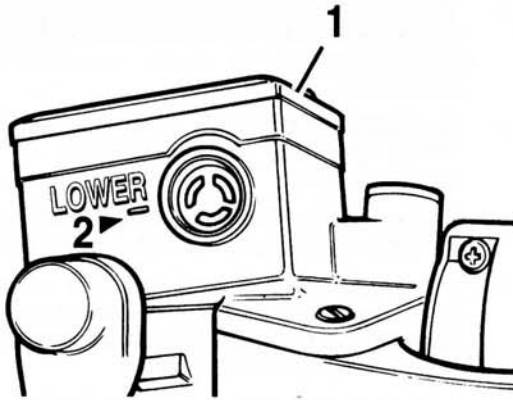
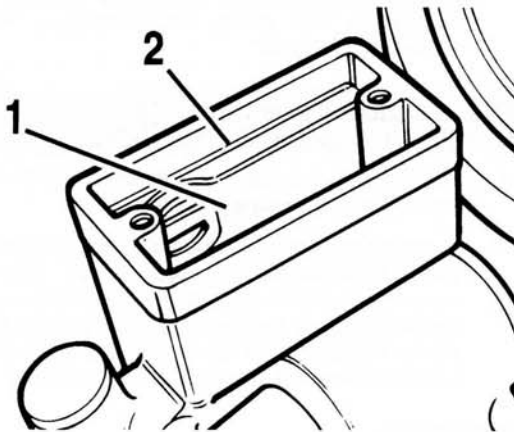


Contrôle de niveau de liquide

1. Le niveau de liquide dans le réservoir doit être maintenu entre les repères supérieur et inférieur (le réservoir étant horizontal).



1. Réservoir de liquide
2. Niveau inférieur de liquide



1. Réservoir de liquide (couvercle déposé)
2. Niveau supérieur

Remplacement du liquide d'embrayage, coupelles et flexibles hydrauliques d'embrayage

Le liquide d'embrayage doit être remplacé aux intervalles spécifiés dans le tableau d'entretien périodique. Remplacez le flexible d'embrayage et les coupelles hydrauliques du maître-cylindre et du cylindre récepteur aux intervalles spécifiés dans le tableau d'entretien périodique.

AVERTISSEMENT: Si on ne remplace pas le liquide d'embrayage, le flexible et les coupelles hydrauliques aux intervalles spécifiés, on risque de réduire le rendement de l'embrayage et de provoquer une embardée et un accident.

SYSTEME D'ALIMENTATION

Recherchez toute fuite, détérioration, déchirure ou écrasement de tuyau du système d'alimentation, aux intervalles spécifiés dans le tableau d'entretien périodique. Remplacez tout composant suspect.

Remplacez les flexibles d'essence aux intervalles spécifiés dans le tableau d'entretien périodique.

AVERTISSEMENT: On risque une fuite de carburant si on ne remplace pas les flexibles de carburant aux intervalles spécifiés. Toute fuite de carburant peut provoquer un incendie ainsi que des blessures et des dégâts matériels.

ECROUS, BOULONS ET FIXATIONS – VERIFIEZ LE SERRAGE

Examinez toute la moto aux intervalles spécifiés dans le tableau d'entretien périodique, afin de détecter toute fixation desserrée, etc. Serrez toute fixation desserrée, comme indiqué dans le tableau des couples de serrage.

AVERTISSEMENT: Inspectez les fixations aux intervalles spécifiés et, si nécessaire, resserez-les avec une clef dynamométrique de précision connue. Si les fixations ne sont pas contrôlées et resserrées aux intervalles spécifiés, on risque une instabilité, une embardée et un accident.

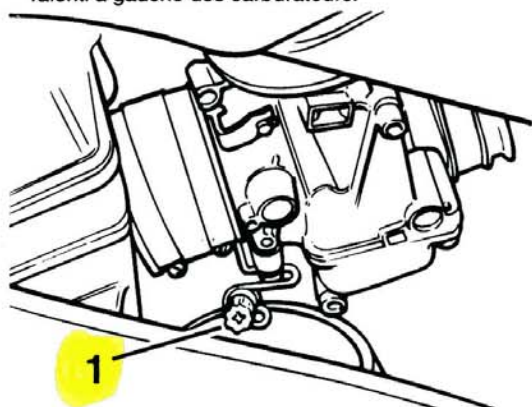
CARBURATEURS

Synchronisation des carburateurs



AVERTISSEMENT: Il est nécessaire de faire tourner le moteur au cours des opérations suivantes. Les gaz d'échappement du moteur en marche contiennent de l'oxyde de carbone et d'autres gaz toxiques. Ne mettez jamais le moteur en marche et ne le laissez jamais tourner dans un local non ventilé à moins de disposer d'un extracteur relié directement au système d'échappement de la moto. Si un extracteur n'est pas disponible, assurez-vous que la ventilation du local est suffisante pour éviter toute accumulation de gaz. N'oubliez pas que l'oxyde de carbone est un gaz inodore et incolore qui peut rendre inconscient et même être fatal si on en respire trop.

1. Mettez la moto en marche et attendez que son moteur atteigne sa température d'utilisation normale.
2. Assurez-vous que le ralenti se situe entre 950 et 1040 tr/min. Si nécessaire, faites tourner la vis de réglage de ralenti à gauche des carburateurs.



