

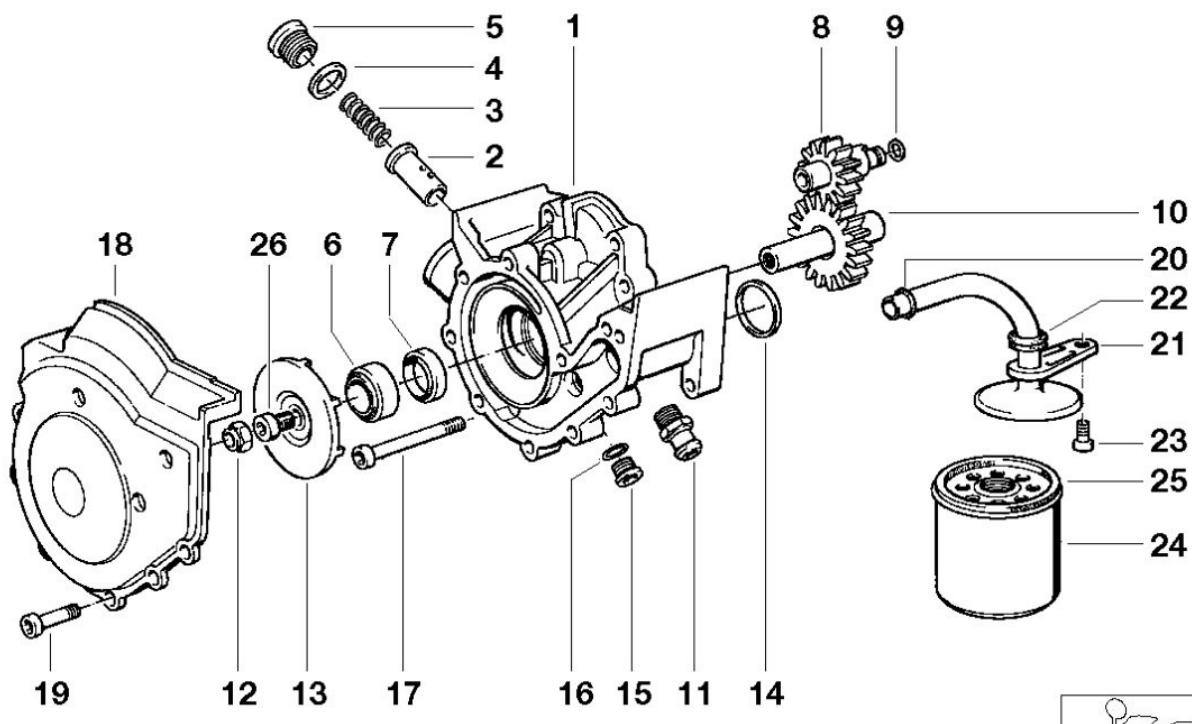
BMW K75 - JUIN 1996
Roues à bâtons - sans A.B.S.
VIN = 0256373
POMPE A EAU
Dépose - Contrôle - Remontage



ÉCLATÉ des PIÈCES

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.](#)



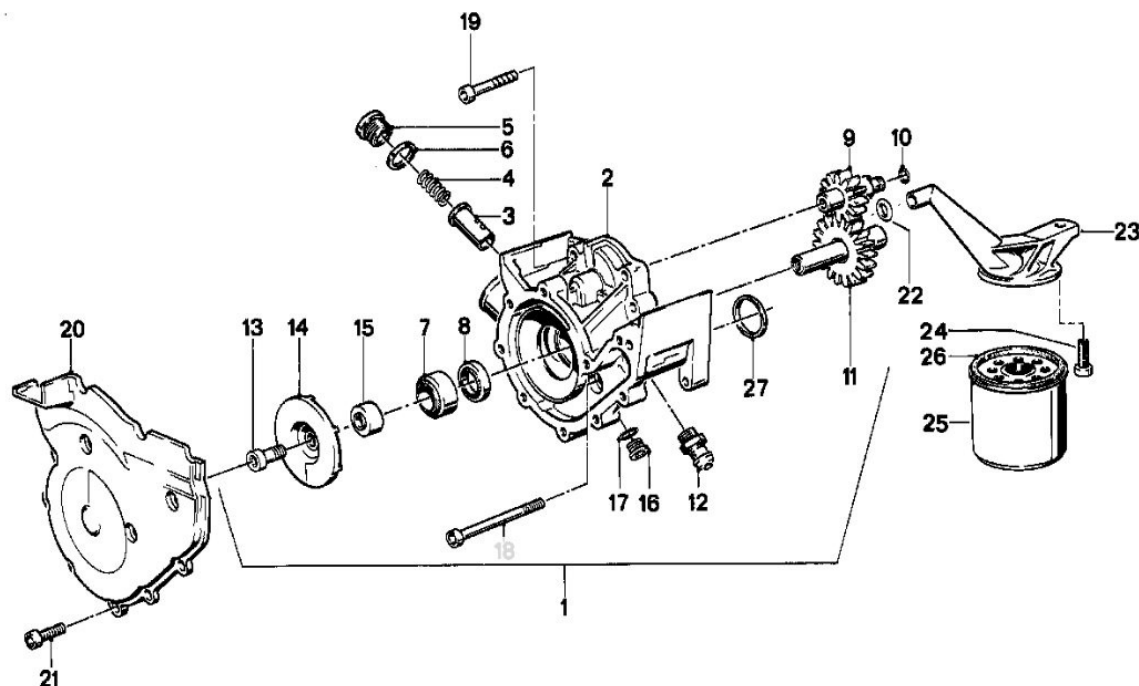
N°	Descriptions	Supplément	Qté	A partir de	Jusqu'à	Référence pièce	Prix	Note
01	Carter de pompe à eau		1		01/1990	11511464900	\$219.29	+vieille matière
02	Piston		1		01/1990	11411460258	\$12.79	
03	Ressort de pression		1		01/1990	11411460259	\$1.16	
04	Anneau d'étanchéité	A20X24-CU	1		01/1990	07119963342	\$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	

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

Othe

Recherche pièce:

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



N°	Descriptions	Supplément	Qté	A partir de	Jusqu'à	Référence pièce	Prix	Note
01	Groupe pompe		1	01/1990		11517676371	\$533.26	+vieille matière
02	Carter de pompe à eau		1	01/1990		11511464900	\$219.29	+vieille matière
03	Piston		1	01/1990		11411460258	\$12.79	
04	Ressort de pression		1	01/1990		11411460259	\$1.16	
05	Vis bouchon		1	01/1990		11411460483	\$6.44	
06	Anneau d'étanchéité	A20X24-CU	1	01/1990		07119963342	\$0.24	
07	Bague d'étanchéité		1	01/1990		11411741870	\$21.34	
--	Entretoise		1	01/1990		11511464902	\$9.88	
08	Joint d'arbre	12X25X5	1	01/1990		11411460329	\$8.58	
09	Arbre primaire		1	01/1990		11411461181	\$94.99	+vieille matière
10	Joint torique	7-2	1	01/1990		11411460328	\$1.32	
11	Arbre	Z=32	1	01/1990		11411461183	\$122.12	+vieille matière
12	Monocontact de pression d'huile	M12X1,5	1	01/1990		12611277642	\$18.21	+vieille matière
13	Vis	M8X22	1	01/1990		12311460853	\$1.86	
14	Roue d'ailes		1	01/1990		11411461173	\$17.82	
15	Entretoise		1	01/1990		11511464902	\$9.88	
16	Vis bouchon	M10X1	1	01/1990		07119919112	\$1.17	arrêté
16	Vis bouchon	M10X1-ST-ZNS3	1	01/1990		07119904393	\$1.89	
17	Anneau d'étanchéité	A10X13,5-CU	1	01/1990		07119963072	\$0.11	
19	Vis cylindrique	M6X25-8.8-ZNS	5	01/1990	12/1996	07119919625	\$0.40	arrêté
19	Vis cylindrique	M6X25	1	01/1990	12/1996	07119919926	\$0.24	arrêté
20	Couvercle de pompe		1	01/1990		11511460503	\$35.31	arrêté, +vieille matière
21	Vis cylindrique	M6X20	9	01/1990		23112322407	\$0.87	arrêté
21	Vis cylindrique	M6X20	9	01/1990	12/1996	07119900190	\$0.40	arrêté
21	Vis isa	M6X20-8.8-ZNNIV	9	01/1990		07129901130	\$0.38	
22	Joint torique	13,3X2,4	1	01/1990		11411460403	\$1.32	
23	Tamis de pompe a huile		1	01/1990		11411460597	\$12.79	
24	Vis isa	M6X30-8.8-ZNNIV	1	01/1990		07129905386	\$0.86	
25	Filtre à huile		1	01/1990		11421460845	\$24.34	
26	Anneau d'étanchéité		1	01/1990		11421461534	\$2.13	
27	Joint torique	27,3X2,4	1	01/1990		11111460392	\$1.94	

RAPPEL

La pompe à eau est jumelée avec la pompe à huile , ce qui permet une dépose facile de l'ensemble pour réfection.

Les deux circuits sont isolés par des joints et une fuite de l'un ou l'autre des circuits devrait s'évacuer par un orifice sous le boîtier s'il n'est pas bouché.

Si les deux liquides se mélangent dans le vase d'expansion ou pire dans le circuit de lubrification (mayonnaise) , c'est peut être que le trou d'évacuation commun est bouché. Ce peut être aussi mais c'est moins fréquent une rupture de joint de culasse.

Il existe deux modèles de pompe à eau : avant 1990 et après 1990.

- les anciennes pompes ont un arbre primaire supérieur avec un pignon à ??? dents et un arbre secondaire à 19 dents.
- les nouvelles pompes ont un arbre primaire supérieur avec un pignon à 14 dents et un pignon sur l'arbre inférieur de 32 dents.

Les rotors de pompe à eau et les entretoises qui les maintiennent sont également différents.

Le joint spi du coté pompe à eau a été remplacés par un joint céramique plus durable mais d'un montage plus délicat , dans ce cas l'entretoise qui le sépare de la turbine devra être moins longue.

RAISONS DE L'INTERVENTION :

Écoulement d'eau ou d'huile sous l'avant de la moto par l'orifice mixte d'évacuation d'eau ou d'huile de la pompe ou par une fuite par le joint couvercle/carter de pompe ou carter/moteur.

Mayonnaise dans le moteur ou présence d'huile surnageant dans le vase d'expansion du circuit de refroidissement (si le trou d'évacuation est bouché).

Diminution des niveaux de liquide de refroidissement ou d'huile.

Augmentation du niveau d'huile

OPÉRATIONS LIÉES :

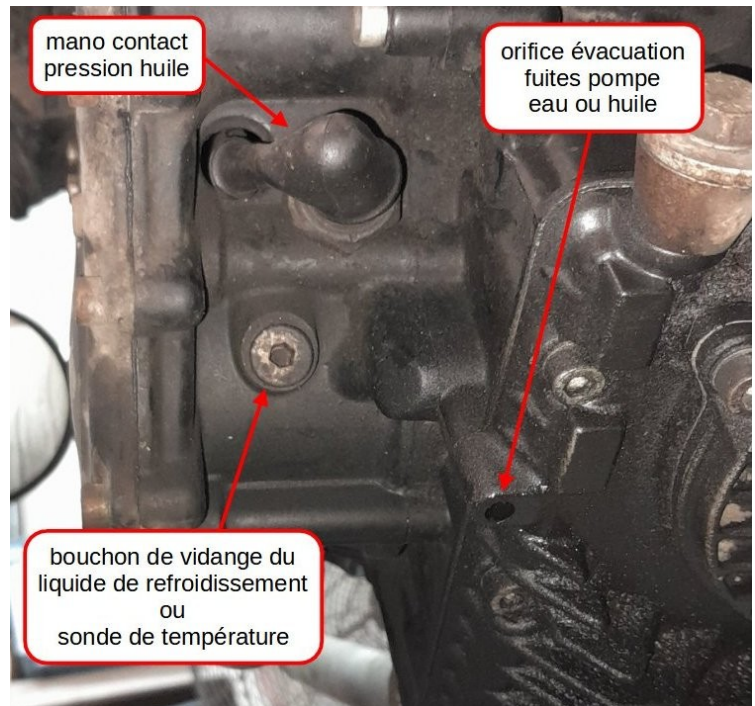
Si vous devez intervenir sur le poussoir tendeur ou les guides plastiques de la chaîne de distribution vous serez obligés de démonter au moins le couvercle de la pompe à eau pour pouvoir démonter le couvercle du carter de distribution , peut être vaut il mieux synchroniser les deux interventions.

OPÉRATIONS PRÉALABLES

Se coucher sous l'avant de la moto avec une lampe pour voir l'état de la zone du trou d'évacuation.

Il peut être bouché par de la boue ou avoir été volontairement bouché avec une vis ou autre pour supprimer la fuite.

L'état des surfaces de voisinage donnera une idée de la nature de la fuite, sur la photo c'est une fuite d'huile dont on voit bien les traces en arrière du trou d'évacuation.



Un coup de brosse et de karcher à la station sur cette région aurait l'avantage de préparer la zone pour un démontage dans de bonnes conditions et de nettoyer les empreintes des têtes de vis.

Ne pas insister avec le karcher sur la zone du capteur à effet Hall et sur le fil venant du mano contact. Attention aux ailettes du radiateur qui ne supportent pas le karcher.

Cela permettrait également de dépister plus aisément d'éventuelles fuites après l'opération.

OUTILLAGE NÉCESSAIRE

Clé dynamométrique de 40 Nm pour le mano contact

Clé dynamométrique de 33 Nm pour la vis de la turbine d'eau

Clé dynamométrique de 9 Nm pour le bouchon de vidange (ou la sonde de température)

Clé dynamométrique de 7 Nm pour les vis de fixation du corps et du couvercle de pompe

Clé dynamométrique de 35 Nm pour le régulateur de pression d'huile (décharge)

Le produit conseillé par BMW est le Dreibond (silicone transparent). La pâte à joint Loctite 518 au méthacrylate remplace avantageusement la pâte à joint Loctite bleue. Attendre une nuit avant remise en eau et en huile.

