

BMW K75 - JUIN 1996
Roues à bâtons - sans A.B.S.
VIN = 0256373

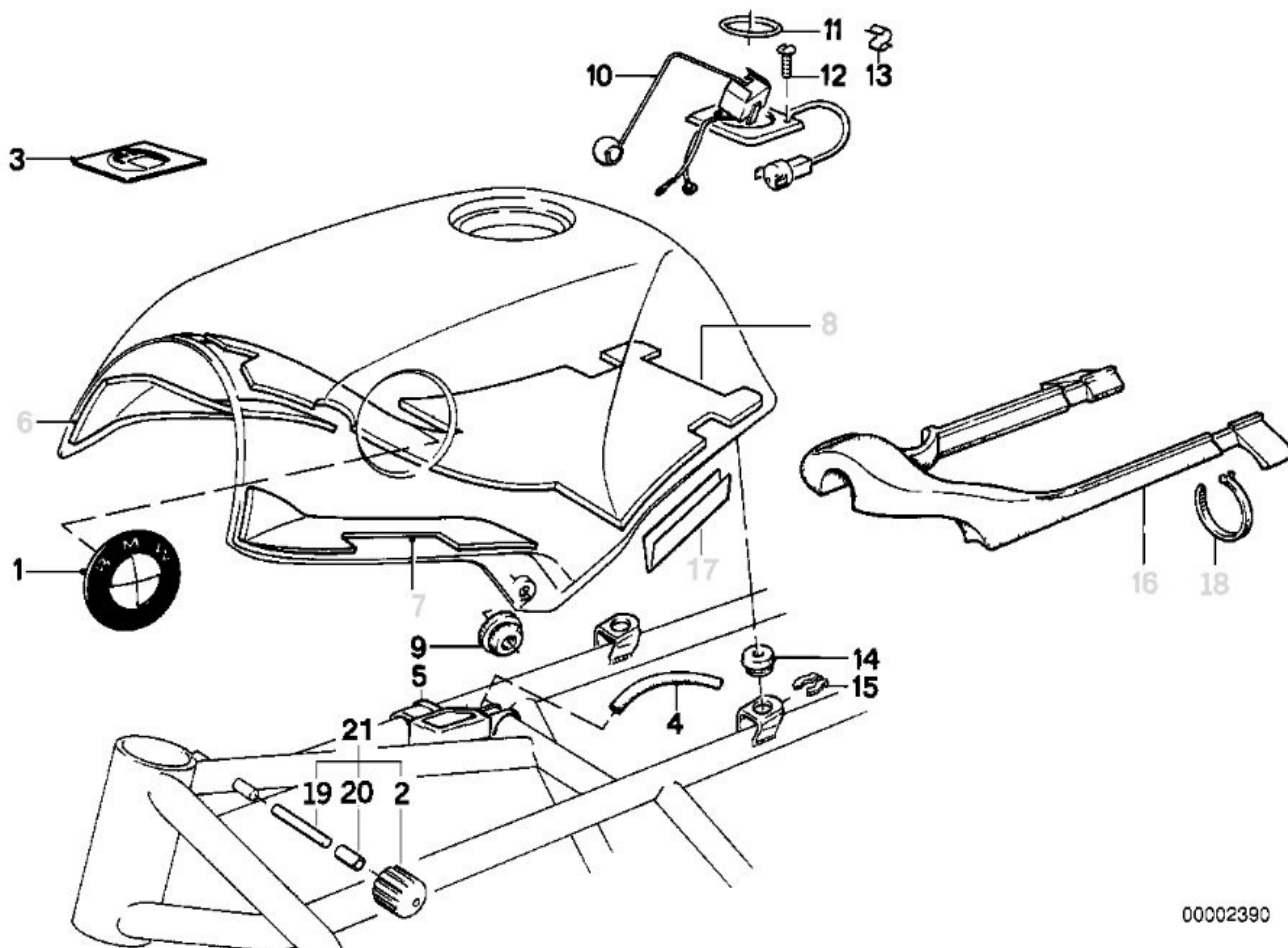


RÉSERVOIR
Dépose - Contrôle - Remontage

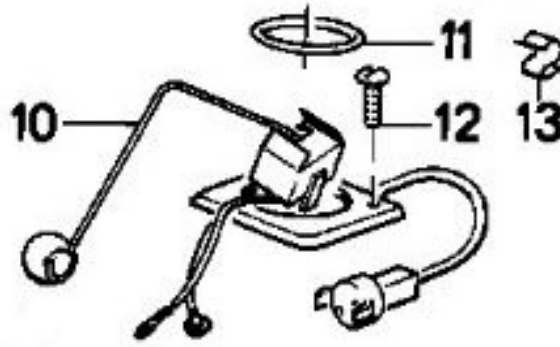
ÉCLATÉ des PIÈCES

K569 (K 75, K 75 C, K 75 S, K 75 RT) K 75 85 (0562,0571)
Reservoir de carburant/pièces de montage

[Choisissez un autre véhicule](#) > [Alimentation en carburant](#) > [Réservoir carbur. avec tubulure remplis.](#)



00002390



N°	Descriptions	Supplément	Qté	A partir de	Jusqu'à	Référence pièce	Prix	Note
i	FG* K100 0008131 / K100RS 0084625 / K100RT 0027888 / K100RSUSA 0042660 / K100RTUSA 0053295							
01	Plaquette	D=70MM	2			46637686746	\$12.79	
02	Tampon		2			16112323615	\$2.80	
03	Panneau	HELM	1			51141453617	\$5.34	
04	Tuyau	1000MM	X			16131455350	\$9.12	
05	Collecteur		1			16132307467	\$3.12	
09	Manchon caoutchouc		2			46631453144	\$1.39	
10	Jauge de carburant		1	01/1993		62162305558	\$136.08	
11	Anneau d'étanchéité		1			62161459608	\$7.12	
12	Vis à tête bombée	M6X12-Z1	4			07119907596	\$0.36	
13	Agrafe de fixation de câbles	D=15/B=4	1			61131351044	\$0.42	
14	Douille		2	05/1991		16112309163	\$2.80	
15	Disque de securite	KL 10	2	01/1987	12/1996	07129934330	\$1.12	arrêté
15	Disque de securite	KL 10-ZNS3	2	01/1987		07129905244	\$1.62	
15	Disque de securite	8,0	2	08/1990		07119932863	\$0.11	
19	Goupille de serrage		2	01/1993		46512320962		
20	Douille		2	01/1993		46512320960	\$1.33	
21	Pieces de fixation		1	01/1993		16112307408	\$12.18	arrêté

Le démontage du réservoir peut être nécessité par

- une remise en état du réservoir par exemple pour une fuite ou une détérioration des silent blocs.
- une intervention sur la jauge de carburant.
- l'accès aux boîtiers électriques.
- l'accès à des éléments situés sous le réservoir :
 - Admission
 - Filtre à air
 - Rampe de papillons
 - etc...

