

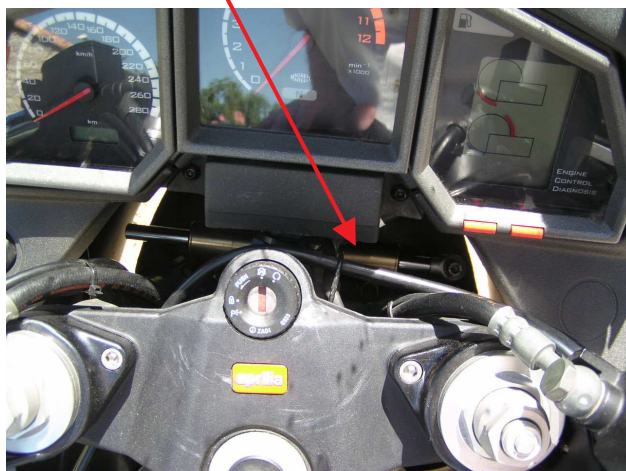
DIVERS MODIFICATIONS FUTURA



DIVERS :

Amortisseur de Tuono, la fourche est pré-équipée, se monte sans problème, il faut juste fournir la visserie

J'ai vu ça sur le Net, serait-ce un té supérieur de Tuono ? ?



GRILLE PROTECTION RADIATEUR HUILE :

La grille est collée au silicone spécial verre et la protection thermique qui se décollait aussi.



RETROVISEURS :

Comment sont montées en usine les glaces de rétro : à l'adhésif double face ! Et il faut être très habile pour la rattraper lorsqu'elle tombe en roulant. Remontage effectué au double face.



Réglage rotule

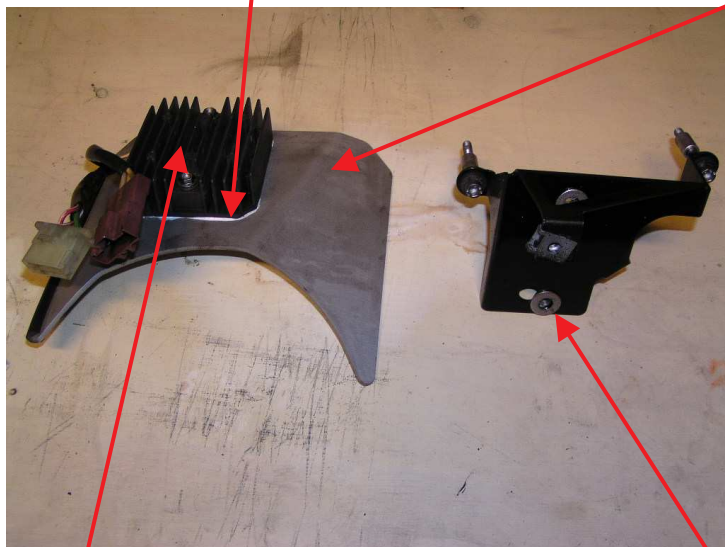


Adhésif double face

MONTAGE REGULATEUR TENSION :

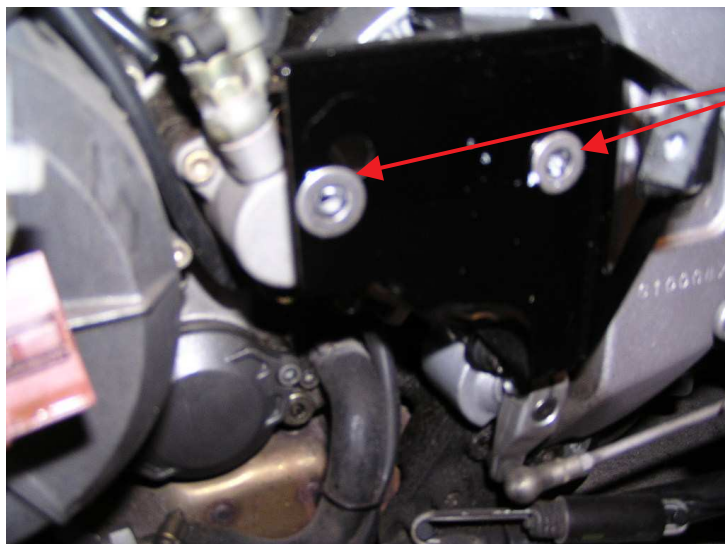
Pâte spéciale transfert thermique, bien connu des électroniciens !