Douille de 7 mm pour dévisser le serflex

Clé Allen de 5 pour vis de pompe

Douille de 24 mm pour le mano contact de pression d'huile

Clé Allen de 6 pour l'axe de pompe

Douille de 13 mm pour la vis d'axe de pompe coté turbine

Gros clou à tête plate pour sortir les joints

Petit tournevis ou Dremel avec brosse nylon ou laiton pour gratter les logements de joints

Douille de 18 mm avec prolongateur pour enfoncer le joint spi d'huile

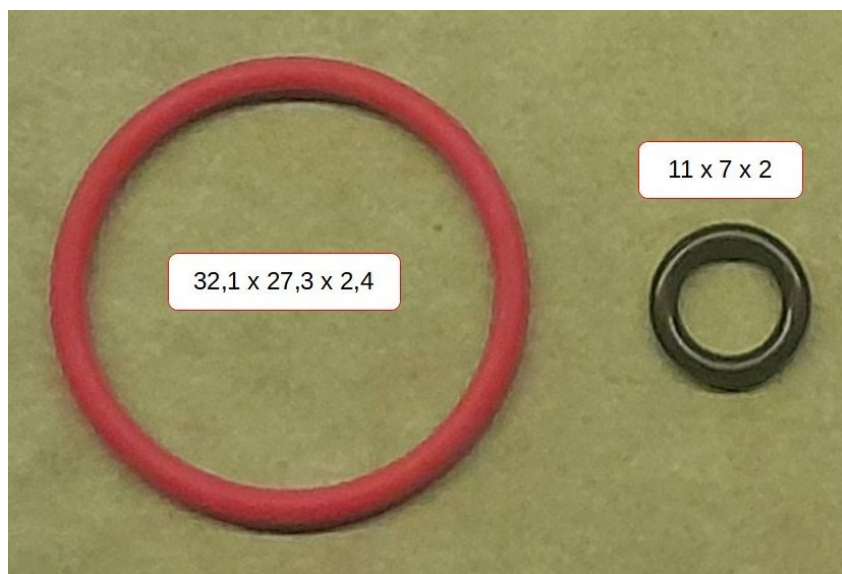
Douille de 27 mm avec prolongateur pour enfoncer le joint d'eau

Une rondelle large de 8 mm pour enfoncer l'axe dans la bague interne du joint céramique.

LE KIT JOINTS DE POMPE



Vérifiez que le petit joint du pignon menant est bien fourni



DIFFÉRENTS ARTICLES A CE SUJET :

<https://bmist.forumpro.fr/t22834-tuto-pompe-a-eau-k75-100-1100-1200#341429>

<https://bmist.forumpro.fr/t22834-tuto-pompe-a-eau-k75-100-1100-1200#341430>

http://bmistes.free.fr/Doc-bmw/Tuto_joints_pompe_eau_huile_V1.pdf

[https://bmist.forumpro.fr/t121138-video-refection-pompe-a-eau-huile-k75-k100-k11-k12?](https://bmist.forumpro.fr/t121138-video-refection-pompe-a-eau-huile-k75-k100-k11-k12?highlight=pompe+%C3%A0+eau)

[highlight=pompe+%C3%A0+eau](https://bmist.forumpro.fr/t123893-refection-pompe-k75-a-1200-sans-tatonnement-autour-du-joint?highlight=pompe+%C3%A0+eau)

[https://bmist.forumpro.fr/t123893-refection-pompe-k75-a-1200-sans-tatonnement-autour-du-joint?](https://bmist.forumpro.fr/t123893-refection-pompe-k75-a-1200-sans-tatonnement-autour-du-joint?highlight=pompe+%C3%A0+eau)

[highlight=pompe+%C3%A0+eau](https://bmist.forumpro.fr/t123893-refection-pompe-k75-a-1200-sans-tatonnement-autour-du-joint?highlight=pompe+%C3%A0+eau)

Un tuto vidéo de l'atelier du RouleToujours: [https://www.youtube.com/watch?](https://www.youtube.com/watch?v=YcDlhQNnqgU&t=14s)

[v=YcDlhQNnqgU&t=14s](https://www.youtube.com/watch?v=YcDlhQNnqgU&t=14s)

DÉPOSE

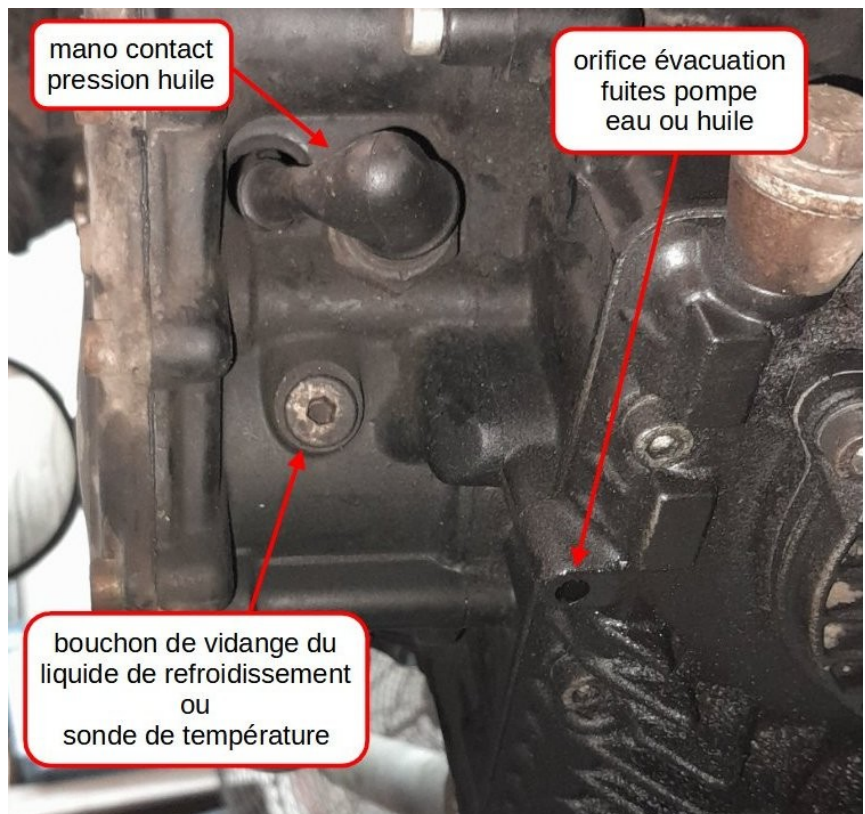
Débranchez le fil du mano contact de pression d'huile

Si vous malmenez le fil et arrachez la cosse , les cosses à sertir femelles plates rouges peuvent être utilisées si le fil est encore assez long , sinon il faudra démonter le réservoir pour aller souder le nouveau fil près de la petite prise carrée. La longueur du fil d'extrémité de prise à extrémité de prise est de 86 cm

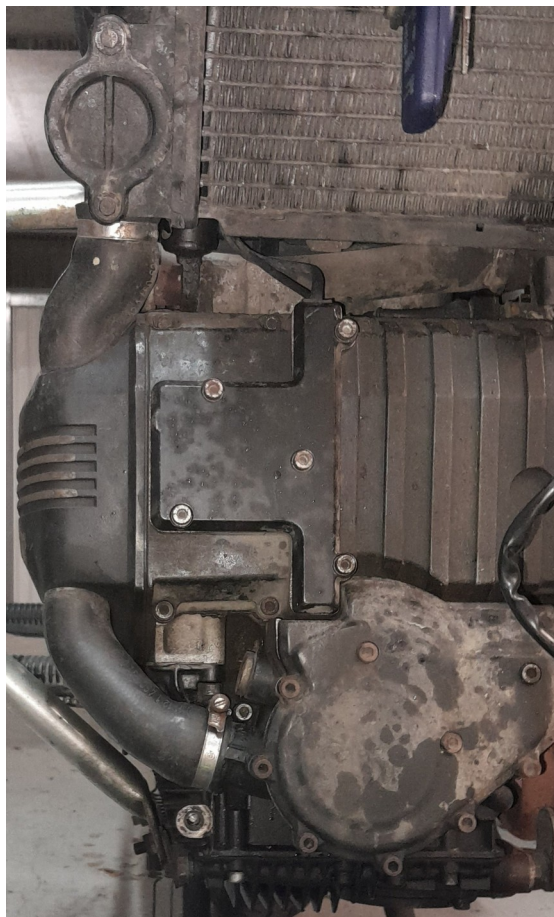
Videz le circuit de refroidissement

Placez un bac pouvant contenir les presque 4 litres du circuit de refroidissement sous la pompe à eau et videz le circuit.

- Soit en dévissant le bouchon de vidange sur la pompe à eau , la vidange mettra un certain temps. Ce bouchon est parfois remplacé par une sonde de température. Vous pouvez voir à l'aspect gras de l'avant du carter inférieur qu'il existe une fuite sur le circuit huile mais que l'orifice d'évacuation n'est pas bouché.



- Soit en retirant le serflex et en déboîtant au niveau de la pompe la durite droite de retour du radiateur à la pompe , celle qui part de la partie inférieure droite du radiateur et du thermostat et passe à travers le couvercle de vilebrequin pour arriver à la pompe à eau. La vidange sera beaucoup plus rapide , mais le bac devra être plus grand...



Démontage des vis en général (exemple vis longue de fixation du corps de pompe) :

Bien nettoyer l'empreinte , par exemple avec un petit tournevis ou une pointe à tracer suivi d'un coup de soufflette.

Introduire une douille de la bonne dimension et donner un coup de marteau sec qui aura deux avantages :

- le coup de marteau décolle les filets et facilite le dévissage
- le coup de marteau enfonce bien l'outil dans son empreinte et permet de débloquer la vis dans les meilleures conditions.

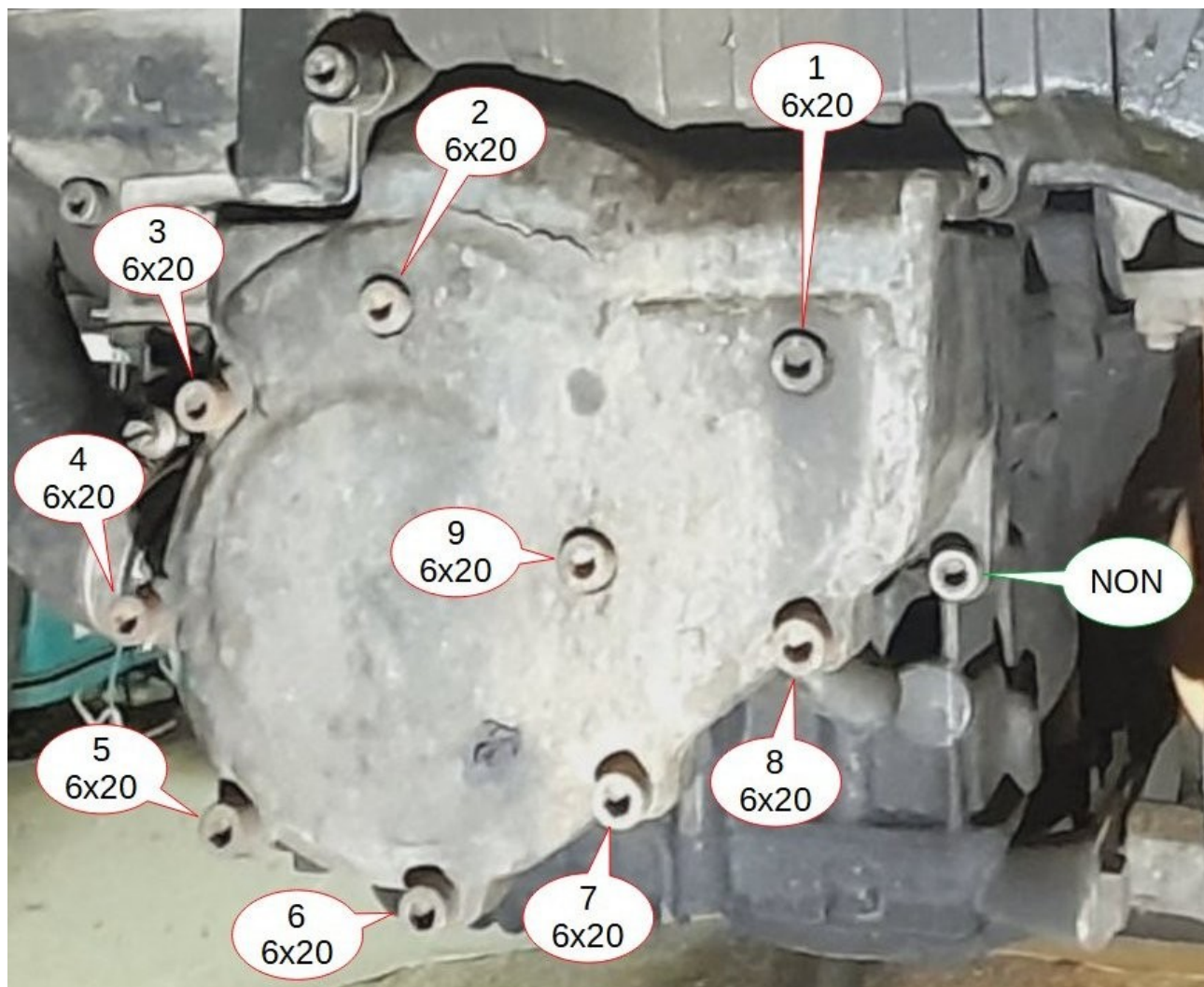


Une fois toutes les vis débloquées on peut passer à l'étape suivante.

Démontez le couvercle de pompe à eau.

Avec une douille Allen de 5 , démontez les 9 BTR de 6x20 qui maintiennent le couvercle.

