

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



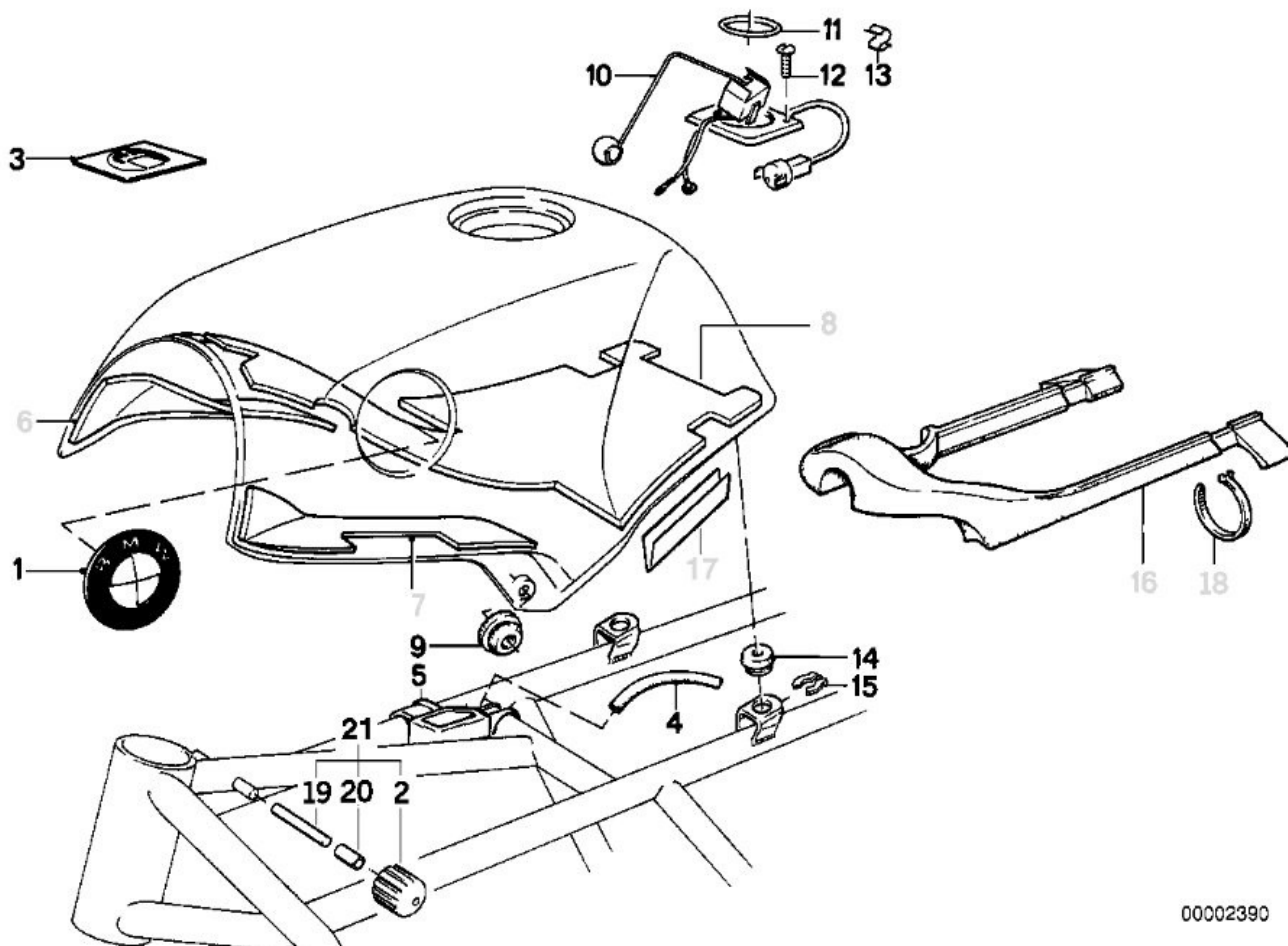
# RÉSERVOIR ALUMINIUM

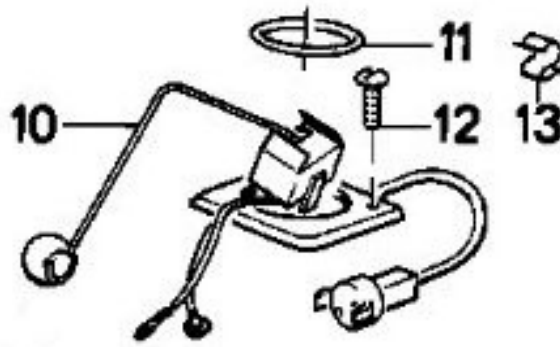
## Réparation

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.](#)





