

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

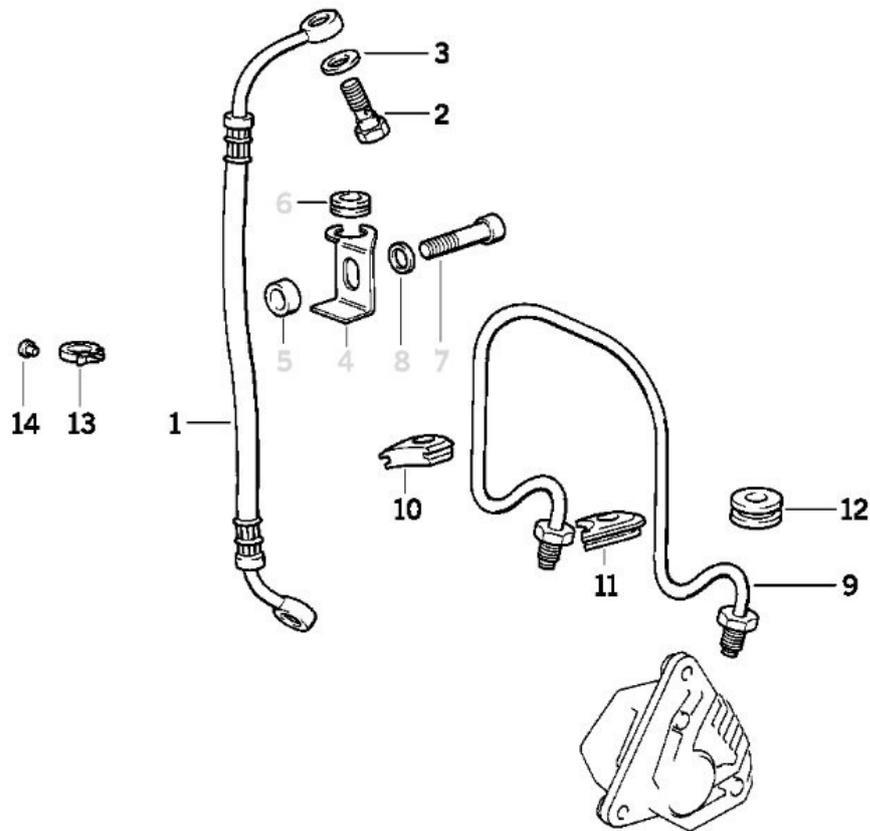


Dépose - Contrôle - Remontage

ÉCLATÉ des PIÈCES

K569 (K 75, K 75 C, K 75 S, K 75 RT) K 75 85
(0562,0571) Tuyau de frein/tuyau flex.de frein avant

[Choisissez un autre véhicule](#) > [Freins](#) > [Conduites de frein](#)

