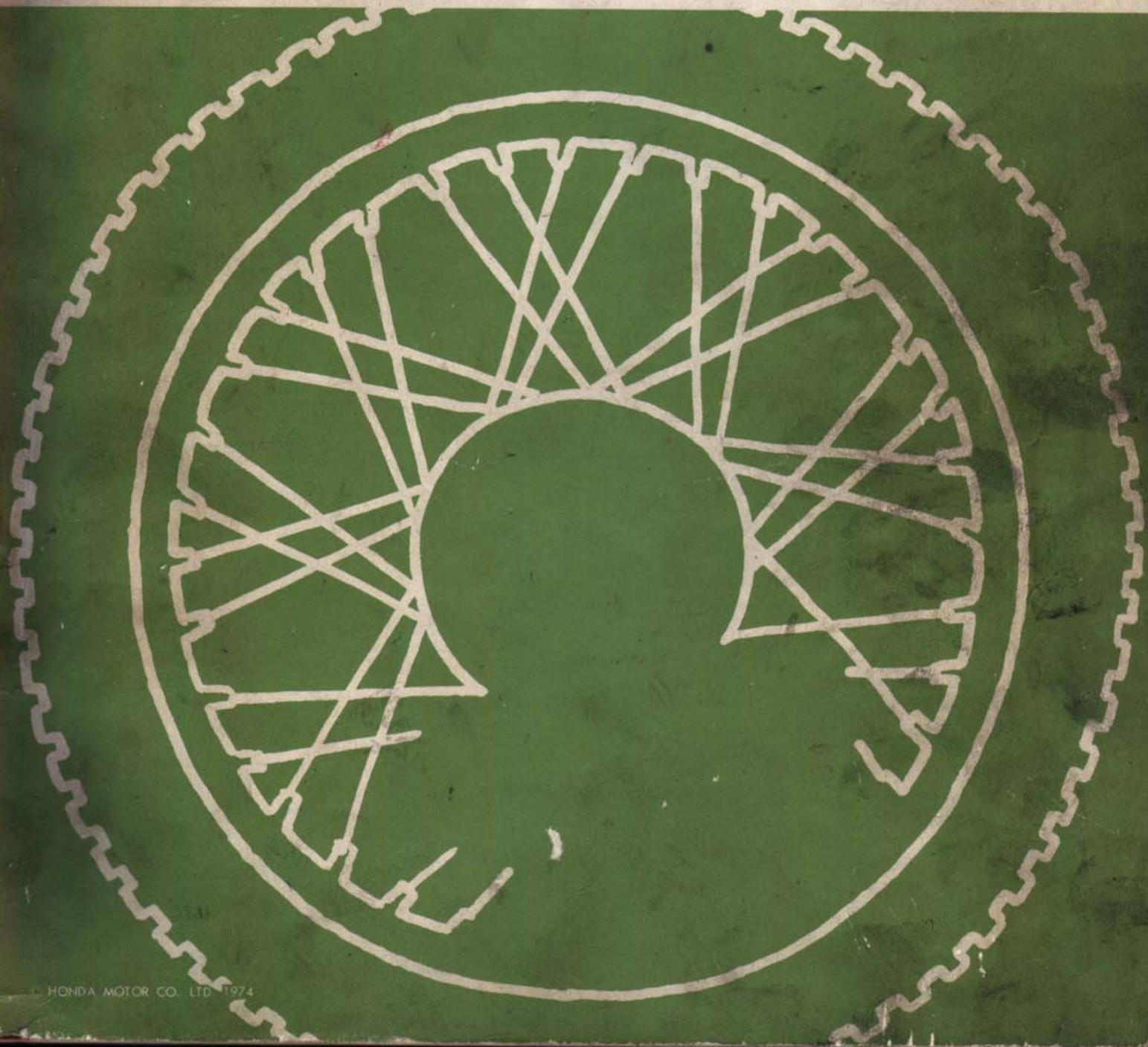


MANUEL D'ATELIER

HONDA
CB125



AVANT-PROPOS

Ce Manuel d'Atelier a été conçu pour avoir un emploi de "Guide d'Entretien" à l'intention de la personne responsable de l'entretien mécanique de la motocyclette HONDA CB125

Il se présente en cinq grands chapitres qui résument les différentes opérations de démontage, de vérification et de remontage des pièces qui composent la machine.

En respectant à la lettre les recommandations rapportées dans ce manuel, vous pourrez être assurés de réaliser un travail sûr et précis.

Tous les renseignements; illustrations et renseignements techniques qui sont présentés dans ce manuel s'appliquent au modèle 1974. La société HONDA se réserve le droit de réaliser des modifications à tout moment, sans préavis ni engagement.

HONDA MOTOR CO., LTD,
Bureau de la Publication

TABIE DES MATIERES

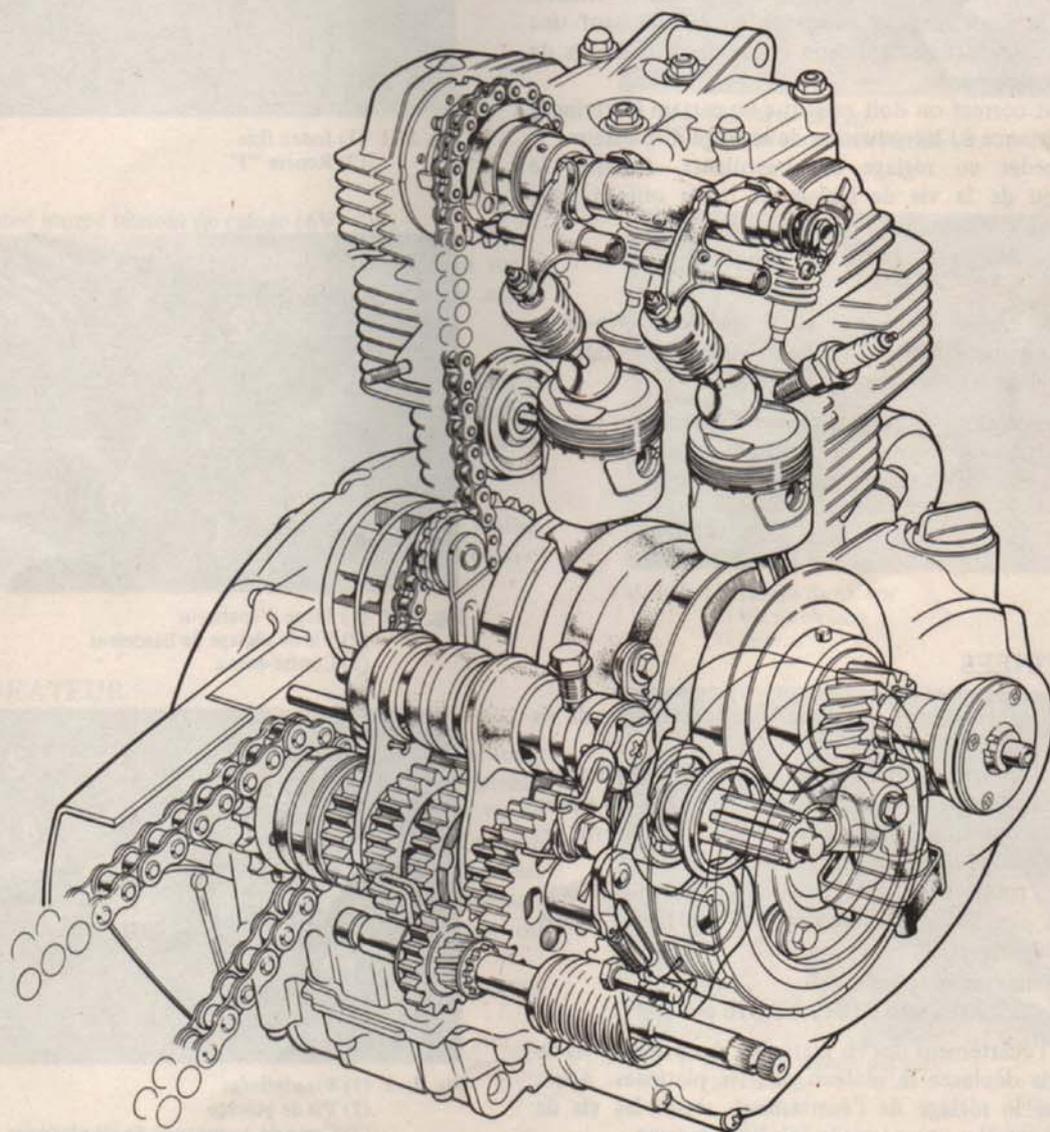
I. PRECAUTIONS D'ENTRETIEN	1
II. CONTROLES ET VERIFICATIONS	2
1. Basculeurs	2
2. Vis platinées	2
3. Réglage de l'avance à l'allumage	2
4. Carburateur	3
5. Câble de commande des gaz	4
6. Embrayage	4
7. Chaîne de distribution	5
8. Huile moteur	5
9. Frein avant	6
10. Frein arrière	7
11. Filtre à air	7
12. Filtre à huile	8
13. Filtre à essence	8
14. Bougies d'allumage	9
15. Chaîne de transmission	9
16. Suspension avant et roue avant	10
17. Suspension arrière et roue arrière	10
III. MOTEUR	11
1. Entretien effectués sur la machine	11
2. Dépose du moteur et repose	11
3. Distribution	12
4. Cylindre et piston	17
5. Vilbrequin et carter-moteur	20
6. Circuit de graissage	22
7. Embrayage	25
8. Mécanisme de changement des vitesses	27
9. Boîte de vitesses	30
10. Kick de démarrage	32
11. Carburateur	33
12. Installation électrique moteur	36
IV. CADRE	46
1. Roue avant	46
2. Frein avant à disque	49
3. Direction	55
4. Suspension avant	59
5. Roue arrière et frein arrière	61
6. Suspension arrière	64
7. Structure du cadre	66
8. Installation électrique	69
V. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES	72
1. Outils spéciaux	72
2. Programme d'entretien	73
3. Couples de serrage	74
4. Données techniques	75
5. Recherches et identifications d'anomalies	77
6. Schéma de câblage	82
7. Renseignements techniques	83

I. PRECAUTIONS D'ENTRETIEN

1. Lorsqu'un démontage est effectué, remplacer tous les joints, les joints toriques et goupilles fendues.
2. Lorsqu'il y a lieu de procéder à un serrage dont l'ordre n'est pas précisé, serrer tout d'abord les écrous ou les boulons placés au centre ou ceux comportant le diamètre le plus fort puis serrer selon un ordre entrecroisé, en deux ou trois fois et en respectant les couples de serrage qui sont indiqués.
3. Lorsque des pièces doivent être changées, il convient d'utiliser des pièces HONDA d'origine ou celles qui sont recommandées par HONDA.
4. Faire usage des outils spéciaux lorsque cela est précisé.
5. Nettoyer les pièces du moteur dans ou avec un dissolvant adapté. Mettre du lubrifiant sur les surfaces de portée de ces pièces au moment du remontage.
6. Enduire ou remplir chaque pièce avec de la graisse conformément aux recommandations.
7. Le remontage étant réalisé s'assurer que chaque pièce a bien été remonté comme à l'origine et qu'elle fonctionne normalement.
8. Lorsqu'un travail est réalisé à plus de deux personnes une attention mutuelle est de rigueur.

NOTA:

En principe, les opérations de remontage du moteur et des pièces qui composent le cadre ne sont pas précisées dans ce manuel. Pour procéder au remontage, procéder à l'inverse des opérations de démontage en consultant en détails le paragraphe "Remontage" de chaque chapitre.



II. CONTROLES ET REGLAGES

Ce chapitre explique en détails les contrôles et réglages à effectuer sur les éléments les plus importants de la HONDA 125, modèle CB125JX. Veuillez vous reporter au besoin au tableau du Programme d'entretien Périodique de la page 73. En ce qui concerne les éléments autres que ceux décrits dans ce tableau, veuillez vous reporter au paragraphe "Vérification" de chaque chapitre de ce manuel.

1. BASCULEUR

Le contrôle et le réglage des basculeurs doivent être réalisés lorsque le moteur est froid.

1. Ouvrir le siège du conducteur et déposer le réservoir à carburant.
2. Déposer les capuchons d'orifice de réglage de basculeurs d'admission et d'échappement.
3. Déposer le couvercle de protection de l'alternateur.
4. Tout en effectuant une rotation lente du rotor de l'alternateur dans le sens opposé aux aiguilles d'une montre observer le basculeur de soupape d'admission. Lorsque celui-ci descend à fond et est sur le point de remonter, vous devez vous assurer que l'index fixe de l'alternateur et que le repère "T" se trouve dans le même alignement. Le basculeur se trouvant dans cette position et les repères dans le même alignement, le piston se trouve en son point mort haut de sa course de compression tandis que les soupapes d'admission et d'échappement sont complètement fermées.
5. Contrôler le jeu des deux soupapes en introduisant une jauge d'épaisseur entre la queue de soupape et la vis de réglage de basculeur.

Si le jeu est correct on doit ressentir un certain frottement ou une résistance à l'introduction de la jauge d'épaisseur.

Pour procéder au réglage des basculeurs, desserrer le contre-écrou de la vis de réglage et régler celle-ci pour obtenir le jeu recommandé.

Jeu de basculeur: 0.05 mm (0.002 pouce).

NOTA:

Après avoir réalisé le réglage et bloqué le contre-écrou procéder une nouvelle fois à un contrôle de jeu et faire un nouveau réglage si nécessaire.

6. Opérer une rotation complète du rotor d'alternateur jusqu'à ce que les repères se trouvent en regard l'un de l'autre. Procéder de même pour les autres soupapes.

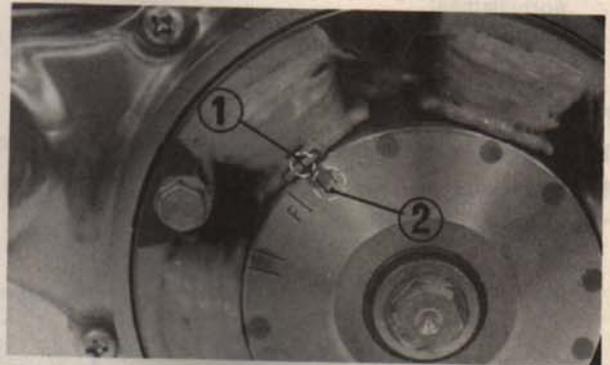


Fig. 2-1 (1) Index fixe
(2) Repère "T"

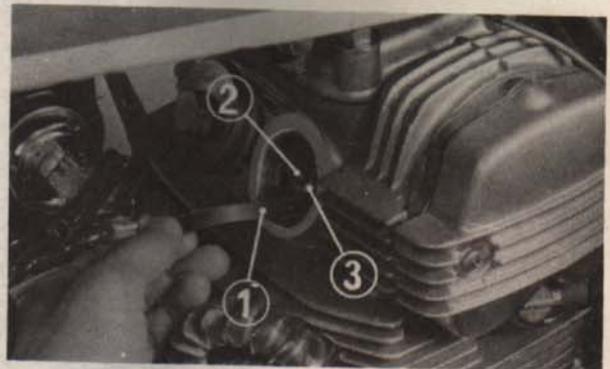


Fig. 2-2 (1) Jauge d'épaisseur
(2) Vis de réglage de basculeur
(3) Contre-écrou

2. VIS PLATINEES

1. Déposer les couvercles de protection d'alternateur et de vis platinées.
2. Nettoyer et contrôler l'état des vis platinées. Elles doivent être changées si elles sont excessivement piquées ou usées. Si elles ne sont que légèrement piquées, on pourra les reprendre avec une lime fine pour contacts.
3. Opérer une rotation du rotor d'alternateur dans le sens opposé des aiguilles d'une montre puis contrôler l'écartement des vis platinées.

Ecartement maximum spécifié:

0.3 à 0.4 mm (0.012 à 0.016 pouce)

4. Pour régler l'écartement des vis platinées, desserrer les vis de blocage puis déplacer le plateau des vis platinées. Après avoir réalisé le réglage de l'écartement, serrer les vis de blocage et contrôler une nouvelle fois l'écartement.

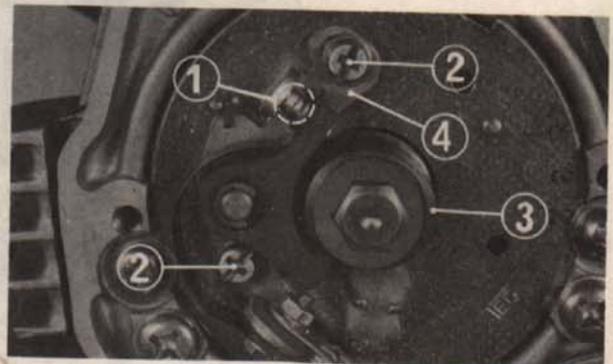


Fig. 2-3 (1) Vis platinées
(2) Vis de blocage
(3) Came de commande de vis platinées
(4) Plateau des vis platinées

3. REGLAGE DE L'AVANCE A L'ALLUMAGE

Avant de vouloir procéder au réglage de l'avance à l'allumage il convient de s'assurer que l'écartement des vis platinées est correct.

Réglage à l'aide d'une lampe stroboscopique

1. Brancher la lampe de contrôle de l'avance à l'allumage comme il convient. Pour ce faire, se reporter aux recommandations qui sont fournies par le fabricant de la lampe de contrôle.
2. Mettre le moteur en route et maintenir son régime au ralenti, c'est à dire 1.200 tours/minute.
3. Placer le repère de calage en regard de la lampe de contrôle et s'assurer que le repère "F" se trouve dans le même alignement que l'index fixe. Si ce n'était pas le cas, desserrer les vis de fixation et faire pivoter le plateau des vis platinées à la main dans un sens ou dans l'autre. Pour avancer l'allumage, faire pivoter le plateau dans le sens des aiguilles d'une montre et pour le retarder, le faire pivoter dans le sens opposé aux aiguilles d'une montre.
4. Élever le régime du moteur jusqu'à 4.000 tours/minute et contrôler l'avance centrifuge. Le calage de l'allumage est considéré comme correct lorsque le repère fixe vient se placer juste entre les deux repères de calage.

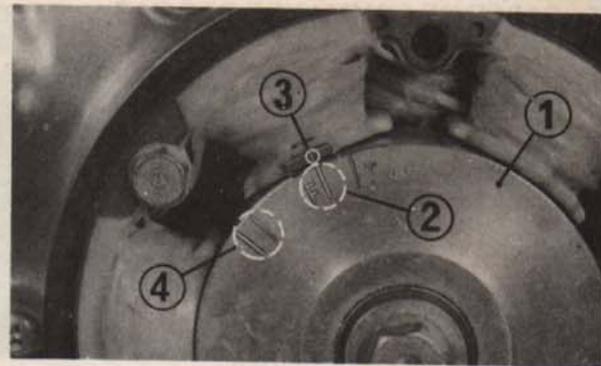


Fig. 2-4 (1) Rotor d'alternateur
(2) Repère de calage "F"
(3) Index fixe
(4) Repère d'avance à l'allumage

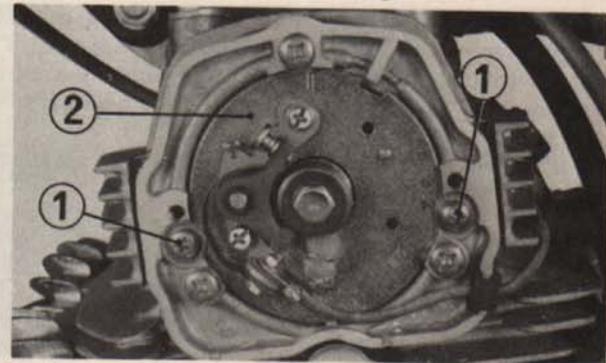


Fig. 2-5 (1) Vis de blocage
(2) Plateau des vis platinées

En utilisant une lampe témoin de calage (6V-3W)

1. Brancher l'un des conducteurs de la lampe témoin sur le ressort de commande des vis platinées et l'autre sur le moteur (à la masse).
2. Placer l'interrupteur général sur marche.
3. Opérer une rotation lente du rotor d'alternateur dans le sens opposé aux aiguilles d'une montre de telle manière que la lampe témoin soit sur le point de s'allumer. Le calage est considéré comme normal lorsque le repère "F" vient se placer en regard de l'index fixe.
4. Lorsqu'un réglage de calage d'allumage doit être réalisé, desserrer les vis de blocage du plateau et tourner celui-ci tout en observant la lampe témoin.

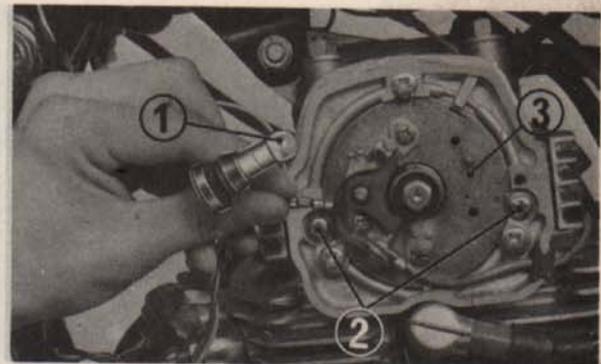


Fig. 2-6 (1) Lampe de 6V-3W
(2) Vis de blocage
(3) Plateau

4. CARBURATEUR

1. Visser la vis d'air à fond puis la dévisser d'un 8^{ème} de tour.
2. Mettre le moteur en marche et le laisser chauffer. Chercher le régime le plus lent du moteur en agissant sur la vis de réglage des gaz. En vissant la vis de réglage des gaz. Lorsque la vis de réglage des gaz est vissée le régime du moteur est augmenté et lorsqu'elle est dévissée le régime est diminué.
3. Pour obtenir le régime ralenti le plus élevé, visser ou dévisser la vis d'air.
4. Régler le régime ralenti du moteur recommandé en agissant sur la vis de réglage des gaz.

Régime ralenti spécifié: 1.100 à 1.300 tours/minute.

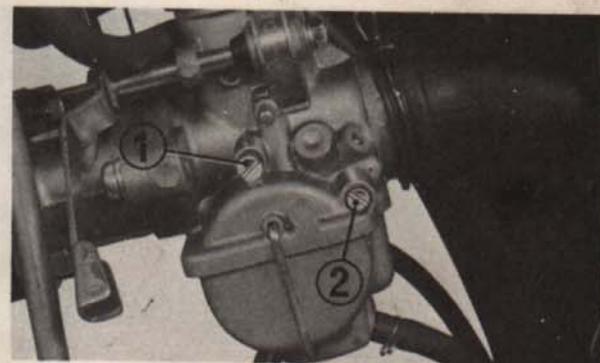


Fig. 2-7 (1) Vis de réglage des gaz
(2) Vis d'air

5. CABLE DE COMMANDE DES GAZ

1. Contrôler le jeu de la poignée de commande des gaz. Ce jeu doit être de 2 à 10 mm (0.1 à 0.4 pouce) lorsqu'il est mesuré au rebord de la poignée ou bien il doit être de 5° à 25° de rotation de celle-ci.

Pour régler le jeu de la poignée, desserrer le contre écrou et régler le dispositif de réglage de la poignée en-agissant dans un sens ou dans l'autre.

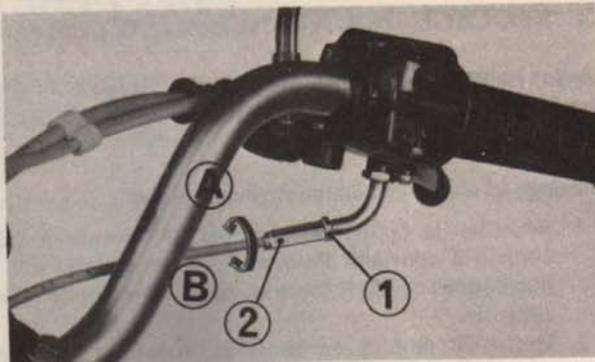


Fig. 2-8 (1) Contre-écrou
(2) Dispositif de réglage de la poignée
(A) Pour augmenter le jeu
(B) Pour diminuer le jeu

2. S'assurer que le câble de commande des gaz n'est pas torsadé ou qu'il bute dans d'autres éléments; s'assurer également qu'il est bien dirigé jusqu'au carburateur, pour ce faire, tourner à fond le guidon de direction dans un sens ou dans l'autre.

Réparer ou remplacer le câble si celui est défectueux ou en trop mauvais état.

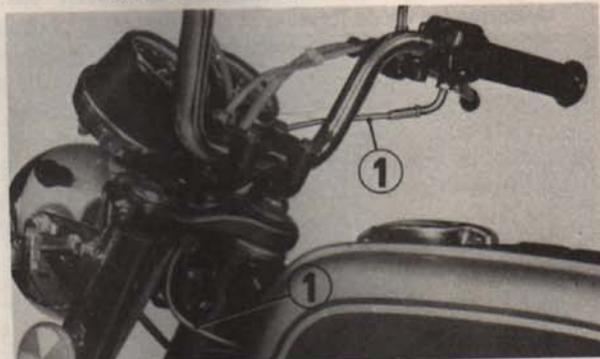


Fig. 2-9 (1) Câble de commande des gaz

6. EMBRAYAGE

1. Contrôler le jeu du levier de commande de débrayage; cette mesure devant être effectuée à l'extrémité du levier.

Jeu normal: 10 à 20 mm (0.4 à 0.8 pouce).

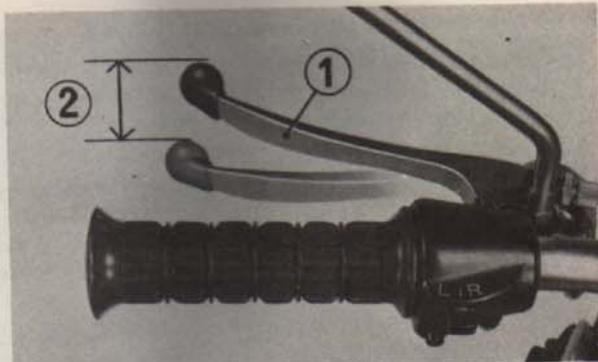


Fig. 2-10 (1) Levier de commande de débrayage
(2) Jeu du levier

2. Pour régler le jeu du levier de commande de débrayage déposer tout d'abord le capuchon en caoutchouc du dispositif de réglage puis desserrer le boulon de serrage; agir sur la vis de réglage dans un sens ou dans l'autre.

Lorsqu'on agit dans le sens (A) sur le dispositif de réglage le jeu est diminué et lorsqu'on agit dans le sens (B) le jeu est augmenté.

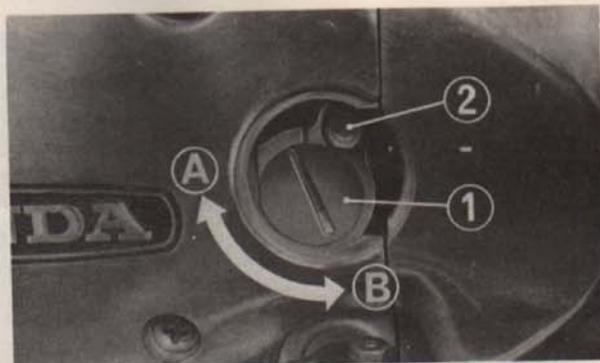


Fig. 2-11 (1) Dispositif de réglage de l'embrayage
(2) Boulon de serrage

3. Un réglage fin peut être fait à l'aide des molettes de réglage qui se trouvent toutes deux à chaque extrémité du câble de commande de débrayage. Pour régler la tension du câble, desserrer le contre-écrou de la molette et agir sur celle-ci jusqu'à pouvoir obtenir le jeu normal au levier. En agissant sur la molette dans le sens (A), le jeu au levier est diminué tandis que lorsqu'on agit dans le sens (B) le jeu est augmenté.
4. Après avoir réalisé le réglage nécessaire, s'assurer que l'embrayage ne patine pas et que le débrayage s'effectue normalement.
 - a) Lorsque le kick de démarrage est utilisé, le moteur doit partir sans que l'embrayage ne patine.
 - b) Une fois que le moteur est en route, presser le levier de commande de débrayage puis engager une vitesse et s'assurer que le moteur ne cale pas ou que la motocyclette n'offre pas d'accoup.
 - c) Relâcher progressivement le levier de commande de débrayage et agir sur la poignée de commande des gaz; la motocyclette doit démarrer normalement et l'accélération doit être progressive.

7. CHAÎNE DE DISTRIBUTION

1. Mettre le moteur à l'arrêt et déposer le couvercle de protection de l'alternateur.
2. Opérer une rotation du rotor de l'alternateur dans le sens opposé aux aiguilles d'une montre de telle manière que le repère de réglage "T" vienne se placer en regard de l'index fixe.
3. Desserrer le contre-écrou et le boulon du tendeur de chaîne de distribution. La tension de la chaîne s'effectuera automatiquement au moment où le boulon de blocage du tendeur de chaîne sera desserré.
4. Resserrer le boulon du tendeur et bloquer celui-ci à l'aide du contre-écrou.
5. Remettre le couvercle de protection de l'alternateur en place.

8. HUILE MOTEUR

Contrôle de niveau de l'huile moteur

Engager la jauge d'huile (qui fait corps avec le bouchon de remplissage) dans le carter-moteur droit pour vérifier le niveau de l'huile moteur contenu dans le carter. Il est inutile de visser la jauge. La jauge d'huile comporte des repères de niveau de manière à obtenir une indication précise. Le niveau de l'huile peut se situer n'importe où entre le repère inférieur et le repère supérieur portés sur la jauge d'huile. Au besoin, remettre de l'huile dans le carter-moteur. Utiliser l'huile que est préconisée.

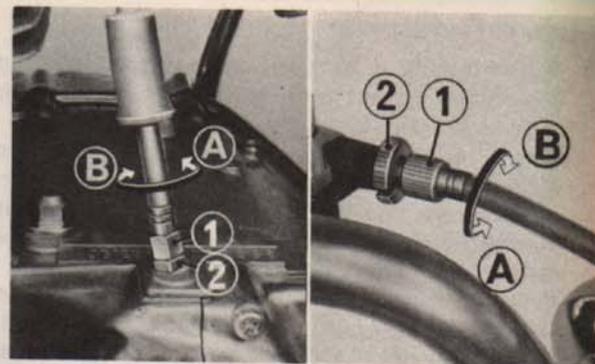


Fig. 2-12 (1) Molette de réglage
(2) Contre-écrou

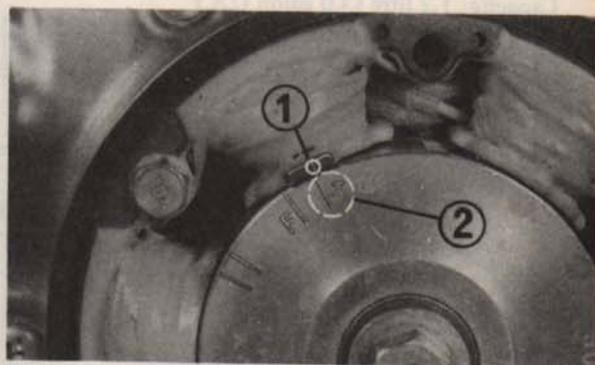


Fig. 2-13 (1) Index fixe
(2) Repère de réglage "T"

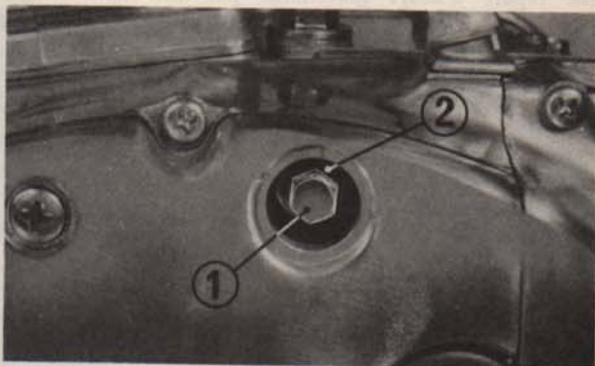


Fig. 2-14 (1) Boulon de réglage du tendeur
(2) Contre-écrou

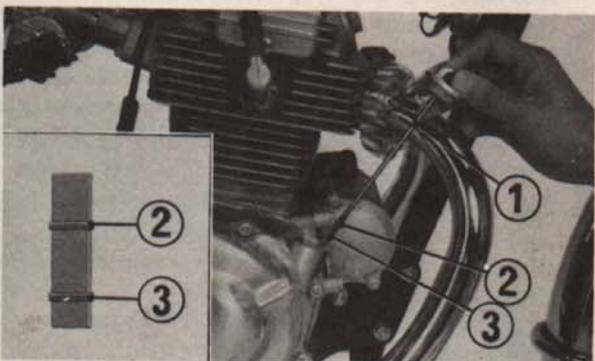


Fig. 2-15 (1) Jauge d'huile (faisant corps avec le bouchon de l'orifice de remplissage)
(2) Repère supérieur
(3) Repère inférieur

Vidange de l'huile moteur

1. Mettre le moteur en route, le laisser chauffer un moment puis le mettre à l'arrêt; retirer ensuite le bouchon de l'orifice de remplissage d'huile.
2. Retirer le bouchon fileté de vidange et vidanger complètement le moteur. Dès que l'huile cesse de s'écouler agir à plusieurs reprises sur le kick de démarrage de manière à obliger l'huile qui serait encore dans les recoins du carter-moteur à s'écouler.
3. Remettre le bouchon fileté de vidange en place et remplir le carter-moteur par l'orifice de remplissage en utilisant l'huile préconisée. Faire en sorte que le niveau de l'huile se situe au plus près du repère supérieur de la jauge d'huile en prenant toutefois garde de ne pas remplir le carter-moteur de façon excessive.

Capacité: 1.2 litre (3.0 gallon U.S.)

Huile préconisée: Classification API.....SE

Viscosité.....normale pour toutes températures:

SAE 10W-40 ou SAE 10W-30.

Changer d'huile comme suit:

Au-dessus de 15°F)	SAE 30
De 0°C (32°F) à 15°C (59°F)	SAE 20 ou 20W
En dessous de 0°C (32°F)	

9. FREIN AVANT

Plaquettes de frein

Contrôler le degré d'usure des plaquettes de frein. Si elles sont excessivement usées, les mettre au rebut quand elles ont atteint leur repère d'usure matérialisé par une ligne rouge. Si les plaquettes sont considérées comme en mauvais état, les changer toujours par paire.

Réglage

Le frein avant ne nécessite aucun réglage étant donné que celui-ci s'opère automatiquement. Cependant, lorsque les plaquettes de frein sont usées et qu'elles doivent être remplacées par un jeu de neuves, les opérations suivantes doivent être effectuées:

1. La première opération à effectuer est d'obtenir du mou au câble de commande de frein avant. Pour ce faire, dévisser le boulon de réglage du câble de frein avant. Celui-ci ne doit pas être dévisser plus qu'il n'est nécessaire pour obtenir le mou requis. Dévisser le boulon de 2 à 3 tours et le bloquer à l'aide du contre-écrou.

NOTA:

Il convient de ne pas confondre "mou du câble" et "jeu du levier" de commande qui est mesuré à l'extrémité de ce dernier. Il est à remarquer que si le câble de commande de frein avant présente du mou, celui-ci empêchera le levier de commande de revenir à sa position initiale après qu'il ait été actionné.

2. Agir environ une dizaine de fois sur le levier de frein avant pour lui permettre de se régler automatiquement.
Le jeu à l'extrémité du levier de commande de frein doit être de 20 à 30 mm (0.8 à 1.2 pouce).
3. Le réglage étant réalisé, réemboîter la gaine de protection sur le boulon de réglage du câble de frein.
Décoller la roue avant du sol et s'assurer que la roue tourne sans frotter.



Fig. 2-16 (1) Bouchon fileté de vidange

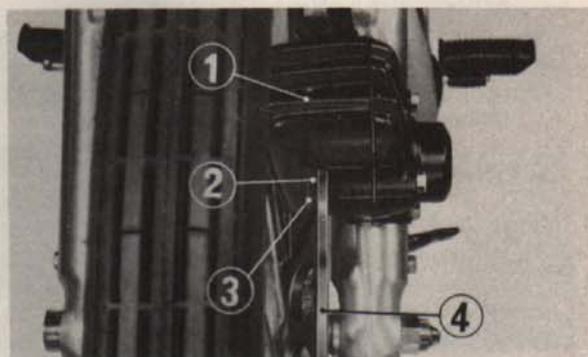


Fig. 2-17 (1) Etrier de frein
(2) Plaquette de frein
(3) Repère d'usure (ligne rouge)
(4) Disque de frein

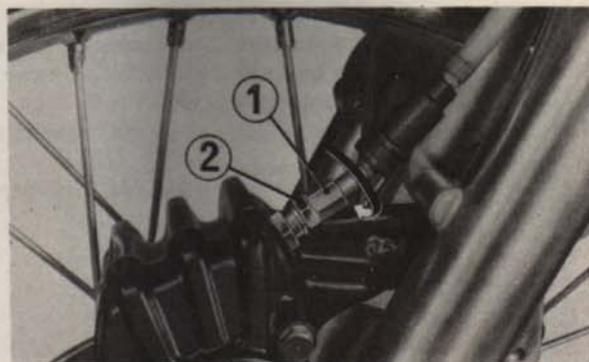


Fig. 2-18 (1) Boulon de réglage du câble de commande de frein
(2) Contre-écrou



Fig. 2-19 Réglage automatique de frein avant

10. FREIN ARRIERE

1. Desserrer le contre-écrou et régler la course de la pédale de frein arrière en agissant sur le boulon de réglage de la pédale.
2. Contrôler le jeu de la pédale de frein.
Jeu normal: 20 à 30 mm (0.8 à 1.2 pouce).

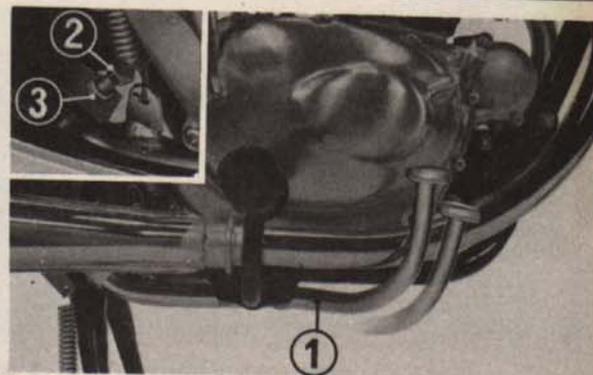


Fig. 2-20 (1) Pédale de commande de frein arrière
(2) Boulon de réglage de la pédale de frein
(3) Contre-écrou

3. Régler le jeu de la pédale de commande de frein arrière en agissant sur l'écrou de réglage du frein dans un sens ou dans l'autre. Pour augmenter le jeu à la pédale, agir sur l'écrou dans le sens "A" et pour obtenir le résultat inverse, agir à l'opposé.
4. Procéder au réglage du contacteur de feu stop arrière si nécessaire. (Se reporter à la page 69).



Fig. 2-21 (1) Ecrou de réglage de frein arrière

11. FILTRE A AIR

1. Retirer les couvercles de protection droit et gauche du filtre à air.
2. Défaire l'écrou de fixation et déposer le boîtier du filtre à air.
3. Défaire les boulons de montage et la bride de fixation du conduit de raccordement puis extraire l'élément de filtre à air.
4. Frapper légèrement sur l'élément de filtre à air pour retirer les poussières ou la boue puis appliquer un jet d'air comprimé dans la partie centrale de l'élément de filtrage.

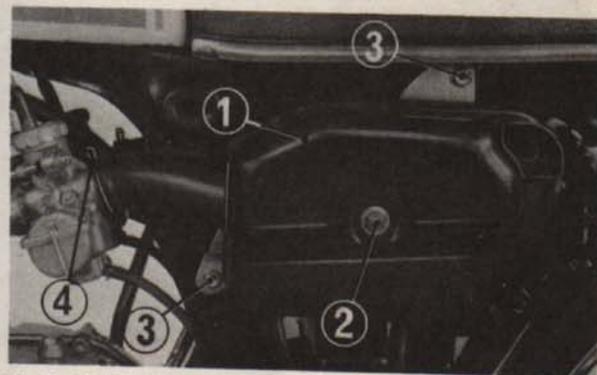


Fig. 2-22 (1) Boîtier de filtre à air
(2) Ecrou de fixation du boîtier
(3) Boulon de montage de l'élément de filtre à air
(4) Bride de fixation du conduit de raccordement

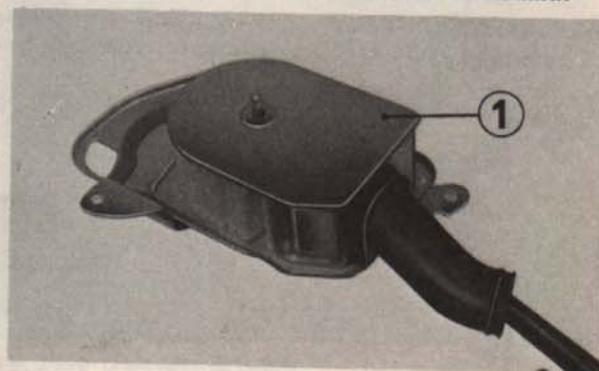


Fig. 2-23 (1) Élément de filtre à air

12. FILTRE A HUILE

1. Vidanger complètement l'huile moteur.
2. Déposer le pot d'échappement droit et défaire le kick de démarrage.
3. Défaire les vis de fixation du couvercle de carter-moteur droit et déposer ce dernier avec son joint d'étanchéité.
4. Défaire les vis de fixation du couvercle de protection du rotor de filtre à huile et retirer ce dernier.

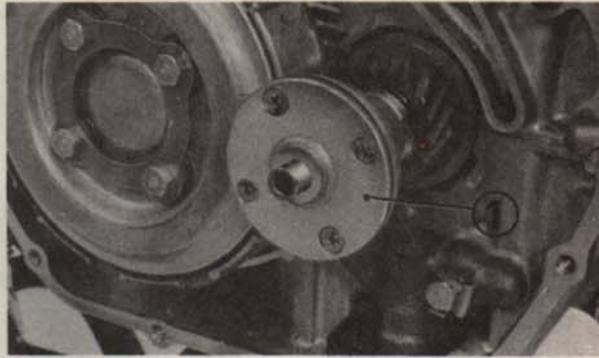


Fig. 2-24 (1) Couvercle de protection de rotor de filtre à huile

5. Nettoyer proprement les dépôts qui se trouveraient sur les parois latérales du rotor à l'aide d'un chiffon doux.
6. Défaire la crépine du filtre et la nettoyer dans un dissolvant.
7. Remonter toutes les pièces qui ont été déposées en respectant l'ordre inverse des opérations de démontage. Prendre soin de ne pas oublier de remettre un joint d'étanchéité entre le couvercle de protection de carter-moteur et le carter-moteur.
8. Remplir le moteur avec de l'huile neuve.

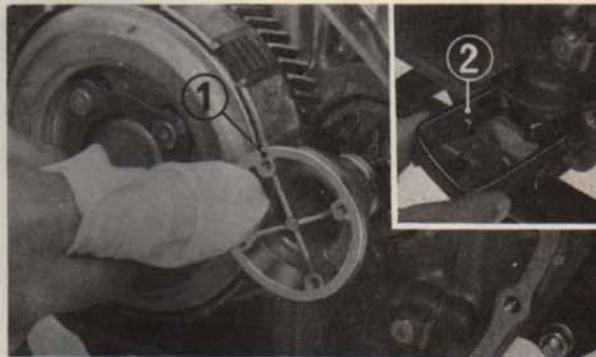


Fig. 2-25 (1) Rotor de filtre à huile
(2) Crépine de filtre à huile

13. FILTRE A ESSENCE

1. Placer le robinet d'essence sur la position "S".
2. Desserrer la cuve de filtre à essence et la retirer; défaire le joint torique, la crépine de filtre du robinet à essence.

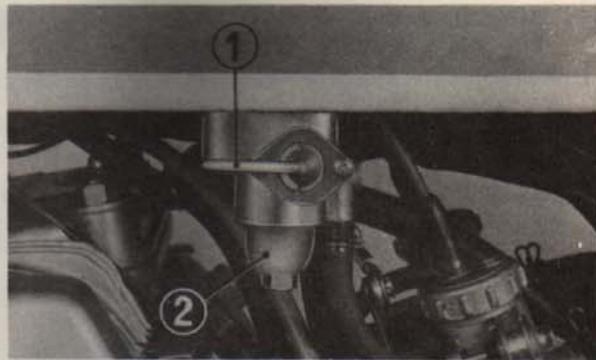


Fig. 2-26 (1) Levier de robinet à essence
(2) Cuve de filtre à essence

3. Nettoyer la crépine et la cuve du filtre à essence dans un dissolvant et les remettre en place en respectant l'ordre de montage.
4. Placer le robinet à essence sur la position "ON" et s'assurer que l'essence ne fuit pas.

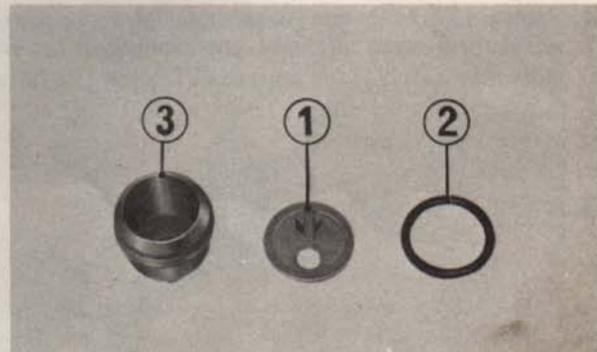


Fig. 2-27 (1) Crépine de filtre à essence
(2) Joint torique
(3) Cuve de filtre à essence

14. BOUGIES D'ALLUMAGE

1. Retirer le capuchon de bougie d'allumage et défaire la bougie d'allumage. Dévisser la bougie en utilisant la clé à bougie et séparer la bougie de la culasse.
2. Examiner l'état de la bougie pour le cas où il y aurait de forts dépôts de calamine sur les électrodes ou celles-ci seraient brûlées. Si les électrodes de la bougie sont brûlées et que la faïence est fendillée ou encore si le joint est endommagé, la bougie doit être remplacée. Lorsque les électrodes d'allumage de la bougie sont encrassées, nettoyer la bougie à l'aide de l'appareil de nettoyage ou en se servant d'une carte métallique.
3. Utiliser une jauge d'épaisseur pour contrôler l'écartement des électrodes et obtenir l'écartement spécifié.