1. Réglage de ralenti
3. Ouvrez et fermez plusieurs fois la poignée des gaz pour vous assurer que le ralenti d'origine ne change pas. Réglez selon le besoin et arrêtez le moteur.
4. Déposez le réservoir de carburant comme décrit à la section du système d'alimentation.



AVERTISSEMENT: Respectez les avertissements de la section des renseignements généraux concernant la sécurité de manutention de l'essence et de ses récipients. On risque un incendie pouvant provoquer des blessures et des dégâts matériels si on renverse du carburant ou si le carburant n'est pas manipulé et stocké de la façon prescrite.

5. Branchez un jeu de jauges à dépression sur chaque carburateur. Les raccords de prise de dépression se trouvent au sommet de chaque carburateur, à côté du couvercle de la membrane.

REMARQUE:

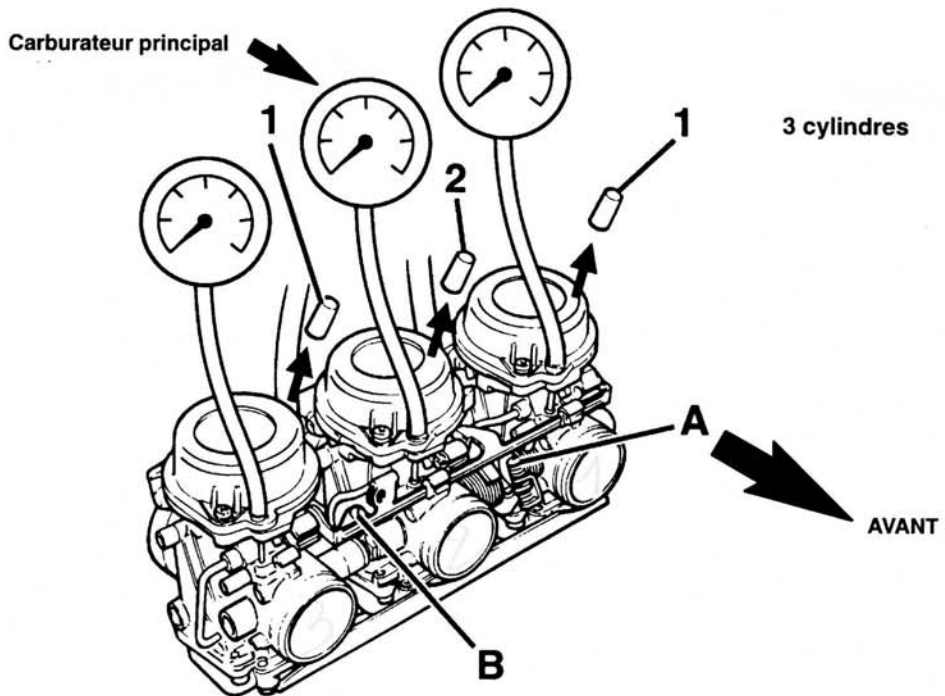
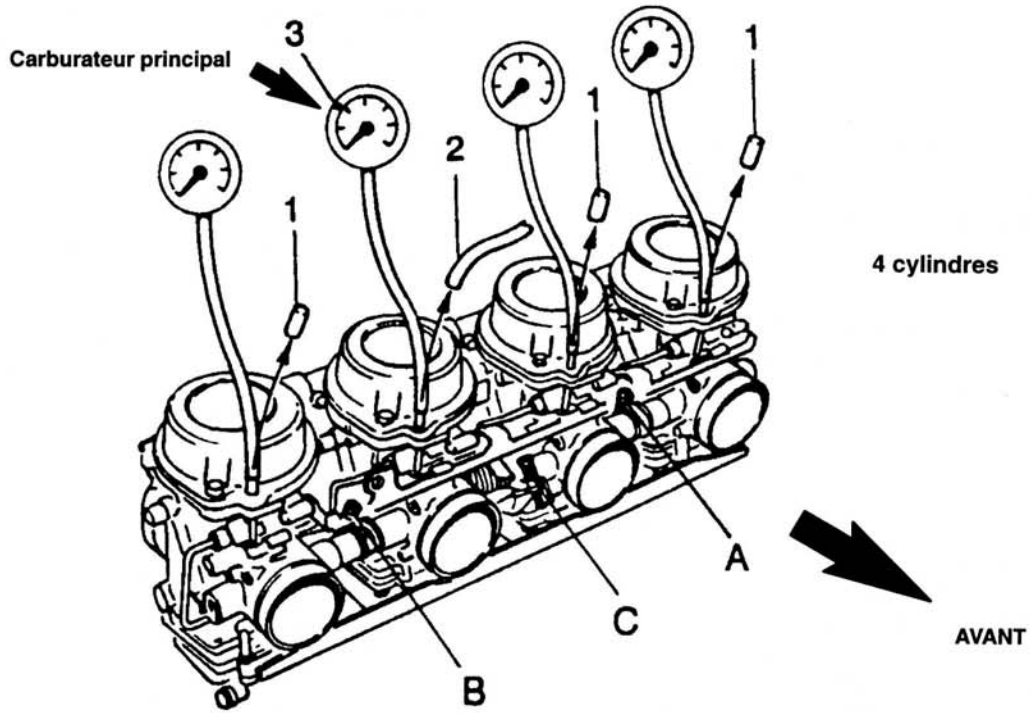
- On peut débrancher et sceller tout tuyau à dépression vers le robinet de carburant ou le système des pertes par évaporation au cours du réglage.
6. Soutenez les jauges à dépression et placez le réservoir de carburant à côté des carburateurs et plus haut que ceux-ci. Reposez les tuyaux d'essence sur les carburateurs.
 - SUR TOUS LES MODELES, SAUF THUNDERBIRD ET TIGER, placez le robinet d'essence en position d'amorçage "PRI".
 - Sur les modèles TIGER et THUNDERBIRD, placez le robinet de carburant en position de marche "ON".
 7. Les carburateurs sont alors prêts et le réglage peut commencer. Mettez le moteur en marche et laissez-le tourner au ralenti au cours de la mesure de la dépression d'admission de chaque carburateur.
 8. Sur les moteurs à 4 cylindres, le carburateur du cylindre N°3 est désigné le carburateur "principal". Sur les moteurs à 3 cylindres, le carburateur central est le carburateur "principal". Le réglage consiste à faire correspondre les dépressions des autres carburateurs à celle du carburateur "principal".