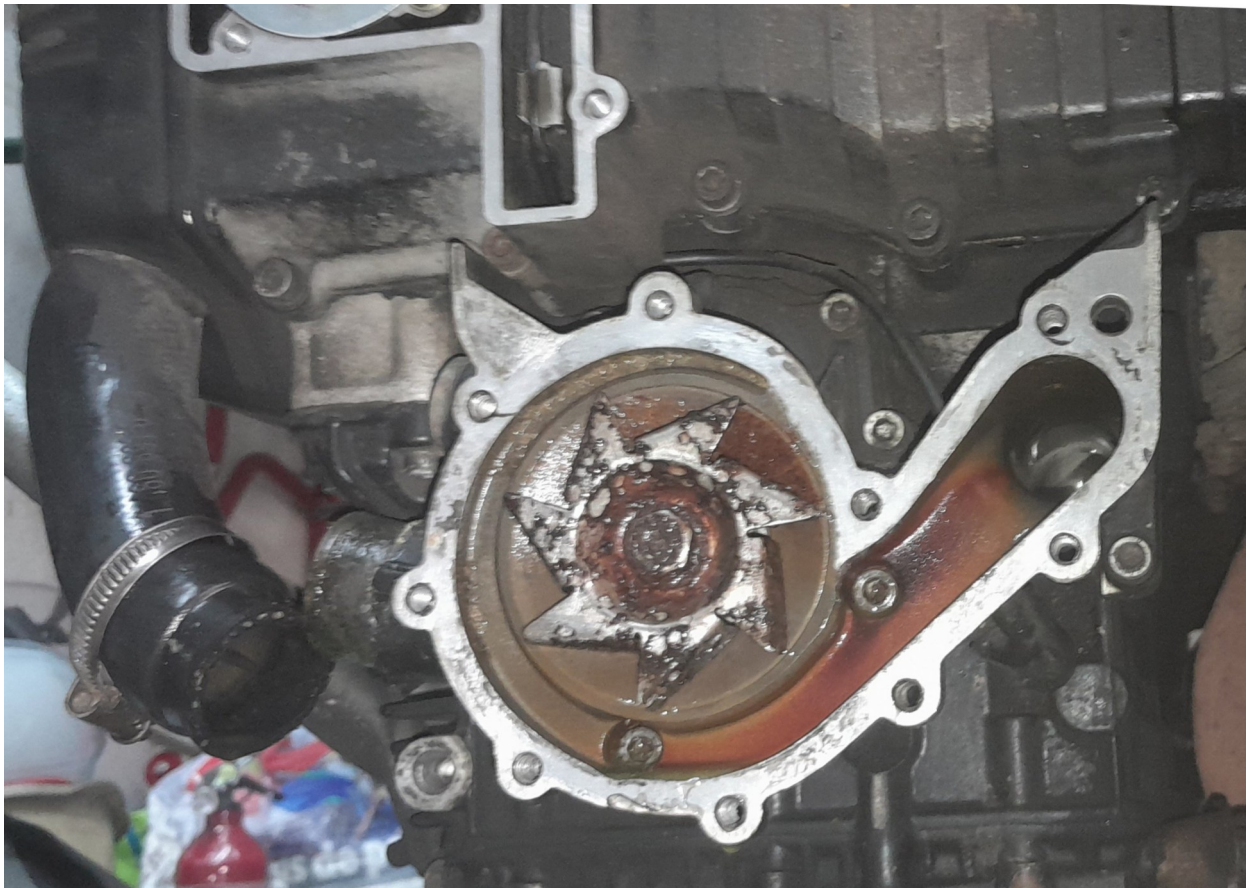
Prévoyez deux boîtes différentes pour les vis fixant le couvercle et pour les vis fixant le corps de pompe.



Avec un tournevis , faites légèrement levier sur le couvercle pour le décoller.



S'il ne tombe pas facilement dans le bac rempli de liquide de refroidissement , c'est que vous avez oublié une vis ...
Le carter de pompe à poste sans son couvercle



Vous pouvez maintenant voir quel type de turbine vous avez : ancienne en fonte ou plus récente en tôle pliée , ce qui aura des conséquences sur le type d'entretoise à utiliser quand vous voudrez remonter le nouveau type de joint céramique sur la pompe à eau.

Là il s'agit d'une turbine en tôle pliée.

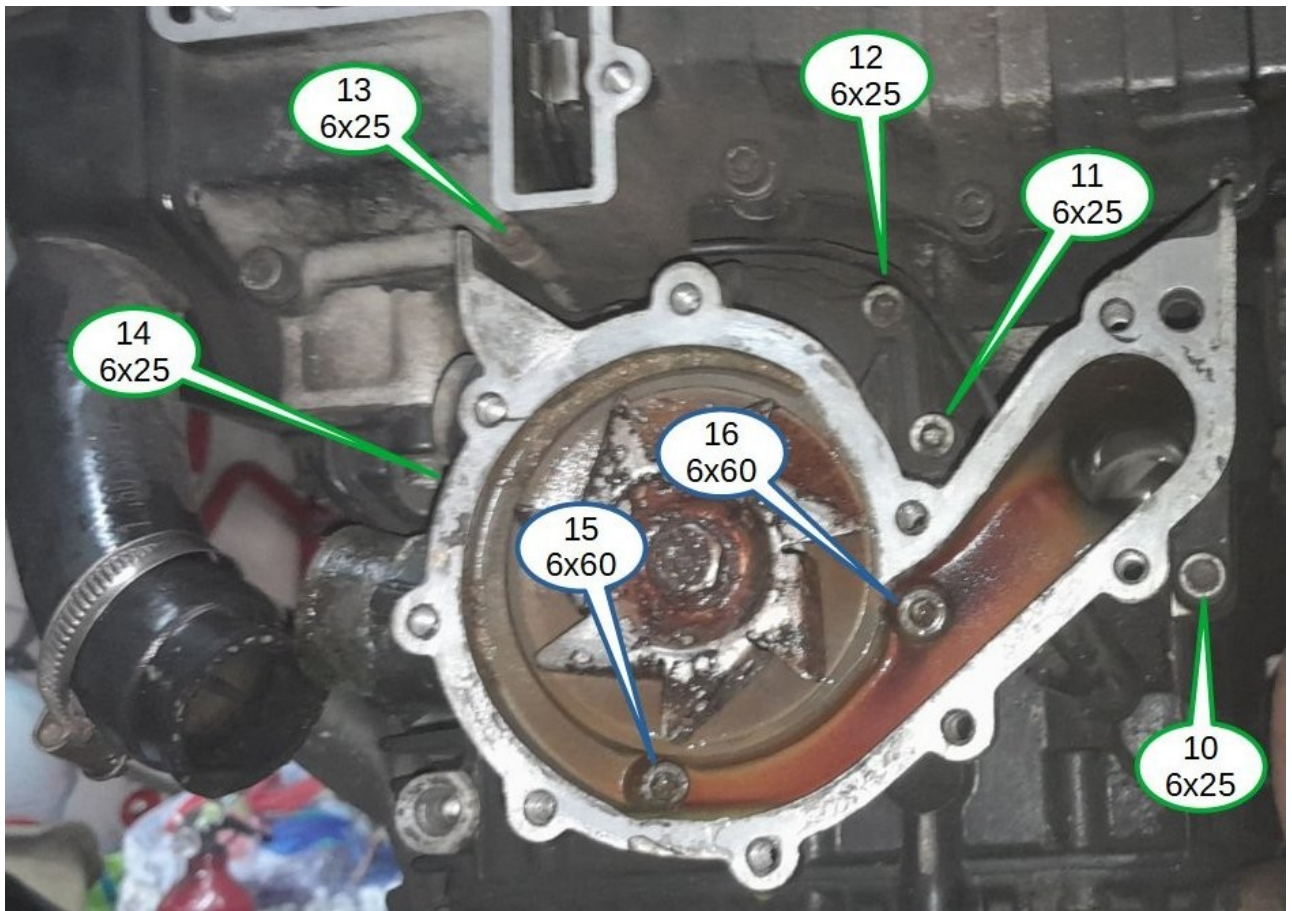


Faites coulisser le capuchon et débranchez le fil du mano contact afin de pouvoir faire sortir le fil et le capuchon du corps de la pompe à travers le trou.



Retirez le corps de pompe

Débloquez les vis comme vu précédemment , en particulier les deux vis longues. Avec une douille de 5 démontez les 5 vis BTR de 6x25 sans rondelle (annotations en vert 10 à 14) et les 2 vis BTR de 6x60 sans rondelle (annotations en bleu 15 et 16) qui fixent la pompe sur l'avant du bloc moteur.



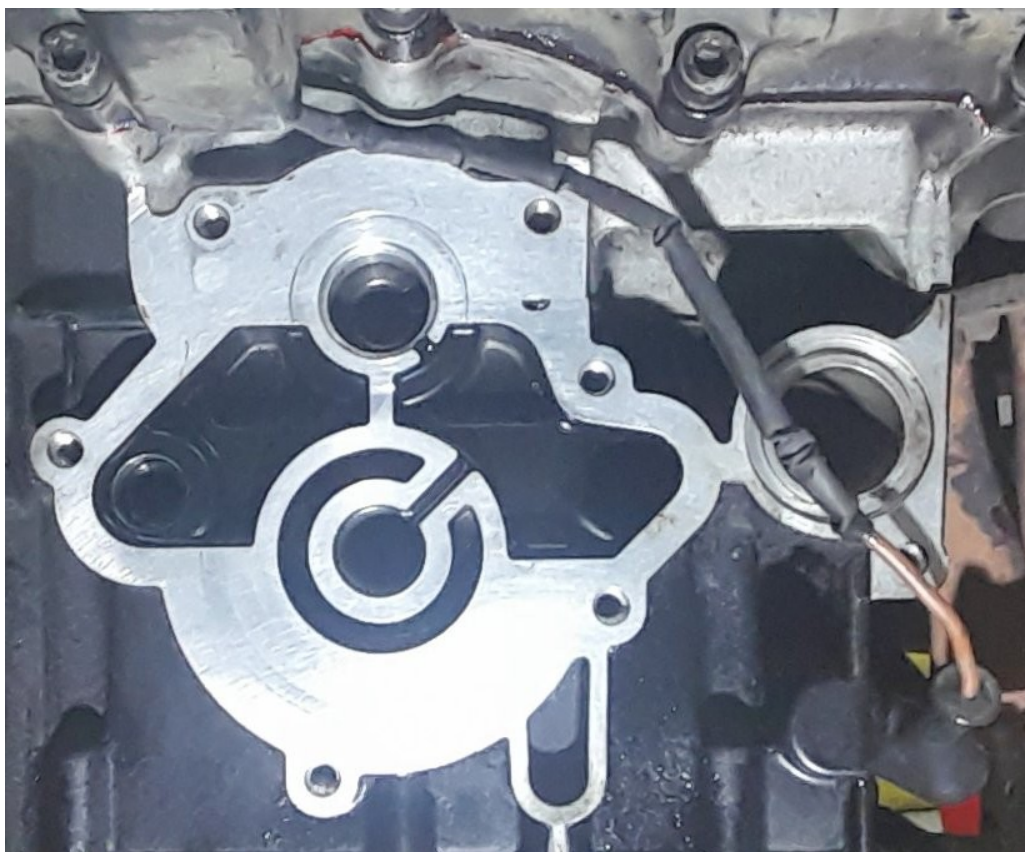
Avec un maillet ou en interposant un bloc de bois , tapez légèrement latéralement sur le corps de pompe pour le décoller.

L'ensemble peut ensuite être tiré en avant pour dégager l'entraînement de l'engrenage supérieur menant par l'arbre intermédiaire au moyen d'un crabot.

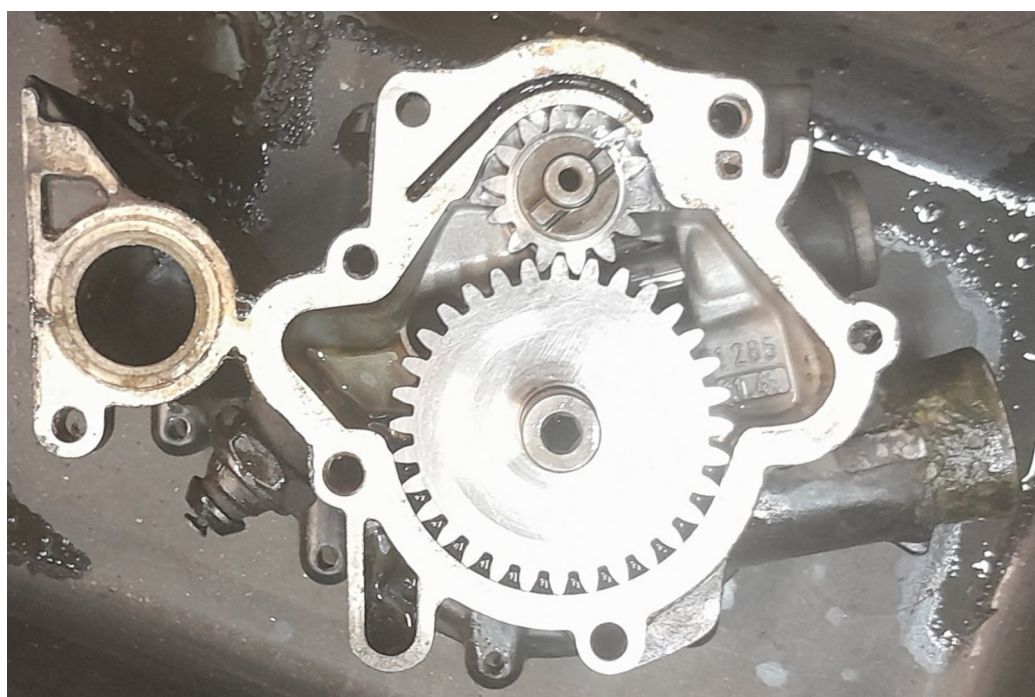
Notez que ce crabot n'est pas symétrique. Au remontage il faudra donc le faire tourner grâce à la turbine entraînant le grand pignon qui entraîne le petit pour qu'il s'engage correctement.



