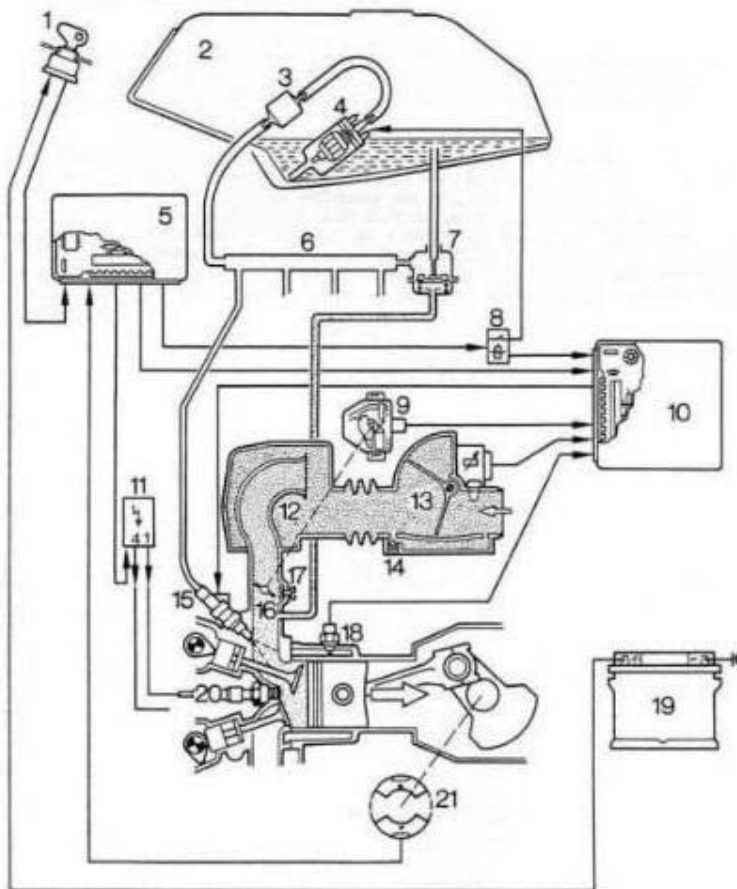


BMW K75 - JUIN 1996
Roues à bâtons - sans A.B.S.
VIN = 0256373



POMPE A CARBURANT ET FILTRE

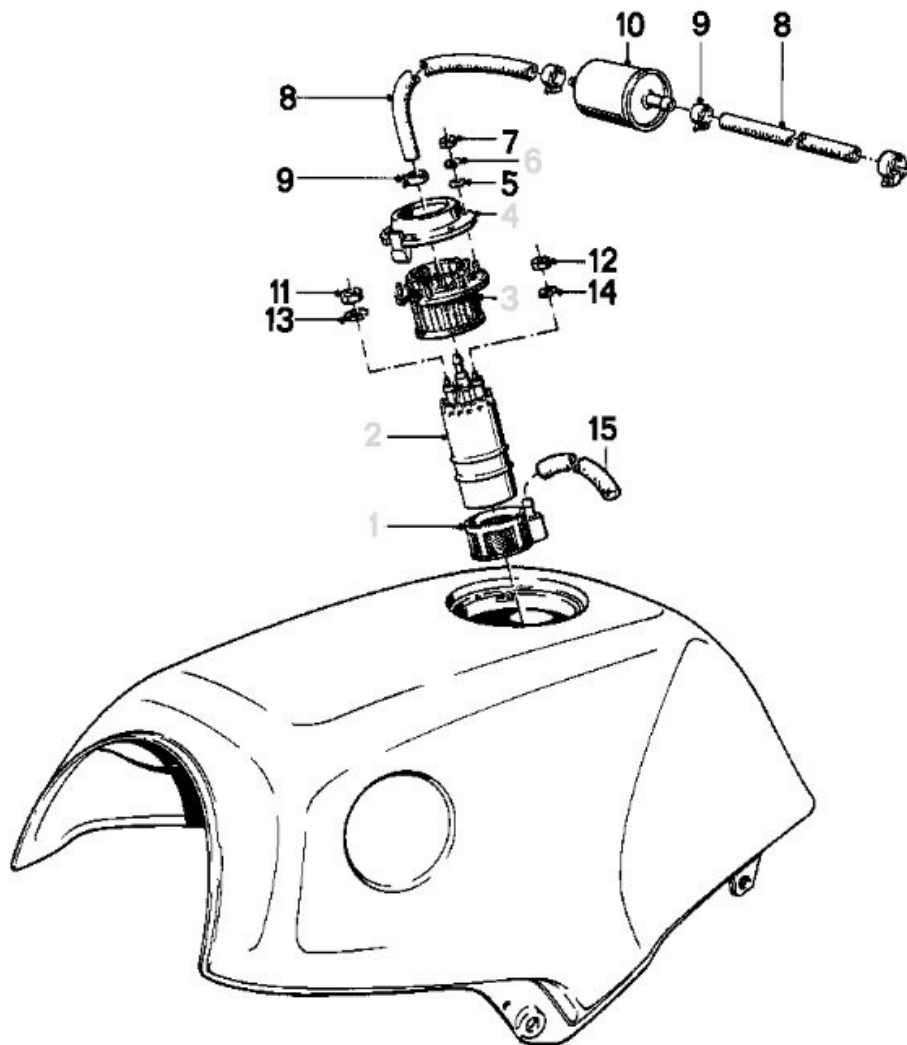
Contrôle - Dépose - Remontage



- 1) Contacteur principal
- 2) Reservoir d'essence
- 3) Filtre a essence
- 4) Pompe a essence
- 5) Module d'allumage
- 6) Rampe d'injecteurs
- 7) Regulateur de pression
- 8) Relais d'injection
- 9) Contact de papillon
- 10) Module d'injection
- 11) Bobines d'allumage
- 12) Collecteur d'air
- 13) Debimetre
- 14) Vis d'air de bypass
- 15) Injecteurs
- 16) Papillon
- 17) Vis de reglage de ralenti
- 18) Sonde de temperature moteur
- 19) Batterie
- 20) bougies
- 21) Capteurs a effet Hall

K569 (K 75, K 75 C, K 75 S, K 75 RT) K 75 85 (0562,0571) Pompe de carburant/filtre a carburant

