

KTM 790 Adventure 2026

VIN : VBKTS3404TH707688



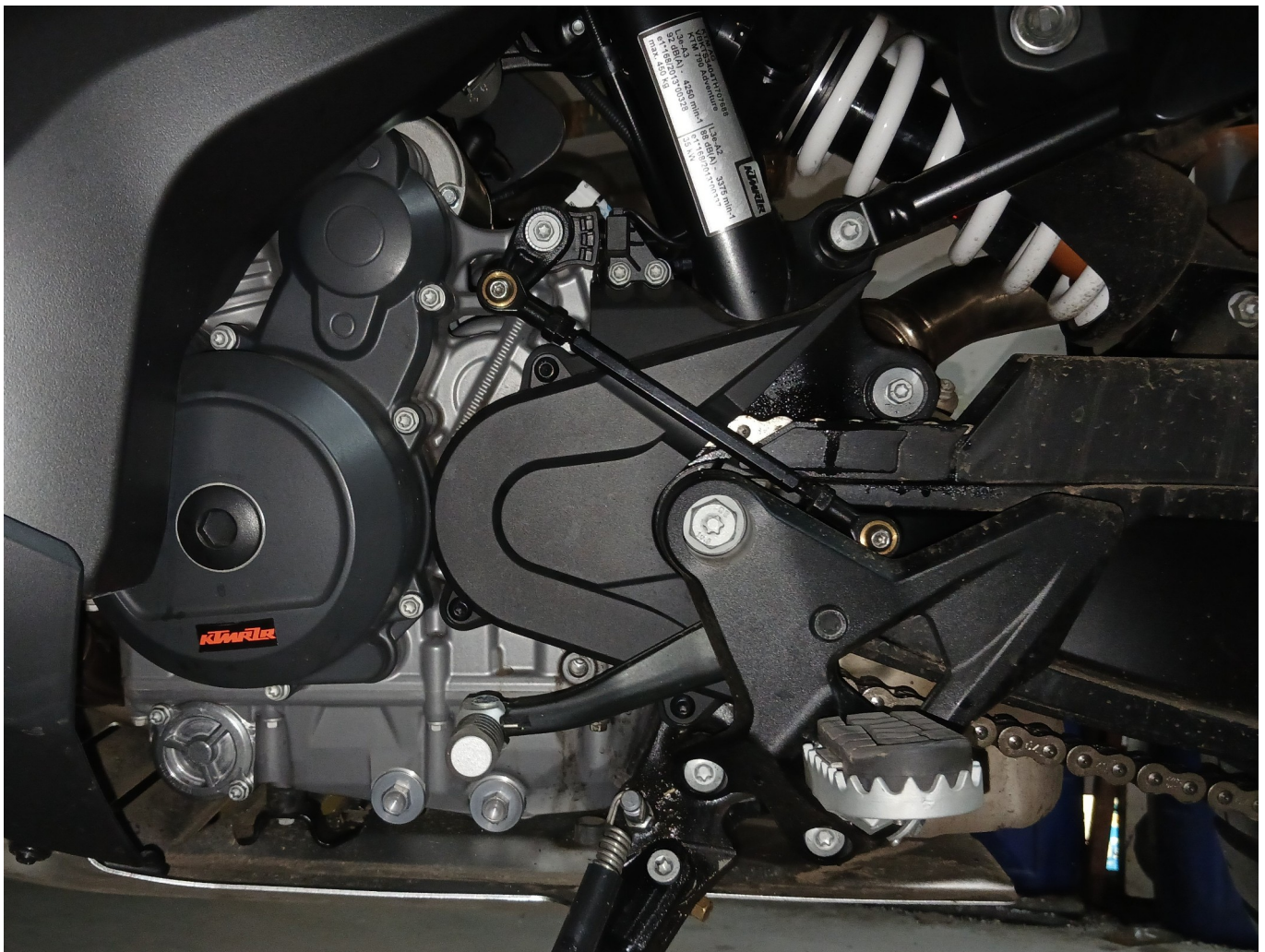
REEMPLACEMENT du PIGNON de SORTIE de BOITE