Le support de pompe sur le bloc moteur (coté huile)



Le coté pompe à huile de la pompe



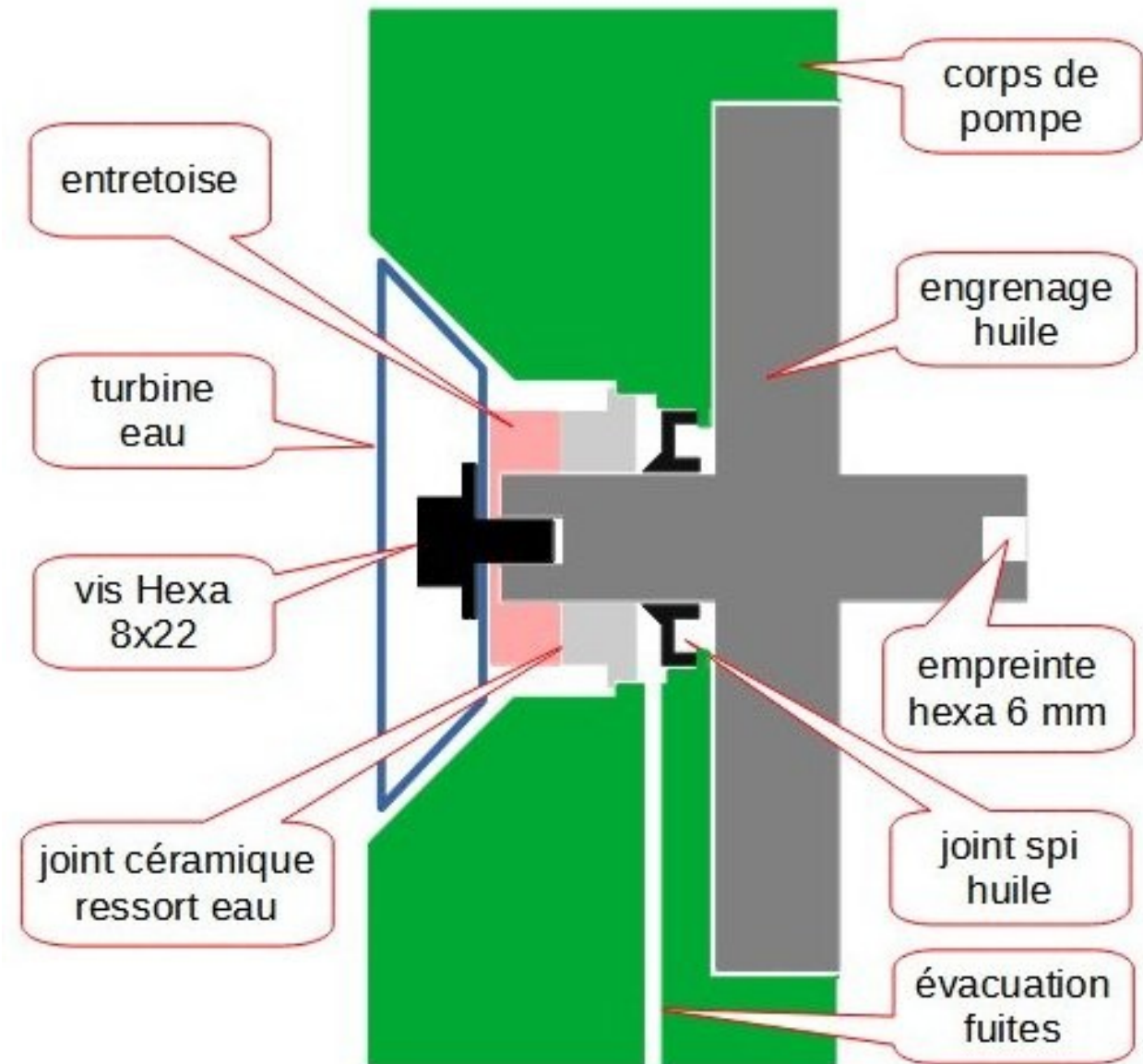
Vous pouvez maintenant compter le nombre de dents de l'engrenage situé en bas pour savoir si vous avez l'ancien (19 dents) ou le nouveau (32 dents) modèle de pompe à eau.

Ici il s'agit d'un engrenage à 32 dents et le pignon d'entraînement situé au dessus en a 14.

EXAMEN ET DÉMONTAGE DE LA POMPE

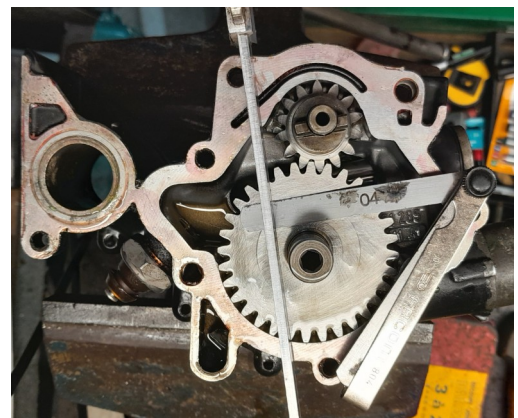
Voir le tuto du forum Bmist par BM92 :

<https://bmist.forumpro.fr/t22834-tuto-pompe-a-eau-k75-100-1100-1200#341429>



Avant de démonter l'arbre du grand pignon, vérifiez de combien le grand pignon sort par rapport au plan arrière du corps de pompe quand vous appuyez sur la turbine, sur ma machine c'est de l'ordre de 0,2 mm (il y a un petit ressort dans le joint céramique qui le ramène ensuite en position).

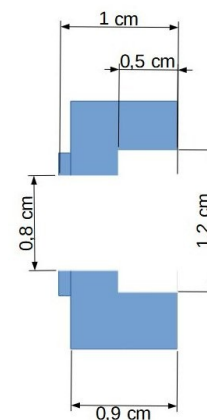
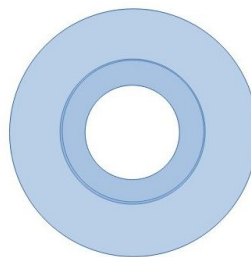
Mesurez également de combien le grand pignon au repos est en retrait par rapport au plan de joint arrière de la pompe, sur ma machine une cale de 0,04 mm ne passe pas. Le retrait est sans doute d'environ 0,02 mm



Avec une clé Allen de 6 mm dans l'arbre et une douille de 13 sur la vis de fixation de la turbine, dévissez la vis hexagonale de 8x22 retenant la turbine et l'entretoise.

Comme le couple de dévissage est élevé (serrage à 33 Nm), il est préférable de fixer la clé allen ou la douille de 6 mm dans l'étau et de dévisser la vis à tête hexagonale de 13 mm en maintenant le corps de pompe.

NOUVELLE ENTRETOISE POMPE A EAU



Retirez la turbine et l'entretoise

Vue de l'avant

Vue de l'arrière

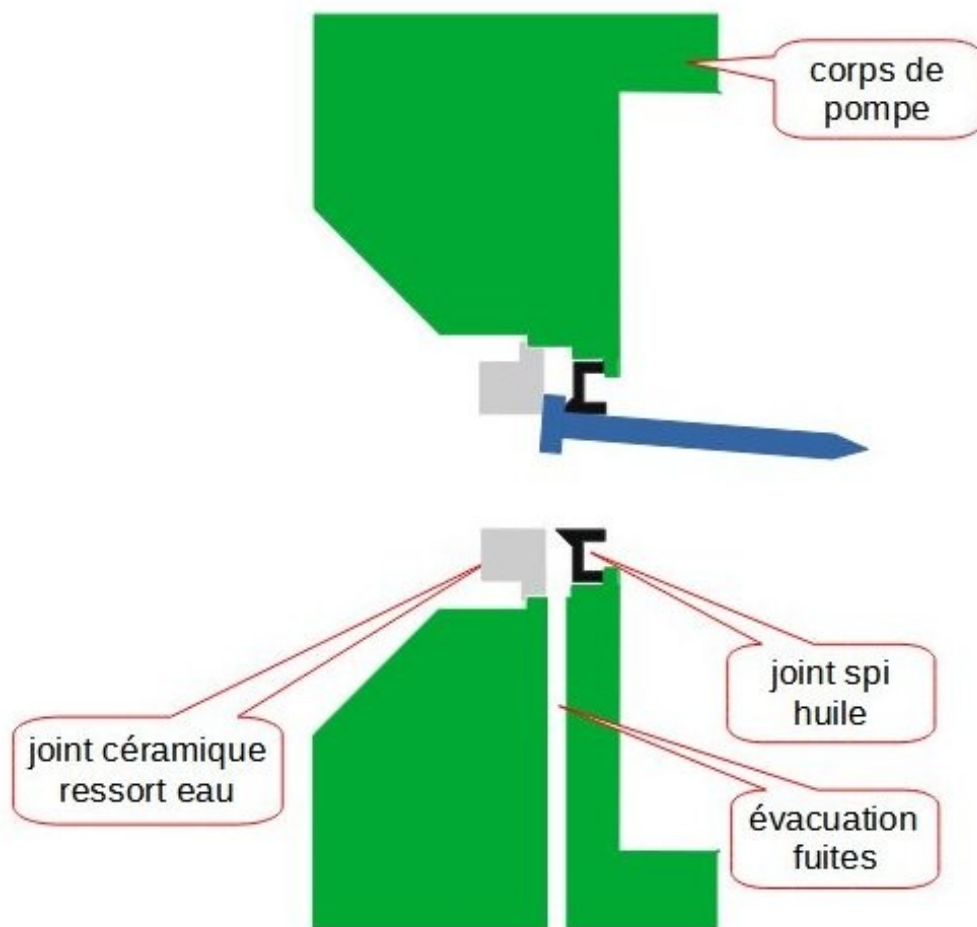


Sortez l'arbre et le pignon

Revissez la vis sur l'arbre pour ne pas abîmer l'extrémité de l'arbre et tapez avec un maillet pour sortir l'arbre du corps de pompe

Sortez le joint de pompe à eau coté turbine

Un gros clou dont on introduit la tête par l'autre coté peut faire l'affaire (jeronimo66) en tournant pour répartir les impacts sur toute la périphérie du joint. Il faut taper assez fort pour décoller la collerette du joint céramique. Résistez à la tentation de sortir les deux joints en même temps.

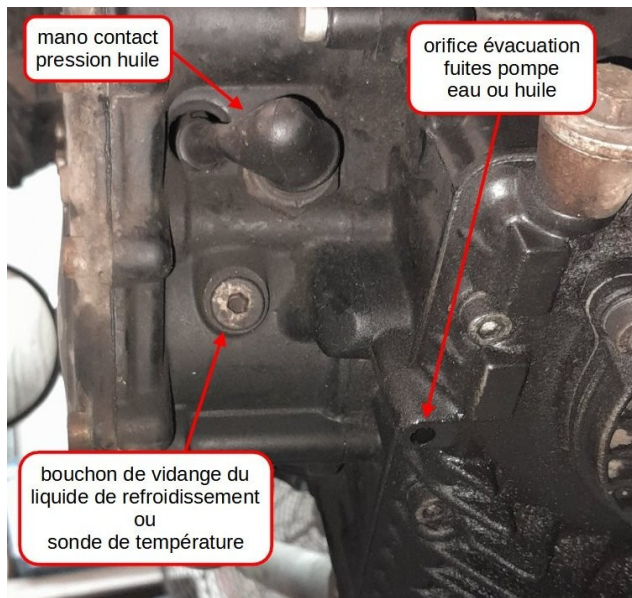


Sortez le joint spi d'huile en réalisant la même opération.

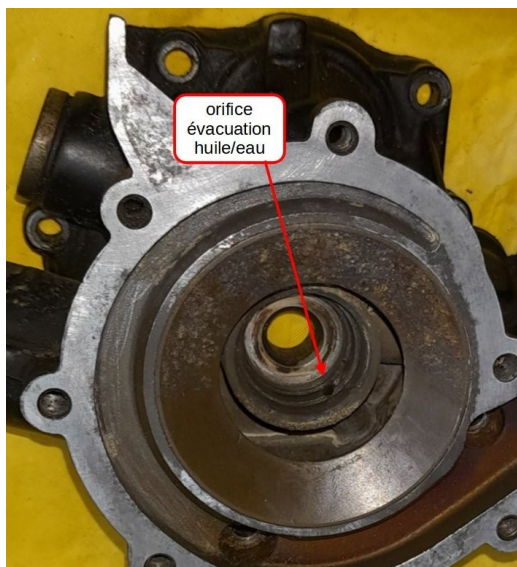
NETTOYAGE

Démontez les différents éléments et nettoyez à fond le carter et les alésages des joints pour enlever les dépôts divers , calcaire , résidus de joints divers.

N'abîmez pas le fil du manocontact en le détachant , sa longueur d'extrémité de prise à extrémité de prise est de 86 cm au cas ou vous devriez le remplacer ainsi que les colliers Rilsan..



Vérifiez la perméabilité des conduits d'évacuation de l'eau et de l'huile avec une petite mèche de 4 mm ou un boulon de 4 mm en biais.



Un nettoyage parfait des plans de joints sans les rayer est impératif car ils vont devoir venir en contact.

Le résultat devrait être meilleur que sur la photo ...



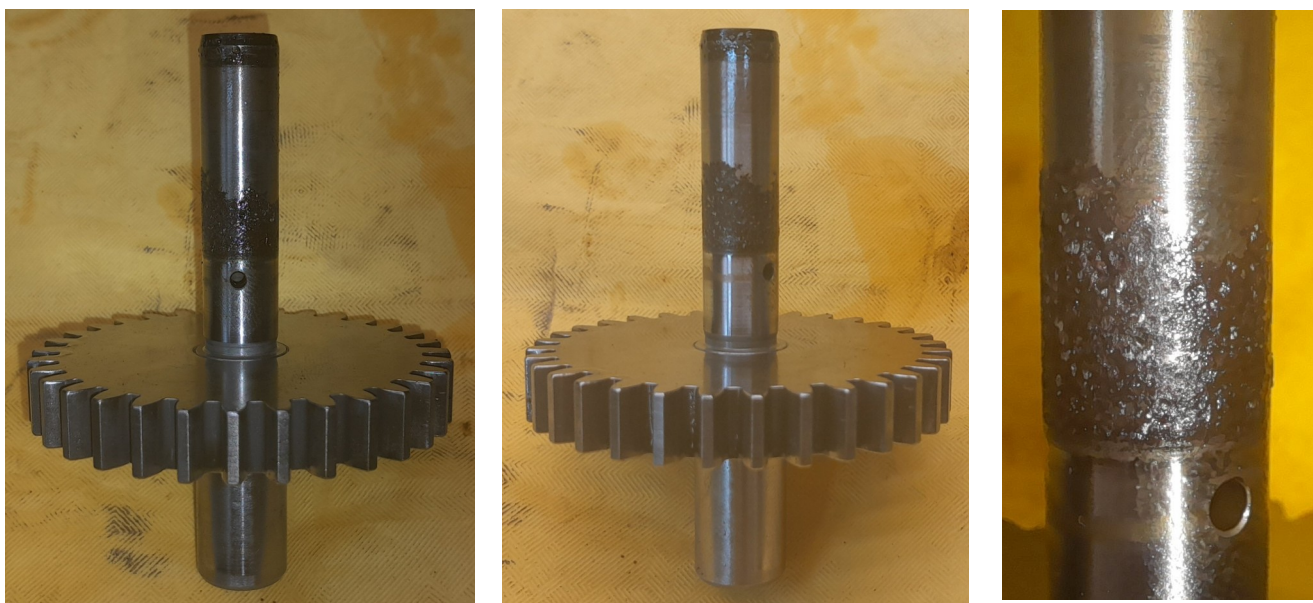
Nettoyez le clapet de décharge de la pompe à huile et lubrifiez le avant de le remonter.



