

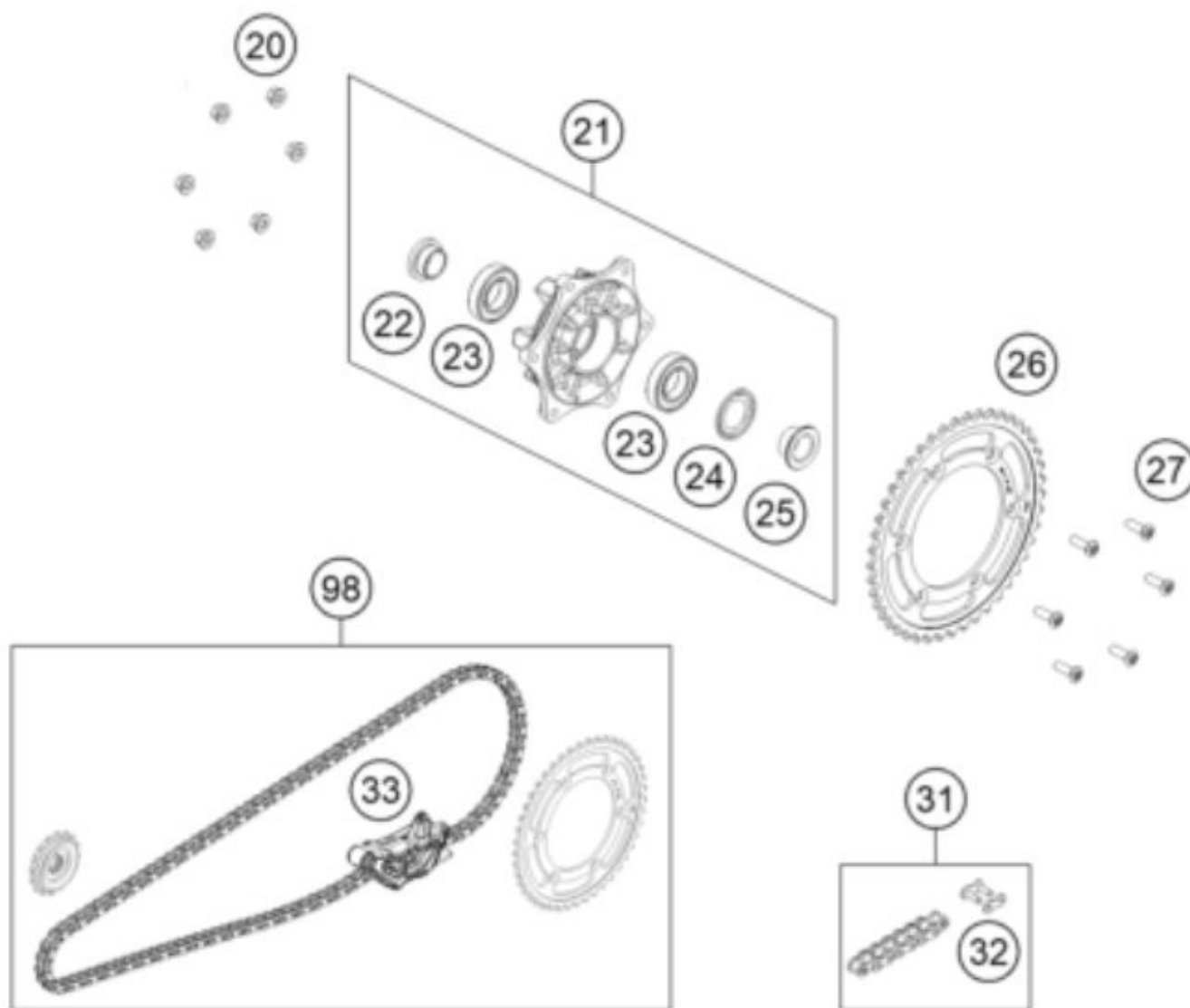
KTM 790 Adventure 2026

VIN : VBKTS3404TH707688



RÉGLAGE TENSION CHAÎNE

ÉCLATÉ



Principes de base

Si une chaîne est "correctement" tendue , elle ne doit pas pouvoir toucher le bras oscillant quand on fait remonter le brin inférieur (brin supérieur tendu = boîte au point mort) ce qui entraînerait des claquements sur sol inégal.

