

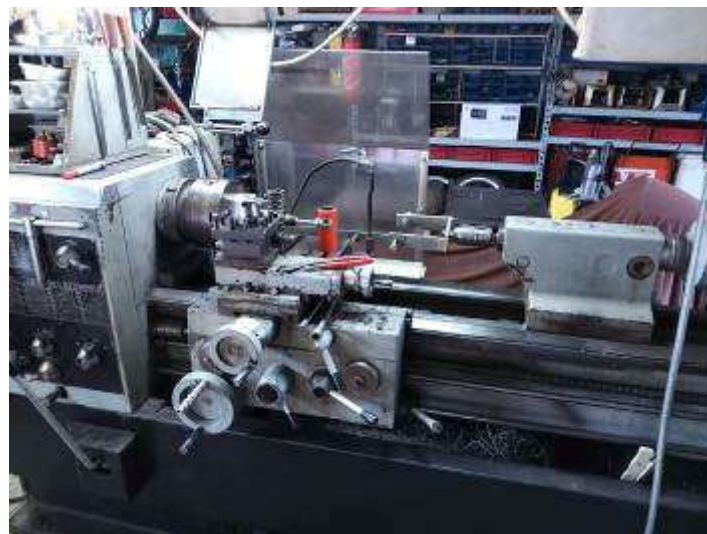
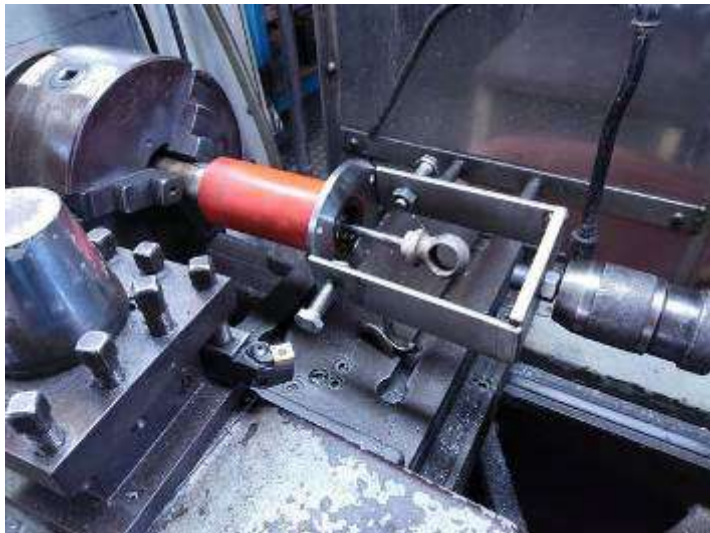
# 160 Monza partie cycle et remontage final

Du 29 juillet 2025 au 27 mai 2026 !





Démontage complet pour départ en peinture !



Démontage des amortisseurs.



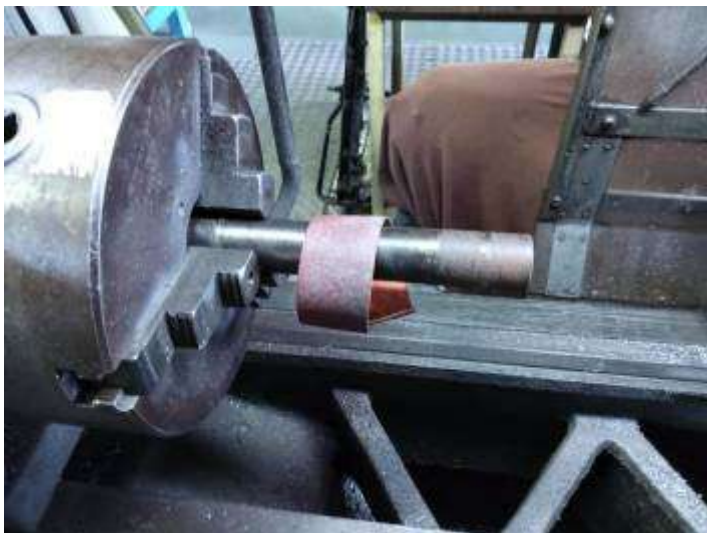
Après avoir retiré la goupille en perçage, démontage de la fixation supérieure.  
Vidange, huile HS, trouvé 32cc dans chacun. Donc en comptant les résidus se sera 35cc d'huile SAE 30 !



Un minimum de dégraissage avant sablage ou gommage !



Manque un graisseur à droite, préparation avant peinture !



Dégraissage et toilage de l'axe de bras oscillant !



Dégraissage !



Microbillage et peinture imitation chrome !



Extraction difficile à chaud de la coupelle inférieure !  
Tout mis à tremper dans du dégraissant !



48 Billes de direction Ø4.72 à tremper dans du dégraissant !



Dégraissage et décrassage !



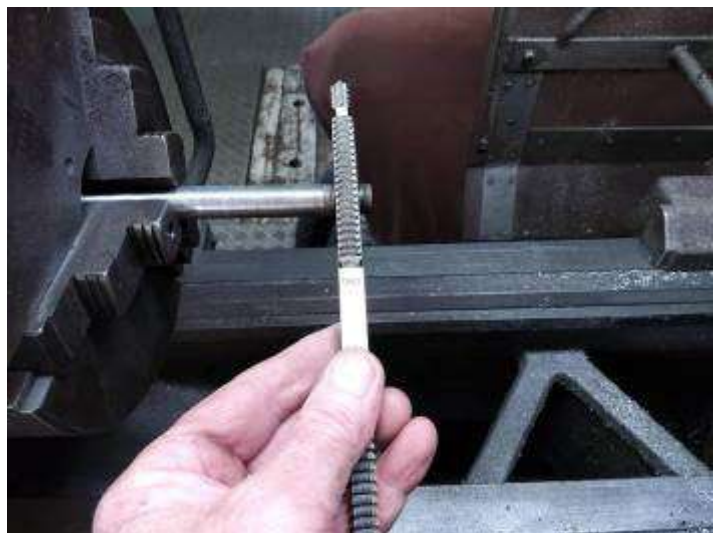
Microbillage et peinture des pièces acier pour bloquer l'oxydation !



Démontage complet des roues !



Dégraissage !



Changement des roulements de roues. Toilage de l'axe de roue AR et reprise des filetages M15x125 !



Tout en microbillage !