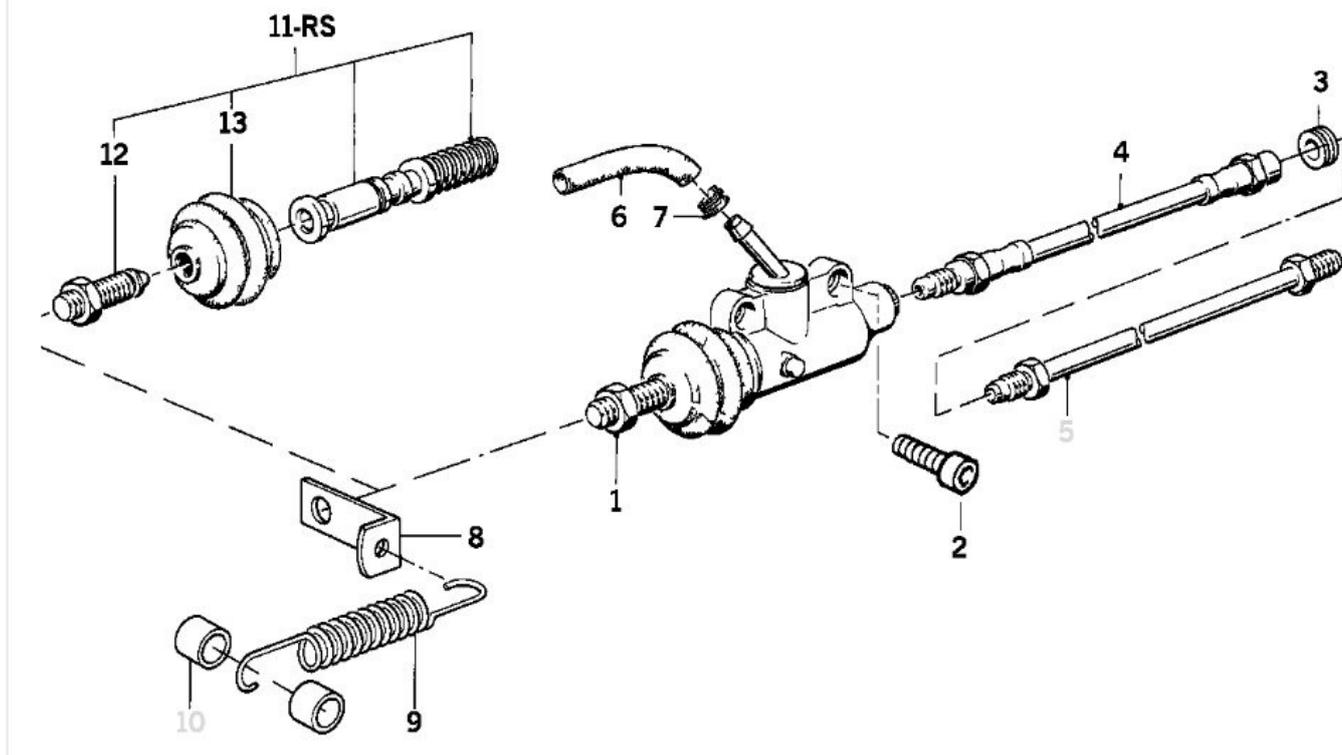


N°	Descriptions	Supplément	Qté	A partir de	Jusqu'à	Référence pièce	Prix	Note
01	Flexible de frein	L=810MM	1	09/1991		34322312899	\$85.90	+vieille matière
01	Flexible de frein	L=790MM	1	09/1991		34322312907	\$85.90	+vieille matière
02	Vis creuse		2	09/1991		34321242205	\$4.47	
03	Anneau d'étanchéité	A10X13,5-CU	4	09/1991		07119963072	\$0.11	
09	Tuyau de frein		1	08/1992		34322312691	\$22.61	
10	Passe-fils droit		1	08/1992		34322312696	\$2.80	
11	Douille gauche		1	08/1992		34322312695	\$2.80	
12	Douille		2	08/1992		34322310917	\$2.80	
13	Attache-câble	D=16,7MM	1	08/1992		61131369668	\$0.35	
14	Bouchon		1	08/1992		46622309944	\$0.87	

Sur ma moto , sans ABS , les différents tuyaux avaient été remplacés par une durite souple unique d'une longueur de 41 cm hors tout..

K569 (K 75, K 75 C, K 75 S, K 75 RT) K 75 85 (0562,0571) Maitre-cylindre de frein arriere

[Choisissez un autre véhicule](#) > [Freins](#) > [Maître-cyl. frein/cyl. frein à pied](#)



