



# INSTRUCTIONS

J02802

2007-08-01



## KIT DE CACHE-CULBUTEUR BILLETTE FORGÉ

### GÉNÉRALITÉS

#### Numéro de kit

17658-03

#### Modèles

Pour des informations sur la configuration des modèles, voir le catalogue P&A de vente au détail ou la section Pièces et accessoires de [www.harley-davidson.com](http://www.harley-davidson.com) (en anglais seulement).

Lors de l'installation de ce kit sur un moteur possédant des composants Screamin' Eagle, se reporter aux instructions incluses avec ces composants.

N'est pas compatible avec le kit de manomètre d'huile (numéro de pièce 75133-99).

#### Pièces supplémentaires requises

Voir Figure 6.

**Tableau 1. Les pièces supplémentaires suivantes sont requises :**

Élément	Description (quantité)	Numéro de pièce
11	Joint torique, chicane de reniflard (2)	11270
<b>Et, pour les modèles de 2002 et 2003 équipés d'un ensemble de couvercle de reniflard en plastique 17907-01 (6) :</b>		
5	Ensemble de couvercle de reniflard (métallique)	17650-02

L'achat des articles suivants **peut** être nécessaire en fonction de l'état des joints toriques présents :

**Tableau 2. Les pièces supplémentaires suivantes peuvent être requises :**

Élément	Description (quantité)	Numéro de pièce
15	Joint torique, couvercle inférieur de tige de poussée (4)	11145
18	Joint torique, couvercle central de tige de poussée (4)	11132
21	Joint torique, couvercle supérieur de tige de poussée (4)	11293

Les articles ci-dessus peuvent être achetés séparément auprès des concessionnaires Harley-Davidson.

#### Outils et fournitures requis

Le frein filet et produit d'étanchéité Loctite® 243 (bleu) (numéro de pièce H-D 99642-97) est nécessaire pour la bonne installation de ce kit.

Un adaptateur de couple d'entraînement latéral de type « dog bone » de 1/2 pouce (Snap-On FRDH161 ou équivalent) pour une clé dynamométrique de 3/8 pouce sera aussi nécessaire.

#### ▲ AVERTISSEMENT

**La sécurité du conducteur et du passager dépend de la pose correcte de ce kit. Suivre les procédures du manuel d'entretien approprié. Si l'opérateur ne possède pas les compétences requises ou les outils appropriés pour effectuer la procédure, la pose doit être confiée à un concessionnaire Harley-Davidson. Une pose incorrecte de ce kit risque de causer la mort ou des blessures graves. (00333b)**

#### REMARQUE

*Cette fiche d'instructions renvoie aux informations du Manuel d'entretien. Il est nécessaire d'utiliser le Manuel d'entretien correspondant au modèle de moto pour l'installation. Ce manuel est disponible auprès des concessionnaires Harley-Davidson.*

#### Contenu du kit

Voir Figure 12 et Tableau 4.

### INSTALLATION

#### Préparation

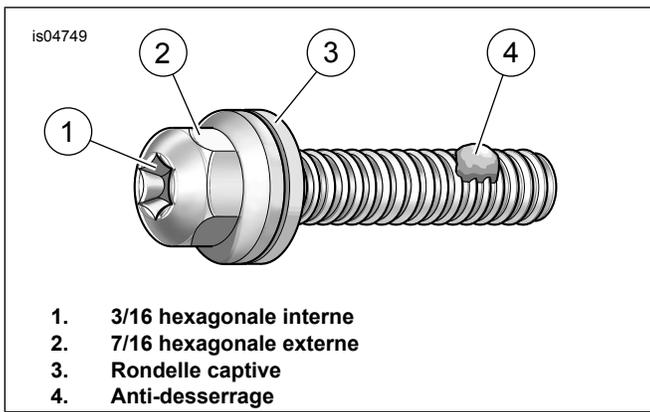
#### ▲ AVERTISSEMENT

**Pour éviter tout démarrage accidentel du véhicule, qui risque de causer la mort ou des blessures graves, déconnecter les câbles de batterie (en commençant par le câble négatif (-)) avant de continuer. (00307a)**

1. Consulter le Manuel d'entretien et suivre les instructions fournies pour retirer la selle et débrancher les câbles de la batterie, câble négatif en premier. Conserver toute la visserie de montage de la selle.
2. Se reporter au manuel d'entretien et exécuter les procédures DÉMONTER LA MOTO POUR L'ENTRETIEN pour ce type de moteur (à carburateur ou à injection de carburant). Le moteur peut rester dans le châssis pour cette installation.

#### Partie supérieure du moteur, démontage partiel

Utiliser de l'air comprimé à basse pression pour nettoyer soigneusement les surfaces extérieures du moteur avant de procéder au démontage. Les poussières et salissures situées dans les ailettes de refroidissement et dans d'autres régions peuvent tomber dans l'alésage du carter moteur ou adhérer sur les sous-ensembles de pièces lors du démontage. Des particules abrasives peuvent endommager les surfaces usinées ou boucher les orifices de circulation de l'huile.



**Figure 1. Boulon du cache-culbuteur ou du boîtier de culbuteur**

**REMARQUE**

Les boulons du cache-culbuteur et du boîtier de culbuteur possèdent un embout hexagonal à la fois interne et externe qui permet d'enlever les boulons avec soit une clé Allen courte de 3/16 pouce (petits espaces de dégagement), soit avec une clé ouverte/à douille de 7/16 pouce (pour les espaces dégagés). Voir Figure 1. L'embout hexagonal interne est nécessaire si le moteur reste sur le cadre pendant les opérations d'entretien, comme pour cette installation.

