

BMW K75 - JUIN 1996

Roues à bâtons - sans A.B.S.

VIN = 0256373

JOINTS SPIS FOURCHE

Dépose

(Deuxième partie)

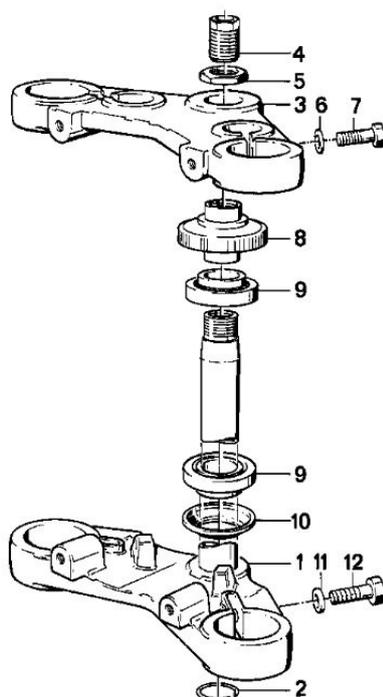


ÉCLATÉ des PIÈCES : Sur ma moto il s'agit d'une fourche Showa à tubes de 41 mm
La fourche Showa est apparue en août 91 sur l'ensemble de la gamme, en 40,95mm de diamètre ,
410 cl d'huile dans chaque bras.

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

Pontet inférieur / supérieur de fourche

[Choisissez un autre véhicule](#) > [Essieu avant, guidage de la roue avant](#) > [Fourche télescopique, T](#)

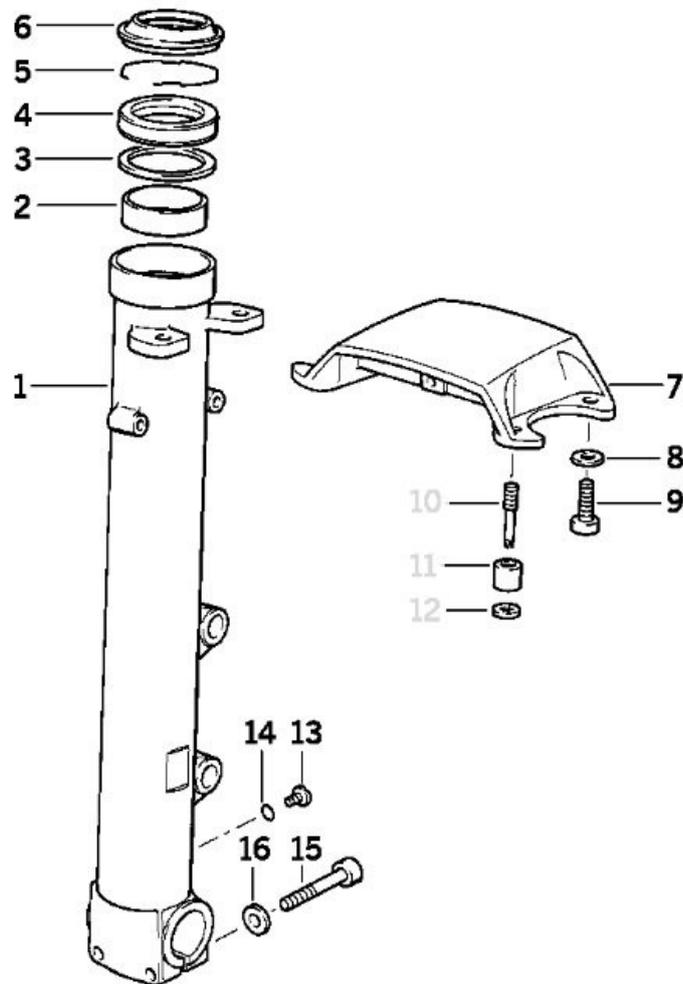


00:

