

BMW K75 - JUIN 1996

Roues à bâtons - sans A.B.S.

VIN = 0256373

DISTRIBUTION

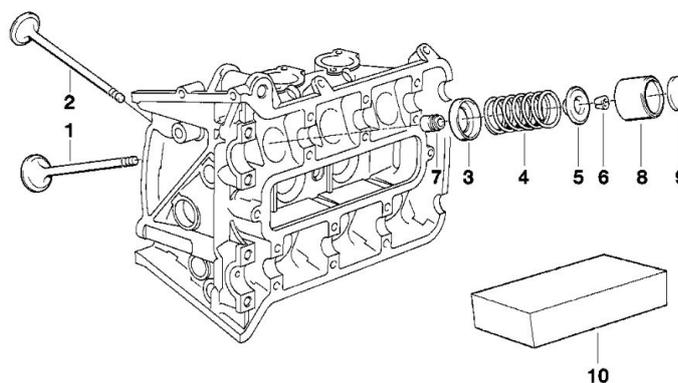
Contrôle - Réglage



ÉCLATÉ des PIÈCES

K569 (K 75, K 75 C, K 75 S, K 75 RT) K 75 85 (0562,0571) Distribution

[Choisissez un autre véhicule](#) > [Moteur](#) > [Soupapes avec ressorts](#)

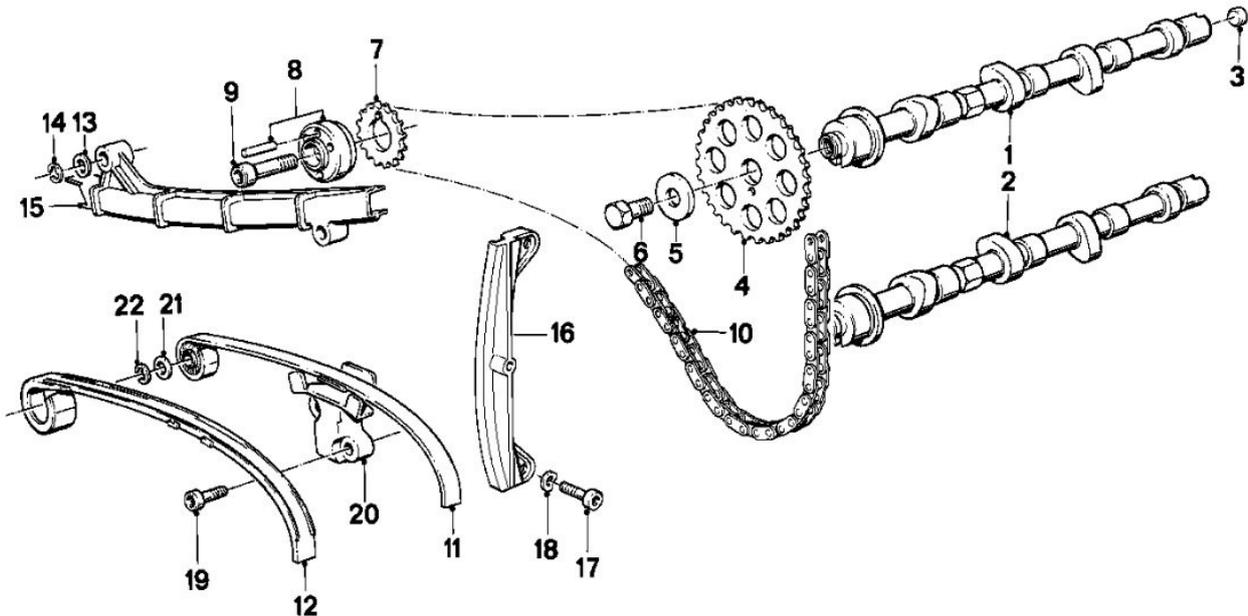


N°	Descriptions	Supplément	Qté	A partir de	Jusqu'à	Référence pièce	Prix	Note
01	Soupape d'admission	D=34MM	3			11341460294	\$151.15	+vieille matière
02	Soupape d'échappement	D=30MM	3			11341460201	\$136.68	+vieille matière
03	Cuvette de ressort	+0,2	6			11341460132	\$1.94	
03	Cuvette de ressort		6			11341461395	\$1.94	
04	Ressort de soupape		6			11341460656	\$8.76	
05	Plateau de ressort superieur		6			11341460114	\$2.74	
06	Demi segment d'arret		6			11341307136	\$1.08	
07	Joint de soupape		6			11341464047	\$6.12	arrêté
07	Jeu de reparation joint de soupape		1			11349059171	\$35.29	
08	Poussoir		6			11321460144	\$42.34	
09	Plaque de compensation	2,00MM	6			11321460147	\$5.22	
09	Plaque de compensation	2,05MM	6			11321460148	\$5.22	
09	Plaque de compensation	2,10MM	6			11321460149	\$5.22	
09	Plaque de compensation	2,15MM	6			11321460150	\$5.22	
09	Plaque de compensation	2,20MM	6			11321460151	\$5.22	
09	Plaque de compensation	2,25MM	6			11321460152	\$5.22	
09	Plaque de compensation	2,30MM	6			11321460153	\$5.22	
09	Plaque de compensation	2,35MM	6			11321460154	\$5.22	
09	Plaque de compensation	2,40MM	6			11321460155	\$5.22	
09	Plaque de compensation	2,45MM	6			11321460156	\$5.22	
09	Plaque de compensation	2,50MM	6			11321460157	\$5.22	
09	Plaque de compensation	2,55MM	6			11321460158	\$5.22	
09	Plaque de compensation	2,60MM	6			11321460159	\$5.22	
09	Plaque de compensation	2,65MM	6			11321460160	\$5.22	
09	Plaque de compensation	2,70MM	6			11321460161	\$5.22	
09	Plaque de compensation	2,75MM	6			11321460162	\$5.22	
09	Plaque de compensation	2,80MM	6			11321460163	\$5.22	
09	Plaque de compensation	2,85MM	6			11321460164	\$5.22	
09	Plaque de compensation	2,90MM	6			11321460165	\$5.22	
09	Plaque de compensation	2,95MM	6			11321460166	\$5.22	
09	Plaque de compensation	3,00MM	6			11321460167	\$5.22	
10	Récipient		1			11329056991	\$36.06	

K569 (K 75, K 75 C, K 75 S, K 75 RT) K 75 85 (0562,0571) Cde soupapes-arbre a cames/transm chaine

Rech

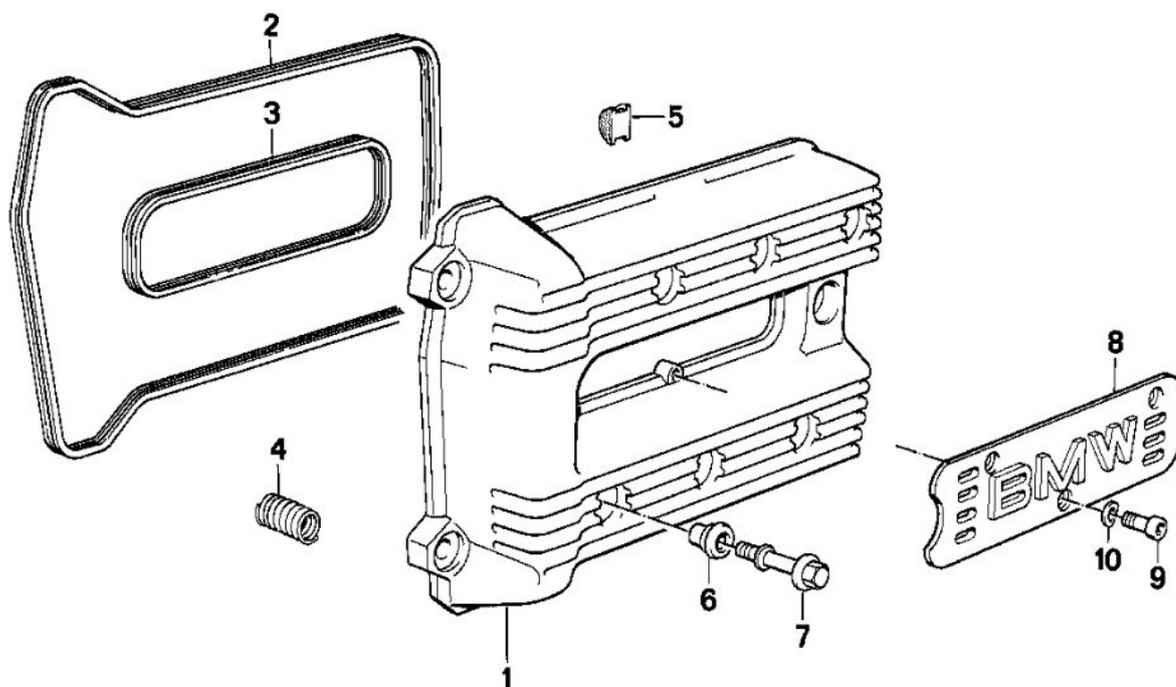
[Choisissez un autre véhicule](#) > [Moteur](#) > [Soupapes avec ressorts](#)



N°	Descriptions	Supplément	Qté	A partir de	Jusqu'à	Référence pièce	Prix	Note
01	Arbre a cames d'admission		1			11311460617	\$269.77	arrêté, +vieille matière
02	Arbre à cames d'échappement		1			11311460618	\$269.77	arrêté, +vieille matière
03	Couvercle de fermeture	D=12MM	2			07119937220	\$1.84	arrêté
03	Couvercle de fermeture	D=12MM	2			07119906393		
04	Pignon à chaine		2			11311461944	\$68.96	arrêté
04	Pignon à chaine		2			11311461858	\$82.61	+vieille matière
05	Plaque d'appui		2			11311460089	\$3.36	
06	Vis six pans	M10X1X22	2			07119911621	\$1.89	
07	Pignon à chaine		1			11311460136	\$30.92	arrêté, +vieille matière
07	Pignon à chaine		1			11311461434	\$43.26	+vieille matière
08	Flasque de rotor		1			11311460039	\$23.10	+vieille matière
09	Vis cylindrique	M10X1X50-10.9	1			11311460075	\$3.02	
10	Chaine de distribution		1			11311461859	\$101.31	+vieille matière
11	Glissiere		1			11311464127	\$85.68	
12	Collier de fixation		1			11311460814	\$9.99	
13	Rondelle entretoise	8,2X14X1,2	2			11311460923	\$0.40	
14	Disque de securite	D=6MM	2			07119932841	\$0.38	
15	Glissiere		1			11311460683	\$11.32	
16	Rail de guidage		1			11311460668	\$21.29	
17	Vis cylindrique	M6X20	2			11311460699	\$2.03	
18	Rondelle elastique	B6	2			07119932099	\$0.38	
19	Vis cylindrique	M6X30	2		12/1996	07119919928	\$0.38	arrêté
19	Vis Isa	M6X30-8.8-ZNNIV	2			07129905386	\$0.86	
20	Tendeur de chaine		1			11311461004	\$66.86	+vieille matière
21	Rondelle entretoise	8,2X20X1,2	1			11311460899	\$2.55	
22	Plaque de securite		1		04/1971	51231864963	\$0.68	arrêté
22	Disque de securite	D8,0	1			07129934915		

K569 (K 75, K 75 C, K 75 S, K 75 RT) K 75 85 (0562,0571) Couvre culasse

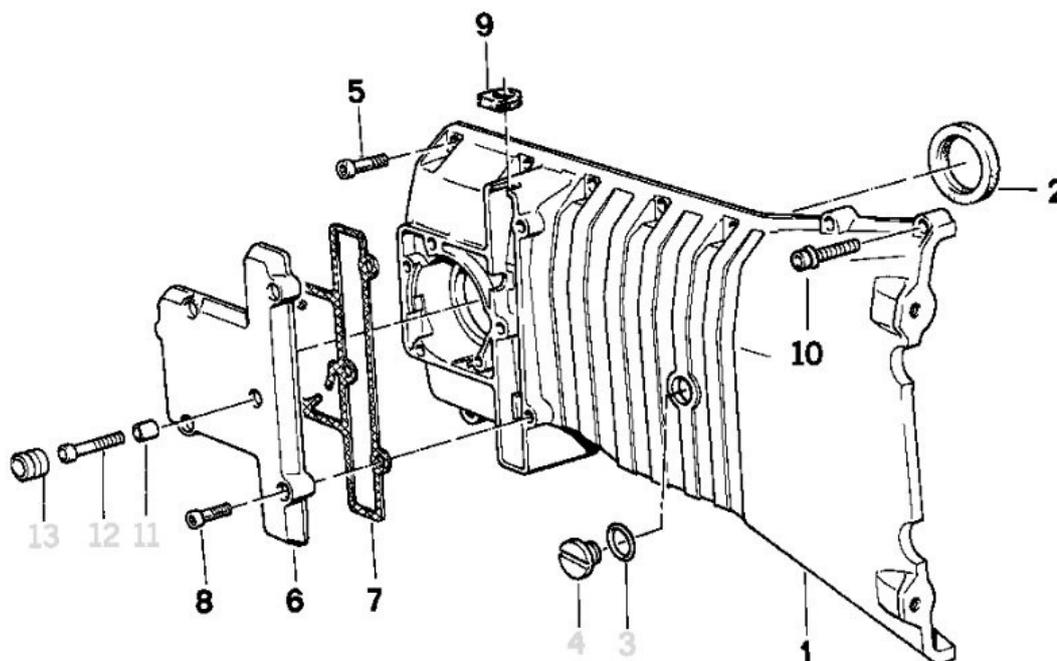
[Choisissez un autre véhicule](#) > [Moteur](#) > [Culasse avec couvre-culasse](#)



N°	Descriptions	Supplément	Qté	A partir de	Jusqu'à	Référence pièce	Prix	Note
01	Couvre culasse		1			11121460620	\$169.63	+vieille matière
01	Couvercle de culasse noir poli	SCHWARZ	1			11121461165	\$193.28	arrêté, +vieille matière
02	Joint		1			11121460622	\$12.54	
03	Joint		1			11121460623	\$12.54	
04	Ressort de contact		1			11121460811	\$0.91	
05	Bouchon		2			11121460368	\$2.80	
06	Douille		X			11141460934	\$1.19	
07	Vis		X			11141460331	\$5.32	
08	Capôt de protection		1			11121460548	\$24.39	arrêté
09	Vis cylindrique	M6X12 ZN/SW	3			07119919800	\$0.60	
10	Rondelle elastique	A6	3			07119932096	\$0.38	

K569 (K 75, K 75 C, K 75 S, K 75 RT) K 75 85 (0562,0571) Couvercle de carter de distribution