MOTIF

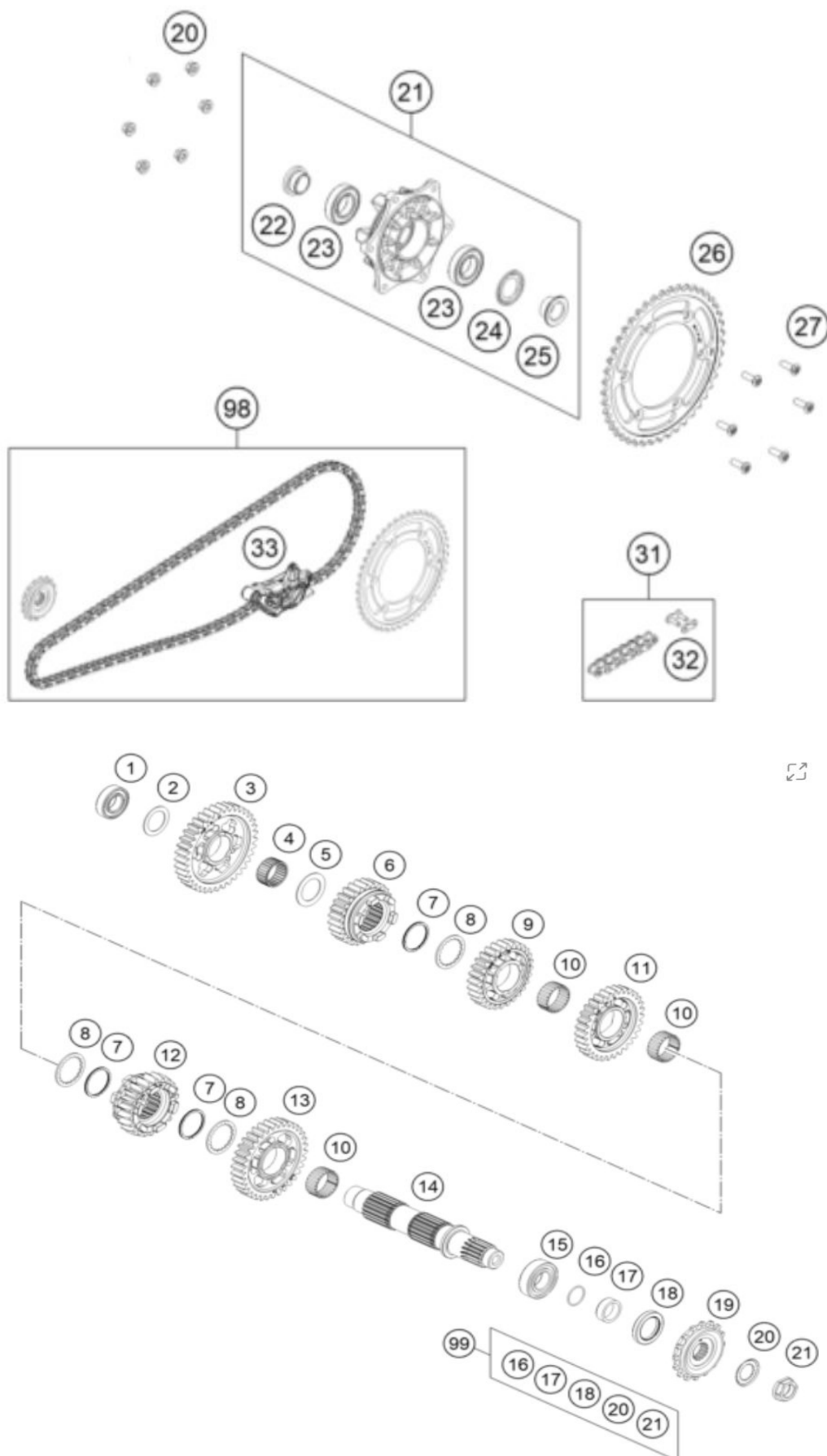
Soit à l'occasion du remplacement total du kit chaîne : Pignon avant - Chaîne - Grande couronne - Patin guide chaîne.

Soit à l'occasion du remplacement du pignon de sortie de boîte de 16 dents par un pignon ayant un nombre de dents différents, par exemple 15 dents pour avoir une transmission "plus courte". La chaîne d'origine de 118 rouleaux devra peut-être être remplacée ou raccourcie.