Tôle d'aluminium faisant office de dissipateur thermique



Réglateur de tension

Rondelles d'espacement pour laisser ventiler les deux côtés de la tôle d'aluminium



MAITRE CYLINDRE EMBRAYAGE :

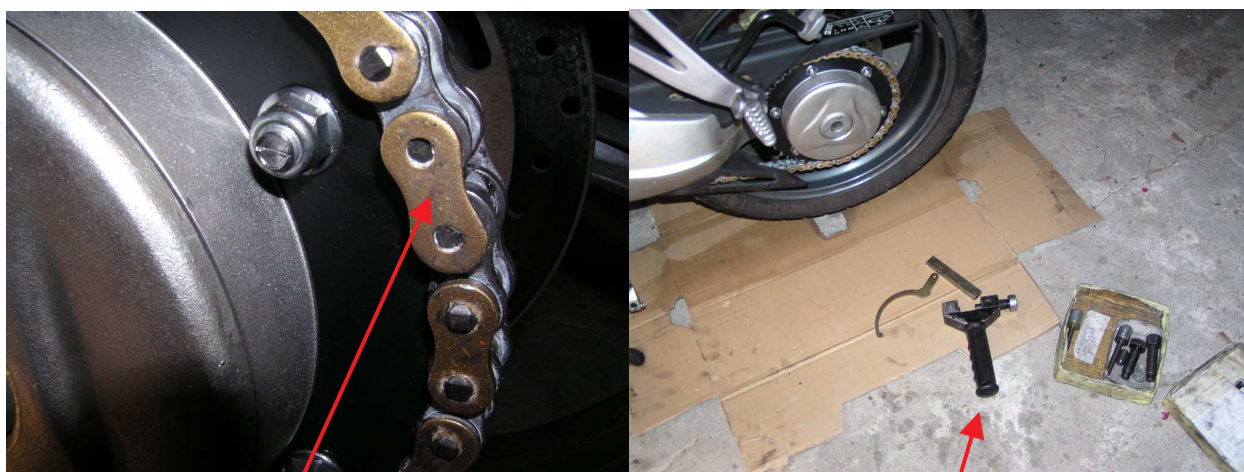
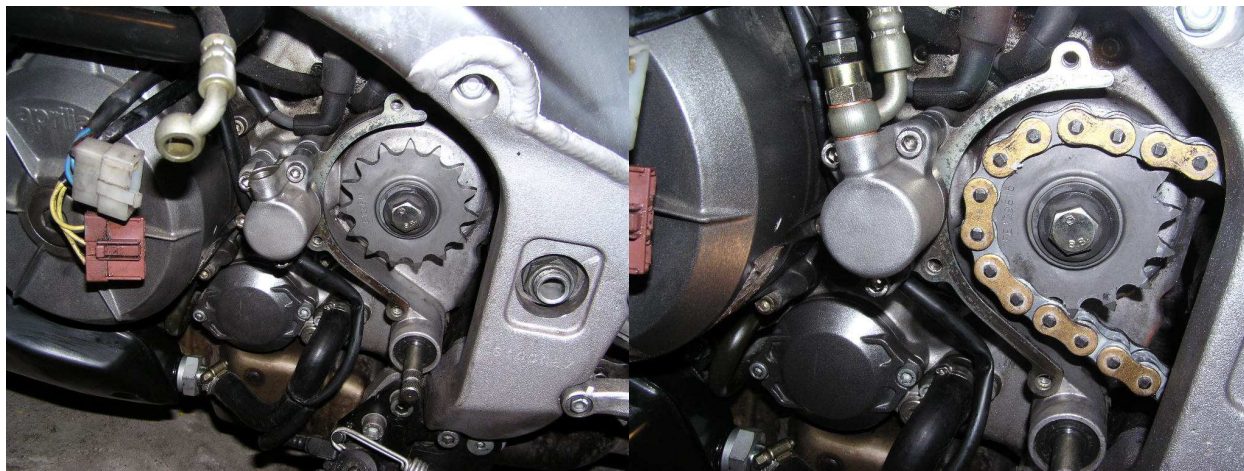
Pour une pièce Rotax, la qualité de fonderie n'est vraiment pas belle, peut mieux faire.
JMF doit voir si il est possible de traiter l'intérieur, soit anodisé, soit chromé car l'usure et les fuites se font là .



