

CONTENTS

1. INSTRUCTIONS D'UTILISATION	2
Carburant	2
Fonctionnement de base	3
• Démarrage du moteur	3
• Arrêt du moteur	3
• Procédure de rodage	3
Commandes	4
Réglage de la garde aux commandes	5
• Embrayage	5
• Poignée des gaz	5
• Levier de frein avant	6
• Hauteur de la pédale de frein	6
Réglages pour commodité personnelle	7
• Réglage de la position de conduite	7
• Position, largeur et forme du guidon	7
• Selle à hauteur différente (en option)	7
• Autres réglages personnalisés	7
2. CARACTERISTIQUES	8
3. PIECES OPTIONNELLES	9
4. VERIFICATIONS ET ENTRETIEN	10
Liste des contrôles préliminaires	10
Tableau d'entretien	10
Informations générales d'entretien	11
Entretien entre les épreuves/entre l'entraînement et les épreuves	11
Entretien à effectuer après une compétition	12
• Lubrification après une course	12
• Nettoyage de routine	12
• Nettoyeur haute pression	12
• Contrôle de la condensation	12
• Lubrification après le nettoyage	12
Entretien général	13
Procédures d'entretien	16
• Huile de boîte de vitesses	16
• Liquide de refroidissement	16
• Bougie d'allumage	17
• Allumage	17
• Filtre à air	18
• Embrayage (Opération de base)	18
• Guidon et roulements de direction	19
• Poignée des gaz	19
• Réservoir d'essence	19
• Filtre à essence	19
• Carburateur (Réglages mineurs)	20
• Roues et pneus avant et arrière	20
• Suspension avant (contrôle)	20
• Cadre auxiliaire	22
• Suspension arrière (contrôle)	23
• Freins	24
• Chaîne secondaire	25
• Echappement	27
• Câbles d'accélérateur	27
5. REGLAGE DU CARBURATEUR	27
• Carburateur	27
• Mise au point pour conditions spéciales	30
• Coloration de la bougie	30
6. REGLAGE DES SUSPENSIONS	30
• Enfoncement	30
• Réglages des suspensions en fonction des conditions spécifiques du terrain	32
• Directives pour le réglage de la suspension	33
7. REGLAGES DE LA PARTIE-CYCLE EN FONCTION DU TERRAIN	36
• Partie arrière	36
• Hauteur et inclinaison de la fourche	36
• Empattement	36
8. SELECTION DE TRANSMISSION	36
9. CHOIX DES PNEUS	37
10. CARNET DE COURSE, ENTRETIEN ET REGLAGES	38
11. PIECES DE RECHANGE ET EQUIPEMENTS	40
12. NETTOYAGE	41
13. REMISAGE	41
• Préparation de la moto pour le remisage	41
• Remise en service	41
14. DEMONTAGE/REMONTAGE	42
• Informations générales d'entretien	42
• Dépose/repose du moteur	50
• Système d'alimentation	51
• Culasse/Cylindre/Piston	53
• Embrayage/Sélection/Kick	56
• Boîte de vitesses/Vilebrequin/Carter moteur	62
• Circuit de refroidissement	68
• Guidon/Colonne de direction/Fourche	70
• Suspension arrière	80
• Roues	93
• Frein hydraulique	97
• Remplacement de la laine de verre	104
• Système d'allumage	105
15. SCHEMA DE CABLAGE	110
16. DEPISTAGE DES PANNES	110

1. INSTRUCTIONS D'UTILISATION

CARBURANT

Votre CR est équipée d'un moteur deux temps utilisant un mélange essence-huile.

La capacité du réservoir est de 9,0 litres.

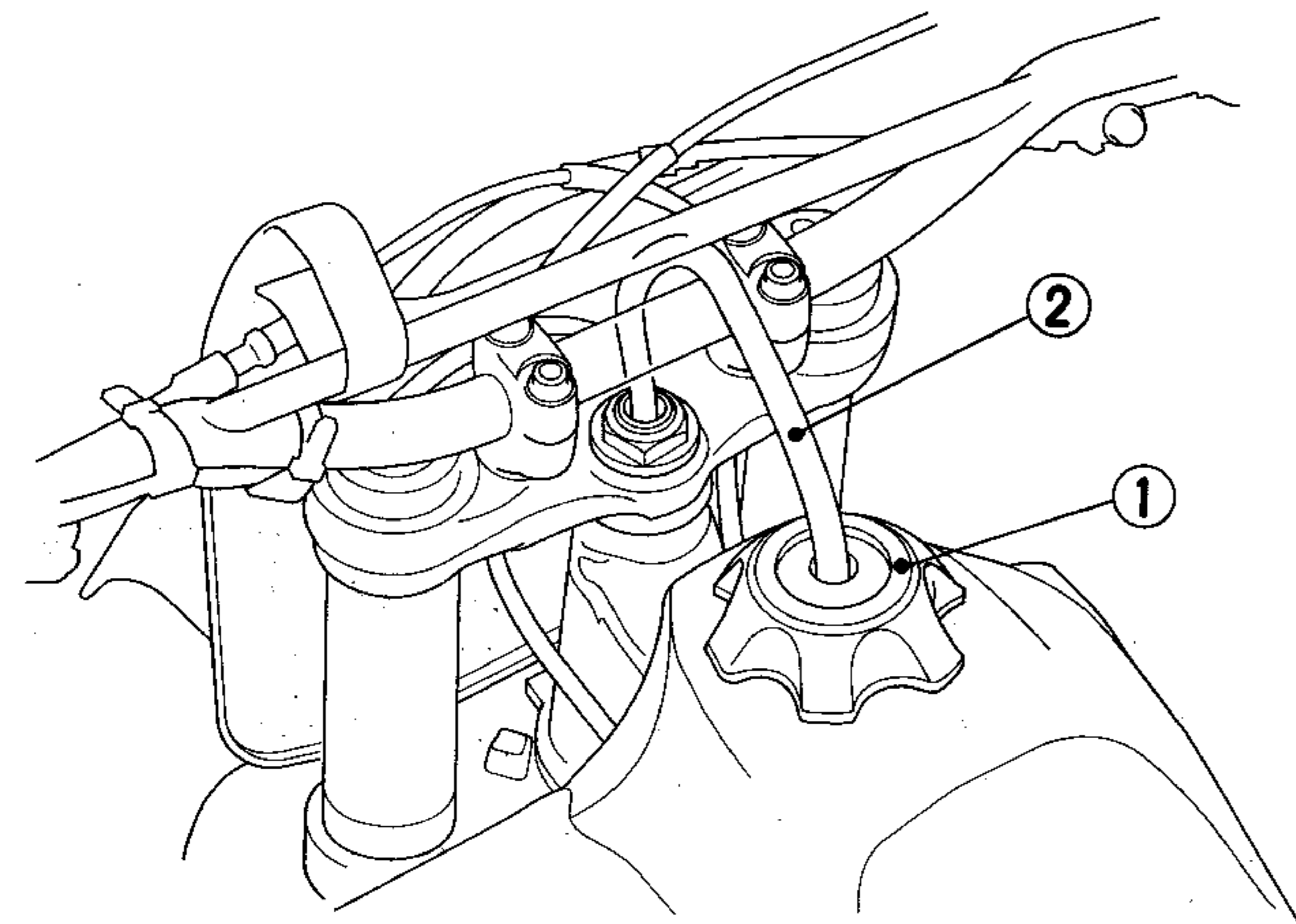
Pour ouvrir le réservoir, retirez le reniflard de la colonne de direction. Puis, tournez le bouchon dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

- Une essence pour automobile ayant un indice d'octane à la pompe $(R + M)/2$ de 90 ou plus, ou bien un indice d'octane "Recherche" de 96 ou plus, peut être utilisée. En cas de "cogement" ou de "cliquetis", essayez une essence d'une autre marque ou d'un taux d'octane supérieur.
- Mélangez l'essence et l'huile selon une proportion de 20:1. Utilisez un récipient propre pour préparer ce mélange et agitez jusqu'à ce qu'il soit parfaitement homogène. Puis versez-le dans le réservoir.

UTILISEZ DE L'HUILE HONDA 2 TEMPS OU UNE HUILE EQUIVALENTE.

PRECAUTION:

- *La présence d'une quantité d'huile trop importante dans le mélange se traduira par une fumée excessive et un encrassement de la bougie. Par contre, une quantité trop faible d'huile entraînera une détérioration du moteur ou une usure prématurée. Mélangez le carburant à raison de 20 doses d'essence pour une dose d'huile (20:1).*



- (1) BOUCHON DU RESERVOIR D'ESSENCE
(2) RENIFLARD

- Les huiles végétales se séparent plus facilement de l'essence que les huiles minérales, tout particulièrement par temps froid. Il est recommandé d'utiliser de l'huile minérale lorsque la température ambiante descend en dessous de 0 degré C.
- Si le mélange essence-huile stagne trop longtemps, son pouvoir lubrifiant se détériore. Utilisez le mélange dans les 24 heures.
- Une fois que le bidon d'huile est ouvert, l'huile doit être utilisée dans le mois, car une oxydation peut se produire.

PRECAUTION:

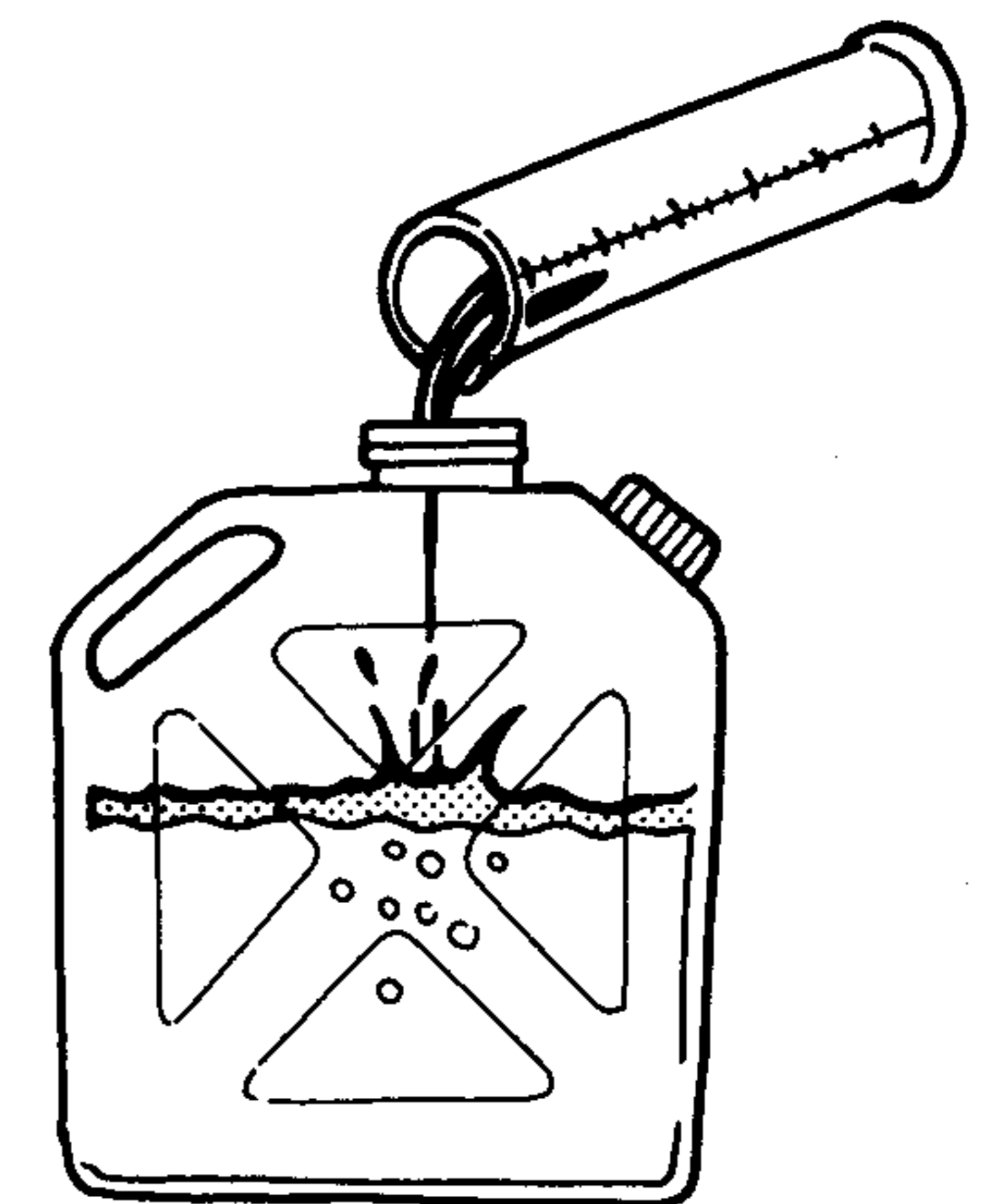
- **Ne mélangez pas une huile végétale avec une huile minérale.**

ATTENTION

- *Dans certaines conditions, l'essence est un produit extrêmement inflammable et explosif. Effectuez cette opération dans un endroit suffisamment aéré, moteur arrêté. Ne pas fumer ni permettre de flammes ou d'étincelles à l'endroit où l'essence est vidangée ou stockée ou là où le plein du réservoir est fait.*

TABLEAU DE MELANGE ESSENCE-HUILE 20:1

Essence 20	Huile 1
Litres	cm ³
0,5	25
1,0	50
1,5	75
2,0	100
2,5	125
3,0	150
3,5	175
4,0	200
4,5	225
5,0	250
5,5	275
6,0	300
6,5	325
7,0	350
7,5	375
8,0	400
8,5	425
9,0	450



FONCTIONNEMENT DE BASE

Démarrage du moteur

ATTENTION

- **Ne faites jamais tourner le moteur dans un endroit fermé.**
Les gaz d'échappement contiennent du monoxyde de carbone, gaz toxique pouvant provoquer des évanouissements et la mort.
- **N'essayez pas de mettre le moteur en marche avec la boîte de vitesses en prise et l'embrayage engagé: vous risqueriez de vous blesser et d'endommager la moto.**

NOTE:

- Il est possible de démarrer au kick avec la boîte de vitesses en prise en débrayant avant d'agir sur le kick.

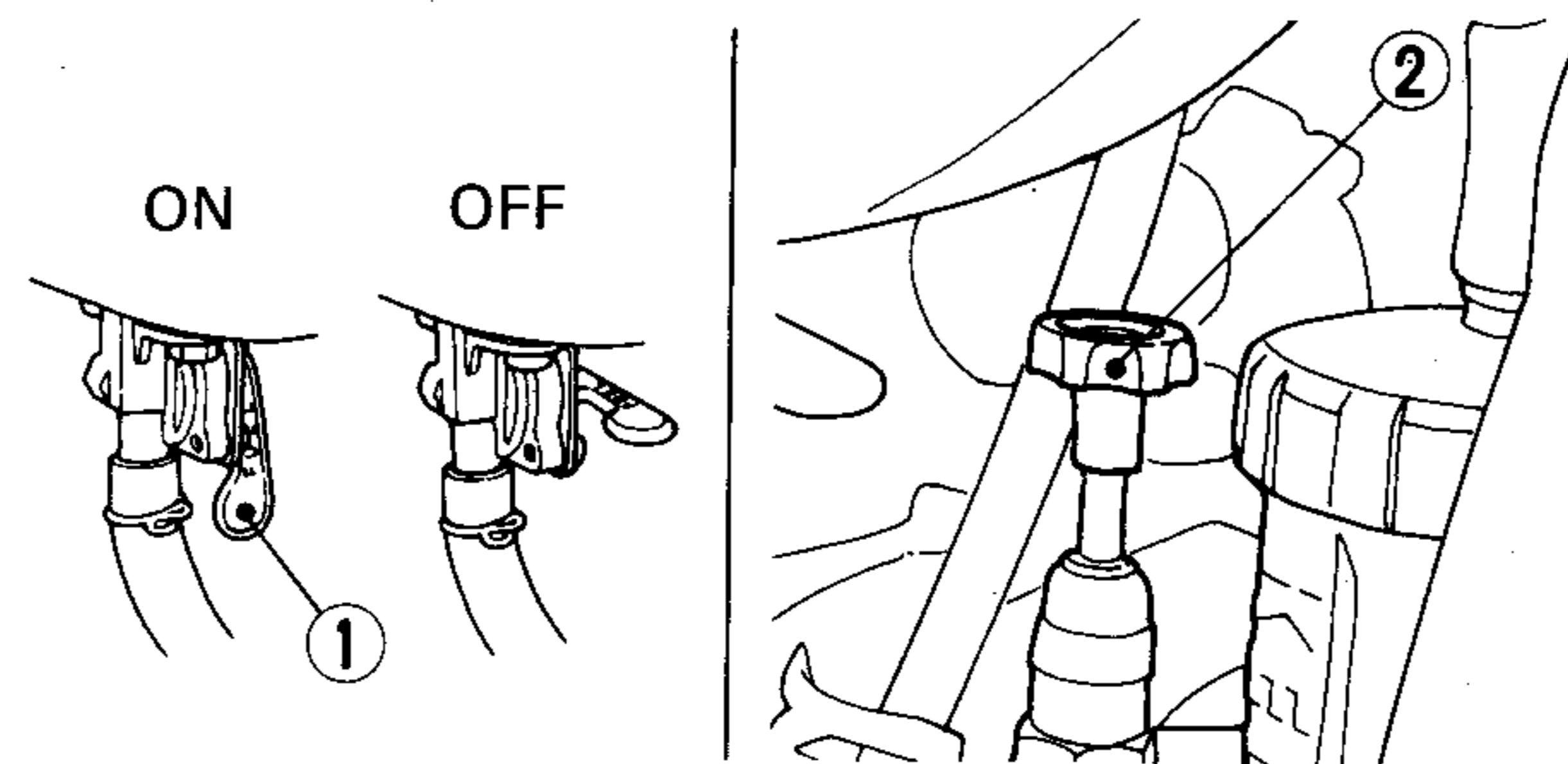
Vérifiez le niveau d'huile dans la boîte de vitesses et celui du liquide de refroidissement avant de faire démarrer le moteur (page 16).

Démarrage du moteur à froid:

1. Positionnez le robinet d'essence sur ON.
2. Mettez la boîte de vitesses au point mort.
3. Tirez le starter.
4. Actionnez le kick en gardant la poignée de gaz fermée. Effectuez un mouvement de haut en bas rapide et continu.
5. Une fois le moteur démarré, repoussez aussitôt le starter pour éviter l'encrassement de la bougie.
6. Laissez le moteur chauffer pendant au moins deux minutes avant de rouler, de préférence jusqu'à sentir la chaleur du cylindre à travers le gant. Augmentez progressivement le régime moteur sans jouer sur la poignée des gaz. Il est important d'échauffer le moteur car cela empêche un grippage des pièces dû au froid.

Démarrage à chaud:

1. Positionnez le robinet d'essence sur ON.
2. Mettez la boîte de vitesses au point mort.
3. Laissez le starter en position basse.
4. Ouvrez la poignée de gaz (1/8 - 1/4) et actionnez le kick.



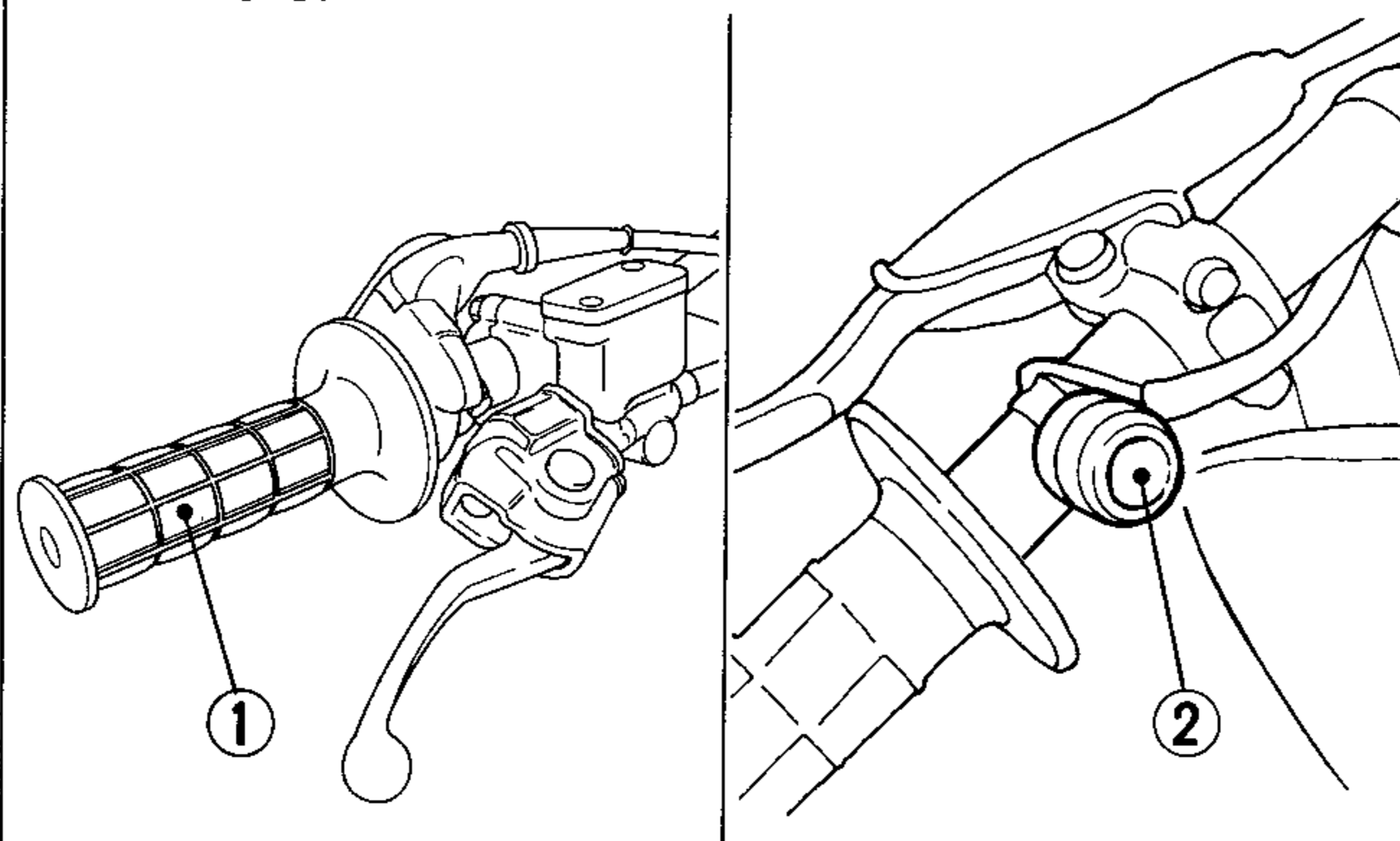
(1) ROBINET D'ESSENCE (2) STARTER/BOUTON DE VITESSE DE RALENTI

Arrêt du moteur

1. Mettez la boîte de vitesses au point mort.
2. Positionnez le robinet d'essence sur OFF.
3. Ouvrez légèrement la poignée de gaz deux ou trois fois, puis refermez-la.
4. Appuyez et maintenez le bouton d'arrêt du moteur jusqu'à l'arrêt complet du moteur.

NOTE:

- Si le robinet d'essence n'est pas fermé, le carburateur risque de déborder, et le carter moteur de se remplir d'essence rendant le démarrage difficile.



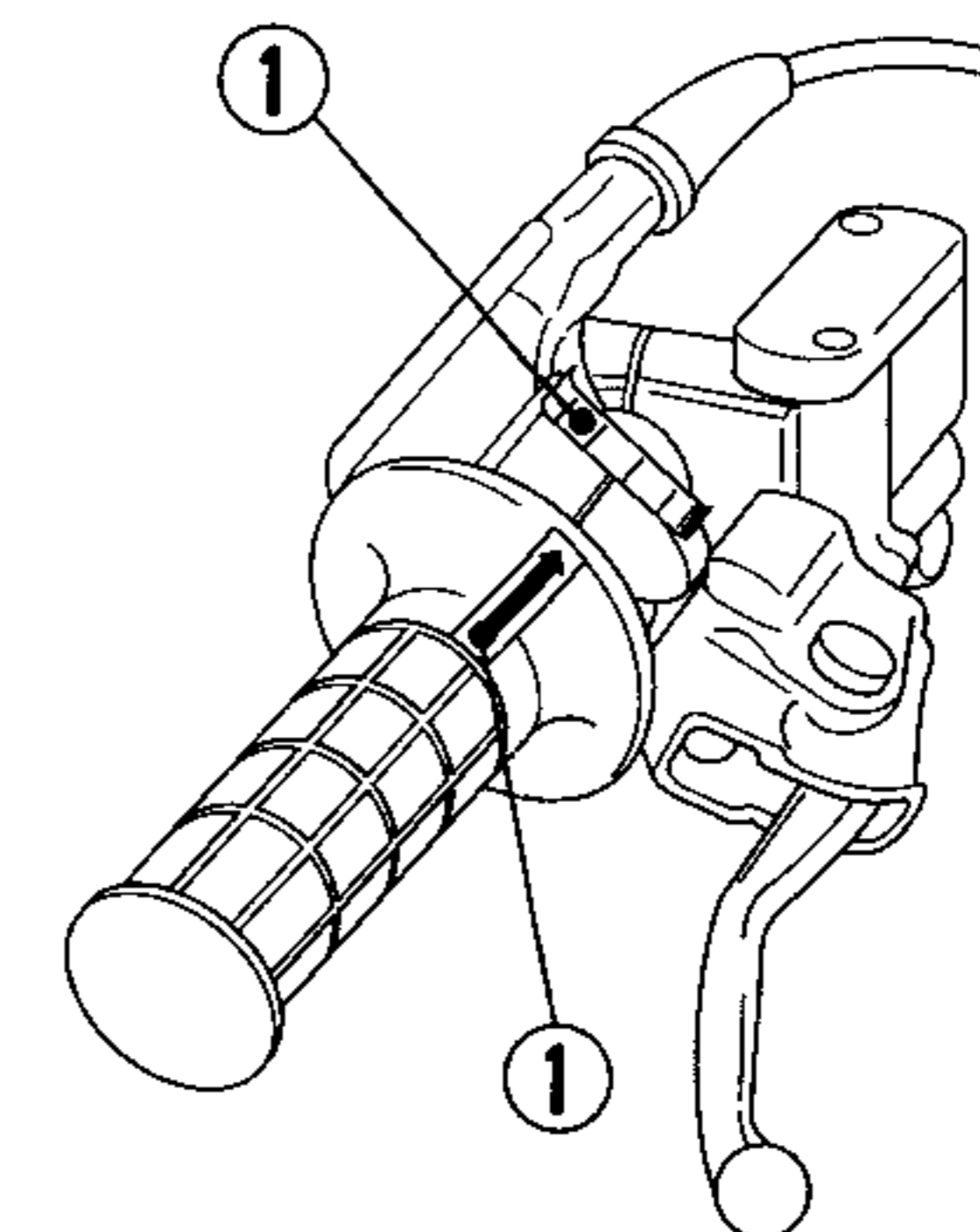
(1) POIGNEE DES GAZ (2) BOUTON D'ARRET DU MOTEUR

Procédure de rodage

Un rodage correctement effectué assurera un rendement optimum et une longévité accrue des composants les plus importants et les plus coûteux de votre CR. (Appliquez également la procédure de rodage pour un moteur d'échange standard.)

- Ne gardez pas la poignée des gaz dans la même position au-delà de quelques secondes. Il est préférable d'actionner la poignée des gaz et de rouler sur terrain plat. Pendant la période de rodage, évitez de gravir des pentes abruptes ou de rouler dans le sable.
- Pour commencer, roulez par étapes de deux fois dix minutes en ne donnant pas plus de la moitié des gaz et en laissant refroidir le moteur après chaque étape. Il est également important de changer souvent de vitesses afin d'éviter de monter trop en régime et de solliciter excessivement le moteur.
- Roulez ensuite par étapes de quatre fois dix minutes en ne donnant pas plus des 3/4 des gaz et en laissant refroidir le moteur après chaque étape. Cette même procédure doit être observée chaque fois que:
 - Le piston est remplacé.
 - Le segment est remplacé.
 - Le cylindre est remplacé.
 - Le vilebrequin ou les roulements de vilebrequin sont remplacés.

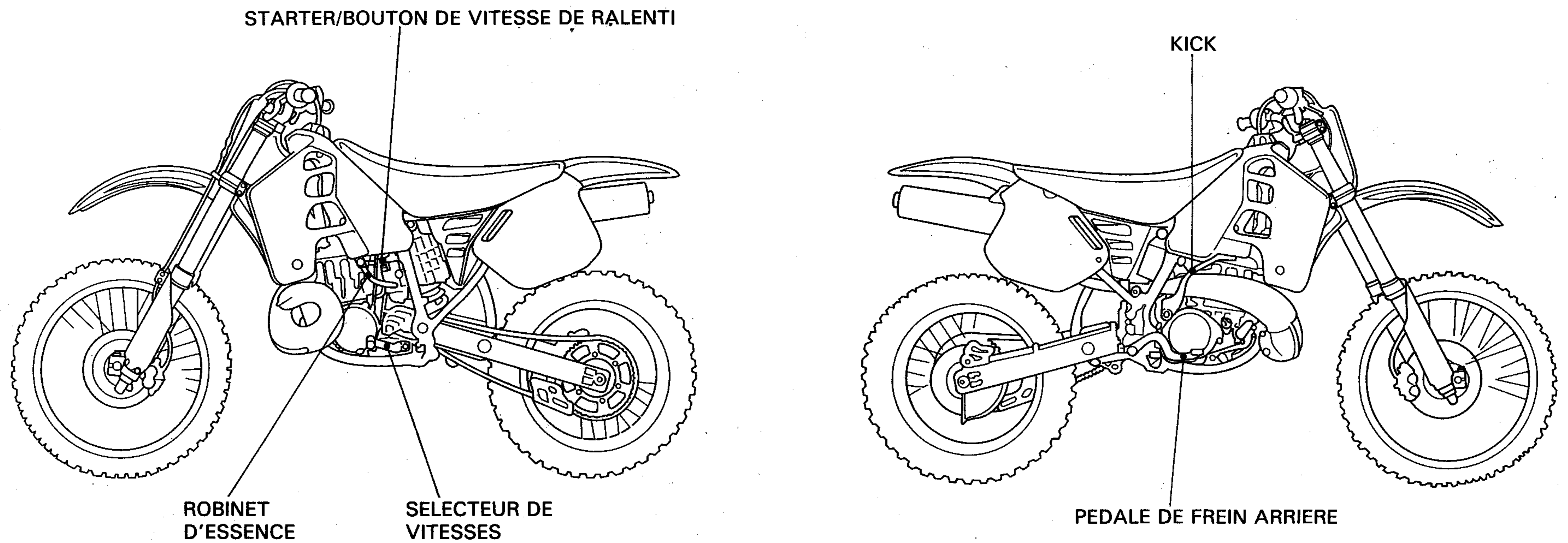
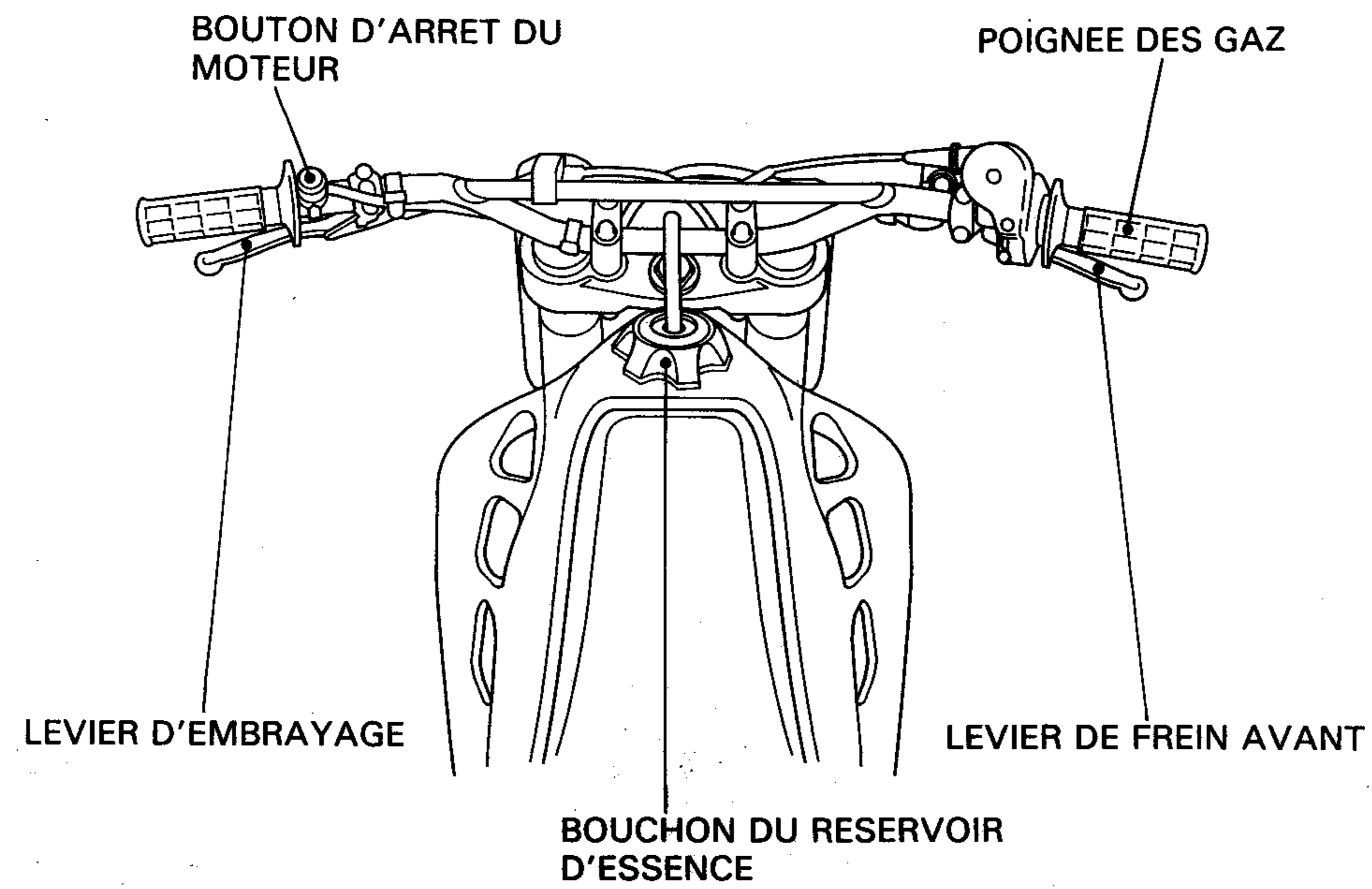
Afin de faciliter le rodage de votre CR, pensez à marquer des repères sur le corps et la poignée de gaz, comme indiqué sur le dessin ci-dessous. Ceci vous permettra de mieux doser l'ouverture des gaz.



(1) RUBAN ADHÉSIF

1. INSTRUCTIONS D'UTILISATION

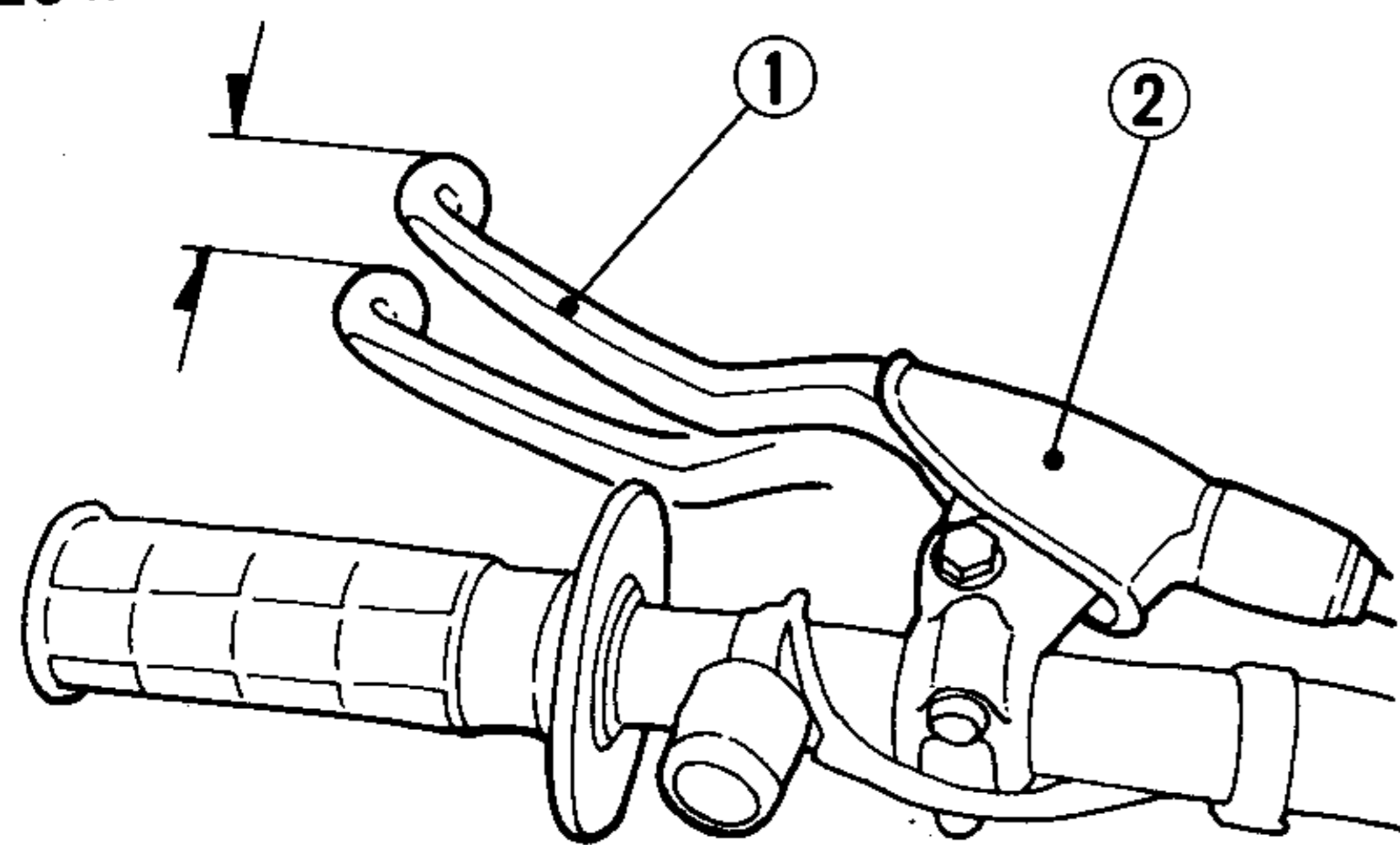
COMMANDES



REGLAGE DE LA GARDE AUX COMMANDES

Embrayage

1. La garde normale du levier d'embrayage est de 10 à 20 mm à l'extrémité du levier.



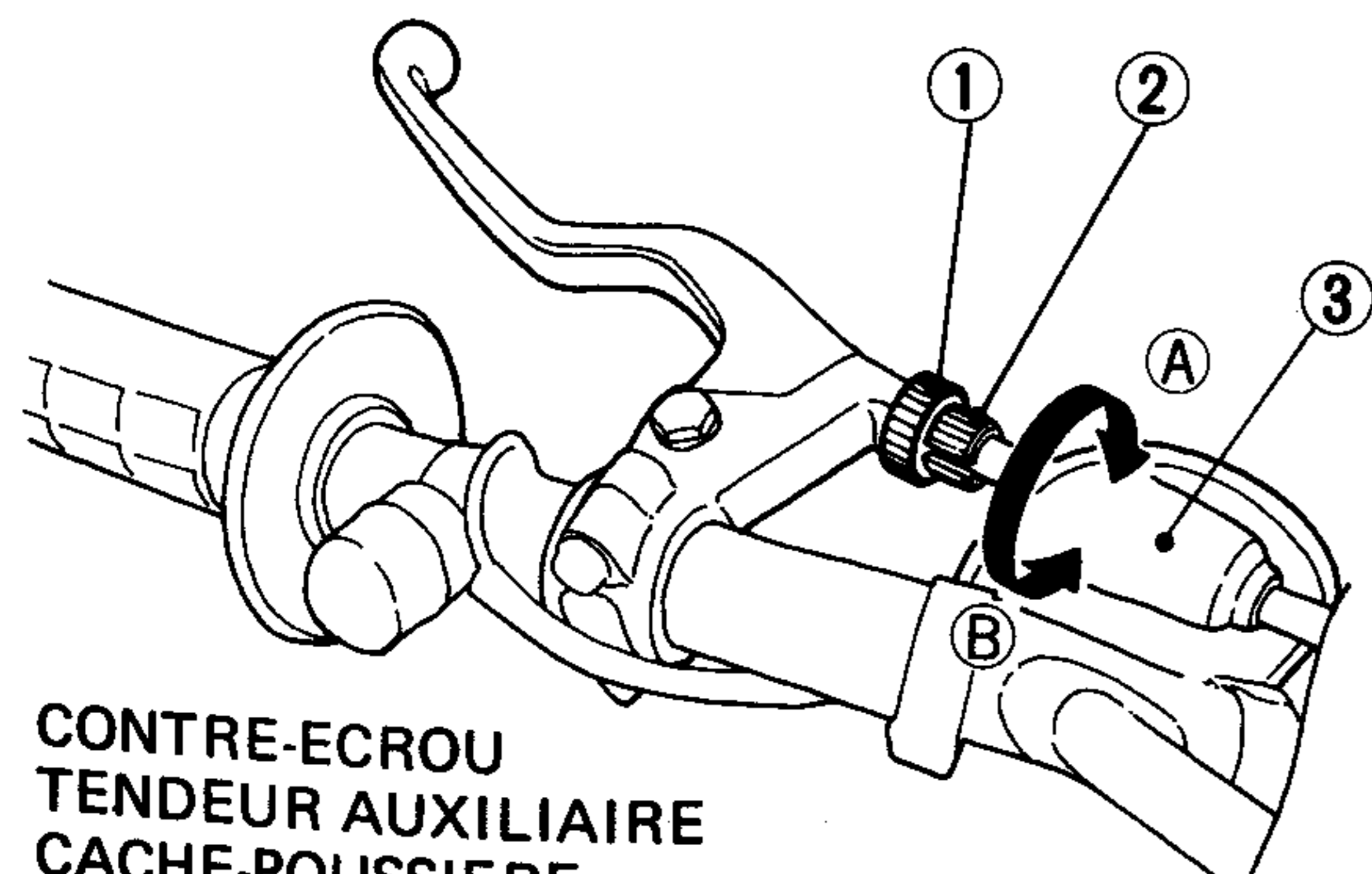
(1) LEVIER D'EMBRAYAGE (2) CACHE-POUSSIÈRE

2. Les réglages mineurs peuvent être effectués en agissant sur le tendeur auxiliaire placé sur la commande d'embrayage.

Dégagez le cache-poussière, desserrez le contre-écrou et tournez le tendeur. Tournez ce tendeur dans la direction A pour augmenter la garde et dans la direction B pour la diminuer. Une fois le réglage effectué, resserrez le contre-écrou et replacez le cache-poussière.

Si le tendeur est sur le point d'atteindre la limite de la partie filetée ou si une garde correcte ne peut être obtenue, revissez le tendeur à fond puis dévissez-le d'un tour.

Resserrez le contre-écrou, remettez le cache-poussière et effectuez le réglage à l'aide du tendeur principal.



(1) CONTRE-ECROU
(2) TENDEUR AUXILIAIRE
(3) CACHE-POUSSIÈRE
(A) DIRECTION POUR AUGMENTER LA GARDE
(B) DIRECTION POUR DIMINUER LA GARDE

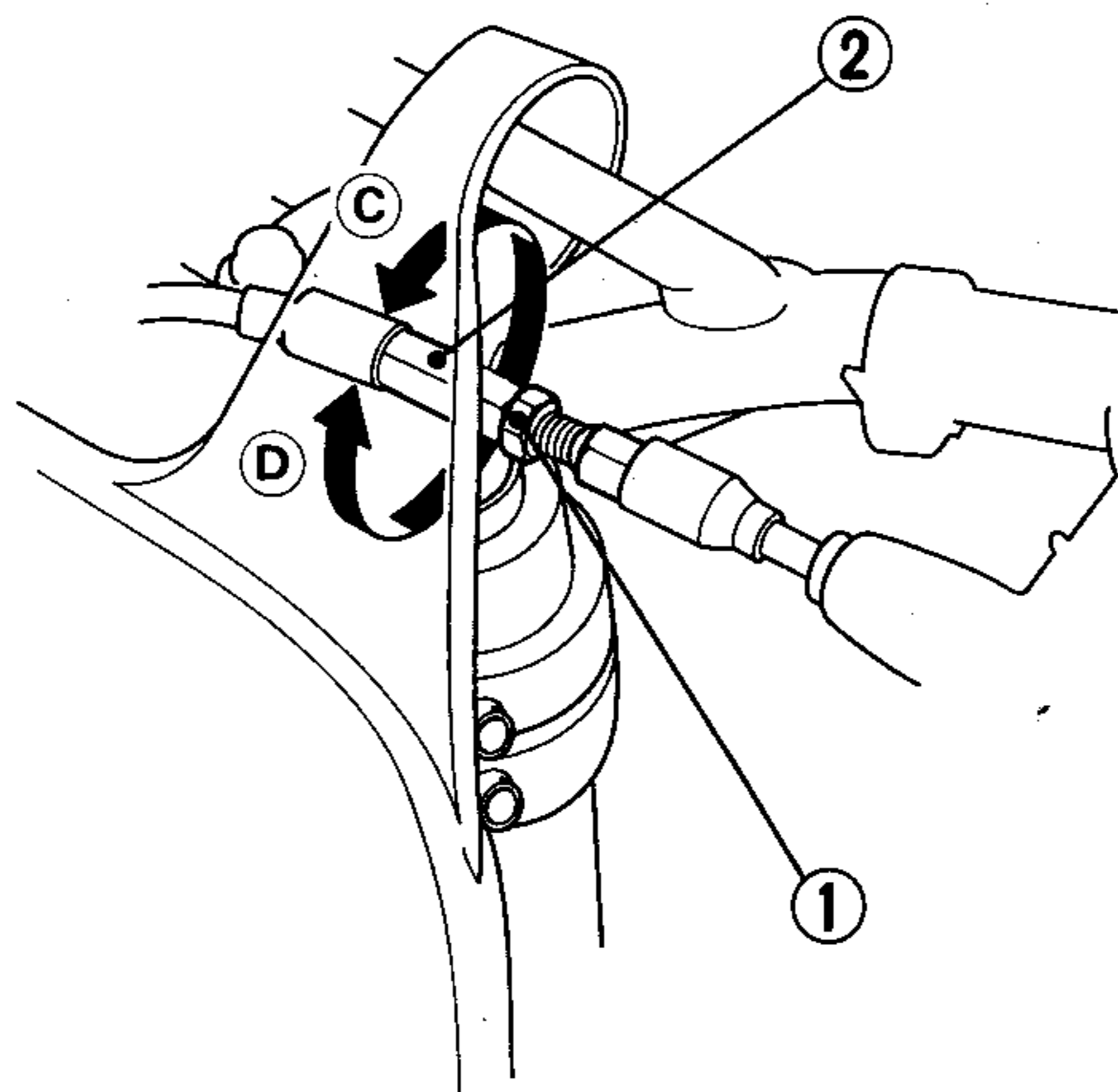
3. Les réglages majeurs peuvent se faire à l'aide du tendeur principal.

Déserrer le contre-écrou et tournez le tendeur. Tournez-le dans la direction C pour augmenter la garde et dans la direction D pour la diminuer. Resserrez le contre-écrou après le réglage.

4. Procédez à un essai sur route pour vous assurer que l'embrayage fonctionne correctement sans patinage ni frottement.

NOTE:

- Si un réglage correct ne peut être obtenu ou si l'embrayage ne fonctionne pas normalement, reportez-vous page 61 et suivantes pour le démontage de l'embrayage et le contrôle d'usure.



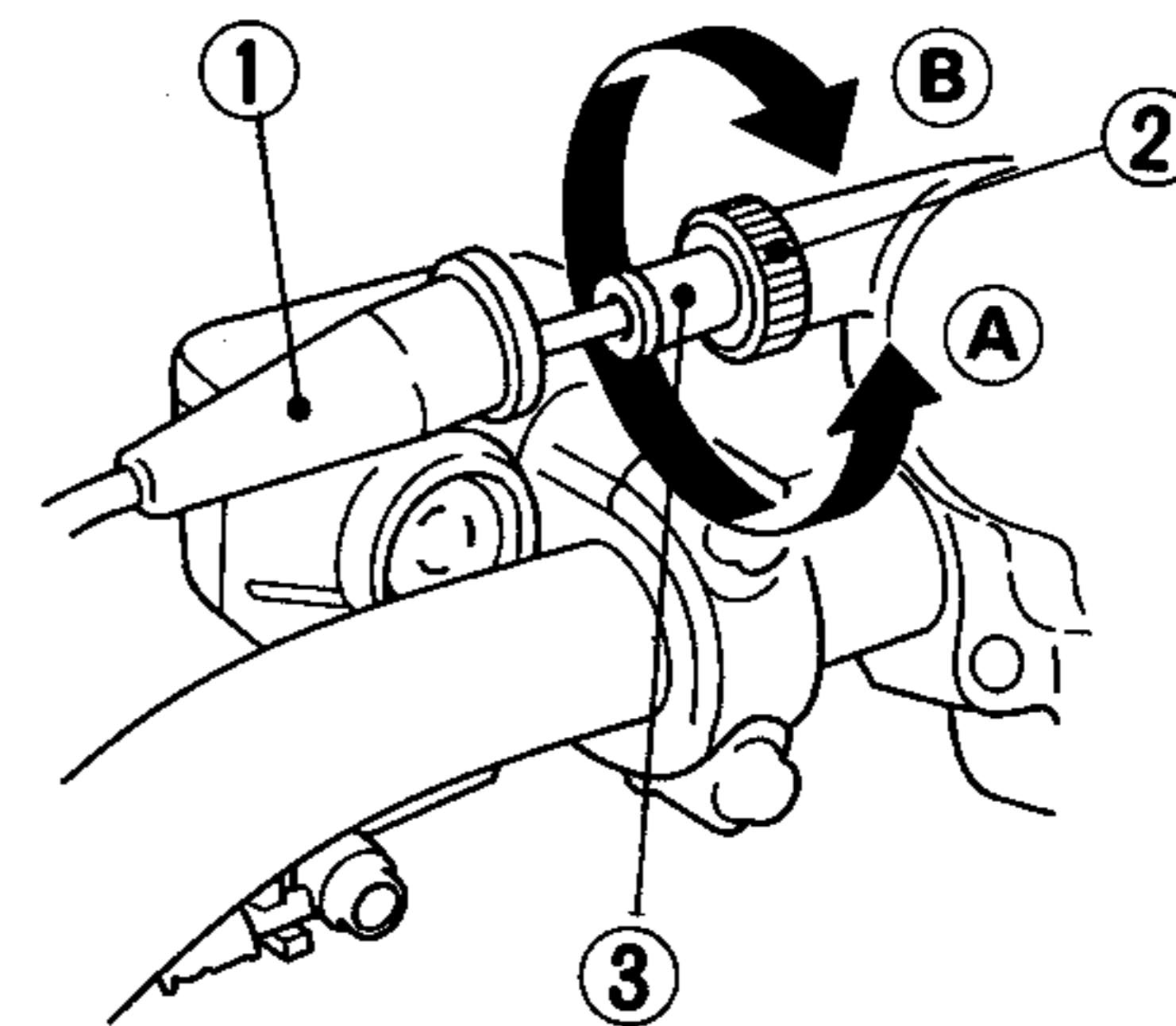
(1) CONTRE-ECROU
(2) TENDEUR PRINCIPAL
(C) DIRECTION POUR AUGMENTER LA GARDE
(D) DIRECTION POUR DIMINUER LA GARDE

Poignée des gaz

La garde normale de la poignée des gaz est d'environ 3 à 5 mm.

1. Un réglage mineur s'effectue à l'aide du tendeur supérieur situé du côté de la poignée. Dégagez le cache-poussière et desserrez le contre-écrou. Tournez le tendeur dans la direction A pour diminuer la garde et dans la direction B pour l'augmenter. Resserrez le contre-écrou et replacez le cache-poussière après le réglage.

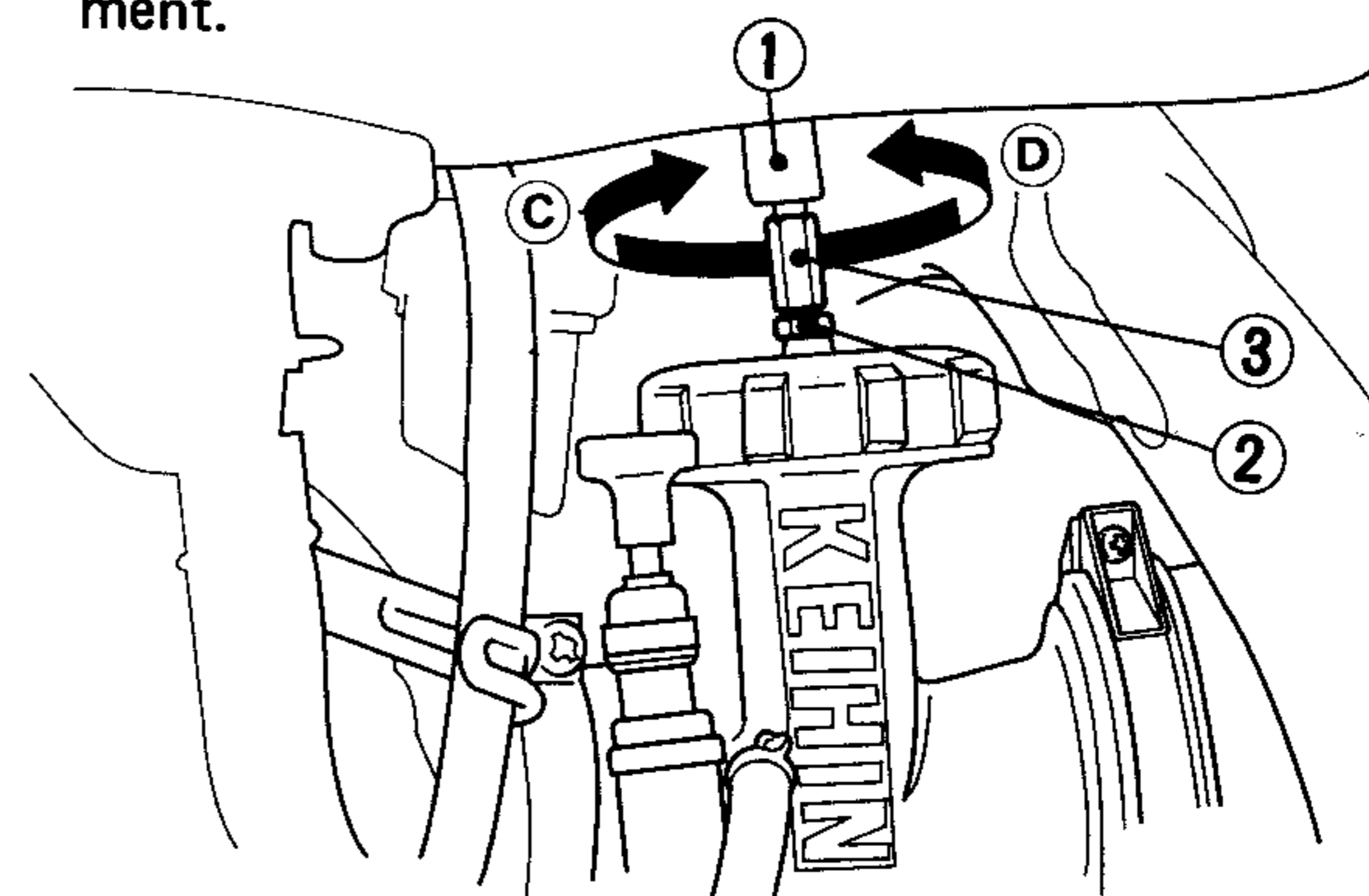
Si le tendeur est sur le point d'atteindre la limite de la partie filetée ou que la garde correcte ne peut être obtenue, tourner le tendeur à fond d'avant en arrière sur un tour. Resserrez le contre-écrou, poser le cache-poussière et régler le jeu avec le tendeur au niveau du carburateur.



(1) CACHE-POUSSIÈRE (2) CONTRE-ECROU
(3) TENDEUR SUPERIEUR
(A) DIRECTION POUR DIMINUER LA GARDE
(B) DIRECTION POUR AUGMENTER LA GARDE

2. Pour effectuer un réglage plus important, dégagez le capuchon en caoutchouc situé sur le couvercle du carburateur, puis desserrez le contre-écrou. Tournez le tendeur dans la direction C pour diminuer la garde et dans la direction D pour l'augmenter. Resserrez le contre-écrou et remettez en position le capuchon en caoutchouc après le réglage.

3. Actionnez la poignée de gaz pour vous assurer qu'elle fonctionne en douceur et qu'elle revient complètement.



(1) CAPUCHON EN CAOUTCHOUC
(2) CONTRE-ECROU (3) TENDEUR
(C) DIRECTION POUR DIMINUER LA GARDE
(D) DIRECTION POUR AUGMENTER LA GARDE

1. INSTRUCTIONS D'UTILISATION

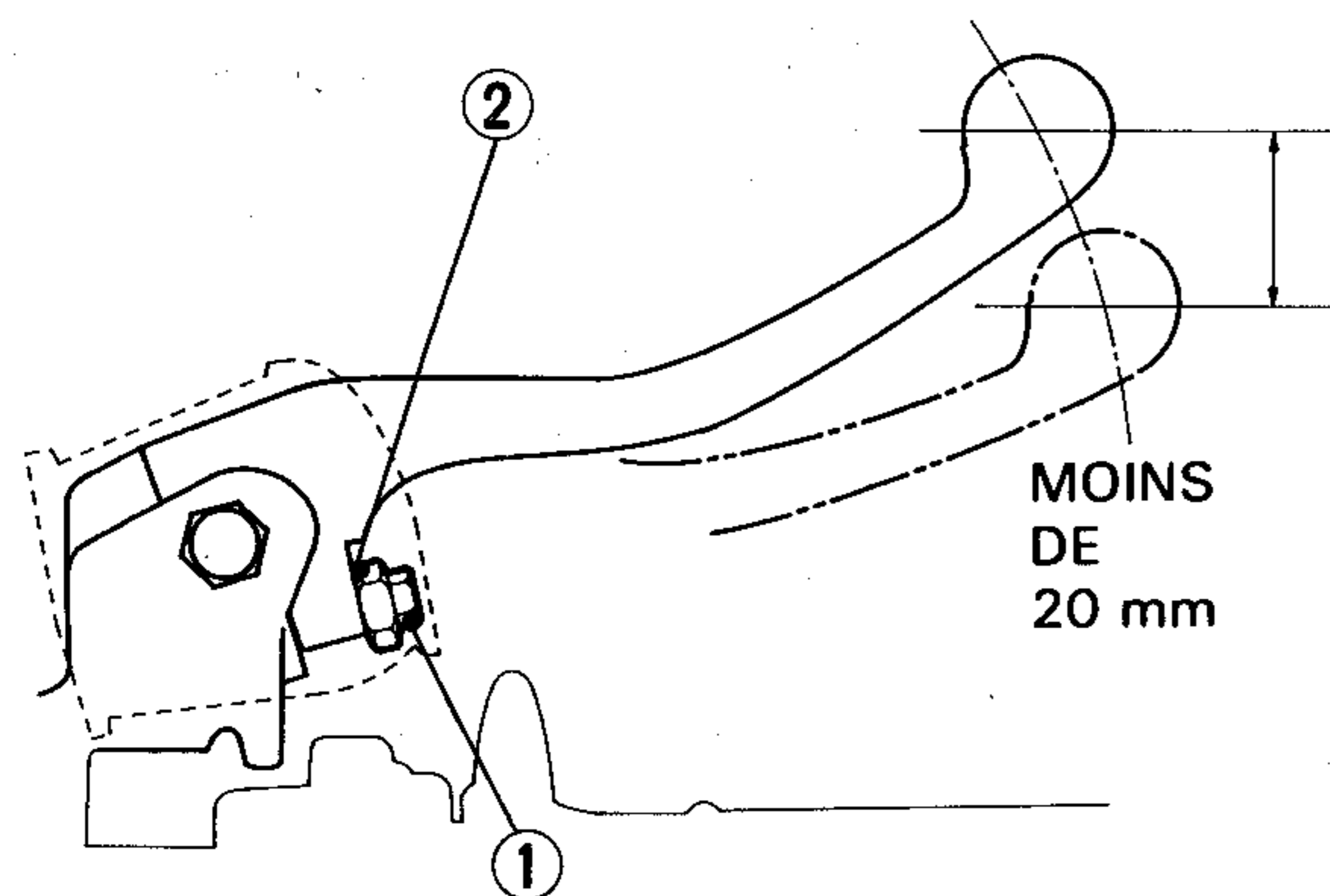
Levier de frein avant

La position du levier de frein avant peut être ajustée en desserrant le contre-écrou et en tournant la vis de réglage. Tourner le tendeur dans le sens des aiguilles d'une montre pour éloigner le levier de frein de la poignée; le tourner dans le sens inverse pour rapprocher le levier de frein de la poignée. Resserrez le contre-écrou à fond.

Si la garde au levier de frein dépasse 20 mm, il y a probablement de l'air dans le circuit de frein et il est nécessaire de le purger. Référez-vous à la page 103 pour la purge de frein.

PRECAUTION:

- Appliquez de la graisse au point de contact de la vis et du piston.



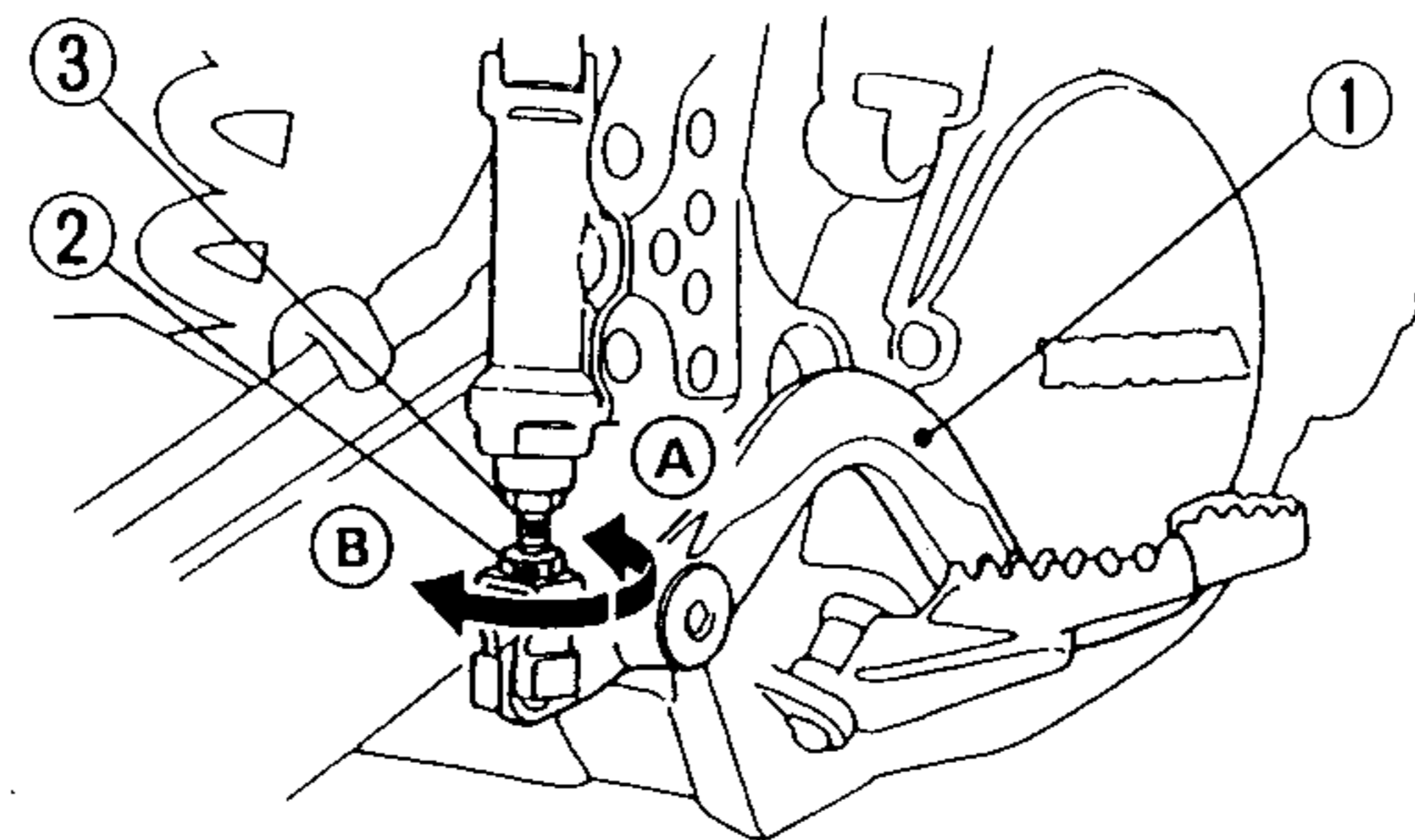
(1) VIS (2) CONTRE-ECROU

Hauteur de la pédale de frein

La pédale de frein doit être approximativement au même niveau que le repose-pied droit.

Pour régler la hauteur de la pédale de frein arrière:

1. Desserrez le contre-écrou et tournez la vis de réglage dans la direction A pour rehausser la pédale ou dans la direction B pour la rabaisser.
2. Resserrez le contre-écrou après avoir obtenu la hauteur désirée.

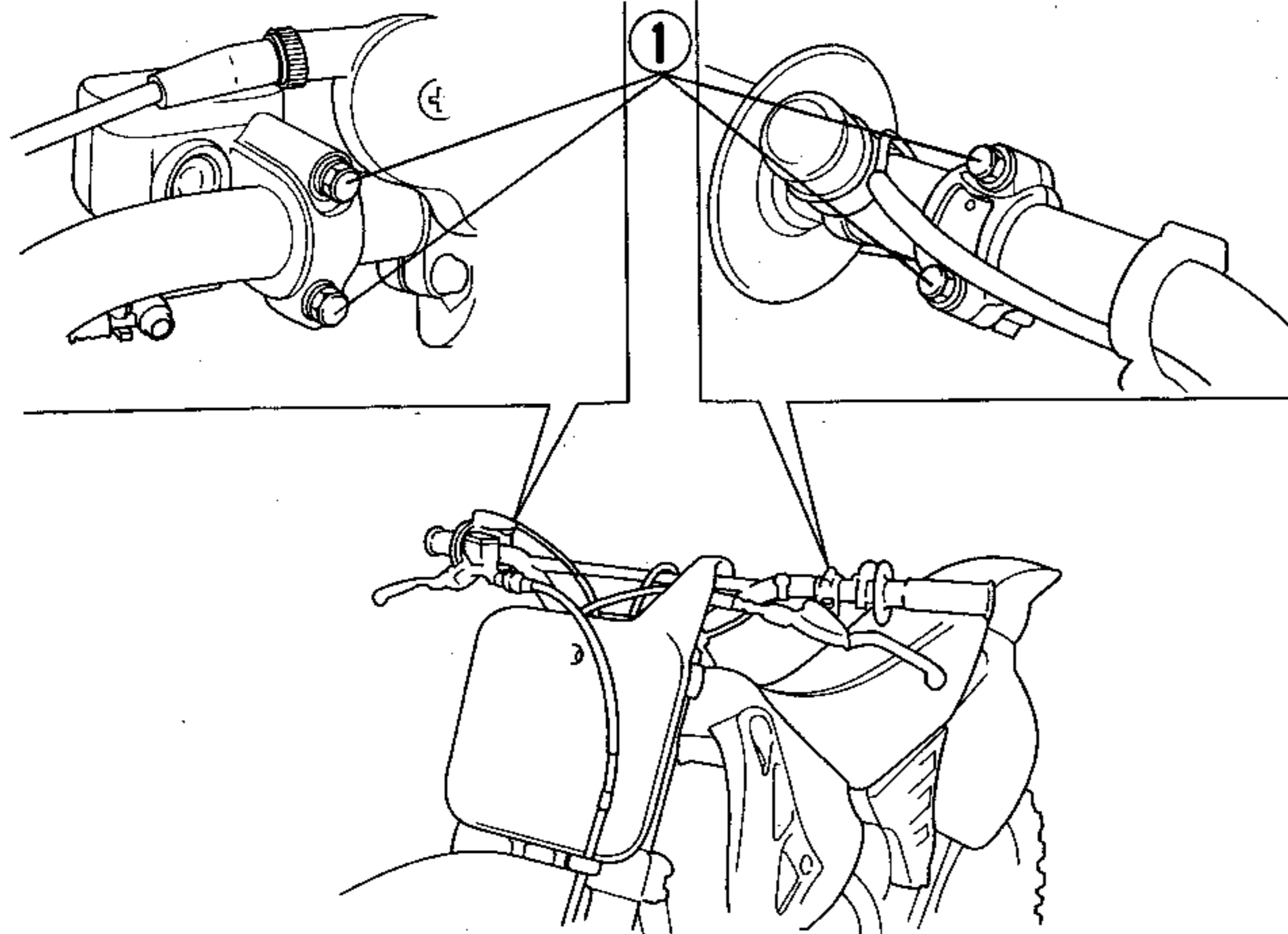


- (1) PEDALE DE FREIN ARRIERE
(2) CONTRE-ECROU
(3) VIS DE REGLAGE
(A) DIRECTION POUR REHAUSSER LA PEDALE
(B) DIRECTION POUR RABAISSE LA PEDALE

REGLAGES POUR COMMODITE PERSONNELLE

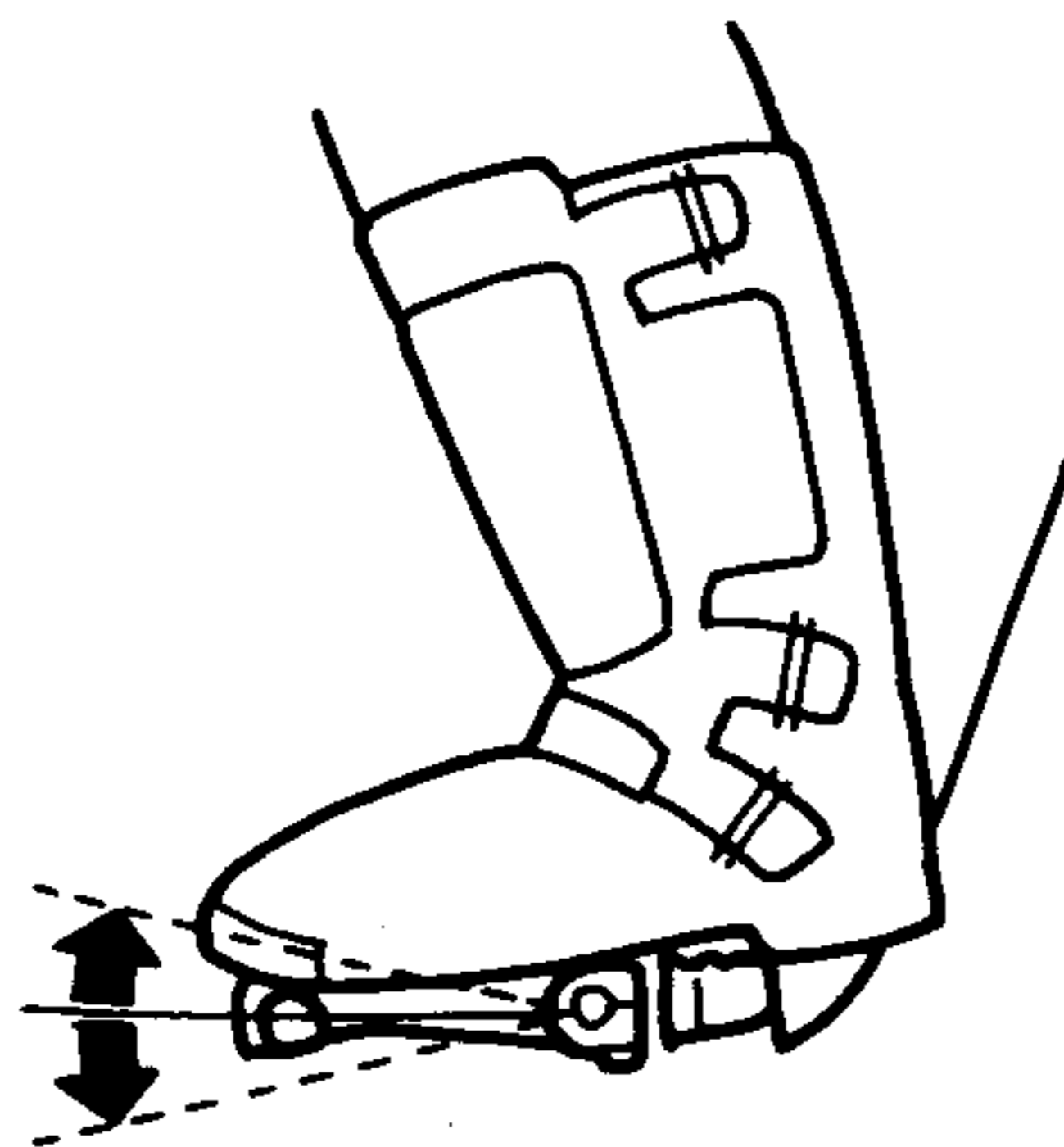
Réglage de la position de conduite

- Réglez la position des leviers pour que leur utilisation soit confortable à la fois en position assise et debout sur la moto. Serrez les vis de fixation des leviers, de manière à ce que ceux-ci tournent autour du guidon, plutôt que de se tordre ou de casser lors d'une chute. Appliquez du Frein-filet Honda ou un produit équivalent sur la partie filetée des vis, avant le réglage, afin de conserver un bon couple de serrage.



