

Consignes de montage 125 RDX piste à partir du kit « brut »

Mise à jour le 18 juillet 2026 -13000t

Le kit est prévu pour se monter parfaitement sans avoir à élargir un trou, scier une vis ou tordre une patte.

Chaque vis et chaque rondelle à une place unique et répond à une fonction (un taraudage de 6 mm n'accepte pas n'importe quelle vis de 6 mm).

Lis bien les consignes suivantes avant de monter la moto, ainsi que la nomenclature et les plans.

Ces consignes de montage sont partielles, néanmoins :

- La nomenclature, accessible sur le site 2Tmoteur.fr, indique où va chaque pièce et surtout chaque vis et chaque rondelle. Chaque vis est repérée par sa longueur (sous tête, sauf les têtes fraisées incluses dans la longueur de la vis). Pour chaque rondelle : soit sa place est indiquée dans la nomenclature, soit il faut regarder les images du forum AS3 RDX section « projet RDX piste »
- Ne pas plier les pièces sauf si c'est indiqué, encore une fois tout doit se monter sans difficulté. Les photos sur le forum montrent les montages.

Préparation des plaques alu ou inox

- Elles ne sont pas percées (pour réduire le prix des pièces), mais l'axe des perçages est gravé sur les pièces, il faut donc pointer, puis seulement après percer ou tarauder en s'aidant des plans.
- Les tranches sont brutes de découpe laser, ça fait plus propre de les aplanir à la lime ou avec un cylindre abrasif et chanfreiner ou casser les angles.
- Pliages : sur les pattes arrière de selle, les haubans de platines repose pied, la pédale de frein, les tiges de commande. Voir les plans pour les angles ou les dimensions à obtenir.

Poste de conduite

- Récupères une coquille de compteur ou de compte tour en faisant sauter les points de soudures, mais sans percer ni abîmer la coquille. C'est long.
- Chanfreine la patte de compte tour et coupe la selon que la coquille est celle du compte tour ou du compteur de vitesse. Le plan est à jour depuis septembre 2024. il faut vérifier les côtes de la patte et la modifier au besoin. La position des vis du compte tour dans la coquille est indiquée sur le plan afin de vérifier la position au serrage pour que le compte tour soit centré (tu peux dessiner le gabarit sur une feuille de papier).
- Câble d'embrayage à partir du kit décathlon (mais qui n'existe plus) : voir plan, si le guidon est plus large ou plus avancé que le guidon du kit, commences avec une gaine à 100 cm. Il faut serrer très fort la petite vis pointue de l'embout laiton sur le câble.

Commandes reculées et cadre

- Il faut d'abord modifier le cadre, c'est-à-dire couper les pattes de pot, les rabattre pour renforcer le caisson, couper la tôle du caisson sous les vis moteur et souder la plaque de renfort, puis souder les 2 bossages. Me voir, j'ai un gabarit pour tenir les bossages en place et les souder.
- Il faut aussi retirer toutes les pattes inutiles, voir les images du forum. Pas facile à la disqueuse de ne pas meuler les tubes aux alentours. Il faut être méticuleux et procéder par étapes :
 - D'abord couper les pattes à quelques mm des tubes pour être sûr de ne pas attaquer les tubes alentours.

