

Bonjour à tous ;

pour la 5ème fois aujourd'hui j'ai démonté mon embrayage : j'ai donc décidé de vous en faire profiter, et tant qu'à faire, la pompe à huile : faut pas se priver.

**Le (top) modèle utilisé est un moteur de ST70 de 1989 en 6 volts** : sur ce bloc la pompe à huile est un modèle pour le 12 volts me semble-t-il et il n'a que 2 disques d'embrayage garnis (certains modèles de dax ont 3 disques garnis).

**Préliminaires :**

Pour commencer le démontage, le mieux à faire c'est de coucher le dax sur son côté gauche ou au moins de le pencher à 45°, en veillant bien à ce que le levier de vitesses ne touche pas le sol, ça pourrait fausser le remontage (on met le bouchon du réservoir sur "Off" et on coupe l'arrivée d'essence).

- On enlève le Kick (un boulon de 10)
- On retire le pot d'échappement (les 2 écrous de 10 de sortie de culasse + l'écrou de 14 à la selle)
- On enlève la barre de cale-pieds : 4 vis de 12.

Là vous êtes prêts à attaquer :

**1** - On enlève avec une clé de 8 à pipe les 8 vis du carter d'embrayage :



2 - On retire le carter en tirant vers soi, et puis voilà ce qu'on a devant soi :



**3** - On enlève tout ce qui gêne (levier d'embrayage, fixation des 3 billes d'embrayage, etc ...) on accède alors au couvercle de volant d'embrayage : on retire (avec difficultés - ce cruciforme c'est une calamité -) les 3 vis et on ôte le couvercle :



**4** - On arrive alors à l'écrou central qui fixe l'embrayage : pour l'empêcher de se dévisser il repose sur une étoile avec des languettes qui se rabattent dans les encoches : il faut donc prendre un petit tournevis fin et écarter la languette repliée puis on dévisse l'écrou : soit avec la clé spéciale, soit avec un petit burin et un petit marteau en donnant de petits coups en oblique.

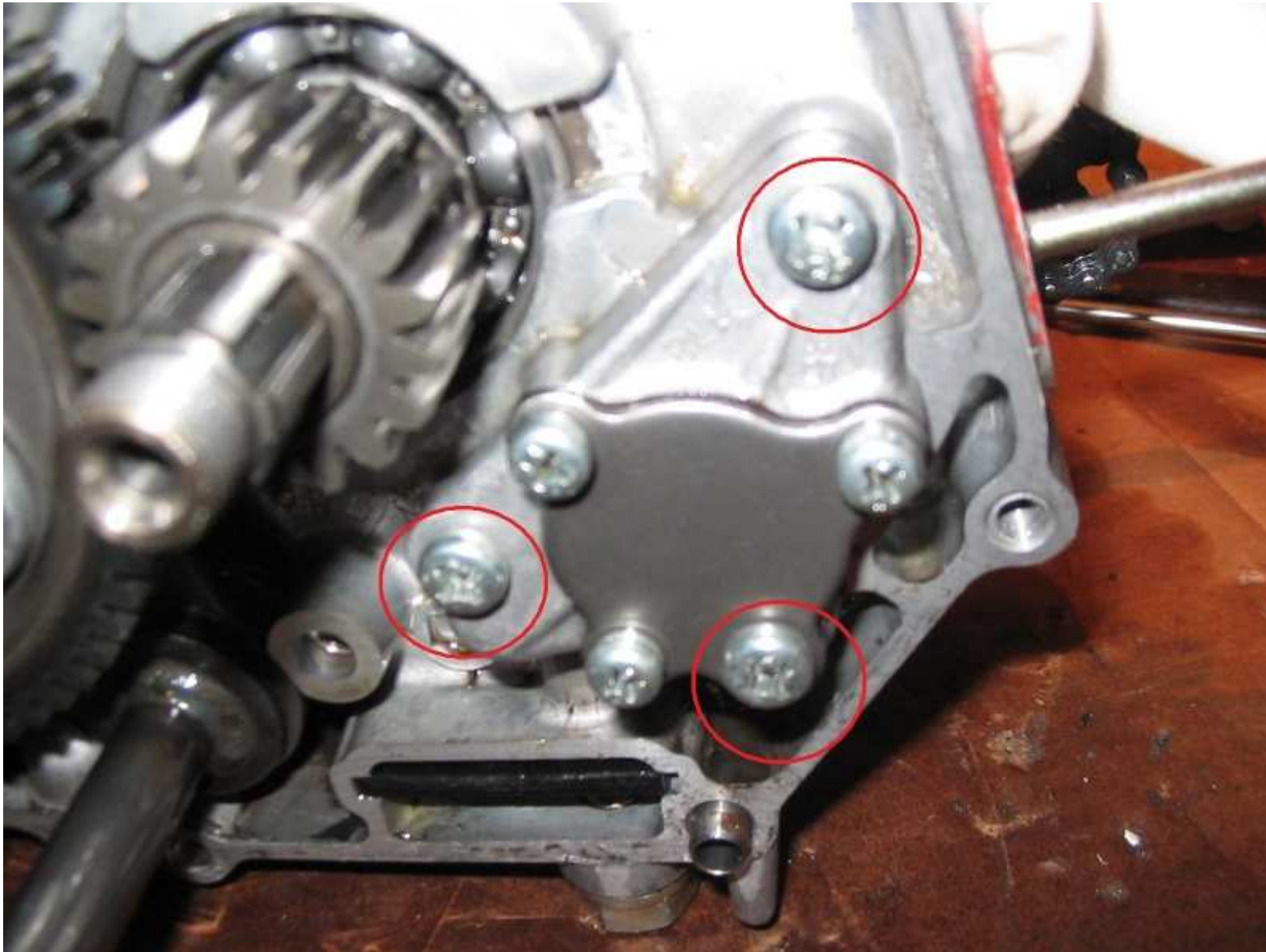
Une fois l'écrou enlevé, vous retirez la rondelle (Attention, elle a un sens, repérez-le pour le remontage : côté avec inscription "Up" vers l'extérieur) puis l'étoile : là l'embrayage va venir tout seul, il suffit de tirer vers soi.