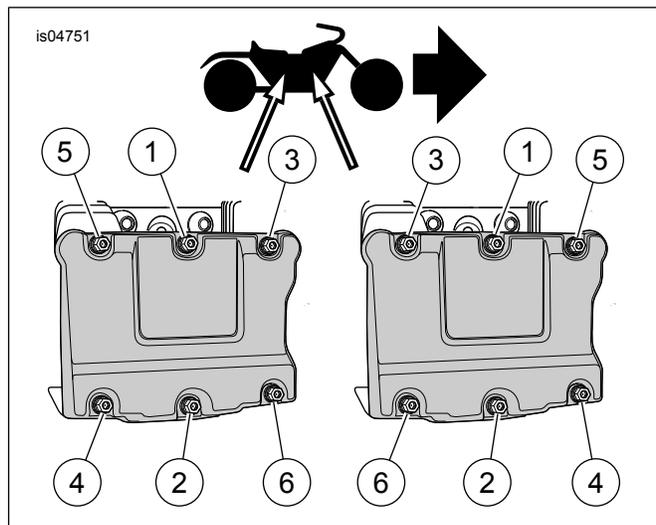
Dans ce cas, la clé Allen courte de 3/16 pouce est indispensable pour la dépose des boulons du cache-culbuteur et du boîtier de culbuteur du côté gauche du moteur (particulièrement l'arrière) où l'espace est limité.

Sur certains modèles, une fossette ou une cavité dans le côté gauche de la traverse supérieure du cadre permet aussi de déposer la plaque du support du culbuteur.

Les étapes suivantes décrivent la procédure effectuée sur un cylindre. Ces étapes seront répétées pour le deuxième cylindre.

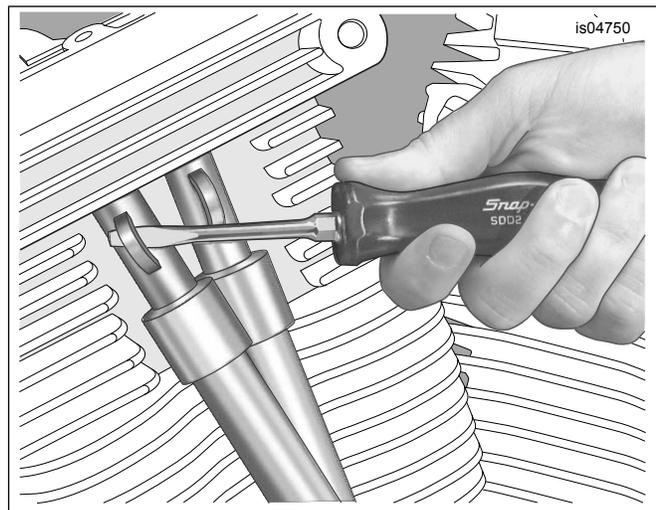
Compléter toutes les étapes de démontage et de remontage du premier cylindre avant de commencer celles du second.

1. Voir Figure 6 vue éclatée pour tous les **numéros clés** référencés dans les étapes 3 à 15. Voir Figure 2 à Figure 5 pour les détails de la dépose comme indiqué. Desserrer alternativement les six boulons de cache-culbuteur (1) en suivant la séquence indiquée au Figure 2. Enlever et jeter les boulons de cache-culbuteur.



**Figure 2. Desserrer les six boulons de cache-culbuteur selon la séquence indiquée.**

2. Enlever le cache-culbuteur (2) et le joint (3). Mettre de côté le joint.
3. Voir Figure 3. Introduire la lame d'un petit tournevis dans la boucle moulée de la pièce de retenue de capuchon à ressort (19) du couvercle de tige de poussée supérieur (20). Tout en poussant le capuchon à ressort vers le bas, tourner la partie inférieure du tournevis vers le côté extérieur pour le retirer. Répéter pour la deuxième retenue de couvercle.



**Figure 3. Retirer la pièce de retenue de capuchon à ressort**

4. Abaisser les couvercles de tiges de poussée supérieur (20) et inférieur (16).

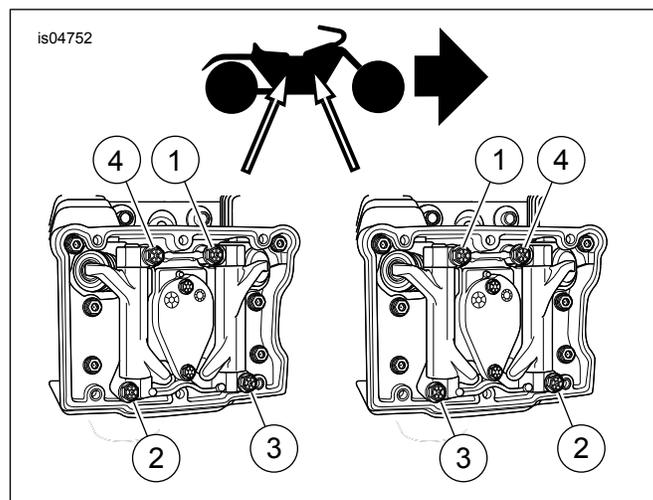
**REMARQUE**

Pour démonter la plaque de support de culbuteur (12), les deux pousoirs du cylindre sur lequel on intervient doivent être sur le cercle de base (ou dans la position la plus basse possible) de l'arbre à cames.

Le fait d'enlever les culbuteurs avec les soupapes en charge peut entraîner un voilage des tiges de poussée (17) et des dommages des bagues (13) ou peut fausser la plaque de support (12).