- Puis meuler les moignons en s'approchant au plus près des tubes. Petite disquetteuse de 115mm. Il faut bien la tenir pour meuler le moignon. Très souvent vous meulez autour des moignons car vous ne tenez pas assez précisément et fermement la disquetteuse, avec une belle vague pour résultat : il reste de la soudure et vous avez bien affaibli le tube tout autour.
- Puis finir avec une lime plate large pour faire disparaître totalement la soudure. Ne jamais finir à la disquetteuse. Il restera quelques traces puisque la soudure a déformé le tube, inutile donc de chercher à avoir une surface de tube totalement lisse.
- Axe de bras oscillant : modèle long pour 2R6.
- Chanfreines les platines, les pédales, les haubans.
- Perce les pédales, 2 trous D5 par pédales dont un logement pour tête fraisée sur le sélecteur, et 1 trou précis D12 pour l'axe de pivotement, à ajuster au palier bronze. Le palier bronze est fixe, la pédale pivote dessus.
- Coudes légèrement la pédale de frein.
- Taraude les platines, 2 M8 et 1M6 par platine. M6 à 40 de l'axe du cale pied (30 si petits pieds, pointure 42 ou moins).
- Perce les haubans, 2 trous D8 par haubans.
- Coudes les haubans, 28 mm face ext à face ext, voir plan. La hauteur des cales pieds peut s'ajuster en « tirant » les trous à la lime pour augmenter l'entraxe et abaisser les pieds.
- Coudes la tige filetée de 5 mm de pédale de frein, voir plan.
- Trouves une barre alu pleine D10, la tarauder M5 aux 2 extrémités, puis la couder selon le plan
- Trouves un vieux levier de frein arrière (trou de 10/12mm), coupes le et perce le à D5 selon le plan pour le monter sur l'axe de sélecteur du moteur.
- Pour l'assemblage voir les photos sur le forum.
- L'excentrique de butée de pédale de frein permet à chacun de régler la position de pédale au repos.
- Ne pas régler le sélecteur trop bas pour éviter de monter intempestivement une vitesse.
- Prévois un collier plastique pour bloquer l'axe de chape de la tige de frein sur la pédale de frein. (sans oublier de couder la pédale de frein).

Selle

Les premières selles ont été fabriquées sur la base d'une planche de skate Décathlon. Mais qui n'est plus fabriquée, donc les selles 2024 sont réalisées en contreplaqué de 12mm, plus larges et plus longues que les selles 2022. La partie arrière à exactement le profil du dossier plastique d'origine que l'on peut donc visser sous la selle pour conserver un peu du style d'origine. Les selles « génération 2 », à partir de la n°12 (et pour la n°6), sont en plastique incassable comme celle des 23h60 avec des attaches plus solides et plus simples : on peut pousser la moto par la selle sans risque de la casser.

Pour réaliser une selle 2024, il faut partir d'une planche de contreplaqué de 12 mm de 60 cm * 24 cm, et :

- Couper la planche selon le plan puis séparer la partie arrière qui remonte et la coller à 20° selon le plan.
- Pour cela chaque tranche ne doit pas être à 90° mais à 80° (lime ou gros papier de verre, ou défonceuse si vous avez). Une autre solution est de ne pas totalement séparer la partie arrière et de faire un trait de scie de 10 à 11mm de profondeur puis de remonter la partie arrière et la coller, les 1 à 2 mm d'épaisseur restants vont plier (selon la nature du bois).
- Une fois la colle bien sèche, il faut monter les renforts (1 dessus, 2 dessous qui tiennent les pattes de fixation arrière de la selle) et les frotteurs. Il faut d'abord les préparer : les tarauder et les plier à 20°.
- Puis les poser sur la selle (en les repérant pour retrouver leur place et leur sens après perçage) et tracer la place des trous à faire dans la selle.
- Bien pointer les trous, le foret ayant tendance à dévier dans le bois, puis percer avec un foret à bois de 4 mm (5 mm pour les 4 vis de fixation des pattes arrière de selle). Ne pas appuyer fort pour ne pas éclater le bois à la sortie du foret.
- Puis monter les supports. Il faudra peut être ajuster les trous si le foret a dévié au perçage. Les vis à tête plate sont pour les frotteurs et pour les fixations des pattes arrière. Les autres vis sont à tête fraisées et à serrer affleurantes.
- Préparer les pattes arrière en les perçant (5,5 et 6 mm) et en les couplant sur la marque et selon le plan.
- Emmancher les embouts alu dans les tubes de cadre. Voir post du forum ou le plan pour la cote de coupage des tubes de cadre (130 mm de l'axe des amortisseurs, prendre le temps de mesurer et de tracer). Avant emmanchement il est impératif de chanfreiner l'intérieur des tubes du cadre.