Il va falloir trouver une couronne mon bloc 46 dents ???



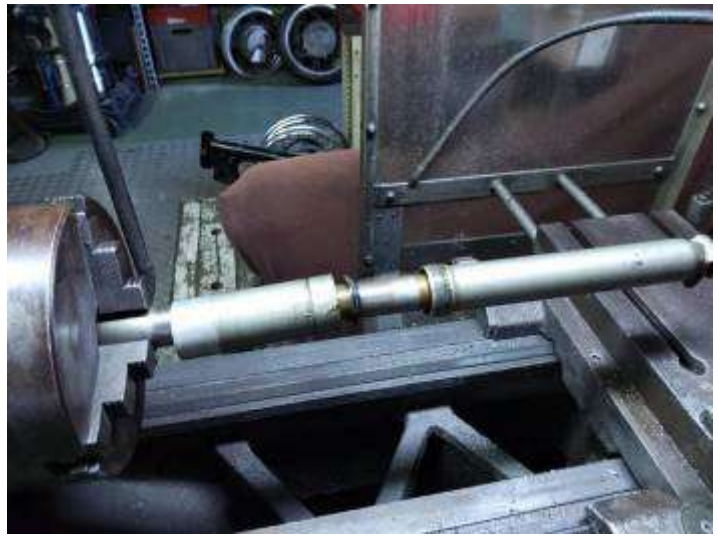
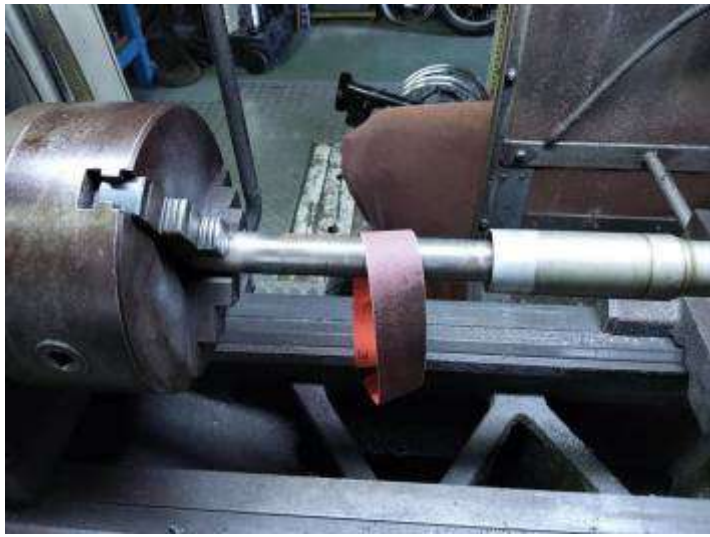
Journée microbillage rayon par rayon !!!



Peinture !!!



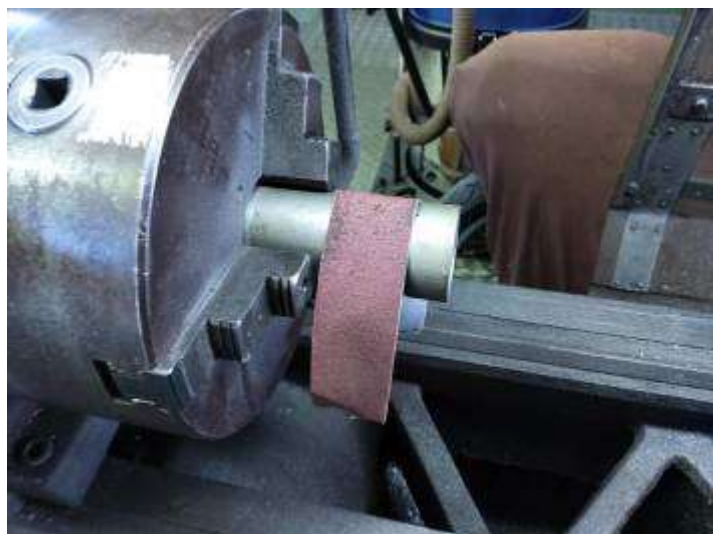
Réfection de la fourche. La partie haute est soudée donc il faut trouver la combine pour l'ouvrir !!!



Toilage des tubes qui forcent en mouvement !  
Dévissé les fourreaux de maintien des ressorts !



Sorti la pièce fileté de maintien du fourreau.  
Cette pièce est montée en force avec un joint torique !  
Beaucoup de purin en pied de fourche.



Dégraissage. Toilé pour retirer la peinture moche des fourreaux alu !



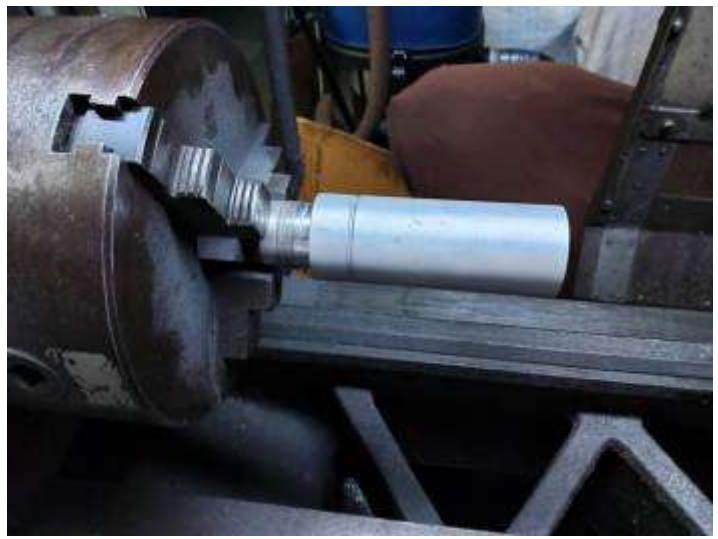
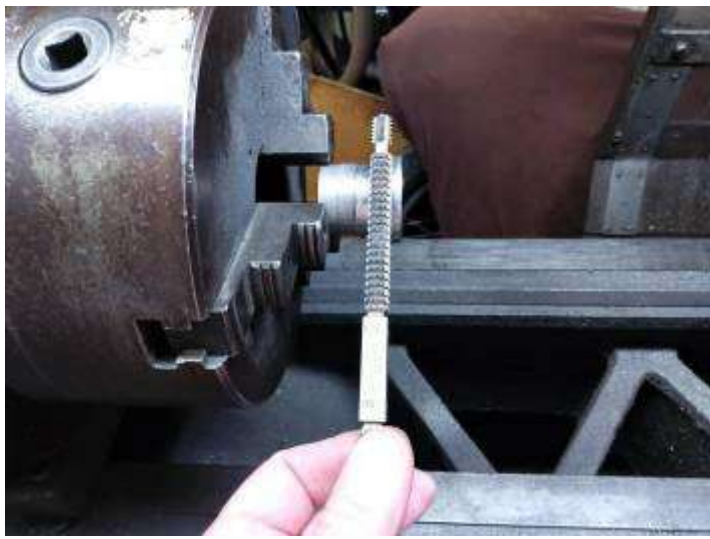
Microbillage.