Ecartement de bougie: 0.6 à 0.7 mm (0.024 à 0.028 pouce)

Pour régler l'écartement des électrodes, agir sur l'électrode de masse.

4. Nettoyer l'orifice fileté de bougie aménagé dans la culasse. Visser la bougie en deux temps dans l'orifice fileté de culasse, d'abord à la main puis utiliser la clé à bougie pour bloquer la bougie d'un demi ou de trois quart de tour et jusqu'à ce que le joint d'étanchéité soit comprimé.

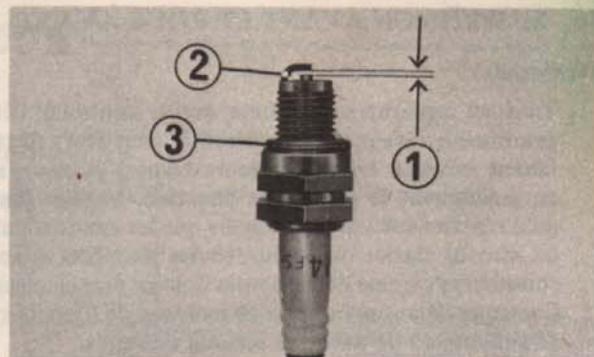


Fig. 2-28 (1) Ecartement d'électrodes
(2) Electrode de masse
(3) Joint d'étanchéité

15. CHAÎNE DE TRANSMISSION

Tension de la chaîne

1. Décoller la roue arrière du sol en mettant la motocyclette en appui sur la béquille centrale. Placer la boîte de vitesses au point mort.
2. Contrôler le réglage de tension de la chaîne de transmission. Cette opération peut être effectuée en appuyant sur la chaîne à mi-distance entre les pignons. Mesurer la flèche de la chaîne.

Jeu normal: 20 mm (3/4 pouce).

3. Pour régler la flèche de la chaîne de transmission, desserrer tout d'abord l'écrou de réglage de frein arrière, extraire la goupille fendue, desserrer l'écrou d'axe arrière et les contre-écrous; agir sur les boulons de réglage vers l'intérieur ou vers l'extérieur. L'index fixe des dispositifs de réglage de chaîne droit et gauche doit venir se placer en regard des encoches estampillées sur la fourche arrière.
4. Resserrer l'écrou d'axe arrière et les contre-écrous.
5. Contrôler une nouvelle fois la flèche de la chaîne de transmission puis remettre la goupille fendue en bout d'axe.
6. Procéder au réglage du frein arrière.

Graissage

1. Utiliser une paire de pinces pour retirer le maillon de liaison de la chaîne de transmission et retirer la chaîne des pignons d'entraînement.
2. La nettoyer dans un dissolvant puis la sécher à l'air comprimé.
3. Contrôler l'état de la chaîne et des pignons pour le cas où ils présenteraient une usure excessive ou anormale. Les remplacer par des pièces neuves si celles-ci sont très usées ou particulièrement endommagées.
4. Graisser la chaîne de transmission avec du lubrifiant.
5. Remonter la chaîne sur les pignons et s'assurer que le côté fermé du jonc de retenue du maillon de liaison est dirigé dans le sens normal de rotation de la chaîne.
6. Procéder au réglage de tension de la chaîne.

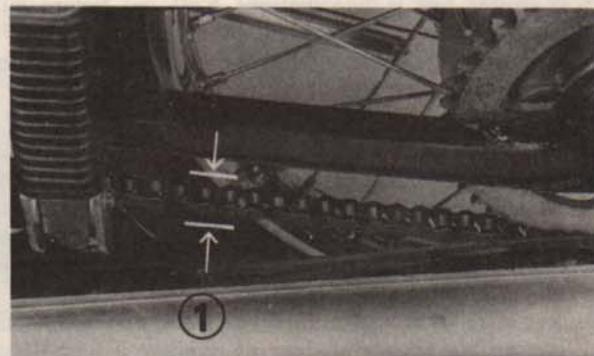


Fig. 2-29 (1) Flèche de la chaîne de transmission

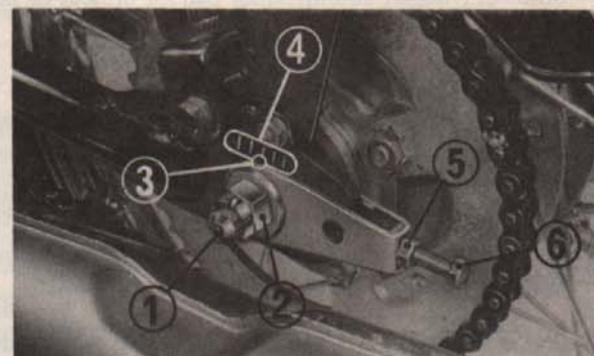


Fig. 2-30 (1) Goupille fendue (4) Echelle à encoches
(2) Ecou d'axe de roue arrière (5) Contre-écrou
(3) Index de repérage (6) Boulon de réglage

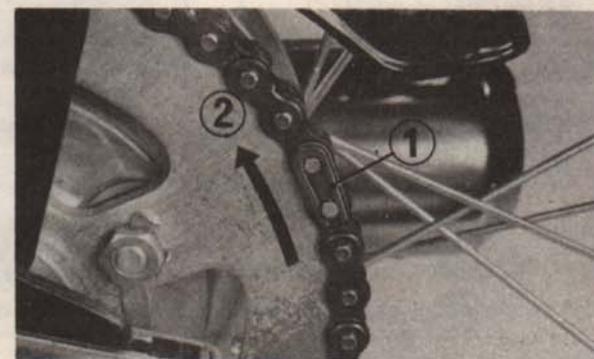


Fig. 2-31 (1) Maillon de liaison
(2) Sens de rotation

16. SUSPENSION AVANT ET ROUE AVANT

Vérification

1. Tout en agissant sur le frein avant, contrôler l'état des amortisseurs avant. Cette opération peut être effectuée en faisant rebondir les amortisseurs avant à plusieurs reprises en maintenant le guidon de direction. Vérifier également qu'il n'existe aucune fuite d'huile que les amortisseurs avant ne sont ni cintrés ou tordus; toutes les pièces qui seraient considérées comme défectueuses doivent être changées.
2. Contrôler l'état des boulons de montage de fourche avant et de guidon pour le cas où ils seraient desserrés.
3. S'assurer que la roue avant n'est pas voilée.
4. Contrôler la pression de gonflage du pneumatique avant.
Pression normale: $1,8 \text{ kg/cm}^2$ (26 lppc).
5. S'assurer que le pneumatique n'est pas fissuré ou usé à l'excès ou qu'il ne présente d'autres défauts.
6. Contrôler l'état de la chambre à air pour les fuites d'air éventuelles.

Vidange de l'huile de fourche avant

1. Défaire les bouchons filetés de vidange situés à la base de chaque fourche. Saisir le guidon de direction à deux mains et faire rebondir l'avant de la motocyclette à plusieurs reprises. Cette façon de faire permettra à l'huile de s'écouler en totalité.
2. Remettre les bouchons filetés en place. Placer une chandelle convenable sous le moteur de manière à faire décoller la roue avant du sol.
3. Défaire les bouchons de remplissage de haut de fourche et remplir les fourches avec de l'ATF (fluide permanent de boîte de vitesses automatique) par les orifices de remplissage.

Contenance: 115 à 120 cc (4,0 à 4,2 onces).

NOTA:

Si l'une des fourches doit être démontée et que le remplissage doit être effectué ultérieurement, la quantité recommandée ci-dessous sera nécessaire.

Quantité recommandée: 128 à 134 cc (4,4 à 4,6 onces).

4. Revisser soigneusement les bouchons de remplissage et retirer la chandelle qui se trouve sous le moteur.

17. SUSPENSION ARRIERE ET ROUE ARRIERE

1. Décoller la roue arrière du sol. Manoeuvrer la roue arrière dans un sens axial pour s'assurer que les manchonnages de roue ne sont pas détériorés. Si l'usure est excessive ceux-ci doivent être remplacés.
2. Contrôler l'affaissement éventuel des ressorts de béquilles centrale et latérale. Si l'affaissement est excessif, les remplacer.
3. S'assurer que les dispositifs de fixation de la suspension ne présentent pas de jeu.
4. Contrôler la pression de gonflage du pneumatique.

Pression normale du pneu:

Conducteur seul: $2,0 \text{ kg/cm}^2$ (28 lppc)

Conducteur et passager: $2,2 \text{ kg/cm}^2$ (32 lppc)

5. S'assurer que le pneumatique arrière n'est pas fissuré ou usé à l'excès ou qu'il ne présente d'autres défauts.
6. S'assurer que la roue arrière n'est pas voilée.
7. Contrôler l'état de la chambre à air pour les fuites éventuelles.



Fig. 2-32 Contrôler de l'état de la suspension avant

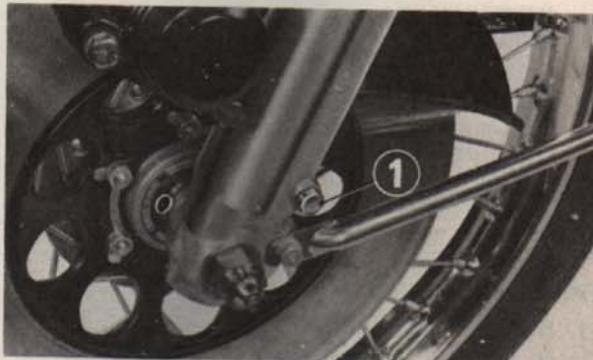


Fig. 2-33 (1) Bouchon fileté de vidange de fourche avant



Fig. 2-34 (1) Bouchon de remplissage de fluide ATF

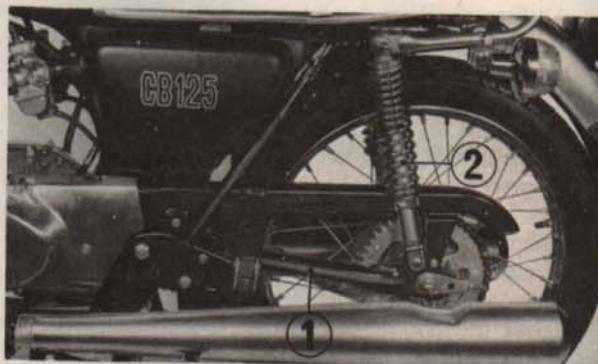


Fig. 2-35 (1) Fourche arrière
(2) Amortisseur arrière

III. MOTEUR

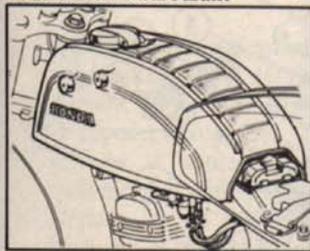
1. ENTRETIEN EFFECTUES SUR LA MACHINE

Éléments à entretenir	N° de référence de la p.
Pompe à huile et filtre à huile	22
Embrayage	25
Mécanisme de changement de vitesses	27
Carburateur	33
Installation électrique (Alternateur, vis platinées et démarreur)	36

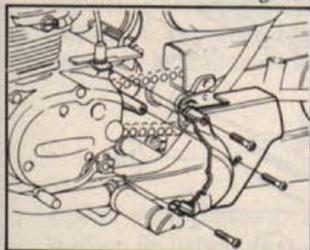
2. DEPOSE ET REPOSE DU MOTEUR

Déposer le moteur en respectant l'ordre de dépose qui est indiqué ci-dessous.
Pour remonter le moteur, procéder à l'inverse des opérations de dépose.

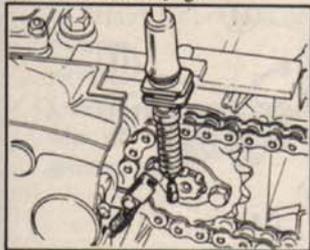
1. Réservoir à carburant



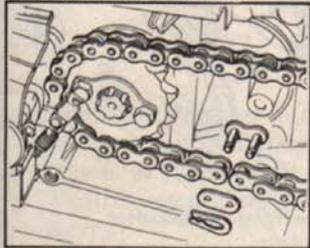
2. Couvercle de protection arrière du carter-moteur gauche.



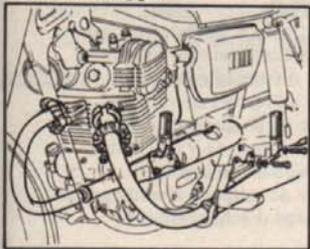
3. Câble d'embrayage



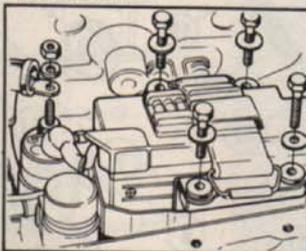
4. Chaîne de distribution



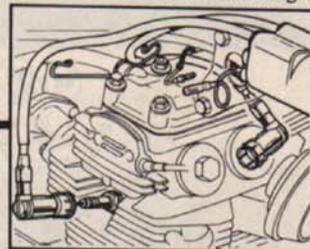
5. Pot d'échappement



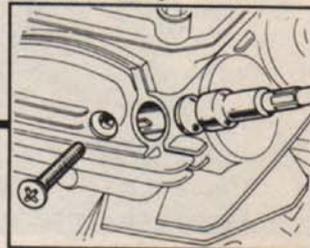
6. Boîtier de batterie et câble de démarreur



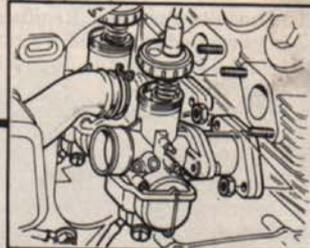
7. Capuchon de bougie d'allumage et câble de bobine d'allumage.



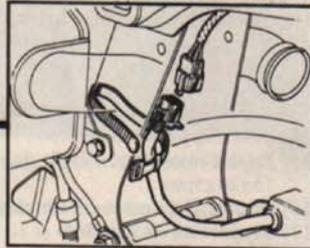
8. Câble du compte-tours



9. Carburateur



10. Faisceau de câbles du moteur



11. Boulon d'ancrage du moteur

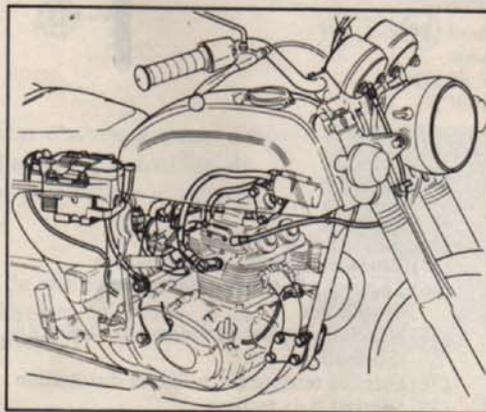
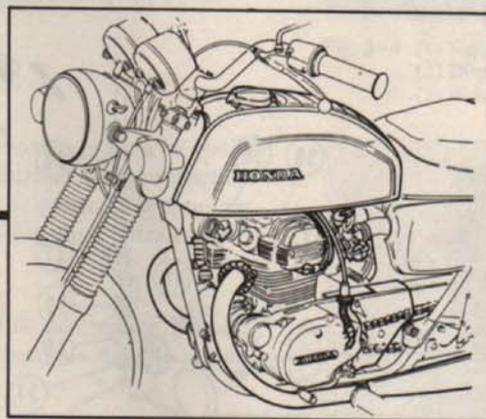
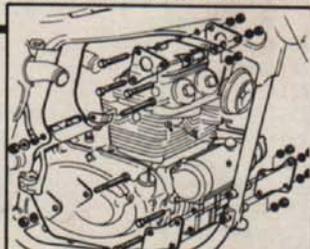


Fig. 3-1

3. DISTRIBUTION

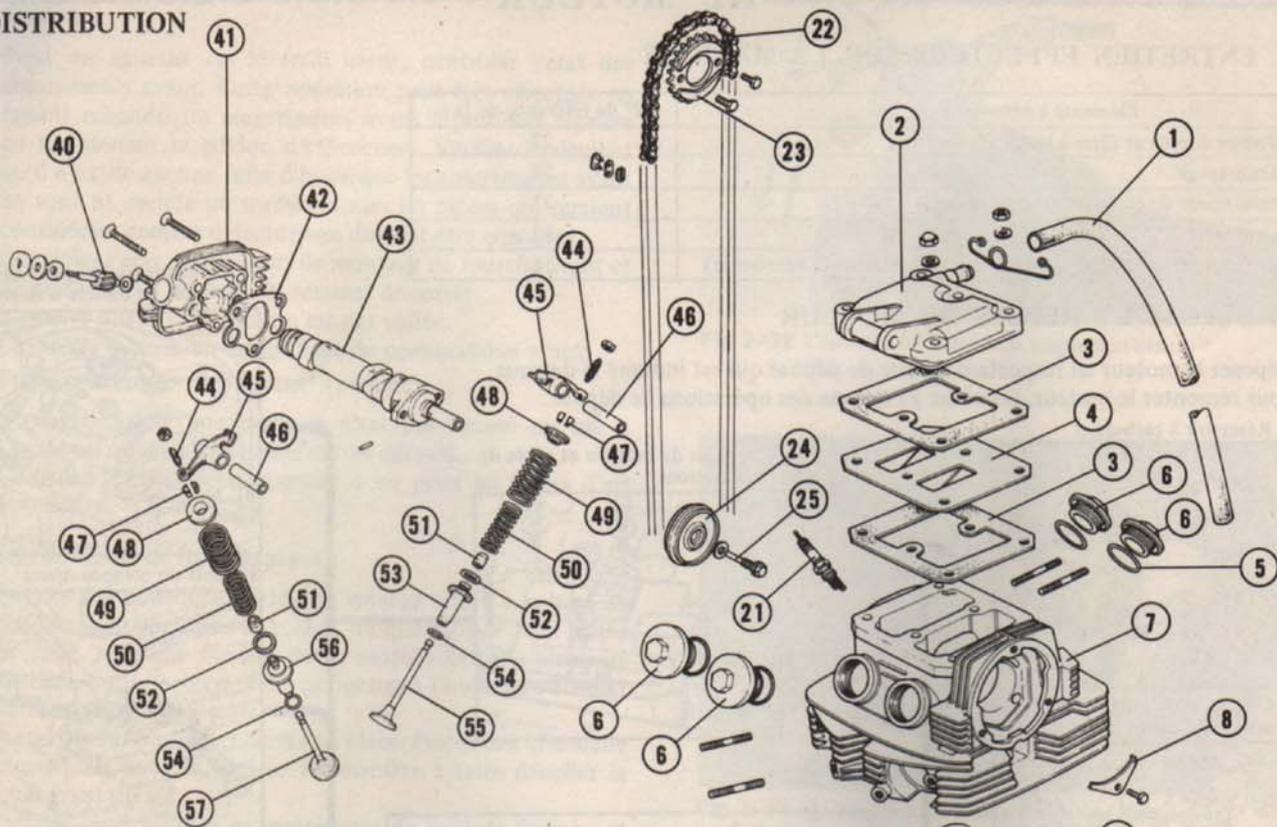
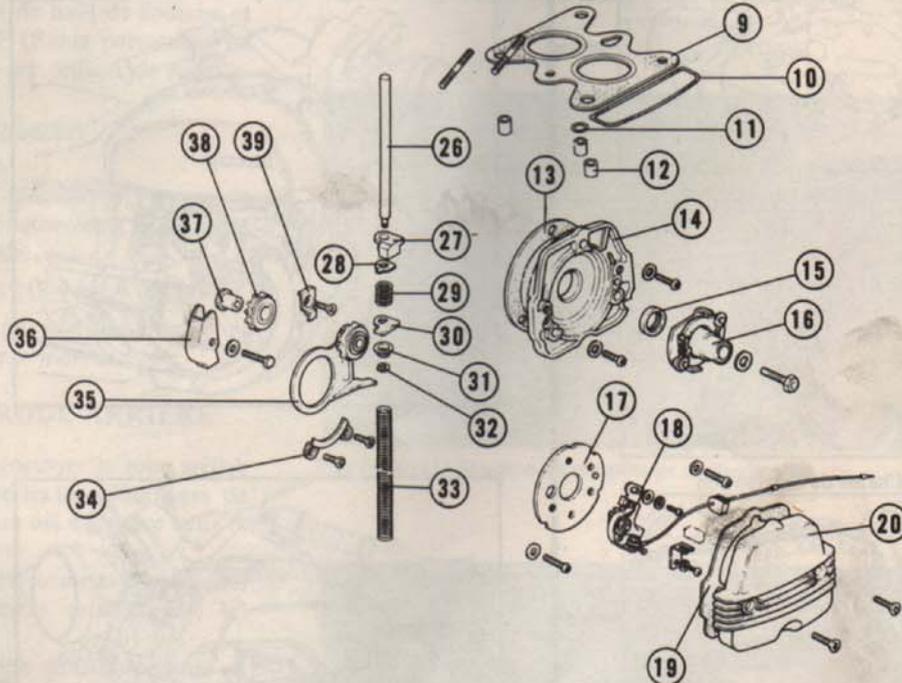


Fig. 3-2

- (1) Conduite d'aération (Reniflard)
- (2) Couvercle du dispositif d'aération
- (3) Joint d'étanchéité du dispositif d'aération
- (4) Plaque d'étanchéité de dispositif d'aération
- (5) Joint rotique de 35,5 x 3 mm)
- (6) Capuchon d'orifice de réglage de basculeur
- (7) Culasse
- (8) Arrêteur d'axe de culbuteur
- (9) Joint de culasse
- (10) Joint de logement de chaîne de distribution
- (11) Joint torique de 10x1.6mm
- (12) Goujon d'assemblage de 10x14mm
- (13) Joint de plateau de point d'allumage
- (14) Bloc d'appui de vis platinées
- (15) Joint d'étanchéité d'huile de 15x24x5mm
- (16) Dispositif d'avance à l'allumage
- (17) Support de vis platinées
- (18) Vis platinées
- (19) Joint de couvercle de protection de vis platinées
- (20) Couvercle de protection de vis platinées
- (21) Bougie d'allumage
- (22) Chaîne de distribution
- (23) Pignon d'entraînement à came
- (24) Galet-guide de chaîne de distribution
- (25) Axe du galet-guide de chaîne de distribution
- (26) Tige de poussée du tendeur de chaîne
- (27) Butée en caoutchouc de tige de poussée de tendeur
- (28) Siège de ressort de poussée de tendeur (B)
- (29) Ressort de poussée de tendeur (B)
- (30) Siège de ressort de poussée de tendeur (A)
- (31) Guide de ressort de tendeur
- (32) Jone d'arrêt de 5mm
- (33) Ressort de tendeur de chaîne de distribution
- (34) Support A de tendeur
- (35) Tendeur de chaîne de distribution
- (36) Logement de tendeur de chaîne de distribution
- (37) Manchon de galet de tendeur de chaîne de distribution
- (38) Galet de tendeur de chaîne de distribution
- (39) Support B de tendeur
- (40) Engrenage de compte-tours
- (41) Boîtier d'engrenage de compte-tours
- (42) Joint de boîtier d'engrenage de compte-tours
- (43) Arbre à cames
- (44) Vis de réglage de basculeur
- (45) Culbuteur
- (46) Axe de culbuteur
- (47) Demi-lune de soupape
- (48) Cuvette de ressort de soupape
- (49) Ressort intérieur de soupape
- (50) Siège de ressort de soupape
- (51) Joint d'étanchéité de queue de soupape
- (52) Siège de ressort de soupape
- (53) Guide de soupape d'admission
- (54) Joint torique de 9.0x1.6mm
- (55) Soupape d'admission
- (56) Guide de soupape d'échappement
- (57) Soupape d'échappement



- (34) Support A de tendeur
- (35) Tendeur de chaîne de distribution
- (36) Logement de tendeur de chaîne de distribution
- (37) Manchon de galet de tendeur de chaîne de distribution
- (38) Galet de tendeur de chaîne de distribution
- (39) Support B de tendeur
- (40) Engrenage de compte-tours
- (41) Boîtier d'engrenage de compte-tours
- (42) Joint de boîtier d'engrenage de compte-tours
- (43) Arbre à cames

- (44) Vis de réglage de basculeur
- (45) Culbuteur
- (46) Axe de culbuteur
- (47) Demi-lune de soupape
- (48) Cuvette de ressort de soupape
- (49) Ressort intérieur de soupape
- (50) Siège de ressort de soupape
- (51) Joint d'étanchéité de queue de soupape
- (52) Siège de ressort de soupape
- (53) Guide de soupape d'admission
- (54) Joint torique de 9.0x1.6mm
- (55) Soupape d'admission
- (56) Guide de soupape d'échappement
- (57) Soupape d'échappement

Démontage**Culasse et distribution**

1. Desserrer la bride de fixation de la conduite d'aération et séparer cette dernière du couvercle de dispositif d'aération.
2. Défaire les chapeaux filetés du couvercle et déposer le dispositif d'aération, son joint et la plaque d'étanchéité du dispositif.
3. Défaire les capuchons d'orifice de réglage de basculeur puis desserrer les contre-écrous et les vis de réglage de basculeurs.
4. Défaire les vis qui maintiennent le couvercle de protection des vis platinées et défaire le couvercle.
5. Défaire les vis qui maintiennent le support de vis platinées et déposer le support.
6. Défaire le boulon de fixation du dispositif d'avance à l'allumage et déposer ce dernier.
7. Défaire les vis qui maintiennent le bloc d'appui des vis platinées et séparer ce bloc de la culasse.
8. Défaire les vis de fixation du couvercle droit de culasse et séparer ce dernier de la culasse.
9. Déposer le couvercle de protection de l'alternateur.
10. Desserrer le boulon du tendeur de chaîne de distribution.

11. Opérer une rotation du rotor d'alternateur jusqu'à ce que le maillon de liaison de la chaîne de distribution apparaisse au sommet du pignon d'entraînement à cames; à ce moment là, défaire les boulons de fixation du pignon d'entraînement à cames.

NOTA:

Lorsqu'on procède à cette opération de démontage, prendre soin de ne pas laisser tomber les boulons dans le carter-moteur.

12. Désolidariser le pignon d'entraînement d'arbres à cames de l'arbre à cames. Défaire le jonc d'arrêt et le maillon de liaison de la chaîne de distribution puis retirer le pignon d'entraînement d'arbres à cames.

NOTA:

Pour éviter la chute de la chaîne de distribution dans le carter-moteur, maintenir cette dernière à l'aide d'un morceau de fil de fer ou un outil similaire.

13. Déposer l'arbre à cames.

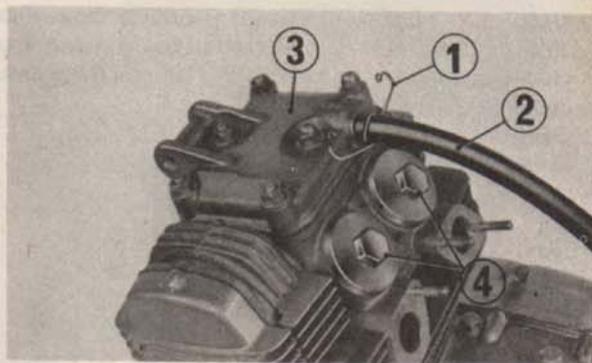


Fig. 3-3 (1) Bride de fixation
(2) Conduite du dispositif d'aération
(3) Couvercle du dispositif
(4) Capuchon de l'orifice de réglage de basculeur

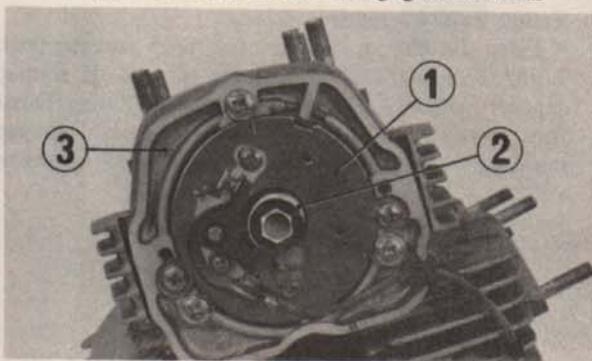


Fig. 3-4 (1) Support de vis platinées
(2) Dispositif d'avance à l'allumage
(3) Bloc d'appui de vis platinées

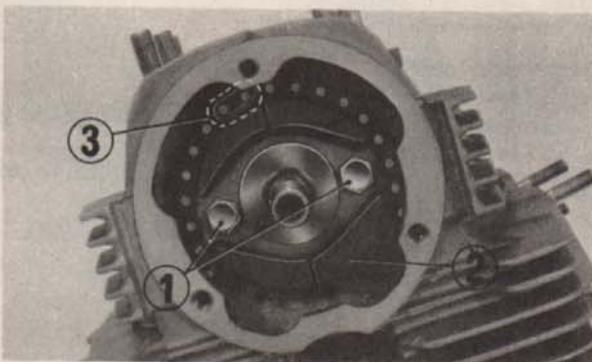


Fig. 3-5 (1) Boulon de fixation de pignon d'entraînement à cames
(2) Pignon d'entraînement d'arbre à cames
(3) Maillon de liaison de la chaîne de distribution

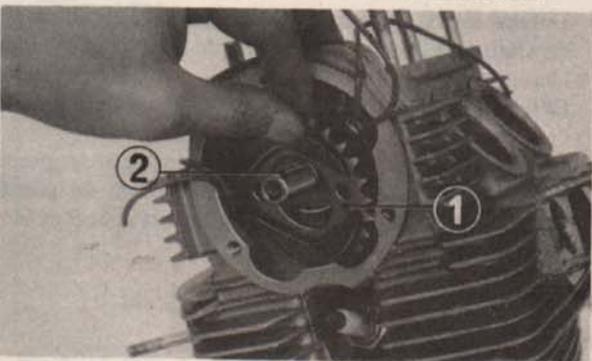


Fig. 3-6 (1) Pignon d'entraînement d'arbres à cames
(2) Arbre à cames

14. Défaire le boulon de fixation de l'arrêt d'axe de culbuteur et retirer ce dernier. Pour extraire l'axe de culbuteur, utiliser un boulon de 8 mm; extraire ensuite le culbuteur.
15. Déposer la culasse.
16. Défaire les bougies d'allumage de la culasse.

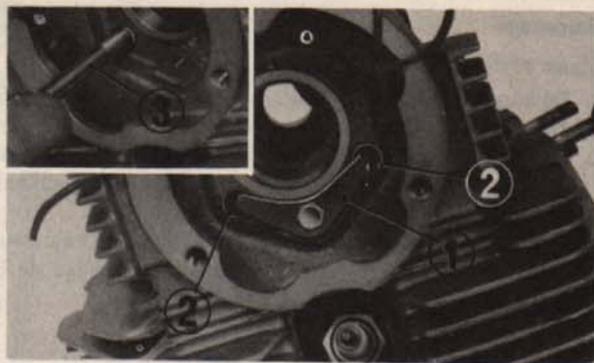


Fig. 3-7 (1) Arrêt d'axe de culbuteur
(2) Axe de culbuteur
(3) Boulon de 8mm

17. Retirer les soupapes de la culasse.

A l'aide du compresseur de ressort de soupape (outil No. 07957-3290000) comprimer les ressorts de soupapes et déposer les demi-lunes de soupapes. Débrayer l'action de l'outil et défaire la cuvette de ressort desoupape, la soupape, le siège de ressort de soupape et les ressorts de soupape.

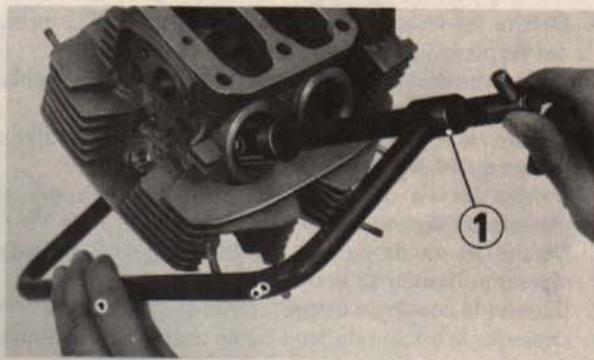


Fig. 3-8 (1) Compresseur de ressorts de soupape

Tendeur de chaîne de distribution

1. Déposer la culasse.
2. Déposer le cylindre.
3. Déposer le couvercle de protection du carter-moteur gauche et le rotor d'alternateur.
4. Déposer la plaquette d'arrêt et retirer la chaîne primaire avec les pignons d'entraînement.
5. Retirer la chaîne de distribution.

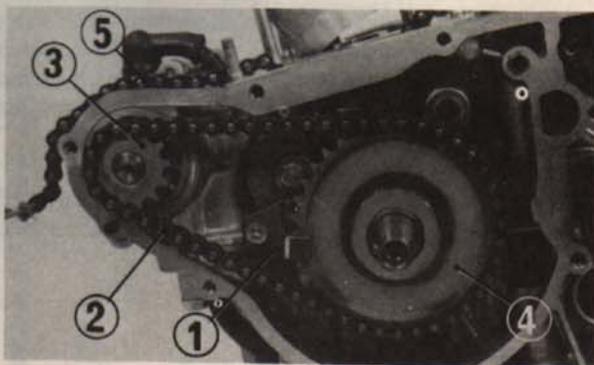


Fig. 3-9 (1) Plaquette d'arrêt
(2) Chaîne primaire
(3) Pignon de démarreur
(4) Pignon de chaîne

6. Défaire les vis de fixation de la plaque d'appui du tendeur de chaîne de distribution, la plaque d'appui et le tendeur de chaîne.
7. Défaire le boulon du galet de tendeur de chaîne et déposer ce dernier.
8. Défaire le capuchon de l'orifice de tige de poussée et démonter le jonc d'arrêt; extraire la tige de poussée, la butée en caoutchouc, le siège de ressort A et B et le ressort de tendeur.

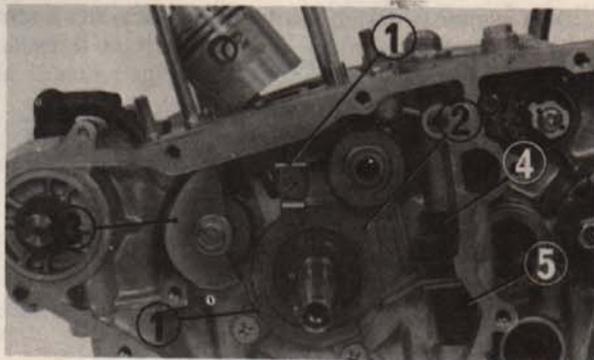


Fig. 3-10 (1) Plaquette d'arrêt (4) Tige de poussée
(2) Tendeur (5) Ressort de tendeur
(3) Galet de tendeur

6. Mesu
Endu
reme
la so
siège
Large
Limit
Si le
autou
souple

9. Défaire le boulon de fixation de galet-guide de chaîne de distribution et désolidariser ce dernier du cylindre.

Vérification

1. Mesurer la hauteur de chaque came.

	Valeur nominale	Limite d'utilisation
Admission	26,177 mm (1,0306 pouce)	26,0 mm (1,0236 pouce)
Echappement:	25,740 mm (1,0134 pouce)	25,5 mm (1,0039 pouce)

2. Contrôler le degré d'usure du joint d'étanchéité d'huile ou sa détérioration éventuelle.
3. Vérifier le jeu compris entre l'axe de culbuteur et le culbuteur.

Valeur nominale:

0,013 mm à 0,043 mm (0,0005 à 0,0017 pouce).

Limite d'utilisation: 0,08 mm (0,0032 pouce)

4. Mesurer le diamètre extérieur de la queue de soupape.

	Valeur nominale	Limite d'utilisation
Admission:	5,480 à 5,490 mm (0,2157 à 0,2161 pouce)	5,46 mm (0,2150 pouce)
Echappement:	5,460 à 5,470 mm (0,2150 à 0,2154 pouce)	5,44 mm (0,2142 pouce)

5. Mesurer le jeu compris entre le guide de soupape et la soupape.

	Valeur nominale	Limite d'utilisation
Admission:	0,015 à 0,035 mm (0,0006 à 0,0014 pouce)	0,065 mm (0,0026 pouce)
Echappement:	0,035 à 0,055 mm (0,0014 à 0,0022 pouce)	0,085 mm (0,0034 pouce)

Changement de guide de soupape:

- Si l'on constate que les guides de soupape sont excessivement usés provoquant un jeu excessif entre la queue de soupape et le guide de soupape, changer les guides en utilisant l'extracteur de guides de soupape (outil No. 07942-3290100).
- Lorsqu'un guide de soupape est engagé dans la culasse, utiliser l'outil de montage de guide de soupape (outil No. 07942-3290200). Cette opération étant terminée rectifier le guide de soupape neuf à l'aide de l'alesoir de guide de soupape (outil No. 07984-2000000).

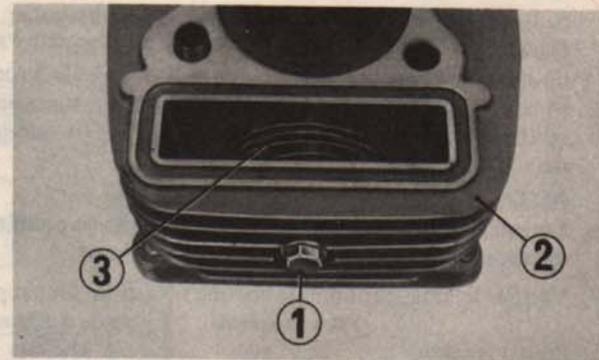


Fig. 3-11 (1) Boulon de fixation
(2) Cylindre
(3) Galet-guide de chaîne de distribution



Fig. 3-12 (1) Extracteur de guide de soupape



Fig. 3-13 (1) Outil de montage de guide de soupape

6. Mesurer la largeur des guides de soupapes.

Enduire le siège de soupape avec du Bleu de Prusse; remettre la soupape en place. Opérer une rotation légère de la soupape sur son siège. Contrôler et mesurer la largeur du siège de soupape.

Largeur nominale: 1,2 mm (0,0472 pouce).

Limite d'utilisation: 1,9 mm (0,0478 pouce)

Si le bleu de Prusse révèle une bande de largeur égale tout autour du siège de soupape et sur la soupape, l'appui de la soupape sur son siège est considéré comme normal.

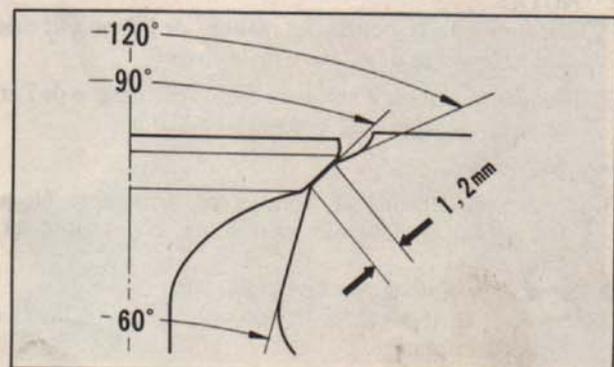


Fig. 3-14 Siège de soupape

Si le contact de la soupape sur son siège est irrégulier, roder légèrement le siège de soupape en utilisant une pâte à roder de qualité supérieure. Retirer les dépôts de pâte à roder. Si le contact est toujours irrégulier, le siège de soupape est à rectifier à l'aide d'une fraise modèle GVS-27A que recommande HONDA.

NOTA:

Lorsqu'on utilise une fraise de siège de soupape prendre soin de respecter les recommandations du fabricant.

7. Vérifier la longueur libre de chaque ressort de soupape:

	Valeur nominale	Limite d'utilisation
Ressort intérieur:	23,05 mm (0,9075 pouce)	21,5 mm (0,8465 pouce)
Ressort extérieur:	31,30 mm (1,2323 pouce)	29,8 mm (1,1732 pouce)

8. Contrôler le degré d'usure de la chaîne de distribution, sa détérioration ou son élongation éventuelles.
9. Contrôler le degré d'usure ou de détérioration du pignon d'entraînement d'arbres à cames et le pignon de commande de distribution.
10. Contrôler l'usure ou la détérioration éventuelle du tendeur de chaîne de distribution, du galet de tendeur et du guide de galet.

Montage

Culasse

1. Remonter les soupapes de telle manière que les extrémités coniques de ressort de soupape viennent prendre appui sur le siège de ressort de soupape.
2. Changer le joint de culasse, celui du logement de la chaîne de distribution, les trois goujons d'ancrage et le joint torique de haut de cylindre. Remettre la culasse en place.

NOTA:

Ne pas endommager la surface d'appui de la culasse sur laquelle le joint vient se placer, et le joint.

Réglage de soupape

1. Opérer une rotation du rotor d'alternateur de manière à que le repère de réglage "T" vienne se placer en regard de l'index fixe gravé dans le rotor de l'alternateur.
2. Remonter la chaîne de distribution sur le pignon d'entraînement d'arbre cames en prenant soin de diriger l'axe d'appui du dispositif d'avance à l'allumage vers le haut et de placer les lignes de calage gravées dans le pignon d'entraînement d'arbre cames en position parallèle par rapport à la face supérieure du cylindre. Raccorder la chaîne de distribution en utilisant le maillon de liaison.

NOTA:

S'assurer que la boucle du maillon de liaison soit orientée dans le bon sens de rotation de la chaîne.

3. Bloquer le pignon d'entraînement sur le flasque de l'arbre à cames à l'aide des deux boulons de fixation.

Réglage

1. Après avoir terminé les opérations de remontage, bloquer le boulon de tendeur de chaîne de distribution et son contre-écrou.
2. Remplir le moteur avec de l'huile neuve.
3. Procéder au réglage des basculeurs, des vis platinées et au calage de l'allumage.