N°	Descriptions	Supplément	Qté	A partir de	Jusqu'à	Référence pièce	Prix	Note
01	Maitre-cylindre de frein	D=12MM MAGURA	1	08/1990		34311458142	\$200.86	+vieille matière
02	Vis cylindrique	M6X16	2	08/1990		34311451985	\$1.13	
03	Douille		1	08/1990		34322302310	\$2.80	
03	Douille		1	08/1990		34322310917	\$2.80	
04	Flexible de frein	L=370MM	1	12/1991		34322310962	\$73.58	+vieille matière
06	Tuyau		1	08/1990		34321457880	\$6.86	
07	Collier de serrage	D=12,3MM	2	08/1990		17111460922	\$2.23	
08	Equerre		1	08/1990		35211454375	\$1.87	
09	Ressort de traction		1	08/1990		35211457049	\$14.80	
11	Neces reparation maitre cylindre freins	D=12MM MAGURA	1	08/1990		34312311064	\$87.89	+vieille matière
12	Vis de réglage	MAGURA	1	08/1990		34311451885	\$8.51	
13	Soufflet	MAGURA	1	08/1990		34311454435	\$10.69	arrêté

OUTILLAGE NÉCESSAIRE

Deux clés de 14 mm (2 pour le raccord arrière de l'ancienne durite d'étrier arrière).

Une clé dynamométrique à fourche de 11 mm de 7 Nm pour les raccords (je n'en dispose malheureusement pas et les vis et les taraudages sont fragiles)

Une clé dynamométrique classique de 7 Nm pour les vis de banjo , les vis de purge ...

Un douille de 14 mm pour les vis de banjo

Une douille de 11 mm pour les vis de purge

Une clé à fourche de 12 mm pour les raccords tournants avant des nouvelle durites aviation.

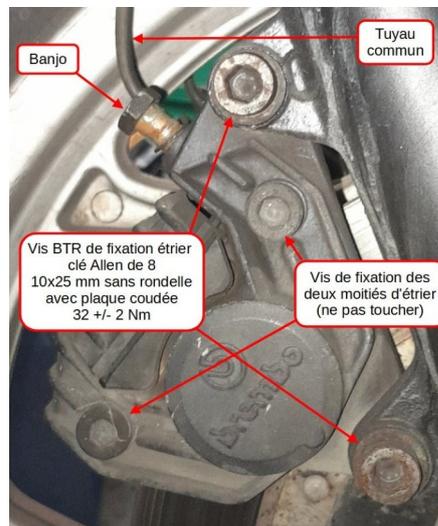
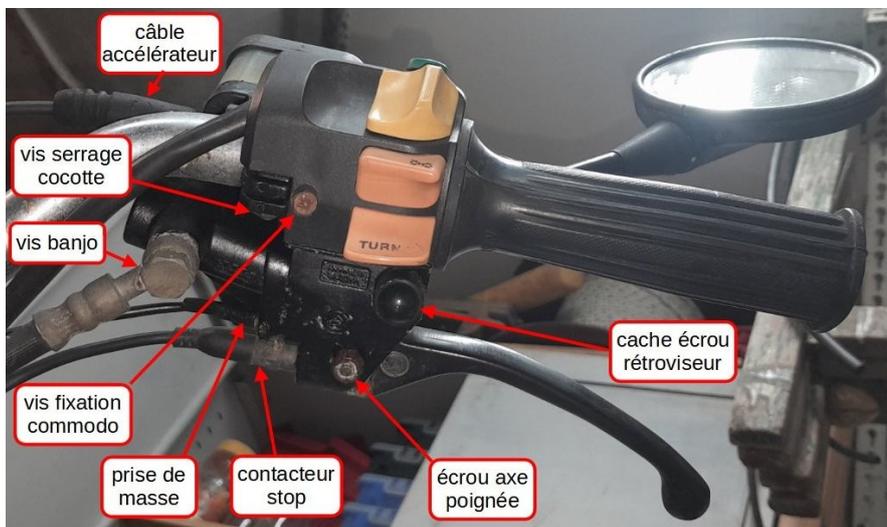
Une clé à fourche de 11 mm pour les raccords tournants arrière et les raccords du tube en U.

Une pince pour les raccords tournants arrière aviation.