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			<a href="#">46637686746</a>	\$12.79	
02	Tampon		2			<a href="#">16112323615</a>	\$2.80	
03	Panneau	HELM	1			<a href="#">51141453617</a>	\$5.34	
04	Tuyau	1000MM	X			<a href="#">16131455350</a>	\$9.12	
05	Collecteur		1			<a href="#">16132307467</a>	\$3.12	
09	Manchon caoutchouc		2			<a href="#">46631453144</a>	\$1.39	
10	Jauge de carburant		1	01/1993		<a href="#">62162305558</a>	\$136.08	
11	Anneau d'étanchéité		1			<a href="#">62161459608</a>	\$7.12	
12	Vis à tête bombée	M6X12-Z1	4			<a href="#">07119907596</a>	\$0.36	
13	Agrafe de fixation de câbles	D=15/B=4	1			<a href="#">61131351044</a>	\$0.42	
14	Douille		2	05/1991		<a href="#">16112309163</a>	\$2.80	
15	Disque de securite	KL 10	2	01/1987	12/1996	<a href="#">07129934330</a>	\$1.12	arrêté
15	Disque de securite	KL 10-ZNS3	2	01/1987		<a href="#">07129905244</a>	\$1.62	
15	Disque de securite	8,0	2	08/1990		<a href="#">07119932863</a>	\$0.11	👤
19	Goupille de serrage		2	01/1993		<a href="#">46512320962</a>		
20	Douille		2	01/1993		<a href="#">46512320960</a>	\$1.33	
21	Pieces de fixation		1	01/1993		<a href="#">16112307408</a>	\$12.18	arrêté

Les réservoirs en aluminium de K75 semblent sensibles à la corrosion qui se fait en général dans la partie décline relativement inaccessible.

Comme pour toute manipulation impliquant de l'essence il est souhaitable de débrancher la cosse de masse de la batterie.

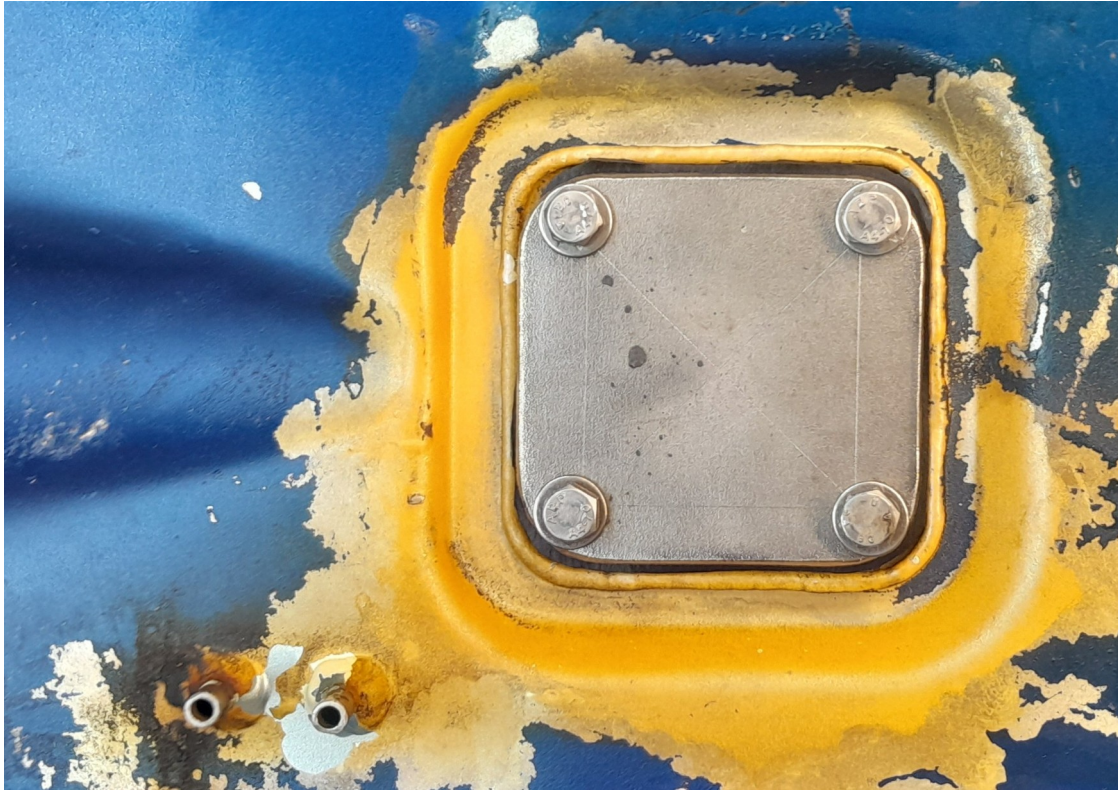
Si on souhaite faire pratiquer une soudure, un passage au karcher après démontage des différents éléments peut supprimer la plupart des résidus d'hydrocarbures.