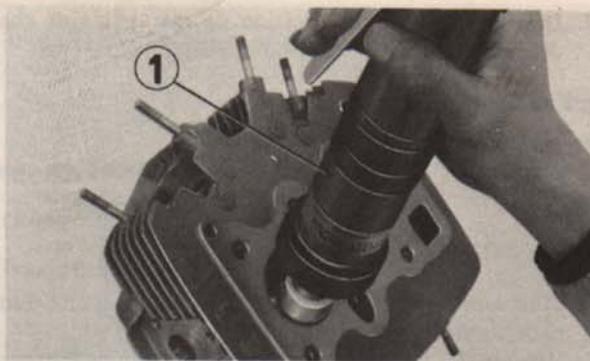


Fig. 3-15 (1) Fraise de siège de soupape

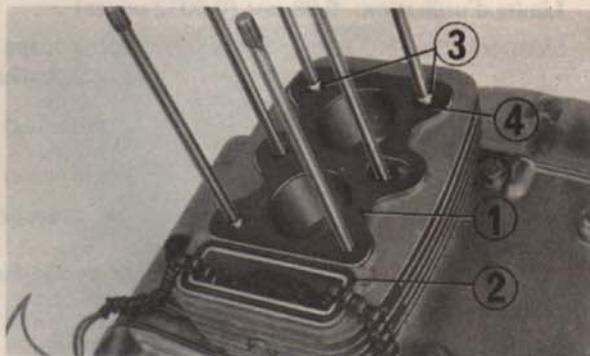


Fig. 3-16 (1) Joint de culasse
(2) Joint de logement de chaîne de distribution
(3) Goujon d'assemblage
(4) Joint torique

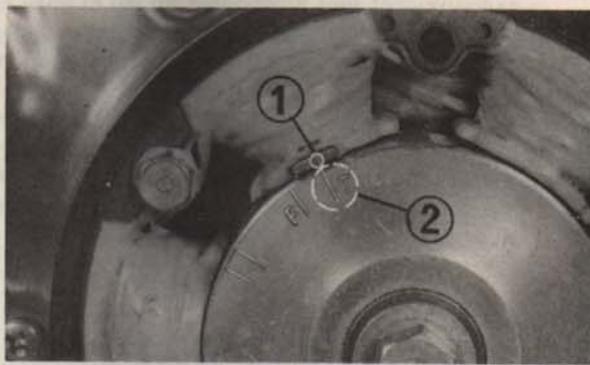


Fig. 3-17 (1) Index fixe
(2) Repère de réglage "T"

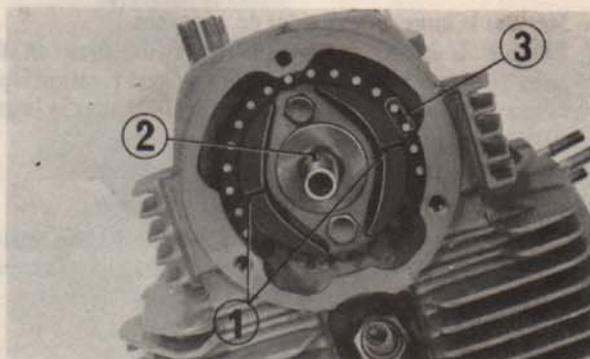
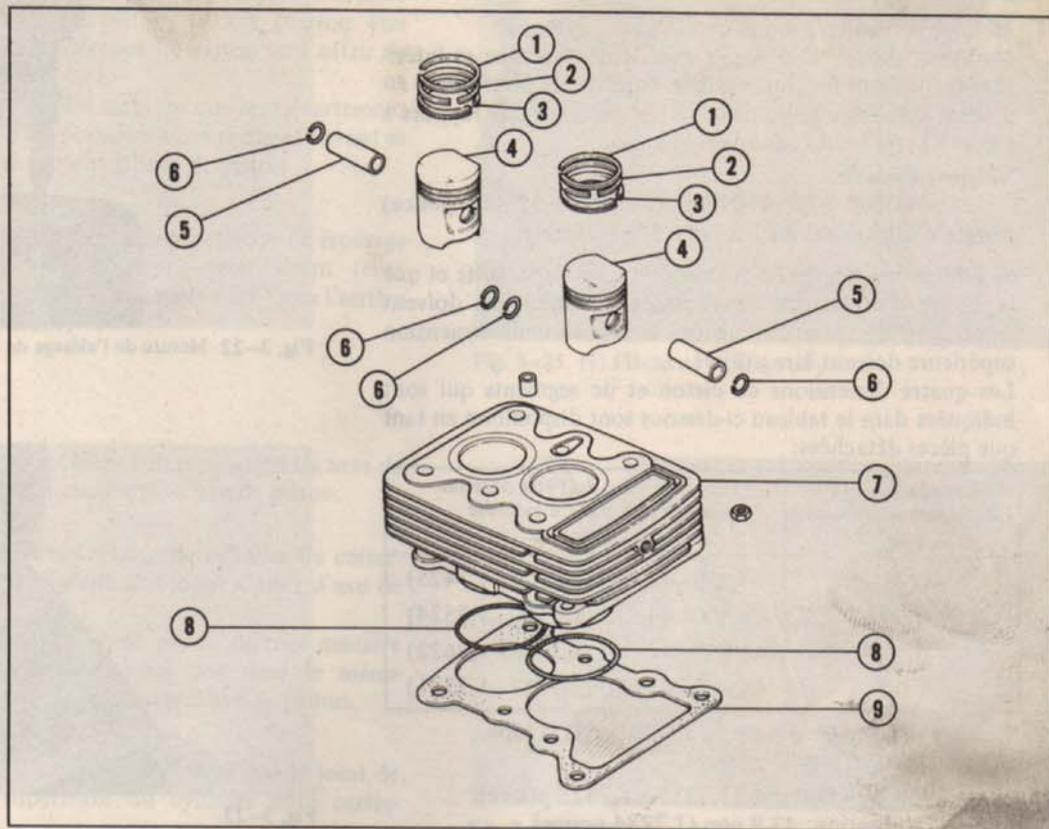


Fig. 3-18 (1) Ligne de calage
(2) Axe d'appui
(3) Jonc d'arrêt

4. CYLINDRE ET PISTON

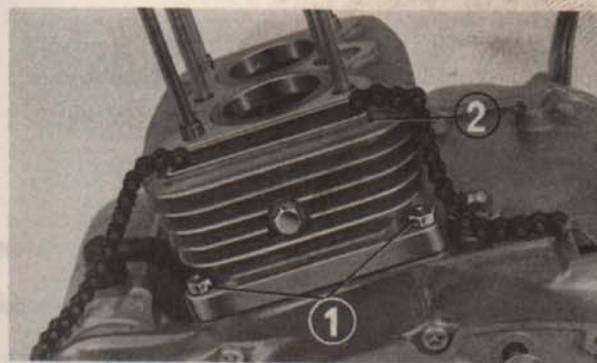
Fig. 3-19

- (1) Segment coup de feu
- (2) Segment d'étanchéité
- (3) Segment racleur
- (4) Piston
- (5) Axe de piston
- (6) Jonc d'arrêt d'axe de piston
- (7) Cylindre
- (8) Joint torique de 46x2mm
- (9) Joint de cylindre



Démontage

1. Déposer la culasse (Se reporter à la page 13.)
2. Déposer les écrous de fixation de cylindre et déposer le cylindre.

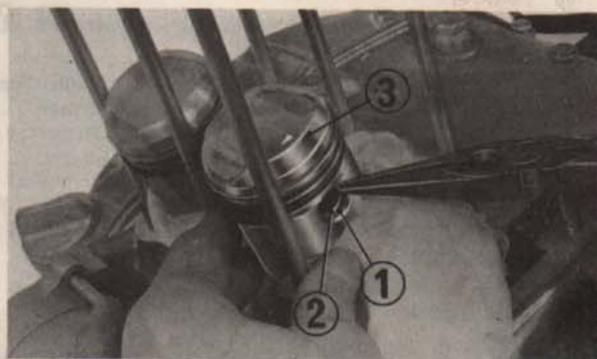
Fig. 3-20 (1) Ecrus de fixation de cylindre
(2) Cylindre

3. Extraire le jonc d'arrêt d'axe de piston; extraire l'axe et déposer le piston.

NOTA:

Placer un chiffon sous le piston pour éviter la chute du jonc d'arrêt dans le carter-moteur.

4. Démontez les segments de piston.
Prendre soin de ne pas rayer le piston au cours de cette opération.

Fig. 3-21 (1) Jonc d'arrêt d'axe de piston
(2) Axe de piston
(3) Piston

Vérification

- Mesurer le diamètre intérieur de chaque cylindre.
Mesurer l'alésage à sa partie supérieure, médiane et inférieure en utilisant un comparateur d'alésage de précision et en plaçant celui-ci à angle droit (X) et parallèle par rapport à l'axe (Y) représenté par le vilebrequin.

Valeur nominale:

44,000 à 44,010 mm (1,7323 à 1,7327 pouce)

Limite d'utilisation: 44,1 mm (1,7717 pouce.)

Si l'usure de l'alésage de cylindre est trop importante et que la limite d'utilisation est dépassée, les cylindres doivent subir un réalésage et des pistons et segments de dimension supérieure doivent être utilisés.

Les quatre dimensions de piston et de segments qui sont indiquées dans le tableau ci-dessous sont disponibles en tant que pièces détachées:

Piston et segments de dimension supérieure (mm)	Dimension qui doit être obtenue après réalésage du cylindre (mm)
0,25	44,250—44,260 (1,7421—1,7425)
0,50	44,500—44,510 (1,7520—1,7524)
0,75	44,750—44,760 (1,7618—1,7622)
1,00	45,000—45,010 (1,7717—1,7721)

- Mesurer le diamètre du piston au niveau de la jupe.
Valeur nominale:
43,980 à 44,000 mm (1,7315 à 1,7323 pouce)
Limite d'utilisation: 43,9 mm (1,7284 pouce)
- Mesurer l'alésage de l'axe de piston à l'aide d'un comparateur:

Valeur nominale:

13,002 à 13,008 mm (0,5119 à 0,5121 pouce)

Limite d'utilisation: 13,02 mm (0,5126 pouce).

- Mesurer le diamètre extérieur de l'axe de piston.
Valeur nominale:
12,994 à 13,000 mm (0,5016 à 0,5118 pouce)
Limite d'utilisation: 12,9 mm (0,5079 pouce).
- Contrôler le jeu compris entre les segments de piston et les gorges de piston.

	Valeur nominale	Limite d'utilisation
Segment coup de feu	0,35 à 0,65 mm (0,0138 à 0,0256 pouce)	0,75 mm (0,0293 pouce)
Segment d'étanchéité	0,25 à 0,55 mm (0,0098 à 0,0217 pouce)	0,65 mm (0,0256 pouce)
Segment racleur	0,25 à 0,55 mm (0,0098 à 0,0217 pouce)	0,65 mm (0,0256 pouce)

- Vérifier l'écartement d'extrémité de segment en utilisant une jauge d'épaisseur.

	Valeur nominale	Limite d'utilisation
Segment coup de feu	0,15 à 0,35 mm (0,0059 à 0,0138 pouce)	0,65 mm (0,0256 pouce)
Segment d'étanchéité	0,15 à 0,35 mm (0,0059 à 0,0138 pouce)	0,65 mm (0,0256 pouce)
Segment racleur	0,15 à 0,35 mm (0,0059 à 0,0138 pouce)	0,65 mm (0,0256 pouce)

Remontage

Segment

- Lorsqu'on remonte les segments, on doit utiliser un jeu complet de segments. Remonter les segments sur le piston de telle manière que le repère supérieur du segment soit dirigé vers le haut.

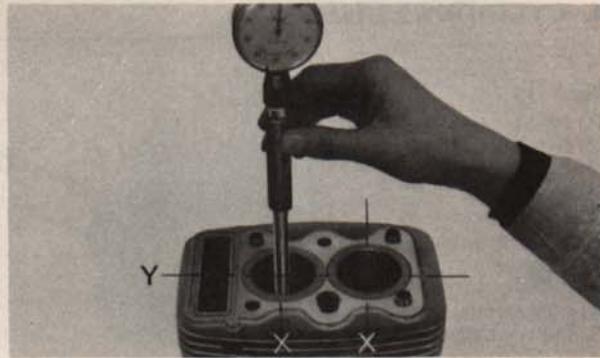


Fig. 3-22 Mesure de l'alésage de cylindre

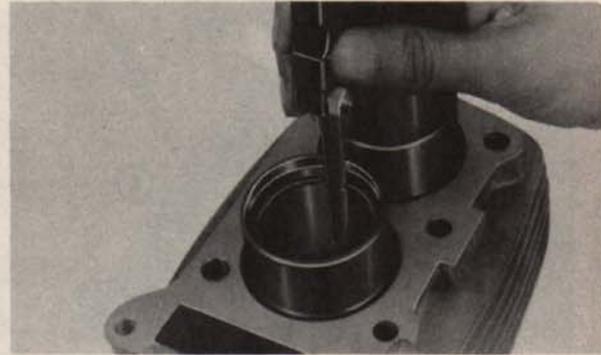


Fig. 3-23

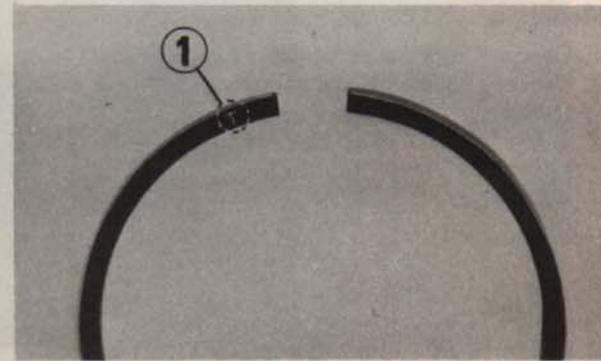


Fig. 3-24 (1) Marque supérieure de segment de piston

2. Lorsqu'un segment neuf est utilisé s'assurer qu'il se déplace librement dans la gorge du piston. Il doit pouvoir être déplacé sur toute la circonférence du piston sans offrir de résistance. Il ne doit pas frotter.
3. Installer les segments de telle manière que leur écartement soit disposé à 120° , chaque écartement de segment devant se trouver à angle droit par rapport à l'axe de piston.

Piston

1. Remonter chaque piston en orientant la flèche de repérage portée sur chaque tête de piston, vers l'avant (côté échappement), ou en orientant le repère "IN" vers l'arrière du moteur (côté admission.)

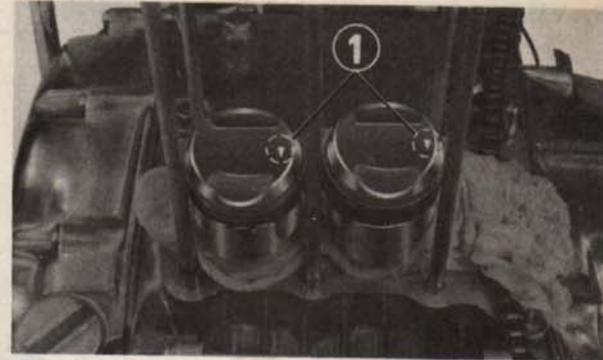


Fig. 3-25 (1) Flèche de repérage de piston

2. Remonter les pistons sur les bielles en remontant les axes de piston et en changeant de jonc d'arrêt d'axe de piston.

NOTA:

- a. Placer un chiffon dans l'alésage de cylindre du carter-moteur pour éviter la chute des joncs d'arrêt d'axe de piston.
- b. Remonter les joncs d'arrêt de piston de telle manière que leur écartement ne soient pas dans le même alignement que les gorges d'alésage d'axe de piston.

Cylindre

1. Installer deux goujons d'emboîtement ainsi que le joint de culasse sur la face supérieure du cylindre côté carter-moteur.
2. Enduire les segments de piston avec de l'huile moteur neuve. S'assurer que l'espacement des écartements de segment est de 120° .



Fig. 3-26 (1) Goujon d'emboîtement
(2) Joint d'étanchéité

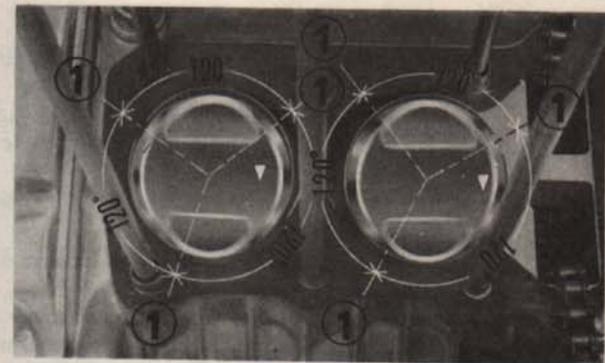


Fig. 3-27 (1) Espacement d'écartement de segments

3. Installer un bloc d'appui (outil No. 07958-2500000) entre le piston et le carter-moteur. Engager la chaîne de distribution par le cylindre, surélever légèrement le cylindre par rapport aux pistons. Comprimer les segments de pistons à l'aide du Compresseur de segments (outil No. 07954-2000000) tout en abaissant le cylindre. Retirer le bloc d'appui de piston et les compresseurs de segments à l'introduction de ces derniers dans les alésages de cylindres.

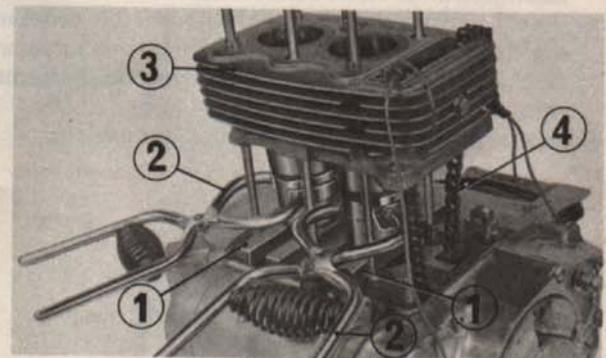


Fig. 3-28 (1) Bloc d'appui de piston
(2) Compresseur de segments
(3) Cylindre
(4) Chaîne de distribution

- Appuyer sur le séparateur d'huile et extraire la tige d'assemblage; retirer le séparateur d'huile du carter-moteur inférieur.

Vérification

- Contrôler le degré d'usure du vilebrequin. Placer le vilebrequin sur des supports métalliques en "V" en faisant reposer les deux paliers sur les supports. Mesurer l'usure des extrémités de vilebrequin à l'aide d'un comparateur micrométrique.

Valeur nominale: 0,03 mm (0,0012 pouce) max.
Limite d'utilisation: 0,1 mm (0,0039 pouce)
- Mesurer le jeu latérale de tête de bielle en utilisant une jauge d'épaisseur.

Valeur nominale: 0,05 à 0,35 mm (0,0020 à 0,0138 pouce)
Limite d'utilisation: 0,6 mm (0,0236 pouce)
- Mesurer le jeu de coussinet de tête de bielle. Pour effectuer cette opération, placer l'aiguille d'un comparateur micrométrique sur la tête de bielle dans un axe vertical et déplacer la tige de haut en bas.

Valeur nominale: 0,004 à 0,012 mm (0,0002 à 0,0005 pouce)
Limite d'utilisation: 0,020 mm (0,0008 pouce)
- Mesurer le diamètre intérieur de l'alésage de pied de bielle.

Valeur nominale: 12,988 à 13,033 mm (0,5113 à 0,5131 pouce)
Limite d'utilisation: 13,07 mm (0,5146 pouce)
- Contrôler l'état des carters-moteur, leurs usures, fissures, égratignures éventuelles au niveau des surfaces de portée et des paliers.
- S'assurer que les orifices de lubrification des carters-moteurs ne sont pas obstrués.

Remontage

- Remonter le vilebrequin en engageant les orifices des axes d'appui des paliers sur les axes d'appui du carter-moteur supérieur. Pour placer correctement l'orifice d'axe d'appui sur les axes d'appui, mettre les repères de palier au même niveau que la surface de portée du carter-moteur.
 - Mettre une couche uniforme d'hermétique sur les surfaces de portée du carter-moteur.
 - S'assurer que chaque goujon d'assemblage est bien engagé dans son logement.
- Bloquer les onze boulons de 6 mm et les quatre boulons de 8 mm; commencer le serrage au centre et en allant de plus en plus vers l'extérieur tout en procédant à un serrage entrecroisé. Prendre soin de ne pas endommager le câble du démarreur au cours du serrage des boulons.

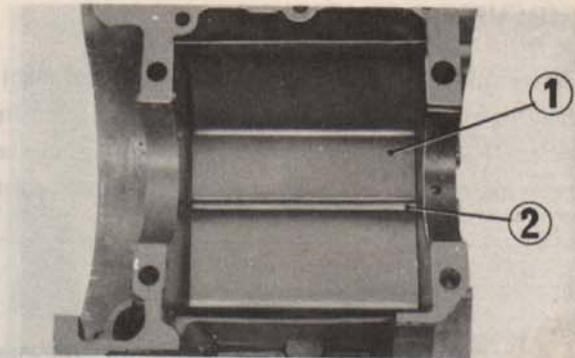


Fig. 3-32 (1) Séparateur d'huile
(2) Tige d'assemblage

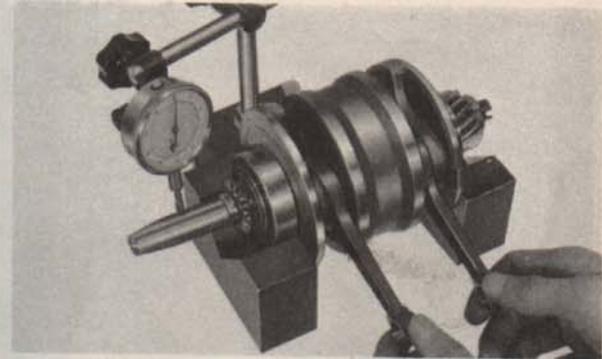


Fig. 3-33 Mesure d'usure de vilebrequin

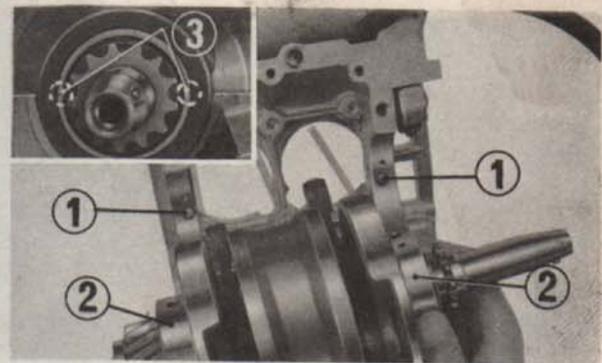


Fig. 3-34 (1) Goujon d'assemblage
(2) Palier de vilebrequin
(3) Repère d'alignement gravé sur palier

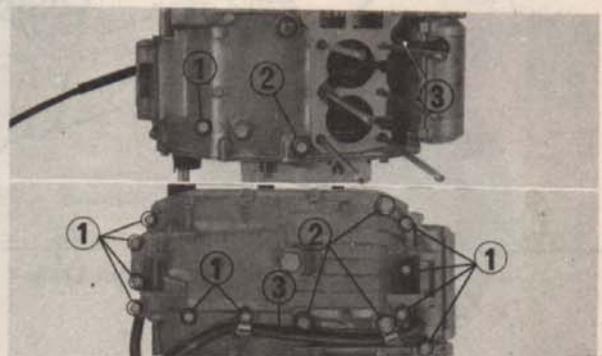


Fig. 3-35 (1) Boulon de 6mm
(2) Boulon de 8mm
(3) Câble de démarreur

6. CIRCUIT DE GRAISSAGE

La pompe à huile est du type à plongeur, celui-ci étant entraîné par la tige de commande de pompe qui est montée sur l'embrayage extérieur. L'huile passe par la crépine de filtre à huile et est répartie sous pression sur les paliers de vilebrequin et les autres éléments mobiles du moteur. Un filtre à huile centrifuge est également prévu dans le moteur afin de libérer l'huile de toutes les impuretés possibles étant donné qu'elle est projetée sur le vilebrequin et les autres pièces constitutives du moteur.

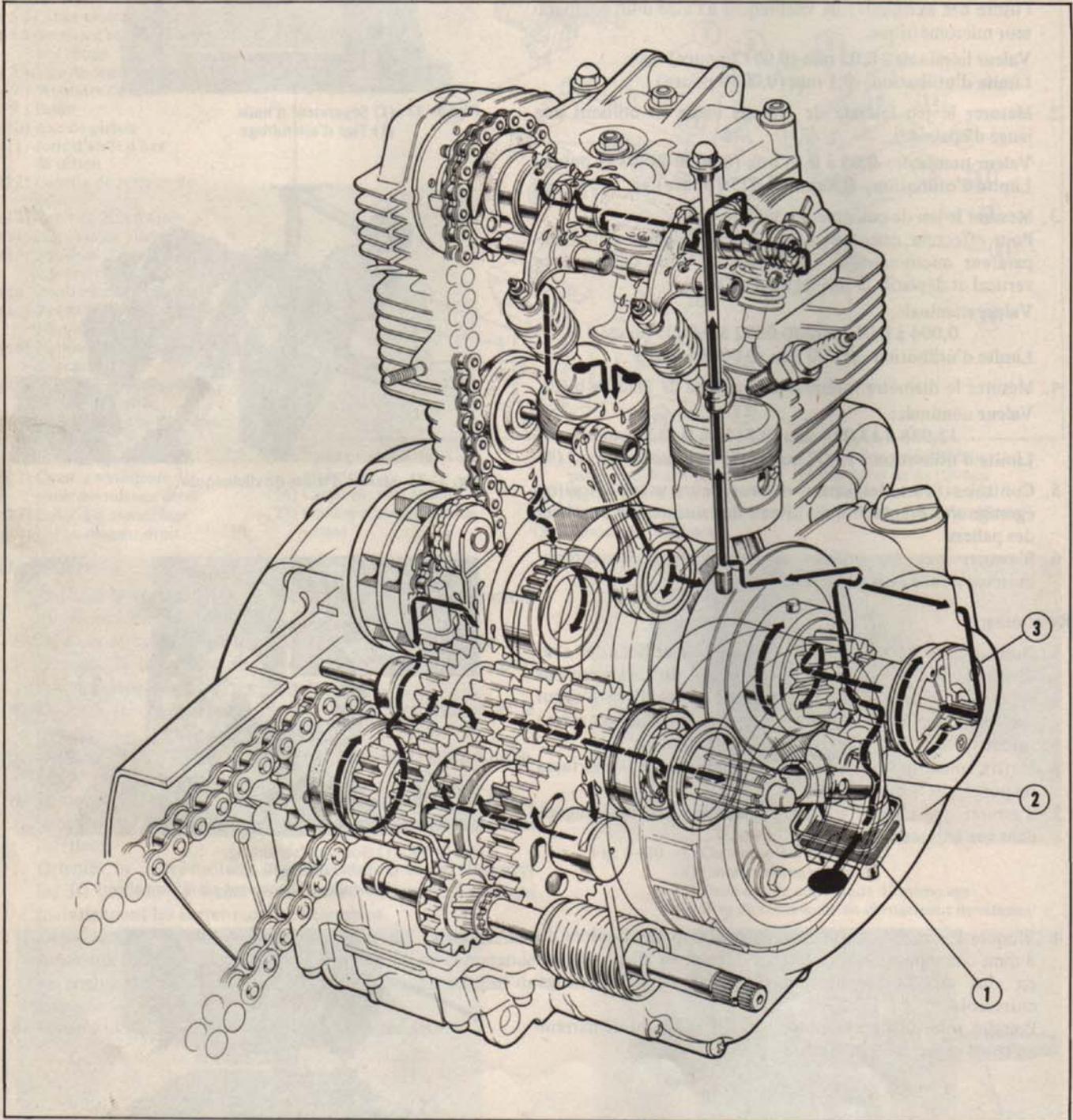


Fig. 3-36 (1) Crépine de filtre à huile (2) Pompe à huile (3) Filtre à huile centrifuge

Démontage

Filtre à huile

1. Vidanger l'huile moteur dans sa totalité en dévissant le bouchon fileté de vidange.
2. Déposer le pot d'échappement droit et la pédale kick de démarrage.
3. Défaire les vis de fixation du couvercle de protection du carter-moteur droit et déposer le couvercle et son joint.
4. Défaire les vis de fixation du capuchon de filtre à huile et retirer le capuchon du rotor de filtre à huile.
5. Extraire le rotor de filtre à huile du vilebrequin.

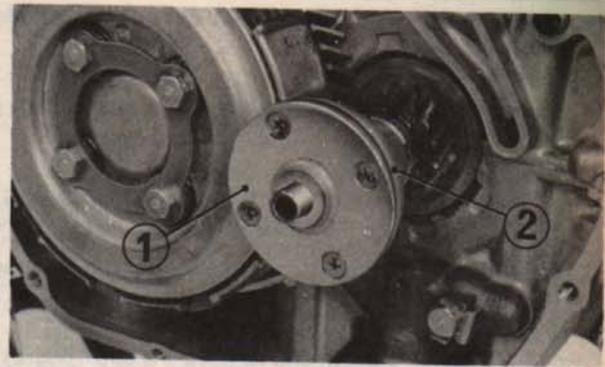


Fig. 3-37 (1) Capuchon de filtre à huile
(2) Rotor de filtre à huile

Pompe à huile

1. Déposer le filtre à huile. Réaliser les opérations qui sont décrites dans les paragraphes de 1 à 5 précisés ci-dessus.
2. Défaire les quatre boulons qui maintiennent la plaquette de retenue de l'élévateur d'embrayage puis déposer celle-ci et les ressorts d'embrayage.
3. Déposer le plateau de pression d'embrayage, la pièce d'assemblage d'élévateur, les disques de friction et la tige d'élévateur d'embrayage.

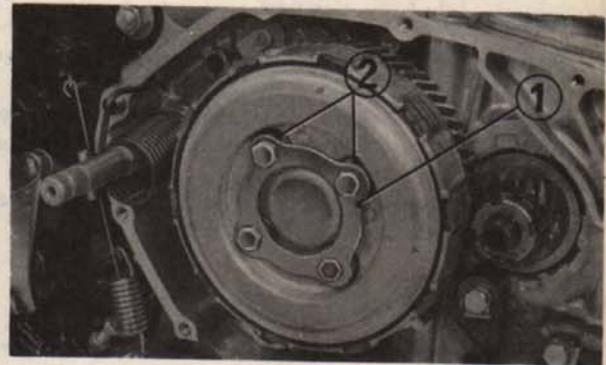


Fig. 3-38 (1) Plaquette de retenue d'élévateur d'embrayage
(2) Ressort d'embrayage

4. Extraire le jonc d'arrêt et l'embrayage central.
5. Redresser les pattes des rondelles de sureté et défaire les boulons de fixation de la pompe à huile. Extraire la pompe à huile avec l'embrayage extérieur.



Fig. 3-39 (1) Jonc d'arrêt (4) Rondelle de sureté
(2) Embrayage central (5) Pompe à huile
(3) Embrayage extérieur

6. Extraire le jonc d'arrêt de l'embrayage extérieur et démonter la tige de commande de pompe à huile et retirer la rondelle de retenue.
7. Extraire l'axe de plongeur de pompe à huile; démonter le plongeur et la tige de commande de pompe à huile.

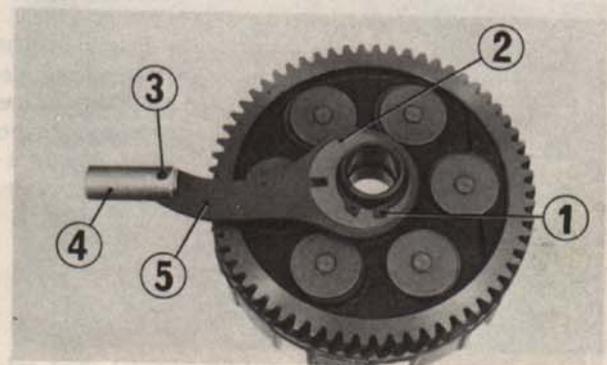


Fig. 3-40 (1) Jonc d'arrêt (4) Plongeur
(2) Rondelle de retenue (5) Tige de commande de plongeur de pompe à huile
(3) Axe de plongeur

8. Séparer la crépine de filtre à huile de la pompe à huile.

Vérification

1. Mesurer le jeu compris entre la tige de commande de pompe à huile et l'embrayage extérieur.

Valeur nominale:

0,025 à 0,075 mm (0,0010 à 0,0030 pouce)

Limite d'utilisation: 0,15 mm (0,0059 pouce)

2. Contrôler le jeu compris entre le corps de pompe et le plongeur de la pompe.

Valeur nominale:

0,025 à 0,145 mm (0,0010 à 0,0057 pouce)

Limite d'utilisation: 0,2 mm (0,0079 pouce)

3. Contrôler le bon fonctionnement de la bille d'acier.

Remontage

1. Remplir l'alésage de plongeur de pompe à huile avec de l'huile moteur avant de remonter l'ensemble.
2. S'assurer que le joint d'étanchéité qui se place sous la pompe a bien été remonté au moment de l'installation de la pompe sur le carter-moteur.
3. Pour remonter l'embrayage, veuillez vous reporter aux descriptions du chapitre 7 : Embrayage.

4. Remonter le rotor de filtre à huile sur le carter-moteur après avoir contrôlé la bonne installation du joint torique dans la gorge de filtre à huile.

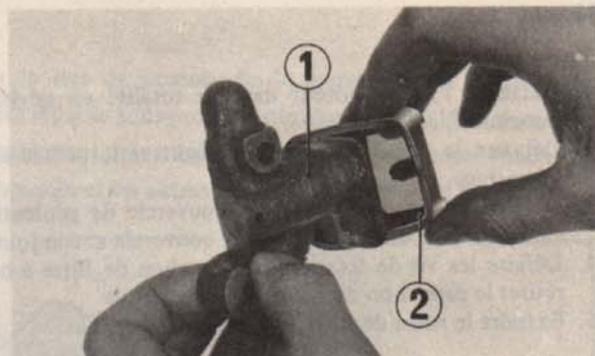


Fig. 3-41 (1) Corps de pompe à huile
(2) Crépine de filtre à huile

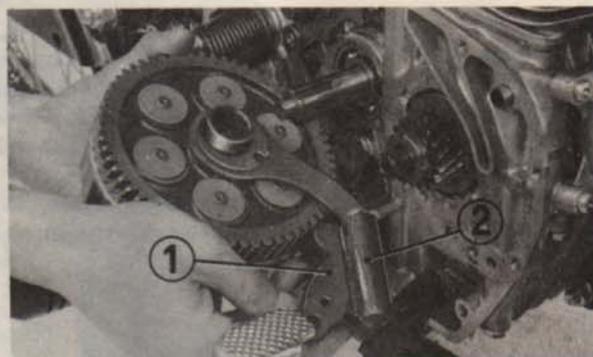


Fig. 3-42 (1) Joint de corps de pompe à huile
(2) Pompe à huile

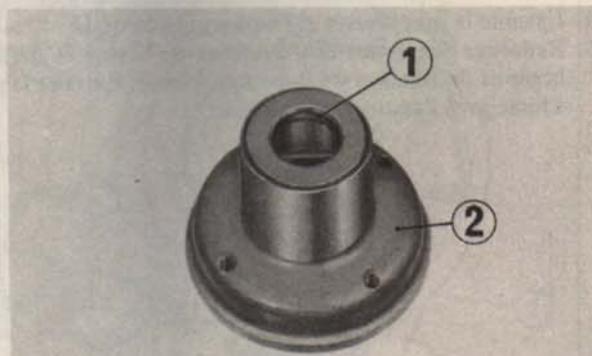


Fig. 3-43 (1) Joint torique
(2) Rotor de filtre à huile

5. Contrôler le bon fonctionnement de la pompe à huile.

Le montage étant terminé, mettre le moteur en marche et le laisser tourner au ralenti. Desserrer le chapeau fileté de fixation de couvercle de culasse (Fig. 3-44) et s'assurer que de l'huile s'échappe au moment du serrage du boulon; l'huile s'échappant est la preuve que la pompe à huile fonctionne normalement.

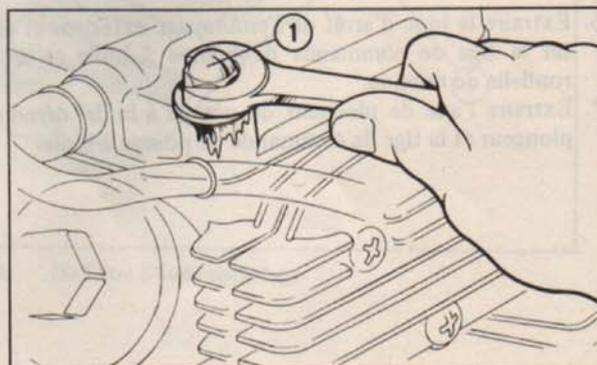
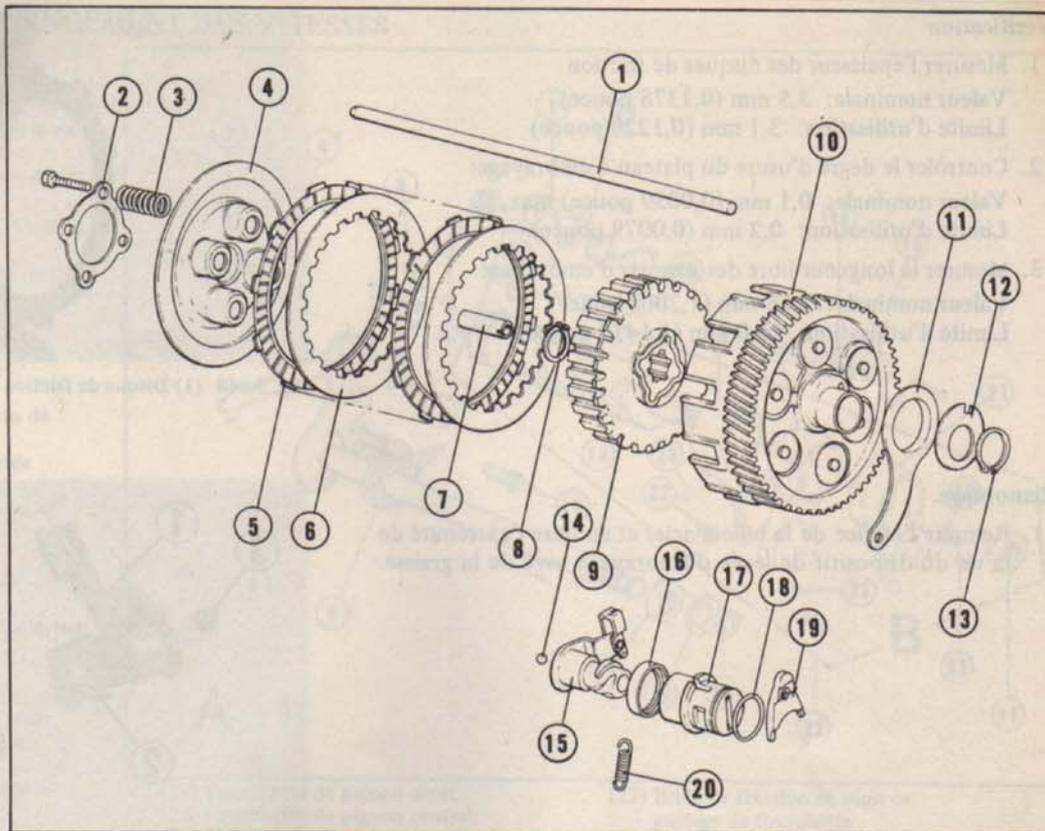


Fig. 3-44 (1) Chapeau fileté

7. EMBRAYAGE

Fig. 3-45

- (1) Tige de levée d'embrayage
- (2) Plaquette de levée d'embrayage
- (3) Ressort d'embrayage
- (4) Plateau de pression d'embrayage
- (5) Disque de friction d'embrayage
- (6) Disque d'embrayage
- (7) Pièce d'assemblage de tige de levée d'embrayage
- (8) Circlip de 20mm
- (9) Couronne centrale d'embrayage
- (10) Cloche d'embrayage
- (11) Tige de commande de pompe à huile
- (12) Rondelle de retenue de tige de commande
- (13) Circlip de 26mm
- (14) Bille d'acier de 5/16 pouce
- (15) Dispositif de levée de l'embrayage
- (16) Joint d'étanchéité d'huile de 22x26x8mm
- (17) Dispositif de réglage de l'embrayage
- (18) Joint torique de 23mm
- (19) Pièce d'assemblage du dispositif de réglage
- (20) Ressort de rappel du levier de commande



Démontage

1. Effectuer les opérations de démontage qui sont décrites dans les paragraphes 1 à 6 concernant la pompe à huile étant donné que l'embrayage ne peut être déposé que lorsque la pompe à huile a été déposée.
2. Déposer le couvercle de protection de l'alternateur, celui du carter-moteur gauche puis le carter-moteur gauche.
3. Débrancher le câble de commande de débrayage du dispositif de levée de l'embrayage. Défaire le boulon de blocage d'embrayage du couvercle de carter-moteur gauche.
4. Séparer la pièce d'assemblage, le dispositif de réglage de l'embrayage, le ressort, le dispositif de levée de l'embrayage et la bille d'acier du carter-moteur gauche.

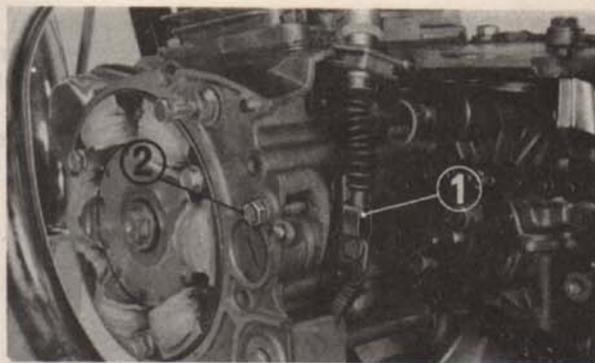


Fig. 3-46 (1) Câble de commande de débrayage
(2) Boulon de blocage

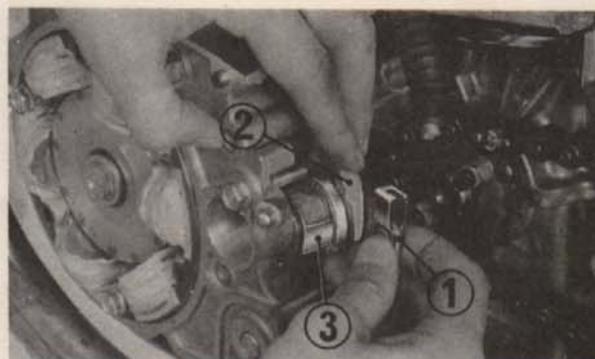


Fig. 3-47 (1) Dispositif de levée de l'embrayage
(2) Pièce d'assemblage
(3) Dispositif de réglage de d'embrayage

Vérification

1. Mesurer l'épaisseur des disques de friction:
 - Valeur nominale: 3,5 mm (0,1378 pouce)
 - Limite d'utilisation: 3,1 mm (0,1220 pouce)
2. Contrôler le degré d'usure du plateau d'embrayage:
 - Valeur nominale: 0,1 mm (0,0039 pouce) max.
 - Limite d'utilisation: 0,2 mm (0,0079 pouce)
3. Mesurer la longueur libre des ressorts d'embrayage:
 - Valeur nominale: 30,5 mm (1,2008 pouce)
 - Limite d'utilisation: 29,0 mm (1,1417 pouce)

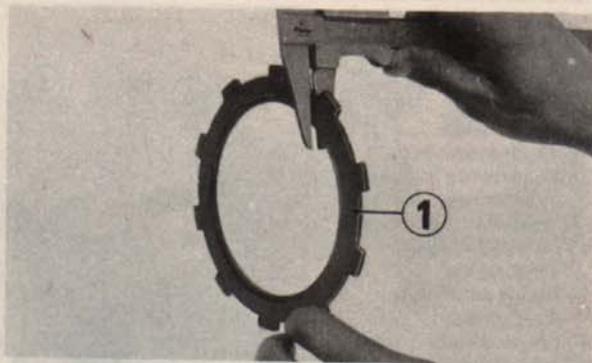
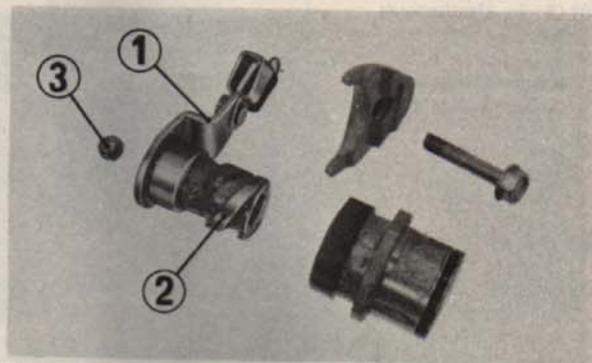


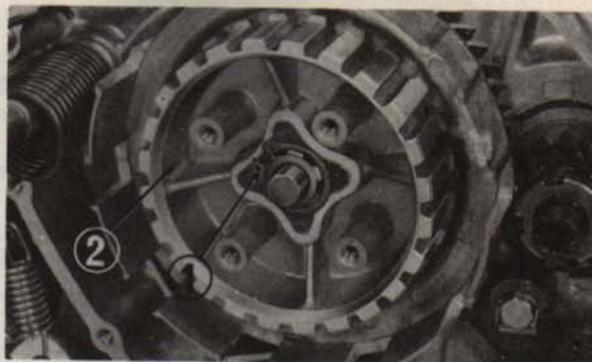
Fig. 3-48 (1) Disque de friction d'embrayage

Remontage

1. Remplir l'orifice de la bille d'acier et enduire l'extrémité de la vis du dispositif de levée d'embrayage avec de la graisse.

Fig. 3-49 (1) Dispositif de levée de l'embrayage
(2) Vis de dispositif de levée
(3) Bille d'acier

2. Après avoir remis le jonc d'arrêt en place, contrôler le bon fonctionnement de la couronne centrale de l'embrayage. Celle-ci doit pivoter sans forcer ni présenter de déformation.
3. Le remontage étant terminé procéder au réglage de l'embrayage.

Fig. 3-50 (1) Jonc d'arrêt
(2) Couronne centrale d'embrayage

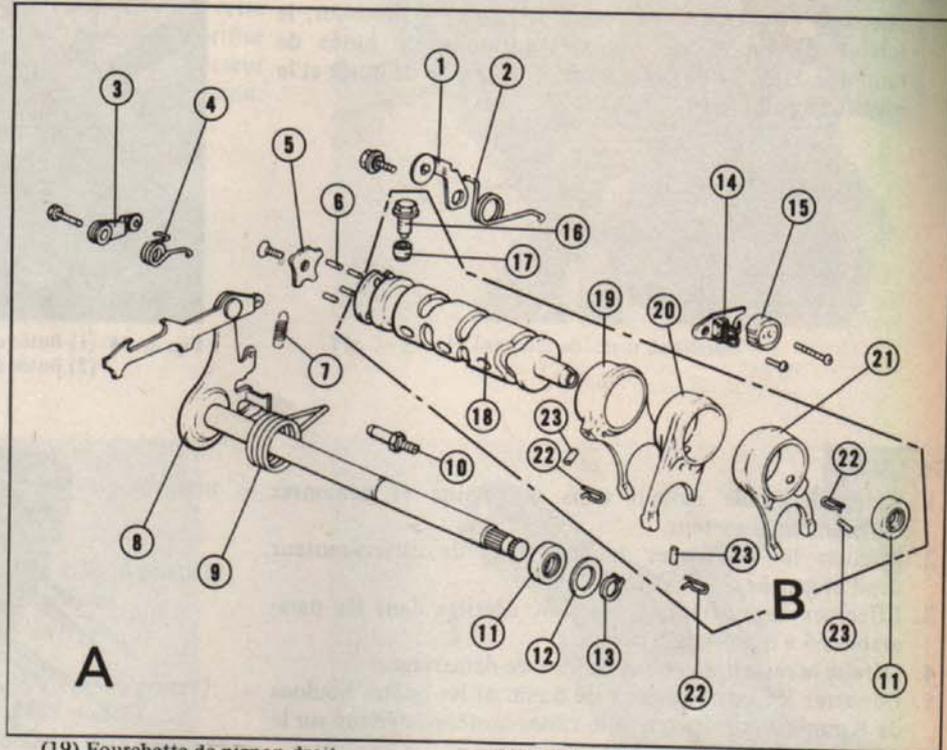
8. MECANISME DE CHANGEMENT DES VITESSES

Fig. 3-51

Groupe A: Travaux à effectuer, moteur monté sur le cadre

Groupe B: Travaux à effectuer, moteur déposé du cadre

- (1) Butée franche de tambour sélecteur de vitesses
- (2) Ressort de butée franche de tambour sélecteur de vitesses
- (3) Butée de point mort
- (4) Ressort de butée de point mort
- (5) Plaquette d'arrêt de tambour sélecteur de vitesses
- (6) Broche de tambour sélecteur de vitesses
- (7) Ressort de bras de commande
- (8) Pivot de tambour sélecteur
- (9) Ressort de rappel de tambour sélecteur de vitesses
- (10) Ressort de rappel de pivot
- (11) Joint d'étanchéité d'huile de 12x25x4.5mm
- (12) Butée de pivot de tambour sélecteur de vitesses
- (13) Jonc d'arrêt de 12mm
- (14) Stator de contacteur de point mort
- (15) Rotor contacteur de point mort
- (16) Ecrou de guidage de tambour sélecteur de vitesses
- (17) Entretoise d'écrou de guidage de tambour
- (18) Tambour sélecteur de vitesses



- (19) Fourchette de pignon droit
- (20) Fourchette de pignon central
- (21) Fourchette de pignon gauche

- (22) Bride de fixation de pion de guidage de fourchette
- (23) Pion de guidage de fourchette

Démontage

Groupe A

1. Vidanger entièrement l'huile moteur.
2. Déposer le pot d'échappement droit et le kick de démarrage et le repose-pied.
3. Déposer le couvercle de carter-moteur gauche et débrancher le câble de commande de débrayage du dispositif élévateur de l'embrayage.
4. Déposer le couvercle de carter-moteur droit.
5. Déposer le filtre à huile, l'embrayage et la pompe à huile.
6. Déposer la pédale de changement des vitesses. Extraire le jonc d'arrêt qui maintient le pivot de tambour sélecteur.
7. Extraire le pivot de tambour sélecteur de vitesses tout en libérant le cliquet du bras de commande qui bloque le tambour sélecteur.