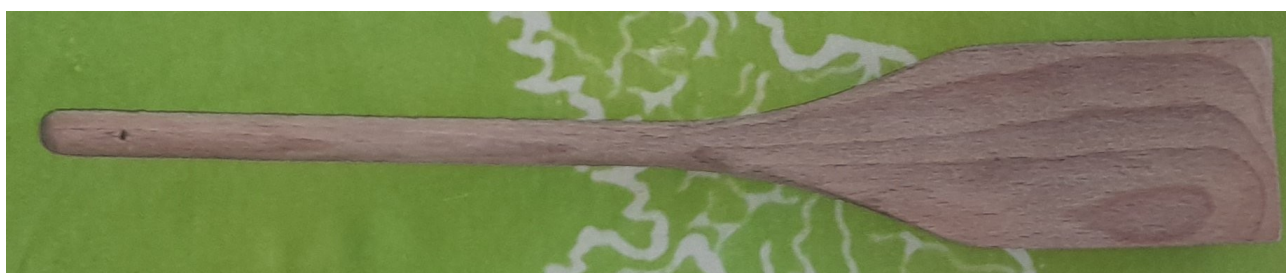
Certaines opérations comme la purge et le remplissage du circuit de refroidissement peuvent être effectuées simplement en reculant prudemment le réservoir en le laissant branché par ses deux durites et la prise de la trappe de jauge.

OUTILLAGE NÉCESSAIRE

Une pince à becs fins pour retirer les circlips verrouillant les plots à l'arrière du réservoir.



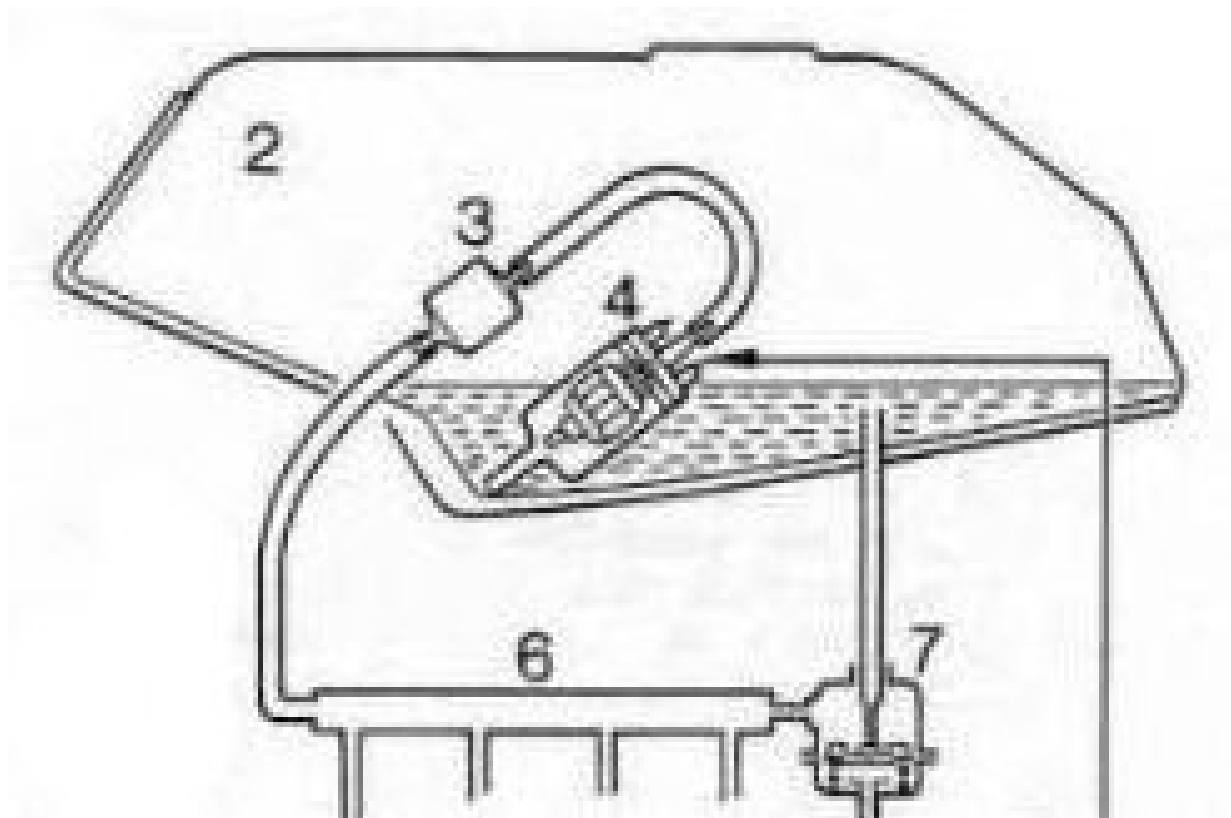
Une solide spatule en bois de cuisinier pour soulever l'arrière du réservoir ou déboîter les carénages sans abîmer la peinture.