L'opération de colmatage de fuite peut être assez fastidieuse avec plusieurs remontage, test, re-démontage.

Au troisième démontage général, j'ai préféré fabriquer quelques éléments (bouchon de sonde de niveau et de goulotte de remplissage) pour pouvoir tester le réservoir hors de la moto.

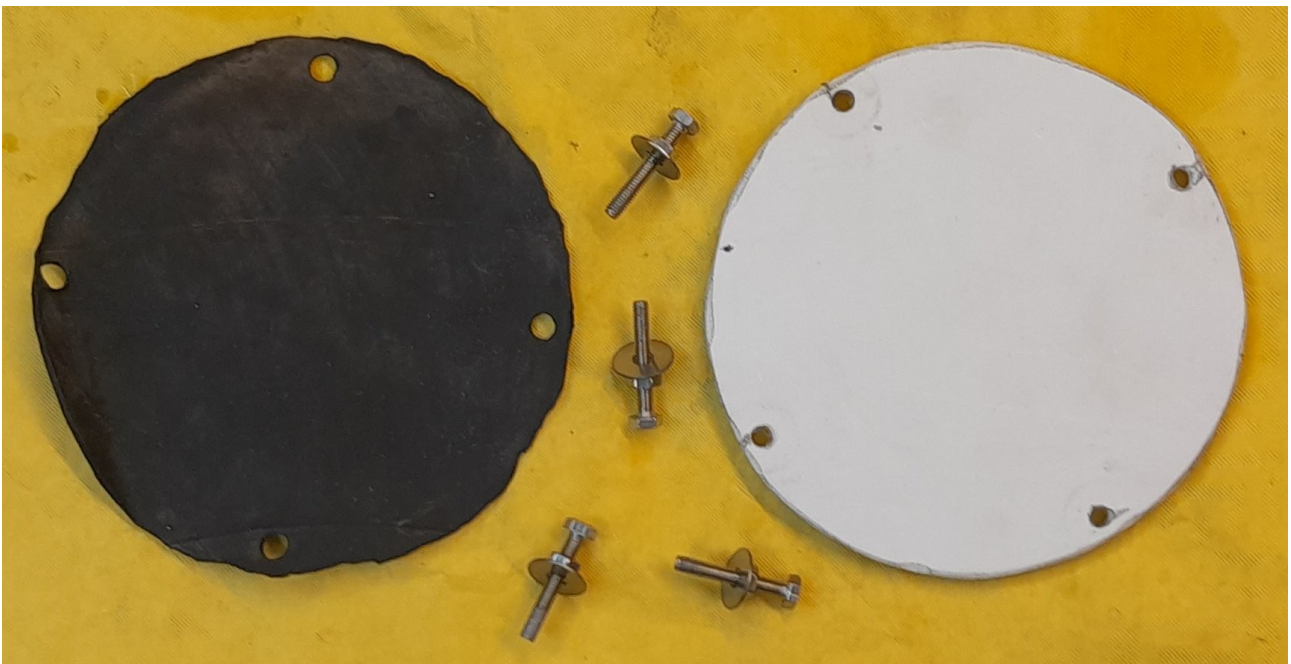
## OUTILLAGE NÉCESSAIRE

Une plaque métallique carrée fixée par 4 boulons à l'emplacement de la sonde de niveau. Le joint fabriqué dans de la chambre à air résiste mal à l'essence mais assez pour un test d'une nuit.



Une plaque de komacel ou CTP ou métal ronde de 11,5 cm de diamètre avec 4 trous de 5 mm pour passer des boulons de 4 mm avec rondelle et contre écrou et un joint rond en chambre à air.