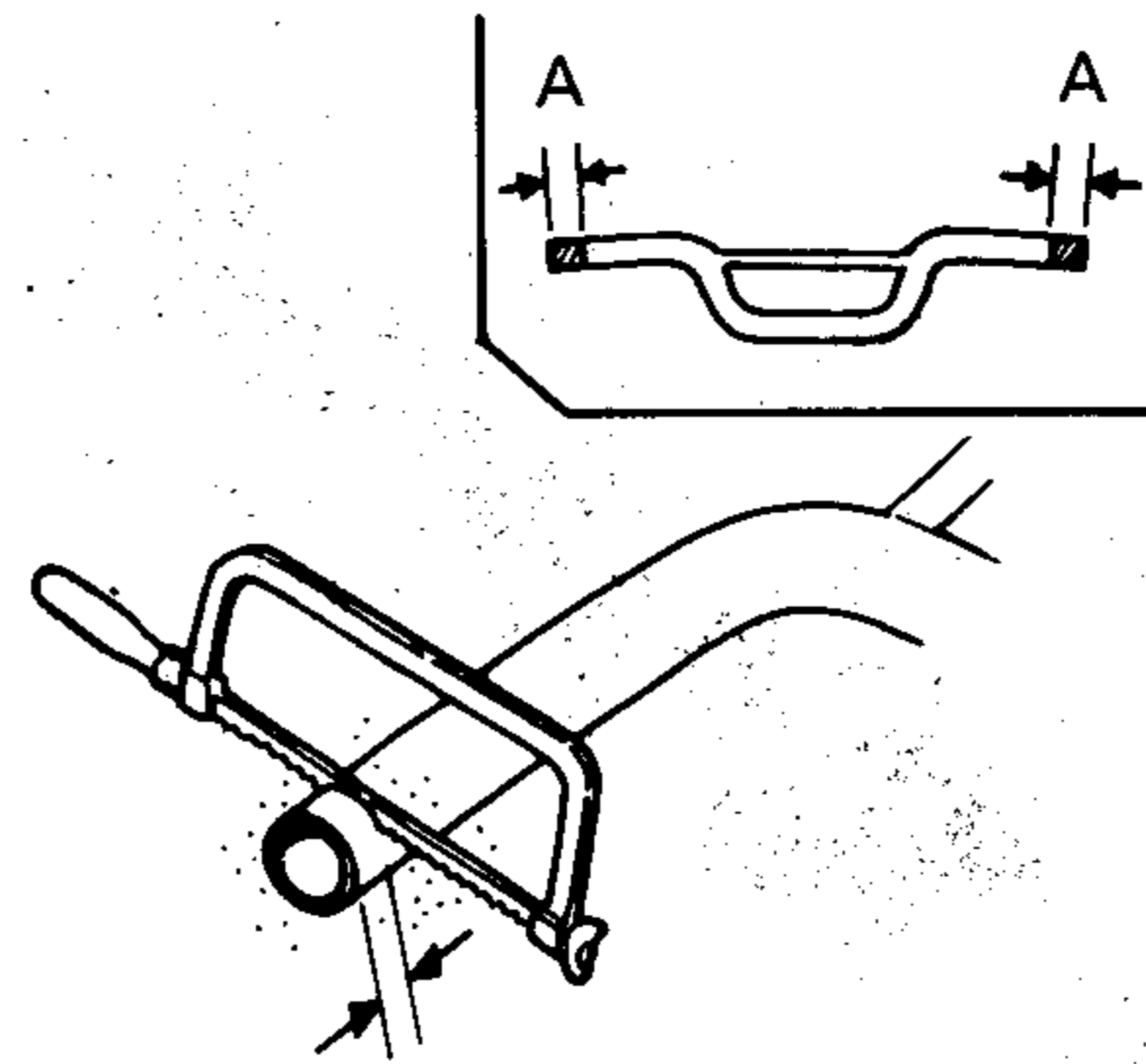
(1) VIS DE FIXATION DES LEVIERS

- Positionnez le sélecteur de vitesses et la pédale de frein suffisamment proches de vos bottes afin de pouvoir y accéder rapidement. Cependant, ils ne doivent pas être trop proches, ceci pour éviter que ces leviers soient enfoncés accidentellement par le pilote.



Position, largeur et forme du guidon

- Positionnez le guidon, de manière à ce que la prise et l'utilisation des leviers soient aisées en position assise ou debout, en ligne droite ou courbe.
- Afin de mieux s'adapter à votre largeur d'épaule et de répondre à vos critères de conduite, la largeur du guidon peut être diminuée à l'aide d'une scie à métaux. Procédez avec prudence en coupant à chaque fois un petit bout de même longueur de chaque côté du guidon. Une fois le guidon raccourci, il est difficile de revenir en arrière.



NOTE:

- Après la coupe, chanfreinez les bords pour éliminer les bavures, irrégularités ou aspérités.

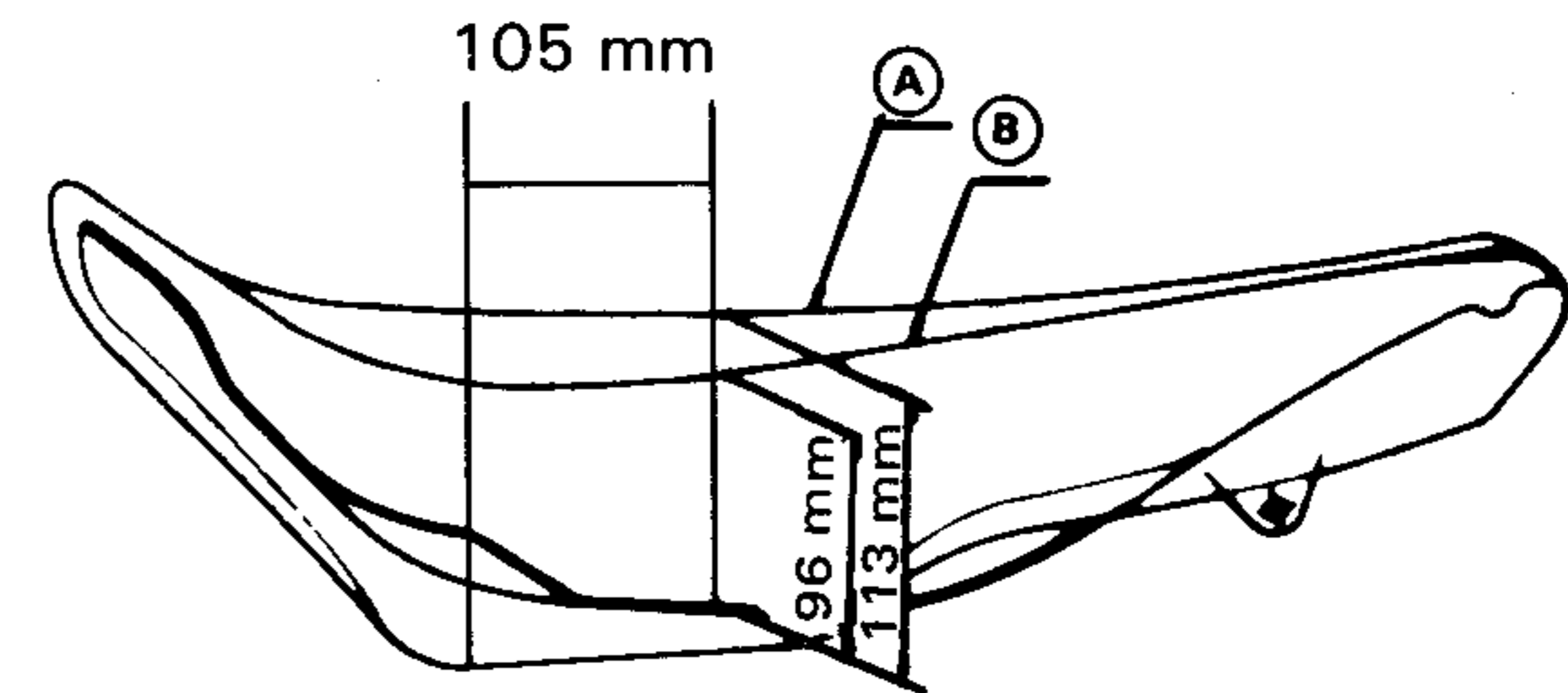
Un guidon d'une autre forme avec une hauteur et des dimensions de balayage arrière différentes peut permettre un meilleur réglage de la position de pilotage et être mieux adapté à votre stature ou à votre style de pilotage. Les dimensions ergonomiques de la moto sont calculées pour convenir à un nombre maximum de pilotes et sont basées sur un pilote de taille moyenne.

Selle de hauteur différente (en option)

- Pour votre CR, une selle d'épaisseur différente est disponible en option. Elle peut être utile aux pilotes de petite taille en leur procurant une hauteur de selle réduite. En plus de la selle d'épaisseur standard; 113 mm, il existe une selle d'épaisseur optionnelle; 96 mm.

Selle: Standard
En option

(A): Epaisseur de la selle 113 mm
(B): Epaisseur de la selle 96 mm



Autres réglages personnalisés

- Le réglage initial des suspensions doit se faire après un minimum de deux heures de rodage (voir conditions décrites page 3). Reportez-vous à la section "Réglage des suspensions" pour une information complète.
- Des ressorts pour suspensions avant et arrière sont disponibles en option pour rendre vos suspensions plus dures ou plus souples afin de mieux ajuster votre CR à votre poids, à votre style de conduite et aux conditions de course. Suivez les instructions données dans la section consacrée au réglage de la valeur d'enfoncement de la suspension arrière dans le chapitre 6, afin de déterminer si l'ensemble constitué par le poids du pilote et la masse suspendue de la machine (pilote entièrement habillé et niveaux de liquide de refroidissement, d'huile et d'essence prêts pour la compétition) nécessite un ressort arrière optionnel plus rigide ou plus souple. Dans le cas où un ressort arrière optionnel s'avère nécessaire, il est indispensable de rétablir l'équilibre en montant des ressorts de mêmes caractéristiques sur la fourche.
- Deux couronnes en aluminium procurant un rapport final supérieur ou inférieur au rapport standard sont disponibles en option afin de vous permettre d'effectuer un réglage plus précis de votre CR en fonction du terrain et des conditions de courses. Pour terrains boueux ou sablonneux, il existe également une couronne en acier plus résistante avec un nombre de dents identiques au nombre standard. De même que les ressorts et les selles optionnels, ces couronnes figurent dans la liste des pièces en option de ce manuel.

2. CARACTERISTIQUES

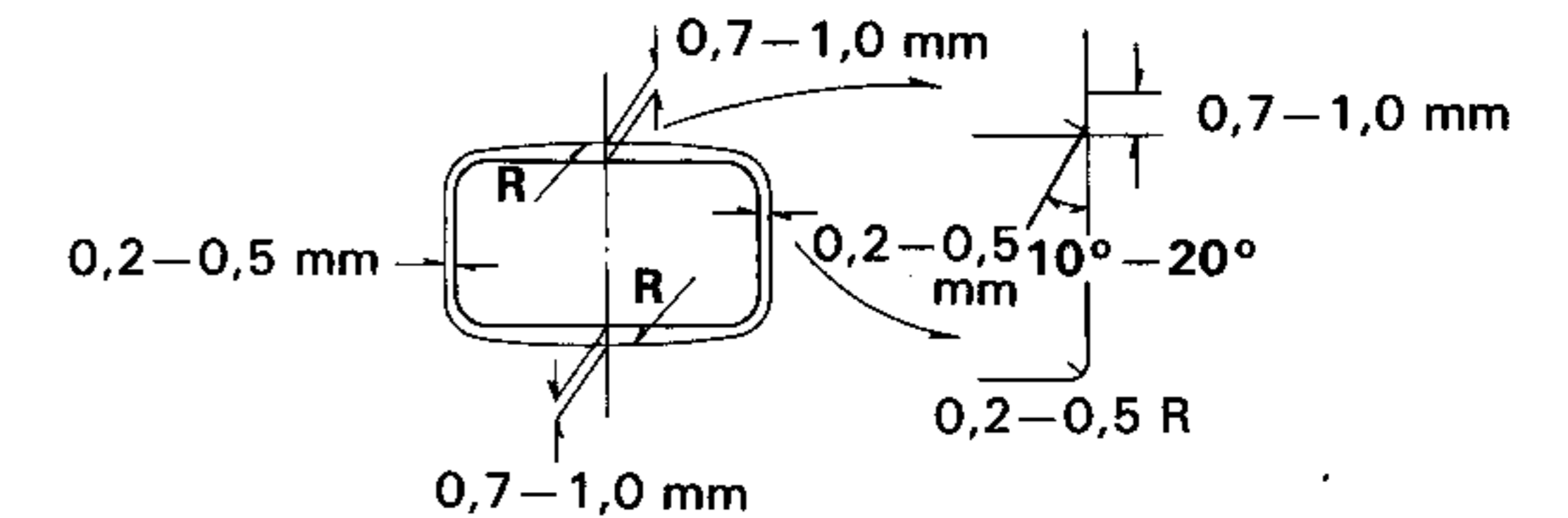
Élément	Métrique
Dimension	
Longueur hors tout	2.183 mm
Largeur hors tout	825 mm
Hauteur hors tout	1.240 mm
Empattement	1.489 mm
Hauteur de selle	964 mm
Hauteur de repose-pieds	438 mm
Garde au sol	343 mm
Poids à sec	101,0 kg
Partie cycle	
Type	Simple berceau dédoublé
Suspension avant, débattement	Fourche télescopique, 309 mm
Suspension arrière, débattement	"Pro-link", 320 mm
Dimensions du pneu AV Pression kPa (kg/cm ²)	80/100-21 51M 100 (1,0 kg/cm ²)
Dimensions du pneu AR Pression kPa (kg/cm ²)	110/100-18 59M 100 (1,0 kg/cm ²)
Frein avant, surface de freinage du disque	Simple disque 306 cm ²
Frein arrière, surface de freinage du disque	Simple disque 303 cm ²
Capacité du réservoir	9,0 l
Angle de chasse	27° 52'
Chasse au sol	119 mm
Capacité d'huile de la fourche (Std.)	562 cm ³
Moteur	
Type	2 temps, refroidissement liquide
Disposition de cylindre	Monocylindre incliné de 7 degrés vers l'avant
Alésage x course	89 x 79 mm
Cylindrée	491,4 cm ³
Taux de compression	6,8 : 1

Élément	Métrique
Moteur (suite)	
Capacité d'huile de la boîte de vitesses: à la vidange au démontage	0,68 l 0,75 l
Carburateur	
Type	à boisseau
Numéro d'identification	PJ27L
Gicleur principal (Std)	#170
Gicleur de ralenti (Std)	#55
Desserrage de la vis d'air	1 1/2 tours dévissés
Hauteur de flotteur	16,0 mm
Transmission	
Type d'embrayage	Multidisques à bain d'huile
Boîte de vitesses	5 rapports à prise constante
Démultiplication primaire	2,520:1
Rapport de vitesse I	1,750
Rapport de vitesse II	1,388
Rapport de vitesse III	1,150
Rapport de vitesse IV	0,955
Rapport de vitesse V	0,792
Rapport final	3,500
Sélection de vitesses	Commande au pied gauche (1-N-2-3-4-5)
Electricité	
Allumage	CDI
Démarrage	Kick
Bougie: Standard	(CHAMPION) QN-86 (NGK) BR8EG (NIPPONDENSO) Options W24ESR-V
	(CHAMPION) QN-2G (NGK) BR8EV (NIPPONDENSO) W24ESR-G

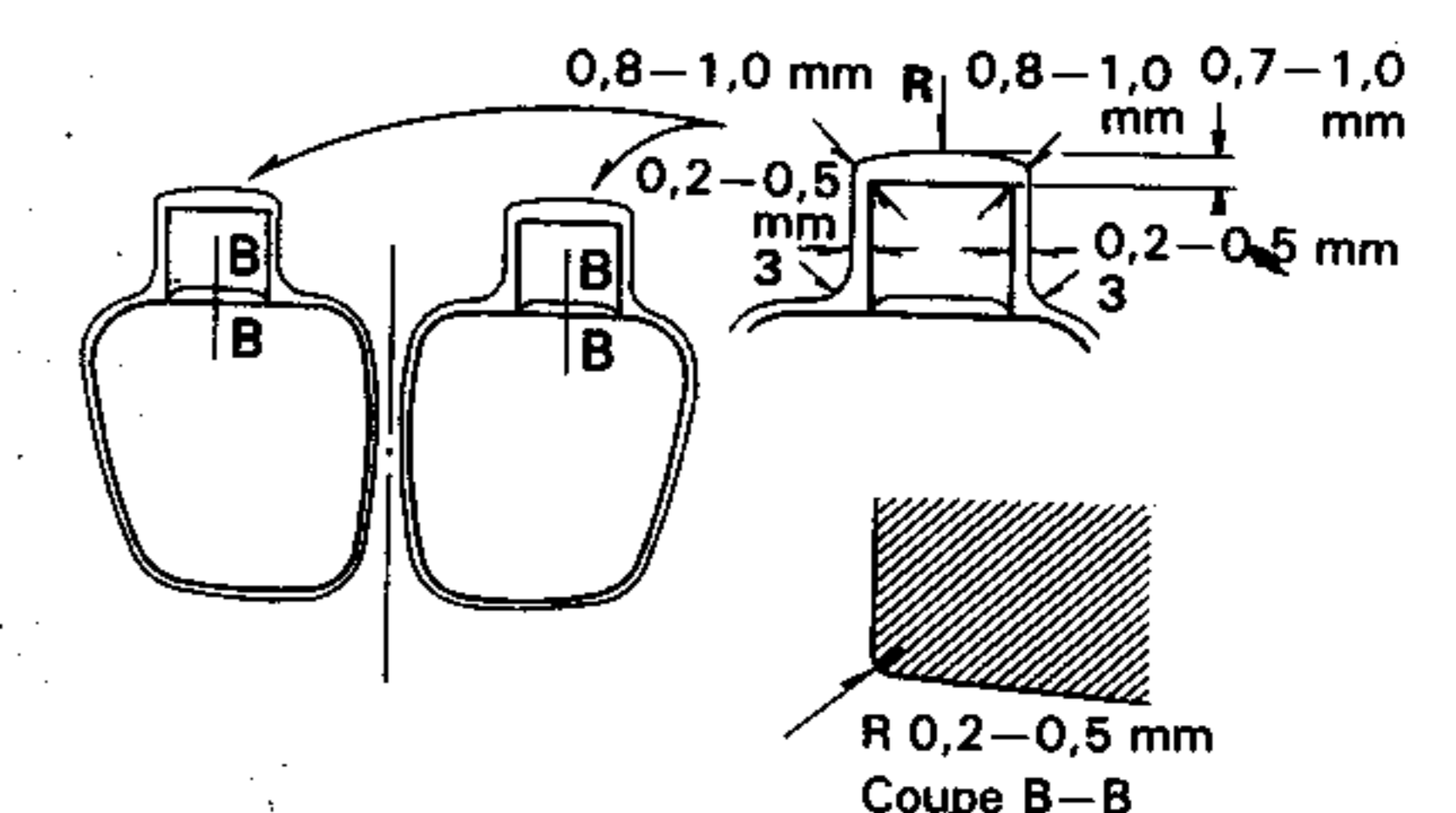
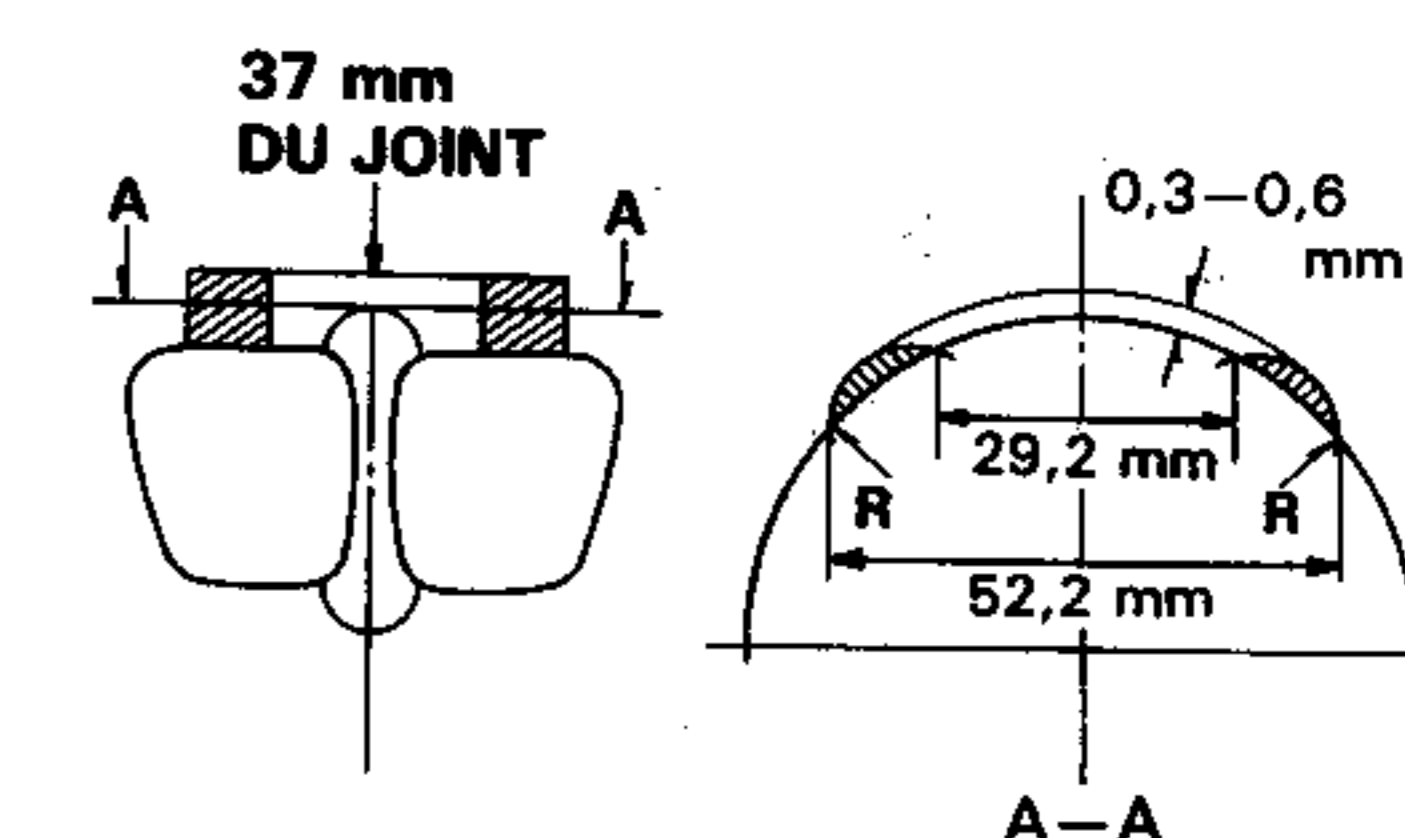
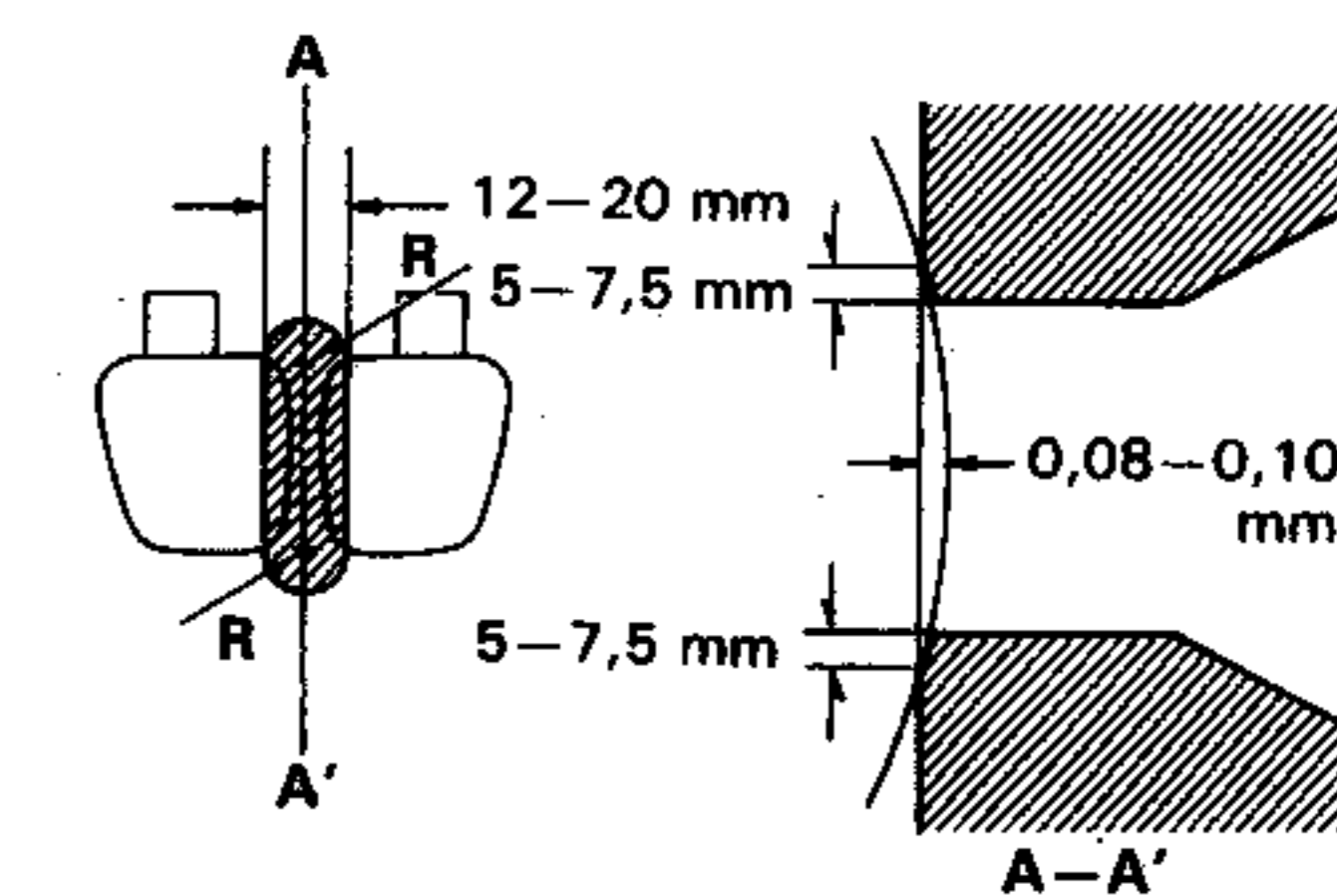
Chanfreinage des lumières après le réalésage

PRECAUTION:

- Après le réalésage, retirez toutes les ébarbures des rebords de lumière et chanfrein, de la manière indiquée ci-dessous.


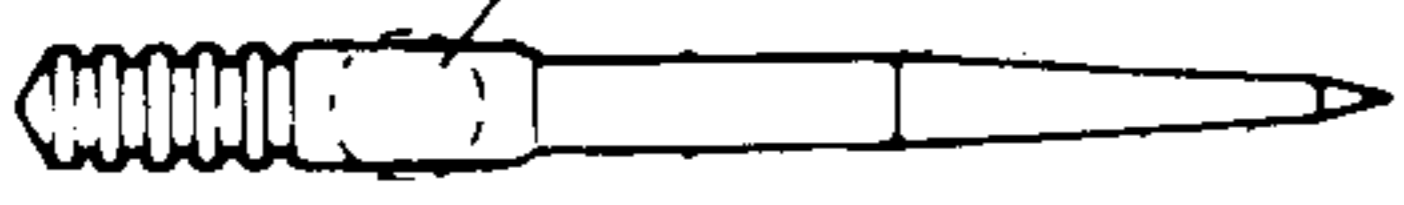


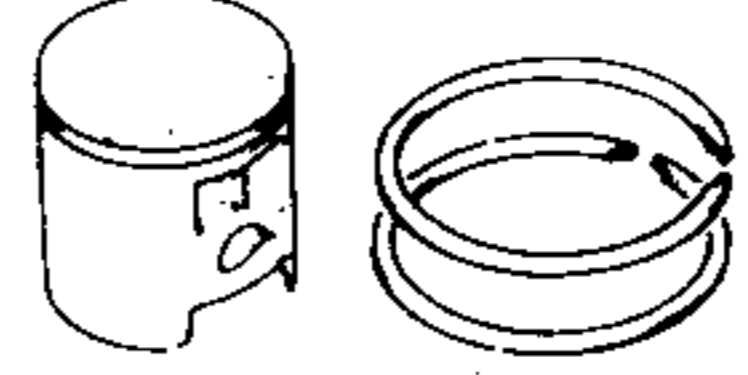
- Retravaillez le pont de lumière pour qu'il retrouve son contour d'origine avec une pierre à huile. Avant le réalésage du cylindre, suivez le contour avec les doigts de manière à pouvoir restaurer la forme d'origine après l'alésage. Un mauvais contour de ce pont peut être la cause d'un grippage du piston dû à une poussée supérieure dans cette direction.





3. PIECES OPTIONNELLES

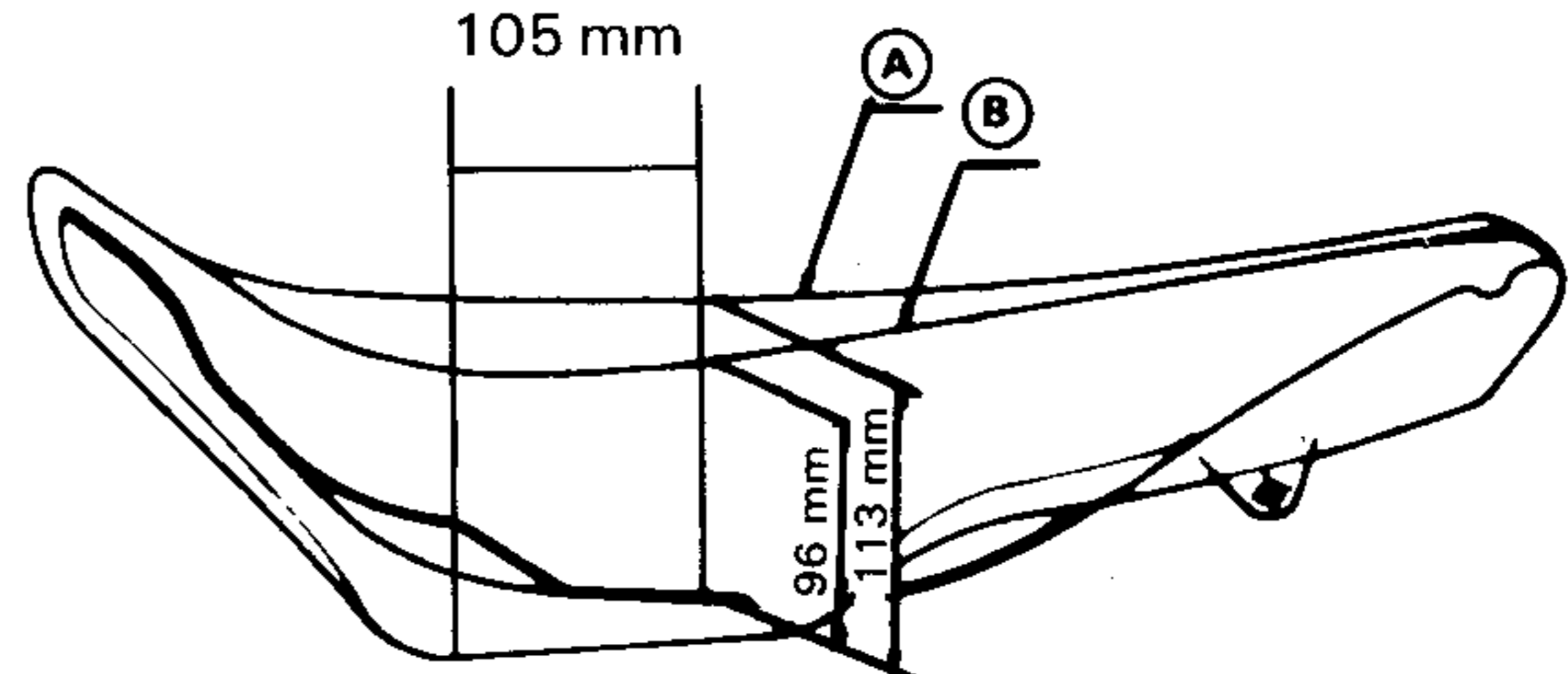
LISTES DES PIECES EN OPTION

CARBURATEUR	Remarques	
Gicleur principal	(Standard: #170)	
		
	#160-180 Taille (en étapes de 2 ou 3)	
Gicleur de ralenti	(Standard: #55) #50-60 (en étapes de 2 ou 3)	
Aiguilles de gicleur Aiguille standard: R1368NS Diamètre droit: \varnothing 2,685 mm Angle conique: 1°30' 		
Caractéristiques d'écoulement générales	Numéro d'aiguille	Caractéristiques d'écoulement spécifiques
Plus pauvre que l'aiguille standard R1368NS	R1369NS \varnothing 2,695 1°30'	Plus pauvre seulement à l'ouverture des gaz de 1/8 à 1/4
Plus pauvre que l'aiguille standard R1369NS	R1370NS \varnothing 2,705 1°30'	Plus pauvre seulement à l'ouverture des gaz de 1/8 à 1/4
Plus riche que l'aiguille standard R1368NS	R1367NS \varnothing 2,675 1°30'	Plus riche seulement à l'ouverture des gaz de 1/8 à 1/4
Plus riche que l'aiguille standard R1367NS	R1366NS \varnothing 2,665 1°30'	Plus riche seulement à l'ouverture des gaz de 1/8 à 1/4

MOTEUR	Remarques
Pistons et segment surdimensionnés	0,25 mm, 0,50 mm (2 tailles) S'il est usé ou grippé, le cylindre doit être réalésé et un piston et des segments de piston surdimensionnés installés. Utilisez les segments surdimensionnés corrects avec un piston surdimensionné.
	
Surdimensionné	Tolérance de fabrication de piston mm
0,25 mm	89,270-89,285
0,50 mm	89,520-89,535

PARTIE CYCLE	Remarques
Couronne menée Standard (49T)	Aluminium: 47T Aluminium: 51T Acier: 49T pour piste boueuse ou sablonneuse
Chaîne secondaire (Standard: 114 maillons)	RK520KZ3: 116 maillons DID520DS5: 116 maillons

OUTILS	Remarques
Clé à ergot A	Pour régler la précharge du ressort (deux clés sont nécessaires)
	
Béquille centrale	Pour l'entretien
	
Manomètre	Pour vérifier la pression de gonflage des pneus.

PARTIE CYCLE	Remarques
Ressorts de fourche [Standard]	0,40 kg/mm ← 2-spires
[Léger]	0,38 kg/mm ← 1-spire
[Lourd]	0,42 kg/mm ← Fente
Ressort d'amortisseur [Standard]	5,2 kg/mm ← Repère rouge
[Léger]	4,8 kg/mm ← Repère blanc
[Lourd]	5,6 kg/mm ← Pas de repère
Siège: Standard	(A): Epaisseur de siège 113 mm
En option	(B): Epaisseur de siège 96 mm
	

4. VERIFICATIONS ET ENTRETIEN

LISTE DES CONTROLES PRELIMINAIRES

Contrôles avant l'utilisation

ATTENTION

- **Le fait de ne pas effectuer les contrôles avant l'utilisation ou avant les courses peut être la cause de sérieuses blessures personnelles ou de dommages de la machine.**
- Niveau d'huile de la boîte de vitesses 16
- Niveau du liquide de refroidissement 16
- Etat du circuit et de la tuyauterie de refroidissement 17
- Choix d'une bougie d'un indice thermique convenable et inspection de son état d'encrassement. Vérification de l'état de connexion du câble haute tension 17
- Nettoyage de l'élément de filtre à air 18
- Vérification du fonctionnement et de la garde du levier d'embrayage 5
- Vérification des roulements et autres pièces de direction 19
- Fonctionnement du boisseau de carbu rateur 5, 19
- Etat des pneus et pression de gonflage 20
- Tension des rayons 20
- Etat de serrage du gripster 20
- Fonctionnement des suspensions avant et arrière 20, 23
- Contrôle des freins avant et arrière 6, 24
- Tension et graissage de la chaîne secondaire 25
- Etat du guide-chaîne, du patin et des roulettes de guidage de la chaîne secondaire 25
- Etat et tension des ressorts de fixation de l'échappement 27
- Etat de serrage de toutes les pièces possibles (telles que écrous de culasse, vis de fixation du moteur, écrous d'axe de roue, vis des pontets de fixation du guidon, vis des tés de fourche, tendeur et guide-chaîne de la chaîne secondaire, connecteurs des faisceaux, vis de montage du kick.) 46

TABLEAU D'ENTRETIEN

Effectuez les "Contrôles avant l'utilisation" à chaque entretien.

I: Vérifier et nettoyer, régler, lubrifier ou remplacer si nécessaire. C: Nettoyer R: Remplacer L: Lubrifier

FREQUENCE	NOTE	A chaque course ou env. 2,5 heures	Toutes les 3 courses ou env. 7,5 heures	Toutes les 9 courses ou env. 22,5 heures	Page de réf
POINTS D'ENTRETIEN					
FONCTIONNEMENT DE LA COMMANDE DES GAZ		I			5, 19
FILTRE A AIR	(NOTE 1)	C			18
BOUGIE D'ALLUMAGE		I	R		17
LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT	(NOTE 2)	I			16
CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT		I			17
DECALAMINAGE DE LA CULASSE			C		53
PISTON ET SEGMENTS DE PISTON			R		53
AXE DE PISTON ET ROULEMENT DE PIED DE BIELLE				R	54
HUILE DE BOITE DE VITESSES			R		16
CHAINE SECONDAIRE		I, L	R		25
PATIN DE CHAINE SECONDAIRE		I			25
GALET DE CHAINE SECONDAIRE		I			26
PIGNON DE SORTIE DE BOITE		I			25
COURONNE ARRIERE		I			25
LIQUIDE DE FREIN	(NOTE 2)	I			24
USURE DES PLAQUETTES DE FREIN		I			25
SYSTEME DE FREINAGE		I			6, 24
SYSTEME D'EMBRAYAGE		I			5, 18
CABLES DE COMMANDE		I, L			48
CHAMBRE D'EXPANSION/SILENCIEUX		I			27
SUSPENSION		I			20, 23
BRAS OSCILLANT/TRINGLERIE D'AMORTISSEMENT			L		15
HUILE DE FOURCHE	(NOTE 3)		R		76
ECROUS, BOULONS, FIXATIONS		I			46
ROUES ET PNEUS		I			20
ROULEMENTS DE TUBE DE DIRECTION				I	19

Le tableau d'entretien ci-dessus est basé sur des conditions d'utilisation normales. Un entretien plus fréquent s'impose lorsque la moto est soumise à rude épreuve.

- NOTE: 1. Dans des conditions de forte poussière, nettoyez après chaque épreuve.
 2. Renouvelez tous les 2 ans. Pour le renouvellement, une certaine compétence mécanique est nécessaire.
 3. Remplacer après la première conduite de rodage.

INFORMATIONS GENERALES D'ENTRETIEN

- Effectuer l'entretien sur un sol ferme et horizontal en utilisant le support de travail en option ou un support équivalent.
- Utilisez toujours des joints, joints toriques, clavettes, circlips de l'axe de piston et circlips nouveaux quand vous procédez au remontage.
- Lorsque vous resserrez des boulons, écrous ou vis, commencez par ceux dont le diamètre est le plus grand ou qui se trouvent à l'intérieur, et serrez-les au couple spécifié en procédant en diagonale.
- Utilisez des pièces Honda d'origine ou leurs équivalents pour l'entretien de votre CR.
- Utilisez un solvant ininflammable pour nettoyer les pièces après le démontage. Avant le remontage, graissez les surfaces de glissement, les joints toriques et les bagues d'étanchéité.

ATTENTION

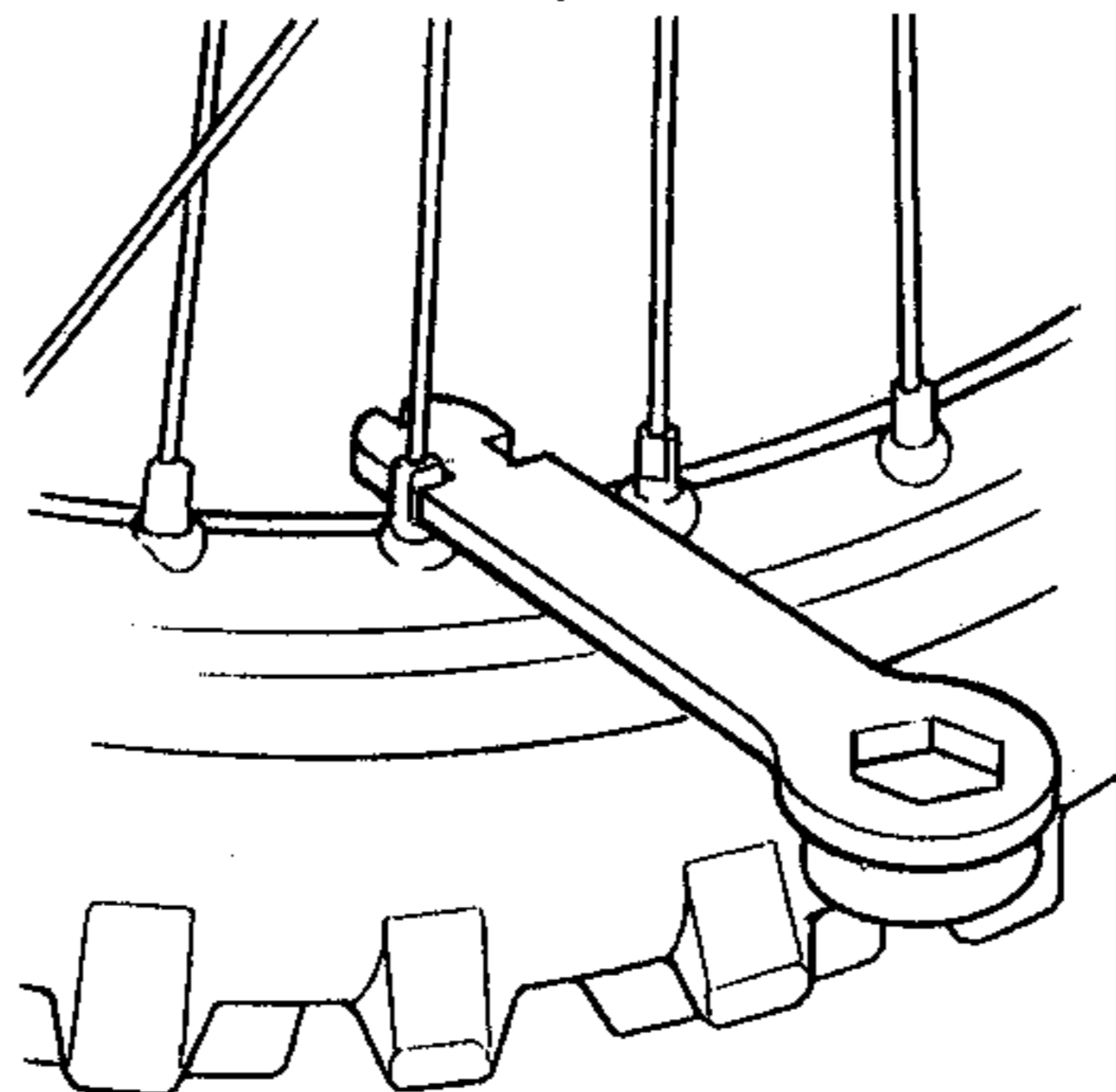
- **L'essence ou les solvants à faible point d'éclair sont des substances hautement inflammables et explosives qui ne doivent jamais être utilisées pour le nettoyage des pièces ou de l'élément du filtre à air. Un incendie ou une explosion peut en résulter.**
- Quand le remontage est terminé, vérifiez une dernière fois si le montage et le fonctionnement de toutes les pièces sont corrects.
- Graissez les pièces par revêtement ou remplissage suivant le cas.

NOTE:

- Les caractéristiques figurent à la page 8.

ENTRETIEN ENTRE LES EPREUVES/ ENTRE L'ENTRAINEMENT ET LES EPREUVES

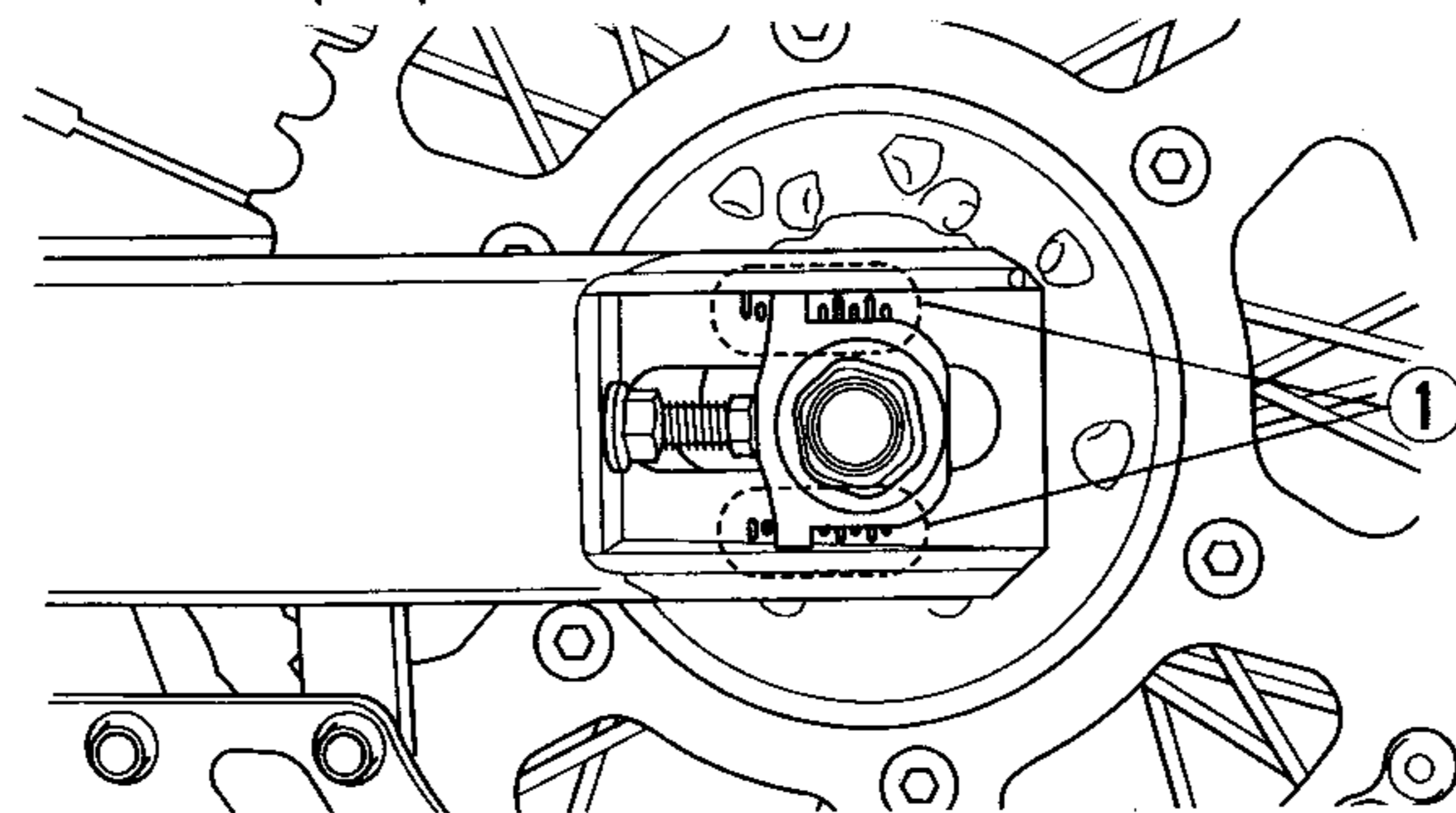
- Boue = usure et poids. Otez la boue accumulée sous les garde-boue, sur les roues, les suspensions, les poignées, les leviers et les repose-pied. Une brosse dure en fils de nylon fera l'affaire.
- Vérifiez la pression des pneus.
- Vérifiez la tension des rayons et le serrage du gripster.



- Nettoyez la chaîne à l'aide d'une brosse dure en fils de nylon; graissez et réglez si nécessaire.
- Vérifier le serrage des boulons et écrous de couronne.

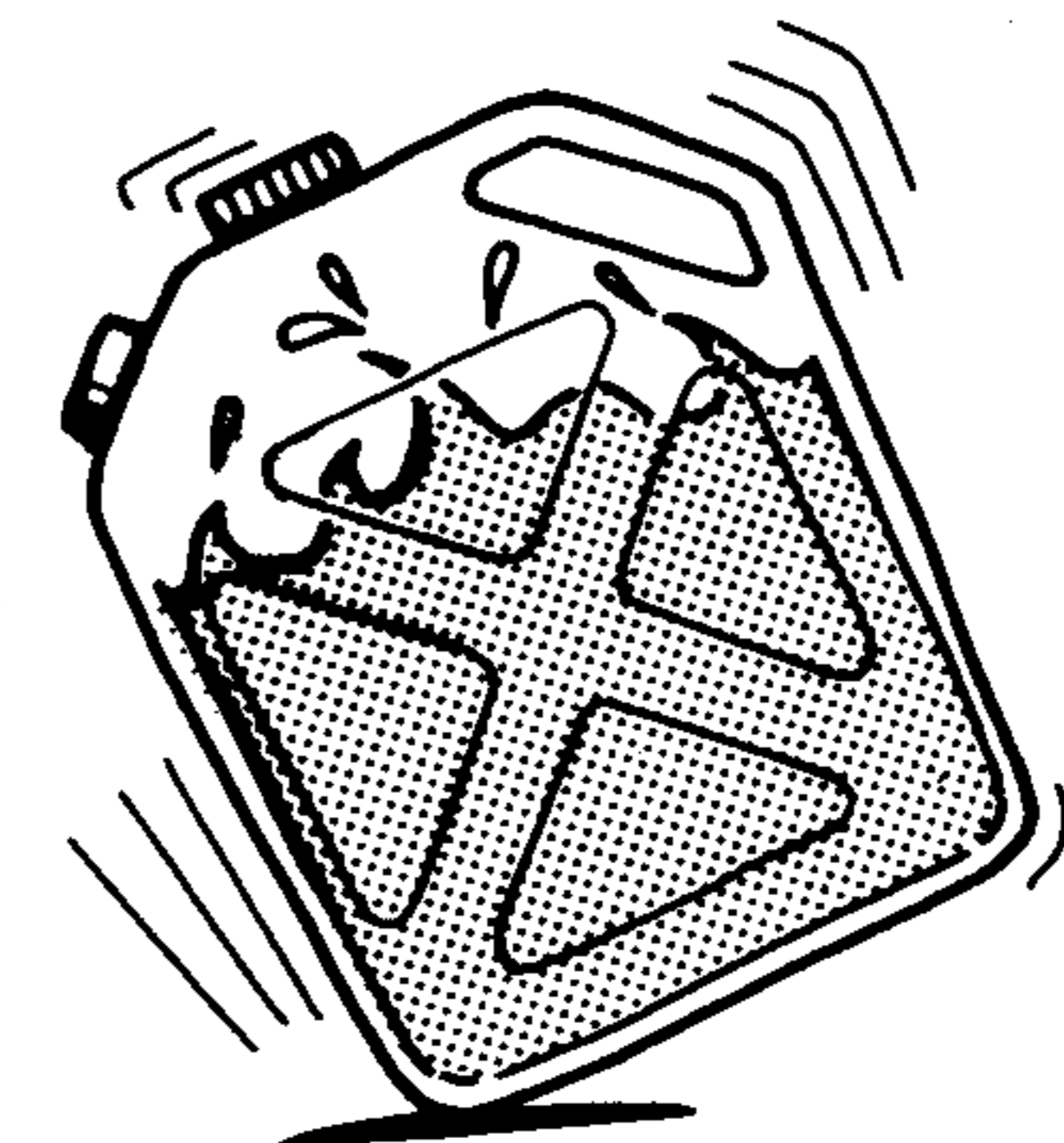
ATTENTION

- **N'effectuez pas l'entretien lorsque le moteur tourne. Vous risqueriez de vous blesser les doigts ou les mains.**
- Après le réglage, vérifiez que les repères du tendeur de chaîne sont à la même position de chaque côté et que la roue arrière est bien alignée. Ceci est très important pour obtenir une meilleure puissance du frein à disque arrière et pour éviter que les plaquettes ne s'usent trop rapidement.

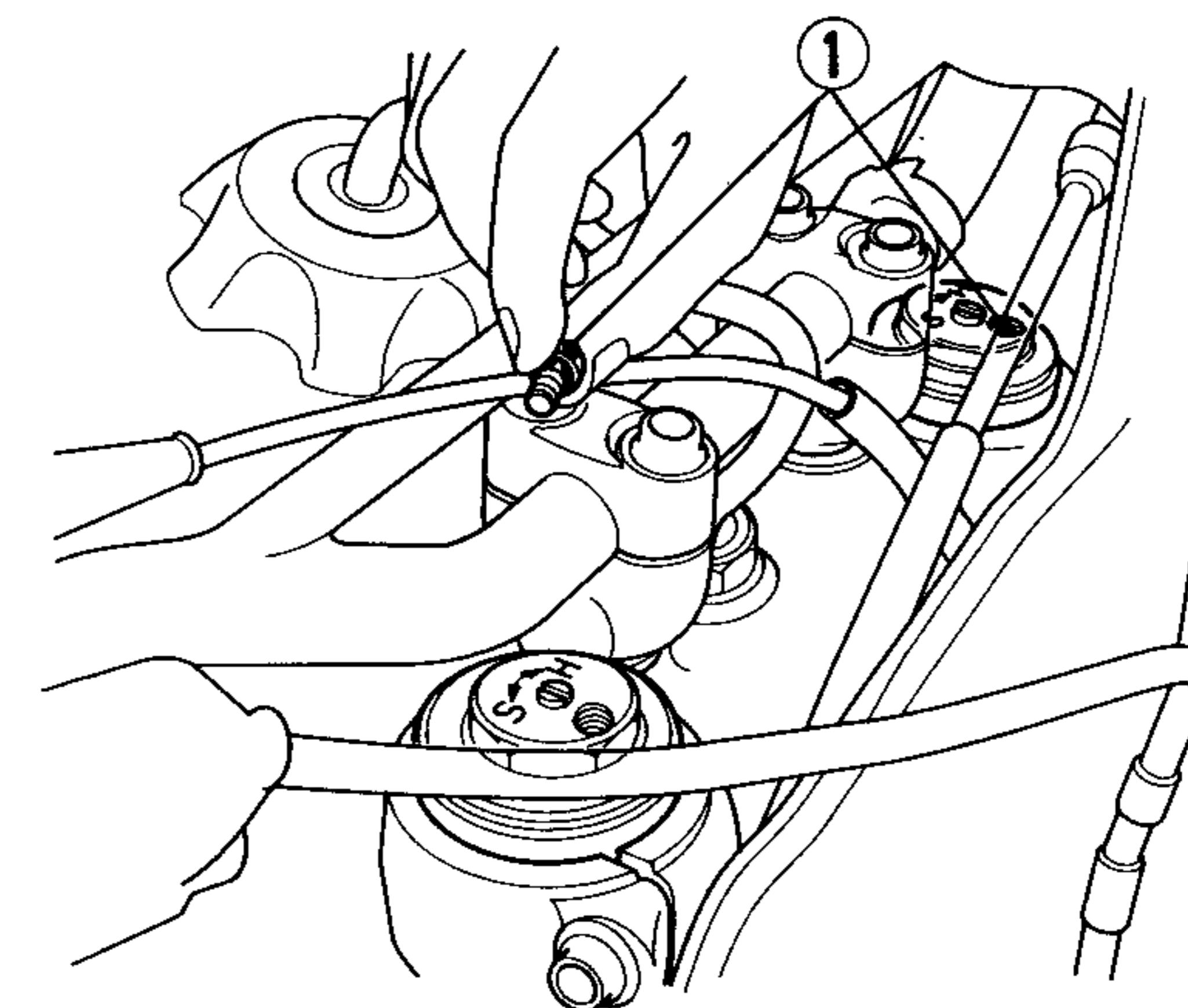


(1) REPERE DU TENDEUR DE CHAÎNE

- Agitez le mélange essence-huile afin de vous assurer qu'il est bien homogène avant de le verser dans le réservoir.



- Relâchez la pression qui s'est accumulée dans les bras de fourche (pression en surplus de la pression atmosphérique normale = 0 kPa) au cours de l'utilisation de la machine. Pendant cette opération, la roue avant doit rester en l'air.



(1) VIS DE DEGAGEMENT D'AIR

4. VERIFICATIONS ET ENTRETIEN

ENTRETIEN A EFFECTUER APRES UNE COMPETITION

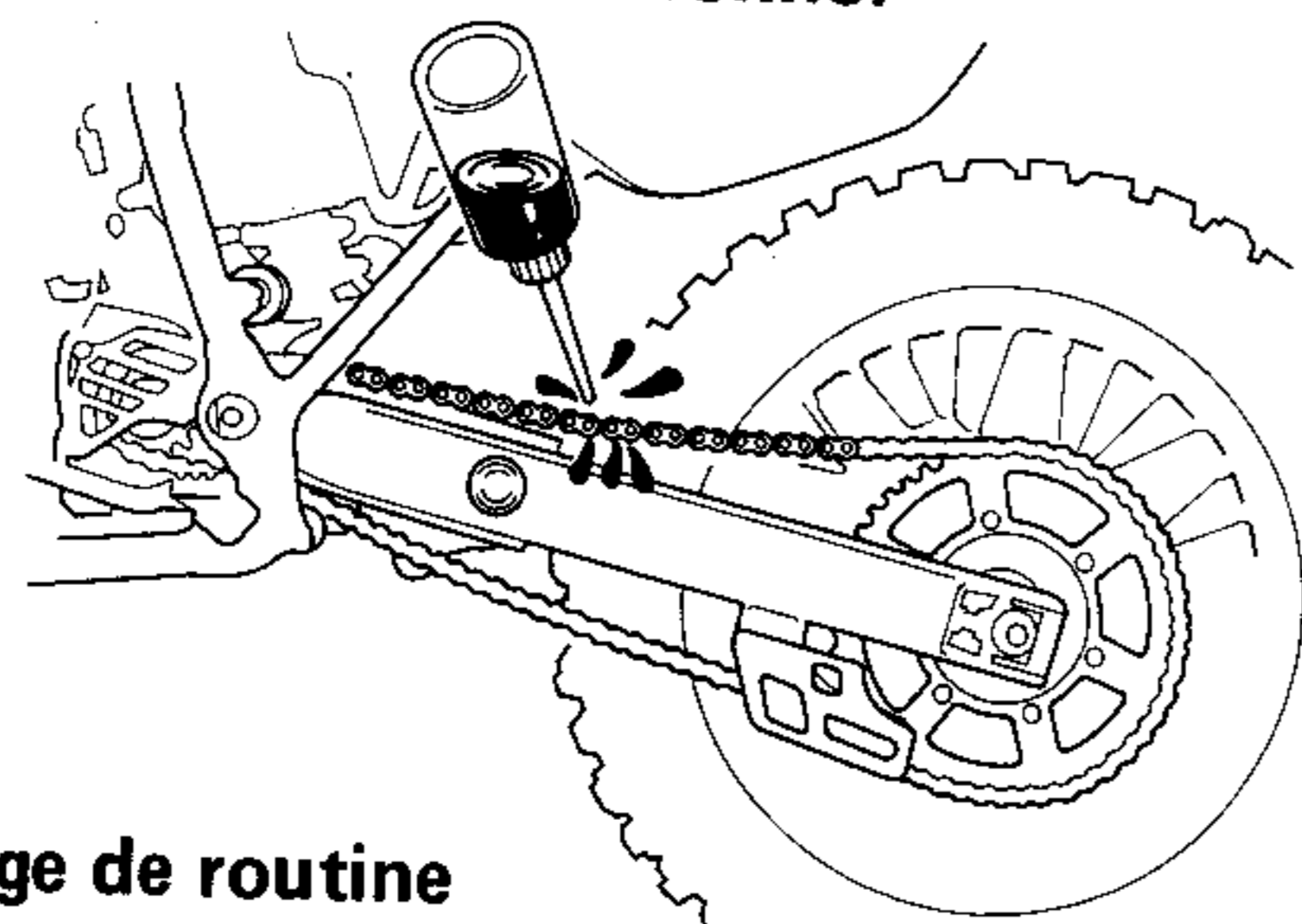
Il est important de procéder à un entretien régulier de votre CR afin de conserver ses performances d'origine le plus longtemps possible. Même si vous considérez qu'un cycle d'entretien se termine alors que la machine est prête pour une course et qu'un nouveau cycle reprend, en vue d'une autre course, il est indispensable de procéder à des travaux d'entretien entre la fin d'une course et la préparation de la suivante. C'est pourquoi, on vous recommande d'effectuer un entretien de routine dès qu'une course est terminée.

Lubrification après une course

Appliquez une légère couche d'huile anti-rouille sur la chaîne secondaire, la couronne et toutes les pièces en acier du cadre ou du moteur, aux emplacements où la peinture a été enlevée et où le métal à découvert risque de rouiller. Appliquez une quantité plus importante d'huile anti-rouille si le terrain était très mouillé ou boueux.

ATTENTION

- **Faites attention à ne pas vous prendre les doigts entre la chaîne et la couronne.**



Nettoyage de routine

Si la machine n'est pas très sale, il est préférable de la nettoyer à la main à l'aide d'une brosse dure en fils de nylon et de chiffons propres. Un nettoyage à l'eau n'est pas forcément nécessaire.

ATTENTION

- **Faites attention à ne pas vous prendre les doigts entre la chaîne et la couronne.**

Afin de réduire les possibilités de corrosion ou de rouille, nettoyez et séchez votre CR avec soin.

Faites partir tout d'abord le plus gros de la saleté au jet d'eau, puis frottez avec des brosses appropriées, du savon et de l'eau; rincez ensuite la moto avec de l'eau propre et essuyez-la complètement.

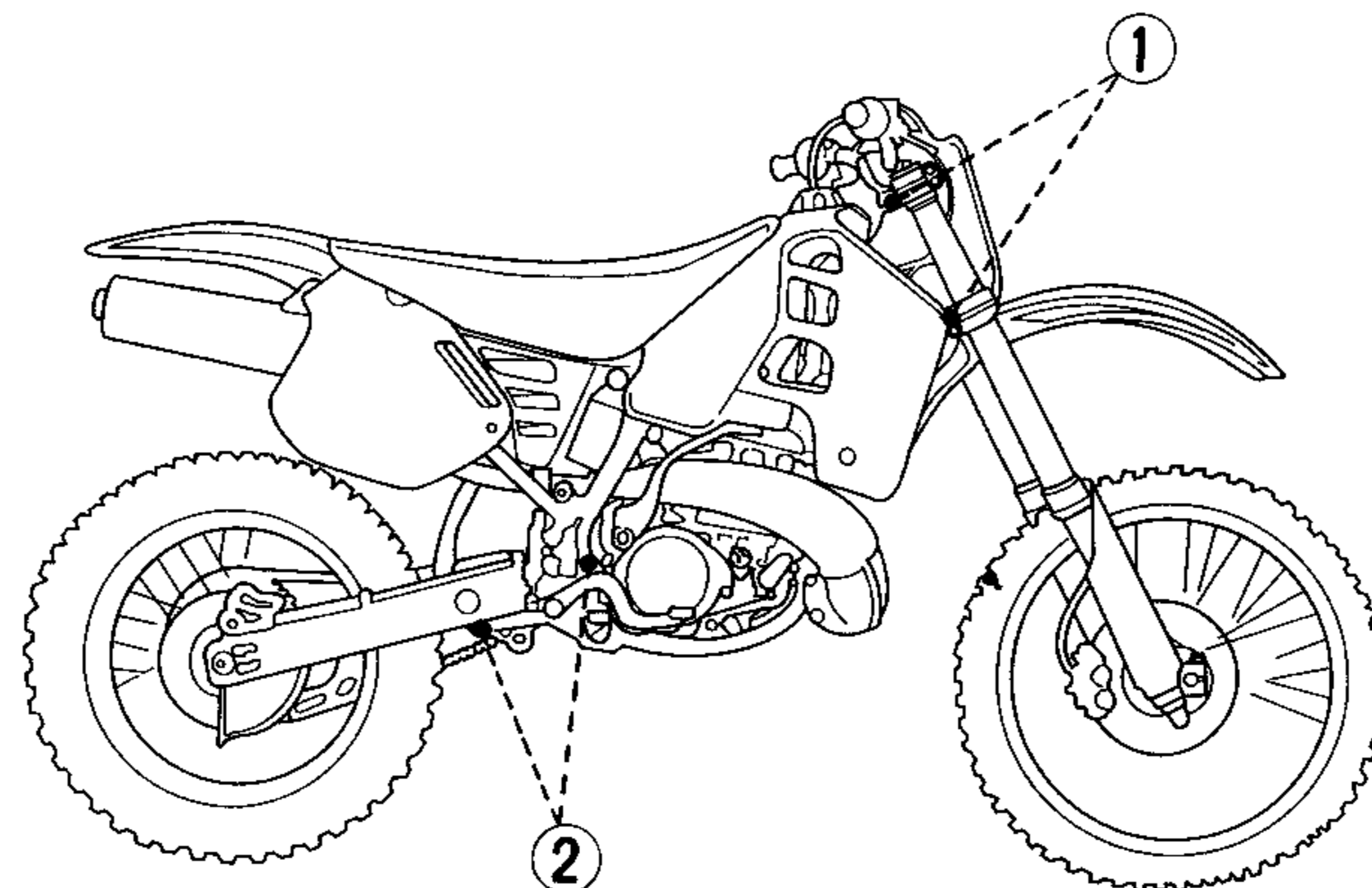
Un choix de brosses à prix raisonnables est disponible sur le marché. Ces brosses sont très utiles pour enlever la boue logée dans les endroits exigus de la machine.

Nettoyeur haute pression

PRECAUTION:

- **Ne dirigez jamais le jet de votre nettoyeur directement sur certaines parties de votre CR. Bien qu'il soit tentant de laisser la pression de l'eau enlever toute la boue accumulée, nous vous conseillons d'y renoncer. La force de l'eau sous pression peut pénétrer dans les cache-poussière des axes de la suspension arrière et les roulements de direction, entraînant la saleté vers l'intérieur et chassant la graisse de lubrification.**

Évitez de pulvériser de l'eau sous la selle et sous le réservoir d'essence ainsi qu'à l'intérieur du boîtier du filtre à air.