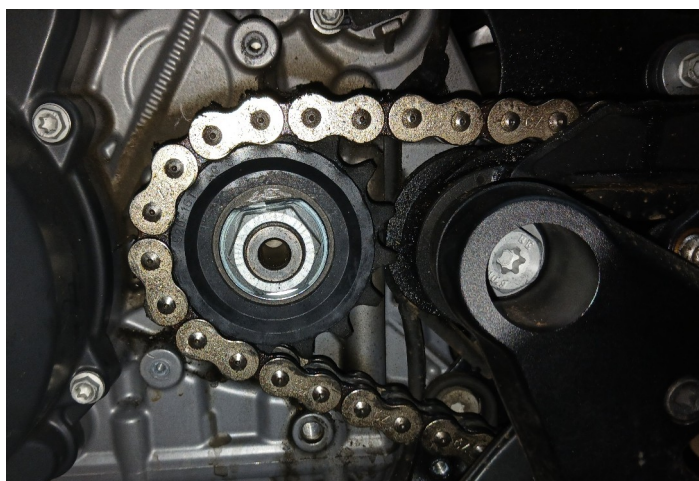
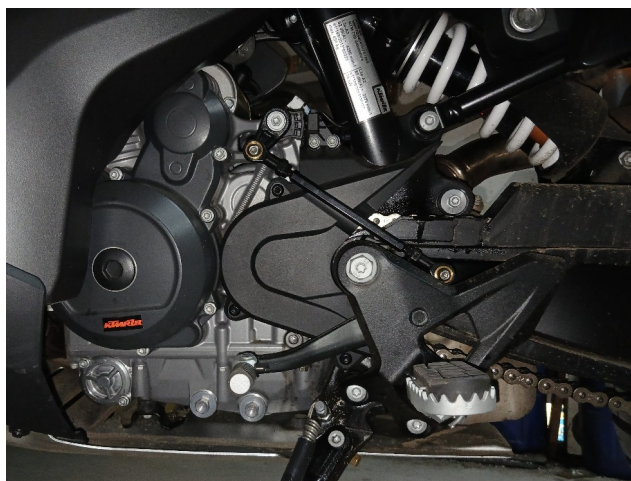
et elle ne doit pas non plus être "trop" tendue (raide) ce qui détériorerait les pignons et les axes.

une distance de 2 à 5 mm du bras quand on fait remonter le brin inférieur est préconisée.

La chaîne d'origine est une chaîne de type 520 avec 118 Rouleaux , le diamètre des rouleaux est de 10,16 mm , la longueur des maillons est de 15,8 mm , elle est fermée par un maillon rivé.



Le pignon de sortie de boîte d'origine de 16 dents sous son carter de protection.



La grande couronne d'origine de 45 dents , son épaisseur est de 6 mm.



Pour la clarté de l'exposé j'ai joint quelques photos sans le carter de protection de chaîne.