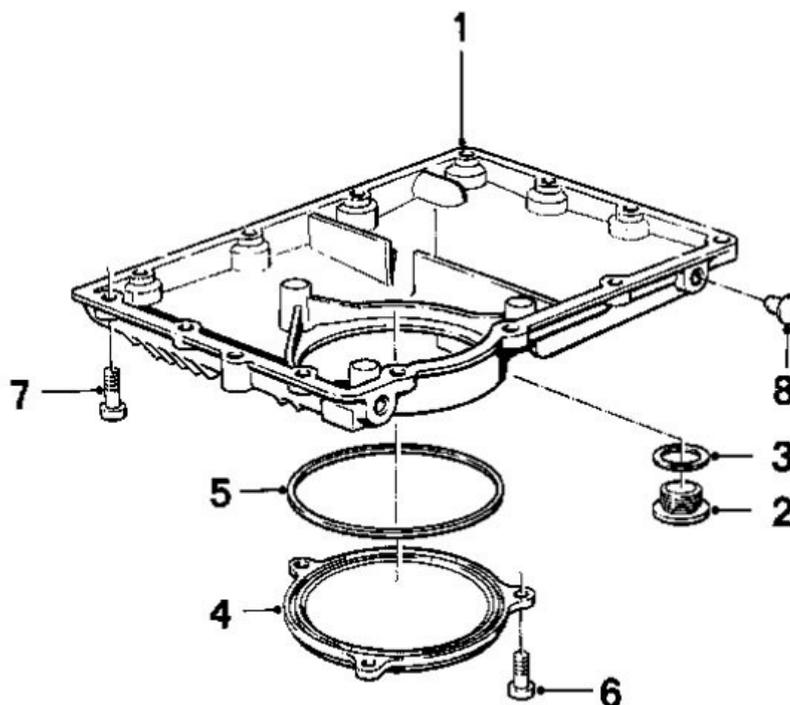
[Choisissez un autre véhicule](#) > [Moteur](#) > [Couvercle de carter](#)



N°	Descriptions	Supplément	Qté	A partir de	Jusqu'à	Référence pièce	Prix	Note
01	Couvercle de carter de distribution		1			11141460273		+vieille matière
01	Couvercle de carter de distribution uniquement en combinaison avec		1			11142322282		+vieille matière
--	Vis bouchon	M20X1,5	1			11141461423	\$7.62	
--	Anneau d'étanchéité	A20X24-CU	1			07119963342	\$0.24	
01	Couvercle de carter de distribution,noir		1			11141461128	\$241.42	arrêté, +vieille matière
01	Couvercle de carter de distribution,noir uniquement en combinaison avec		1			11141461402	\$241.42	+vieille matière
--	Vis bouchon	M20X1,5	1			11141461423	\$7.62	
--	Anneau d'étanchéité	A20X24-CU	1			07119963342	\$0.24	
02	Joint d'arbre	36X52X7	1			11147654531	\$19.75	
05	Vis cylindrique	M6X25	X			11141460678	\$0.87	
06	Couvercle		1			11141460275	\$23.04	+vieille matière
06	Couvercle noir		1			11141461129	\$24.20	+vieille matière
07	Joint		1			11141460307	\$3.35	
08	Vis	M6X20	5			11131460677	\$0.87	
09	Douille		1			61131459072	\$2.80	
10	Vis cylindrique avec rondelle	M6X35	2			07119900023	\$0.87	arrêté
10	Vis cylindrique avec rondelle	M6X35-ZNNIV SI	2			07119906058		

K569 (K 75, K 75 C, K 75 S, K 75 RT) K 75 85 (0562,0571) Carter d'huile

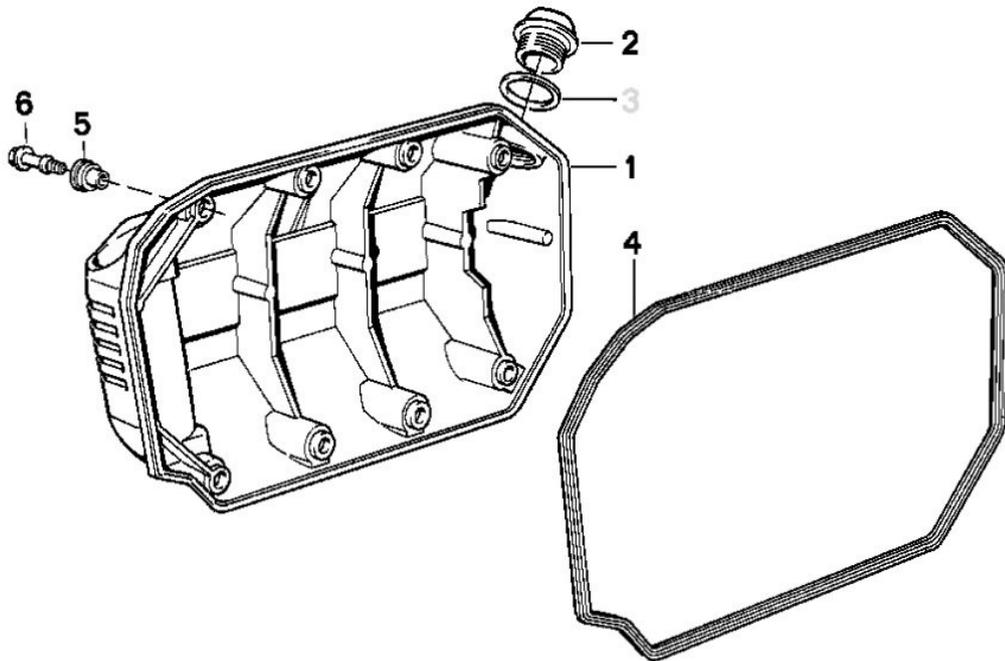
[Choisissez un autre véhicule](#) > [Moteur](#) > [Carter d'huile](#)



N°	Descriptions	Supplément	Qté	A partir de	Jusqu'à	Référence pièce	Prix	Note
01	Carter d'huile		1			11137680134	\$122.29	+vieille matière
02	Vis bouchon	M18X1,5-ZNS	1			07119919143	\$1.87	arrêté
02	Vis bouchon	M18X1,5-ZNNIV	1			07119905428	\$11.47	
03	Anneau d'étanchéité	A18X22	1			07119963300	\$0.57	
04	Couvercle		1			11131460229	\$23.04	+vieille matière
05	Joint torique	88X3	1			11131460425	\$3.61	
06	Vis	M6X20	3			11131460677	\$0.87	
07	Vis cylindrique	M6X25	X			11141460678	\$0.87	
08	Bouchon		4			11131460925	\$0.87	arrêté

K569 (K 75, K 75 C, K 75 S, K 75 RT) K 75 85 (0562,0571) Couvercle de carter-moteur

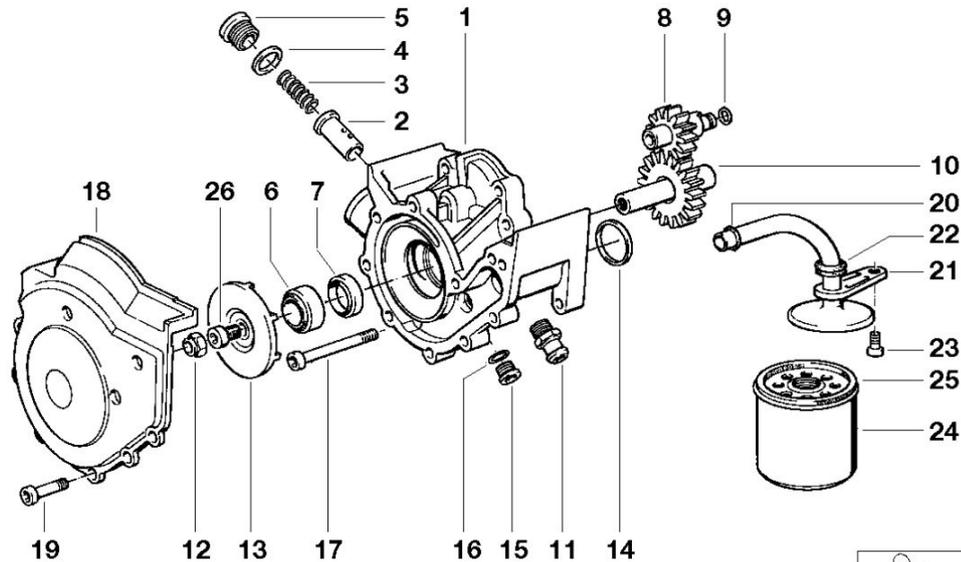
[Choisissez un autre véhicule](#) > [Moteur](#) > [Vilebrequin avec paliers](#)



N°	Descriptions	Supplément	Qté	A partir de	Jusqu'à	Référence pièce	Prix
01	Couvercle de carter-moteur Nécessaire pour la réparation		1			11141460689	\$169.63
--	Joint liquide Loctite 5970	50ML	1			83190404517	\$23.40
01	Couvercle de carter-moteur noir poli		1			11141461162	\$193.28
02	Vis bouchon		1			11141460191	\$4.52
04	Joint		1			11141460687	\$12.21
05	Douille		8			11141460934	\$1.19
06	Vis		8			11141460331	\$5.32

K569 (K 75, K 75 C, K 75 S, K 75 RT) K 75 85 (0562,0571) Pompe a eau/A huile - filtre a huile

Choisissez un autre véhicule > [Moteur](#) > [Pompe liquide refroidiss. avec entraîn.](#)



N°	Descriptions	Supplément	Qté	A partir de	Jusqu'à	Référence pièce	Prix	Note
01	Carter de pompe à eau		1	01/1990		11511464900	\$219.29	+vieille matière
02	Piston		1	01/1990		11411460258	\$12.79	
03	Ressort de pression		1	01/1990		11411460259	\$1.16	
04	Anneau d'étanchéité	A20X24-CU	1	01/1990		07119963342	\$0.24	
05	Vis bouchon		1	01/1990		11411460483	\$6.44	
06	Joint d'arbre	12X25X5	1	01/1990		11411460329	\$8.58	
07	Bague d'étanchéité uniquement en combinaison avec		1	01/1990		11411741870	\$21.34	
--	Entretoise		1	01/1990		11511464902	\$9.88	
08	Arbre primaire		1	01/1990		11411460282	\$174.26	+vieille matière
09	Joint torique	7-2	1	01/1990		11411460328	\$1.32	
10	Arbre uniquement en combinaison avec	Z=19	1	01/1990		11411461793	\$168.43	+vieille matière
--	Vis	M8X22	1	01/1990		12311460853	\$1.86	
11	Monocontact de pression d'huile	M12X1,5	1	01/1990		12611277642	\$18.21	+vieille matière
12	Ecrou à six pans autobloquant	M8-8-ZNS	1	01/1990		07129964675	\$0.56	arrêté
12	Ecrou à six pans autobloquant	M8-8-ZNS3	1	01/1990		07129904002	\$0.18	
13	Roue d'ailes		1	01/1990		11511460024	\$26.89	
13	Roue d'ailes uniquement en combinaison avec		1	01/1990		11411461173	\$17.82	
--	Entretoise		1	01/1990		11511464902	\$9.88	
--	Bague d'étanchéité		1	01/1990		11411741870	\$21.34	
14	Joint torique	27,3X2,4	1	01/1990		11111460392	\$1.94	
15	Vis bouchon	M10X1	1	01/1990		07119919112	\$1.17	arrêté
15	Vis bouchon	M10X1-ST-ZNS3	1	01/1990		07119904393	\$1.89	
16	Anneau d'étanchéité	A10X13,5-CU	1	01/1990		07119963072	\$0.11	
17	Vis cylindrique	M6X25-8.8-ZNS	5	01/1990		07119919625	\$0.40	arrêté
17	Vis Isa	M6X25-8.8-ZNS3	5	01/1990		07129903807	\$1.74	
17	Vis cylindrique	M6X60	2	01/1990		07119919961	\$1.39	arrêté
17	Vis cylindrique	M6X60-8.8-ZNS3	2	01/1990		07119904509	\$2.37	
18	Couvercle de pompe		1	01/1990		11511460503	\$35.31	arrêté, +vieille matière
19	Vis cylindrique	M6X20	9	01/1990		23112322407	\$0.87	arrêté
19	Vis cylindrique	M6X20	9	01/1990		07119900190	\$0.40	arrêté
19	Vis Isa	M6X20-8.8-ZNNIV	9	01/1990		07129901130	\$0.38	
20	Joint torique	13,3X2,4	1	01/1990		11411460403	\$1.32	
21	Tamis de pompe a huile		1	01/1990		11411460597	\$12.79	
22	Manchon caoutchouc		1	01/1990		11411460315	\$3.96	
23	Vis cylindrique	M6X25-8.8-ZNS	1	01/1990		07119919625	\$0.40	arrêté
23	Vis Isa	M6X25-8.8-ZNS3	1	01/1990		07129903807	\$1.74	
24	Filtre à huile		1	01/1990		11421460845	\$24.34	
25	Anneau d'étanchéité		1	01/1990		11421461534	\$2.13	
26	Vis	M8X22	1	09/1985	01/1990	12311460853	\$1.86	

RAPPEL

La distribution sur ce moteur se fait par deux arbres à cames en tête avec une soupape d'admission et une soupape d'échappement par cylindre.

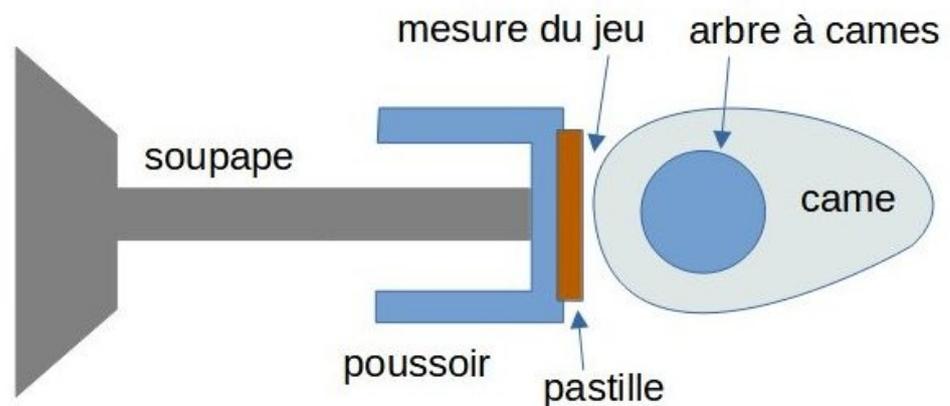
Le jeu est réglé par le choix de pastilles d'un diamètre de 29 mm et d'épaisseurs croissantes de 0,05 en 0,05 mm entre 2 et 3 mm d'épaisseur.

L'arbre à came supérieur commande les soupapes d'admission , le jeu toléré se situe entre 0,15 et 0,20 mm.

L'arbre à came inférieur commande les soupapes d'échappement , le jeu toléré se situe entre 0,25 et 0,30 mm.

Dans la mesure ou les jeux ont tendance à se réduire avec le temps , il est préférable de régler les jeux près de la tolérance haute.

Les mesures de jeu se font en positionnant le lobe de la came dans l'axe et à l'opposé de la tige de soupape.