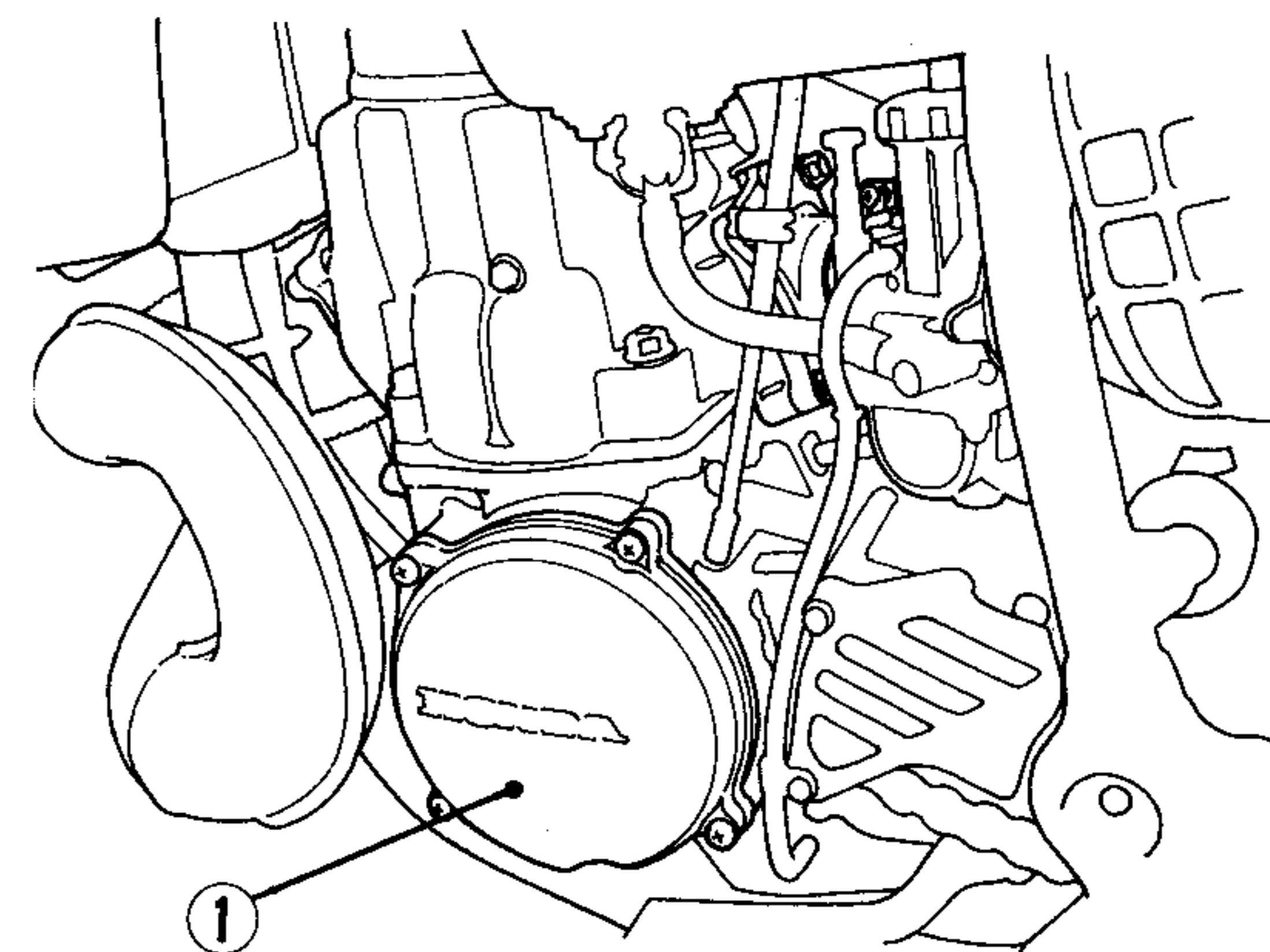
- (1) ROULEMENTS DE DIRECTION
(2) AXES DE LA SUSPENSION ARRIERE

Contrôle de la condensation

Les changements de température alliés à l'humidité provoquent de la condensation dans les endroits exigus de votre CR. L'endroit le plus touché est l'espace réservé au volant magnétique du carter gauche.

Après chaque lavage, vous devez retirer le couvercle de volant magnétique, essuyer toute l'eau présente à l'intérieur et laisser sécher à l'air pendant au moins 2 heures avant de remettre le couvercle. Remplacez le joint s'il n'est pas en bon état.

De la condensation peut se former aussi à l'intérieur de la boîte de vitesses. Ceci est tout à fait normal et constitue une raison supplémentaire pour changer fréquemment l'huile de la boîte de vitesses.



- (1) COUVERCLE DU VOLANT MAGNETIQUE

Lubrification après le nettoyage

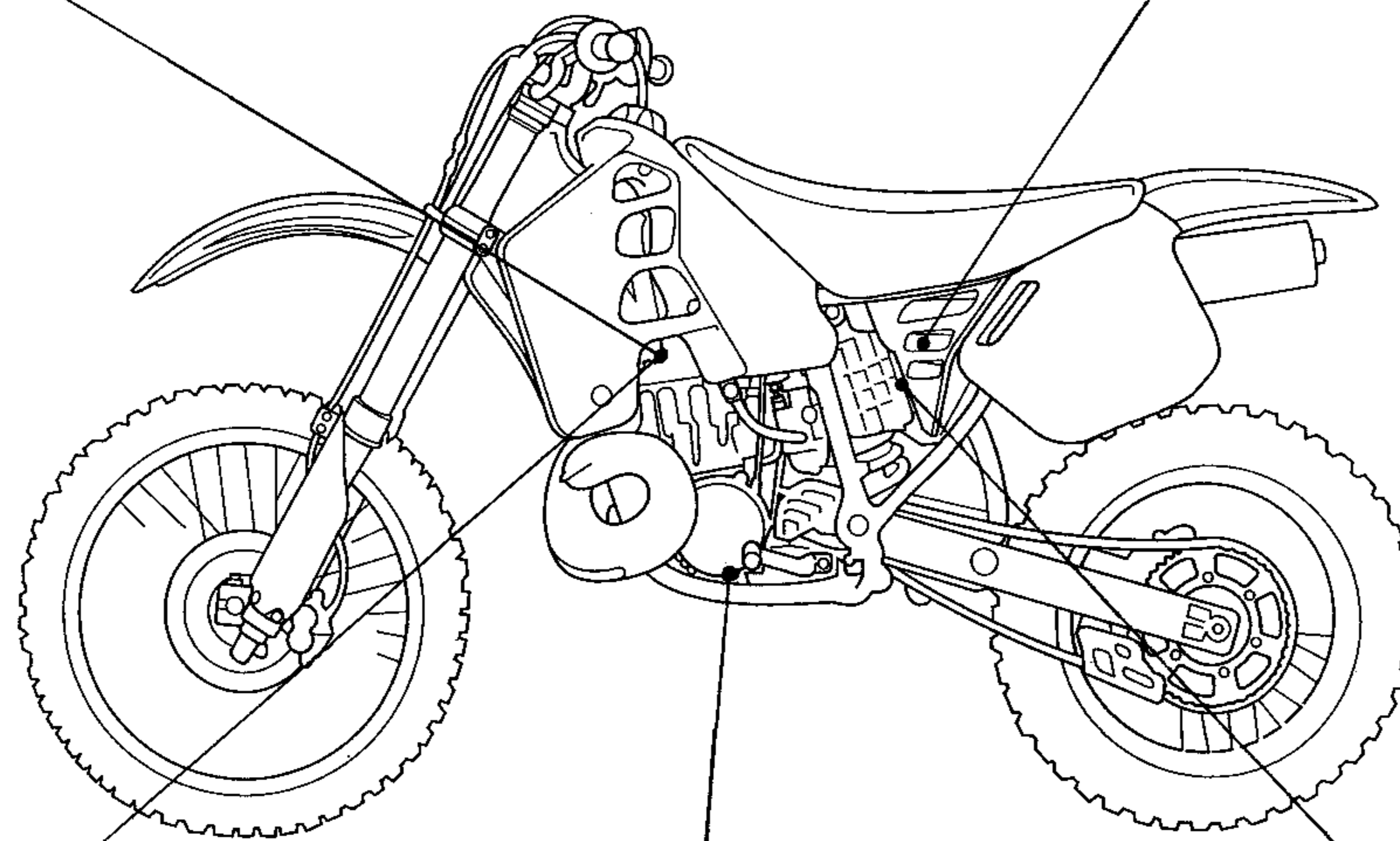
Pour la maintenance, vous pouvez suivre les conseils donnés dans la section "Entretien général" (page 13-15). Il y a néanmoins une chose que vous devez faire juste après le nettoyage pour que votre CR résiste mieux à la rouille et à la corrosion.

Une fois que votre CR est nettoyée et séchée, protégez de la rouille la partie nue en acier en lui appliquant une légère couche d'anti-rouille. Lubrifiez la chaîne secondaire et le pignon de sortie de boîte après les avoir retirés de la machine et nettoyés complètement à l'aide d'un solvant. Assurez-vous que la chaîne est bien sèche avant de la lubrifier.

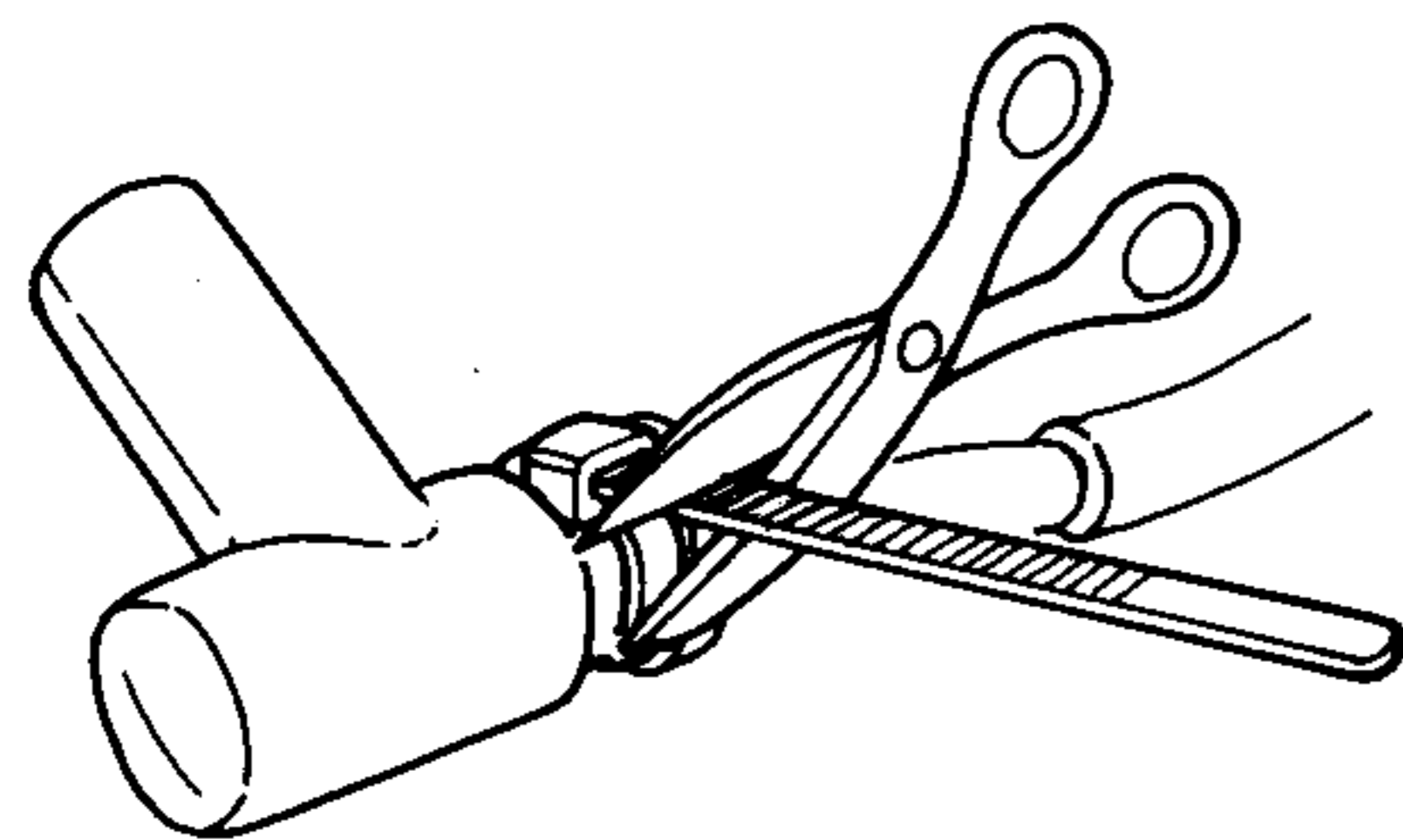
Suivez les conseils donnés dans ce manuel pour la lubrification des pièces telles que les pivots des leviers de frein et d'embrayage et les pivots des repose-pied.

ENTRETIEN GENERAL

- **Bougie:** L'utilisation d'une bougie sans résistance peut entraîner des problèmes d'allumage. Reportez-vous dans ce manuel aux recommandations concernant les types spécifiques de bougie, pour être sûr d'utiliser une bougie qui convient: longueur du culot, indice thermique.
Remplacez la bougie régulièrement comme indiqué dans le tableau d'entretien (pages 10, 17).



- **Capuchon de bougie:** Montez un petit collier plastique autour du capuchon de bougie afin de réduire la possibilité de déconnexion ou de pénétration d'eau.



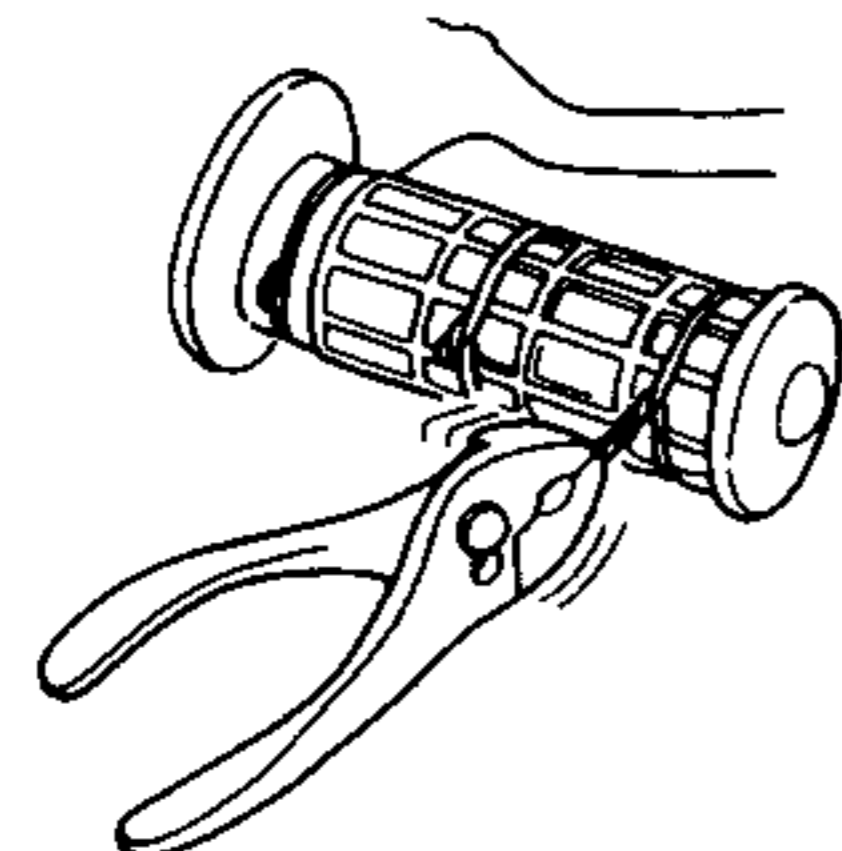
- **Huile de boîte de vitesses:** Pour prolonger la durée de service de la boîte de vitesses et de l'embrayage, vidangez et renouvelez fréquemment l'huile de boîte de vitesses. Des renouvellements fréquents assureront la souplesse de passage des vitesses et le bon fonctionnement de l'embrayage (page 16).

- **Filtre à air:** Nettoyez et huilez régulièrement votre filtre à air, car le volume d'air filtré a une influence majeure sur les performances. Un élément de filtre en mauvais état laissant passer de la saleté diminuerait les performances et la longévité du moteur. Inspectez de très près l'élément à chaque entretien pour voir s'il n'y aurait pas de petite déchirure ou de joint décollé. Ayez un filtre de rechange imprégné d'huile et prêt à l'emploi dans un sac plastique bien fermé. Dans ces conditions de forte poussière, il peut être nécessaire de nettoyer le filtre ou de le remplacer par un filtre pré-nettoyé entre les épreuves. Faites attention à ne pas trop imprégner d'huile l'élément de filtre. Bien qu'il soit important de le huiler entièrement, un filtre trop imprégné rendra d'une manière générale le mélange trop riche, et vous en sentirez les conséquences sur les performances à bas et moyen régimes. Suivez les instructions données dans la section "Procédure d'entretien". N'omettez pas de graisser le rebord du filtre à air qui vient en contact avec le boîtier du filtre. La graisse blanche Honda à base de lithium ou une graisse équivalente conviennent pour cette opération. En effet, toute saleté essayant de s'introduire par là, ne passera pas inaperçue (page 18).

- **Étanchéité du boîtier de filtre à air:** Retirez le soufflet du boîtier de filtre à air et rendez le raccordement à nouveau étanche à l'aide d'une pâte au silicone, s'il y a des doutes concernant l'étanchéité. Appliquez du Frein-filet Honda ou un produit équivalent sur les écrous de fixation. Inspectez régulièrement le soufflet et le filtre à air pour voir s'il n'y a pas de signes de détérioration ou de pénétration de saleté.

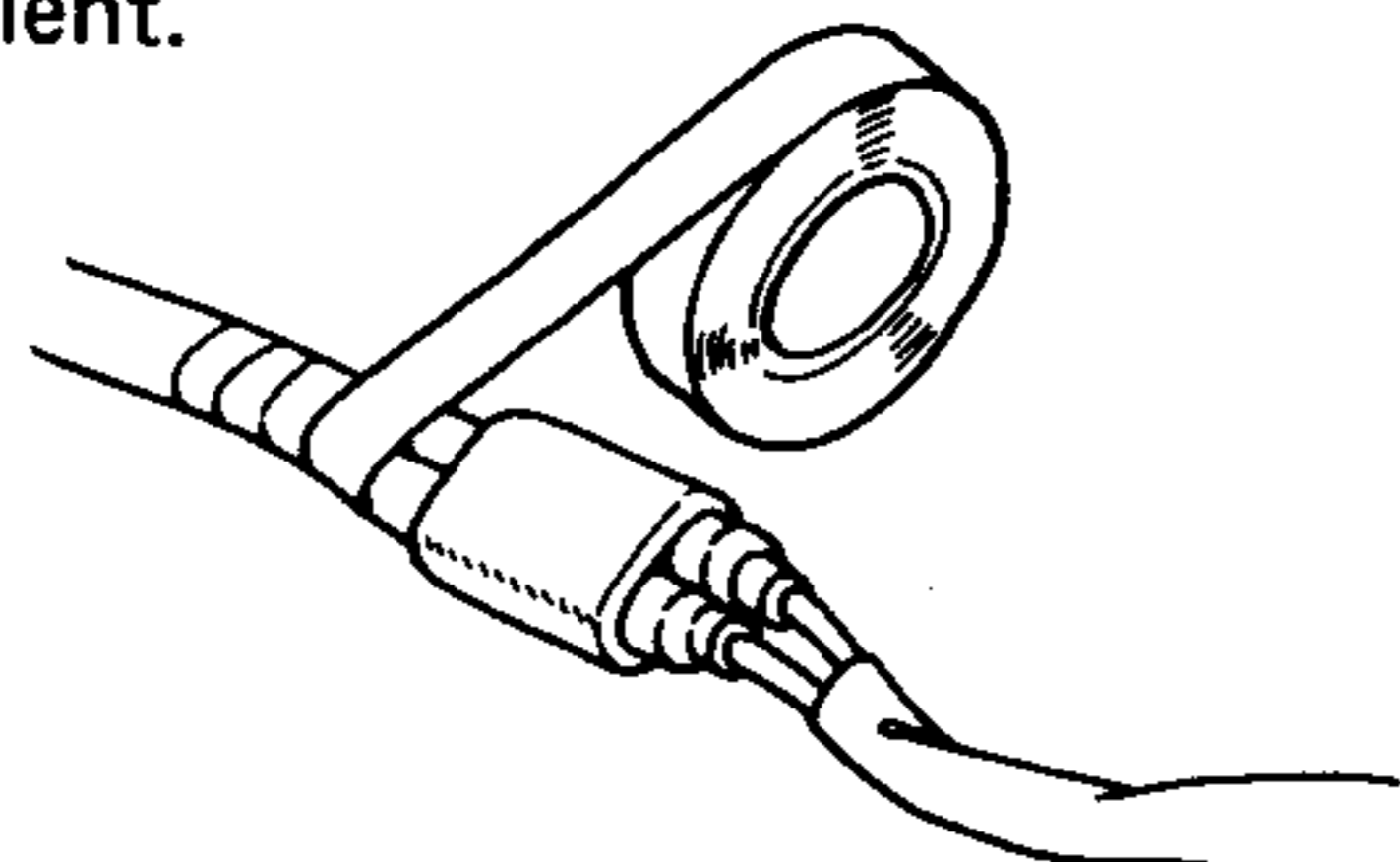
4. VERIFICATIONS ET ENTRETIEN

- Utilisez toujours du Honda Bond A lors du remplacement des poignées de guidon. Pour plus de sécurité, vous pourrez brider les poignées au guidon avec un fil de sécurité pour les empêcher de se desserrer. Positionnez les extrémités tordues du fil loin des mains et rabattez-les bien dans le caoutchouc de la poignée pour qu'elles ne risquent pas d'accrocher vos gants.



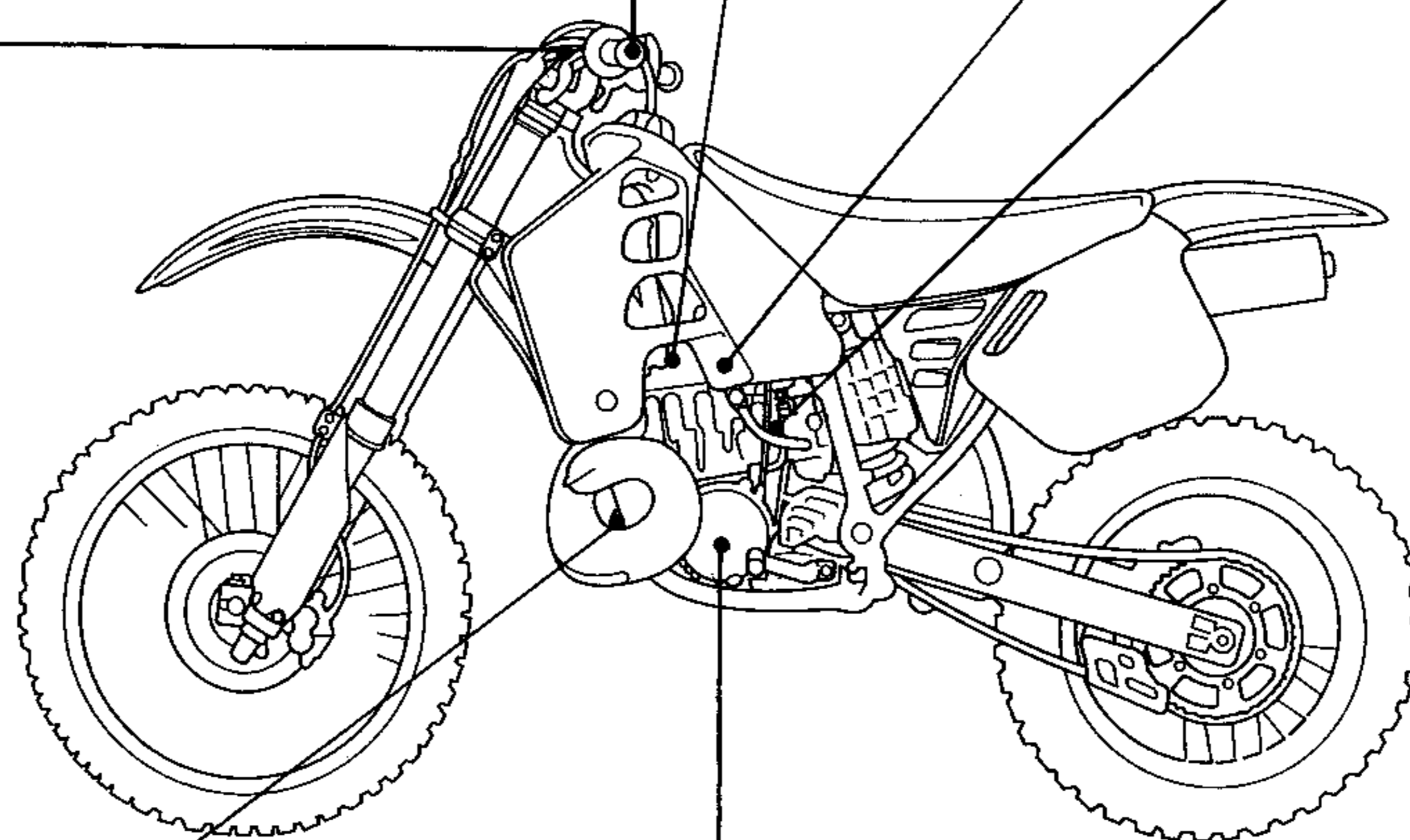
- Poignée de gaz: Retirez la poignée de gaz toutes les 2 ou 3 courses, nettoyez-la à fond ainsi que le guidon, puis, appliquez une légère couche de graisse au silicone dessus. Inspectez attentivement l'état du câble pour voir s'il n'est pas tourné ou endommagé et s'il ne risque pas d'entraver le bon fonctionnement de la commande des gaz. Tournez le guidon de butée à butée pour vous assurer que le câble suit le mouvement sans aucun problème. Vérifiez également que le couvercle du carburateur est bien vissé. Après entretien et inspection, assurez-vous que la commande des gaz fonctionne parfaitement.

- Connecteurs: Nettoyez les connecteurs et enroulez du ruban adhésif autour de ceux-ci pour diminuer le risque de déconnexion ou de court-circuit par présence d'eau et de corrosion. Vous pouvez protéger encore mieux tous les connecteurs contre la corrosion en utilisant de la graisse diélectrique Honda ou produit équivalent.



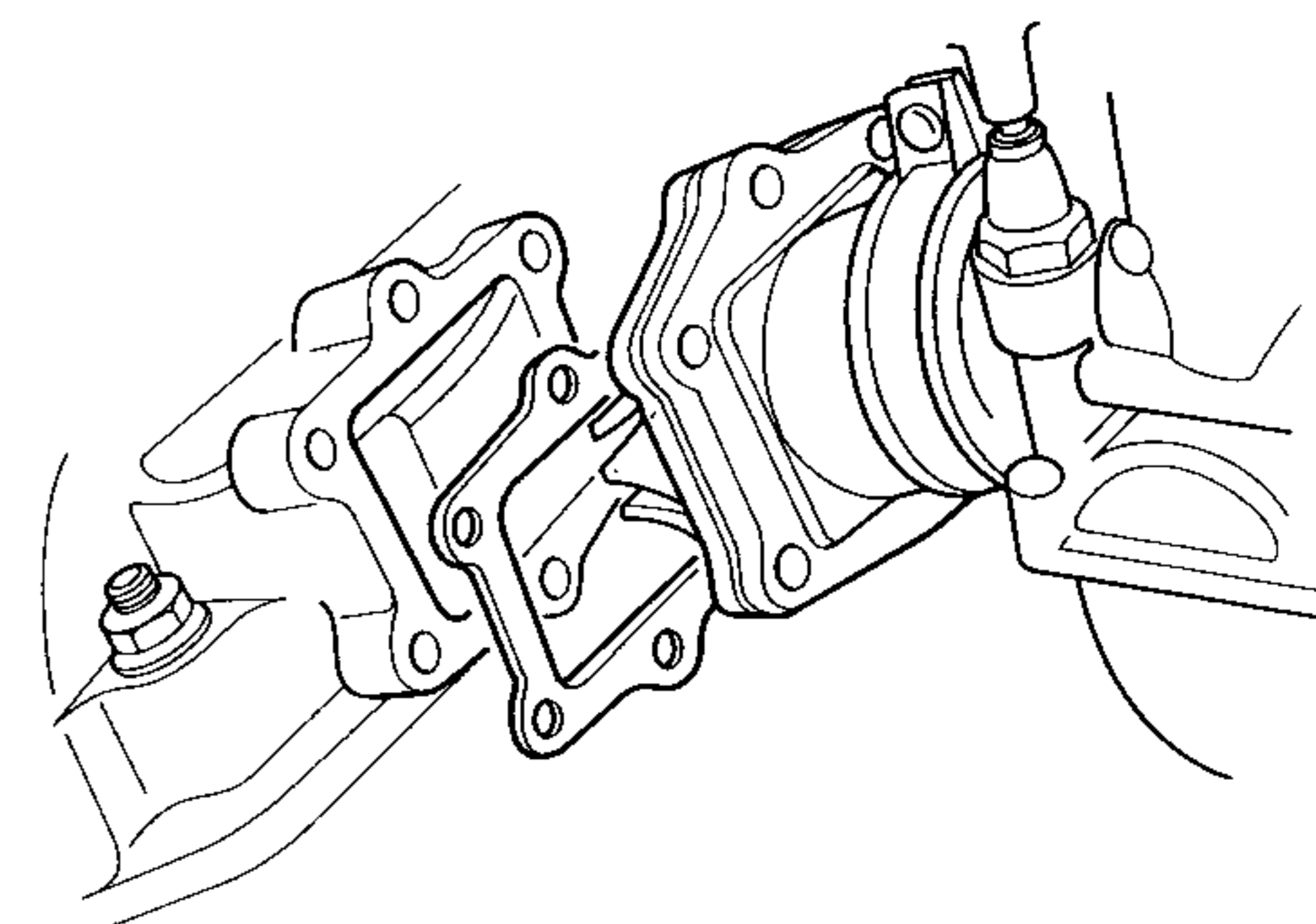
- Boulons de fixation du moteur: Vérifiez que les boulons de fixation du moteur sont serrés aux couples spécifiés. Pour plus de tranquillité d'esprit, retirez les écrous, nettoyez le filetage et appliquez du Frein-filet Honda ou un produit équivalent avant de les resserrer.

- Joints: Utilisez toujours des joints neufs lors du remontage des pièces.
- Dépose du cylindre: Appliquez un peu de graisse sur les goujons d'assemblage du cylindre pour éviter la corrosion due au contact de métaux différents. Ces goujons se montent avec peu de jeu et il est donc important de les garder absolument propres. (page 53)



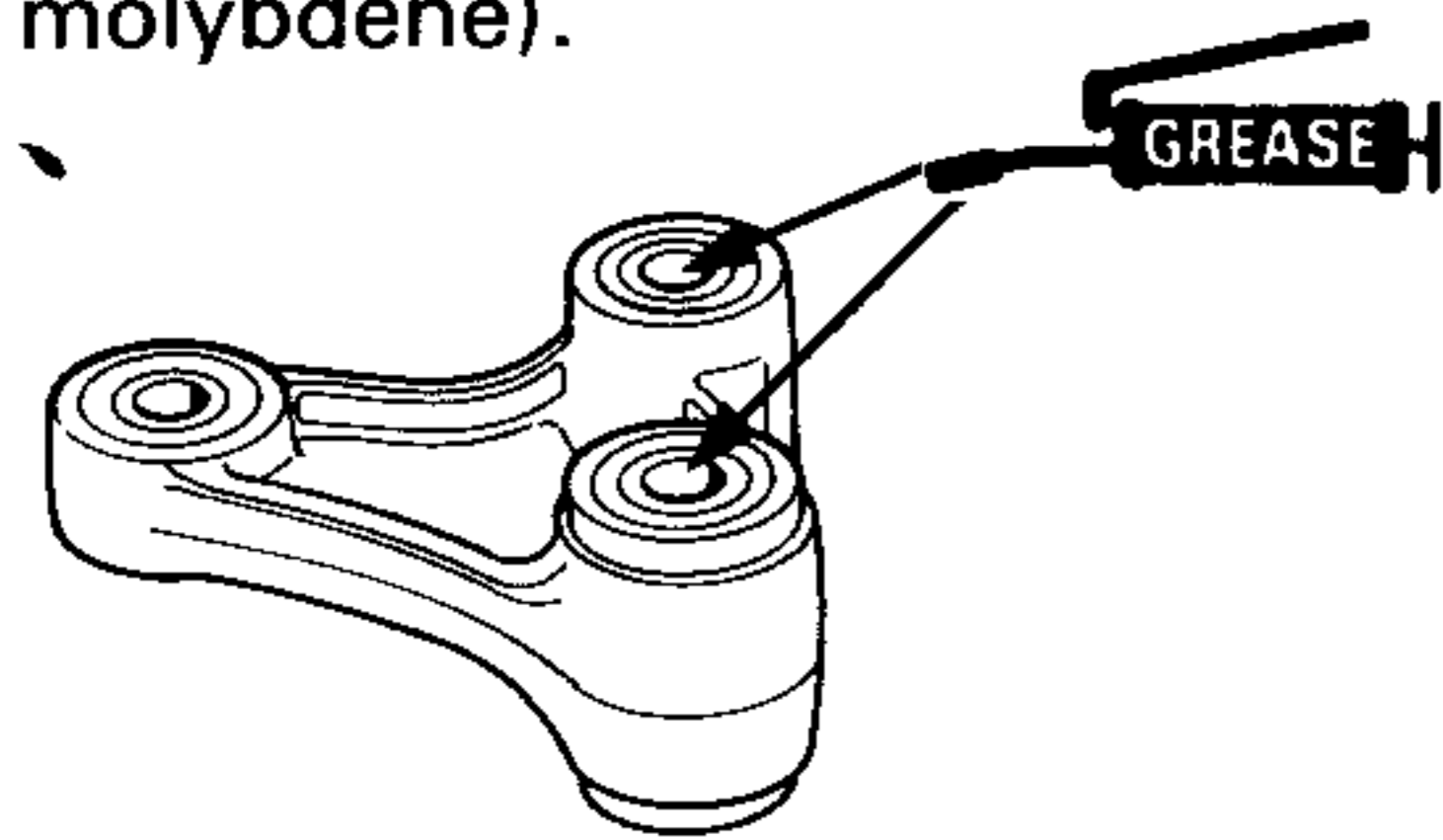
- Allumage: Après chaque lavage, retirez le couvercle de l'alternateur et laissez sécher pendant quelques heures pour éviter la condensation. Retirez le volant toutes les 2 ou 3 courses et nettoyez-le ainsi que le cône du vilebrequin, le stator, le capteur d'impulsions, et toutes les parois intérieures. La présence d'une saleté entre le générateur d'impulsions et le volant modifiera la courbe d'avance. Enlevez toute impureté pouvant se trouver sur le joint du couvercle du volant magnétique. Ceci préservera le joint d'une usure prématurée. Inspectez de près l'état des plans de joint et du joint pour détecter un éventuel problème de fuite, avant que le moteur n'en soit endommagé.

- Filtre à essence: Videz périodiquement le réservoir d'essence et nettoyez le robinet d'essence. Remplacez le joint torique s'il y a des signes de détérioration (page 19).
- Contamination de l'essence: Videz périodiquement la cuve à niveau constant et vérifiez si le carburateur n'est pas encrassé par des impuretés. (page 28)
- Etanchéité de la pipe d'admission: S'il y a une fuite d'air au niveau de la pipe d'admission, il faut démonter, nettoyer et rendre étanche au moyen de joints neufs et d'un agent d'étanchéité. Faites attention de ne pas trop serrer les vis de fixation. En effet, le serrage trop fort de ces vis est la cause la plus fréquente d'une fuite à ce niveau.

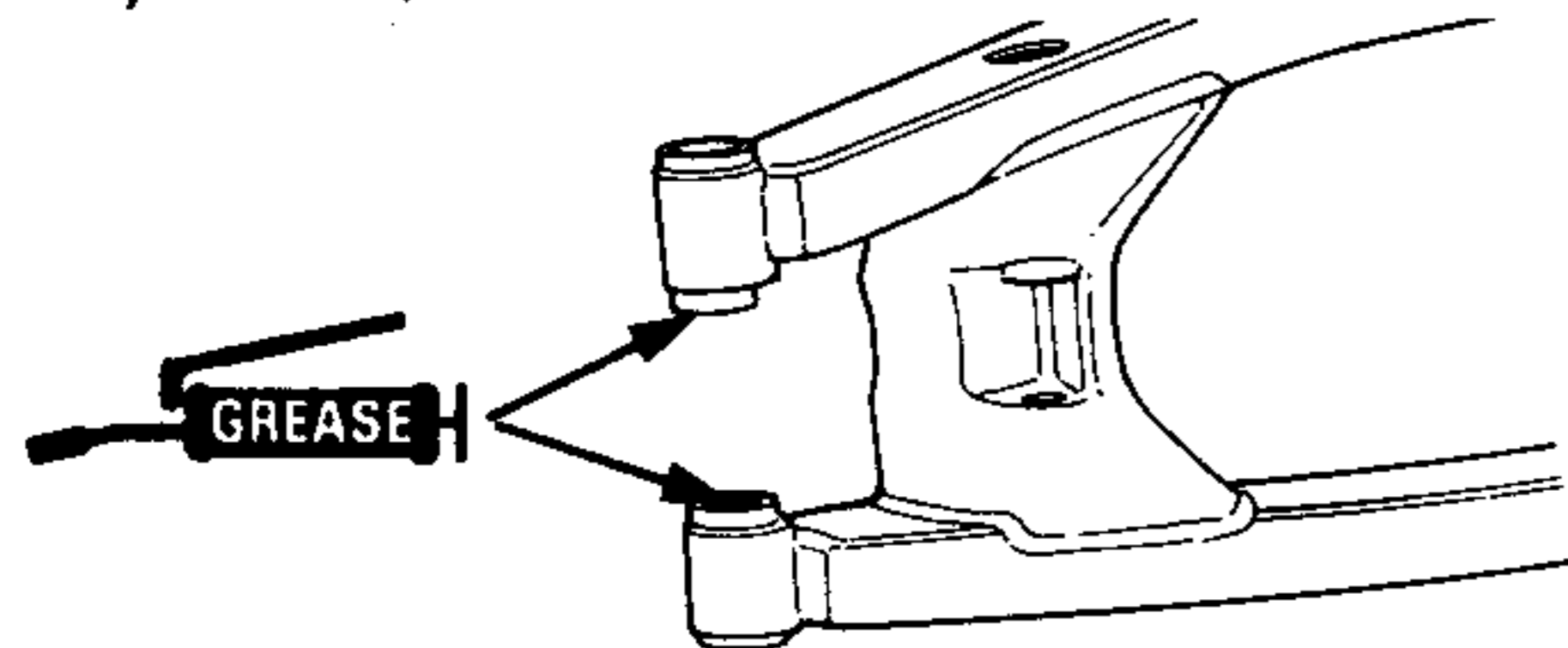


- Contrôle de fuite de la pression/dépression: Effectuez ce contrôle régulièrement pour réduire la possibilité d'éventuels dégâts dans le moteur causés par une fuite.

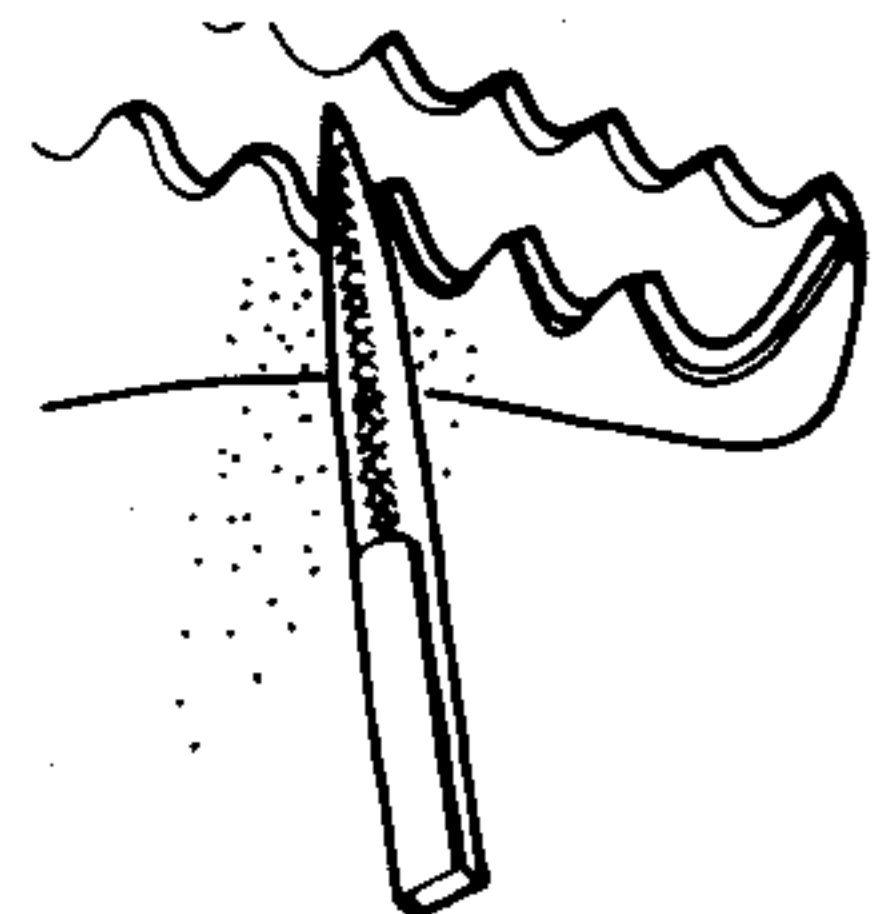
- Graissage de la biellette et du basculeur de la suspension AR: Démontez, nettoyez, inspectez, et graissez tous les roulements et cache-poussière des pivots toutes les 7,5 heures d'utilisation afin de maintenir les performances correctes de la suspension et de minimiser l'usure des pièces composantes. Utilisez de la pâte au bisulfure de molybdène (contenant plus de 40% d'additif de bisulfure de molybdène).



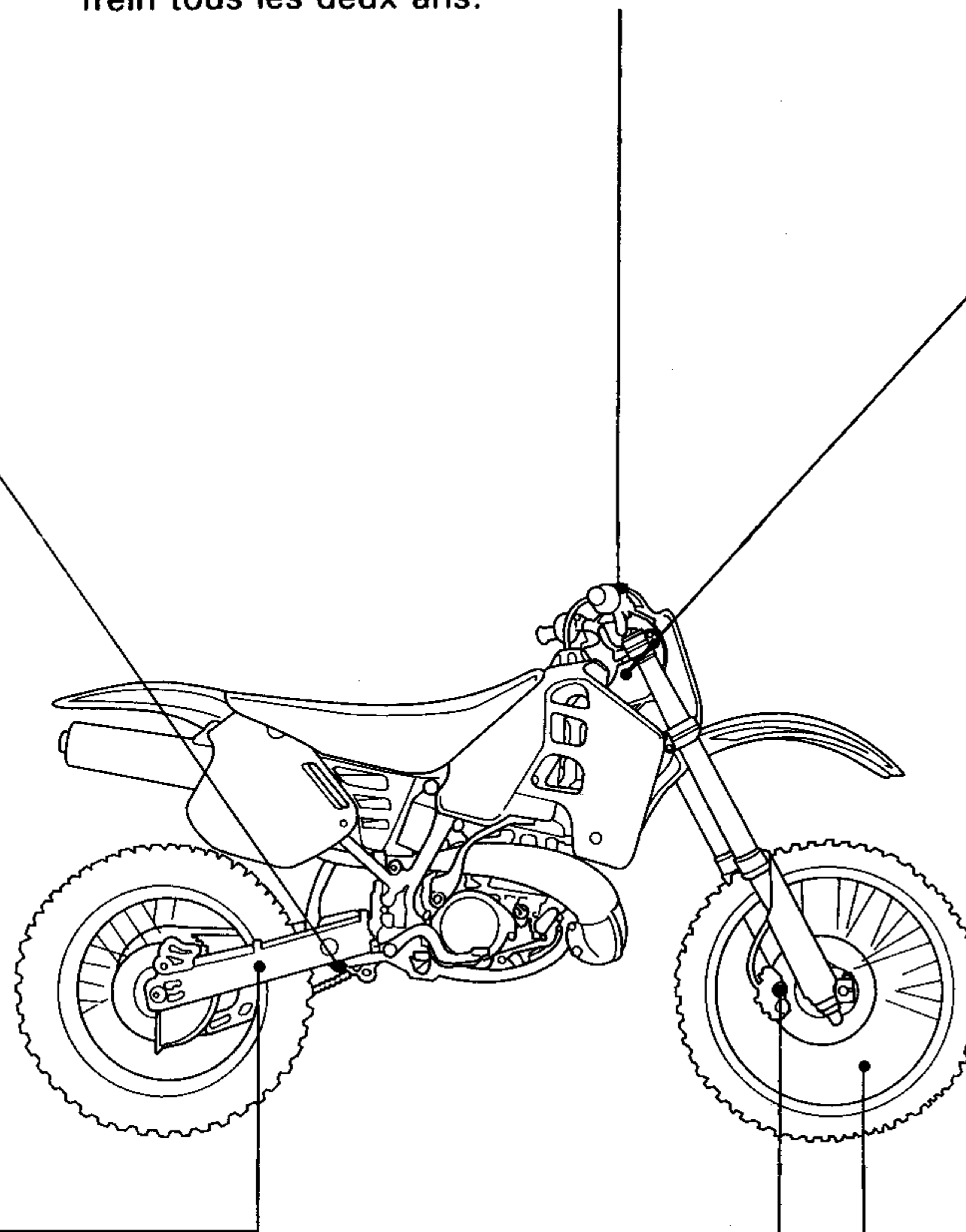
- Graissage du pivot du bras oscillant: Nettoyez, inspectez et graissez les bagues, les cages à aiguilles et les cache-poussière du pivot du bras oscillant. Assurez-vous que tous les joints sont en bon état. Utilisez de la pâte au bisulfure de molybdène (contenant plus de 40% d'additif de bisulfure de molybdène).



- Bras oscillant: N'essayez pas de souder ou de réparer le bras oscillant. Un soudage affaiblirait le bras oscillant.
- Repose-pied: Les dents usées d'un repose-pied peuvent être réparées en limant les dents à l'aide d'une lime de forme triangulaire. Cependant, ne les rendez pas trop tranchantes, car cela pourrait provoquer une usure prématurée de la semelle de vos bottes. Aiguissez uniquement les sommets des dents. Assurez-vous que les repose-pied pivotent librement et que les goupilles de retenue du pivot sont en bon état.

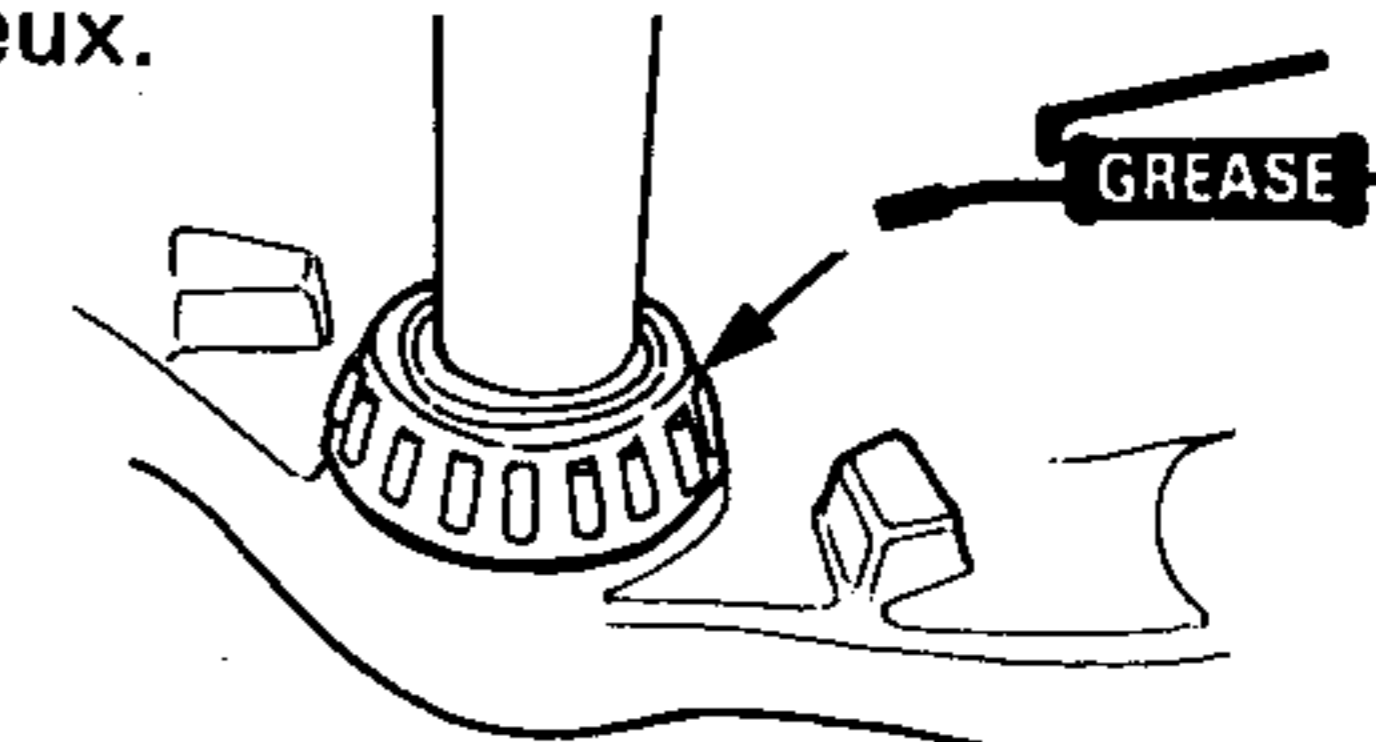


- Vidange du liquide de frein: Vidangez le liquide de frein tous les deux ans.



- Contrôle des étriers de frein: Assurez-vous que les étriers de frein avant et arrière puissent bouger latéralement sur leurs axes. Vérifiez régulièrement l'épaisseur des plaquettes et remplacez-les lorsqu'elles ont atteint la limite de service.

- Roulements de direction: Nettoyez, inspectez et graissez régulièrement les roulements de direction surtout si vous participez souvent à des courses sur des terrains mouillés, boueux ou extrêmement poussiéreux.



- Huile de fourche: Démontez, nettoyez et inspectez la fourche et remplacez l'huile régulièrement. L'encrassement dû à des particules métalliques générées par le mouvement de la fourche ainsi que la décomposition normale de l'huile nuisent aux performances de la suspension. HUILE A COUSSINET ULTRA SPECIALE HONDA, ou équivalent qui contient des additifs spéciaux pour assurer des performances maximum de la suspension de votre CR. (page 72)

- Cadre: Etant donné que votre CR est une machine de hautes performances, le cadre doit être considéré comme faisant partie intégrante de votre programme d'entretien général en vue de la compétition. Inspectez de près périodiquement le cadre afin de déceler d'éventuelles traces de fissure ou autre dommage. C'est une bonne précaution à prendre pour mener à bien une course.

- Rayons: Vérifiez la tension des rayons fréquemment entre les différentes courses effectuées pendant la première période d'utilisation. Comme les rayons, les écrous de rayons et les jantes se mettent en place, les rayons peuvent devoir être retendus. Une fois cette période de mise en place terminée, les rayons devraient garder leur tension correcte. Cependant, assurez-vous que la vérification de la tension des rayons et de l'état général des roues entre bien dans votre programme d'entretien régulier pour la compétition. (page 20)

- Ecrous, boulons etc.: L'application du frein-filet sur les fixations essentielles procure une assurance et une sécurité supplémentaires. Retirez les écrous et nettoyez les filetages des écrous et des vis, et appliquez du Frein-filet Honda ou un produit équivalent puis serrez au couple spécifié.

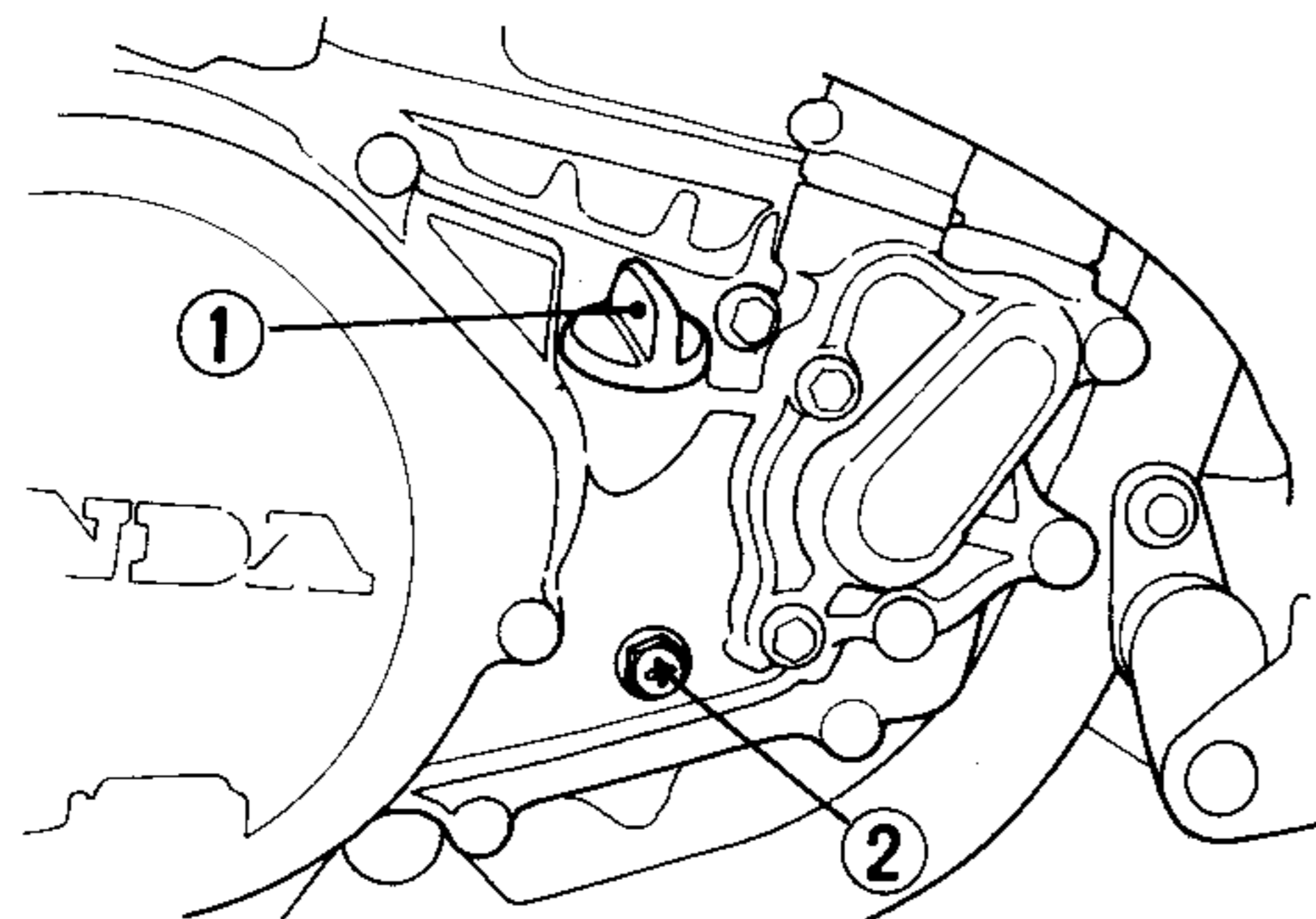
4. VERIFICATION ET ENTRETIEN

PROCEDURES D'ENTRETIEN

Huile de la boîte de vitesses

Contrôle et appoint d'huile de boîte de vitesses

1. Faire tourner le moteur pendant trois minutes, puis l'arrêter.
2. Attendre trois minutes après l'arrêt du moteur pour permettre à l'huile de se répartir correctement dans l'embrayage et dans la boîte de vitesses.
3. Soutenir la CR à la verticale sur une surface horizontale.
4. Retirer le bouchon de remplissage d'huile et le boulon de contrôle d'huile qui se trouvent sur le couvercle droit du carter moteur. Un peu d'huile doit sortir par l'orifice du boulon de contrôle. Laisser l'excès d'huile s'écouler par l'orifice du boulon de contrôle.
5. S'il ne sort pas d'huile par l'orifice du boulon de contrôle, verser progressivement de l'huile par l'orifice de remplissage d'huile jusqu'à ce qu'elle commence à sortir par l'orifice du boulon de contrôle. Remettre ensuite le boulon de contrôle d'huile et le bouchon de remplissage d'huile en place.
6. Répéter les opérations 1 à 4.
7. Après avoir contrôlé le niveau d'huile ou fait l'appoint d'huile, serrer le boulon de contrôle d'huile et le bouchon de remplissage d'huile à fond.
Couple de serrage du boulon de contrôle d'huile: 10 N·m (1,0 kg·m)



- (1) BOUCHON DE REMPLISSAGE D'HUILE
(2) BOULON DE CONTROLE DU NIVEAU D'HUILE

Huile recommandée pour la boîte de vitesses

UTILISEZ DE L'HUILE HONDA 4 TEMPS OU UNE HUILE EQUIVALENTE. Utilisez exclusivement une huile hautement détergente et de première qualité conforme ou supérieure aux prescriptions des fabricants d'automobiles pour la classification Service SE, SF ou SG. La classification SE, SF ou SG figure sur le bidon. L'utilisation d'additifs spéciaux n'est pas nécessaire et ne ferait qu'augmenter les frais d'utilisation.

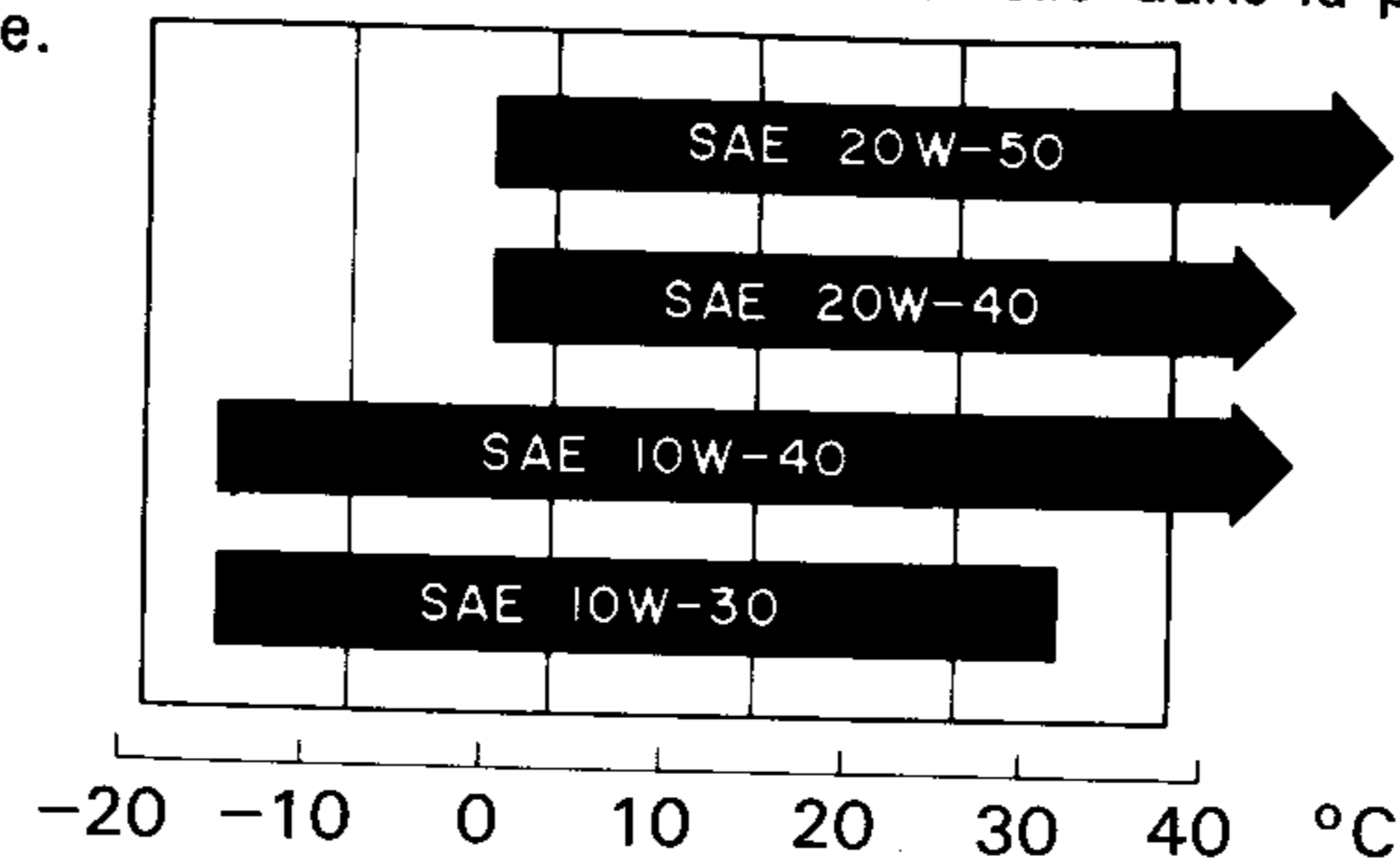
PRECAUTION:

- **L'huile est un élément majeur qui affecte les performances et la longévité de la boîte de vitesses et de l'embrayage. Il est donc déconseillé d'utiliser des huiles non-détergentes, végétales ou de l'huile ricinée.**

Viscosité d'huile recommandée

SAE 10W-40

Les viscosités figurant sur le tableau ci-dessous conviennent également si la température moyenne de l'endroit où se déroule la course se situe dans la plage indiquée.



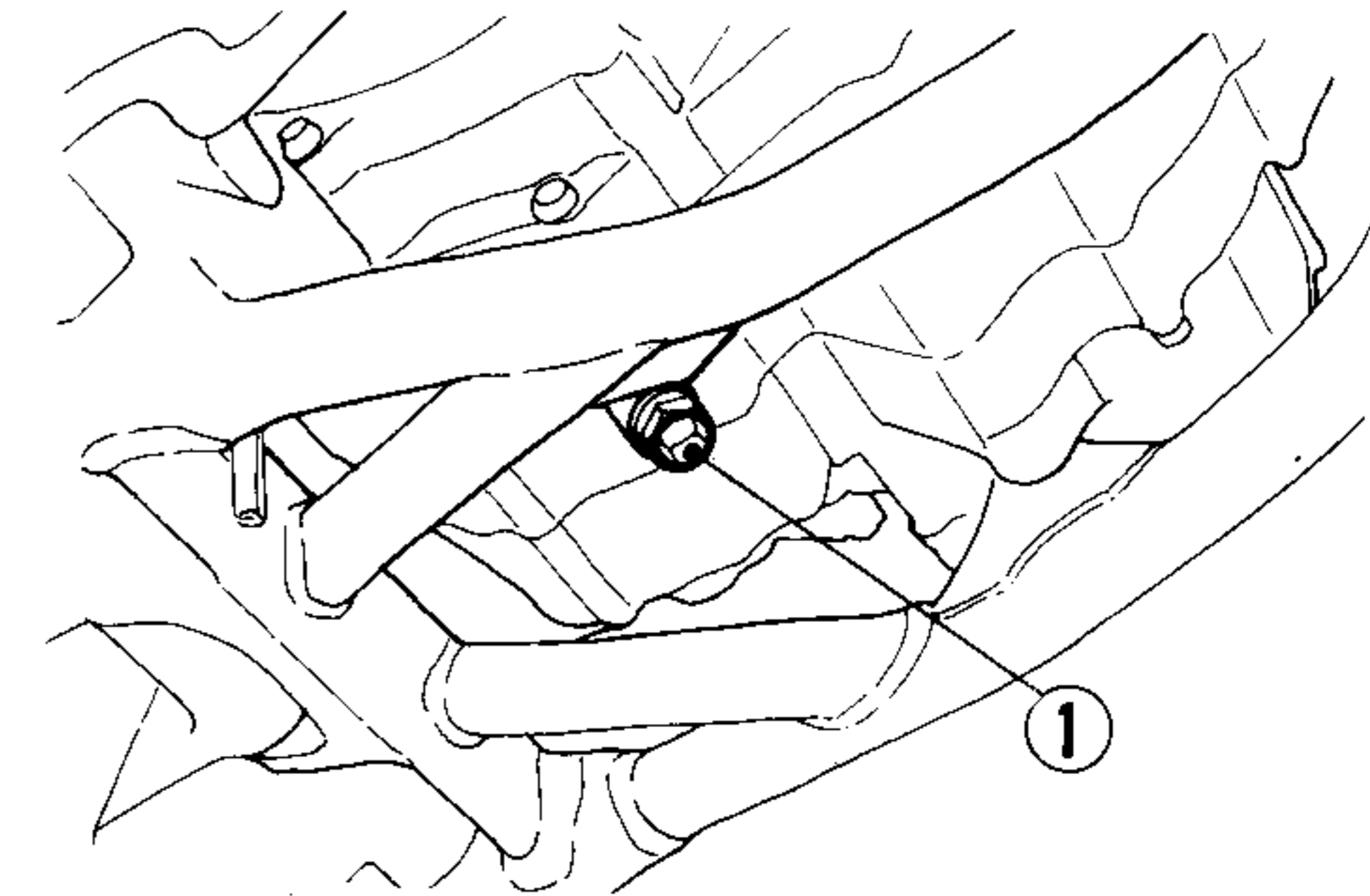
Renouvellement d'huile de la boîte de vitesses

Vidangez l'huile de la boîte de vitesses conformément au tableau d'entretien.

1. Faire tourner le moteur pendant trois minutes, puis l'arrêter.
2. Soutenir la CR à la verticale sur un sol horizontal.
3. Retirer le bouchon de remplissage d'huile du couvercle droit de carter moteur.
4. Placer un récipient de vidange d'huile sous le moteur pour recueillir l'huile.
Retirer ensuite le boulon de vidange.
5. Une fois l'huile complètement vidangée, remettre le boulon de vidange en place avec une rondelle d'étanchéité neuve.

Couple de serrage du boulon de vidange: 30 N·m (3,0 kg·m)

6. Faire le plein l'huile préconisée.
**Contenance 0,75 litres au démontage
0,68 litres à la vidange**
7. Vérifier le niveau d'huile en procédant comme il est indiqué sous "Contrôle et appoint d'huile de la boîte de vitesses."



- (1) BOULON DE VIDANGE D'HUILE
LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Liquide recommandé

Utilisez exclusivement de l'anti-gel au glycol éthylique de première qualité contenant des produits anti-corrosion prévus spécialement pour les moteurs en aluminium (Vérifiez l'étiquette sur le bidon d'anti-gel).

PRECAUTION:

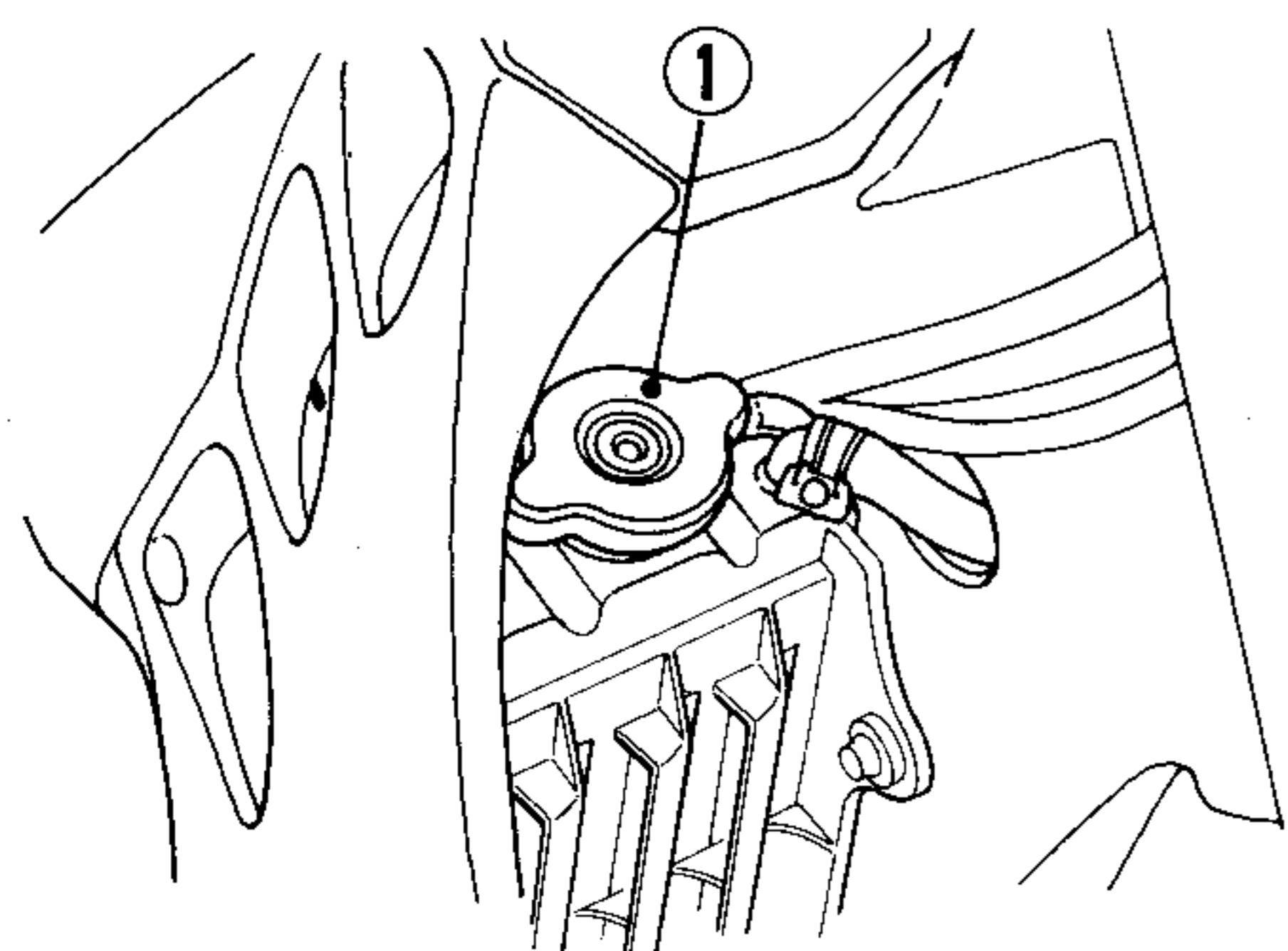
- **L'eau calcaire et l'eau salée sont néfastes à l'aluminium. Votre CR est fournie d'origine avec un mélange moitié antigel moitié eau. Ce mélange, qui assure une bonne protection anti-corrosion, est recommandé pour la plupart des conditions de températures atmosphériques. En effet, une concentration d'anti-gel plus élevée amoindrirait les performances du circuit de refroidissement. Elle est recommandée uniquement lorsque une plus grande protection contre le gel est nécessaire. Par contre, le refroidissement et la protection anti-corrosion sont insuffisants si la quantité d'anti-gel est inférieure à 40 %.**

Niveau de liquide de refroidissement

ATTENTION

- **Ne retirez jamais le bouchon du radiateur lorsque le moteur est chaud. En effet, vous pourriez être gravement brûlé par la projection du liquide de refroidissement sous pression.**

1. Lorsque le moteur est froid, enlevez le bouchon du radiateur et vérifiez le niveau du liquide. Le niveau est correct si le liquide atteint le bas du goulot de remplissage du radiateur.