La dépression au ralenti doit être comprise entre 5,00 et 6,00 pouces de Hg (127-152 mm Hg).

9. Régler la dépression du carburateur "principal" en faisant tourner la vis de réglage de ralenti.
10. Lorsque la dépression du carburateur principal est réglée, faites correspondre les dépressions des autres carburateurs à celle du carburateur principal en faisant tourner les vis de réglage (A, B et C sur l'illustration à droite). Lorsque toutes les dépressions correspondent, réglez de nouveau le ralenti et arrêtez le moteur.

REMARQUE:

- Le réglage est très sensible. Une légère variation de la position de la vis de réglage modifiera fortement la dépression dans le carburateur.
 - Le cylindre numéro un est le cylindre extérieur gauche, observé de la position de conduite.
 - Le cylindre N°1 est le cylindre extérieur gauche, observé de la position de conduite.
 - Le régleur A affecte le cylindre N°1 sur les moteurs à 3 et 4 cylindres.
 - Le régleur B affecte le cylindre N°4 des moteurs à 4 cylindres et le cylindre N°3 des moteurs à 3 cylindres.
 - Le régleur C affecte le cylindre N°2 des moteurs à 4 cylindres uniquement.
11. Déposez le réservoir de carburant et débranchez les jauges à dépression. Rebranchez tous les tuyaux à dépression débranchés pour le réglage. Reposer le réservoir de carburant



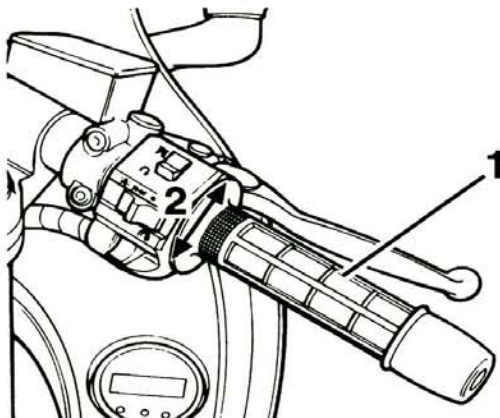
- 1. Obturateurs
 - 2. Tuyau à dépression du robinet d'essence* (du carburateur central sur les moteurs à 3 cylindres)
 - 3. Jauge à dépression
- *Pas monté sur les modèles Tiger et Thunderbird

POIGNEE DES GAZ

Si le jeu de la poignée des gaz est excessif, un délai d'accélération se produira, spécialement aux régimes peu élevés du moteur. De plus, les papillons des gaz risquent de ne pas s'ouvrir complètement, ce qui entraînerait une réduction importante de la vitesse de pointe de la moto. Autrement, si la poignée des gaz ne présente pas de jeu, le contrôle du papillon des gaz sera difficile et le ralenti sera irrégulier. Vérifiez périodiquement le jeu de la poignée des gaz, comme indiqué dans le tableau d'entretien périodique.

Inspection

1. Assurez-vous que la poignée des gaz présente un jeu de 2-3 mm (0,08-0,12 in) lorsqu'on la fait tourner légèrement.



1. Poignée des gaz
2. Jeu de 2-3 mm

Réglage

1. Si le jeu mesuré est incorrect, procédez au réglage, comme indiqué à la section d'alimentation.



AVERTISSEMENT: L'utilisation de la moto avec un câble d'accélérateur mal réglé, mal acheminé ou endommagé peut affecter le fonctionnement des freins, de l'embrayage et de l'accélérateur lui-même. N'importe laquelle de ces conditions peut provoquer une embardée et un accident.