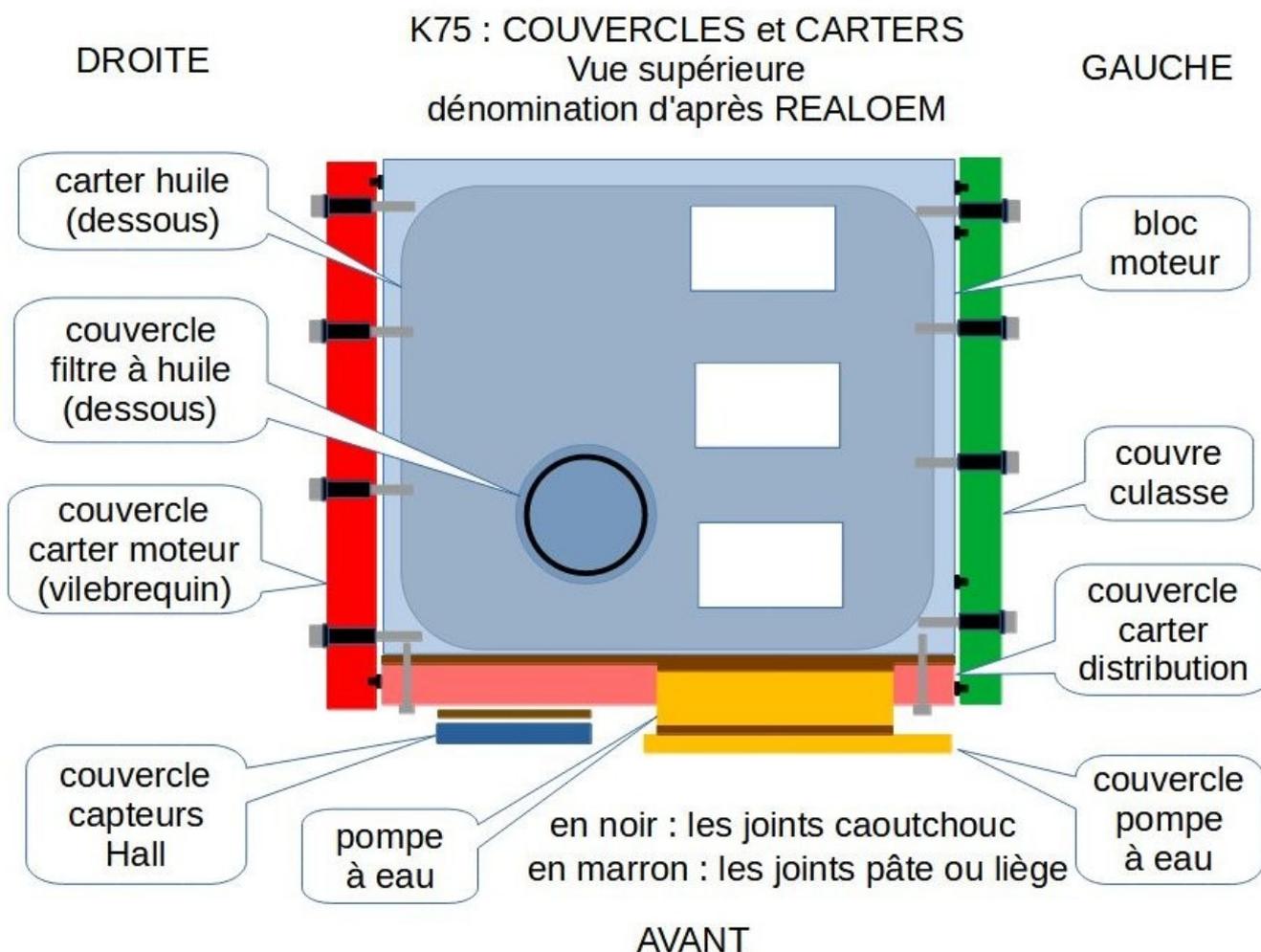
Après examen , si vous voulez changer la chaîne ou les pignons de distribution , vous serez de toute façon obligés de démonter les arbres à cames , ce qui facilitera le remplacement éventuel des pastilles (**les jeux ayant été mesurés avant démontage**).

RAPPEL sur les différents couvercles et carters

Le couvercle de pompe à eau doit être démonté pour avoir accès aux vis du couvercle du carter de distribution.

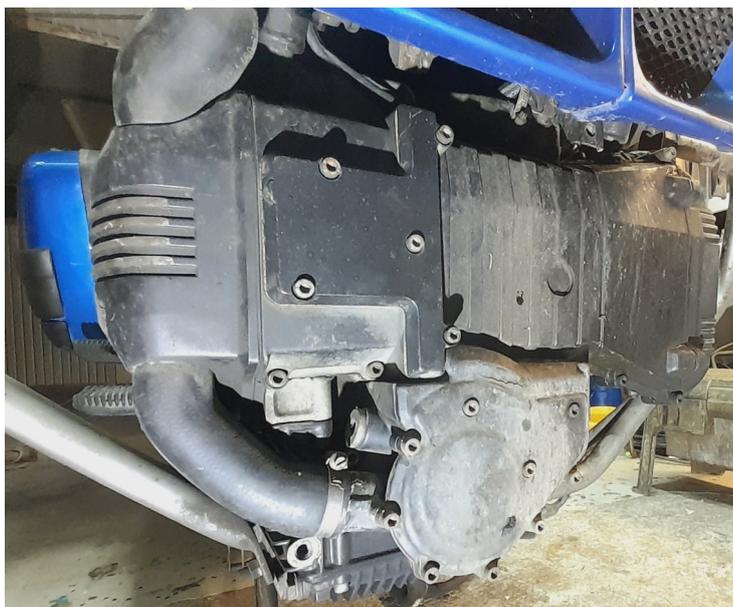
Le couvre culasse et le couvercle de carter moteur doivent être démontés avant de démonter le couvercle du carter de distribution pour faciliter le retrait et pouvoir ensuite assurer une bonne étanchéité au remontage.

L'étanchéité des vis de fixation du couvre culasse et du couvercle du carter moteur est assurée par des douilles en caoutchouc qui peuvent se détériorer avec l'âge.

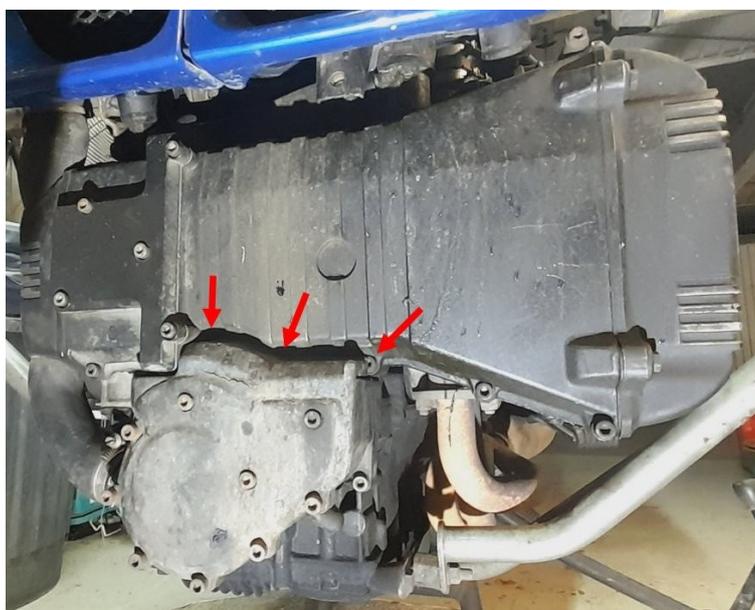


Deux bonne raisons de vidanger le circuit de refroidissement :

- Le tuyau de retour du radiateur passe à travers le couvercle latéral du vilebrequin. Il faudra l'enlever pour retirer et remettre facilement le couvercle de distribution avec son joint de vilebrequin.



- Et surtout trois des boulons de fixation du couvercle de distribution sont derrière le couvercle de pompe à eau. Donc si vous avez une intervention à faire sur la pompe à eau , profitez en. La moitié du travail est déjà faite.



Le remplacement du nouveau modèle de joint spi de vilebrequin dans le couvercle de distribution est assez délicat , le calage des pignons au remontage aussi.

Si vous découvrez des guides plastique très détériorés , il peut être souhaitable de démonter aussi le carter d'huile situé sous le moteur pour un nettoyage à la recherche de fragments.

OUTILLAGE NÉCESSAIRE

Les nouvelles pastilles (dont vous ne connaîtrez l'épaisseur qu'après mesure des jeux et démontage des anciennes)

Les deux joints caoutchouc et les demi lunes de cache arbre à came de même qu'un joint liège de couvercle de capteur à effet hall et un joint caoutchouc de couvercle de carter moteur.

Les joints caoutchouc des vis de fixation du couvre culasse peuvent avoir besoin d'être changés. De la pâte à joint Loctite 518 au méthacrylate remplacera avantageusement la pâte à joint bleu au silicone. Voir <https://www.youtube.com/watch?v=S5s4vewPeLA> et https://www.youtube.com/watch?v=0xs_C1S86Js pour la pose. (serrage en croix en deux temps et desserrage en croix , nettoyage poussé , dégraissage acétone , couche fine).

Un jeu de clé Allen

Une clé dynamométrique 6 Nm (vis de couvercle de capteur Hall)

Une clé dynamométrique de 7 Nm (vis de couvre culasse)

Une clé dynamométrique de 7 Nm (vis de fixation du couvercle de carter moteur)

Une clé dynamométrique de 7 Nm (vis de fixation du couvercle de pompe à eau)

Une clé dynamométrique de 7 Nm (vis de fixation du couvercle de carter de distribution)

Une clé dynamométrique de 9 Nm (écrous de fixation des chapeaux de palier d'arbre à cames)

Une clé dynamométrique de 55 Nm pour la vis de fixation du pignon sur l'arbre à cames

Une douille Allen de 8 mm et une clé à cliquet pour faire tourner le vilebrequin

Un jeu de cales d'épaisseur pour mesurer le jeu des soupapes. Il est souhaitable que le jeu de cales permette des mesures à 0,01 mm près (on peut associer plusieurs cales pour obtenir l'épaisseur désirée).



Pour obtenir 0,20 : cale de 0,20

Pour obtenir 0,21 : cale de 0,15 + cale de 0,06

Pour obtenir 0,22 : cale de 0,15 + cale de 0,03 + cale de 0,04

Pour obtenir 0,23 : cale de 0,20 + cale de 0,03

Pour obtenir 0,24 : cale de 0,20 + cale de 0,04

Pour obtenir 0,25 : cale de 0,25

Etc ...

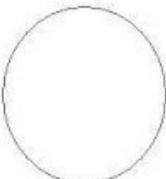
Un micromètre (palmer) pour mesurer l'épaisseur des pastilles.

et son mode d'emploi : Voir : <https://www.bing.com/videos/riverview/relatedvideo?q=utilisation+microm%C3%A8tre&mid=D40A4BF57C8BE19CEF20D40A4BF57C8BE19CEF20&FORM=VIRE>

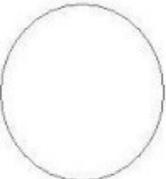


Une feuille de papier pour noter les jeux et les épaisseurs des pastilles
 voir : <https://bmist.forumpro.fr/t28761-plans-pour-reglage-soupapes-des-k?highlight=soupapes+par+BM92>

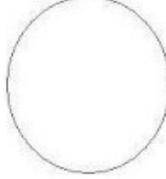
Admission



Jeu =
Pastille =

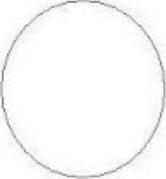


Jeu =
Pastille =

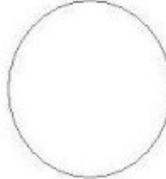


Jeu =
Pastille =

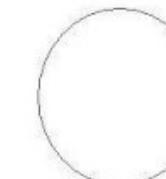
Echappement



Jeu =
Pastille =



Jeu =
Pastille =



Jeu =
Pastille =

ACCÈS A LA DISTRIBUTION

Mettez la moto sur la béquille centrale.

Avec une cale sous la béquille centrale et des cales sous la roue avant vous minimiserez l'écoulement d'huile lors de la dépose de l'ensemble pompe à eau / pompe à huile, mais vous devrez faire une vidange complète si vous démontez le couvercle de carter d'huile.



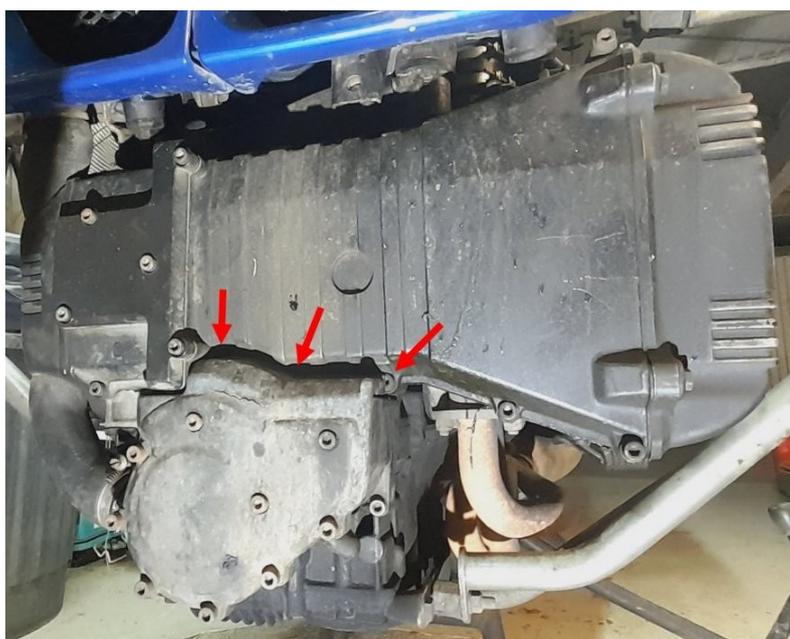
Déposez le carénage de radiateur

Voir : http://fantasiadl.com/FICHES/8230_K75_CARENAGE_RADIATEUR.pdf

Vidangez le circuit de refroidissement

En effet l'accès aux boulons du couvercle de distribution nécessite la dépose du couvercle de pompe à eau.