Une cale en bois d'environ 3 cm pour caler l'arrière du réservoir

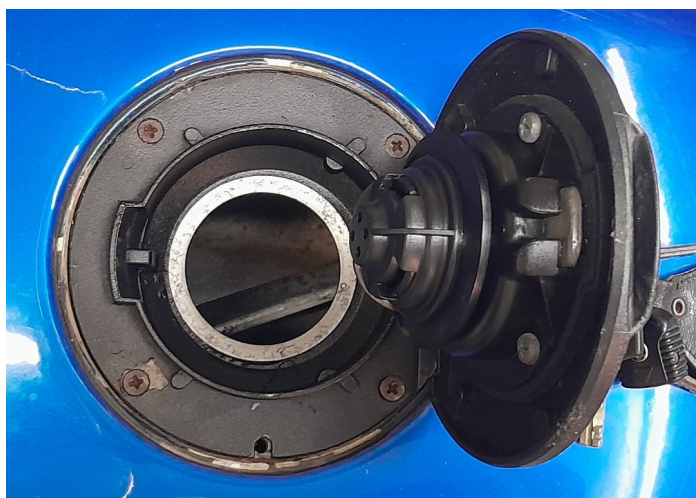
Un tournevis plat ou une clé à douille de 7 ou 8 mm pour retirer les serflex des durites

RAPPEL : LES DIFFÉRENTS ORIFICES , TUYAUX , PIÈCES et FILS DU RÉSERVOIR



- 3 : le filtre à essence
- 4 : la pompe à essence
- 6 : la rampe d'injection
- 7 : le régulateur de pression

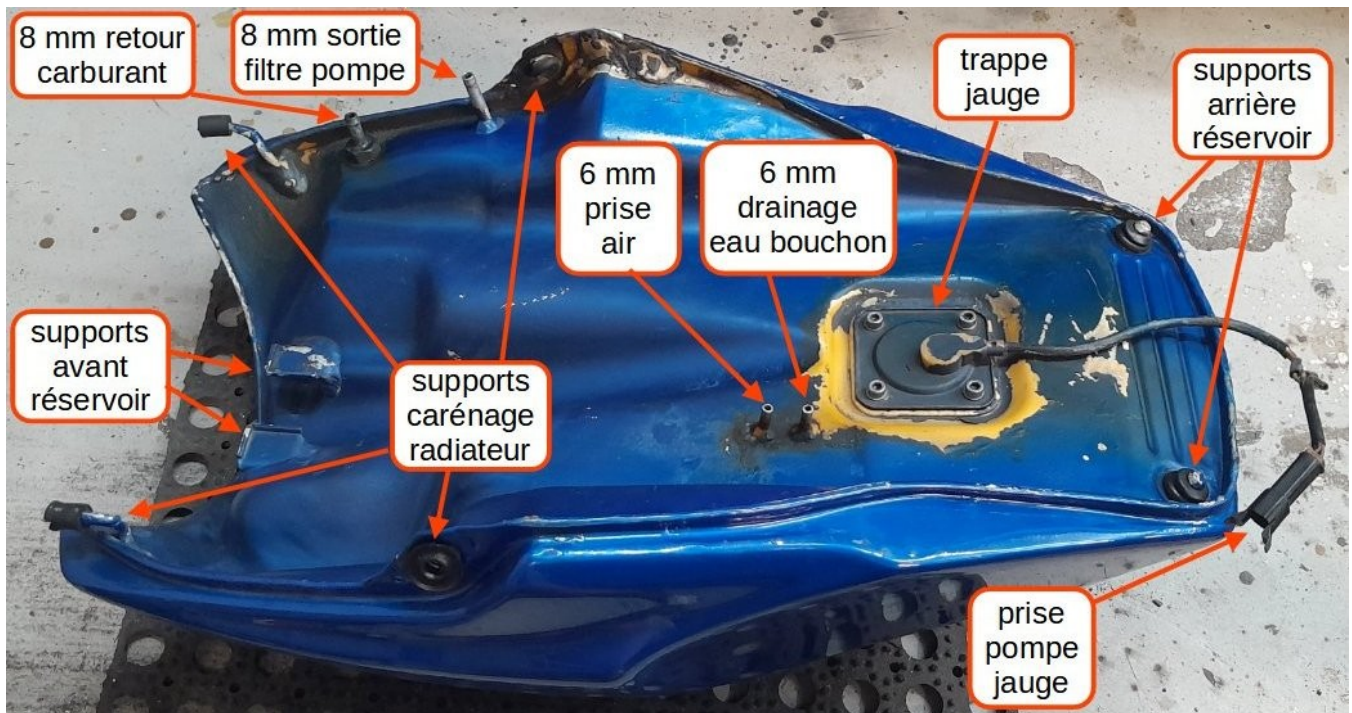
DESSUS : la bonde de remplissage



Après démontage , elle donne accès au filtre , à la pompe , au bras de la jauge de carburant et à de nombreux tuyaux.



DESSOUS



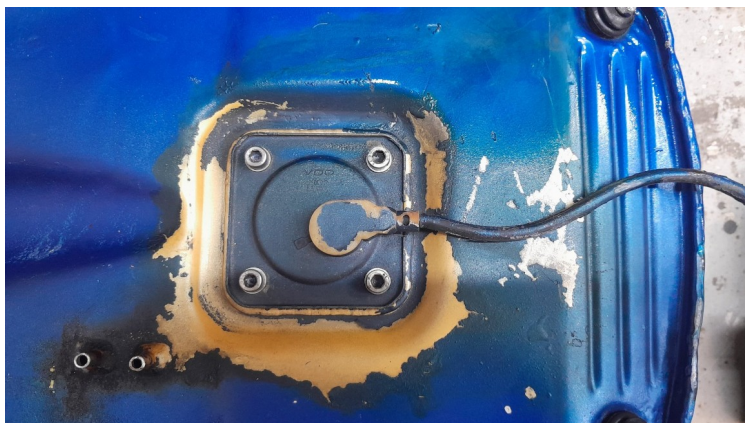
- La sortie en 8 mm de la pompe à essence à travers le filtre à essence situé lui aussi dans le réservoir.

- Le retour par le bouchon en 8 mm vers le réservoir du carburant venant du régulateur de pression



Pour des raisons de corrosion il est sans doute préférable d'utiliser une rondelle d'étanchéité en aluminium plutôt qu'en cuivre sur un réservoir en aluminium.

- La trappe de la jauge de carburant avec les fils d'alimentation de la pompe et de la jauge



- Deux petits tuyaux de 6 mm de mise à l'air libre du réservoir et d'évacuation du trop plein éventuel d'essence ainsi que de l'eau qui stagnerait autour du bouchon de réservoir en cas de pluie.

la mise à l'air libre du réservoir (et trop plein)



L'orifice d'évacuation de l'eau de pluie à gauche



Ces tuyaux se vident dans un réceptacle fixé au cadre situé juste en dessous et dont le tuyau d'évacuation débouche vers l'axe du bras oscillant à proximité du tuyau d'évacuation de la batterie.