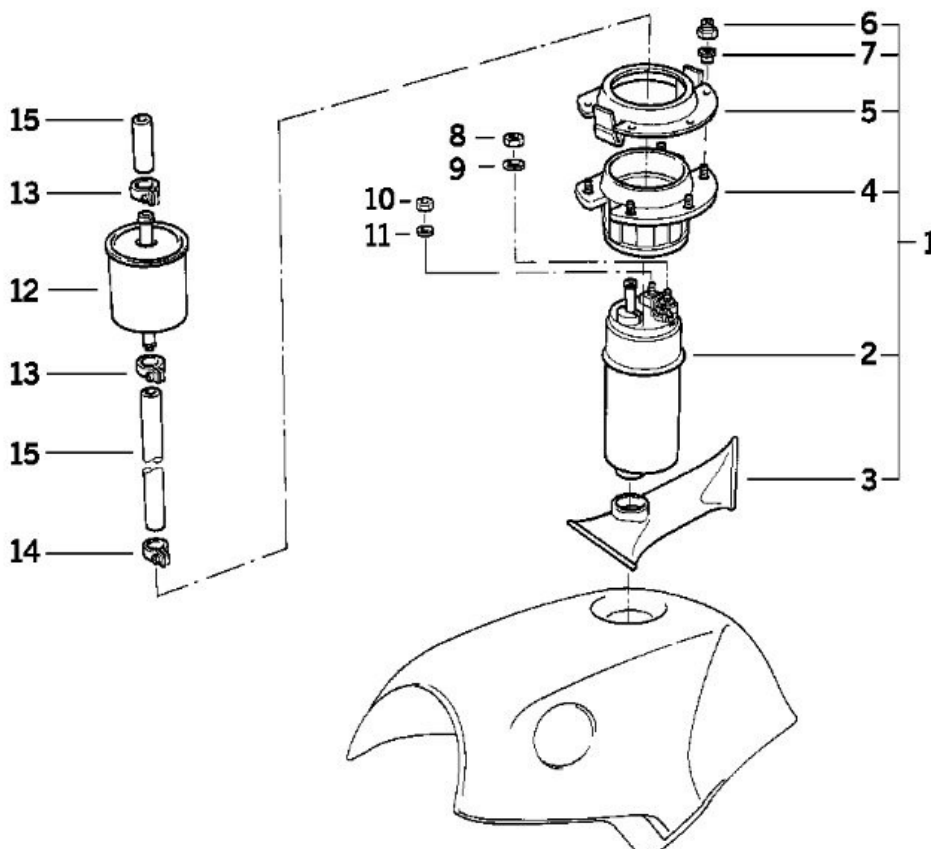
[Choisissez un autre véhicule](#) > [Alimentation en carburant](#) > [Alimentat., boîtiers él., pompe carburant](#)



N°	Descriptions	Supplément	Qté	A partir de	Jusqu'à	Référence pièce	Prix	Note
05	Plaque d'appui		6			16121453214	\$3.84	
07	Ecrou à six pans autobloquant	M5	6		12/1996	07129964603	\$0.16	arrêté
07	Ecrou à six pans	M5-8-ZNNIV SI	6			07129904475	\$0.25	
08	Tuyau de carburant	8X13	X			16121180040	\$25.73	
09	Collier	D=13	3			13311460928	\$1.75	
09	Collier	D=12MM - 13,5MM	1			17121461500	\$2.54	
10	Filtre à carburant		1			16142325859	\$32.38	
11	Ecrou à six pans	M5	1			07119922038	\$0.09	
12	Ecrou à six pans	M4	1			07119922028	\$0.64	
13	Rondelle grower	B5	1			07119933060	\$0.11	
14	Rondelle grower	B4	1			07119933034	\$0.11	
15	Tuyau	1000MM	X			16131455350	\$9.12	

K569 (K 75, K 75 C, K 75 S, K 75 RT) K 75 85 (0562,0571) Pompe de carburant/filtre a carburant

[Choisissez un autre véhicule](#) > [Alimentation en carburant](#) > [Alimentat., boîtiers él., pompe carburant](#)



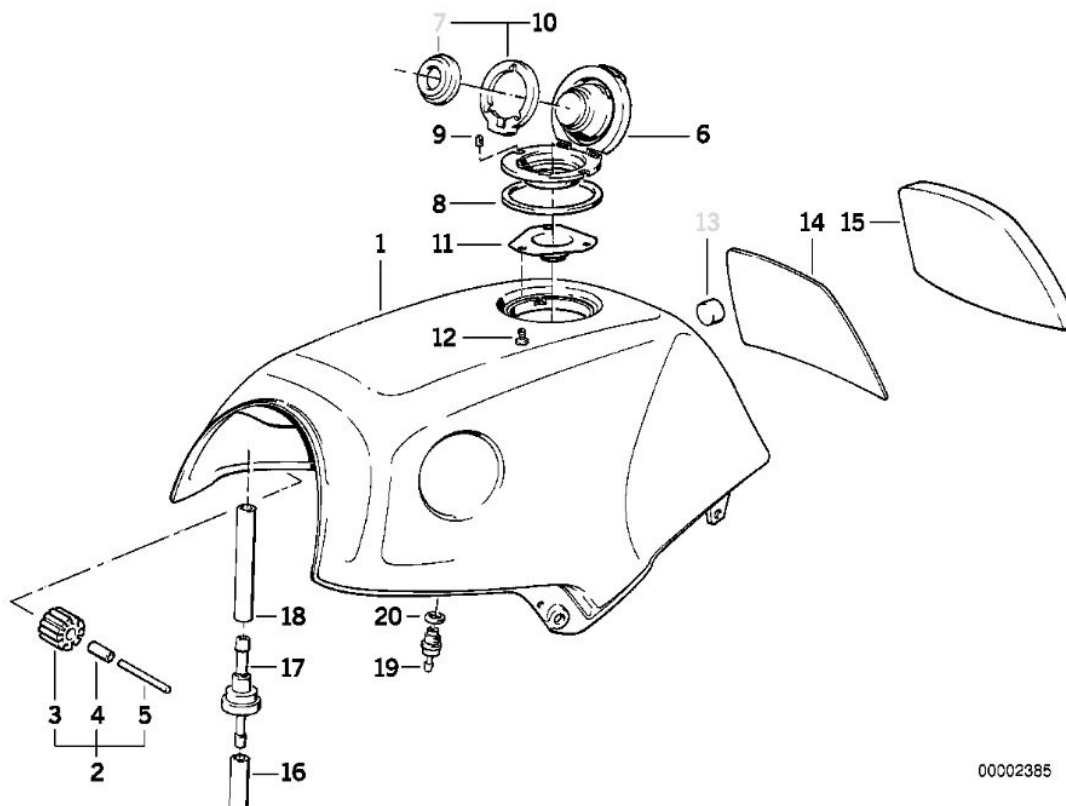
N°	Descriptions	Supplément	Qté	A partir de	Jusqu'à	Référence pièce	Prix	Note
01	Pompe a carburant		1	01/1993		16121464696	\$444.18	
	Pour véhicules avec Vehicule officiel	=Oui						
01	Pompe a carburant		1	06/1993		16121464728		
02	Pompe a carburant		1	01/1993		16141341231	\$328.25	+vieille matière
03	Tamis		1	01/1993		16141341233	\$45.36	
04	Amortisseur de vibrations		1	01/1993		16121464694	\$78.58	
05	Anneau de fixation		1	01/1993		16121464713	\$24.57	
06	Ecrou à six pans autobloquant	M5	5	08/1990	11/1996	07129964603	\$0.16	arrêté
06	Ecrou à six pans	M5-8-ZNNIV SI	5	08/1990		07129904475	\$0.25	
07	Plaque d'appui		5	08/1990		16121453214	\$3.84	
08	Ecrou à six pans	M5	1	08/1990		07119922038	\$0.09	
09	Rondelle grower	B5	1	08/1990		07119933060	\$0.11	
10	Ecrou à six pans	M4	1	08/1990		07119922028	\$0.64	
11	Rondelle grower	B4	1	08/1990		07119933034	\$0.11	
12	Filtre à carburant		1	08/1990		16142325859	\$32.38	
13	Collier	D=13	3	08/1990		13311460928	\$1.75	
14	Collier	D=12MM - 13,5MM	1	08/1990		17121461500	\$2.54	
15	Tuyau de carburant	8X13	X			16121180040	\$25.73	