Toilage, microbillage et peinture des tubes de fourche !



Microbillage et peinture des ressorts !



Reprise au peigne des filetages au pas de 100 !



Le 9 septembre, départ des pièces pour peinture et polissage !



Reprise du montage des roulements de roue AR qui tombent tout seul !  
Montage en force à chaud avec du clinquant de 0.05mm !



Entraînement du compteur : dégraissage, microbillage et calage du pignon avec des rondelles bronze !



Démontage complet du bouchon de réservoir.



Passage de la brosse tournante, microbillage et peinture !



Ressort de béquille : mis en tension, brossage, microbillage et peinture !



Amortisseurs : dégraissage, décrottage, microbillage et peinture !



Reprise du filetage M29x100 !  
Toilage de la peinture pour le passage des coupelles de billes !



Mise en place des 48 billes bien graissées.



Remontage de la colonne de direction.



Passage de l'âlesoir Ø29 pour retirer la peinture.  
Montage des deux graisseurs de bagues du bras oscillant !



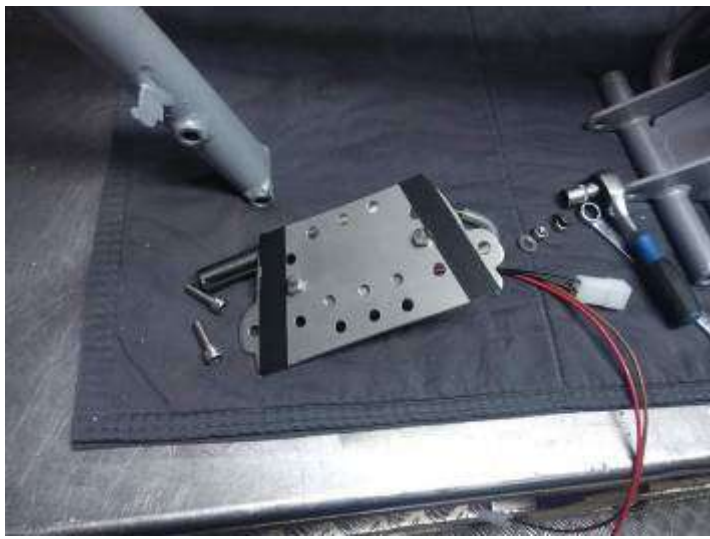
Passage de la filière M10x100.  
Remontage du bras oscillant, axe bien graissé, serrage des BTR M6x40 graissées : 1Kg.



Préparation d'une tôle alu pour support du régulateur et masse principale !  
Préparation de deux brides avec une tige filetée M6.



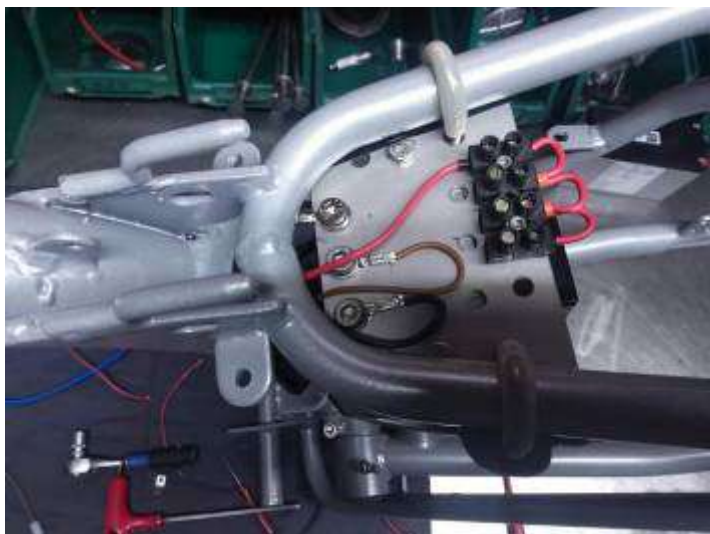
Pose d'une gaine pour protéger la peinture !



Finalement refait un support dans une tôle inox de 3mm pour changer la position du régulateur.  
Collage de deux bandes pour protéger la peinture.  
Découpe d'une bande caoutchouc de 3mm pour le support de batterie.



Départ du circuit électrique, toutes les cosses seront étamées et du thermorétractable pour le + !





Dégraissage, microbillage et peinture pour cette couronne spéciale et introuvable !



Serrage des vis M7x100 graissées : 1.5Kg.



Ré assemblage des éléments de fourche.



Passage de l'alésoir après peinture du T.



Montage à blanc pour définir la longueur des vis TH M8 inox !



Remontage du guidon et de la béquille centrale avec un petit silentbloc de butée !



Fourniture d'un goujon pour fixation des repose-pieds !  
Microbillage et peinture.



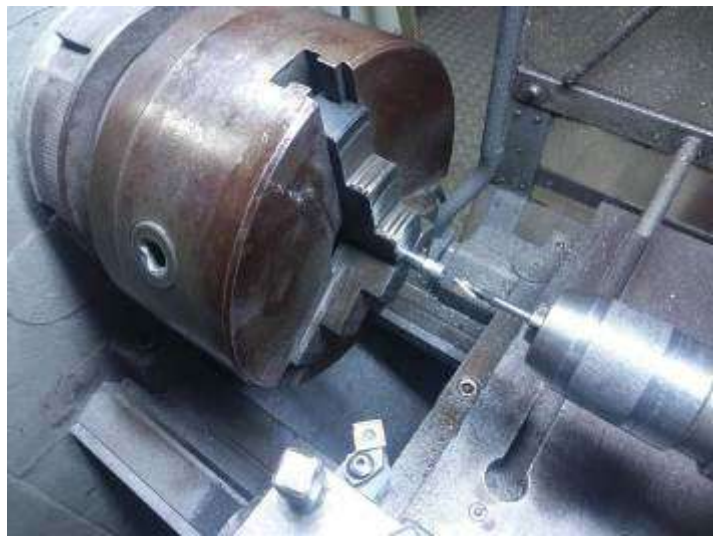
Remontage de la pédale de frein avec calage latéral.  
Les repose-pieds ne sont pas alignés ? Apparemment ceux sont deux de droite ?