La marque de fabrique, j'aurai pas osé la signer !

Le piston

KIT CHAÎNE FRANCE EQUIPEMENT : 15 X 43 + chaîne RK à joint Xring :



Une chaîne comme les scooters : dorée !!
On voit ici le maillon rapide avant sertissage

Outil de sertissage WHALES
Ce n'est hélas pas le mien.
On me l'a prêté

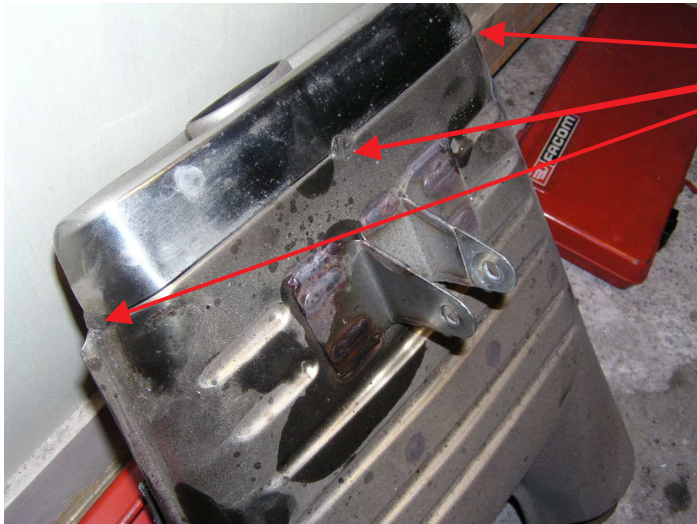
ALLEGEMENT SUPPORT DE PLAQUE :
(JMF copyright)

Réalisé à la scie cloche sur perceuse à colonne, attention la matière est très tendre et ça peut coincer.

Les deux plaques ont été assemblées pour usiner le trou du bas



MODIFICATION POT ECHAPPEMENT OE :
(JMF copyright)



Emplacement des 3 soudures
fixant l'enjoliveur, en effet
cette partie n'est qu'un cache



Préparation
du chantier



Cloison soudée étanche +
tube échappement

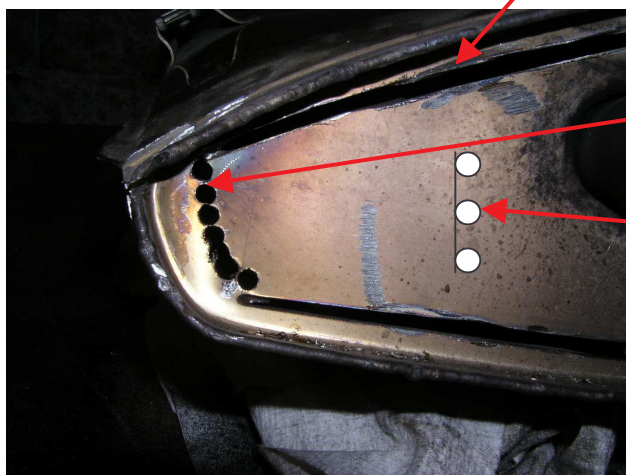
Le cache est démonté, le faire
délicatement car c'est lui qui va
déterminer la finition de la modif.

Cache soudé par 3 points

SUITE 1 :

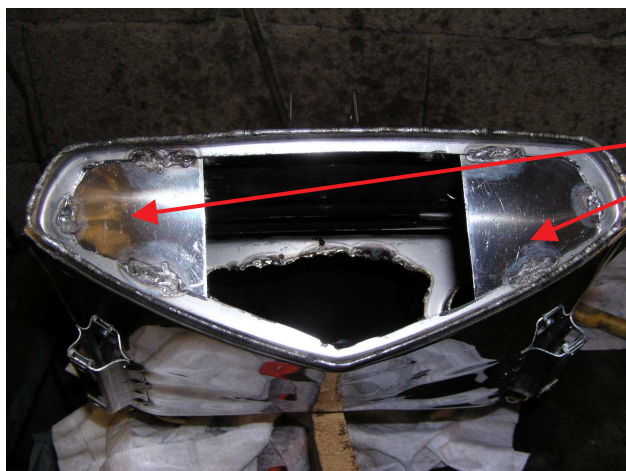


Massacre à la tronçonneuse !!
Une disqueuse en réalité, mais c'est
un massacre quand même, à partir de
là les choses sont irréversibles



Massacre à la perceuse

Perçage recommandé si vous voulez protéger le
cache du flux direct des sorties échappements.