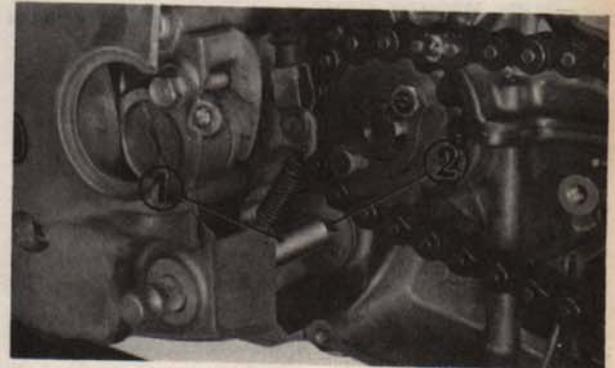


Fig. 3-52 (1) Pivot de tambour sélecteur
(2) Jonc d'arrêt

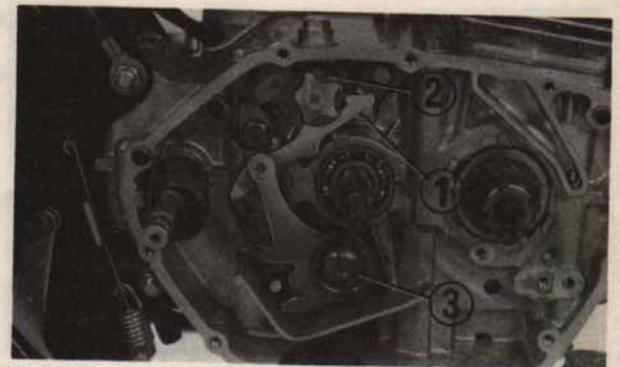


Fig. 3-53 (1) Bras de commande de tambour
(2) Tambour sélecteur
(3) Pivot de tambour

8. Dévisser les boulons qui maintiennent la butée de tambour sélecteur de vitesses et déposer la butée de tambour, le ressort de rappel de butée, l'entretoise de butée de tambour, la butée de point mort, la plaquette de butée et le ressort de point mort.

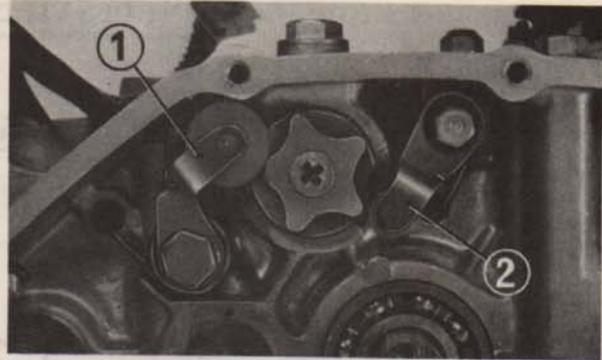


Fig. 3-54 (1) Butée de tambour sélecteur
(2) Butée de point mort

Groupe B

1. Vidanger l'huile moteur dans sa totalité et démonter entièrement le moteur.
2. Déposer les couvercles de protection de carters-moteur droit et gauche.
3. Effectuer les opérations qui sont décrites dans les paragraphes 5 à 8 précisés ci-dessus.
4. Défaire le ressort de rappel de kick de démarrage.
5. Desserrer les onze boulons de 6 mm et les quatre boulons de 8 mm qui maintiennent le carter-moteur inférieur sur le carter-moteur supérieur.
6. Renverser le carter-moteur supérieur et désolidariser le carter-moteur inférieur du carter-moteur supérieur.
7. Extraire l'arbre principal et l'arbre intermédiaire de la boîte de vitesses.

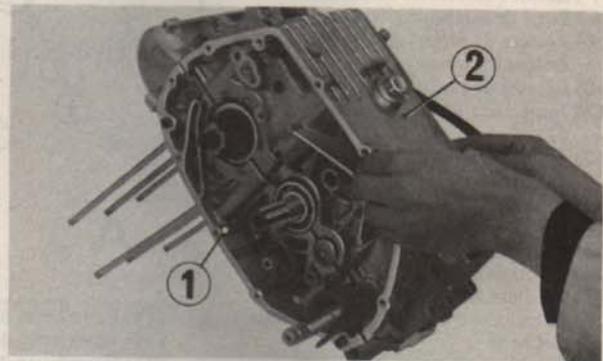


Fig. 3-55 (1) Carter-moteur supérieur
(2) Carter-moteur inférieur

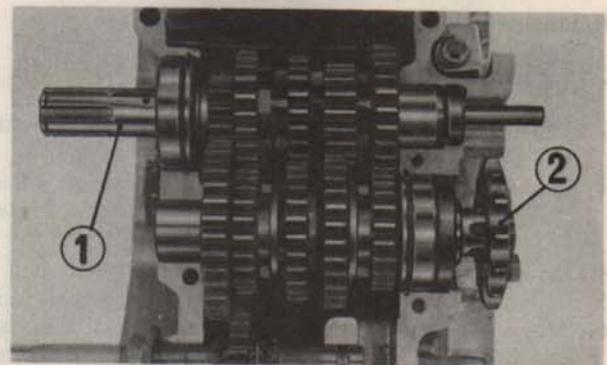


Fig. 3-56 (1) Ensemble arbre principal
(2) Ensemble arbre intermédiaire

8. Défaire l'écrou de guidage de tambour sélecteur puis retirer l'entretoise d'écrou de guidage de tambour sélecteur.
9. Desserrer les vis de 6 mm et démonter le contacteur de point mort.

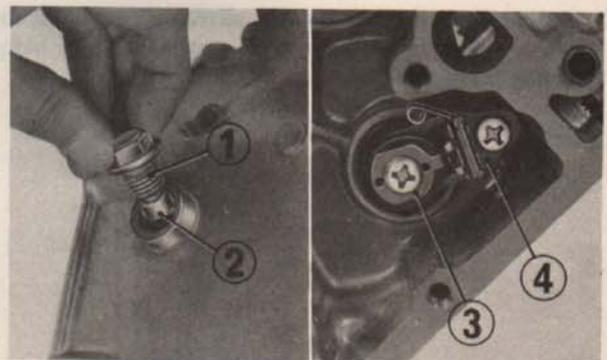


Fig. 3-57 (1) Ecrou de guidage de tambour sélecteur de vitesses
(2) Entretoise d'écrou de guidage de tambour sélecteur
(3) Rotor de contacteur de point mort
(4) Stator de contacteur de point mort

10. Défaire les brides de fixation de boulon de guidage de fourchette et extraire les fourchettes. Pour effectuer cette opération il faut visser un boulon de 3 mm dans l'orifice taraudé du boulon de guidage. Retirer le tambour sélecteur de vitesses par la droite du couvercle de carter-moteur droit.

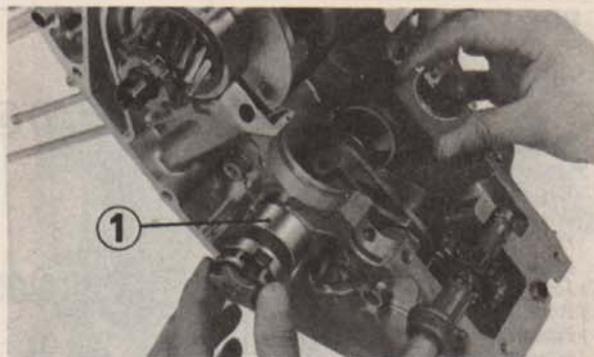


Fig. 3-58 (1) Tambour sélecteur de vitesses

Vérification

1. Mesurer le diamètre extérieur du tambour sélecteur de vitesses:

Valeur nominale:

33,950 à 33,975 mm (1,3366 à 1,3376 pouce)

Limite d'utilisation: 33,8 mm (1,3307 pouce)

2. Mesurer le diamètre intérieur des fourchettes:

Valeur nominale:

34,000 à 34,025 mm (1,3386 à 1,3396 pouce)

Limite d'utilisation: 34,075 mm (1,3415 pouce)

3. Contrôler le jeu compris entre le boulon de guidage et la gorge du tambour sélecteur de vitesses.

Valeur nominale:

0,11 à 0,228 mm (0,0043 à 0,0090 pouce)

Limite d'utilisation: 0,5 mm (0,0197 pouce)

4. Mesurer l'épaisseur des doigts de fourchettes:

Valeur nominale:

5,33 à 5,40 mm (0,2098 à 0,2126 pouce)

Limite d'utilisation: 5,2 mm (0,2047 pouce)

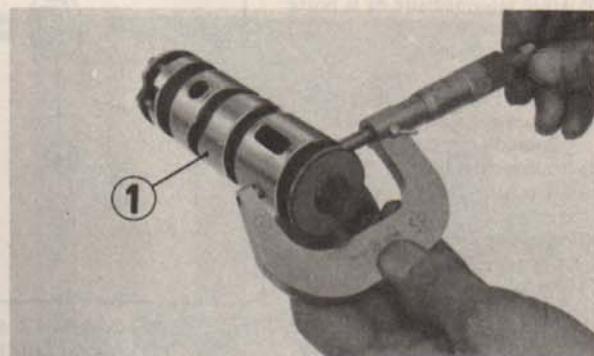


Fig. 3-59 (1) Tambour sélecteur de vitesses

Remontage

1. Remonter les fourchettes dans leur position respectives. Elles portent les repères suivants: "R", "C" et "L" pour faciliter leur distinction.
2. Engager correctement les brides de fixation des boulons de guidage de fourchette. Pour ce faire, se reporter à la Fig. 3-60.

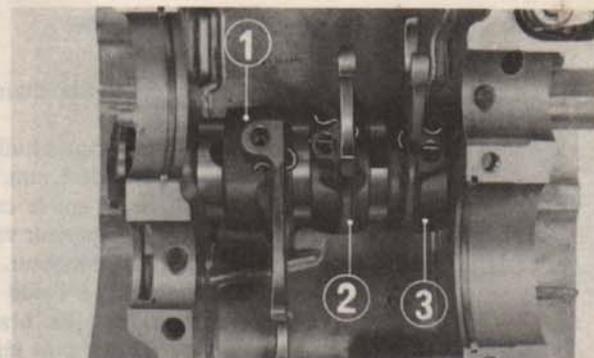


Fig. 3-60 (1) Fourchette de pignon droit
(2) Fourchette de pignon central
(3) Fourchette de pignon gauche

3. S'assurer que les bras de butée sont montés dans le bon sens puis vérifier leur fonctionnement.
4. Agir sur la pédale de commande de débrayage et s'assurer que tous les éléments de la boîte de vitesses fonctionnent normalement.

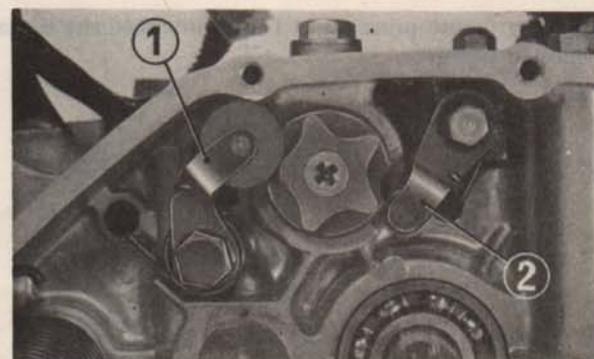
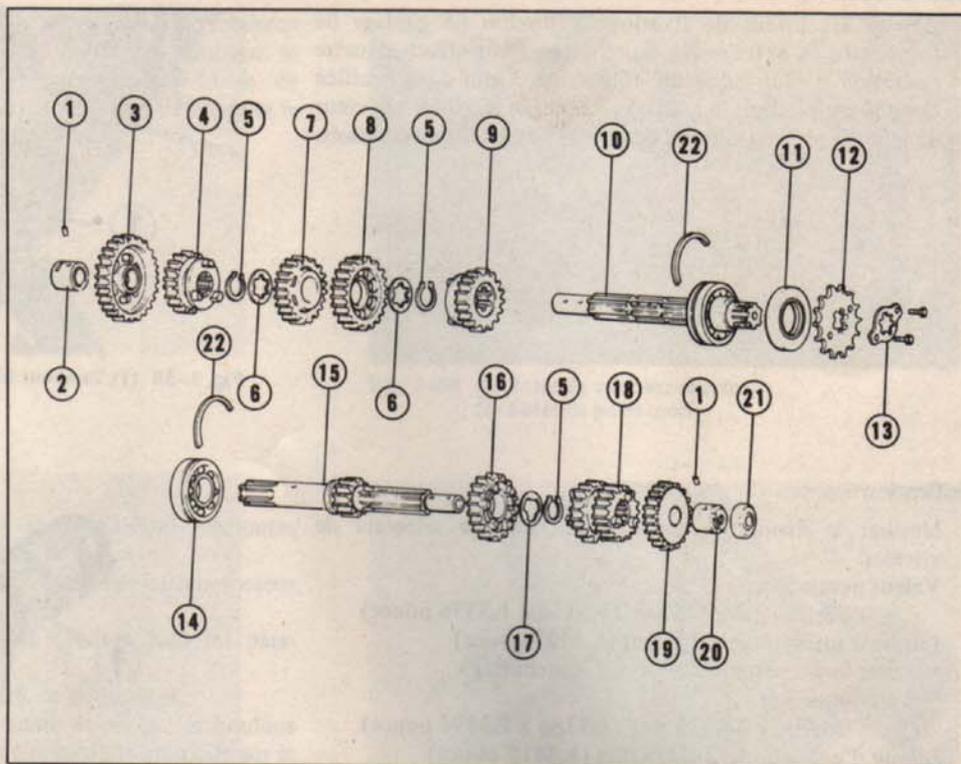


Fig. 3-61 (1) Bras de butée de tambour sélecteur
(2) Bras de butée de point mort

9. BOITE DE VITESSES

Fig. 3-62

- (1) Clavette d'assemblage de 6x9mm
- (2) Coussinet B de 15mm
- (3) Pignon de première d'arbre intermédiaire (34T)
- (4) Pignon de quatrième d'arbre intermédiaire (23T)
- (5) Jonc d'arrêt de 20mm
- (6) Rondelle de sureté A
- (7) Pignon de troisième d'arbre intermédiaire (25T)
- (8) Pignon de seconde d'arbre intermédiaire (29T)
- (9) Pignon de cinquième d'arbre intermédiaire (21T)
- (10) Arbre intermédiaire de la boîte de vitesses
- (11) Joint d'étanchéité d'huile de 28x47x7mm
- (12) Pignon d'entraînement (14T)
- (13) Plaquette d'assemblage du pignon d'entraînement
- (14) Roulement à billes (6204HS)
- (15) Arbre principal de boîte de vitesses
- (16) Pignon de quatrième d'arbre principal (24T)
- (17) Rondelle de sureté A
- (18) Pignons de seconde et de troisième d'arbre principal
- (19) Pignon de cinquième d'arbre principal (26T)
- (20) Coussinet A de 15mm
- (21) Joint d'étanchéité d'huile de 8x25x8mm
- (22) Bague de retenue de roulement à billes



- (20) Coussinet A de 15mm
- (21) Joint d'étanchéité d'huile de 8x25x8mm

- (22) Bague de retenue de roulement à billes

Démontage

1. Vidanger l'huile moteur dans sa totalité.
2. Déposer la culasse, le cylindre, les pistons et la chaîne de distribution.
3. Déposer le filtre à huile, l'embrayage et la pompe à huile.
4. Défaire un boulon de 6 mm et un boulon de 8 mm, tous deux maintenant le carter-moteur supérieur sur le carter-moteur inférieur. Diriger le carter-moteur supérieur vers le bas et défaire les boulons de fixation du carter-moteur. Frapper légèrement au pourtour du carter à l'aide d'un marteau en caoutchouc, libérer le cliquet de bras de commande d'embrayage du tambour sélecteur puis séparer les deux carters.

5. Rétirer l'arbre principal et l'arbre intermédiaire du carter-moteur supérieur.

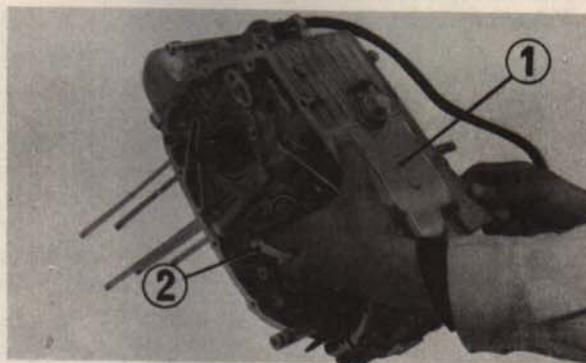


Fig. 3-63 (1) Carter-moteur inférieur
(2) Bras de commande d'embrayage

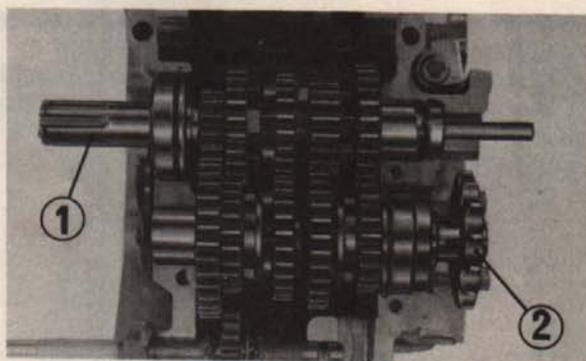


Fig. 3-64 (1) Arbre principal
(2) Arbre intermédiaire

Vérification

1. Mesurer le jeu des pignons de boîte.
Limite d'utilisation: 0.2 mm (90.0079 pouce).
2. Remplacer les pignons dont les crabots sont trop usés ou endommagés.
3. S'assurer que les pignons s'engagent normalement sur les cannelures d'arbre.

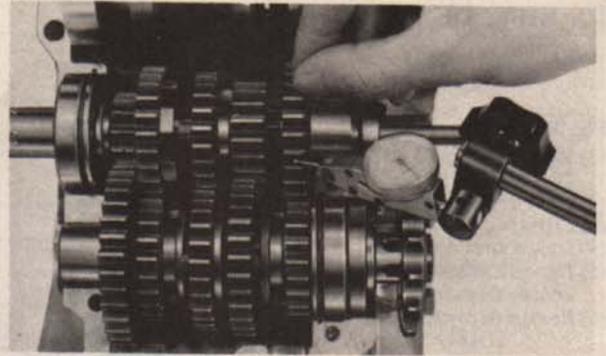
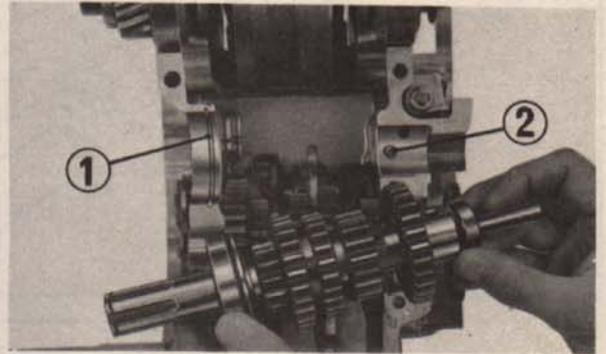


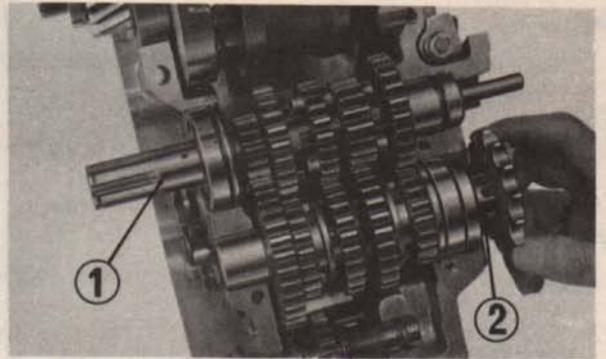
Fig. 3-65 Mesure du jeu des pignons de boîte

Remontage

1. Remonter les bagues de retenue de roulements à billes et les clavettes d'assemblage sur le carter-moteur supérieur. Réinstaller l'arbre principal et l'arbre intermédiaire en correspondance avec les gorges de roulement à billes et les orifices de clavette sur les bagues de retenue et les boulons d'ancrage.

Fig. 3-66 (1) Bague de retenue de roulement à billes
(2) Clavette d'assemblage

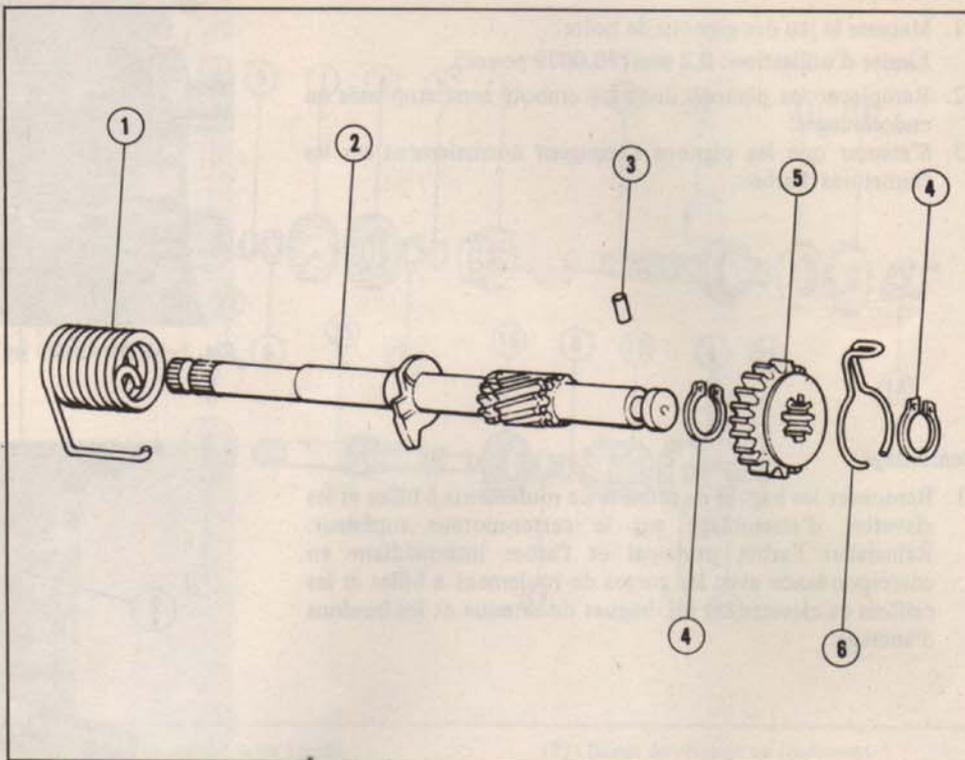
2. Placer la boîte de vitesses au point mort, procéder à une rotation manuelle de chaque arbre pour s'assurer qu'ils tournent librement et qu'ils ne présentent aucun cintrage.

Fig. 3-67 (1) Bague de retenue de roulement
(2) Arbre intermédiaire de la boîte de vitesses

10. KICK DE DEMARRAGE

Fig. 3-68

- (1) Ressort de rappel de kick de démarrage
- (2) Pivot de kick de démarrage
- (3) Clavette d'assemblage
- (4) Jonc d'arrêt de 20mm
- (5) Pignon d'entraînement de kick de démarrage
- (6) Ressort de friction



Démontage

1. Séparer le carter-moteur inférieur du carter-moteur supérieur. (Se reporter à la page 20.)
2. Défaire le ressort de kick de démarrage.
3. Défaire le pivot de kick de démarrage du carter-moteur supérieur.
4. Séparer le pivot entier en retirant le jonc d'arrêt;

Vérification:

1. Contrôler le bon fonctionnement du pignon de kick de démarrage.
2. Contrôler le degré d'affaissement du ressort de kick de démarrage.

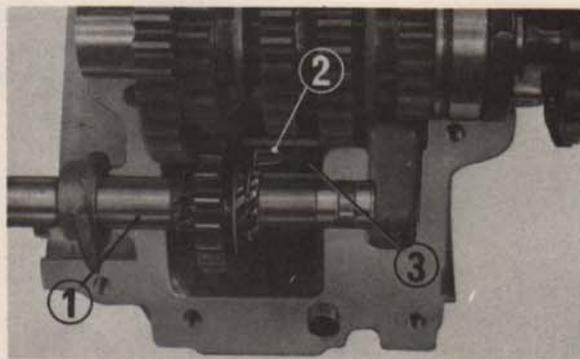


Fig. 3-69 (1) Pivot de kick de démarrage
(2) Ressort de friction
(3) Gorge d'assemblage de ressort de friction

Remontage

1. Engager le ressort de friction dans la gorge du carter-moteur supérieur.
2. Engager le ressort de kick de démarrage sur le crampon de pivot; fixer l'autre extrémité sur le carter-moteur.

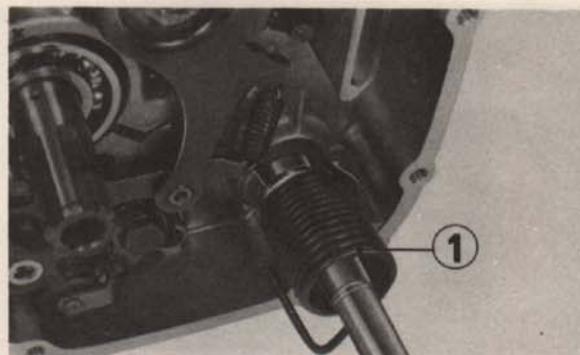
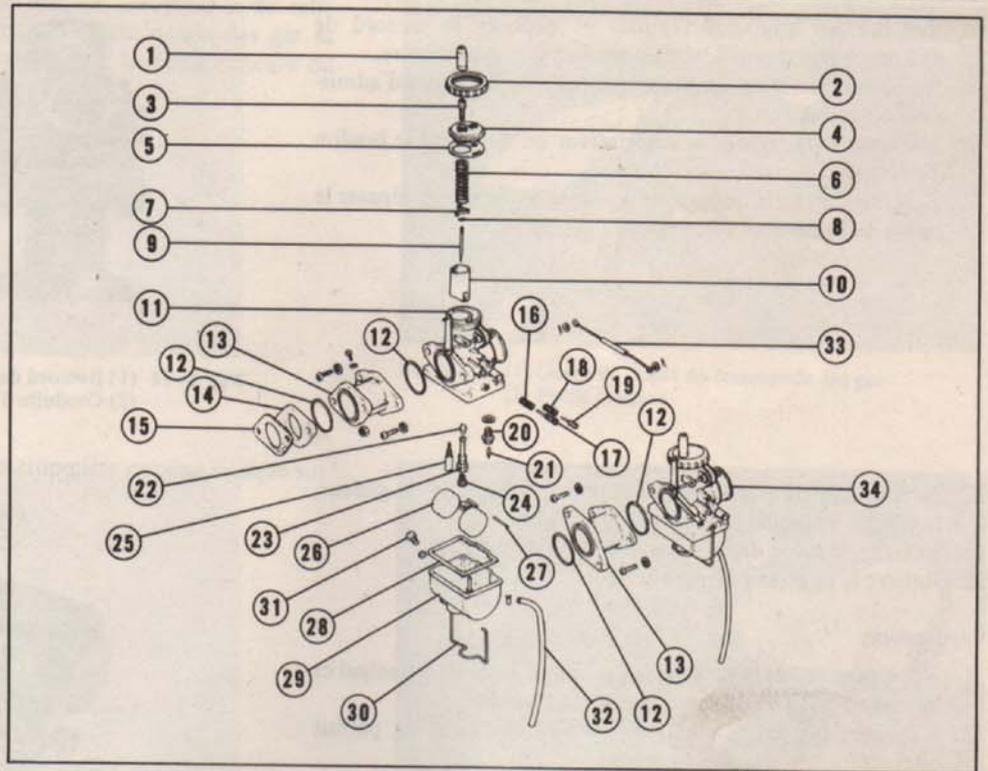


Fig. 3-70 (1) Ressort de kick de démarrage

11. CARBURATEUR

Fig. 3-71

- (1) Bouchon en caoutchouc
- (2) Bague de fixation
- (3) Tendeur de câble
- (4) Couvercle supérieur de carburateur
- (5) Joint d'étanchéité supérieur
- (6) Ressort de clapet de commande des gaz
- (7) Attache de l'aiguille de gicleur
- (8) Circlip
- (9) Aiguille de gicleur
- (10) Clapet de commande des gaz
- (11) Corps de carburateur
- (12) Joint torique
- (13) Conduite d'admission
- (14) Isolateur de carburateur
- (15) Joint d'étanchéité d'isolateur
- (16) Ressort de vis de butée de commande des gaz
- (17) Vis de butée de commande des gaz
- (18) Ressort de vis d'air
- (19) Vis d'air
- (20) Siège de pointeau de carburateur
- (21) Pointeau de carburateur
- (22) Gicleur à aiguille
- (23) Diffuseur
- (24) Gicleur principal de 95
- (25) Gicleur de ralenti de 38
- (26) Flotteur
- (27) Pivot de flotteur
- (28) Joint de carburateur
- (29) Cuve à niveau constant
- (30) Attache de la cuve à niveau constant
- (31) Conduite souple de trop-plein



Démontage

1. Nettoyer l'extérieur du carburateur.
2. Placer le levier du robinet à essence sur la position "S". Débrancher les conduites d'alimentation en carburant du robinet essence.
3. Desserrer les écrous de bride de carburateur et déplacer les attaches de raccordement du filtre à air vers le filtre à air et déposer les carburateurs.
4. Desserrer le couvercle supérieur de carburateur et séparer ce dernier du corps de carburateur.

NOTA:

Placer une feuille de nylon sur l'orifice pour éviter la pénétration d'air chargé de poussières ou autre corps étranger.

5. Débrancher le câble de commande d'ouverture du clapet des gaz au niveau du clapet. Retirer le ressort de clapet de commande des gaz et l'aiguille de gicleur du clapet de commande des gaz.

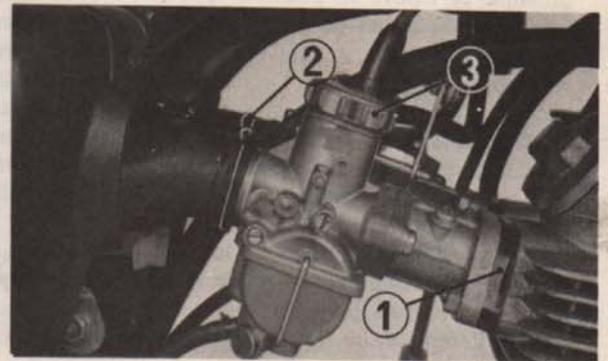


Fig. 3-72 (1) Isolateur de carburateur
(2) Bride de fixation
(3) Couvercle supérieur

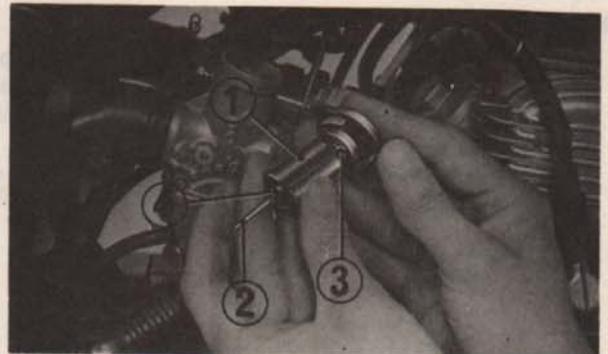


Fig. 3-73 (1) Clapet de commande des gaz
(2) Aiguille de gicleur
(3) Ressort de clapet de commande des gaz
(4) Extrémité du câble de commande

6. Extraire les goupilles fendues et déposer le raccord de liaison de commande des gaz; séparer les carburateurs.
7. Desserrer les vis de fixation et séparer la conduite d'admission du carburateur.
8. Vidanger entièrement le carburateur en dévissant le boulon de vidange.
9. Extraire l'attache de la cuve à niveau constant et séparer le corps de la cuve du carburateur.

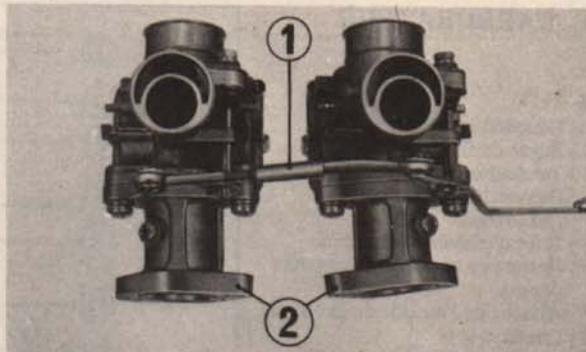


Fig. 3-74 (1) Raccord de liaison de commande des gaz
(2) Conduite d'admission

10. Défaire le gicleur principal, le support d'aiguille de gicleur, le gicleur à aiguille et le gicleur de ralenti.
11. Extraire le pivot du flotteur et retirer le flotteur.
12. Retirer le pointeau de carburateur.

Vérification

1. Appliquer un jet d'air comprimé sur les gicleurs principal et de ralenti pour s'assurer qu'ils ne sont pas bouchés.
2. S'assurer que le pointeau de carburateur vient en parfait contact avec le siège de pointeau.
3. S'assurer que le clapet de commande des gaz n'est pas rayé ou usé.
4. S'assurer que l'aiguille de gicleur n'est pas rayée ni usée.
5. Mesurer le niveau du flotteur.

Tenir le carburateur de telle manière que son alésage principal se trouve en position verticale, ceci favorisant la fermeture du clapet de commande des gaz par l'extrémité du bras de flotteur, et sans toutefois comprimer le ressort de plongeur se trouvant à l'extrémité du clapet. Mesurer la hauteur du flotteur en se servant d'une jauge de mesure de hauteur de flotteur. Hauteur de flotteur (distance comprise entre le corps de carburateur et le bord opposé du flotteur): 26.5 mm (1.0433 pouce) au moment de la fermeture du clapet de commande des gaz.

Pour procéder au réglage de hauteur du flotteur, plier légèrement l'extrémité du bras de flotteur vers le clapet ou à l'opposé jusqu'à pouvoir obtenir la hauteur de flotteur voulue. Remplacer un flotteur qui serait endommagé ou qui fuirait.

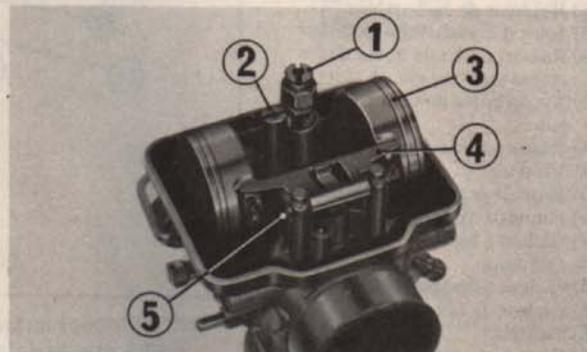


Fig. 3-75 (1) Gicleur principal (4) Bras de flotteur
(2) Gicleur de ralenti (5) Pivot de bras de flotteur
(3) Flotteur

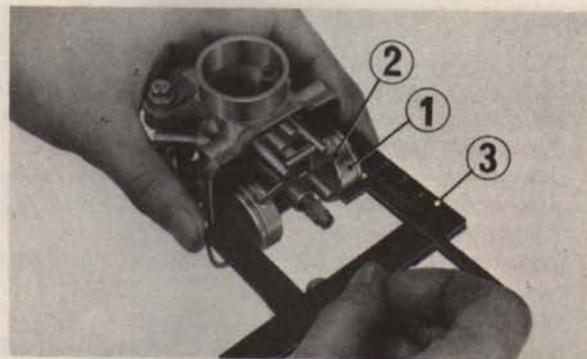


Fig. 3-76 (1) Flotteur
(2) Bras de flotteur
(3) Jauge de niveau de flotteur

Remontage

1. Il est essentiel de manipuler toutes les pièces qui composent le carburateur avec précaution étant donné qu'elles sont extrêmement fragiles et que l'on risque aisément de les endommager.
2. Remonter la conduite d'admission après avoir remonté le joint torique.



Fig. 3-77 (1) Joint torique
(2) Conduite d'admission

3. Remonter le couvercle supérieur de carburateur de telle manière que la gorge du clapet de commande des gaz se trouve dans le même alignement que la partie concave du corps de carburateur.

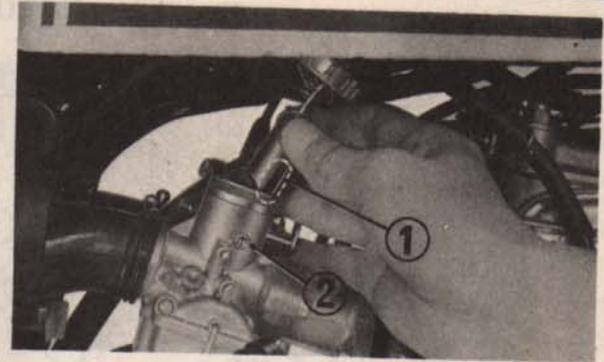


Fig. 3-78 (1) Gorge de clapet de commande des gaz
(2) Partie concave

4. Engager la conduite souple de trop-plein comme indiqué sur la Fig. 3.79.

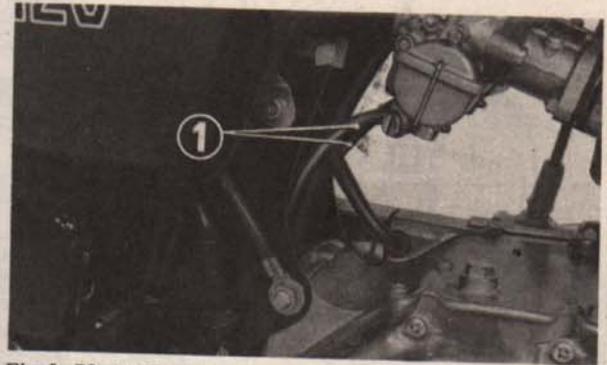


Fig. 3-79 (1) Conduite souple de trop-plein

Réglage de carburateur

Elément	
Numéro de référence de réglage	673A
Gicleur principal	95
Gicleur de ralenti	38
Réglage de l'aiguille de gicleur	Réglage normal: 2ème gorge
Ouverture de la vis d'air	1 1/8 ± 3/8
Hauteur de flotteur	21 mm mm (1,0433 pouce)

12. INSTALLATION ELECTRIQUE DU MOTEUR

Circuit de charge

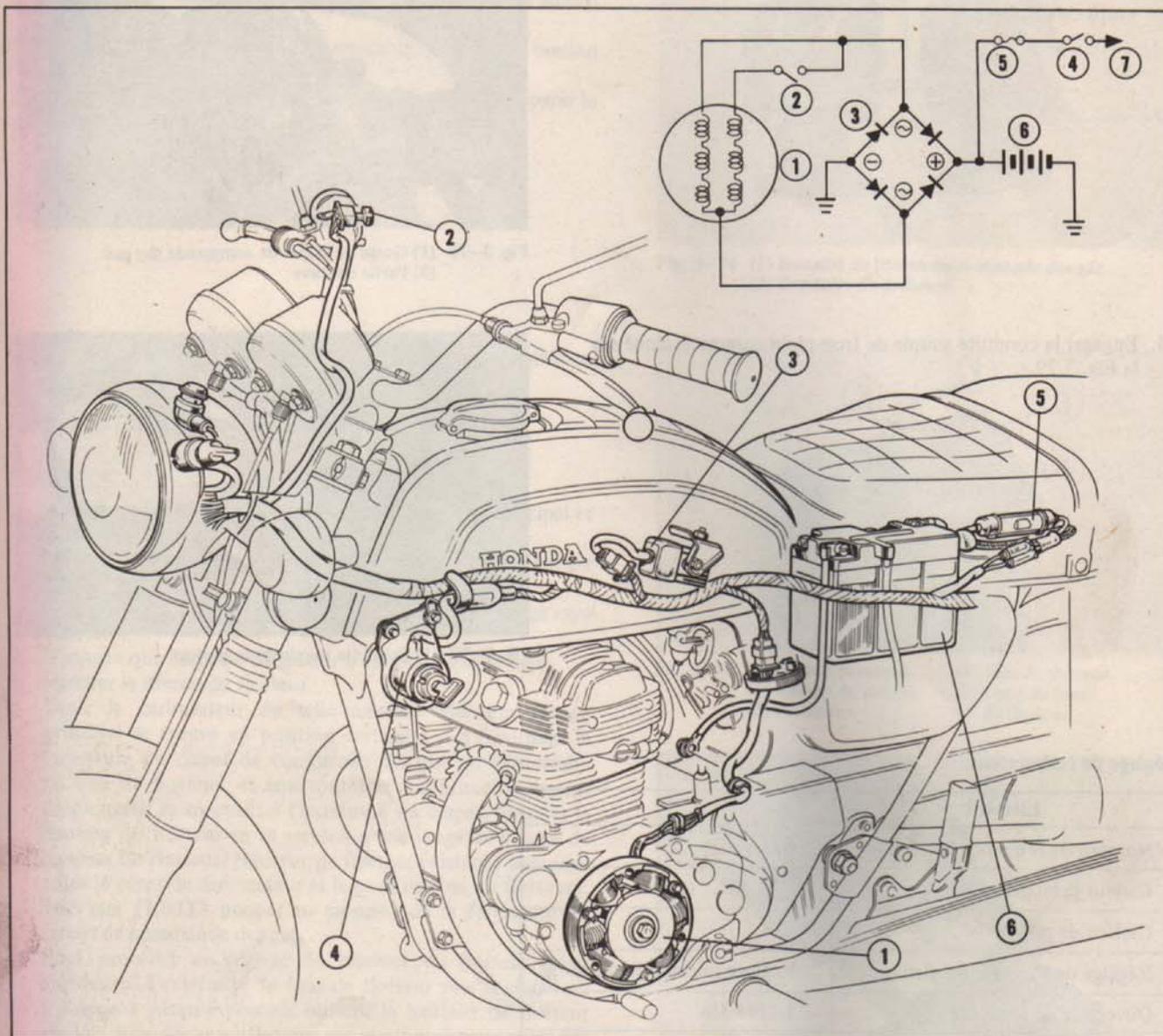


Fig. 3-80 (1) Alternateur (4) Interrupteur général (7) Charge
 (2) Interrupteur d'éclairage (5) Fusible
 (3) Redresseur à diode au silicium (6) Batterie

Essai de charge

1. Cet essai doit être réalisé avec une batterie 6V parfaitement chargée.
 (La densité de l'électrolyte de batterie contenu dans chaque élément doit se situer entre 1.260 et 1.280 à 20°C ou 68°F.)
2. Brancher le conducteur positif d'un ampèremètre sur le faisceau de câbles et le conducteur négatif à la borne positive de la batterie.
3. Brancher le conducteur positif d'un voltmètre à la borne positive de la batterie et le conducteur négatif à la borne négative de la batterie.
4. Mettre le moteur en marche et le laisser tourner sous des conditions semblables à une conduite de nuit puis une conduite de jour.

Si les résultats obtenus ne correspondent pas aux normes qui sont indiquées dans le tableau ci-dessous, contrôler le fonctionnement de l'alternateur, de la batterie ou du redresseur doit être vérifié.

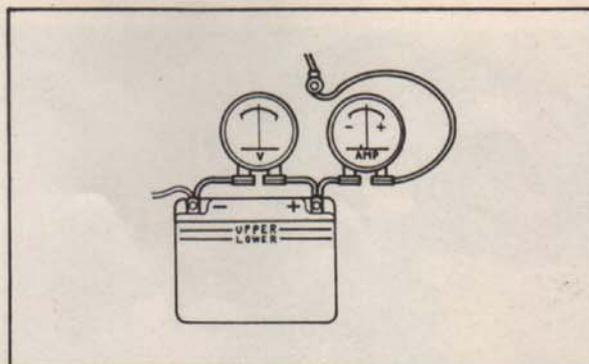
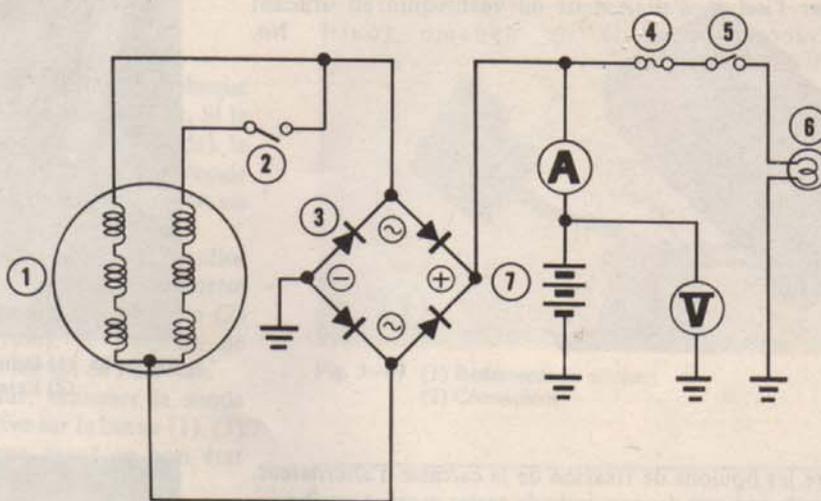


Fig. 3-81 Essai de charge de batterie

Fig. 3-82
Circuit d'essai de charge de batterie

- (1) Alternateur
- (2) Interrupteur d'éclairage
- (3) Redresseur à diode au silicium
- (4) Fusible
- (5) Interrupteur général
- (6) Charge
- (7) Batterie



Caractéristiques de charge

			Tours/minute de charge initiale		3.000 Tours/minute		5.000 Tours/minute		10.000 Tours/minute	
Interrupteur d'éclairage	Commutateur de code		Tours/minute	Tension de la batterie	Courant de charge	Tension de la batterie	Courant de charge	Tension de la batterie	Courant de charge	Tension de la batterie
			Conduite de jour	OFF (arrêt)	-	1.100max.	6,3 V	3,0A min.	6,7 V	4,0A min.
Conduite de nuit	II	L (Code)	1.800Max.	6,3 V	1,2A min.	6,7 V	2,0A min.	7 V	4,0A max.	8,3 V

Alternateur

Dépose

1. Vidanger entièrement l'huile moteur.
2. Débrancher le connecteur de faisceau de fils de l'alternateur.
3. Déposer le couvercle de protection de l'alternateur et le couvercle de carter-moteur arrière gauche.
4. Débrancher le câble de commande de débrayage du dispositif élévateur de l'embrayage.