N°	Descriptions	Supplément	Qté	A partir de	Jusqu'à	Référence pièce	Prix	Note
i	FG* K75c 0 113 805 / K75c USA 0 130 55							
3								
01	Pontet de fourche inferieur		1		08/1991	31422332050	\$473.47	arrêté, +vieille matière
02	Circlip	A28	1		08/1991	07119933533	\$1.09	
03	Pontet de fourche superieur		1		08/1991	31422332052	\$344.16	+vieille matière
04	Tuyau		1		08/1991	31421457225	\$13.00	
05	Ecrou		1		08/1991	31421457226	\$5.84	
06	Plaque d'appui	8,4	2		08/1991	07119931697	\$0.40	
06	Rondelle noire	8,4	2		08/1991	61337653745	\$1.13	
07	Vis cylindrique	M8X50	2		08/1991	07119901034	\$1.42	
07	Vis à tête cylindrique noire	M8X50	2		08/1991	31422312861	\$3.33	arrêté
08	Ecrou cylindrique		1		08/1991	31421457222	\$67.99	
09	Roulement à bille cônica	28X52X16	2		08/1991	07119985070	\$55.54	arrêté, +vieille matière
09	Roulement à bille cônica	28X52X16	2		08/1991	31427663941	\$68.65	+vieille matière
10	Anneau		2		08/1991	31421234509	\$3.03	
11	Plaque d'appui	10,5	2		08/1991	07119931698	\$0.40	arrêté
11	Plaque d'appui	10-200HV-ZNNIV	2		08/1991	07119907114		
11	Rondelle noire	10,5	2		08/1991	31422312850	\$0.84	
12	Vis cylindrique	M10X50	2		08/1991	07119901106	\$1.89	arrêté
12	Vis Torx	M10X50-ZNS3	2		08/1991	07129904984	\$2.05	
12	Vis cylindrique	M10X50	2		08/1991	07119919722	\$3.02	arrêté
	ne convenant qu'avec							
--	Pontet de fourche inferieur		X		08/1991	31421457220	\$315.38	arrêté
12	Vis à tête cylindrique noire	M10X45	2		08/1991	31422312843	\$3.02	
	ne convenant qu'avec							
--	Pontet de fourche inferieur		X		08/1991	31422332050	\$473.47	arrêté, +vieille matière

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

[Choisissez un autre véhicule](#) > [Essieu avant, guidage de la roue avant](#) > [Fourche télescopique, Telelever](#)