(les contre écrous permettent de visser à fond les boulons dans ces taraudages fragiles , le serrage étant assuré par les contre écrous)





Deux mèches de 8 et 8,5 mm , quelques serflex

Quelques morceaux de tuyau de 6 et de 8 mm pour boucher les différents orifices et ensuite pouvoir mettre un peu de pression en soufflant à la bouche dans le réservoir pour le mettre en pression.



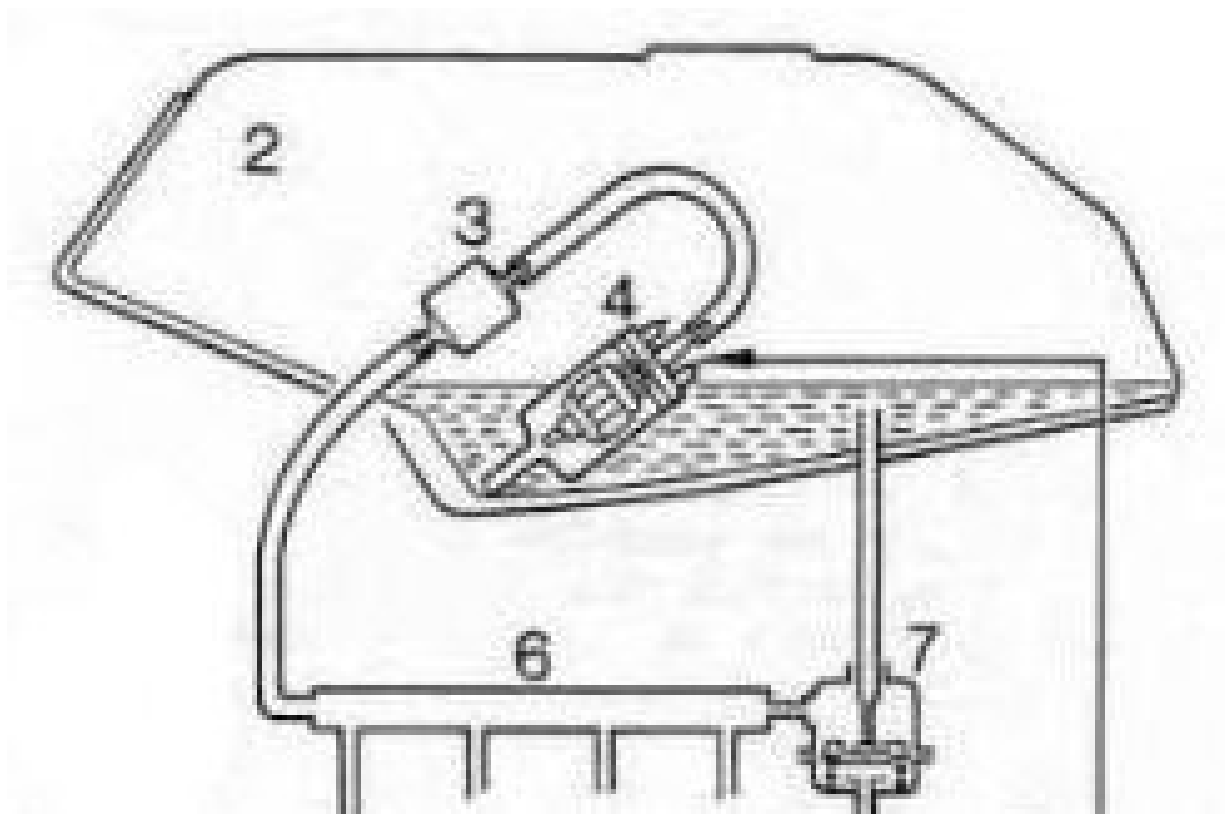
Un tournevis plat ou une clé à douille de 7 ou 8 mm pour retirer les serflex des durites

Du blanc de Meudon et un pinceau pour l'appliquer afin de déterminer l'emplacement exact de la fuite.

Le blanc de Meudon qui est blanc une fois sec change de couleur à l'emplacement de la fuite.