Nettoyage de la poignée d'accélérateur.



Dégraissage, microbillage et peinture de la partie acier qui était oxydée !



Usinage en inox d'une pièce manquante pour régler la tension de câble !



Le bout de la poignée bloque sur le guidon sans doute dû à une chute : ébavurage !



Voici une poignée de gaz toute neuve !



Le 17 novembre : réception du phare !



Début de préparation du circuit électrique interne au phare.



Teste du contacteur de feu stop : OK !  
Mise en place avec ressort et re teste : OK !



Feu AR : nettoyage, microbillage et circuit électrique !



Préparation du contacteur code/phare/klaxon !  
Mise en place et contrôle.



Usinage de deux petites entretoise 12x6x12 pour fixation de la bobine d'allumage.



Fixation !



Montage à blanc des roues pour vérifier que tout va bien et qu'il ne manque rien : OK !



55cc de Sikolene SAE 30 dans chaque amortisseur.



Remontage final en attente des pièces en peinture !



110cc de Sikolene SAE 30 dans chaque fourreau de fourche.  
Remontage final en attente des fixations de phare en peinture !



Récupération du levier de frein AV : microbillage, peinture et visserie inox.



Microbillage des éléments d'embout de câble.  
Pré réglage du frein.



Le 28 novembre : levier d'embrayage à peine reçu, immédiatement mis en place !



Montage des pneus en douceur avec du liquide vaisselle diluée à l'eau !



AV gonflé à 1.8 bars, AR à 2.00 bars.  
Contrôle du centrage sur la jante et de l'équilibrage en statique : OK !



Mise en place d'une cale pour mieux béquiller pour avoir la roue AR bien décollée !





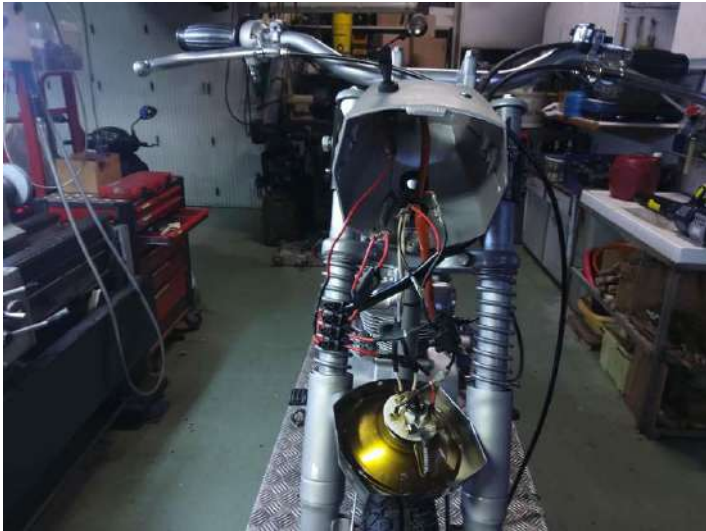
Préparation et mise en place de pattes de phare provisoires pour préparer le circuit électrique !



Au moment de brancher la batterie, ça a amorcé et la veilleuse AV et le phare AR se sont allumés sans avoir mis le contact, tout re dé câblé pour trouver le contacteur de feu stop qui met le + à la masse ???



Une fois le contacteur de stop retiré, tout fonctionne sauf le stop, évidemment !



Scrutation du circuit électrique, câblé le + du feu stop sur le contacteur principal, tout est rentré en ordre !



Calage du point d'allumage, initial à  $18^\circ$  avant point mort haut pour obtenir  $40^\circ$  en pleine avance donc avance centrifuge ouvert en grand !  
Donc la led du boîtier s'éteint dès que l'on arrive à  $18^\circ$  avant PMH !



Joint papier de 0.60 passés à l'huile moteur.  
Serrage des BTR inox M6 graissées : 1Kg !



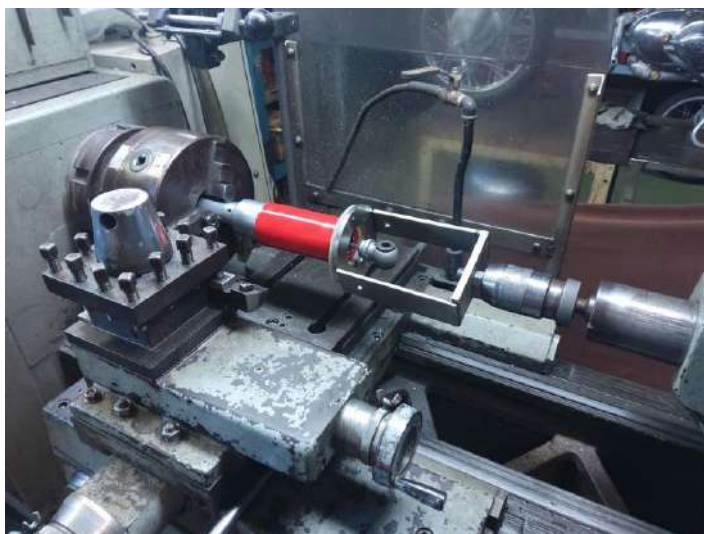
Réception du carbu neuf Dellorto PHBL22.  
Gicleur principal de 100, ralenti de 50. Montage de la double arrivée.