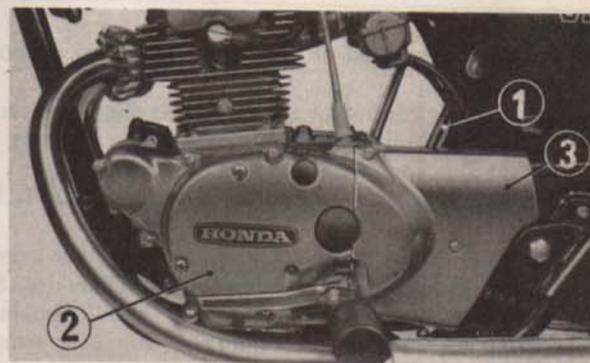


Fig. 3-83 (1) Faisceau de fils
(2) Couvercle d'alternateur
(3) Couvercle carter-moteur arrière gauche

5. Déposer la chaîne de transmission et placer la boîte de vitesses en prise. Utiliser l'outil de maintien de pignon d'entraînement (outil No. 07922-35700) et desserrer le boulon de blocage de la bobine.

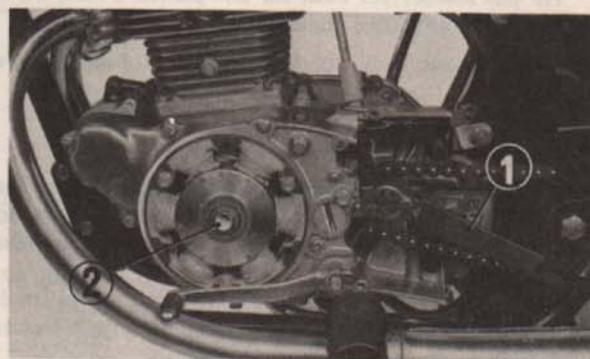


Fig. 3-84 (1) Outil de maintien de pignon d'entraînement
(2) Boulon de blocage

6. Séparer l'induit d'alternateur du vilebrequin en utilisant l'extracteur d'induit de dynamo (outil No. 07933-2000000).

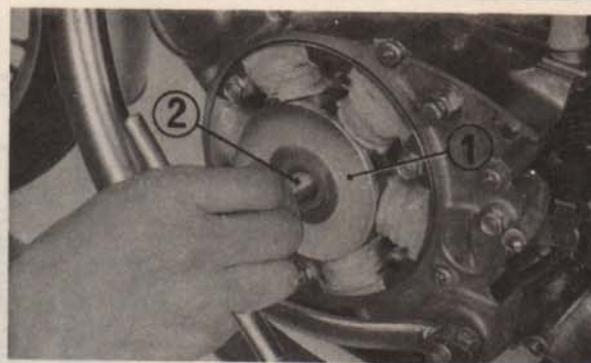


Fig. 3-85 (1) Induit
(2) Extracteur d'induit d'alternateur

7. Défaire les boulons de fixation de la carcasse d'alternateur. Séparer la carcasse du couvercle de carter-moteur gauche.

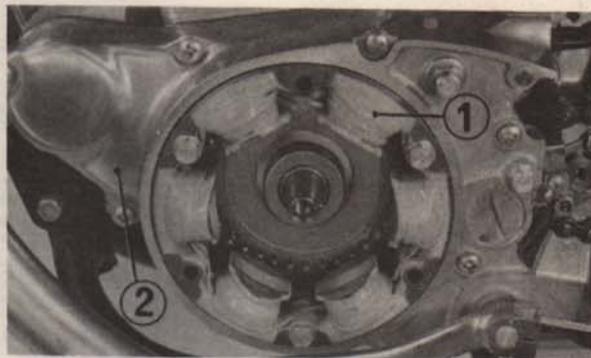


Fig. 3-86 (1) Carcasse d'alternateur
(2) Couvercle de carter-moteur gauche

Vérification

- Procéder à un essai de continuité au niveau du bobinage d'inducteur.
Contrôler la continuité entre les trois fils conducteurs du bobinage d'inducteur (rose, blanc/jaune, jaune) en se servant d'un contrôleur universel (ohmmètre).
- Procéder à un essai de continuité au niveau de la bobine fixe.
Contrôler la continuité entre le fil conducteur jaune et la couronne de tôle en se servant d'un ohmmètre. Si l'on relève une continuité, cela signifie que la bobine fixe affirme un court-circuit et qu'elle doit être remplacée. S'assurer également que la couronne de tôle n'est pas fissurée ou que son isolateur n'est pas brisé.

NOTA:

Ne pas réaliser cet essai sur une plaque d'acier ou sur une matière conductrice quelconque.

- S'assurer que le fil conducteur de la bobine fixe n'est pas brisé.

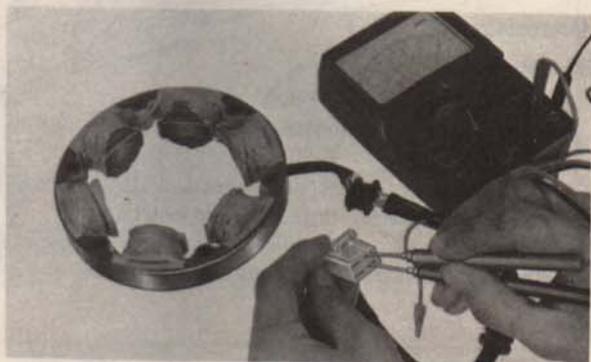


Fig. 3-87 Contrôle de l'état de la bobine fixe

Remontage

- Avant de remettre l'induit d'alternateur en place, contrôler l'état intérieur de ce dernier pour le cas où les vis, boulons, rondelles ou autres éléments métalliques auraient été aimantés.
- Remettre la rondelle isolante en caoutchouc du conducteur d'alternateur en place de telle manière qu'elle soit engagée dans la gorge du carter-moteur gauche.
- Engager le fil conducteur d'alternateur comme il convient et de la façon qui est indiquée sur la Fig. 3-88.

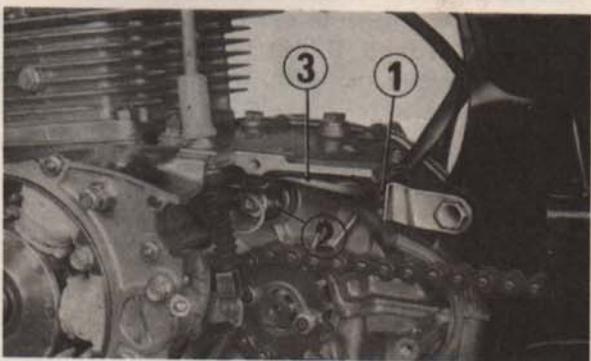


Fig. 3-88 (1) Rondelle isolante en caoutchouc
(2) Contacteur de point mort
(3) Conducteur d'alternateur

Redresseur au silicium

Vérification

En se servant d'un ohmmètre, contrôler la continuité de chaque diode, régler l'ohmmètre sur sa gamme des unités élevées. Si le courant circule dans un seul sens (de la cathode à l'anode), la diode est considérée comme en bon état. Si le courant circule dans les deux sens ou qu'il ne passe pas du tout, la diode est mauvaise.

Pour s'assurer que le redresseur est en bon état, veuillez procéder comme suit. Brancher la sonde négative de l'ohmmètre sur la borne (1) (vert) et la sonde positive sur la borne (2) (Rouge/blanc), (3) (jaune) ou (4) (rose). Si l'aiguille de l'ohmmètre oscille cela veut dire que la diode est en bon état.

En procédant comme indiqué plus haut, brancher la sonde positive sur la borne (2) et la sonde négative sur la borne (1), (3) ou (4). La diode est considérée comme étant en bon état lorsqu'on relève une continuité.

On doit pouvoir relever une continuité entre les bornes indiquées plus haut et non avec d'autres combinaisons.

NOTA:

- a. Ne pas utiliser un mégohmmètre étant donné qu'il produit un courant haute tension qui risque d'endommager les diodes.
- b. S'assurer que la polarité de batterie est normale lorsqu'on réalise les connexions.

Si les connexions sont réalisées en inversant les polarités, la durée d'utilisation de la batterie risque d'être écourtée ou cela permettra à un courant élevé de circuler dans l'installation électrique et d'endommager les diodes et le faisceau de fils.

Batterie

Type	B-54-6A
Tension:	6V
Puissance	12AH
Courant de charge;	0.6A
Densité de l'électrolyte à pleine charge:	1.260 à 1.280 à 20°C ou 68°F

Mesurer la densité de l'électrolyte de batterie dans chaque élément en se servant d'un pèse-acide. Recharger la batterie lorsque le résultat obtenu est inférieur à 1.200 à 20°F. Lorsque la mesure est effectuée avec un pèse-acide, maintenir la jauge en position verticale et relever le niveau le plus élevé comme indiqué sur l'illustration.

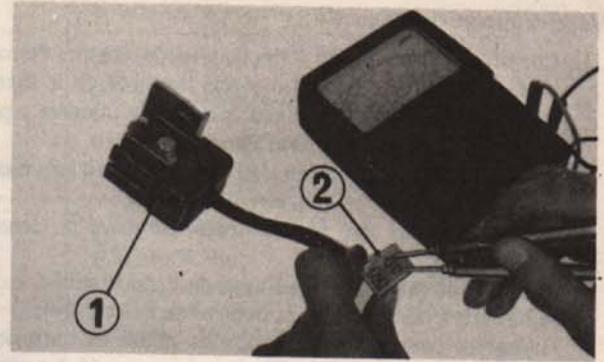


Fig. 3-89 (1) Redresseur au silicium
(2) Connecteur

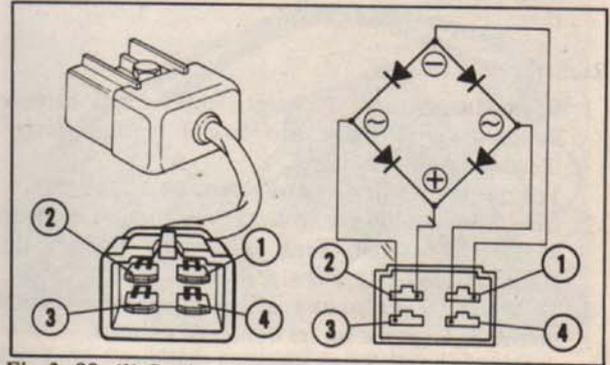


Fig. 3-90 (1) Conducteur de couleur verte
(2) Conducteur de couleurs blanche/rouge
(3) Conducteur de couleur jaune
(4) Conducteur de couleur rose

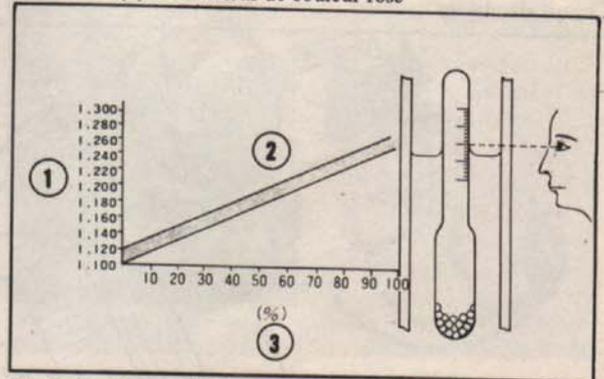


Fig. 3-91 (1) Densité de l'électrolyte
(2) Rapport entre la densité de l'électrolyte et la charge résiduelle
(3) Charge résiduelle

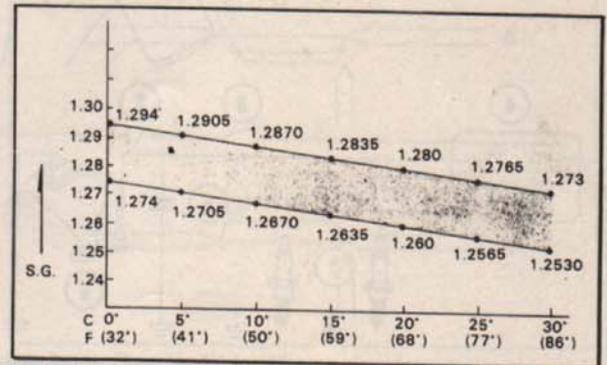


Fig. 3-92 Rapport entre la densité de l'électrolyte et la température atmosphérique

Vérification et entretien

1. Contrôler le niveau de l'électrolyte de chaque élément de batterie tous les 15 jours ou tous les mois. Si le niveau est trop faible, remettre de l'eau distillée de manière à pouvoir atteindre le repère supérieur de niveau.
2. Si l'on note que le niveau de l'électrolyte est très bas, il y a lieu de contrôler l'état du circuit de charge.
3. Il est essentiel de vérifier régulièrement la densité de l'électrolyte.

Après avoir remis à niveau avec de l'eau distillée, recharger la batterie puis contrôler la densité de l'électrolyte.

4. Conserver toujours la batterie, les câbles de batterie et les bornes de batterie en parfait état de propreté. Le nettoyage étant terminé, enduire les serre-fils de batterie et les bornes avec de la graisse pour éviter la corrosion. S'assurer qu'il n'existe pas de sulfatation ou autre formation.

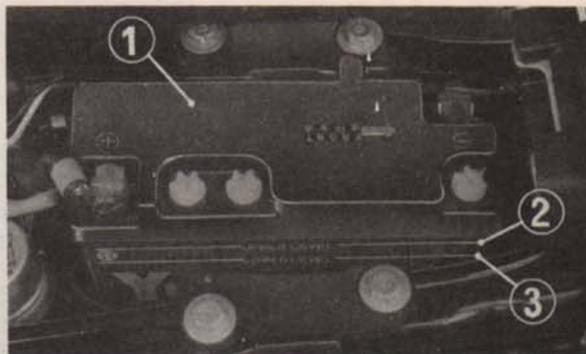


Fig. 3-93 (1) Batterie
(2) Repère supérieur de niveau
(3) Repère inférieur de niveau

Recharge de la batterie

1. Il est recommandé de charger lentement la batterie étant donné qu'une charge accélérée à tension élevée risque d'endommager la batterie.

Lorsque la batterie doit être inférieure à 2,0A max.

2. Une formation de gaz hydrogène se produit au cours de la charge de batterie. Tenir la batterie éloignée de toute flamme au cours de la charge.
3. La charge étant terminée, rincer la batterie à l'eau claire et mettre de la graisse sur les bornes de batterie.



Fig. 3-94 (1) Chargeur de batterie

Circuit de charge

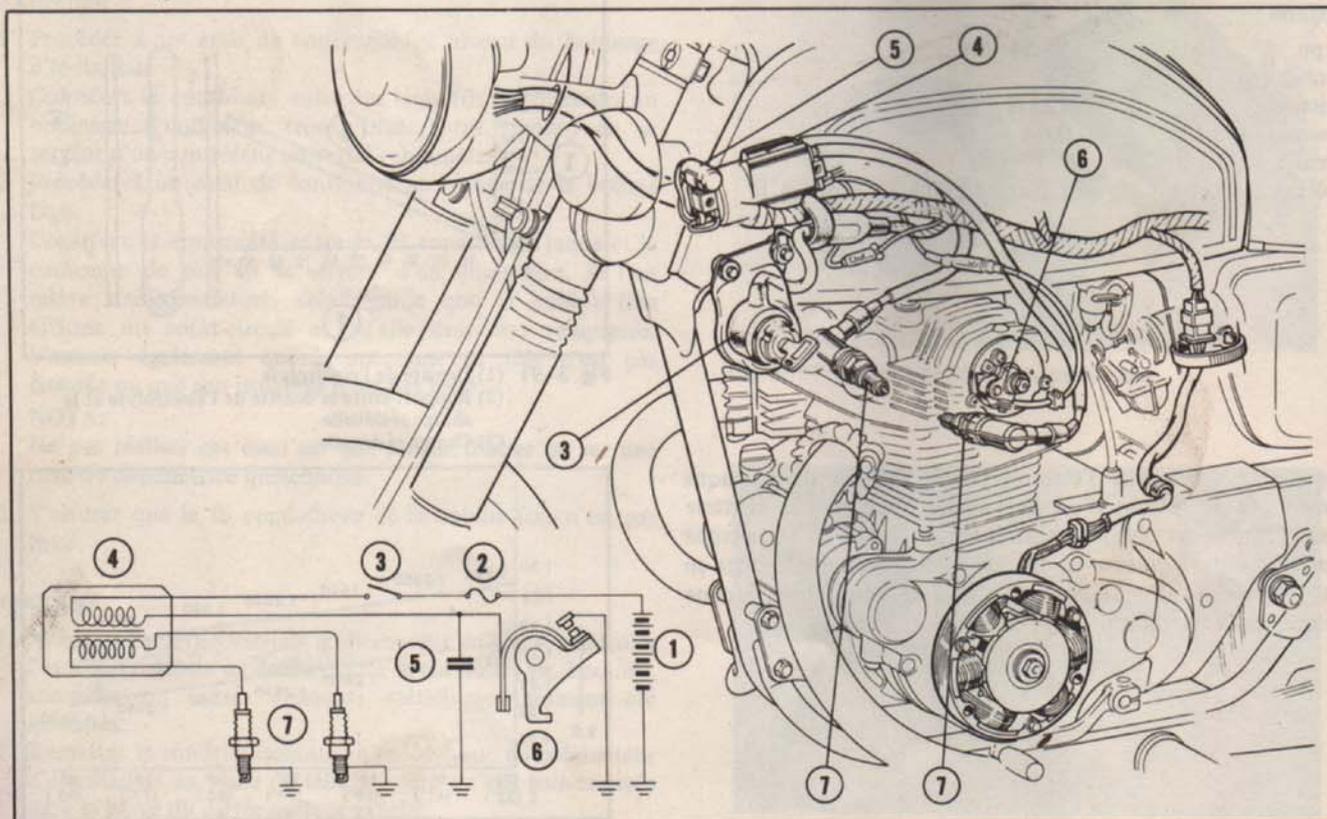


Fig. 3-95 (1) Batterie
(2) Fusible
(3) Interrupteur général
(4) Bobine d'allumage
(5) Condensateur
(6) Vis platinées
(7) Bougie d'allumage

Bobine d'allumage	Distance d'étincelle en trois points	6 mm (0,24 pouce) min.
Bougie d'allumage	Type Ecartement des électrodes	NGK D8HS ou ND X24 FS 0,6 à 0,7 mm (0,024 à 0,028 pouce)
Vis platinées	Force du ressort Ecartement	650 à 850 gr. (22,93 à 30,000 onces) 0,3 à 0,4 mm (0,012 à 0,016 pouce)
Condensateur	Puissance Résistance d'isolement	0,22 microns $\mu F \pm 10\%$ 10Mohms min; (1,000V avec un mégohmmètre)
Dispositif d'avance à l'allumage	1° d'avance (tours/minute au vilebrequin) Avance complète	1,150 à 1,350 tours/minute 2,000 à 2,300 tours/minute

Bobine d'allumage

1. Procéder à un contrôle de continuité au niveau de la bobine primaire.
Contrôler la continuité entre les deux bornes de l'enroulement primaire en se servant d'un ohmmètre. (Conducteur noir/blanc et conducteur bleu).
2. Contrôler la continuité au niveau de la bobine secondaire.
Contrôler la continuité entre les deux bornes de la bobine secondaire.
Si l'on remarque qu'il n'y a aucune continuité, cela signifie que la bobine présente un circuit ouvert et qu'elle doit être remplacée.

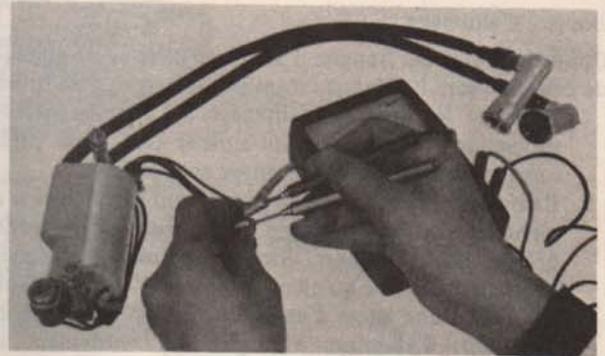


Fig. 3-96 Contrôle de continuité de la bobine d'allumage

3. Contrôler le rendement de la bobine d'allumage.
Il arrive que la bobine d'allumage ne fonctionne plus très bien et qu'elle produise une étincelle trop faible au niveau des électrodes de bougie d'allumage. Ceci peut être vérifié à l'aide d'un ohmmètre en procédant comme indiqué ci-dessous:
Brancher le câble d'alimentation de testeur sur les bornes positive et négative d'une batterie 6V parfaitement chargée. S'assurer que les branchements testeur sont réalisés conformément aux recommandations fournies par le fabricant. Mesurer la distance maximum de l'étincelle au moment où celle-ci franchit l'écartement des électrodes.

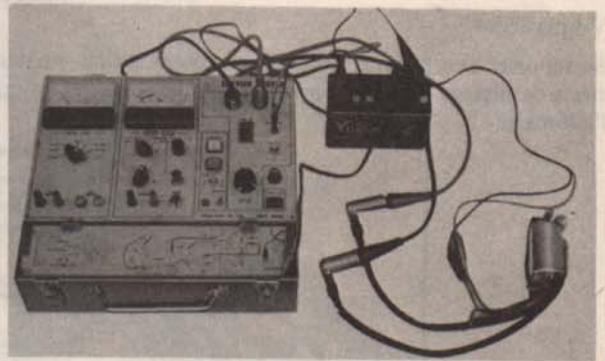


Fig. 3-97 Contrôle de rendement de bobine d'allumage

NOTA:

Inverser les polarités des câbles de bougies d'allumage si l'étincelle A apparaît comme en B de la Fig. 3-98. L'illustration indique un fonctionnement normal.

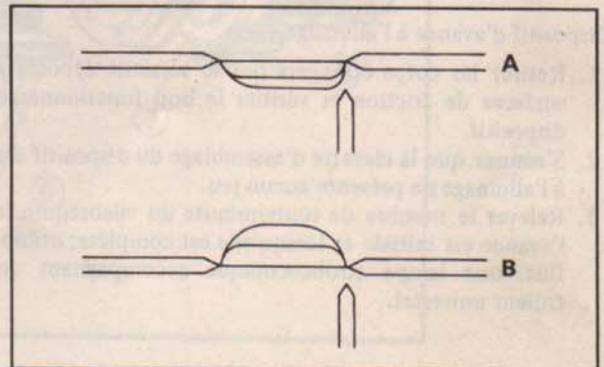


Fig. 3-98 Contrôle d'étincelle en trois points

Condensateur

Contrôler la capacité du condensateur à l'aide d'un capacimètre. S'assurer également que l'isolateur de condensateur n'est pas brisé.



Fig. 3-99 Contrôle de l'état du condensateur

Bougies d'allumage

Contrôler l'état des bougies d'allumage pour le cas où les dépôts de calamine sont importants ou si les électrodes sont brûlées.

1. Nettoyer les bougies d'allumage à l'aide du nettoyeur à projection de sable fin ou utiliser une carte métallique lorsque les électrodes d'allumage sont encrassées.
2. Remplacer les bougies d'allumage dont la porcelaine d'isolement est fissurée ou brisée ou lorsque les électrodes sont profondément piquées, lorsque le joint d'étanchéité est endommagé ou lorsqu'elles présentent d'autres défauts.
3. A l'aide d'une jauge d'épaisseur, mesurer l'écartement des électrodes d'allumage et régler cet écartement s'il est incorrect. L'écartement peut être réglé en pliant légèrement l'électrode de masse.

Ecartement normal: 0,6 à 0,7 mm (0,024 à 0,028 pouce)

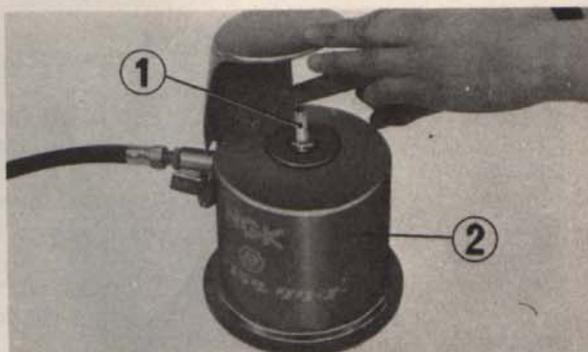


Fig. 3-100 (1) Bougie d'allumage
(2) Nettoyeur de bougie

Vis platinées

Se reporter aux pages 2 à 3 en ce qui concerne les recommandations de réglage de l'écartement des vis platinées et du calage de l'allumage.

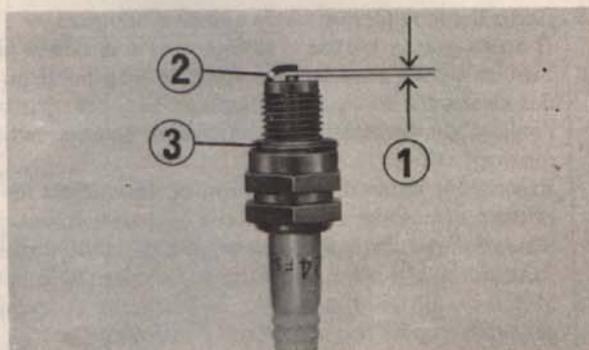


Fig. 3-101 (1) Ecartement d'électrodes d'allumage
(2) Electrode de masse
(3) Joint d'étanchéité

Dispositif d'avance à l'allumage

1. Retirer les corps étrangers qui se seraient déposés sur les surfaces de friction et vérifier le bon fonctionnement du dispositif.
2. S'assurer que la clavette d'assemblage du dispositif d'avance à l'allumage ne présente aucun jeu.
3. Relever le nombre de tours/minute du vilebrequin lorsque l'avance est initiale et lorsqu'elle est complète; utiliser à ces fins, une lampe stroboscopique accompagnant un contrôleur universel.



Fig. 3-102 (1) Dispositif d'avance à l'allumage

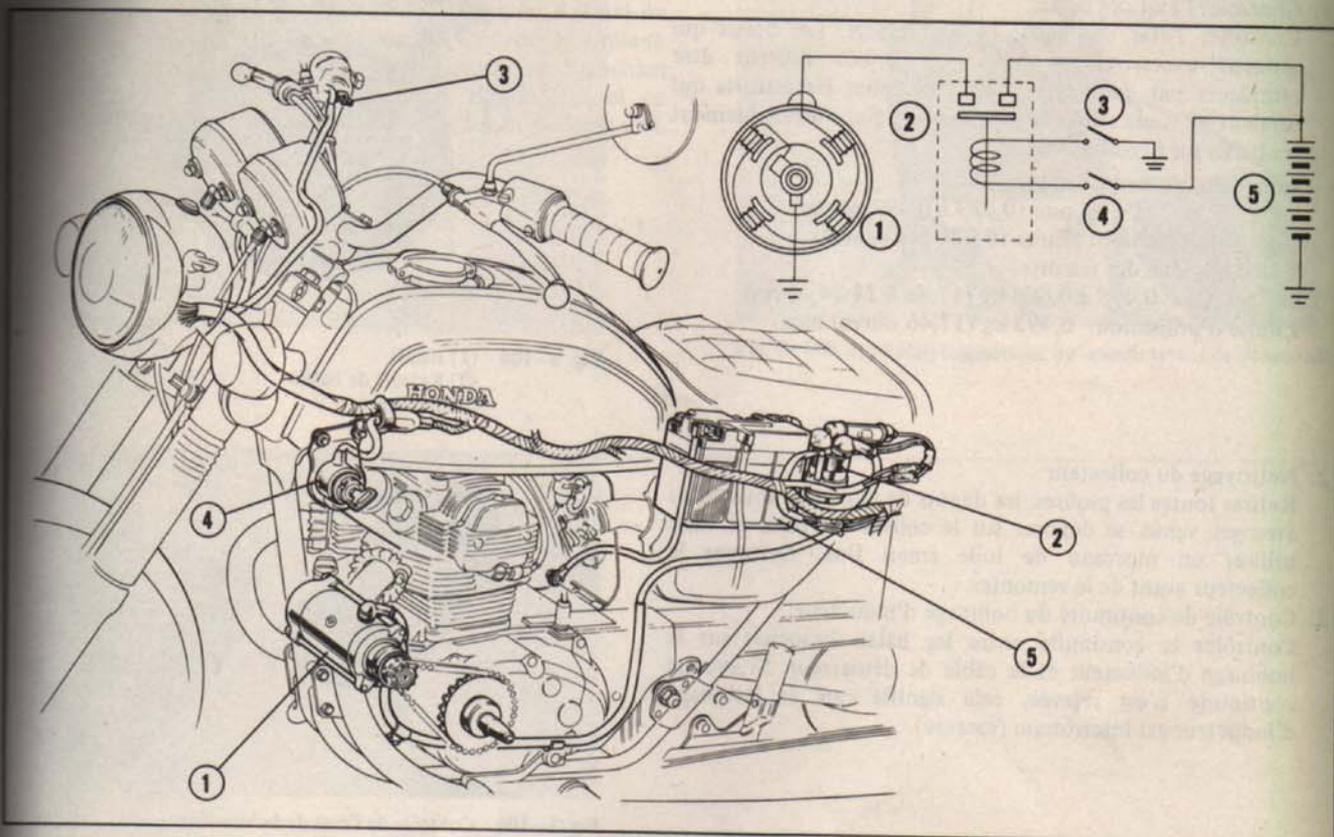


Fig. 3-103 (1) Démarreur (2) Commutateur magnétique de démarrage (3) Commutateur de démarrage (4) Interrupteur général (5) Batterie

Démarreur

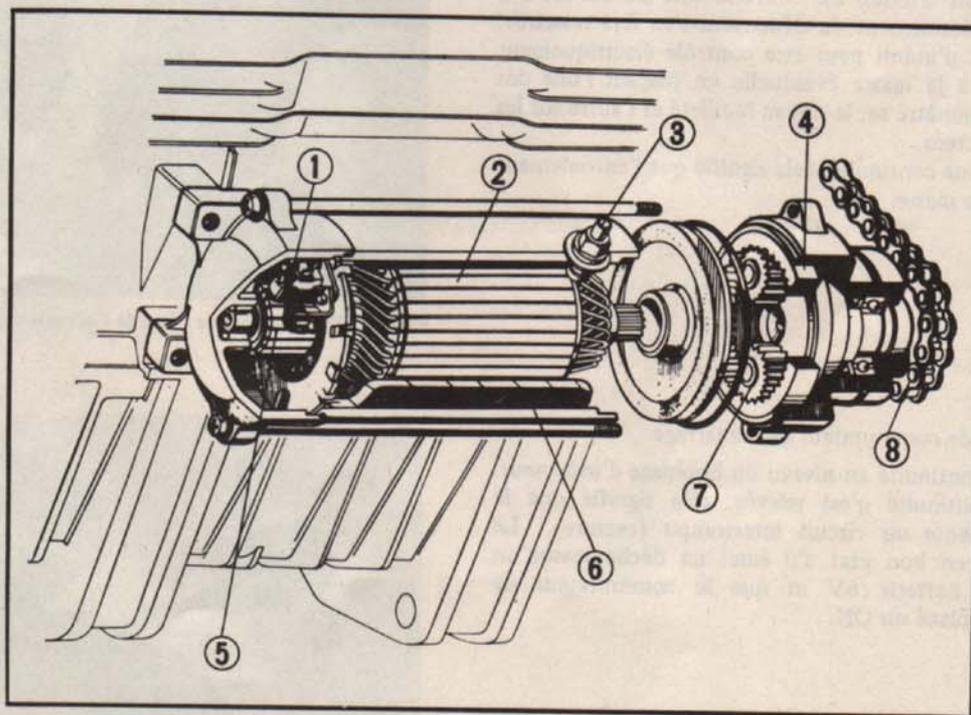


Fig. 3-104 (1) Balais (2) Induit (3) Borne (4) Coupleur de démarreur (5) Contacteur (6) Bobinage d'inducteur (7) Train planétaire (8) Chaîne d'entraînement

1. Contrôler l'état des balais:

Contrôler l'état des balais et des ressort. Les balais qui seraient excessivement usés ou brûlés doivent être remplacés par des neufs. Mettre au rebut les ressorts qui seraient affaiblis et qui ne pousseraient pas convenablement les balais sur le collecteur.

Longueur normale des balais:

11 à 25 mm (0,433 à 0,492 pouce)

Limite d'utilisation: 5 mm (0,020 pouce) max.

Force normale des ressorts:

0,495 à 0,605 kg (17,46 à 21,34 onces)

Limite d'utilisation: 0,495 kg (17,46 onces) max.

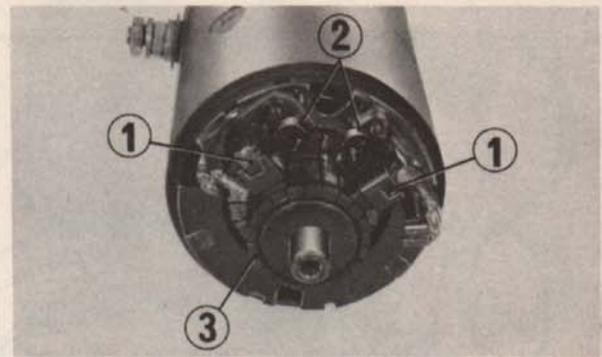


Fig. 3-105 (1) Balais
(2) Ressort de balais
(3) Collecteur

2. Nettoyage du collecteur

Retirer toutes les piqûres, les dépôts de cuivre ou tous corps étranger venus se déposer sur le collecteur; pour ce faire utiliser un morceau de toile émeri fine. Nettoyer le collecteur avant de le remonter.

3. Contrôle de continuité du bobinage d'inducteur:

Contrôler la continuité entre les balais branchés sur le bobinage d'inducteur et le câble de démarreur. Si aucune continuité n'est relevée, cela signifie que le bobinage d'inducteur est interrompu (cassure).



Fig. 3-106 Contrôle de l'état de bobine fixe

4. Contrôler la continuité au niveau de l'enroulement d'induit:

Si l'enroulement d'induit est court-circuité ou s'il est à la masse le fonctionnement du démarreur s'en fera ressentir. L'enroulement d'induit peut être contrôlé électriquement pour sa mise à la masse éventuelle en plaçant l'une des sondes de l'ohmmètre sur le noyau feuilleté et l'autre sur les lames du collecteur.

Si l'on relève une continuité, cela signifie que l'enroulement d'induit est à la masse.



Fig. 3-107 Contrôle de l'état de l'enroulement d'induit

Relais magnétique de commutateur de démarrage

1. Contrôler la continuité au niveau du bobinage d'inducteur.

Si aucune continuité n'est relevée, cela signifie que le bobinage présente un circuit interrompu (cassure). Le bobinage est en bon état s'il émet un déclic lorsqu'on branche une batterie 6V et que le commutateur de démarrage est placé sur ON.



Fig. 3-108 (1) Relais magnétique de commutateur de démarrage

2. Contrôler le bon fonctionnement du relais magnétique.
 Il se peut qu'à bout d'utilisation les lames de contact du relais magnétique s'encrassent, se piquent ou se brûlent. L'état du relais est contrôlé électriquement en branchant une batterie de 6V sur le bobinage d'inducteur et en mettant le commutateur de démarrage sur la position ON.

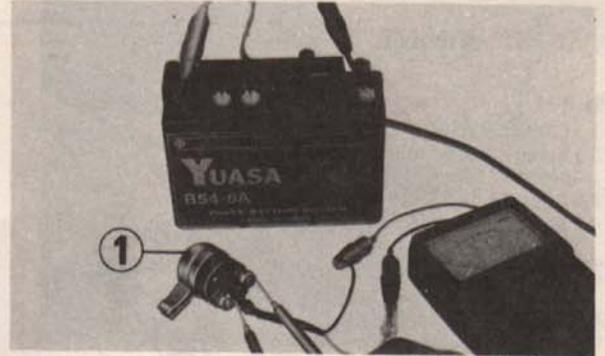


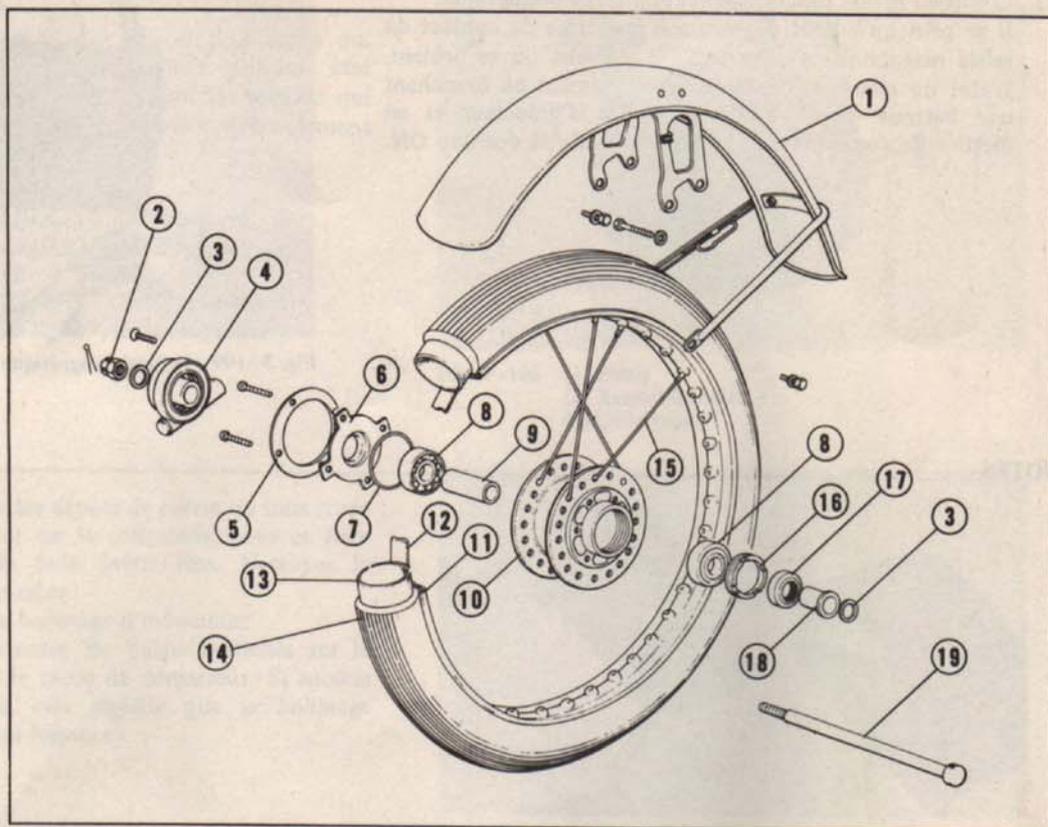
Fig. 3-109 (1) Relais magnétique du commutateur de démarrage

NOTES

1. ROUE AVANT

Fig. 4-1

- (1) Garde-boue avant
- (2) Ecrou d'axe de roue avant de 14mm
- (3) Rondelle de 15.2x25mm
- (4) Boîtier d'engrenage de l'indicateur de vitesses
- (5) Flasque de retenue du porte-boîtier d'engrenage
- (6) Porte-boîtier d'engrenage
- (7) Joint torique de 47mm
- (8) Roulement à billes (6302)
- (9) Fourreau d'espacement d'axe de roue avant
- (10) Moyeu de roue avant
- (11) Jante de roue avant
- (12) Bande de fond de jante
- (13) Chambre à air de roue avant
- (14) Pneumatique de roue avant
- (15) Rayons
- (16) Flasque de roulement
- (17) Joint d'étanchéité d'huile
- (18) Entretoise latérale de roue avant
- (19) Axe de roue avant



Démontage

1. Installer une chandelle suffisante sous le moteur de manière à pouvoir décoller la roue avant du sol.
2. Défaire la vis de fixation du câble de l'indicateur de vitesses et débrancher le câble du plateau du frein avant.
3. Extraire la goupille fendue et retirer l'écrou d'axe de roue avant. La roue avant peut être déposée lorsque l'axe de roue avant est retiré.

NOTA:

Lorsque la roue avant est déposée ne pas agir sur le levier de commande de frein avant étant donné que cela risque de dérégler le dispositif de réglage automatique du frein avant et occasionner des difficultés au moment du remontage du disque de frein avant entre les plaquettes de frein.

Pour palier à ce défaut, déposer l'étrier de frein avant et agir sur le boulon de réglage en conséquence. (En dévissant le boulon de réglage d'un tour complet, le jeu entre les plaquettes de frein est augmenté de 2 mm (0,0787 pouce).) Le remontage étant terminé, agir à plusieurs reprises sur le levier de commande de frein avant pour permettre le réglage automatique de celui-ci.

4. Retirer l'entretoise latérale de roue avant engagée dans le joint d'étanchéité d'huile du moyeu.
5. Redresser les pattes des rondelles de sureté et desserrer les écrous. Déposer le disque de frein du moyeu de roue avant.



Fig. 4-2 (1) Vis de fixation
(2) Câble de l'indicateur de vitesses
(3) Axe de roue avant

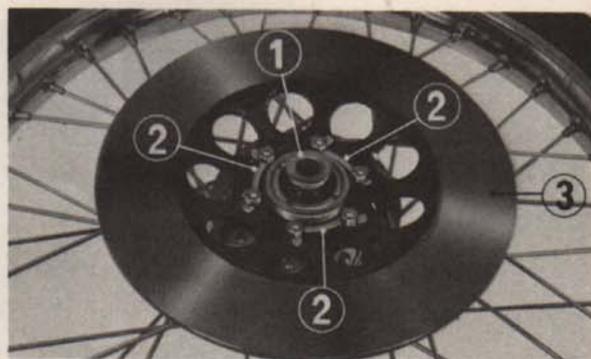


Fig. 4-3 (1) Entretoise latérale
(2) Rondelle de sureté
(3) Disque de frein

6. Séparer le boîtier d'indicateur de vitesses du moyeu de roue avant.
7. Défaire les vis de fixation puis extraire le porte-boîtier de l'indicateur de vitesses, le flasque de retenue et le joint torique.
8. Défaire les joints d'étanchéité d'huile du moyeu de roue avant et du boîtier de l'indicateur de vitesses.
9. Pour déposer les flasques de roulement à billes, utiliser l'extracteur de flasque (outil No. 07910-3230101).
10. Déposer les roulements à billes et le fourreau d'espacement du moyeu de roue avant.

Vérification

1. Contrôler le cintrage éventuel de l'axe de roue avant:

Valeur nominale: 0,01 mm (0,0004 pouce) max.
Limite d'utilisation: 0,15 mm (0,0059 pouce)
2. Contrôler le degré d'usure de jante avant (avant le démontage).

Valeur nominale: 0,5 mm (0,0197 pouce) max.
Limite d'utilisation: 3,0 mm (0,1181 pouce)
3. S'assurer que les rayons de roue avant ne sont pas desserrés ou qu'ils ne présentent pas d'autres imperfections.
4. S'assurer que le disque de frein avant n'est pas déformé. Installer le disque sur une surface plane puis placer l'aiguille d'un comparateur micrométrique sur le disque. Ce contrôle doit être effectué en plusieurs endroits en déplaçant l'aiguille du comparateur.

Valeur nominale: 0,05 mm (0,0020 pouce) max.
Limite d'utilisation: 0,2 mm (0,0079 pouce)
5. Contrôler le degré d'usure du disque de frein avant: Remonter le disque de frein sur la roue, maintenir l'axe de roue avant et mesurer le degré d'usure du disque en se servant d'un comparateur micrométrique.

Valeur nominale: 0,05 mm (0,0020 pouce) max.
Limite d'utilisation: 0,3 mm (0,0118 pouce)
6. Mesurer l'épaisseur du disque de frein:

Valeur nominale: 4,9 à 5,1 mm (0,1929 à 0,2008 pouce)
Limite d'utilisation: 4,0 mm (0,1575 pouce)

Remontage

1. Remplir les roulement à billes et le moyeu de roue avec la graisse qui est préconisée. Remonter les roulements à billes dans le moyeu de roue en se servant de l'outil de montage de roulement à billes (outil No. 07949-6110000) et son accessoire (outil No. 07946-3640000).

NOTA:

- a. Ne pas oublier de remettre le fourreau d'espacement.
- b. Remonter les roulements à billes en dirigeant le côté scellé vers l'extérieur.