5. Pour trouver le cercle de base, il faut d'abord faire tourner le moteur. **REMARQUE** : Ne pas essayer de faire tourner le moteur en enlevant le couvercle d'arbre à cames et en plaçant une douille ou une manivelle sur le boulon à collet du pignon de came primaire. La tête du boulon pourrait casser et entraîner des dommages au niveau du volant ou de l'arbre à cames. **Repérage du cercle de base** :

- Retirer les bougies des deux cylindres.
  - Le véhicule reposant sur la béquille centrale, placer la transmission dans le 5e rapport et faire tourner la roue arrière dans le sens horaire (vue du côté droit) jusqu'à ce que le cercle de base soit atteint.
  - Faire tourner le moteur jusqu'à ce que le piston se trouve au point mort haut (PMH) de la course de compression. Pour cela, relever d'abord le couvercle de tige de poussée pour accéder au poussoir hydraulique d'admission (14, à l'intérieur du trou du couvercle de poussoir).
  - Placer l'index sur le haut du poussoir d'admission. En faisant tourner le moteur, sentir la montée du poussoir (soupape ouverte) et sa descente (soupape fermée). Placer maintenant le doigt fermement au-dessus du filetage d'installation de bougie et faire tourner le moteur de nouveau. Dans la course de compression, l'air est poussé contre le doigt jusqu'à ce que le piston atteigne le point mort haut.
  - Arrêter de faire tourner le moteur lorsque le flot d'air passant au travers du filetage de bougie s'arrête. Éclairer l'intérieur de la chambre du cylindre, au travers de l'ouverture de bougie, avec une petite lampe torche et vérifier que le piston se trouve bien au point mort haut. Les soupapes d'admission et d'échappement sont maintenant en position fermée et les tiges de poussée (17) ne sont plus en charge (et tournent librement).
6. Enlever les deux boulons de reniflard (4) pour dégager l'ensemble de reniflard (5 ou 6) de la plaque de support de culbuteur. Voir ENTRETIEN ET RÉPARATION DES SOUS-ENSEMBLES, ENSEMBLE DU RENIFLARD dans le Manuel d'entretien.
7. Desserrer en alternance chacun des quatre boulons de plaque de support de culbuteur (7) de **seulement 1/4 de tour** selon la séquence de serrage indiquée à la Figure 4. Continuer à tourner les boulons en incréments de 1/4 de tour en suivant la même séquence d'alternance jusqu'à ce que les boulons soient desserrés.



**Figure 4. Desserrer les quatre boulons de CULBUTEUR de 1/4 de tour, dans l'ordre indiqué.**

8. Lorsque les boulons de la plaque de support de culbuteur sont dégagés de la culasse, soulever la plaque de support du boîtier de culbuteur (10). Voir ENTRETIEN ET RÉPARATION DES SOUS-ENSEMBLES, ENSEMBLE DE CULBUTEUR dans le Manuel d'entretien.

**REMARQUE**

Compléter toutes les étapes de démontage et de remontage du premier cylindre avant de commencer celles du second. Les cylindres doivent faire l'objet d'un entretien séparé.

Une fois le premier cylindre révisé, il est nécessaire de faire tourner le moteur pour trouver le cercle de base de la seconde came.

9. Déposer les tiges de poussée d'admission et d'échappement (17). Étiqueter les tiges de poussée à mesure qu'elles sont retirées et noter le dessus et le dessous pour qu'elles puissent être remises en place dans leur emplacement et leur orientation initiaux.

**REMARQUE**

Les joints toriques manquants, tordus, pincés ou autrement endommagés entraîneront soit des fuites d'huile soit une faible pression d'huile. Des joints toriques mal installés conduiront aux mêmes résultats.

Ces joints toriques ont une taille et un aspect similaires. Si les joints toriques NE SERONT PAS remplacés, s'assurer qu'ils restent en position correcte. Si l'on utilise de NOUVEAUX joints toriques, il faut les garder dans leur emballage jusqu'à ce qu'ils soient utilisés pour éviter les erreurs d'identification.

**TOUJOURS** remplacer le joint torique de chicane de reniflard par un joint torique **neuf** (acheté séparément).

10. Enlever les couvercles de tiges de poussée (16 et 20) de la culasse et le couvercle d'alésage de poussoirs. Vérifier l'état des joints toriques (15, 18 et 21) sur les ensembles de couvercle de tige de poussée et les remplacer s'ils sont usés. Voir ENTRETIEN ET RÉPARATION DES SOUS-ENSEMBLES, TIGES DE POUSSÉE, POUSSOIRS ET COUVERCLES dans le Manuel d'entretien. Si un joint torique manque au niveau du couvercle supérieur de tige de poussée, s'assurer de le déloger de l'alésage de la culasse.

11. Retirer et **jeter** le joint torique (11) de la rainure autour du trou de la chicane de reniflard dans le boîtier de culbuteur.

12. Desserrer alternativement les six boulons de boîtier de culbuteur en suivant la séquence indiquée au Figure 5. Déposer avec précaution les boulons de boîtier de culbuteur et les conserver pour une installation ultérieure.