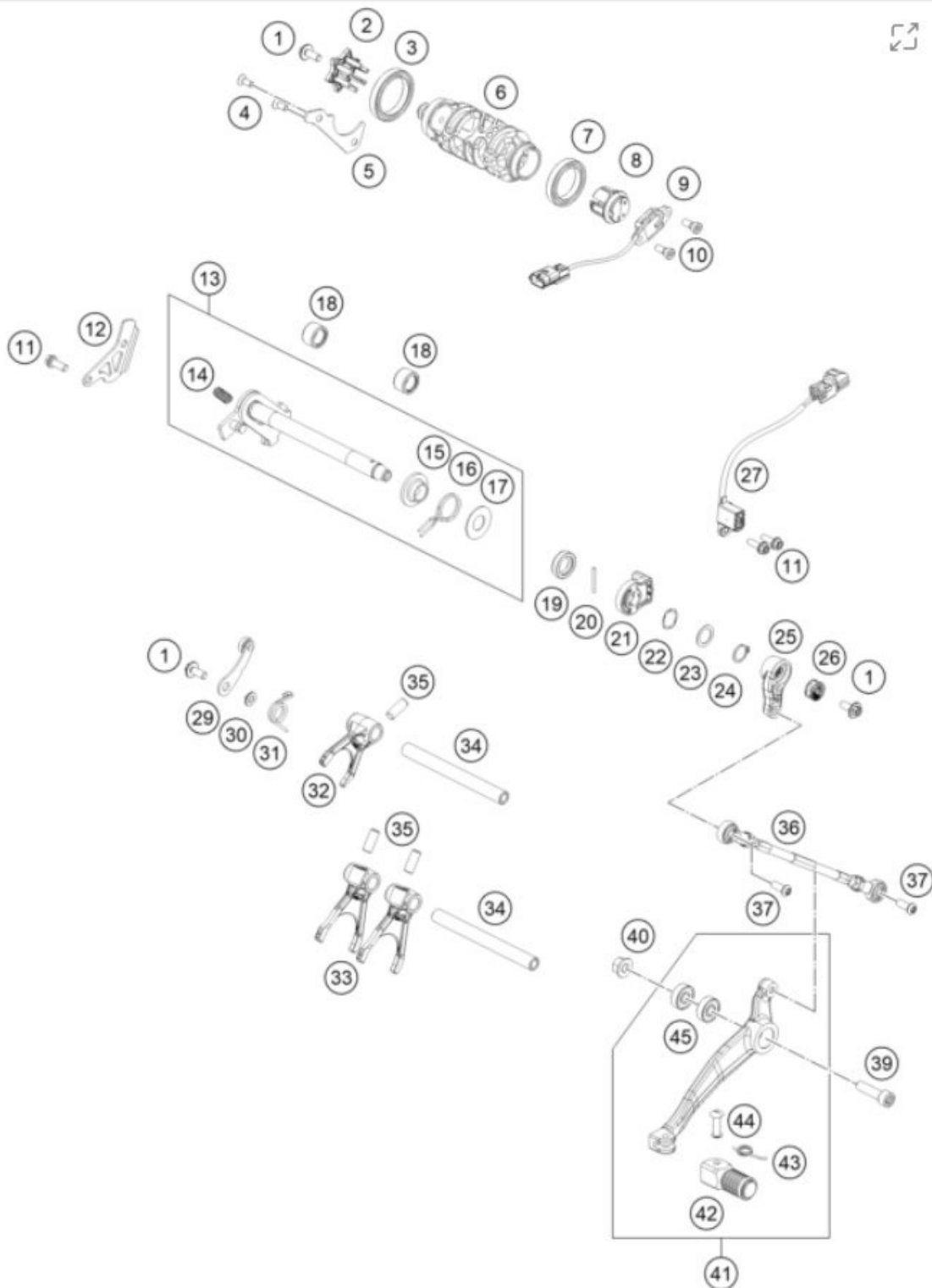
le pignon de sortie de boîte derrière son cache



ÉCLATÉ



Le pignon de sortie de boite d'origine de 16 dents porte la référence (19)



Le pignon de sortie de boîte d'origine de 16 dents est maintenu par un écrou de 27 20x1,5 et immobilisé grâce à une rondelle d'arrêt.

Le pignon de remplacement de 15 dents ne possède malheureusement pas les appliques en polymère sur les faces qui doivent servir à la réduction du bruit et à la protection du joint spi de sortie de boîte contre les projections diverses.