DÉPOSE

Rappel sur le trajet de la durite avant

La durite avant relie le maître cylindre à la poignée droite ou elle est fixée par une vis de banjo à l'étrier droit ou elle est fixée par une vis de banjo, une ficelle permet de garder son trajet en mémoire.



Sur son chemin elle est maintenue par deux supports

- l'un sur l'arrière du carénage du radiateur
- l'autre sur le garde boue



De l'étrier droit repart un tuyau métallique en U qui relie les deux étriers.



Les taraudages femelles de fixation de ces tuyaux dans les étriers sont au diamètre 10 mm pas de 1 mm , concaves.

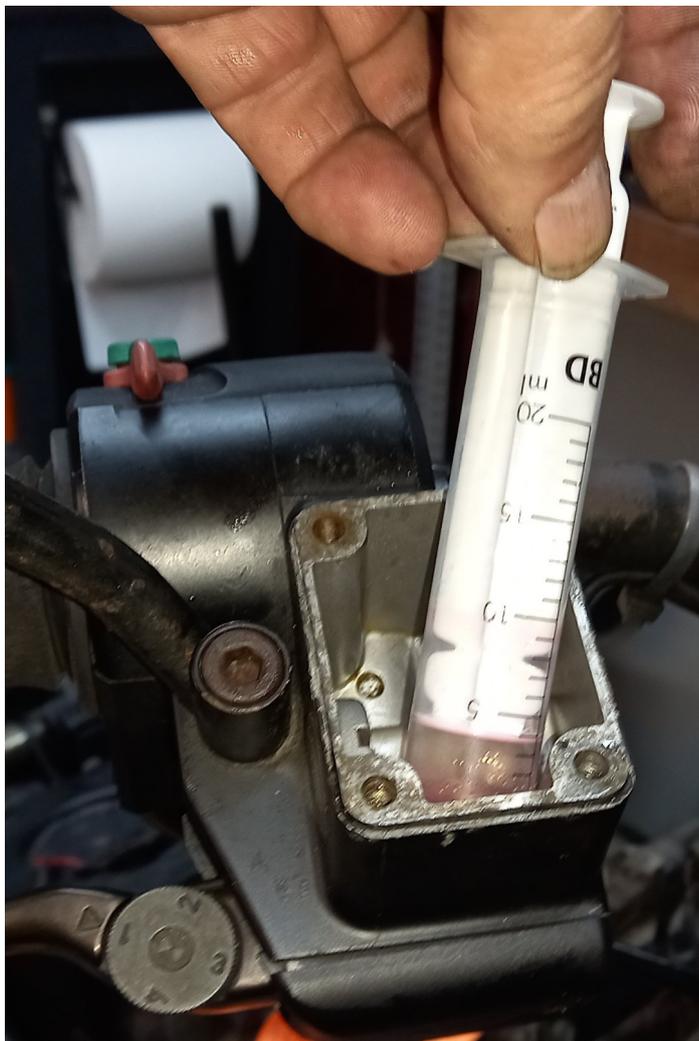
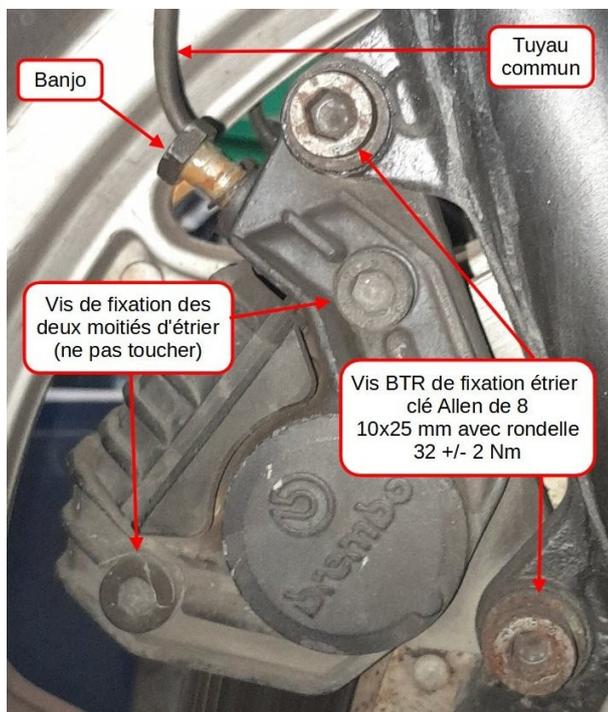