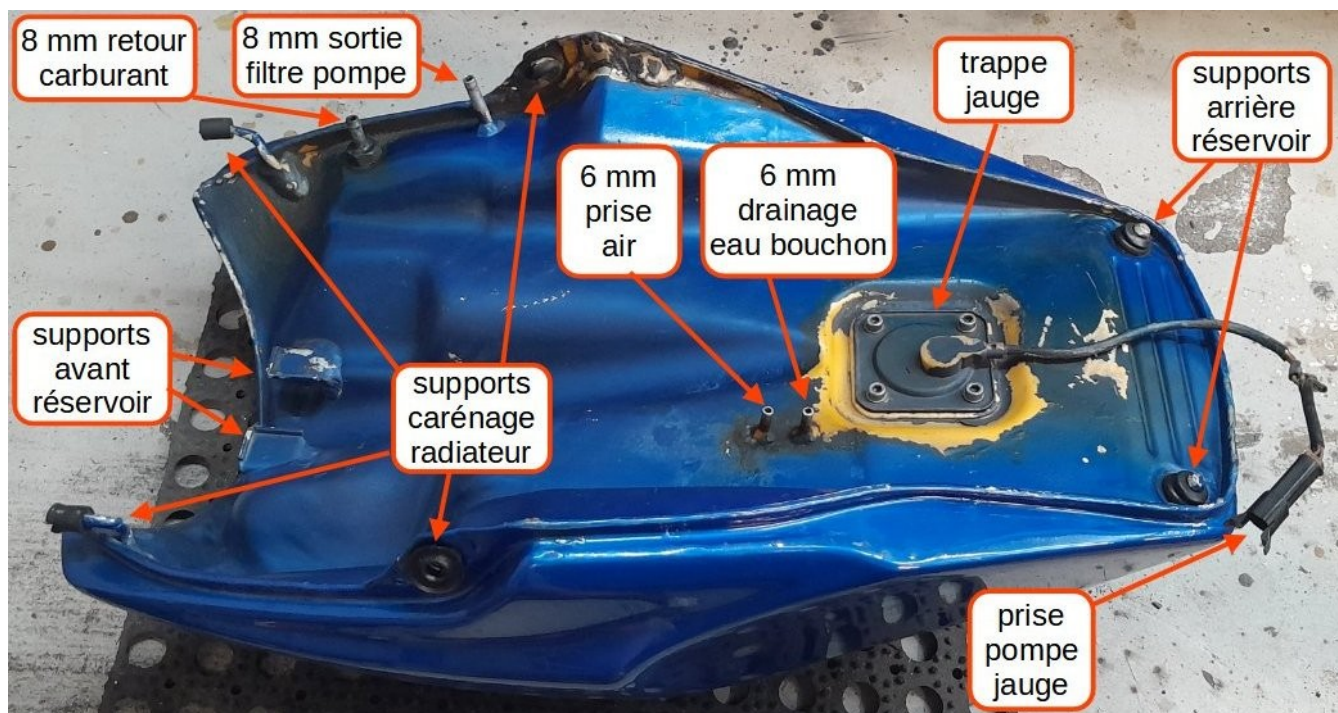


Ce sera l'occasion de souffler dans ces tuyaux pour vérifier qu'ils ne sont pas bouchés.

Ne pas oublier de détacher (puis de remettre) la tresse de masse qui relie le réservoir isolé par ses silent blocs à la masse du châssis. Cette tresse semble correspondre à une option antiparasitage qui n'est pas présente sur toutes les motos.



RAPPEL : LES MOYENS DE FIXATION DU RÉSERVOIR



A l'avant : des plots caoutchouc



Les tampons de caoutchouc fixant le réservoir ont un diamètre de 33 mm pour une hauteur de 30 mm, leur largeur totale est de 95 mm.

Ils sont fixés sur un tube de diamètre 10 mm et de longueur 86 mm

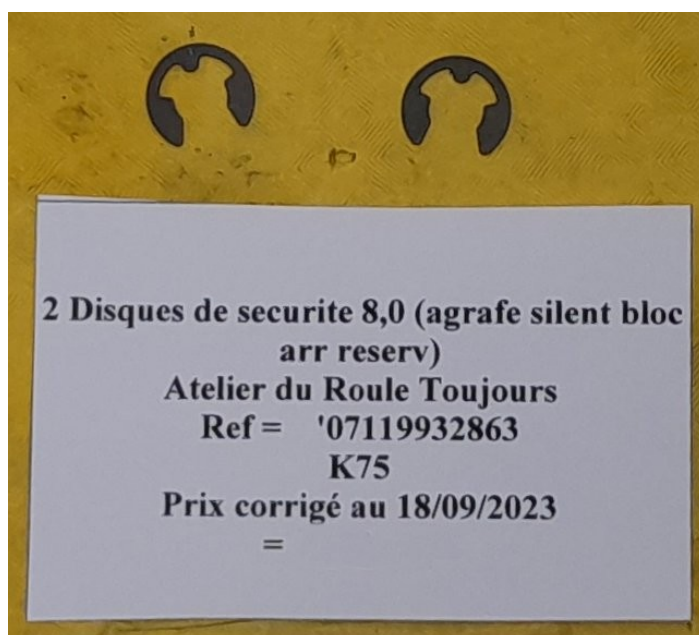


A l'arrière le réservoir est posé sur des plots caoutchouc fixés au cadre.



Ces plots sont verrouillés par des circlips d'accès difficile qui avaient disparu sur ma moto mais qu'on peut retirer avec une pince à becs fins.

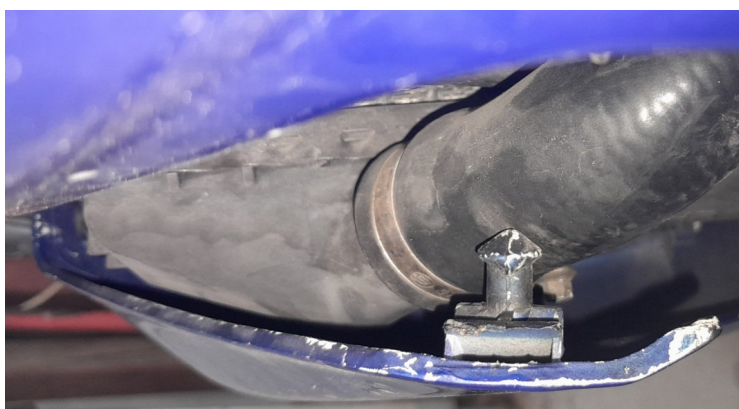
Une spatule en bois permet de soulever le réservoir sans l'abîmer.



le réservoir sert également de support aux deux demi carénages de radiateur qui sont enfilés à l'avant sur des silent blocs (tuyaux) eux même enfilés sur des tiges fixées au réservoir.