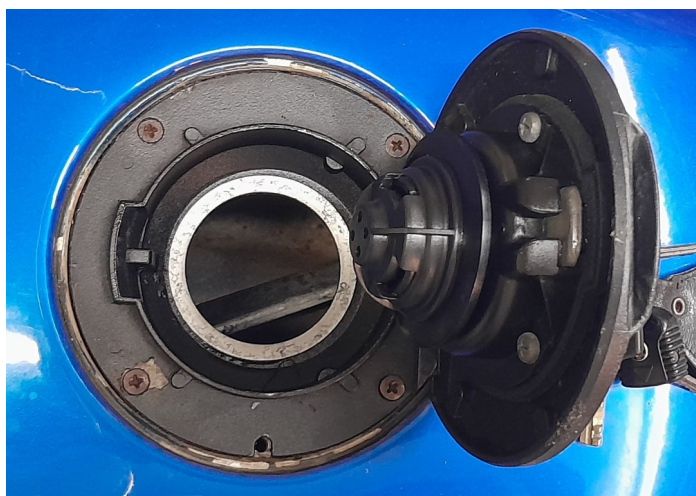


## RAPPEL : LES DIFFÉRENTS ORIFICES , TUYAUX , PIÈCES et FILS DU RÉSERVOIR



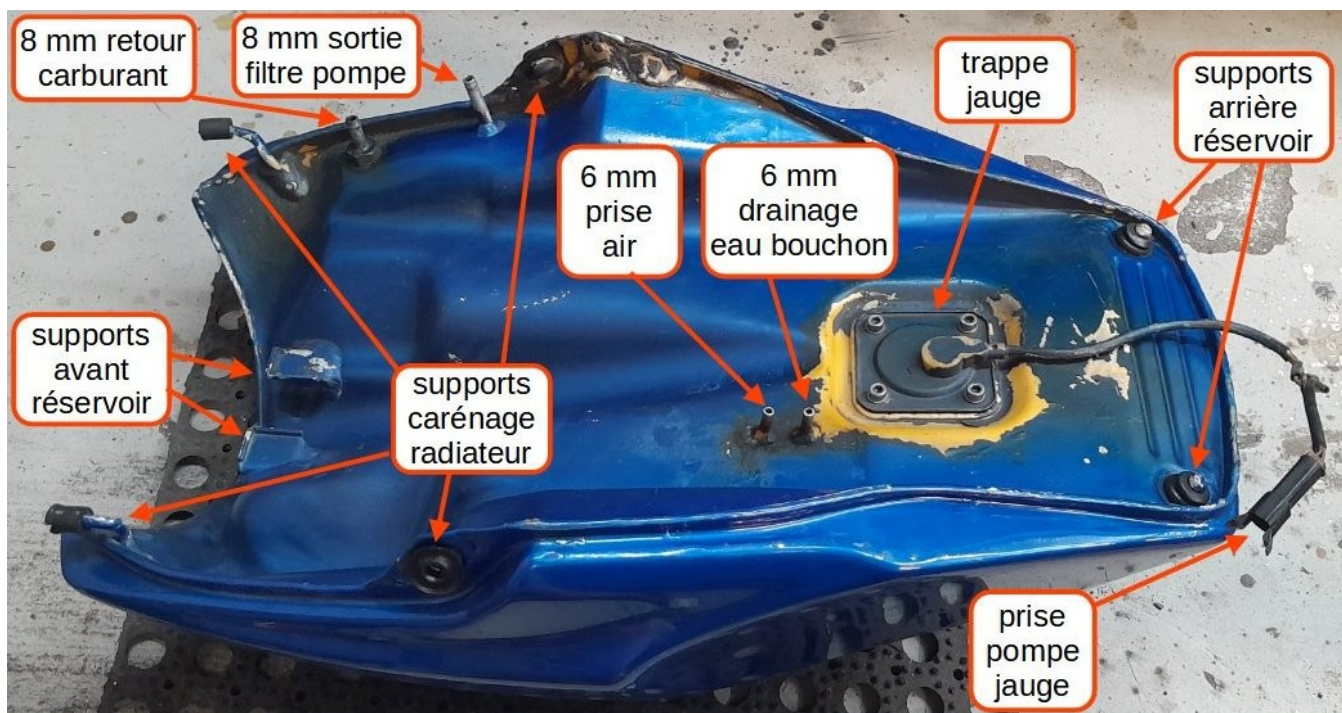
- 3 : le filtre à essence
- 4 : la pompe à essence
- 6 : la rampe d'injection
- 7 : le régulateur de pression