K569 (K 75, K 75 C, K 75 S, K 75 RT) K 75 85 (0562,0571) Reservoir de carburant-bouchon de reserv

[Other Brar](#)

Recherche pièce:

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



00002385

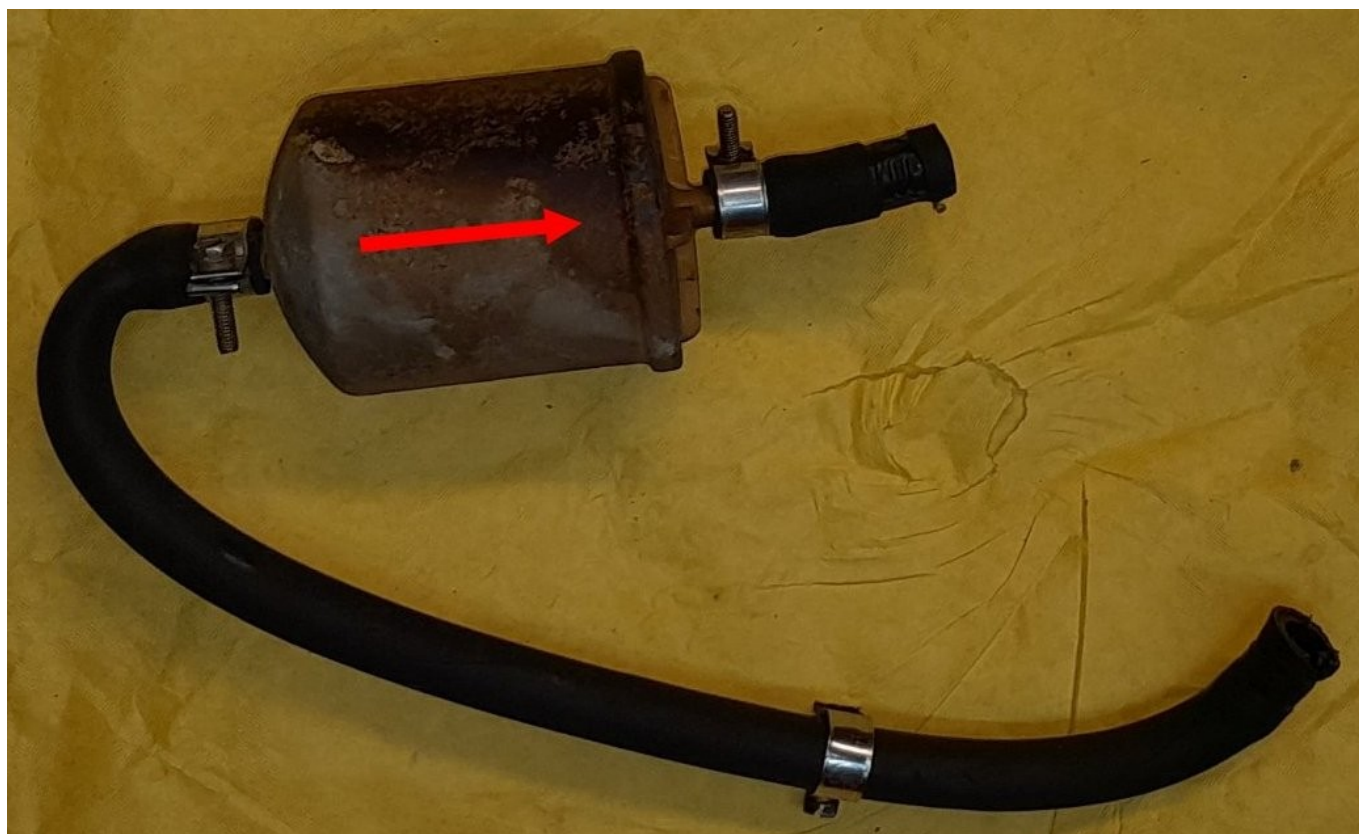
N°	Descriptions	Supplément	Qté	A partir de	Jusqu'à	Référence pièce	Prix	Note
01	Réservoir de carburant en apprêt		1	01/1993		16112323867	\$1504.22	arrêté
01	Réservoir de carburant en apprêt		1	01/1993		16110026098	\$1344.98	arrêté
	Pour véhicules avec Vehicule officiel	=Oui						
01	Réservoir de carburant en apprêt		1	06/1993		16112307610		+vieille matière
02	Pieces de fixation		1	01/1993		16112307408	\$12.18	arrêté
03	Tampon		2	08/1990		16112323615	\$2.80	
04	Douille		2	01/1993		46512320960	\$1.33	
05	Goupille de serrage		2	01/1993		46512320962		
06	Bouchon de réservoir		1			16111453641	\$252.65	arrêté, +vieille matière
06	Bouchon de réservoir	KAT	1			16112309402	\$148.62	arrêté, +vieille matière
06	Bouchon de réservoir	KAT/SHED	1			16112309403	\$252.65	arrêté, +vieille matière
08	Anneau d'étanchéité		1			16111453690	\$6.06	
09	Vis à tête noyée	M4X10	4		12/1996	07119928211	\$0.40	arrêté
09	Vis à tête noyée	M4X10	4			07119904433		
10	Pochette de Joints		1			16119062461	\$23.51	arrêté
11	Tole intermediaire	KAT	1			16112309404	\$33.77	arrêté
12	Vis auto filetante	M4X8	3			07119918519	\$0.81	
14	Plaque		1			16111453327	\$17.98	arrêté
	Pour véhicules avec Vehicule officiel	=Oui						
15	Plaque		1			16112303111	\$156.44	
	Pour véhicules avec Version Californie	Y749A=Oui						
16	Tuyau		1			16111464706	\$15.84	arrêté
17	Soupape		1			16131453424	\$33.54	arrêté, +vieille matière
18	Tuyau de depression noir	3,5X1,8	1			11727545323	\$14.82	
19	Soupape d'arrêt		1			16121455348	\$11.48	+vieille matière
20	Anneau d'étanchéité	A16X20	1			07119963251	\$1.15	arrêté
20	Anneau d'étanchéité	A16X20-AL	1			07119963252	\$0.57	

RAPPEL DES DIFFÉRENTS ÉLÉMENTS IMMERGES DANS LE RÉSERVOIR



LE FILTRE

Attention au sens de montage : le carburant coule à travers le filtre de la pompe vers l'extérieur du réservoir par une durite de 8 mm interne. Le carburant sort par la durite courte.