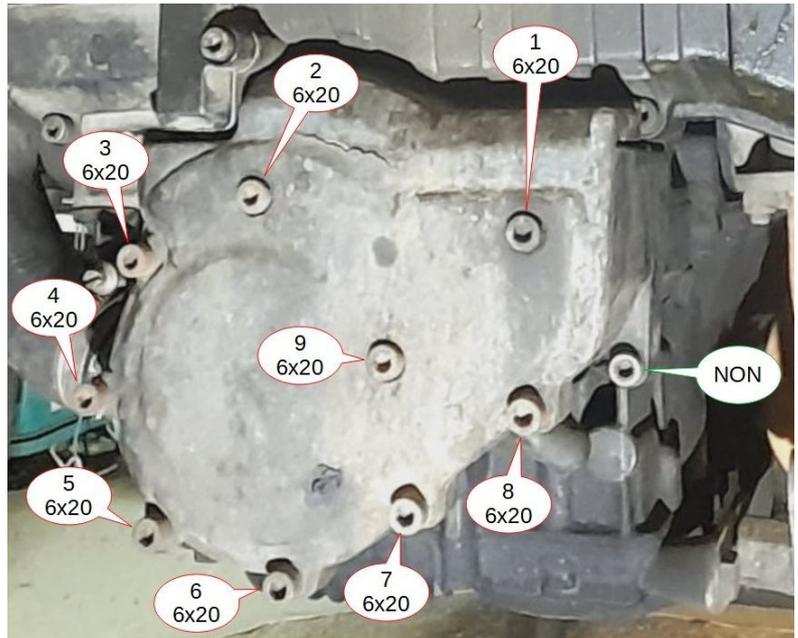
Le plus rapide pour effectuer la vidange est de débrancher la durite droite à son extrémité inférieure sur la pompe à eau.



Démontez le couvercle de la pompe à eau

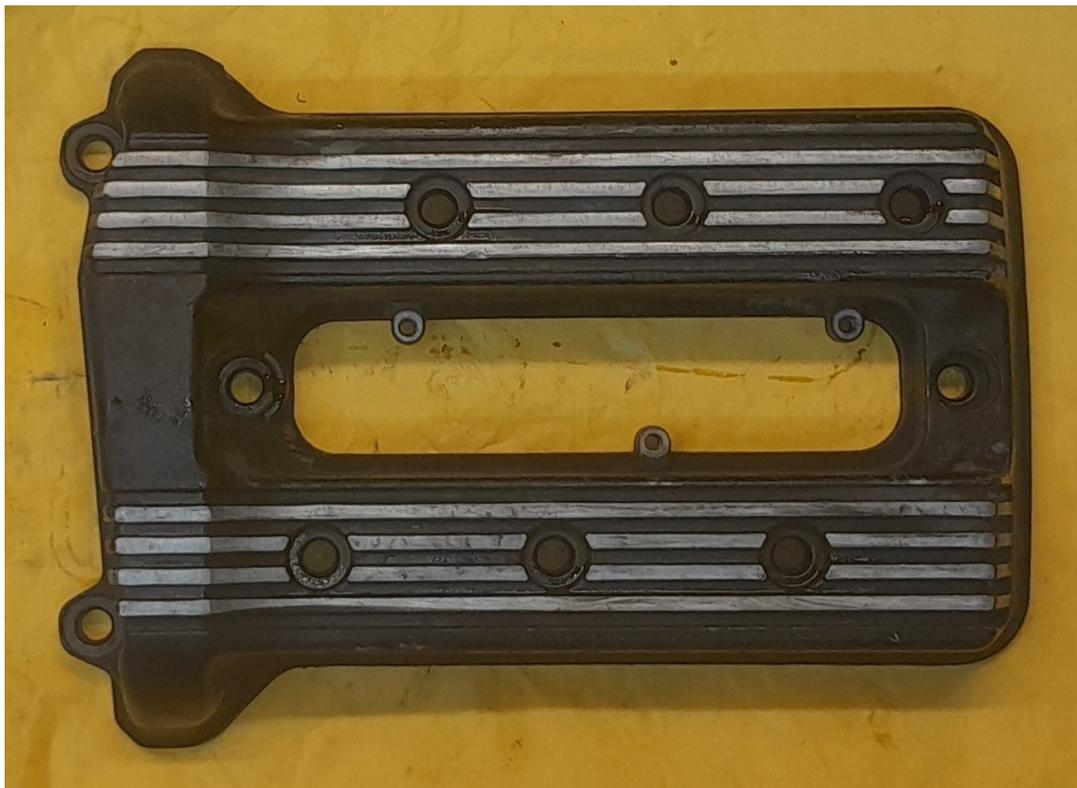
Déposez un bac sous la moto pour récupérer l'eau et éventuellement l'huile restante.

Avec une douille Allen de 5, déposez les 9 vis BTR de 6x20 sans rondelle fixant le couvercle de pompe à eau qui est monté au joint auto.



Démontez le couvre culasse

Voir : http://fantasiadl.com/FICHES/4030_K75_COUVRE_CULASSE.pdf



Avant d'aller plus loin commencez par mesurer le jeu aux soupapes

Ceci nécessite

- le démontage du couvre culasse pour la mesure des jeux.
- le démontage du couvercle de capteur à effet Hall pour la rotation du vilebrequin.

Voir : http://fantasiadl.com/FICHES/4035_K75_JEU_SOUPAPES.pdf

Démontez le couvercle du carter moteur (cache de vilebrequin)

Voir : http://fantasiadl.com/FICHES/4030_K75_COUVERCLE_CARTER_MOTEUR.pdf



Il est préférable de retirer complètement le couvercle de carter moteur plutôt que de dévisser simplement un peu les vis. Cela facilite la dépose du couvercle du carter de distribution et permet d'assurer au mieux l'étanchéité au remontage.

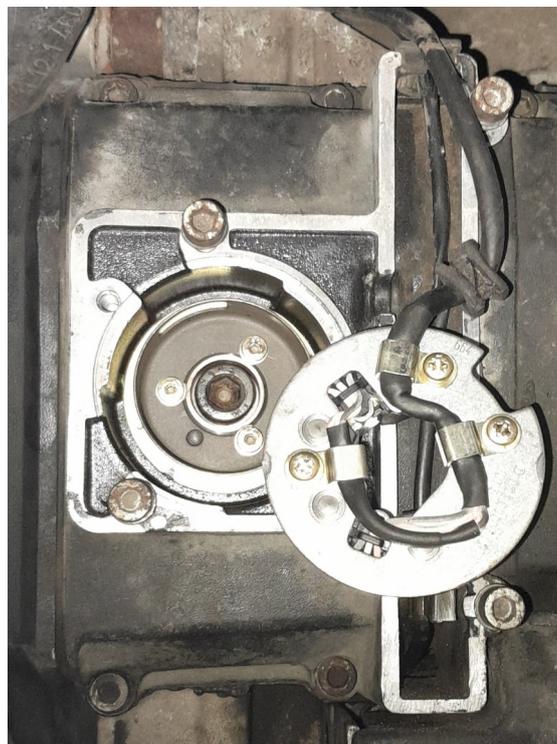
Le couvercle du capteur à effet hall a déjà été déposé pour permettre la rotation du moteur lors de la mesure des jeux

Déposez la platine et la cloche de commande du capteur

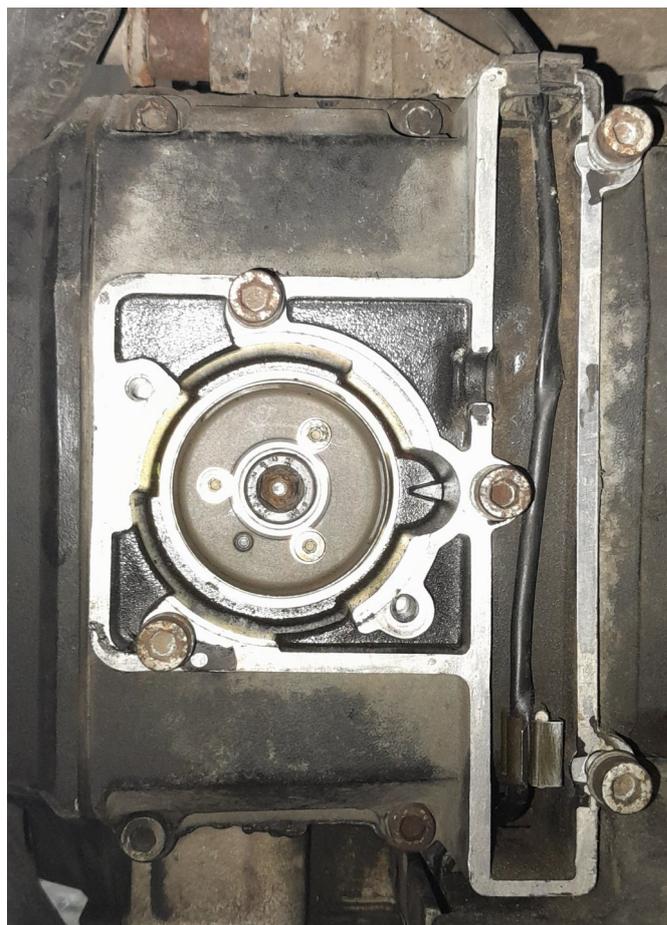
Voir : http://fantasiadl.com/FICHES/6416_K75_CAPTEURS_HALL_DEPOSE_REPOSE.pdf

Ceci permettra au joint spi du carter de distribution de glisser sur la bague d'extrémité de vilebrequin pour permettre le démontage du couvercle du carter de distribution.

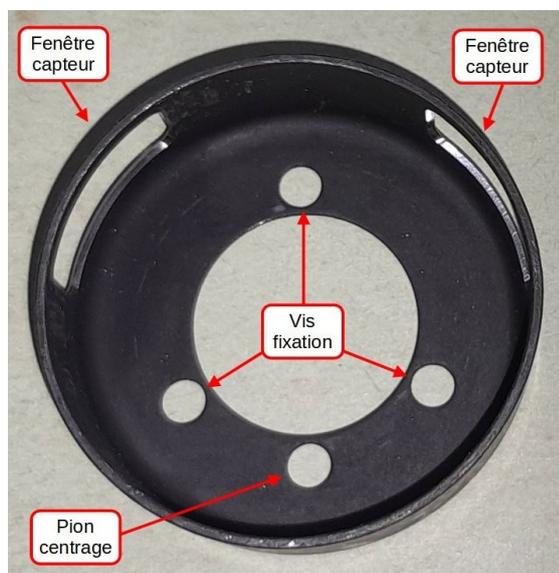
Déposez le capteur à effet Hall et dégagez le fil de son logement , la platine restera pendante au bout de son fil pour ne pas avoir à la débrancher au niveau du réservoir. Il suffit de l'attacher en arrière.



Dégagez le fil que vous avez débranché du mano contact de pression d'huile sur la pompe à eau et faites le coulisser , si ce n'est pas possible , il faut le détacher depuis la prise située sous le réservoir à droite en coupant les collier Rilsan et en repérant bien son trajet.



Déposez la cloche du capteur à effet Hall
Ceci permettra de dégager le couvercle de distribution dont le joint spi coulissera sur la portée de la bague du vilebrequin.



