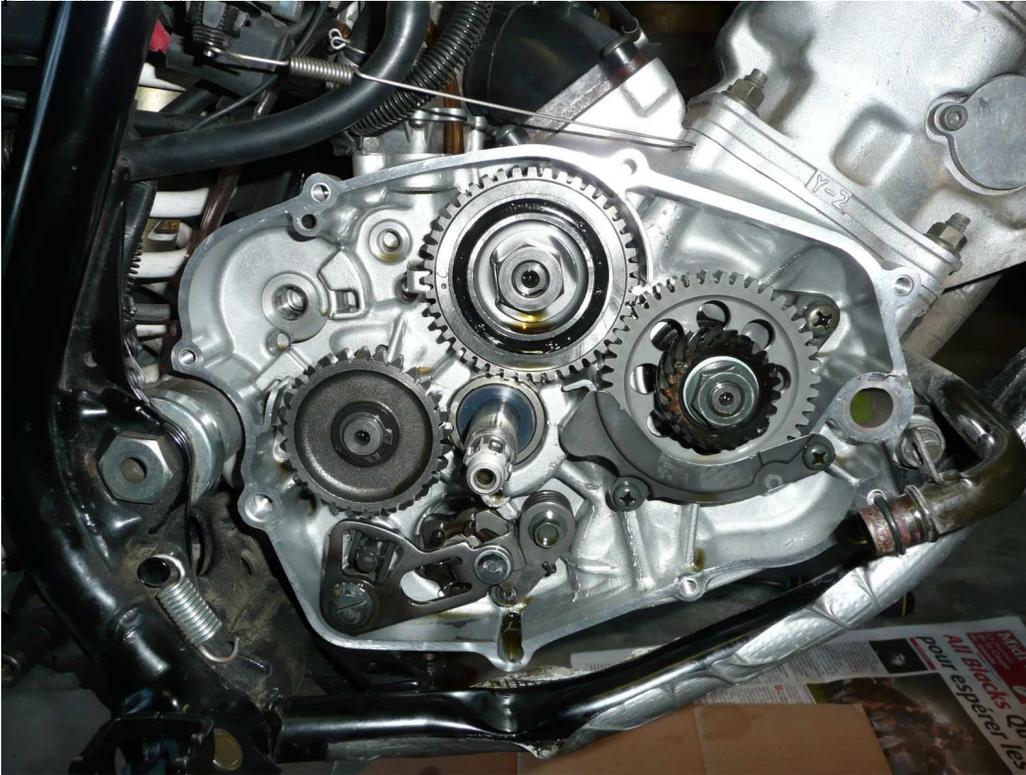
ATTENTION le tournevis doit être bien calé, il ne doit risqué de riper, l'écrou est serré assez fort!

On peut maintenant sortir la noix et la cloche d'embrayage, faire attention a l'emplacement des rondelles et au sens de la rondelle conique derrière la cloche.

On a enfin fini la partie démontage 🤘

4) POSE DE LA COURONNE DE KICK

Ce n'est pas compliqué, on met un circlip, une rondelle, la couronne, une rondelle et un circlip sur l'arbre prévu a cet effet.



5) REPOSE DE L'EMBRAYAGE

(en gros on fait la dépose à l'envers)

☛ Pour resserrer l'écrou de noix a 7dan.m :



mêmes précautions a prendre qu'au desserrage...

☛ on rempile les disques, il faut décaler de 60° les repères (bosse sur le contour extérieur) sur les disques lisses. Dans la rmt il disent que ces repères sont sur les disques garnis mais je n'en ai pas vu donc j'en déduis qu'il on fait une erreur).