IMMOBILISEZ LA MOTO

METTEZ LE LÈVE ROUE ARRIÈRE

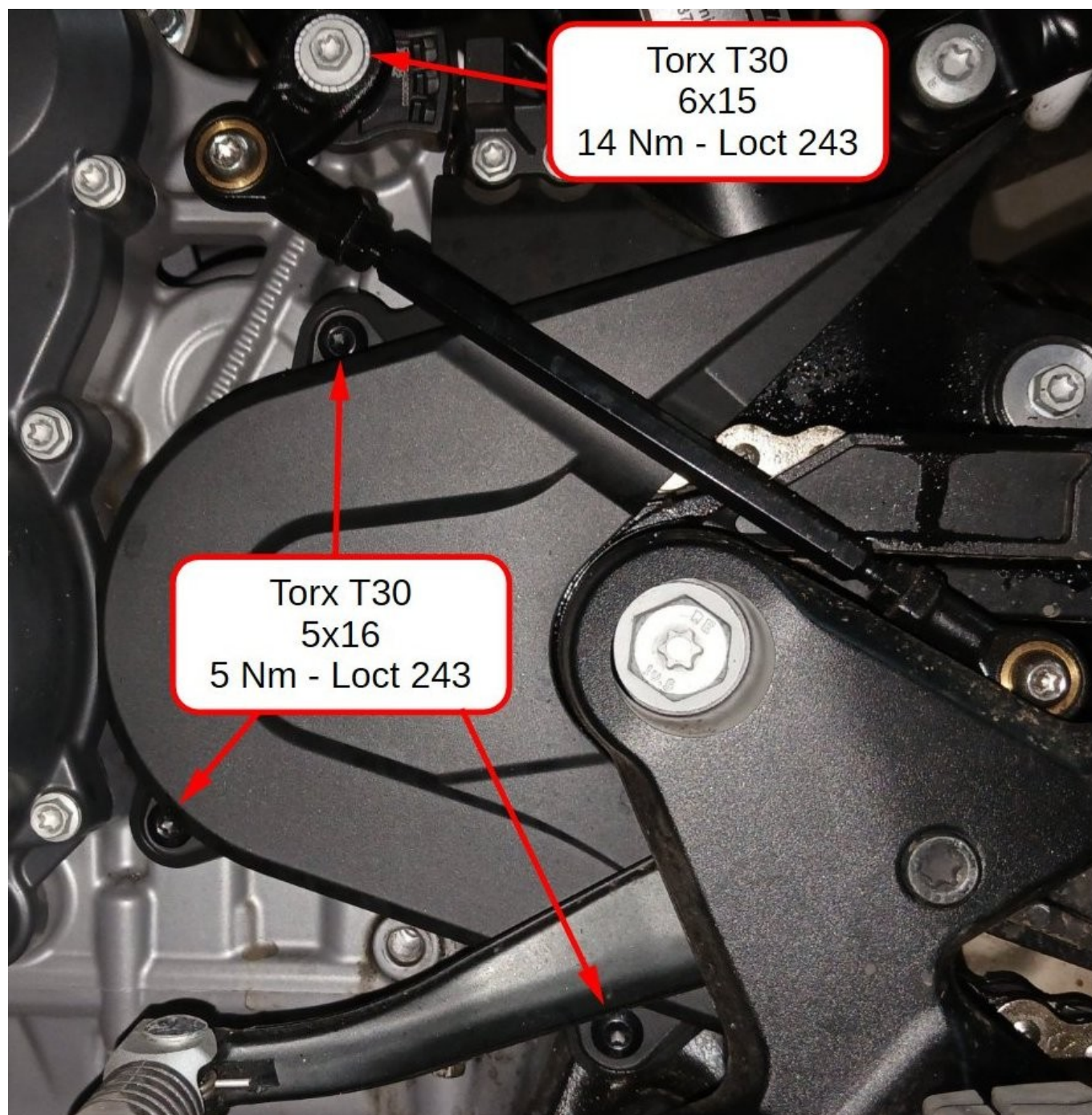
J'utilise un palan sur le guidon fixé au plafond pour verticaliser et sécuriser la moto puis j'engage les fourches du lève roue sous les diabolos pour soulever l'arrière de la moto.