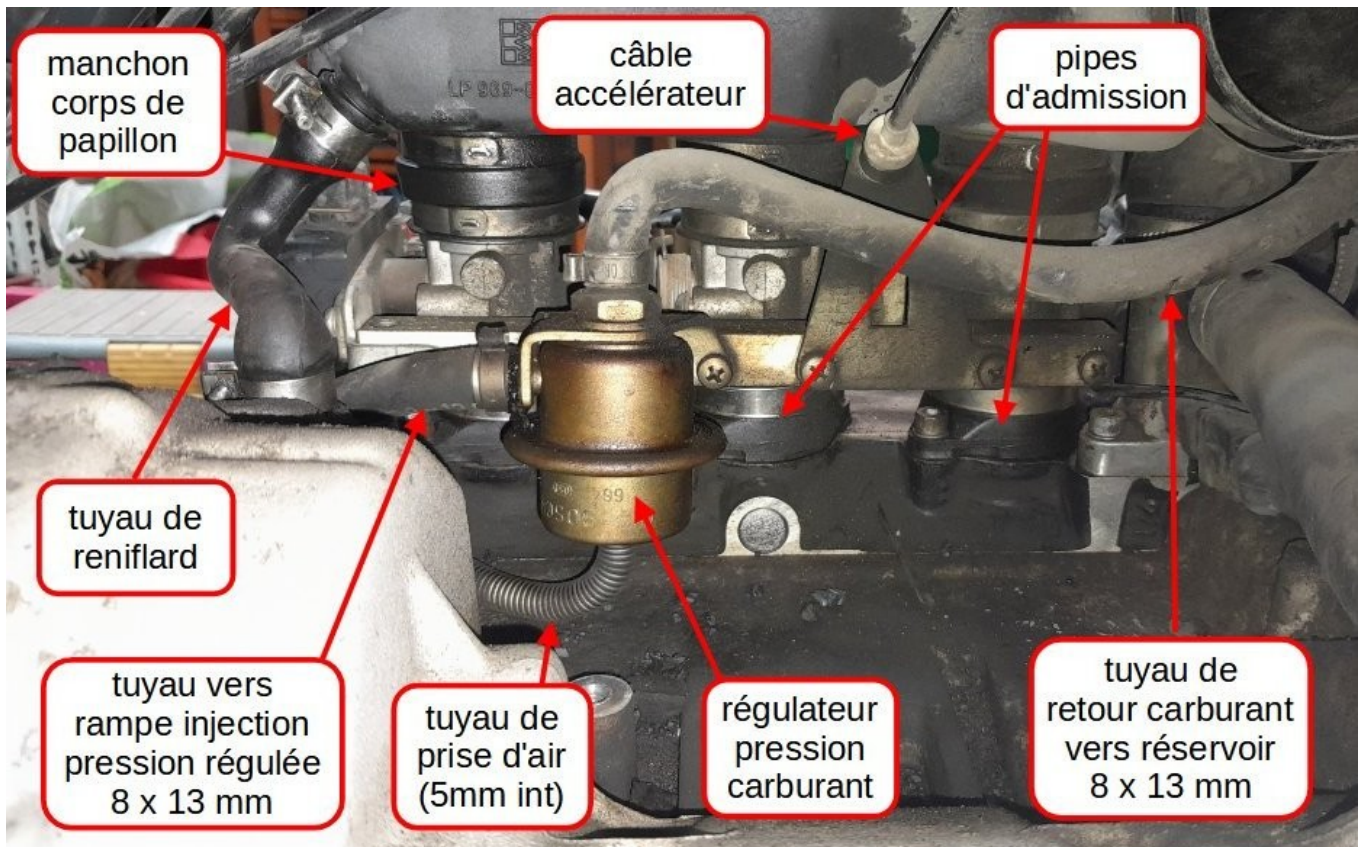
Les demi carénages de radiateur D et G sont fixés à l'arrière par des plots qui viennent s'engager dans des œillets caoutchouc fixés au réservoir.



Il n'est pas nécessaire de démonter complètement le carénage de radiateur. Comme ils est flexible on peut le faire coulisser prudemment vers le bas et l'avant sur la durite de frein une fois les plots dégagés latéralement des œillets.



RAPPEL : LE RÉGULATEUR DE PRESSION ET SES DURITES

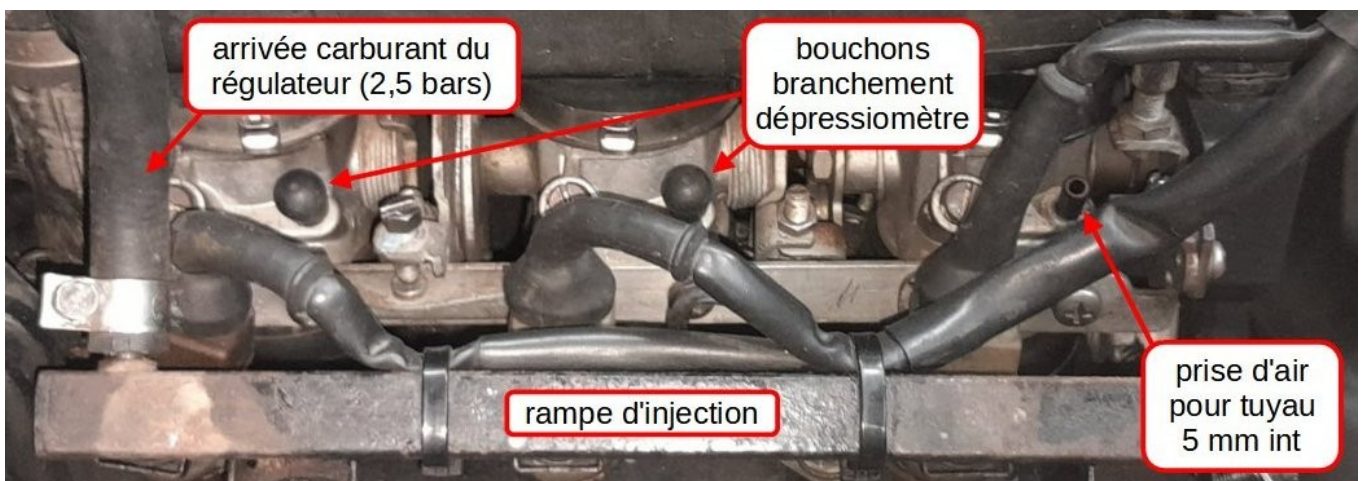


Du régulateur de pression partent trois durites , deux pour l'essence et une pour l'air.