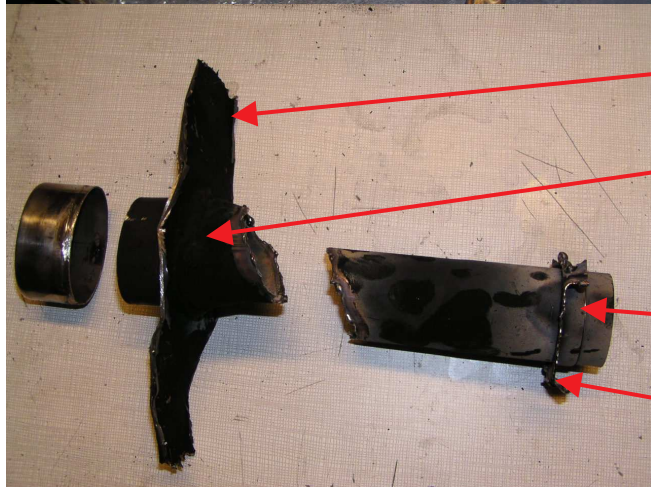
Ici, chacun fera comme il
l'entend, je pense que j'avais
enlevé trop de matière et je ne
voulais pas que les sorties
échappements tapent directement
sur le cache, donc j'ai rajouté ces
deux plaques .

SUITE 2 :



A ce stade, vous pouvez enlever cette partie qui en

réalité n'est que emboîtée dans la deuxième cloison, je l'ignorais et ça a été massacre au poste à souder



1^{ère} cloison

Tube soudé

Tube emboîté

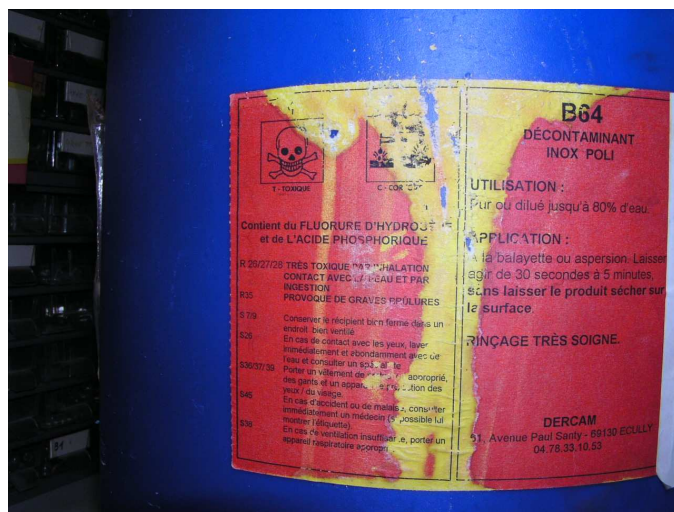
2^{ème} cloison



Découpe de la deuxième cloison façon JMF, on force l'ampérage sur le poste et on fait fondre, il n'y a guère d'autre méthode vu où se situe cette 2^{ème} cloison.

SEANCE de DECAPAGE : gants et lunettes obligatoires

Rien qu'en regardant l'étiquette, ça décape ! Pour ceux qui voudraient ce type de produit, rapprochez-vous d'un chaudronnier inox ou une Sté de décapage, moi je suis ds l'industrie pharma et on utilise bcp l'inox.



SUITE 3 :

La phase la + délicate, ceux qui ont connu la planche à dessin et la règle à calcul comprendront ce que c'est de faire le traçage de raccordement du cache avec le nouvel embout (un cylindre sur un tronc de pyramide désaxé !!), pour les autres ça va mieux avec autocad ou soft de ce type. De cet ajustement dépend l'aspect final de la modif .