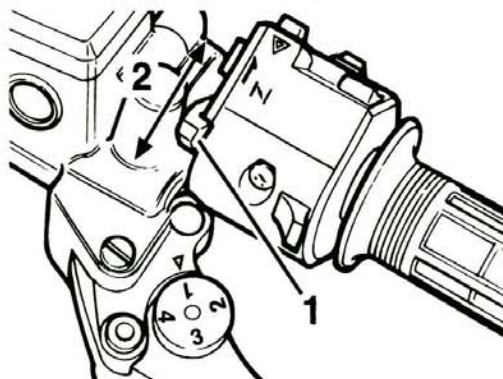
AVERTISSEMENT: Braquez le guidon à fond vers la gauche et vers la droite en vérifiant que les câbles et les faisceaux de fils ne coincent pas. Un câble ou un faisceau de fils tendu affectera la direction et peut entraîner une embardée et un accident.

LEVIER DE STARTER

La moto est équipée d'un starter. Le câble de commande du starter peut exiger un réglage occasionnel; la vérification de fonctionnement et le réglage doivent être entrepris comme indiqué dans le tableau d'entretien périodique.

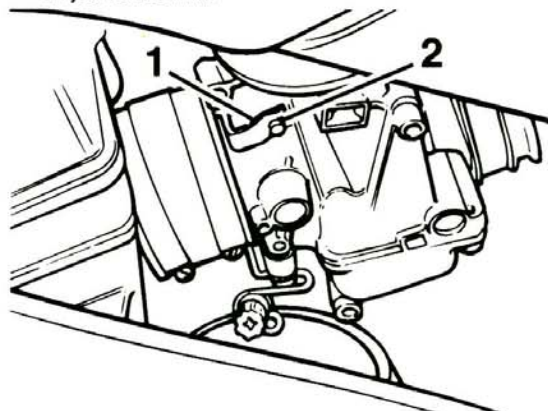
Inspection

1. Vérifiez que la manette de starter revient à fond et que le câble glisse librement dans sa gaine. Si le câble du starter ne glisse pas librement ou coince, il se peut qu'il soit éraillé; déposez-le pour le vérifier. Remplacez l'ensemble du câble s'il est suspect.
2. Poussez la manette de starter à fond dans la position de dégagement (à l'opposé de la position de conduite).



1. Levier de starter
2. Réglage correct – jeu de 2-3 mm

3. Pour déterminer le jeu du câble à hauteur de la manette du starter, tirez la manette du starter jusqu'à ce que le levier du plongeur du starter du carburateur touche le plongeur. Si correct, la manette de starter doit présenter un jeu de 2-3 mm.



1. Levier du plongeur de starter
2. Plongeur de starter

Réglage

1. Si le jeu mesuré est incorrect, procédez au réglage, comme indiqué à la section d'alimentation.



AVERTISSEMENT: L'utilisation de la moto avec un câble de starter mal réglé, mal acheminé ou endommagé peut affecter le fonctionnement des freins, de l'embrayage et du starter lui-même. N'importe laquelle de ces conditions peut provoquer une embardée et un accident.



AVERTISSEMENT: Braquez le guidon à fond vers la gauche et vers la droite tout en vérifiant que les câbles et les faisceaux de fils ne coincent pas. Un câble ou un faisceau de fils tendu affectera la direction et peut entraîner une embardée et un accident.

ENSEMBLE D'ADMISSION D'AIR


AVERTISSEMENT: Ne tentez jamais de faire tourner le moteur avec l'admission d'air déposée. Tout débris entrant dans les carburateurs peut provoquer un coincement du papillon ainsi qu'une embardée et un accident possible.

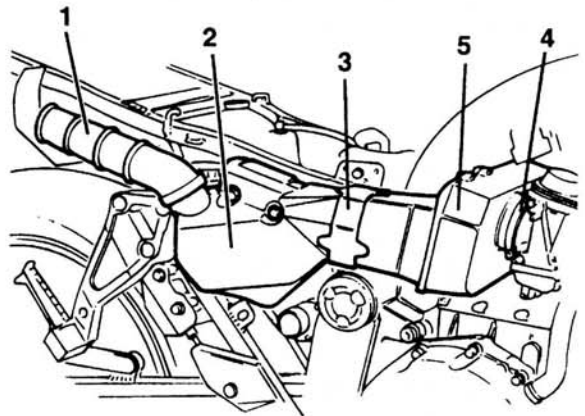
Ne placez jamais aucune obstruction devant les tuyaux d'admission d'air sous peine d'endommager le moteur.

Dépose (pas Thunderbird)
REMARQUE:

- Pour pouvoir atteindre l'ensemble de la boîte à air, il est nécessaire de déposer tout d'abord la selle, la batterie, les panneaux latéraux et le réservoir de carburant, comme décrit aux sections électrique, de carrosserie et d'alimentation respectivement.
1. Déposez le ou les conduits d'admission d'air des chambres auxiliaires (côté gauche uniquement sur les modèles Tiger).
 2. Déposez les deux chambres auxiliaires en desserrant les 2 boulons maintenant chaque chambre sur le cadre.
 3. Enlevez les gaines en caoutchouc de la boîte à air.
 4. Dégagez les attaches maintenant la boîte à air sur les carburateurs.
 5. Détachez la boîte à air et reculez-la le plus loin possible des carburateurs.
 6. Déposez les capots de couvercle d'arbre à cames et le joint en mousse.
 7. Détachez les connecteurs à basse tension des bobines. Déposez les bobines d'allumage du tube d'ossature du cadre, complètes avec les fils des bougies.