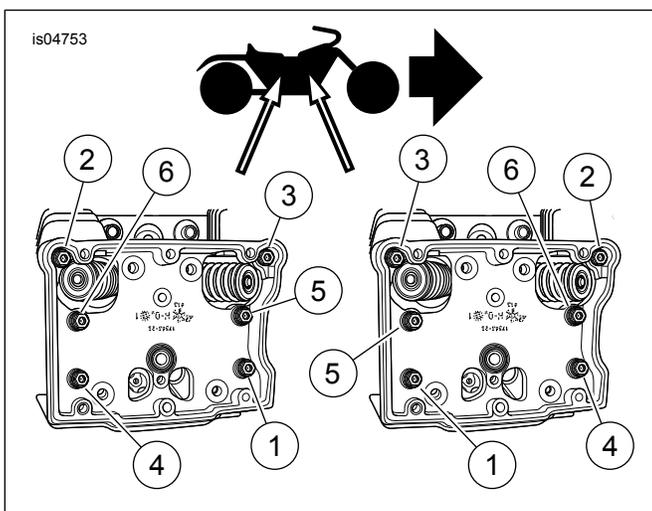
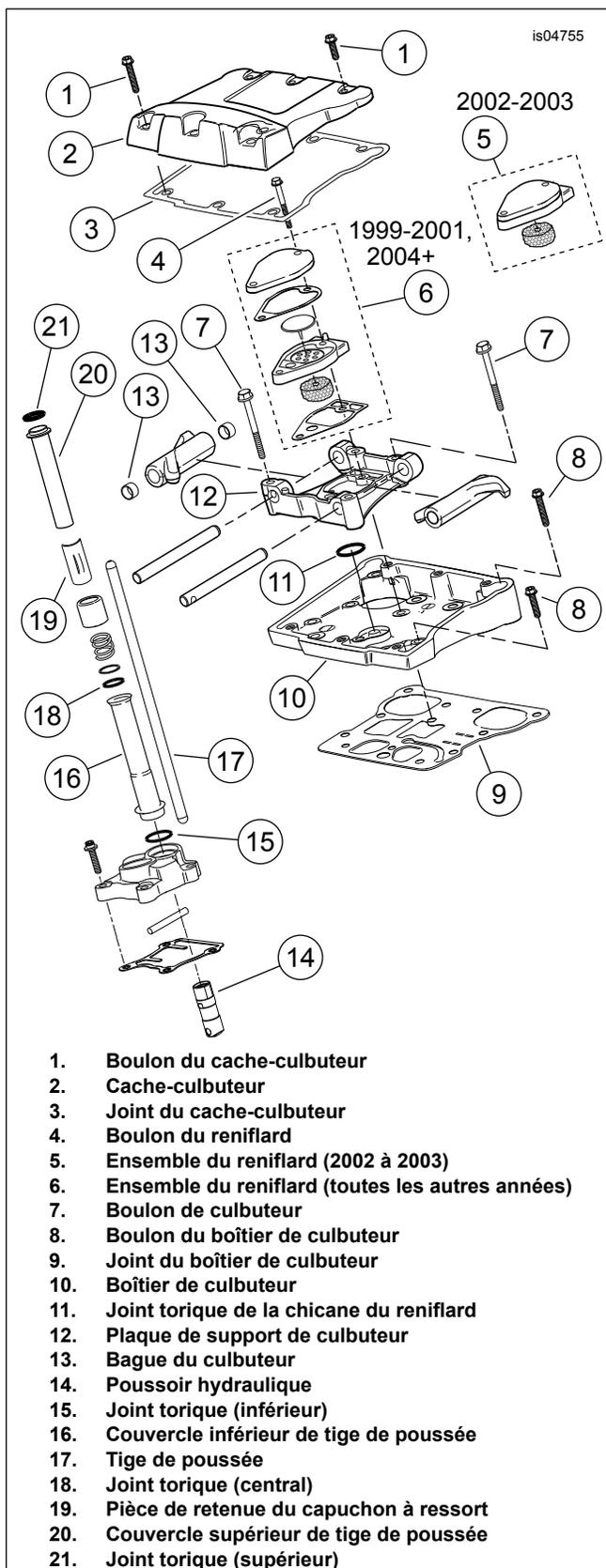


Figure 5. Desserrer les six boulons du BOÎTIER de culbuteur selon la séquence indiquée.

13. Enlever et jeter le boîtier de culbuteur et le joint.



1. Boulon du cache-culbuteur
2. Cache-culbuteur
3. Joint du cache-culbuteur
4. Boulon du reniflard
5. Ensemble du reniflard (2002 à 2003)
6. Ensemble du reniflard (toutes les autres années)
7. Boulon de culbuteur
8. Boulon du boîtier de culbuteur
9. Joint du boîtier de culbuteur
10. Boîtier de culbuteur
11. Joint torique de la chicane du reniflard
12. Plaque de support de culbuteur
13. Bague du culbuteur
14. Poussoir hydraulique
15. Joint torique (inférieur)
16. Couvercle inférieur de tige de poussée
17. Tige de poussée
18. Joint torique (central)
19. Pièce de retenue du capuchon à ressort
20. Couvercle supérieur de tige de poussée
21. Joint torique (supérieur)

Figure 6. Culbuteur, reniflard et ensemble de poussoir

## Installation et remontage de boîtier de culbuteur billeterie

Bien que l'ensemble des trous de boulons (boîtier de culbuteur, plaque de support de culbuteur et ensemble de reniflard) puissent apparaître alignés, le joint de boîtier de culbuteur peut être installé à l'envers. Un joint positionné à l'envers peut provoquer l'obtention d'un canal de reniflard ouvert, situation pouvant entraîner une fuite d'huile lors du démarrage du véhicule et pouvant entraîner des dommages au niveau du moteur et/ou des propriétés.