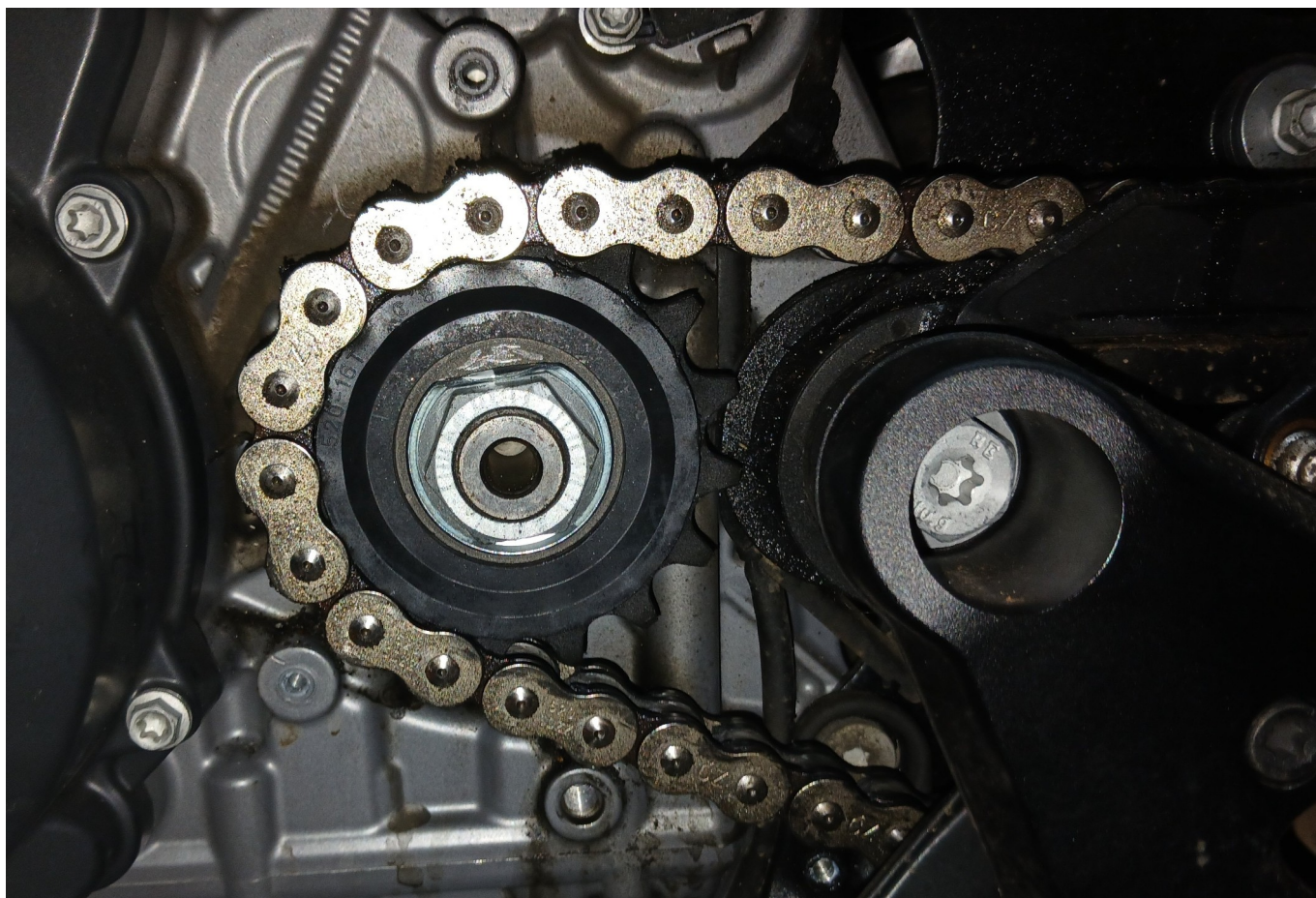
DÉMONTEZ LE PIGNON DE SORTIE DE BOITE

DÉMONTEZ LE MÉCANISME DE SÉLECTION

Pour accéder au cache du pignon , avec une douille Torx T30 , retirez la vis de 6x15 et sa rondelle. (14 Nm - Loctite 243 - Frein filet moyen)



Avant de désaccoupler le sélecteur , pensez à engager une vitesse : la troisième par exemple pour pouvoir immobiliser la transmission en serrant le frein.
Repérez la position de la pédale. Une fois la vis un peu dévissée , un petit extracteur sera peut être nécessaire pour décoller le bras de l'axe.
Suspendez le bras pour dégager la tringlerie et permettre le retrait du cache.
Avec une douille Torx T30 , retirez les trois vis épaulées de 5x16 maintenant le cache pignon.
(5 Nm - Loctite 243 - Frein filet moyen)
Retirez le cache pignon.