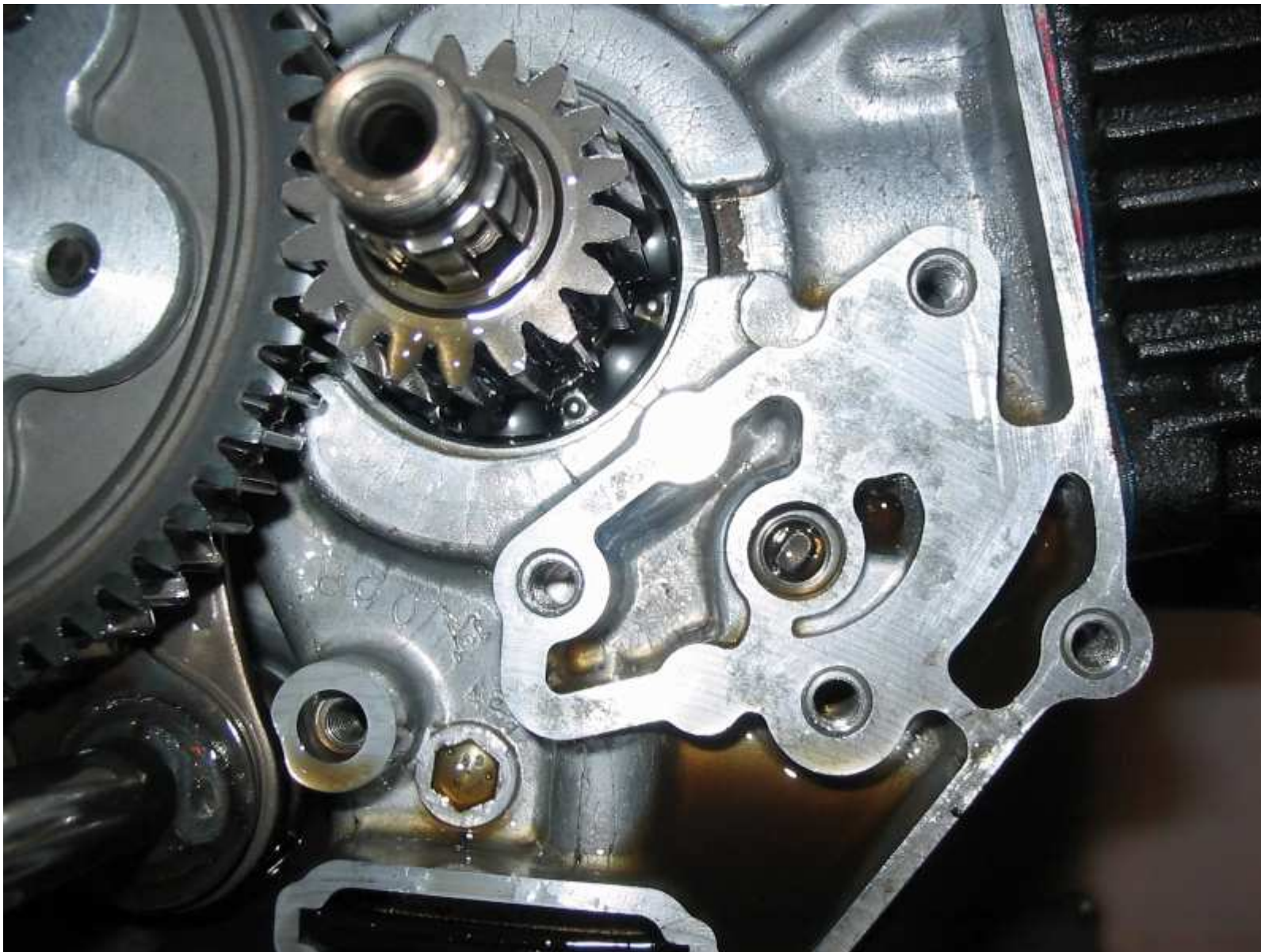
5 - Voilà ce que vous avez lorsque l'embrayage est retiré : encadrée en rouge vous avez la pompe à huile.