Démontez également la plaque support fixée en dessous

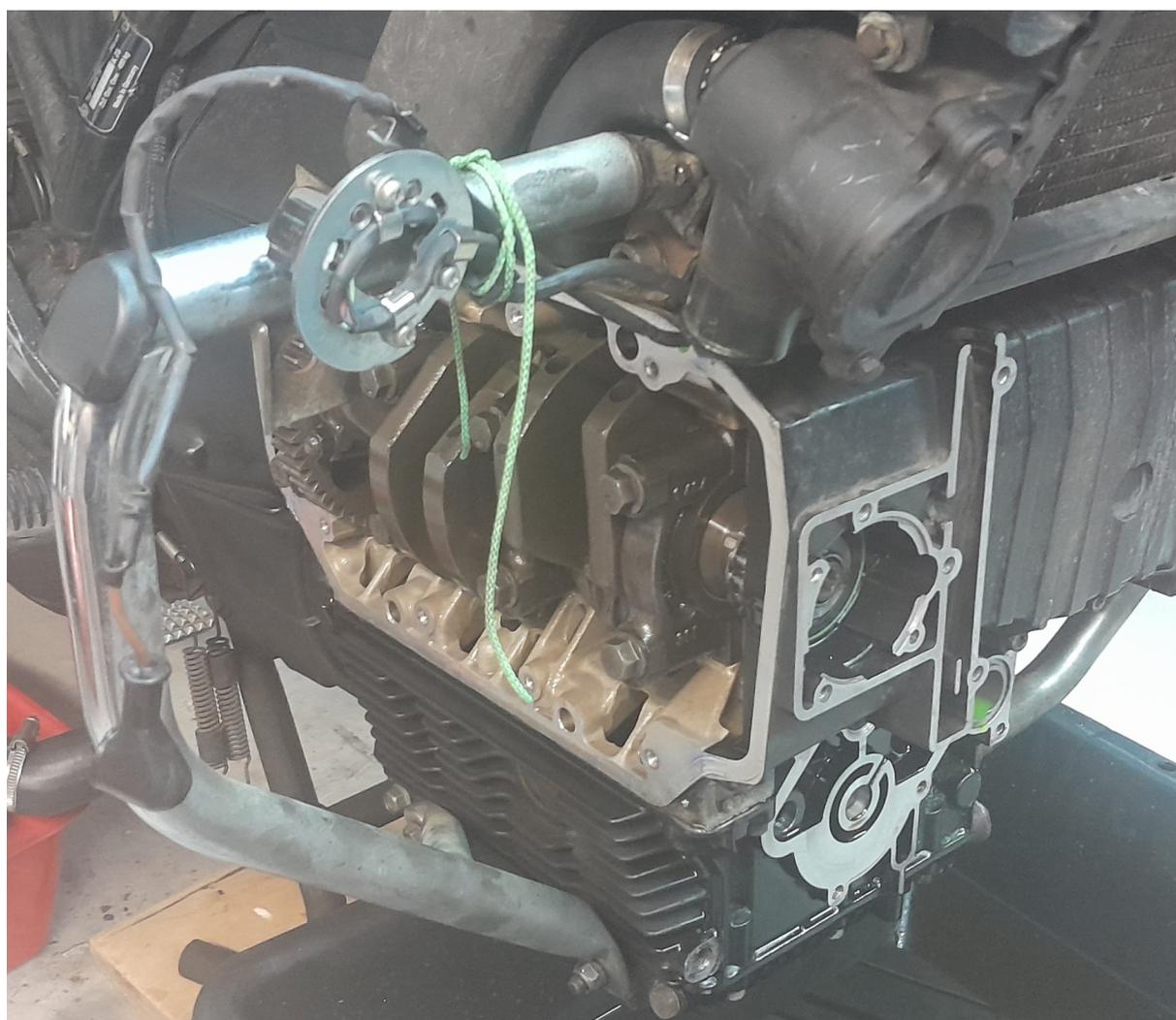
face avant



face arrière



Dégagez les fils du capteur hall et du manocontact



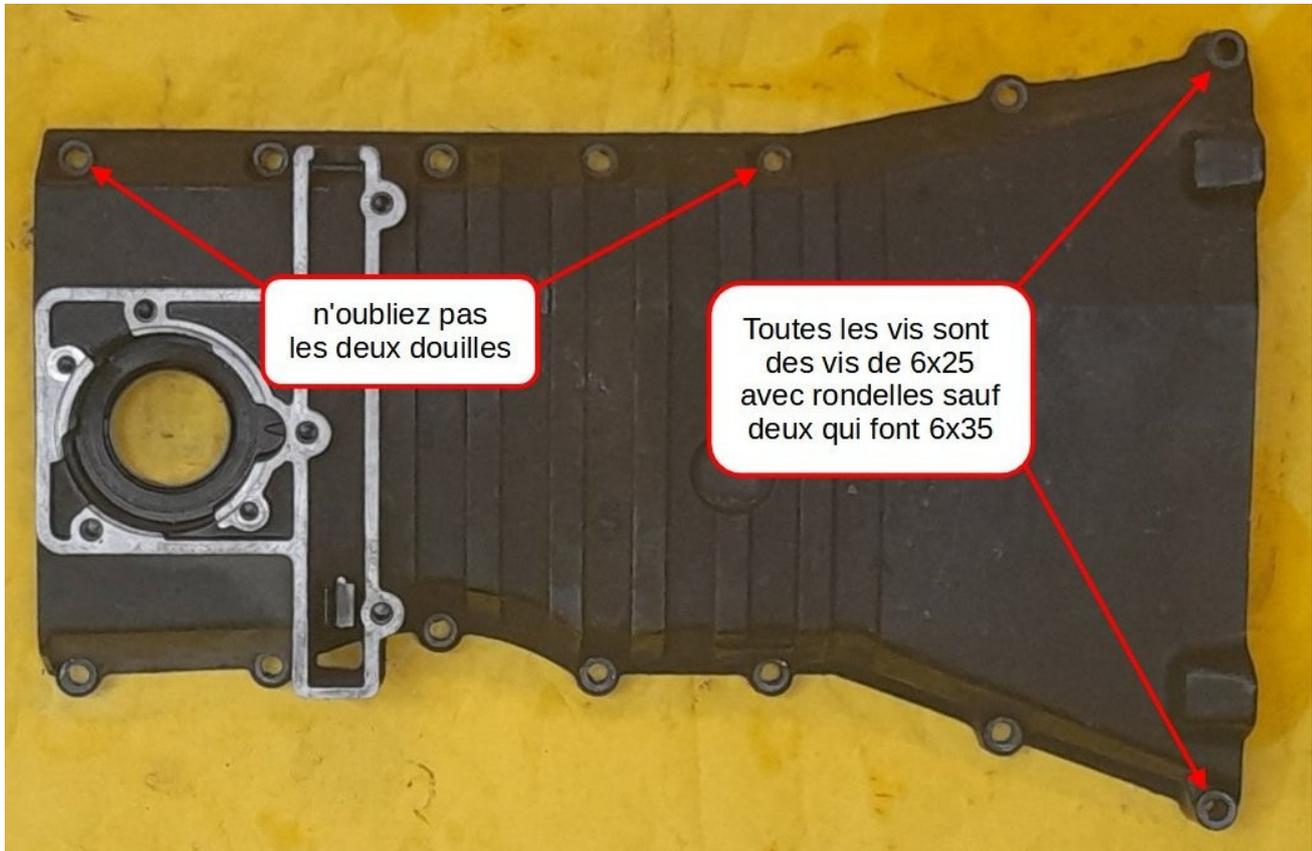
Démontez le couvercle du carter de distribution

Le couvercle de distribution est monté à la pâte à joint avec deux douilles de centrage.

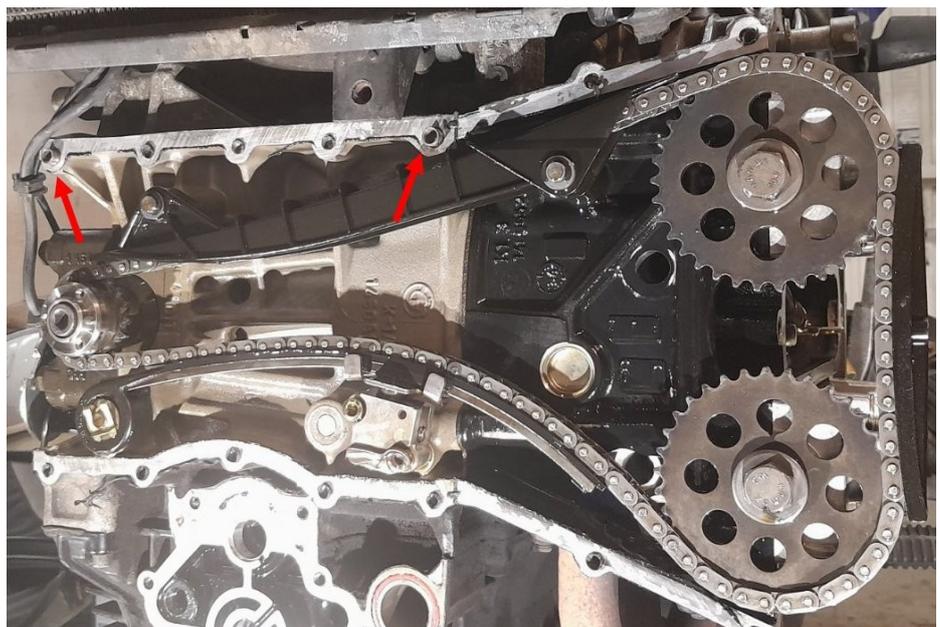
Avec une douille Allen de 5 démontez les 12 vis BTR de 6 x 25 avec rondelles et les 2 vis BTR de 6x35 avec rondelles qui fixent le couvercle de distribution.

Les deux vis plus longues sont à l'extrémité la plus large.

Le couvercle est monté à la pâte à joint.



Il y a deux douilles de centrage à ne pas perdre.



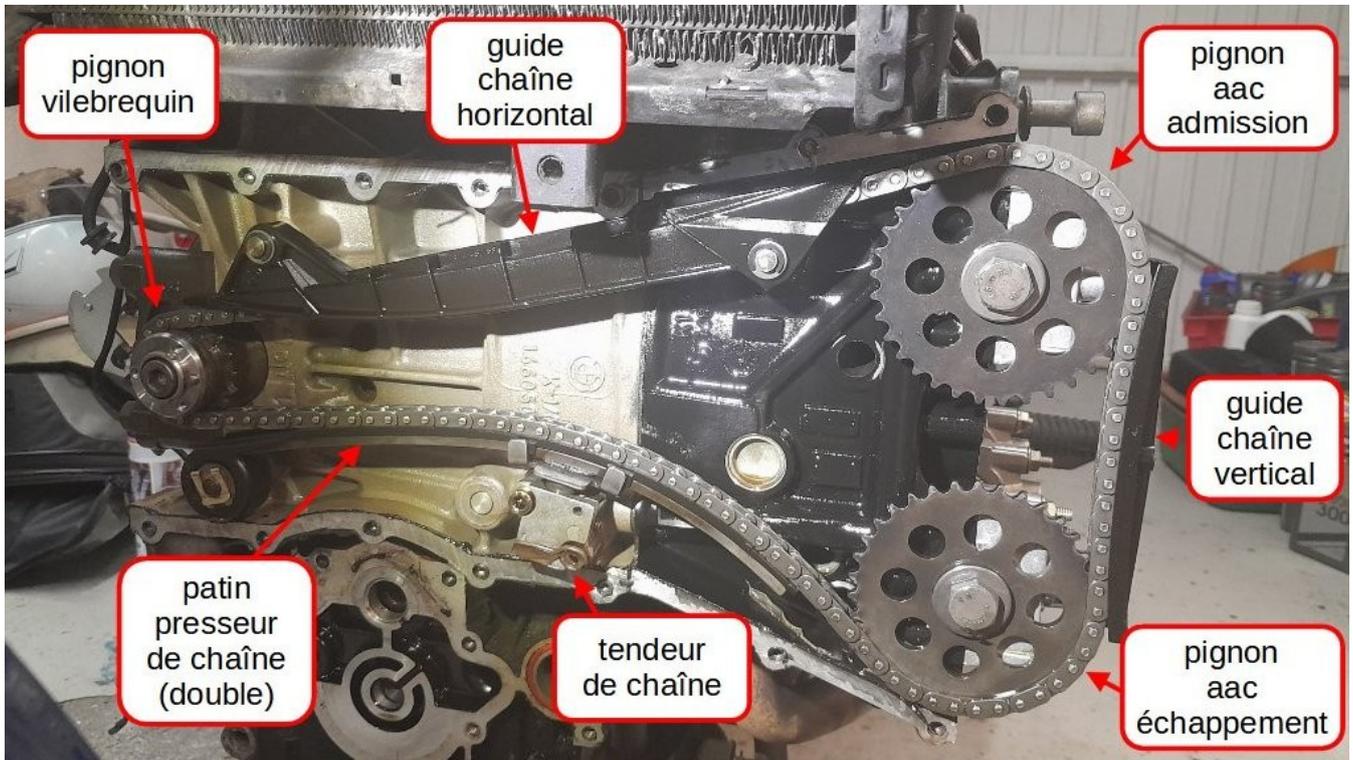
Décollez le couvercle d'un léger coup de maillet.

Démontage du carter d'huile.

Si les guides paraissent fort abîmés il peut être souhaitable de démonter le carter d'huile à la recherche de débris.

Vérifiez le calage actuel de la distribution :

Voir : http://fantasiadl.com/FICHES/4030_K75_CALAGE_DISTRIBUTION.pdf



Vérifiez l'état des guides plastique et de la lame de ressort support

Vérifiez l'état du tendeur de chaîne

Si les guides plastique sont cassé il faudra démonter le carter d'huile pour récupérer les morceaux.

Vérifier l'absence de fragments au fond du carter et nettoyez le.

DÉMONTAGE DE LA DISTRIBUTION

Selon le degré d'usure et le kilométrage , vous pouvez vous contenter de ne changer que les guides et patins ainsi que le galet tendeur et obligatoirement le joint spi de vilebrequin.

Vous pouvez en plus changer la chaîne et les pignons mais il faudra procéder à un recalage de la distribution.

Vous pouvez profiter du démontage des arbres à cames pour changer les pastilles de jeu aux soupapes.

Il ne m'a pas paru facile de retirer les trois guides de chaîne sans dévisser les vis de fixation des pignons d'arbre à came pour pouvoir décaler la chaîne et sortir les guides. D'où des précautions à prendre pour ne pas avoir les pistons au point mort haut et pour avoir le minimum de cames en appui.

Voir : http://fantasiadl.com/FICHES/4030_K75_CALAGE_DISTRIBUTION.pdf

Remplacement du joint spi du couvercle du carter de distribution

Une fois le couvercle distribution déposé , extrayez le joint spi de 36 x 52 x 7 , nettoyez son logement et remplacez le dans le bon sens.

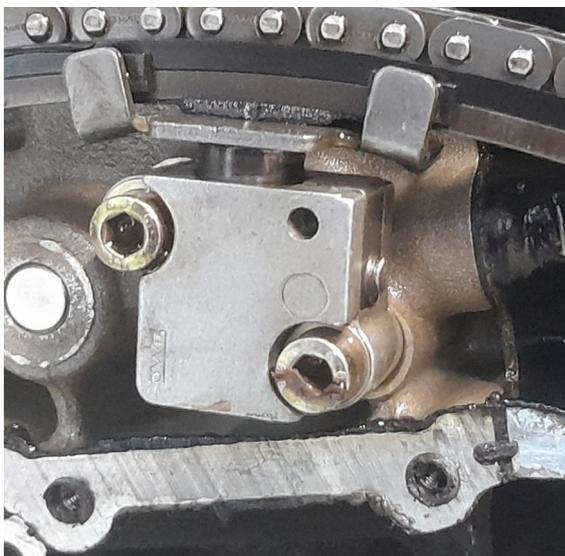
Voir : http://fantasiadl.com/FICHES/4030_K75_DISTRIBUTION_JOINT_SPI.pdf

La remise en place du carter de distribution nécessitera éventuellement selon le type de joint un outil pour enfiler le nouveau joint sur la bague d'extrémité du vilebrequin sans abîmer sa lèvre.

Démontez le tendeur de chaîne

Retirez le tendeur de chaîne en le comprimant à la main ou en le bloquant avec un collier Colson en Rilsan. Les anciens modèles peuvent être bloqués en les vissant dans le sens des aiguilles d'une montre.

Avec une douille Allen de 5 dévissez les 2 vis BTR de 6 x 30 avec rondelles qui retiennent le tendeur. (serrage = 9 Nm)



Démontez le guide de chaîne supérieur

Retirez les deux circlips de 8 mm et les 2 rondelles de 8,2x14x1,2 qui maintiennent le guide de chaîne supérieur



Retirez le guide de chaîne supérieur



Sur ma moto j'ai retrouvé au démontage trois rondelles au lieu de 2 d'après REALOEM : calage ? , j'en ai rajouté une sur la photo mais deux sont sans doute suffisantes ?.
Les E clips BMW sont particulièrement fins et ne peuvent pas être remplacés par des E clips du commerce vu la faible largeur de la rainure.

Démontez les deux éléments du patin inférieur

Retirez le circlip de 8 et la rondelle de 8,2x20x1,2 qui maintient le patin inférieur



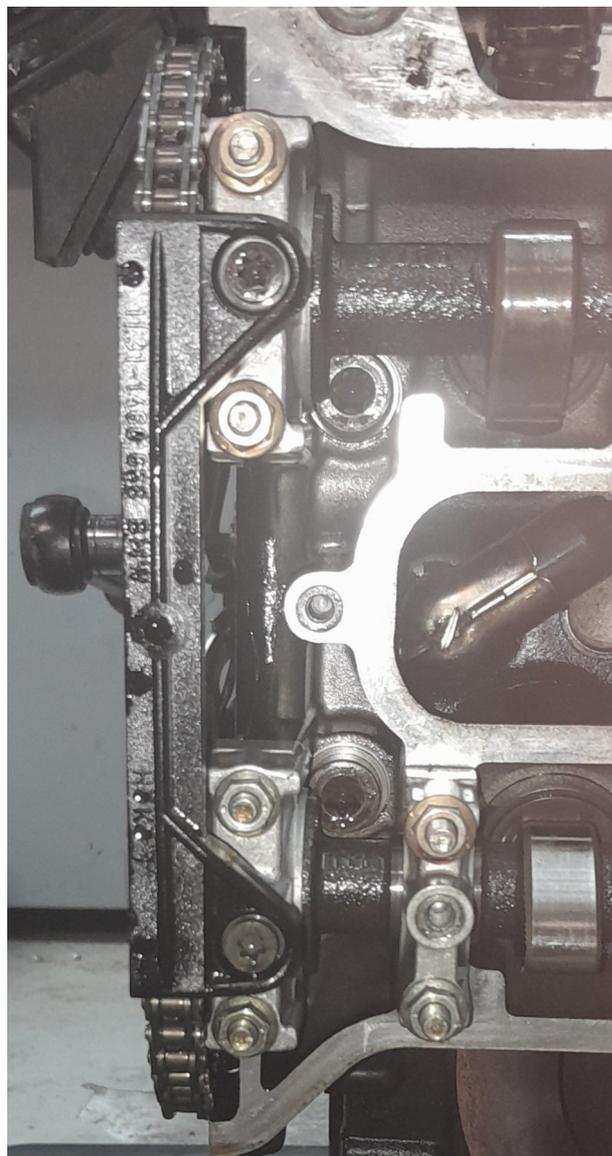
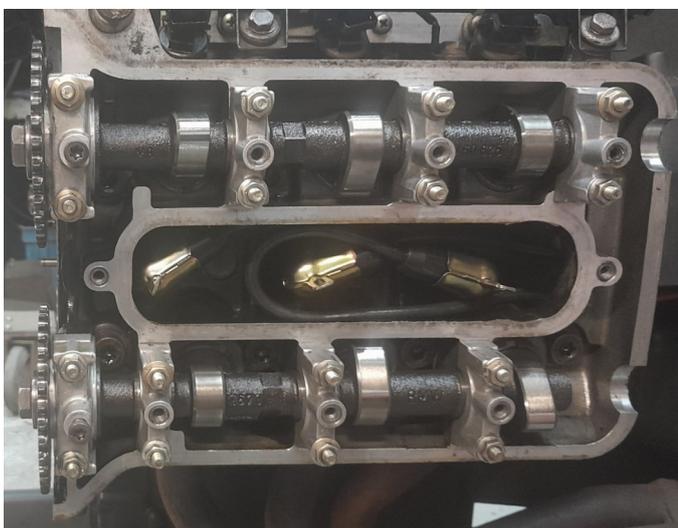
Retirez l'ensemble , le patin en plastique se déboîte facilement de sa lame support.