PIGNON D'ORIGINE (16 dents)



NOUVEAU PIGNON (15 dents)



Le nouveau pignon de 15 dents ne dispose pas des protections caoutchouc sur les deux faces , par contre ses cotes sont identiques.

DÉMONTEZ LE PIGNON

Vous aviez enclenché une vitesse , par exemple la troisième pour pouvoir immobiliser la transmission grâce au frein à pied.

En débrayant , faites tourner la roue arrière pour avoir le côté maté de la rondelle frein sur le dessus de l'axe.



Avec un burin ou une bédane et un chasse goupille , redressez puis aplatissez la rondelle frein pour qu'elle ne bloque plus l'écrou



Avec une douille de 27 et une longue rallonge (serrage à 100 Nm - Loctite 243 - Frein filet moyen) , débloquez l'écrou de fixation du pignon. Vous devez dans le même temps appuyer sur la pédale de frein pour immobiliser la transmission. C'est possible de le faire tout seul en se mettant du côté droit de la moto.

Si ça ne se débloque pas , vérifiez que la rondelle frein n'empêche pas la rotation de l'écrou.

Remettez la rondelle frein en état pour le remontage ou remplacez là.



LIBÉREZ LA ROUE ARRIÈRE

Dévissez l'écrou de l'axe de roue arrière

Débloquez les contre écrous des vis de tension et vissez les vis de tension pour pouvoir avancer la roue. On voit à travers l'axe l'extrémité de l'accessoire protection d'axe de roue.



Retirez la chaîne de la grande couronne et posez là sur le bras oscillant

REMONTEZ LE PIGNON DE SORTIE DE BOITE

REPLACEZ L'ANCIEN PIGNON DE 16 DENTS PAR LE NOUVEAU DE 15 DENTS



Remettez la chaîne sur la grande couronne si elle avait été enlevée.

Placez la rondelle de blocage , puis le pignon.



Tout en appuyant sur le frein arrière , avec une douille de 27 ??? , serrez l'écrou enduit de Loctite 243 à 100 Nm.

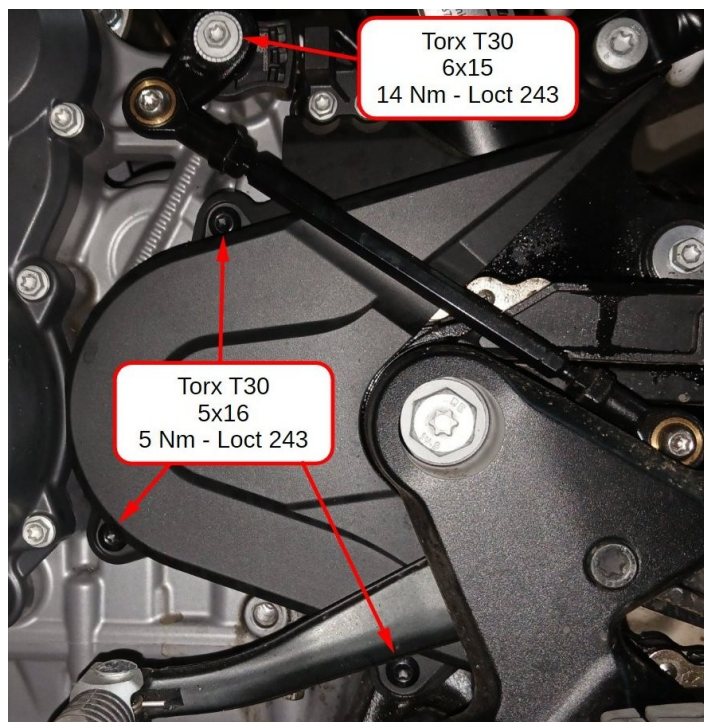
En débrayant et en faisant tourner la roue arrière , placez la face d'écrou à mater en haut pour travailler plus facilement.

Recourbez sur une face de l'écrou la rondelle de blocage de l'écrou.