Dépose de la durite avant :

Préparer des chiffons

Aspirer le contenu du réservoir

Avec une clé de 14 mm , démonter la vis de banjo sur l'étrier droit sans perdre les deux petits joints.



Mettez un sac plastique avec un élastique sur l'extrémité inférieure de la durite pour récupérer le liquide de frein.

Dévissez la vis de banjo au niveau de la poignée droite sans perdre les deux petits joint au dessus et en dessous du banjo : voir schéma plus haut.

Vous pouvez maintenant sortir la durite pour la remplacer ou au moins la souffler à l'air.

Bouchez les différents orifices.

Essuyez le liquide de frein qui a coulé et rincez à l'eau.

La durite a une longueur entre axes de banjos d'environ 93 cm.

Les banjos ont un diamètre de 10 mm et une hauteur de 10 mm (certains banjos de remplacement ne font que 8 mm de haut) d'où l'intérêt d'acheter aussi des rondelles de 2 mm d'épaisseur à la place des joints cuivre habituels de 1 mm d'épaisseur et aussi 2 bouchons pour faire la pré-purge à l'établi et gagner pas mal de temps.



Le banjo supérieur à la poignée a un angle très faible (5 à 10°)



Le banjo inférieur sur l'étrier a un angle d'environ 45°



Rappel sur le trajet de la durite arrière

Sur ma moto , la durite et le tuyau ont été remplacés par une durite unique avec un raccord tournant coté étrier de frein arrière.

La durite relie la sortie horizontale du maître cylindre de frein arrière à la face avant de l'étrier de frein arrière , du coté opposé à la vis de purge.



La durite d'une longueur de 41 cm hors tout est munie d'un passe fil caoutchouc qui s'insère dans un support fixé sur le bras oscillant.



Le raccord arrière sur l'étrier de frein est un raccord mâle de diamètre 10 mm , pas de 1 mm , convexe et tournant pour permettre le démontage.



Le taraudage sur la face avant de l'étrier de frein arrière correspond à un raccord femelle concave de diamètre 10 mm , pas de 1 mm.



Le taraudage dans le maître cylindre de frein arrière est aussi celui d'un raccord femelle concave de 10 mm de diamètre , pas de 1 mm.



Le raccord avant de la durite sur le maître cylindre de frein arrière est un raccord mâle de diamètre 10 mm , pas de 1 mm , convexe/concave



Démontage de la durite arrière

Munissez vous de chiffons.

Déclipsez le réservoir du maître cylindre arrière et videz le.

Dégagez le passe fil de la durite de son support.

Avec deux clés de 14 mm dévissez le raccord tournant arrière de la durite sur l'étrier en maintenant l'autre écrou.



Mettez un bocal sous l'extrémité arrière de la durite pour recueillir le liquide de frein.

Pompez sur la pédale de frein jusqu'à ce que le liquide ne s'écoule plus.

Mettez un sachet plastique avec un élastique sur l'extrémité de la durite pour recevoir le liquide de frein corrosif.

Avec une clé de 14 mm démontez le raccord avant de la durite sur le maître cylindre de frein arrière, c'est moins facile que quand on démonte le repose pied droit.



Bouchez les orifices du maître cylindre et de l'étrier

Récupérez la durite pour la remplacer ou au moins la souffler à l'air.