Démontez le rail de guidage entre les deux pignons d'arbre à came

Avec une douille Torx de T30 retirez les deux vis Torx de 6x20 qui maintiennent le rail de guidage. (serrage = 9 Nm)

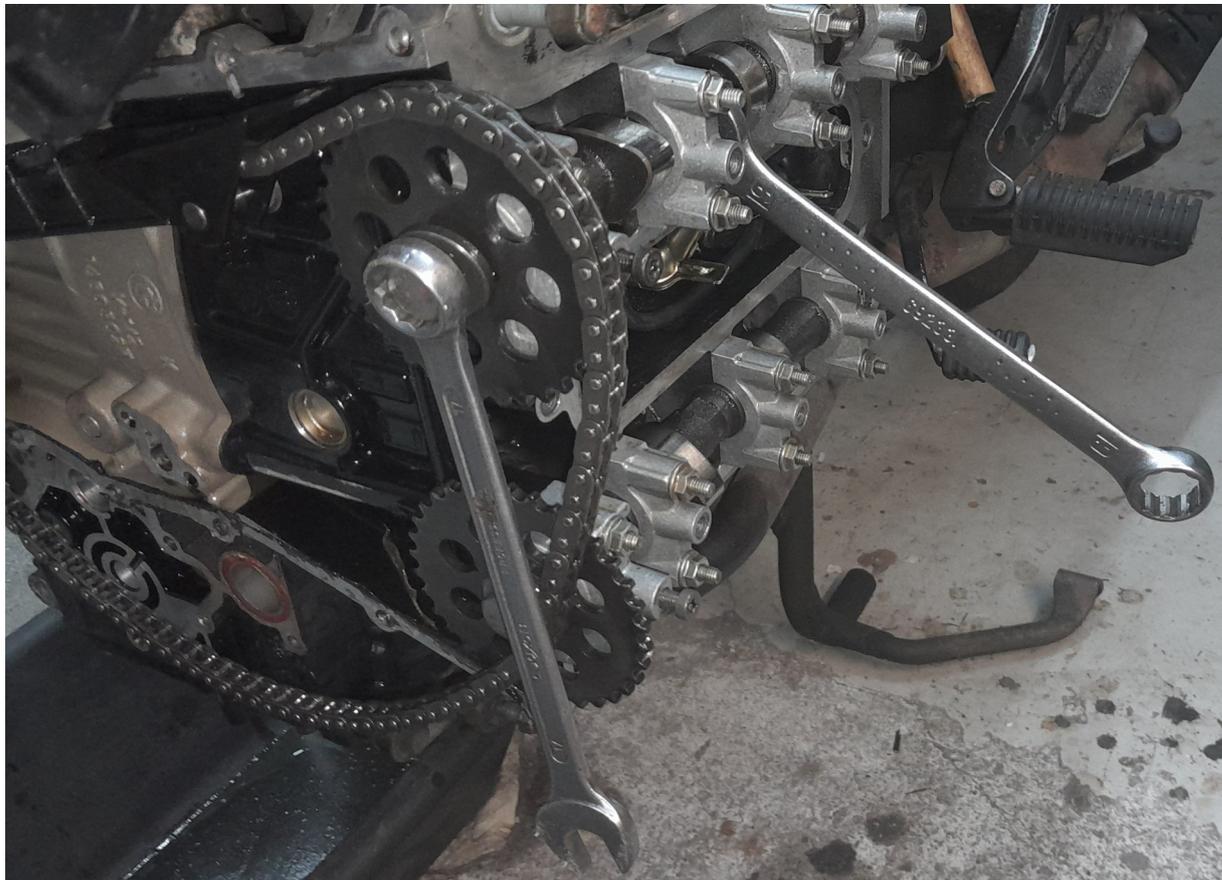
Retirez le rail de guidage.



Démontez éventuellement la chaîne de distribution

Si la chaîne ou les pignons paraissent abîmés ce qui n'arrive qu'à un kilométrage important , il faudra les changer et perdre le calage de la distribution.

Il faudra dévisser un peu les vis de fixation des pignons sur les arbres à cames pour pouvoir sortir la chaîne et donc perdre le calage de la distribution : clé de 19 mm pour l'arbre à came et de 17 pour la vis 10x22 - pas fin de fixation du pignon sur l'arbre à cames. (serrage : 55 Nm)

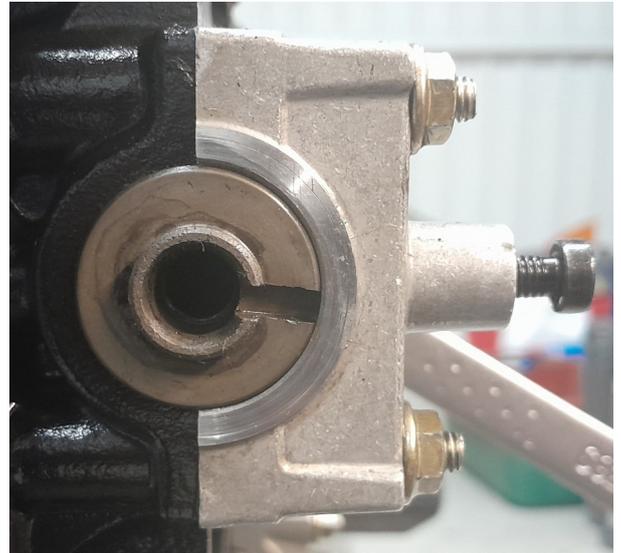
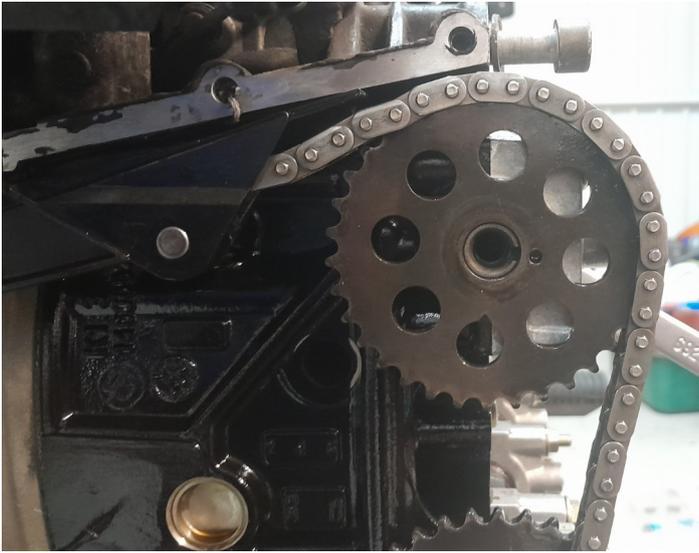


face avant visible



face arrière coté arbre à came





La rondelle mesure 10,5 x 28 x 4 mm.

coté avant



coté arbre à came



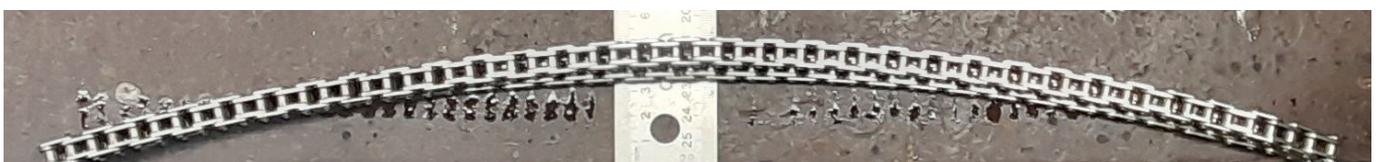
Il n'est pas souhaitable de monter une chaîne neuve sur des pignons usagés , mais il parait que la chaîne des K dure très longtemps.

On peut avoir facilement une idée de l'état de la chaîne en mesurant sa flèche.

Chaîne neuve (2,5 cm)



Ma chaîne (3,5 cm)



Démontage partiel des arbres à cames pour changement des pastilles.

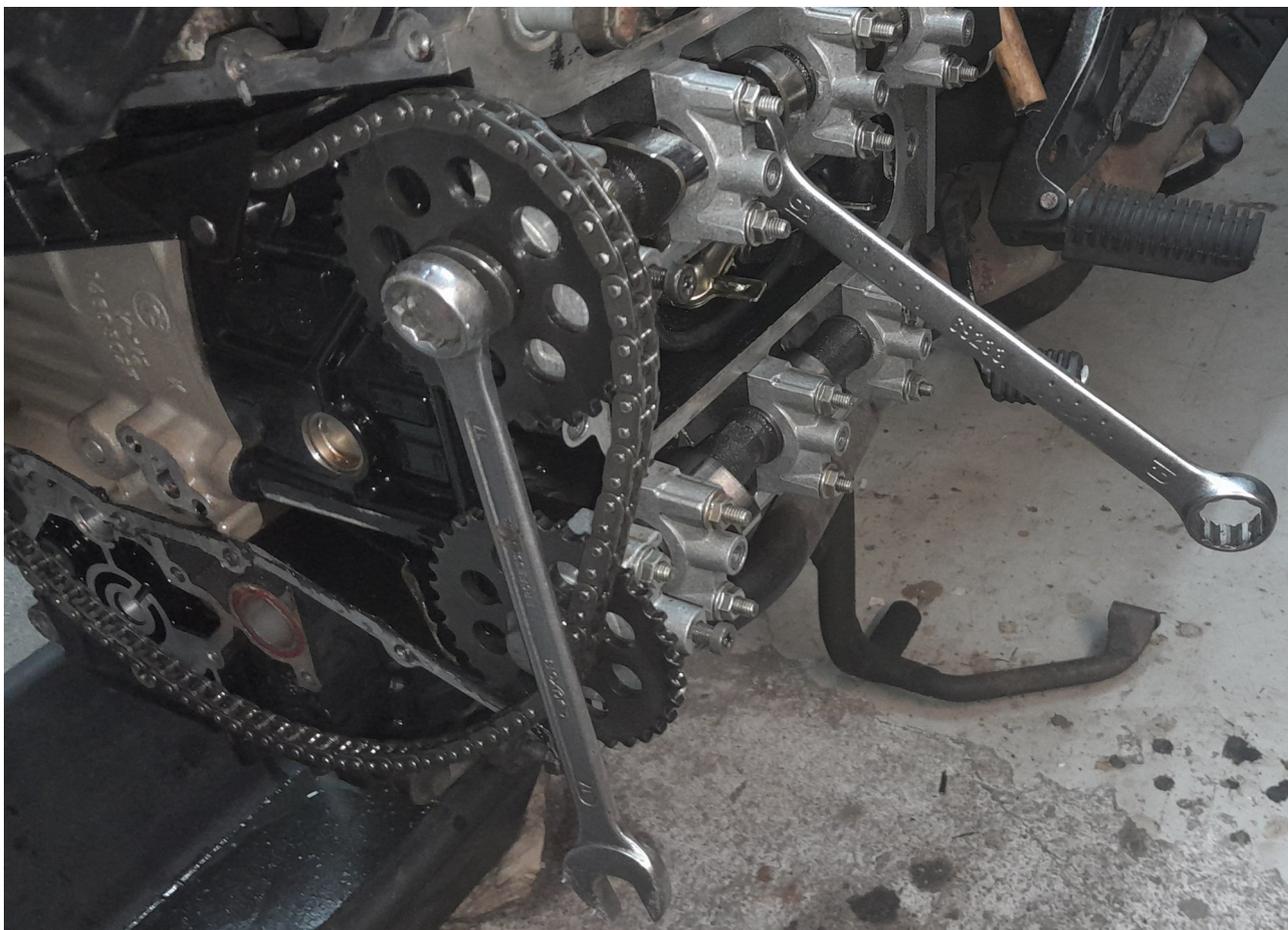
Le jeu des soupapes a préalablement été mesuré , on souhaite extraire les pastilles en place pour les mesurer , commander les nouvelles pastilles et les installer.

On va agir sur un arbre à came à la fois en prenant soin de ne pas faire tomber les poussoirs.

Avec la douille Allen de 8 mm , tournez le vilebrequin dans le sens anti horaire pour amener les trois pistons à distance du point mort haut , c'est facile à vérifier dans le carter de vilebrequin. Ceci évite une collision éventuelle entre soupapes ouvertes et pistons quand arbres à cames et vilebrequin ne sont plus synchronisés par la chaîne.

Les arbres à cames doivent être dans une position telle que les pointes des cames appuient le moins possible sur les poussoirs. Donc vérifiez que les cames de l'arbre à came en cours de démontage sont en appui minimum.

En maintenant l'arbre à came avec une clé de 19 sur l'empreinte hexagonale au milieu de l'arbo , dévissez avec une douille de 17 la vis maintenant le pignon sur l'arbre à came. (Serrage à 55Nm)



Ne dévissez pas complètement la vis , juste assez pour que le pignon puisse être écarté du carter pour sortir la chaîne une fois que le deuxième pignon sera aussi dévissé.

Une fois le tendeur de chaîne enlevé , démontez le patin inférieur , le guide chaîne supérieur et le guide chaîne vertical.

Sortez la chaîne des pignons pour vérification (flèche latérale inférieure à 5 cm sur la longueur)

Vérifiez qu'aucun maillon n'est bloqué

BON



MAUVAIS



Avec la clé de 19 , tournez l'arbre à came concerné pour qu'aucune came ne soit en appui sur les poussoirs afin d'éviter de tordre l'arbre au démontage.

