

Démontage complet de la pompe à huile

Suite à de nombreux sujets allant dans ce sens, voici un tuto concocté par Nono46 sur le démontage complet de la pompe à huile.

Yamaha ne vend pas de pièces détachées pour cette pompe et se contente seulement de la remplacer, ...mais à 180€ la pompe neuve il vaut mieux quand même y regarder de plus près !!

Ce tuto concerne les premiers modèles de pompes : DTR jusqu'à 1998/1999 et TDR 4FU.

☛ Tout d'abord, les informations de la revue technique concernant le démontage et les constituants de la pompe à huile:

PRINCIPAUX RENSEIGNEMENTS
Course du piston : - Mini : 0,15 à 0,20 mm. - Maxi : 1,85 à 2,05 mm. Débit pour 200 courses de piston : - Débit mini : 0,30 à 0,50 cm ³ . - Débit maxi : 4,65 à 5,15 cm ³ . Identification (touche de peinture) : Bleu foncé.

- Brancher les Durits.
- Réinstaller la câble de commande comme indiqué en « **Entretien Courant** ».
- Effectuer une purge de la pompe à huile (voir au chapitre « **Entretien courant** » le paragraphe traitant de cette opération).
- Remonter le couvercle de protection.

La dépose du pignon d'entraînement de la pompe à huile ne pose pas de problème particulier. Contrôler l'état du joint à lèvres, le changer si nécessaire.

CONTROLE DU DEBIT DE LA POMPE

Du fait de son montage et de sa précision la pompe à huile n'est pas démontable, de plus les pièces qui la composent ne sont pas vendues en pièces détachées.

Pour les valeurs de contrôles voir en début de paragraphe. Pour le réglage de débit voir le chapitre « **Entretien Courant** ».

DEPOSE ET REPOSE DE LA POMPE (PHOTO 41)

La pompe à huile se dépose sans démonter le carter d'embrayage, car l'arbre d'entraînement est solidaire du carter d'embrayage.

- Déposer le couvercle protecteur (3 vis).
- Débrancher la durite d'arrivée d'huile et la boucher correctement avec une vis.
- Débrancher la durite allant à la pipe d'admission.
- Désaccoupler le câble, du levier de commande de la pompe.
- Déposer la pompe (2 vis) (photo 41).

Au remontage :

- Contrôler l'état du joint papier entre le corps de pompe et le carter le remplacer si nécessaire (photo 41, repère A)