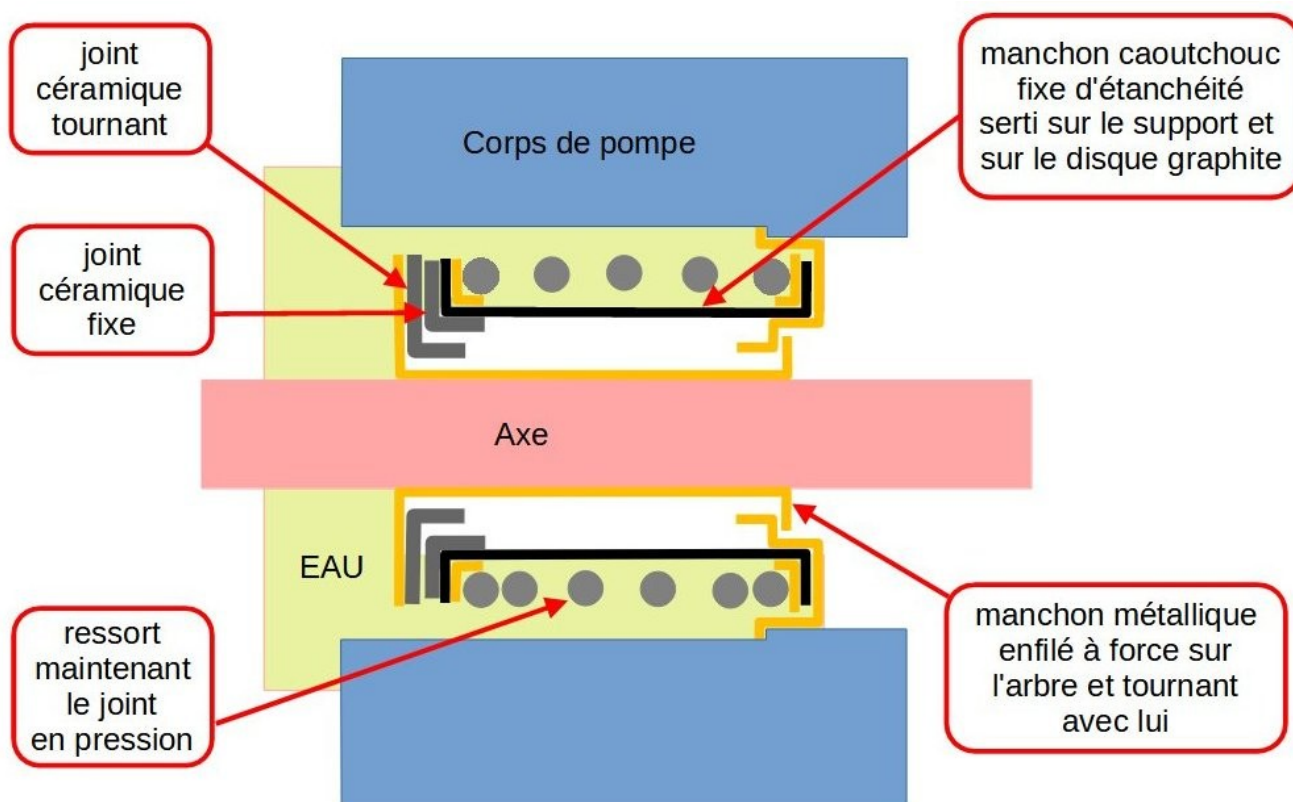
Le bouchon doit être serré à 35 Nm

Si les arbres ne sont pas trop corrodés vous pouvez les réutiliser.

Cet arbre est trop corrodé , voir les traces de rouille.



Le joint céramique en coupe schématique



REMONTAGE DE LA POMPE (joint à huile et joint à eau)

Voir les excellents tutos du forum BMist :

http://bmistes.free.fr/Doc-bmw/Tuto_joints_pompe_eau_huile_V1.pdf

La partie délicate est le remontage du joint céramique et du pignon.

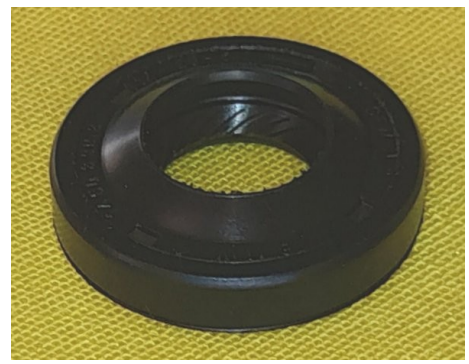
Voir : http://fantasiadl.com/FICHES/4062_K75_JOINT_CERAMIQUE.pdf

Il ne faut surtout pas pousser l'axe et le pignon pour le faire rentrer dans le joint céramique mais il faut le tirer à partir du côté turbine en prenant appui sur la bague interne du joint avec la vis de serrage de la turbine grâce à une rondelle large de 8. Une fois que l'axe est affleurant au joint céramique., prendre appui sur la nouvelle entretoise dans laquelle l'arbre va rentrer progressivement.

Il n'y a aucune possibilité de réglage de l'enfoncement du pignon dans le carter , tout est défini au départ par une pose correcte du joint céramique et par la dimension de celui ci.

Les différents alésages doivent être parfaitement propres. Une perceuse Dremel avec une brosse en textile ou en laiton est très pratique.

Remontez le joint à huile



Le côté conique doit être vers l'avant de la moto , avec une douille de 19 , un prolongateur et un marteau enfoncez le joint à huile en place dans le bon sens à fond dans son logement

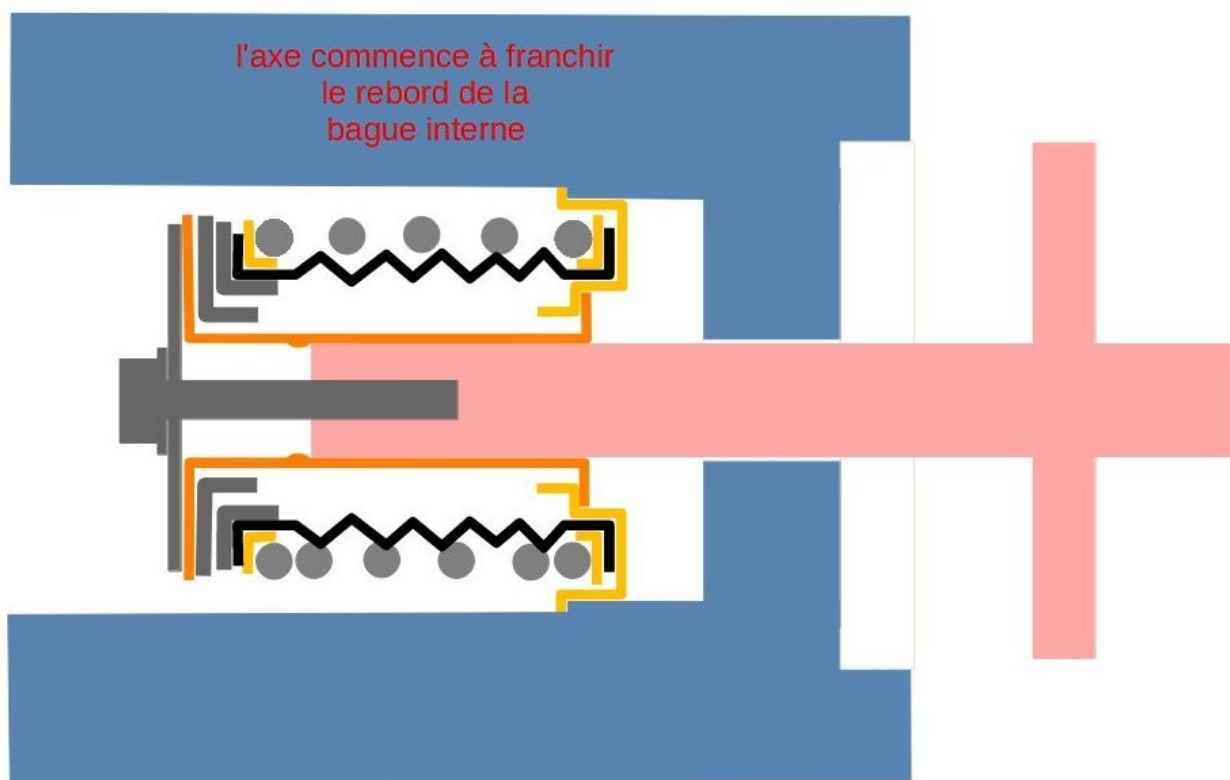
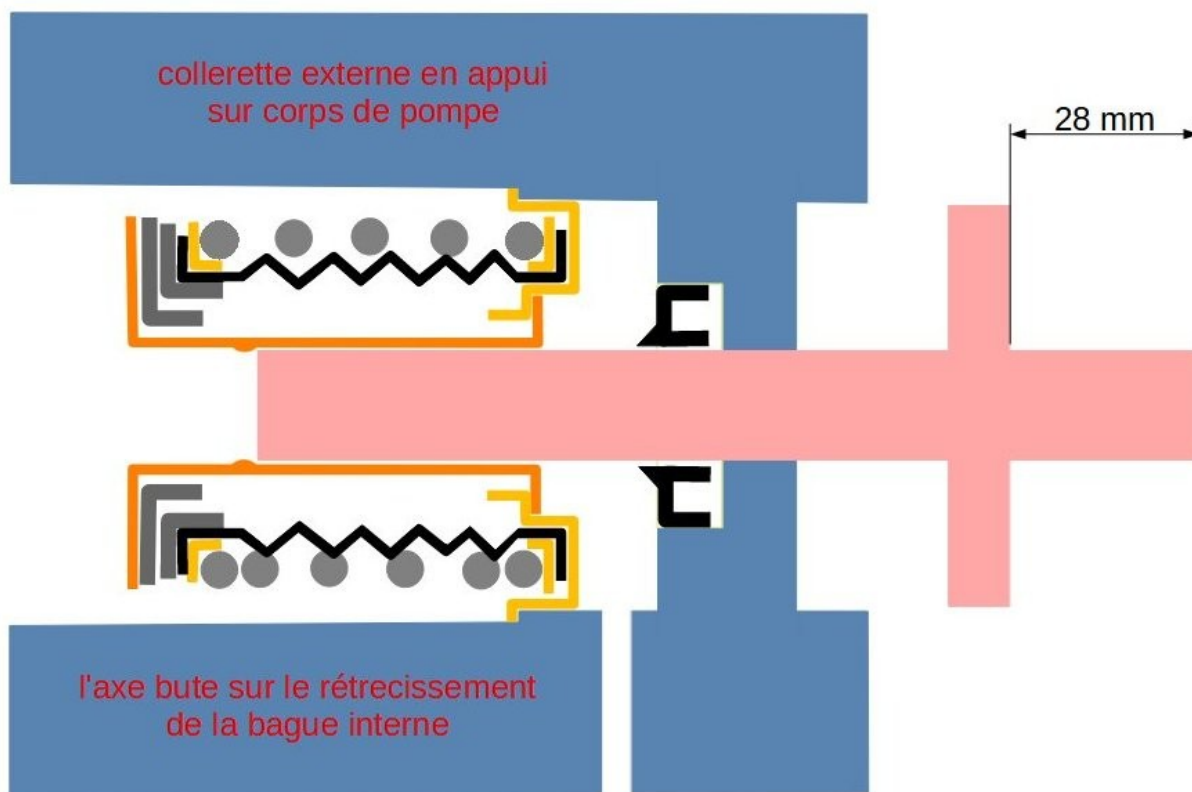
Le bruit change quand le joint est bien au fond.