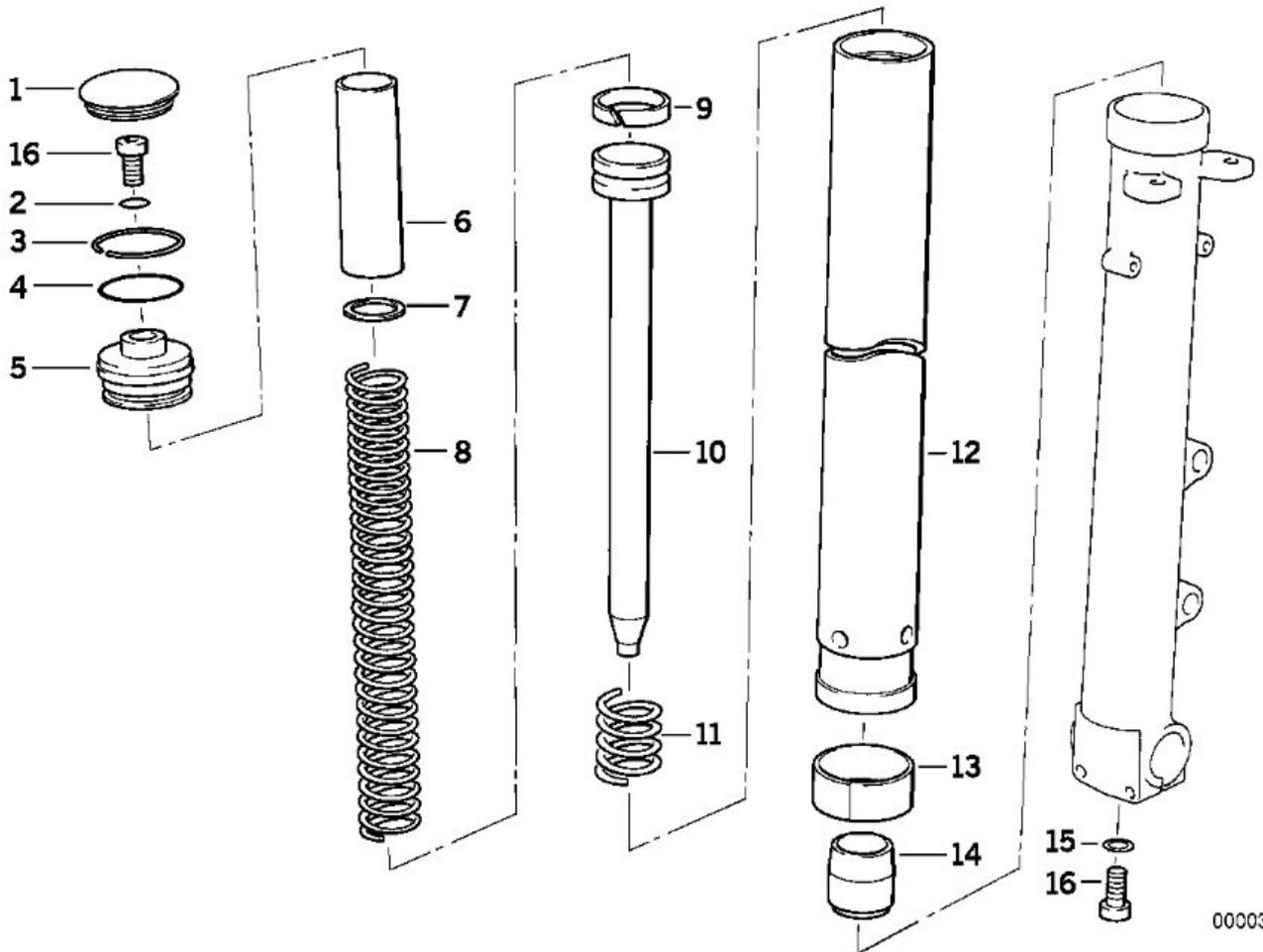
0

N°	Descriptions	Supplément	Qté	A partir de	Jusqu'à	Référence pièce	Prix	Note
01	Fourreau gauche	D=41,0MM	1	08/1991		31422312295	\$489.89	+vieille matière
01	Fourreau a droite	D=41,0MM	1	08/1991		31422312296	\$475.69	+vieille matière
02	Douille d.guidage		2	08/1991		31422312705	\$7.22	
03	Rondelle entretoise		2	08/1991		31422312839	\$4.42	
04	Anneau d'étanchéité		2	08/1991		31422312838	\$11.47	
05	Anneau de fixation		2	08/1991		31422312837	\$2.51	
06	Coupelle		2	08/1991		31422312836	\$23.87	
07	Barre antiroulis		1	08/1991		31422312299	\$183.29	+vieille matière
08	Plaque d'appui	8,4	4	08/1991		07119931684	\$0.40	
09	Vis cylindrique	M8X25	4	08/1991		31422312049	\$3.03	SI 332095714
13	Vis bouchon	M6X6	2	08/1991		31422312842	\$3.52	
14	Anneau d'étanchéité	A6X10-AL	2	08/1991	12/1996	07119963030	\$0.57	arrêté
14	Anneau d'étanchéité	6,2X9,9-AL	2	08/1991		21522332604	\$0.55	
15	Vis cylindrique	M8X40-8.8-SW	4	08/1991		31422312035	\$4.52	
16	Plaque d'appui	8,4	4	08/1991		07119931684	\$0.40	

K569 (K 75, K 75 C, K 75 S, K 75 RT) K 75 85 (0562,0571) Tube support/Amortisseur

Re

[Choisissez un autre véhicule](#) > [Essieu avant, guidage de la roue avant](#) > [Fourche télescopique, Telelever](#)