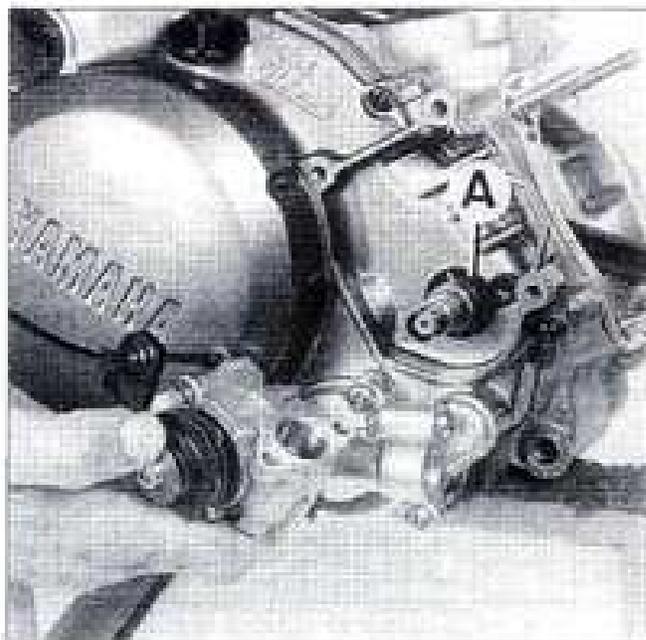
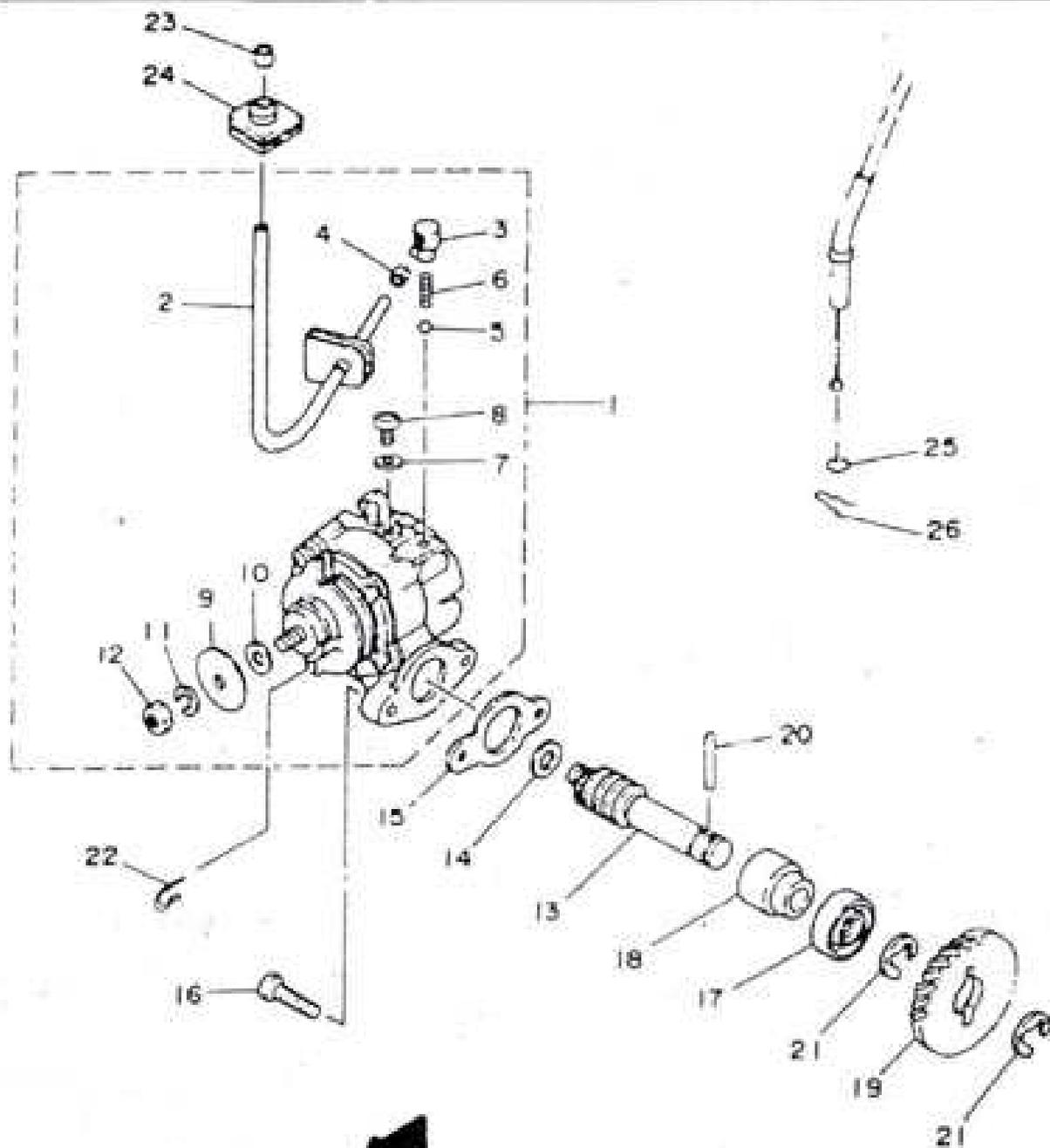


PHOTO 41 (Photo RMT)



POMPE A HUILE

1. Pompe à huile complète - 2. Durit de refoulement - 3. Gicleur - 4. Jonc - 5 et 6. Ressort de compression et bille - 7 et 8. Joint et vis - 9. Rondelle de butée - 10. Rondelle de réglage - 11. Rondelle frein - 12. Ecrou - 13. Vis sans fin - 14. Rondelle plate - 15. Joint d'étanchéité - 16. Vis - 17. Joint à lèvres - 18. Entretoise - 19. Pignon d'entraînement - 20. Goupille - 21. Clips - 22. Agraffe - 23. Jonc - 24. Support de durit - 25. Joint torique - 26. Agraffe.

➡ Et maintenant voici "l'ouverture tout en image" de la pompe réalisée étape par étape par Nono 46:



3)



Démontage du dessus, 4 vis cruciformes.

4)



Voilà ce qui apparaît.

5)



Ici c'est l'axe principal,
qui peut avoir pris du jeu dû à l'usure.

6)



Le petit carter du dessus dans lequel vient un joint spy qui peut être cause de fuites, on doit pouvoir le trouver en adaptable, référence : 114 / 5-14-25 / 5 - 1

7)



Enfin çà, c'est le dessous, en fait c'est un obturateur qui se sort en tapotant gentiment depuis l'intérieur?
Me concernant la fuite venait de là, je l'ai sorti, dégraissé, et remonté à la pâte à joint bleue, et ... nickel plus de fuite