(1) BOUCHON DU RADIATEUR

2. Si le niveau est insuffisant, ajoutez du liquide jusqu'au niveau du goulot de remplissage.

NOTE:

- Avant chaque utilisation de la machine, vérifiez le niveau du liquide de refroidissement. Une perte de liquide de 20 à 60 cm³ par le trop-plein est normale. Si cette perte est plus importante, vérifiez le circuit de refroidissement.

Capacité: 1,22 litre au démontage
1,08 litre lors de vidange

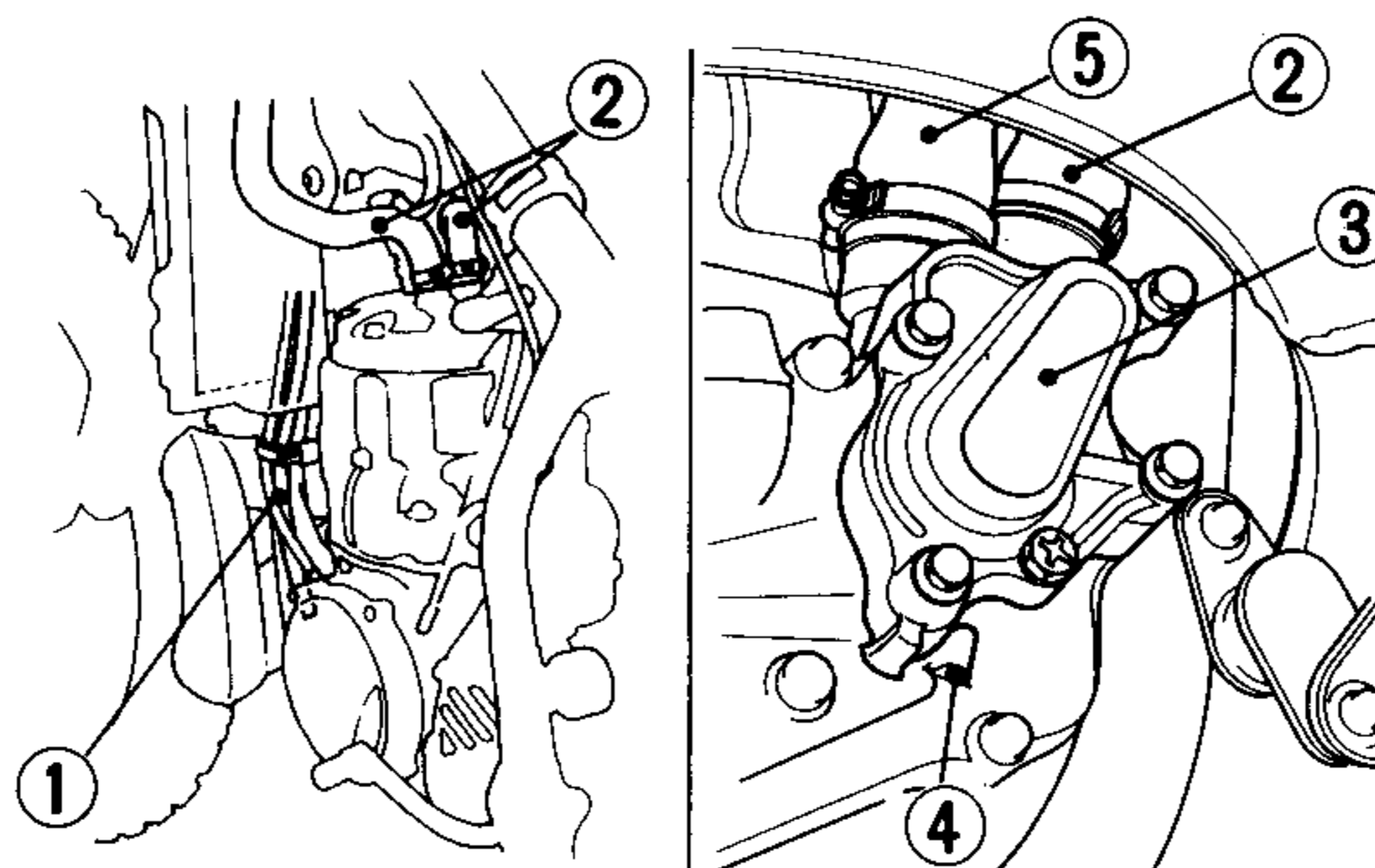
3. Révissez bien le bouchon du radiateur.

PRECAUTION:

- *Si le bouchon du radiateur n'est pas bien fermé, il en résultera une perte excessive du liquide de refroidissement, une surchauffe du moteur ainsi que sa détérioration.*

Vérification du circuit de refroidissement

1. Vérifiez s'il n'y a pas de fuite dans le circuit de refroidissement.
2. Vérifiez l'état des durites pour voir s'il n'y a pas de fissure ou de signe de détérioration, ainsi que l'état de serrage des colliers.
3. Vérifiez la fixation du radiateur.
4. Assurez-vous que le trop-plein est bien connecté et qu'il n'est pas obstrué.
5. Vérifiez si les faisceaux du radiateur ne sont pas bouchés.
6. Vérifiez qu'il n'y a pas de fuite au niveau de l'orifice de contrôle de fuite d'eau situé au-dessous de la pompe à eau. Si vous constatez une fuite, c'est que le joint de la pompe à eau est endommagé. Reportez-vous à la page 69.



- (1) TROP-PLEIN (2) DURITES DE RADIATEUR
(3) COUVERCLE DE POMPE A EAU
(4) ORIFICE DE CONTROLE DE FUITE D'EAU
(5) DURITES

BOUGIE D'ALLUMAGE

BOUGIE D'ALLUMAGE RECOMMANDEE

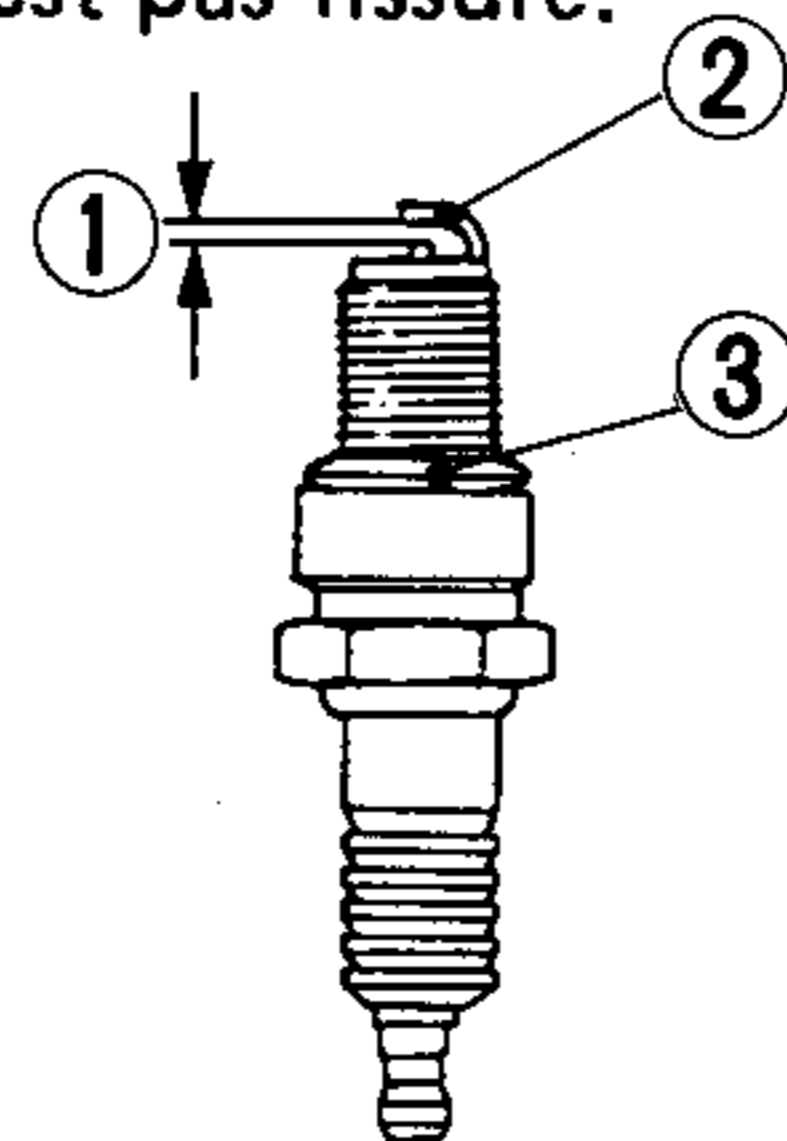
MARQUE	STANDARD	OPTION
CHAMPION	QN-86	QN-2G
NGK	BR8EG	BR8EV
NIPPONDENSO	W24ESR-V	W24ESR-G

Si vous utilisez des bougies d'autres marques, assurez-vous que la longueur du culot et l'indice thermique sont corrects. Avant de retirer la bougie, nettoyez tout autour pour empêcher que la saleté pénètre dans le cylindre.

PRECAUTION:

- *L'utilisation d'une bougie de longueur de culot et d'indice thermique incorrects peut entraîner des dégâts dans le moteur. De même, l'utilisation d'une bougie sans résistance, peut occasionner des problèmes d'allumage.*

1. Mesurez l'écartement des électrodes à l'aide d'un jeu de cales d'épaisseur et réglez-le en recourbant soigneusement l'électrode latérale. L'écartement recommandé des électrodes est de 0,5 à 0,6 mm.
2. Vérifiez que les électrodes ne sont ni usées, ni encrassées. Assurez-vous que le joint n'est pas détérioré et que l'isolant n'est pas fissuré.



- (1) ECARTEMENT
(2) ELECTRODE LATERALE
(3) JOINT

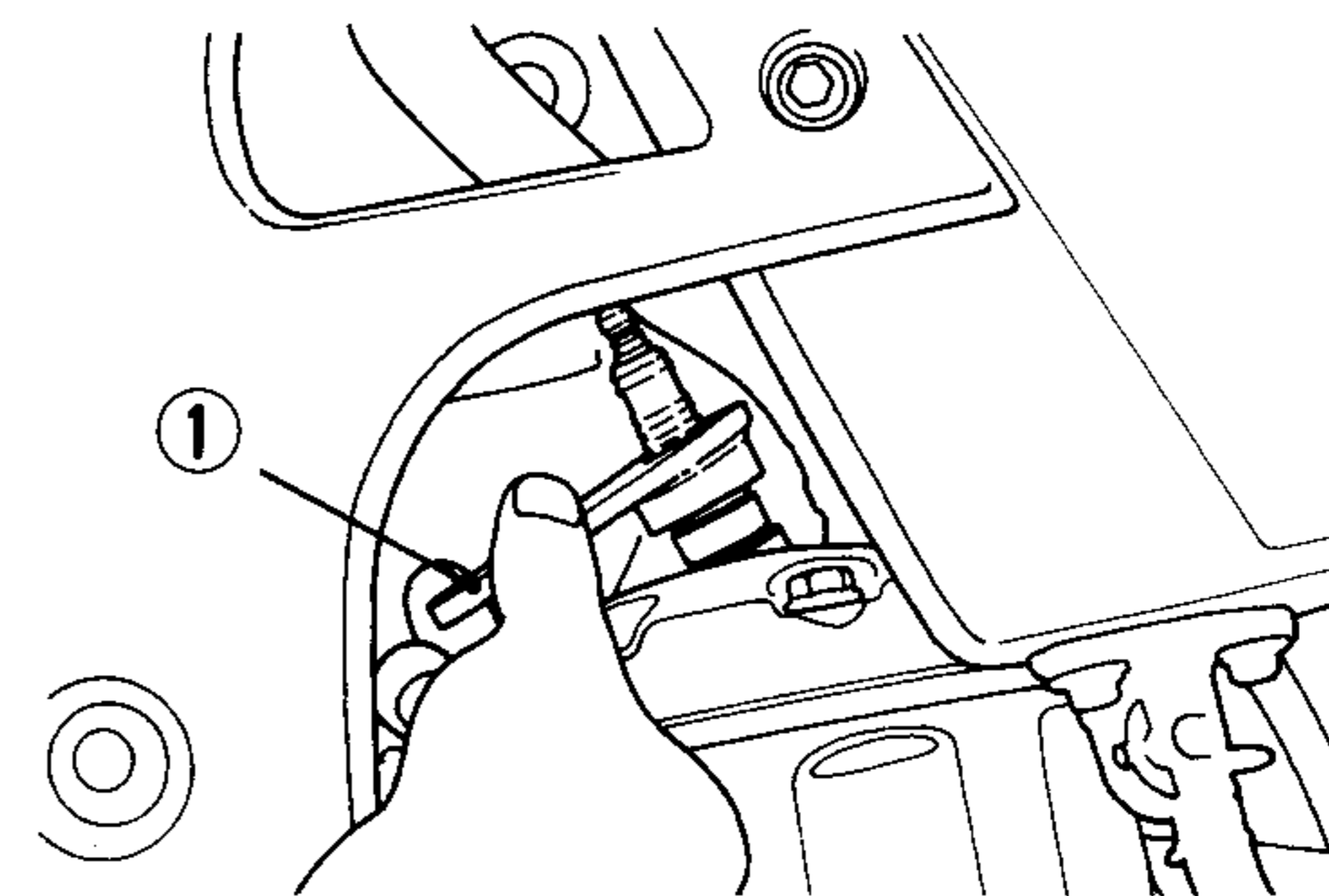
3. Pour effectuer un contrôle précis de la bougie, montez en régime sur un parcours en ligne droite. Appuyez sur le bouton d'arrêt du moteur et débrayez en serrant le levier d'embrayage. Rabattez-vous sur le côté et retirez la bougie pour l'inspecter. L'isolant en porcelaine autour de l'électrode centrale doit être couleur gris brun.

NOTE:

- Si la bougie est neuve, roulez pendant un minimum de 10 minutes avant d'effectuer ce contrôle; une bougie neuve ne se colore qu'après un certain temps.

Si les électrodes sont brûlées ou si l'isolant est blanc ou grisâtre (mélange trop pauvre) ou encore si les électrodes et l'isolant sont noirs ou encrassés (mélange trop riche), on peut en déduire qu'il y a un problème ailleurs. Contrôlez le mélange essence-huile, le système d'alimentation et l'avance à l'allumage.

4. Vissez la bougie à la main jusqu'à ce qu'elle vienne en contact avec son siège, puis serrez-la à l'aide d'une clé à bougies pour que le joint soit comprimé (1/2 tour pour comprimer un nouveau joint de bougie, 1/8 à 1/4 de tour pour comprimer un joint usé).



(1) CLE A BOUGIES

ALLUMAGE

L'allumage CDI (allumage à décharge de capacité) est utilisé pour cette moto; par conséquent, un réglage périodique de l'avance à l'allumage est inutile. Si vous voulez vérifier l'avance à l'allumage, consultez la page 105.

4. VERIFICATION ET ENTRETIEN

FILTRE A AIR

Le filtre à air utilise des éléments filtrants intérieur et extérieur en polyuréthane qui ne peuvent être séparés. Des éléments encrassés réduiront la puissance du moteur. Pour nettoyer ces éléments :

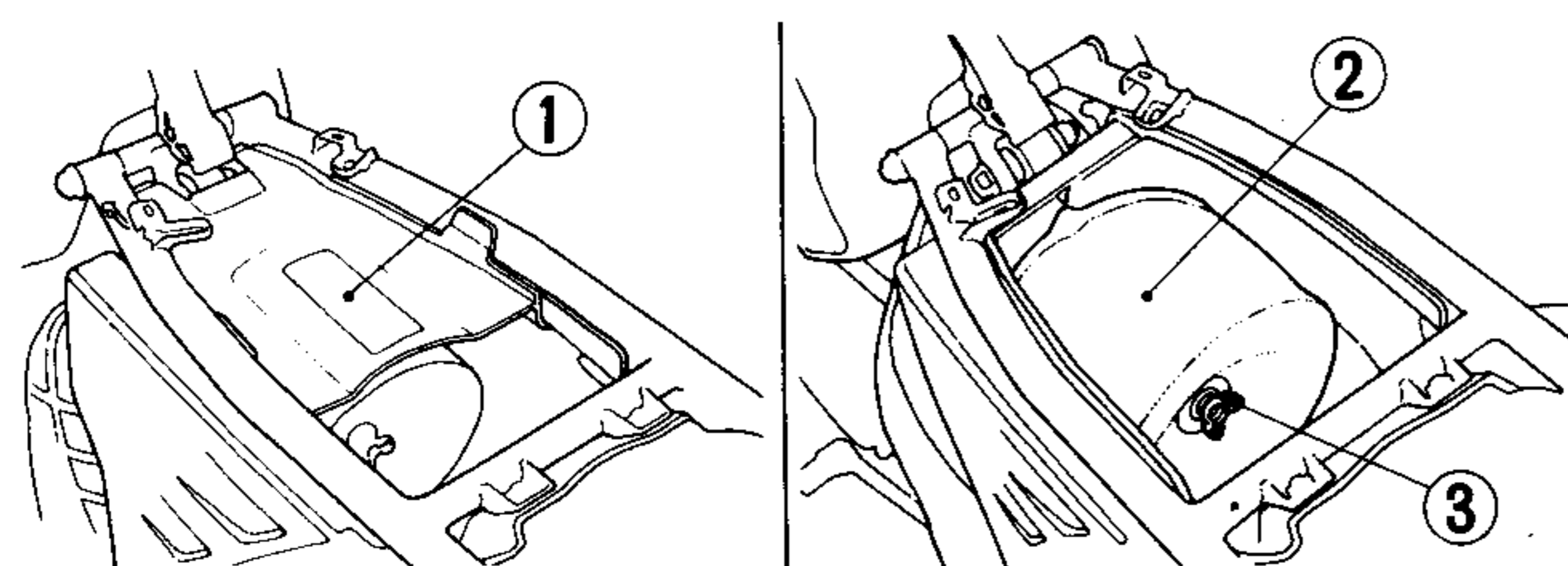
1. Retirez la selle et le couvercle du filtre à air.

NOTE:

- Utilisez le couvercle du filtre à air uniquement en cas de conduite dans des conditions humides.

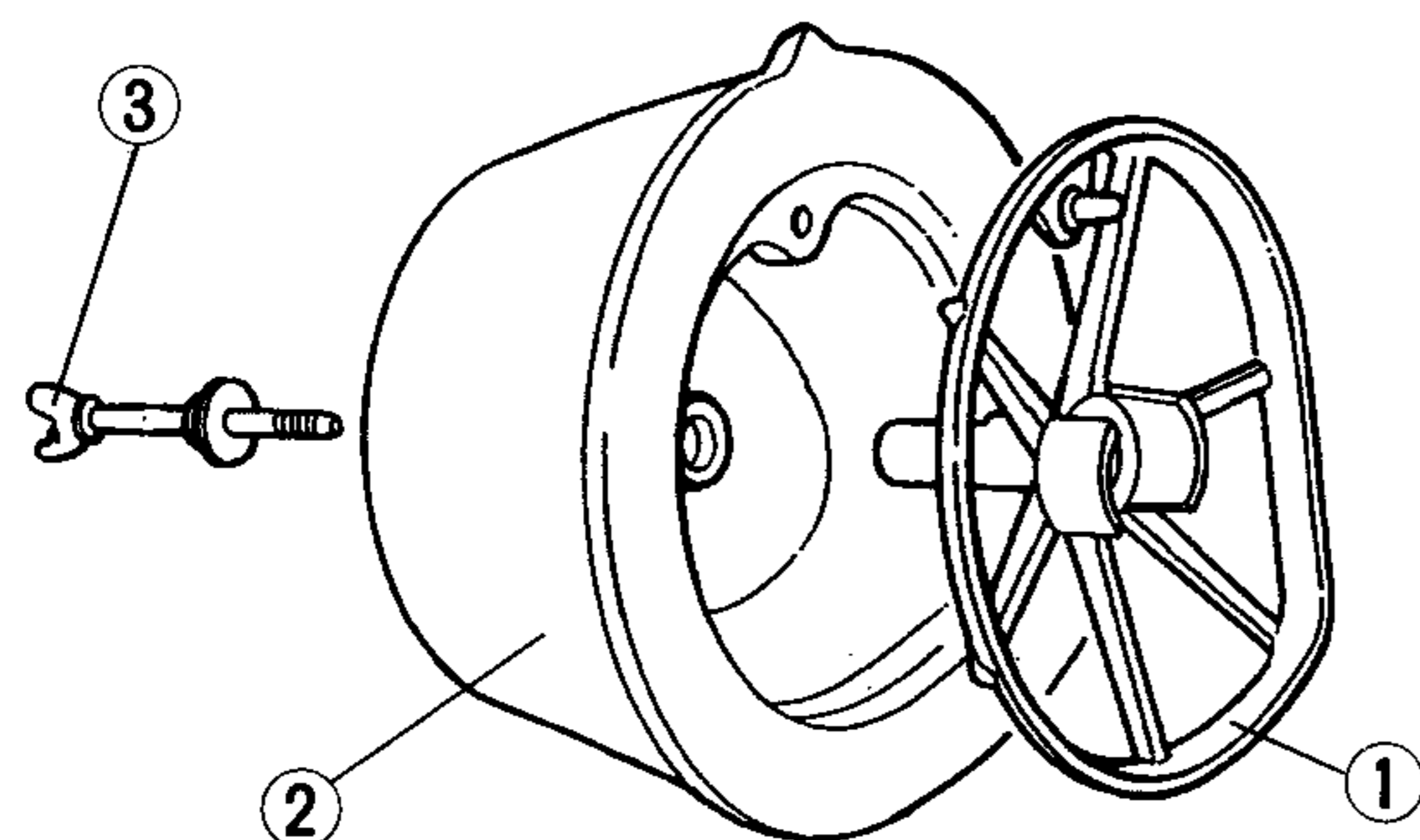
2. Desserrez la vis de retenue du filtre à air

3. Retirez l'ensemble du filtre à air



- (1) COUVERCLE DU FILTRE A AIR
- (2) ELEMENT DU FILTRE A AIR
- (3) VIS DE RETENUE DU FILTRE A AIR

4. Retirez le élément du filtre à air de leur support.



- (1) SUPPORT DU FILTRE A AIR
- (2) ELEMENT DU FILTRE A AIR
- (3) VIS DE RETENUE DU FILTRE A AIR

5. Nettoyez le élément avec un solvant propre et inflammable et séchez-les complètement.
6. Nettoyez l'intérieur du boîtier du filtre à air.

ATTENTION

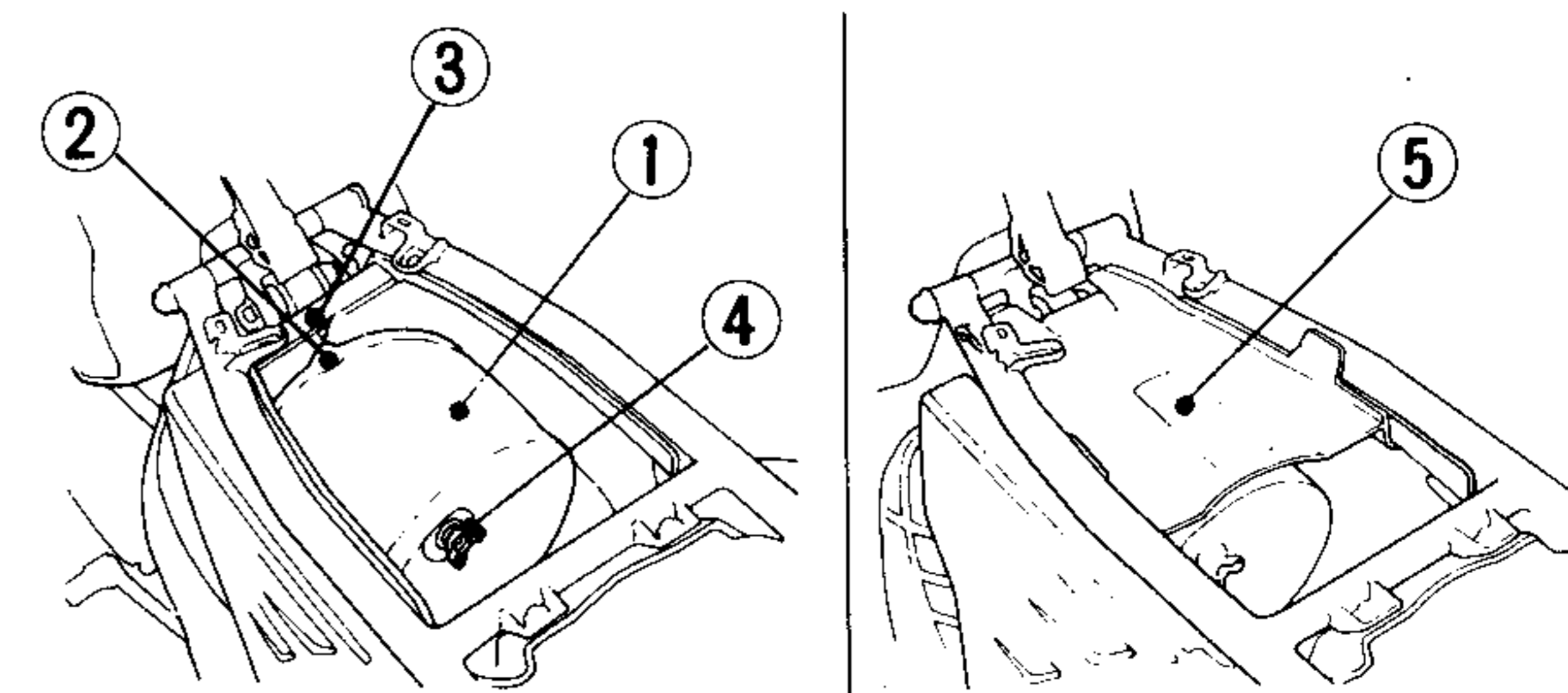
- **N'utilisez jamais d'essence ou de solvant à faible point d'éclair pour nettoyer l'élément du filtre à air. Vous risqueriez de provoquer un incendie ou une explosion.**

NOTE:

- L'élément est en deux parties, intérieure et extérieure, ne pouvant être séparées.
7. Laissez sécher complètement les éléments. Après les avoir séchés, trempez-les dans de l'huile pour filtre de mousse Honda propre ou une huile pour filtre à air équivalente. Passez de l'huile pour filtre de mousse sur toute la surface de chaque élément et frottez avec les deux mains pour saturer d'huile les éléments. Exprimez l'huile en excès.
 8. Appliquez une couche de graisse blanche Honda au lithium ou une graisse équivalente sur la surface du joint d'étanchéité.
 9. Assemblez les éléments du filtre à air et le support, puis passez la vis de retenue du filtre à air à travers l'ensemble.
 10. Reposez l'ensemble dans le boîtier de filtre à air en alignant la languette de l'élément filtrant et l'index du boîtier de filtre à air. Serrer la vis de retenue à fond.
 11. Reposer le couvercle du filtre à air et la selle en s'assurant qu'il est bien fixé.

PRECAUTION:

- **Si l'ensemble du filtre à air n'est pas correctement monté, des impuretés peuvent s'introduire dans le moteur entraînant une usure prématurée du segment de piston et du cylindre.**

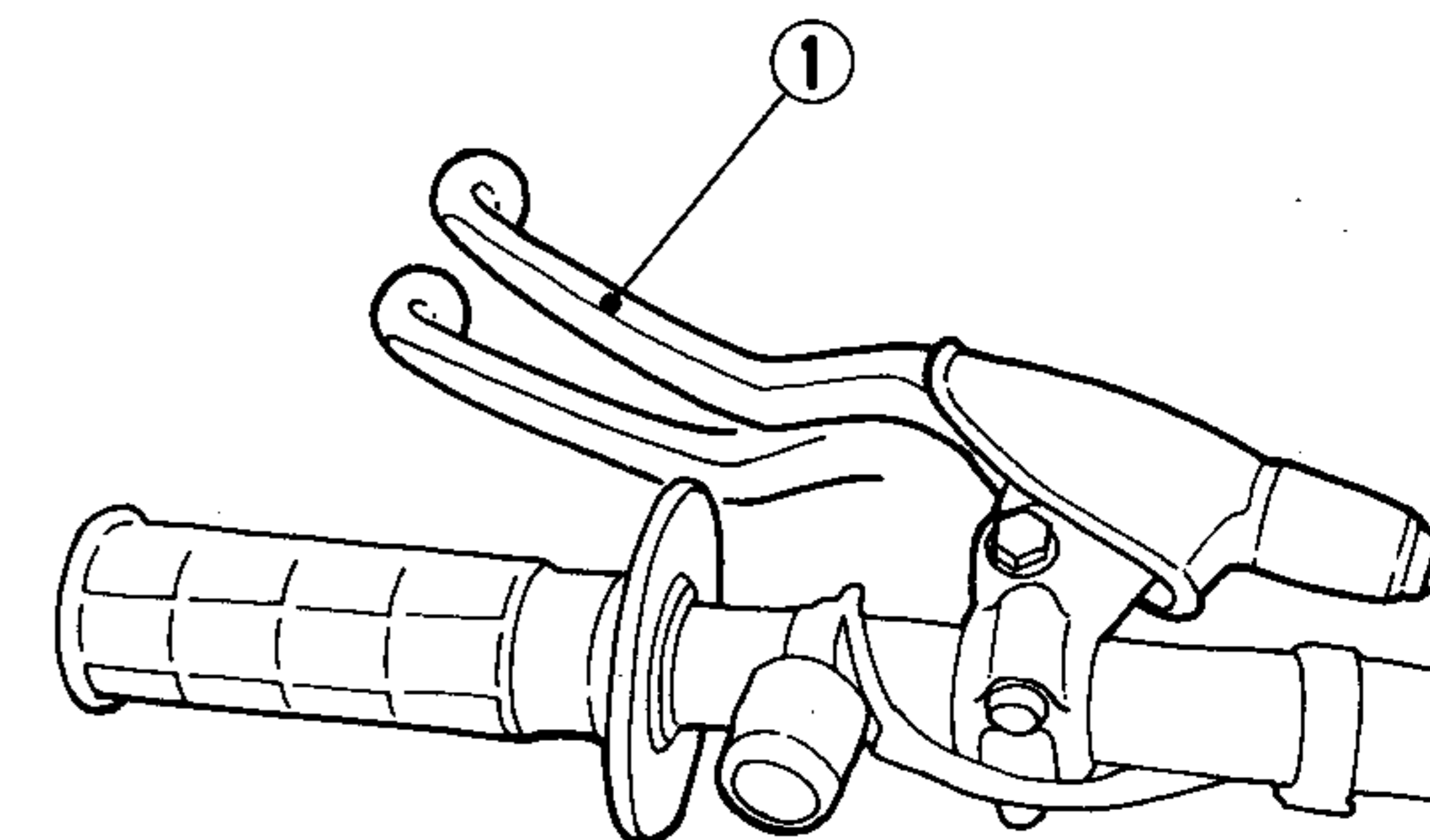


- (1) ELEMENT DU FILTRE A AIR
- (2) LANGUETTE
- (3) MARQUE D'INDEX
- (4) VIS DE RETENUE
- (5) COUVERCLE DU FILTRE A AIR

EMBAYAGE

Opération de base

1. Vérifiez que le levier d'embrayage fonctionne en douceur.
Si ce n'est pas le cas, lubrifiez l'axe du levier ou le câble d'embrayage.
2. Vérifiez que le câble n'est pas courbé ou endommagé.



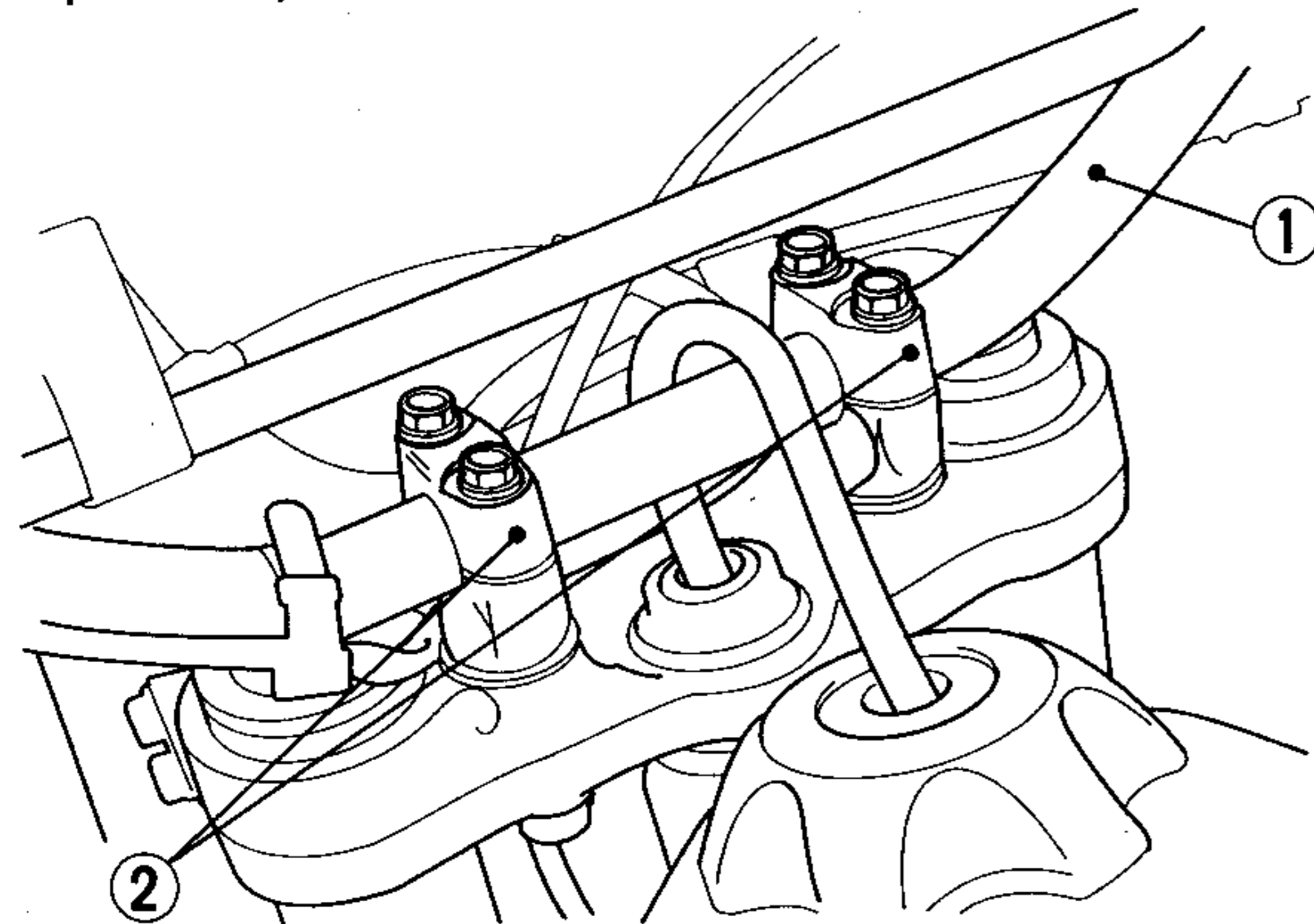
- (1) LEVIER D'EMBAYAGE

ECROUS, BOULONS, ATTACHES

Avant de sortir, vérifiez l'état de serrage des écrous, boulons et attaches et procédez à un resserrage si nécessaire.

GUIDON ET ROULEMENTS DE DIRECTION

1. Vérifiez que le guidon n'est pas tordu ou fissuré.
2. Assurez-vous que le guidon ne s'est pas déplacé de sa position correcte (alignement des repères au poinçon) et que les demi-paliers supérieurs sont serrés à **22 N·m (2,2 kg·m)**. Serrez tout d'abord les boulons avant.
3. Placez la CR sur un bloc ou sur la béquille centrale (roue avant en l'air). Tournez le guidon vers la droite ou vers la gauche pour vérifier si la direction n'a pas de point dur. Placez-vous ensuite devant la moto, saisissez les deux bras de fourche (au niveau de l'axe de roue) et secouez-les d'avant en arrière pour vérifier qu'il n'y a pas de jeu. Si vous constatez la présence d'une dureté ou d'un jeu, reportez-vous à anomalie ou du jeu, référez-vous aux pages 71 et 78 pour les procédures de remplacement ou de réglage.



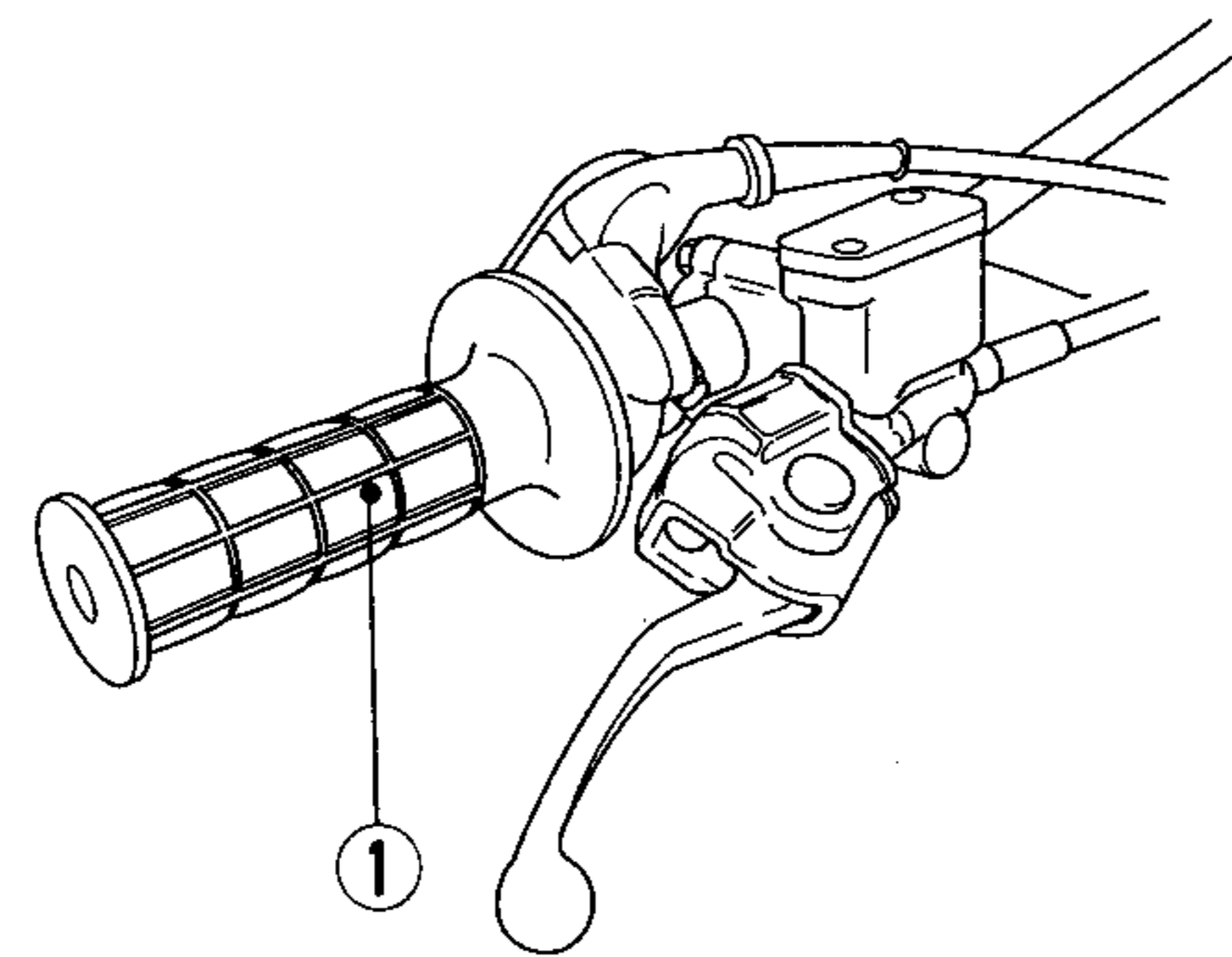
(1) GUIDON
(2) PONTETS DU GUIDON

POIGNEE DE GAZ

Contrôle

Assurez-vous que la poignée des gaz tourne régulièrement de la position d'ouverture complète à la position de fermeture complète. Effectuez cette vérification en tournant la direction à fond vers la droite puis vers la gauche. Contrôlez l'état du câble de commande des gaz depuis la poignée jusqu'au carburateur. Si le câble est courbé, usé par le frottement ou mal acheminé, il faudra le remplacer ou l'acheminer comme il convient.

Contrôlez s'il n'y a pas de traction ou de contrainte sur le câble lorsque le guidon est tourné à fond vers la droite ou vers la gauche.



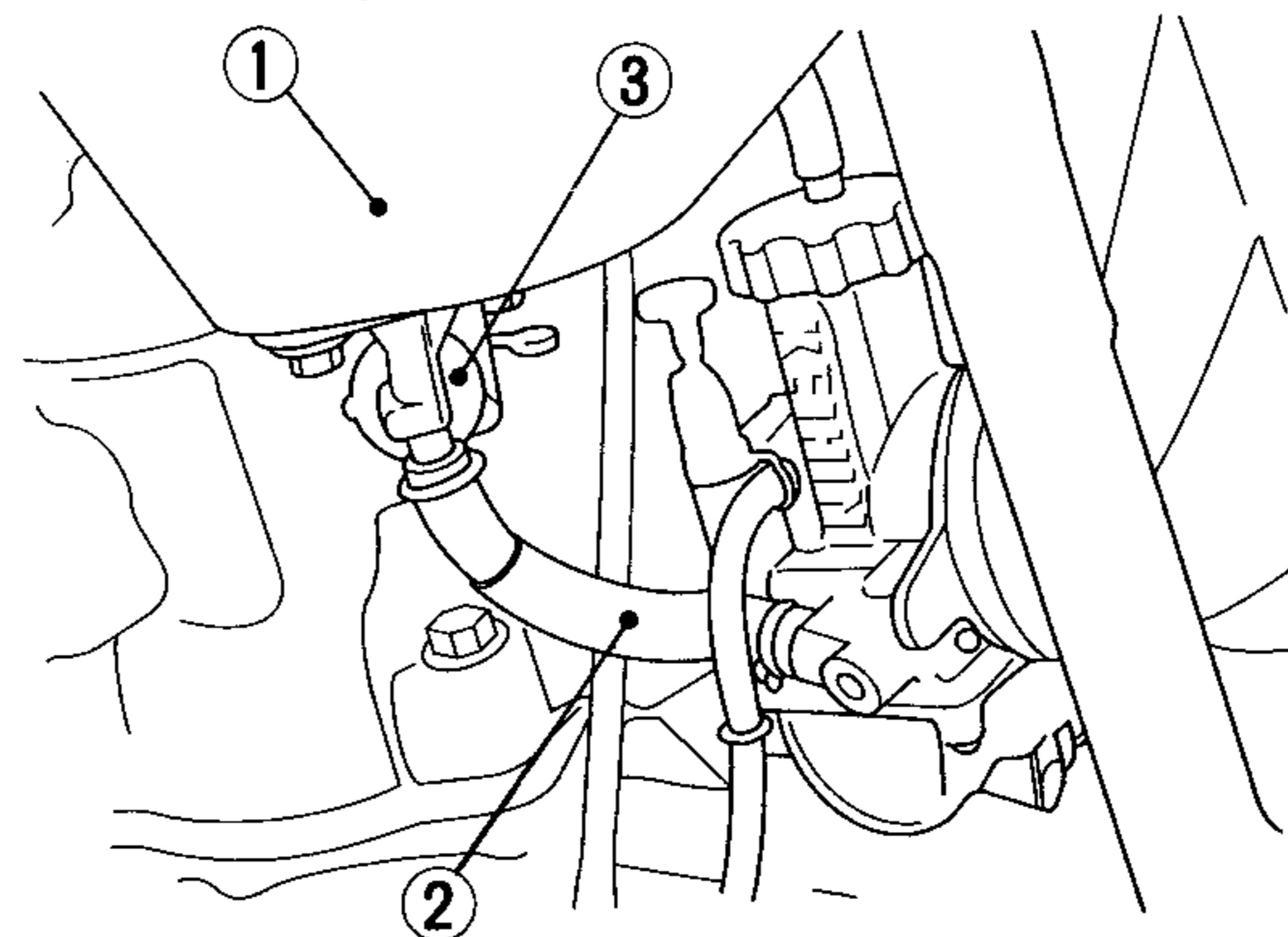
(1) POIGNEE DES GAZ

ATTENTION

- **Pour un bon fonctionnement de la machine dans de bonnes conditions de sécurité, il est indispensable que le câble de commande des gaz soit en bon état et réglé correctement.**

RESERVOIR D'ESSENCE

1. Vérifiez que le robinet et le filtre d'essence ne sont pas encrassés.
2. Vérifiez qu'il n'y a pas de fuite.
3. Vérifiez qu'il n'y a pas de fissure, détérioration ou fuite au niveau du tuyau d'alimentation.
4. Vérifiez s'il n'y a pas d'interférence entre le cadre et le réservoir et y remédier si nécessaire.



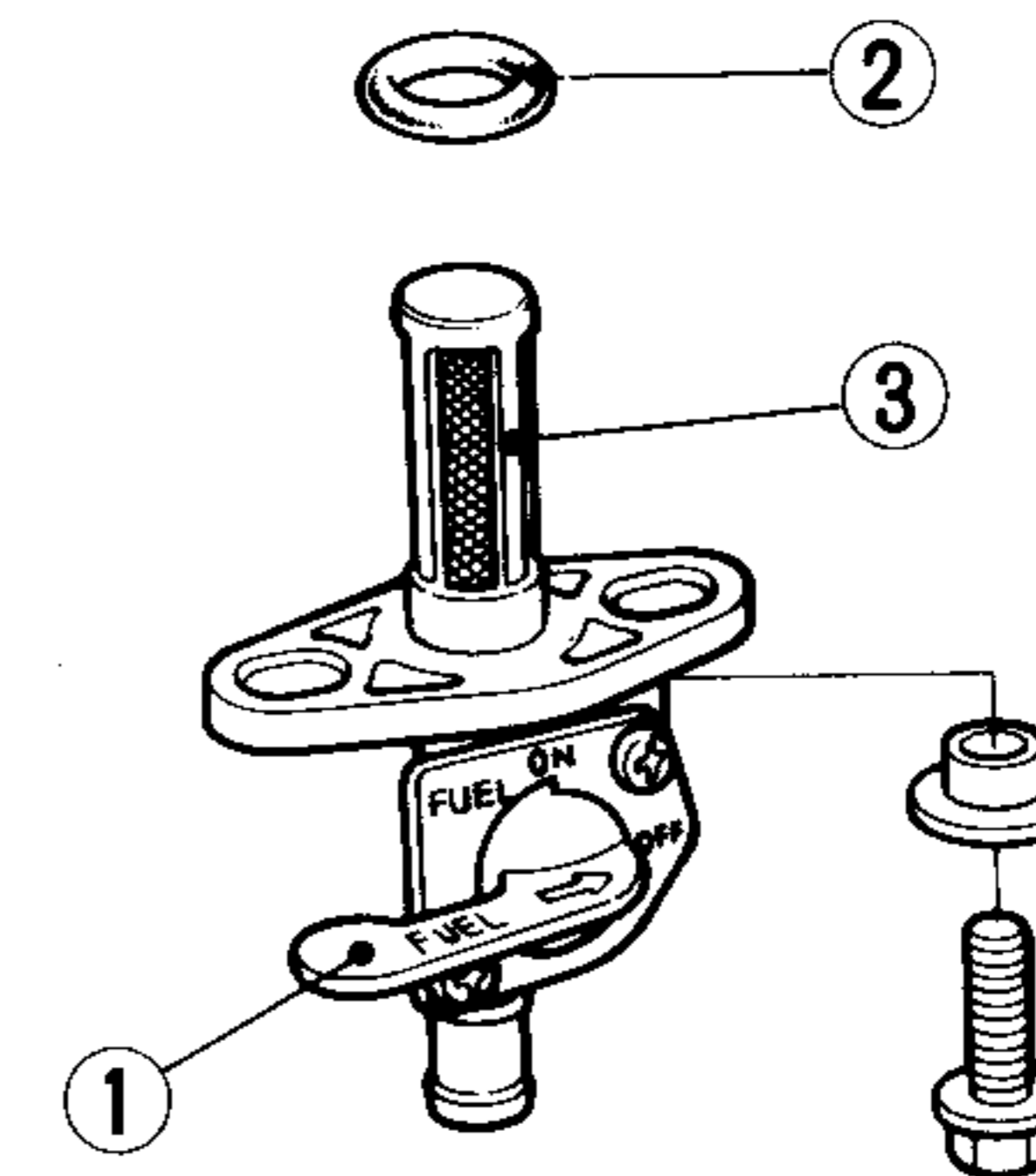
(1) RESERVOIR D'ESSENCE
(2) TUYAU D'ALIMENTATION
(3) ROBINET D'ESSENCE

FILTRE A ESSENCE

Le filtre à essence est incorporé dans le robinet qui se trouve en bas à gauche du réservoir. Le dépôt qui se forme au niveau du filtre restreint le passage de l'essence vers le carburateur. En conséquence, le filtre à essence doit être entretenu périodiquement.

Pour l'entretien

1. Videz le réservoir d'essence. Débranchez le tuyau d'alimentation.
2. Retirez le robinet d'essence après avoir enlevé les vis. Nettoyez le filtre à essence dans un solvant.



(1) ROBINET D'ESSENCE
(2) JOINT TORIQUE
(3) FILTRE A ESSENCE

3. Remontez le robinet d'essence en inversant l'ordre de la dépose. Assurez-vous que le joint torique est bien en place. Remettez le robinet d'essence sur le réservoir. Connectez le tuyau d'alimentation, tournez le robinet sur "ON" et vérifiez qu'il n'y a pas de fuite.

ATTENTION

- **Dans certaines conditions, l'essence est un produit extrêmement inflammable et explosif. Effectuez cette opération dans un endroit suffisamment aéré, moteur arrêté. Ne pas fumer ni permettre de flammes ou d'étincelles à l'endroit où l'essence est vidangée ou stockée ou là où le plein du réservoir est fait.**

CARBURATEUR

NOTE:

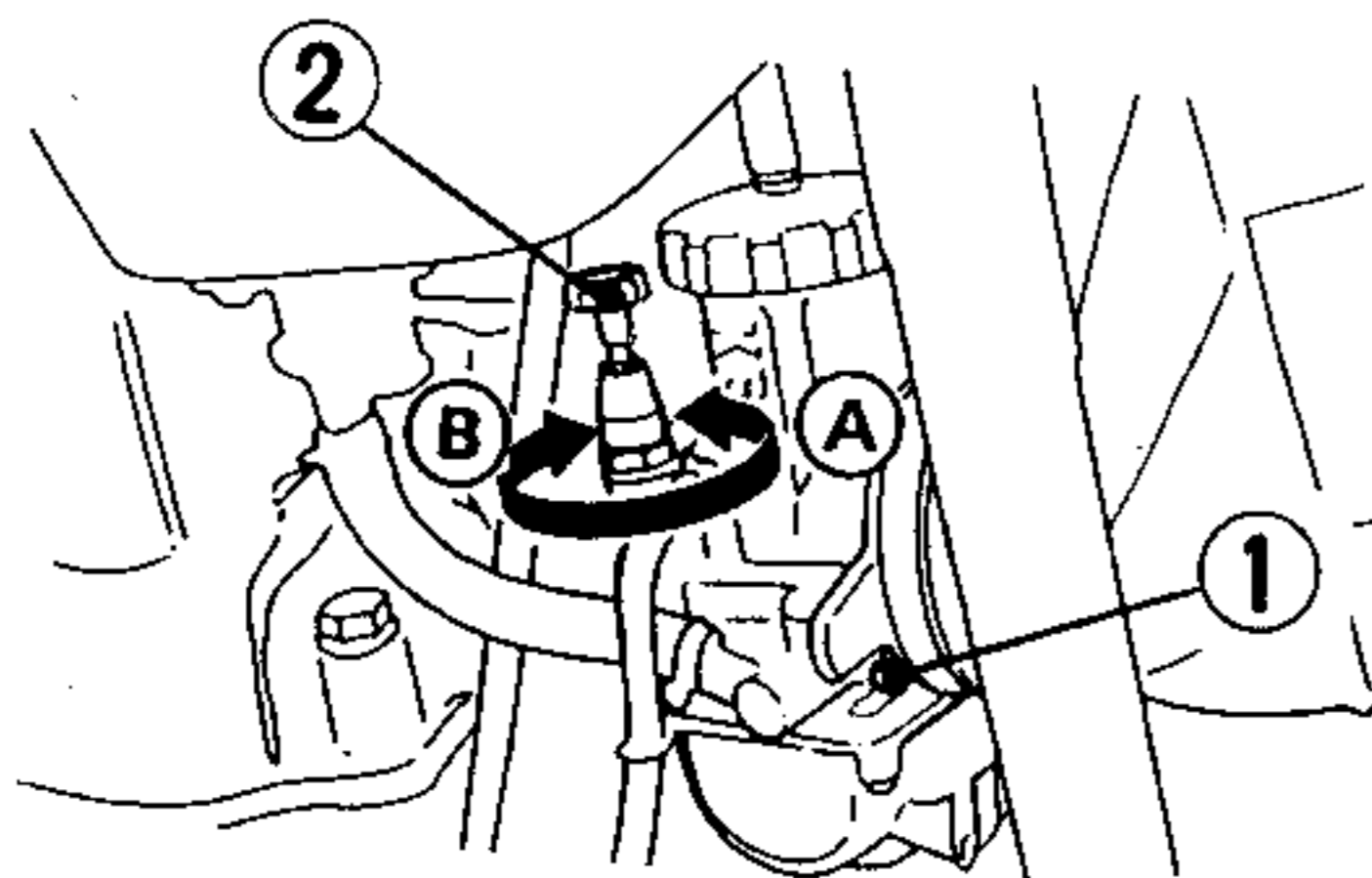
- Le réglage standard du carburateur est parfait dans les conditions suivantes: mélange de 20 volumes d'essence pour 1 d'huile 2 temps Honda ou équivalent, altitude zéro et température d'ambiante à 20°C. Si les conditions sont différentes, vous devrez certainement régler le carburateur à l'aide des indications de données des pages 28 à 30. Vérifiez que vos réglages sont corrects avant d'utiliser la moto.

Réglages mineurs

- Réglez le carburateur en utilisant les données de mise au point des pages 28 à 30.
- Quand le moteur est suffisamment chaud pour ne plus nécessiter le starter, repoussez le bouton de starter à sa position fermée.
- Tournez le bouton de starter pour obtenir le régime ralenti le plus bas.
 - Pour diminuer le ralenti, tournez le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre.
 - Pour augmenter le ralenti, tournez le bouton dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.

NOTE:

- Pour obtenir un régime de ralenti stable, tournez le starter d'au moins 6 tours complets (36 crans), (dans le sens contraire des aiguilles d'une montre) depuis la position la moins vissée.
- Régler la vis d'air pour obtenir la meilleure performance d'air de transition.
 - Si le moteur pleure en sortant d'un virage (mélange trop riche), tourner la vis d'air dans le sens contraire des aiguilles d'une montre pour appauvrir le mélange.
 - Si le moteur produit un effet de sciage (mélange trop pauvre) en sortant d'un virage, tournez la vis d'air dans le sens des aiguilles d'une montre pour enrichir le mélange.



(1) VIS D'AIR (2) BOUTON DE STARTER/RALENTI
(A) AUGMENTE (B) DIMINUE

NOTE:

- La gamme de réglage de vis d'air est de 1 à 3 tours à partir de la position la moins vissée. Si vous dépassez 3 tours, optez pour le plus petit calibre de gicleur de ralenti suivant. Si vous êtes un tour en dessous vers l'extérieur, le plus grand gicleur de ralenti suivant est nécessaire.

ROUES ET PNEUS AVANT ET ARRIERE

Pneus

Pour obtenir une stabilité, un confort et une longévité des pneus optimum, il faut que la pression de gonflage soit convenable.

Vérifiez fréquemment la pression des pneus et faites un réglage si nécessaire.

NOTE:

- Vérifiez la pression des pneus à froid.

Pression des pneus à froid en kPa (kg/cm ²)	Avant: 100 (1,0) Arrière: 100 (1,0)
Dimensions des pneus	Avant: 80/100-21 51M Arrière: 110/100-18 64M

Jantes et rayons

- Assurez-vous que les jantes et les rayons ne sont pas endommagés.
- Resserrez les rayons et les gripsters, si nécessaire.

COUPLE DE SERRAGE:

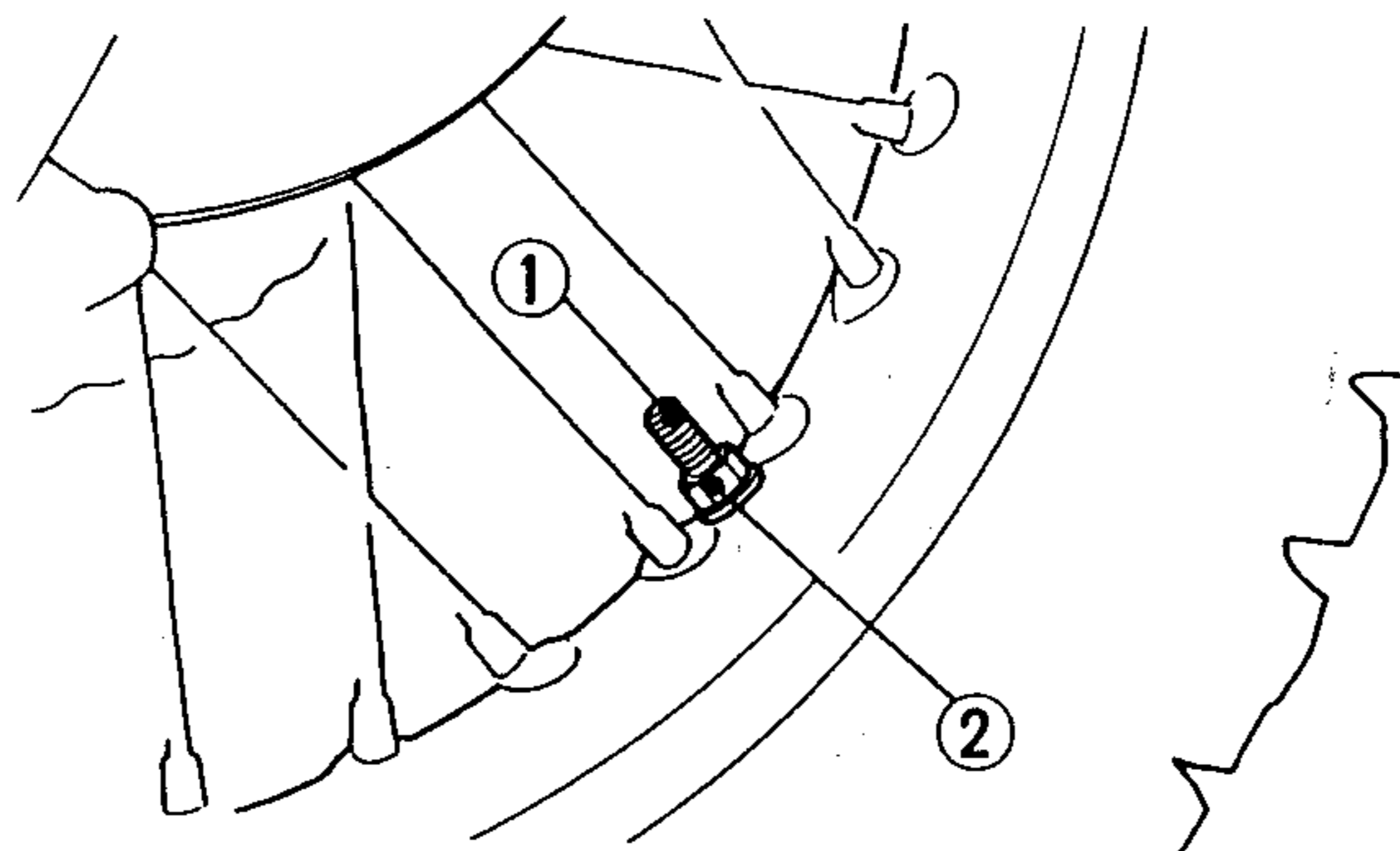
Rayons: 3,8 N·m (0,38 kg·m)

Gripster: 13 N·m (1,3 kg·m)

- Contrôlez que la jante n'est pas voilée. Reportez-vous à la page 93.

Axes et roulements de roue (Voir page 93)

- Vérifiez que les axes ne sont pas voilés.
- Vérifiez l'état des roulements de roue.



(1) GRIPSTER (2) CONTRE-ECROU

COURONNE MENEÉE

Vérifier les valeurs de couple de serrage d'écrou de couronne menée après chaque course.

COUPLE DE SERRAGE: 33 N·m (3,3 kg·m)

SUSPENSION AVANT

La fourche doit toujours être réglée en fonction du poids du pilote et des conditions de la piste en appliquant une ou plusieurs des méthodes suivantes.

Quatre réglages fondamentaux peuvent être effectués sur la suspension avant:

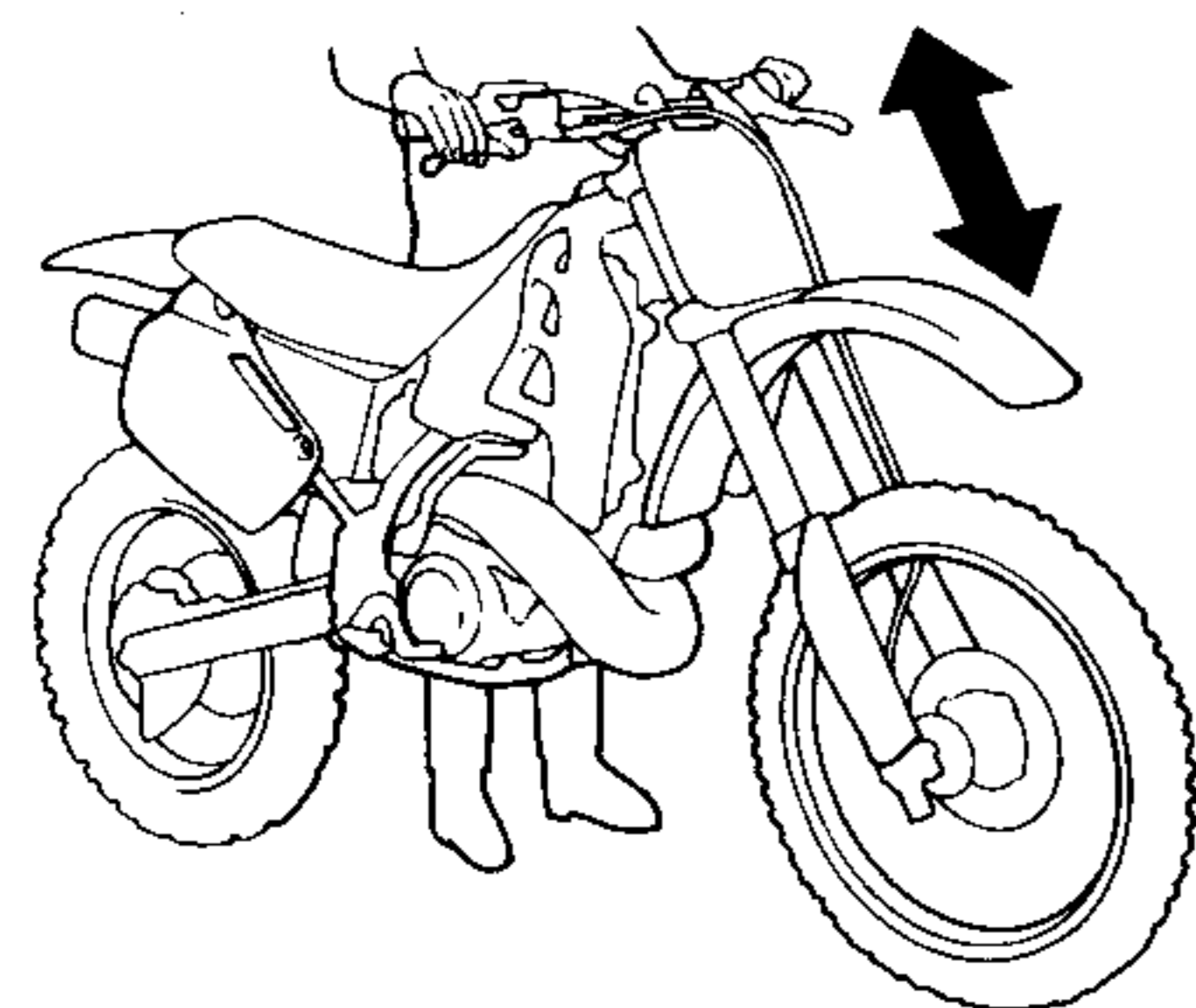
- Ressorts de fourche—Deux ressorts, l'un plus rigide, l'autre plus souple, sont disponibles en option (page 9).
- Amortissement en rebond—Tourner la vis de réglage d'amortissement en rebond pour ajuster la vitesse avec laquelle la fourche se déploie.
- Amortissement de compression—Le fait de tourner la vis d'amortissement de compression détermine la rapidité à laquelle la fourche se comprime.
- Volume d'huile—Les effets d'un niveau plus bas ou plus élevé de l'huile de fourche ne se font sentir que durant les derniers 100 mm du débattement de la fourche.

NOTE:

- L'air est un gaz instable qui augmente en pression lorsqu'il est travaillé (comme dans la fourche avant). La pression d'air agit comme un ressort progressif qui exerce son effet sur le débattement complet de la fourche. Le fonctionnement de la fourche de la CR devient donc plus dur pendant une compétition. Aussi, détendez la pression dans les pattes de fourche entre les compétitions. Lorsque vous détendez la pression, la fourche doit être complètement déployée avec la roue avant décollée du sol.

Contrôle

1. Vérifier l'état de propreté des cache-poussière et des protecteurs de fourche. Il ne doit pas y avoir de boue ni d'impuretés.
2. Contrôlez l'absence de fuite d'huile. Les joints de fourches endommagés ou qui fuient doivent être remplacés avant que vous ne conduisiez votre CR.
3. Procédez à un contrôle rapide du fonctionnement de la fourche en bloquant le frein avant et en poussant le guidon plusieurs fois vers le bas.



ATTENTION

- Si des pièces de la suspension semblent usées ou endommagées, faites-les contrôler par votre concessionnaire Honda. Les pièces de la suspension intéressent directement la sécurité et votre concessionnaire Honda est qualifié pour déterminer si un remplacement de pièces ou des réparations sont nécessaires.
- En cas d'usure ou de dommages de pièces de la direction ou de la suspension avant, adressez-vous à votre concessionnaire Honda pour la réparation.
- N'utilisez pas votre CR si certaines pièces de la direction ou de la suspension avant sont desserrées, usées ou endommagées, car ceci affecterait la maniabilité.

NOTE:

- Lorsque votre CR est neuve, rodez-la pendant une heure environ pour permettre à la suspension de s'adapter (page 3).
- Après le rodage, essayez la CR avec les réglages standard de la suspension avant de tenter d'autres réglages.
- Pour obtenir meilleures performances de la fourche, nous vous recommandons de la démonter et de la nettoyer après avoir roulé trois heures. Pour le démontage de la fourche, reportez-vous à la page 72.

- Renouvelez l'huile de fourche toutes les trois compétitions ou toutes les 7,5 heures de course. Pour le réglage du niveau d'huile après le renouvellement de l'huile de fourche, reportez-vous à la Section 14.
- Utilisez du fluide de suspension HONDA ULTRA CUSHION OIL SPECIAL ou un produit équivalent contenant des additifs pour assurer les meilleures performances à la suspension avant de la CR.
- Pour des performances maximales, vérifiez et nettoyez périodiquement toutes les pièces de la suspension avant. Vérifiez si les cache-poussière ne comportent pas de poussière, de saletés ou de corps étrangers. Vérifiez si l'huile n'est pas souillée.
- Effectuez tous les réglages de l'amortissement, cran par cran. (Ne réglez pas deux crans à la fois car vous risqueriez de ne pas essayer le meilleur réglage.) Testez chaque réglage en roulant. Pour les informations sur le réglage de la suspension, reportez-vous à la Section 6.
- En cas de doute sur les réglages que vous venez d'effectuer, revenez sur la position standard et recommencez.
- Si la fourche est encore trop dure/souple après le réglage de l'amortissement, déterminez quelle partie du débattement est trop dure/souple. Ceci est une opération importante qui vous permettra de résoudre les problèmes de la suspension.

Réglage de l'amortissement en rebond:

Le tendeur de l'amortissement en rebond possède 17 positions ou plus. En tournant la vis du tendeur d'un tour complet dans le sens des aiguilles d'une montre, l'on avance le tendeur de quatre positions. Procédez comme suit pour ajuster l'amortissement en rebond au réglage standard:

Tournez le tendeur dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'il arrive en butée.

Le tendeur est alors réglé dans la position standard lorsque la vis de réglage est tournée de 10 crans dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

Réglage de l'amortissement en compression:

Ce réglage affecte la rapidité de compression de la fourche.