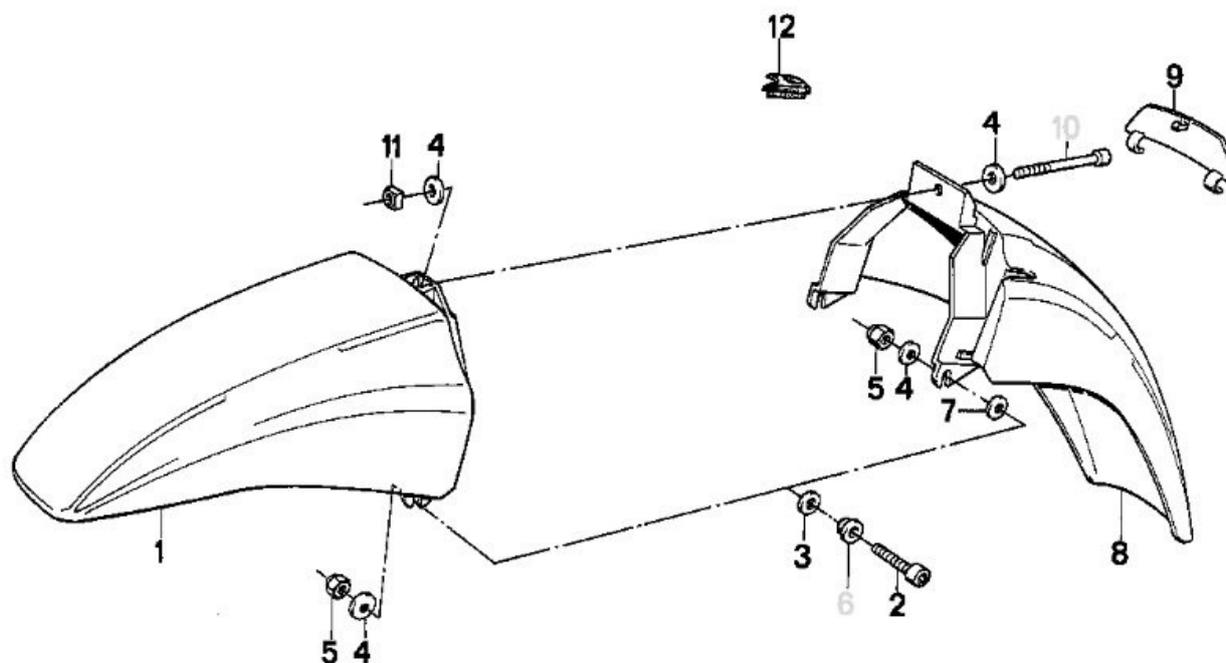


0000365

N°	Descriptions	Supplément	Qté	A partir de	Jusqu'à	Référence pièce	Prix	Note
01	Cache		2	08/1991		31422312712	\$4.28	
02	Joint torique		2	08/1991		31422312714	\$1.67	
03	Circlip		2	08/1991		31422312713	\$2.06	
04	Joint torique		2	08/1991		31422312833	\$2.67	
05	Bride de ressort formant palier		2	08/1991		31422312832	\$16.81	
06	Manchon entretoise		2	08/1991		31422312834	\$8.21	
07	Rondelle entretoise		2	08/1991		31422312835	\$3.64	
08	Ressort de pression		2	08/1991		31422312706	\$51.33	
09	Segment		2	08/1991		31422312848	\$3.64	
10	Tuyau		2	08/1991		31422312707		
11	Ressort de pression		2	08/1991		31422312708	\$4.42	
12	Tube de fourche		2	08/1991		31422312831	\$398.95	+vieille matière
13	Douille d.guidage		2	08/1991		31422312847	\$7.22	
14	Butée		2	08/1991		31422312709	\$13.22	
15	Joint		2	08/1991		31422312710	\$0.83	
16	Vis cylindrique	M8X18-8.8-ZNS3	2	08/1991		31422312711	\$1.39	

K569 (K 75, K 75 C, K 75 S, K 75 RT) K 75 85 (0562,0571) Garde-boue avant

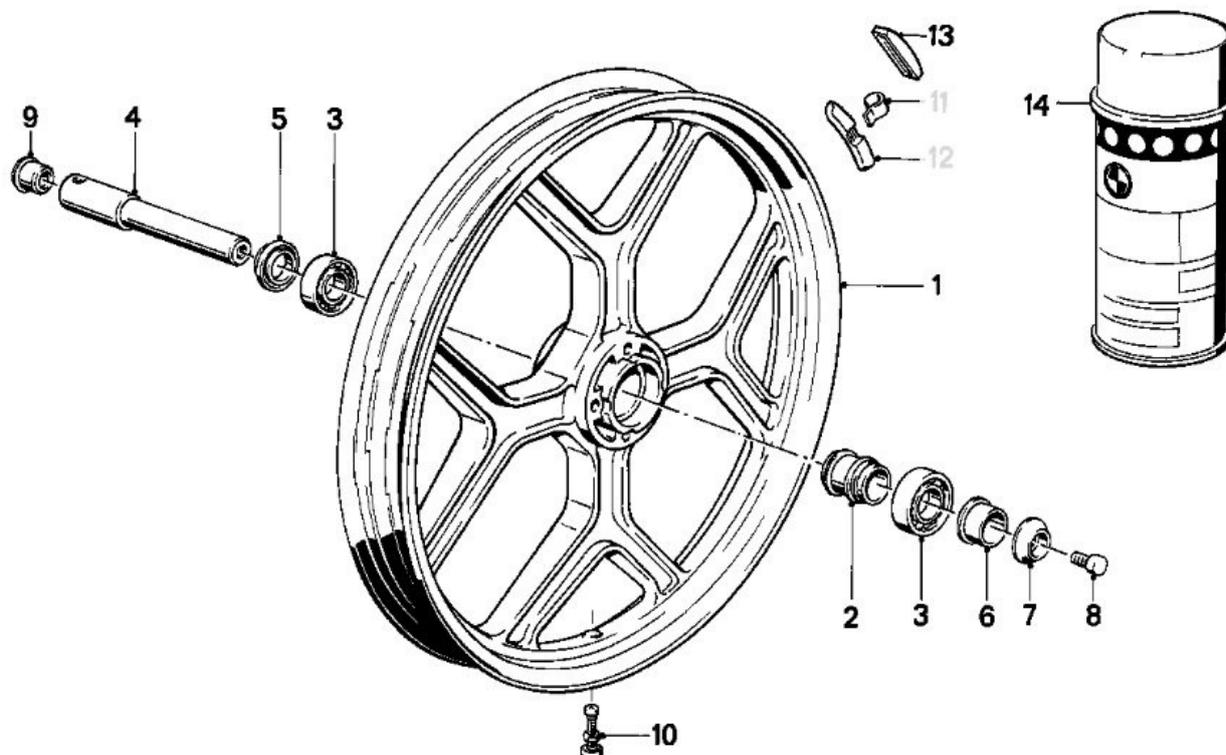
[Choisissez un autre véhicule](#) > [Cadre et pièces accolées](#) > [Garde-boue avant](#)