6 - On enlève les 3 vis de la pompe à huile



7 - La pompe est enlevée :



**8** - Là il faut penser à agrandir le trou de passage d'huile qui va au cylindre : donc démontage du cylindre obligatoire avec agrandissement du trou (à titre d'exemple takegawa fournit une mèche de 2 mms avec ses pompes) en pensant à bien enlever la limaille :





9 - Maintenant vous remontez votre nouvelle pompe en veillant bien que l'encoche de la pompe s'emboîte bien dans l'arbre d'entraînement (c'est pas évident à expliquer, mais ça se voit sans problèmes au remontage) puis on met un joint neuf qu'on huile, et on remet les vis avec du frein-filet (du solide : la pompe on ne la démonte pas tous les jours ...).

ça c'est fait ...

Donc maintenant à nous l'embrayage :

**10** - Nous voilà avec l'embrayage posé sur l'établi. On le retourne et on retire avec un tournevis le grand circlips qui maintient tout et on enlève tout ce qui traîne là-dedans :



11 - Là il y a plein de trucs qui sont partis : des disques, des ressorts, des rouleaux, etc et voici ce qui reste :



**12** - On va pouvoir attaquer le démontage des ressorts : on dévisse les 4 vis mais en veillant bien à y aller progressivement , façon 1 tour par vis, en dévissant "en croix".  
une fois que c'est dévissé, vous avez accès aux ressorts :



**13** - Maintenant il s'agit de remonter tout ça : vous changez donc ce qu'il y a à changer (ressorts, disques, etc ...)

**14** - On commence par le remontage des ressorts : veillez bien en revissant les 4 vis à faire un vissage en croix et progressif, façon 1 tour par vis : vous serrez bien tout cela.

Une fois que c'est serré vous réinstallez les 4 petits ressorts d'amortissement d'embrayage, avec un tournevis :





**15** - Etape suivante, on regarnit ce qu'il y a derrière :  
les petits rouleaux se mettent dans les encoches







**16** - On assemble ensuite les 2 pièces de la photo : celle du centre ("partie extérieure de pignon de commande) en premier puis on pose l'autre ("centrage d'embrayage" ) dessus : la photo est explicite