La durite supérieure d'un diamètre intérieur de 8 mm est reliée au tuyau de retour du carburant dans le réservoir : celui situé le plus en avant sur le réservoir.

La durite latérale horizontale d'un diamètre intérieur de 8 mm est reliée à la partie arrière de la rampe d'injection , dans cette durite , la pression est régulée à 2,5 bars (2,3 au ralenti).

La durite inférieure d'un diamètre intérieur de 5 mm entourée par un ressort de protection est reliée à la prise d'air du corps de papillon arrière en amont des cylindres , elle ne contient pas d'essence mais de l'air , elle permet de garder une pression différentielle d'injection de 2,5 bars (2,3 au ralenti) quelle que soit la pression régnant dans les corps de papillon (fonction du régime moteur et du degré d'ouverture de la poignée de gaz).



DÉPOSE du RÉSERVOIR

Il n'est pas nécessaire de déposer la selle pour déposer le réservoir , il suffit de la basculer latéralement..

Déposez les caches latéraux droit et gauche :

Voir : http://fantasiadl.com/FICHES/8200_K75_CARENAGE_FLANCS.pdf

Déposez le carénage de radiateur en le faisant coulisser sur la durite de frein avant droite.

Débranchez ensuite la prise d'alimentation unique de la jauge et de la pompe à essence située sur le coté droit de la moto en écartant très légèrement les branches de la prise.



Avec une pince à becs longs , retirez les circlips fixant l'arrière du réservoir dans les plots en caoutchouc.



Déboîtez les plots arrière des silent blocs en soulevant un peu l'arrière du réservoir en faisant levier par exemple avec une spatule de cuisine en bois sans abîmer les fils de la jauge. Mettez une cale pour soulever légèrement l'arrière et sortez prudemment la prise en repérant bien le trajet du fil..

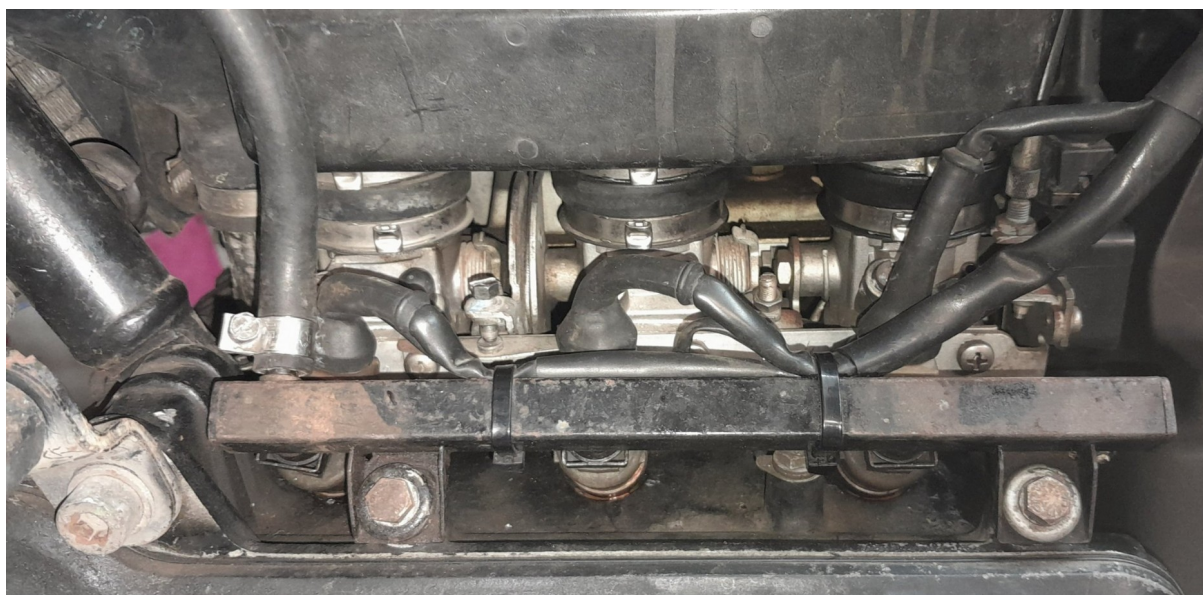


Débranchez les durites situées du côté gauche sous le réservoir , c'est plus facile que de les débrancher au niveau de la rampe d'injection car ainsi elles gardent leur trajet.



Comme la pompe est dans le réservoir , ne devrait s'écouler qu'une petite quantité d'essence , prévoir un bac de récupération et des chiffons .