Commandez une nouvelle rondelle de blocage pour le prochain changement.

REMETTEZ LE CACHE PIGNON

Positionnez le cache pignon
Placez les trois vis de 5x16 et après les avoir enduites de Loctite 243 , avec une douille Torx T30 serrez les au couple de 5 Nm.



REMONTEZ LA TRINGLERIE DU SÉLECTEUR

Remplacez le bras supérieur de la tringlerie sur l'arbre cannelé.

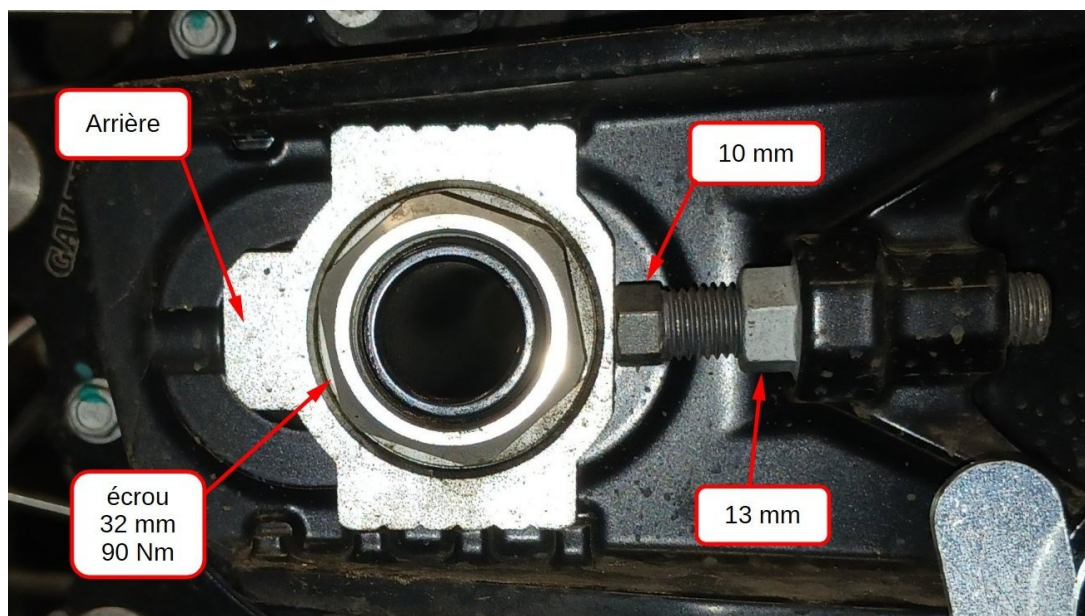
Montez le bras avec ses rondelles.

Vérifiez que la pédale est bien à sa hauteur initiale

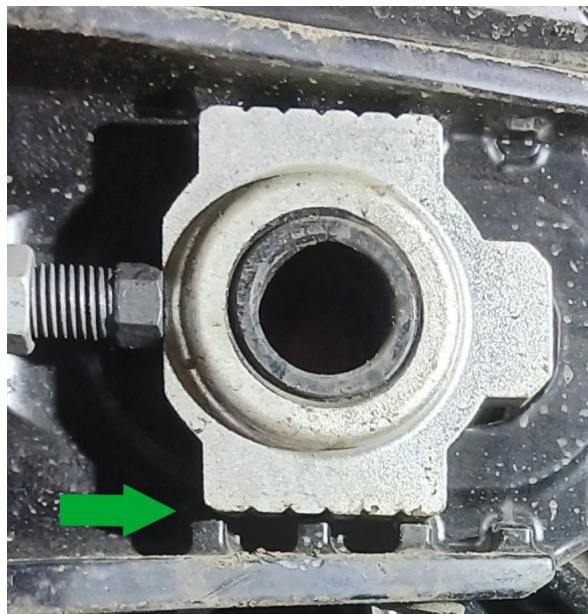
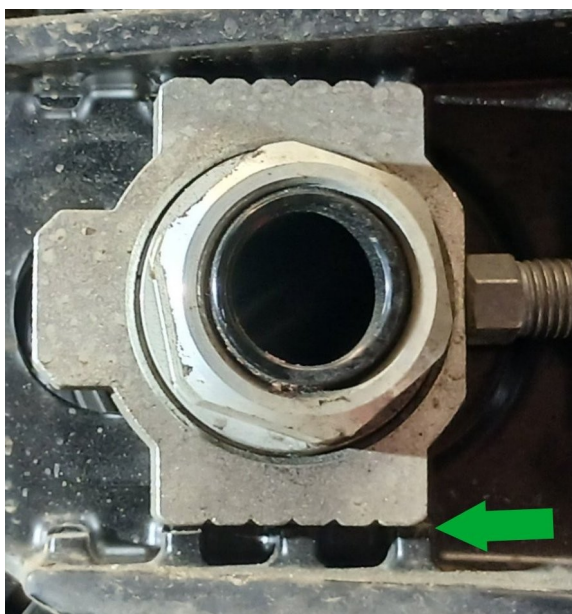
Avec une douille Torx T30 serrez la vis de 6x15 enduite de Loctite 243 au couple de 14 Nm