1. Voir Figure 12. Installer un **nouveau** joint de boîtier de culbuteur (2) du kit sur le corps de la culasse. Les joints sont identiques mais sont marqués pour indiquer l'orientation d'installation correcte pour le cylindre avant ou arrière. Vérifier que le joint de boîtier de culbuteur est installé correctement en veillant à ce que le canal du reniflard soit caché. Voir Figure 7.

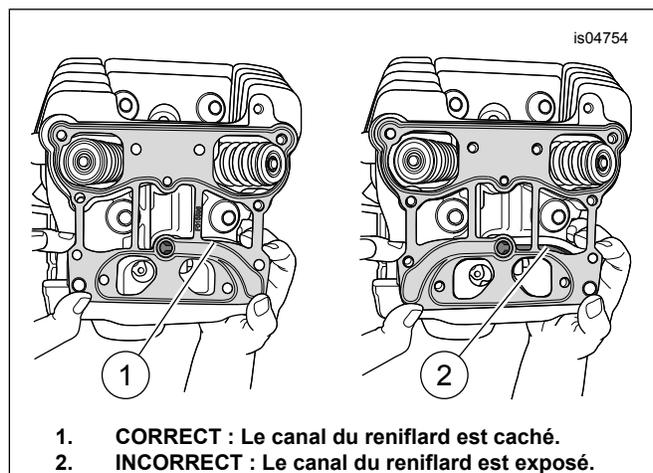


Figure 7. Installation du joint de boîtier de culbuteur (cylindre arrière illustré)

2. Avec le renforcement dirigé vers l'avant, placer le **nouveau** boîtier de culbuteur chromé (1) en position, en alignant les trous situés sur la pièce avec les trous du joint.

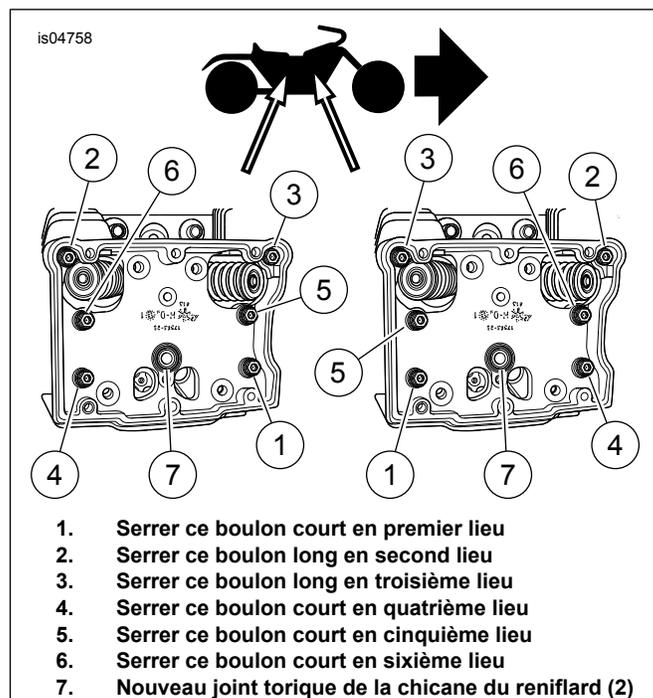


Figure 8. Longueurs des boulons du BOÎTIER de culbuteur et séquence de serrage

3. Enduire de quelques gouttes de Loctite® 243 (bleu) les filets des six boulons de boîtier de culbuteur retirées à l'étape 14. Voir Figure 8. **Engager** sans les serrer complètement les deux boulons de 44 mm (1 3/4 po) de long sur le côté gauche du moteur. **Engager** sans les serrer complètement les quatre boulons de 32 mm (1 1/4 po) de long au centre et sur le côté droit du moteur.

### REMARQUE

Puisque le moteur avait été laissé dans le châssis pour cette installation, effectuer le serrage final du boulon **arrière gauche** du boîtier de culbuteur (sur le cylindre **arrière** seulement) en utilisant une clé dynamométrique avec une extension de 1/4 de pouce. Serrer les boulons comme indiqué dans l'étape suivante.

4. Serrer en alternance les boulons à un couple de 13,6–18,9 N·m (120–168 **in-lbs**), dans la séquence indiquée par les numéros entourés d'un cercle **pour le cylindre avant ou arrière** dans Figure 8.

### REMARQUE

Les joints toriques manquants, tordus, pincés ou autrement endommagés entraîneront soit des fuites d'huile soit une faible pression d'huile. Des joints toriques mal installés conduiront aux mêmes résultats.

Les joints toriques de couvercle de tige de poussée supérieur, central et inférieur ont une taille et un aspect similaires. Si les joints toriques **NE SERONT PAS** remplacés, s'assurer qu'ils restent en position correcte. Si l'on utilise de **NOUVEAUX** joints toriques, il faut les garder dans leur emballage jusqu'à ce qu'ils soient utilisés pour éviter les erreurs d'identification.

**TOUJOURS** remplacer le joint torique de chicane de reniflard par un joint torique **neuf** (acheté séparément).

5. Installer un **nouveau** joint torique (numéro de pièce H-D 11270, achetée séparément) dans la gorge autour du trou de chicane de reniflard dans le boîtier de culbuteur. Appliquer une fine couche d'huile moteur H-D 20W50 propre sur le joint torique avant l'installation.

**REMARQUE**

Pour les moteurs équipés des composants Screamin' Eagle consulter les instructions incluses avec ces composants.

6. Avec le moteur monté dans le cadre, il peut ne pas être possible d'installer les tiges de poussée à partir du dessus. Dans ce cas, installer ensemble les tiges de poussée et les couvercles de tige de poussée à partir du dessous.
 