Essuyez les différentes traces de liquide de frein et rincez à l'eau.

Pour mémoire, le tuyau qui relie le maître cylindre au réservoir d'expansion a un diamètre externe de 10 mm, interne de 7 mm et mesure 48 cm.



LES DURITES DE REMPLACEMENT

Vu l'age de mes durites , j'ai préféré les remplacer par des durites aviation achetées chez Crosscarouest dont je n'avais pas eu à me plaindre pour mes deux précédentes motos (délais très rapides et commande conforme).

La durite avant livrée avec des banjos inox tournants mesure 93,5 cm

La durite arrière livrée avec des raccords tournants mesure 44,2 cm

Les banjos sont au bon diamètre , par contre , comme je l'avais prévu , ils ne mesurent que 8 mm d'épaisseur au lieu de 10 mm d'où l'intérêt de rondelles joint plus épaisses.





Le lot de petites pièces pas trop coûteuses , c'est l'occasion de remplacer si nécessaire les protections de vis de purge pour faciliter la prochaine purge.

A noter les quatre petits bouchons qui simplifient bien les opérations de purge à l'établi et permettent aussi de nettoyer les étriers démontés sans introduire de corps étrangers.

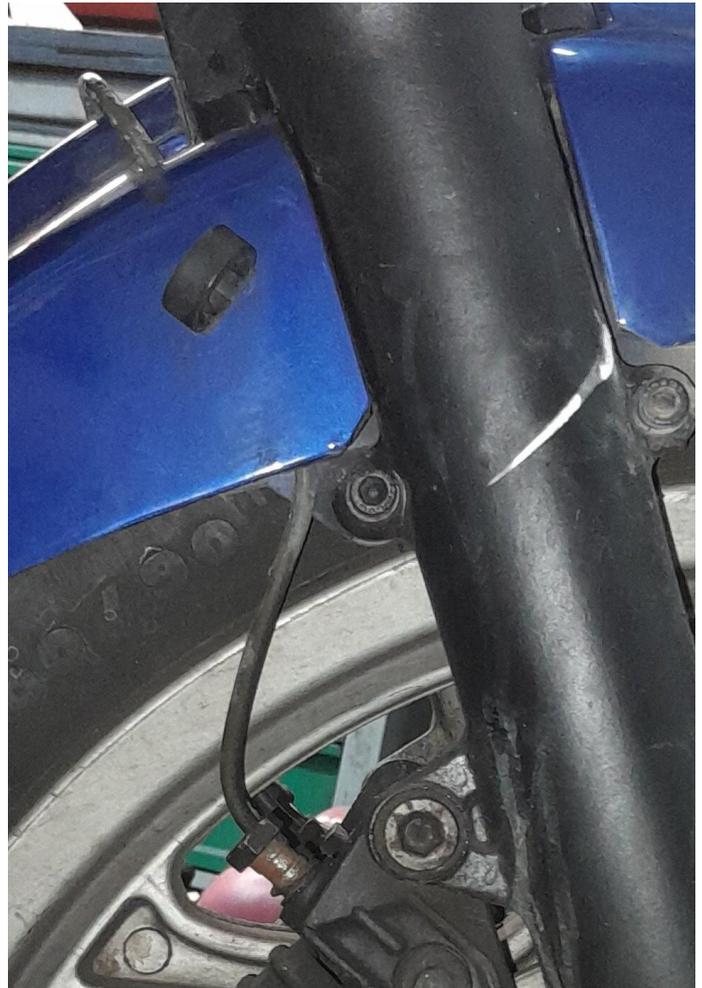
REPOSE : Refaire toutes les opérations en sens inverse.

Trouver des serflex du bon diamètre pour remplacer ceux qui ont éventuellement été coupés.