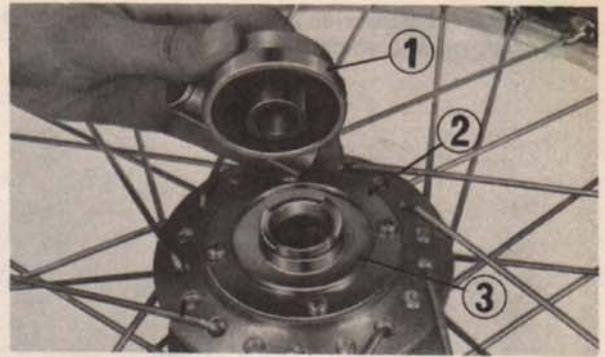


Fig. 4-4 (1) Boîtier de l'indicateur de vitesses



Fig. 4-5 (1) Clé de démontage de flasque de roulement à billes

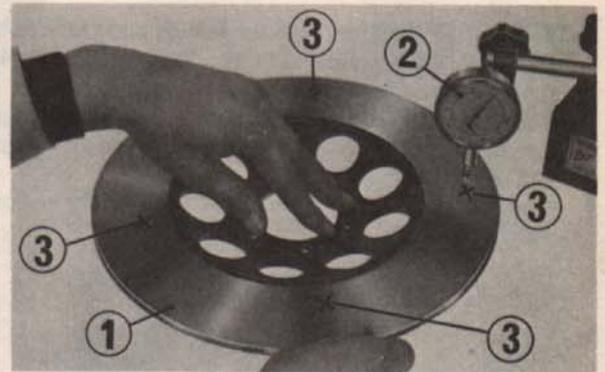


Fig. 4-6 (1) Disque de frein avant
(2) Comparateur micrométrique
(3) Prises de mesure



Fig. 4-7 (1) Outil de montage de roulement à billes
(2) Accessoire de l'outil de montage

2. Remonter le flasque de roulement à billes et le poinçonner en deux endroits comme indiqué sur l'illustration.



Fig. 4-8 (1) Flasque de roulement à billes
(2) Poinçonnage

3. Tout en s'assurant que le joint torique est parfaitement engagé dans le moyeu de roue, remonter le porte-boîtier de boîtier de l'indicateur de vitesses et son couvercle.

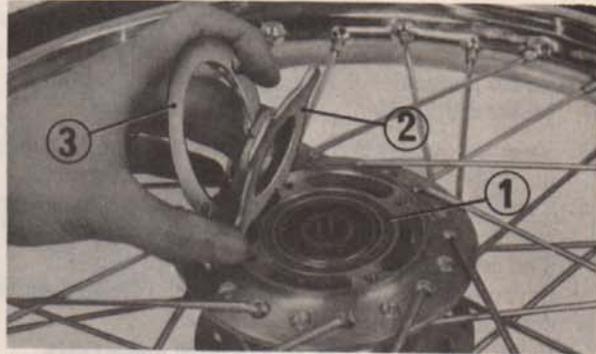


Fig. 4-9 (1) Joint torique
(2) Porte-boîtier de boîtier de l'indicateur de vitesses
(3) Couvercle du porte-boîtier

4. Installer le disque de frein sur le moyeu de roue et bloquer les boulons de montage en prenant soin de remplacer les rondelles de sûreté.
5. Remonter le boîtier de l'indicateur de vitesses en prenant soin de le mettre dans le même alignement que la gorge du porte-boîtier.
6. Contrôler le fonctionnement du frein avant et au besoin, le régler.

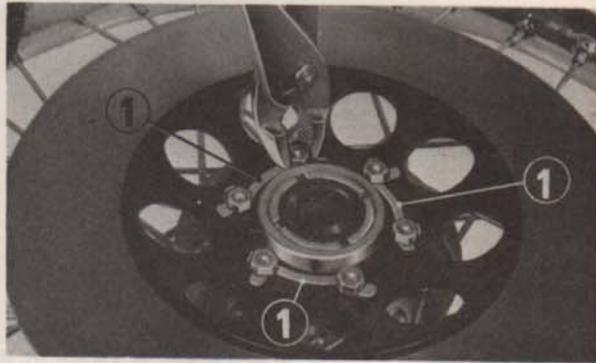
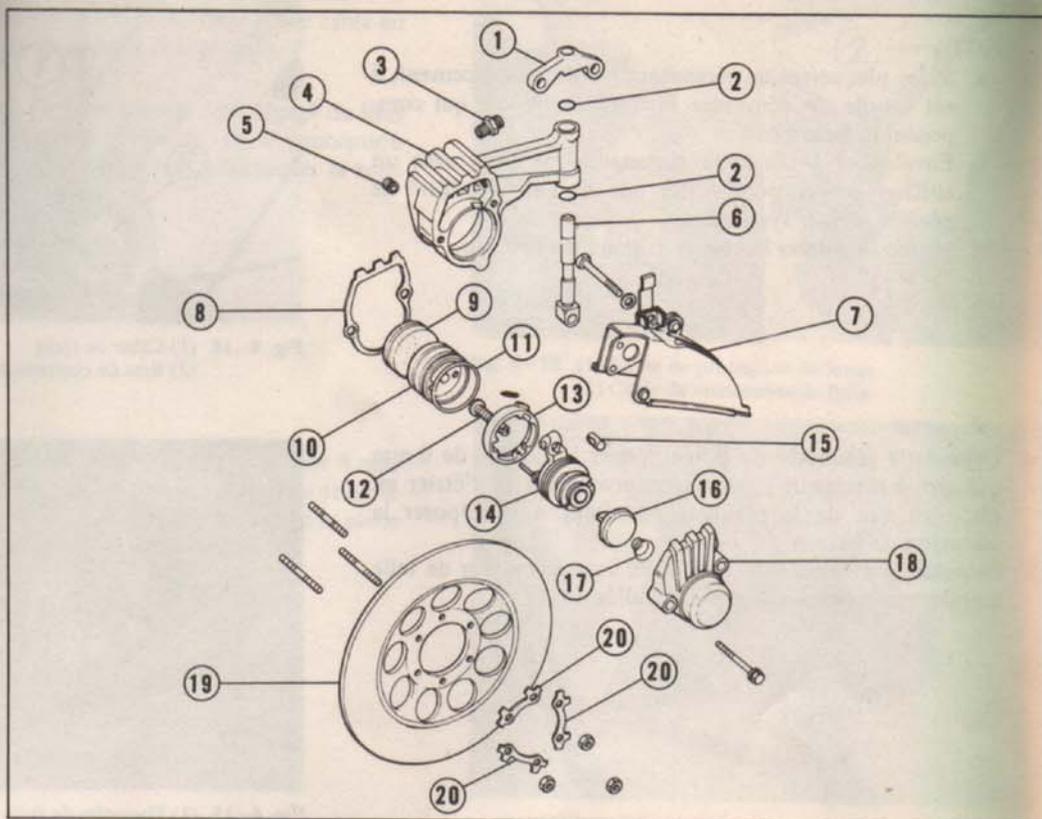


Fig. 4-10 (1) Rondelle de sûreté

2. FREIN AVANT A DISQUE

Fig. 4-11

- (1) Pièce d'assemblage de l'étrier
- (2) Joint torique de 8.5x1.7mm
- (3) Boulon de réglage de câble de frein
- (4) Corps d'étrier
- (5) Rondelle d'étanchéité de plaquette de frein
- (6) Pivot d'étrier
- (7) Carter de protection de disque de frein
- (8) Joint de corps d'étrier
- (9) Plaquette B
- (10) Plaquette A
- (11) Joint torique de 42x2.4mm
- (12) Boulon de réglage des plaquettes
- (13) Plaquette de butée
- (14) Bras de commande de frein
- (15) Extrémité de câble
- (16) Cliquet de réglage
- (17) Ressort de fixation de cliquet de réglage
- (18) Carter de protection de l'étrier
- (19) Disque de frein
- (20) Rondelle de sureté de 6mm



Démontage

1. Nettoyer l'étrier de frein et le disque de frein à l'eau claire. Relever la gaine de protection du boulon de réglage de câble de frein. Visser à fond le boulon jusqu'à ce qu'il bute en bout de course.

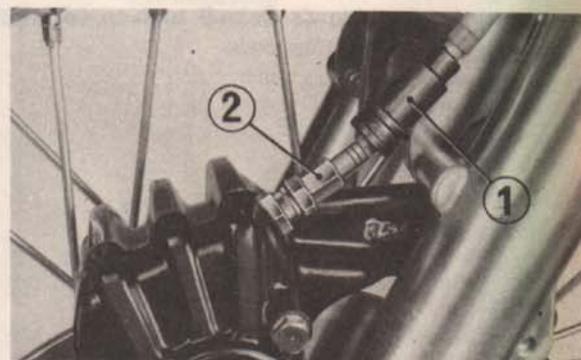


Fig. 4-12 (1) Gaine de protection du boulon de câble (2) Boulon de réglage de câble de frein

2. Défaire les trois boulons de 6 mm qui maintiennent le carter de protection de l'étrier puis déposer le carter.

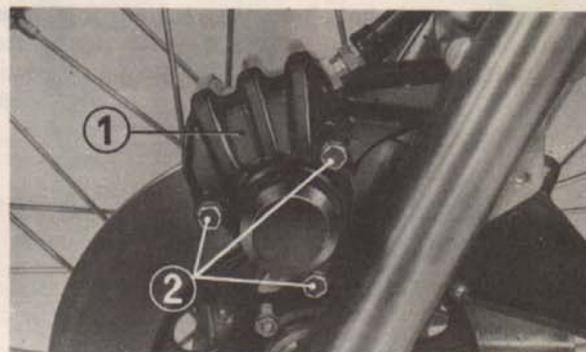


Fig. 4-13 (1) Carter de protection d'étrier (2) Boulon de 6mm

3. Retirer l'extrémité du câble de bras de commande de frein avant.

NOTA:

- Si les plaquettes ne nécessitent pas de remplacement, il est inutile de démonter le reste des pièces qui composent le frein avant.
- Envelopper le bras de commande de frein avec un chiffon propre pour éviter que de l'air non-filtré ne pénètre dans le système.
- Ne pas démonter le bras de commande de frein.

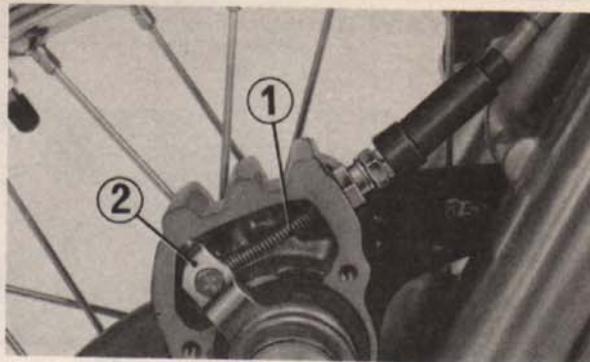


Fig. 4-14 (1) Câble de frein
(2) Bras de commande

4. Déposer la plaquette de butée. Visser le boulon de 6 mm qui sert à maintenir le carter de protection de l'étrier en place au dos de la plaquette de frein A et déposer la plaquette de frein A.
5. Disposer une chandelle de sécurité sous le moteur de telle manière que la roue avant soit décollée du sol.

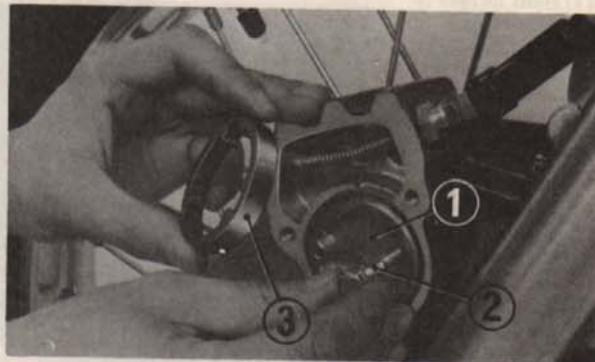


Fig. 4-15 (1) Plaquette de frein A
(2) Boulon de 6mm
(3) Plaquette de butée

6. Déposer la plaquette de frein B tout en comprimant la goupille à l'aide d'un tourne-vis.

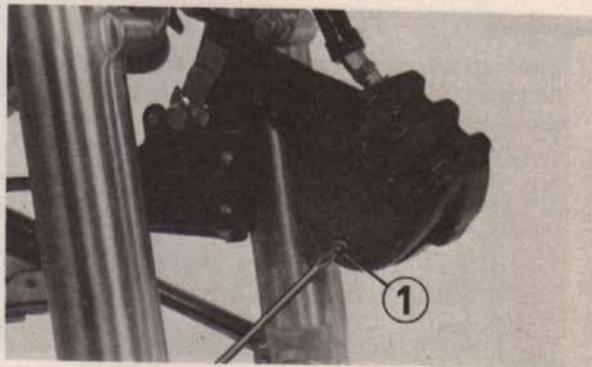


Fig. 4-16 (1) Goupille

7. La plaquette de frein B doit être retirée par le même côté qui fut utilisé pour retirer la plaquette de frein A. Cependant il existe un cas où elle pourra être retirée du côté du disque de frein: c'est lorsqu'elle aura atteint son repère d'usure matérialisé par une rainure rouge.

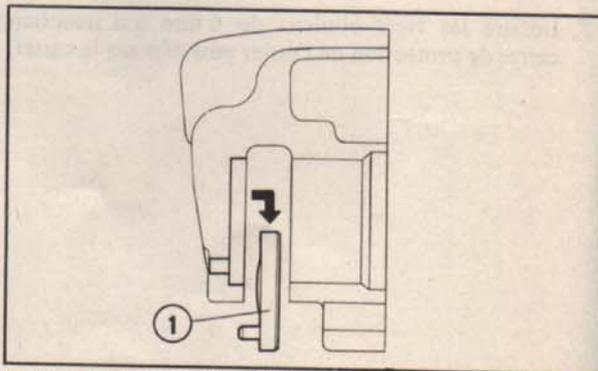


Fig. 4-17 (1) Plaquette de frein B

8. Retirer la gaine de protection du levier et débrancher le câble de frein du levier de commande. Tirer sur le câble en direction de l'étrier pour le dégager avec aisance.

NOTA:

Le câble de commande de frein pourra être dégagé du bras de commande de frein en son extrémité. Cette conception permet de changer de câble sans avoir à démonter la roue avant.

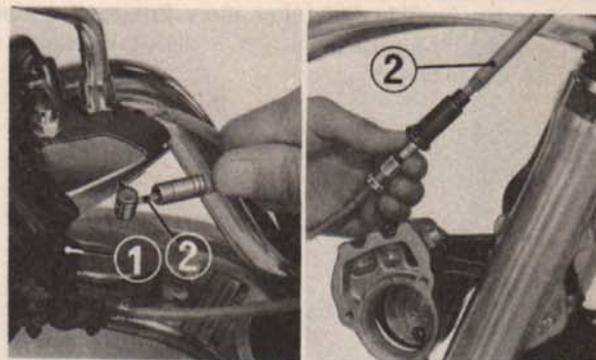


Fig. 4-18 (1) Gaine de protection de levier
(2) Câble de commande de frein

9. Défaire les deux boulons de 6 mm et le boulon de 8 mm puis déposer le carter de protection du disque de frein le corps de l'étrier, la pièce d'assemblage de l'étrier et le pivot de l'étrier, et séparer les pièces les unes des autres.

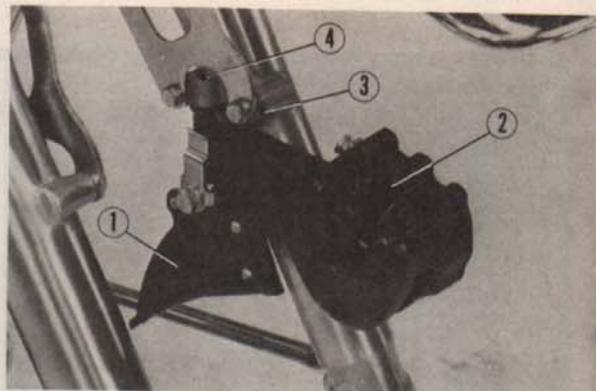


Fig. 4-19 (1) Carter de protection de disque
(2) Corps de l'étrier
(3) Pièce d'assemblage de l'étrier
(4) Pivot d'étrier

Vérification

S'assurer que les plaquettes de frein A et B ne sont pas excessivement usées ou que leur usure n'est pas anormale. Les plaquettes de frein qui auraient atteintes leur repères d'usure sont à mettre au rebut.

NOTA:

Si l'une des deux plaquettes de frein a atteint son repère d'usure avant l'autre, les deux sont à remplacer.

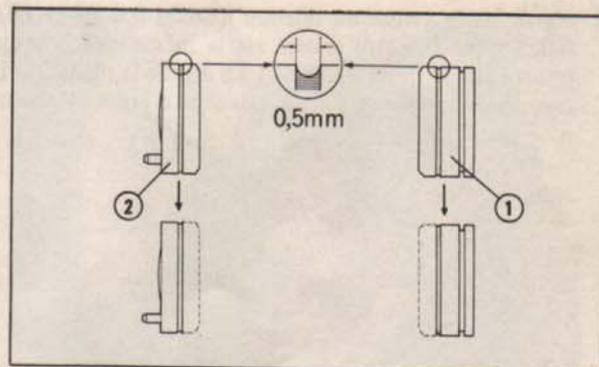


Fig. 4-20 (1) Plaquette A
(2) Plaquette B

Remontage

Eviter d'appliquer toute substance grasseuse sur les surfaces de frottement des plaquettes de frein et de disque de frein étant donné que le fonctionnement du frein avant risque d'être affecté. Si ce cas se présentait, nettoyer ces éléments dans un dissolvant.

1. Remonter le corps d'étrier, le pivot d'étrier, le carter de protection du disque de frein et la pièce d'assemblage de l'étrier.

NOTA:

Remonter la pièce d'assemblage entre le support de garde-boue et le fourreau de fourche puis bloquer l'ensemble au couple recommandé (page 74.)

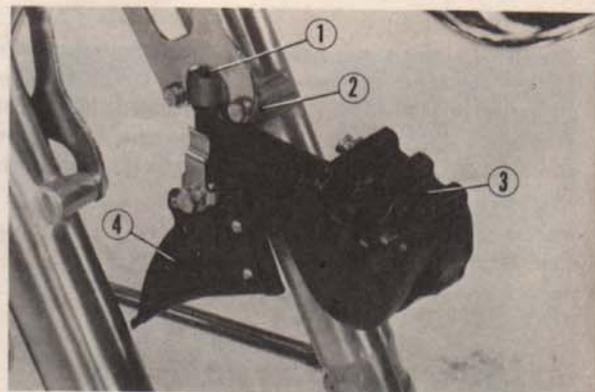


Fig. 4-21 (1) Pivot d'étrier
(2) Pièce d'assemblage
(3) Corps d'étrier
(4) Couverture de protection du disque

2. Remettre le câble de frein en place. Engager l'extrémité du câble dans le boulon de réglage de câble puis le visser à fond dans le boulon de réglage.

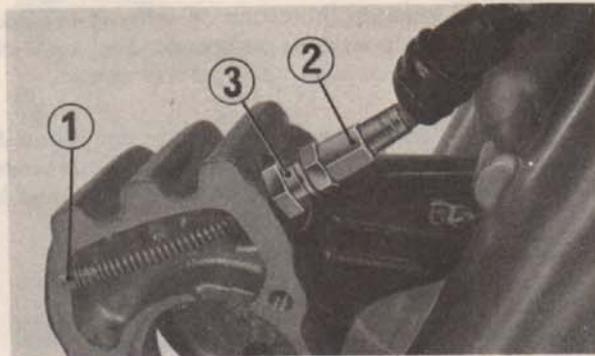


Fig. 4-22 (1) Extrémité de câble
(2) Boulon de réglage
(3) Boulon de réglage du câble

3. Nettoyer proprement les surfaces de déplacement des plaquettes de frein dans l'étrier.
Si les dépôts sont importants, on pourra faire usage de dissolvant



Fig. 4-23 (1) Etrier de frein

4. Mettre de la graisse au silicium KS62M 0,6 à 1 gr. (0,023 à 0,035 onces), (cette graisse est la même que celle qui est utilisée sur le modèle CB750), au dos de la plaquette B puis remonter la plaquette dans le corps d'étrier. Remonter la roue avant.

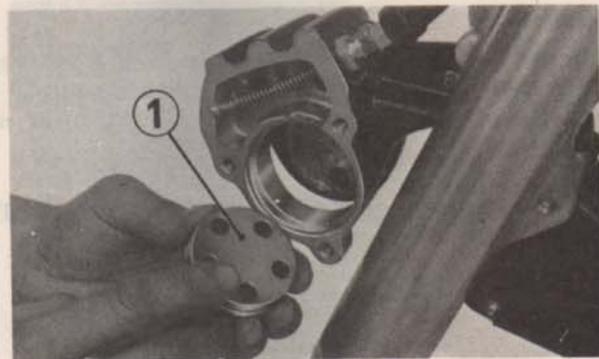


Fig. 4-24 (1) Mettre de la graisse au silicium KS62M au dos de la plaquette de frein B

5. Installer le joint torique sur la plaquette de frein A. En procédant comme précédemment, mettre 0,5 gr. (0,02 onces) de graisse au silicium KS62M au pourtour de la plaquette A. Remonter la plaquette A en dirigeant les repères de montage de plaquette en regard de ceux qui sont portés sur le corps d'étrier.

NOTA:

Prendre soin de remplacer le joint torique.

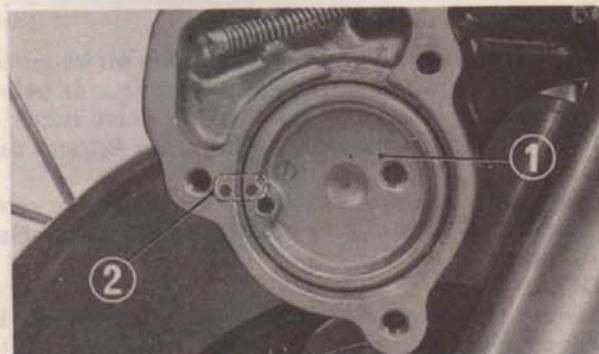


Fig. 4-25 (1) Plaquette d'étrier A
(2) Repère de montage

6. Raccorder l'extrémité du câble sur le bras de commande de frein puis remonter la plaquette de butée.

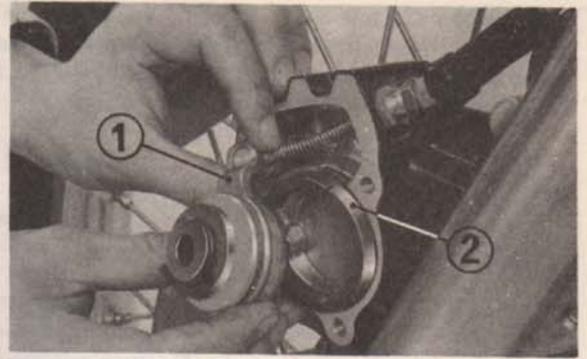


Fig. 4-26 (1) Bras de commande de frein
(2) Plaquette de butée

7. Libérer le cliquet de réglage du frein du bras de commande de frein. En se servant d'un tournevis ordinaire dévisser le boulon de réglage jusqu'à ce qu'il se trouve légèrement retenu par l'arrêt. S'assurer que le boulon de réglage pivote librement lorsqu'on appuie légèrement dessus. (Lorsque les plaquettes de frein auront atteint leur repère d'usure (rainure rouge), le boulon de réglage viendra buter au bout de sa course après six tours.)

NOTA:

Ne pas tenir compte de ce fait lorsqu'il s'agit uniquement de remplacer le câble de commande de frein.

8. Remonter le cliquet de réglage et contrôler son fonctionnement.

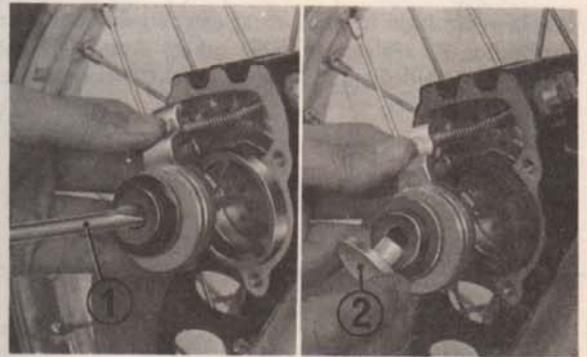


Fig. 4-27 (1) Tournevis ordinaire
(2) Cliquet

10. Remonter le couvercle de protection de l'étrier en prenant soin de remonter le joint d'étanchéité; remonter les trois boulons de 6 mm sur le couvercle et serrer correctement.

NOTA:

Mettre un joint d'étanchéité neuf.



Fig. 4-28 (1) Joint d'étanchéité de couvercle de l'étrier

11. Pour obtenir du mou au câble de frein, agir sur le boulon de réglage du câble. Ne pas desserrer le boulon de réglage plus qu'il n'est nécessaire pour obtenir ce mou. Dévisser encore ce même boulon de 2 ou 3 tours supplémentaires et le bloquer à l'aide de son contre-écrou.

NOTA:

Ne pas confondre obtenir "du mou" au câble de frein et "jeu normal" mesuré à l'extrémité du levier de commande de frein avant. Il est à remarquer que si le câble de frein présente trop de mou, le levier de commande ne pourra revenir complètement à sa position initiale.

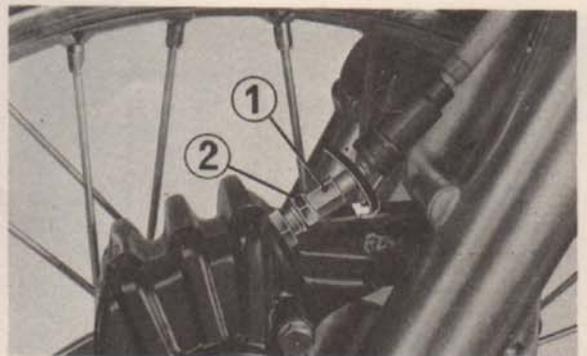


Fig. 4-29 (1) Boulon de réglage du câble
(2) Contre-écrou

12. Agir environ dix fois sur le levier de commande de frein pour permettre au frein de se régler automatiquement. Le jeu au levier de commande doit être de 20 à 30 mm (0,8 à 1,2 pouce) et être obtenu automatiquement.



Fig. 4-30 Réglage automatique du frein avant

13. Après avoir réglé le frein, réengager la gaine de protection du boulon de réglage de câble sur ce dernier. Décoller la roue avant du sol et s'assurer que celle-ci tourne sans frottement.



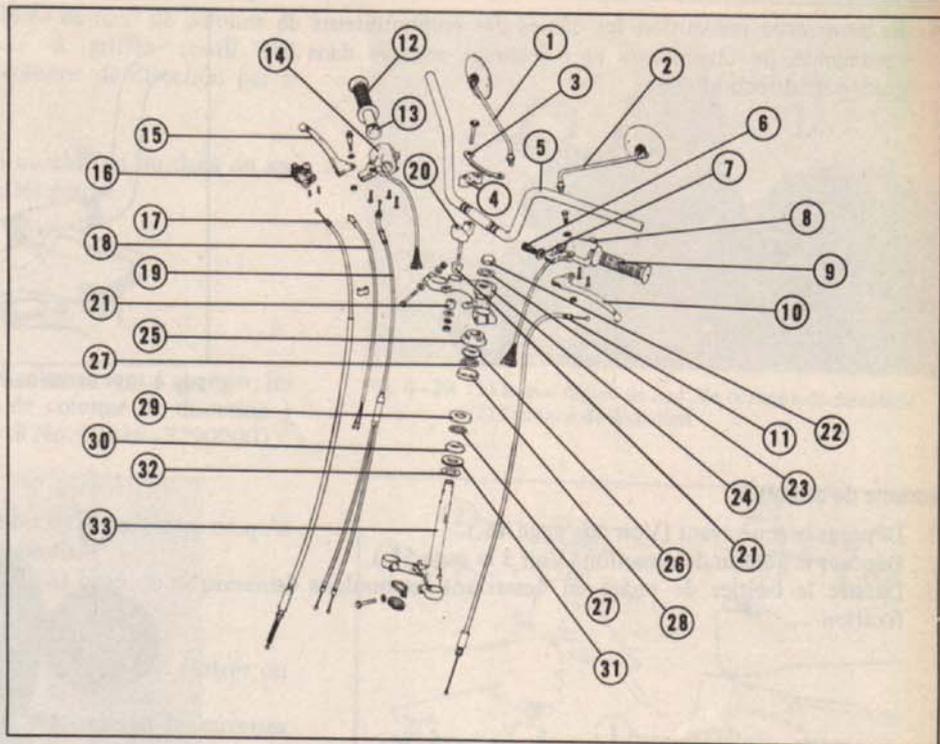
Fig. 4-31 Contrôle de frottement de la roue

NOTES

3. DIRECTION

Fig. 4-32

- (1) Rétroviseur droit
- (2) Rétroviseur gauche
- (3) Support de câble
- (4) Support supérieur de guidon
- (5) Guidon de direction
- (6) Molette supérieure de réglage de câble de commande de débrayage
- (7) Contre-écrou
- (8) Commutateur de l'avertisseur sonore et de clignotants
- (9) Poignée caoutchouc gauche
- (10) Levier de commande de débrayage
- (11) Câble de commande de débrayage
- (12) Poignée caoutchouc droite
- (13) Fourreau métallique de poignée
- (14) Commutateur de démarreur et commande de code
- (15) Levier de commande de frein
- (16) Boîtier de poignée droite
- (17) Câble de commande de frein
- (18) Contacteur de feu stop avant
- (19) Câble de commande des gaz
- (20) Support inférieur de guidon
- (21) Butée de guidon de direction
- (22) Ecrou de colonne de direction
- (23) Rondelle de l'écrou de colonne de direction
- (24) Potence supérieure de fourche
- (25) Bague filetée de haut de colonne de direction
- (26) Cuvette de roulement supérieure de haut de colonne



- (27) Billes d'acier de 8
- (28) Gorge de retenue de bille d'acier
- (29) Gorge de retenue inférieure
- (30) Cuvette de retenue inférieure

- (31) Joint d'étanchéité de haut de colonne
- (32) Rondelle du joint d'étanchéité
- (33) Pivot de direction

Démontage

1. Débrancher le câble de commande de débrayage au niveau du levier de commande.
 2. Débrancher le câble de commande de frein au niveau du levier de commande.
 3. Défaire les vis de fixation du commutateur de démarreur et de commande de code et retirer le câble de commande des gaz du fourreau métallique de la poignée.
 4. Déposer le dispositif d'éclairage du boîtier et débrancher les câbles au niveau du faisceau de câble.
-
5. Défaire les boulons qui maintiennent les supports supérieurs de guidon de direction. Déposer les supports et le guidon de direction.

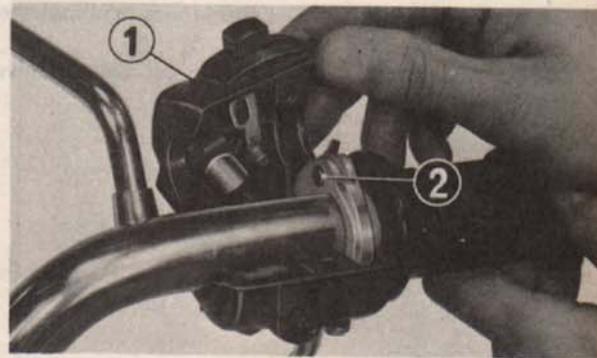


Fig. 4-33 (1) Boîtier de commutateur
(2) Extrémité du câble de commande des gaz

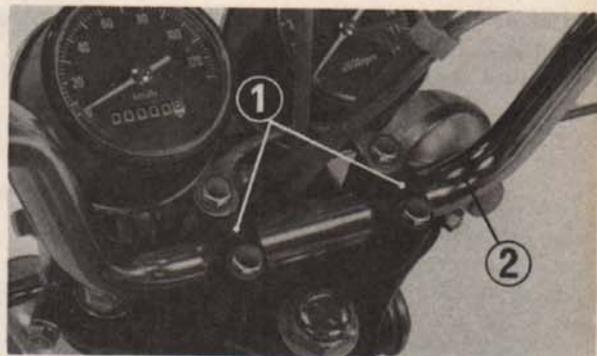


Fig. 4-34 (1) Support supérieur de guidon de direction
(2) Guidon de direction

6. Extraire avec précaution les câbles des commutateurs de commande de clignotants et d'éclairage engagés dans le guidon de direction.

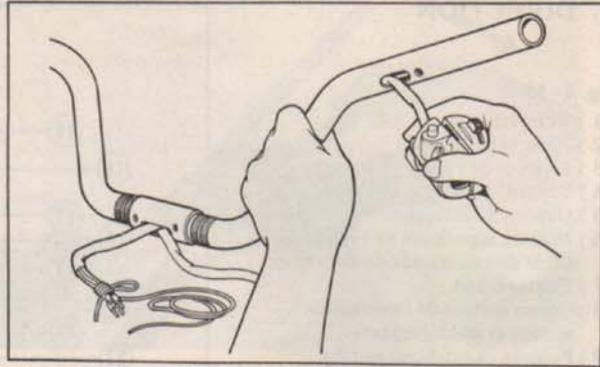


Fig. 4-35 Extraction des câbles des commutateurs

Colonne de direction

1. Déposer la roue avant (Voir à la page 46.)
2. Déposer le guidon de direction (Voir à la page 55.)
3. Défaire le boîtier de phare en desserrant les boulons de fixation.

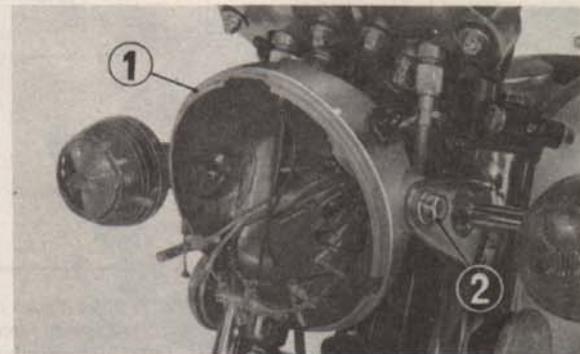


Fig. 4-36 (1) Boîtier de phare
(2) Boulon

4. Débrancher les câbles de compte-tours et d'indicateur de vitesses.
5. Défaire les écrous de fixation de ces deux éléments et déposez-les.

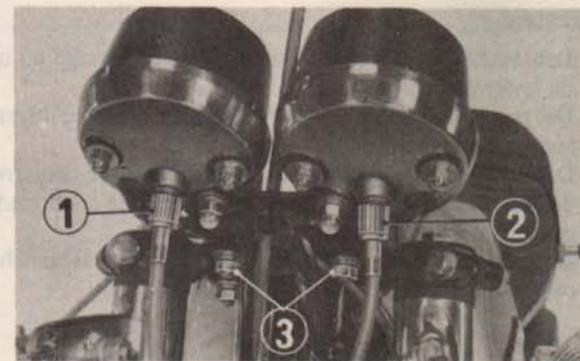


Fig. 4-37 (1) Câble du compte-tours
(2) Câble de l'indicateur de vitesses
(3) Boulons de fixation des indicateurs

6. Défaire l'écrou de la colonne de direction et déposer la potence supérieure de fourche.
7. Déposer les amortisseurs avant.

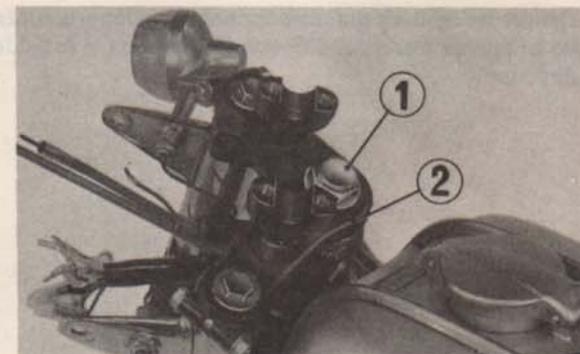


Fig. 4-38 (1) Ecrou de la colonne de direction
(2) Potence supérieure de fourche

- Après avoir déposé la bague fileté de haut de colonne de direction à l'aide de la clé à griffes (outil No. 07902-2400000), extraire la colonne de direction par le haut.

NOTA:

Conservier les billes d'acier dans un chiffon ou dans un sac de manière à ne pas les égarer ou les perdre.

- Si l'on remarque que les cages de retenue sont à changer, les chasser du fourreau métallique de colonne de direction à l'aide de l'extracteur de cage (outil No. 07946-3290200).

Vérification

- S'assurer que le guidon de direction n'est pas cintré ou qu'il ne présente toute autre sorte de défauts.
- S'assurer que chaque câblage n'est pas brisé ou ne présente toute autre sorte de défauts.
- S'assurer que chaque câble n'est pas brisé.
- S'assurer que la colonne de direction n'est pas cintrée ou qu'elle ne présente toute autre sorte de défauts.
- Contrôler le niveau d'usure ou de déformation des cuvettes de retenue supérieure et inférieure de la colonne de direction.
- Contrôler le degré d'usure des billes d'acier, leur détérioration ou défaut éventuel.
- Contrôler le degré d'usure du joint d'étanchéité de haut de colonne de direction.
- S'assurer que la butée de colonne de direction n'est pas fissurée ni déformée.

Remontage**Colonne de direction**

- Remonter dans l'axe les cuvettes de roulement dans le fourreau métallique de colonne de direction en utilisant l'outil de montage de cuvette de retenue (outil No. 07949-6110000) et son accessoire (outil No. 07946-3290000).
- Déposer les billes d'acier dans chaque cuvette de retenue (18 billes en haut et 18 billes en bas). Remonter la colonne de direction en l'engageant dans son fourreau métallique puis serrer la bague fileté de haut de colonne à la main de telle manière que la colonne pivote sans émettre de bruit de ferraillement. Le moindre jeu dans la direction ne peut être toléré.

NOTA:

Nettoyer les cages de retenue à gorge, les cages de retenue et les billes d'acier dans un dissolvant puis les enduire de graisse avant de les remonter.

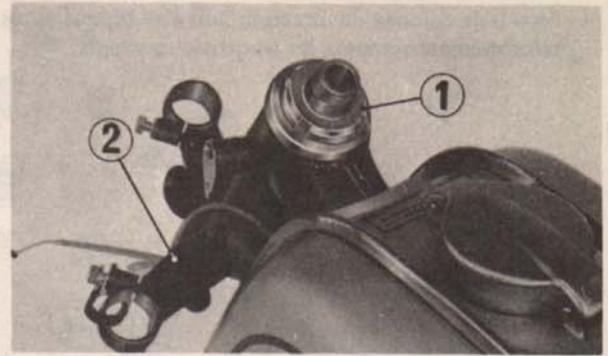


Fig. 4-39 (1) Bague fileté de haut de colonne de direction
(2) Colonne de direction

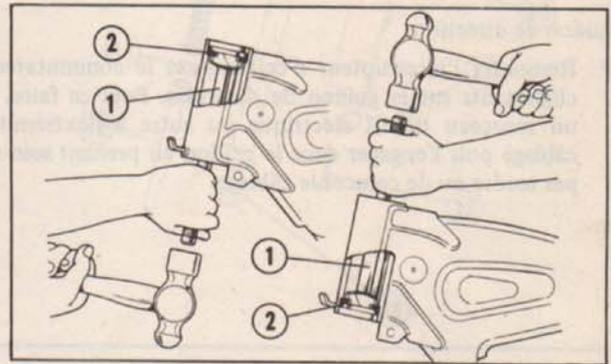


Fig. 4-40 (1) Extracteur de cage de retenue
(2) Cage de retenue

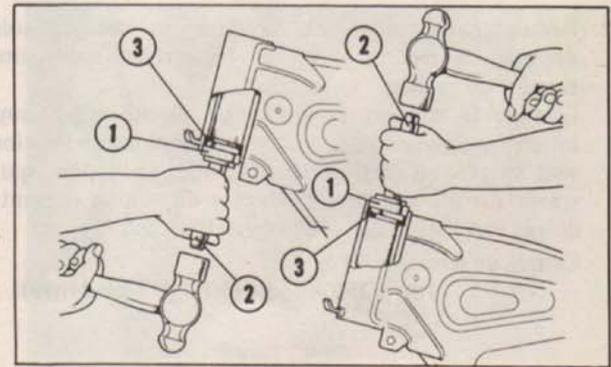


Fig. 4-41 (1) Accessoire de l'outil de montage de cuvette de retenue
(2) Outil de montage de cuvette de retenue
(3) Cuvette de retenue

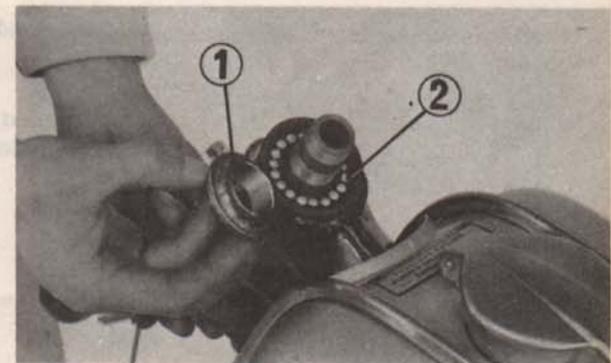


Fig. 4-42 (1) Cage de retenue à gorge supérieure
(2) Billes d'acier

3. L'écrou de colonne de direction doit être bloqué après avoir provisoirement remonté les amortisseurs avant.



Fig. 4-43 (1) Potence supérieure de fourche
(2) Amortisseur avant
(3) Ecrou de colonne de direction

Guidon de direction

1. Remonter l'interrupteur d'éclairage et le commutateur de clignotants sur le guidon de direction. Pour ce faire, fixer un morceau de fil électrique ou autre à l'extrémité du câblage puis l'engager dans le guidon en prenant soin de ne pas tordre ou de coincer le câblage.

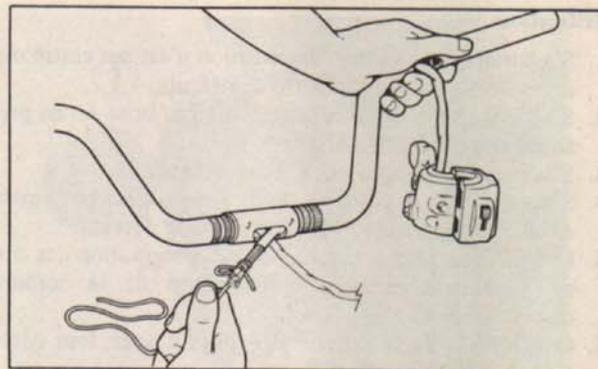


Fig. 4-44 Façon d'engager les câbles dans le guidon de direction

2. Remonter le guidon de direction en prenant soin de disposer les repères gravés sur les surfaces supérieures de support de guidon.

Lorsque le support supérieur est monté sur le support inférieur, commencer à bloquer les boulons de fixation qui sont dirigés vers l'arrière de la machine. Les repères qui sont gravés sur les supports supérieurs de guidon doivent être dirigés vers l'avant de la motocyclette.

Couple de serrage:

180 à 250 cm·kg (13,1–18,1 pied·livre)

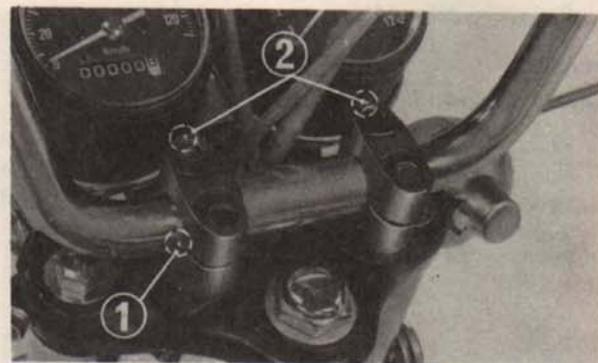


Fig. 4-45 (1) Repère gravé sur le guidon
(2) Repère gravé sur le support supérieur

3. Engager chaque câble et fils conducteurs comme indiqué sur l'illustration.

NOTA:

S'assurer que chaque câble et fil conducteur n'est pas torsadé ou vrillé au moment où l'on tourne le guidon de direction à fond sur la droite ou sur la gauche.