La vis de réglage de l'amortissement en phase de compression comporte 14 positions ou plus. Un tour complet de vis correspond à quatre positions. Pour obtenir la position standard de réglage, procédez comme suit:

Tournez le régleur dans le sens des aiguilles d'une mon-

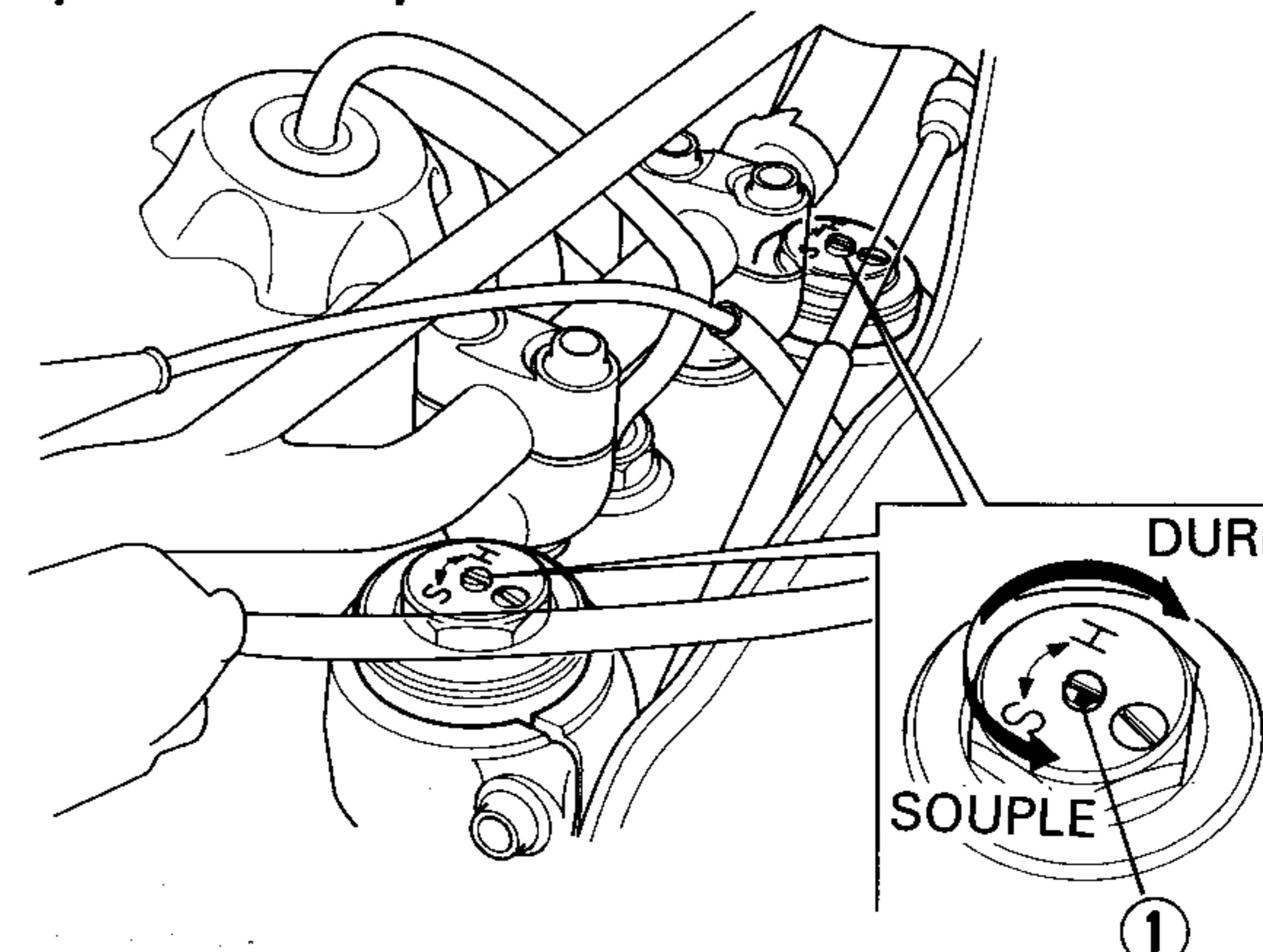
tre jusqu'à ce qu'il vienne en butée. Le tendeur est réglé en position standard quand il est tourné dans le sens contraire des aiguilles d'une montre de 6 crans.

NOTE:

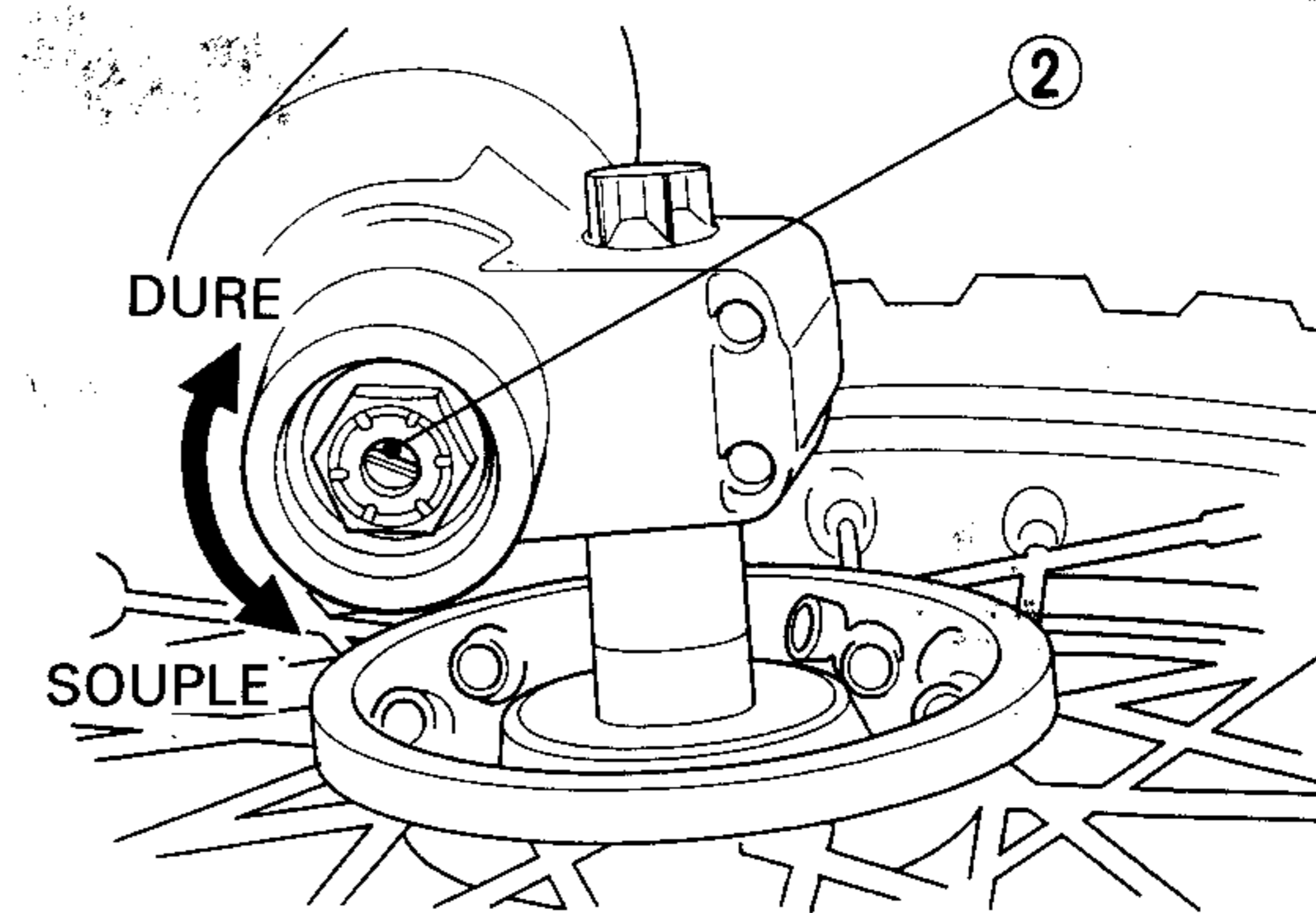
- L'amortissement en compression et en rebond peut être augmenté en tournant les tendeurs dans le sens des aiguilles d'une montre.

PRECAUTION:

- Lorsque vous réglez l'amortissement, partez toujours depuis la position la plus dure.
- N'essayez pas de régler les vis au-delà de la position donnée par rapport à la position la plus dure car vous risqueriez d'endommager les régleurs.
- S'assurer que les tendeurs de rebond et de compression sont fermement situés dans une détente et pas entre les positions.



(1) VIS DE REGLAGE D'AMORTISSEMENT EN REBOND



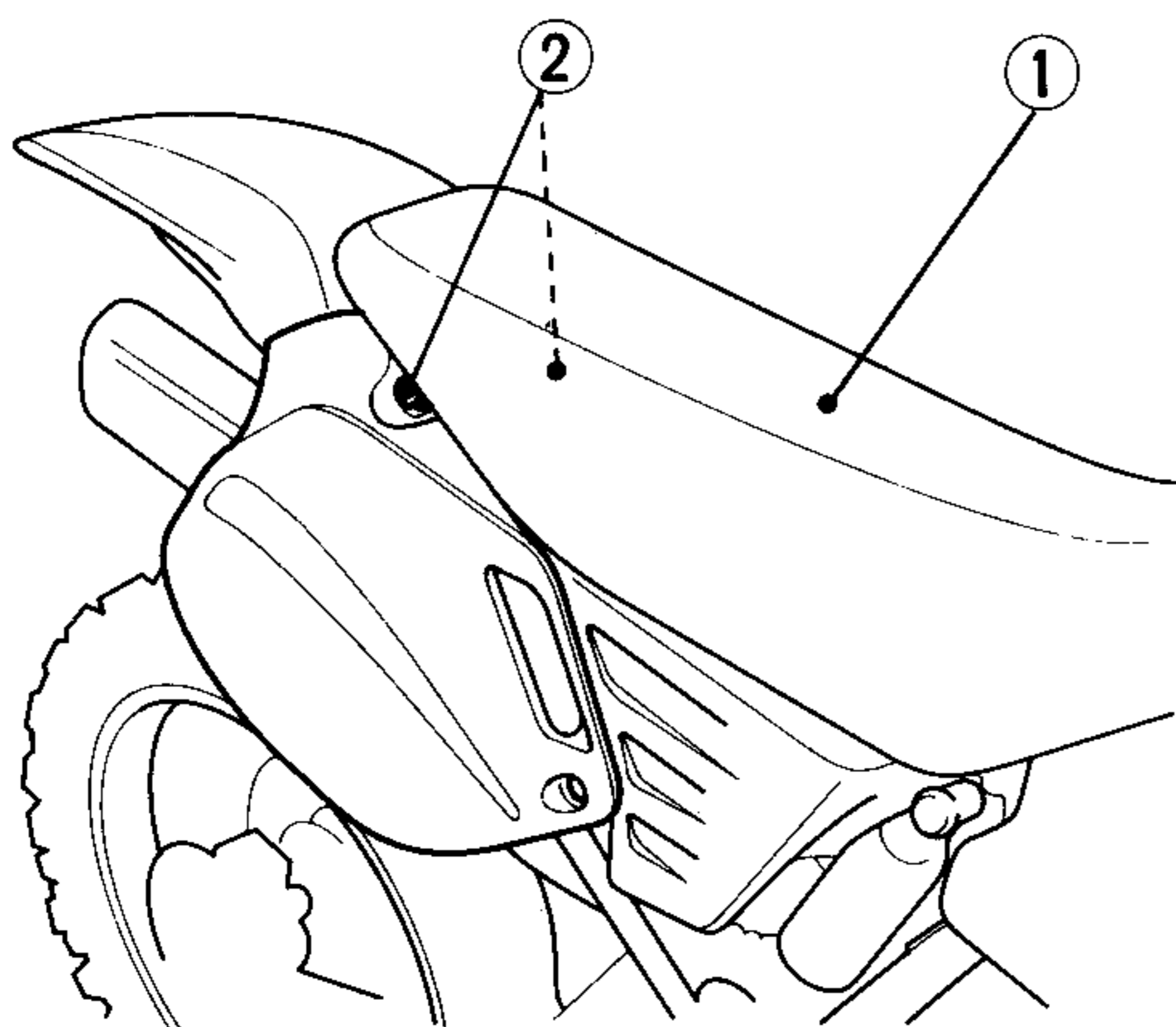
(2) VIS DE REGLAGE D'AMORTISSEMENT EN COMPRESSION

4. VERIFICATIONS ET ENTRETIEN

CADRE AUXILIAIRE

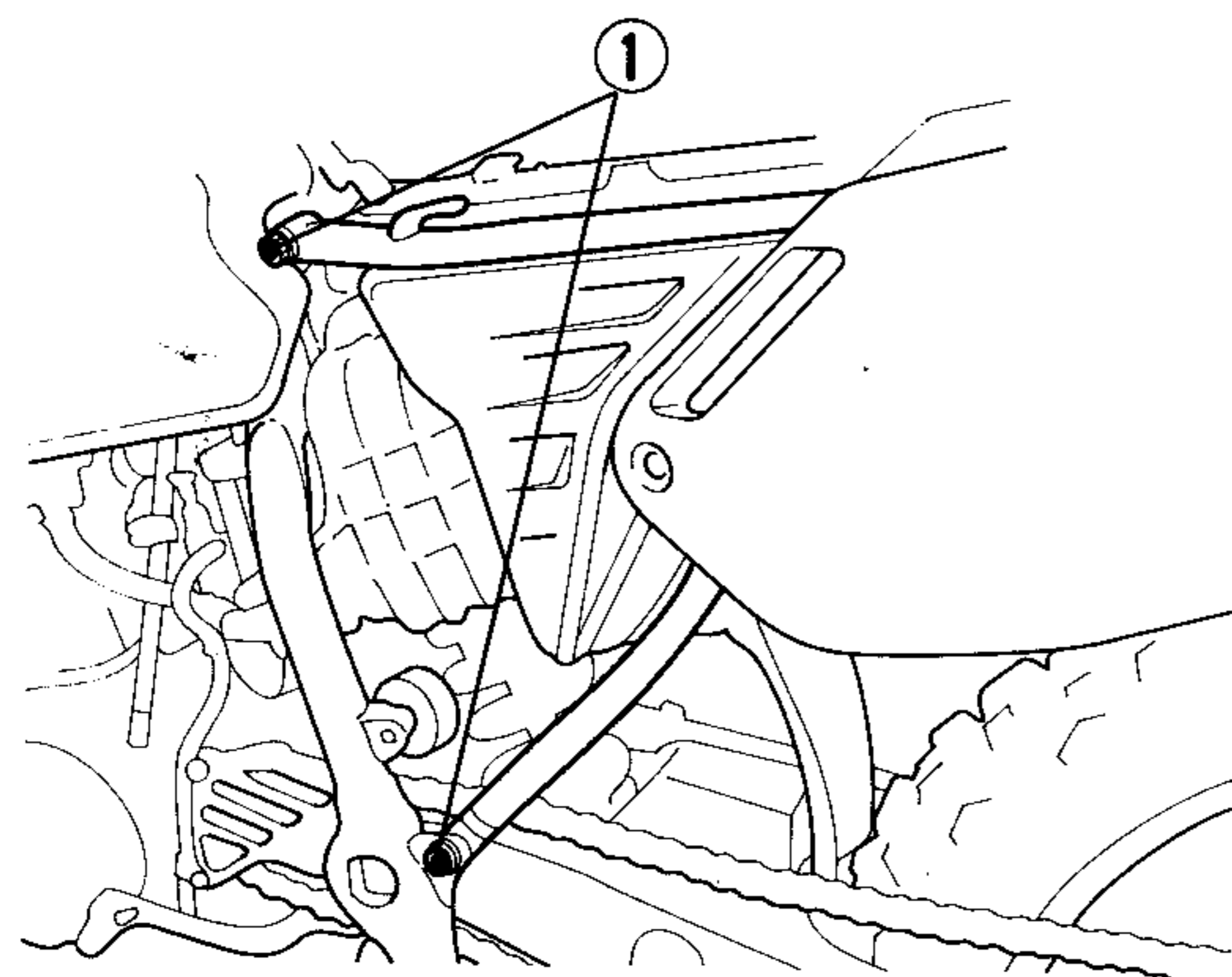
Dépose du cadre auxiliaire

1. Enlevez la selle en déposant les deux boulons de selle.
2. Desserrez le collier du soufflet de filtre à air.



(1) SELLE (2) BOULONS

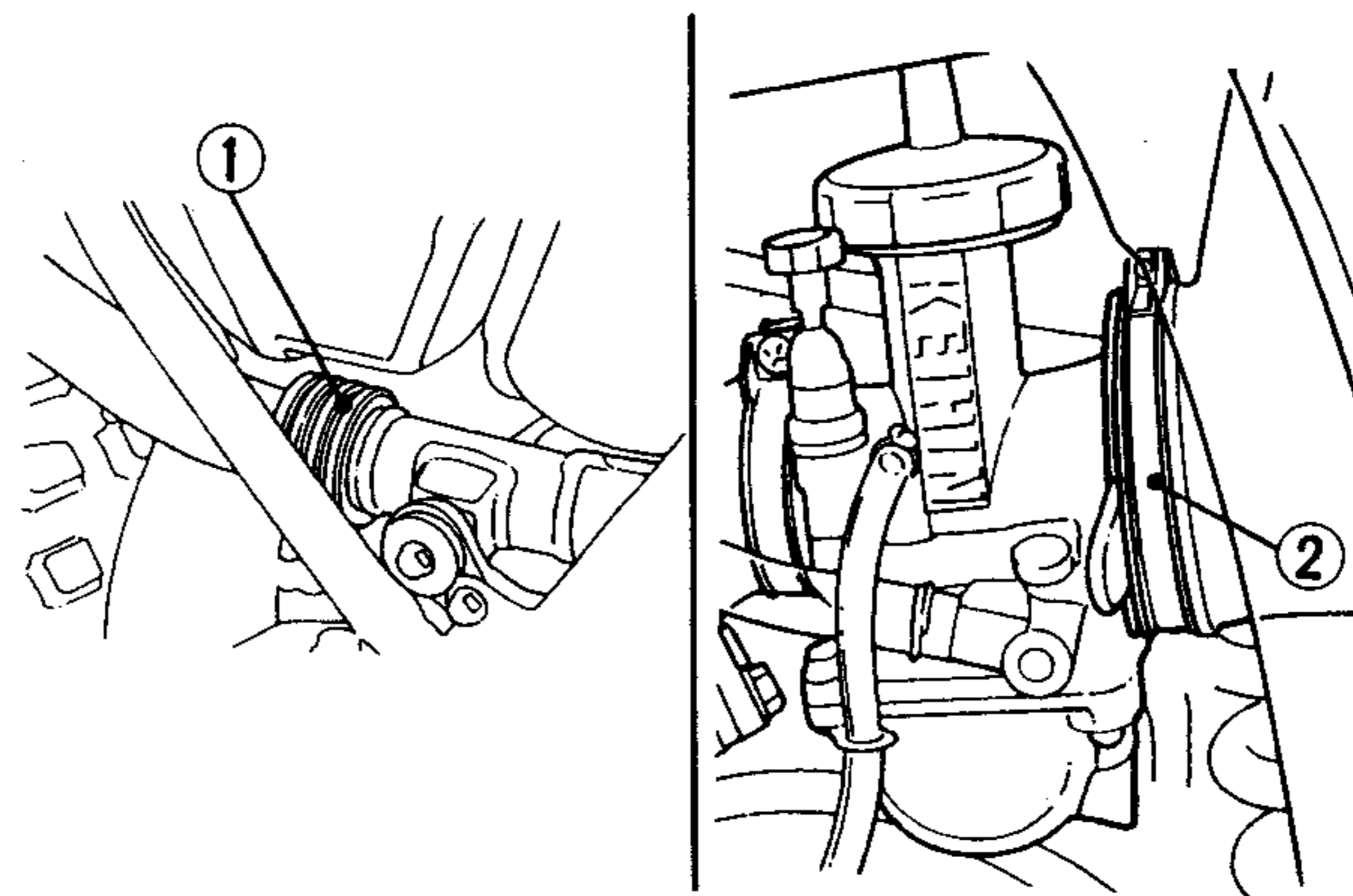
3. Enlevez les trois boulons de fixation du cadre auxiliaire.
4. Déposez le cadre auxiliaire en le tirant droit vers l'arrière.



(1) BOULONS DE FIXATION DU CADRE AUXILIAIRE

Repose du cadre auxiliaire

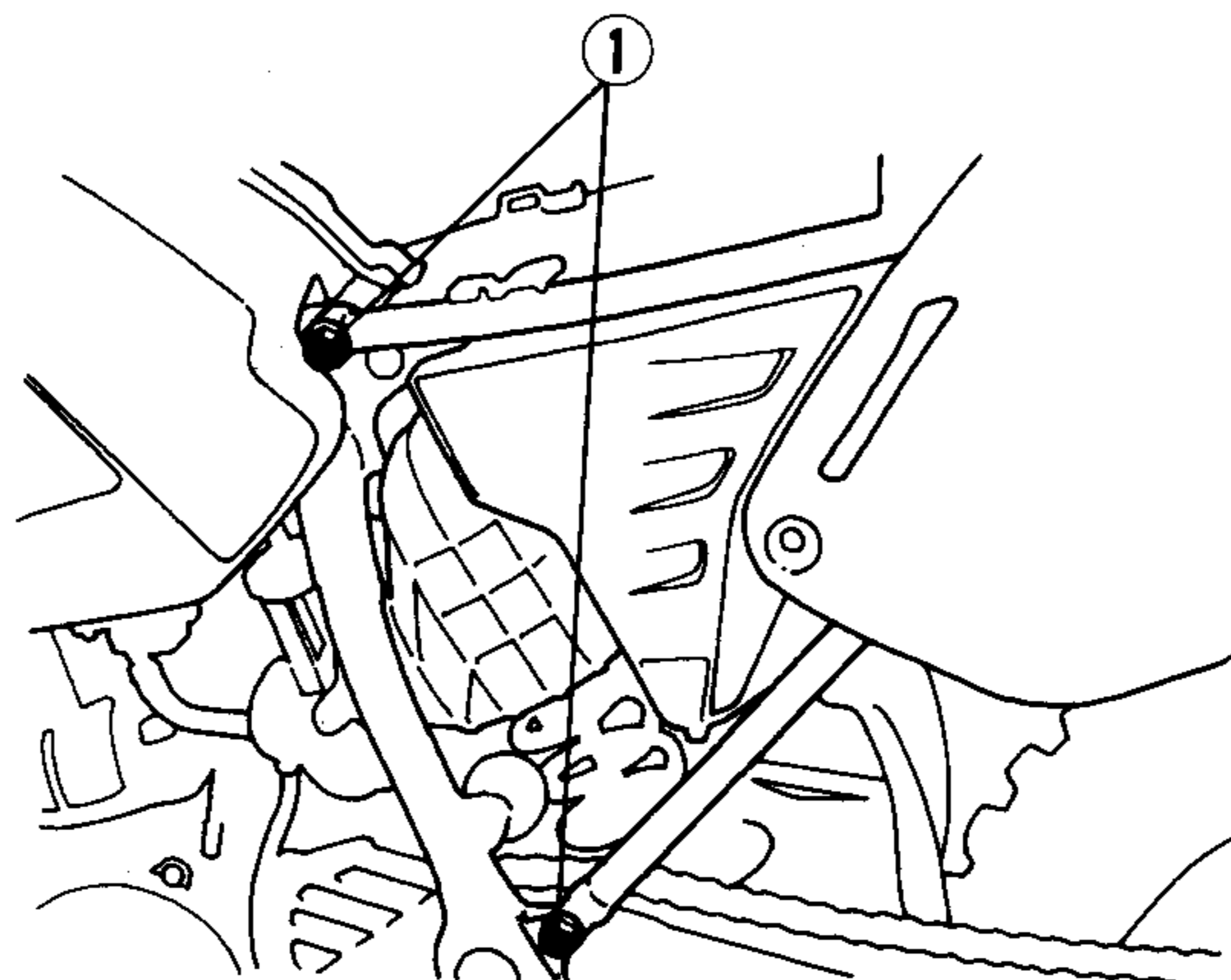
1. Fixez sans les serrer les extrémités supérieures et inférieures du cadre auxiliaire au cadre principal, en connectant l'échappement au silencieux par l'intermédiaire du joint-caoutchouc, et le conduit d'air au carburateur.
2. Serrez le collier du soufflet de filtre à air.



(1) JOINT-CAOUTCHOUC
(2) COLLIER DU SOUFFLET DE FILTRE A AIR

3. Serrez les trois boulons de fixation du cadre auxiliaire.

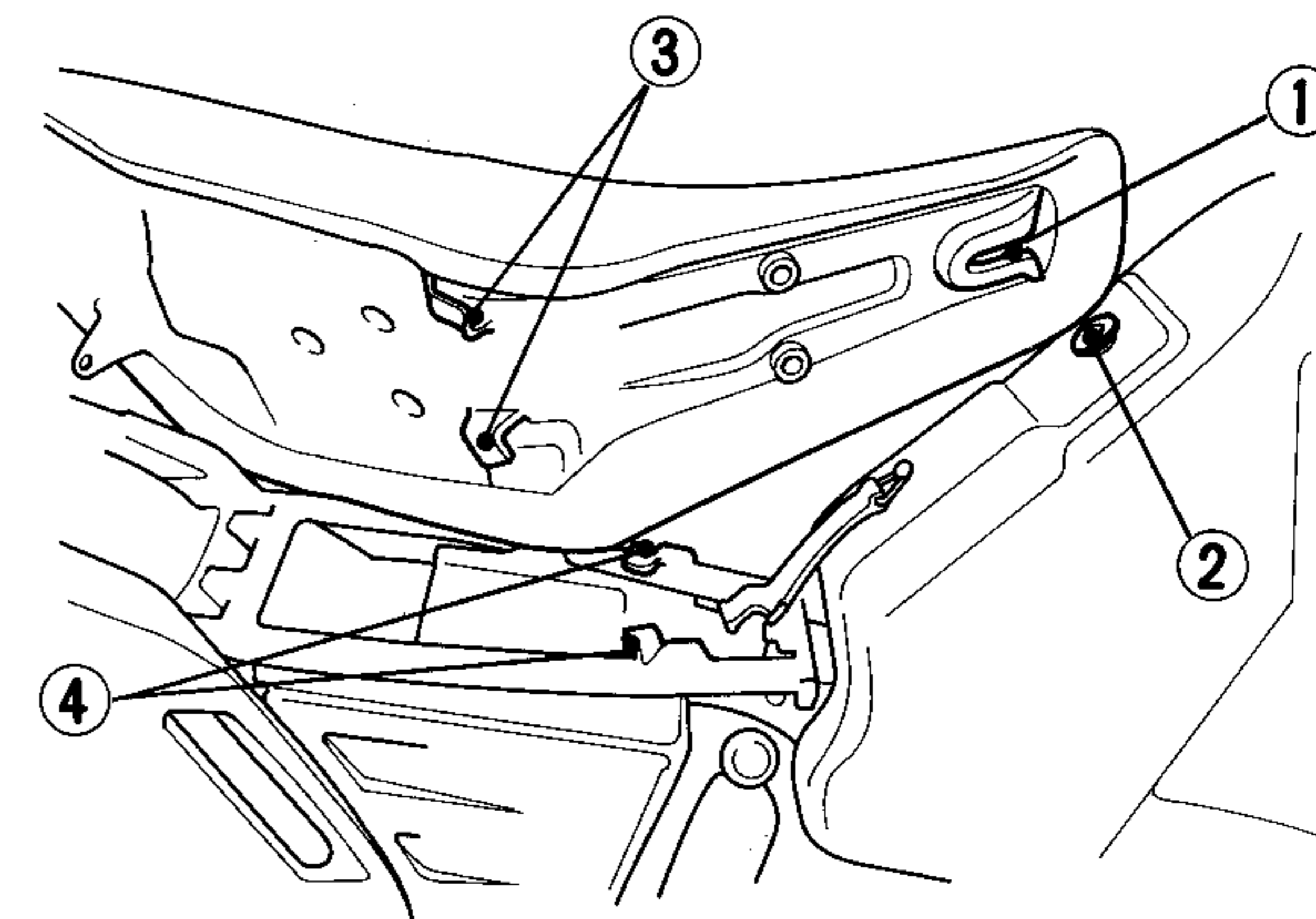
COUPLE DE SERRAGE:
27 N·m (2,7 kg-m)



(1) BOULONS DE FIXATION DU CADRE AUXILIAIRE

4. Posez la fixation avant de la selle sur la vis épaulée du réservoir, et les fixations latérales sur les crochets du cadre auxiliaire. Puis, poussez l'ensemble de la selle vers le bas et vers l'avant.
5. Remontez les deux boulons de selle.

COUPLE DE SERRAGE: 22 N·m (2,2 kg-m)



(1) FIXATION AVANT DE LA SELLE
(2) VIS EPAULEE DU RESERVOIR D'ESSENCE
(3) FIXATIONS LATERALES DE LA SELLE
(4) LANGUETTE

SUSPENSION ARRIERE

La suspension arrière est assurée par un amortisseur hydraulique, lequel est doté d'un réservoir en aluminium contenant de l'huile et de l'azote sous pression. La séparation entre le gaz et l'huile est assurée par une membrane en caoutchouc.

Le réglage de la suspension arrière — la précharge du ressort et l'amortissement (en compression et en détente) — doit se faire en fonction du poids du pilote et du terrain. (page 30)

ATTENTION

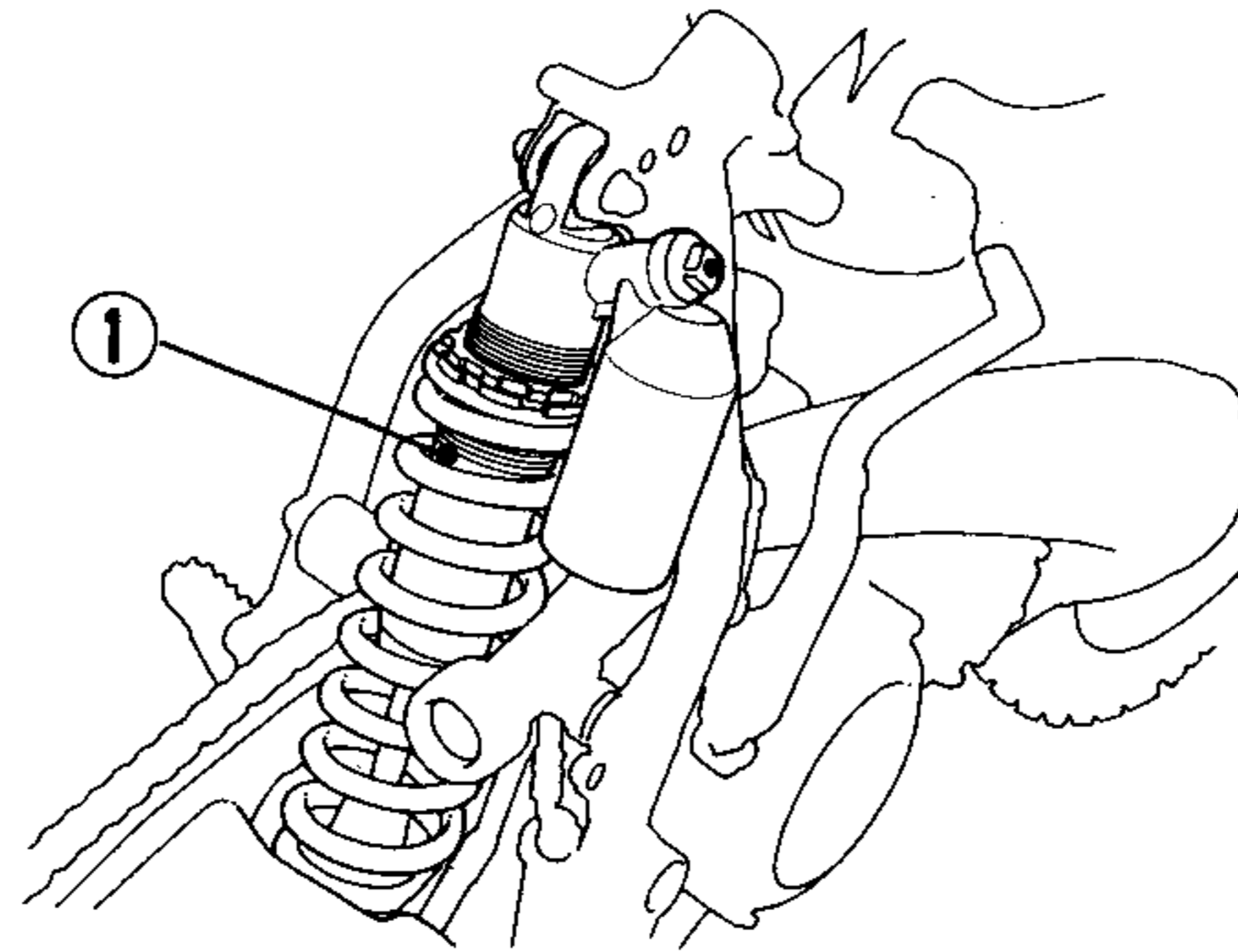
- **N'utilisez que de l'azote pour pressuriser la suspension arrière. L'utilisation d'un gaz instable peut être la cause d'un incendie ou d'une explosion pouvant provoquer des blessures.**
- **La suspension arrière contient de l'azote fortement pressurisé. N'approchez pas de flamme ou de chaleur à proximité de la suspension arrière.**
- **Avant de jeter la suspension arrière, libérez l'azote en appuyant sur le noyau de la valve. Retirez ensuite la valve de la suspension arrière.**

NOTE:

- Lorsque votre CR est neuve, rodez-la pendant une heure environ avec les réglages standard de la suspension avant de régler la suspension arrière.
- Effectuez tous les réglages de l'amortissement en compression et en détente cran par cran. (Ne réglez pas deux crans à la fois car vous risqueriez de ne pas essayer le meilleur réglage.) Testez chaque réglage en roulant.
- Si la suspension arrière est trop dure/souple, réglez-la en tournant les régleurs d'amortissement en compression et d'amortissement en détente cran par cran jusqu'à ce que l'amortissement semble à peu près correct. (Si vous ne tournez qu'un seul régleur, ceci risque de créer un déséquilibre entre l'amortissement en compression et l'amortissement en détente.) Après avoir réglé les deux régleurs simultanément, vous pourrez parfaire le réglage en tournant l'un ou l'autre régleur cran par cran.
- Si vous éprouvez des difficultés à trouver un réglage convenable, revenez sur la position standard et recommencez.

Vérification

1. Vérifiez que le ressort n'est pas cassé ni fatigué.
2. Faites jouer la suspension arrière de la moto pour vous assurer qu'elle répond en souplesse.
3. Vérifiez que la tige d'amortisseur n'est pas tordue et assurez-vous qu'il n'y a pas de fuite d'huile.



(1) AMORTISSEUR

4. Appliquez une force latérale sur la roue arrière afin de déceler la présence éventuelle d'usure ou de jeu au niveau des roulements du bras oscillant. Il ne doit pas y avoir de jeu. Les roulements doivent être remplacés si vous détectez la présence de jeu (page 90).

Réglage

La suspension arrière doit être réglée en fonction du poids du pilote et des conditions de terrain.

NOTE:

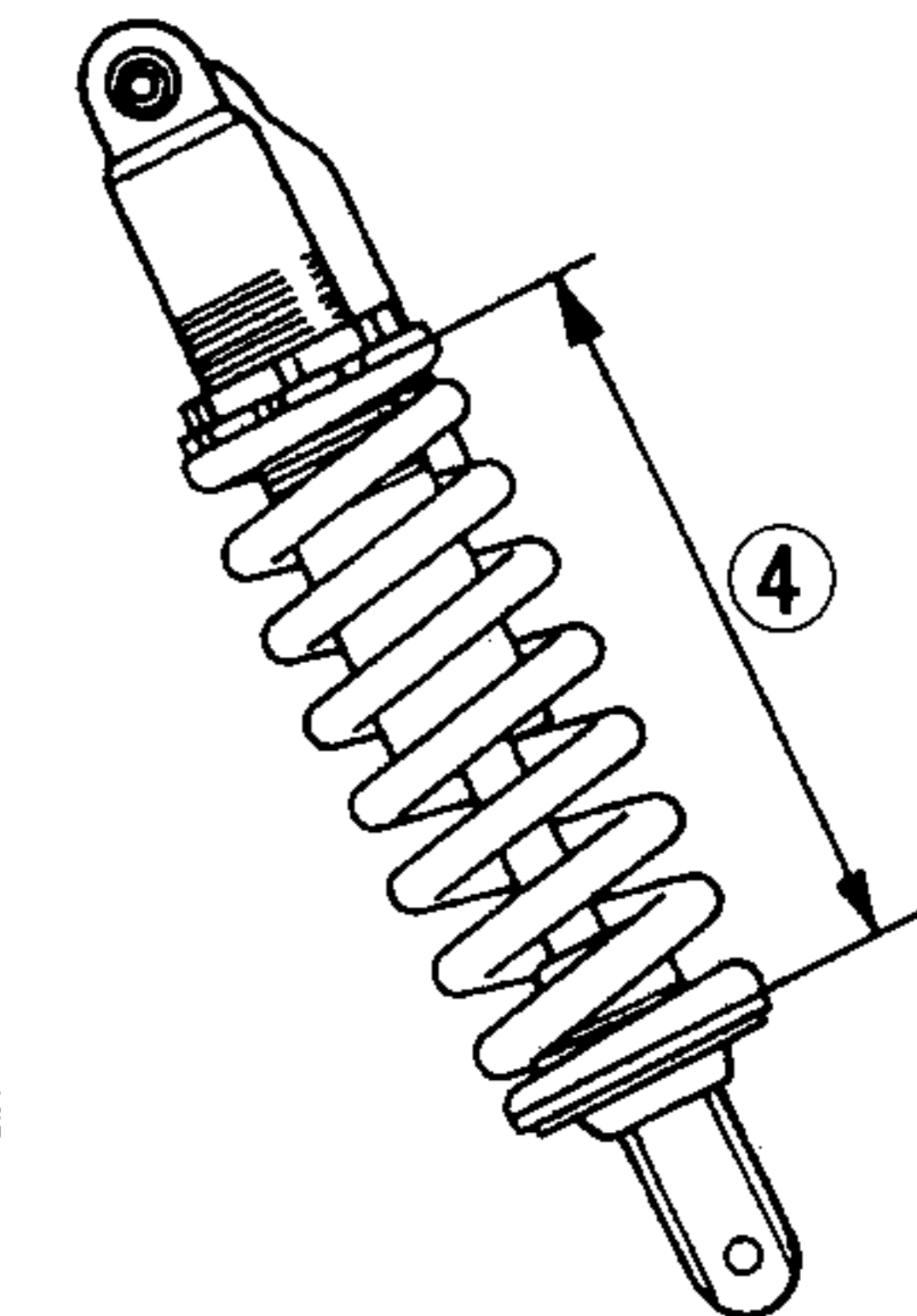
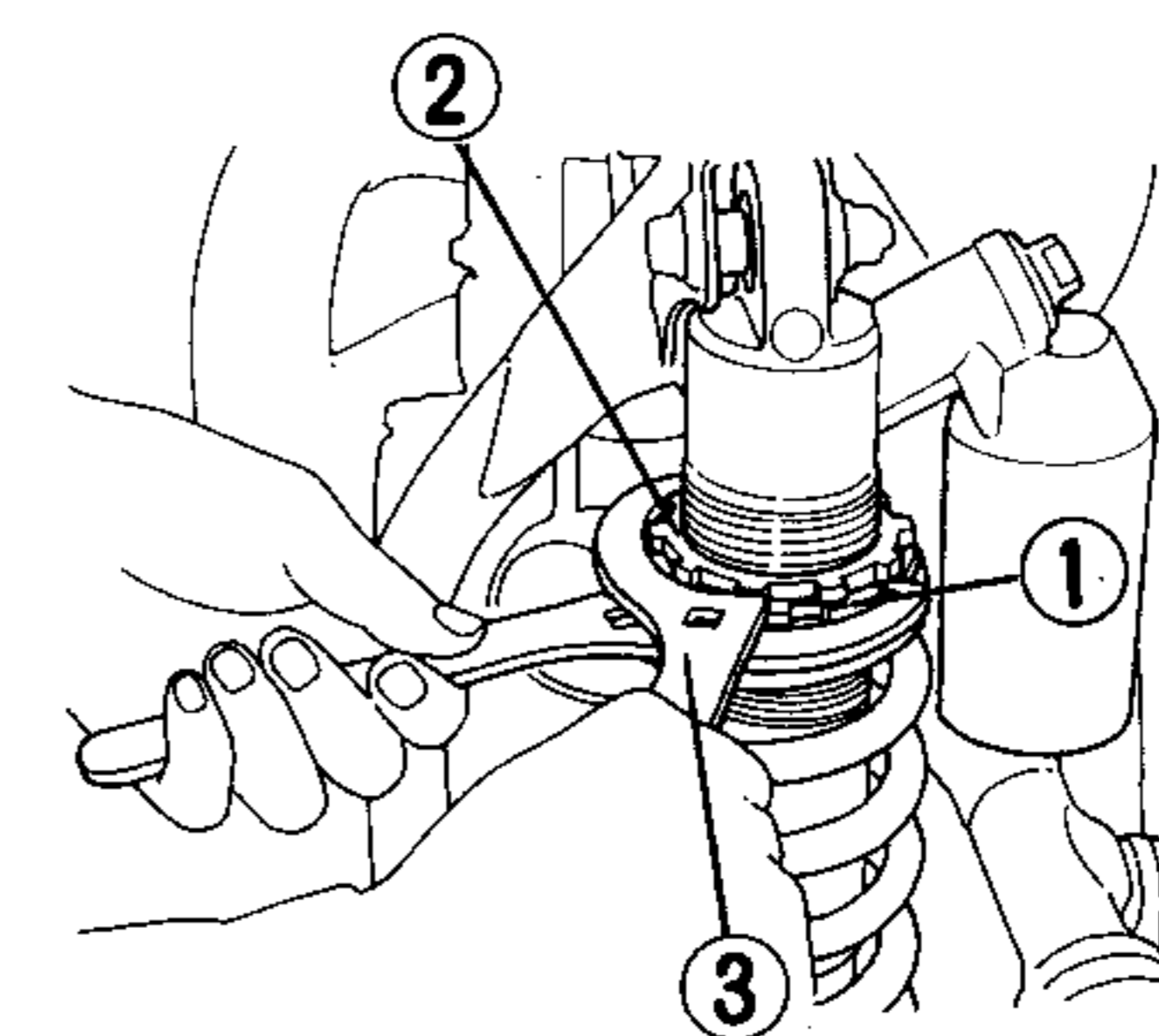
- Si votre CR est neuve, procédez tout d'abord à un rodage suffisant (environ une heure) à vitesse modérée, afin de vous assurer que la suspension a travaillé.
1. Placez la béquille centrale au-dessous du moteur afin de maintenir la roue avant en l'air.
 2. Desserrez le collier du soufflet de filtre à air et enlevez les trois boulons de fixation du cadre auxiliaire ainsi que ce dernier. Voir page 22.
 3. Vérifiez que la précharge du ressort est réglée à la longueur standard. Le cas échéant, procédez à un réglage en desserrant le contre-écrou et en faisant tourner l'écrou de réglage. Utilisez des clés à ergots pour effectuer ce réglage. Voir page 9 pour les clés à ergots vendues en option.

Longueur préchargée:

Standard: 250 mm
Max. : 260,5 mm
Min. : 244,5 mm

NOTE:

- Un tour complet de l'écrou de réglage correspond à une longueur de 1,5 mm.



- (1) ECROU DE REGLAGE
(2) CONTRE-ECROU
(3) CLES A ERGOTS
(4) LONGUEUR DU RESSORT

Amortissement en rebond

La vis de réglage d'amortissement en détente comprend 22 positions ou plus. Un tour complet correspond à 4 positions. Pour régler l'amortissement en détente au standard, procédez comme suit:

Tout d'abord, tournez la vis de réglage au maximum dans le sens des aiguilles d'une montre. Le tendeur est réglé dans la position standard lorsque la vis de réglage est tournée dans le sens inverse des aiguilles d'une montre de 8-12 crans avec la marque poinçonnée sur le tendeur et celle sur l'amortisseur alignées.

Amortissement en compression

La vis de réglage d'amortissement en compression comprend 20 positions ou plus. Un tour complet dans le sens des aiguilles d'une montre correspond à quatre positions. Pour régler l'amortissement en compression standard, procédez comme suit:

Tournez la vis de réglage au maximum dans le sens des aiguilles d'une montre.

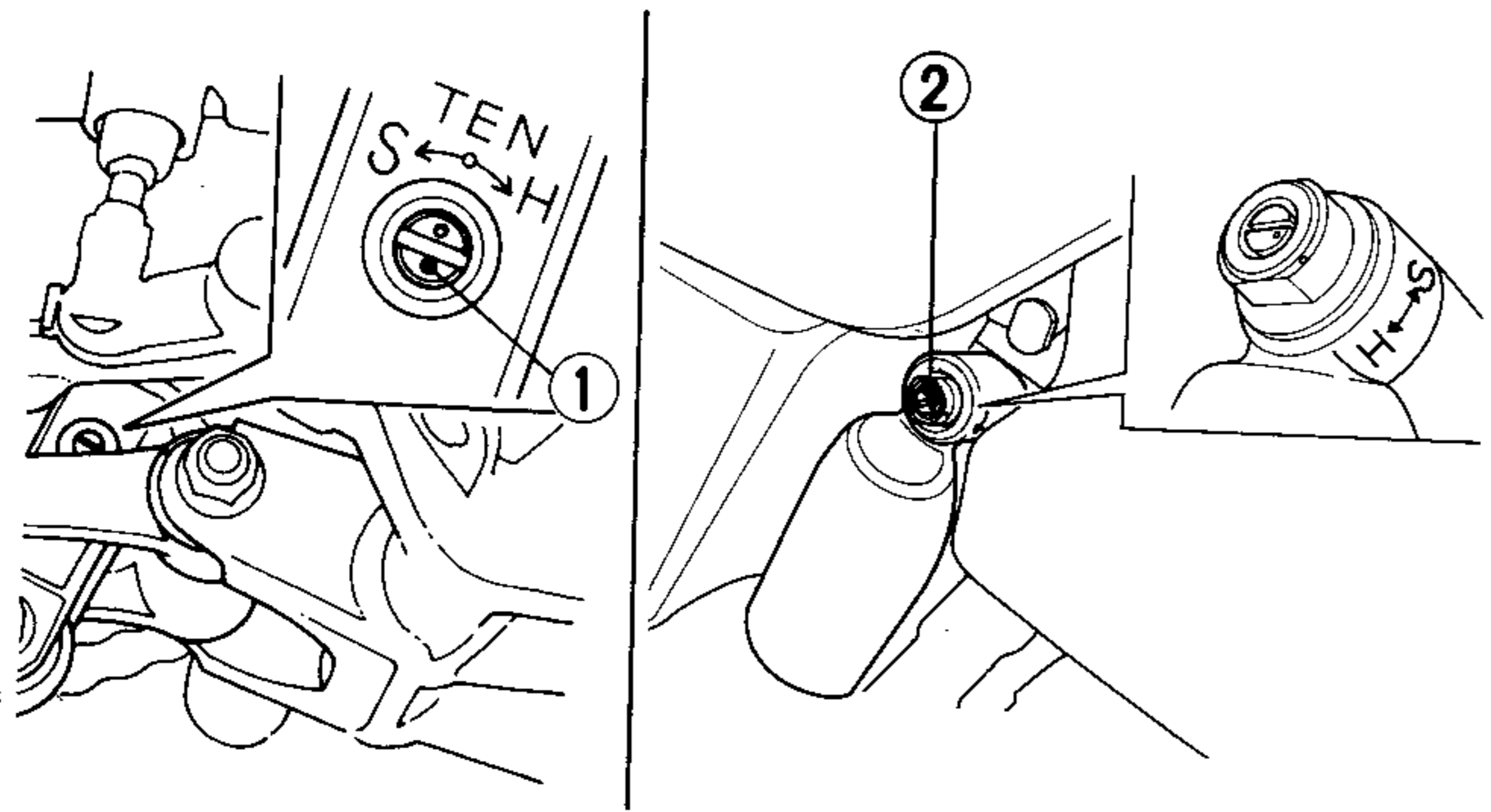
Le régleur se trouve sur la position standard lorsqu'il a été tourné dans le sens contraire des aiguilles d'une montre de 5-9 crans, et le repère au poinçon du régleur en regard du repère de référence du réservoir.

NOTE:

- Le fait de tourner la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, accroît la force d'amortissement. Ceci est valable pour le réglage d'amortissement en compression et en détente.

PRECAUTION:

- Assurez-vous que les tendeurs de compression et de rebond sont bien situés sur une position de détente et non pas entre.



(1) VIS DE REGLAGE D'AMORTISSEMENT EN REBOND
(2) VIS DE REGLAGE D'AMORTISSEMENT EN COMPRESSION

FREINS

Ce modèle est muni d'un système de freins à disque avant et arrière commandé hydrauliquement. Au fur et à mesure que les plaquettes de frein s'usent, le niveau du liquide de frein baisse. En conséquence, le niveau du liquide de frein et l'usure des plaquettes doivent être contrôlés périodiquement.

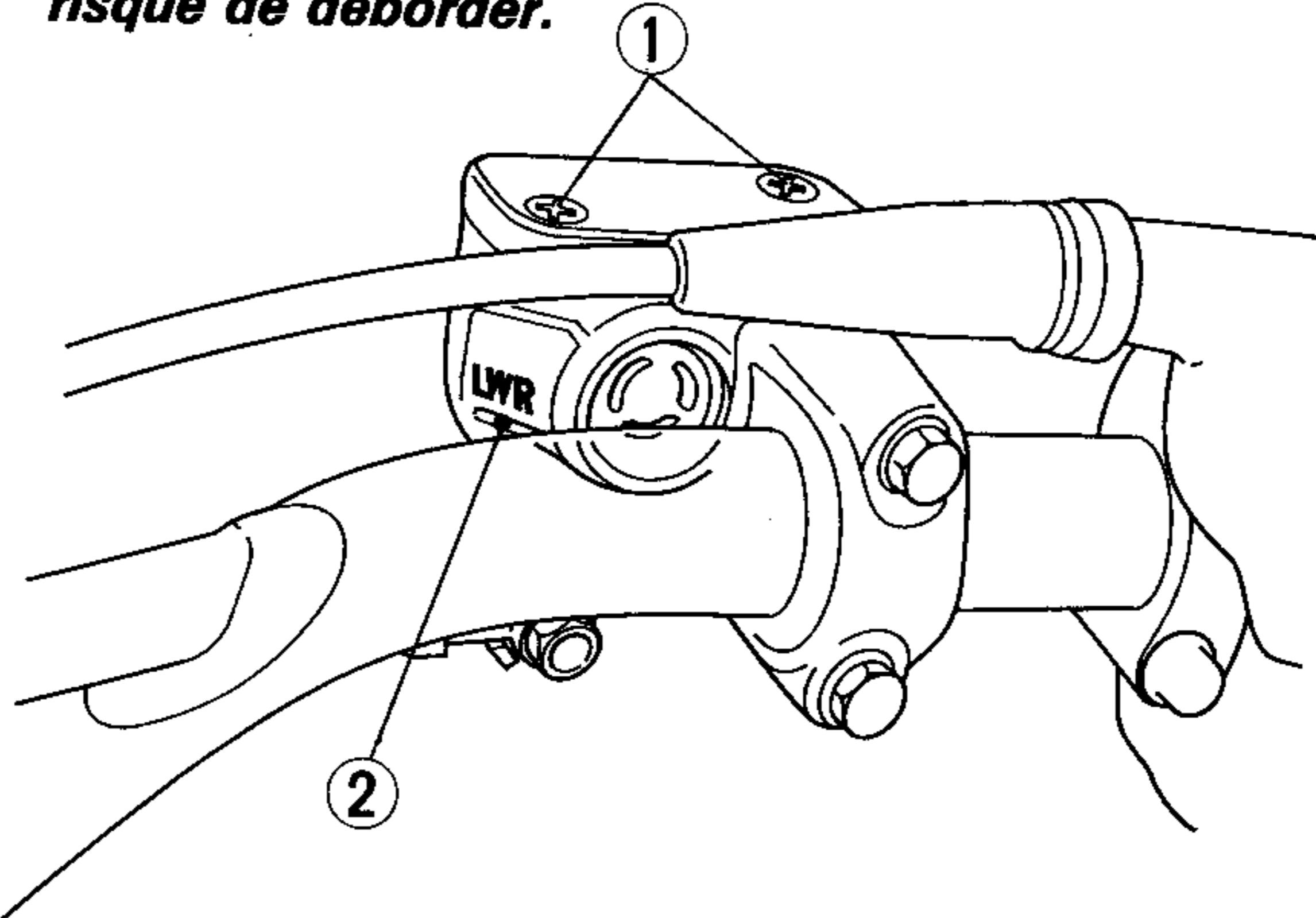
Liquide du frein avant

Chaque fois que le liquide est sur le point d'atteindre le niveau minimum indiqué sur le réservoir, ajoutez du liquide de frein DOT 3 ou 4 provenant d'un bidon fermé. Déposez les vis, le couvercle du réservoir et la membrane puis ajoutez du liquide si nécessaire; ne remplissez pas trop. Reposez la membrane et le couvercle du réservoir. Serrez les vis à fond.

Si la garde au levier de frein dépasse 20 mm, il est probable qu'il y a de l'air dans le système de frein et il faut le purger. Se reporter à la page 103.

PRECAUTION:

- Lorsque vous voulez rajouter du liquide de frein, assurez-vous que le réservoir est bien horizontal avant d'enlever le couvercle, sinon le liquide de frein risque de déborder.



(1) VIS
(2) REPERE DU NIVEAU MINIMUM

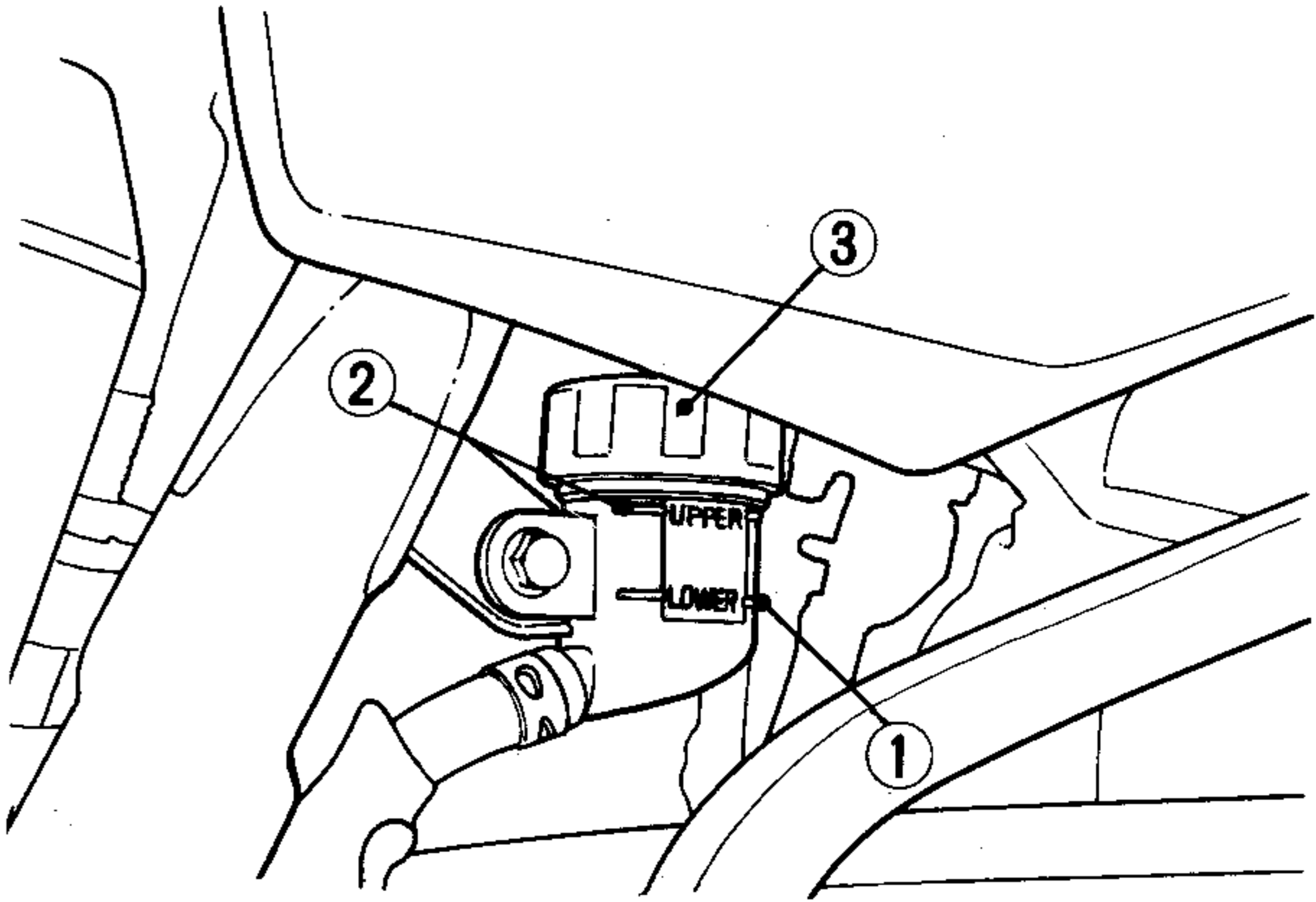
Liquide du frein arrière

Chaque fois que le liquide est sur le point d'atteindre le niveau minimum situé sur le réservoir, ajoutez du liquide de frein DOT 4, provenant d'un bidon fermé. Retirez le bouchon du réservoir et la membrane. Ajoutez du liquide jusqu'au niveau maximum indiqué sur le réservoir. Ne remplissez pas trop. Remettez la membrane et vissez le bouchon à fond.

Si la garde à la pédale de frein excède 30 mm, il y a probablement de l'air dans le circuit de freinage. Cet air doit être purgé. Reportez-vous à la page 103.

PRECAUTION:

- Lorsque vous voulez ajouter du liquide de frein, assurez-vous que le réservoir est bien horizontal avant de dévisser le bouchon; sinon le liquide de frein risque de déborder.



(1) REPERE DU NIVEAU MINIMUM
(2) REPERE DU NIVEAU MAXIMUM
(3) BOUCHON DU RESERVOIR

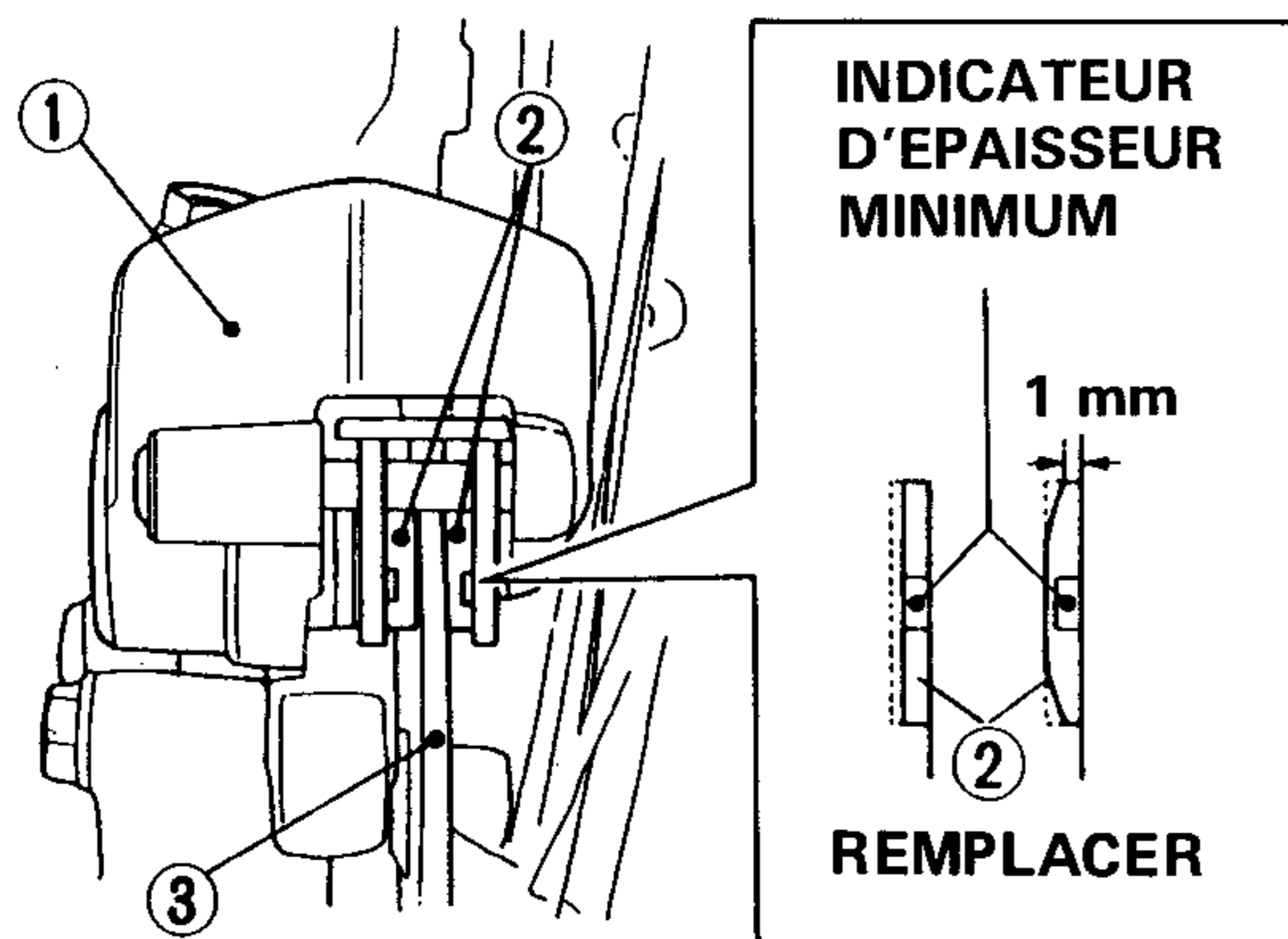
Pour l'ajustement de la position du levier de frein et la hauteur de la pédale, voir page 6.

Plaquettes de frein avant et arrière:

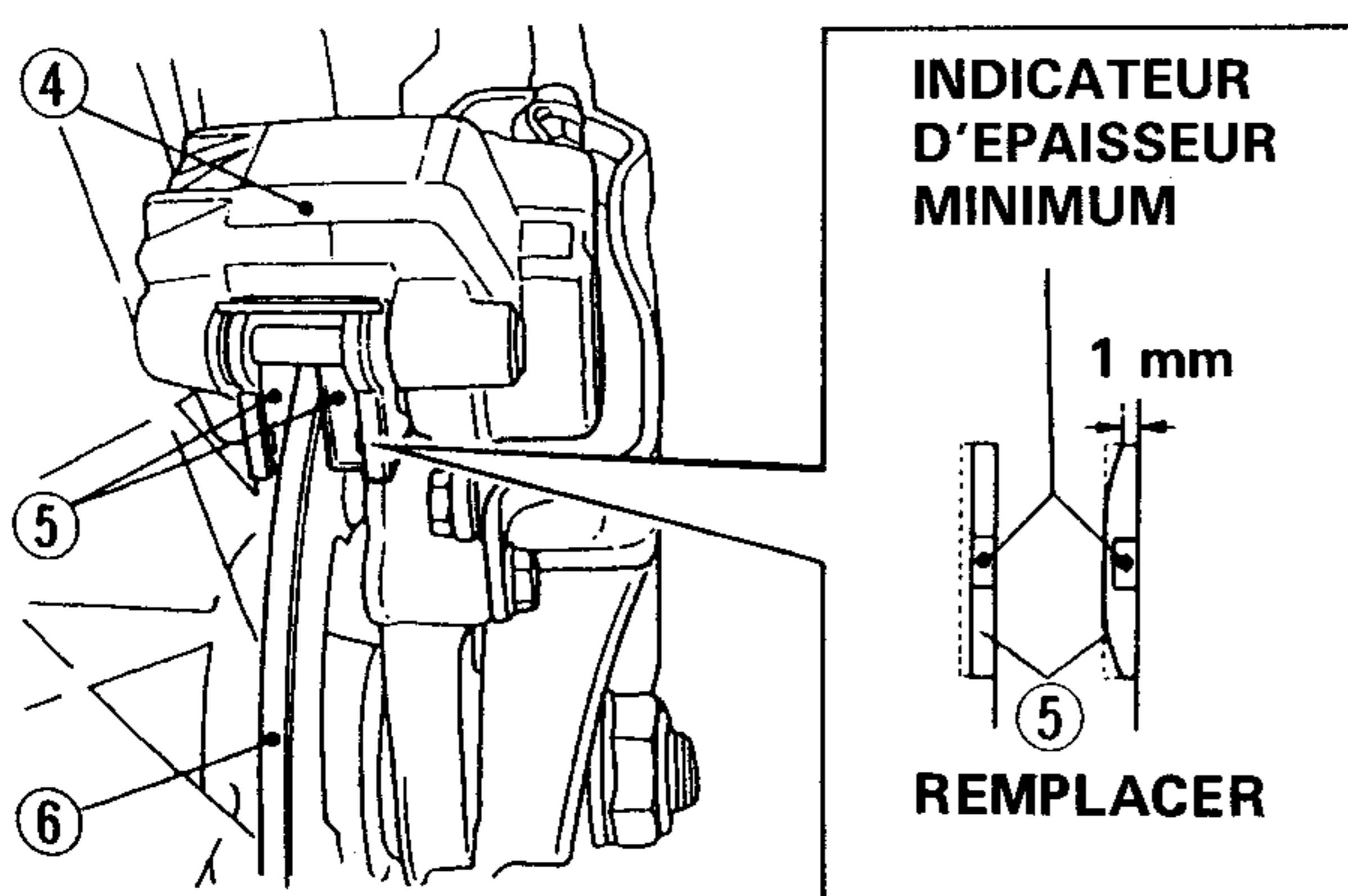
Contrôlez l'usure des plaquettes visuellement en vous penchant sous l'étrier. Lorsque l'épaisseur d'une plaquette est réduite à 1 mm à n'importe quel endroit, les deux plaquettes doivent être remplacées.

Autres vérifications:

Assurez-vous qu'il n'y a pas de fuite de liquide. Vérifiez si les flexibles et les raccords ne sont pas fissurés ou détériorés.



- (1) ETRIER DE FREIN AVANT
- (2) PLAQUETTES DE FREIN
- (3) DISQUE DE FREIN



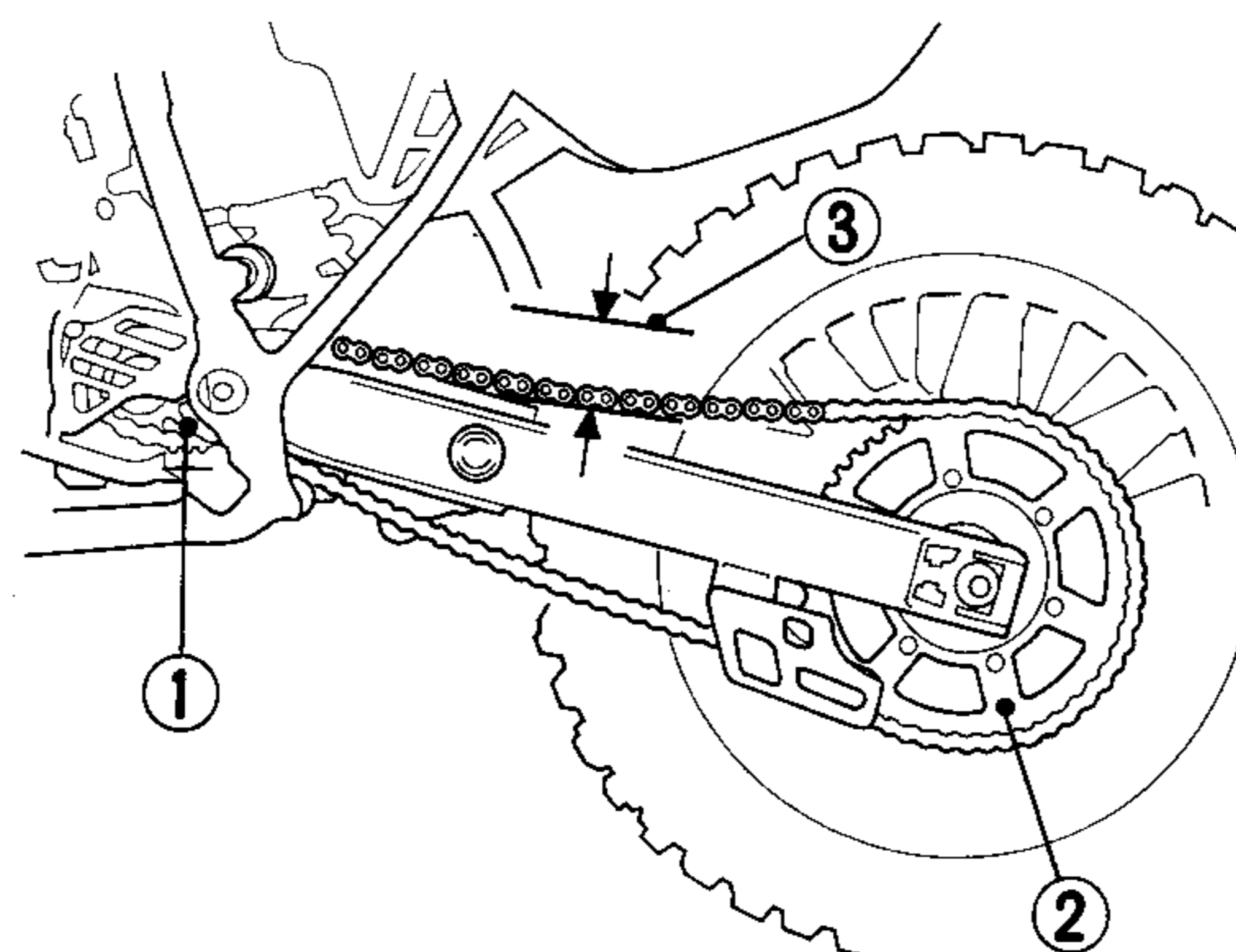
- (4) ETRIER DU FREIN ARRIERE
- (5) PLAQUETTES DE FREIN
- (6) DISQUE DE FREIN

CHAÎNE SECONDAIRE

Afin d'assurer une meilleure longévité de la chaîne secondaire, effectuez nettoyage, lubrification et réglage régulièrement.

Contrôle

1. Coupez le moteur, placez la béquille centrale ou un bloc sous le moteur afin de maintenir la roue arrière en l'air et passez au point mort.
2. Vérifiez la flèche à mi-distance du pignon et de la couronne au-dessus du bras oscillant. La flèche verticale doit se situer entre 35 et 45 mm.