LA POMPE

Il existe plusieurs modèles de pompes (diamètres de 52 et 43), la mienne a un diamètre de 43 mm
Pour certains une pompe de diamètre 52 mm serait moins bruyante ?

Il existe deux bornes sur la pompe correspondant aux fils d'alimentation venant de la jauge , elles sont de tailles différentes pour éviter de fâcheuses méprises.

- Fil Jaune = PLUS : filetage M4 , écrou de 7 mm.
- Fil Noir = MOINS : filetage M5 , écrou de 8 mm.



LE SUPPORT DE POMPE



LE TAMIS



La partie longue doit être orientée vers l'arrière de la moto.

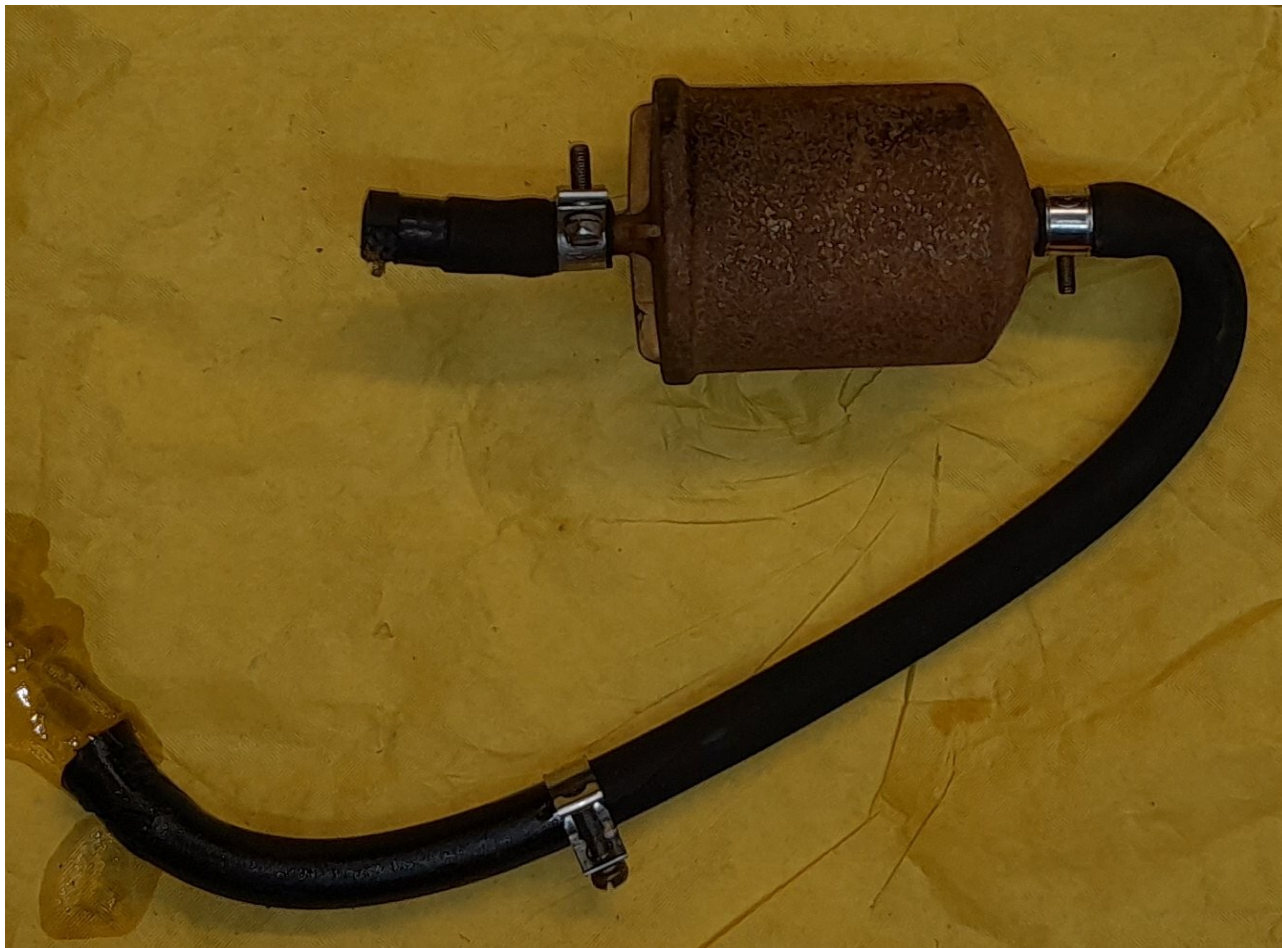
LES TUBULURES

Utilisez de la durite spéciale 8 x 13 , de diamètre intérieur 8 mm et résistant à l'immersion dans l'essence sous peine de la voir se détériorer rapidement. Attention , certaines durites peuvent avoir un diamètre intérieur trop faible pour être enfilées sans risque de casse.

Un morceau de 35 cm.

Un morceau de 5 cm.

4 serflex si possible à bande de serrage lisse pour ne pas blesser la durite.



OUTILLAGE NÉCESSAIRE

Pensez à commander

- Tous les joints nécessaires pour le remontage : différents joints du bouchon et de l'embase de la trappe de remplissage.
- Joint torique de trappe de jauge à essence.
- Durite spéciale 8 x 13 résistant à l'immersion (vendue au mètre).

Ce peut être l'occasion de recoder le barillet sur la clé principale pendant qu'il est accessible si vous avez déjà changé les barilletts

Un tournevis cruciforme (ou un clé torx) pour les vis de goulotte

Ce genre d'outil en 1/4 de pouce et ses différents accessoires est quasiment indispensable pour certaines interventions sur cette moto.



Une douille 1/4 de pouce de 7 pour les serflex en particulier dans le réservoir.

Des douilles 1/4 de pouce de 7 mm et 8 mm pour les vis des bornes de pompe

Un tournevis cruciforme pour les vis de la trappe de la jauge

(ou une clé Allen de 5 mm si elles ont été remplacées par des BTR 6x12)

Je n'ai malheureusement pas trouvé les couples de serrage pour les 4 vis de la trappe de remplissage ni pour les 4 vis de la trappe de jauge mais mieux vaut rester prudent au serrage en particulier pour les vis de 4 mm de la trappe de remplissage sous peine de devoir mettre des hélicoils.

Ce type de lampe peut rendre service , en particulier pour ce genre d'opération.