REMARQUE:

- Notez les positions relatives de tous les fils à haute et basse tension avant de les débrancher.
8. Déposez le câble de starter des carburateurs en desserrant le contre-écrou du câble et en dévissant complètement le dispositif de réglage. Soulevez le câble hors de sa rainure et faites tourner l'embout à l'extrémité du câble pour le dégager du mécanisme du starter.
 9. Dégagez les attaches maintenant les caoutchoucs de carburateur sur la culasse.
 10. Déposez les carburateurs et les caoutchoucs de la culasse, avec une légère oscillation.



1. Conduit d'admission d'air
2. Chambre auxiliaire
3. Gaine en caoutchouc
4. Caoutchoucs d'admission de venturi
5. Boîte à air

11. Soutenez les carburateurs et débranchez le câble de la poignée des gaz comme suit: Desserrez le contre-écrou de la gaine de câble et dévissez complètement la molette de réglage de la gaine. Soulevez le dispositif de réglage du câble hors de sa rainure et faites tourner l'embout à l'extrémité du câble pour le dégager de la came de papillon. Déposez l'ensemble du carburateur.
12. Dégagez l'attache maintenant le tuyau de ventilation de boîte à air sur le couvercle d'embrayage ou le couvercle de reniflard (suivant la configuration du moteur) et détachez le tuyau. Notez le trajet du tuyau pour pouvoir le remonter correctement au cours de l'assemblage.
13. Déposez la boîte à air complète avec son tuyau d'évacuation.



ATTENTION: Placez du ruban sur les orifices d'entrée de la culasse afin d'éviter toute introduction de débris dans les lumières d'admission. Tout débris entrant dans les lumières d'admission peut provoquer une détérioration grave du moteur.

REMARQUE:

- **Le filtre à air ne peut se remplacer que sous forme d'ensemble complet. Aucun élément de filtre à air séparé n'est disponible pour les modèles Triumph; par conséquent, il n'est pas possible de démonter la boîte à air ni de déposer ou nettoyer l'élément.**

Installation (pas Thunderbird)

1. Vérifiez l'état des caoutchoucs d'admission de venturi et les positions des anneaux d'expansion dans la boîte à air. Positionnez la boîte à air.
2. Faites passer le tuyau d'évacuation de la boîte à air entre la tresse de masse de l'alternateur et l'alternateur. Faites passer le tuyau de vidange dans le ressort gauche du support central (si monté).
3. Positionnez la boîte à air sur le cadre pour permettre l'installation des carburateurs sur la culasse puis celle de la boîte à air sur les carburateurs.
4. Rebranchez le câble de la poignée des gaz sur les carburateurs, dans l'ordre inverse de la dépose. Assurez-vous que le câble et la gaine sont engagés correctement et faites tourner la poignée des gaz pour vérifier que le câble se déplace librement.
5. Alignez les carburateurs sur la culasse en vérifiant que tous les flexibles de carburant et de dépression se trouvent vers le haut, afin d'éviter tout coincement ou détérioration accidentelle.
6. Posez les carburateurs sur la culasse. Ajustez le câble de la poignée des gaz comme indiqué dans la section du système d'alimentation.



AVERTISSEMENT: L'utilisation de la moto avec un câble d'accélérateur mal réglé, mal acheminé ou endommagé peut affecter le fonctionnement des freins, de l'embrayage et de l'accélérateur. N'importe laquelle de ces conditions peut provoquer une embardée et un accident.

7. Posez la boîte à air sur les carburateurs en vérifiant que tous les caoutchoucs sont bien en place.
8. Serrez fermement toutes les attaches de retenue de carburateur et de boîte à air.
9. Placez les flexibles de ventilation de carburateur dans l'espace entre les carburateurs extérieur et intérieur.
10. Positionnez les tuyaux à dépression et d'essence entre le cadre principal et la boîte à air.
11. Posez les bobines d'allumage et attachez-les sur le tube d'ossature du cadre.
12. Posez les connecteurs de bobine d'allumage en prenant soin de rebrancher toutes les connexions électriques comme noté avant le démontage.
13. Vérifiez l'état de toutes les connexions électriques.
14. Placez le joint de capot d'arbre à cames verticalement sur le câble du starter et engagez les fils d'allumage.

15. Assurez-vous que les fils des bougies se trouvent sur les bougies appropriées.
16. Rebranchez le câble de starter dans l'ordre inverse de la dépose.
17. Vérifiez le fonctionnement du starter. Vérifiez également que le flexible d'embrayage est attaché correctement sur le coude d'eau et ne frotte pas sur la barre de commande du starter. Ajustez le câble de starter comme indiqué à la section du système d'alimentation.



AVERTISSEMENT: L'utilisation de la moto avec un câble de starter mal réglé, mal acheminé ou endommagé peut affecter le fonctionnement des freins, de l'embrayage, de l'accélérateur et du starter lui-même. N'importe laquelle de ces conditions peut provoquer une embardée et un accident.

18. Attachez le flexible de ventilation de boîte à air et maintenez-le sur le couvercle d'embrayage ou le couvercle de reniflard (suivant la configuration des cylindres).
19. Vérifiez le libre déplacement du papillon des gaz. Réglez-le à nouveau si nécessaire.