- (1) PIGNON DE SORTIE DE BOITE (2) COURONNÉ
- (3) FLECHE DE CHAÎNE SECONDAIRE

Si la chaîne est détendue sur une partie de sa longueur et tendue sur une autre, cela indique que certains maillons sont usés, tordus ou coincés. Très souvent, lorsque la chaîne est tordue ou coincée, vous pouvez y remédier en la nettoyant et en la lubrifiant complètement.

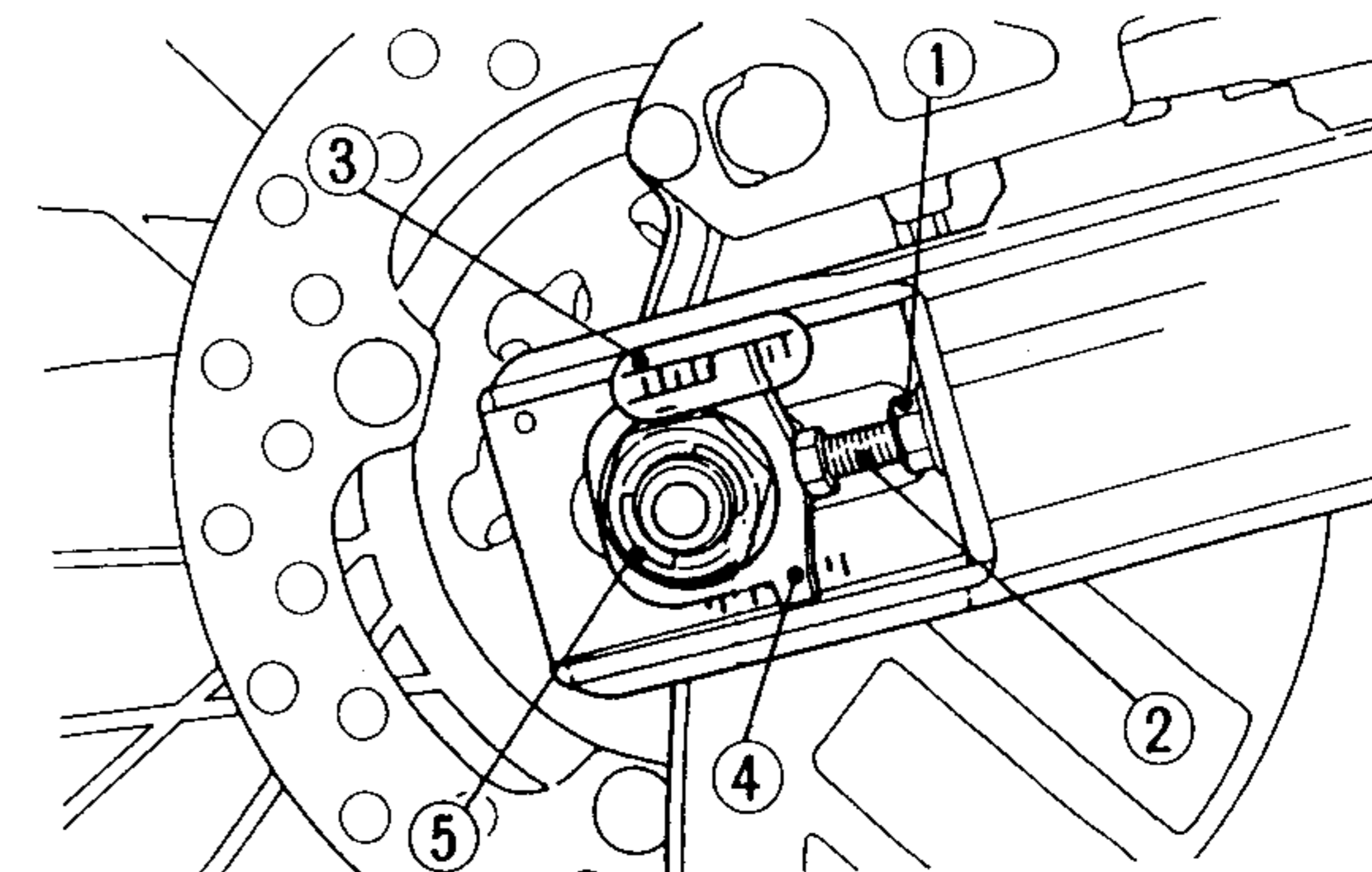
Si la chaîne secondaire nécessite un réglage, procédez comme suit:

Réglage

1. Desserrez l'écrou de l'axe de roue arrière.
2. Desserrez les contre-écrous et faites tourner les vis de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour diminuer la flèche et dans le sens des aiguilles d'une montre pour l'augmenter.

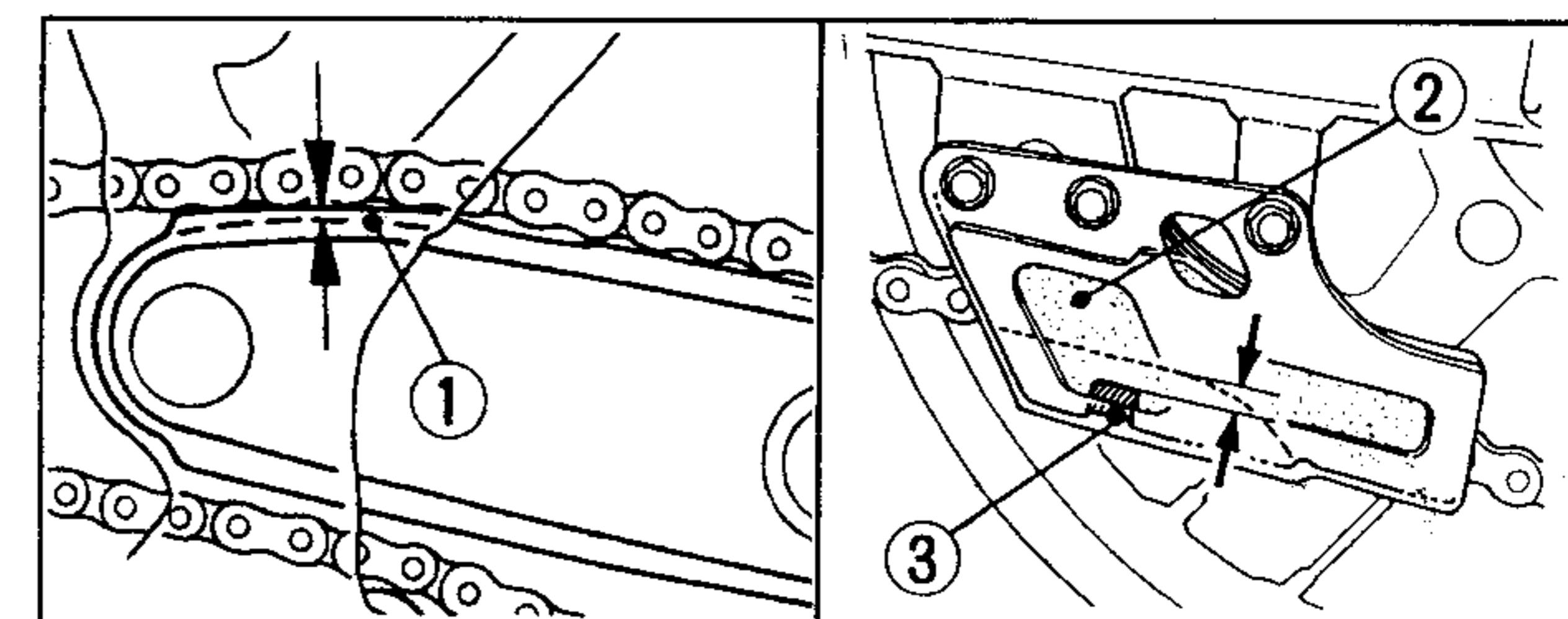
Alignez les rebords avant des coulisseaux du tendeur de manière à ce qu'ils se positionnent sur les mêmes repères gravés de chaque côté du bras oscillant.

Puis serrez les contre-écrous à fond.



- (1) CONTRE-ECROU (2) VIS DE REGLAGE
- (3) REPERE (4) COULISSEAU DU TENDEUR
- (5) ECROU DE L'AXE DE ROUE ARRIERE

3. Serrez l'écrou au couple de serrage spécifié.
Couple de serrage: 95 N·m (9,5 kg·m)
4. Contrôlez à nouveau la flèche de la chaîne et procédez à un réglage si nécessaire.
5. Vérifiez l'état d'usure du patin.
Si l'usure est de 5 mm ou plus, remplacez-le.
6. Vérifiez l'état d'usure du guide-chaîne. Remplacez-le si la chaîne est visible à travers le trou de contrôle.



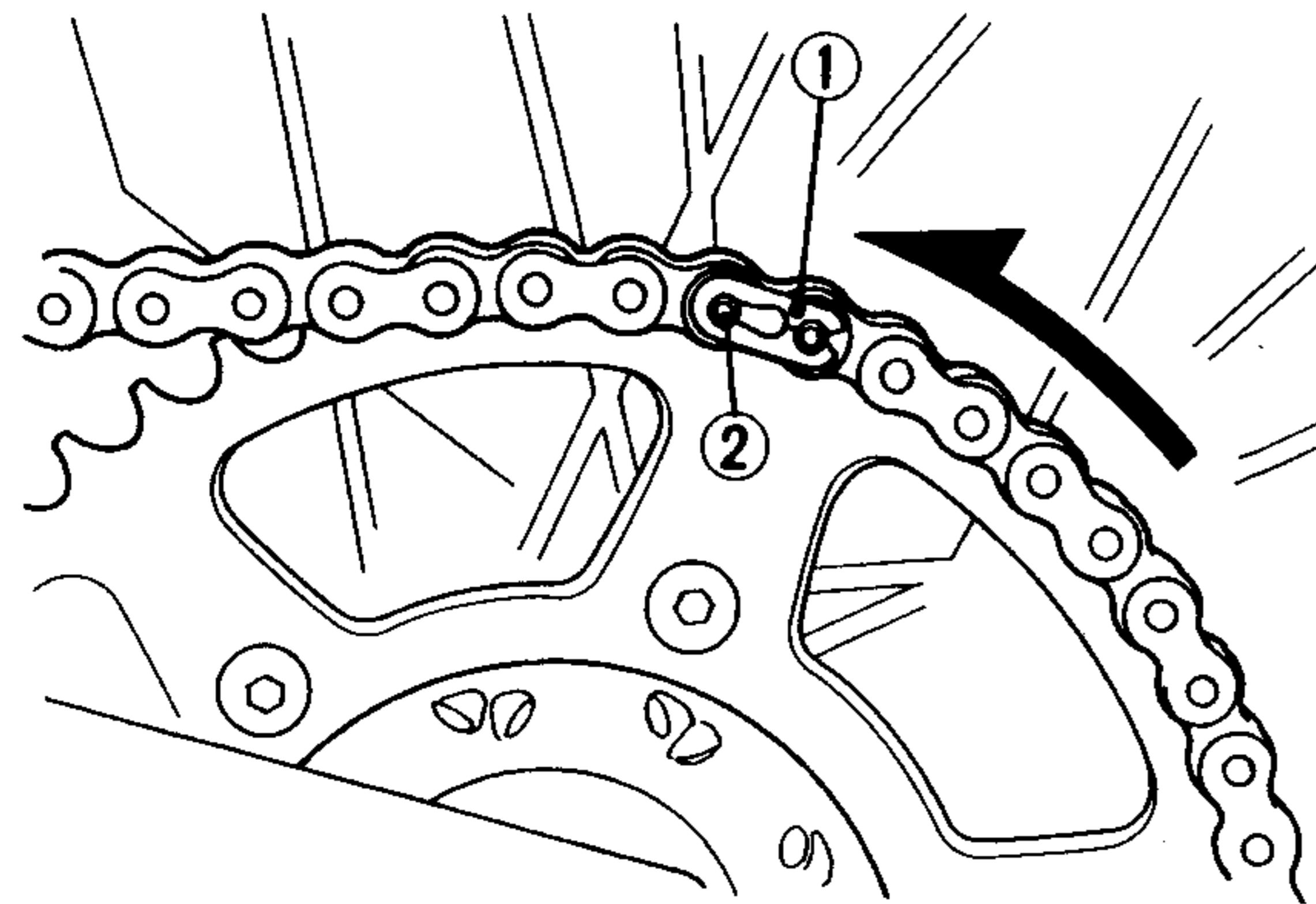
- (1) PATIN (2) GUIDE-CHAÎNE
- (3) TROU DE CONTROLE

Dépose, nettoyage et contrôle

Pour assurer une meilleure longévité de la chaîne secondaire, celle-ci doit être nettoyée, lubrifiée et réglée avant chaque utilisation.

1. Retirez avec précaution l'agrafe d'attache rapide à l'aide d'une pince.
Déposez le maillon d'attache rapide et la chaîne secondaire.
2. Nettoyez la chaîne secondaire dans un solvant et laissez-la sécher. Vérifiez que la chaîne n'est pas usée ou endommagée. Si la chaîne présente des rouleaux abîmés, des maillons lâches ou si elle vous paraît en mauvais état, changez-la.

4. VERIFICATIONS ET ENTRETIEN

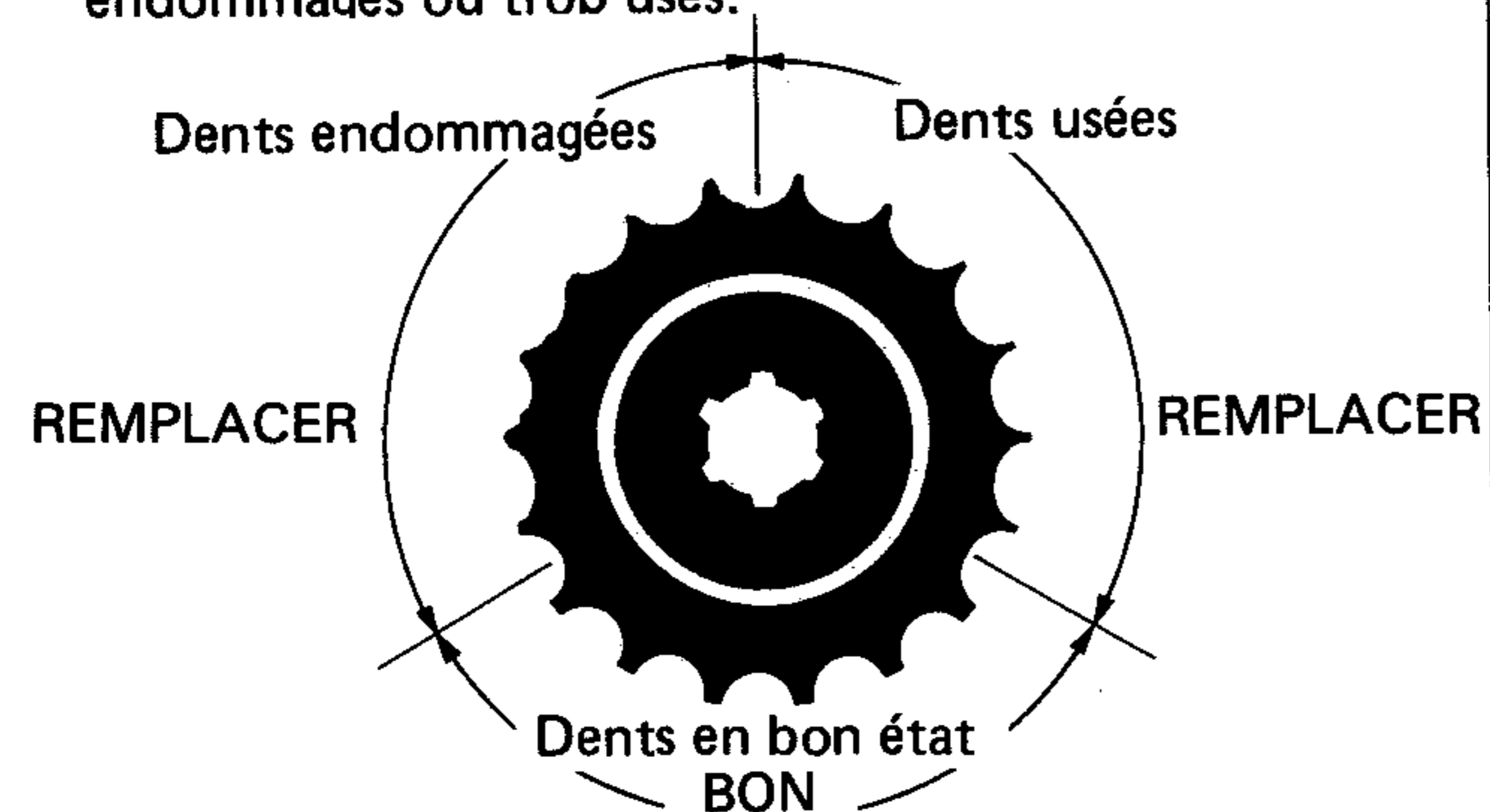


- (1) AGRAFE D'ATTACHE RAPIDE
(2) MAILLON D'ATTACHE RAPIDE

3. Inspectez la denture du pignon et de la couronne et vérifiez qu'elle ne présente pas d'usure ou de détérioration. Le cas échéant, remplacez la couronne ou le pignon.

NOTE:

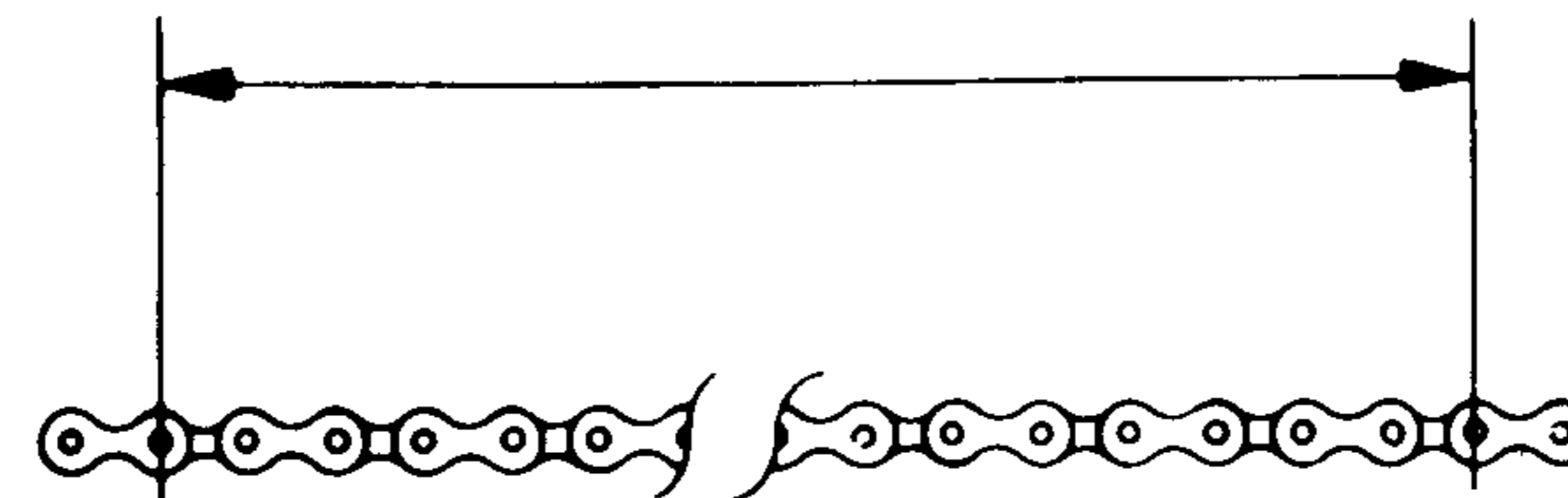
- Ne montez jamais une chaîne neuve sur un pignon ou une couronne très usés et vice-versa. L'ensemble chaîne, pignon et couronne doit être en bon état, sinon une usure prématurée pourrait en résulter.
- Des dents de couronne ou de pignon excessivement usées présentent un aspect couché ou écrêté. Remplacez le pignon ou la couronne s'ils sont endommagés ou trop usés.



4. Mesurez la longueur d'un brin de chaîne secondaire pour déterminer si l'allongement de la chaîne ne se situe pas au-delà de la limite de service. Enclenchez une vitesse, puis faites avancer la roue arrière jusqu'à ce que le brin inférieur de la chaîne se tende. Main-

tenez le brin inférieur de la chaîne et redressez les maillons tordus, puis mesurez la longueur d'une série de 17 axes. Si cette longueur dépasse la limite de service, remplacez la chaîne. Après cette mesure, remettez la boîte de vitesses au point mort avant de procéder au contrôle et à l'entretien.

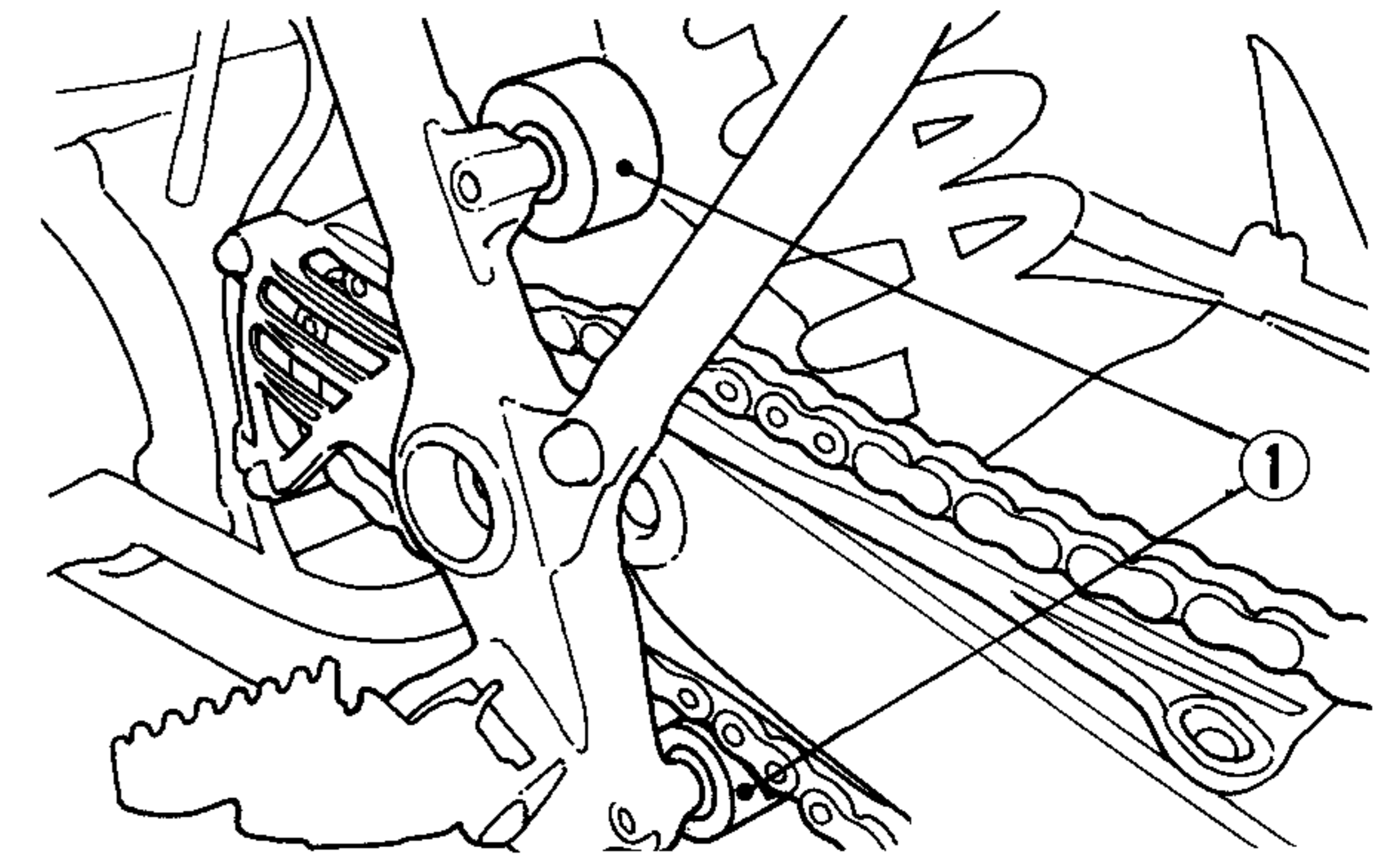
LIMITE DE SERVICE: 259,0 mm



LONGUEUR D'UNE SERIE DE 17 AXES (16 PAS)

5. Graissez la chaîne secondaire.
6. Passez la chaîne sur le pignon et la couronne, et assemblez les deux extrémités grâce au maillon d'attache rapide. Pour faciliter l'assemblage, maintenez les deux extrémités de la chaîne sur les dents de la couronne pendant que vous insérez le maillon de l'attache rapide. Montez ensuite l'agrafe d'attache rapide de sorte que la boucle soit tournée dans le sens de la traction. Le maillon d'attache rapide est l'élément qui assure la sécurité de la chaîne secondaire. Le maillon d'attache rapide est réutilisable à condition qu'il soit en bon état, mais il est préférable de remplacer l'attache rapide par une neuve chaque fois que la chaîne secondaire doit être remontée.
7. Revérifiez la flèche de la chaîne et effectuez un réglage si nécessaire.

8. Vérifiez l'état d'usure des roulettes de guidage de chaîne. Remplacez-les si elles sont inférieures à 25 mm.

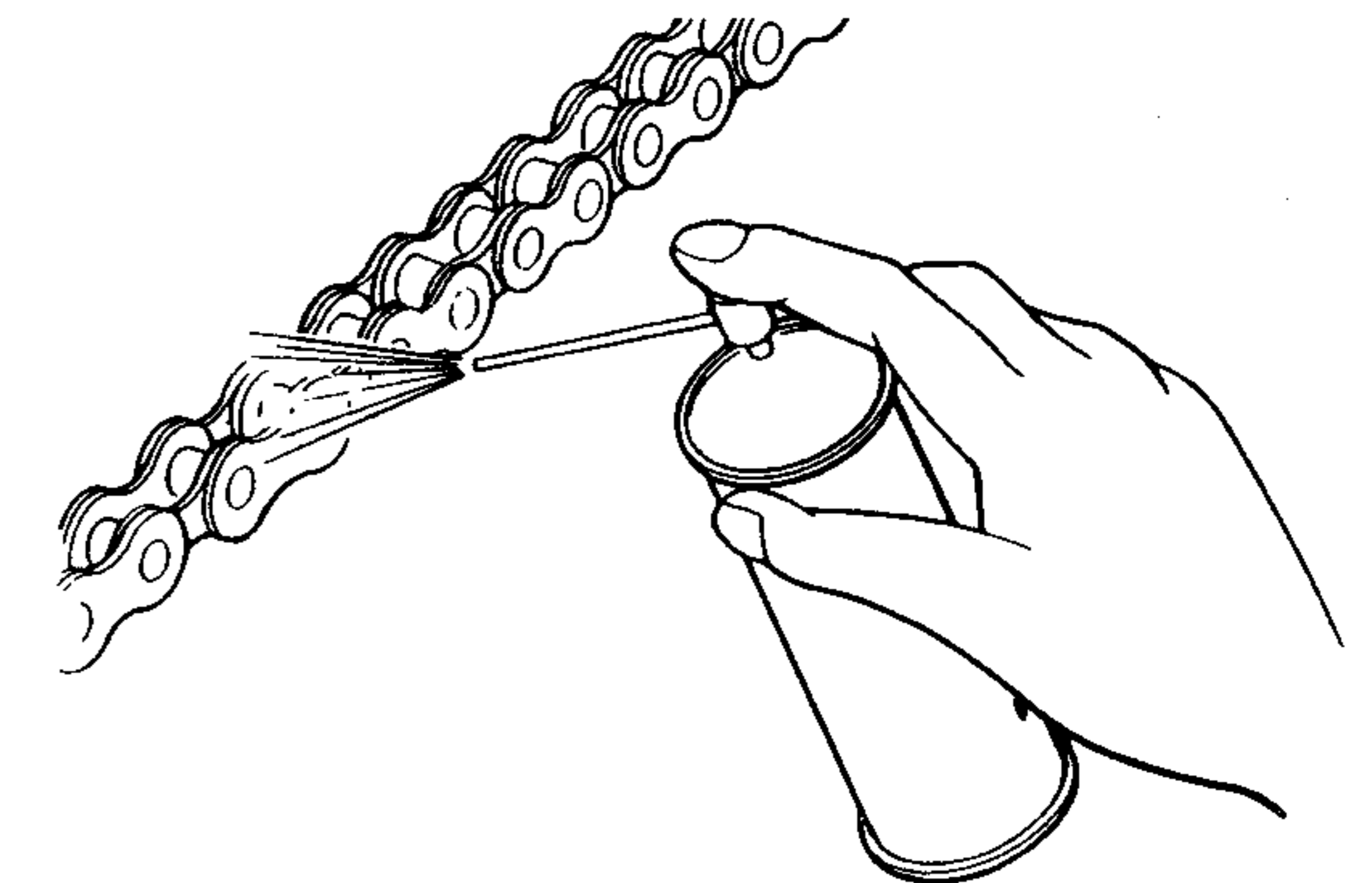


- (1) ROULETTES DE GUIDAGE DE CHAÎNE

Lubrification

Des lubrifiants pour chaîne secondaire sont en vente dans la plupart des magasins d'articles de moto. Ils doivent être utilisés de préférence à l'huile de moteur. Le lubrifiant Honda pour chaîne ou un produit équivalent ou une huile pour engrenage SAE 80 ou 90 est recommandé.

Saturez chaque joint de chaîne de sorte que le lubrifiant pénètre dans l'espace situé entre les plaques et les rouleaux des maillons.



5. REGLAGE DE CARBURATEUR

ECHAPPEMENT

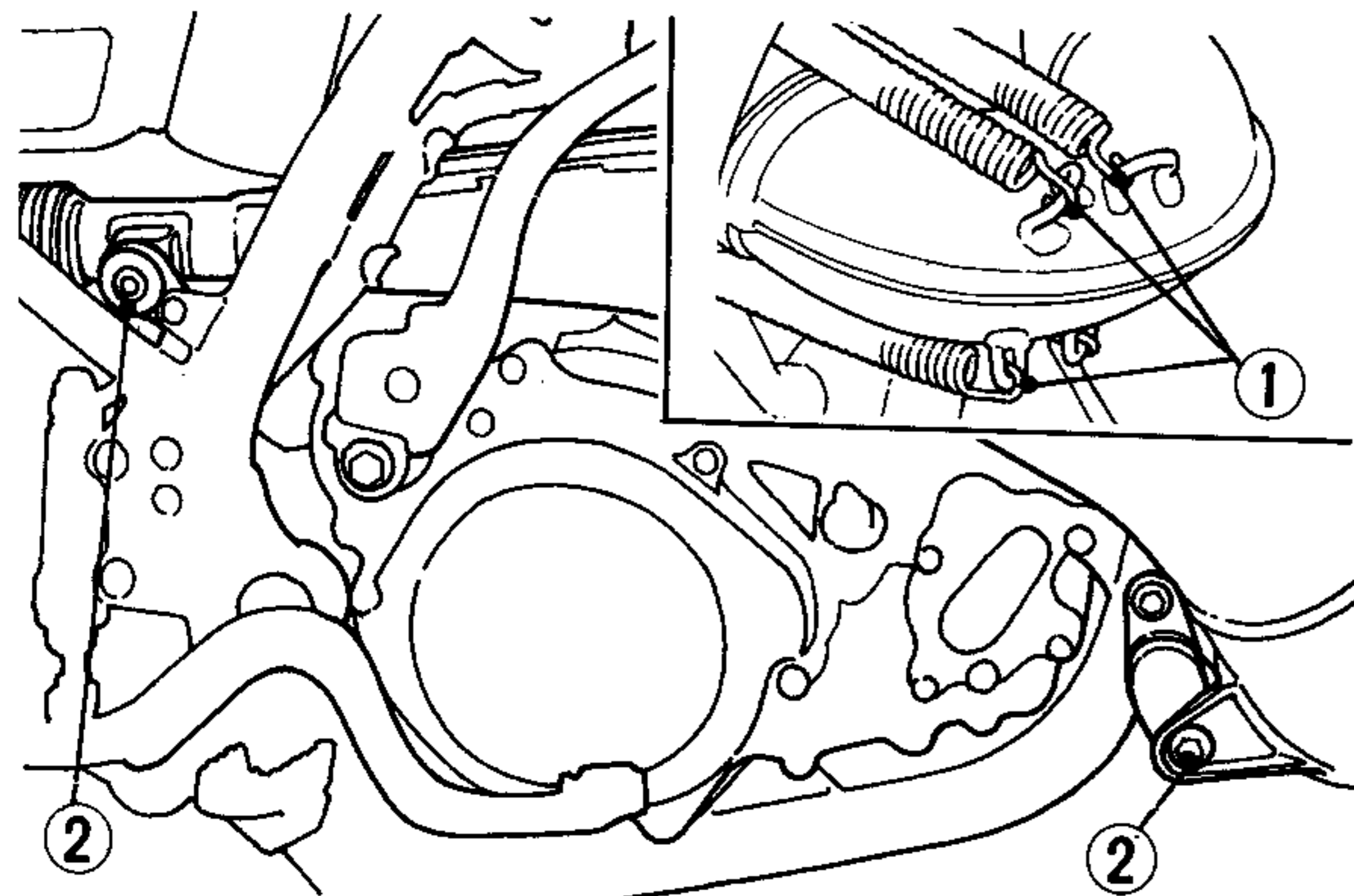
Contrôle

1. Vérifiez les ressorts de l'échappement et remplacez-les s'ils sont endommagés ou distendus.
2. Vérifiez le serrage des vis.
3. Vérifiez que l'échappement n'est pas fissuré ou déformé.

Un échappement endommagé peut provoquer une baisse de performances du moteur.

Dépose

1. Retirez la selle et le cache arrière droit.
2. Retirez les ressorts et les vis de fixation puis déposez l'échappement.
3. Eliminez les dépôts de calamine dans le collecteur d'échappement.



- (1) RESSORT
(2) VIS

Notes concernant la repose

- Reposez l'échappement dans l'ordre inverse de la dépose.

CABLES D'ACCELERATEUR

Lubrification

Déconnectez régulièrement les câbles d'accélérateur et d'embrayage de leur fixation située sur le guidon. Graissez soigneusement les pivots avec un lubrifiant pour câbles en vente dans le commerce. Assurez-vous que le câble d'accélérateur est en parfait état, qu'il ne présente pas de torsion ou de détérioration et que la poignée de gaz revient correctement.

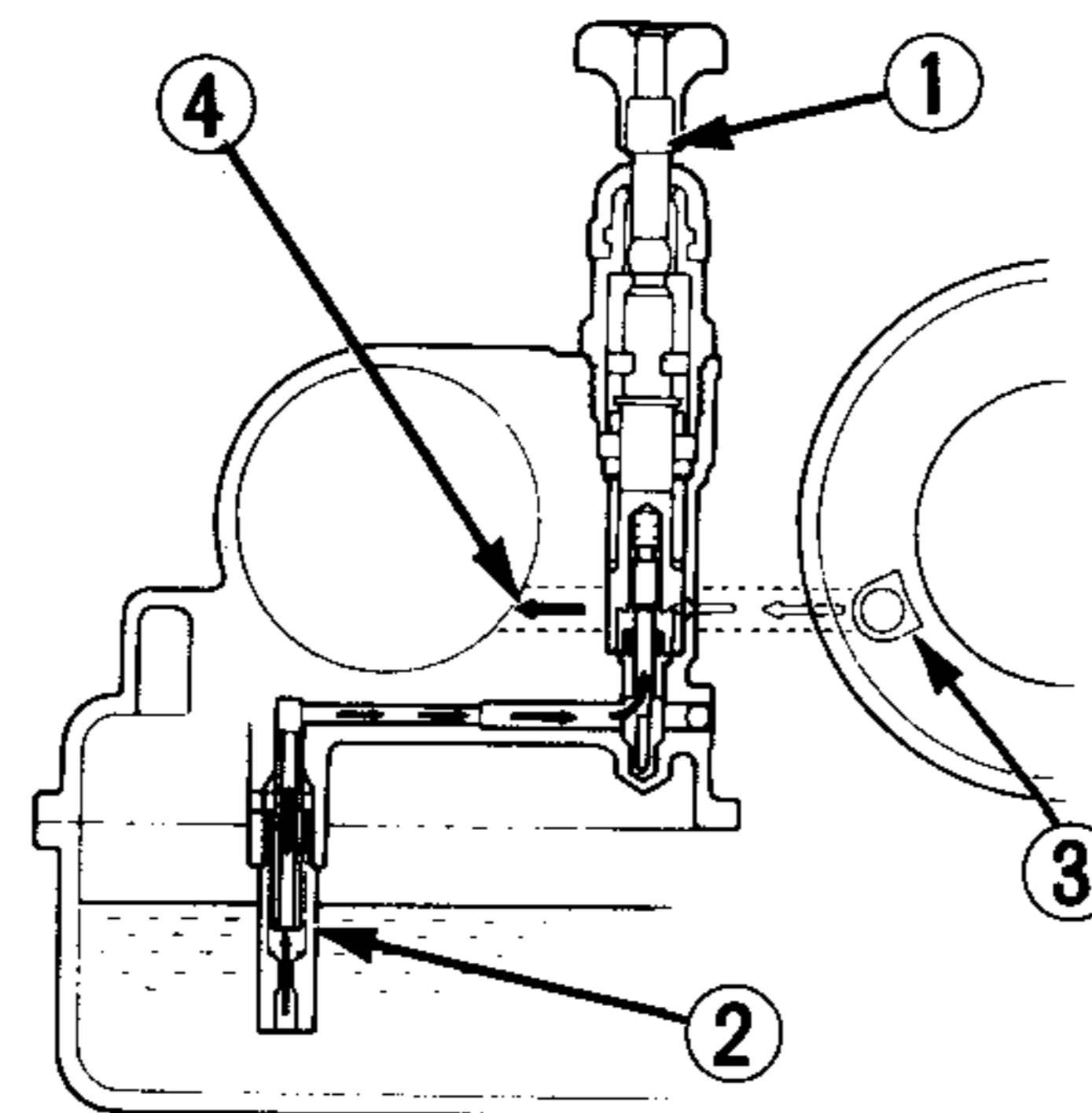
CARBURATEUR

Les réglages standards du carburateur de votre CR conviennent à la plupart des conditions de charge, de climat et de pression atmosphérique. Cependant, pour mieux tirer parti de la puissance du moteur, un réglage plus fin pourrait s'avérer nécessaire en fonction des conditions spécifiques d'une course. Pour modifier le réglage du carburateur, tenez compte des indications suivantes:

Construction:

• Circuit de starter

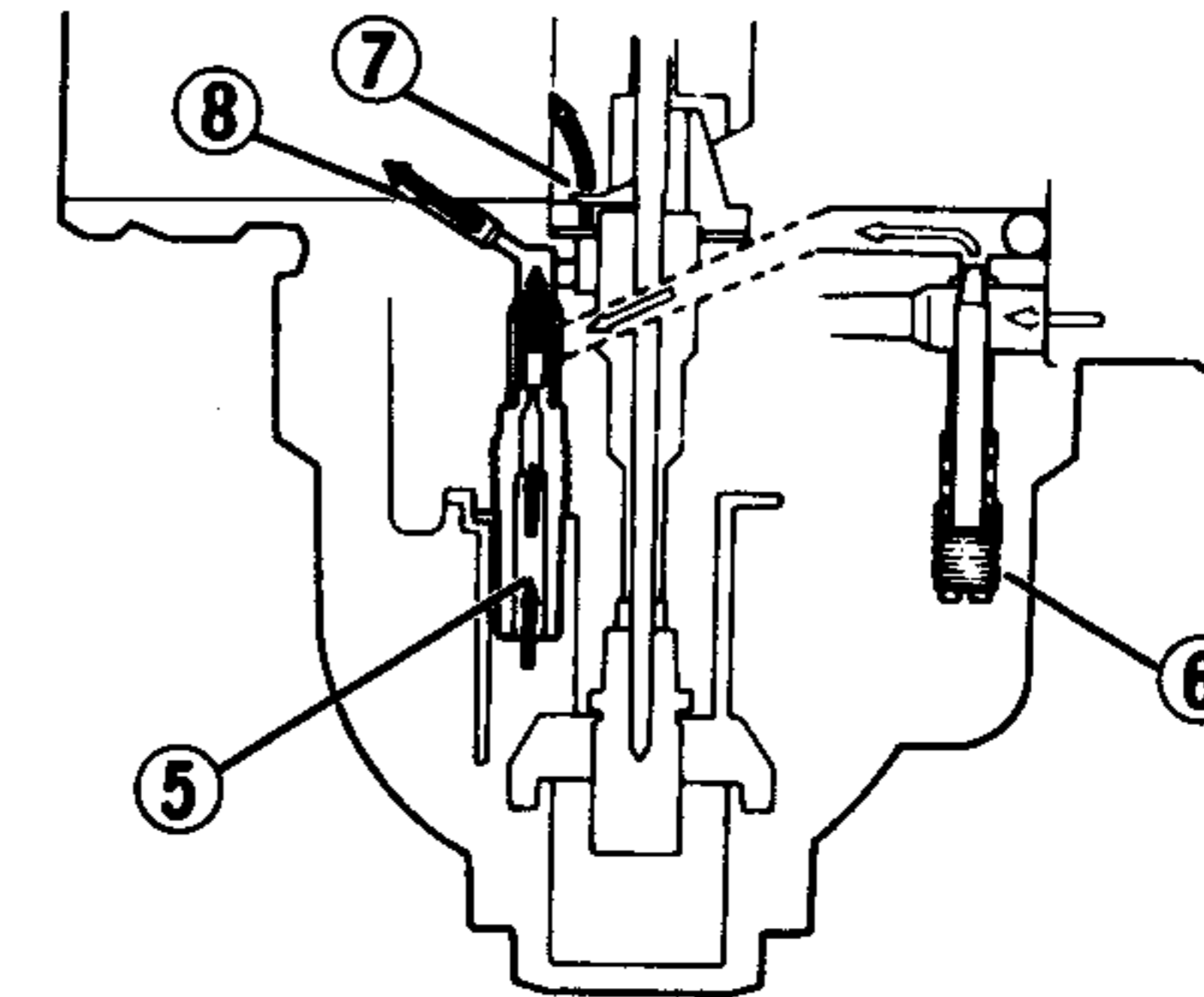
Au démarrage, le moteur a besoin d'un mélange très riche. Lorsque le starter est tiré, l'essence est débitée par le gicleur de starter et mélangé à l'air provenant du conduit d'air, fournissant ainsi un mélange riche nécessaire au démarrage. Ce mélange se déverse dans le cylindre par un orifice.



- (1) BOUTON DE STARTER/RALENTI
(2) GICLEUR DE STARTER
(3) CONDUIT D'AIR
(4) ORIFICE

• Circuit de ralenti

L'essence est débitée par le gicleur de ralenti, puis mélangée à l'air qui passe par la vis d'air. Le mélange entre dans le venturi en passant par le bypass et la sortie du gicleur de ralenti.



- (5) GICLEUR DE RALENTI
(6) VIS D'AIR (7) BYPASS
(8) SORTIE DU GICLEUR DE RALENTI

• Circuit principal

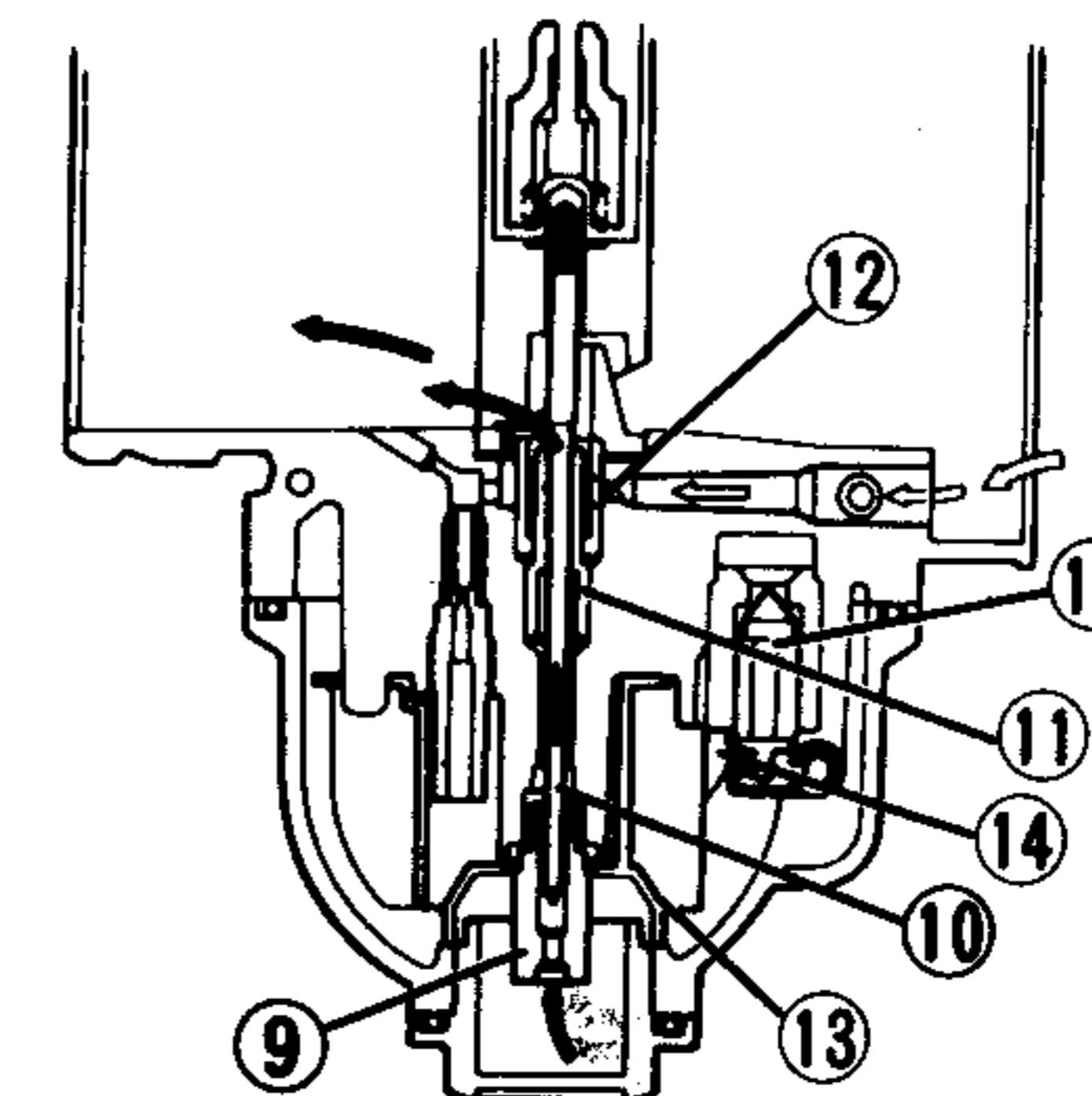
L'essence passe à travers le gicleur principal, l'aiguille et le puits d'aiguille. Elle est ensuite mélangée à l'air venant du gicleur d'air principal et pénètre dans le venturi par le puits d'aiguille.

• Déflecteur

Le déflecteur empêche l'essence de mousser et maintient un niveau constant autour du gicleur principal.

• Cuve

Le flotteur et le pointeau agissent de manière à maintenir un niveau constant d'essence dans la cuve.



- (9) GICLEUR PRINCIPAL (10) AIGUILLE
(11) PUIITS D'AIGUILLE
(12) GICLEUR D'AIR PRINCIPAL
(13) DEFLECTEUR (14) FLOTTEUR
(15) POINTEAU

Vérifications avant le réglage

Avant d'effectuer la réglage du carburateur, contrôlez les points suivants:

1. Etat du filtre à air (page 18)
2. Fuites d'air
3. Avance à l'allumage
4. Hauteur du flotteur
5. Encrassement des gicleurs du carburateur
6. Encrassement de la bougie ou indice thermique impropre
7. Etat de fraîcheur du mélange et proportion essence/huile

Après avoir contrôlé tous ces points, procédez au réglage du carburateur en fonction des conditions particulières à la course. La réponse du moteur et l'état des électrodes de la bougie sont représentatifs de l'état du moteur.

Consultez la liste de la page 9 pour les pièces du carburateur disponibles en option.

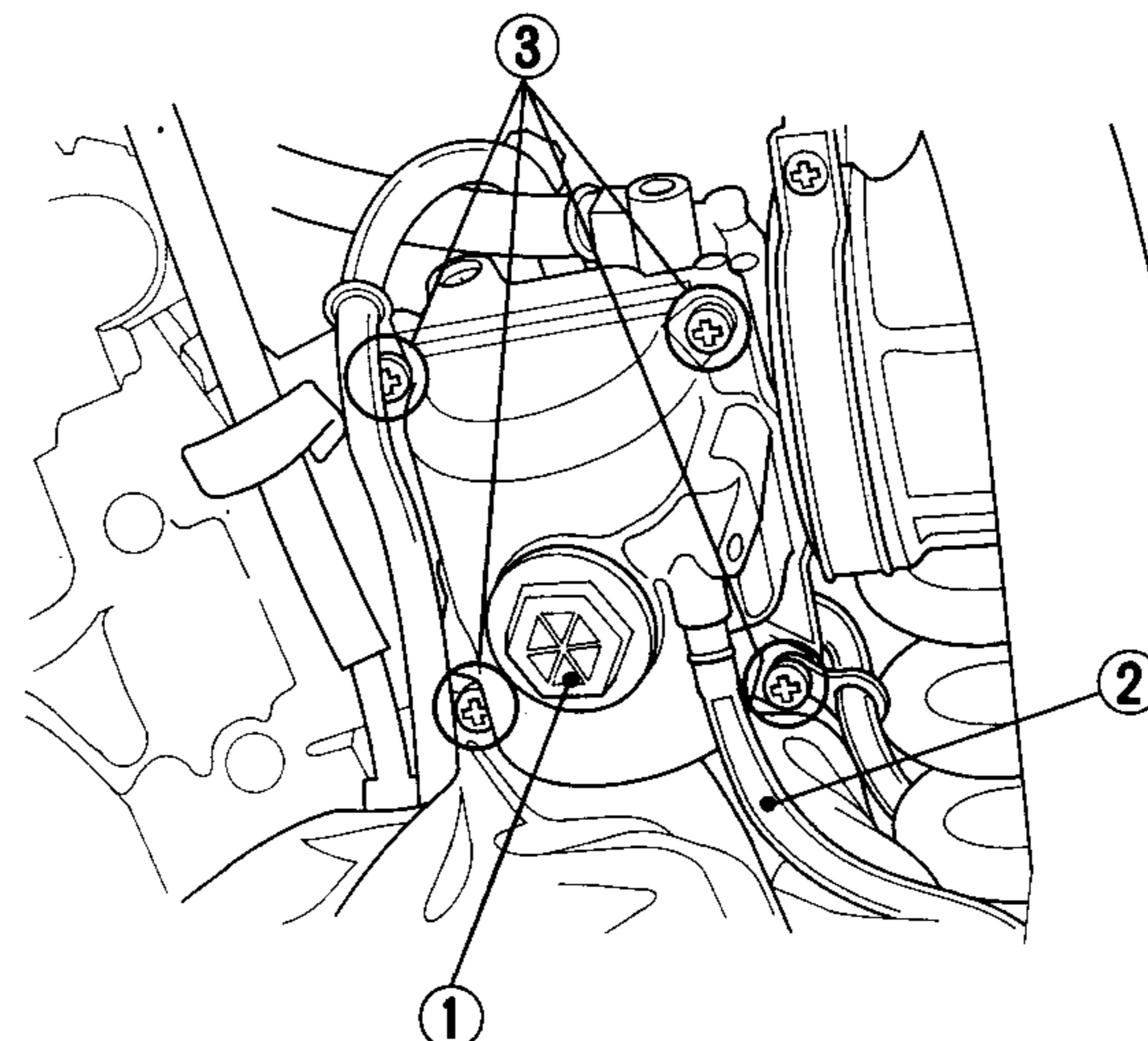
Procédure de réglage

1. Faites chauffer le moteur
2. Effectuez deux ou trois tours de circuit avec la bougie standard et le carburateur au réglage standard. Notez l'accélération du moteur et sa réaction en fonction du degré d'ouverture des gaz. Contrôlez la carburation en retirant la bougie et en observant ses électrodes.
3. Modifiez le réglage du carburateur ou choisissez des gicleurs convenables en tenant compte de la réaction du moteur et des facteurs de température et d'altitude. (page 29)
4. Si vous décidez de changer le gicleur principal ou le gicleur de ralenti, il faut retirer la cuve.

ATTENTION

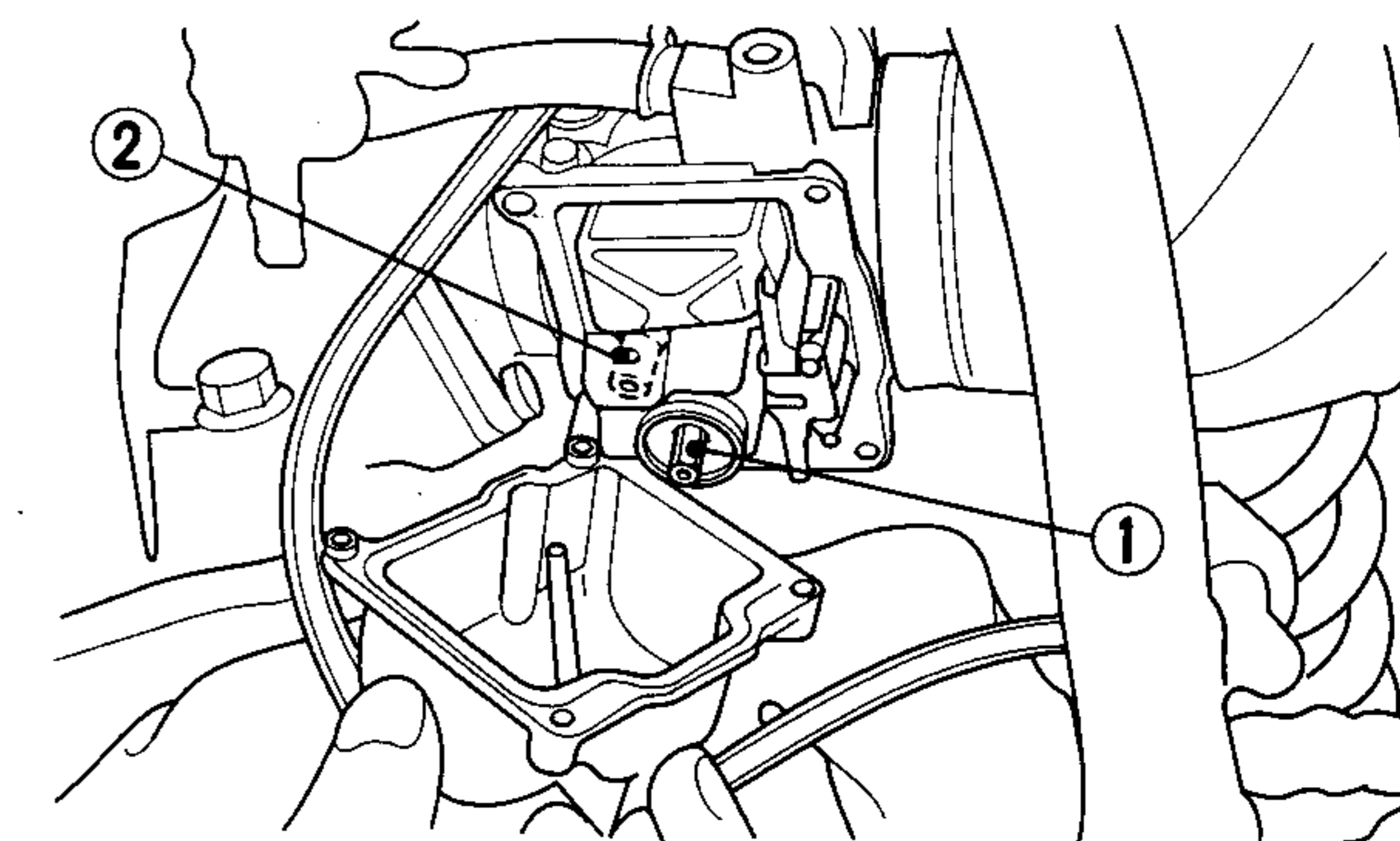
- **Le retrait de la vis de vidange de cuve permet de vider la cuve du carburateur. Ne la retirez pas tant que le moteur est chaud.**
- **Dans certaines conditions, l'essence est un produit extrêmement inflammable et peut provoquer une explosion. Retirez cette vis dans un endroit bien aéré.**
Abstenez-vous de fumer et de provoquer des étincelles ou des flammes dans un périmètre proche du lieu de l'intervention.

5. Tournez le robinet d'essence sur OFF et déconnectez le tuyau d'alimentation.
6. Desserrez le collier du soufflet de filtre à air et celui de la pipe d'admission. Faites tourner le carburateur. Enlevez la vis de vidange de cuve.



- (1) VIS DE VIDANGE DE CUVE
- (2) TROP-PLEIN
- (3) VIS DE FIXATION DE LA CUVE

7. Retirez les quatre vis de fixation de la cuve et la cuve elle-même. Changez les gicleurs comme il convient.



- (1) GICLEUR PRINCIPAL
- (2) GICLEUR DE RALENTI

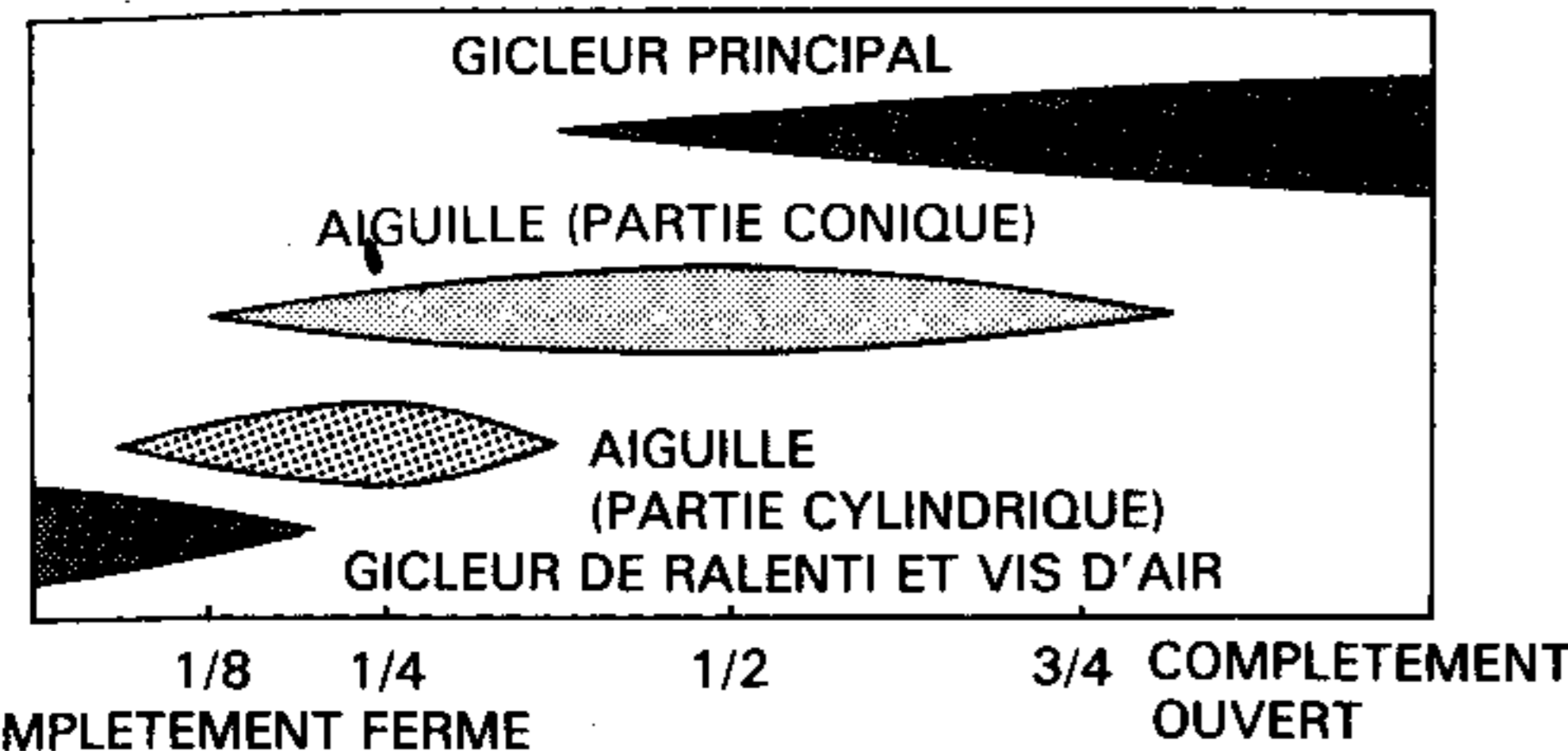
8. Remontez la cuve et la vis de vidange.

PRECAUTION:

- **Assurez-vous que la cuve est remontée correctement avec la fixation du trop-plein dirigée vers la partie arrière de la moto.**
9. Retirez le couvercle du boisseau, le boisseau et la butée d'aiguille (page 51), puis modifiez la position du clips de l'aiguille comme il convient.
 10. Tournez le carburateur dans sa position initiale et resserrez les colliers.
 11. Réglez l'ouverture de la vis d'air comme il convient. Reconnectez le tuyau d'alimentation au carburateur.
 12. Répétez les étapes de 2 à 10, jusqu'à ce que le moteur fournisse sa puissance maximale, les électrodes de la bougie témoignant d'une bonne combustion. Il vaut mieux que le mélange soit un peu trop riche que trop pauvre. Nous vous recommandons de noter les réglages, les conditions de course, le chronométrage, les conditions atmosphériques et barométriques en perspective des courses futures.

Réglages des circuits

Le carburateur comporte plusieurs circuits principaux, chacun d'eux fournissant un mélange essence/air dépendant d'un degré d'ouverture des gaz donné. Ces circuits principaux se chevauchent comme indiqué ci-dessous:



• Gicleur principal

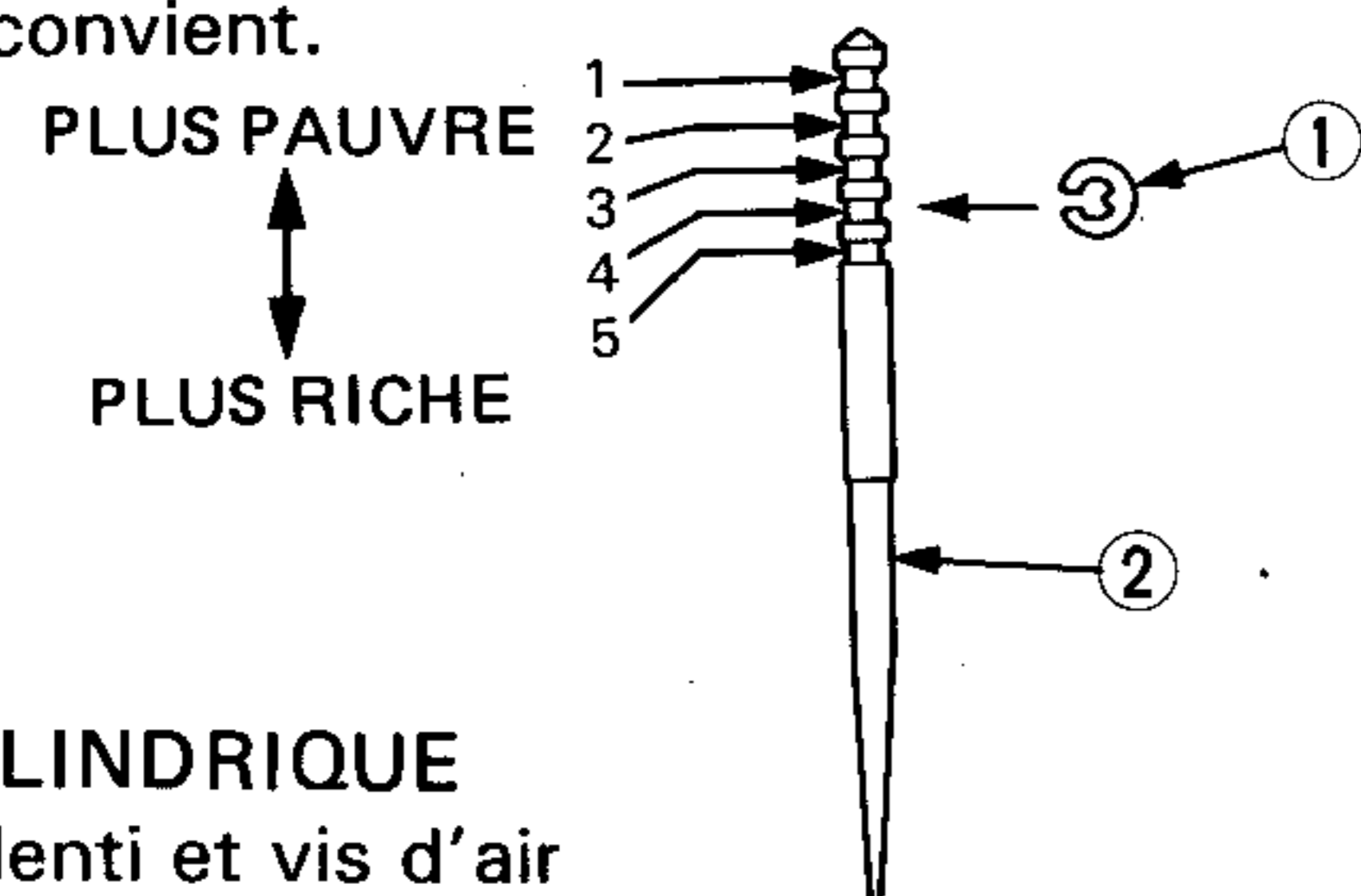
Le gicleur principal affecte le rapport essence/air entre la mi-ouverture et la pleine ouverture (4/4) du papillon. Pour des altitudes plus élevées, il faut utiliser un gicleur de taille plus faible.

NOTE:

- Les gicleurs de carburateur Honda sont numérotés par intervalles de 2 à 3. Lors d'un changement de calibre du gicleur principal, augmentez ou diminuez le calibre graduellement jusqu'à un réglage correct. Puisque la numérotation des gicleurs Honda ne correspond pas à celles utilisées par les autres fabricants de carburateurs, utilisez exclusivement des gicleurs Honda.

• Aiguille

L'aiguille affecte le mélange essence/air quand les gaz sont ouverts de 1/8 à 3/4. La partie cylindrique de l'aiguille influe sur la réponse des gaz quand l'ouverture est moins importante. Vous pouvez améliorer l'accélération à bas et moyen régimes en déplaçant le clips et en l'insérant dans le cran de l'aiguille qui convient.



(1) CLIPS

(2) PARTIE CYLINDRIQUE

- Gicleur de ralenti et vis d'air

Consultez le paragraphe consacré aux réglages mineurs du carburateur. (page 20).

Réglages majeurs du carburateur

NOTE:

- Pour que les recommandations suivantes soient valables, vous devez utiliser le standard comme base. Aussi, ne changez pas de réglage avant d'être sûr de la modification à effectuer.

Réglages standard:

Ouverture de la vis d'air	— 1 1/2 tours
Gicleur de ralenti	— #55
Aiguille	— R1368NS
Cran de l'aiguille	— 4ème cran
Gicleur principal	— #170
Hauteur du flotteur	— 16,0 mm
Numéro d'identification	— PJ27L

[A] Facteurs de correction (changement d'altitude et de température)

Tous les réglages de gicleur sont basés sur

- Gicleur standard
- Rapport Essence/Huile de 20:1
- Moteur non modifié (y compris les lumières, l'échappement et le calage)

Légende

- AS: Ouverture de vis de la position fermé
- SJ: Gicleur de ralenti
- NC: Position d'agrafe d'aiguille
- MJ: Gicleur principal

TEMPERATURE	CENT	-35°~-18°	-17°~-7°	-6°~4°	3°~15°	14°~26°	25°~38°	37°~49°
	FAHR.	-21°~0°	-1°~20°	19°~40°	39°~60°	59°~80°	79°~100°	99°~120°
3000 m ↑ à ↓ 2300 m	AS:	1 3/4	2,0	2 1/4	2 1/2	2 3/4	3,0	3 1/4
	SJ:	55	55	52	52	50	50	50
2299 m ↑ à ↓ 1500 m	AS:	1 1/2	1 3/4	2,0	2 1/4	2 1/2	2 3/4	3,0
	SJ:	58	55	55	52	52	50	50
1499 m ↑ à ↓ 750 m	AS:	1,0	1 1/2	1 3/4	2,0	2,0	2 1/2	2 3/4
	SJ:	58	58	55	55	52	52	50
749 m ↑ à ↓ 300 m	AS:	1/2	1,0	1,0	1 1/2	1 3/4	2,0	2 1/4
	SJ:	60	58	58	55	55	52	52
299 m ↑ à ↓ Niveau de la mer	AS:	1/2	1/2	1,0	1	1 1/4	2,0	2 1/4
	SJ:	60	58	58	55	55	55	52
		NC:	5ème	5ème	5ème	4ème	4ème	4ème
		MJ:	185	180	178	175	165	162

NOTE:

- Si vous utilisez correctement le tableau et tenez compte des exceptions suivantes, il ne devrait pas être nécessaire d'ajuster plus d'une taille de gicleur plus riche ou plus pauvre pour bien régler votre CR. Si un ajustement très important s'avère nécessaire, quelque chose est anormal. Vérifiez si les joints de vilebrequin sont usés, s'il y a des fuites d'air, si les circuits d'échappement ou d'alimentation sont bloqués ou si l'élément du filtre à air est sale.

MISE AU POINT POUR CONDITIONS SPECIALES

Après avoir réglé le carburateur pour tenir compte de la température et de l'altitude, aucun ajustement ne devrait plus être nécessaire, à moins que les conditions de compétition ne changent considérablement. Toutefois, certaines conditions atmosphériques exceptionnelles ou situations le jour de la compétition peuvent demander un réglage supplémentaire. Ces conditions sont les suivantes:

NOTE:

- Pour ne pas risquer d'endommager le moteur, réglez toujours le gicleur principal avant l'aiguille de gicleur.
- En cas de doute, choisissez toujours le gicleur immédiatement plus riche pour disposer ainsi d'une marge de sécurité.