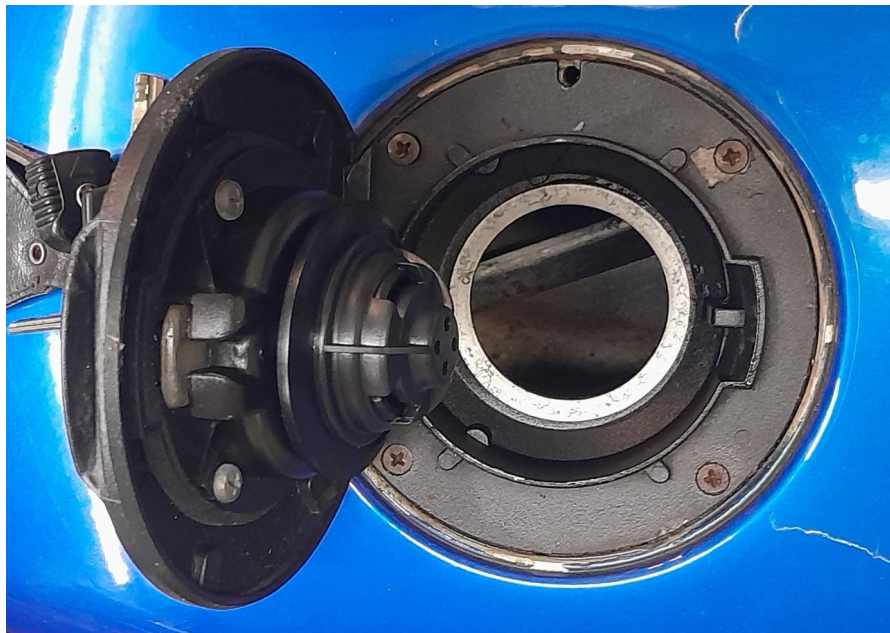
DÉPOSE

Siphonnez le contenu du réservoir d'essence pour l'alléger et faciliter la manœuvre.

On peut intervenir sur le réservoir en place mais il faudra de toute façon le déposer pour retirer éventuellement la jauge et pour vérifier la perméabilité des différents conduits.

Voir : http://fantasiadl.com/FICHES/3010_K75_RESERVOIR_POSE_DEPOSE.pdf

Ouvrir le bouchon de réservoir



Dévisser les 4 vis cruciformes à tête fraisée 4x10 mm (dans des taraudages borgnes) , attention à la fragilité des taraudages dans l'aluminium au remontage...

L'une d'entre elles étant "foirée" , je les ai remplacées , après léger taraudage 4x70 taraud finisseur , par des Torx à tête fraisée de 4x12 mm

Déposer l'ensemble du bouchon qui nécessitera peut être une réfection , le joint d'appui était complètement désagrégé sur ma moto

REMARQUE : attention à ne pas abîmer le bras supportant le flotteur de la jauge à carburant situé du cote droit du réservoir lors des manipulations internes au réservoir.



Attention aussi au fil d'alimentation de la pompe venant de la trappe de jauge.
Commencer par débrancher la petite durite fixant le tuyau du filtre à essence au tuyau aluminium
amenant l'essence du filtre vers l'extérieur du réservoir.



Dévissez le collier et décalez le vers le tuyau aluminium.
Débranchez la durite du tuyau aluminium fixé au réservoir.

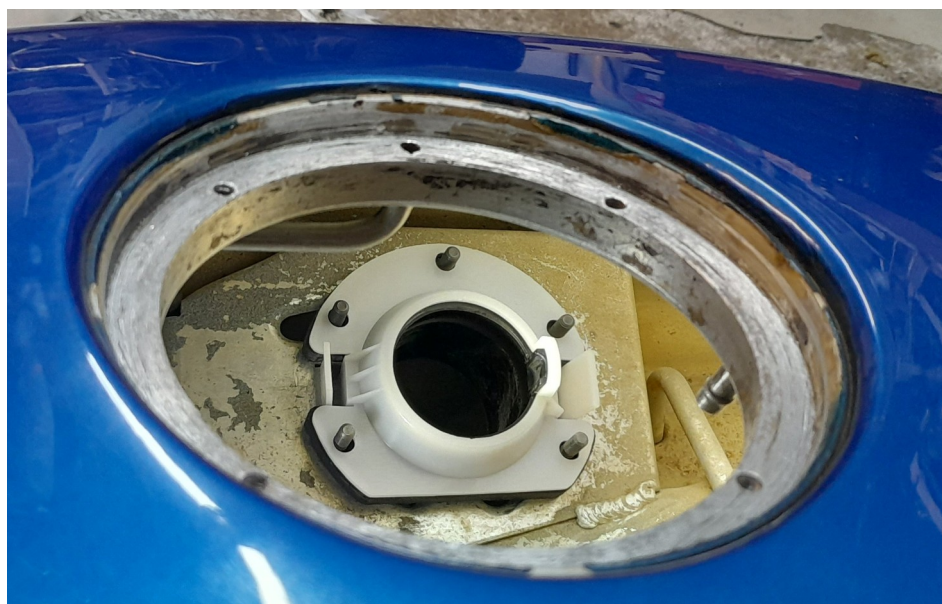
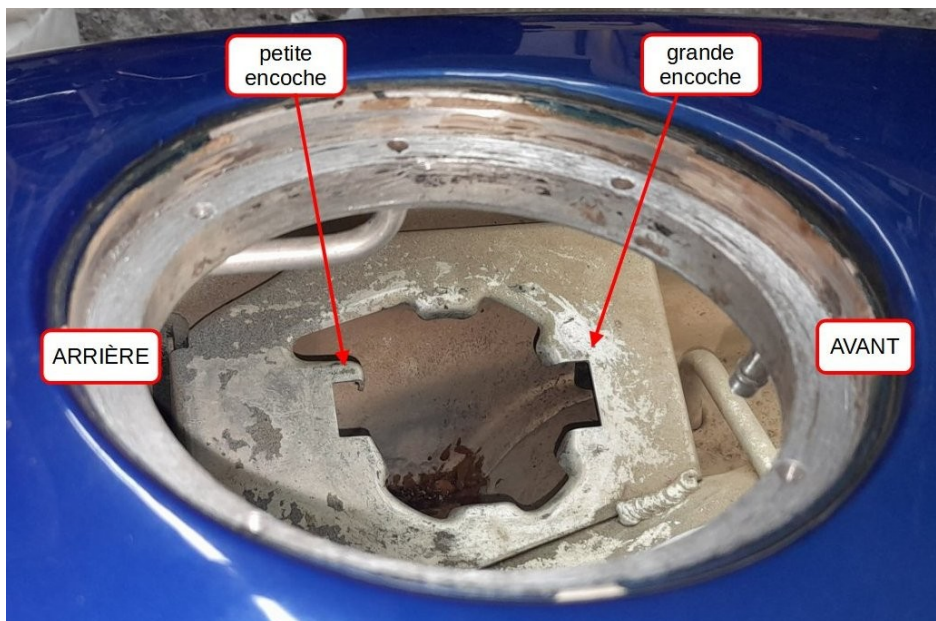
Il faut ensuite déclipser le support de pompe en plastique maintenu par deux ailettes sur le support
aluminium fixé au réservoir.

