Machine Translated by Google

Installation de l'usine Pro Shift Star M109R

Par CBR1000DUDE depuis le site Web M109 Riders.com.

Voici comment installer le kit étoile Factory Pro Shift dans un Suzuki M109R Boulevard. L'étoile de changement de vitesse est connue sous le nom de «plaque d'arrêt de came de changement de vitesse» dans le manuel d'entretien Suzuki.

Citation : "CBR1000DUDE - J'ai démonté la bête et voici ce que j'ai fait".

Note de l'éditeur : Certains commentaires ont été ajoutés pour améliorer davantage les informations contenues dans ce document.

ÉTAPE 1 - Vidangez d'abord l'huile, puis retirez le couvercle chromé et vous verrez ce couvercle de changement de vitesse.

Retirez la tringlerie (boulon de 10 mm) et laissez-la pendre. Placer la transmission en position POINT MORT. L'engrenage en étoile et le bras de détente sont en position neutre, comme illustré à la figure 2

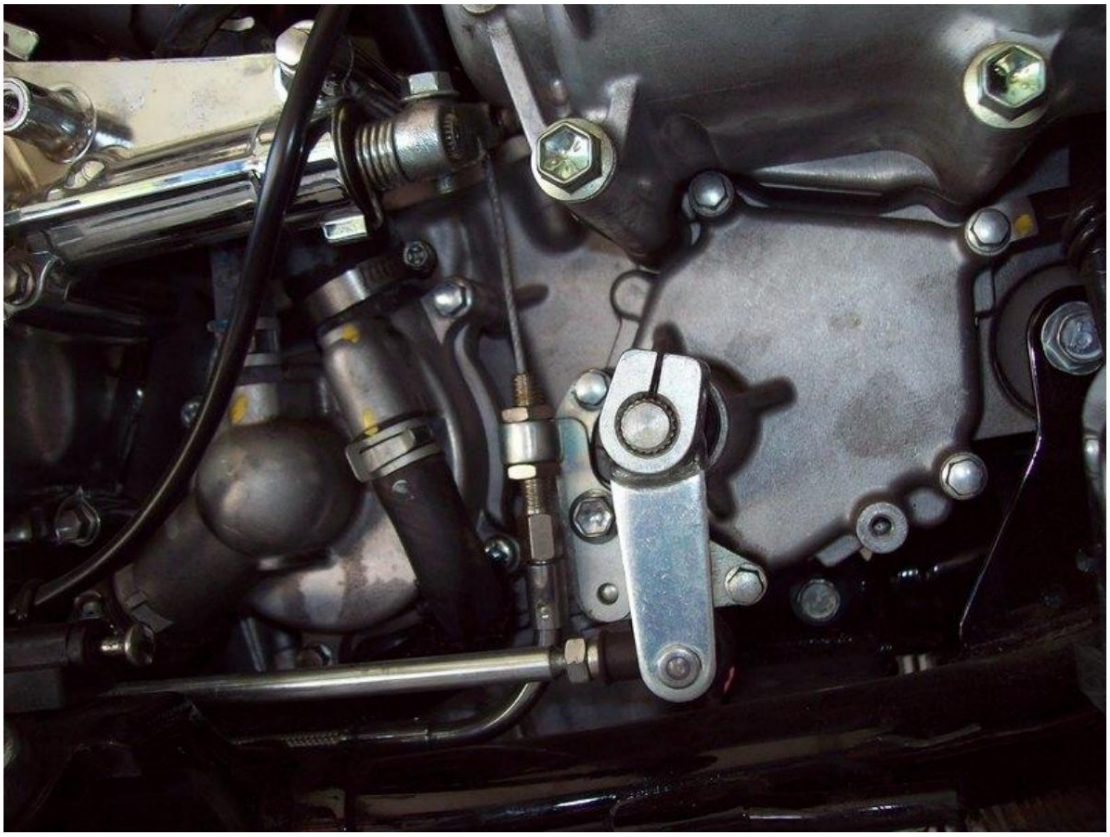

Figure 1 - Shift Star Cover

Machine Translated by Google

ÉTAPE 2 - Retirez les 5 boulons (tête de 8 mm), ils sont tous identiques. Retirez le couvercle et l'arbre de changement de vitesse et vous verrez cela.