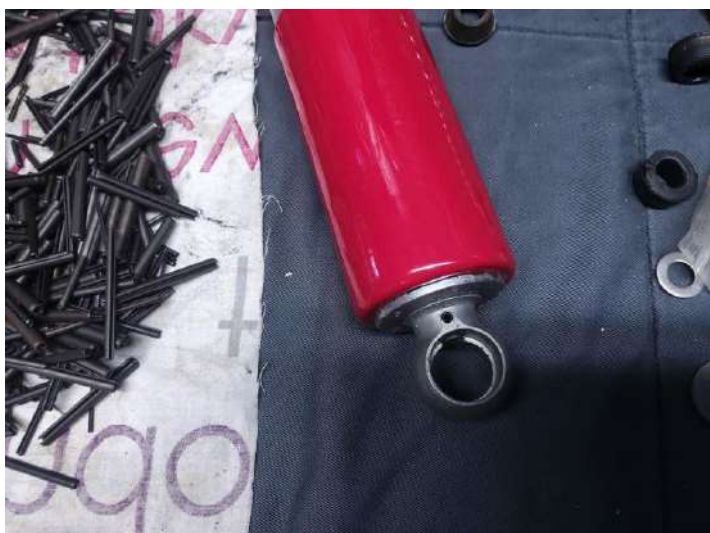
Hauteur d'aiguille au 3<sup>ème</sup> cran en partant du haut.



Montage de l'échappement à la graisse belleville. Collerette serrée fort et sécurisée avec un fil à freiner !



Remontage des amortisseurs.



Embout vissé et sécurisé avec une goupille mécanindus Ø3.  
Serrage des écrous borgnes graissés M1x100 : 3Kg.



Découpe de rondelles en nitrile 32x44x2.

Usinage d'un faux tube de fourche pour un montage à blanc pour trouver les cotes de la bague supérieure !



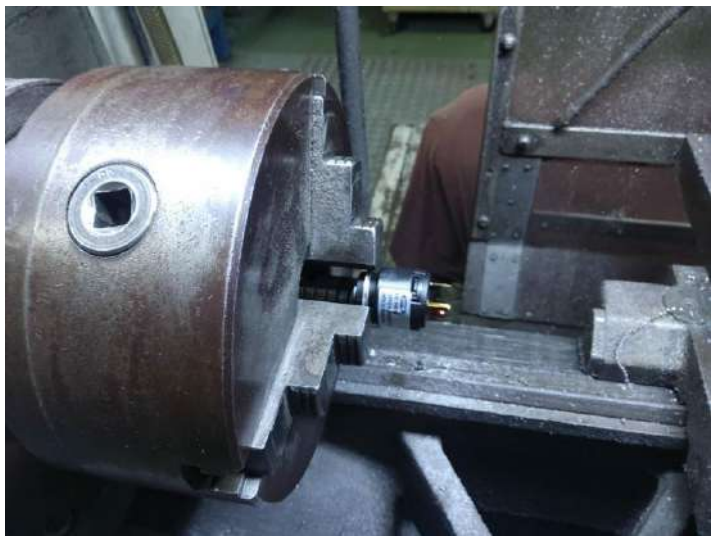
Usinage en ertalon des bagues supérieures !





Usinage de deux entretoises alu pour fixation du phare avec deux vis TH M8x35 + rondelles freins + rondelles larges inox + rondelles nitriles 8x22x3 !





Mise en place du contacteur à clefs, passé la fraise étagée au Ø22.  
Usinage d'une rondelle inox 21.5x26x1.8 pour remplacer la rondelle plastique d'origine et avoir un serrage correct !



Montage d'un câble d'accélérateur !



Mise en place d'une grille inox sur le cornet.



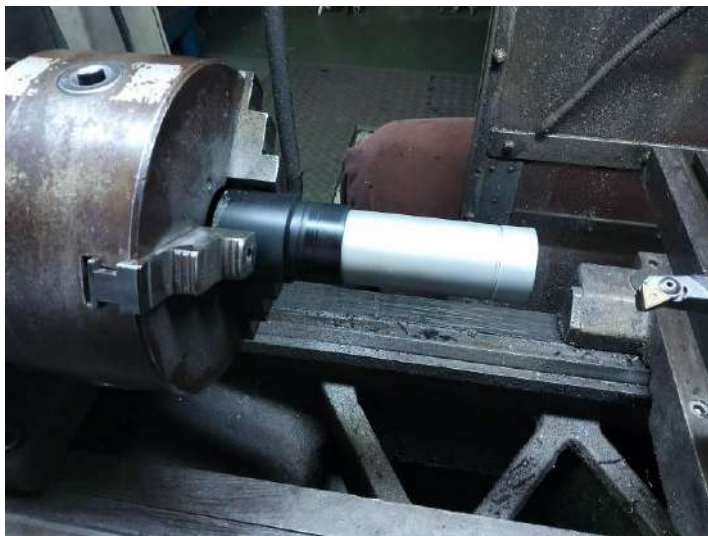
Pose d'une BTR anti rotation sur la poignée d'accélérateur.  
Trouvé le bon réglage pour que le boisseau de carbu se ferme rapidement.



Démontage du train avant pour fixer la plaque d'identification avec quatre BTR inox M3.



Usinage de deux bagues 50x45x20 en Ertalyste pour compensation de  $\varnothing$  et fixation des soufflets !



Remontage du train AV avec fixation du garde-boue !



Reprise de l'écrou M16x100 du compteur, il était trop dur à visser !  
Comme la prise de compteur est à gauche, différent de la majorité des autres modèles, essais pour savoir si la câble tourne dans le bon sens : OK !



Fabrication d'un U de fixation du compteur et câblage de sa lampe !





Re démontage du garde boue AV pour cacher les trous avec du scotch alu !



Camouflage des 17 trous dans le garde boue AR !



Départ de gamberge pour un joli montage cohérent du gros garde boue AR !



Après plusieurs calages, fixation du point AV avec entretoise en ertalon et renfort en inox en pensant au débattement du bras oscillant !



Fixation difficile du support de plaque et feu AR !  
Renforts intérieurs en tôle inox de 2mm !



Vu le nombre de fixations, le garde boue AR ne devrait ni bouger ni se fendre !



Rallonger les fils et essais du feu AR + stop : OK !



Collage du joint torique et montage du petit capot sur les vis spéciales fournies !



Découpe et mise en place d'un hublot en makrolon de 5mm pour vérifier, au premier démarrage, la montée/descente de l'huile dans la culasse !



Serrage de la bougie Champion L78C M14x125 : 2Kg + graisse belleville.



Le 23 avril, retour des pièces peintes.



Reprise de l'inclinaison du carbu par la pipe d'admission.  
Contrôle de la planéité !