AVERTISSEMENT: L'utilisation de la moto avec un câble d'accélérateur mal réglé, mal acheminé ou endommagé peut affecter le fonctionnement des freins, de l'embrayage et de l'accélérateur. N'importe laquelle de ces conditions peut provoquer une embardée et un accident.



AVERTISSEMENT: Braquez le guidon à fond vers la gauche et vers la droite tout en vérifiant que les câbles et les faisceaux de fils ne coincent pas. Un câble ou un faisceau de fils tendu affectera la direction et peut entraîner une embardée et un accident.

20. Posez les gaines en caoutchouc sur la boîte à air.
21. Posez les chambres auxiliaires dans les gaines en caoutchouc et alignez-les avec les manchons à bride du boîtier de batterie.
22. Posez les vis et l'écrou de maintien des chambres auxiliaires. Serrez-les à **9 N.m**.
23. Posez les conduits d'admission d'air.

REMARQUE:

- **Il est conseillé de revérifier les réglages du carburateur après tout déplacement de la boîte à air. Vérifiez tout particulièrement le ralenti, le fonctionnement du starter et les valeurs de dépression. De toute façon, ces réglages doivent être entrepris avant de reposer le réservoir de carburant et les panneaux de carrosserie.**

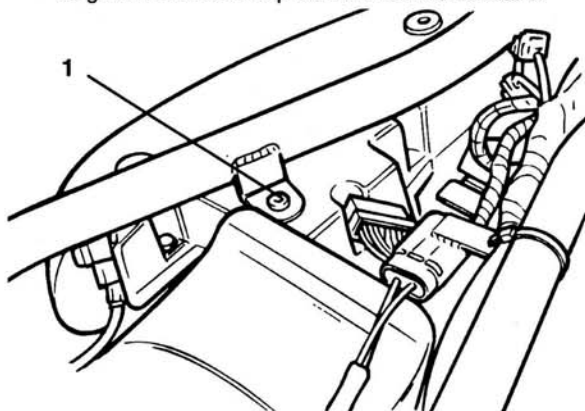
ENSEMBLE D'ADMISSION D'AIR
Dépose – Thunderbird


AVERTISSEMENT: Ne tentez jamais de faire tourner le moteur avec l'admission d'air déposée. Tout débris entrant dans les carburateurs peut provoquer un coincement du papillon ainsi qu'une embardée et un accident possible.

Ne placez jamais aucune obstruction devant les tuyaux d'admission d'air sous peine d'endommager le moteur.

REMARQUE:

- Pour pouvoir atteindre l'ensemble de la boîte à air, il est nécessaire de déposer tout d'abord la selle, les couvercles latéraux, les couvercles de la boîte à air, l'avertisseur, le support d'avertisseur et le réservoir de carburant, comme décrit aux sections de carrosserie et d'alimentation respectivement.
1. Dégagez les attaches maintenant la chambre auxiliaire de la boîte à air sur cette dernière.
 2. Dégagez la vis maintenant la chambre auxiliaire sur le longeron de selle et déposez la chambre auxiliaire.


1. Vis de maintien de boîte à air

3. Dégagez les attaches maintenant la boîte à air sur les carburateurs.
4. Détachez la boîte à air et reculez-la le plus loin possible des carburateurs.
5. Détachez les connecteurs à basse tension de la bobine numéro 3. Déposez la bobine du tube du cadre, avec le fil de bougie.

REMARQUE:

- Notez les positions relatives des fils à haute et basse tension avant de les débrancher.
6. Dégager le câble de starter des carburateurs.
 7. Dégagez les attaches maintenant les caoutchoucs de carburateur sur les carburateurs.

8. Détachez les carburateurs des caoutchoucs en leur imprimant un mouvement oscillant et faites glisser les carburateurs du côté gauche de la moto.
9. Soutenez les carburateurs et débranchez le câble de la poignée des gaz.
10. Déposez les carburateurs en prenant soin de ne pas endommager la durit de dérivation de liquide de refroidissement.
11. Dégagez le flexible de reniflard de la boîte à air et déposez la boîte à air.



ATTENTION: Placez du ruban sur les orifices d'entrée de la culasse afin d'éviter toute introduction de débris dans les lumières d'admission. Tout débris entrant dans les lumières d'admission peut provoquer une détérioration grave du moteur.

REMARQUE:

- Le filtre à air ne peut se remplacer que sous forme d'ensemble complet. Aucun élément de filtre à air séparé n'est disponible pour les modèles Triumph; par conséquent, il n'est pas possible de démonter la boîte à air ni de déposer ou nettoyer l'élément.