### DESSUS : la bonde de remplissage



Elle est fixée par 4 vis de 4 mm dans des taraudages aluminium fragiles

## DESSOUS



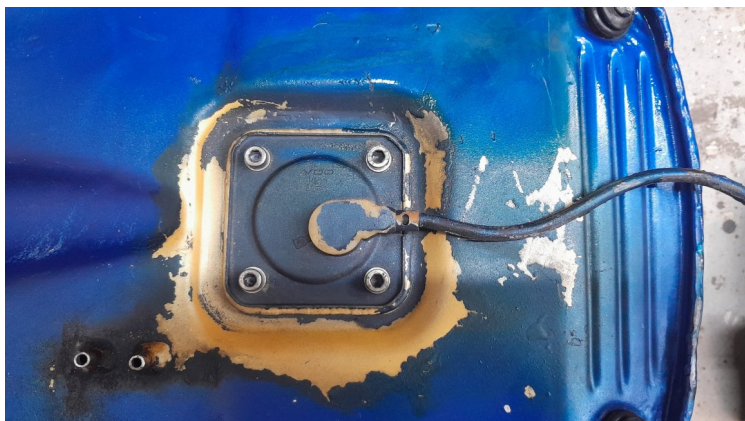
- La sortie en 8 mm de la pompe à essence à travers le filtre à essence situé lui aussi dans le réservoir.

- 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.



## 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](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.

Vous pouvez préparer deux petits tuyaux avec des serflex et des mèches de 8 mm comme bouchon , mais si vous débranchez l'extrémité inférieure de la durite arrière fixée sur la rampe d'injection , vous pouvez la refixer à la place de la durite avant sur le réservoir pour rendre le système étanche.



## 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 :

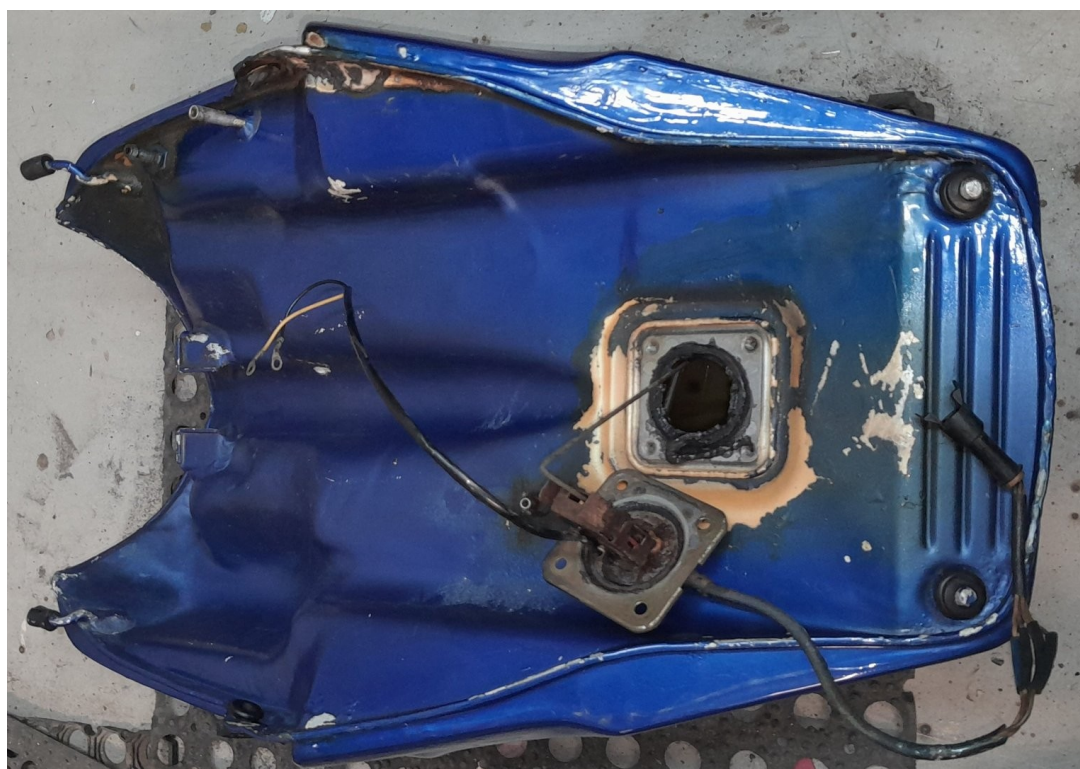
voir [http://fantasiadl.com/FICHES/3060\\_K75\\_POMPE\\_A\\_CARBURANT.pdf](http://fantasiadl.com/FICHES/3060_K75_POMPE_A_CARBURANT.pdf)