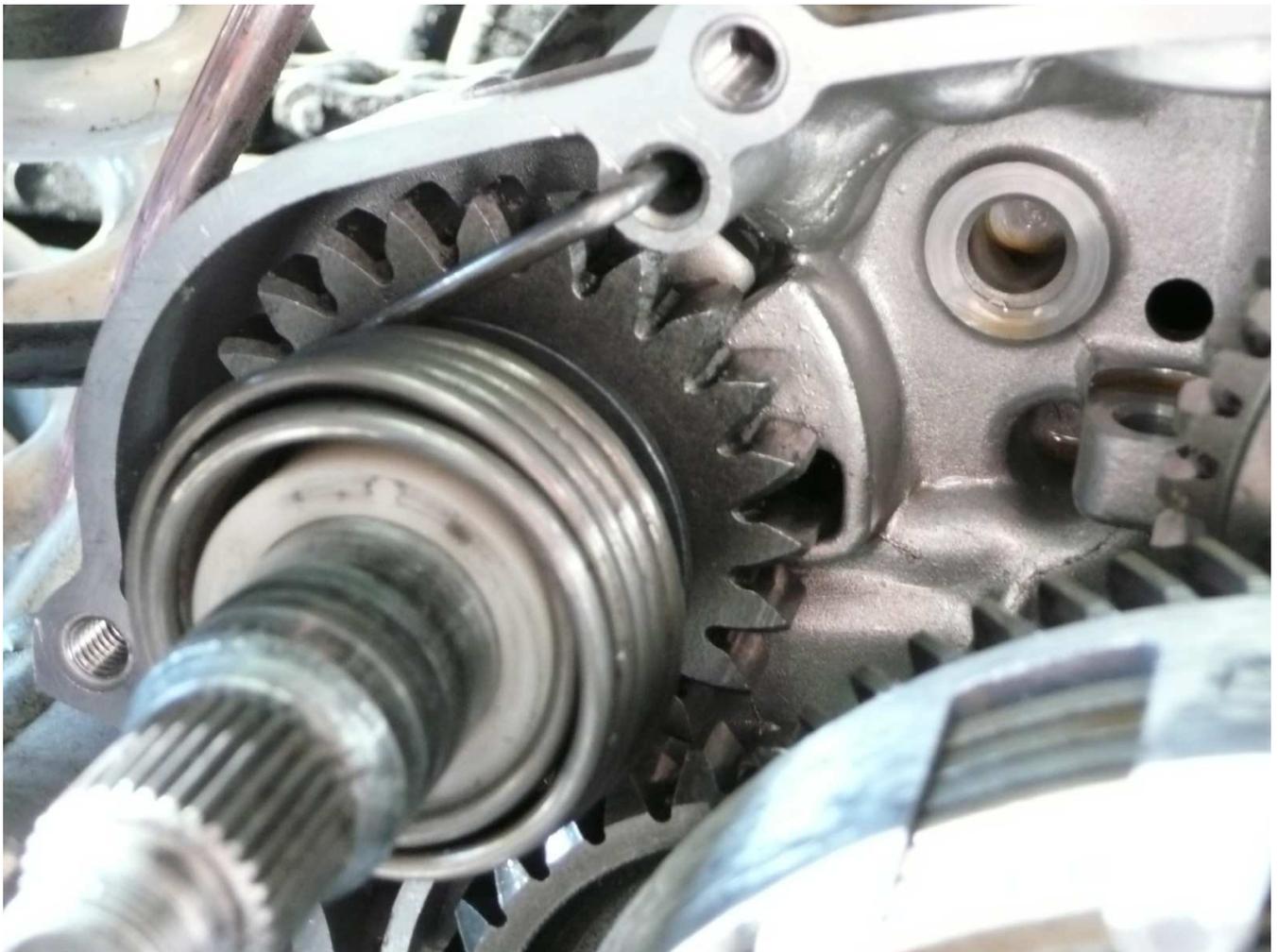
☛ Les vis des ressorts doivent être serré alternativement et progressivement a 0.6 dan.m.

6) MONTAGE DU MECANISME DU KICK

☛ on monte d'abord le mécanisme sur l'établie, voir la vue éclaté de la rmt.

On monte ensuite le mécanisme sur le moteur. Il va falloir un peu réfléchir a comment ça ce monte car je n'ai pas de photo.

Le ressort doit être tendu (dans le bon sen!) et l'extrémité doit ce loger dans le petit trou sur le moteur, la boucle du circlip viens ce loger dans la cavité carrée.



Faire ensuite un essai a la main avec le levier du kick en maintenant l'axe enfoncer et le ressort dans son trou, le pignon doit sortir, engrené la couronne et faire tourné le moteur, quand on relâche la pignon doit revenir a ça position initiale.

Vérifier que le moteur ne peut pas entraîner le pignon du kick (il doit entraîner la couronne par contre).

7) REPOSE DU CARTER

Là encore on procède a l'inverse du démontage...