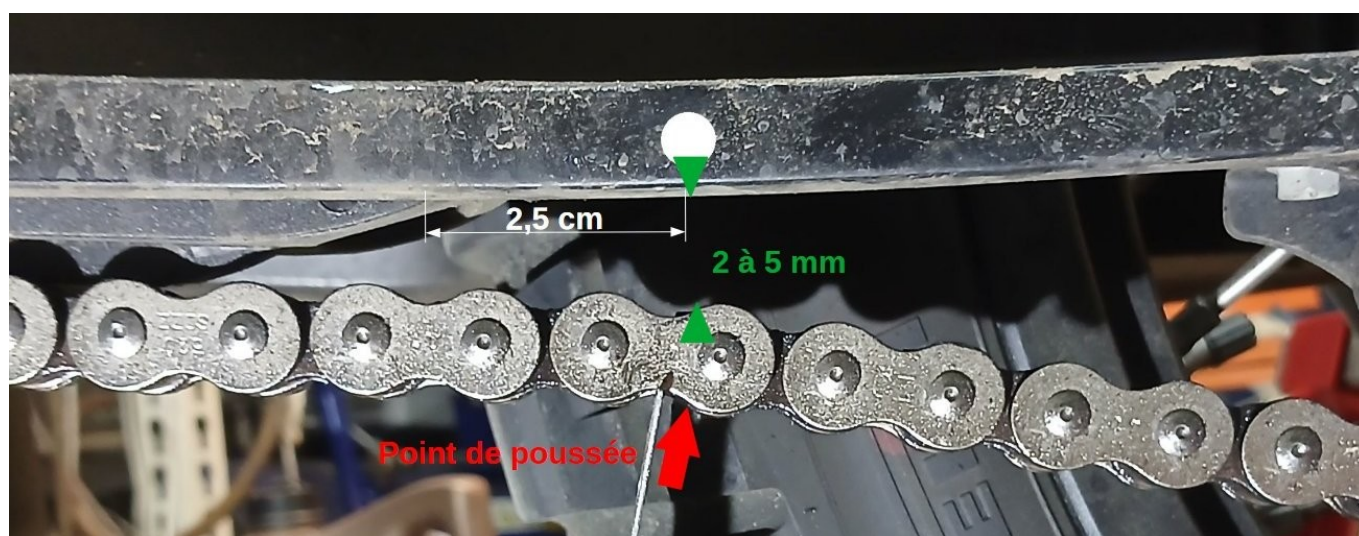
La chaîne est guidée et protégée par 4 éléments en plastique à vérifier régulièrement

Voir : http://fantasiadl.com/FICHES/_KTM790Adv_1550_GUIDES_ET_PROTEGE.pdf

Le démontage du carter de protection de chaîne fixé par deux vis Torx épaulées T30 de 5x12 (serrées au couple de 5 Nm avec Loctite frein moyen) n'est heureusement pas nécessaire pour retendre la chaîne. Ça peut tout de même être l'occasion de voir l'état d'usure du patin de chaîne et d'être certain que le brin supérieur est tendu lors de la mesure. (le raccord cardan a été utilisé pour dégager la chaîne le temps de la photo).



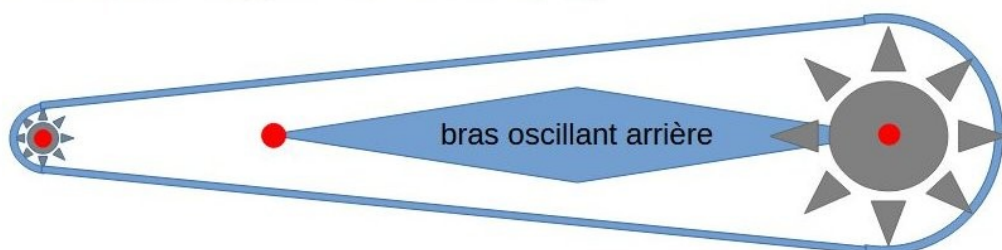
La distance entre le bord supérieur de la chaîne et le bord inférieur du bras oscillant mesurée en exerçant une pression vers le haut à 2,5 cm en arrière du patin de chaîne (brin de chaîne supérieur tendu, boîte au point mort) doit être comprise entre 2 et 5 mm. Ici la chaîne semble d'origine trop tendue !