Installation (Thunderbird)

1. Vérifiez l'état des caoutchoucs d'admission de venturi et les positions des anneaux d'expansion dans la boîte à air. Positionnez la boîte à air.
2. Faites passer le tuyau d'évacuation de la boîte à air entre la tresse de masse de l'alternateur et l'alternateur.
3. Positionnez la boîte à air sur le cadre pour permettre l'installation des carburateurs sur la culasse puis celle de la boîte à air sur les carburateurs.
4. Positionnez les carburateurs pour pouvoir rebrancher le câble d'accélérateur. Rebranchez le câble de la poignée des gaz sur les carburateurs, dans l'ordre inverse de la dépose. Assurez-vous que le câble et la gaine sont engagés correctement et faites tourner la poignée des gaz pour vérifier que le câble se déplace librement.
5. Aligner les carburateurs sur les caoutchoucs en contrôlant que la durit de dérivation de liquide de refroidissement et les flexibles de carburant et d'évacuation sont positionnés correctement pour éviter tout écrasement ou détérioration.
6. Raccordez le tuyau de ventilation à la boîte à air.
7. Posez la boîte à air sur les carburateurs en vérifiant que tous les caoutchoucs sont bien en place.
8. Serrez fermement toutes les attaches de retenue de carburateur et de boîte à air.
9. Placez les flexibles de ventilation de carburateur dans l'espace entre les carburateurs extérieur et intérieur.
10. Rebranchez le câble de starter dans l'ordre inverse de la dépose.

11. Posez la bobine d'allumage et attachez-la sur le tube d'ossature du cadre.
12. Posez les connecteurs de bobine d'allumage en prenant soin de rebrancher toutes les connexions électriques, comme noté avant le démontage.
13. Vérifiez l'état de toutes les connexions électriques.
14. Assurez-vous que les fils des bougies se trouvent sur les bougies appropriées.
15. Vérifiez le fonctionnement du starter. Vérifiez également que le flexible d'embrayage est attaché correctement sur le coude d'eau et ne frotte pas sur la barre de commande du starter. Ajustez le câble de starter comme indiqué à la section du système d'alimentation.



AVERTISSEMENT: L'utilisation de la moto avec un câble de starter mal réglé, mal acheminé ou endommagé peut affecter le fonctionnement des freins, de l'embrayage, de l'accélérateur et du starter lui-même. N'importe laquelle de ces conditions peut provoquer une embardée et un accident.

16. Vérifiez le libre déplacement du papillon des gaz. Réglez si nécessaire



AVERTISSEMENT: L'utilisation de la moto avec un câble d'accélérateur mal réglé, mal acheminé ou endommagé peut affecter le fonctionnement des freins, de l'embrayage et de l'accélérateur. N'importe laquelle de ces conditions peut provoquer une embardée et un accident.

17. La repose de la chambre auxiliaire de boîte à air se fait dans l'ordre inverse de la dépose. Contrôlez que la vis de maintien de la chambre auxiliaire et les attaches entre la boîte à air et la chambre auxiliaire sont serrées correctement.
18. Reposez la selle, les couvercles latéraux, les couvercles de boîte à air, le support d'avertisseur, l'avertisseur et le réservoir de carburant.

REMARQUE:

- Il est conseillé de révéifier les réglages du carburateur après tout déplacement de la boîte à air. Vérifiez tout particulièrement le ralenti, le fonctionnement du starter et les valeurs de dépression. De toute façon, ces réglages doivent être entrepris avant de reposer le réservoir de carburant et les panneaux de carrosserie.

TUYAU D'EVACUATION DE BOITE A AIR

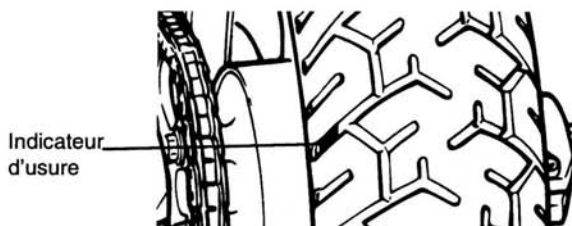
Le tuyau d'évacuation de la boîte à air doit être vidangé aux intervalles spécifiés dans le tableau d'entretien périodique.

1. Enlevez le bouchon du tuyau d'évacuation afin de permettre l'écoulement de tout liquide accumulé dans le tuyau.
2. Remonter le bouchon.

USURE DE PNEU/INSPECTION DE ROUE

Lorsque les sculptures des pneus s'usent, les pneus seront plus susceptibles aux crevaisons et défaillances. On estime que 90% de toutes les défaillances des pneus se produisent lorsqu'il ne reste plus que 10% des sculptures (usure de 90%). C'est donc une fausse économie que d'utiliser les pneus jusqu'à ce qu'ils soient usés à la limite sans compter qu'ils sont dangereux.

Tous les pneus possèdent des indicateurs d'usure. Lorsque le pneu est usé au point d'exposer le sommet d'un indicateur d'usure, il doit être remplacé.



Aux intervalles spécifiés dans le tableau d'entretien périodique, mesurez la profondeur des sculptures à l'aide d'une jauge et remplacez tout pneu dont l'usure a atteint ou dépassé le minimum permis.

Vérifiez que les roues ne sont pas fêlées, écaillées ou endommagées. Recherchez des dégâts similaires sur les roues de la Tiger et Thunderbird et vérifiez également que les rayons ne sont pas corrodés, lâches ou brisés. Remplacez toujours toute roue dont on suspecte une détérioration.



AVERTISSEMENT: La conduite avec des pneus usés excessivement est dangereuse et affectera la traction, la stabilité et la tenue de route et peut provoquer des embardées et des accidents.