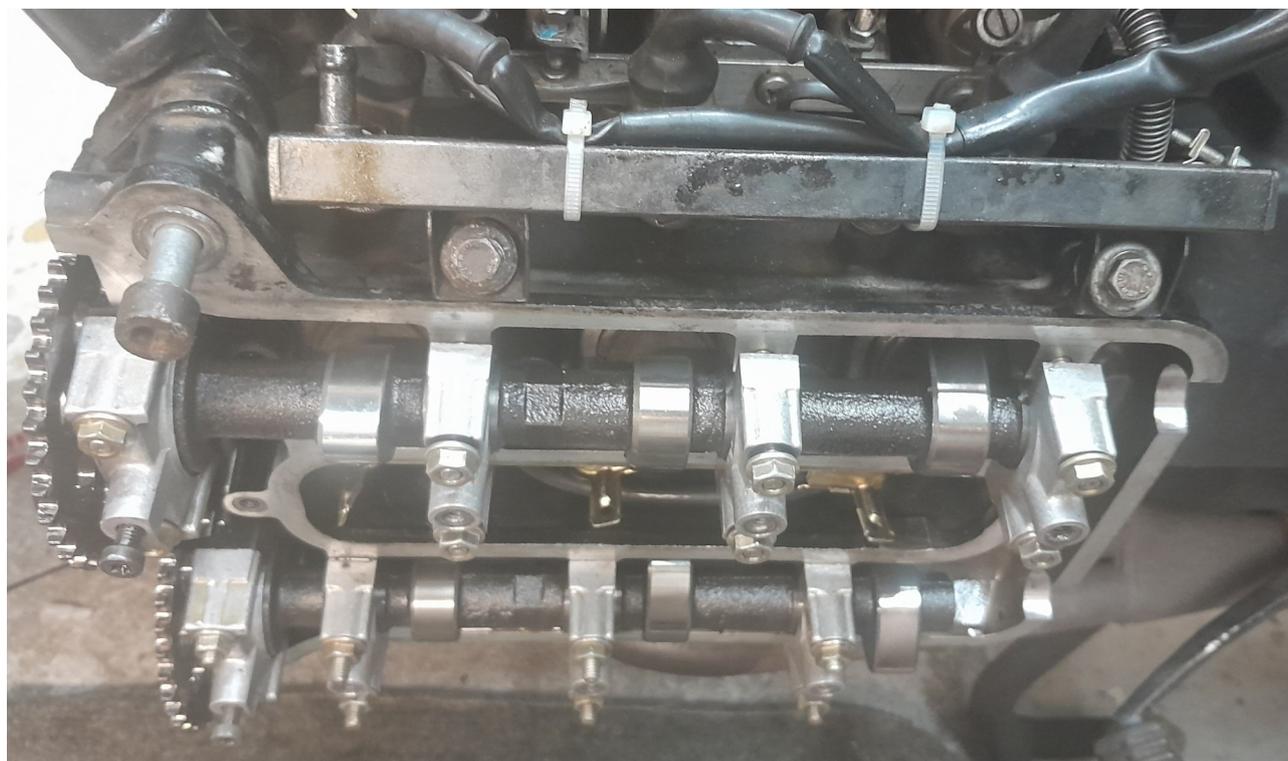
Avec une douille de 10 dévissez progressivement par 1/4 de tour les écrous des paliers d'arbre à came sans les retirer complètement et en commençant par le coté du pignon.

Ceci devrait permettre d'accéder aux pastilles pour les retirer et mesurer leur épaisseur au micromètre et la reporter sur la feuille ad hoc.

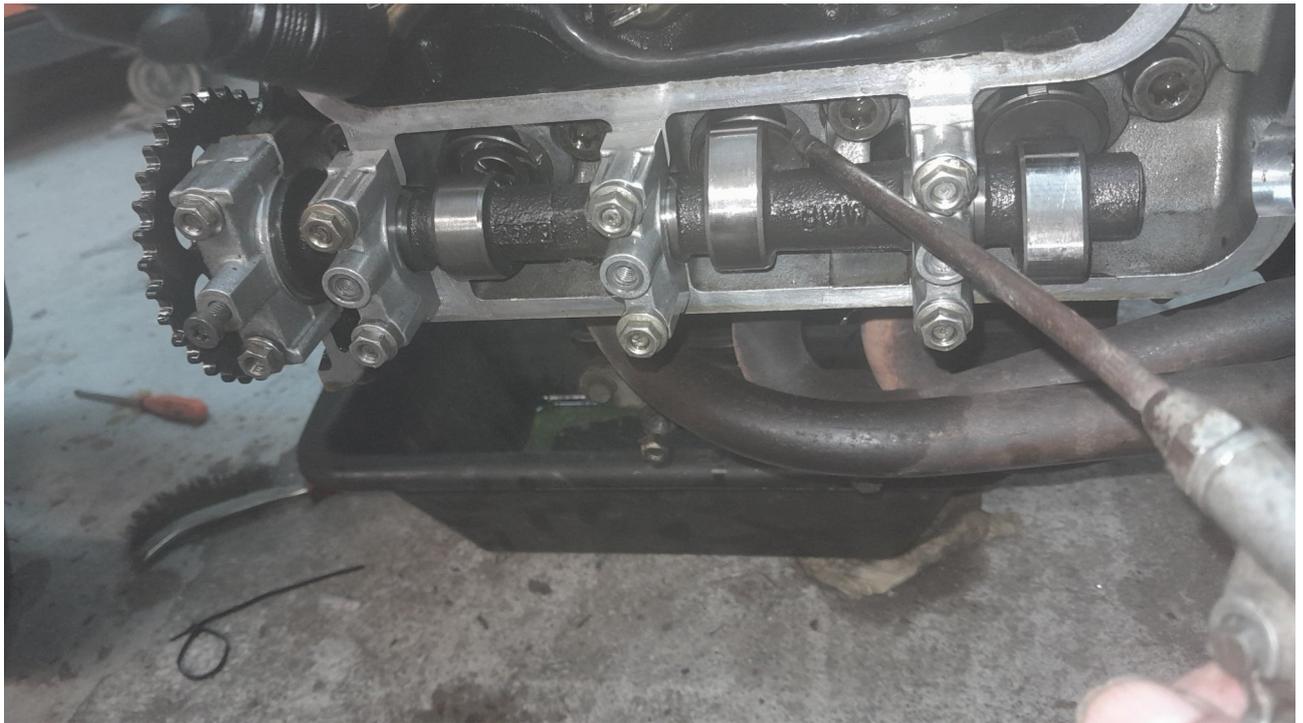
L'usage de la soufflette peut faciliter le retrait.

Cette méthode évite aux poussoirs en particulier sur l'arbre à cames d'échappement et aux douilles de chapeaux de paliers de tomber. Ça évite aussi d'intervertir les chapeaux de palier.

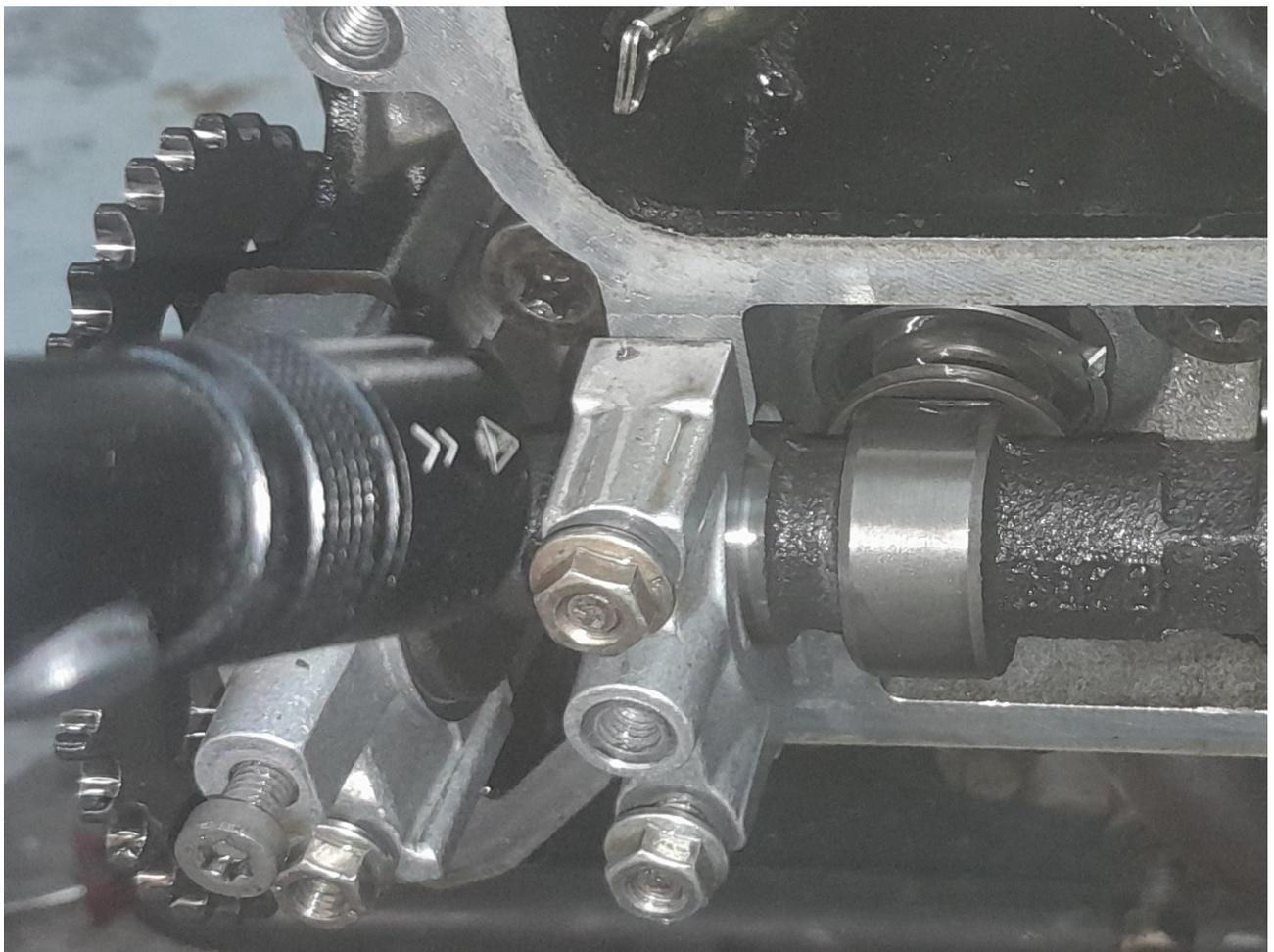
Sur cette photo l'arbre à came supérieur d'admission est en cours de démontage .



Un petit coup de soufflette dans l'encoche du poussoir pour décoller la pastille (après 48 h de WD40)

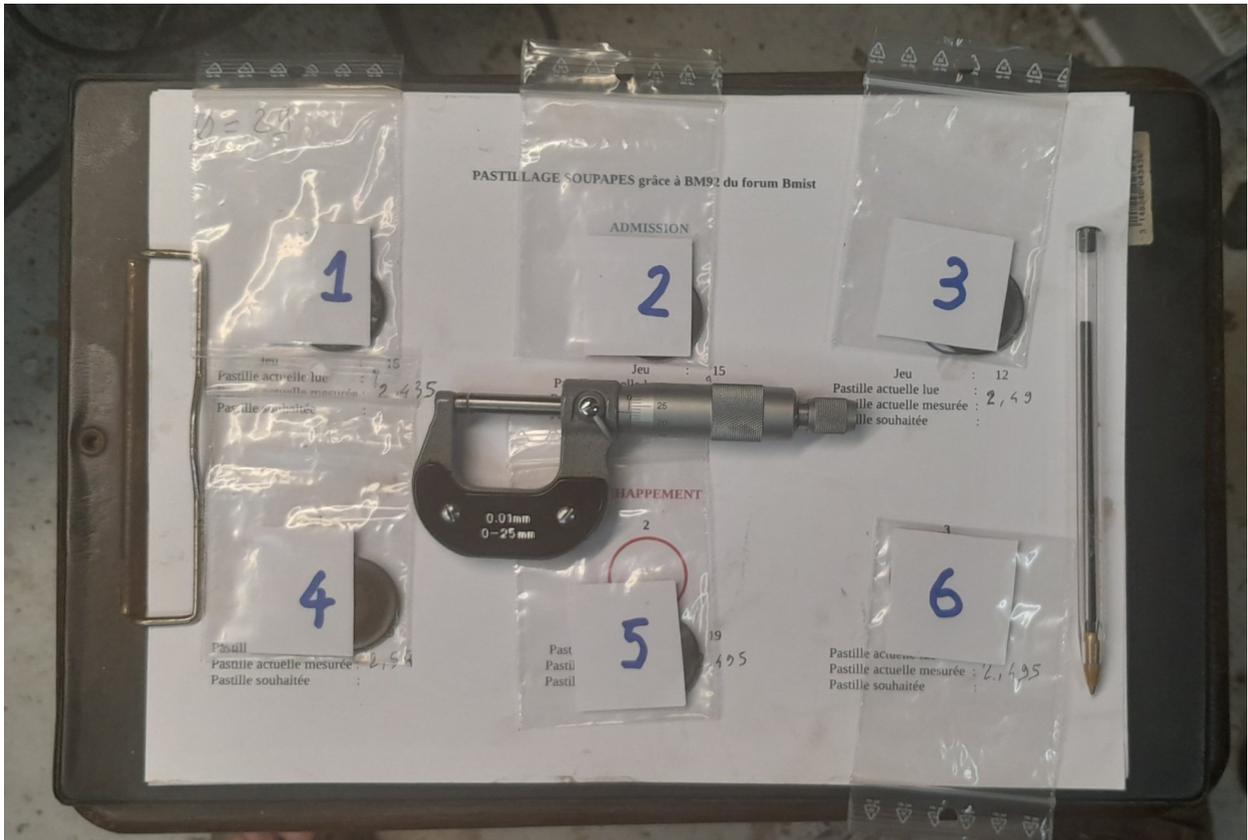


La pastille est décollée , un bon éclairage peut aider.





Comme l'immobilisation va durer au moins un mois , j'ai mis les pastilles dans des petits sachets individuels après les avoir mesurées.



La feuille sera conservée pour suivre l'évolution des jeux.