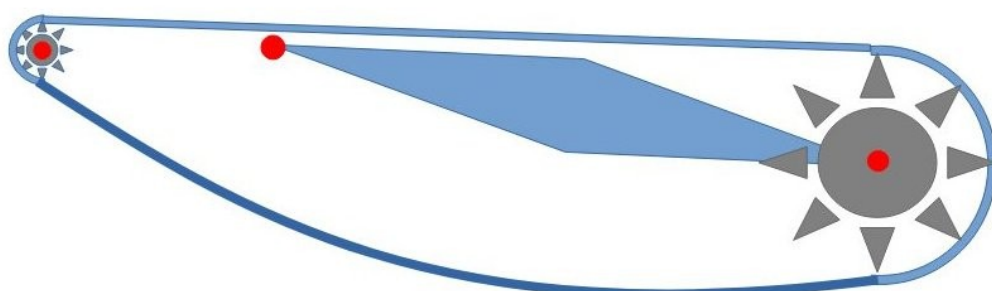
RAPPEL et OPÉRATIONS PRÉALABLES

Le débattement du bras oscillant modifie en permanence la tension de la chaîne en fonction des irrégularités de la route et du poids du conducteur. La tension de la chaîne est maximum quand les trois points d'articulation sont alignés.

Roue arrière en appui : chaîne tendue (trop)



Roue arrière non en appui : chaîne lâche (trop)



Vérifier après réglage que la chaîne n'est pas trop tendue
roue en appui avec le conducteur

CALEZ LA MOTO

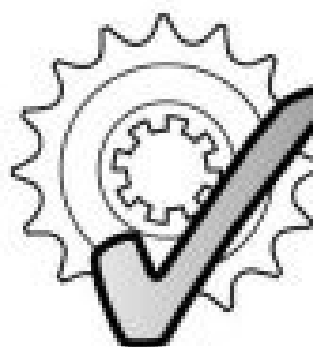
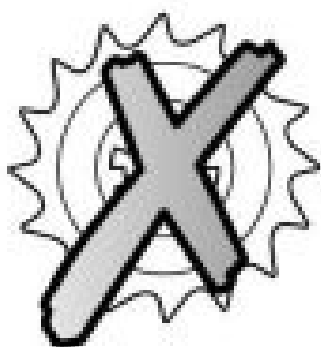
Soulevez l'arrière de la moto avec le lève roue arrière , un palan fixé au plafond et relié au guidon permet de sécuriser la manœuvre si on doit la faire seul.



Protégez le sol et nettoyez la chaîne avec du nettoyant pour chaîne. Une brosse spéciale peut être pratique.



Vérifiez l'état des dents des pignons qui ne doivent pas être déformées.