Je pense que le support de pompe avait été monté à l'envers sur cette moto , ce qui explique la
disparition de la plus grande ailette qui ne rentrait pas dans la plus petite encoche ...



L'ailette restante , fragilisées par le temps , s'est cassée lors de l'extraction.

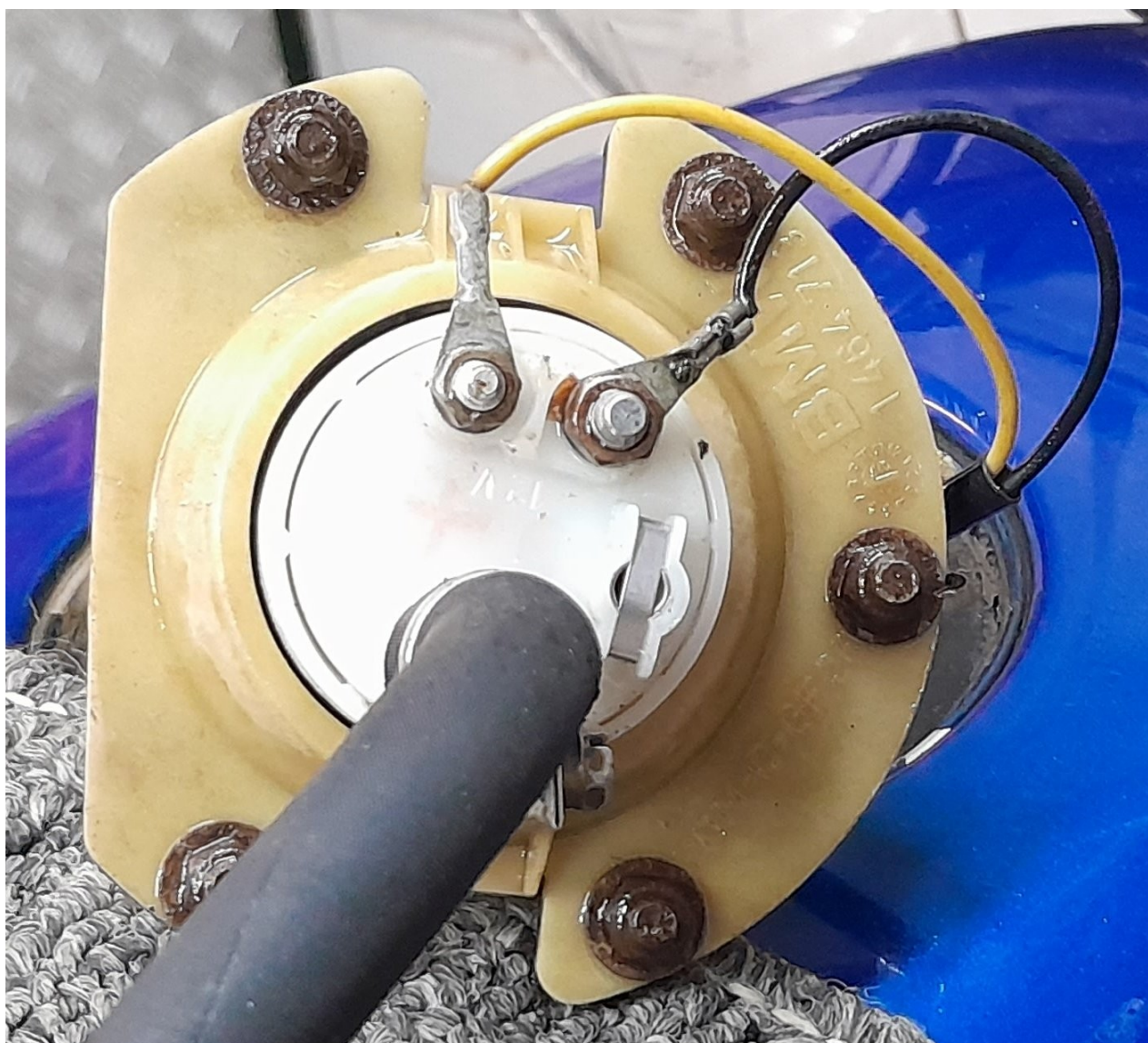
La bonne orientation pour le support de pompe (la seule permise par la taille des échancrures et des ailettes) est donc la suivante :



Il est ensuite assez facile de sortir par la trappe le filtre puis la pompe toujours reliée par son fil d'alimentation à la jauge à essence.



Un peu de WD40 sur les écrous des bornes de la pompe permettra de les dévisser tout en bloquant la rotation des cosses pour éviter de faire tourner les bornes dans la pompe.



Dévissez les deux fils d'alimentation de la pompe :

- Fil Jaune = PLUS : filetage M4 , écrou de 7 mm.
- Fil Noir = MOINS : filetage M5 , écrou de 8 mm.

Retirez la crépine (tamis) de la pompe (la partie longue est vers l'arrière du réservoir).



Retirez la pompe de l'amortisseur de pompe (support de pompe) si vous souhaitez changer l'un de ces éléments.



INSPECTION

Si les tuyaux ou l'amortisseur de pompe sont détériorés par l'age , un nettoyage de l'intérieur du réservoir est souhaitable avec soufflage des tuyaux à l'air comprimé. Dans ce cas il vaut mieux démonter la jauge pour ne pas la détériorer et en repérant bien son sens de montage. Voir : http://fantasiadl.com/FICHES/3070_K75_JAUGE_CARBURANT.pdf



Il y a ici un gros travail de nettoyage avant de mettre un nouveau joint torique qui devra cette fois résister au carburant.

La goulotte nécessitera aussi un nettoyage (en protégeant l'intérieur) vu l'état de son joint .