Figure 2 - Shift Star en position neutre

Note de l'éditeur : Le kit de changement de vitesse Factory Pro devrait avoir un nouveau joint inclus. Si NON, essayez de retirer le couvercle sans détruire le joint. Il peut être réutilisé jusqu'à ce qu'un nouveau joint soit acheté chez le revendeur.

Machine Translated by Google

ÉTAPE 3 - Retirez le boulon de 10 mm qui maintient le bras et sortez le ressort.

Figure 3 - Levier de détente, ressort et vis de retenue

Note de l'éditeur : Inspectez ces pièces pour une usure excessive des roulements. Mettez-les de côté car ils seront réinstallés avec la nouvelle étoile de changement de vitesse. Dans ce document, le ressort d'origine a été utilisé. Le kit Factory Pro est livré avec un ressort de rechange.

Machine Translated by Google

ÉTAPE 4 - Remplacez le ressort par un de Factory Pro ou faites comme moi. J'ai écrasé une entretoise à l'extrémité de la partie droite du ressort pour servir d'entretoise. Sertissez-le vraiment bien. Il ne peut aller nulle part une fois assemblé de toute façon.

Figure 4 - Ressort OEM avec entretoise attachée

Machine Translated by Google

ÉTAPE 5 - Remontez-le. Il faut un peu de temps pour comprendre comment tenir le ressort juste pour pouvoir le remettre à l'intérieur. J'ai utilisé un tournevis à lame plate et une pince à bec effilé. Il y a plusieurs rondelles fines qui doivent retourner au même endroit où vous les avez trouvées.

Un peu de tortillement et de flexion et vous avez ceci : vous pouvez voir que l'extrémité du ressort est maintenant à 2-3 mm du boîtier, ce qui lui confère une précharge. Je n'ai pas pu le remettre ensemble jusqu'à ce que j'aie retiré le ressort et accroché la partie J sur le bras, poussé le boulon à travers et poussé le tout là-dedans comme une unité, en exerçant une pression sur l'extrémité du boulon et en relâchant le ressort avec un tournevis. C'est la partie la plus difficile; J'ai lutté avec pendant 15 minutes.