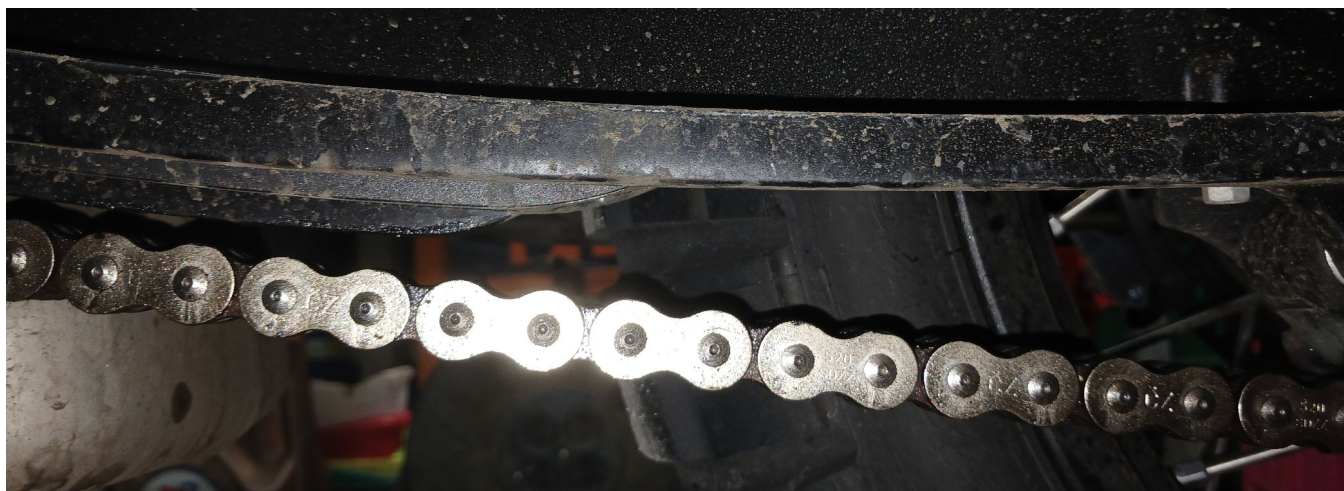


La chaîne peut également présenter des allongements localisés qui peuvent être détectés par mesure.

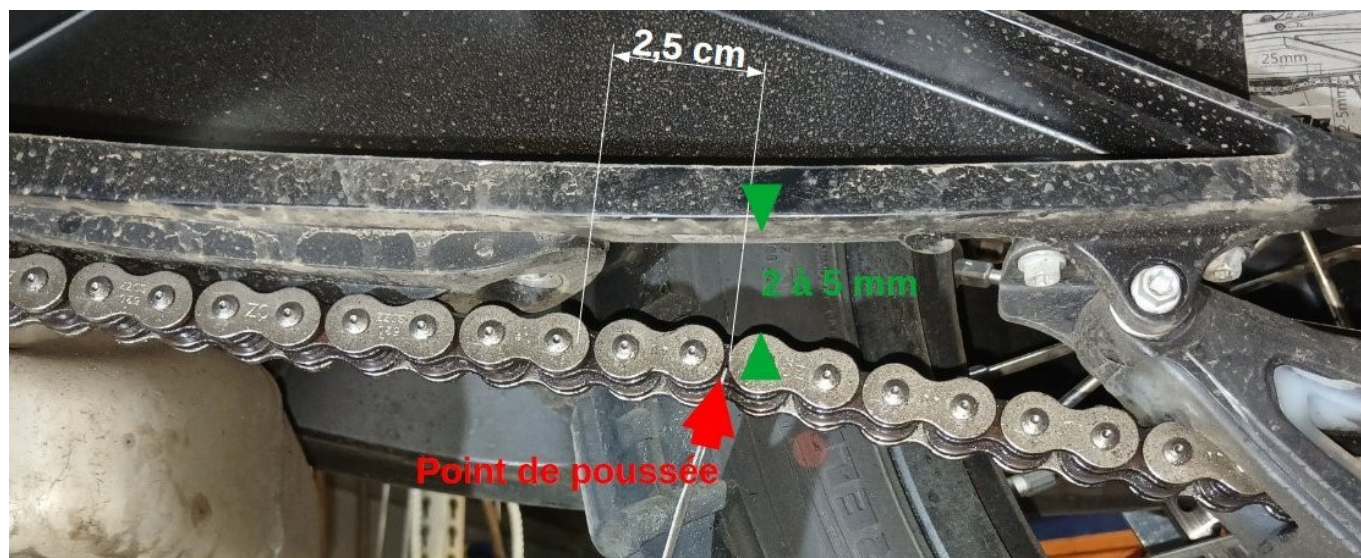
Mettez la transmission au point mort (permet d'équilibrer la tension entre les brins supérieurs et inférieurs de la chaîne)

Appliquez de la graisse pour chaîne sur toute la longueur de l'intérieur de la chaîne (la graisse va être centrifugée).