Pour le démontage de la jauge à essence

voir : [http://fantasiadl.com/FICHES/3070\\_K75\\_JAUGE\\_CARBURANT.pdf](http://fantasiadl.com/FICHES/3070_K75_JAUGE_CARBURANT.pdf)

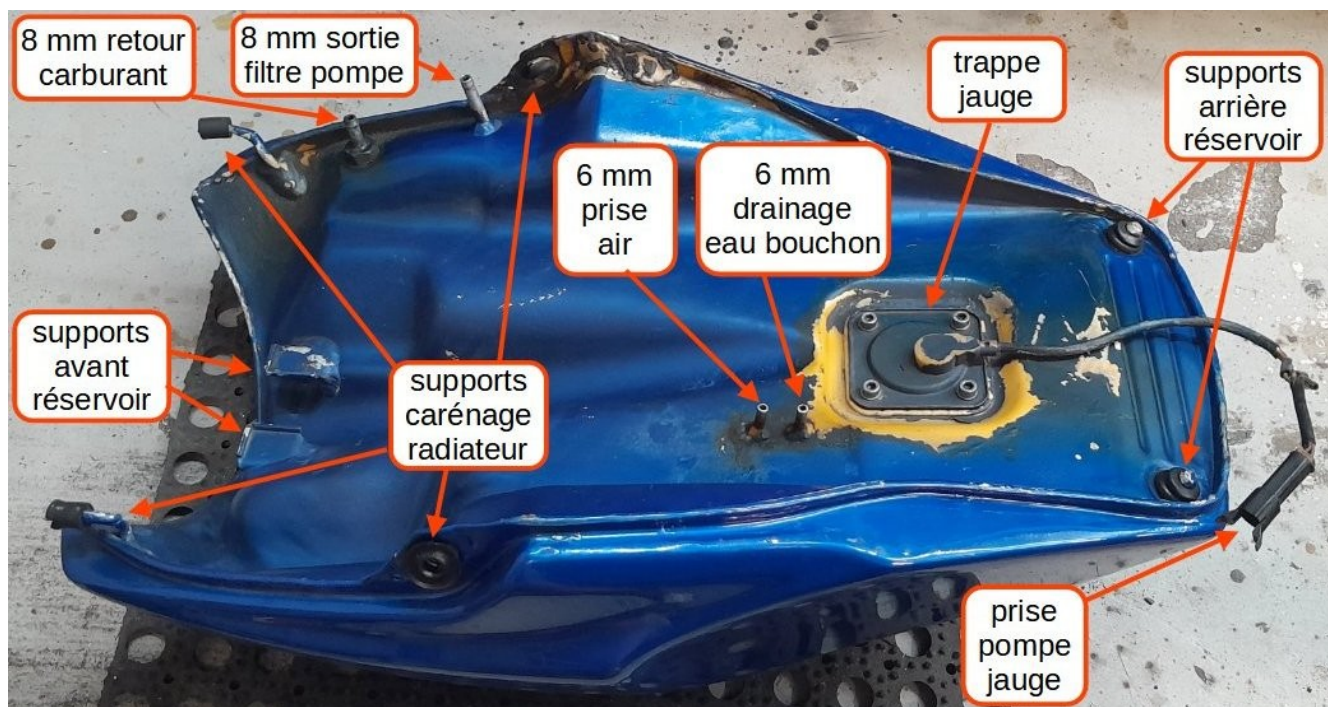
Une fois tous ces éléments démontés

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, mais on ne trouve plus de réservoirs neufs, 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.



## ASPECT DES DÉGÂTS

Le précédent propriétaire m'avait signalé qu'il avait essayé de boucher cette fuite avec du mastic. Ne persistait qu'un très léger suintement (non acceptable vu la situation du réservoir au dessus d'un moteur qui a tendance à bien chauffer cette région)

On distingue sur les photos ce qui semble être des mastics de différentes époques.



Il y avait donc plusieurs solutions disponibles en Martinique pour réparer ce réservoir dans la mesure où les réservoirs neufs ne sont plus disponibles :

- la soudure , mais délicate car aluminium et tôle mince sans doute attaquée à plusieurs endroits.



- les différents types de mastic epoxy (loctite aluminium , mastic epoxy sous marin , etc ...)