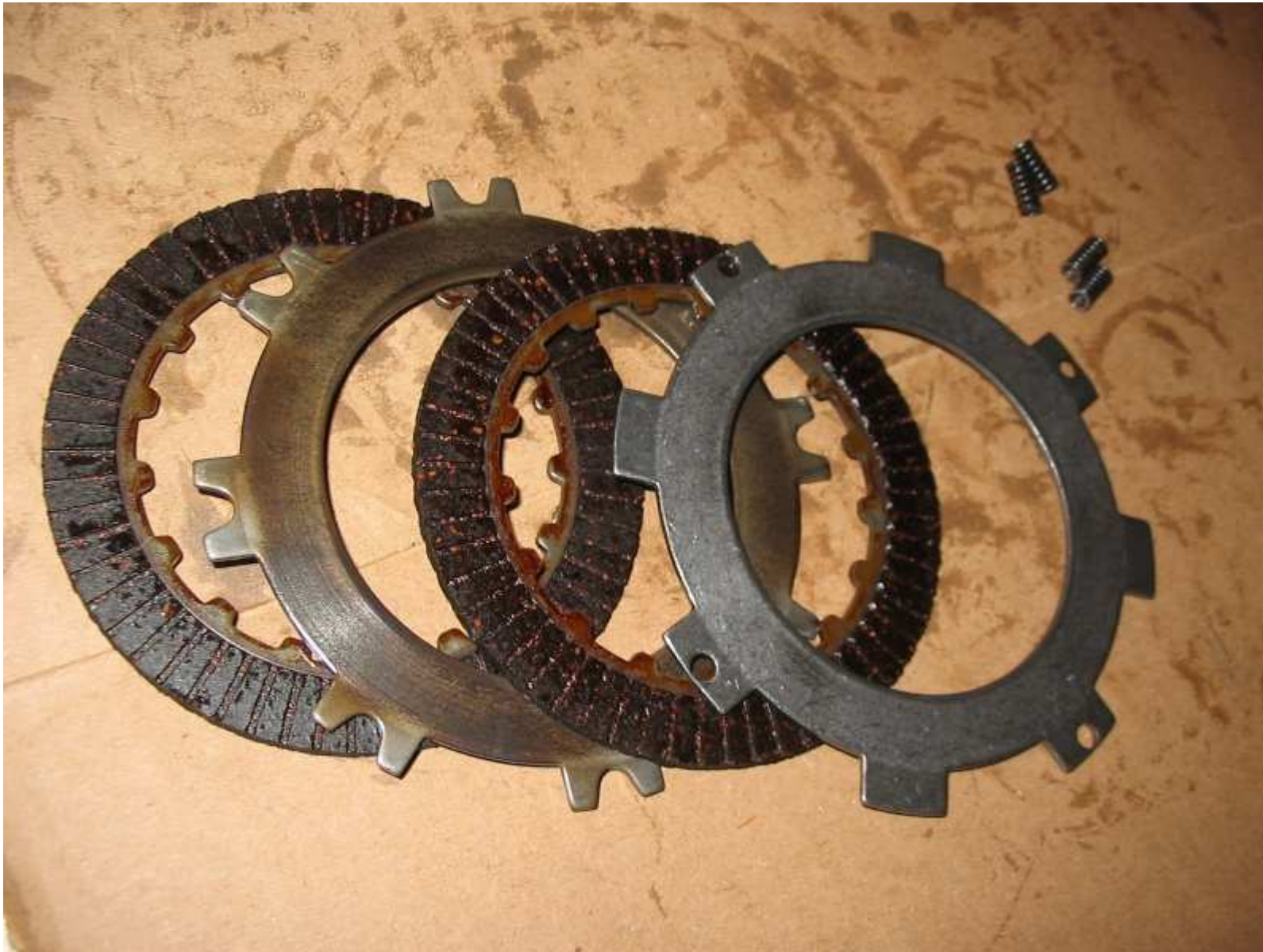


17 - Maintenant on met le plateau d'embrayage :