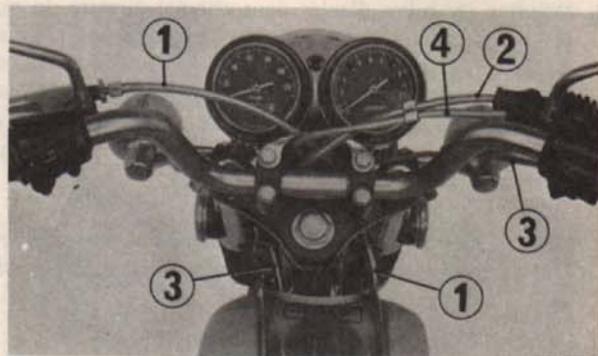
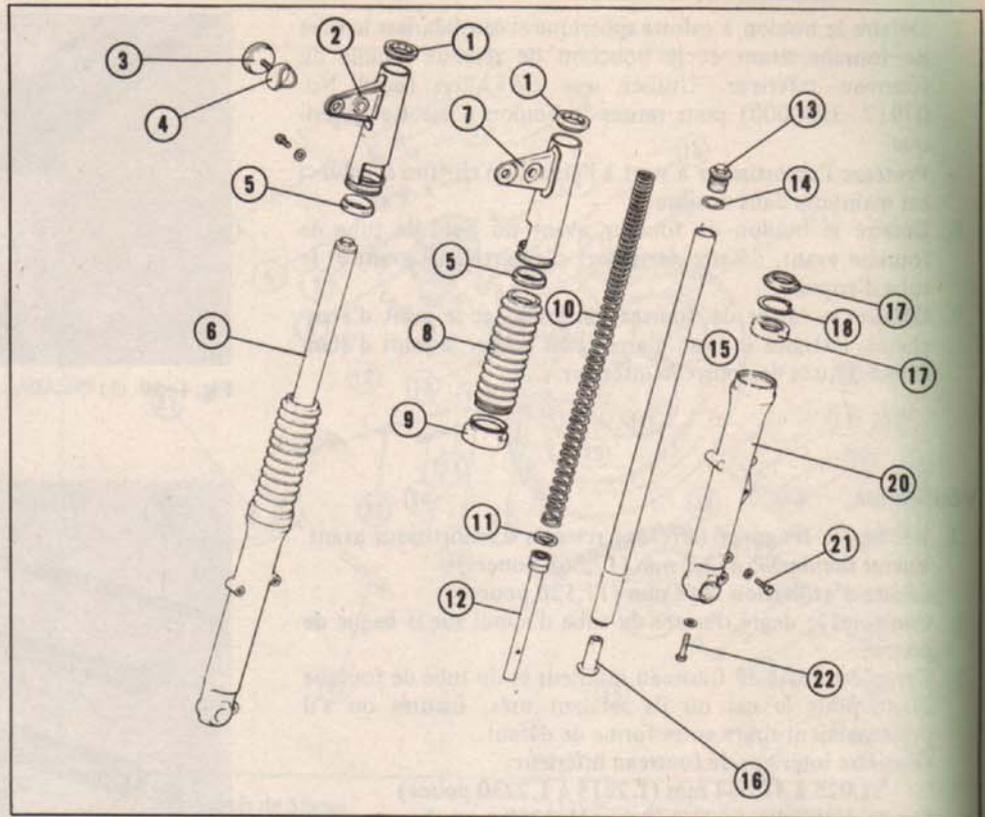


Fig. 4-46 (1) Câble de commande de débrayage
(2) Câble de commande de frein
(3) Câble de commande des gaz
(4) Fil conducteur de contacteur de feu stop

4. SUSPENSION AVANT

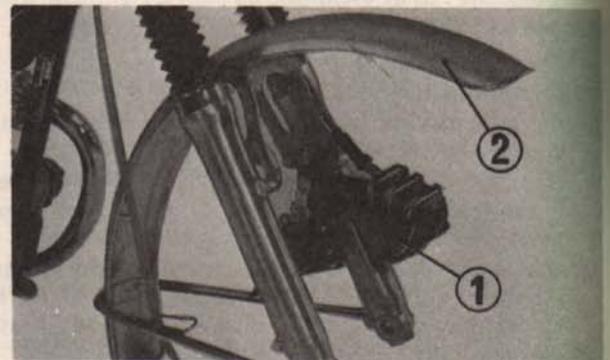
Fig. 4-47

- (1) Couvercle de butée A
- (2) Tube de protection droit de fourche avant
- (3) Catadioptré avant droit
- (4) Support de catadioptré droit
- (5) Couvercle de butée B
- (6) Amortisseur avant complet (fourche avant)
- (7) Tube de protection gauche de fourche avant
- (8) Gaine de protection d'amortisseur
- (9) Carter de fourreau inférieur
- (10) Ressort d'amortisseur avant
- (11) Bague de piston
- (12) Tube d'appui
- (13) Boulon de fourche avant
- (14) Joint torique de 23x2.4mm
- (15) Tube de fourche avant
- (16) Bouchon de retenue d'huile
- (17) Joint d'étanchéité
- (18) Jonc d'arrêt de 45mm
- (19) Joint d'étanchéité d'huile de 31x43x10mm
- (20) Fourreau inférieur
- (21) Boulon de vidange de 8x6mm
- (22) Boulon à calotte sphérique de 8mm



Démontage

1. Déposer la roue avant.
2. Séparer l'étrier de frein avant de la fourche avant gauche.
3. Déposer le garde-boue avant en défilant les boulons de fixation.

Fig. 4-48 (1) Etrier de frein avant
(2) Garde-boue avant

4. Après avoir desserré les boulons de fourche avant, desserrer les boulons de fixation de la potence supérieure de fourche et de colonne de direction. Tirer la fourche avant vers le bas.
5. Vidanger l'huile de fourche avant.
6. Retirer la rouille qui se serait déposée sur le fourreau de fourche avant en utilisant un morceau de toile émeri fine.

Fig. 4-49 (1) Boulon de fourche avant
(2) Boulons de fixation de fourche avant

7. Défaire le boulon à calotte sphérique et désolidariser le tube de fourche avant et le bouchon de retenue d'huile du fourreau inférieur. Utiliser une clé Allen (outil No. 07917-3230000) pour retirer le boulon à calotte sphérique.
Protéger l'amortisseur a vant à l'aide d'un chiffon si celui-ci est maintenu dans un étau.
8. Défaire le boulon de fourche avant du haut de tube de fourche avant, défaire le ressort d'amortisseur avant et le tube d'appui.
9. Défaire le carter de fourreau inférieur et le joint d'étanchéité. Extraire le jonc d'arrêt puis retirer le joint d'étanchéité d'huile du fourreau inférieur.

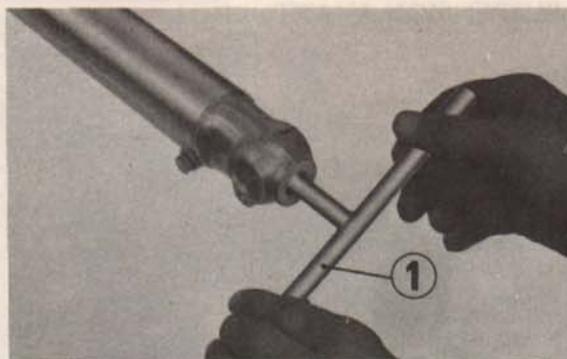


Fig. 4-50 (1) Clé Allen

Vérification

- 1 Vérifier la longueur libre des ressorts d'amortisseur avant.
Valeur nominale: 453,7 mm (17,863 pouces)
Limite d'utilisation :445 mm (17,520 pouces)
2. Contrôler le degré d'usure du tube d'appui sur la bague de piston.
3. Contrôler l'état de fourreau inférieur et du tube de fourche avant pour le cas où ils seraient usés, fissurés ou s'il présenteraient toute autre forme de défaut.
Diamètre intérieur de fourreau inférieur:
31,025 à 31,064 mm (1,2215 à 1,2230 pouce)
Limite d'utilisation: 31,139 mm (1,2259 pouce)
Diamètre extérieur de tube de fourche:
30,925 à 30,950 mm (1,2175 à 1,2185 pouce)
Limite d'utilisation: 30,90 mm (1,2165 pouce)
4. Contrôler l'usure éventuelle du joint d'étanchéité d'huile ou sa détérioration..

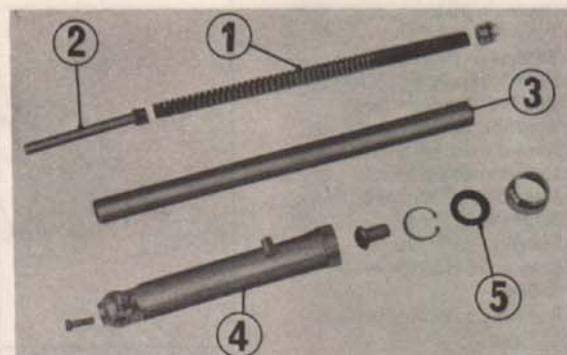


Fig. 4-51 (1) Ressort d'amortisseur avant (4) Fourreau inférieur
(2) Tube d'appui (5) Joint d'étanchéité
(3) Tube de fourche avant

Remontage

1. Nettoyer toutes les pièces qui ont été démontées dans un dissolvant avant de les remonter.
2. Utiliser un joint d'étanchéité d'huile neuf et l'enduire entièrement d'ATF) de fluide de boîte de vitesses automatique). Remonter le joint d'étanchéité neuf sur le fourreau inférieur. Engager le joint à l'aide de l'outil de montage (outil No. 07947-3550000). Remonter le jonc d'arrêt puis engager le joint d'étanchéité jusqu'à l'extrémité du fourreau inférieur.
3. Engager le ressort d'amortisseur avant sur le tube de fourche avant de telle manière que l'extrémité dont l'espacement est le plus important se trouve dirigé vers le bas.
4. Remonter le tube de fourche avant dans le fourreau inférieur et le bloquer à l'aide du boulon à calotte sphérique.
NOTA:
Enduire du liquide hermétique sur le filetage du boulon à calotte sphérique.
5. Chaque fourche avant doit être remplie avec 128 à 134 cc (4,4 à 4,6 onces) de liquide ATF avant d'être remonté.

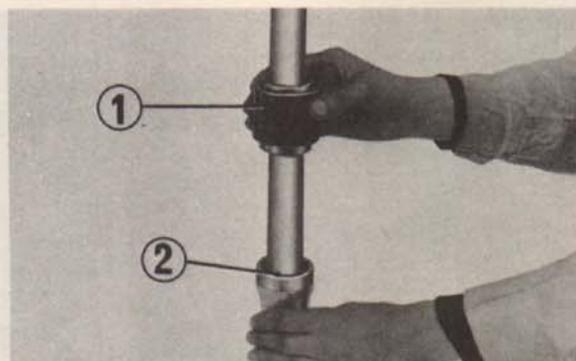


Fig. 4-52 (1) Outil de montage de joint d'étanchéité de fourche avant
(2) Joint d'étanchéité

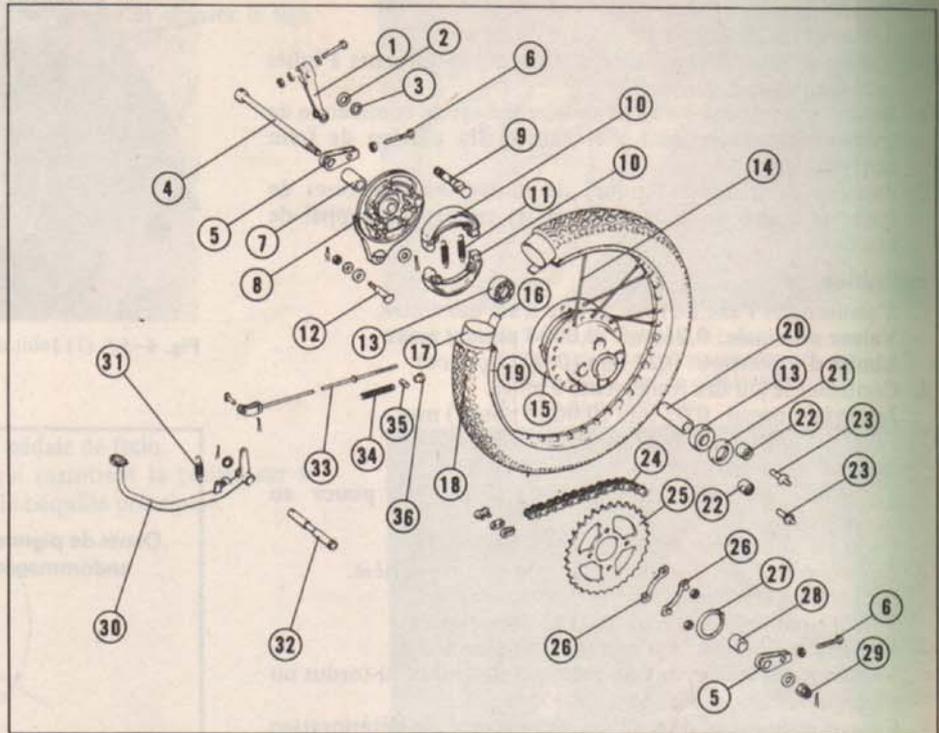


Fig. 4-53 Remplissage avec de l'ATF

5. ROUE ARRIERE ET FREIN ARRIERE

Fig. 4-54

- (1) Bras de commande de frein arrière
- (2) Rondelle plate de 14mm
- (3) Joint d'étanchéité de came de commande
- (4) Axe de roue arrière
- (5) Tendeur de chaîne de transmission
- (6) Boulon de réglage de chaîne de transmission
- (7) Entretoise latérale de plateau de frein arrière
- (8) Plateau de frein arrière
- (9) Came de commande de frein
- (10) Mâchoire de frein arrière
- (11) Ressort de rappel de mâchoire de frein arrière
- (12) Boulon d'arrêt de plateau de frein arrière
- (13) Roulement à billes (6302)
- (14) Rayons
- (15) Moyeu de roue arrière
- (16) Bande de fond de jante
- (17) Chambre à air de roue arrière
- (18) Pneumatique de roue arrière
- (19) Jante de roue arrière
- (20) Fourreau entretoise de l'axe de roue arrière
- (21) Joint d'étanchéité d'huile de 28x42x7mm
- (22) Douille d'amortissement de roue arrière
- (23) Boulons de fixation de pignon d'entraînement
- (24) Chaîne de transmission
- (25) Pignon d'entraînement
- (26) Rondelle de sureté



- (27) Jonc d'arrêt de 58mm
- (28) Entretoise latérale de roue arrière
- (29) Ecrou d'axe arrière de 14mm
- (30) Pédale de commande de frein arrière
- (31) Ressort de rappel de la pédale de frein
- (32) Pivot de béquille principale
- (33) Tige de commande de frein arrière
- (34) Ressort de la tige de commande
- (35) Pièce d'assemblage de bras de commande de frein
- (36) Ecrou de réglage de frein arrière

Démontage

1. Déposer les pots d'échappement.
2. Défaire l'écrou de réglage de frein arrière et séparer la tige de commande du bras de commande.
3. Défaire l'écrou de goupille et le boulon puis séparer le bras d'arrêt de frein arrière du plateau de frein.
4. Extraire la goupille fendue et défaire l'écrou d'axe arrière. Desserrer le contre-écrou et les boulons de réglage de chaîne de transmission.

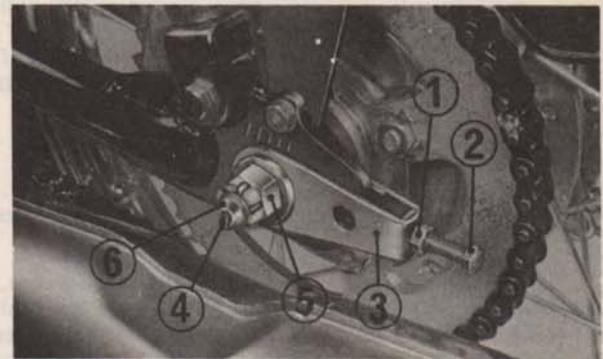


Fig. 4-55 (1) Contre-écrou (4) Goupille fendue
 (2) Boulon de réglage de (5) Ecrou d'axe de roue arrière
 chaîne de transmission (6) Axe de roue arrière
 (3) Dispositif de réglage de chaîne de transmission

5. Déposer la chaîne de transmission du pignon d'entraînement final en démontant le maillon de liaison de la chaîne.
6. Retirer l'axe de roue arrière. Ceci permet de déposer la roue arrière.
7. Après avoir retiré le jonc d'arrêt, retirer le pignon du moyeu arrière en utilisant une tige de bois comme l'indique l'illustration.

NOTA:

Les boulons de fixation du pignon d'entraînement final doivent être conservés ensemble.

Il n'est pas nécessaire de retirer la rondelle de sureté. Prendre soin d'utiliser des rondelles neuves au moment du remontage.

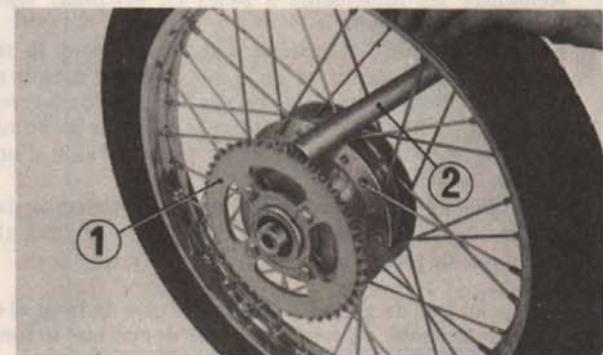


Fig. 4-56 (1) Pignon d'entraînement final
 (2) Tige de bois

8. Séparer l'entretoise latérale du joint d'étanchéité d'huile de moyeu de roue arrière.
9. Séparer le plateau de frein arrière du moyeu.
10. Retirer le joint d'étanchéité d'huile, les roulements à billes et le fourreau entretoise.
11. Desserrer le contre-écrou et défaire le bras de commande de frein arrière et le joint d'étanchéité du plateau de frein arrière.
12. Extraire la goupille fendue, démonter les mâchoires de frein, la came de commande et les ressorts de rappel de mâchoires.

Vérification

1. S'assurer que l'axe de roue arrière n'est pas cintré.
Valeur nominale: 0,01 mm (0,0004 pouce) max.
Limite d'utilisation: 0,20 mm (0,0079 pouce)
2. Contrôler le jeu des roulements à billes.
Jeu axial normal: 0,05 mm (0,0020 pouce) max.
Limite d'utilisation: 0,1 mm (0,0039 pouce)
Jeu radial normal:
0,002 à 0,007 mm (0,0001 à 0,0003 pouce au maximum)
Limite d'utilisation: 0,05 mm (0,0020 pouce)
3. Contrôler le degré d'usure de la jante de roue arrière. (Contrôle à effectuer avant le démontage).
Valeur nominale: 0,5 mm (0,0197 pouce) max.
Limite d'utilisation: 3,0 mm (0,1181 pouce)
4. S'assurer que les rayons ne sont pas détendus, ni tordus ou détériorés.
5. Contrôler le degré d'usure ou autre forme de détérioration du pignon d'entraînement final.
6. Contrôler le degré d'usure de la chaîne de transmission sa détérioration éventuelle ou son élongation.
Longueur normale de chaîne: 1498,6 mm (59,00 pouces)
Limite d'utilisation: 1524 mm (60,00 pouces)
7. Contrôler le degré d'usure des garnitures de frein.
Valeur nominale: 3,9 à 4,1 mm (0,1535 à 0,1614 pouce)
Limite d'utilisation: 2,0 mm (0,0878 pouce)
8. S'assurer que le plateau de frein n'est pas détérioré ni fissuré.
9. Contrôler le degré d'usure ou de déformation de tambour de frein.
Diamètre intérieur de tambour de frein:
129,08 à 130,02 mm (5,0819 à 5,1189 pouces)
Limite d'utilisation: 131 mm (5,1575 pouces)
10. Contrôler le degré d'usure des joints d'étanchéité d'huile.

Remontage

1. Remplir les roulements à billes et le moyeu de graisse. Utiliser l'accessoire de l'outil de montage de roulement (outil No. et 07946-3640000) et l'outil de montage de roulement (outil No. 07949-6110000) pour remonter les roulements à billes dans le moyeu et au travers du fourreau entretoise.
NOTA:
Remonter les roulements à billes en orientant leur côté fermé vers l'extérieur.
2. Engager un joint d'étanchéité d'huile neuf dans le moyeu de roue arrière jusqu'à ce qu'il soit à niveau avec le rebord du moyeu. Prendre garde de ne pas l'engager de travers.
3. Remonter le pignon d'entraînement final sur les douilles de pivot de moyeu le maintenir en place à l'aide d'un jonc d'arrêt.
4. Appliquer de la graisse sur la came de commande de frein arrière et sur le boulon d'ancrage avant de remonter les mâchoires de frein.
NOTA:
Ne pas mettre de graisse sur les garnitures de frein ni sur les parois intérieures du tambour étant donné que le fonctionnement du frein risque d'être affecté.
5. Remonter le bras de commande en orientant le repère qui est poinçonné dans le même alignement que celui qui se trouve sur la came de commande.
6. Régler la tension de la chaîne de transmission et le frein arrière.

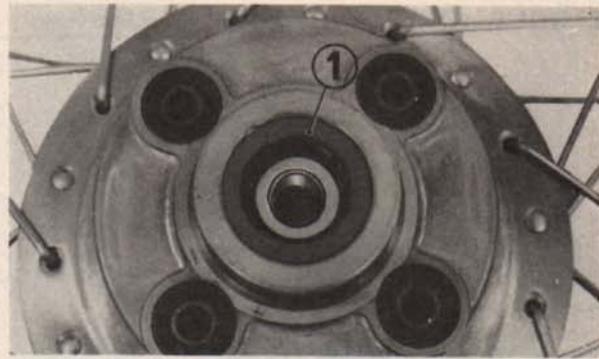


Fig. 4-57 (1) Joint d'étanchéité d'huile

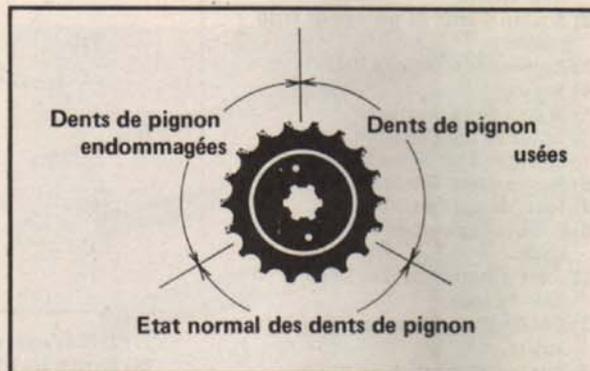


Fig. 4-58 Contrôle d'usure des dents de pignon d'entraînement final



Fig. 4-59 (1) Côté fermé de roulement à billes

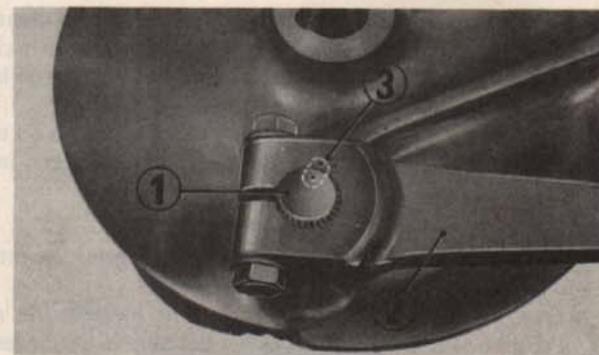


Fig. 4-60 (1) Came de commande de frein
(2) Bras de commande de frein
(3) Repère poinçonné

1. Défaire l'écrou de réglage de frein arrière et séparer la tige de commande de frein du bras de commande.
2. Déposer le pot d'échappement droit.

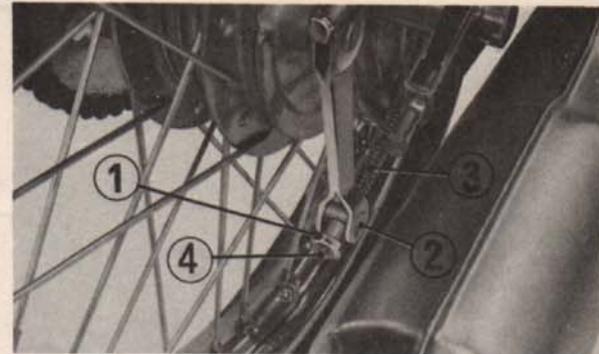


Fig. 4-61 (1) Ecrou de réglage
(2) Pivot de bras de commande
(3) Ressort de tige de commande
(4) Tige de commande

3. Défaire le ressort de rappel de pédale de frein.
4. Extraire la goupille fendue qui maintient la pédale sur le fourreau métallique de pivot de béquille principale.

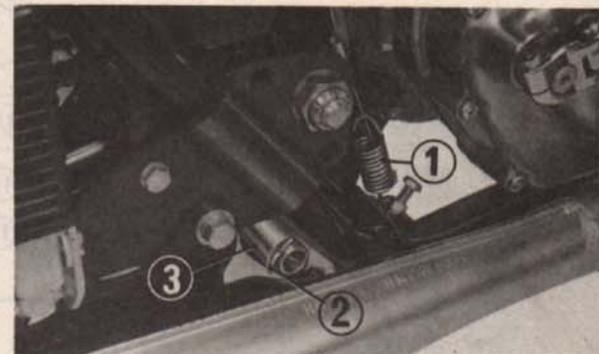


Fig. 4-62 (1) Ressort de rappel de pédale de frein
(2) Goupille fendue
(3) Pédale de frein arrière

5. Desserrer les boulons de fixation de béquille principale. Extraire le fourreau métallique de pivot et déposer la pédale de frein.
6. Séparer la tige de commande de frein de la pédale.

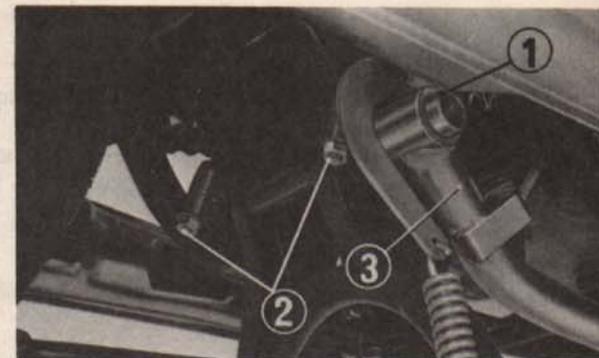


Fig. 4-63 (1) Fourreau métallique de pivot de béquille principale
(2) Boulon de blocage
(3) Pédale de frein

7. Pour remonter la tringlerie de commande de frein arrière, réaliser les opérations inverses du démontage en prenant soin de mettre de la graisse dans le fourreau de pivot de béquille principale.
8. Régler le jeu et la garde de la pédale de frein.

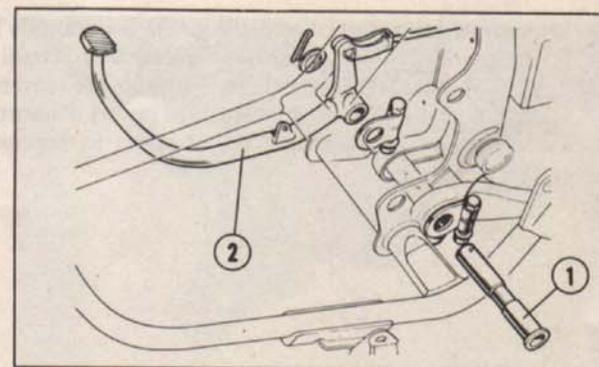
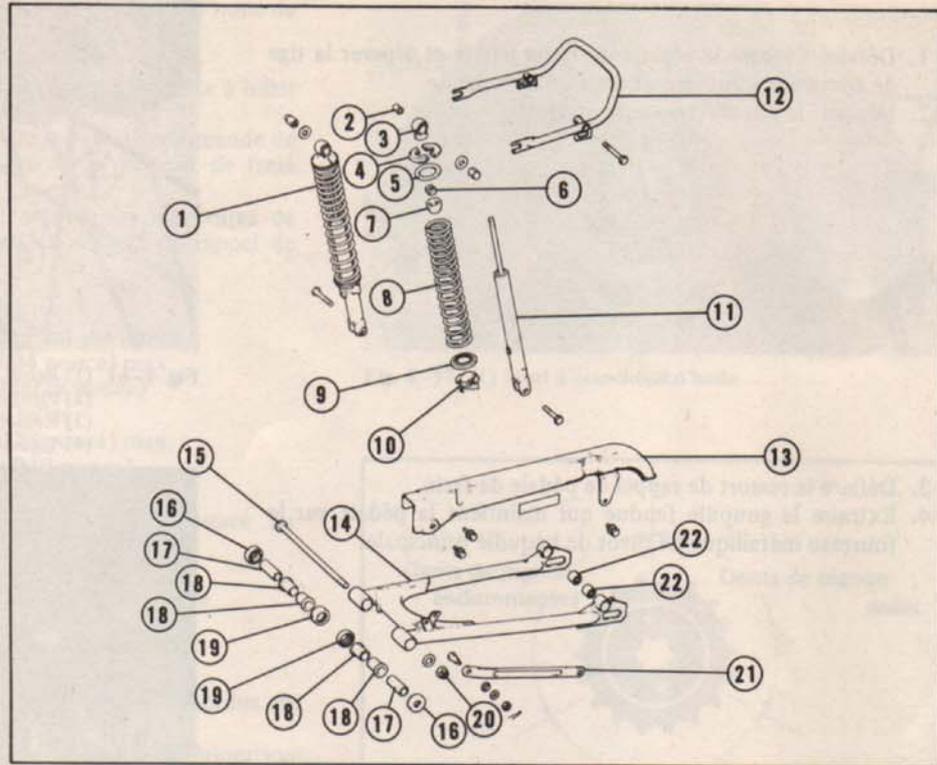


Fig. 4-64 (1) Fourreau de pivot de béquille principale
(2) Pédale de frein

6. SUSPENSION ARRIERE

Fig. 4-65

- (1) Amortisseur arrière complet
- (2) Cousinèt d'assemblage en caoutchouc
- (3) Silentbloc
- (4) Arrêtoir de cuvette de ressort
- (5) Siège supérieur d'amortisseur
- (6) Contre-écrou de 9mm
- (7) Butée de talonnage
- (8) Ressort d'amortisseur arrière
- (9) Siège inférieur de ressort
- (10) Dispositif de réglage de ressort d'amortisseur
- (11) Amortisseur arrière
- (12) Tube métallique de pare-chocs arrière
- (13) Carter de chaîne de transmission
- (14) Bras oscillant
- (15) Axe de pivotement de bras oscillant
- (16) Capuchon de joint d'étanchéité
- (17) Entretoise centrale de bras oscillant
- (18) Manchonnages d'axe de pivot de bras oscillant
- (19) Capuchon en caoutchouc de joint d'étanchéité
- (20) Ecrou à verrouillage automatique de 14mm
- (21) Bras d'arrêt de bras de commande de frein
- (22) Silentblobs inférieurs



Démontage

Amortisseur arrière

1. Défaire les boulons qui maintiennent le tube métallique de pare-chocs arrière.
Défaire le chapeau fileté qui maintient l'amortisseur arrière.
 2. Déposer l'amortisseur arrière en défaisant le boulon inférieur de fixation.
3. Comprimer les ressorts d'amortisseur en se servant de l'outil de compression de ressort d'amortisseur (outil No. 07959-3290000) pour défaire l'arrêtoir de cuvette de ressort. Extraire le siège de ressort, le ressort d'amortisseur arrière, l'apèce d'assemblage de ressort et le dispositif de réglage de ressort.

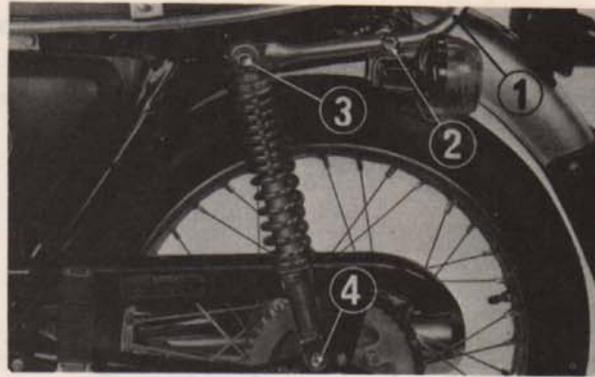


Fig. 4-66 (1) Tube métallique de pare-chocs arrière
(2) Boulon de fixation de tube métallique
(3) Chapeau fileté
(4) Boulon de fixation

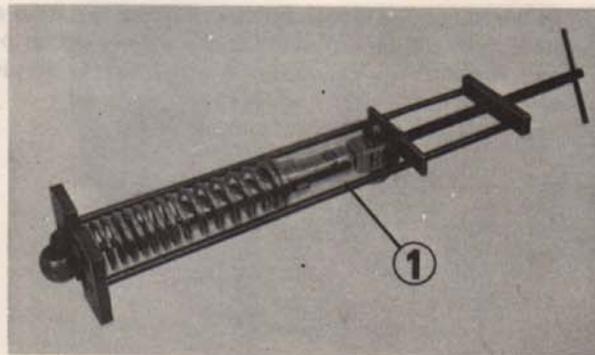


Fig. 4-67 (1) Outil de compression de ressort d'amortisseur arrière

Bras oscillant

1. Déposer la roue arrière (Se reporter à la page 61).
2. Déposer les amortisseurs arrière (Se reporter à la page 64).
3. Défaire les boulons qui maintiennent le carter de chaîne transmission en place puis déposer le carter.
4. Desserrer l'écrou à verrouillage automatique et extraire l'axe de pivotement de fourche arrière. Séparer la fourche arrière du cadre de la motocyclette.
5. Défaire les capuchons de joint d'étanchéité, les joints d'étanchéité en caoutchouc et les entretoises de fourche arrière.

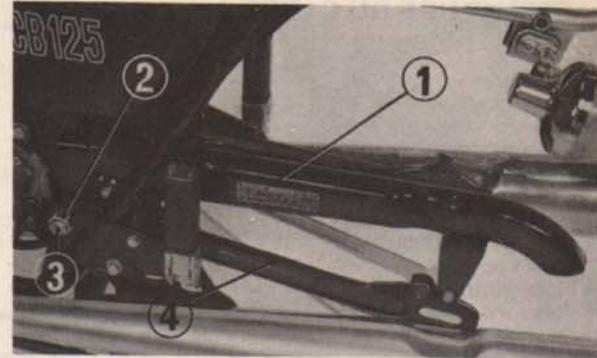
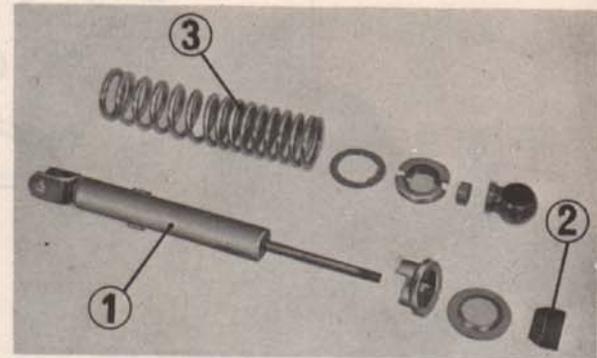


Fig. 4-68 (1) Carter de chaîne de transmission

Vérification

1. Vérifier la longueur libre des ressorts d'amortisseurs arrière:
 Valeur nominale: 453,7 mm (17,863 pouces)
 Limite d'utilisation: 445 mm (17,520 pouces)
2. S'assurer que l'amortisseur arrière n'est pas déformé et qu'il ne présente aucune fuite d'huile.
3. Contrôler l'état de la butée de talonnage pour le cas où elle serait fissurée ou endommagée.
4. Contrôler le jeu compris entre l'entretoise centrale et le silentbloc.
 Valeur nominale:
 0,08 à 0,13 mm (0,0031 à 0,0051 pouce)
 Limite d'utilisation: 0,3 mm (0,0118 pouce)

Fig. 4-69 (1) Amortisseur arrière
(2) Butée de talonnage d'amortisseur arrière
(3) Ressort d'amortisseur arrière**Remontage**

1. Mettre de la graisse dans l'entretoise centrale du bras oscillant avant de le remonter. Remonter le bras oscillant sur le cadre.
2. En agissant par le côté droit, remonter le boulon d'axe de pivot de bras oscillant sur celui-ci et bloquer le tout à l'aide de l'écrou à verrouillage automatique.



Fig. 4-70 (1) Boulon de l'axe de pivotement de fourche

3. Utiliser le compresseur de ressort d'amortisseur arrière (outil No. 07959-3290000) pour comprimer les ressorts et pouvoir engager les silentblocs supérieurs. Remonter les arêteoir de cuvettes de ressort pour bloquer le ressort sur le silentbloc.

NOTA:

Remonter le ressort d'amortisseur de telle manière que l'extrémité qui comporte l'espacement le plus large soit dirigé vers le bas.

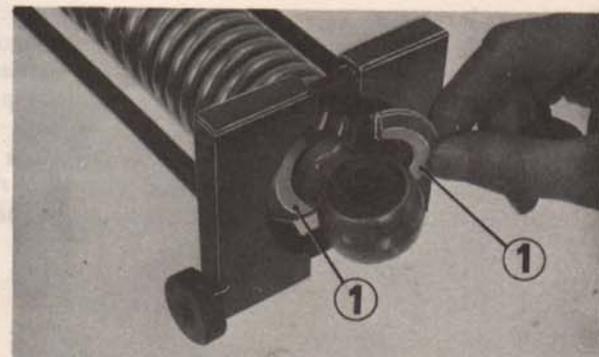
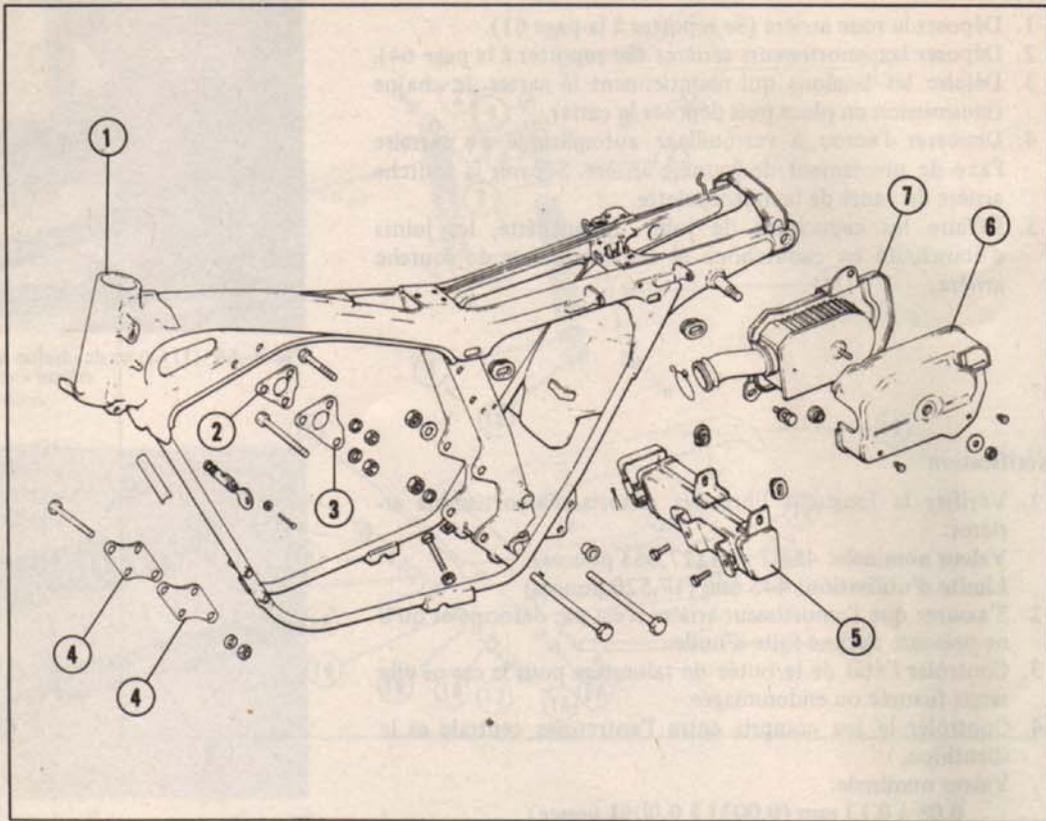


Fig. 4-71 (1) Arrêteoir de cuvette de ressort

7. STRUCTURE DU CADRE

Fig. 4-72

- (1) Structure du cadre
- (2) Plaquette supérieure d'ancrage de moteur
- (3) Plaquette supérieur gauche d'ancrage du moteur
- (4) Plaquette d'ancrage de la partie avant du moteur
- (5) Boîte à outils
- (6) Carter de filtre à air
- (7) Élément de filtre à air



Démontage

1. Déposer le siège du conducteur.
2. Déposer le réservoir à carburant.
3. Déposer les couvercles de protection de filtre à air. Défaire les boulons et les brides qui maintiennent les conduites d'alimentation qui parviennent aux carburateurs. Extraire le filtre à air dans son ensemble.
4. Déposer la roue avant, les fourches avant, le guidon de direction et la colonne de direction.
5. Déposer la roue arrière, les amortisseurs arrière et le bras oscillant.
6. Retirer la batterie.
Débrancher le câble négatif (-) en premier puis défaire le câble positif à la borne de batterie.
7. Déposer le moteur.
8. Défaire le garde-boue arrière en desserrant les écrous de fixation. Débrancher les fils conducteurs qui parviennent aux lampes de clignotants, de lanterne arrière et stop avant de déposer le garde-boue.
9. Débrancher chaque connecteur de câble. Défaire le relais magnétique de démarreur, le relais de clignotant, le redresseur au silicium, l'interrupteur général et la bobine d'allumage.

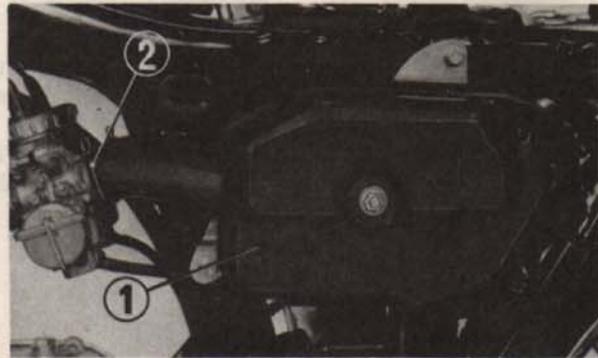


Fig. 4-73 (1) Filtre à air complet
(2) Bride de fixation de conduit de filtre à air

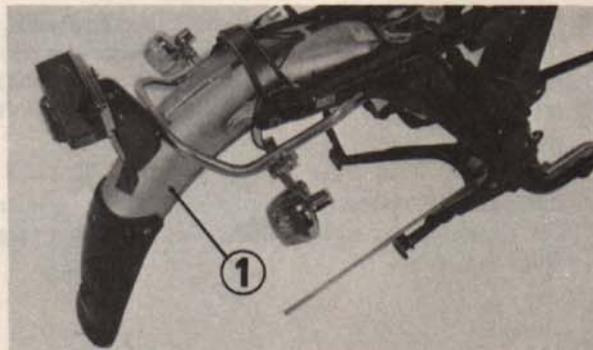


Fig. 4-74 (1) Garde-boue arrière

10. Déposer le faisceau de câbles du cadre.
11. Défaire le boîtier de batterie.
12. Déposer la pédale de frein, le contacteur de stop et la béquille principale.
13. Déposer la béquille latérale.

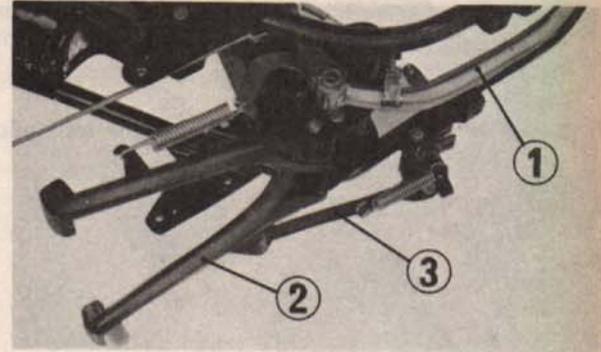
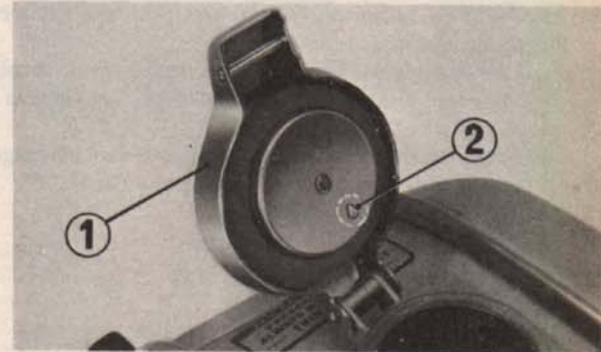


Fig. 4-75 (1) Pédale de frein arrière

Vérification

1. Contrôler l'état général du cadre, déformation, torsion, fissure ou autre défaut éventuel.
2. S'assurer que le fourreau métallique de la colonne de direction n'est pas désaxée ni déformée.
3. Contrôler l'état du faisceau de câbles, les connecteurs, les branchements, les défauts, ruptures ou autres déformations éventuelles.
4. S'assurer que les conduites d'alimentation en carburant ne sont pas endommagées, fissurées ou qu'elles ne présentent d'autres défauts.
5. S'assurer que l'orifice du bouchon de réservoir n'est pas bouché.
6. Contrôler l'état du réservoir à carburant: déformation, fissures ou fuites. Contrôler également l'état de l'intérieur du réservoir, le nettoyer au besoin.

Fig. 4-76 (1) Bouchon de réservoir à carburant
(2) Orifice d'appel d'air du bouchon

Remontage

1. Remonter le faisceau de câbles en engageant chacun d'entre eux correctement.
Serrer les brides de fixation et s'assurer que les connecteurs sont parfaitement branchés.
2. Installer la batterie.
Brancher tout d'abord la borne positive. Positionner correctement le tube d'aération de batterie.

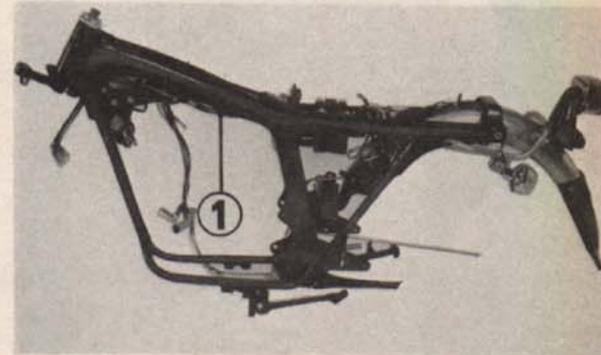


Fig. 4-77 (1) Faisceau de câbles

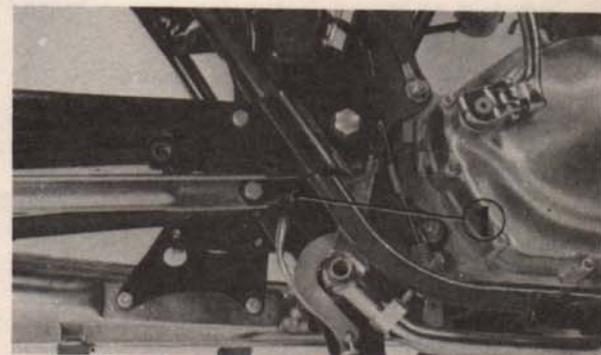


Fig. 4-78 (1) Tube d'aération de batterie

3. Remplir le tube métallique de pivot de béquille principale de graisse avant de remonter la béquille et la pédale de frein.