N°	Descriptions	Supplément	Qté	A partir de	Jusqu'à	Référence pièce	Prix	Note
01	Garde-boue avant, partie AV, apprêté		1			46612309731	\$127.31	
02	Vis cylindrique	M6X40	4	12/1996		07119919628	\$0.87	arrêté
02	Vis Isa	M6X40	4			07129903809	\$1.74	
03	Plaque d'appui	A6,4-ZNNIV SI	4			07119904202		
04	Plaque d'appui	A6,4-200HV-ZNS3	6			07119903791	\$0.11	
05	Ecrou à six pans autobloquant	M6	4			07129900191	\$0.38	arrêté
05	Ecrou à six pans	M6-8-ZNS3	4			07129904876	\$0.16	
05	Ecrou à six pans	M6-8-ZNNIV SI	4			07129905817		
07	Plaque d'appui	6,4X15X3-ZNS3	2			46611453999	\$2.54	
08	Garde-boue avant arrière en apprêt		1			46611453967	\$106.90	
09	Capuchon		1			46611455074	\$2.03	
11	Ecrou 4 pans	M6	1			46612322491	\$0.54	arrêté
11	Ecrou 4 pans	M6	1			07119904050	\$0.11	
12	Douille		1	08/1991		34321455017	\$2.80	
12	Passe-fils droit		1			34321455018	\$2.80	
12	Bouchon		1	08/1991		34322310196	\$2.58	

K569 (K 75, K 75 C, K 75 S, K 75 RT) K 75 85 (0562,0571) Jante en fonte AV

[Choisissez un autre véhicule](#) > [Roues et pneus](#) > [Roues avec roulements](#)



N°	Descriptions	Supplément	Qté	A partir de	Jusqu'à	Référence pièce	Prix	Note
01	Jante en fonte avant argent	2,50X18	1			36311451897	\$927.47	+vieille matière
01	Jante en fonte noir avant	2,50X18	1	08/1990		36311457361	\$927.47	+vieille matière
02	Tuyau		1			36311450824	\$29.06	
03	Roulement à rainure	25X47X12	2		08/1983	36311450859	\$22.59	arrêté
03	Roulement à rainure	25X47X12	2			36311450967		
04	Axe de roue		1			36311454950	\$114.10	arrêté, +vieille matière
05	Douille		1			36311450821	\$5.70	
06	Douille		1			36311450818	\$6.58	
07	Rondelle entretoise		1			36311450834	\$11.65	
08	Vis cylindrique	M10X20-8.8-ZNS	1			07119901039	\$1.04	
09	Cache		1			36311451468	\$2.03	
10	Soupape	D=8MM	1		06/1986	36321452748	\$7.75	
10	Soupape	D=15MM	1	06/1986		36317653064	\$5.02	
13	Masselotte	5G	X		12/1996	36311451958	\$3.15	arrêté
13	Masselotte zinc avec feuille autocollant	5G	X			36317720635		
13	Masselotte	10G	X		12/1996	36311451959	\$3.23	arrêté
13	Masselotte zinc avec feuille autocollant	10G	X			36317720636		
13	Masselotte	20G	X		12/1996	36311451960	\$3.65	arrêté
13	Masselotte zinc avec feuille autocollant	20G	X			36317720638		
13	Masselotte	30 G	X		12/1996	36311451961	\$4.06	arrêté
13	Masselotte zinc avec feuille autocollant	30G	X			36317720640		
13	Masselotte	15 G	X		12/1996	36311454310	\$3.36	arrêté
13	Masselotte zinc avec feuille autocollant	15G	X			36317720637		
13	Masselotte	25 G	X		12/1996	36311454311	\$3.80	arrêté
13	Masselotte zinc avec feuille autocollant	25G	X			36317720639		
14	Bombe de peinture schwarz matt		X			51911456583		arrêté

Vidange de la fourche :

Retirez le cache plastique en haut des tubes de fourche.



Avec une douille Allen de 5 , tapez un coup de marteau sec pour décoller les filets sur la vis de remplissage de 8x18 munie d'un joint torique. (c'est la même que celle qui fixe l'extrémité inférieure du tube dans le bas du fourreau ou elle est munie d'un joint alu).

En maintenant l'écrou du bouchon aluminium supérieur avec une clé à fourche de 17 mm débloquez la vis de remplissage pour être sur de pouvoir remplir à nouveau la fourche quand vous l'aurez vidée ...



Protégez le sol avec des cartons et placez un grand bac sous l'extrémité inférieure du fourreau derrière celui ci. Munissez vous de chiffons.

Avec une clé à œil de 10 mm dévissez la vis de purge de 6 x 8 située à l'arrière du fourreau et récupérez la avec son joint cuivre tout en essayant de placer le bac sous le jet d'huile.

Laissez s'écouler l'huile et faites la même chose de l'autre coté.

Remettez les deux vis de vidange avec leurs rondelles joints en les serrant au couple de 3,5 Nm ? pour éviter de mettre de l'huile partout quand vous déposerez la fourche.