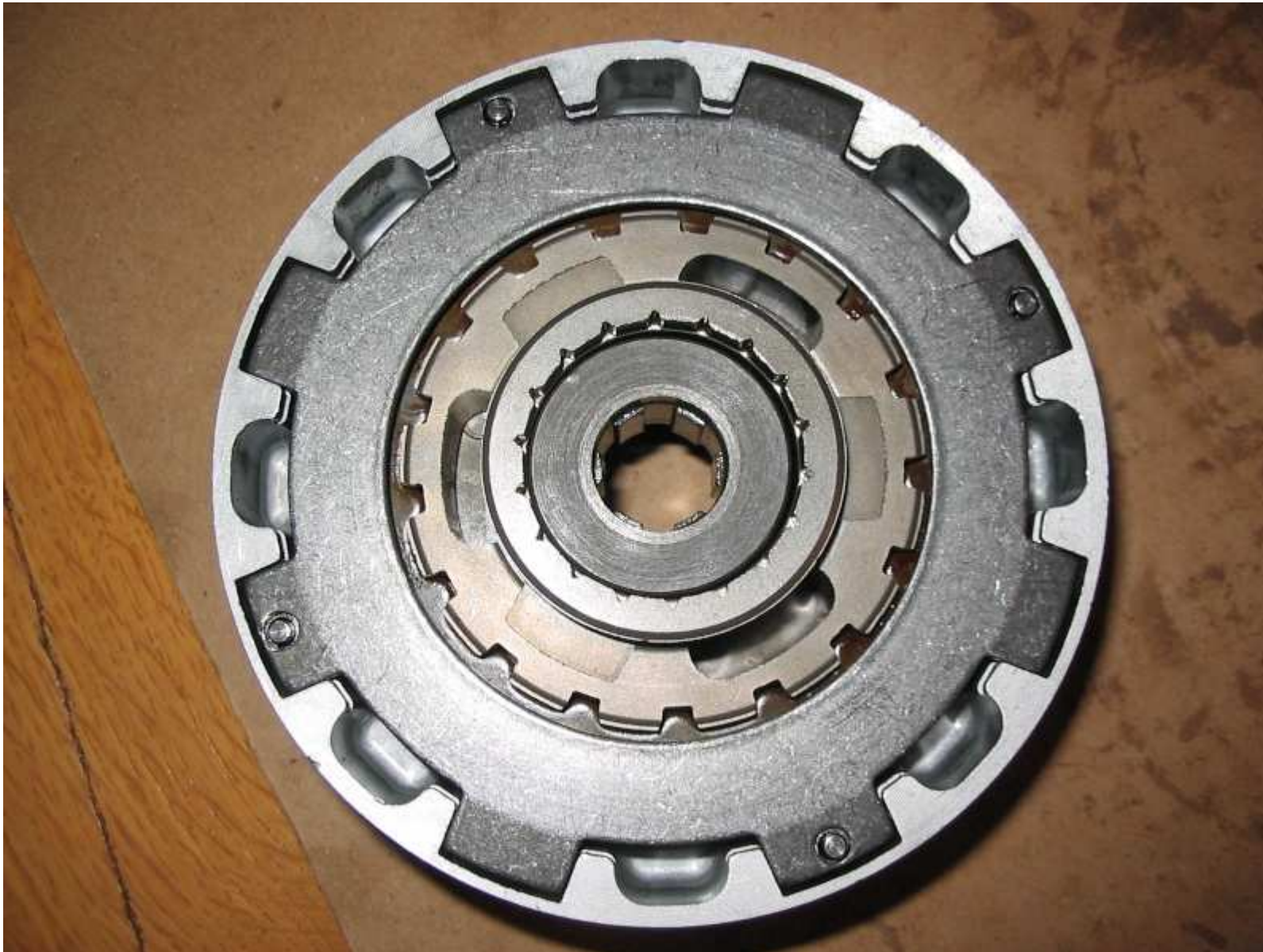




**18** - Là on assemble tout dans l'ordre tel que sur la photo, de gauche à droite, en pensant à enfiler les 4 petits ressorts sur les 4 guides du prmeier plateau d'embrayage que nous avons installé :



19 - Quand tout est bien empilé, voilà ce que vous avez sous les yeux :



**20** - On remet le circlips avec un tournevis, en veillant bien qu'il rentre dans ses encoches : maintenant ça y est l'embrayage est refait, il ne reste plus qu'à le remonter !





**21** - On remet l'embrayage sur son axe, en veillant bien qu'il s'emboîte sur le pignon ("pignon de commande primaire") qui est sur l'axe , c'est très important. A ce moment vous remettez l'étoile, puis la rondelle (le 'up' ou 'out' qui est écrit dessus doit être vers l'extérieur) puis l'écrou : soit c'est serrage à la clé dynamométrique (43 nm) soit méthode "bourrin" au burin et marteau. Et on rabat une des languettes de l'étoile dans une encoche de l'écrou :