Découpe de la tulipe de cornet de carbu pour le rentrer dans le coffre boîte à air !



Quand même obligé de meuler + peinture.  
Gardé le cornet le plus long possible !



Changement de la vis de molette de caisse à outil M6x20.  
Molette microbillée et peinte. Découpe de deux rondelles nitrile 6x18x3.  
Beaucoup de temps pour bien ajuster les boîtiers latéraux qui rendent la batterie inaccessible !



Reprise d'une partie du circuit électrique pour ressortir quelques éléments pour ne pas avoir à démonter les boîtiers latéraux !



Passage du taraud M10x100 pour retirer la peinture.  
Chargé en dégraissant industriel pour vérifier l'étanchéité des robinets et capter toutes les impuretés dans le réservoir !



Fourniture d'une colonne de jauge de niveau d'huile, microbillage et peinture !  
Montage à l'oléoétanche + joint alu.



Mise en huile du moteur avec 1.5L.



Mise en essence avec contrôle qu'il n'y ait aucune fuite !



Pression des pneus : 1.8 à l'AV, 2.00 à l'AR.



En déplaçant le mono, le guidon pourtant très serré a tourné dans ses supports !  
Verrouillage avec deux goupilles mécaniques Ø4.



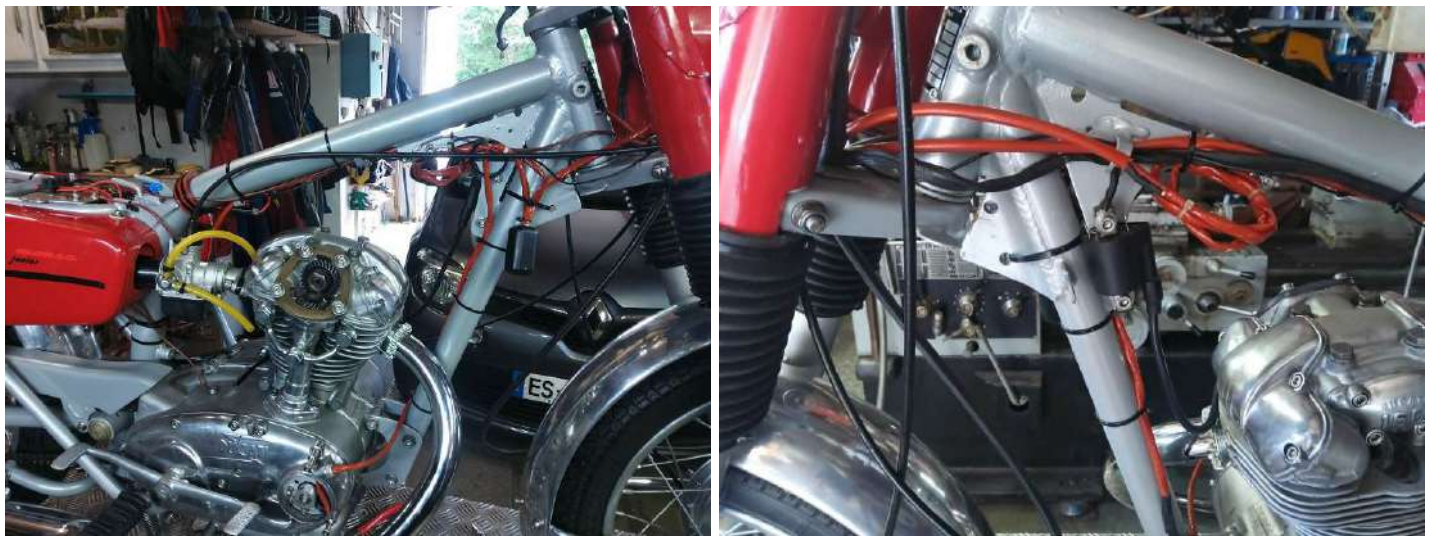
Démarrage au quart de poils sur les rouleaux puis les emmerdes sont arrivées !

J'envoie le boîtier à Emmanuel Guyonnet et je vais monter l'ancienne génération que j'avais en secours ! Salut Emmanuel, problème : j'ai enfin démarré le 160 Monza, le fusible de 10A de charge à vite fondu, j'ai mis un 25A, c'est un alternateur 12V de chez Kennedy. Ensuite en réglant la carburation, arrêt moteur, la led du boîtier ne s'allumait plus. Contrôle des connections, changement de la bobine : idem, changement de la bougie : idem alors j'ai fait un montage à la volée avec un de tes anciens boîtiers donc sans l'élément extérieur ! L'allumage re fonctionne, je ne sais pas quoi penser ? Je n'ai pas eu le temps de vérifier combien de volts sortait l'alternateur !

Peut-il y avoir une incompatibilité avec la bobine ?



Profité du re démontage pour passer le câblage du futur klaxon !



Dès la mise sous contact, la bobine à flashé !



Essais avec une autre bobine : la led s'allume et s'éteint bien sur le boîtier mais pas d'étincelle, un 2<sup>ème</sup> boîtier à envoyer en réparation !!!



Montage à la volée d'un plateau rupteur/condensateur : tout re fonctionne donc je vais remettre en route avec pour pouvoir continuer les testes en attendant le retour de réparation des allumages électroniques !

Explication d'Emmanuel !

Pour ses allumages, Il faut un minimum de 3 Ohms de résistance entre les cosses de la bobine soit le circuit primaire. La petite bobine avec laquelle j'ai cramé deux boîtiers faisait 2 Ohms ! J'ai fait de la merde, je suis dégoûté !



Nouvelle bobine de Yamaha BT 1100 Bulldog. Résistance : 4.2 Ohms.  
Microbillage des cosses et teste de qualité d'étincelle : impeccable !



Deux petites pattes inox pour fixer la bobine.



Calage de l'allumage à 18° avant le point mort en initial pour obtenir 40° en pleine avance !



Démarrage facile sur les rouleaux. Contrôle du circuit de charge : 14V en accélération : OK !  
Re démarrage au 1<sup>er</sup> coup de kick !  
Quelques allers/retours devant la maison, tout semble bien, demain sera un autre jour !







Remontage du petit cache, joint papier + pâte, BTR M6x20 graissées, serrage : 1Kg.



Changement du pignon de sortie de boîte de 15 à 17 dents !