- Le taraudage de ces embouts à M6 est à faire après emmanchement.
- Monter la selle, repérer la place du trou avant, et le percer le à 9 mm.
- Montage avant : 3 rondelles larges de 8mm entre la selle et le cadre, 1 rondelle large sous la selle + 1 écrou nylstop.
- Enfin, il faut démonter la selle, ne garder que le bois pour le poncer et le peindre. Plusieurs couches pour boucher les pores. Avant cela repérer ou s'appuient les cuisses et arrondir les bord de la planche.

Entretoises de roue et protège chaîne

- Pour les roues à rayon, coupez l'axe creux de porte couronne selon le plan. Sois très précis sur la longueur.
- Les rondelles inox D14 sont sous les écrous d'axe de roue, une à l'avant, une à l'arrière.
- Enlèves les joint à lèvres des roues, et cerise sur le gâteau ne montes que des roulement à flasque mais sans joint (plus de la moitié du frottement d'un roulement de roue est fait par les joints).
- Chanfreines et taraudes M6 l'aileron de requin.
- Sa patte acier doit être soudée sur le bras oscillant selon le plan.

Pots

Le montage à été modifié en 2023 pour cause de fissuration des pots et des pattes (au niveau des trous M4 percés dans la couture).

- Les brides (d'origine) des embouts de pots doivent être bien plates, sinon les détorde. Il ne doit pas y avoir de choc la ou elles appuient sur les embouts alu.
- Faire un méplat et tarauder à M4 chaque bride, voir plans et images plus bas.
- Il faut vérifier et si besoin couper les vis de fixation de ressort (2 par tube) à 12 mm (elles sont à 14 dans le sachet de vis des premiers kits).
- Marteler le bout de la vis sur le tube.
- Les colliers fournis avec les pots Jamarcol doivent être reformés pour devenir bien rond et serrer sans déformer (sinon fuites assurées), j'ai les gabarits pour cela.
- Il faut chanfreiner les pattes arrière de pot de plusieurs mm pour épouser l'angle de pliage des colliers qui supportent les silencieux (voir plan). Attention les pièces droite et gauche ne seront plus réversibles car la patte à un léger angle pour ne pas toucher le bras oscillant. Avant cela la longueur de ces pattes doit être adaptée à la hauteur des cales pieds. Entraxe de 85mm avec des cales pieds hauts (les pattes arrière touchent presque le bras oscillant amortisseurs détendus), si les cales pieds sont plus bas, raccourcir l'entraxe d'autant (du coté angle droit, voir le plan).
- Les silencieux des Jamarcol sont de qualité très aléatoire. Ouvrir le silencieux, reformer si besoin le tube de fuite à 14 mm intérieur, puis bien remplir de laine de roches en tassant légèrement. Il faut aussi impérativement reformer l'embout avant qui s'emboîte sur les tubes de pot de 32 mm et avant il faut limer les surplus de soudure, l'épaisseur de la tôle doit être de 1 mm exactement. C'est important pour que le collier avant serre bien le pot sans le déformer. J'ai un outil spécial pour cela.
- Les pots doivent être enfoncés de 20 à 25mm dans les tubes, pas plus, avec un peu de pâte joint au silicone (un peu, elle ne doit pas déborder à l'intérieur).
- Au montage les pattes de pots doivent à être à l'équerre (90°) de l'axe des silencieux.

Important

A cause de la variation d'entraxe lié au mouvement du bras oscillant, il faut maintenir les jeux ou gardes suivantes, moto seule sur son trépied (amortisseurs non comprimés).

Sinon lorsque que les amortisseurs sont comprimés (bosse en virage par ex.), il y a risque de freinage intempestif et de dégradation chaîne et roulement de sortie de boîte et de roue.