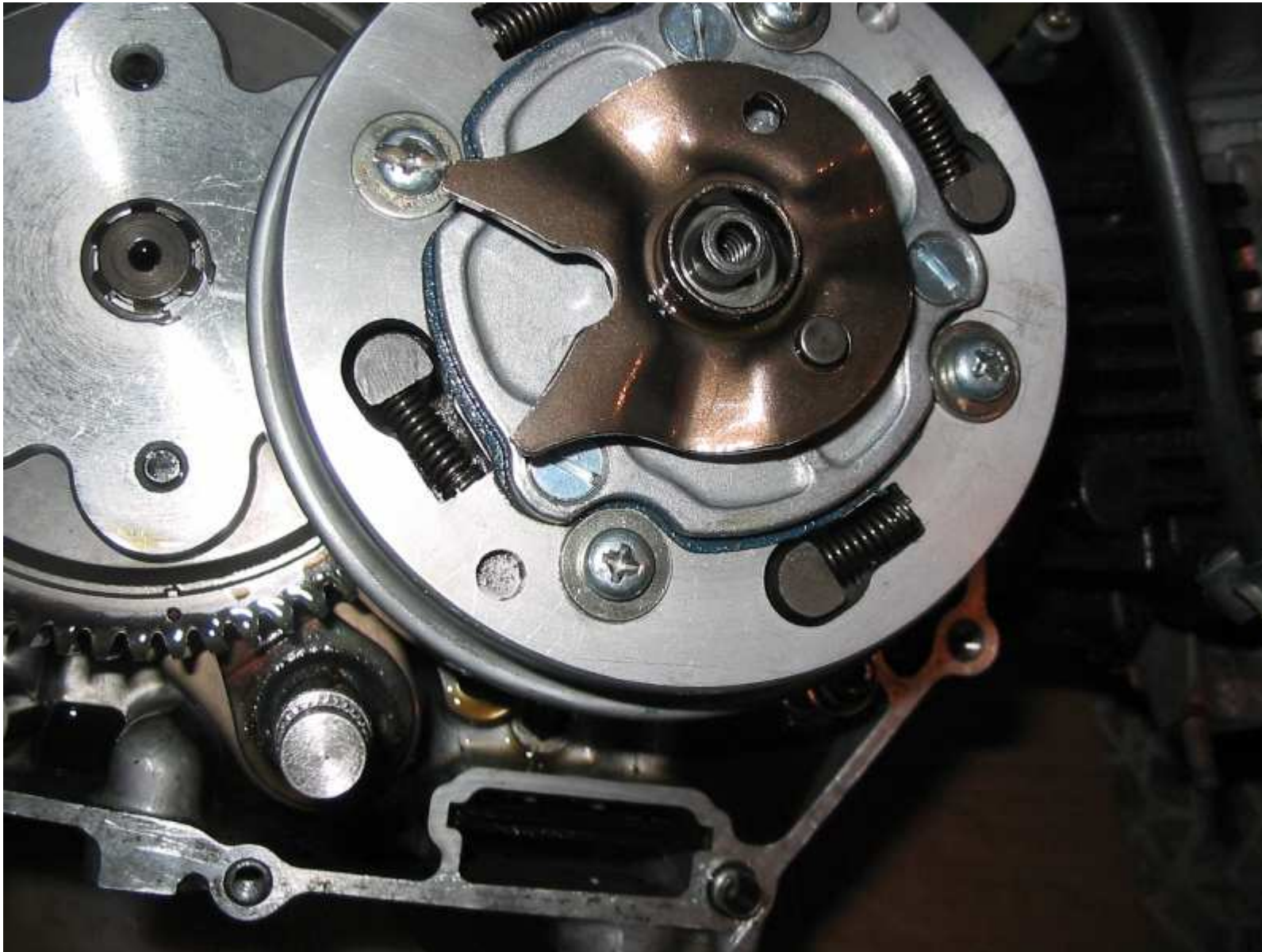




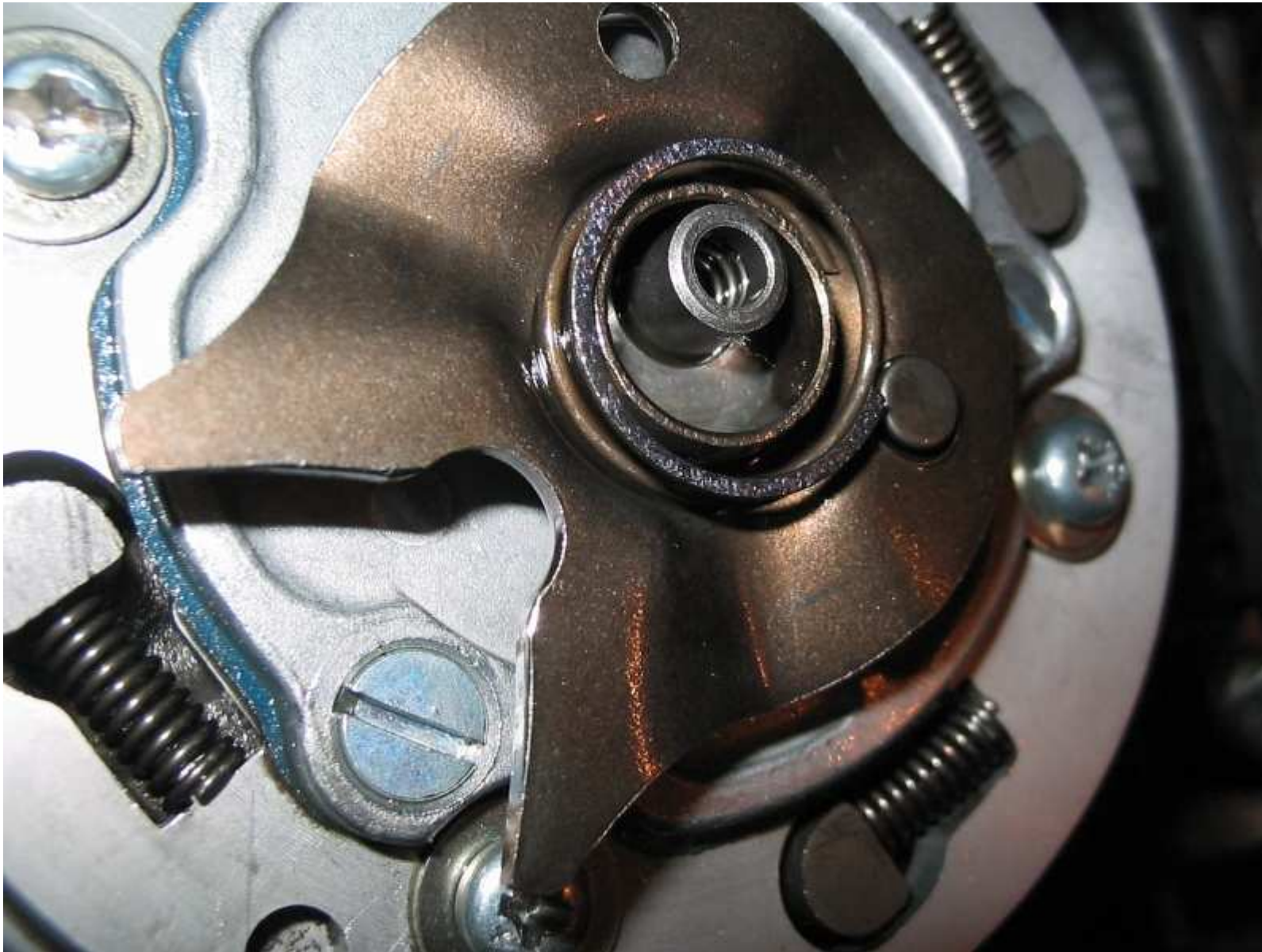
22 - On remet le couvercle de volant d'embrayage en changeant le joint, on serre les vis en mettant du frein-filet, puis on réinstalle le roulement à billes en son centre :