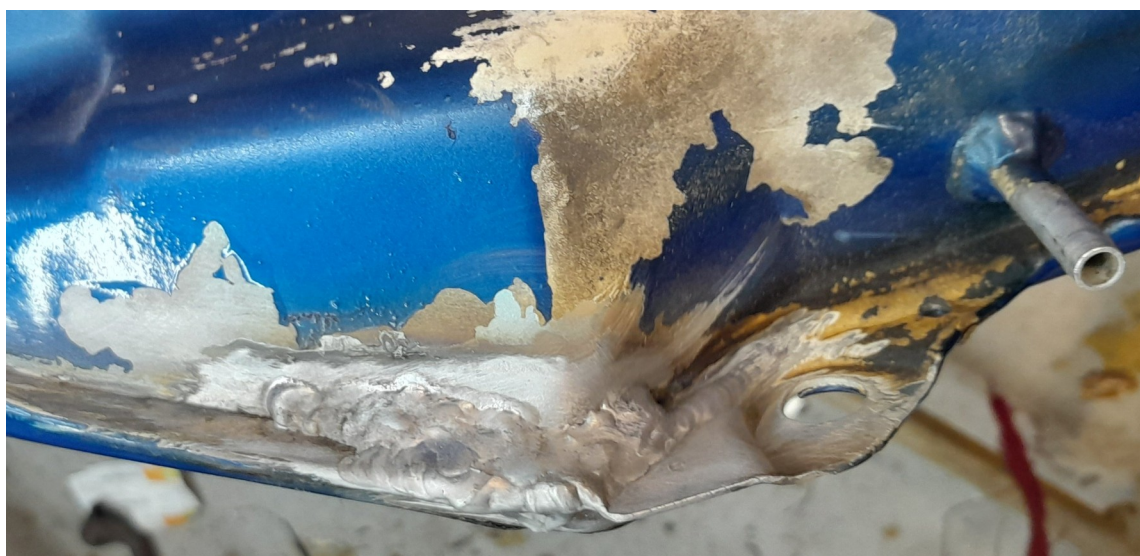
- revêtement intérieur genre Restom , mais difficile vu le nombre de tuyaux à l'intérieur ce réservoir BMW

On m'avait donné les coordonnées d'un excellent soudeur aluminium qui devait revenir dans un mois le lundi précédent carnaval. Je l'ai attendu , mais il n'est pas revenu travailler.

Le soudeur auquel j'ai montré le réservoir avec le mastic en place n'a pas souhaité intervenir.

Après grattage , brossage à la brosse métallique , à la dremel et à l'abrasif à l'eau , j'ai réussi à mettre le métal à nu et à révéler trois perforations de la taille d'une tête d'allumette dont je n'ai malheureusement pas pris les photos.

Cette fois le soudeur a accepté de tenter la réparation avec le résultat suivant qui paraissait satisfaisant.



J'ai donc tout remonté , installé le réservoir sur la moto et je l'ai rempli.

Hélas le lendemain un très discret suintement avait refait son apparition ...

J'ai donc décidé de mettre en place le matériel nécessaire pour tester le réservoir légèrement sous pression sans tout remonter.

J'ai badigeonné les zones suspectes au blanc de Meudon pour mettre en évidence une fuite éventuelle.

**Attention :** ne pas brancher directement le tuyau sur la soufflette à 6 kg , sinon le réservoir va exploser ou se déformer.



Le réservoir en cours de remplissage par siphonnage avant la pose du bouchon de goutte. Le tuyau pour souffler et mettre en pression est prêt.



Ne pas utiliser la soufflette de cette manière sous peine de faire exploser le réservoir.



Après une nuit , le blanc de Meudon a changé de couleur sur le bord interne traduisant l'existence d'une fuite due à deux micro perforations.



Donc retour à la case soudeur après nouveau passage au karcher , puis remontage et test.

Le blanc de Meudon s'est révélé peu cher et efficace.



## 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 déclinés.  
Si on fait tomber une rondelle ou un écrou dans le réservoir, mieux vaut le récupérer et ne pas attendre qu'un couple électrolytique se forme (pièce de monnaie dans une coque de bateau en aluminium : pas bon)

Ne pas vérifier que les orifices prévus pour évacuer l'eau de pluie remplissent bien leur office.  
Penser qu'un réservoir peut être gonflé à 6 bars ...

## 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 \(xn--le-fanfou-j4a.net\)](http://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 16/02/2024