- Brin mou de chaîne : 40mm
- Débattement de la pédale de frein : 20mm

Préparation du moteur et montage du moteur dans le cadre

Voir consigne dédiées, accessible sur le site 2Tmoteur.fr.

Montage Allumage Ignitech

Sur le moteur

On garde l'alternateur d'origine, mais on retire :

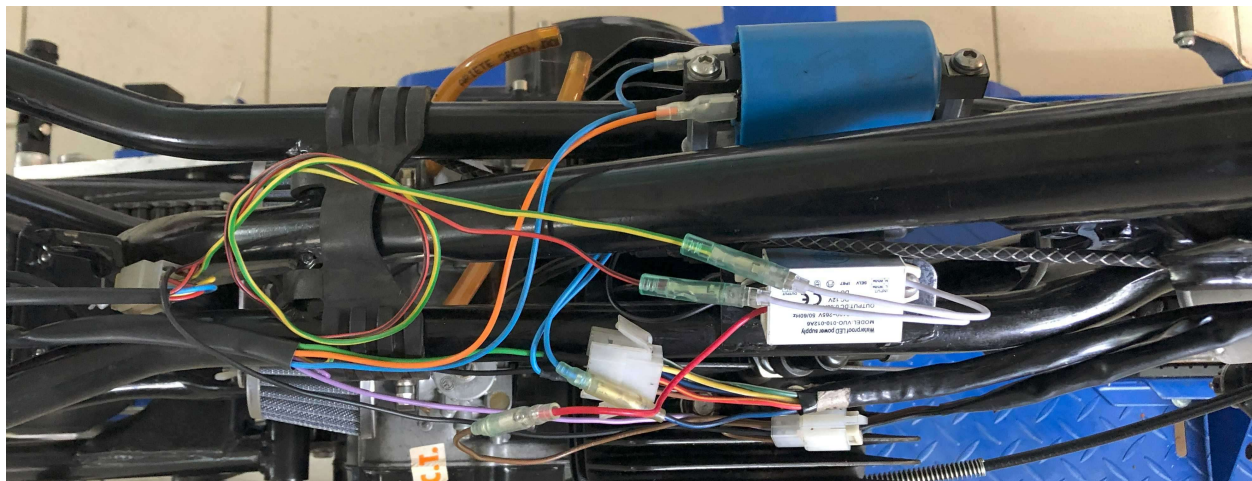
- Les rupteurs / plateaux de rupteurs / condensateurs.
- La came.
- A la place il faut monter :
 - Le plateau du capteur et le capteur, exclusivement avec les vis et rondelles fournies
 - **Fais très attention à la longueur des vis et aux rondelles à monter : si des vis trop longues dépassent du côté alternateur on peut le griller (contact entre une vis et le rotor tournant)**
 - La douille et la cible (chacune indexée) avec vis et rondelle
- Puis il faut brancher les 2 fils de rupteur du faisceau d'origine aux 2 bornes du capteur.

Pré-réglage de l'avance

- Comme pour l'allumage à rupteur, le repère d'avance d'origine côté stator en bas doit être réglé au comparateur à exactement 1,8 mm d'avance (vis cruciforme de 4 mm).
- Le jeu maxi capteur / cible est de 0,5 mm. Moins de jeux est OK, mais il ne doit pas y avoir de contact capteur / cible (sinon risque de griller le capteur et de détruire la précision de la cible). Avec un jeu de cale.
- Positionner le plateau du capteur au centre.