Une vraie petite merveille. Hier 1<sup>er</sup> mai, 15km pour commencer le rodage et vérifier que tout va bien, elle tirait vraiment trop court, comme une moto de trial, avec un rapport secondaire de 15/46, je passais la 4<sup>ème</sup> au bout de 50m, alors, hop ! Montage d'un pignon de sortie de boîte de 17 dents. Là je rentre d'une petite balade de seulement 19km sur les petites routes du vignoble autour de la maison : tout est parfait, je n'avais pas envie de rentrer mais la pluie arrive et je ne veux surtout pas la salir. Ce n'est pas un foudre de guerre, on a le temps de voir les oiseaux et autres insectes voler, du plaisir à l'état pur quand on aime la moto ancienne !



Tout allait bien et en scrutant, trouvé une fuite d'huile, d'où vient telle ???  
En haut à gauche, le trou dans la fonderie, c'est le reniflard !



L'étanchéité de l'arbre de boîte ne se fait que par le roulement, essais avec un peu de pâte à joint dans les cannelures de l'arbre !

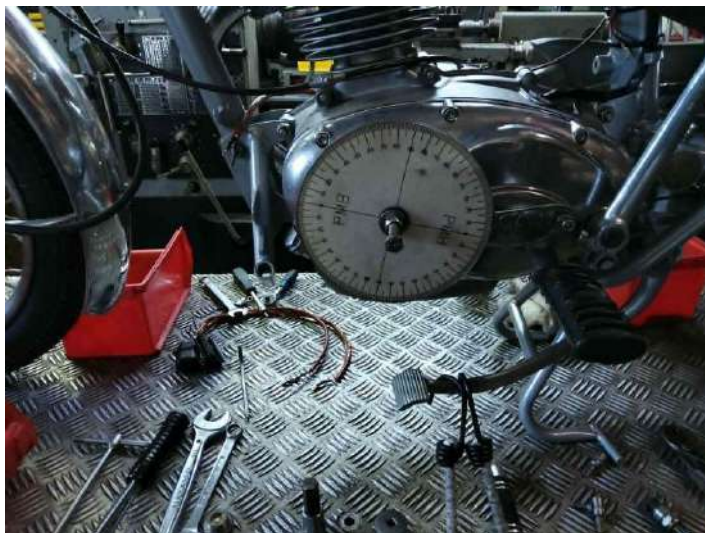


Retiré 0.25l d'huile soit un total restant de 1.25l !

Une 125 sport que j'avais remonté avec des carters de bas moteur de 160, ne supportait que 1l d'huile et tourne depuis 6 ans sans problème !



Le 16 mai 2026, réception des boîtiers d'allumage réparés !



Re montage du Guyonnet avec un calage initial à 18° avant PMH pour obtenir 40° en pleine avance !



Essais routiers de 16km, démarrage à froid au 1<sup>er</sup> coup de kick, prise de ralenti immédiat ; idem à chaud. Tout impeccable.



Je pensais qu'elle était finie, hélas il y a toujours ce problème récurant de fuite d'huile du coté du pignon de sortie de boîte ? Je n'ai jamais rencontré ceci, il va falloir gamberger, je ne peux pas la libérer comme cela !



Dans le doute, j'étais prêt à ré ouvrir pour mettre une foutue rondelle acier que l'on trouve parfois derrière le roulement de pignon de sortie de boîte sauf qu'il n'y en avait pas au démontage et que je n'en vois pas sur l'éclaté ! Ça sort peut-être par les cannelures de l'arbre de boîte ? Trouvé que les cannelures sortent vers l'intérieure au delà du roulement donc la porte est grande ouverte pour l'huile ! Extraction des résidus de pâte à joint qui n'a pas tenue pour mettre de l'Epoxy dans les cannelures !



Un run de 10km pour constater qu'il n'y a plus d'huile sur l'arbre de boîte mais qu'il y a une fuite par la tige de commande d'embrayage !



Extraction du joint craquelé. Découpe d'un joint en nitrile 22x4x3.



Montage à l'Epoxy du joint et de sa rondelle de blocage + martelage au pointeau.



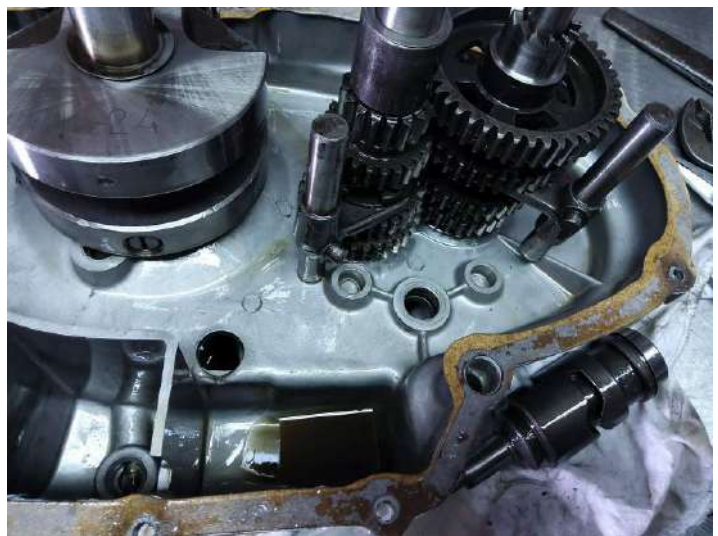
Un run de 14Km pour constater qu'il y a toujours une fuite ?



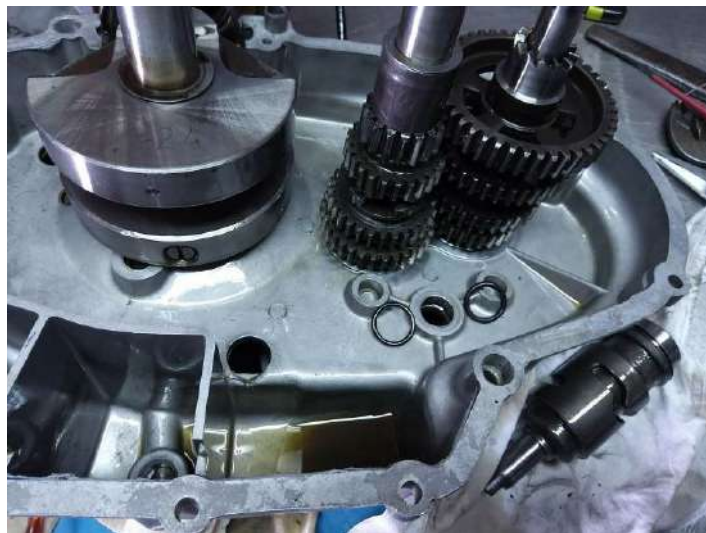
Ça ne vient plus de l'arbre de boîte ni de la commande d'embrayage !  
Reste le reniflard : peu probable !  
Peut-être un passage pas le barillet de sélection ?