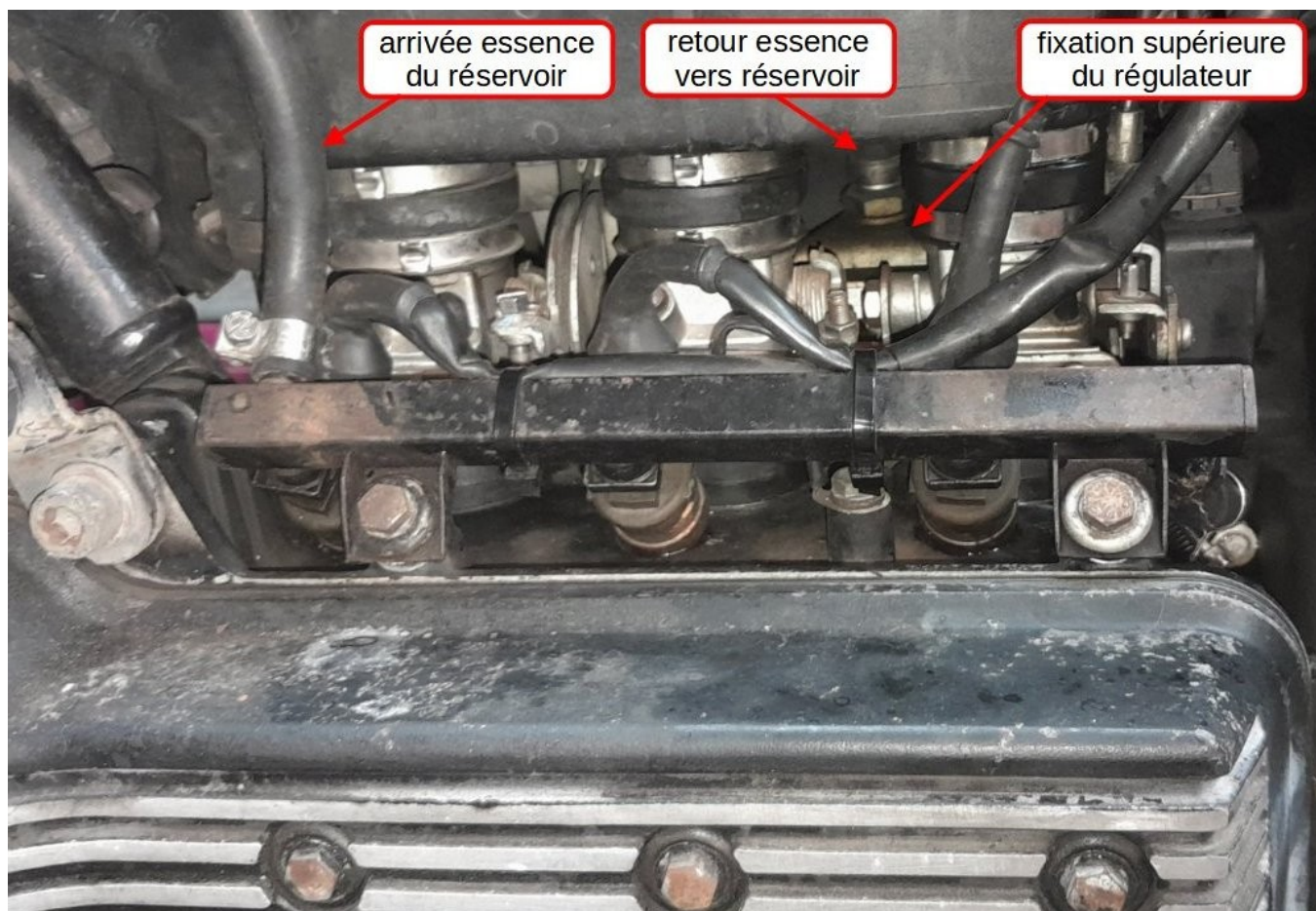
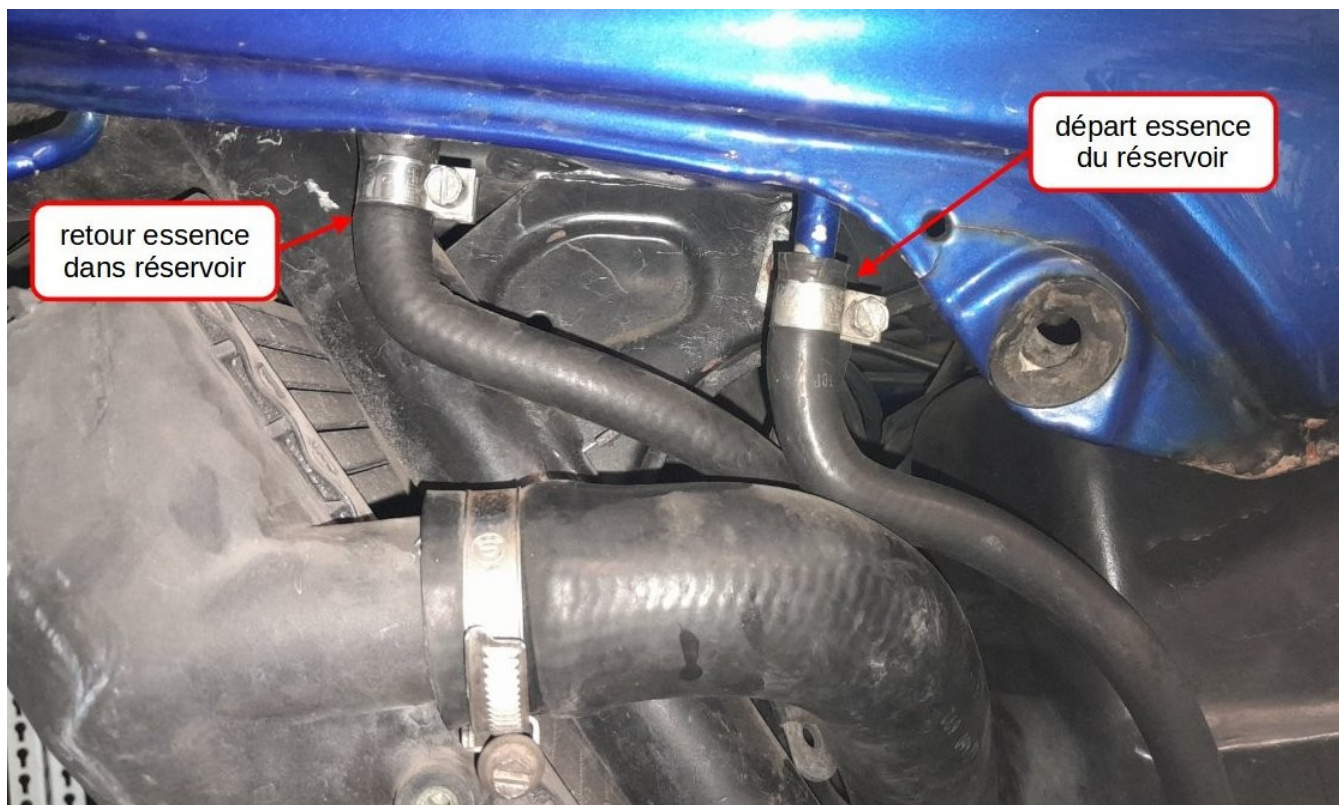
- la durite située le plus en arrière sur le réservoir vient de la pompe par l'intermédiaire du filtre , elle est branchée à l'avant de la rampe d'injection. Son diamètre intérieur est de 8 mm. C'est par cette durite que l'essence sort du réservoir.



- la durite située à l'arrière de la rampe d'injection sert à connecter la rampe au régulateur de pression d'injection. Son diamètre intérieur est de 8 mm. Elle arrive horizontalement au régulateur d'injection en lui amenant l'essence dont une partie sera renvoyée par le régulateur de pression dans le réservoir pour assurer une pression différentielle d'injection constante de 2,5 bars dans la rampe d'injection.