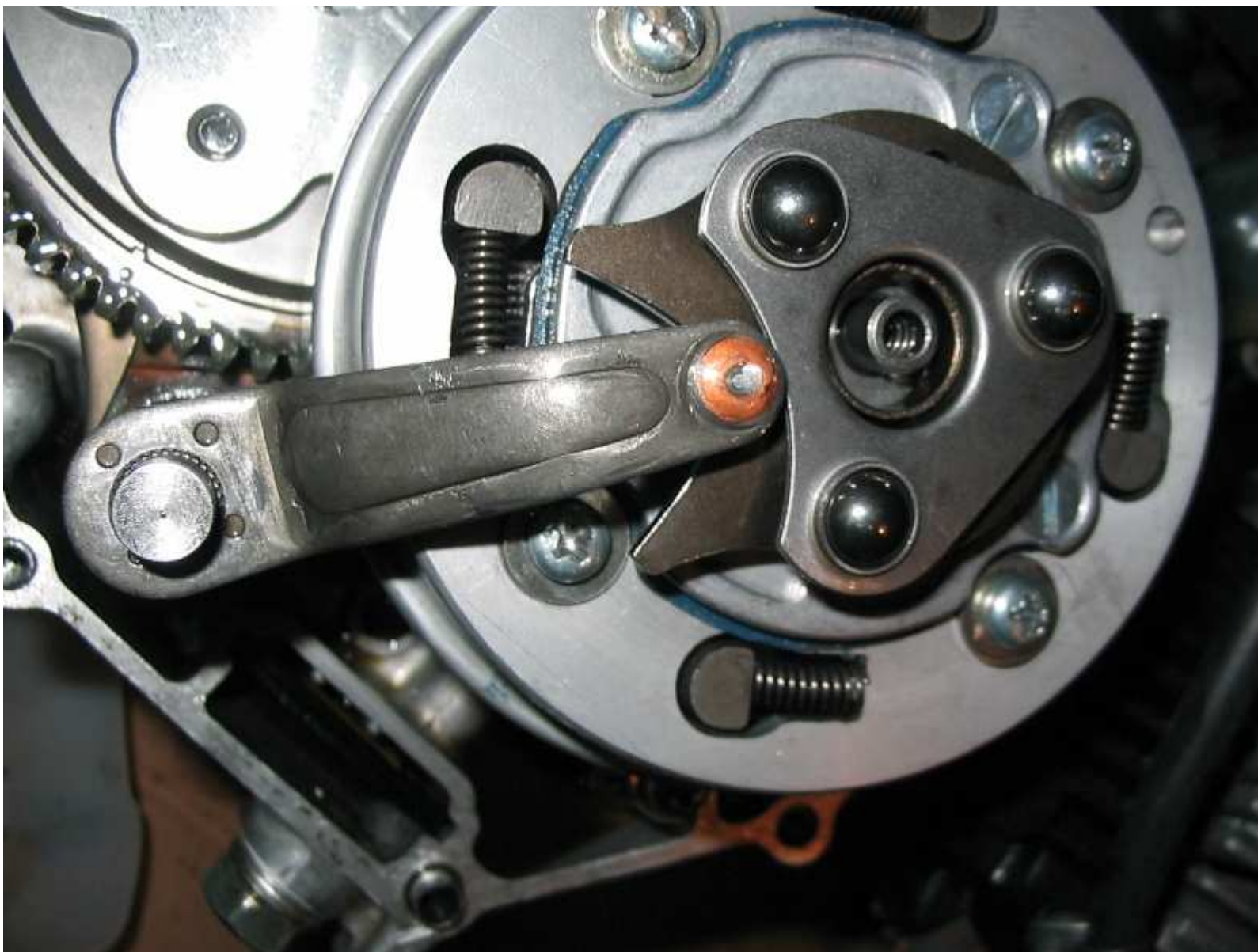
23 - Il faut installer la "plaque de came d'embrayage" et dans le trou au centre on met le petit ressort de passage d'huile surmonté du petit tube "passage d'huile"



24 - On pose ensuite le ressort nommé "ressort latéral de plaque de came"



**25** - Maintenant on met la plaque de support des 3 roulements ("fixation de bille d'embrayage"), ainsi que le levier d'embrayage dont le bras doit être positionné en direction de l'axe central, comme sur la photo.



**26** - Normalement, si votre dax est couché sur le côté (surtout vérifiez que le levier de vitesse ne touche nulle part), vous pouvez enfilez le carter sans trop de difficultés : si ça passe, ça doit entrer tout seul, le carter doit être plaqué et ne pas laisser d'espace (si vous avez 0.5 cms ou 1 cms c'est que ça coince : on rouvre, on repositionne tout et on essaie à nouveau).

Pour faciliter le remontage vous pouvez aussi laisser un peu de mou sur le mécanisme de réglage de l'embrayage qui est resté fixé sur le carter : on dévisse le contre-écrou de 14 et avec un tournevis vous dévissez d'un tour ou 2.

Monkey a fourni un excellent truc pour le montage de ces pièces qui bougent et qui tombent : mettre de la graisse : ça se diluera dans l'huile ensuite.



On remonte le kick, la pédale de frein, le pot et la barre de repose-pieds et avant de démarrer on revérifie le niveau d'huile et surtout on refait le réglage de l'embrayage.

A+

MARCHI