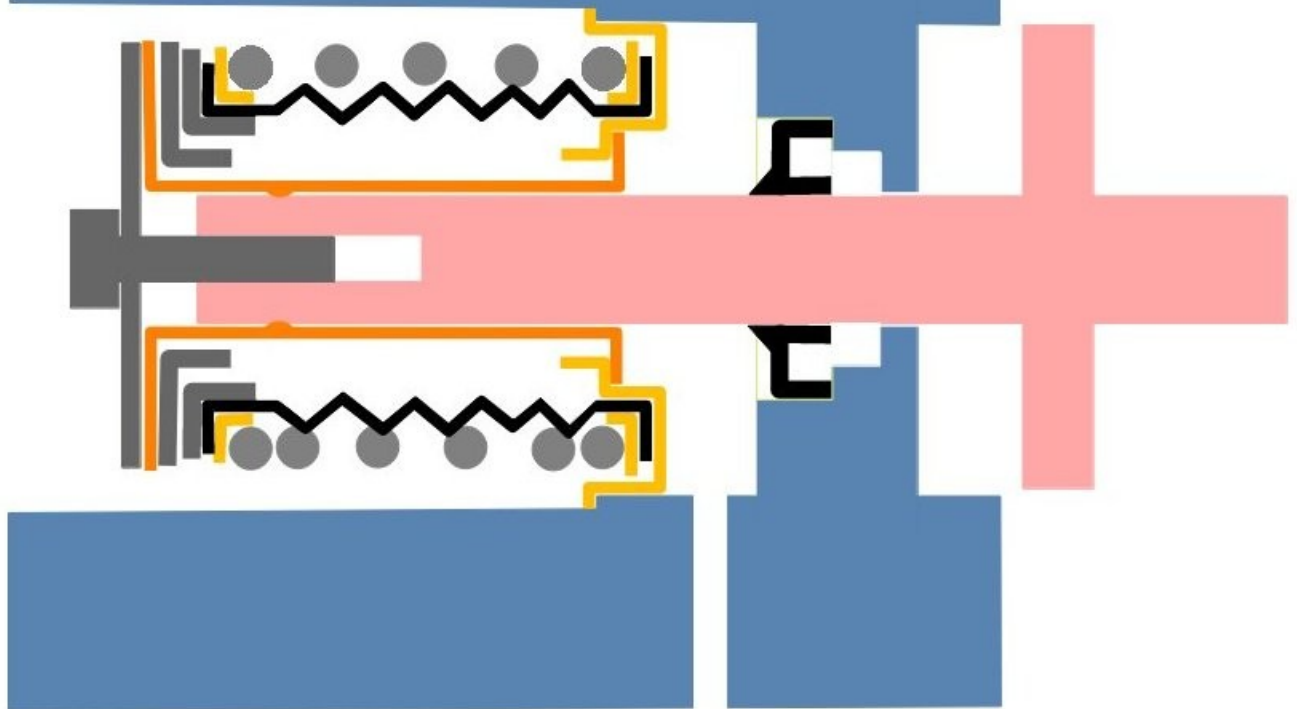
Montez le joint céramique (avec une douille de 27 mm)

Voir : http://fantasiadl.com/FICHES/4062_K75_JOINT_CERAMIQUE.pdf

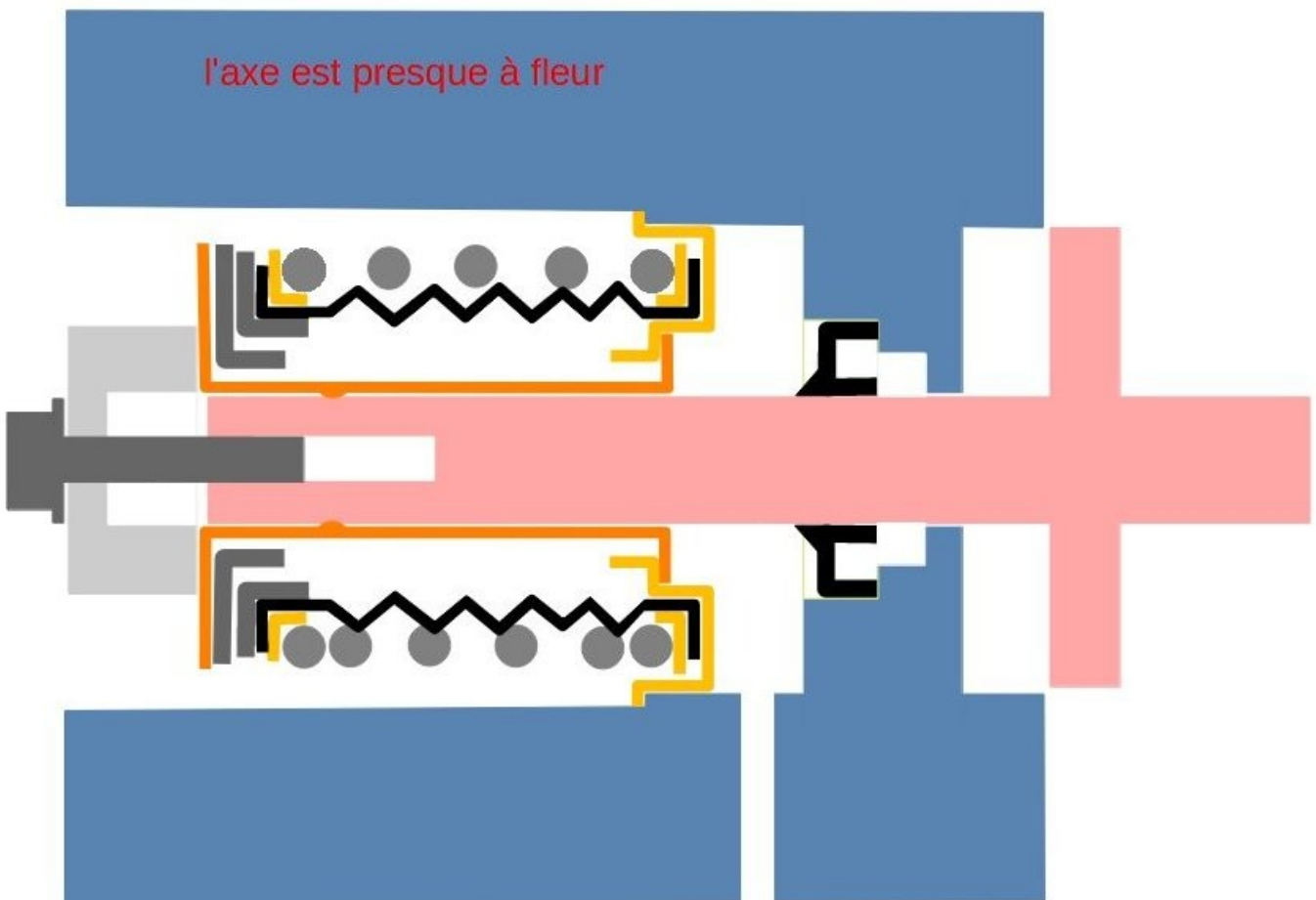
Faites rentrer l'arbre du pignon en le tirant (surtout pas en le poussant)