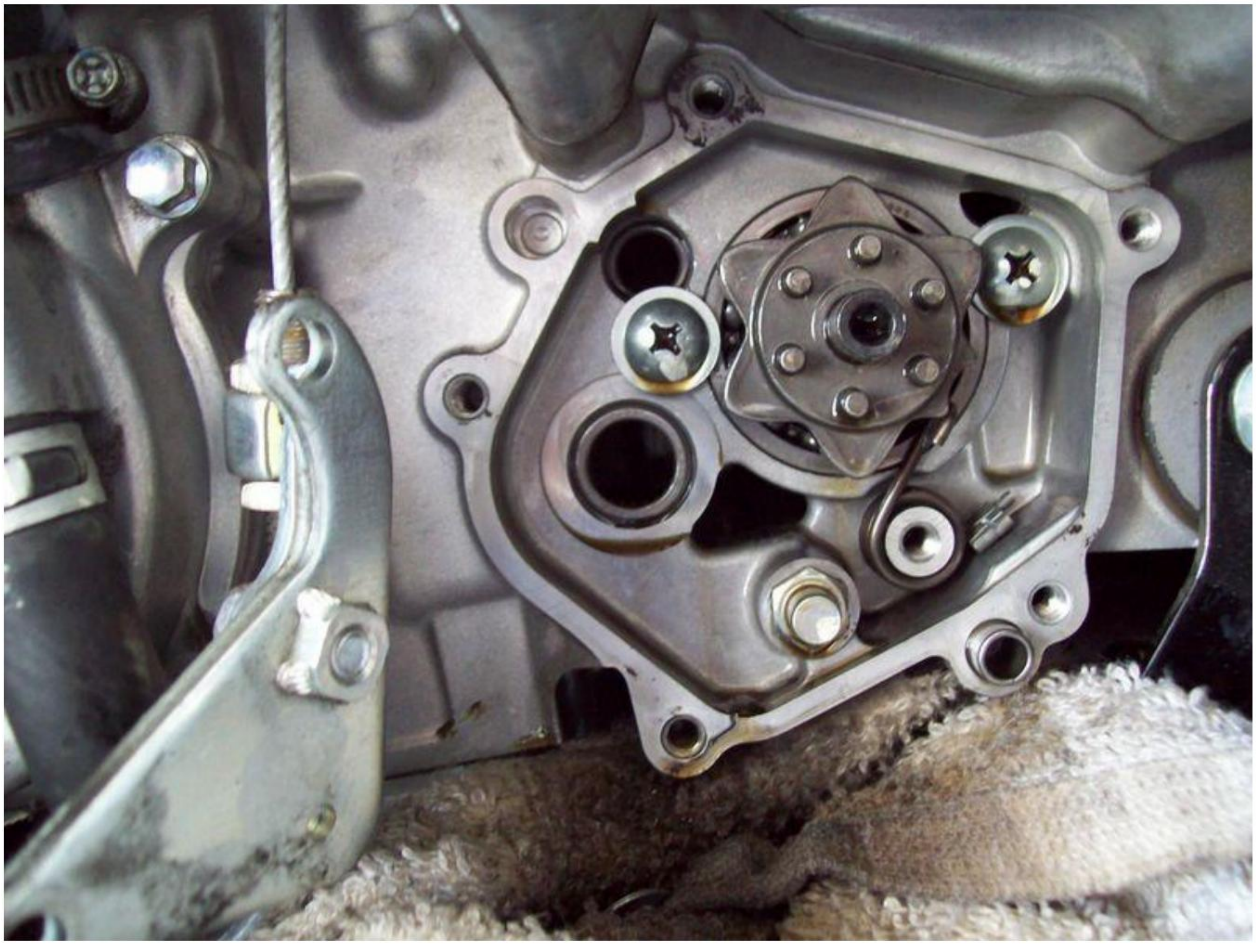

Figure 5 - Installation du ressort d'étoile de changement de vitesse

Note de l'éditeur : appliquez une petite quantité de THREAD LOCK sur le boulon de la plaque d'arrêt de la came de changement de vitesse et serrez-le au couple spécifié : 13 N·m (1,3 kgf-m, 9,5 lb-ft).

Machine Translated by Google

Ensuite ceci:

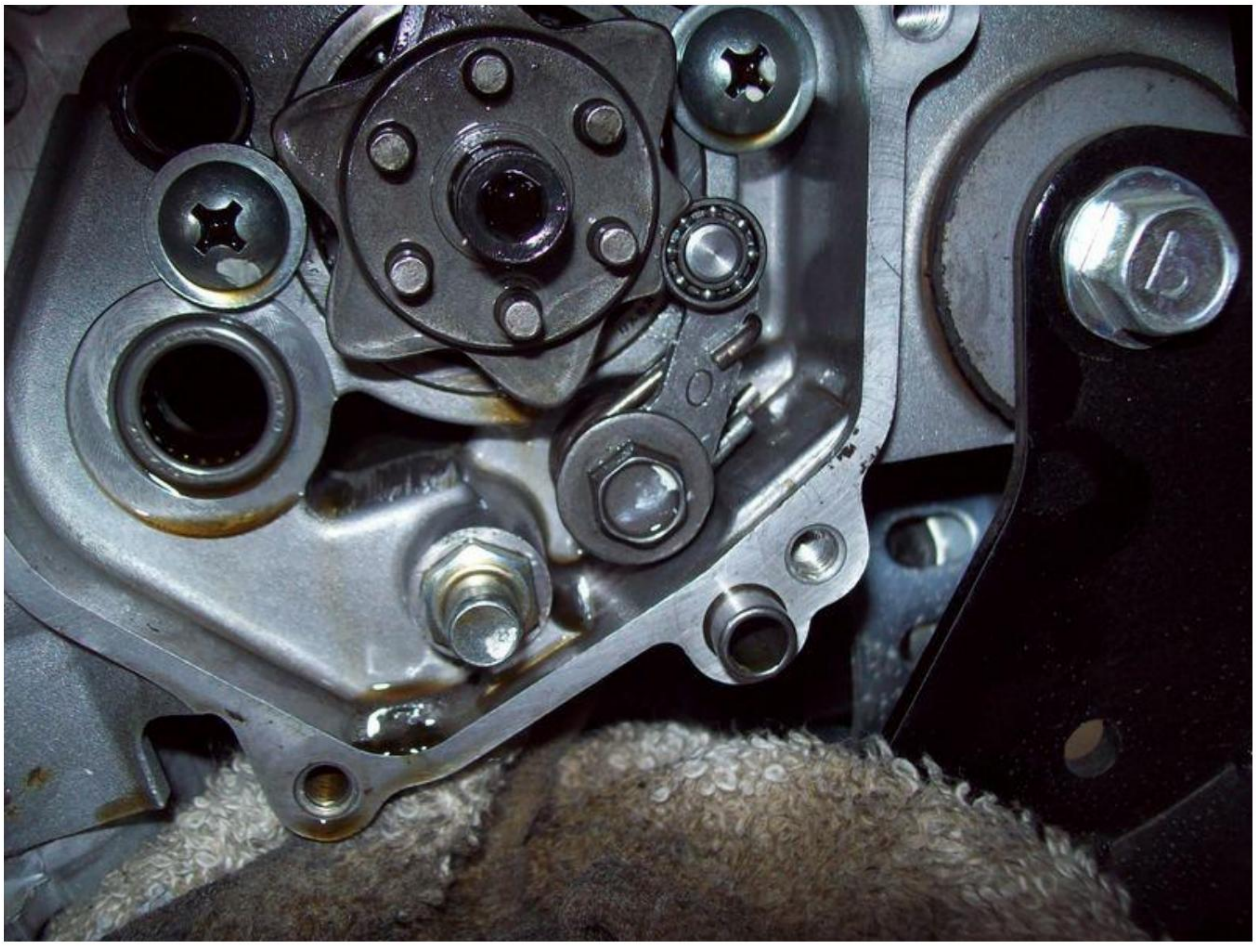

Figure 6 – Levier de détente installé

Note de l'éditeur : appliquez une petite quantité de THREAD LOCK sur le boulon d'arrêt de la came de changement de vitesse et serrez-le au couple spécifié. Boulon de butée de came de changement de vitesse : 10 N·m (1,0 kgf-m, 7,0 lb-ft)

Machine Translated by Google

ÉTAPE 6 - Il y a une fine rondelle à l'intérieur du bras, très importante pour qu'elle ne se coince pas. Assemblez le mécanisme de détente sans le boîtier, 2 rondelles fines à surveiller, l'une colle au boîtier lorsque vous retirez l'arbre, l'autre est la première chose sur l'arbre. Il s'insère dans le trou de 1/2 pouce du boîtier, ne peut pas le manquer. J'ai branché la tringlerie de changement de vitesse sans le boîtier pour m'assurer qu'elle se déplaçait avant de la boulonner. J'ai utilisé un tournevis à lame plate pour écarter les "pattes" du gros ressort de détente, elles vont de part et d'autre de la cheville fixe.