NOTA:

Eviter de serrer plus qu'il n'est nécessaire les boulons de blocage de béquille principale.

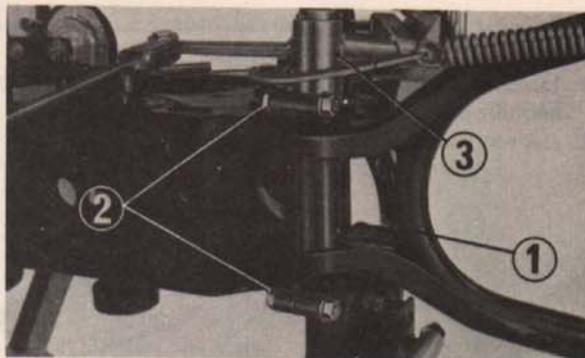


Fig. 4-79 (1) Béquille principale
(2) Boulon de béquille principale
(3) Pédale de frein

4. Remonter le carter de filtre à air. Nettoyer l'élément de filtre à air avant de le remonter.

- a. Frapper légèrement sur l'élément pour décoller la poussière et appliquer un jet d'air comprimé à la sortie de l'élément.
- b. S'assurer que l'orifice de vidange d'eau aménagé à la partie inférieure du carter n'est pas obstrué.

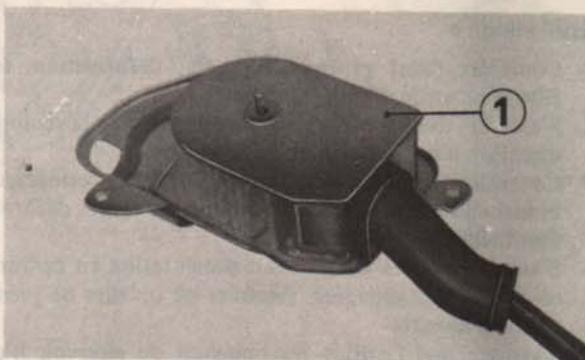


Fig. 4-80 (1) Élément de filtre à air

8. INSTALLATION ELECTRIQUE

Interrupteur principal

Placer la clé de contact sur ON ou OFF et procéder à un essai de continuité. L'interrupteur est considéré comme normal lorsqu'on relève une continuité entre les circuits du tableau (○—○). L'interrupteur doit être mis au rebut si l'on relève une continuité dans d'autres circuits que ceux qui sont indiqués dans le tableau.

Cosse	BAT	IG	TL1	TL2
Couleur du conducteur	Rouge	Noir	Brun/blanc	Brun
Position de la clé	OFF			
	I	○—○	○—○	
	II	○		○

Contacteur de feu stop avant

Appliquer les sondes d'un ohmmètre sur les cosses des conducteurs de contacteurs de feu stop avant (conducteurs noir et vert/jaune). Agir sur le levier de commande de frein pour vérifier la continuité. Le feu stop doit s'allumer lorsque le levier se déplace de 10 à 20 mm (0,4 à 0,8 pouce), mesure effectuée à l'extrémité du levier.

Contacteur de feu stop arrière

Le seul contrôle à effectuer est de vérifier la continuité entre les conducteurs noir et jaune/vert du contacteur. Cet essai doit être effectué en tirant à fond sur le ressort de contacteur. Jeter celui-ci si aucune continuité n'est relevée. Le réglage du temps de contact peut être fait en agissant sur l'écrou de réglage dans un sens ou dans l'autre.

En agissant sur l'écrou de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, la commande de fonctionnement du contacteur est retardée tandis que lorsqu'on agit dans le sens opposé (B), la commande est avancée.

Avertisseur sonore

Débrancher les cosses des fils conducteurs de l'avertisseur sonore. Brancher le câble noir sur la borne positive d'une batterie 6V et le câble vert clair sur la borne positive de la batterie et contrôler le fonctionnement de l'avertisseur.



Fig. 4-81

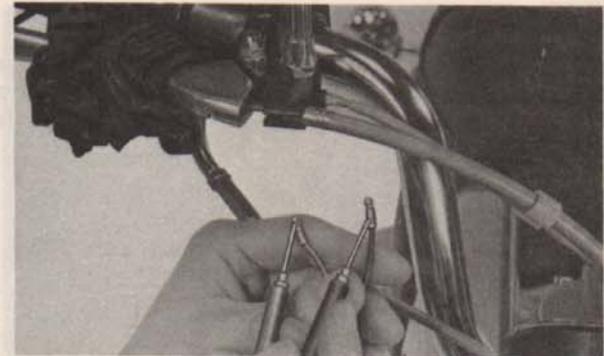


Fig. 4-82 Contrôle de fonctionnement du contacteur de stop avant

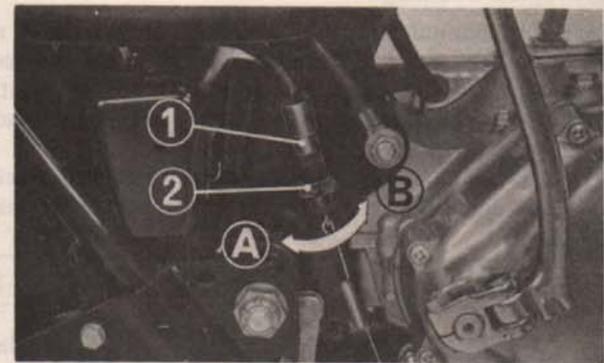


Fig. 4-83 (1) Contacteur de feu stop arrière

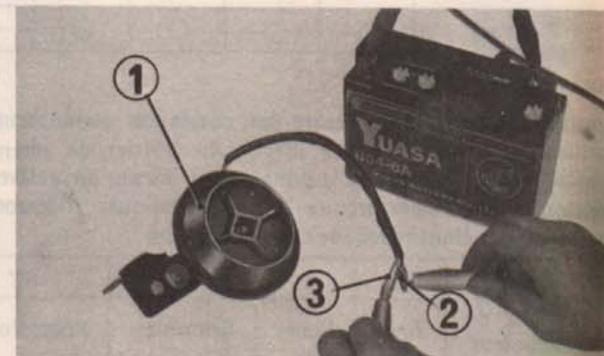


Fig. 4-84 (1) Avertisseur sonore
(2) Conducteur noir
(3) Conducteur vert clair

Bouton de commande d'avertisseur sonore

Débrancher la cosse du conducteur de bouton de l'avertisseur sonore au niveau du bâti de phare. Vérifier la continuité entre le conducteur vert clair et le guidon de direction.

La continuité doit exister lorsqu'on appuie sur le bouton de l'avertisseur sonore. Limer les contacts du commutateur à l'aide d'une pierre à huile si l'on remarque que la continuité est intermittente. Changer de commutateur s'il est trop endommagé.

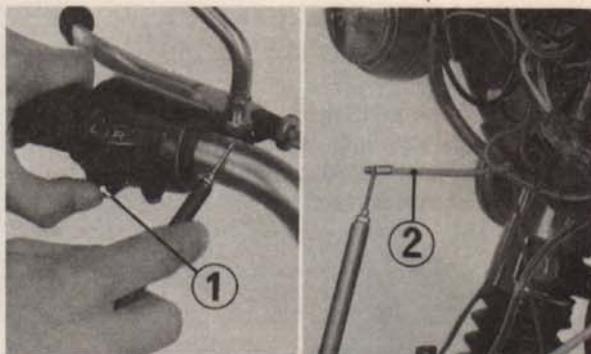


Fig. 4-85 (1) Commutateur de l'avertisseur sonore
(2) Conducteur vert clair

Commutateur de commande de clignotants

Débrancher les conducteurs du commutateur de commande de clignotants au niveau du bâti de phare. Procéder à un essai de continuité entre les circuits qui sont indiqués dans le tableau ci-dessous (○—○).

Cosse	BAT	R	L
Couleur du conducteur	Gris	Bleu	Orange
R	○—○		
OFF			
L	○—○		

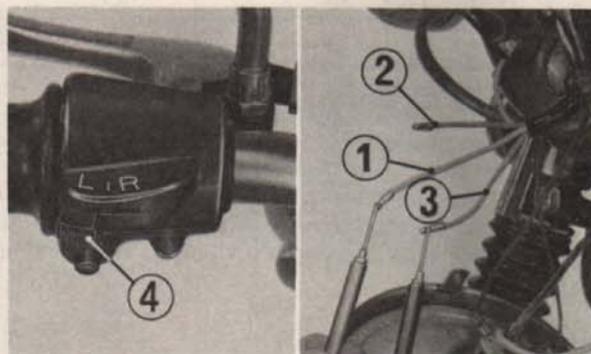


Fig. 4-86 (1) Conducteur gris
(2) Conducteur bleu
(3) Conducteur orange
(4) Commutateur de commande de clignotants

Interrupteur d'éclairage

Vérifier la continuité entre les cosses de conducteurs au niveau du bâti de phare. L'interrupteur est considéré comme étant en bon état lorsqu'on relève une continuité entre les circuits (○—○), le curseur de l'interrupteur étant placé sur chacune des positions.

Toutes les continuités qui seraient relevées dans d'autres circuits que ceux qui sont indiqués dans le tableau ci-dessous sont anormales.

Cosse	IG	TL	HL	DY	SE
Couleur du conducteur	Noir	Brun/blanc	Brun/bleu	Blanc/jaune	Jaune
OFF					
1 (Nuit)	○—○				
2 (Jour)	○—○	○—○	○—○	○—○	

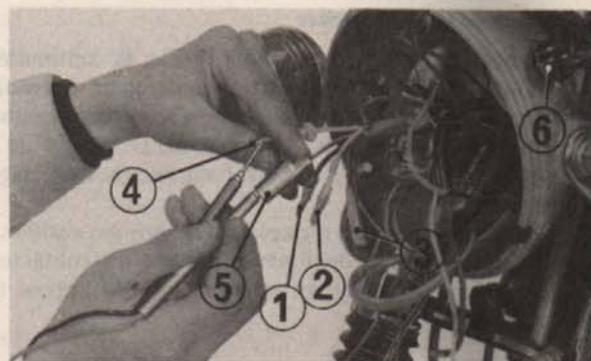


Fig. 4-87 (1) Noir
(2) Blanc/jaune
(3) Brun/bleu
(4) Jaune
(5) Brun/blanc
(6) Interrupteur d'éclairage

Commutateur de code

Contrôler la continuité entre les cosses de conducteurs du commutateur de code; au niveau du boîtier de phare. Le commutateur fonctionne normalement lorsqu'on relève une continuité entre les circuits (○—○) indiqués ci-dessous, le commutateur étant placé sur chaque position.

Cosse	H	L	IG	ST
Couleur du conducteur	Bleu	Blanc	Brun/bleu	Jaune/rouge
L		○—○		○—○
(N)	○—○	○—○	○—○	○—○
H	○—○		○—○	○—○

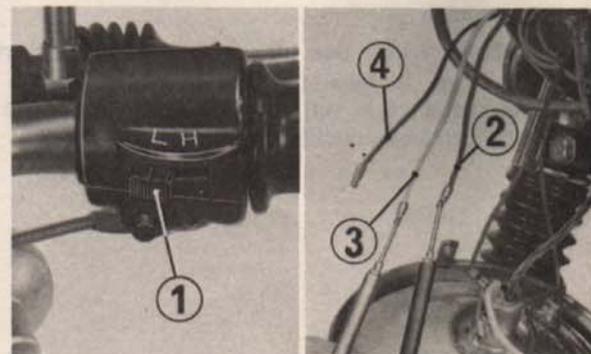


Fig. 4-88 (1) Commutateur de code
(2) Conducteur bleu
(3) Conducteur blanc
(4) Conducteur brun/bleu

Commutateur de démarreur

Débrancher la cosse du conducteur de commutateur de démarreur au niveau du boîtier de phare. Appliquer l'une des sondes de l'ohmmètre sur le cadre tout en plaçant le commutateur sur chacune de ses positions. Le commutateur est en bon état lorsqu'on relève une continuité dans le circuit (○—○) indiqué dans le tableau.

Cosse	ST	Cadre
Couleur du conducteur	Jaune&rouge	
OFF		
ON	○—○	○—○

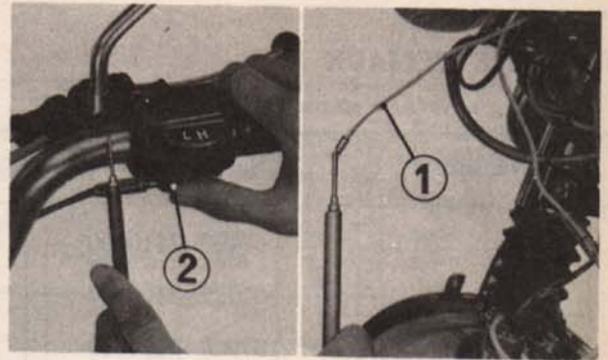


Fig. 4-89 (1) Jaune/rouge
(2) Commutateur de démarreur

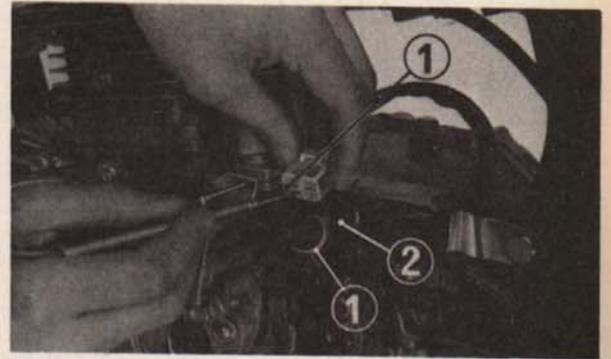


Fig. 4-90 (1) Conducteur vert clair/rouge
(2) Contacteur de point mort

V. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

1. OUTILS SPECIAUX

Numéro	Numéro de l'outil	Description
	07900-3510000	Outillage spécial pour CB125B6
1	07902-2400000	Clé à griffes de 46 mm
2	07908-3290000	Clé de réglage de basculeur
3	07910-3230101	Clé de démontage de cuvette de roulement
4	07916-6390000	Clé pour contre-écrou de 16 mm
5	07917-3230000	Clé Allen de 6 mm
6	07922-3570000	Clé de maintien de pignon d'entraînement
7	07933-2000000	Extracteur de rotor
8	07942-3290200	Outil de montage de guide de soupape
9	07942-3290100	Extracteur de guide de montage
10	07945-3230200	Outil de montage de cuvette intérieure de roulement de boîte de vitesses
11	07946-3640000	Accessoire d'outil de montage de roulement
12	07946-3290000	Outil de montage de cuvette de roulement
13	07946-3290200	Extracteur de cuvette de roulement
14	07947-3550000	Outil de montage de joint de fourche
15	07949-6110000	Outil de montage
16	07954-2000000	Compresseur de segments
17	07957-3290000	Compresseur de ressort de soupape
18	07958-2500000	Plaque d'appui de piston
19	07959-3290000	Compresseur d'amortisseur
20	07984-2000000	Alésoir de guide de soupape
21	07797-2920300	Boîte à outils spéciale

2. PROGRAMME D'ENTRETIEN

Ce programme d'entretien a été réalisé en tenant compte des conditions de conduite normale. Les motocyclettes qui seraient soumises à une conduite plus brutale ou qui seraient menées dans des régions particulièrement poussiéreuses devront subir un entretien plus fréquent.	Période initiale d'entretien	Période normale d'entretien :			
		Réaliser l'entretien tous les mois ou en rapport avec le kilométrage selon l'ordre d'apparition.			
	1,000 km	1 mois	3 mois	6 mois	12 mois
Huile moteur: Vidange	●		○		
Filtre à huile centrifuge: Nettoyer					○
Crépine de filtre à huile: Nettoyer					○
Bougies d'allumage: Nettoyer et régler l'écartement des électrodes ou changer.				○	
Vis platinées et calage de l'allumage: Nettoyer, vérifier et régler ou remplacer si nécessaire.	●			○	
*Jeu des basculeurs de soupapes: Contrôler et régler si nécessaire.	●			○	
*Tension de la chaîne de distribution: Régler.	●			○	
Élément en papier du filtre à air: Nettoyer.		(Doit être entretenu plus fréquemment dans les régions particulièrement poussiéreuses)		○	
Élément en papier du filtre à air: Remplacer.					○
*Carburateurs: Nettoyer et régler si nécessaire.	●			○	
Fonctionnement de la commande des gaz: Contrôler l'état du câble, Vérifier et régler le jeu au levier.	●			○	
Crépine de filtre à essence: Nettoyer.				○	
Conduites d'alimentation en carburant: Vérifier.				○	
*Embrayage: Contrôler le fonctionnement et régler si nécessaire.	●			○	
Chaîne de transmission: Contrôler l'état, graisser et régler si nécessaire.	**●	○			
*Mâchoires et garnitures de frein: Contrôler l'état et remplacer si usées.				○	
Tringlerie de commande de frein: Contrôler la tringlerie et régler le jeu si nécessaire.	●			○	
*Jantes de roues et rayons: Contrôler l'état, retendre les rayons et redresser les roues si nécessaire.	●			○	
Pneumatiques: Contrôler et réajuster la pression de gonflage.	●	○			
Huile de fourche avant: Vidanger et remplir.	***●				○
Suspensions avant et arrière: Contrôler le fonctionnement.	●			○	
Silentbloc de fourche arrière: Graisser, contrôler le jeu éventuel.				○	
*Roulements de colonne de direction: Régler.					○
Batterie: Contrôler le niveau de l'électrolyte et régler si nécessaire.	●		○		
Matériel d'éclairage: Contrôler et régler si nécessaire.	●	○			
Tous les écrous, boulons et dispositifs de fixation: Contrôler le niveau de sécurité et resserrer si nécessaire.	●	○			

Les désignations qui portent le symbole suivant:

* Doivent être réalisés par un concessionnaire Honda officiel à moins que le propriétaire de la motocyclette ne possèdent les outils appropriés et que ses connaissances en mécanique soient suffisantes. Tous les autres entretiens sont à réaliser par le propriétaire et n'offrent aucune difficulté.

** Période initiale d'entretien: 200 miles.

*** Période initiale d'entretien: 1.500 miles.

3. COUPLES DE SERRAGE

Moteur

Élément à serrer	Diamètre du pas en (mm)	Couple	
		cm-kg	Pied-livre
Couvercle de carter-moteur	6, P1,0	70-100	5,1- 7,2
Couvercle de culasse	8, P1,25	180-250	13,1-18,1
Isolement entre carburateur et culasse	6, P1,0	80-120	5,8- 8,7
Pignon d'entraînement à cames	7, P1,0	160-200	11,6-14,5
Induit d'alternateur	8, P1,25	350-450	15,3-32,5
Ecrou de réglage de basculeur	5, P0,5	70-100	5,1- 7,2
Carter-moteur supérieur et inférieur	6, P1,0	80-120	5,8- 8,7
	8, P1,25	180-250	13,1-18,1

Cadre

Élément à serrer	Diamètre du pas en (mm)	Couple	
		cm-kg	Pied-livre
Ecrou de colonne de direction	24, P1,0	800-1.000	57,9-72,3
Boulon de serrage de fourche avant	8, P1,25	180-250	13,1-18,1
Support de guidon de direction	8, P1,25	180-250	13,1-18,1
Rayons	Roue avant	25- 30	1,9- 2,2
	Roue arrière	20- 25	1,5- 1,9
Boulon d'axe de pivotement de bras oscillant	14, P1,5	600-700	43,7-50,6
Ecrou d'axe de roue avant	14, P1,5	600-800	43,7-57,9
Disque de frein avant	6, P1,0	80-100	5,9- 7,3
Pièce d'assemblage d'étrier	6, P1,0	80-120	5,9- 8,7
Pivot d'étrier	—	150-250	10,9-18,1
Support de garde-boue.	6, P1,0	80-120	5,9- 8,7
Boulon d'ancrage du moteur	8, P1,25	180-250	13,1-18,1
	10, P1,25	300-400	21,7-29,0
Ecrou d'axe de roue arrière	14, P1,5	600-800	43,7-57,9
Pignon d'entraînement final	8, P1,25	200-250	14,5-18,1
Bras de commande de frein	6, P1,0	80-100	5,9- 7,3
Amortisseur arrière	8, P1,25	180-250	13,1-18,1
	10, P1,25	300-400	21,7-29,0
Repose-pied	8, P1,25	180-250	13,1-18,1
Bras de kick de démarrage et pédale de changement de vitesses	6, P1,0	150-200	10,9-14,5

4. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Moteur

Désignation	Unité	Valeur nominale	Limite d'utilisation
Jeu entre l'axe de culbuteur et le culbuteur	mm (pouce)	0,013–0,043 (0,0005–0,0017)	0,08 (0,0032)
Hauteur de came	mm (pouce)	Admission	26,177 (1,0306)
		Echappement	25,740 (1,0134)
Largeur de siège de soupape	mm (pouce)	1,2 (0,0472)	1,9 (0,0748)
Diamètre extérieur de queue de soupape	mm (pouce)	Admission	5,480–5,490 (0,2157–0,2161)
		Echappement	5,460–5,470 (0,2150–0,2154)
Jeu entre guide de soupape et soupape	mm (pouce)	Admission	0,015–0,035 (0,006–0,0014)
		Echappement	0,035–0,055 (0,0014–0,0022)
Longueur à vide de ressort de soupape	mm (pouce)	Intérieur	23,05 (0,9075)
		Extérieur	31,30 (1,2323)
Diamètre intérieur d'alésage de cylindre	mm (pouce)	44,000–44,010 (1,7323–1,7327)	44,1 (1,7717)
Diamètre extérieur de jupe de piston	mm (pouce)	43,980–44,000 (1,7315–1,7323)	43,9 (1,7284)
Diamètre intérieur d'alésage d'axe de piston	mm (pouce)	13,002–13,008 (0,5119–0,5121)	13,02 (0,5126)
Diamètre extérieur d'axe de piston	mm (pouce)	12,994–13,000 (0,5016–0,5118)	12,9 (0,5079)
Jeu de segment de piston à gorge de piston	mm (pouce)	Segment coup de feu	0,35–0,65 (0,0138–0,0256)
		Segment d'étanchéité	0,25–0,55 (0,0098–0,0217)
		Segment racler	0,25–0,55 (0,0098–0,0217)
Ecartement de segment	mm (pouce)	Segment coup de feu	0,15–0,35 (0,0059–0,0138)
		Segment d'étanchéité	0,15–0,35 (0,0059–0,0138)
		Segment racler	0,15–0,35 (0,0059–0,0138)
Jeu de tige de commande de pompe à huile à couronne extérieure d'embrayage	mm (pouce)	0,025–0,075 (0,0010–0,0030)	0,15 (0,0059)
Epaisseur de disque de friction d'embrayage	mm (pouce)	3,5 (0,1378)	3,1 (0,1220)
Usure de plateau d'embrayage	mm (pouce)	0,1 (0,0039) max.	0,2 (0,0079)
Longueur à vide de ressort d'embrayage	mm (pouce)	30,5 (1,2008)	29,0 (1,1417)
Epaisseur de fourchette	mm (pouce)	5,33–5,40 (0,2098–0,2126)	5,2 (0,2047)
Diamètre extérieur de tambour sélecteur	mm (pouce)	33,950–33,975 (1,3366–1,3376)	33,8 (1,3307)
Diamètre intérieur de fourchette	mm (pouce)	34,000–34,025 (1,3386–1,3396)	34,075 (1,3415)
Jeu de gorge de tambour sélecteur à boulon de guidage de fourchette	mm (pouce)	0,11–0,228 (0,0043–0,0090)	0,5 (0,0197)
Jeu des pignons de boîte de vitesses			
Pignons de première, seconde, troisième	mm (pouce)		0,2 (0,0079)
Pignons de quatrième et de cinquième	mm (pouce)		0,2 (0,0079)
Usure de vilebrequin	mm (pouce)	0,03 (0,0012) max.	0,1 (0,0039)
Diamètre intérieur de pied de bielle	mm (pouce)	12,988–13,033 (0,5113–0,5131)	13,07 (0,5146)
Jeu latéral de tête de bielle	mm (pouce)	0,05–0,35 (0,0020–0,0138)	0,6 (0,0236)
Jeu de douille de tête de bielle	mm (pouce)	0,004–0,012 (0,0002–0,0005)	0,020 (0,0008)
Jeu de plongeur à corps de pompe à huile	mm (pouce)	0,025–0,145 (0,0010–0,0057)	0,2 (0,0079)

Cadre

Désignation	Unité	Valeur nominale	Limite d'utilisation
Déformation du disque de frein	mm (pouce)	0,05 (0,0020) max.	0,2 (0,0079)
Usure de disque de frein	mm (pouce)	0,05 (0,0020) max.	0,3 (0,0118)
Epaisseur de disque de frein	mm (pouce)	4,9–5,1 (0,1929–0,2008)	4,0 (0,1575)
Usure de jante de roue	mm (pouce)	0,5 (0,0197) max.	3,0 (0,1181)
Cintrage d'axe de roue avant	mm (pouce)	0,01 (0,004) max.	0,15 (0,0059)
Cintrage d'axe de roue arrière	mm (pouce)	0,01 (0,0004) max.	0,20 (0,0079)
Epaisseur de garniture de frein arrière	mm (pouce)	3,9–4,1 (0,1535–0,1614)	2,0 (0,0787)
Diamètre intérieur de tambour de frein arrière	mm (pouce)	129,08–130,02 (5,0819–5,1189)	131 (5,1575)
Longueur à vide de ressort d'amortisseur avant	mm (pouce)	453,7 (17,863)	445 (17,520)
Longueur à vide de ressort d'amortisseur arrière	mm (pouce)	196,7 (7,745)	185 (7,283)
Jeu d'entretoise centrale à machonnage de pivot de bras oscillant	mm (pouce)	0,08–0,13 (0,0031–0,0051)	0,3 (0,0118)
Diamètre intérieur de fourreau inférieur de fourche avant	mm (pouce)	31,025–31,064 (1,2215–1,2230)	31,139 (1,2259)
Diamètre extérieur de tube de fourche avant	mm (pouce)	30,925–30,950 (1,2175–1,2185)	30,90 (1,2165)
Jeu axial de roulement à billes 6302	mm (pouce)	0,05 (0,0020)	0,1 (0,0039)
Jeu radial de roulement à billes 6302	mm (pouce)	0,002–0,007 (0,0001–0,0003)	0,05 (0,0020)
Longueur de chaîne de transmission	mm (pouce)	1498,6 (59,000)	1524 (60,000)

5. RECHERCHE ET IDENTIFICATIONS D'ANOMALIES

Moteur

Panne	Cause probable	Remèdes
Le moteur ne démarre pas	<ol style="list-style-type: none"> 1. Usure excessive des segments de piston ou des cylindre 2. Grippage de soupape dans son guide 3. Grippage de piston 4. Mauvais réglage de soupape 5. Manque ou excès de compression Fuite de pression 6. Joint de culasse détruit 7. Surfaces de portée du joint de cylindre et de la culasse sont déformées 	<p>Remplacer</p> <p>Remplacer</p> <p>Remplacer</p> <p>Régler</p> <p>Roder la soupape de manière à pouvoir obtenir un excellent contact sur son siège ou remplacer.</p> <p>Remplacer.</p> <p>Réparer ou remplacer.</p>
Le moteur cale aussitôt	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mauvais réglage des basculeurs 2. Manque ou excès de compression 3. Jeu excessif des guides de soupape 	<p>Régler pour obtenir la valeur nominale</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer la soupape ou le guide</p>
Perte de puissance	<ol style="list-style-type: none"> 1. Collage de soupape à l'ouverture 2. Mauvais contact de la soupape sur son siège 3. Faiblesse ou rupture de ressort de soupape 4. Mauvais réglage de soupape 5. Joint de culasse détruit 6. Usure excessive de cylindre et piston 7. Usure, faiblesse ou rupture de segment de piston 8. Bougie d'allumage desserrée 	<p>Remplacer</p> <p>Roder la soupape</p> <p>Remplacer</p> <p>Régler</p> <p>Remplacer</p> <p>Remplacer</p> <p>Remplacer</p> <p>Resserrer</p>
Surchauffe du moteur	<ol style="list-style-type: none"> 1. Forts dépôts de calamine sur les parois de la chambre à combustion ou sur la tête de piston 2. Mélange insuffisant 3. Retard du calage de l'allumage 4. Niveau d'huile insuffisant, mauvaise qualité d'huile 5. Utilisation exagérée des bas régimes 	<p>Retirer la calamine</p> <p>Régler le carburateur</p> <p>Caler l'allumage</p> <p>Remettre de l'huile ou utiliser l'huile de viscosité recommandée</p>
Post-combustion dans l'échappement	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mauvais montage de soupape d'admission 2. Mauvais réglage des soupapes 3. Mauvais calage de l'allumage 4. Ecartement d'électrodes de bougies d'allumage trop important 5. Mauvaise qualité de carburant 	<p>Contrôler le montage de la soupape</p> <p>Régler</p> <p>Régler</p> <p>Régler l'écartement de manière à obtenir de 0,024 à 0,028 pouce (0,6 à 0,7 mm)</p> <p>Utiliser un carburant de meilleure qualité</p>
Emissions de fumées blanches à l'échappement	<ol style="list-style-type: none"> 1. Usure importante des cylindres et des pistons 2. Excès d'huile dans le moteur 3. Pression d'huile trop importante 4. Mauvaise qualité d'huile utilisée 	<p>Remplacer les pistons</p> <p>Remettre à niveau normal</p> <p>Contrôler l'état de l'orifice d'aération</p> <p>Utiliser l'huile préconisée</p>
Emission de fumées noires à l'échappement	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mélange trop riche 	<p>Régler le carburateur</p>

Panne	Cause probable	Remèdes
Difficultés à passer les vitesses	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mauvais débrayage de l'embrayage 2. Les pignons de boîte sont endommagés ou des matières étrangères sont venues se placer entre les dents de pignons 3. Mauvais fonctionnement de fourchette 4. Mauvais fonctionnement de l'arrêt de tambour sélecteur ou de la pédale de changement de vitesses 5. Mauvais alignement des axes principal et intermédiaire 6. Taux de viscosité de l'huile élevé 	<p>Régler l'embrayage Remplacer les pièces défectueuses</p> <p>Réparer ou remplacer Réparer ou remplacer</p> <p>Réparer ou remplacer</p> <p>Changer d'huile</p>
Pignons de boîte de vitesses trop bruyants	<ol style="list-style-type: none"> 1. Jeu excessif entre les pignons de boîte 2. Usure de palier d'arbre principal ou d'arbre intermédiaire 	<p>Réparer ou remplacer Réparer ou remplacer</p>
Les pignons de boîte de vitesses n'accrochent pas	<ol style="list-style-type: none"> 1. Usure des doigts de fourchettes 2. Usure de crabot de pignon 3. Usure de cannelure 	<p>Remplacer Remplacer Remplacer</p>
L'embrayage patine	<ol style="list-style-type: none"> 1. Absence de jeu au levier de commande de débrayage 2. Affaissement ou déformation de ressort d'embrayage 3. Usure ou abrasion de disque de friction 	<p>Régler le jeu du levier</p> <p>Remplacer les ressorts qui sont trop faibles</p> <p>Remplacer</p>
L'embrayage se libère difficilement	<ol style="list-style-type: none"> 1. Jeu excessif au levier de commande de débrayage 2. Déformation des disques de friction 3. Déformation du plateau de pression 4. Cintrage de l'arbre principal 	<p>Régler le jeu au levier</p> <p>Remplacer Remplacer Remplacer</p>
La pédale ne revient pas à sa position d'origine	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ressort de rappel défectueux 2. Ressort de rappel décroché 	<p>Remplacer Raccrocher le ressort de rappel</p>
Le kick de démarrage ne pivote pas	<ol style="list-style-type: none"> 1. Usure excessive du cliquet de kick de démarrage 	<p>Remplacer</p>
Le moteur ne démarre pas	<p>Le carburateur</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Commande des gaz entièrement ouverte 2. Mauvais réglage de la vis d'air de carburateur 3. Fuites d'air au niveau de la culasse 4. Gicleur de ralenti du carburateur obstrué 5. Robinet à essence ou conduites d'alimentation obstruées 6. Orifice d'appel d'air du bouchon de réservoir à carburant bouché 7. Absence de carburant dans le réservoir 	<p>Fermer la commande Régler la vis d'air Resserrer le conduit de liaison du carburateur Nettoyer ou remplacer Nettoyer</p> <p>Nettoyer</p> <p>Faire le plein</p>
Mauvais réglage de ralenti	<p>Le carburateur</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gicleur de ralenti desserré ou obstrué 2. Mauvais réglage de niveau du flotteur 3. Mauvais réglage de la vis d'air 4. Mauvais fonctionnement du câble de commande des gaz 5. Fuites d'air 	<p>Nettoyer ou remplacer Régler Régler Régler</p> <p>Resserrer tous les raccords</p>

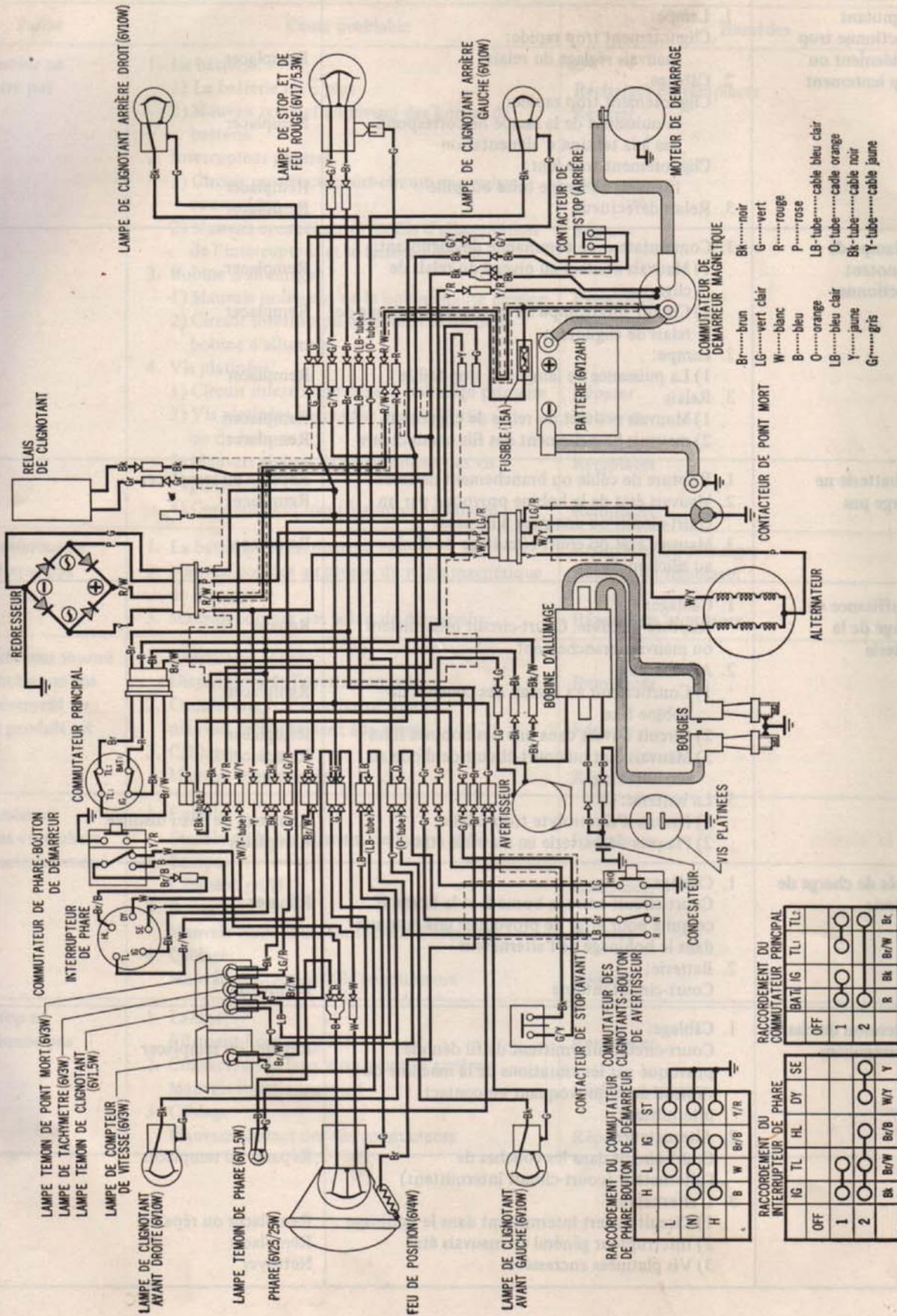
Panne	Cause probable	Remèdes
Le moteur ne fonctionne pas normalement	Le carburateur 1. La dimension du gicleur est trop faible 2. Le niveau du flotteur est incorrect 3. Gicleur principal de carburateur obstrué 4. Mauvais fonctionnement du câble de commande des gaz 5. Fuites d'air	Remplacer ou rectifier le gicleur Régler Nettoyer ou remplacer Régler Resserrer tous les raccords
Le guidon de direction est dur	1. Ecrou de colonne de direction trop serré 2. Les billes d'acier de la colonne de direction sont endommagées 3. Cintrage de la colonne de direction 4. Pression de gonflage du pneumatique avant insuffisante	Régler Remplacer Remplacer Réajuster la pression de gonflage
Les roues avant et arrière flottent	1. Boulon de fixation de colonne de direction desserré 2. Usure des roulements de roues avant et arrière 3. Usure ou déformation des roues avant et arrière 4. Rayons desserrés 5. Pneumatique en mauvais état	Resserrer Remplacer les roulements Réparer ou remplacer Resserrer Remplacer
La suspension est molle	1. Affaissement de l'amortisseur 2. Charge excessive	Remplacer
La suspension est dure	1. Mauvais fonctionnement de l'amortisseur avant 2. Mauvais fonctionnement de l'amortisseur arrière	Réparer Remplacer
La suspension est bruyante	1. Fourreau d'amortisseur avant ou amortisseur arrière frotte 2. Interférence entre le fourreau d'amortisseur et le ressort d'amortisseur 3. Butée de talonnage de fourche en mauvais état 4. Insuffisance d'huile dans la fourche avant	Réparer ou remplacer Réparer ou remplacer Remplacer Rajouter de l'ATF (fluide de boîte de vitesses)
Frein défectueux	1. Frein avant: 1) Usure de plaquette de frein 2) Usure ou déformation du disque de frein 3) Mauvais réglage du levier de commande de frein 2. Frein arrière: 1) Usure des garnitures de mâchoires 2) Usure des mâchoires de frein ou mauvais contact de celles-ci sur le tambour 3) Usure de la came de commande de frein 4) Présence d'eau ou d'huile dans le dispositif de freinage 5) Usure du boulon d'ancrage 6) Mauvais réglage de la pédale de commande de frein	Remplacer les plaquettes Remplacer le disque Régler Remplacer Remplacer Nettoyer Remplacer Régler

Installation électrique

Panne	Cause probable	Remèdes
Le moteur ne démarre pas	1. La batterie: 1) La batterie est à plat 2) Mauvais contact au niveau des bornes de batterie 2. Interrupteur général: 1) Circuit ouvert ou court-circuit, mauvaises connexions 2) Mauvais contact entre les fils d'alimentation de l'interrupteur et le faisceau de fils 3. Bobine d'allumage: 1) Mauvais isolement de la bobine haute tension 2) Circuit interrompu ou court-circuit de la bobine d'allumage 4. Vis platinées: 1) Circuit interrompu dans le bobinage primaire 2) Vis platinées encrassées par de l'huile ou de la boue 3) Mauvais réglage de l'écartement des vis platinées 4) Condensateur insuffisamment rechargé	Recharger ou remplacer Réparer Réparer Réparer Remplacer Remplacer Réparer Nettoyer Remplacer Remplacer
Le démarreur ne fonctionne pas	1. La batterie est en mauvais état 2. Mauvais contact au niveau du relais magnétique de démarreur 3. Mauvais contact des balais de démarreur	Remplacer ou recharger Réparer ou remplacer Réparer ou remplacer
L'avertisseur sonore ne fonctionne pas régulièrement ou le son produit est faible	1. Avertisseur sonore: Diaphragme de l'avertisseur brisé 2. Commutateur d'avertisseur sonore: mauvais raccordement à la masse 3. Câblage: Mauvais branchement	Remplacer Réparer Réparer
Les lanternes arrières et le phare ne fonctionnent pas	1. Fusible: Fusible grillé ou filament de lampe grillé 2. Lampe: Filament grillé 3. Contacteur: Mauvais contact du contacteur d'éclairage 4. Câblage: Mauvais contact des fils conducteurs	Remplacer Remplacer Réparer Réparer
Feu stop ne fonctionne pas	1. Lampe: Filament brisé ou grillé 2. Contacteur de feux stop avant et arrière: Mauvais fonctionnement 3. Câblage: Mauvais contact des fils conducteurs	Remplacer Régler ou réparer Réparer

Panne	Cause probable	Remèdes
Clignotant fonctionne trop rapidement ou trop lentement	1. Lampe: Clignotement trop rapide: mauvais réglage du relais 2. Câblage: Clignotement trop rapide: la puissance de la lampe ne correspond pas à la tension d'alimentation Clignotement trop lent: filament de lampe brisé ou grillé 3. Relais défectueux	Remplacer Remplacer Remplacer Remplacer
La lampe de clignotant fonctionne	1. Commutateur de commande de clignotant: 1) Mauvais contact au niveau du relais de clignotant 2) Circuit interrompu au niveau du bobinage de relais de clignotant 2. Lampe: 1) La puissance de lampe est trop faible 3. Relais 1) Mauvais contact du relais de clignotant 2) mauvais branchement des fils conducteurs	Remplacer Remplacer Remplacer Remplacer
La batterie ne charge pas	1. Rupture de câble ou branchement desserré 2. Mauvais état de la bobine provoqué par un court-circuit ou une mise à la masse 3. Mauvais état ou court-circuitage de diode au silicium	Réparer ou remplacer Remplacer Remplacer
Insuffisance de charge de la batterie	1. Câblage: Rupture de câble, Court-circuit intermittent ou mauvais branchement 2. Alternateur: 1) Court-circuit au niveau des couches de bobine fixe 2) Circuit ouvert dans une des bobines fixes 3) Mauvais état ou court-circuit de diode au silicium 3. La batterie: 1) Niveau d'électrolyte trop faible 2) Plaques de batterie en mauvais état	Réparer Remplacer Remplacer Remplacer Remettre de l'eau distillée Remplacer
Excès de charge de batterie	1. Câblage: Court-circuit entre la borne P et la borne F ce qui a pour effet de provoquer une coupure dans le bobinage de l'alternateur 2. Batterie: Court-circuit interne	Réparer Remplacer
La tension de charge est irrégulière	1. Câblage: Court-circuit intermittent de fil dénudé provoqué par les vibrations de la machine ou rupture de fil provoquant un contact intermittent 2. Alternateur: Court-circuit dans les couches de l'alternateur (court-circuit intermittent) 3. L'alternateur 1) Circuit-ouvert intermittent dans le bobinage 2) Interrupteur général en mauvais état 3) Vis platinées encrassées	Réparer ou remplacer Réparer ou remplacer Remplacer ou réparer Remplacer Nettoyer

6. SCHEMA DE CABLAGE



7. RENSEIGNEMENTS TECHNIQUES

Désignation	
DIMENSIONS	
Longueur hors-tout	1.965 mm
Largeur hors-tout	715 mm
Hauteur hors-tout	1,030 mm
Empattement	1,280 mm
Hauteur du siège	775 mm
Garde au sol	140 mm
Poids net	120 kg
CADRE	
Type	Berceau semi-double
Course de la suspension avant	Fourche télescopique, course de 105 mm
Course de la suspension arrière	Fourche oscillante, course de 67.8 mm
Type et dimension de pneumatique avant	Pneumatique à nervure, Pression de gonflage 1.8 kg/cm ²
Type et dimension de pneumatique arrière	Fortes structures, pression de gonflage 2.2 kg/cm ²
Frein avant	Frein à disque
Frein arrière	A mâchoires à extension interne
Contenance du réservoir à carburant	9,0 lit.
Contenance de la réserve du réservoir	2,5 lit.
Angle de chasse	64°
Longueur de traînée	86 mm
MOTEUR	
Type	Moteur à 4 temps, à refroidissement à air, arbre à cames en tête
Disposition des cylindres	Cylindres jumelés avec une inclinaison de 8° par rapport à la verticale
Course et alésage	44,0 x 41,0 mm
Cylindrée	124 cc
Taux de compression	9,4 : 1
Puissance maximum	Tours-minute
Couple maximum	0,89 kg-m/9.000 t/mn
Contenance du carter-moteur	1,2 lit
Circuit de graissage	Carter inférieur humide et circuit sous pression
Jeu des basculeurs de soupapes	Admission, Echappement: 0,05 mm
Ralenti	1.200 t/mn
DISTRIBUTION	
Embrayage	Embrayage humide à disques multiples
Boîte de vitesses	5 vitesses à prise constante
Démultiplication primaire	3,875
Rapport de démultiplication I	2,615
Rapport de démultiplication II	1,611
Rapport de démultiplication III	1,182
Rapport de démultiplication IV	0,958
Rapport de démultiplication V	0,808
Démultiplication finale	3,357, pignon d'entraînement 14T, pignon entraîné 47T
Procédé de changement des vitesses	Commande à pied gauche avec dispositif de rappel
INSTALLATION ELECTRIQUE	
Allumage	Par batterie et bobine d'allumage
Dispositif de démarrage	Démarrreur et kick de démarrage
Alternateur	Alternateur, 0,072 kw/5,000 tours/minute
Puissance de la batterie	6V-12AH
Bougies d'allumage	NGK D8HS, ND X24FS



HONDA
HONDA MOTOR CO., LTD. TOKYO, JAPAN

6335101

B6

Ⓜ Ⓨ A7007503
IMPRIME AU JAPON