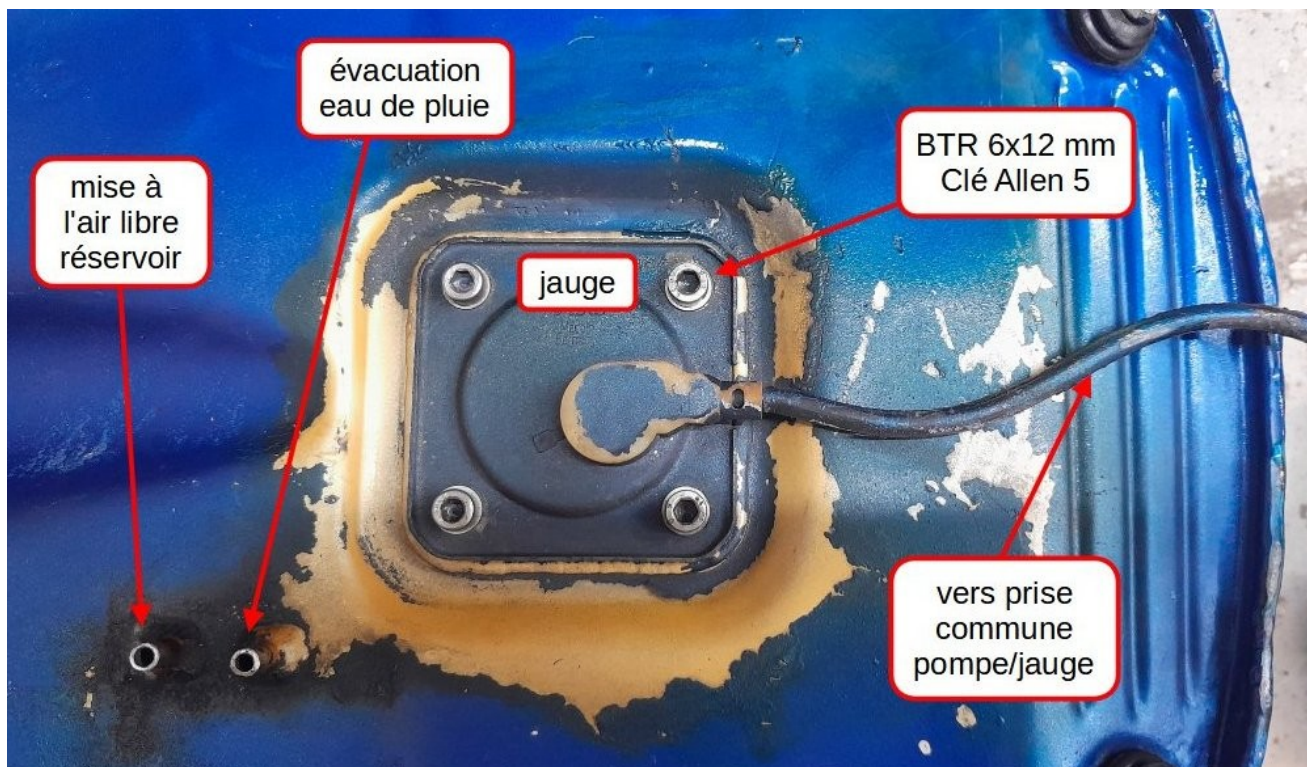


Nettoyez complètement le réservoir et enlevez toutes les particules collées aux parois.

Soufflez les différents tuyaux :

Les deux tuyaux de 6 mm

- le plus en arrière sert à évacuer l'eau de pluie autour du bouchon de réservoir.



- celui qui est juste devant lui sert à mettre à l'air libre le réservoir et à évacuer éventuellement le surplus d'essence dans le réservoir si celui ci est trop rempli , il débouche verticalement à l'avant de la goulotte de remplissage.



Ces deux tuyaux de 6 mm sous le réservoir se vident dans un bac de récupération muni d'un tuyau se vidant devant la roue arrière.



les deux tuyaux de 8 mm



- le tuyau de sortie de l'essence du réservoir , sous le coté G du réservoir (celui qui est le plus en arrière) , il est relié à la sortie de la pompe à carburant par l'intermédiaire du filtre.
- le tuyau de retour de l'essence vers le réservoir , sur ma K75 c'est un mécanisme comportant une bille anti retour et sans doute un ressort (en plus du joint). Il faudra peut être le démonter du réservoir pour le nettoyer et pouvoir souffler dans le tuyau de retour d'essence.



A la fin , le réservoir doit être parfaitement propre en particulier dans ses parties basses ou on mettra peut être en évidence de la corrosion.



Il n'est pas encore propre sur cette photo avant démontage de la jauge et nettoyage du joint.

REPOSE

REMARQUE pour le remontage

L'amortisseur de pompe doit s'emboîter franchement et audiblement sur la pompe à essence. Respectez la position relative des repères sur l'amortisseur de pompe et le filtre.

Raccords des câbles:

Jaune : PLUS : M4 écrou de 7 mm

Noir : MOINS : M5 écrou de 8 mm

La borne PLUS de la pompe à essence doit se retrouver en face du repère PLUS de la bague de fixation

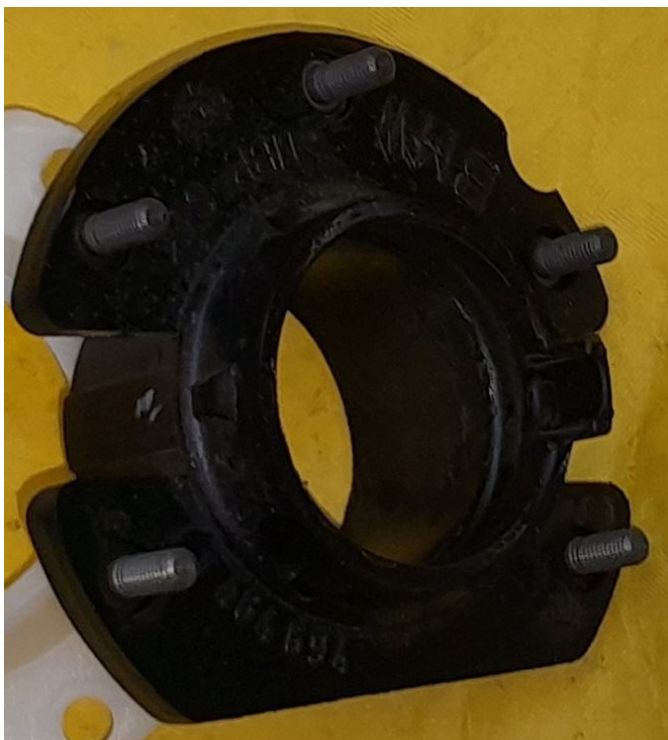
Les deux repères PLUS doivent se trouver du côté gauche de la moto.

Les durites doivent être assez enfoncées sur les tuyaux pour que le serflex ne soit pas en portée sur l'olive du tuyau.

La pompe à essence présente un repère et une collerette en saillie.

Le repère devra être aligné avec le repère vertical de l'amortisseur de pompe en caoutchouc noir et la collerette devra être bien emmanchée dans la gorge de l'amortisseur de pompe.

Vous pouvez prendre préalablement des repères au feutre pour être sûr d'enfoncer la pompe à la bonne profondeur dans l'amortisseur.



Montez la pièce blanche à ailettes sur l'amortisseur en caoutchouc noir et serrez les 5 écrous avec rondelles au couple de ???

Montage de la jauge : Attention cet organe est fragile et introuvable neuf ...

Remontez la jauge dans sa trappe avec un nouveau joint torique en respectant son orientation initiale (le bras du flotteur doit être orienté vers l'avant le long du côté droit du réservoir).

Vérifiez que le bras porte flotteur est libre dans ses mouvements.