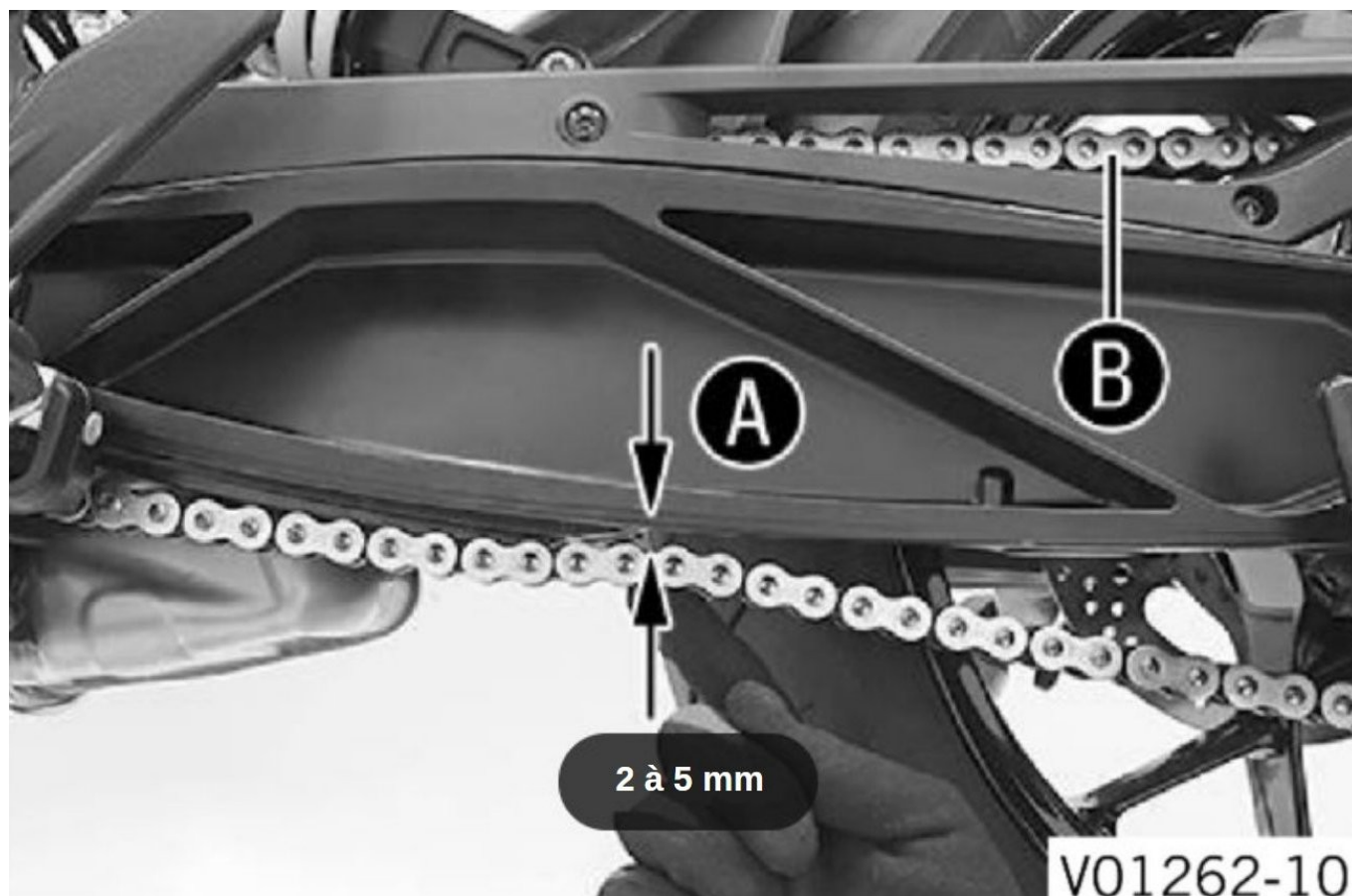
Poussez le brin inférieur de la chaîne vers le haut au niveau de l'avant du pneu arrière en arrière du patin de chaîne fixé sous le bras oscillant et mesurez la distance entre la partie plate du bras oscillant et le haut de la chaîne. Le brin supérieur de la chaîne doit être tendu.