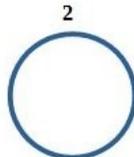
PASTILLAGE SOUPAPES grâce à BM92 du forum Bmist

ADMISSION

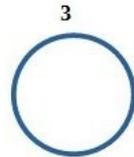
Date : 27/01/2024



1
Jeu : 0,15 mm
Pastille actuelle lue : illisible
Pastille actuelle mesurée : 2,435
Pastille souhaitée : 2,385



2
Jeu : 0,15 mm
Pastille actuelle lue : illisible
Pastille actuelle mesurée : 2,495
Pastille souhaitée : 2,445

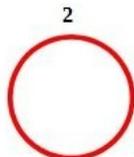


3
Jeu : 0,12 mm
Pastille actuelle lue : illisible
Pastille actuelle mesurée : 2,490 mm
Pastille souhaitée : 2,410

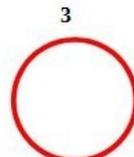
ÉCHAPPEMENT



1
Jeu : 0,19 mm
Pastille actuelle lue : illisible
Pastille actuelle mesurée : 2,54 mm
Pastille souhaitée : 2,430



2
Jeu : 0,19 mm
Pastille actuelle lue : illisible
Pastille actuelle mesurée : 2,495 mm
Pastille souhaitée : 2,385



3
Jeu : 0,24 mm
Pastille actuelle lue : illisible
Pastille actuelle mesurée : 2,495 mm
Pastille souhaitée : 2,435

REPOSE

Remontez les arbres à cames

Vérifiez que les pastilles sont en place sur les poussoirs.

Faites tourner le poussoir pour vérifier que la pastille est bien positionnée partout.

Lubrifiez les portées de l'arbre à came sur les chapeaux de paliers

Serrez progressivement les écrous des chapeaux de palier en commençant par les paliers du centre et en terminant par le coté chaîne.

Terminez par un serrage des écrous de chapeau de palier à 9 Nm

Calez la distribution

Voir : http://fantasiadl.com/FICHES/4030_K75_CALAGE_DISTRIBUTION.pdf

Avec la clé de 19 mm placez les arbres à came en position de calage : encoche en V en haut alignée avec le plan de joint mais sans serrer les vis de fixation des pignons à fond pour l'instant.
Attention , c'est une position instable.

Placez le vilebrequin en position de calage : le pion de positionnement du rotor de l'allumeur doit être orienté vers le repère O-T du carter.

Présentez la chaîne sur les trois pignons en vérifiant que le brin supérieur est bien tendu.

Serrez provisoirement les vis de fixation des pignons.

Remontez les guides et patins

Remontez le guide du brin supérieur de la chaîne (deux rondelles plates et deux rondelles clip)

Remettez le guide vertical entre les pignons d'arbre à came et serrez les deux vis au couple de 9 Nm

Remettez le patin de tension inférieur avec sa garniture sans oublier la rondelle plate.

Remontez le tendeur de chaîne sans oublier les deux douilles et serrez au couple de 9 Nm.

Faites tourner le moteur de deux tours dans le sens anti horaire et vérifiez que le calage de la distribution est toujours bon.

Serrez les écrous de fixation des pignons au couple de 55 Nm

Vérifiez les jeux au soupapes

Faites encore deux tours de vilebrequin et notez le jeu aux soupapes.

Posez le joint spi du couvercle du carter de distribution

Nettoyez l'alésage du joint spi.

Voir : http://fantasiadl.com/FICHES/4030_K75_DISTRIBUTION_JOINT_SPI.pdf

Remontez le couvercle de carter de distribution

Nettoyez les plans de joints du couvercle et du moteur pour enlever toute trace du joint précédent mais sans rayer les surfaces (pas de brosse acier). Vous pouvez terminer par un essuyage à l'acétone.

Nettoyez les taraudages en particulier les taraudages borgnes.

Le taraud intermédiaire n'enlève pas trop de matière.

Un coup de soufflette permet d'éliminer les débris



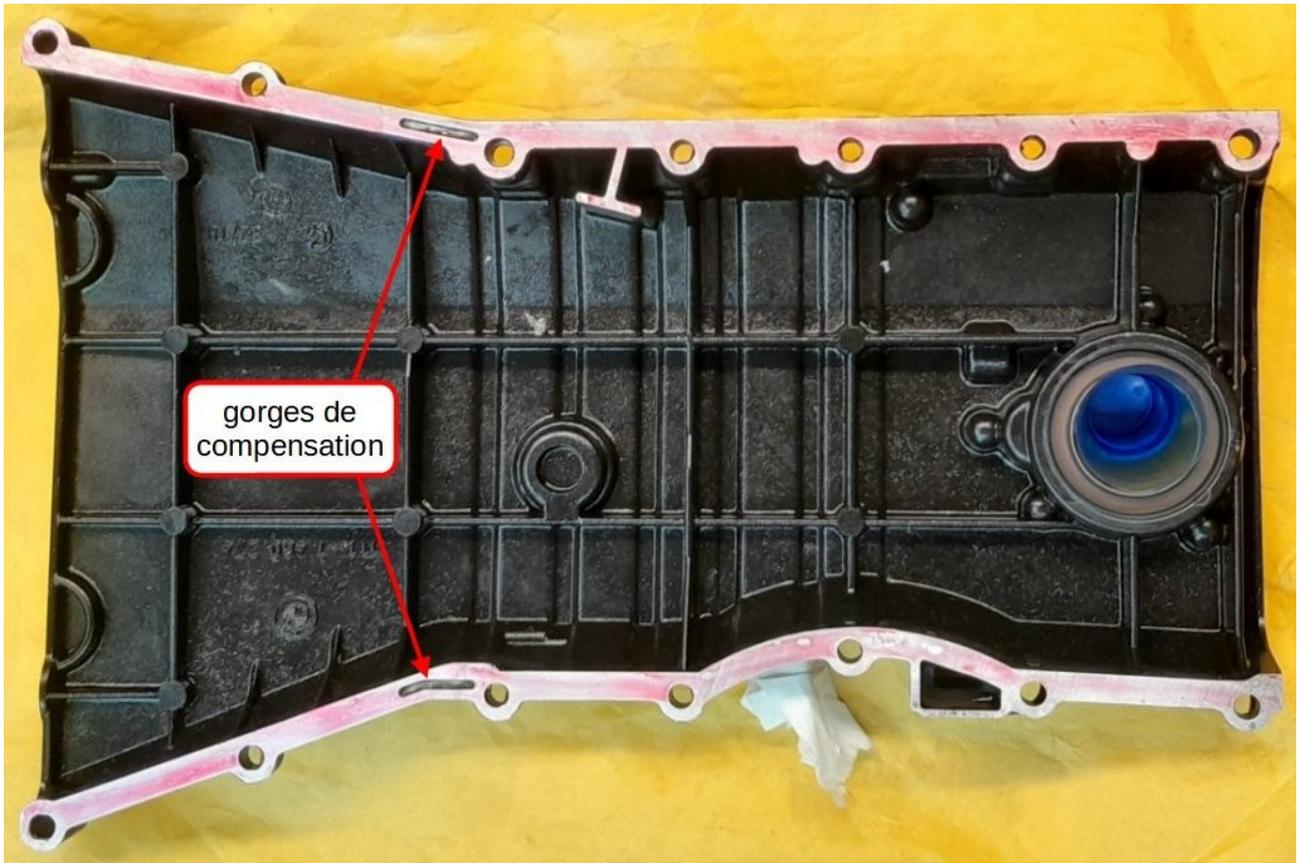
Remettez en place si nécessaire les deux douilles de centrage et préparez les vis en fonction de leur longueur.

Pour faciliter le remontage, j'ai fabriqué 4 goujons permettant de faire coulisser le couvercle bien dans l'axe pour faciliter la mise en place du joint spi (voir chapitre correspondant).

Le couvercle doit être remonté avec de la pâte à joints. L'ancienne pâte à joint à base de silicone peut avantageusement être remplacée par une pâte plus moderne à base de métacrylate genre Loctite 518 qui n'a pas l'inconvénient de faire des boudins à l'intérieur du carter qui en se détachant vont colmater la crépine de pompe ou pire.

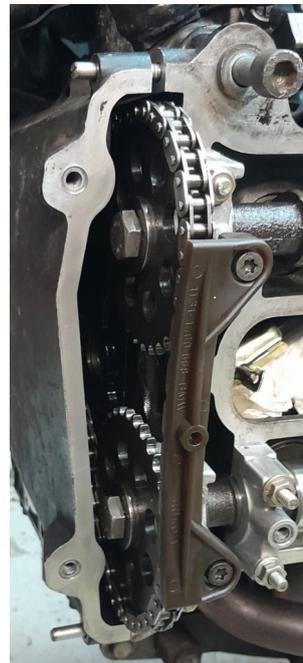
Voir <https://www.youtube.com/watch?v=S5s4vewPeLA> et https://www.youtube.com/watch?v=0xs_C1S86Js pour la pose.

L'épaisseur de pâte à joint doit être très faible et régulière et il est souhaitable de remplir les "gorges de compensation" qui sont en regard de la jonction bloc/culasse pour compenser une éventuelle différence de niveau.



Préformez pour l'élargir le bord interne du joint spi , graissez le et enflez le guide entonnoir dans le bons sens.

Présentez le couvercle sur les goujons

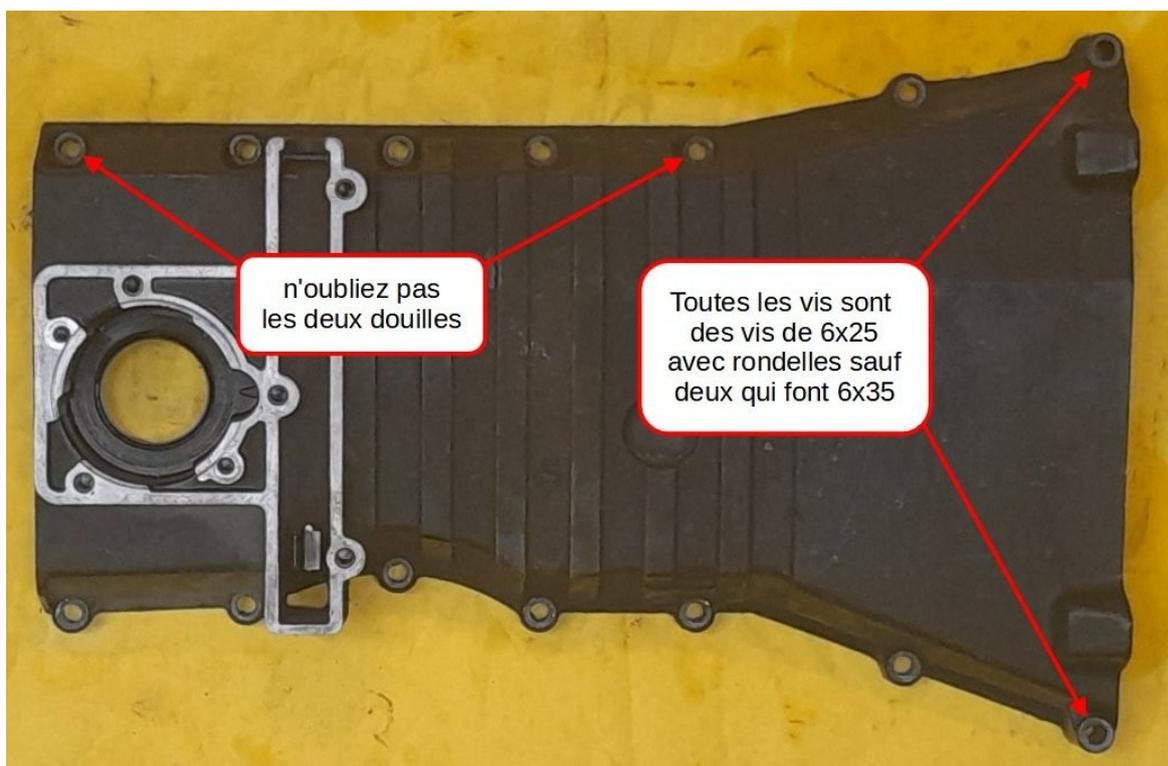


Vérifiez que le guide entonnoir est bien appliqué sur la périphérie de la bague de bout de vilebrequin puis appuyez sur le couvercle d'un coup sec pour faire passer la lèvre du joint spi sur la bague.

Vissez à la main toutes les vis jusqu'au contact.

Retirez les goujons et mettez en place les vis restantes.

Avec une douille Allen de 5 mm serrez en croix les 14 vis BTR de 6 mm au couple de 7 Nm



Remontez le couvercle de carter d'huile sous le moteur si vous l'aviez démonté.

Remontez le couvercle droit de carter moteur vilebrequin si vous l'aviez démonté.

Voir : http://fantasiadl.com/FICHES/4030_K75_COUVERCLE_CARTER_MOTEUR.pdf

Présentez le couvercle et avec une douille de 10 mm serrez en croix les vis de 6 mm au couple de 7 Nm ?

Remontez le couvre culasse

Voir : http://fantasiadl.com/FICHES/4030_K75_COUVRE_CULASSE.pdf

N'oubliez ni les demi lunes ni le ressort situé sur le deuxième palier d'arbre à came supérieur depuis l'arrière.

Remontez la pompe à eau

Voir : http://fantasiadl.com/FICHES/4062_K75_POMPE_A_EAU.pdf

Pièces à prévoir :

- joint spi d'huile
- joint céramique d'eau
- joint torique du tuyau de pompe à huile
- joint spi à l'extrémité de l'axe du petit engrenage.
- joint torique rouge.
- le grand pignon si son axe est corrodé

Remontez le capteur d'allumage à effet Hall et son couvercle

Voir : http://fantasiadl.com/FICHES/6416_K75_CAPTEURS_HALL_DEPOSE_REPOSE.pdf

Refaites le niveau d'huile car une petite quantité s'est échappée.

Refaites le plein de liquide de refroidissement et purgez le circuit.

Vous pouvez maintenant que les jeux sont réglés démonter les bougies.

ERREURS A NE PAS FAIRE

Utiliser un outil inadéquat pour enfoncer les poussoirs et rayer des pièces coûteuses.
Se tromper dans le calcul de l'épaisseur des pastilles.
Ne pas vérifier le bon positionnement des pastilles.
Ne pas vérifier à la main que le moteur tourne sans point dur avant d'utiliser le démarreur.
Ne pas respecter les procédures de nettoyage dégraissage des plans de joints.
Mettre trop de pâte à joint ou mal l'étaler.
Utiliser une pâte à joint inadaptée (boudins qui vont boucher le circuit de lubrification)

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/>
<https://bmist.forumpro.fr/t123055-resoluet-si-on-s-occupait-de-mon-k-75>
Le forum motos anciennes BMW : [Forum motos anciennes BMW \(motards.net\)](http://motards.net)

<http://www.kbikeparts.com/classickbikes.com/ckb.tech/ckb.tech.toc.htm>

<https://bmist.forumpro.fr/t40394-la-mecanique-k2s-rangee>

https://www.kforum-tech.com/forum-area/___Files/electrical/EFI/bike-wont-start-FR.htm

https://www.kforum-tech.com/forum-area/___Files/Downloads/electrical/diagrams/interactive_diagrams.htm

http://www.amsterdamsingapore.com/jelle/K75/61_Stromlaufplan_K_75_Basic,_C_und_S_ohne_ABS.pdf

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

<http://gmax.fr/>

[Maintenance et modifications de la BMW R1100S \(xn--le-fanfou-j4a.net\)](http://xn--le-fanfou-j4a.net)

<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://free.fr)

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

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

fantasiadl 16/01/2024 28/02/2024