**Installation à partir du dessus :** Pour s'assurer d'effectuer une bonne installation, se reporter à Tableau 3, ci-dessous.

**Installation à partir du dessous :** Pour s'assurer d'effectuer une bonne installation, se reporter à Tableau 3, ci-dessous.

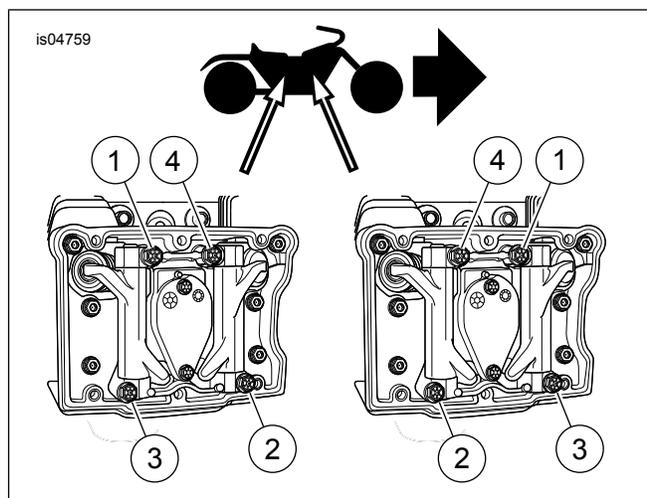
- a. Compresser à la main l'assemblage de couvercle de tige de poussée et insérer le joint du couvercle de tige de poussée dans l'alésage du couvercle de pousoir.
- b. Tout en décompressant l'assemblage, insérer le joint torique du couvercle de tige de poussée supérieur dans l'alésage correct de la culasse, selon le tableau.
- c. Répéter cette étape pour l'ensemble du deuxième couvercle de tige de poussée. Ne pas installer les pièces de retenue du capuchon à ressort pour le moment.
- d. Installer les tiges de poussée à partir du dessus dans le boîtier de culbuteur et l'alésage de culasse corrects comme indiqué dans le tableau, dans leur orientation initiale. S'assurer d'enlever toute étiquette qui aurait pu être utilisée pour le repérage de l'emplacement et de l'orientation des pièces.
- e. Installer une tige de poussée, dans son orientation initiale, dans un ensemble de couvercle de tige de poussée. S'assurer d'enlever toute étiquette qui aurait pu être utilisée pour le repérage de l'emplacement et de l'orientation des pièces.
- f. Comprimer à la main l'ensemble de couvercle de tige de poussée et insérer avec soin le dessus de la tige de poussée et le joint torique du couvercle de tige de poussée supérieur dans l'alésage de la culasse correcte, selon le tableau.
- g. Soulever l'extrémité inférieure de la tige de poussée au-dessus du couvercle de pousoir. Tout en décompressant l'ensemble de couvercle de tige de poussée, insérer le joint torique du couvercle de tige de poussée inférieur dans l'alésage du couvercle de pousoir correct, selon le tableau. Abaisser la tige de poussée dans l'alésage de couvercle de pousoir.
- h. Répéter cette étape pour le deuxième ensemble de tige de poussée et de couvercle de tige de poussée. Ne pas installer les pièces de retenue du capuchon à ressort pour le moment.

**REMARQUE**

Pour installer la plaque de support de culbuteur, les deux pousoirs du cylindre sur lequel on intervient doivent être sur le cercle de base (ou dans la position la plus basse possible) de l'arbre à cames.

Le fait d'installer les culbuteurs et de faire tourner le moteur avec les soupapes en charge peut entraîner un voilage des tiges de poussée et endommager la soupape.

7. Les pousoirs ont été placés sur le cercle de base lors de la procédure de démontage. S'il existe une possibilité que le moteur ait été tourné depuis lors, il sera nécessaire de chercher à nouveau le cercle de base avant de continuer le remontage. Se reporter à l'étape 7 pour la procédure correcte.
8. Avec les soupapes d'admission et d'échappement fermées, placer l'ensemble de plaque de support de culbuteur dans le boîtier des culbuteurs. Amorcer les quatre boulons de la plaque de support de culbuteur dans la culasse.
9. Placer l'ensemble de couvercle de reniflard **métallique** (numéro de pièce 17650-02) en haut de la plaque de support de culbuteur. Appliquer une goutte de frein filet Loctite 243 (bleu) sur les filets des deux boulons de l'ensemble de reniflard. Amorcer les boulons dans la culasse.