Démontage des fourreaux

Repérez la position en rotation des tubes dans le T de direction (si les tubes ne sont que légèrement déformés, vous pourrez les replacer dans la même position). Vu l'état de mes tubes, j'ai fait des marques au pointeau sur le tube juste sous le T inférieur et sur le T inférieur en regard : 1 coup à droite, deux coups à gauche.



Notez aussi la hauteur exacte des tubes dans le T supérieur pour le remontage, ils doivent être affleurants.

Tube affleurant

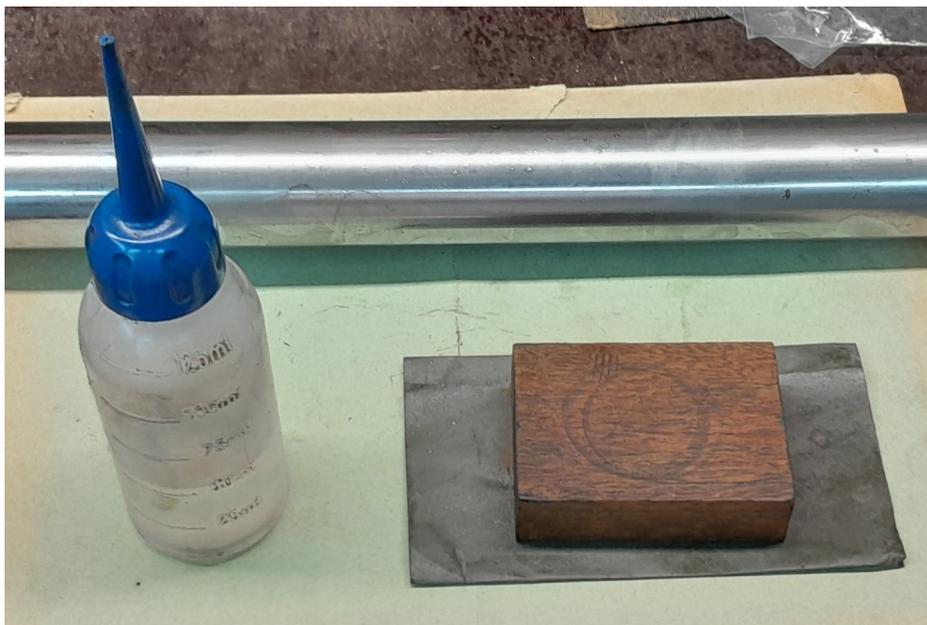


Tube non affleurant



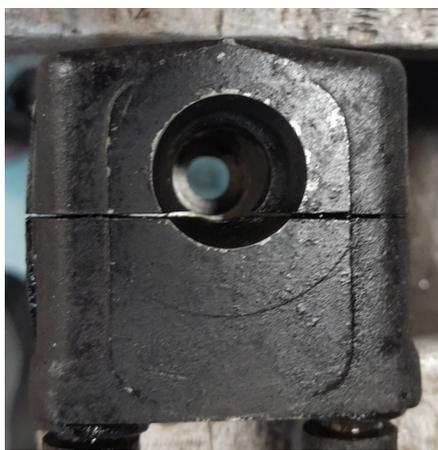
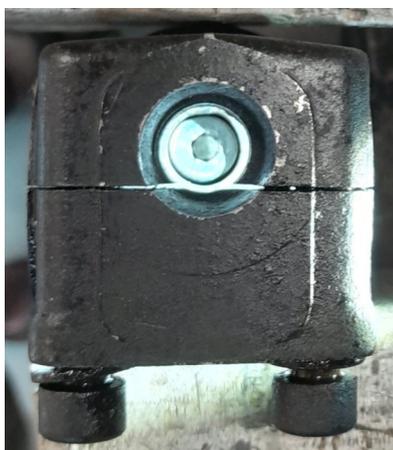
Le haut de mes tubes étant très piqué (pas dans la zone de coulissement bien protégée par les fuites d'huile ...), j'ai jugé utile de poncer avec du papier abrasif à l'eau 1500, un peu d'huile et une cale de bois les zones piquées des tubes entre les Tés pour faciliter le coulissement lors du démontage..

Ici , le tube a déjà été déposé.



Avec une douille Allen de 5 (longue) tapez un coup sec sur la tête de la vis de 8x18 située au bas des fourreaux et dévissez la. C'est plus facile à faire quand les tubes sont encore bloqués dans les Tés. Récupérez la rondelle alu.

Attention vis spéciale avec tête moins haute (5 mm) et plus large (13 mm) que la normale , identique à la vis de purge supérieure.



Nettoyez bien le plan de joint de la vis quand vous aurez démonté le fourreau.

Si la vis ne veut pas se débloquer , ne pas insister , ce sera plus facile à l'établi après démontage de l'ensemble Tube + Fourreau. Le démontage des circlips qui immobilisent les joints spis sera aussi plus facile. Par contre le démontage des tubes des Tés peut être complexe.