La distance verticale entre le bord inférieur du bras oscillant et le haut de la chaîne doit être comprise entre 2 et 5 mm



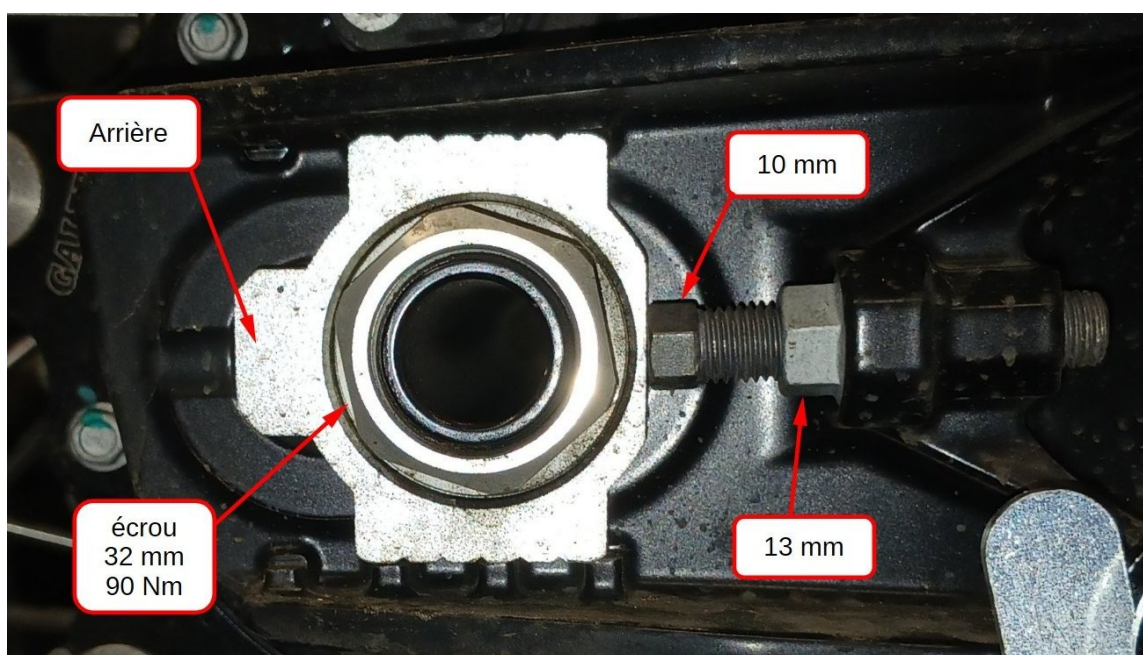
Le schéma suivant à partir d'une moto différente est plus compréhensible



- En A la distance mesurée en arrière du patin de chaîne entre le bord inférieur du bras oscillant et le bord supérieur du brin inférieur de la chaîne.
- En B : le brin supérieur de la chaîne tendu (boîte au point mort)