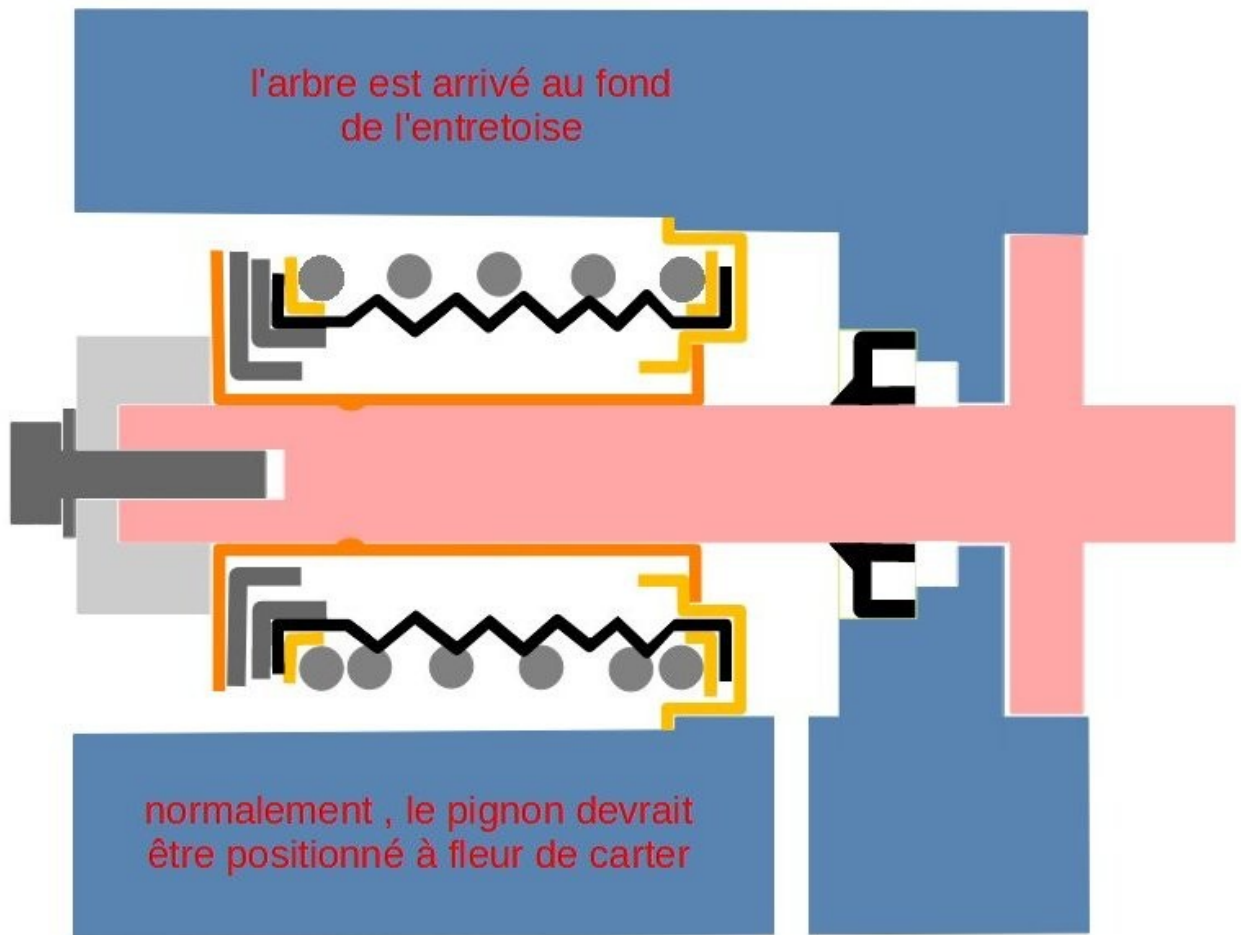


l'axe commence à rentrer
dans la bague/collerette interne



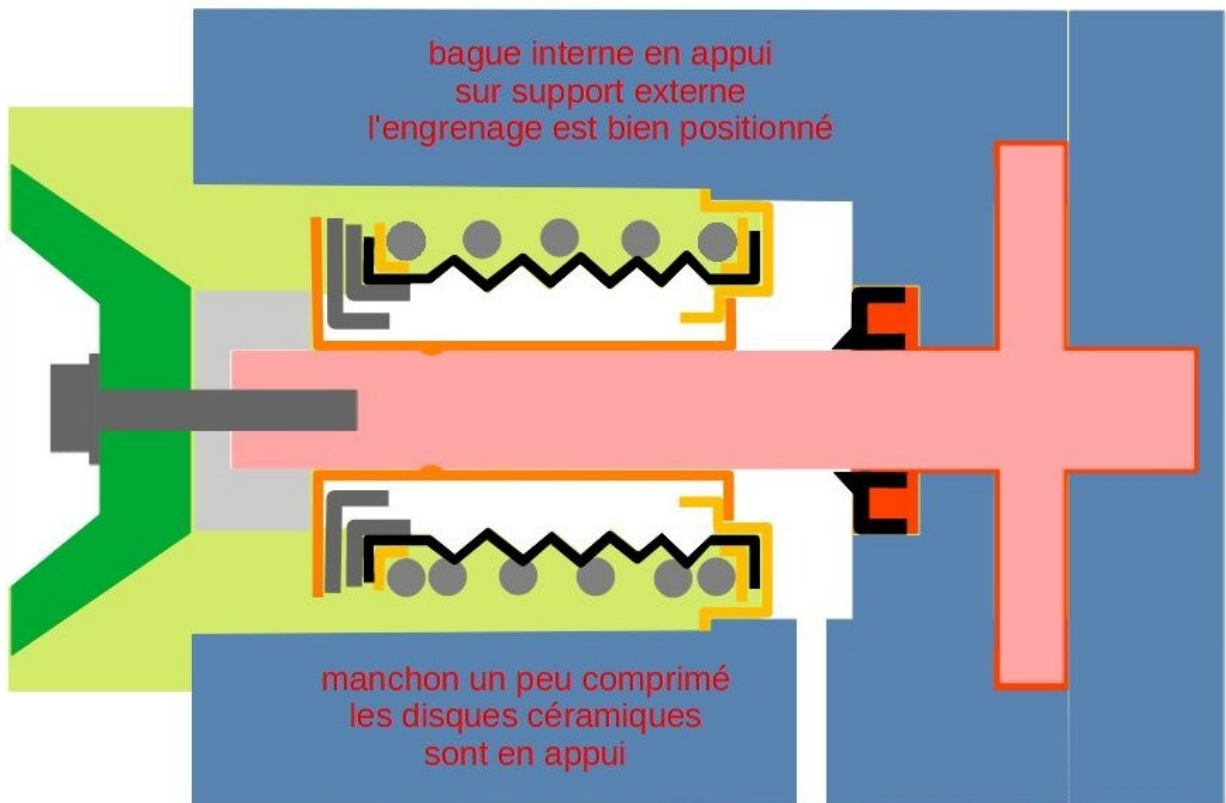
l'axe est presque à fleur



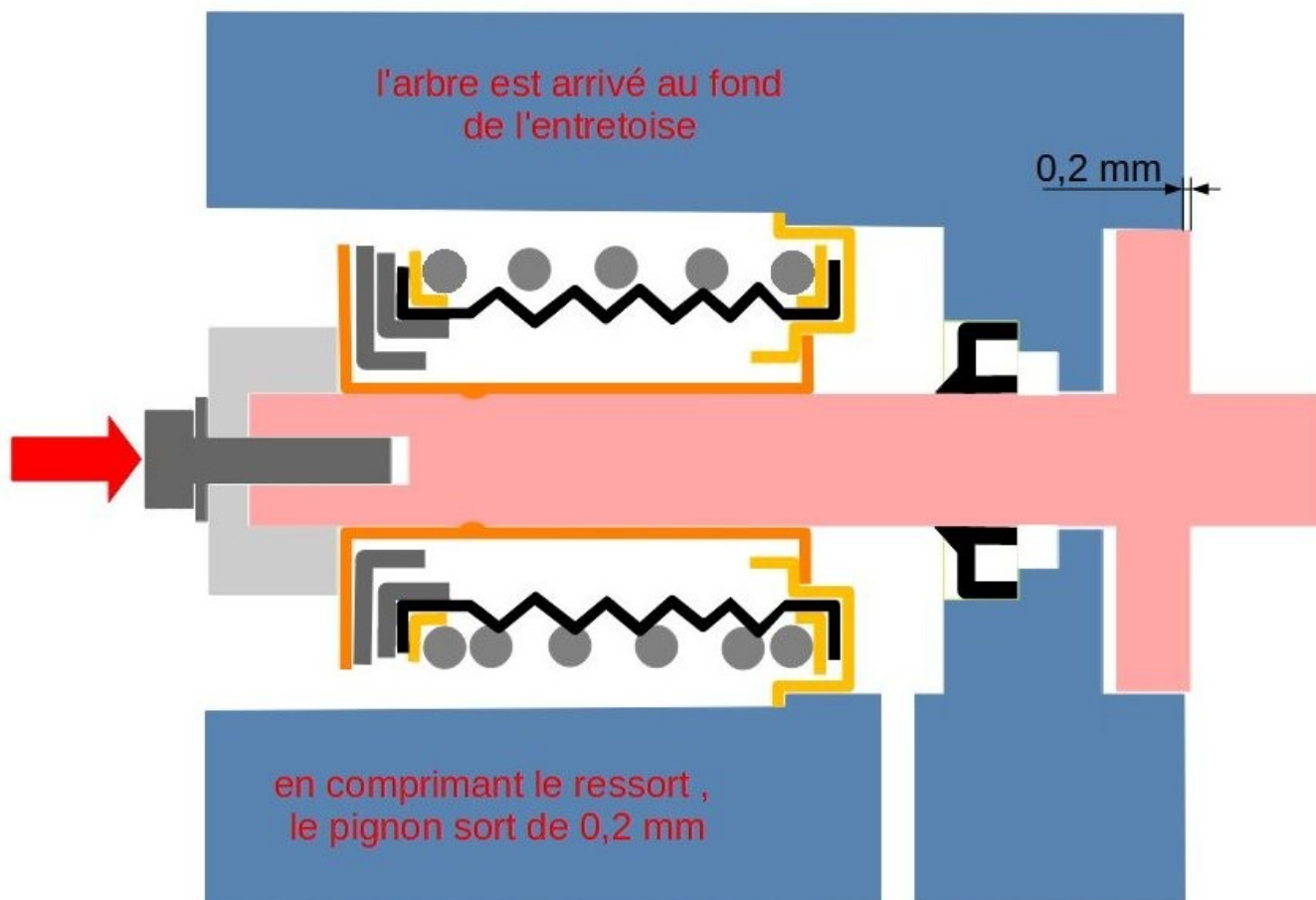


Le grand pignon est en retrait d'environ 0,02 mm du plan arrière du corps de pompe

Remontez la turbine sur l'entretoise pour obtenir ceci :



Vérifiez que l'axe s'enfonce un peu quand vous appuyez sur la turbine

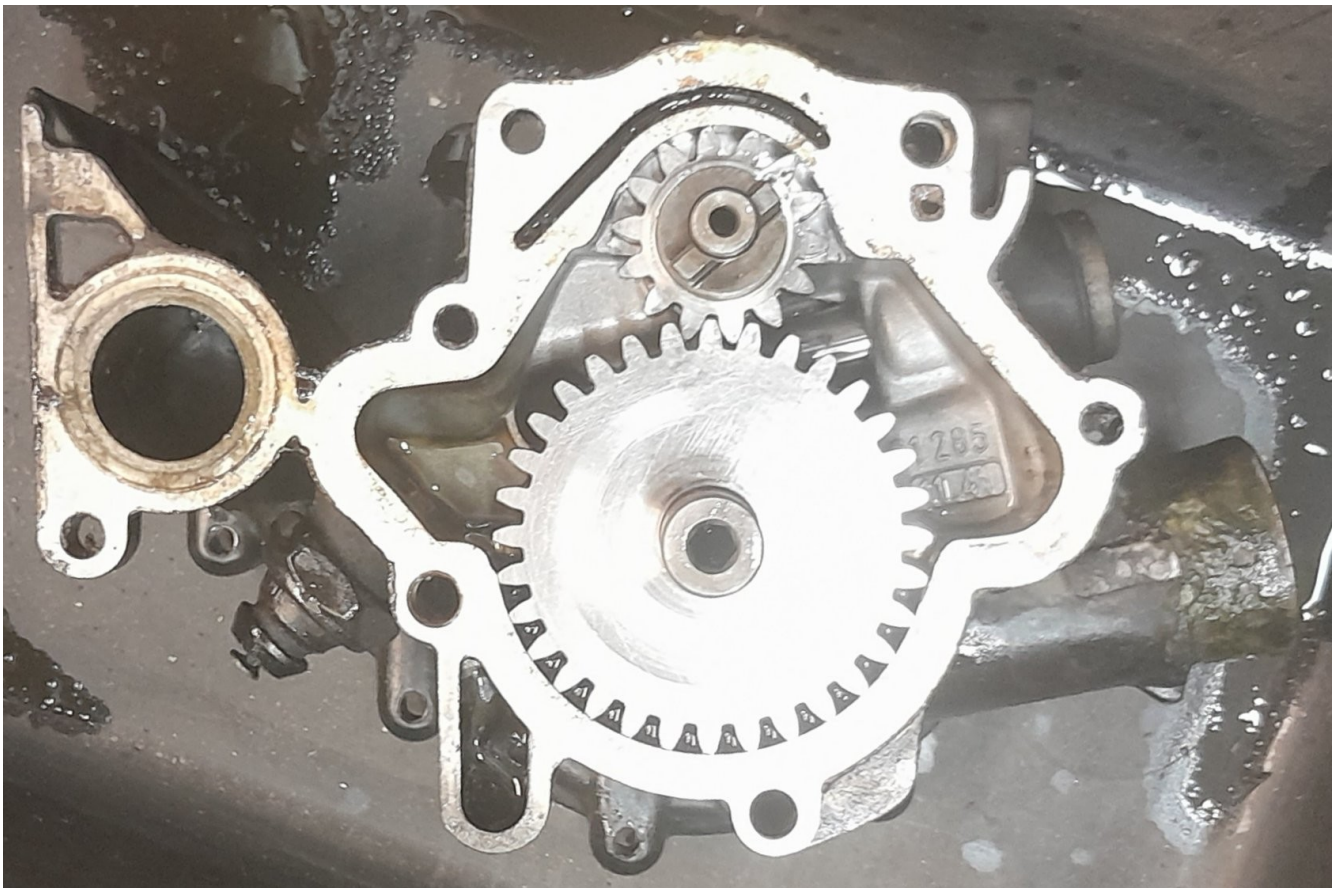
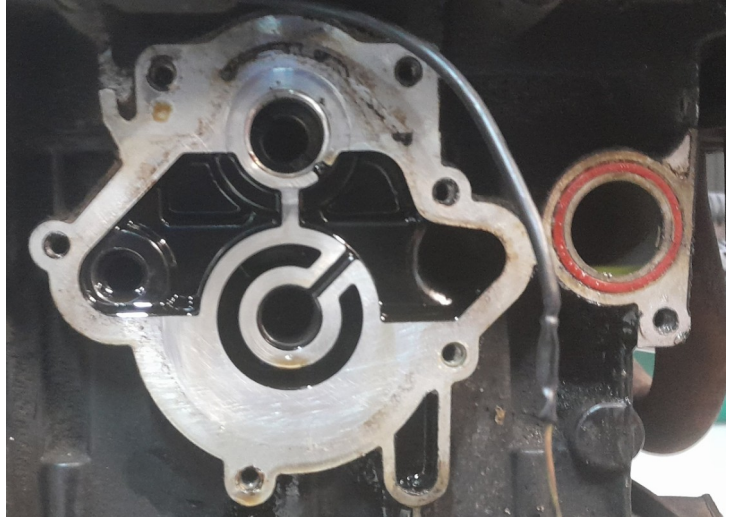


Si le joint céramique a été correctement positionné au départ, un appui sur l'axe ou sur la turbine doit entraîner une saillie vers l'arrière du grand pignon de pompe à huile d'environ 0,2 mm au delà du plan du carter de corps de pompe.

REPOSE DE LA POMPE

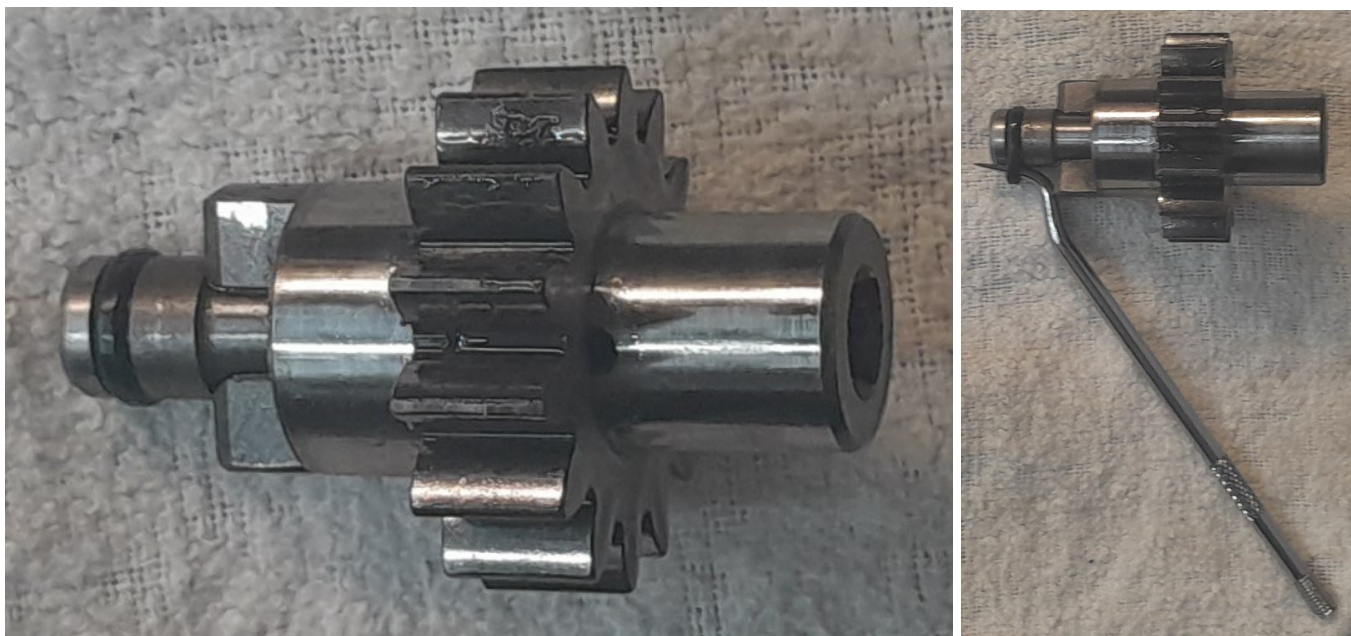
Les surfaces en contact sur l'arrière de la pompe et l'avant du bloc moteur doivent être parfaitement propres en particulier le logement annulaire du joint torique rouge.

Passez un taraud pour nettoyer les trous des vis suivi d'un coup de soufflette, vérifiez que les vis se vissent librement à la main jusqu'au fond, ceci évitera que des vis, même serrées à la clé dynamométrique n'exercent pas une pression suffisante pour l'étanchéité.



Préparez dans deux boîtes séparées les vis de fixation du couvercle et du corps de pompe et comptez les pour éviter des erreurs.

Remplacez le petit joint torique noir du petit pignon menant.

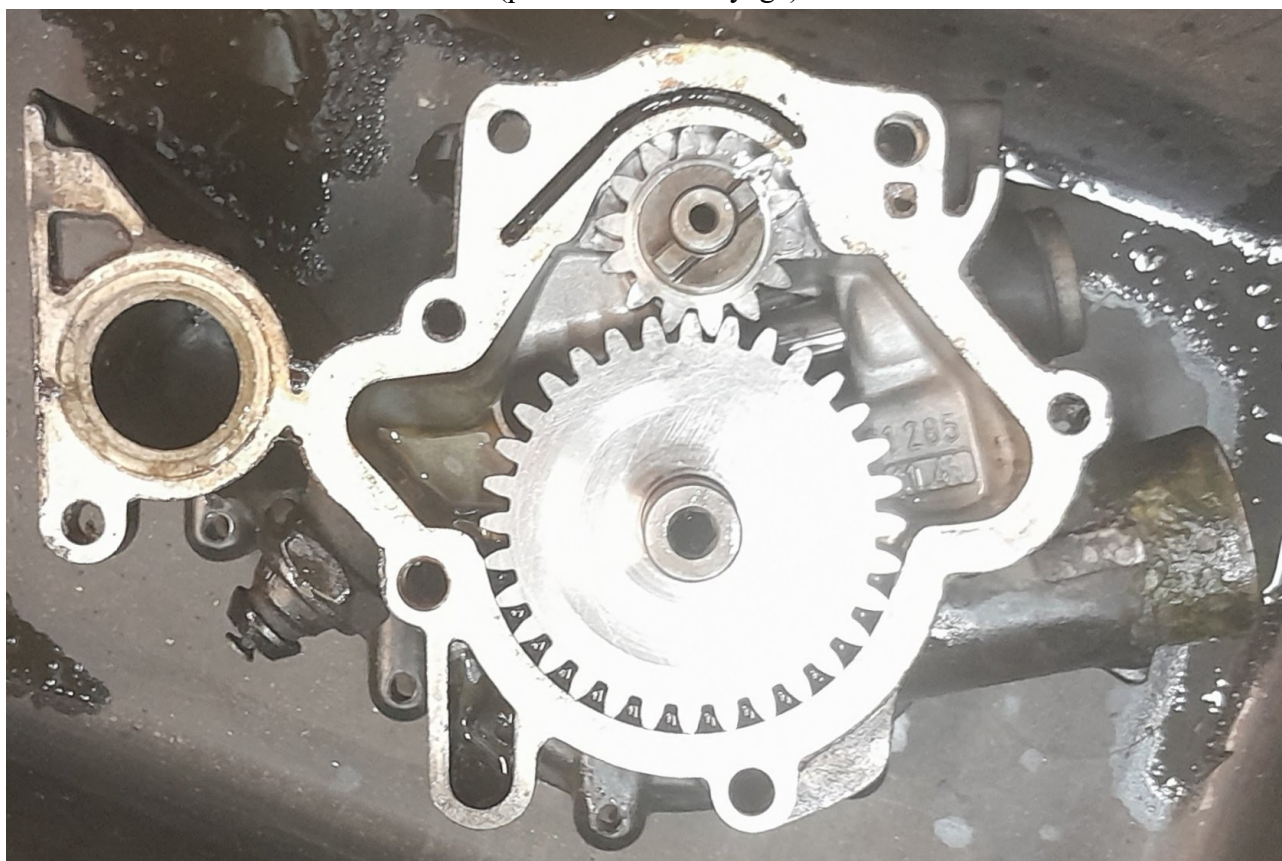


Dégraissez les plans de joint par exemple avec de l'acétone.