Pour éviter que le bras articulé ne se coince, il doit faire le tour d'un tuyau vertical et ne pas se coincer dans une nervure interne du réservoir.



Il faut donc l'introduire perpendiculairement au réservoir en visant la paroi droite, puis tourner pour lui faire prendre sa position définitive le long du fond du réservoir à droite.



Une fois que c'est fait , vérifiez le libre débattement du bras , vissez les 4 vis de fixation de la trappe de jauge au couple de ???

Vous pouvez ensuite récupérer à l'intérieur du réservoir le fil d'alimentation de la pompe à carburant



Préparez l'ensemble pompe , filtre et tuyaux

Remontez la pompe dans son amortisseur en respectant les repères vus plus haut. L'emmanchement doit être franc.

La durite doit toujours être assez enfoncée pour que le serflex serre sur la partie cylindrique du tuyau et pas sur l'olive.

Montez le morceau de durite de 5 cm sur le filtre coté sortie de carburant ainsi que les deux serflex en les orientant correctement pour qu'ils soient faciles à serrer. Respectez le sens d'écoulement du carburant dans le filtre matérialisé par la flèche. Vous pouvez déjà serrer le serflex coté filtre.



Montez le morceau de durite de 35 cm entre le filtre et la pompe en respectant le sens d'écoulement du filtre avec la flèche (l'essence sort du réservoir). Vous pouvez serrer les deux serflex.

Branchez l'autre extrémité de la durite de 35 cm sur la pompe et serrez le serflex.

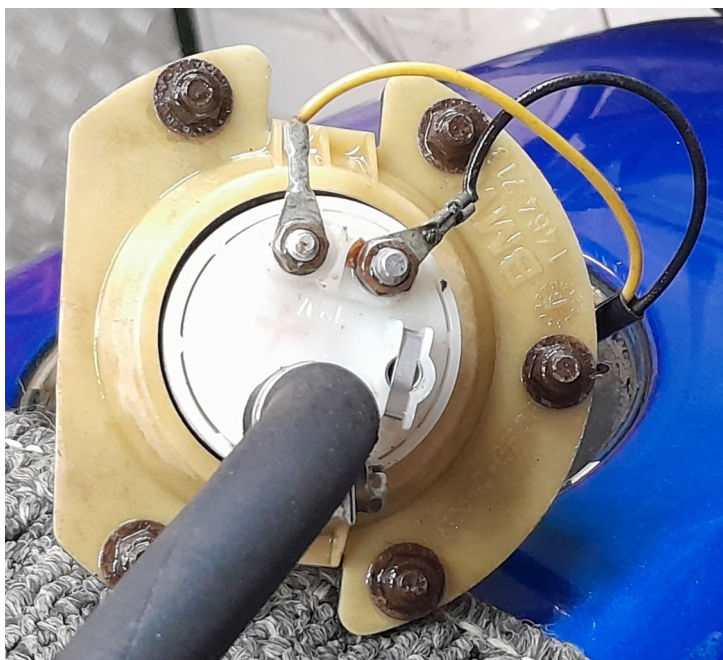
Branchez le tamis sur la pompe (l'extrémité longue doit être vers l'arrière du réservoir).

Posez l'ensemble filtre - pompe - tamis - deux durites sur le réservoir avec une protection pour la peinture.



Branchez les fils d'alimentation de la pompe :

- Fil Jaune = PLUS : filetage M4 , écrou de 7 mm.
- Fil Noir = MOINS : filetage M5 , écrou de 8 mm.



Introduisez la pompe , le bras long du tamis doit être orienté vers l'arrière.

Clipsez la pompe dans le support du réservoir en respectant les repères , vérifiez que les deux ailettes sont bien enclipsées derrière le support.

Introduisez le filtre du côté gauche du réservoir puis

Enfilez un serflex sur la petite durite de 5 cm allant de la sortie du filtre au tube aluminium de sortie du carburant , enflez la durite sur le tube et serrez le serflex.

Sur la photo , le serflex du filtre a été mal monté , il devrait être lui aussi facilement accessible.



Remontez la trappe de la goulotte de remplissage

Vous aviez déjà nettoyé le support de joint



Enfilez le joint sur la goulotte avec l'échancrure du côté gauche en face du trou.

Faites descendre l'ensemble sur le support au dessus du réservoir.

Serrez les 4 vis de 4 mm à tête fraisée au couple de ????. Attention le filetage dans l'aluminium est fragile et les vis ne doivent pas servir à faire descendre en force la goulotte mais simplement à la maintenir.



Remontez le réservoir sur la moto :

Voir :

http://www.fantasiadl.com/FICHES/3010_K75_RESERVOIR_POSE_DEPOSE.pdf

Branchez la prise d'alimentation de la pompe et de la jauge le long du flanc droit du cadre :



Test avec remplissage du réservoir :

Mettez une quantité de carburant correspondant à un peu moins que la réserve : 4 litres (réserve = 5 litres) de manière à faire s'allumer le voyant de réserve lors de la mise en marche.

Vérifiez l'absence de fuite sous le réservoir.

Branchez le câble de masse de la batterie qui avait été débranché et isolé.

Mettez le contact , la pompe devrait tourner un bref instant , le temps de mettre la rampe d'injection à une pression de 2,5 bars (2,3 bars au ralenti).

Attendez une soixantaine de secondes (présence d'un dispositif pour lisser les mouvements de la jauge) et regardez l'affichage de la jauge à carburant et voyez si il est cohérent avec le remplissage du réservoir : normalement le voyant de réserve devrait s'allumer après environ 60 secondes.

Rajoutez ensuite le carburant un litre à la fois et attendez toujours 60 secondes pour déterminer à quelle capacité le voyant de réserve s'éteint.

Vous pouvez ensuite démarrer la moto , aller faire le plein et vérifier à nouveau l'absence de fuite.

ERREURS A NE PAS FAIRE

- Ne pas débrancher la batterie.
- Ne pas vérifier l'absence de fuite.
- Serrer trop fort les 4 vis de fixation de la trappe de remplissage et abîmer les filetages.
- Serrer trop fort les 4 vis de fixation de la trappe de jauge et abîmer le filetage.
- Déformer ou abîmer la jauge de carburant lors des manœuvres à l'intérieur du réservoir.
- Abîmer le bras du flotteur de jauge en remontant la pompe et ses tuyaux.
- Forcer sans lubrifier en dévissant les écrous des fils d'alimentation de la pompe.
- Utiliser des joints qui ne résistent pas au carburant.
- Remonter la pompe dans le mauvais sens dans son support amortisseur.
- Ne pas enfoncer assez la pompe dans le support amortisseur.
- Remonter la pompe et le support amortisseur dans le mauvais sens dans le réservoir.
- Ne pas enfoncer assez les durites sur les tuyaux (le serflex ne doit pas être en appui sur l'olive).

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/](https://sd.mir.free.fr/spip/)
<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 22/10/2023