Lorsqu'un pneu sans chambre à air est crevé, la fuite est souvent très lente. Recherchez toujours attentivement toute crevaison des pneus.

Vérifiez que les pneus ne sont pas entaillés et ne contiennent pas de clous ou autres objets tranchants. Sur les roues à rayons, vérifiez que les rayons ne sont pas détendus ou endommagés. Vérifiez que les jantes ne sont pas entaillées ni déformées. La conduite avec des roues ou pneus endommagés ou défectueux est dangereuse et peut provoquer des embardées et des accidents.

Consultez toujours votre concessionnaire Triumph avant tout remplacement de pneus ou pour les faire examiner.

Profondeur minimale recommandée des sculptures

Moins de 130 km/h (80 mph)	2 mm (0,08 in)
Plus de 130 km/h (80 mph)	Arrière 3 mm (0,12 in) Avant 2 mm (0,08 in)



AVERTISSEMENT: Ne pas conduire cette moto à une vitesse supérieure à la limite légale, sauf en course sur circuit fermé.

Consultez la section des roues et pneus de ce manuel pour tout détail supplémentaire d'inspection des roues et pneus et pour toute information concernant le remplacement des pneus.

CHAINE DE TRANSMISSION

Vérifiez, réglez et lubrifiez la chaîne de transmission aux intervalles spécifiés dans le tableau d'entretien périodique. Pour des raisons de sécurité et pour éviter une usure excessive, ne négligez jamais aucune instruction d'entretien de la chaîne de transmission. Si la chaîne est usée excessivement ou mal réglée – trop lâche ou trop tendue – la chaîne pourrait se dégager des pignons ou se briser. Les contrôles de réglage et le graissage doivent être entrepris plus fréquemment si la moto est utilisée régulièrement dans des conditions rigoureuses ou poussiéreuses ou sur des routes couvertes de sel.



AVERTISSEMENT: Une chaîne qui se brise ou se dégage des pignons peut se bloquer brusquement sur le pignon du moteur ou celui de la roue arrière. Cela pourrait endommager fortement les composants mécaniques en question et pourrait provoquer un accident grave. Ne négligez jamais l'entretien de la chaîne.

Remplacement de la chaîne de transmission

Remplacez la chaîne de transmission lorsqu'elle est usée à la limite spécifiée (consultez le paragraphe contrôle d'usure de la chaîne de transmission). Consultez la section de suspension arrière/réduction finale pour les détails de remplacement.

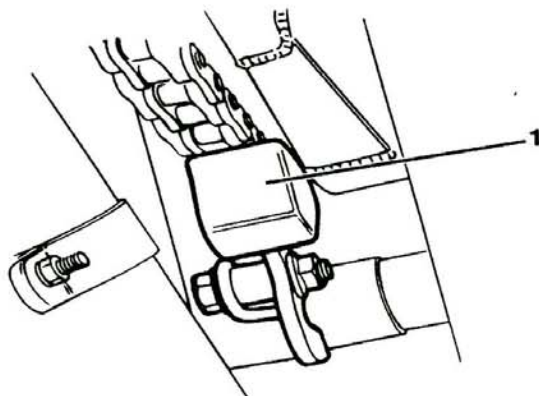
Contrôle de la flèche de la chaîne

1. Redressez la moto sur sa béquille latérale ou son support central.
2. Vérifiez l'alignement de la roue arrière en consultant les instructions d'alignement de roue arrière, plus loin dans cette section. Réglez-le si nécessaire.
3. Faites tourner la roue arrière pour trouver le point où le jeu de la chaîne est le plus faible. Mesurez la course verticale de la chaîne, à mi-chemin entre les pignons.

REMARQUE:

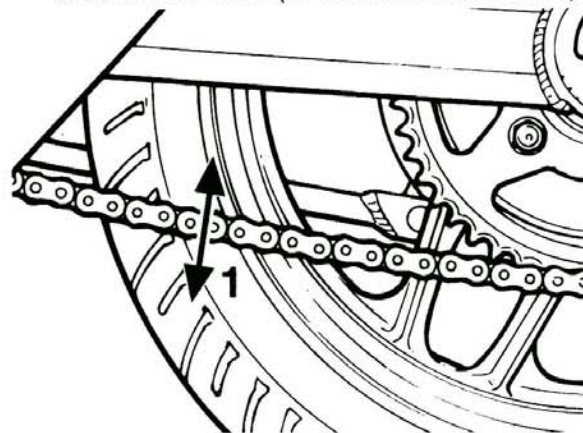
- Les modèles Tiger sont équipés d'une glissière de chaîne qui permettra un jeu excessif de la chaîne si elle est usée. Vérifiez toujours la glissière de chaîne et, si nécessaire, remplacez-la avant d'entreprendre tout autre réglage. Réglez toujours la chaîne après un remplacement de la glissière de chaîne.

La glissière est boulonnée sur le cadre, juste derrière le couvercle du pignon de chaîne.



1. Glissière de chaîne de la Tiger

4. Si correcte, la course verticale de la chaîne de transmission à mi-chemin entre les pignons de chaîne doit être de 35–40 mm (25–30 mm sur la Thunderbird).



1. Course verticale de 35–40 mm (25–30 mm sur la Thunderbird)