Pour certains , de la pâte à joint Loctite 518 au méthacrylate remplacera avantageusement les anciennes pâtes à joint au silicone.

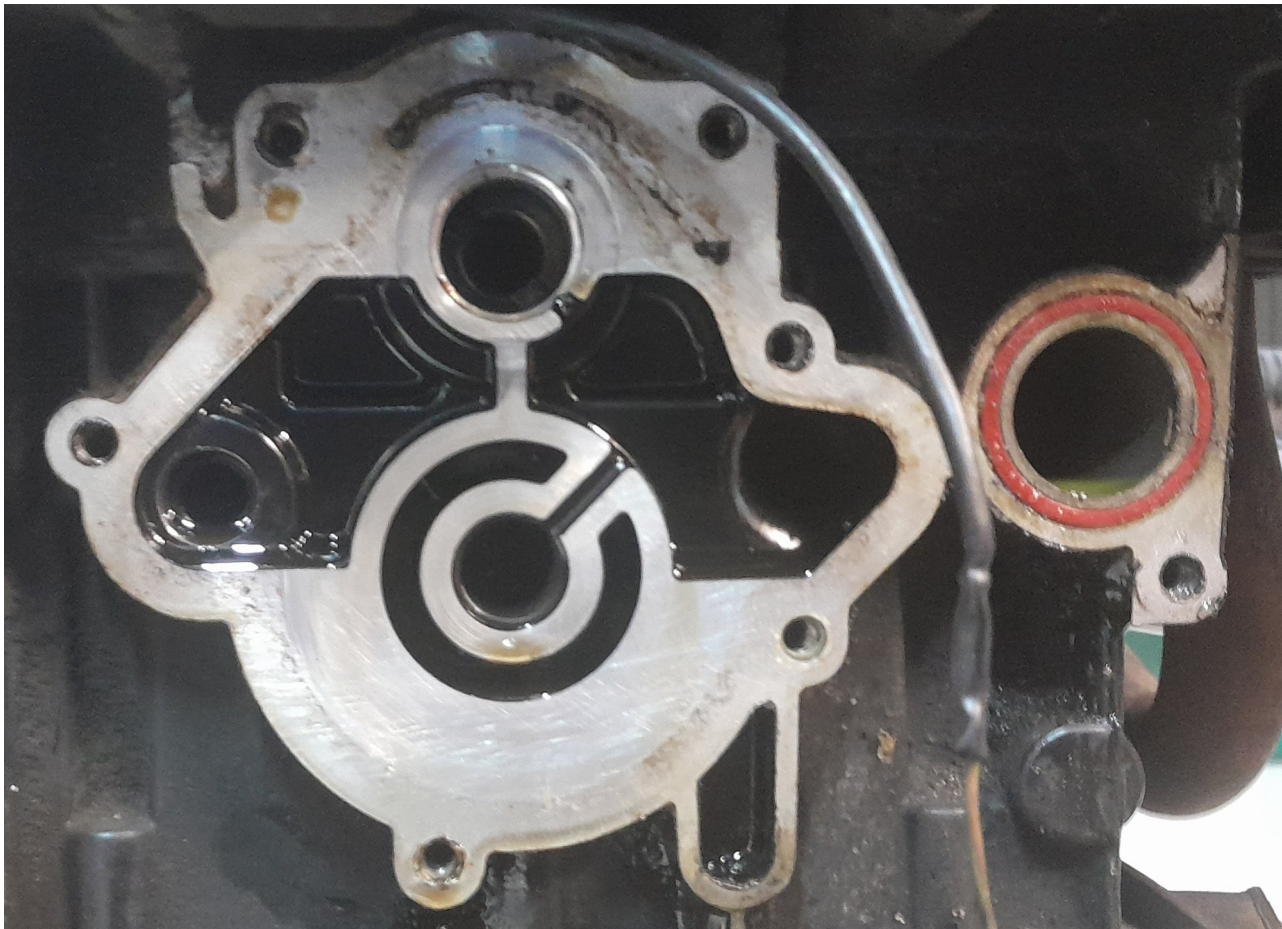
Déposez avec parcimonie de la pâte à joint sur la face arrière du corps de pompe pour ne pas en faire déborder coté engrenages lors du serrage afin d'éviter de retrouver les fragments dans le circuit de lubrification.

(photo avant nettoyage)



Graissez un peu le logement du joint spi rouge pour le faire tenir pendant la mise en place.

(photo avant nettoyage)

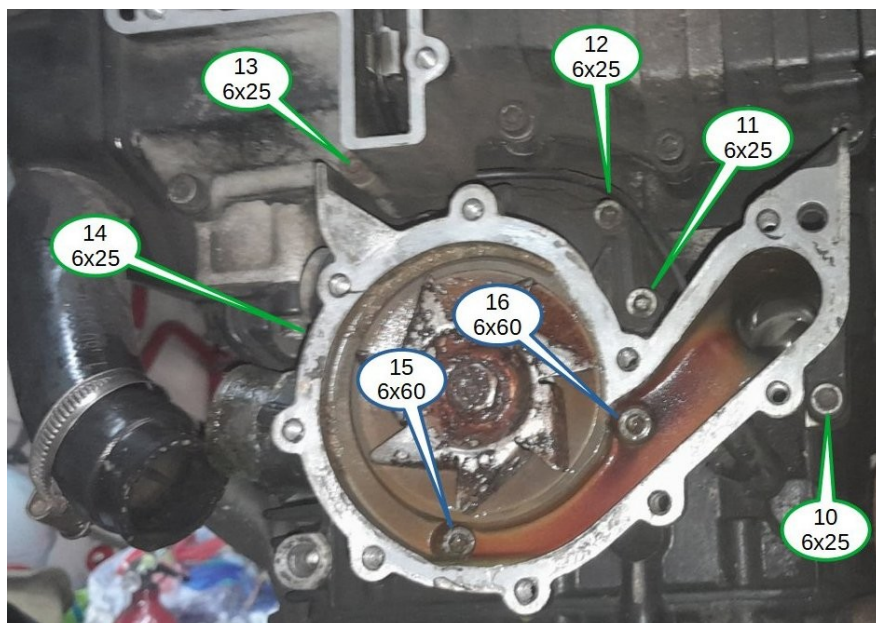


Remettez en place le petit pignon menant en lubrifiant son axe.

Pendant que vous enfoncez les arbres du corps de pompe dans la face avant du moteur , faites tourner la turbine de pompe pour que l'entraînement asymétrique (crabot) du petit pignon trouve bien sa place dans son homologue coté moteur.



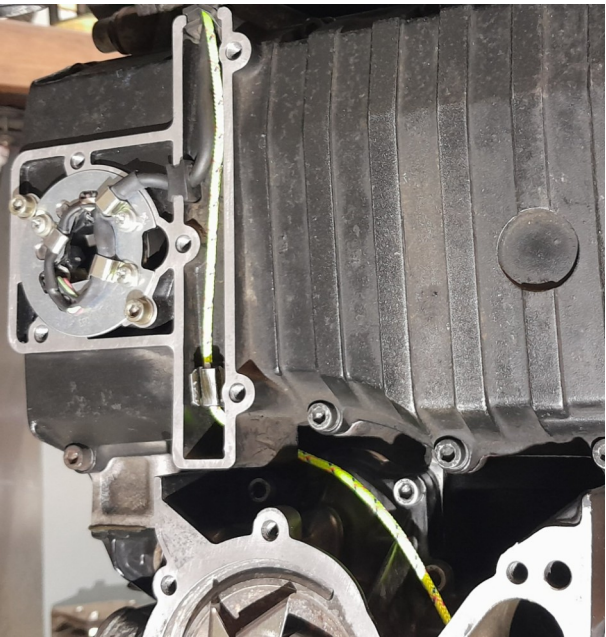
Mettez en place les 7 vis de 6 mm (5 de 25 et 2 de 60 mm) et avec une douille Allen de 5 , serrez les au couple de 7 Nm



Vérifiez en faisant tourner le vilebrequin (si vous aviez démonté le couvercle de capteur Hall) que l'axe de la pompe est bien entraîné.

Remontez le couvercle de distribution (si vous l'aviez démonté) avant de monter le couvercle de pompe sinon certaines vis seront inaccessibles.

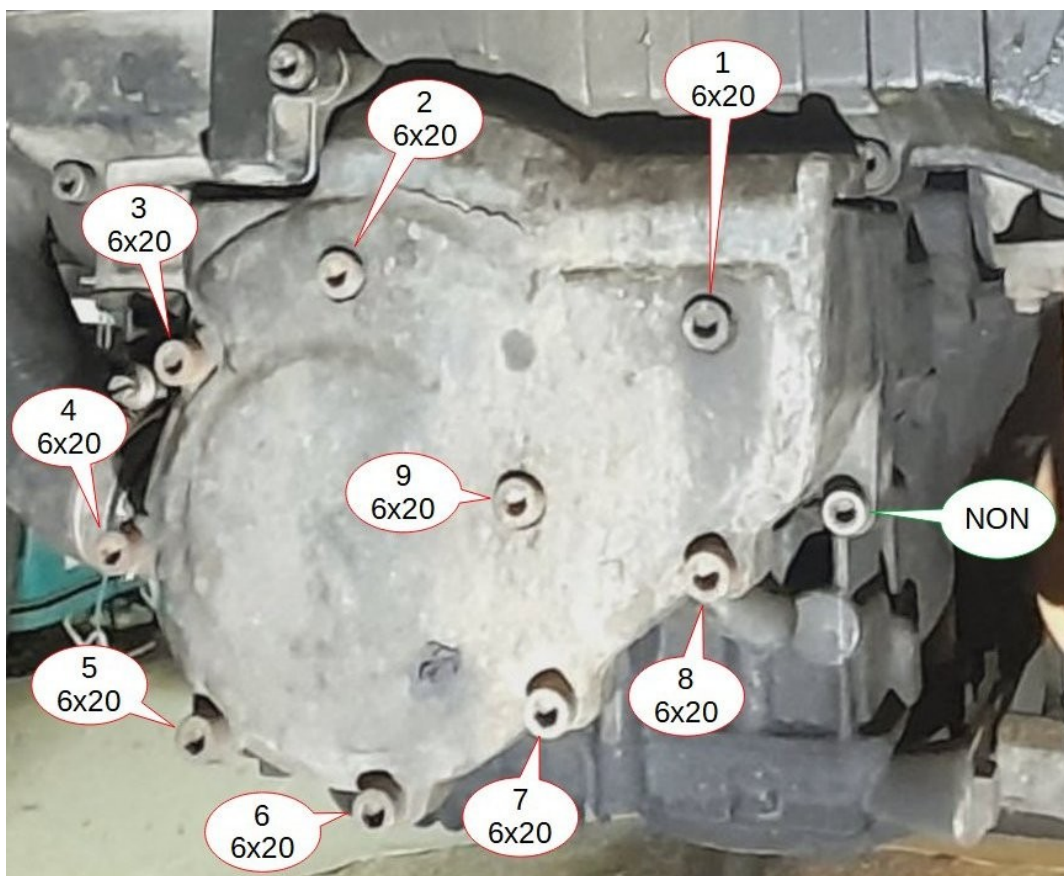
Mettez en place le fil du manocontact avant de mettre le couvercle de pompe. Son trajet est matérialisé ici par une ficelle jaune depuis le carter du capteur Hall



Déposez un filet de pâte à joint sur le couvercle de pompe et mettez le en place.



Mettez en place les vis de fixation du couvercle et avec une douille Allen de 5 , serrez les au couple de 7 Nm



FIN DE L'INTERVENTION

Attendez au moins deux heures que les joints soient secs.

Complétez le niveau d'huile.

Rebranchez la durite.

Vissez le bouchon de vidange sur la pompe avec son joint au couple de 9 Nm si vous l'avez démonté.

Remplissez le circuit de refroidissement.

Faites tourner le moteur.

Purgez le circuit de refroidissement.

Remettez en place le réservoir.

Remettez en place les carénages.

Vérifiez l'absence de fuite.

ERREURS A NE PAS FAIRE

Ne pas nettoyer les empreintes des vis avant d'essayer de les dé serrer.

Ne pas frapper les vis d'un coup de marteau avant de les débloquent.

Essayer de démonter un élément sans avoir retiré toutes les vis de fixation ...

Essayer de sortir le joint spi d'huile avant le joint céramique.

Ne pas respecter la procédure de mise en place du joint céramique et le casser.

Ne pas enfoncer à fond le joint céramique au départ (conditionne la position de l'engrenage).

Intervertir les vis de remontage du corps et du couvercle de pompe.

Ne pas passer de taraud dans les trous des vis de fixation pour les nettoyer.

Mettre trop de pâte à joint sur les plans de joints surtout vers l'intérieur.

Ne pas huiler les différents éléments avant de les introduire dans leurs logements.

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://bmist.forumpro.fr/t22834-tuto-pompe-a-eau-k75-100-1100-1200#341429>
<https://bmist.forumpro.fr/t22834-tuto-pompe-a-eau-k75-100-1100-1200#341430>
http://bmistes.free.fr/Doc-bmw/Tuto_joints_pompe_eau_huile_V1.pdf
<https://bmist.forumpro.fr/t121138-video-refection-pompe-a-eau-huile-k75-k100-k11-k12?highlight=pompe+%C3%A0+eau>
<https://bmist.forumpro.fr/t123893-refection-pompe-k75-a-1200-sans-tatonnement-autour-du-joint?highlight=pompe+%C3%A0+eau>
<https://www.youtube.com/watch?v=jPLHITvqUIE>

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)
http://cebueno.free.fr/mecanique/som-meca_pratique.html
<https://www.youtube.com/watch?v=YcDlhQNnqgU&t=14s>

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

fantasiadl

26/02/2024

07/03/2024