Embout inox, attention, je pense qu'il est chromé, ça a son importance s'il faut le souder

Traçage



Embout
Aprilia

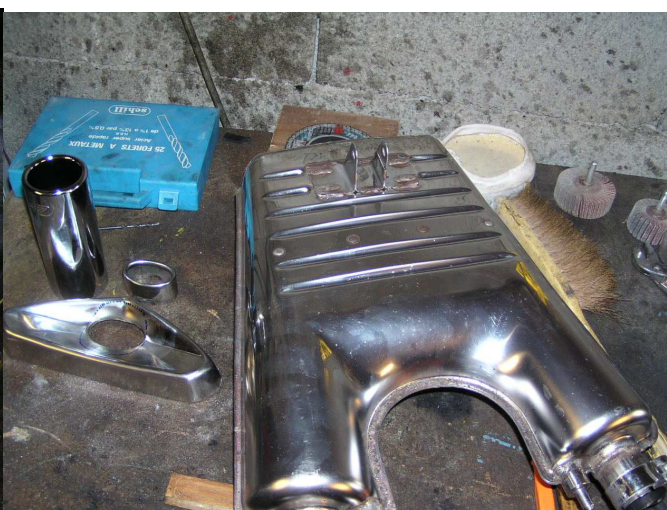
L'origine de l'embout
inox (merci JMf)



Traçage
découpe finale

Traçage perçage

J'ai chaîné un perçage sur la
totalité de la découpe à réaliser
(foret de 4) et fini l'ajustement
à la lime



L'étape est très délicate, il sera presque impossible de rajouter de la matière par la suite.

SUITE 4 :

J'ai raccourci l'embout de 20 mm et je me suis servi de la chute pour faire ses pattes de fixation. Malgré le temps passé, il y a du jeu à l'emmanchement et comme il est impossible de passer une torche pour souder (même une microtorche), j'ai fait un pont avec les pattes de fixation pour pouvoir étancher de l'intérieur. D'autre part je pense que s'il avait été possible de souder, il y aurait eu un pb de déformation.



Pattes fixation embouts



Jeu



On voit ici les plaques que j'ai rajouté pour protéger le cache du flux direct avec les arrivées d'échappements

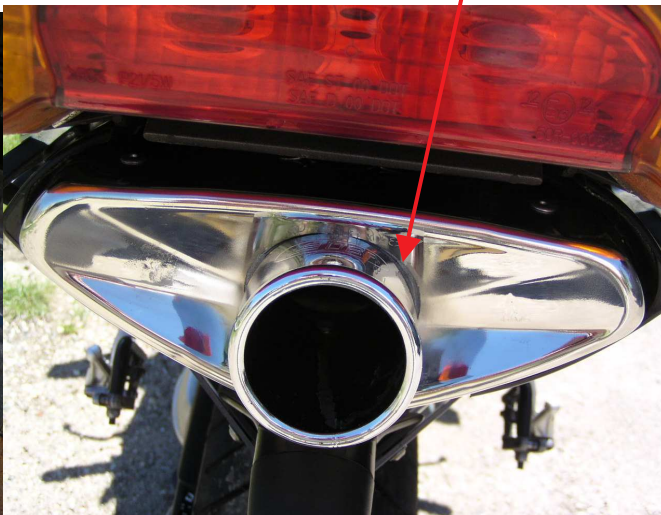
SUITE 5 :

Une étape pas très mécanique, je dirai pas que j'ai honte, mais pas loin !! Donc voilà comment j'ai étanché le nouvel embout, au mastic silicone(ici du Loctite gris pour joint, ce qui se voit le moins et tient assez bien à la température 220°C) .



Mastic silicone, c'est pour ça que j'ai posé les pattes en arrondi, ça fait gros pâté pas bô, mais bon c'est caché.

Là on voit un peu le mastic



Là, le moteur est arrêté et on peut voir les 114 chevaux au repos prêts à bondir.

En final je me retrouve avec un son grave au ralenti, pas très fort dans les tours, il est clair que ce n'est pas le son envoûtant d'un Hpipe BEF avec embouts, mais j'ai perdu ce son de flat Citroën étouffé. Sur l'aspect coût c'est imbattable si on ne se rate pas. Prochaine étape une ligne BEF of course.