Changer éventuellement les passe fils (support du tuyau arrière et du fil de tachymètre)

Repose tubulure avant :

On ne s'est occupé là que des durites souples , il faut aussi vérifier que le tube qui relie les deux étriers est en bon état , donc le démonter de l'étrier et vérifier avec la soufflette qu'il est bien perméable. Puis avec la clé de 11 mm , serrer les raccords au couple de 7 Nm.



Desserrez un peu les raccords tournants pour faciliter la pose.

Avec la clé de 14 mm fixez l'extrémité supérieure de la durite avant (celle avec le banjo droit et le raccord tournant) sur la base du maître cylindre sur la poignée droite sans serrer.

Attention , les banjos font 8 mm d'épaisseur au lieu de 10 mm , donc utilisez des rondelles joints épaisses de 2 mm en remplacement des rondelles joints de 1 mm si vous utilisez les mêmes vis de banjo.



PHOTO de la DURITE SUR LE MAÎTRE CYLINDRE

Repassez la durite selon son trajet initial (matérialisé par la ficelle que vous avez oublié de mettre en place au démontage !)

Passez d'abord dans le support fixé au carénage de radiateur dans le bon sens , si vous vous trompez de sens il faudra tout démonter et refaire la purge.

Passez la durite dans le support fixé au garde boue.



Fixez avec la clé de 14 mm la vis de banjo inférieure de la durite (celui à 45 °) sur l'étrier de frein sans oublier les deux rondelles épaisses de 2 mm de part et d'autre , sans serrer.

PHOTO DE LA DURITE SUR L'ÉTRIER DE FREIN

Avec la clé à douille de 14 mm serrez les deux vis de banjo au couple de 7 Nm.

Avec la clé de 12 mm serrez les deux raccords tournants. (Je ne connais malheureusement pas le couple de serrage à utiliser).

Vérifiez que la durite ne frotte pas anormalement lors des débattements extrêmes du guidon , sinon modifiez les orientations des banjos.

Faites la purge du circuit de frein avant :

Voir :

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Vérifiez que tout fonctionne normalement à l'avant :

Absence de fuite

Levier ferme

Garde au levier d'environ XXXX mm

Allumage du feu de stop dès qu'on actionne le levier.

Repose tubulure arrière :

Vous gagnerez du temps pour la purge si vous avez d'abord purgé l'étrier sur l'établi , avec les petits bouchons pour maintenir le liquide de frein mais dans ce cas il faudra remplir le circuit par le bas par la vis de purge et sans introduire de bulle d'air.

Enfilez le passe fil sur la durite.

Vissez d'abord l'extrémité avant de la durite dans l'arrière du maître cylindre.

Serrez le raccord avec une clé de 11 mm au couple de 7 Nm

PHOTO DE LA DURITE SUR LE MAÎTRE CYLINDRE

Faites suivre à la durite son trajet passant par le support avec le passe fil qui n'est pas encore en place sur la photo.



Placez le passe fil avec la durite dans son logement.

Avec une clé de 11 mm , vissez le raccord tournant arrière dans l'étrier au couple de 7 Nm en maintenant le coté durite avec une pince pour qu'il ne tourne pas afin que la durite garde sa position dans le passe fil.

Vérifiez que la durite ne risque pas de frotter de façon anormale.

Purgez le circuit arrière :

Voir :

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Vérifiez que tout fonctionne normalement :

Absence de fuite

Pédale dure

Garde à la pédale au niveau de la tige du maître cylindre d'environ 0 à 0,2 mm

Allumage du feu de stop dès qu'on appuie sur la pédale.

Couples de serrage

Le couple de serrage des vis de purge est de 7 +/- 1 Nm

Le couple de serrage des vis de banjo est de 7 +/- 1 Nm

Le couple de serrage de la durite dans l'étrier arrière 7 +/- 1 Nm

Le couple de serrage de la durite dans le maître cylindre arrière est de 7 +/- 1 Nm

ERREURS A NE PAS FAIRE

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)

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

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

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 02/10/2023