RÉGLEZ LA TENSION DE LA CHAÎNE

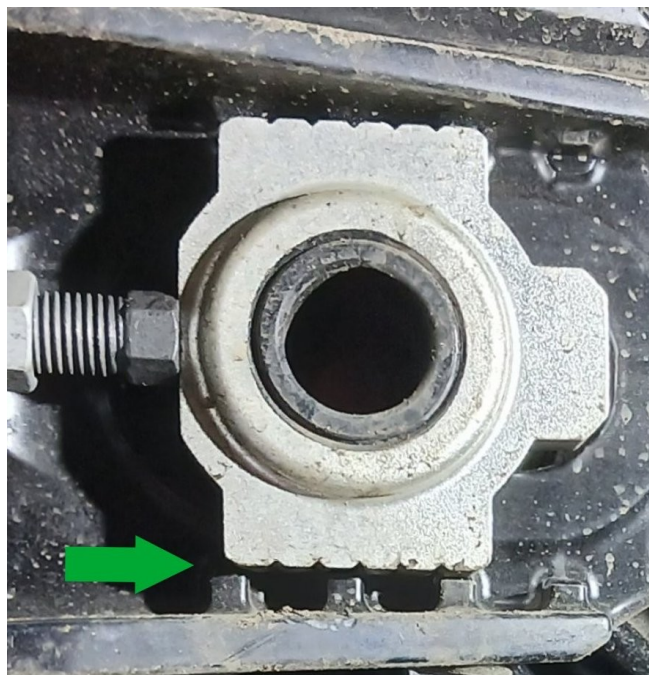
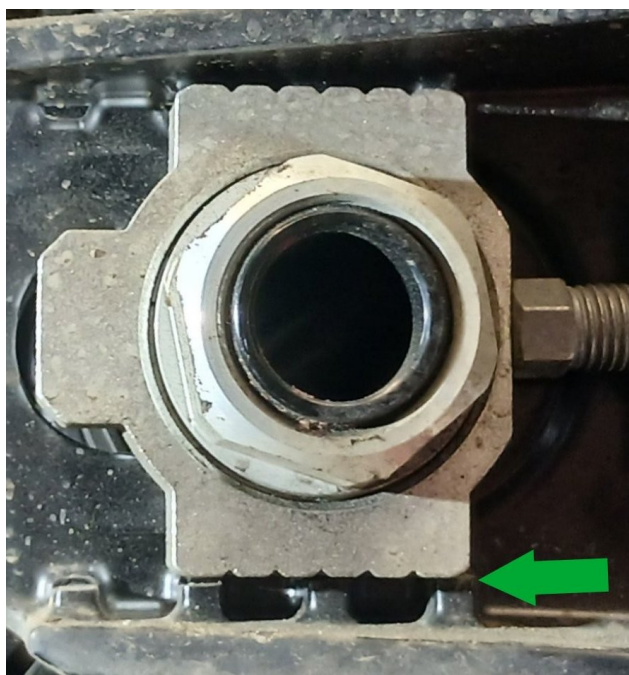
Avec la clé à douille de 32 , débloquez l'écrou droit d'axe de roue



En maintenant avec la clé à fourche de 10 la vis de réglage de la tension , débloquez le contre écrou avec la clé à fourche de 13. Faites la même chose de l'autre coté

Ajustez la tension de la chaîne en dévissant avec la clé de 10 mm un sixième de tour à la fois de chaque coté jusqu'à ce que le brin inférieur de la chaîne soulevé arrive à une distance 2 à 5 mm du bord inférieur du bras oscillant (brin supérieur tendu) comme vu précédemment.

Une fois ce résultat obtenu , vérifiez que les repères des cales de tension sont bien symétriques des deux coté pour que la roue arrière soit correctement alignée , corrigez si nécessaire en vérifiant que les cales de tension sont bien en appui sur les têtes de vis de réglage.



Une fois ce résultat obtenu , serrez avec la douille de 32 mm l'écrou gauche d'axe de roue à 90 Nm.

Vérifiez à nouveau que la tension de la chaîne est correcte , à vérifier encore après une centaine de Km.

DESCENDEZ LA MOTO DU LÈVE ROUE

ERREURS A NE PAS FAIRE

Faire tomber la moto en utilisant le lève roue seul.

Positionner les cales de réglage de manière asymétrique.

Ne pas avoir les cales de serrage en appui sur les têtes de vis lors du serrage de l'écrou.

Laisser des traces de graisse sur le disque de frein.

BIBLIOGRAPHIE

La documentation KTM

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

fantasiadl 17/07/2026 09/09/2026