Gicleur principal

- Utilisez un gicleur principal plus riche d'un numéro lorsque: la piste comporte une longue partie droite ou une longue montée, un pourcentage de sable élevé ou lorsqu'elle est boueuse.
- Utilisez un gicleur principal plus pauvre d'un numéro lorsque: le temps est très humide ou pluvieux ou si la température dépasse 45°C.

NOTE:

Lorsque le tableau a été utilisé et que les réglages pour des conditions spéciales ont été effectués, il ne devrait pas être nécessaire d'utiliser un gicleur principal plus riche de plus d'un numéro ou plus pauvre de plus d'un numéro pour assurer une mise au point précise de votre CR. Si des changements plus importants de gicleur sont nécessaires, vérifiez si les joints de vilebrequin ne sont pas usés, s'il n'y a pas de fuites d'air, si les systèmes d'échappement ou d'alimentation en carburant ne sont pas bouchés ou restreints et si l'élément du filtre à air n'est pas sale.

COLORATION DE LA BOUGIE

Normale	Couleur brun foncé à brunâtre, électrodes sèches	—
Surchauffée	Couleur grisâtre ou blanche	Mélange pauvre *
Mouillée	Mouillée et encrassée	Mélange riche **

Gardez à l'esprit qu'en plus de gicleurs incorrects:

- * Un mélange pauvre peut être dû à des fuites d'air au système d'admission, au joint central de carter moteur ou au joint latéral de vilebrequin.
- ** Un mélange riche peut être dû à des fuites au joint du côté de transmission primaire qui provoque une aspiration d'huile dans le mélange carburant/air. Une production excessive de fumée se produit alors.

Il est recommandé de soumettre régulièrement le moteur à un essai de pression/dépression pour vérifier s'il n'y a pas de fuites d'air.

Le même système d'identification simple de l'ouverture des gaz utilisé dans la section sur le Rodage de ce manuel peut également être appliqué pour déterminer l'origine des problèmes de carburation dans le cas où de tels problèmes surviennent.

Modifications générales en fonction de la température et de l'altitude

Conditions	Carburant	Réglage à effectuer	Élément concerné
Température basse	Pauvre	Plus riche	Gicleur principal (position d'aiguille)
Température élevée	Riche	Plus pauvre	Gicleur principal (position d'aiguille)
Air sec	Pauvre	Plus riche	Gicleur principal (position d'aiguille)
Humidité élevée	Riche	Plus pauvre	Gicleur principal (position d'aiguille)
Haute altitude	Riche	Plus pauvre	Gicleur principal (position d'aiguille)

Lorsque votre CR est toute neuve, vous devez effectuer une série de réglages; tout d'abord, après avoir effectué les contrôles initiaux, puis à nouveau, après le rodage. En tout premier lieu, vous devez procéder au réglage des valeurs d'enfoncement de la suspension arrière.

Tout d'abord, une erreur courante

A cause de la grande qualité d'absorption du caoutchouc de l'amortisseur, il est très difficile pour la plupart des pilotes de détecter à quel moment la suspension de leur CR talonne. Beaucoup de pilotes pensent que l'amortissement est trop dur ou que le rapport du levier est trop élevé. En réalité, la précharge est trop faible ou le ressort est trop mou, ce qui fait qu'ils n'utilisent que le dernier tier du débattement.

Les instructions données ci-après, concernant la précharge et les valeurs d'enfoncement de la suspension arrière, vous permettront d'effectuer un réglage correct et de choisir un ressort qui convienne.

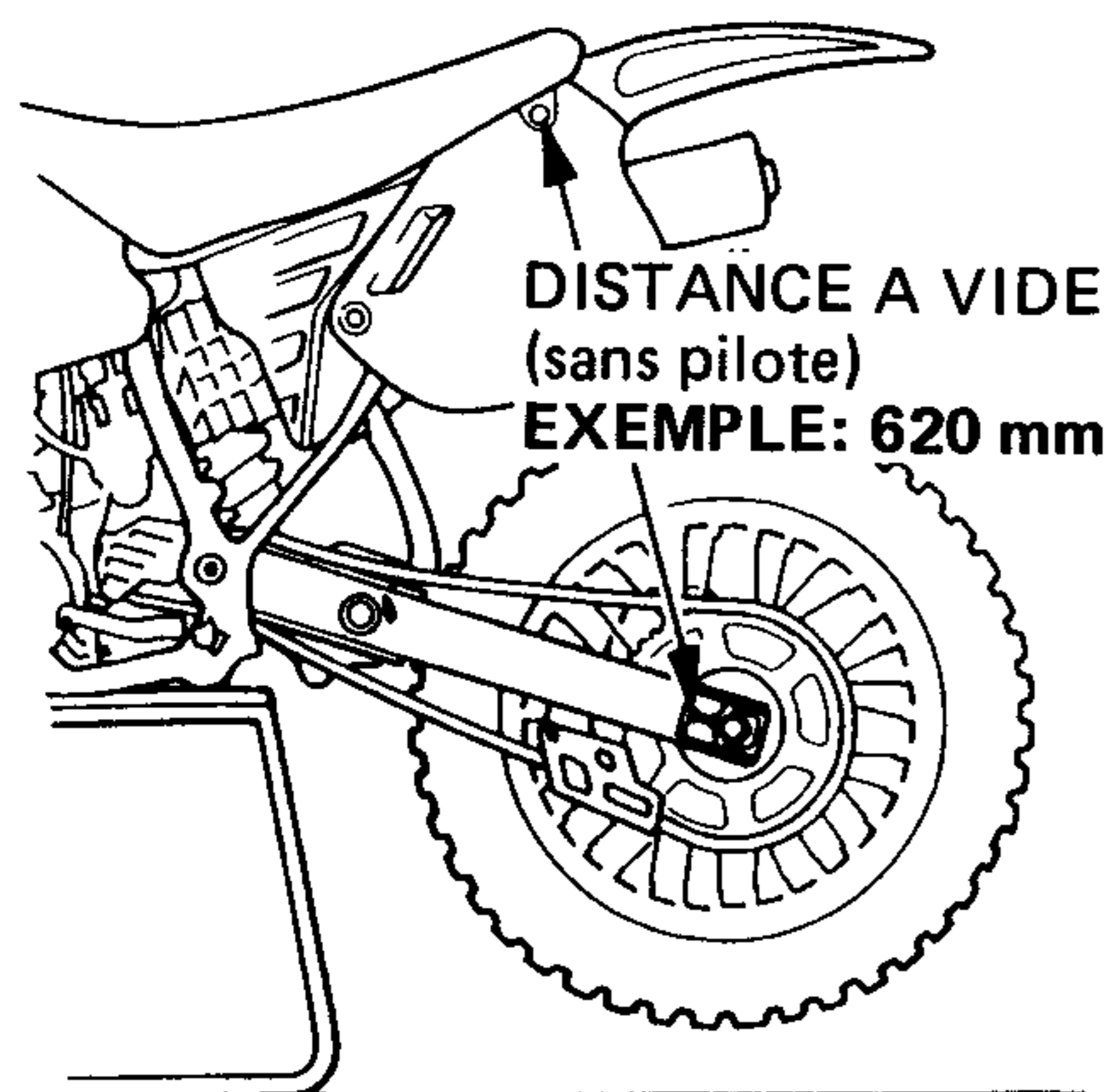
Réglages de la précharge du ressort et des valeurs d'enfoncement de la suspension arrière

La procédure de réglage qui suit est le point de départ de toute mise au point de la suspension. Elle vous guidera, selon vos besoins, à effectuer un réglage correct de la précharge du ressort et à choisir un ressort. Les réglages de l'amortissement sont décrits ailleurs dans ce manuel.

La première étape pour déterminer le réglage correct de la suspension est de régler la précharge du ressort arrière de manière à obtenir la bonne hauteur de conduite, autrement dit, la valeur d'enfoncement correcte.

Avant d'entamer ce réglage, la moto doit être amenée à un poids normal de course — niveaux d'essence, d'huile de boîte de vitesses et de liquide de refroidissement corrects.

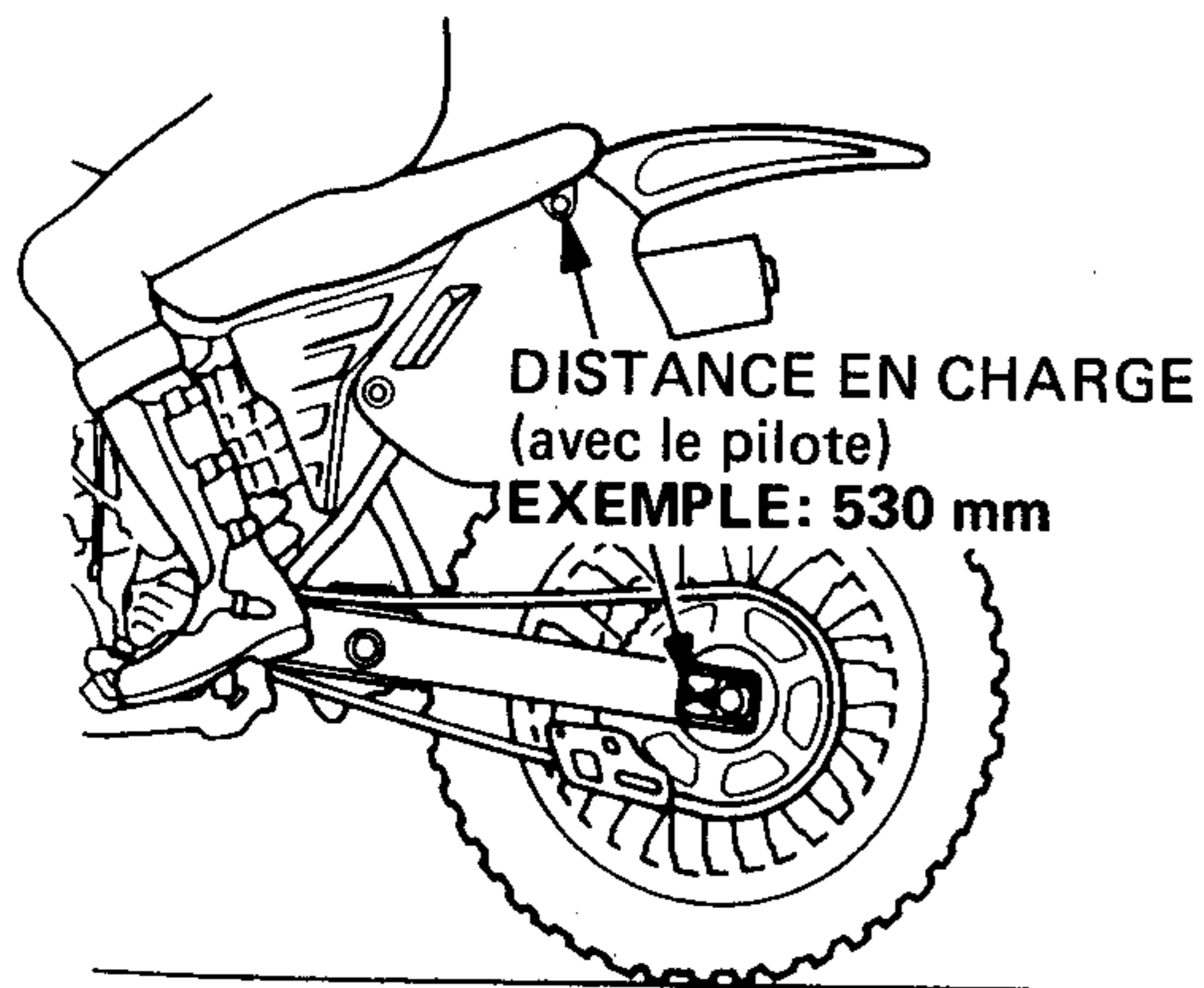
Tout d'abord, mesurez la distance de la flèche à vide lorsque votre CR est sur la béquille centrale, la roue arrière en l'air. Mesurez la distance à partir du centre de la vis de fixation du garde-boue arrière jusqu'au centre du contre-écrou du tendeur de chaîne, comme indiqué ci-contre.



DISTANCE A VIDE
(sans pilote)
EXEMPLE: 620 mm

Mesurez ensuite la distance en charge de la flèche, le pilote étant sur la moto habillé normalement pour la course.

Demandez à quelqu'un de maintenir la moto bien droite pour que vous puissiez mettre vos pieds sur les repose-pied. Vous aurez besoin d'une aide supplémentaire pour mesurer la distance de la flèche. Appuyez-vous de tout votre poids à deux reprises afin de permettre à la suspension de trouver sa place.



DISTANCE EN CHARGE
(avec le pilote)
EXEMPLE: 530 mm

EXEMPLE:	
A VIDE	= 620 mm
EN CHARGE	= 530 mm
ENFONCEMENT	= 90 mm

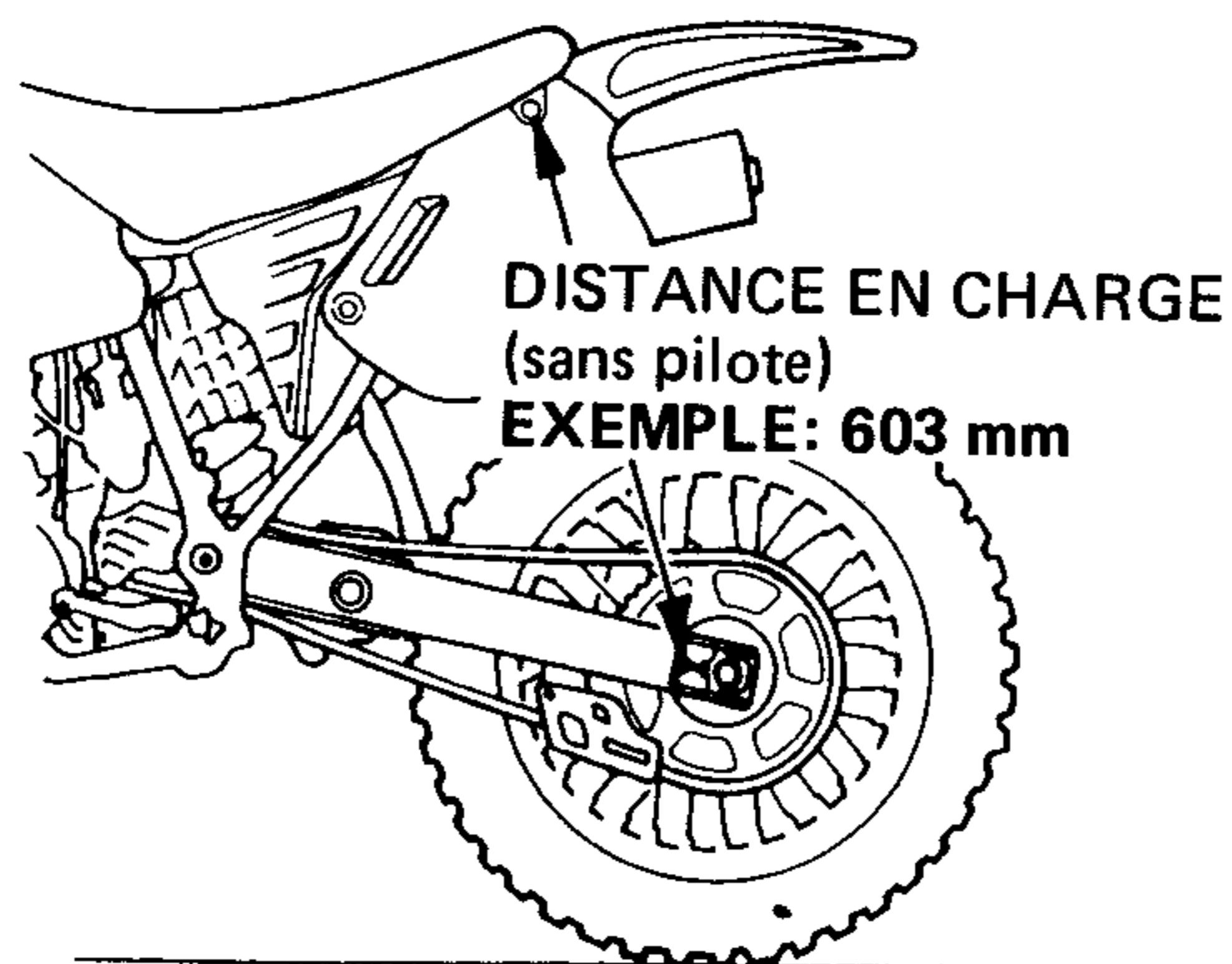
On entend par valeur d'enfoncement la différence entre la distance à vide et la distance en charge.

La valeur d'enfoncement standard pour cette moto est de 100 mm. Réglez la précharge du ressort si nécessaire pour obtenir un bon comportement de la machine.

Le réglage de la valeur d'enfoncement entre 105–110 mm améliore la maniabilité dans les tournants serrés au prix d'une stabilité en ligne droite légèrement réduite. Le réglage de cette valeur entre 105–110 mm améliore la stabilité sur pistes rapides comportant moins de virages, mais réduit légèrement la maniabilité dans les virages.

Détermination du choix du ressort

Vous devez ensuite comparer l'enfoncement de la suspension arrière sous le seul poids de la masse suspendue de la moto (sans le pilote) avec l'enfoncement à vide.



DISTANCE EN CHARGE
(sans pilote)
EXEMPLE: 603 mm

EXEMPLE:	
A VIDE	= 620 mm
EN CHARGE	= 603 mm
ENFONCEMENT (SANS PILOTE)	= 17 mm

Après avoir réglé la précharge du ressort afin d'obtenir la valeur d'enfoncement correcte, la suspension doit s'enfoncer de 10 à 25 mm sous le seul poids de la masse suspendue de la moto.

Si, après le réglage de la précharge du ressort (réglage de la valeur d'enfoncement) la machine s'enfonce de plus de 25 mm à l'arrière sous l'effet de son propre poids, le ressort est trop dur pour votre poids. Dans ce cas, le ressort n'est pas suffisamment comprimé bien que la valeur d'enfoncement correcte soit atteinte; en conséquence, il ne peut pas se détendre suffisamment de lui-même.

Un ressort trop mou pour votre poids demande une précharge si importante pour atteindre la valeur d'enfoncement correcte que la partie arrière a tendance à rebondir chaque fois que le pilote descend de la moto.

Si la constante du ressort est trop faible, la précharge doit être très importante pour maintenir la hauteur de conduite ou plus exactement la valeur d'enfoncement voulue. En conséquence, lors d'un transfert de poids causé par un léger freinage ou une descente, la réaction de la machine est mauvaise entraînant un rebondissement de sa partie arrière.

Nombreux sont ceux qui prennent ces indications à l'envers. Pourtant, si l'on tient compte des conséquences du réglage de la précharge du ressort et de la nécessité de régler correctement la valeur d'enfoncement, il est plus facile d'interpréter ces indications convenablement.

Un ressort trop dur empêche le pneu arrière de s'accrocher au sol à l'accélération et fait ressortir la plupart des irrégularités du terrain.

Deux ressorts, l'un plus souple et l'autre plus dur que le ressort standard, sont disponibles chez votre concessionnaire Honda. Si l'utilisation à l'arrière d'un de ces ressorts s'avérait nécessaire, vous pourriez être amené à changer également les ressorts de fourche vendus en option afin de rétablir un bon équilibre entre les suspensions avant et arrière. Ces éléments figurent dans la section des pièces en option de ce manuel (page 9).

N'oubliez pas qu'une suspension correctement réglée peut talonner très légèrement au moins une fois par tour au cours d'une course. L'ensemble des instructions énumérées dans ce chapitre et celles concernant les réglages de l'amortissement données dans ce manuel, vous permettront d'obtenir une suspension aussi bien réglée que celle d'une moto de pilote d'usage.

6. REGLAGES DES SUSPENSIONS

Ressorts de fourche et niveaux d'huile

Généralement, les ressorts de fourche de CR conviennent aux pilotes qui pèsent entre 68 et 73 kilos (poids de l'équipement inclus). En conséquence, si votre poids est supérieur, soit vous devrez augmenter le niveau d'huile, soit monter des ressorts plus durs. Si votre poids est inférieur, vous devrez probablement utiliser des ressorts plus souples.

Pour procéder au changement ou à la vérification du niveau d'huile, suivez les instructions données à la page 76). Ne descendez pas au-dessous du niveau minimal spécifié pour chaque tube, sinon l'amortissement en fin de course en détente s'en trouverait fortement diminué. Si, malgré que vous ayez atteint la position la plus souple de réglage, la fourche est toujours trop dure, il convient de monter des ressorts plus souples (vendus en option). Remplacez les ressorts de la page 72-77.

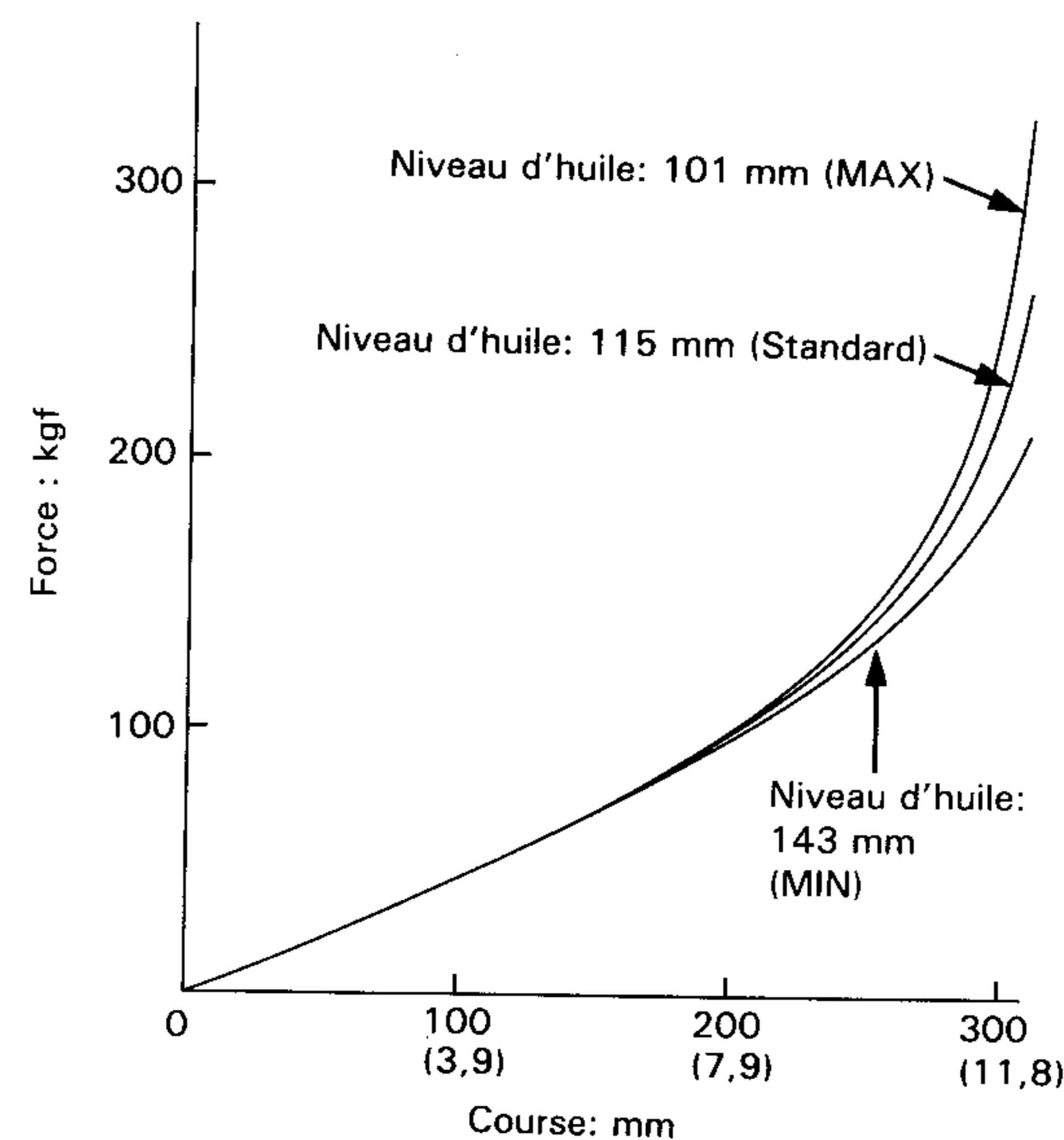
Si la fourche est trop dure lors du franchissement des irrégularités importantes du terrain, tournez la vis de réglage d'amortissement d'un tour dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et diminuez progressivement la quantité d'huile dans chaque tube de 5 cm³ à chaque fois, jusqu'à ce que vous obteniez les performances voulues. Toutefois, ne baissez pas le niveau d'huile au-dessous du niveau minimum.

Niveau minimum d'huile: 143 mm

NOTE:

- Lors du réglage du niveau d'huile, n'oubliez pas que la pression d'air de la fourche augmente pendant l'utilisation de la machine. Par conséquent, plus le niveau d'huile est élevé, plus la pression d'air de la fourche augmentera.

Courbes du débattement de la fourche



REGLAGES DES SUSPENSIONS EN FONCTION DES CONDITIONS SPECIFIQUES DU TERRAIN

Sur terrain mou, sur les pistes de sable et tout particulièrement sur les pistes boueuses, une force d'amortissement en compression supérieure est nécessaire à l'avant comme à l'arrière. Sur terrain plus dur, la force d'amortissement en compression doit être plus faible. Pour les pistes de sable, la force d'amortissement en détente doit également être légèrement plus élevée.

Ces irrégularités sont habituellement plus marquées mais plus espacées entre elles, de telle sorte que l'amortisseur a plus de temps pour récupérer. De plus, ceci empêchera la partie arrière de la machine de rebondir brutalement.

Les caractéristiques requises en matière de force des ressorts sont pratiquement équivalentes en cas de pistes dures ou sablonneuses. Cependant, vous pourriez souhaiter que la suspension avant soit légèrement plus dure afin de maintenir la partie avant de la machine bien relevée et d'améliorer la stabilité en ligne droite.

Sur terrain boueux, il est préférable que les ressorts avant et arrière soient plus durs, car la boue accumulée sur votre CR a tendance à l'alourdir.

Si vous ne compensez pas la charge supplémentaire de la boue qui s'accumule pendant la course, votre CR sera surbaissée et son comportement en sera altéré. La compression de la suspension aura tendance à être trop accentuée et la machine ne s'accrochera pas bien au sol.

S'il s'agit d'un terrain rapide, dur, sans sauts importants, vous pouvez généralement utiliser les ressorts d'origine, mais vous pouvez rendre l'amortissement plus souple dans les deux sens — en compression et en détente. Si l'amortissement en détente est plus souple, les roues suivront beaucoup mieux les aspérités de la piste et les petites irrégularités, ainsi la machine s'accrochera mieux au sol. Si l'amortissement en détente est trop dur, les roues auront tendance à décoller et n'entreront pas en contact avec le sol assez rapidement après chaque irrégularité. La moto perdra de sa traction et demandera plus de temps pour effectuer un tour de piste.

DIRECTIVES POUR LE REGLAGE DE LA SUSPENSION

Pour régler correctement la CR, procédez comme il est indiqué ci-dessous en appliquant les méthodes décrites aux pages 21 à 24. Effectuez tous les réglages cran par cran. Après chaque réglage, le tester en roulant.

Réglage de la fourche

Réglages pour le type de piste

Piste à surface dure	Commencez par le réglage standard. Si la suspension est trop dure ou trop souple, réglez-la comme il est indiqué dans le tableau ci-dessous.
Piste de sable	Réglez la suspension sur une position plus dure. Exemple: — Tournez le régleur d'amortissement en compression sur une position plus dure. — Posez le ressort dur en option. (Réglez alors l'amortissement en compression sur une position plus souple et l'amortissement en rebond sur une position plus dure à ce moment.)
Piste de boue	Réglez la suspension sur une position plus dure car l'accumulation de boue augmente le poids de la CR. Exemple: — Placez le régleur d'amortissement en compression sur une position plus dure. — Posez le ressort dur en option.

Réglages pour un amortissement trop souple ou trop dur

	Symptôme	Action
Suspension souple	Débattement initial trop souple: <ul style="list-style-type: none"> • La direction est trop rapide. • L'avant se soulève dans les virages ou en ligne droite. 	<ul style="list-style-type: none"> — Essayez des réglages d'amortissement en compression plus durs cran par cran. — Essayez l'amortissement en rebond plus dur cran par cran.
	Débattement central trop souple: <ul style="list-style-type: none"> • L'avant plonge dans les virages. 	Si la suspension n'est pas dure lors du débattement initial: <ul style="list-style-type: none"> — Essayez des réglages d'amortissement en compression plus durs cran par cran. Si le débattement initial devient dur sous l'effet du réglage ci-dessus: <ul style="list-style-type: none"> — Réduire l'amortissement en rebond cran par cran. — Essayez des réglages d'amortissement en compression plus souples cran par cran. Si cela ne résout pas le problème, installer le ressort raide optionnel.
	Débattement final trop souple: <ul style="list-style-type: none"> • Talonnage après les sauts. • Talonnage sur les grosses bosses, tout particulièrement les bosses dans les descentes. 	Si le débattement initial et le débattement central ne sont pas durs: <ul style="list-style-type: none"> — Essayez des réglages d'amortissement en compression plus durs cran par cran. Si le débattement initial et le débattement central sont durs: <ul style="list-style-type: none"> — Posez le ressort dur en option. Si le débattement initial reste dur après la pose du ressort dur en option: <ul style="list-style-type: none"> — Essayez des réglages d'amortissement en compression plus souples cran par cran. Si le débattement initial reste souple après la pose du ressort dur en option: <ul style="list-style-type: none"> — Essayez des réglages d'amortissement en compression plus durs cran par cran. Si le débattement final reste souple après la pose du ressort dur en option: <ul style="list-style-type: none"> — Augmentez le niveau d'huile de fourche par pas de 5 mm.

6. REGLAGES DES SUSPENSIONS

	Symptôme	Action
Suspension souple	<p>Débattement complet trop souple:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vibration de l'avant. • Talonnage de la fourche sur tout type de terrain. 	<ul style="list-style-type: none"> – Essayez des réglages d'amortissement en compression plus souples cran par cran. – Augmenter l'amortissement en rebond cran par cran. – Posez le ressort dur en option.
Suspension dure	<p>Débattement initial trop dur:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Suspension dure sur les petites bosses lorsqu'on roule à pleins gaz en ligne droite. • Suspension dure sur les petites bosses dans les virages. • Dandinement de l'avant lorsqu'on roule à pleins gaz en ligne droite. 	<ul style="list-style-type: none"> – Essayez des réglages d'amortissement en compression plus souples cran par cran. – Réduire l'amortissement en rebond cran par cran. – Vérifiez s'il n'y a pas de saleté sur les cache-poussière. Vérifiez si l'huile de fourche n'est pas souillée. <p>NOTE:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si l'extrémité avant pique dans les virages, réduire l'amortissement en rebond cran par cran. Si cela ne résout pas le problème, installer le ressort raide optionnel. • Si le ressort dur rend la suspension excessivement dure sur tout le débattement: essayez des réglages d'amortissement en compression plus souples cran par cran jusqu'à ce que l'amortissement en compression désiré pour le débattement initial soit atteint.
	<p>Débattement central trop dur:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Suspension dure sur les bosses dans les virages. • Dandinement de l'avant dans les virages. • Suspension dure sur les bosses, tout particulièrement les bosses dans les descentes. • Lors du freinage, l'avant plonge durant le débattement initial, puis la suspension devient dure. 	<p>Si le débattement initial n'est pas dur:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Essayez des réglages d'amortissement en compression plus durs cran par cran. (Ceci devrait procurer un effet plus régulier de la fourche sur le débattement initial et le débattement central.) <p>Si le débattement initial et le débattement central sont durs:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Essayez des réglages d'amortissement en compression plus souples cran par cran. – Réduire l'amortissement en rebond cran par cran.
	<p>Débattement final trop dur:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pas de talonnage après les sauts, mais suspension dure. • Suspension dure sur les bosses, tout particulièrement les bosses dans les descentes. • Suspension dure sur les grosses bosses dans les virages. 	<p>Si la course initiale et la course centrale ne sont pas dures:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Essayez des réglages d'amortissement en compression plus durs cran par cran. (Ceci devrait procurer un effet plus régulier de la fourche sur le débattement initial et le débattement central.) <p>Si le débattement final reste dur après le réglage suivant, ou...</p> <p>Si le débattement initial et le débattement central deviennent durs:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Posez le ressort dur en option. – Essayez des réglages d'amortissement en compression plus souples cran par cran. <p>Si la suspension est dure sur tout le débattement après le réglage suivant:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Essayez des réglages d'amortissement en compression plus souples cran par cran jusqu'à ce que l'amortissement en compression désiré pour le débattement initial soit atteint. – Abaisser le niveau d'huile de 5 mm.
	<p>Débattement complet trop dur:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Suspension dure sur tout type de terrain. 	<p>Posez le ressort souple en option.</p>

Réglage de la suspension arrière

Réglages pour le type de piste

Piste à surface dure	Commencez par les réglages standard. Si la suspension est trop dure ou trop souple, réglez-la comme il est indiqué dans le tableau ci-dessous.
Piste de sable	Abaissez l'arrière (pour améliorer la stabilité de la roue avant) en augmentant la valeur d'enfoncement de la suspension (diminuez la précharge du ressort). Exemple: — Placez le régleur d'amortissement en compression et, tout particulièrement, le régleur d'amortissement en détente sur une position plus dure. — Augmentez la valeur d'enfoncement standard de la suspension (+5 à 10 mm)
Piste de boue	Régalez la suspension sur une position plus dure car l'accumulation de boue augmente le poids de la CR. Exemple: — Placez les régleurs d'amortissement en compression et d'amortissement en détente sur des positions plus dures. — Posez le ressort dur en option. — Réduisez la valeur d'enfoncement standard de la suspension (-5 à 10 mm)

Réglages pour un amortissement trop souple ou trop dur

	Symptôme	Action
Suspension dure	Débattement complet trop dur	— Essayez des réglages d'amortissement en compression et d'amortissement en détente plus souples cran par cran. — Posez le ressort dur en option.
Suspension souple	Talonnage de la suspension ou vibrations de l'arrière:	— Essayez des réglages d'amortissement en compression et d'amortissement en détente plus durs cran par cran. — Posez le ressort dur en option.

Autres symptômes/Réglages

Symptôme	Action
L'arrière rebondit sur de grosses bosses sur les pistes de sable.	— Essayez des réglages d'amortissement en compression et d'amortissement en détente plus durs cran par cran jusqu'à ce que l'arrière ne rebondisse plus et que la suspension arrière devienne dure. — Essayez ensuite de réglages d'amortissement en compression plus souples cran par cran.
La suspension talonne et l'arrière rebondit sur les grosses bosses sur les pistes à surface dure.	— Essayez des réglages d'amortissement en compression et d'amortissement en détente plus durs cran par cran.
L'arrière a une mauvaise traction lors de l'accélération depuis un virage.	— Essayez des réglages d'amortissement en détente plus durs cran par cran. (N'essayez pas plus de 3 crans.) — Si 2 ou 3 crans ne produisent pas de résultats satisfaisants, essayez des réglages d'amortissement en compression plus souples cran par cran. — Après le réglage ci-dessus, vérifiez si la suspension talonne après un saut. Si elle talonne, essayez des réglages en compression plus durs cran par cran.
L'arrière rebondit latéralement et la suspension est dure sur les bosses continues.	— Essayez des réglages en détente plus souples cran par cran. — Après le réglage ci-dessus, vérifiez si la suspension talonne après un saut. Si elle talonne, essayez des réglages d'amortissement en compression plus durs cran par cran.

7. REGLAGES DE LA PARTIE-CYCLE EN FONCTION DU TERRAIN

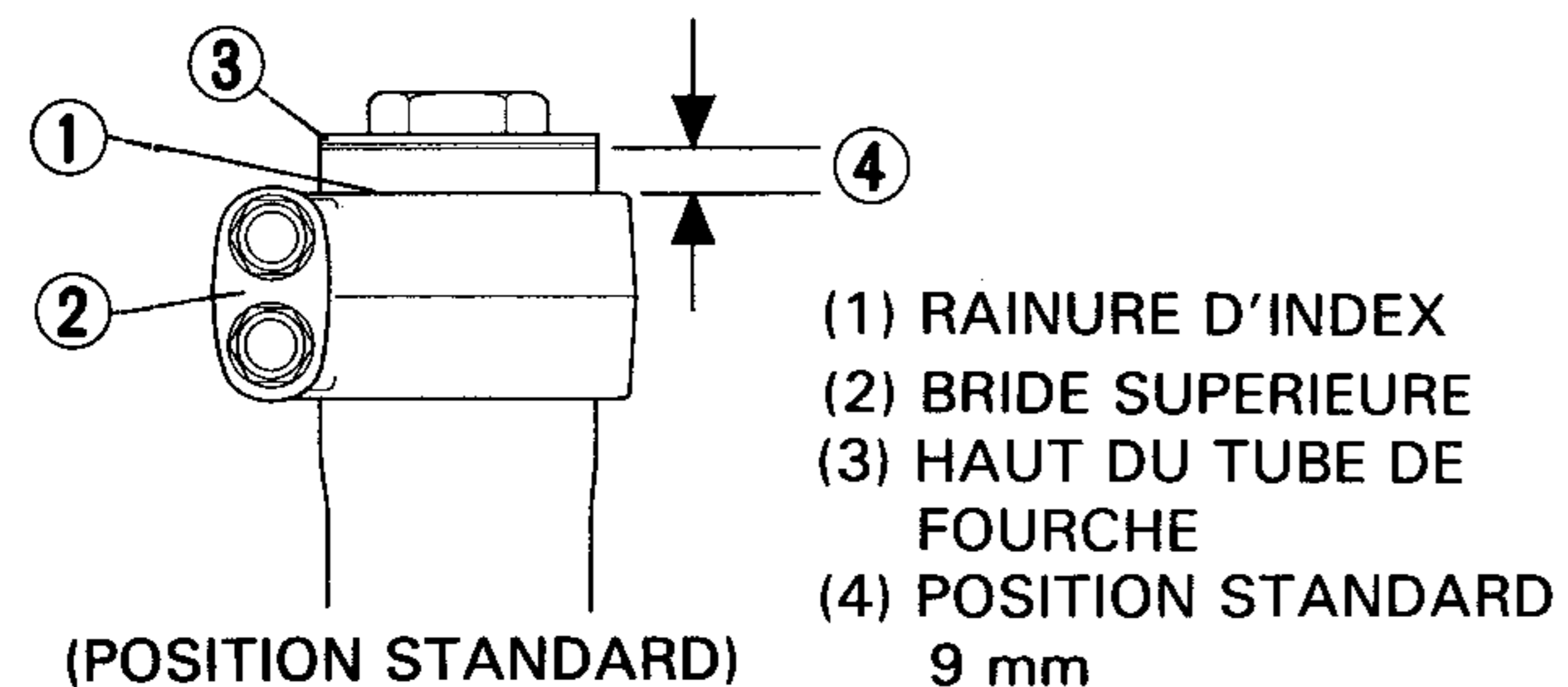
Partie arrière

Si vous avez un problème de traction de la roue arrière, vous pouvez augmenter la précharge du ressort légèrement. Au lieu de régler la valeur d'enfoncement à 100 mm, vous pouvez la ramener à 95 voire 90 mm, de manière à ce que l'arrière de la moto soit un peu plus haut. Ainsi, la traction sera augmentée grâce au changement d'inclinaison du bras oscillant et au déplacement du centre de gravité.

Par contre, si vous avez un problème de guidonnage et que vous devez utiliser le frein avant très souvent, ou si la moto a tendance à braquer trop brutalement, vous baisserez l'arrière de la moto. Le glissement vers le bas des tubes de fourche dans les tés et la diminution de la précharge du ressort arrière augmentent l'inclinaison de la fourche ainsi que la chasse au sol en améliorant la stabilité en ligne droite.

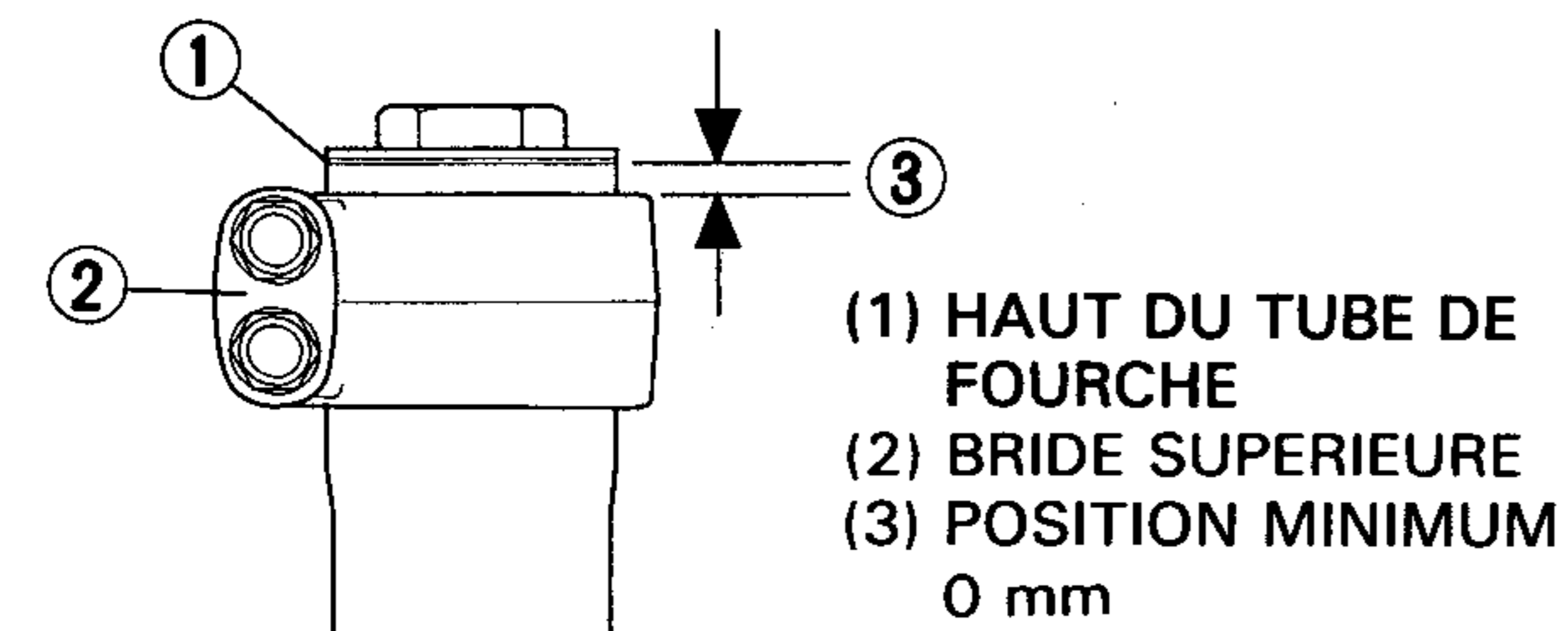
Hauteur et inclinaison de la fourche

La position des tubes de fourche dans les brides est ajustable. La rainure d'index et le haut de la bride supérieure sont alignés à la position standard.



(POSITION STANDARD)

Sur les pistes longues et rapides avec des virages peu nombreux, réglez les tubes plongeurs de manière que le haut de la bride supérieure se trouve à 9 mm au maximum en dessous du haut du tube plongeur.



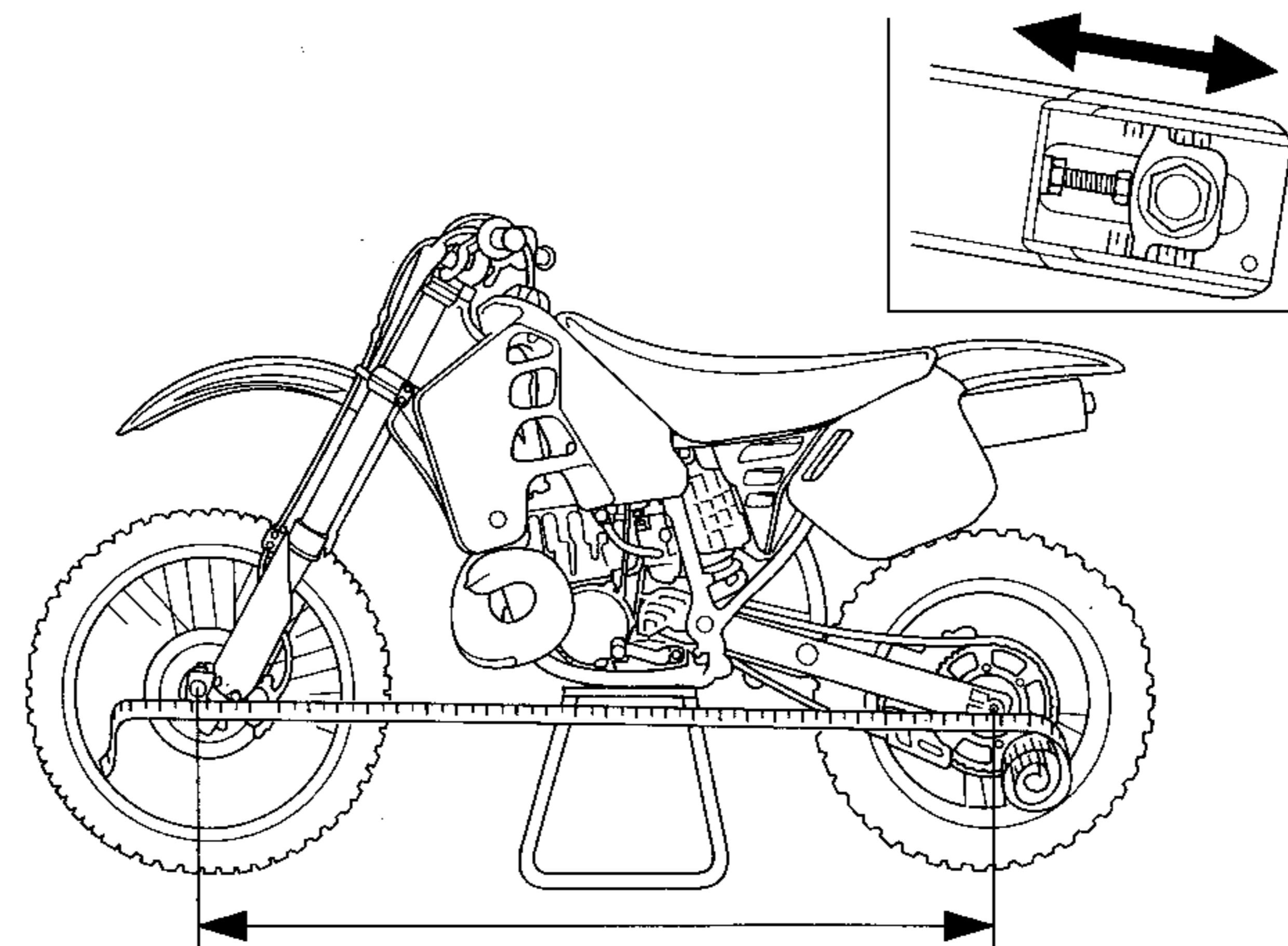
(POUR LES PISTES RAPIDES)

NOTE:

- Ne placez jamais la surface supérieure de la bride supérieure à une hauteur de plus de 9 mm sous le haut des tubes de fourche.
- N'incluez pas l'épaisseur de la vis de fourche ni le rebord chanfreiné des tubes dans les mesures de hauteur.

Empattement

Pour régler l'empattement, vous pouvez faire appel au tendeur de la chaîne secondaire et lorsque celui-ci arrive en bout de course, ajouter ou enlever, suivant le cas, un ou plusieurs maillons. Le déplacement de l'axe de la roue arrière vers l'avant améliore légèrement la traction. Si le circuit comporte beaucoup de sections rapides, il est préférable d'allonger légèrement l'empattement. Si le circuit présente une section rapide ondulée, un empattement long conviendra très bien. S'il s'agit d'un circuit serré comme les circuits de supercross, un empattement plus court conviendra mieux en général; surtout si la traction est faible. Avec un empattement plus court, la partie arrière supporte plus de poids, ce qui permet à la moto de mieux s'accrocher au sol et de tourner plus facilement.



8. SELECTION DE TRANSMISSION

Vous pouvez utiliser ces réglages d'empattement pour obtenir une chasse plus ou moins importante, comme mentionné plus haut.

Vous devez être conscient que ces réglages de la partie cycle n'entraînent que des changements mineurs dans le comportement global de la machine. Cependant, vous en retirerez une amélioration perceptible.

SELECTION DU RAPPORT DE TRANSMISSION SECONDAIRE — Explications des conséquences sur la puissance et la traction

Au lieu de procéder à des modifications, souvent incertaines, visant à améliorer les performances du moteur, vous devez tout d'abord essayer de "régler" la puissance du moteur standard pour l'adapter aux conditions de terrain et de course. La manière la plus simple de procéder consiste à modifier le rapport de transmission secondaire, ce qui vous permet d'utiliser la bonne gamme de régime.

La façon la plus efficace de régler cette gamme consiste à changer le rapport final en montant une couronne (vendue en option). Ainsi, la puissance délivrée sera mieux adaptée à la traction utilisable qui varie d'un jour à l'autre, et au type de terrain. De même, le nombre de changements de vitesses nécessaires, par tour de piste et en fonction des sections spécifiques du circuit, peut être "réglé" grâce à un simple changement de couronne dans le but d'améliorer le temps réalisé pour effectuer un tour.

Il existe deux couronnes vendues en option, dont l'une comporte deux dents de plus et l'autre deux dents de moins que la couronne standard. Cette légère différence est suffisante pour vous permettre d'adapter le moteur à la traction utilisable sans modifier trop sévèrement son potentiel en vitesse de pointe.

- Si le moteur tourne plus lentement (couronne ayant moins de dents, la puissance est plus faible et la roue arrière accroche lorsque la piste est glissante (pistes mouillées, sablonneuses, terre sur base d'argile etc.).
- Si le moteur tourne plus rapidement (couronne ayant plus de dents), il déploie plus de puissance et vous permet d'obtenir des conditions maximales de traction.

Certaines pistes extérieures sont arrosées abondamment avant la première course, puis légèrement ou pas du tout pendant le reste de la journée. Il en résulte que la piste, glissante pendant les premières courses, s'améliore pour devenir parfaite sur le plan de la traction, puis se dégrade à nouveau et devient progressivement lisse et dure comme de la pierre. L'idéal serait que votre rapport soit réglé pour s'adapter à ces différentes conditions.

- Dans des conditions de terrain mouillé, glissant ou sablonneux, utilisez une couronne avec un nombre de dents inférieur au nombre standard, pour maintenir le moteur à un régime modéré et éviter un patinage des roues indésirable. Le moteur risque alors de s'étouffer dans certains virages. Pour y remédier, faites patiner l'embrayage pour compenser. Un rétrogradage entraînerait un changement de régime trop important.
- Si le terrain ne présente pas de problèmes particuliers, utilisez la couronne standard.
- Si le terrain est dur (mais pas glissant), utilisez la couronne dont le nombre de dents est supérieur au nombre de dents de la couronne standard pour maintenir un régime élevé qui permet au moteur de développer le maximum de puissance. Ceci peut vous demander, soit d'effectuer un passage supplémentaire à la vitesse supérieure dans certaines sections, soit de prolonger l'accélération un peu plus longtemps. La course sur piste sablonneuse fournit un autre exemple des avantages que présente un rapport approprié aux conditions spécifiques du terrain. Le but recherché est de faire en sorte que la roue avant vole quasiment d'une crête à l'autre. D'une façon générale, la légèreté de la partie avant ainsi qu'une bonne traction de la roue arrière sont plus faciles à obtenir avec un rapport total plus long que le rapport standard, car vous restez plus longtemps dans la plage de puissance de chaque vitesse.

S'il vous est déjà arrivé d'utiliser un rapport total trop court sur piste sablonneuse, vous avez sans doute remarqué que vous vous trouvez très rapidement bloqué dans le sable et que la partie avant de la machine pèse très lourd. Il est évidemment très déplaisant de manipuler une machine dont la roue avant est enfoncée dans le sable mou. Un rapport plus long vous permettra de conduire plus efficacement en réglant les gaz et en vous aidant par les mouvements du corps.

Parfois, un rapport alterné peut s'avérer utile, même si les conditions de course sont constantes tout au long de la course. Si vous devez rester constamment en surrégime sur certaines sections du circuit (au lieu de perdre du temps à monter en vitesse), peut-être qu'un rapport plus "élevé" (grâce à une couronne plus petite) résoudra ce problème.

Chaque fois que vous changez de rapport de transmission secondaire, demandez à quelqu'un de chronométrer vos temps de parcours (avant et après le changement) pour apprécier objectivement l'effet du changement. Pour cela utilisez un chronomètre. Ne vous fiez pas à une impression approximative. En effet, l'élimination du patinage des roues peut, à première vue, vous laisser croire que vous allez plus lentement alors qu'en réalité vous obtenez un meilleur temps de parcours grâce à une vitesse légèrement accrue dans chaque section du circuit.

Mais dans toute situation, il faut accepter un compromis, ainsi vous serez obligé parfois de renoncer à une performance sur une section du circuit pour obtenir un meilleur temps global. Votre objectif est de réaliser le meilleur temps possible, même si dans certaines sections le rapport ne vous semble pas adapté. Il est évident que toutes ces recommandations doivent être nuancées en fonction de votre dextérité, des caractéristiques du circuit (long, court, accidenté etc.) et de votre style de conduite. Mais généralement, ces recommandations sont valables dans la plupart des cas.

En fait, c'est à vous de décider s'il est valable ou non de consacrer du temps et des efforts à modifier le rapport de transmission qui peut contribuer à vous faire gagner une place ou deux lors de la prochaine épreuve.

Le choix d'un pneu qui présente une bonne structure de la bande de roulement et un mélange de gomme performant peut jouer un rôle déterminant dans votre classement à la fin de la course. Les pneus montés sur votre CR se situent dans une "bonne moyenne" et conviennent à la plupart des terrains que les pilotes sont censés rencontrer. La conception du pneu de motocross a bénéficié de recherches très poussées concernant les divers aspects du pneu. Les indications données ci-dessous permettent aux pilotes de CR d'acquérir les connaissances de base concernant les paramètres impliqués dans l'élaboration du pneu. Ainsi, vous serez en mesure de sélectionner les pneus adéquats qui vous permettront de réaliser les meilleurs temps possibles en compétition. Des renseignements complémentaires concernant les pneus sont donnés à la page 20. Si vous voulez obtenir des informations plus complètes, adressez-vous aux représentants et revendeurs des fabricants de pneus.

- Sur terrains durs et lisses vous aurez besoin de pneus bénéficiant de blocs relativement courts et bien serrés entre eux, assurant une meilleure surface de contact avec le sol. Si le terrain est dur, la gomme doit être plus souple afin que le pneu adhère mieux. Cependant, il ne faut pas que la gomme soit trop souple car les blocs, trop flexibles, auraient tendance à s'écraser entraînant une perte de stabilité. En général, ces pneus s'usent plus rapidement que les autres à cause de la combinaison de la gomme souple, et du terrain dur.
- Les courses se déroulant sur terrains très collants ou boueux nécessitent que les sculptures de la bande de roulement du pneu soient plus espacées, pour éviter que les rainures se bouchent trop facilement. Dans ces conditions, il est préférable que le mélange de gomme soit assez dur afin d'empêcher que les blocs relativement profonds aient tendance à plier vers l'arrière en accélération ou qu'ils ne s'usent prématurément.
- Des pneus similaires au niveau de la conception conviendront pour des terrains moux et sablonneux, cependant les blocs devront être plus nombreux.

N'utilisez pas des pneus dont la taille est différente de celle recommandée par l'usine, ceci pourrait affecter le comportement et même la qualité d'accélération.

10. CARNET DE COURSE, ENTRETIEN ET REGLAGES

L'expérience acquise et accumulée au cours des compétitions passées, contribue largement à mieux diriger vos efforts pour obtenir de meilleurs résultats. Des informations telles que le choix du rapport utilisé, les conditions atmosphériques, l'altitude et le choix du gicleur, le type de pneu le plus adéquat, les réglages de la suspension constituent des données précieuses en perspective de compétitions sur le même circuit ou sur des circuits similaires.

La meilleure façon de consigner tous ces renseignements, consiste à tenir un Carnet de Course où vous enregistrerez tous les réglages des différents éléments et les remarques qui s'y rapportent.

Un Carnet de Course vous aide à vous souvenir à quel moment vous avez procédé à un entretien et quand vous devrez en faire un autre, à quelles occasions vous avez effectué certains réglages pour des conditions de course spécifiques. Il vous rappelle également si les réglages effectués ou le choix des éléments étaient judicieux ou non. Un Carnet de Course peut vous rappeler de modifier les suspensions, le rapport, les pneus et les gicleurs en fonction des réglages effectués lors des compétitions passées dans des conditions de terrain données. Il peut même vous rappeler en détails les moments décisifs de la course afin que vous en tiriez parti à l'avenir.

Périodicité des entretiens

Le manuel du conducteur comporte un tableau d'entretien en fonction du nombre de courses et d'utilisations (page 12). Etant donné que les courses sont différentes les unes des autres, la meilleure façon de planifier l'entretien consiste à se baser sur le nombre d'heures d'utilisation de votre CR.

Le temps approximatif d'une course, donné officiellement, vous servira de base pour calculer le temps d'utilisation de la machine. Vous pouvez enregistrer ce temps d'utilisation en vous inspirant de la façon de comptabiliser les heures de vol effectuées par un avion (mais sans l'aide d'un horodateur). Le temps d'utilisation est divisé en heures et en dixièmes d'heures (un dixième d'heure égale six minutes).

Enregistrement des entretiens

Parmi les éléments assujettis à un entretien régulier que vous enregistrerez sur votre Carnet, doivent figurer les données suivantes:

- Dates et résultats des contrôles effectués sur le cylindre, le piston et le segment.
- Fréquence de décalaminage nécessaire pour une huile donnée
- Date à laquelle vous avez effectué la dernier entretien concernant les axes de Pro-link et les roulements du pivot du bras oscillant.
- Vidange d'huile de la boîte de vitesses et de la suspension.
- Remplacements de la chaîne secondaire, de la couronne, du guide-chaîne et du patin.
- Vidange du liquide de refroidissement et remplacement des éléments s'y rapportant.
- Remplacements de la bougie, des plaquettes de frein et des câbles.

De plus, vous devez enregistrer toute constatation d'usure anormale des pièces de manière à surveiller de plus près ces éléments à l'avenir.

Enregistrement de mises au point

Parmi les mises au point que vous devez enregistrer dans votre Carnet, doit figurer la combinaison des réglages ou des éléments qui a été la plus efficace sur un terrain donné et qui peut l'être à nouveau dans des conditions similaires. Il s'agit des combinaisons suivantes:

- Conditions du terrain, altitude et température pour l'entraînement et pour change épreuve.
- Réglages des suspensions et de la partie cycle qui ont été testés et sélectionnés.
- Différents choix de rapports et détermination du rapport le mieux adapté.
- Choix des pneus et pression d'air.
- Réglages de la carburation.

Journal de course

Dans ce journal, vous devez enregistrer les éléments suivants:

- Votre classement à chaque épreuve et votre classement général.
- Résolutions prises pour améliorer vos performances à la prochaine course.
- Notes sur la position à la grille de départ et le couloir emprunté au fur et à mesure que la compétition se déroule.
- Les sections du circuit où vous avez emprunté un mauvais couloir permettant aux concurrents de vous dépasser facilement.
- Stratégies utilisées par vos concurrents ou par des pilotes à l'occasion d'une compétition.

Voici un exemple de la manière à adopter pour consigner le temps d'utilisation du moteur et des éléments de suspension, les résultats de la course, les réglages effectués, les pièces remplacées à un moment particulier.

Pensez à utiliser des stylos ou des crayons de différentes couleurs pour enregistrer les différentes informations spécifiques et importantes concernant des points particuliers. Par exemple, le temps d'utilisation peut être indiqué en noir, les résultats de course en bleu, les changements de gicleur en rouge, les réglages des suspensions et de la partie cycle ainsi que le choix du rapport en vert. Ceci vous permettra d'identifier les différents points d'un seul coup d'oeil.

Valeur de revente

Bien que votre journal de compétition puisse être important pour le développement de vos activités de compétition, la consignation des opérations d'entretien effectuées sera un argument de vente décisif pour l'utilisateur suivant, tout particulièrement s'il y a beaucoup d'autres motos de compétition d'occasion sur le marché.

CARNET DE COURSE, ENTRETIEN ET REGLAGES

19 CR

Date	Temps d'utilisation	Emplacement/ Course	Commentaires (choix de gicleur, réglage suspensions, rapport, réglage partie cycle, entretien effectué etc.)

(Faites plusieurs photocopies de cette page pour une utilisation ultérieure.)

11. PIÈCES DE RECHANGE ET EQUIPEMENTS

Vous devez vous munir de certaines pièces de rechange lorsque vous participez à une course. Outre les éléments habituels tels qu'écrous, boulons, rondelles, vis, goupilles, fils de sécurité, colliers plastique, colliers de durite, pâte au silicone, produit de dégraissage des contacts et graisses, pensez aux pièces et outils suivants:

PIECES DE RECHANGE DE BASE

Bougies
Filtre(s) à air (propre et huilé, fermé dans un sac plastique)
Gicleurs de carburateur en option
Chaîne et attaches rapides
Patin de chaîne secondaire
Guide-chaîne
Roulettes de guidage de chaîne
Chambres à air (D et G)
Garde-boue
Plaque-numéros avant et latérales
Guidon
Poignées
Leviers (frein et embrayage)
Support du levier d'embrayage
Commande des gaz
Câble de commande des gaz
Sélecteur de vitesses
Pédale de frein
Rayons (avant et arrière, pour chaque côté)
Couronnes — plus grande et plus petite que la couronne standard — Pour changement de rapport final et remplacement en cas d'endommagement par collision
Écrous, boulons, rondelles, et vis nécessaires

Pièces de rechange (recommandation)

Maître-cylindre du frein avant
Roues et pneus (avant et arrière, montés)
Disques d'embrayage et huile de boîte de vitesses
Jeu de piston — Complet
Durites du radiateur
Boucliers du radiateur (D et G)
Repose-pied
Tuyaux de frein avant et arrière
Selle
Éléments d'allumage

Outillage général

Douilles (carré conducteur 3/8 pouces)
Tournevis — à fente et Phillips No. 1, 2, 3
Clé à ouverture variable
Clés à fourche et à œil
Clés mâles à six pans (Allen)
Clé de serrage de rayons
Clé dynamométrique à butée à l'échelle métrique
Pincettes — standard, à bords longs, multiprises
Maillet à tête plastique
Seringue à butée réglable
Manomètre
Leviers à pneu
Pompe ou réservoir à air

OUTILS DE BASE

Stroboscope
Jeu de cales d'épaisseur
Pince pour fils à freiner
Extracteur de volant
Pied à coulisse (métrique)
Outils spéciaux Honda (page 47)

LIQUIDES, GRAISSES, etc.

Huile à coussinet ULTRA spéciale HONDA ou équivalent
Liquide de frein
Graisse de lubrification de la chaîne secondaire
Produit de dégraissage des contacts
Graisse diélectrique
Colle néoprène pour poignée
Frein-filet anaérobie
Pâte au bisulfure de molybdène (contenant plus de 40% d'additif de bisulfure de molybdène).
Graisse blanche au lithium
Graisse pour roulements de roue
Pâte au silicone
Fils à freiner
Fil mécanique
Nylon adhésif
Anti-gel

12. NETTOYAGE

Nettoyez régulièrement votre CR pour protéger les finitions et vérifiez s'il n'y a pas de dommages, une usure et des fuites d'huile.

Lors du lavage de votre CR, toujours utiliser de l'eau ou de l'eau avec un détergent doux (comme du liquide pour lave-vaisselle) pour éviter toute décoloration de la selle et des étiquettes.

PRECAUTION:

- **Évitez de vaporiser de l'eau sous haute pression (installations automatiques de lavage d'automobiles par exemple) sur les parties suivantes:**

Moyeux de roue

Bouton d'arrêt du moteur

Sortie du pot d'échappement

Sous le réservoir d'essence

Chaîne secondaire

Sous la selle

Maître-cylindre de frein

1. Après le nettoyage, rincez abondamment la CR avec beaucoup d'eau propre. Des restes de détergent puissant peuvent corroder les pièces en alliage.
2. Séchez la CR, mettez le moteur en marche et laissez-le tourner pendant quelques minutes.
3. Lubrifiez la chaîne secondaire immédiatement après avoir lavé et séché votre CR.
4. Testez les freins avant de piloter votre CR. Plusieurs applications peuvent être nécessaires pour rétablir les performances normales de freinage.

ATTENTION

- **Les freins risquent de mal fonctionner immédiatement après le lavage de la CR.**

13. REMISAGE

Avant un remisage prolongé, pour l'hiver par exemple, certaines mesures doivent être prises pour limiter la dégradation de la CR par suite de l'inutilisation. Notez que toutes les réparations nécessaires doivent être effectuées **AVANT LE REMISAGE**. Elles risqueraient autrement d'être oubliées lors de la remise en service.

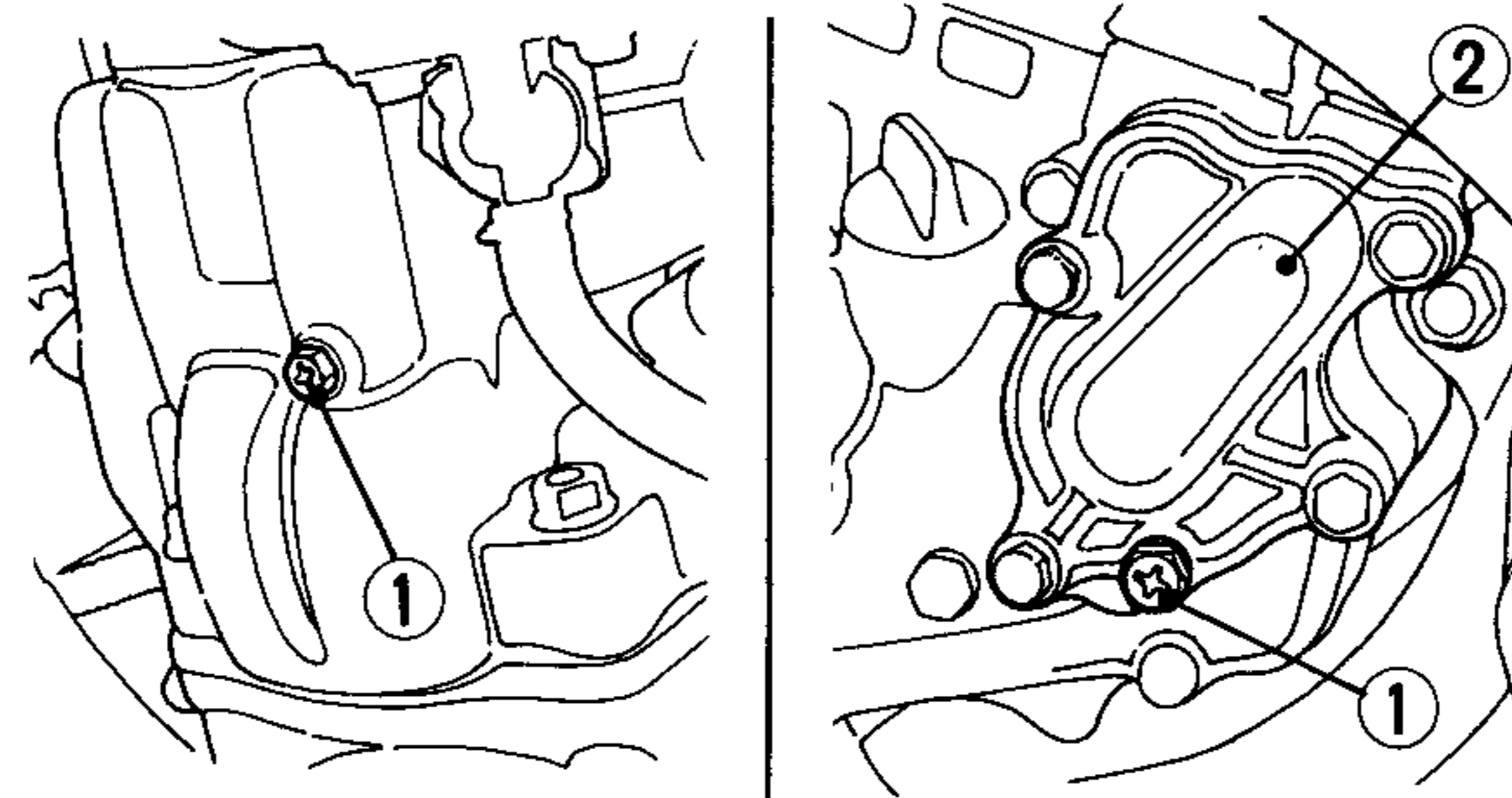
PREPARATION DE LA MOTO POUR LE REMISAGE

1. Nettoyez entièrement toutes les pièces de votre CR. Si la CR a été exposée à l'air marin ou à l'eau salée, lavez-la avec de l'eau douce et essuyez-la.
2. Vidangez l'essence du réservoir d'essence dans un récipient à essence approuvé. Placez le robinet d'essence sur OFF et retirez le boulon de vidange du carburateur. Vidangez l'essence dans un récipient approuvé. Remettez ensuite le boulon de vidange en place.

ATTENTION

- **Dans certaines conditions, l'essence est un produit extrêmement inflammable et explosif. Effectuez cette opération dans un endroit suffisamment aéré, moteur arrêté. Ne pas fumer ni permettre de flammes ou d'étincelles à l'endroit où l'essence est vidangée ou stockée.**

3. Retirez les boulons de vidange du liquide de refroidissement au cylindre et à la pompe à eau pour évacuer le liquide de refroidissement. Après avoir évacué complètement le liquide de refroidissement, assurez-vous que les rondelles d'étanchéité du boulon de vidange sont en bon état, puis remettez les boulons de vidange en place.



(1) BOULON DE VIDANGE (2) POMPE A EAU

4. Lubrifier la chaîne secondaire.
5. Retirer la bougie d'allumage et verser une cuiller à soupe (15–20 cc) d'huile neuve dans le cylindre. Faire tourner le moteur plusieurs fois pour répartir l'huile, puis remonter la bougie.
6. Gonflez les pneus aux pressions recommandées.
7. Placez la moto sur la béquille centrale en option ou sur un support équivalent pour décoller les deux roues du sol.
8. Mettez un chiffon dans l'orifice du silencieux. Attachez ensuite en sac en plastique à l'extrémité du silencieux pour empêcher l'humidité de pénétrer.
9. Couvrez la CR et rangez-la dans un endroit à l'abri et l'humidité et de la poussière.