Dans le doute, dépose du moteur pour changer le joint torique de barillet !



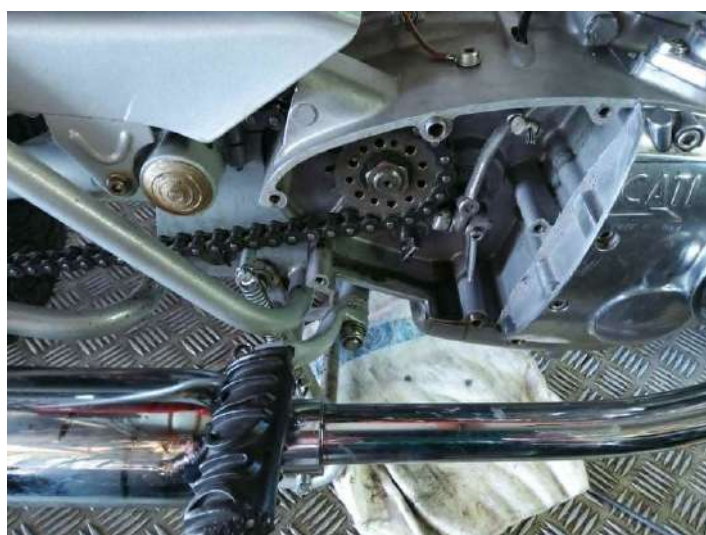
Ouverture du moteur.



Changement du joint trouvé un peu durci !



Le 22 mai remontage complet, prête pour essai !



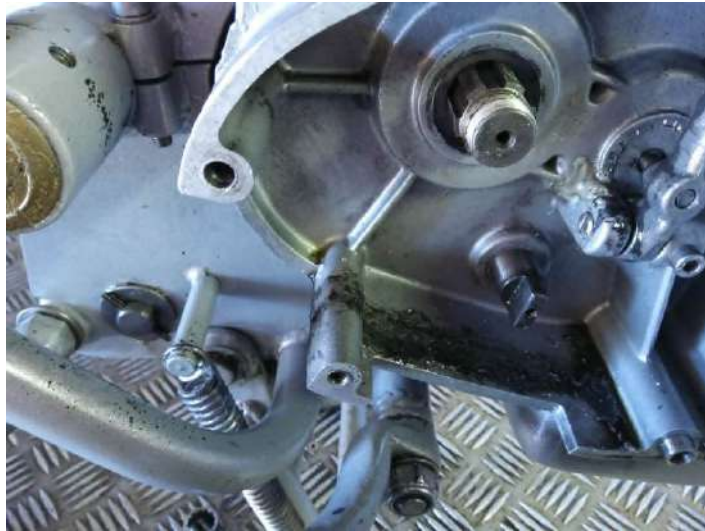
12Km pour trouver encore de l'huile ???



Inspection : ça ne sort plus par l'arbre de boîte, le pignon est sec. Ça ne plus par l'axe de barillet ni par la tige d'embrayage. Reste le reniflard ?



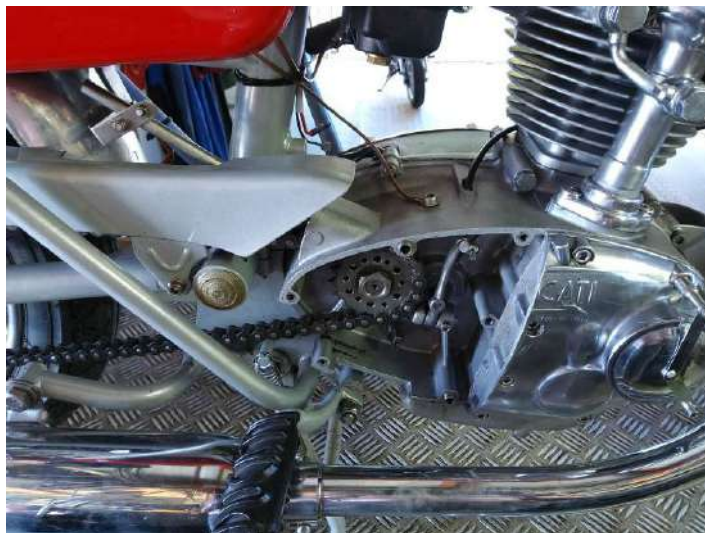
Recherche et mise en place d'une déviation du reniflard malgré le peu de place !  
Usinage d'une pièce spéciale rallongée par un tube alu puis une durite jusqu'à l'arrière !



Ce matin 25 mai, 15Km ! Un peu d'huile mais surtout de la graisse fondue de la chaîne vu la T° ambiante !  
C'est beaucoup mieux !



Pas de remonter d'huile dans le nouveau reniflard qui est bien plus haut que le niveau d'huile !  
Mercredi matin 27 mai dernier essai pour se rassurer ensuite ce mono devra rentrer chez lui pour rouler  
longtemps et revenir en cas de souci.  
J'ai dépassé les 100Km !



Aujourd'hui 27 mai 2026 : 12Km et zéro fuite, ouf !



Avant roulage, retiré la durite de reniflard qui faisait moche.  
Gardé la déviation du reniflard de sortie moteur, ça souffle bien par le tube en alu.

J'ai remis de l'Epoxy au remontage pour me rassurer mais finalement sur tous les monos Ducati, l'arbre est cannelé jusqu'à l'intérieur. Je n'ai pas ré ouvert pour rien, avec la pose d'un joint torique plus gros pour le barillet + le changement du joint de tige d'embrayage diamètre 5 et joint nitrile de 3mn d'épaisseur et d'un diamètre intérieur de 4 ça a donné un bon résultat. Le faite du dévier le reniflard avec une sortie plus haute, ça aide aussi. Finalement j'ai opté pour 1,25L d'huile soit au raz du bas de puit de remplissage !