**Figure 9. Serrer les quatre boulons de CULBUTEUR de 1/4 de tour, dans l'ordre indiqué.**

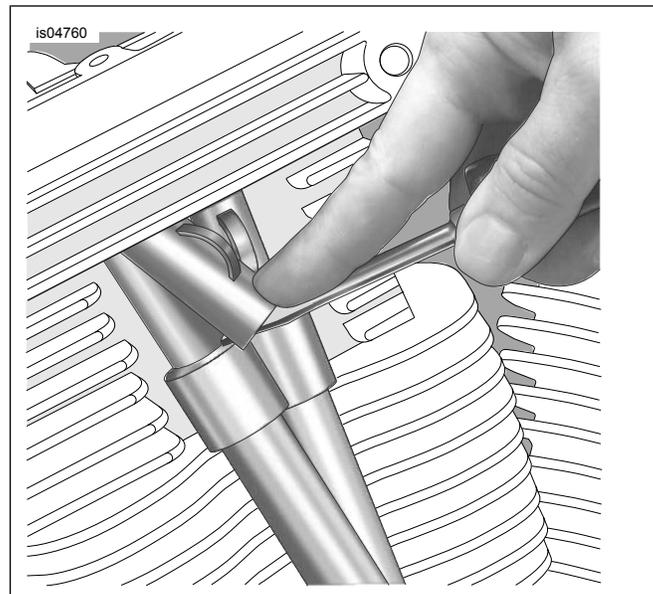
10. Serrer en alternance chacun des quatre boulons de plaque de support de culbuteur de **seulement 1/4 de tour** selon la séquence de serrage indiquée pour le **cylindre avant ou arrière** à la Figure 9. *REMARQUE : Puisque le moteur a été laissé dans le châssis pour cette installation, effectuer le serrage final du boulon arrière gauche de la plaque de support de culbuteur (sur le cylindre arrière seulement) en utilisant une clé dynamométrique de 3/8 de pouce et un adaptateur de couple d'entraînement latéral de type « dog bone » de 1/2 pouce (Snap-on FRDH161 ou équivalent). Dans la mesure où n'importe quel type d'extension peut servir de multiplicateur de couple, la clé dynamométrique doit être perpendiculaire par rapport à l'adaptateur de serrage une fois le boulon serré. L'orientation à 90° entre les outils annule l'effet du multiplicateur et empêche un serrage excessif du boulon. Si l'adaptateur est maintenu aligné avec la clé dynamométrique, l'effet du multiplicateur entraînera une distorsion du boîtier de culbuteur.* Continuer de tourner les boulons en incréments de 1/4 de tour, en suivant la même séquence d'alternance, jusqu'à ce que les boulons soient serrés à un couple de 24,4–29,8 N·m (18–22 ft-lbs).
11. Serrer en alternance les deux boulons de l'ensemble de reniflard à un couple 10,2–13,6 N·m (90–120 in-lbs).
12. Soulever les couvercles de tiges de poussée inférieur et vérifier que les deux tiges de poussée tournent librement.

**REMARQUE**

*Compléter toutes les étapes de démontage et de remontage du premier cylindre avant de commencer celles du second. Les cylindres doivent faire l'objet d'un entretien séparé. Une fois le premier cylindre révisé, il est nécessaire de faire tourner le moteur pour trouver le cercle de base de la seconde came.*

13. Finir l'installation des couvercles de tiges de poussée comme suit :
  - a. Vérifier que les joints toriques des couvercles supérieur et inférieur des tiges de poussée sont fermement en place dans l'alésage du couvercle de pousoir et dans l'alésage de la culasse.
  - b. Loger la partie supérieure de la pièce de retenue du capuchon à ressort dans l'alésage de la culasse en laissant l'extrémité inférieure libre.
  - c. Insérer la pointe d'un petit tournevis entre le bord inférieur de la pièce de retenue du capuchon à ressort et le haut du capuchon à ressort. *REMARQUE : Pour l'obtention des meilleurs résultats, s'assurer que le tournevis, le capuchon à ressort et la pièce de retenue du capuchon à ressort ne sont pas enduits de graisse ou d'huile.*
  - d. En appuyant simultanément sur le capuchon à ressort avec la pointe du tournevis, utiliser l'index pour faire glisser le bord inférieur de la pièce de retenue du capuchon vers le bas de l'arbre jusqu'à la pointe de la lame du tournevis. Lorsque le capuchon atteint le bout de sa course, la pièce de retenue du capuchon à ressort doit être approximativement positionnée contre le couvercle supérieur de tige de poussée. Voir Figure 10.

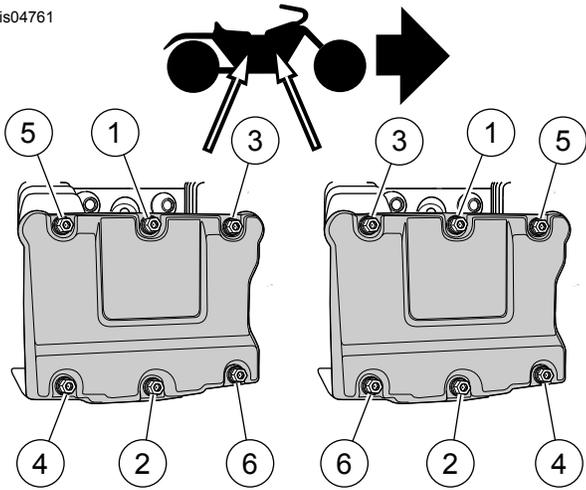
- e. Vérifier que la pièce de retenue du capuchon à ressort est plaquée contre le couvercle supérieur de tige de poussée.



**Figure 10. Installer la pièce de retenue de capuchon à ressort**

14. Voir Figure 12. Installer un nouveau joint de boîtier de culbuteur (3) du kit sur le corps de la culasse. Mettre le couvercle de boîtier de culbuteur (4) en place. Faire correspondre l'entaille du couvercle de culbuteur avec l'entaille du joint et aligner les trous du couvercle avec ceux du joint.
15. Placer une rondelle plate chromée (8) sur les filets des trois vis courtes (5), deux vis moyennes (6) et une vis longue (7) du kit. Appliquer une goutte de frein filet Loctite 243 (bleu) sur les filets de chaque vis. Engager les trois vis courtes de couvercle de culbuteur sur le côté gauche du moteur, une vis longue en position de centre doit, et deux vis moyennes dans les positions d'extrémité de droite. Serrer les vis à un couple de 20,3–24,4 N·m (15–18 ft-lbs) en respectant la séquence indiquée à la Figure 11.

is04761



1. Serrer ce boulon court en premier lieu.
2. Serrer ce boulon long en second lieu.
3. Serrer ce boulon court en troisième lieu.
4. Serrer ce boulon moyen en quatrième lieu.
5. Serrer ce boulon court en cinquième lieu.
6. Serrer ce boulon moyen en sixième lieu.

