

Montage pour PEUGEOT:XP6 ENDURO, XP6 SUPERMOTARD, XP6 TRACK
 *MALAGUTTI:XSM, XTM
 *FACTORY: RSM 50, RP 50
 *RIEJU:RMX,SMX,SPIKE
 *APRILIA:RX, MX
 *HM:CROSS ET SM
 *SHERCO:SM, ENDURO
 *BETA:RR ENDURO,RR SUPERMOTARD
 *MBK:X-LIMIT fabriqué avant 2003
 *YAMAHA:DT 50 MOTEUR MINARELLI, DTR 50 fabriqué avant 2003
 *HUSQVARNA ENDURO 50

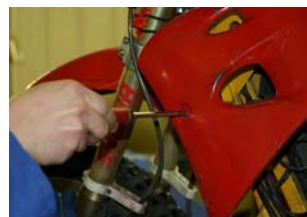


PRÉPARER UNE BOITE AVANT DE COMMENCER POUR RANGER TOUTES VIS RETIRÉES AFIN DE LES RETROUVER AU REMONTAGE.

Accès à la bobine haute tension pour modèle XP6 PEUGEOT.



Dépose du flan de carénage droit.



Retirer la bobine Haute tension en débranchant tous les câbles.

Montage sur SPIKE PRO RIEJU.



Retirer le papillon sous la selle.



Retirer la selle.



Retirer les vis de fixation supérieures des flans droit et gauche sur le réservoir.



Retirer les vis de fixation inférieures des flans droit et gauche autour du radiateur.



Après avoir retiré les flans, déposer la vis de fixation supérieure du réservoir avec une clé allen de 5.



Retirer le tuyau d'essence après avoir fermé le robinet.



Retirer le réservoir en prenant soin de boucher la mise en parallèle des 2 cotés du réservoir.



Dépose du cache allumage avec une clé allen de 4.



Desserrer l'écrou de 15 du rotor avec un pistolet à air comprimé.



Si vous n'en disposez pas, déposer la bougie avec une clé de 21.



Mettre à la place de la bougie un bloque piston et tourner le rotor à la main

pour que le piston vienne en contact avec le bloque piston.



Desserrer l'écrou avec une clé à pipe de 15.



Visser l'extracteur pour l'allumage DUCATI et extraire le rotor avec les clés correspondantes.



Desserrer les 3 vis du stator avec un tournevis cruciforme.



Retirer le joint d'étanchéité du cache allumage.



Couper le collier plastique inférieur de la gaine jusqu'à la bobine haute tension.



Couper le collier plastique supérieur de la gaine jusqu'à la bobine haute tension.



Débrancher le fil jaune et retirer le stator avec son obturateur caoutchouc.



ATTENTION!!
Les 3 vis de la platine sont particulièrement difficiles à desserrer, pour ce faire, présenter une clé allen de 3 et tapoter avec un marteau sur la clé avant d'essayer de la desserrer.



Après avoir retiré la platine d'origine, présenter le câble du stator Millénium par le passe fil de la platine et présenter l'ensemble sur le carter, le passe fil doit être devant la sortie du câble du carter moteur.



Serrer les 3 vis de fixation de 4 mm fournies avec un tournevis cruciforme.



Positionner le stator et le serrer avec les 3 vis de 4 mm et un tournevis cruciforme.



Couper le collier sur la gaine.



Après avoir récupéré l'obturateur sur la gaine du stator d'origine, le positionner dans le bon sens sur la gaine du stator Millénium.



Placer l'obturateur de façon à fermer la sortie de câble du carter.



Positionner la rainure A sur le clavetage du vilebrequin.



Serrer le rotor avec l'écrou d'origine et d'une clé de 15.



Récupérer le câble haute tension d'origine et placer dessus la protection anti-humidité fournie avec la bobine MVT.



Visser le câble sur la bobine haute tension et rabattre la protection sur la bobine haute tension d'origine.



Positionner la bobine haute tension à son emplacement avec les 2 vis de 6mm d'origine sans oublier les câbles vert/jaune du stator, noir du châssis et noir du diagramme.



Relier le câble jaune du stator au jaune du faisceau.



Repositionner 2 collier plastique sur la gaine comme d'origine.



Brancher les câbles restant du diagramme (voir photo) et fixer le diagramme au châssis près de la bobine avec un collier plastique.



Câble noir/rouge du stator et du diagramme ensemble. Câble blanc/rouge du diagramme et du stator ensemble.



Câble noir/blanc du diagramme avec le rouge/blanc du faisceau pour la coupure moteur.



Le câble orange du diagramme doit être connecté sur la cosse de la bobine.



Repositionner le joint d'étanchéité du cache allumage.



Repose du cache allumage avec une clé allen de 4 ainsi que tous les carénages comme au démontage.