Attention : La tringlerie de sélection de vitesse doit être complètement libre et ne rien toucher lors de son débattement.

AJUSTEZ LA TENSION DE LA CHAÎNE

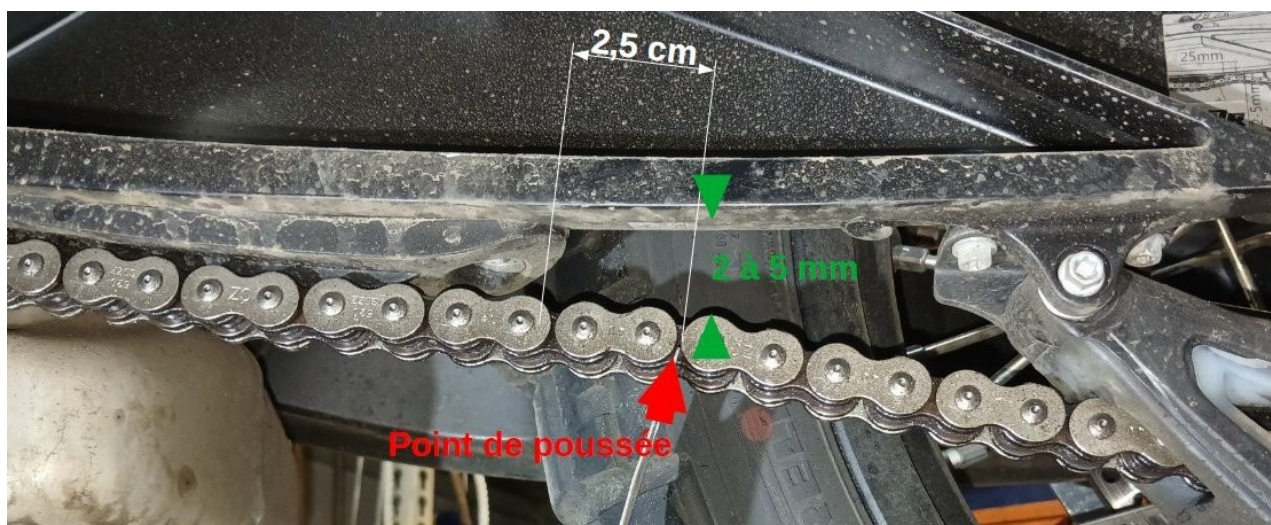


Ajustez les vis de réglage de la tension de la chaîne des deux cotés pour que les repères soient symétriques, garantissant un bon alignement de la roue arrière.



Vérifiez que la tension est correcte :

Voir : http://fantasiadl.com/FICHES/_KTM790Adv_1510_CHAINE_REGLAGE.pdf



Chaîne à 2 à 5 mm du guide chaîne , brin supérieur tendu.

Avec une douille de 32 mm serrez l'écrou d'axe de roue au couple de 90 Nm



Vérifiez à nouveau le bon positionnement des pièces de réglage de tension ainsi que le bon réglage de la tension de la chaîne.

Vérifiez le bon réglage de la tension de la chaîne après quelques dizaines de kilomètres

DESCENDEZ LA MOTO DU LÈVE ROUE

ERREURS A NE PAS FAIRE

Laisser des traces de graisse sur le disque de frein.
Régler les cales de tension de manière asymétrique.

BIBLIOGRAPHIE

La documentation KTM

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

fantasiadl 17/07/2026 08/09/2026