Figure 11. Longueurs des boulons du CACHÉ-CULBUTEUR et séquence de serrage

16. Répéter les étapes 3 à 30 pour le deuxième cylindre.
17. Effectuer les procédures MONTAGE DE LA MOTO APRÈS DÉMONTAGE indiquées dans le Manuel d'entretien pour ce type de moteur (à carburateur ou à injection de carburant).

#### ⚠ AVERTISSEMENT

Commencer par brancher le câble positif (+) de la batterie. Si le câble positif (+) touche la masse alors que le câble négatif (-) est branché, des étincelles risquent de provoquer une explosion de la batterie pouvant entraîner la mort ou des blessures graves. (00068a)

18. Consulter le Manuel d'entretien et suivre les instructions fournies pour reconnecter les câbles de la batterie, en commençant par le câble positif et installer la selle.

Tableau 3. Positionnement des tiges de poussée et des couvercles

Pour ce moteur cylindre :	Installer ce couvercle et tige de poussée* :	Dans cet alésage de couvercle de pousoir (partie inférieure) :	et dans ce boîtier de culbuteur et cet alésage de culasse (partie supérieure) :
Avant	Admission	Intérieur	Arrière
Avant	Échappement	Extérieur	Avant
Arrière	Admission	Intérieur	Avant
Arrière	Échappement	Extérieur	Arrière

Tous les couvercles de tige de poussée sont identiques.

\* Les tiges de poussée sont codées par couleur :

- les tiges de poussée d'admission sont argentées
- les tiges de poussée d'échappement sont noires

#### ⚠ AVERTISSEMENT

Après avoir posé la selle, essayer de la soulever afin de vérifier qu'elle est verrouillée en position. Pendant la conduite, une selle mal fixée risque de bouger et de provoquer une perte de contrôle, pouvant entraîner la mort ou des blessures graves. (00070b)

#### PIÈCES DÉTACHÉES

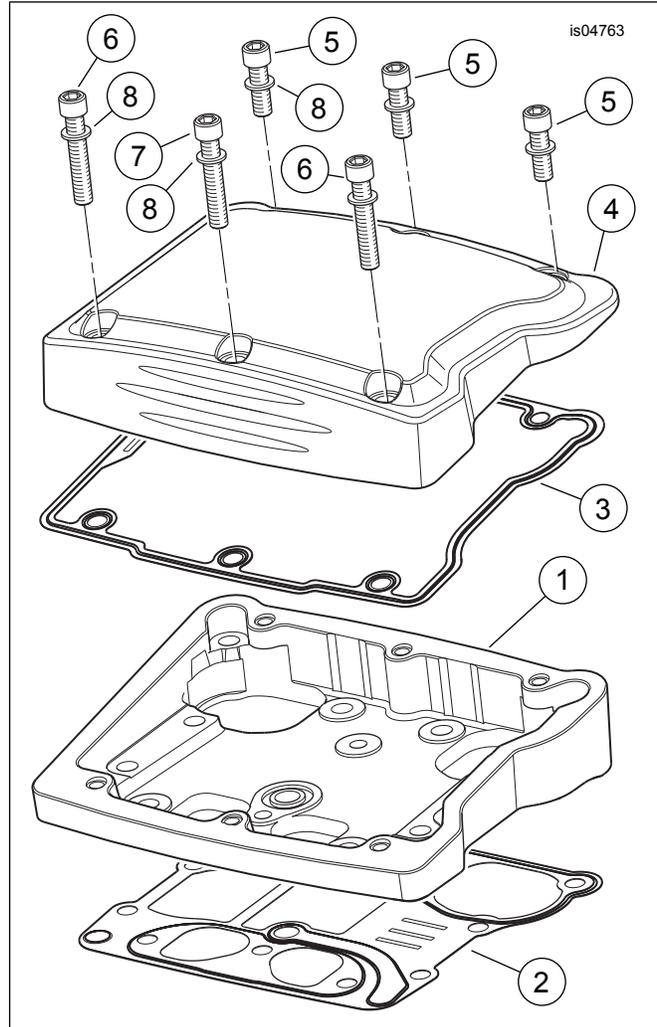


Figure 12. Pièces détachées : kit de couvercle de boîtier de culbuteur billeterie forgée

Tableau 4. Pièces détachées

Élément	Description (quantité)	Numéro de pièce
1	Boîtier de culbuteur, chromé (2)	17681-03
2	Joint du boîtier de culbuteur (2)	16719-99
3	Joint de cache-culbuteur (2)	17386-99
4	Boîtier de culbuteur, chromé (2)	17659-03
5	Vis à capuchon à tête creuse hexagonale, chromée 5/16-18 x 1 pouce (6)	94334-91TS
6	Vis à capuchon à tête creuse hexagonale, chromée 5/16-18 x 1 3/4 pouce (4)	94337-91TS

**Tableau 4. Pièces détachées**

<b>Élément</b>	<b>Description (quantité)</b>	<b>Numéro de pièce</b>
7	Vis à capuchon à tête creuse hexagonale, chromée 5/16-18 x 2 pouces (2)	94338-91TS
8	Rondelle plate (chromée) (12)	6396