J'ai eu de la chance , la première vis s'est démontée facilement et la deuxième s'est débloquée le deuxième jour après injection de WD40 par dessus et par dessous et quelques coups de marteau sur la douille Allen. Certains utilisent une clé à chocs , je n'ai pas eu besoin d'y recourir. Une fois la vis démontée , nettoyez soigneusement le plan de joint.

Avec un petit tournevis plat retirez les jones (circlips) qui empêchent les joints spis de remonter mais sans faire de rayure ni sur les tubes ni dans les fourreaux.



Vous pouvez maintenant théoriquement si tout se passe bien sortir en bloc les deux fourreaux et le pontet de rigidification en les remontant sur les tubes puis en les descendant en butée d'un coup sec.

J'ai du tirer un grand nombre de coups secs et ce n'est pas faute d'avoir préalablement nettoyé la partie accessible de l'alésage du joint spi dans le fourreau puis d'y avoir mis du WD40.

C'est une opération assez stressante et aussi une bonne occasion de faire tomber la moto.

Les étapes ont été

avant



puis ceci



puis ceci



Une fois le fourreau gauche sorti du tube gauche, avec une clé Allen de 6 j'ai démonté les quatre vis de 8x25 avec rondelle du pontet rigidificateur de fourche



J'ai alors pu agir sur le seul fourreau droit : remonter le fourreau sur le tube puis le descendre en butée d'un coup sec. Il a fallu de nombreux coups sec et le fourreau a fini par sortir mais pas de la même manière que du côté droit : la bague fendue , la rondelle et le joint spi sont restés en haut du fourreau et ont pu être ensuite facilement extraits.

le bas du tube gauche



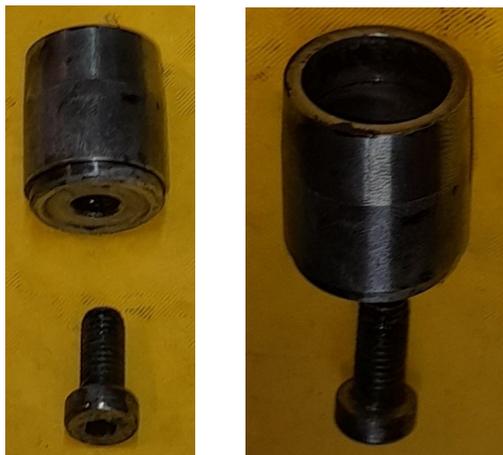
le bas du tube droit (et le haut du fourreau droit)



Le haut du fourreau droit

Les tubes et fourreaux droit et gauche sont identiques sur cette fourche (à la différence des fourches "Sport") mais le démontage ne s'est pas passé de la même manière.

Reste ensuite à nettoyer la portée du joint spi et l'ensemble du fourreau au fond duquel se trouve encore une pièce cylindrique qui s'emmanche sur la partie inférieure du tube et à travers laquelle passe la vis inférieure.



Démontage des tubes des tés.

Une fois les tubes et fourreaux identifiés vous pouvez démonter les tubes des Tés, ce n'est pas indispensable si vous changez seulement les joints spis mais ça peut permettre de vérifier les tubes et dans mon cas où la partie haute était fortement piquée de les polir un peu.

Ne jamais serrer les tubes avec une pince ou dans un étau pour éviter des rayures ou une déformation.

Le démontage des tubes est une bonne solution si vous n'arrivez pas à débloquer la vis inférieure du fourreau et devez user de persuasion en fixant le fourreau à l'étau avec des mordaches. Si la vis résiste et avant de détériorer l'empreinte ou de casser la vis : voir les différents tutos à ce sujet sur le forum. Ça peut se terminer par un perçage fraisage de la tête de vis ou même un remplacement du fourreau.

Il peut aussi arriver qu'une des bagues fendues se coince au démontage : voir sur le forum les trois petites tiges spéciales à fabriquer pour ces cas désespérés.

Avec une clé Allen de 6 dévissez les deux vis de 8x50 avec rondelles qui pincent les tubes dans le pontet supérieur.



Avec une clé Allen de 8 dévissez les deux vis de 10x45 avec rondelles qui pincent les tubes dans le pontet inférieur.