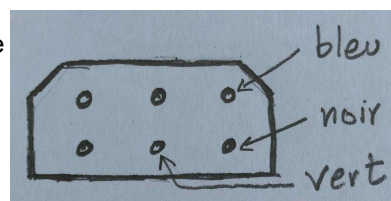
Modification du faisceau fourni par Djo (faisceau et calculateur sont indissociables) :

Il y a quelques modif à faire pour brancher le dernier modèle de transformateur d'alimentation des voyants. Vue d'ensemble pour voir les branchements (avant de raccourcir certains fils et après avoir mis les cosses du mini transformateur) :



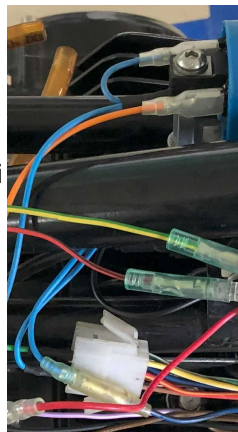
Ce n'est pas compliqué, il y a juste quelques prises.

- Une prise à 6 broches qui se branche sur la prise à 6 broches du faisceau moteur d'origine.
- Une prise à 4 broches qui se branche sur un faisceau d'origine de compteur de vitesse à 4 broches 1E7 ou 2R6 (qui va au compte tour pour les 2 voyants : point mort et switch light).
- 2 petites cosses cylindriques femelles qui vont se brancher sur le faisceau d'origine du commodo droit-accélérateur (type 2R6) selon le schéma suivant (grosse prise blanche à 6 broches dont 3 seulement vont être utilisées).
- 1 mini faisceau de masse avec 3 cosses. Une petite cosse cylindrique femelle qui va se brancher avec les 2 copines de la phrase précédente sur le faisceau d'origine du commodo droit-accélérateur (type 2R6, grosse prise blanche etc). Une cosse mâle cylindrique qui va se brancher



sur la cosse femelle volante du faisceau d'origine du comodo droit-accélérateur. Une dernier cosse plate à visser D6 qui va se brancher sur la masse bobine, voir masse plus bas.

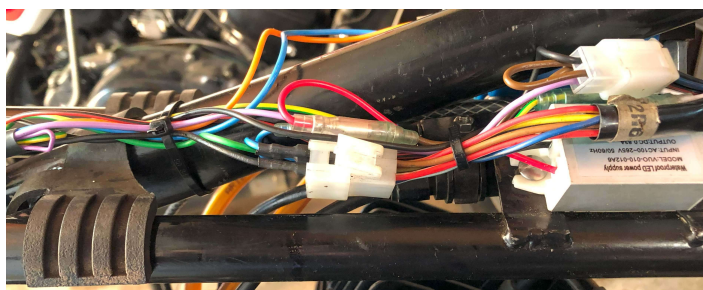
- 2 fils, orange et bleu (dont une cosse plate et une à visser D6 sur le bleu) qui vont à la bobine. Orange sur le + bobine, bleu sur la masse bobine.
- La bobine est à installer à gauche à la place de la bobine gauche d'origine, fils bougie vers l'avant. Il y a du jeux dans les supports et vis : plaquer la bobine vers l'intérieur (vers le tube dorsal) pour éviter le contact avec le réservoir.
- A ce stade il reste 3 autres fils. Un rouge-blanc et un vert-jaune qui se branchent sur les 2 fils blancs du mini-transformateur. Un marron qui se branche sur le fil rouge du mini transformateur.
- Le mini transformateur se fixe à la place de la bobine droite avec 2 vis M4. Fils blancs vers l'avant. Il faut sertir ou souder des cosses sur ses 4 fils : 2 cosses cylindriques mâles sur les 2 fils blancs (qui vont aux 2 fil rouge-blanc et vert-jaune), 1 cosse cylindrique femelle sur le fil rouge (qui va sur le fil marron restant), 1 cosse plate à visser D6 sur le fil noir (masse).
- Masses : toutes les masses se vissent sur l'axe arrière de bobine selon la photo ci contre à bien respecter. Le mini faisceau de masse et la masse du mini transformateur vont sur la vis du dessous de la colonnette (pour serrer la colonnette il faut tourner la colonnette et pas la vis). La masse du fil bobine bleu va entre la bobine et la colonnette).
- Tu peux raccourcir les fils du faisceau fourni par Djo qui se branchent sur le mini transformateur et qui sont trop longs suite au changement du modèle de transformateur. Le rouge-blanc et le vert-jaune qui idéalement doivent faire 28cm entre l'embase de la prise vers le moteur et le bout de leur cosse. Le fil marron à 6 cm.