La durite branchée sur le réservoir plus en avant sert au retour de l'essence venant du régulateur de pression d'injection qui n'est pas visible car situé derrière la rampe d'injection , cette durite part verticalement du sommet du régulateur d'injection.



INSPECTION

Il faut maintenant vérifier que le réservoir et ses différents éléments sont en bon état.

Siphonnez l'essence si ce n'est pas déjà fait.

Pour le démontage de la pompe à carburant et du filtre :

voir http://fantasiadl.com/FICHES/3060_K75_POMPE_A_CARBURANT.pdf

Pour le démontage de la jauge à essence

voir : http://fantasiadl.com/FICHES/3070_K75_JAUGE_CARBURANT.pdf

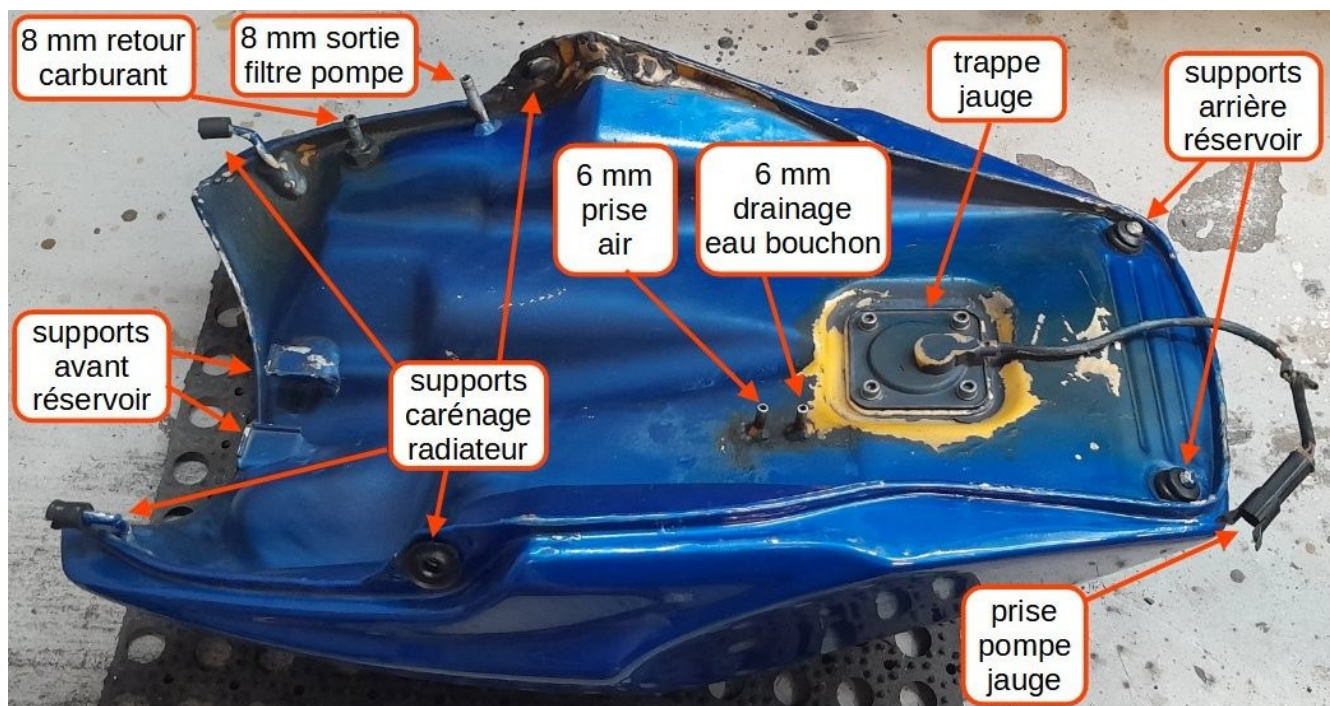
Une fois tous ces éléments démontés

Nettoyez scrupuleusement les plans de joints et l'intérieur du réservoir pour enlever tous les résidus ou d'éventuels résidus métalliques qui pourraient accélérer la corrosion.



Parfois le nettoyage mettra en évidence des trous dus à la corrosion et il faudra soit changer le réservoir en aluminium , soit le faire réparer : voir les articles du forum consacrés à ce sujet.

Une fois le nettoyage effectué , vérifiez la perméabilité des différentes conduites situées sous le réservoir , soit en passant un câble fin genre câble de vélo , soit en les soufflant à l'air comprimé.



Vous ne pourrez pas passer de fil dans la conduite de retour de carburant car elle comporte un raccord anti-retour avec une bille.

Ce raccord peut se démonter avec une clé de 19 mm pour être remplacé si il n'est pas perméable dans le sens retour vers le réservoir.



REPOSE

Faire les mêmes opérations en sens inverse.

ERREURS A NE PAS FAIRE

Rayer la peinture du réservoir au cours des manipulations en ne le protégeant pas sur son support.
Serrer trop fort les vis de fixation de la trappe du bouchon ou de la jauge et détériorer les taraudages.

Laisser des résidus métalliques dans le réservoir pouvant accélérer la corrosion aux points déclives.

BIBLIOGRAPHIE

La documentation BMW
La Revue Moto Technique
RealOEM.com

Le forum Motards BM'istes : [Forum Motards BM'istes \(forumpro.fr\)](http://forumpro.fr)

La vie courante avec une BMW K75 RT : <https://k75rt.wordpress.com/>

Le forum motos anciennes BMW : [Forum motos anciennes BMW \(motards.net\)](http://motards.net)

Forum GSFR : <https://gsfr.forumactif.com>

<http://gmax.fr/>

[Maintenance et modifications de la BMW R1100S \(xn--le-fanfou-j4a.net\)](https://www.ateliermadman.com/moto-placeholder/entretien-bmw-r1150gs-new/)

<https://www.ateliermadman.com/moto-placeholder/entretien-bmw-r1150gs-new/>

<http://sd.mir.free.fr/spip/>

<https://landroverfaq.com/viewtopic.php?f=32&t=4823&sid=5b5a7e0948e19c717fc9140ae918bc94>

Isatis : [La BMW R1100 RT \(free.fr\)](http://la-bmw-r1100-rt.free.fr)

JcJames : [Mecanique entretien et restauration motos \(free.fr\)](http://mecanique-entretien-et-restauration-motos.free.fr)

Tous ceux que j'ai oublié de citer mais que je remercie néanmoins.

fantasiadl 19/09/2023 18/12/2023