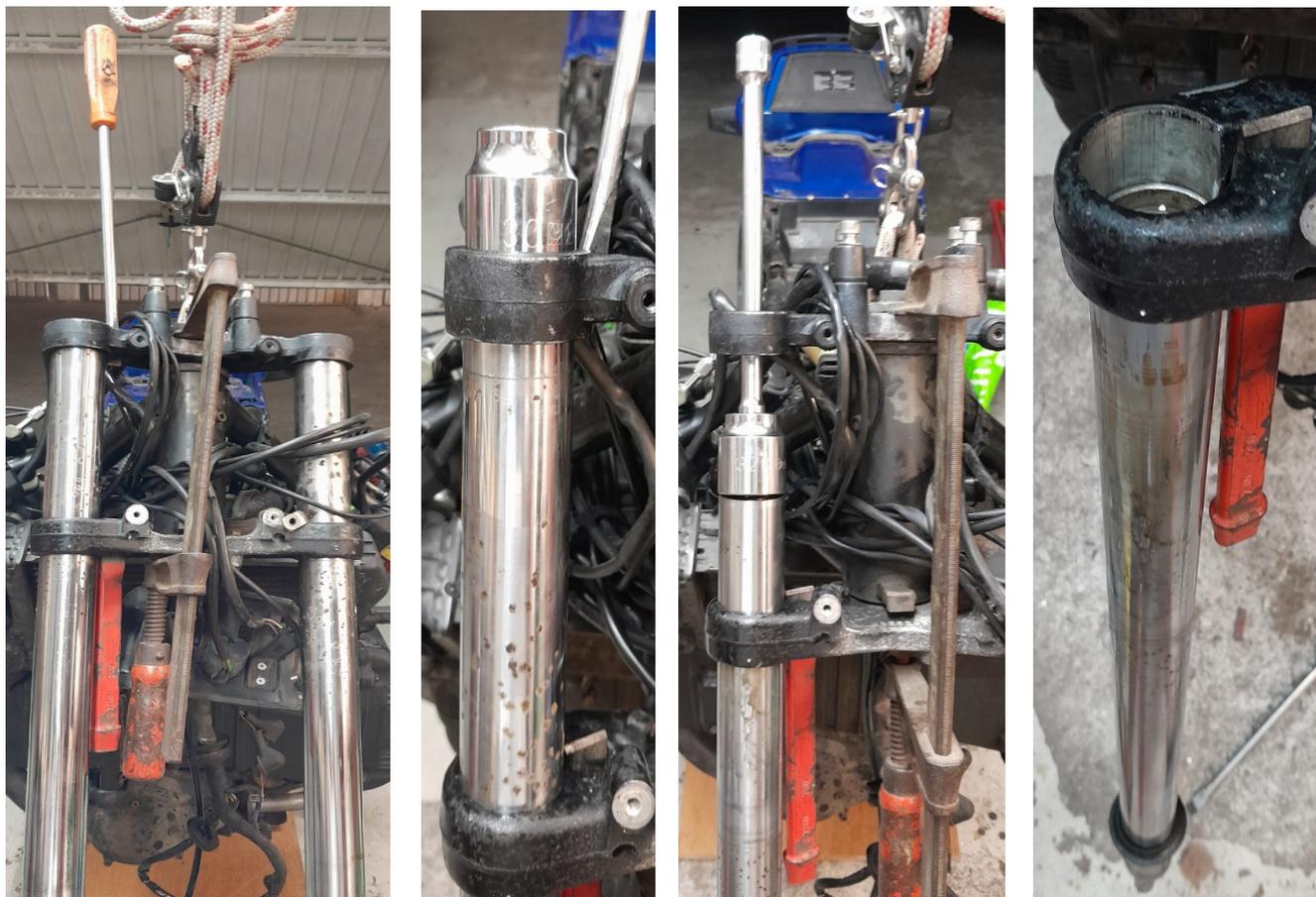
Vous pouvez ensuite en faisant tourner le tube les dégager des Tés supérieurs et inférieurs.

L'utilisation de WD40 peut aider ainsi que celle d'un tournevis et/ou d'un burin dans la fente sur le côté interne des tés pour élargir un peu l'alésage du tube dans le Té.

La mise en place d'un serre joint entre les deux tés évite qu'ils ne se mettent en biais et coincent le tube quand on essaie de le retirer.

Si les tubes sont piqués entre les pontets, polir à l'abrasif à l'eau très fin genre 1500 la partie des tubes située entre les deux tés pour faciliter le glissement avant de procéder à l'extraction.

Des douilles de 30 (qui rentre dans l'alésage) et ensuite 32 (qui ne rentre pas mais assure un meilleur appui) , un prolongateur , une masse et une cale de bois facilitent le travail.



L'extraction est stressante et nécessite de nombreux coups de masse , la réintroduction même une fois le haut des tubes passé à l'abrasif à l'eau et débarrassé de ses aspérités peut être laborieuse.

Contrôle des tubes.

Une fois les tubes démontés , vérifiez que les tubes sont encore en bon état :

- absence de points de rouille ou de rayures.
- tubes non ovalisée : Les deux diamètres mesurés au palmer doivent être compris entre ??? et ??? mm
- mesure du faux rond au micromètre sur des V inférieure à 0,10 mm ??? 0,15 mm ???



De très fines irrégularités sur la zone de coulissement pourront être éliminées par un ponçage à l'huile avec du papier abrasif à l'eau d'au moins 1000 , mais si les tubes sont abîmés , les joints spis recommenceront rapidement à fuir. Pas d'autre solution que de changer les tubes.

Les fourreaux peuvent également être ovalisés.