Fixation du faisceau

3 lanières plastique « colson ».

- 1 qui fixe les faisceaux d'origine de comodo et de compte tour au cadre. Il faut vérifier à ce moment qu'il y a assez de longueur pour que le faisceau ne se débranche pas de la grosse prise blanche du comodo (c'est l'objectif de cette fixation).
- 1 qui fixe tous les fils entre eux derrière le mini transformateur.
- 1 qui fixe les fils sur le tube dorsal du cadre, proche du caoutchouc sur le quel pose le réservoir, et pour éviter que les fils ne soient pris en sandwich entre le caoutchouc et le réservoir.



Programmation du calculateur

(avec fonction « blocking ») elle est à vérifier ou à faire auprès d'Antonio ou moi même.

Réglage de l'avance

- Moteur tournant avec une lampe stroboscopique.
- Sélectionnes la courbe d'avance fixe (21° vilebrequin) : en accélérant le moteur l'avance ne doit pas bouger (voir ligne suivante).
- Éclaires avec le strobo le repère d'avance qui doit tomber en face du repère du rotor (à 1,8 mm donc). Si ce n'est pas le cas, modifies la position du plateau du capteur.
- Voilà, n'oublies pas de passer en courbe variable pour avoir un peu plus de souplesse et d'allonge.

Passage des câbles et du faisceau

Les plans sont à jour avec la longueur des câbles et gaines.

- Câble d'embrayage et faisceau : à droite, sous l'attache du réservoir.
- Le câble d'embrayage passe sous le faisceau puis sous le support de bobine et les durits d'essence pour rejoindre le carter d'embrayage. Aucune attache n'est nécessaire ni



souhaitable (pour le laisser libre et réduire l'effort de débrayage). C'est le câble le plus en avant, tous les autres câbles, gaines, faisceaux passent derrière

- Câble de gaz : à gauche. Il est nécessaire de l'attacher (sans le serrer) sous la fixation de réservoir gauche pour éviter qu'il se fasse pincer pas la butée de direction.

Bêtisier

Pas (que) pour se moquer, mais pour ne pas reproduire des erreurs : fais attention aux points suivants. Et avant tout bien lire les consignes de montage...avant d'attaquer le montage.

- Vagues après meulages des pattes de cadre (voire de vrais trous).
- Tubes arrières de cadre pas coupés à la bonne longueur.
- Trous dans les plaques percés à coté, même après pointage (il faut pointer très précisément, avec des lunettes si besoin, puis au perçage mettre la pointe du foret dans le pointage et pas à coté).
- Manque de chanfreinage des tubes avant emmanchement des embouts de guidon ou des plots alu de fixation de selle. Conséquence : on ne peut pas les emmancher à fond et sous les coups de marteau énervés, ils se tordent et s'aplatissent...
- Brides de pots percées « à la bouchère » : pas à la bonne cote (10 mm à coté...), pas au centre, à 6 mm plutôt que 4.
- Tartine de pâte joint sur les embouts d'échappement qui forment se mettent à fuir (à peine de pâte joint = à peine visible).
- Gicleurs de 120 d'un autre modèle que celui d'origine repercé (= réglage de richesse à refaire).
- Niveau de cuve pas bon.
- Embouts d'arrivée d'huile sur les carbu "bouchés" mais pas étanches. Boucher n'est pas juste mettre un allumette.
- Pattes arrières de pot montée à l'envers.
- Pots rentrant trop dans les tubes (le chevauchement doit être de 20 mm).
- Chaîne renforcée plutôt que chaîne basique de marque D.I.D (plus de frottement).
- Pression des pneus ou niveau d'essence pas vérifiés avant de rouler.
- A bon il faut plier cette patte ? (montage au feeling sans avoir lu). Remarque au passage : prendre le temps de lire est magique, plutôt que de tâtonner sans savoir, vous allez droit au but. Lire, c'est à dire prendre le temps « d'écouter » et de faire un effort intellectuel est une pratique des temps anciens.