- ➔ bien nettoyer et dégraisser le plan de joint et le joint.
- ➔ serrer les vis du carter a 0.8 dan.m
- ➔ mettre le joint du kick (faut-il graisser l'intérieur du joint a lèvre ?)
- ➔ serrer l'écrou de kick a 5.5 dan.m, après avoir mis le levier bien sur
- ➔ graisser l'axe de la pedale de frein et la remonter
- ➔ au remplissage de la boite, a la purge du liquide de refroidissement puis a la purge de la pompe a huile (comme décrit dans la rmt).
- ➔ pendant les jour qui vienne vérifier qu'il n'y a aucune fuite.
- ➔ et.....félicitation ! vous avez une dtre avec un kick 😊

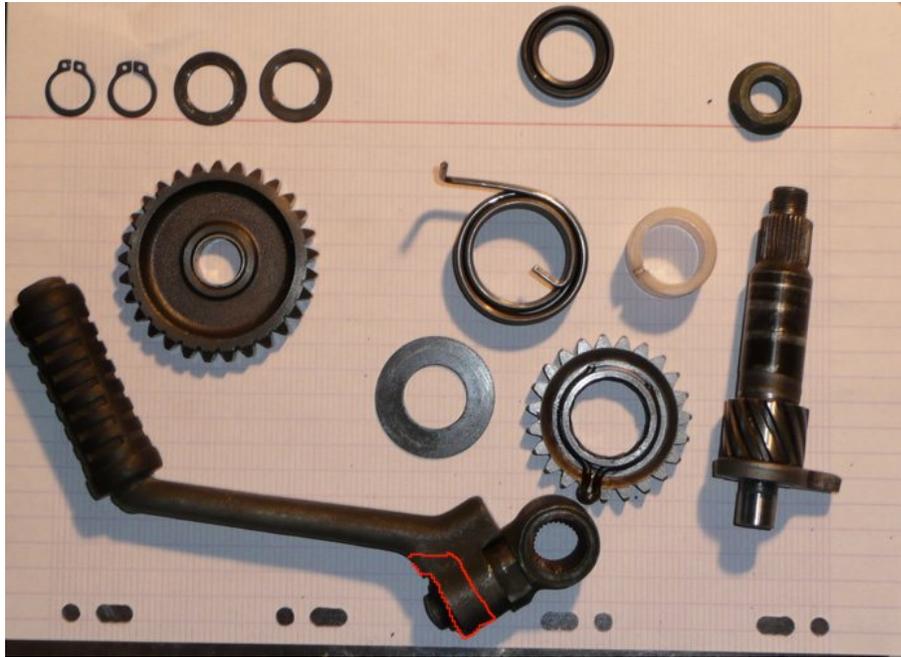


Monter un kick sur un TDR deltabox :

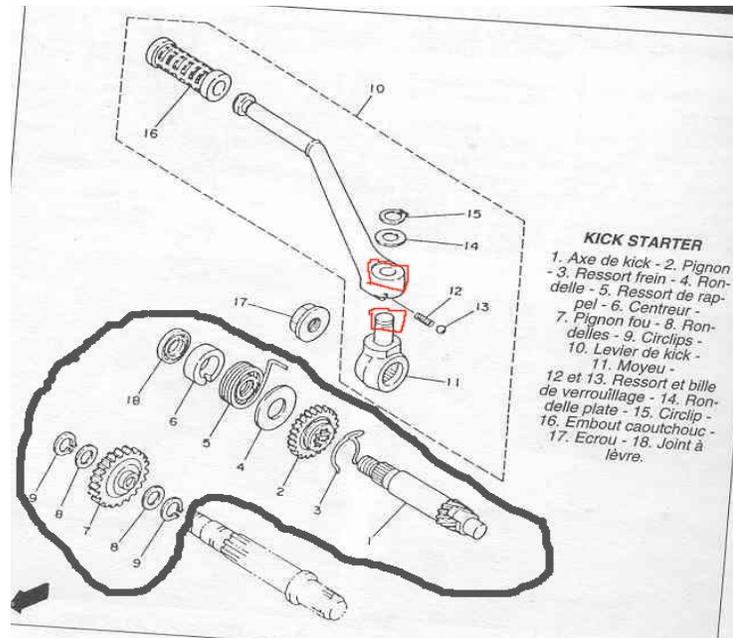
Sur les TDR Deltabox, l'adaptation du kick est identique, mais le cadre gêne le bon déploiement du kick donc il faut modifier le kick avec une disqueuse et le tour est joué.

Ça permettra d'épargner la batterie, surtout l'hiver lors de démarrage après plusieurs jours / semaines d'immobilisation.

Il faut sortir l'axe et enlever sur le kick la matière entourée en rouge, soit environ 8mm :



Puis il faut faire pareil sur l'axe, le raccourcir de 8mm :



Et au dremel refaire une gorge pour le circlip.

En photo ça donne ça :