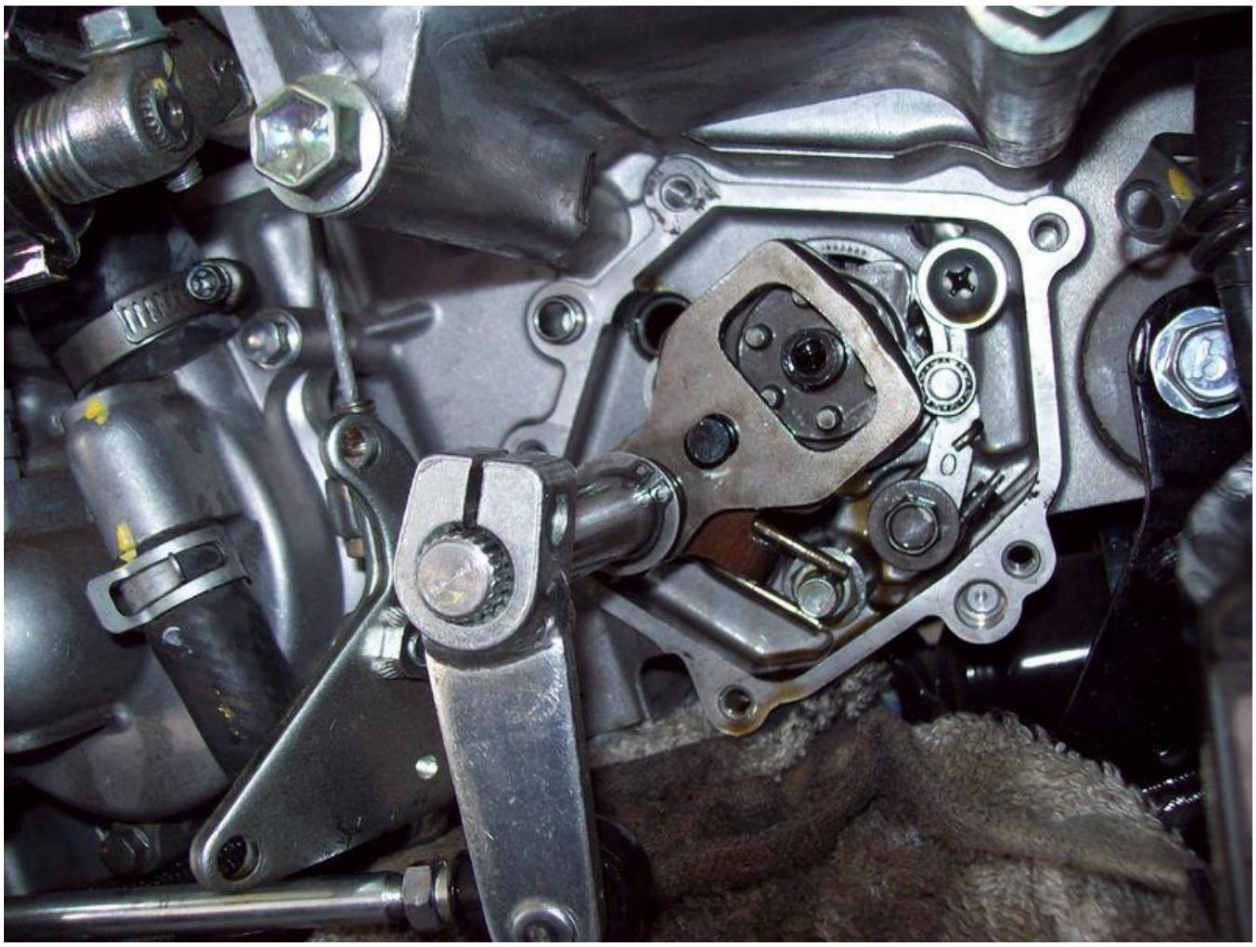

Figure 7 - Installation de l'ensemble d'arbre de changement de vitesse

Machine Translated by Google

ÉTAPE 7 - Il suffit maintenant de remettre le boîtier en place et de serrer les 5 boulons. Mon joint avait l'air bien et ne fuyait pas. Accrochez votre tringlerie pointant vers le bas. Utilisez du Locktite sur le boulon de 10 mm.

Veuillez utiliser Blue Locktite sur tous les boulons ! Ai-je mentionné Locktite? J'ai utilisé un cliquet de 1/4 po avec un manche court pour ne pas dévisser les boulons. Ajouter de l'huile et aller faire un tour.

Le mien passe beaucoup mieux maintenant, surtout du 2e au neutre ou au premier, plus de bruit de bang/clang. Je peux rétrograder en premier à 20-25 mph, snick, snick. C'était aléatoire avant. Je suis passé du 2ème au point mort à 30 mph, silence. Avant, il s'accrochait au neutre alors qu'il mangeait mes chiens changeants. Trop de cela pliera une fourchette de changement de vitesse (à l'intérieur des boîtiers) si vous n'avez pas de chance.

Je n'ai que 4100 miles sur le mien, alors j'espère l'avoir réparé avant que trop d'usure ne se produise. Cela fonctionne pour moi, j'espère que cela vous aidera aussi. J'ai fait quelque chose de similaire sur mon 1500 Intruder et je l'ai monté pendant 5 ans après, donc je suis confiant dans ce correctif.