Info : réalisation des coudes d'échappement

Les pièces les plus longues à réaliser du projet.

La base : des tubes inox D29/32 coudé à 90°, trouvés dans un magasin de tuning / pièces pour échappement de voitures (power sprint 32/29 90°).

Les coudes de générations 2 sont issus de coudes à 120° afin de simplifier le travail de réalisation.

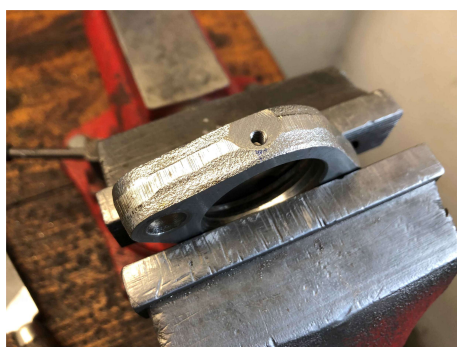
Il faut :

- tronçonner la partie évasée
- couper en biais
- couper un bout de tube (1 m de la même matière achetée en même temps) en biais et venir le souder pour former un angle de 24°
- former et rentrer un peu au marteau la partie extérieure de ce coude avant de finir la soudure pour éviter un angle trop vif



Juste en sortie d'échappement, couper sur les 4/5 du diamètre une tranche de 3mm pour faire un autre coude léger (photo ci contre avec la vis M4 juste après ce coude)

Le tout précisément, pour respecter les angles de la paire de coude proto, à l'aide de quelques gabarits.



Puis faire un méplat et un trou M4 dans les brides d'origine, et y visser une vis M4*12 (attention pour ceux qui ont reçus les pièces du premier kit, les vis sont à 14 qu'il faut recouper de 2 mm, il n'y avait plus de 12 mm quand j'ai commandé les vis)

Visser l'autre vis (idem, 14 à recouper à 12) dans le tube d'échappement, et marteler l'embout de la vis puis visser le 2° écrou contre.

L'embout alu se monte dans le logement du joint sur le cylindre avec un tout petit, petit, petit peu de pâte joint.

- A l'intérieur de l'embout il y a un joint viton. Huiler un peu le bout du coude au montage. Ne pas forcer au montage sinon il y a arrachement d'un bout du joint : il faut enfoncer le tube en le faisant pivoter.
- Les crochets du ressort peuvent se refermer un peu à la pince pour éviter qu'ils ne s'échappent des vis



Evolution - liste des modifications à effectuer depuis le premier kit de 2022

Depuis le premier kit, il y a eu quelques évolutions, pour la conformité, la fiabilité ou améliorer le comportement de la machine.

Enregistrement DICEM

Plaquage DICEM

Freinage bouchon vidange et remplissage boîte et vis étrier

Reformage sur gabarits des entrées de pot et des colliers

Fixation pots

Barre sélecteur ~~D8~~ => D10

Vis embout sélecteur tête ~~plate~~ => fraisée

Écrou rotule sélecteur => nylstop + rondelle fine

Embout de pédales ~~alu~~ => nylon

Levier pédale frein ~~droite~~ => incliné

Plaque de maintien arrière des carburateurs

Nouveau régulateur 12V et faisceau et fonction blocking pour le coupe contact

Courbe allumage « Pmax à 9500 tr/mn »

Rondelle roue arrière ~~D14~~ => D15

Écrou amortisseur pare-chute => plus long

Fixation GB arrière par pattes alu

Partie libre du câble embrayage ~~448~~ => 130

Rondelles entre cadre et fixation arrière moteur