REMISE EN SERVICE

1. Découvrez la CR et nettoyez-la. Renouvelez l'huile de boîte de vitesses si plus de 4 mois se sont écoulés depuis le début du remisage.
2. Découvrez l'extrémité du silencieux et enlevez le chiffon de la sortie du silencieux.
3. Remplissez le réservoir de carburant avec le mélange carburant (page 2).
4. Versez lentement le mélange de liquide de refroidissement recommandé dans l'orifice de remplissage du radiateur jusqu'au goulot de remplissage.

Capacité:

1,22 lit. au démontage

1,08 lit. à la vidange

Inclinez légèrement la CR vers la droite et la gauche à plusieurs reprises pour purger l'air emprisonné dans le système de refroidissement.

Si le niveau de liquide de refroidissement baisse, faites l'appoint de liquide de refroidissement et recommencez les opérations ci-dessus.

Remettez le bouchon de radiateur en place.

5. Effectuez toutes les vérifications d'entretien (page 10).

INFORMATIONS GÉNÉRALES D'ENTRETIEN

Règles d'entretien

1. Utilisez les pièces et les lubrifiants Honda d'origine ou préconisés par Honda, ou leurs équivalents. L'utilisation de pièces dont les caractéristiques ne conviennent pas à la machine peut endommager celle-ci.
2. Utilisez les outils spéciaux conçus pour cette machine.
3. Utilisez des joints, joints toriques, goupilles fendues, plaques d'arrêt, clips, etc. neufs quand vous procédez au remontage.
4. Lorsque vous resserrez des boulons, écrous ou vis, commencez par ceux dont le diamètre est le plus grand ou qui se trouvent à l'intérieur, et serrez-les au couple spécifié en procédant en diagonale à moins qu'il ne soit indiqué une procédure spécifique.
5. Utilisez un solvant ininflammable ou à point d'éclair élevé pour nettoyer les pièces après le démontage. Graissez les surfaces de glissement avant le remontage.
6. Lors du montage d'une bague d'étanchéité neuve, assurez-vous que sa lèvre est graissée. Si la bague d'étanchéité et les pièces avoisinantes ont été lavées, appliquez la graisse adéquate sur la lèvre de la bague d'étanchéité.
7. Après le remontage, vérifiez si le montage et le fonctionnement de toutes les pièces sont corrects.
8. Utilisez uniquement les outils métriques lors de l'entretien de cette moto. Les boulons, écrous et vis métriques ne sont pas compatibles avec les fixations anglaises. L'utilisation d'outils et de fixations incorrects peut endommager la moto.

Sécurité en général

⚠ ATTENTION

- *Ne faites jamais tourner le moteur dans un garage fermé. Les gaz d'échappement contiennent du monoxyde de carbone, gaz toxique pouvant entraîner une perte de connaissance et être mortel.*

⚠ ATTENTION

- *Les fibres d'amiante inhalées sont susceptibles d'être la cause de problèmes respiratoires et de cancer. N'utilisez jamais de durite à air ou de brosse sèche pour nettoyer les ensembles de frein.*

⚠ ATTENTION

- *Dans certaines conditions, l'essence est un produit extrêmement inflammable et explosif. Effectuez cette opération dans un endroit suffisamment aéré, moteur arrêté. Ne pas fumer ni permettre de flammes ou d'étincelles à l'endroit où l'essence est vidangée ou stockée ou là où le plein du réservoir est fait.*

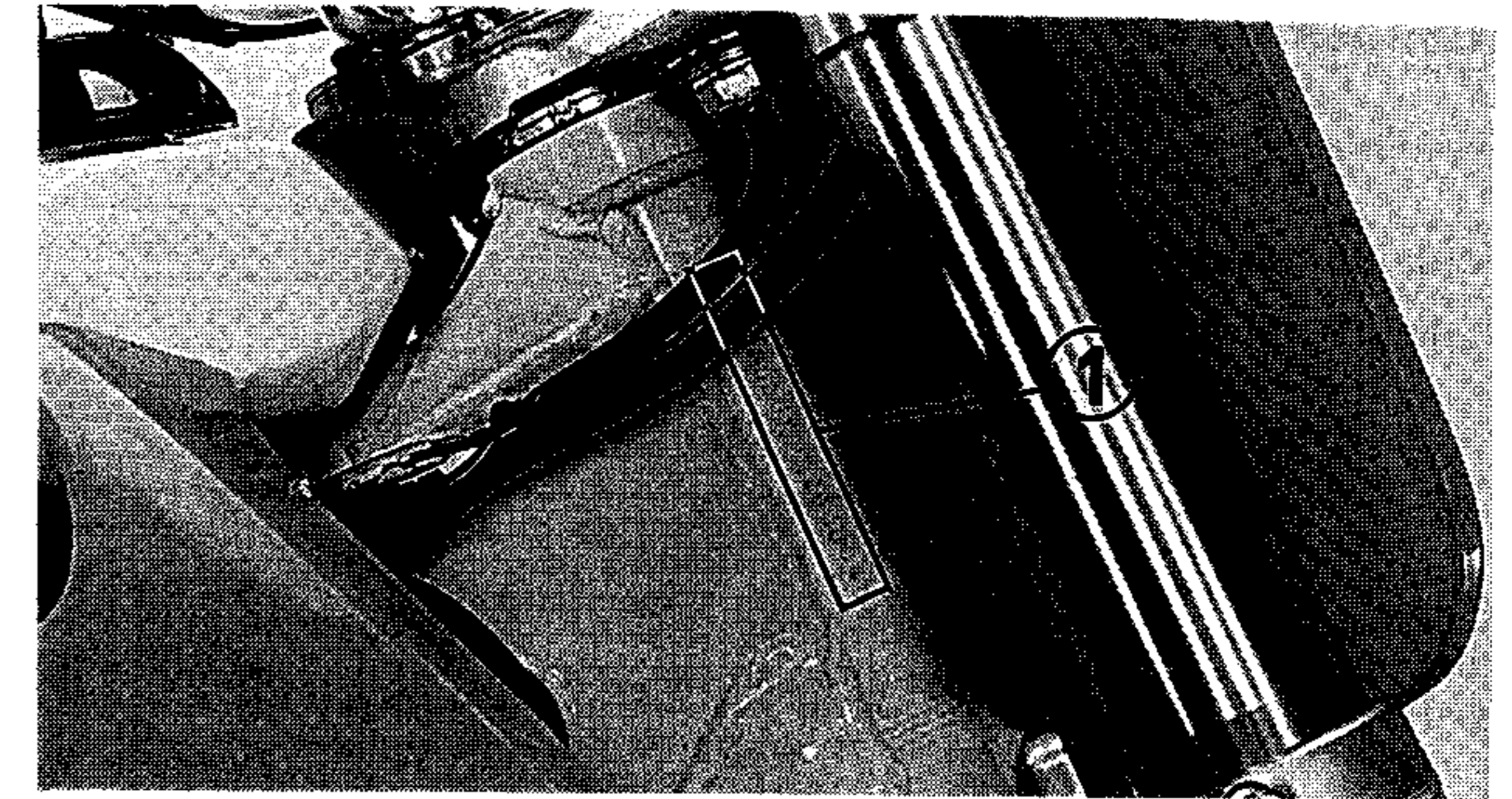
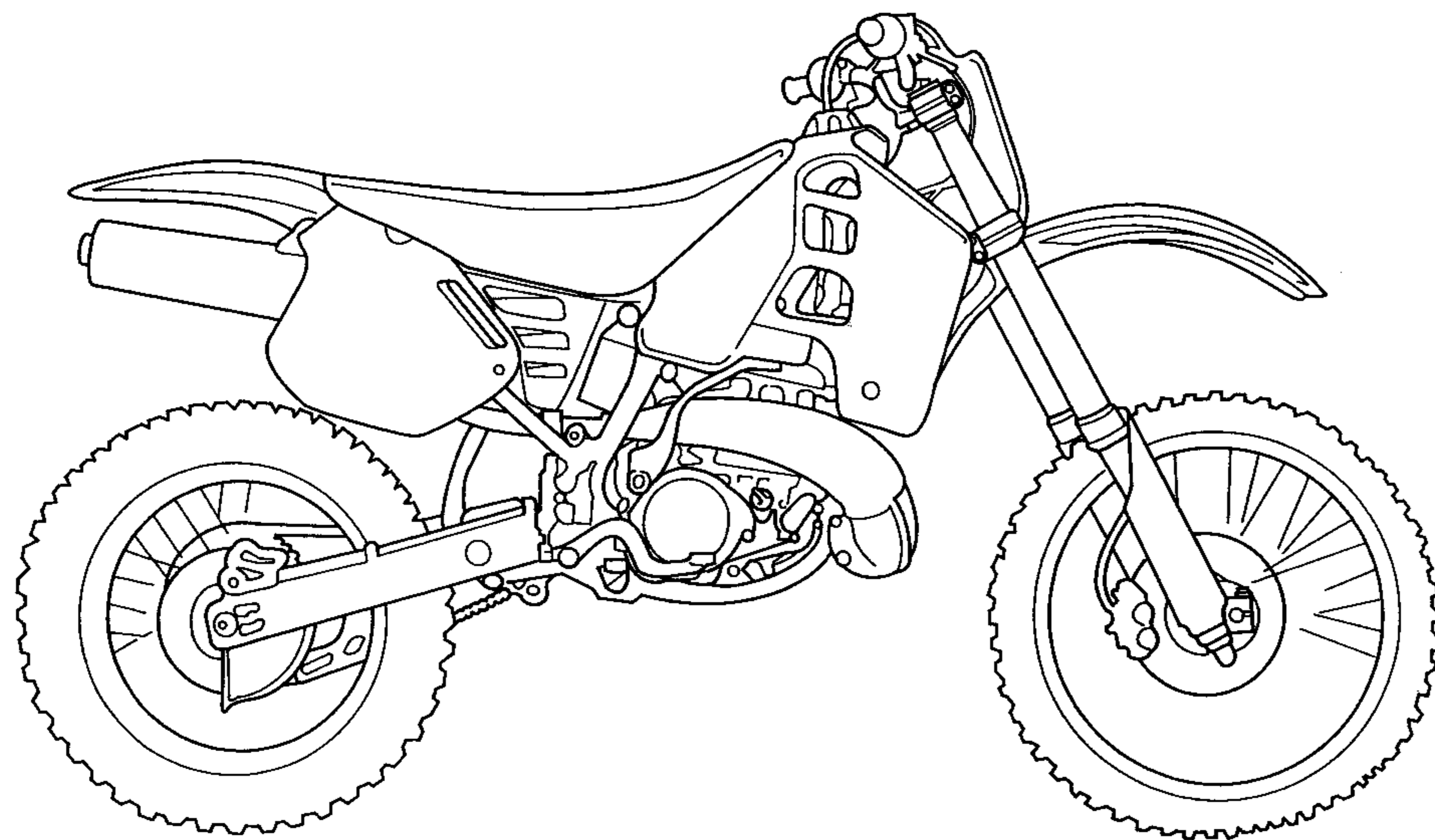
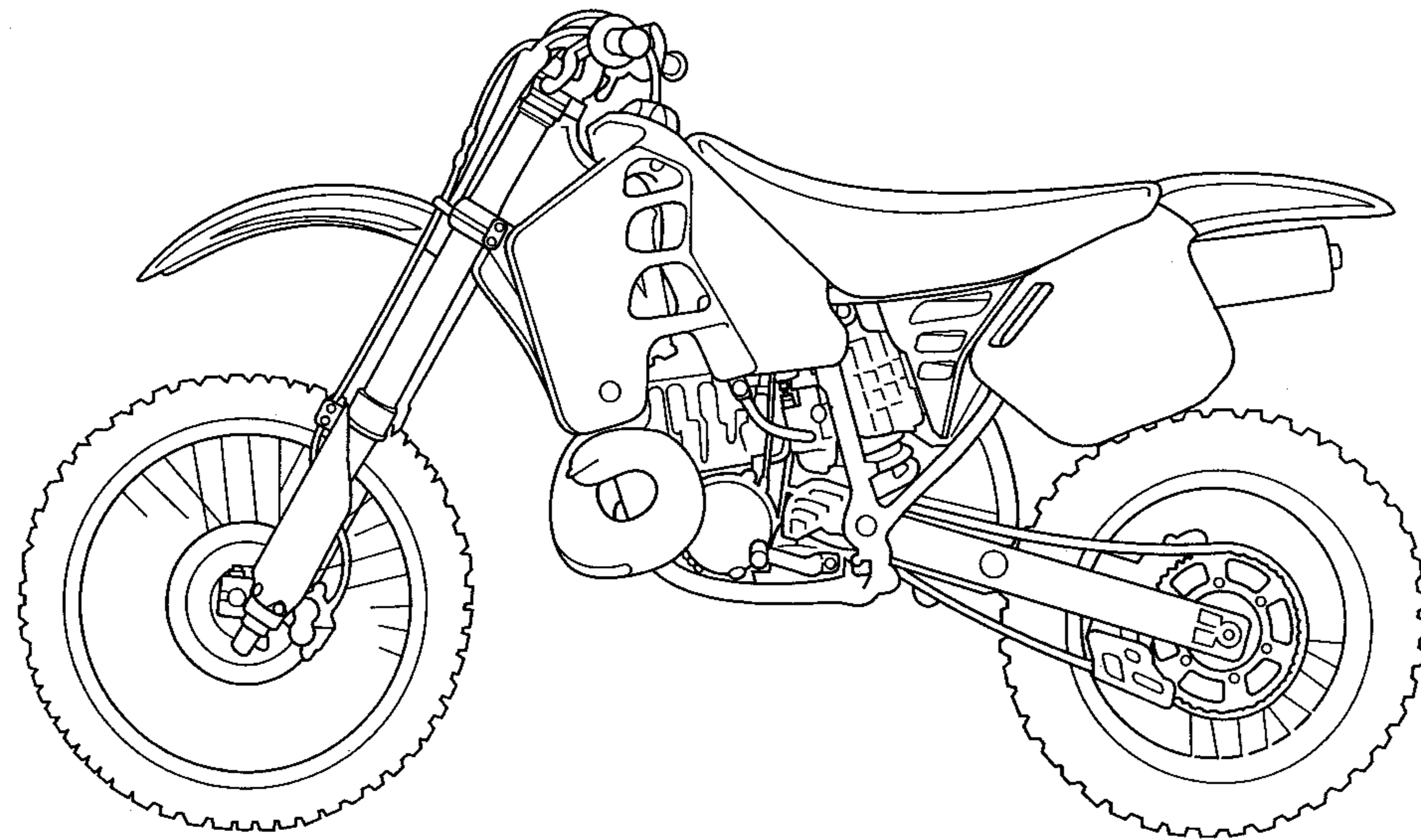
PRECAUTION:

- *L'huile de boîte de vitesses usée peut provoquer un cancer de la peau si elle est laissée en contact répété avec la peau pendant longtemps. Bien que ceci soit improbable à moins de manipuler de l'huile tous les jours, il est cependant recommandé de vous laver les mains avec de l'eau et du savon dès que possible après avoir manipulé de l'huile usée.*

⚠ ATTENTION

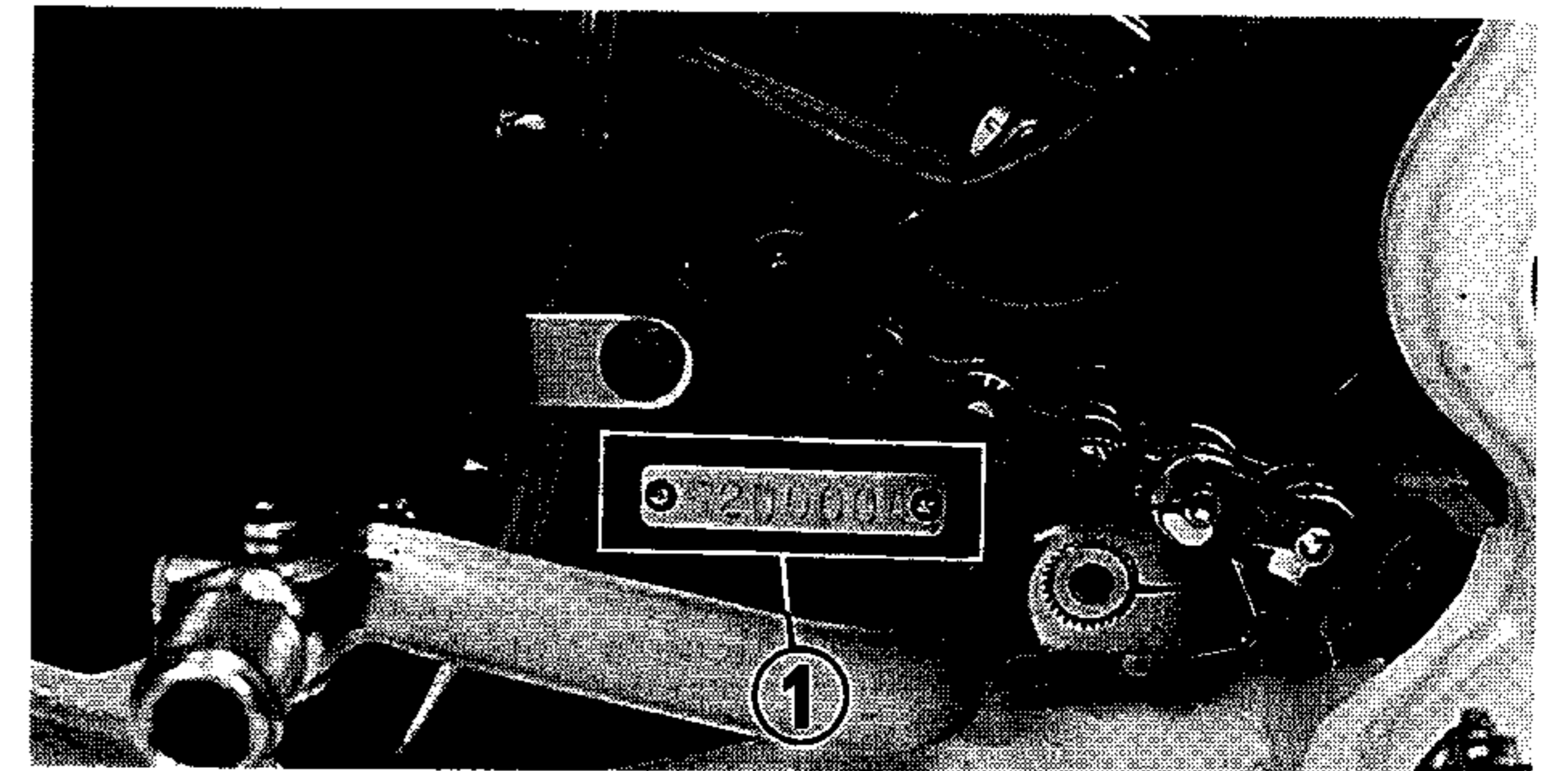
- *N'utilisez que de l'azote pour pressuriser la suspension arrière. L'utilisation d'un gaz instable peut être la cause d'un incendie ou d'une explosion pouvant provoquer des blessures.*
- *La suspension arrière contient de l'azote fortement pressurisé. N'approchez pas de flamme ou de chaleur à proximité de la suspension arrière.*
- *Avant de jeter la suspension arrière, libérez l'azote en appuyant sur le noyau de la valve. Retirez ensuite la valve de la suspension arrière.*

Identification du modèle



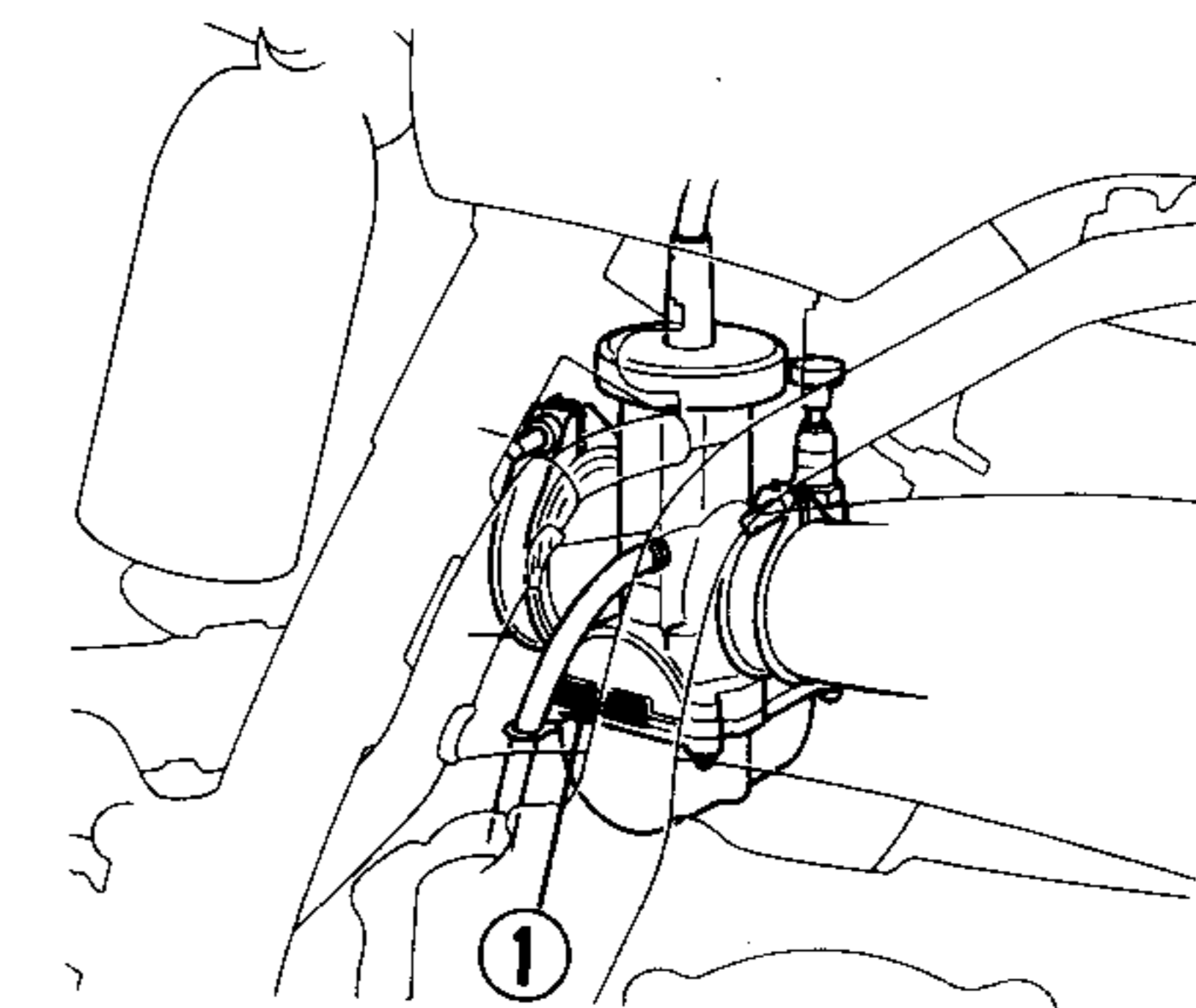
(1) NUMERO DE SERIE DU CADRE

Le numéro de série du cadre est gravé sur le côté droit de la colonne de direction.



(1) NUMERO DE SERIE DU MOTEUR

Le numéro de série du moteur est gravé sur la partie inférieure gauche du carter-moteur.



(1) NUMERO D'IDENTIFICATION DU CARBURATEUR

Le numéro d'identification du carburateur se trouve sur le côté droit du carburateur.

14. DEMONTAGE/REMONTAGE

Donnees D'entretien

ELEMENT		VALEUR STANDARD	LIMITE DE SERVICE
Voile de culasse		—	0,05
Cylindre	Diamètre intérieur	89,020–89,035	89,07
	Conicité	—	0,05
	Faux-rond	—	0,05
	Voile du plan de joint de culasse	—	0,05
Piston, axe de piston, segment	Diamètre extérieur du piston	88,93–88,95	88,88
	Alésage de l'axe de piston	20,002–20,008	20,02
	Diamètre extérieur de l'axe de piston	19,994–20,000	19,992
	Jeu entre l'axe et le piston	0,002–0,014	0,02
	Jeu à la coupe des segments	0,3–0,5	0,6
Jeu entre le cylindre et le piston		0,070–0,105	0,12
Diamètre intérieur du pied de bielle		25,002–25,014	25,025
Longueur libre des ressort d'embrayage		44,20	42,2
Voile des disques lisses d'embrayage		—	0,20
Epaisseur des disques d'embrayage		2,92–3,08	2,85
Diamètre extérieur de l'axe de kick		21,959–21,980	21,95
Diamètre intérieur du pignon de kick		20,020–20,041	20,06
Pignon fou du kick	Diamètre extérieur de l'arbre secondaire	16,966–16,984	16,95
	Diamètre intérieur de la pignon	20,020–20,041	20,07
	Diamètre extérieur de la bague	19,979–20,000	19,94
	Diamètre intérieur de la bague	17,000–17,018	17,04

mm

ELEMENT		VALEUR STANDARD	LIMITE DE SERVICE
Diamètre intérieur des fourchettes	C	11,003–11,021	11,04
	D/G	12,041–12,056	12,07
Epaisseur des ergots des fourchettes		4,93–5,00	4,8
Diamètre extérieur de l'axe des fourchettes	C	10,966–10,984	10,95
	D/G	11,983–11,994	11,98
Diamètre intérieur des pignons	Pignon M4	28,000–28,021	28,05
	Pignon M5	25,020–25,041	25,07
	Pignon C1	22,020–22,041	22,07
	Pignon C2	27,020–27,041	27,07
	Pignon C3	25,020–25,041	25,07
Diamètre extérieur de l'arbre primaire au niveau du pignon M5		24,959–24,980	24,94
Diamètre extérieur de l'arbre secondaire	Au niveau du pignon C3	24,959–24,980	24,94
	Au niveau de la bague du pignon C2	26,959–26,980	26,94
	Au niveau de la bague du pignon C1	18,959–18,980	18,94
Diamètre intérieur de la bague	C1	19,000–19,021	19,04
	C2	27,000–27,021	27,04
Diamètre extérieur de la bague	C1	21,979–22,000	21,95
	C2	26,979–27,000	26,95
	M4	27,959–27,980	27,94
Jeu latéral à la tête de bielle		0,4–0,8	0,9
Jeux axial/radial à la tête de bielle		0,008–0,020	0,03
Faux-rond du vilebrequin		—	0,05

mm

mm

ELEMENT		VALEUR STANDARD	LIMITE DE SERVICE
Voile des axes de roue avant		—	0,20
Faux-rond de jante de roue avant	Radial	—	2,0
	Axial	—	2,0
Longueur libre des ressorts de fourche		512	504,4
Voile des tubes de fourche		—	0,2
Capacité d'huile de la fourche		562 cm ³	Max. 576 cm ³ Min. 534 cm ³
Niveau d'huile de la fourche		115	Max. 101 Min. 143
Longueur libre du ressort de la suspension AR		265	262
Longueur pré-chargée du ressort de la suspension AR	Limite de réglage	244,5–260,5	—
	Standard	250	—
Faux-rond de roue arrière	Radial	—	2,0
	Axial	—	2,0
Voile des axes de roue arrière		—	0,20
Pression du réservoir		981 kPa (10 kg/cm ²)	—
Disque de frein	Epaisseur	Avant	3,0
		Arrière	4,5
	Voile	Avant	—
		Arrière	—
Diamètre intérieur du maître-cylindre	Avant	11,000–11,043	11,05
	Arrière	12,700–12,743	12,76
Diamètre extérieur de piston de maître-cylindre	Avant	10,957–10,984	10,84
	Arrière	12,657–12,684	12,64
Diamètre intérieur de cylindre d'étrier	Avant	27,000–27,050	27,06
	Arrière	27,000–27,050	27,06
Diamètre extérieur de piston d'étrier	Avant	26,900–26,950	26,89
	Arrière	26,935–26,968	26,89

ELEMENT	DONNEES STANDARD à 20°C	BORNES
Résistance du générateur d'impulsions	180–280 Ω	Bleu/Jaune/Vert/Blanc
Résistance de l'enroulement primaire de la bobine d'allumage	0,4–0,6 Ω	—
Résistance de l'enroulement secondaire de la bobine d'allumage	13–23 kΩ	Avec capuchon de bougie
	10–16 kΩ	Sans capuchon de bougie
Résistance de l'enroulement d'excitation de l'alternateur	1–40 Ω	Bleu-Blanc
Calage à l'allumage (repère "F")	22° Avant PMH à 4 000 min ⁻¹ (tr/mn)	

14. DEMONTAGE/REMONTAGE

Couples de serrage

• BLOC MOTEUR

Point de serrage	Dia. de filetage x pas	Couple de serrage	
		N·m	kg-m
Ecrou de culasse	8 x 1,25	27	2,7
Ecrou de montage de cylindre	10 x 1,25	40	4,0
Goujon de cylindre	10 x 1,25	12	1,2
Ecrou de volant	12 x 1,25	55	5,5
Contre-écrou de noix d'embrayage	18 x 1,0	82	8,2
Boulon de ressort d'embrayage	6 x 1,0	10	1,0
Boulon de pignon de sortie de boîte	8 x 1,25	27	2,7
Collier de durite de radiateur		0,8	0,08
Isolant de carburateur	6 x 1,0	9	0,9
Boulon de pignon primaire de vilebrequin	10 x 1,25	45	4,5
Couvercle d'alternateur	6 x 1,0	4	0,4
Boulon de vidange d'huile	12 x 1,5	30	3,0
Boulon de couvercle de pompe à eau	6 x 1,0	12	1,2
Turbine de pompe à eau	7 x 1,0	12	1,2
Axe de barillet de sélection	8 x 1,25	22	2,2
Boulon de couvercle droit de carter moteur	6 x 1,0	10	1,0
Boulon de doigt de verrouillage des vitesses	6 x 1,0	12	1,2
Boulon de contrôle d'huile	6 x 1,0	10	1,0
Boulon de vidange de liquide de refroidissement	6 x 1,0	10	1,0
* Plaque de calage de roulement d'arbre secondaire	6 x 1,0	10	1,0
Plaque de calage de roulement de tambour de sélection	6 x 1,0	10	1,0

* Passez du frein-filet Honda Thread Lock ou un produit équivalent.

• PARTIE CYCLE

Point de serrage	Dia. de filetage x pas	Couple de serrage	
		N·m	kg-m
Ecrou de colonne de direction	24 x 1,5	130	13
Ecrou de réglage de colonne de direction	26 x 1,5	2	0,2
Bouchon fileté de tube plongeur	50 x 1,5	35	3,5
Contre-écrou de bouchon fileté de tube plongeur	12 x 1,0	22	2,2
* Boulon central de fourche	27 x 1,0	80	8,0
* Boulon de montage de protecteur de fourche	6 x 1,0	13	1,3
Cavalier d'axe de roue avant	8 x 1,25	20	2,0
Axe de roue avant	15 x 1,5	87	8,7
Raccord de rayon de roue avant/arrière	BC3,5/BC4,5	3,8	0,38
Gripster de jante de roue avant/arrière	8,0 x 1,25	13	1,3
* Boulon de montage de disque de frein avant	6 x 1,0	20	2,0
* Boulon de montage de disque de frein arrière	8 x 1,25	43	4,3
Boulon de durite de frein	10 x 1,25	35	3,5
Soupape de purge d'étrier de frein	8 x 1,25	6	0,6
Guide de durite de frein	6 x 1,0	5,3	0,53
Contre-écrou de tendeur de levier de frein	5 x 0,5	6	0,6
Boulon de pivot de bras oscillant	16 x 1,5	90	9,0
Basculeur d'amortissement arrière (côté bras oscillant)	12 x 1,25	90	9,0
(côté biellette d'amortissement)	12 x 1,25	63	6,3
Biellette d'amortissement arrière (côté cadre)	12 x 1,25	63	6,3
Amortisseur arrière (supérieur)	10 x 1,25	45	4,5
(inférieur)	10 x 1,25	45	4,5

Point de serrage	Dia. de filetage x pas	Couple de serrage	
		N·m	kg-m
Ecrou d'extrémité de tige d'amortisseur arrière	12 x 1,5	27	2,7
Régleur d'amortissement d'amortisseur	24 x 1,0	20	2,0
Ecrou d'axe de roue arrière	18 x 1,5	95	9,5
Couronne arrière	8 x 1,25	33	3,3
Contre-écrou de ressort d'amortisseur arrière	56 x 1,5	90	9,0
* Vis de protecteur de disque arrière	6 x 1,0	7	0,7
* Boulon de montage d'étrier de frein avant	8 x 1,25	31	3,1
Axe de plaquette d'étrier de frein	10 x 1,0	18	1,8
Bouchon d'axe d'étrier de frein	10 x 1,0	3	0,3
* Boulon de montage d'étrier de frein	8 x 1,25	13	1,3
Boulon A de montage d'étrier de frein (ARRIERE)			
(AVANT)	12 x 1,25	28	2,8
Boulon de maître-cylindre de frein arrière	8 x 1,25	23	2,3
Boulon de montage de moteur	6 x 1,0	15	1,5
Vis de plaque de suspension du moteur (8 mm)	10 x 1,25	65	6,5
(10 mm)	8 x 1,25	27	2,7
Boulon de bridage de pédale des vitesses	10 x 1,25	40	4,0
Boulon de pédale de kick	6 x 1,0	12	1,2
Boulon de cavalier de maître-cylindre avant	8 x 1,25	27	2,7
Boulon-écrou de pivot de levier de frein	6 x 1,0	10	1,0
Boulon de pivot de levier d'embrayage	6 x 1,0	6	0,6
Contre-écrou de pivot de levier d'embrayage	6 x 1,0	2	0,20
Boulon de montage de selle	6 x 1,0	10	1,0
Boulon de bridage de tube plongeur (supérieur)	8 x 1,25	22	2,2
(inférieur)	8 x 1,25	22	2,2
Boulon de demi-palier supérieur de guidon	8 x 1,25	22	2,2
Boulon de demi-palier inférieur de guidon	8 x 1,25	22	2,2
Boulon de support de levier d'embrayage	10 x 1,25	35	3,5
Boulon de cocotte de poignée des gaz	6 x 1,0	10	1,0
Vis de coquille de poignée des gaz	6 x 1,0	10	1,0
Boulon de montage d'élément démontable de cadre	4 x 0,7	1,5	0,15
Vis d'interrupteur d'arrêt du moteur	8 x 1,25	27	2,7
Guide de chaîne	4 x 0,7	1,5	0,15
Boulon de galet de tendeur de chaîne	6 x 1,0	12	1,2
Boulon de pivot de pédale de frein	8 x 1,25	22	2,2
Boulon de montage de silencieux (arrière)	8 x 1,25	26	2,6
	6 x 1,0	14	1,4

* Passez du frein-filet Honda Thread Lock ou un produit équivalent.
Les couples de serrage ci-dessus concernent les points de serrage les plus importants. Pour les points qui ne sont pas indiqués ci-dessus, appliquez les couples de serrage standard ci-dessous.

• COUPLES DE SERRAGE STANDARD

Taille	Couple de serrage		Taille	Couple de serrage	
	N·m	kg-m		N·m	kg-m
Boulon et écrou de 5 mm	5	0,50	Vis de 5 mm	4	4,0
Boulon et écrou de 6 mm	10	1,0	Vis et boulon à collerette de 6 mm (TYPE SH)	9	0,9
Boulon et écrou de 8 mm	22	2,2	Boulon et écrou à collerette de 6 mm	12	1,2
Boulon et écrou de 10 mm	35	3,5	Boulon et écrou à collerette de 8 mm	27	2,7
Boulon et écrou de 12 mm	55	5,5	Boulon et écrou à collerette de 10 mm	40	4,0

Outillage

• SPECIAL

Désignation	N° de réf.	Alternatif	N° de réf.
Entretoise de fourche	07KMZ-KZ30101		
Chasoir de joint d'étanchéité	07KMD-KZ30100		
Accessoire de chasoir de joint d'étanchéité	07NMD-KZ30100		
Arrache-roulement universel	07631-0010000		
Pince à circlip coudée	07914-3230001		
Douille à créneaux de la colonne de direction	07916-KA50100		
Extracteur de roulement	07936-3710300		
Kit extracteur de roulement, 20 mm	07936-3710001		
- Extracteur de roulement	07936-3710600		
- Manche d'extracteur	07936-3710100		
- Masse d'inertie	07741-0010201		
Kit extracteur de roulement, 12 mm	07936-1660001		
- Masse d'inertie	07741-0010201		
- Tête d'extracteur, 12 mm	07936-1660110		
- Arbre d'extracteur	07936-1660120		
Douille, 28 x 30 mm	07946-1870100		
Extracteur du carter	07937-4300001		
Chasoir de joint presse-étoupe	07945-KA30000		
Extracteur de cuvette de roulement	07948-4630100		
Chasoir de colonne de direction	07946-MB00000		
Chasse-roulement à aiguilles	07946-KA50000		
Kit d'outil d'assemblage du carter	07965-1660101		
- Axe de l'outil d'assemblage du carter	07965-1660200		
- Bague de l'outil d'assemblage du carter	07965-1660301		
Adaptateur fileté	07965-KA30000		
Extracteur de roulement, 7 mm	07931-KA30000		
Chasoir de roulement, 7 mm	07946-KA30100		
Chasoir de roulement sphérique	07HMF-KS60100		
Guide de patin 14 mm	07974-KA40001		
Accessoire de guide de patin	07974-KA50101		
Bague de manchon	07974-KA30201		
Tête de chasoir	07946-KM40701		
Arbre de chasoir	07946-MJ00100		
Support d'amortisseur de fourche	07PMB-KZ40100		
		Masse de patin	07936-3710200
		Masse de patin	07936-3710200

• COMMUN

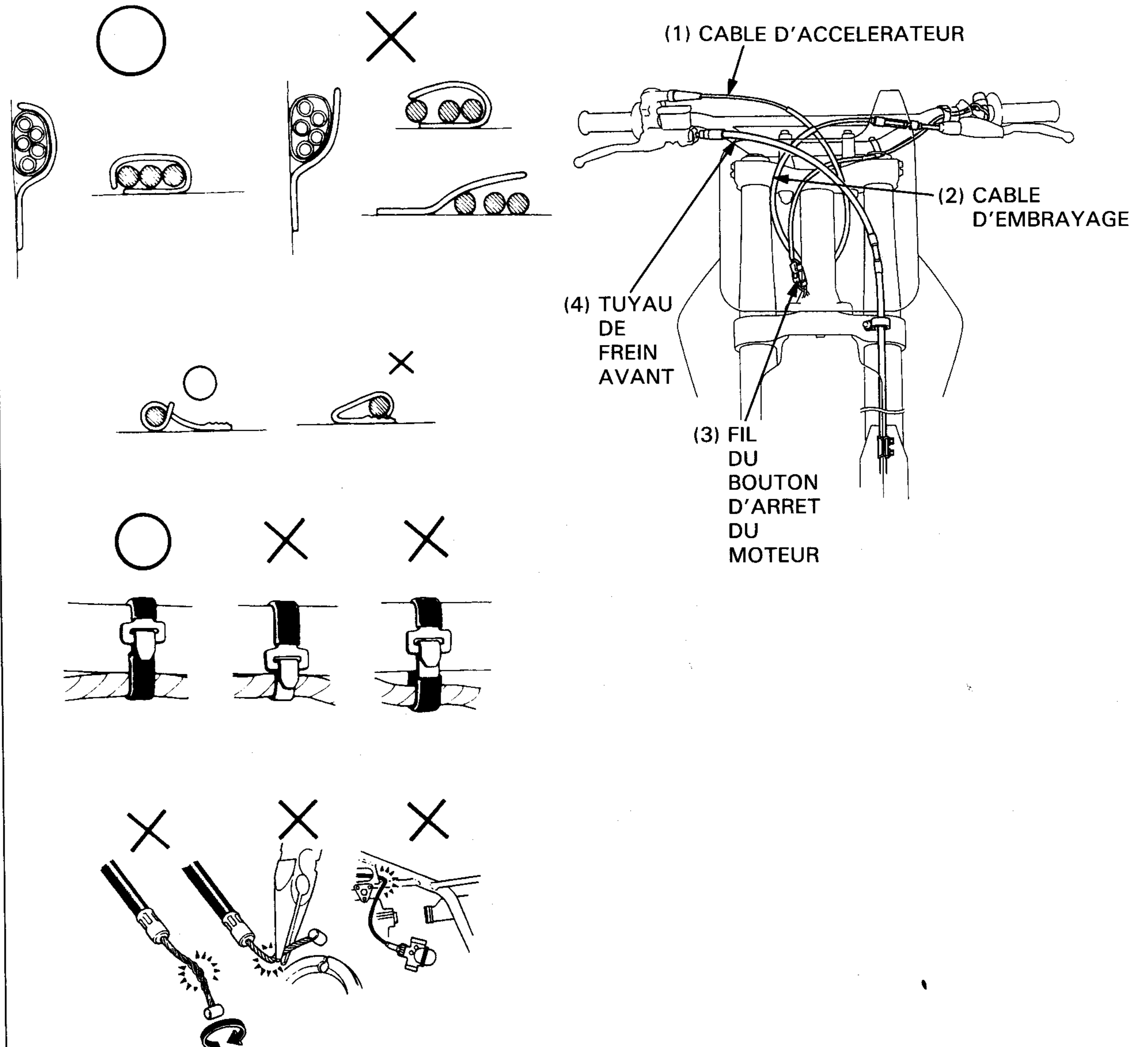
Désignation	N° de réf.	Alternatif	N° de réf.
Jauge de hauteur du flotteur	07401-0010000		
Clé à raccord de rayon	07JMA-MR60100		
Corps de clé à anneau de retenue	07710-0010401		
Clé à anneau de retenue de roulement B	07710-0010200		
Outil de maintien de pignon	07724-0010100		
Outil de noix d'embrayage	07724-0050001		
Outil de maintien universel	07725-0030000		
Extracteur de volant	07733-0010000	Extracteur de volant	07733-0010000
Douille, 32 x 35 mm	07746-0010100		
Douille, 37 x 40 mm	07746-0010200		
Douille, 42 x 47 mm	07746-0010300		
Douille, 52 x 55 mm	07746-0010400		
Douille, 62 x 68 mm	07746-0010500		
Douille, 24 x 26 mm	07746-0010700		
Guide, 12 mm	07746-0040200		
Guide, 17 mm	07746-0040400		
Guide, 20 mm	07746-0040500		
Guide, 22 mm	07746-0041000		
Guide, 25 mm	07746-0040600		
Guide, 28 mm	07746-0041100		
Tête de chasoir de roulement, 17 mm	07746-0050500		
Arbre de chasoir de roulement	07746-0050100		
Tête de chasoir de roulement, 20 mm	07746-0050600		
Chasoir	07749-0010000		

14. DEMONTAGE/REMONTAGE

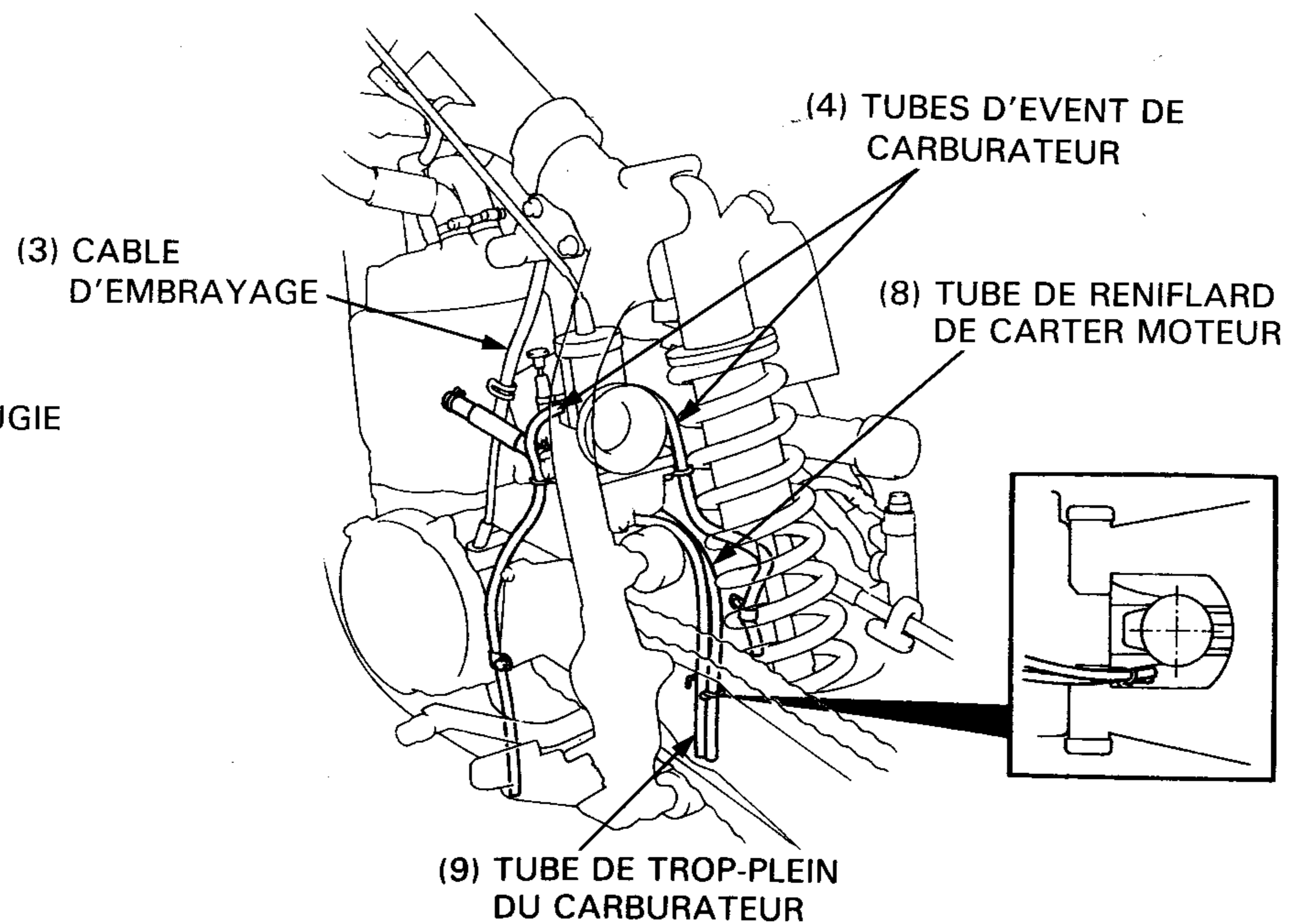
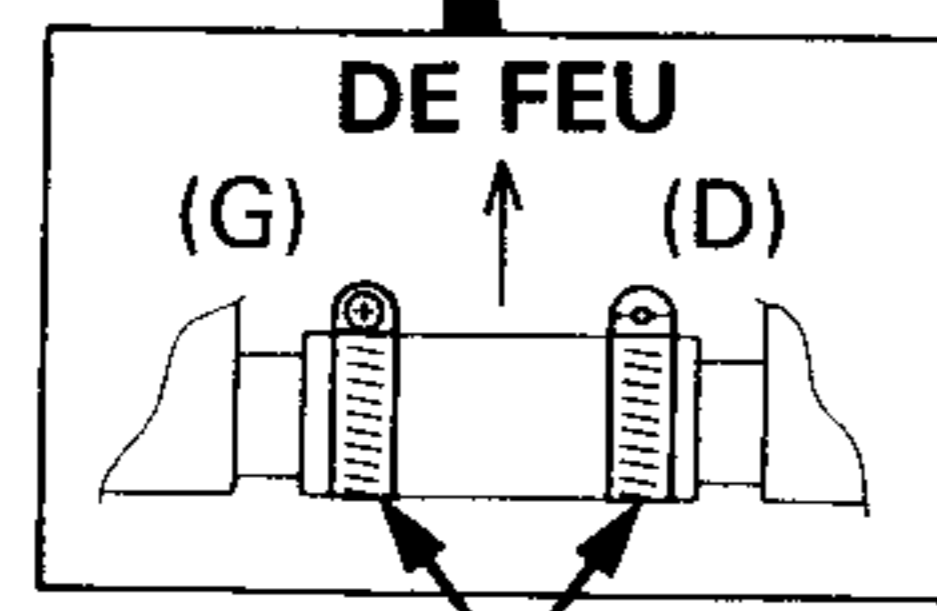
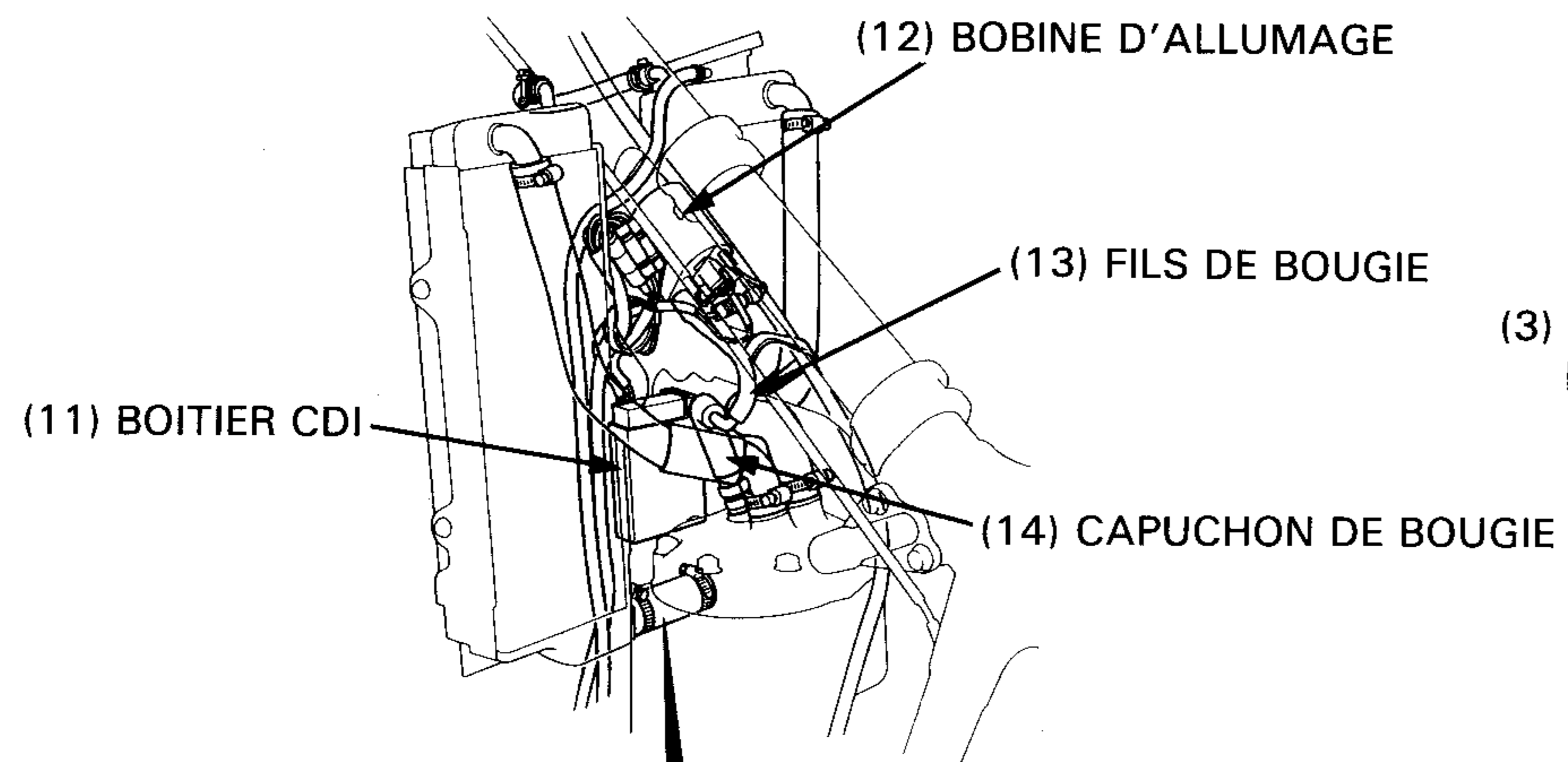
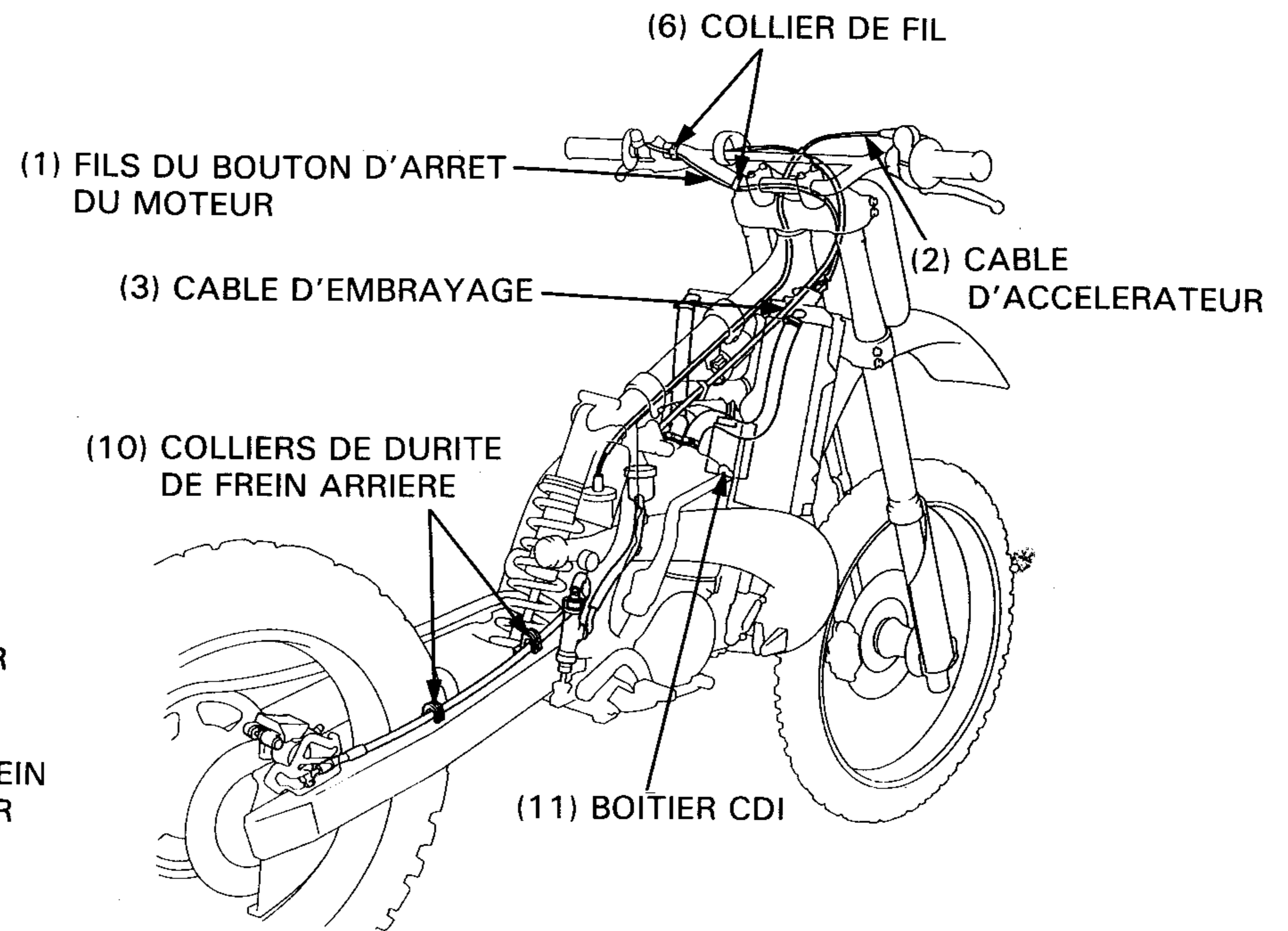
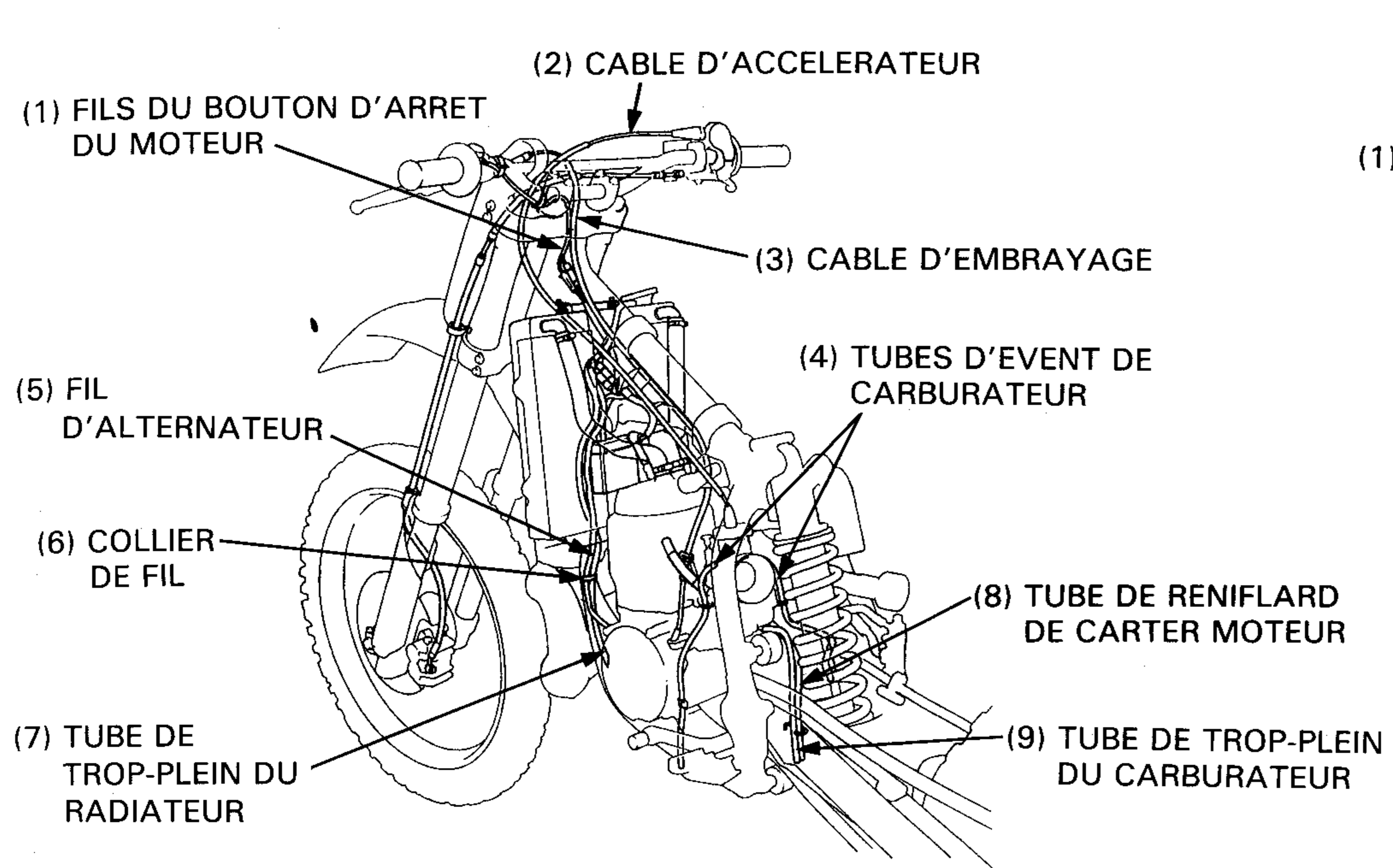
Acheminement des câbles et des faisceaux

Notez les points suivants pour l'acheminement des câbles et des faisceaux.

- Un fil, un faisceau ou un câble mal fixés représentent un danger. Vérifiez l'état de fixation de chaque fil une fois qu'il est monté.
- Ne pressez pas les fils contre les points de soudure ou l'extrémité d'une attache soudée.
- Attachez les fils et les faisceaux contre le cadre à l'aide des colliers aux endroits préconisés. Serrez ces colliers de manière à ce que seule leur partie isolante vienne en contact avec les fils ou les faisceaux.
- Acheminez les faisceaux en vous assurant qu'ils ne sont ni trop tendus ni trop laches.
- Acheminez les faisceaux en évitant les rebords ou coins tranchants. Evitez également les parties en saillie des vis et des boulons.
- Protégez les fils et les faisceaux avec du ruban adhésif ou des gaines s'ils viennent en contact avec un rebord ou un coin tranchant. Nettoyez bien la surface de fixation avant d'enrouler le ruban.
- N'utilisez pas de fils ou de faisceaux dont la partie isolante est abîmée. Réparez-les avec du ruban de protection ou remplacez-les.
- Gardez les faisceaux à distance de l'échappement ou de tout autre partie chaude de la machine.
- Assurez-vous que les passe-fil sont montés correctement à leur place.
- Après qu'un faisceau a été fixé, vérifiez qu'il ne touche pas de parties mobiles ou pièces de glissement.
- Les faisceaux acheminés le long du guidon ne doivent pas présenter de tension ou de détente excessives, ni de pincement ou d'interférence avec les pièces avoisinantes, ceci dans n'importe quelle position de la direction.
- Quand l'acheminement des faisceaux est terminé, vérifiez qu'ils ne sont pas entortillés ou courbés.
- Les faisceaux de fils acheminés le long du guidon ne doivent pas être tendus, trop relâchés et ils ne doivent pas interférer avec des pièces adjacentes ou alentour, quelle que soit la position de la direction.
- Ne pas courber ni tordre les câbles de commande. Des câbles de commande endommagés ne fonctionneront pas correctement et peuvent se bloquer ou se gripper.



O... Correct
X... Incorrect



(15) COLLIER DE DURITE DE RADIATEUR INFERIEURE

14. DEMONTAGE/REMONTAGE

DEPOSE/REPOSE DU MOTEUR

Informations d'entretien

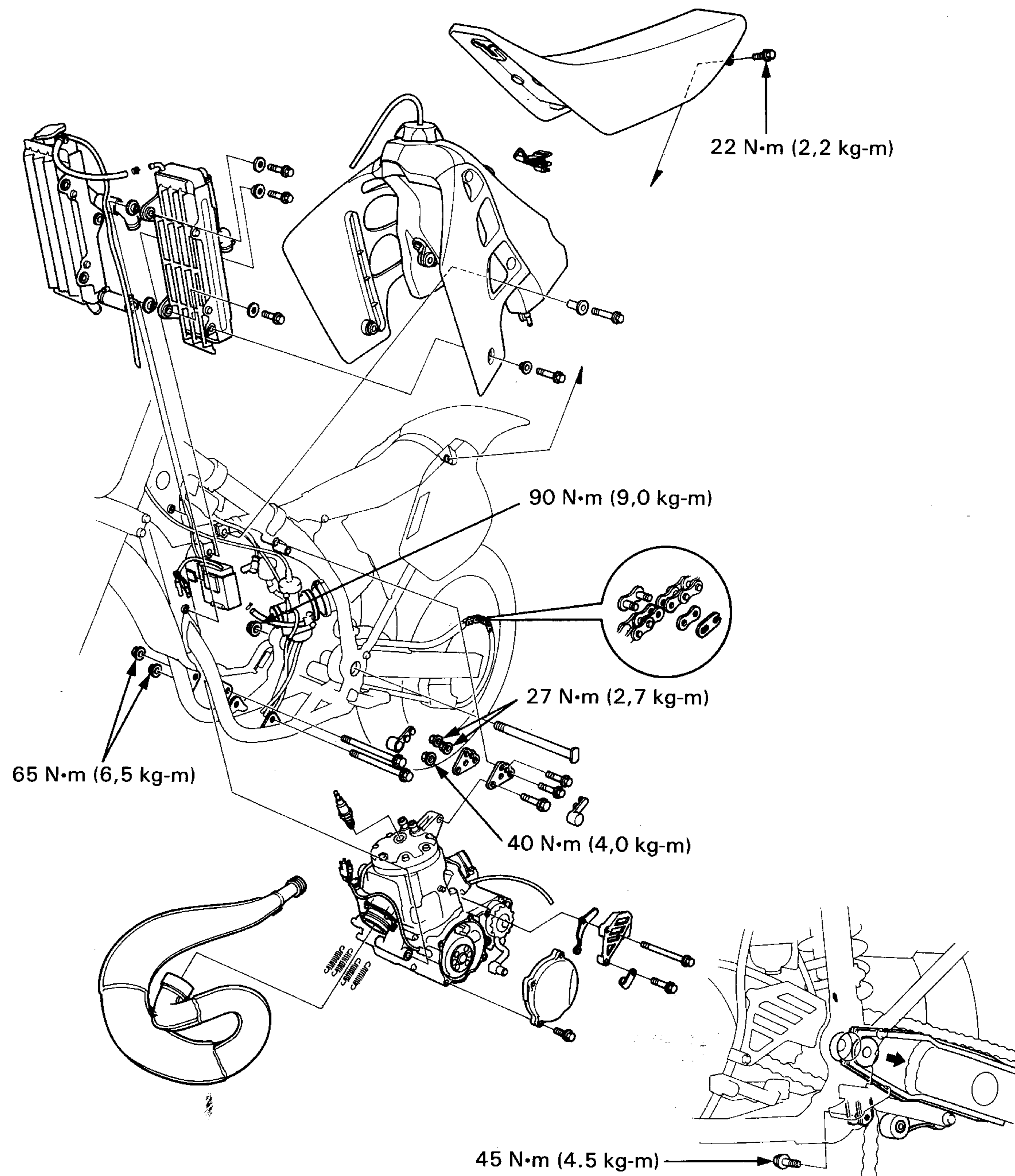
- Les interventions sur les pièces suivantes nécessitent la dépose du moteur:

Boîte de vitesses

Vilebrequin

Tambour et fourchettes de sélection

} Page 62



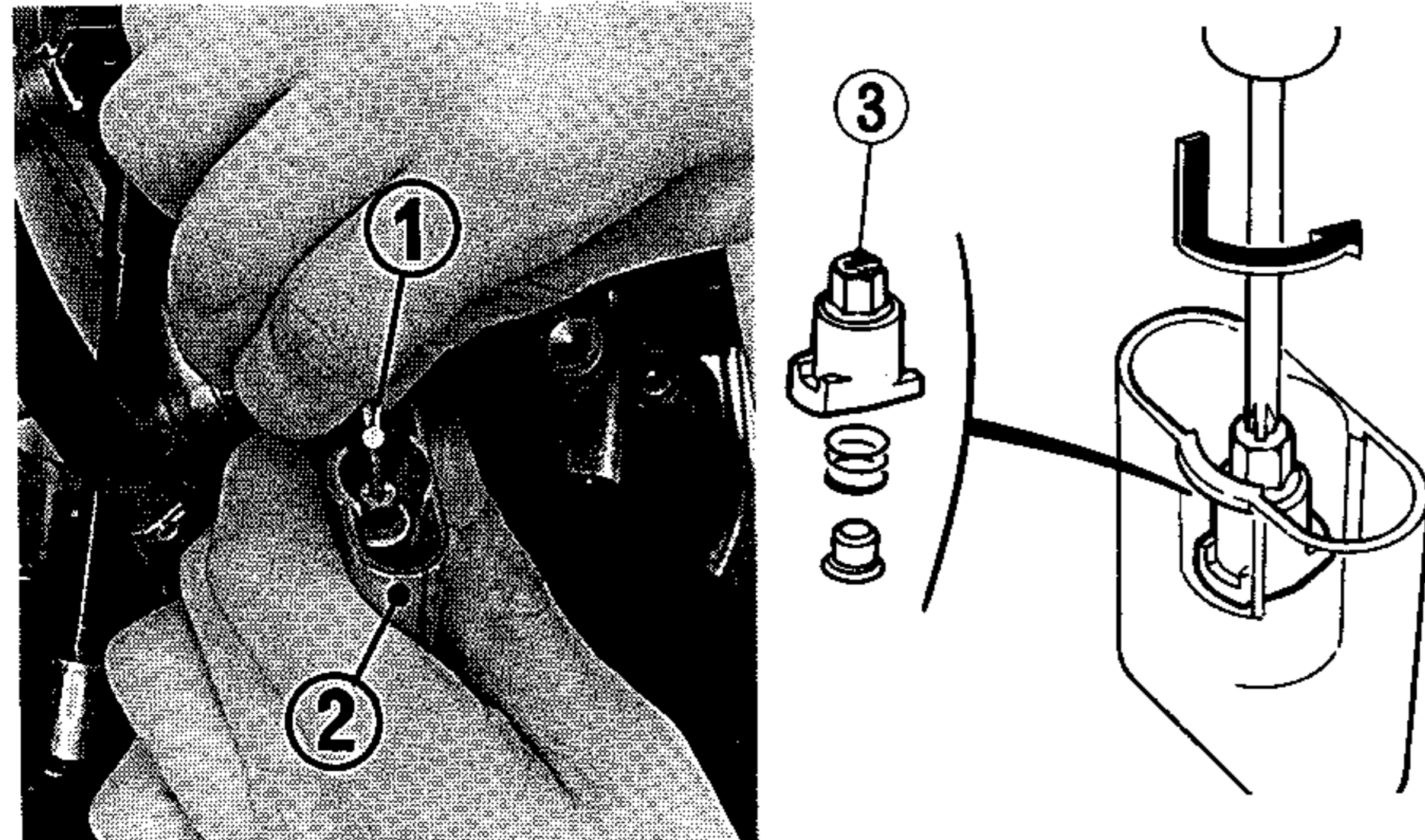
SYSTEME D'ALIMENTATION

Informations d'entretien

- Faites attention lorsque vous travaillez avec de l'essence. Effectuez vos travaux dans un endroit suffisamment aéré et à l'écart des étincelles ou des flammes.
- La cuve à niveau constant du carburateur est munie d'un bouchon de vidange qui peut être desserré pour évacuer l'essence résiduelle.
- Lors du démontage du système d'alimentation, notez bien les emplacements des joints toriques. Remplacez-les lors du remontage.

Démontage du carburateur BOISSEAU

Tournez le guidon complètement à gauche. Desserrez les raccords du carburateur et inclinez celui-ci vers la gauche. Retirez le couvercle du boisseau et le boisseau. Libérez le câble de la butée d'aiguille. Retirez le ressort de boisseau du couvercle. Appuyez sur la butée d'aiguille et tournez-la de 90 degrés. Puis, retirez la butée d'aiguille, l'entretoise et le ressort.



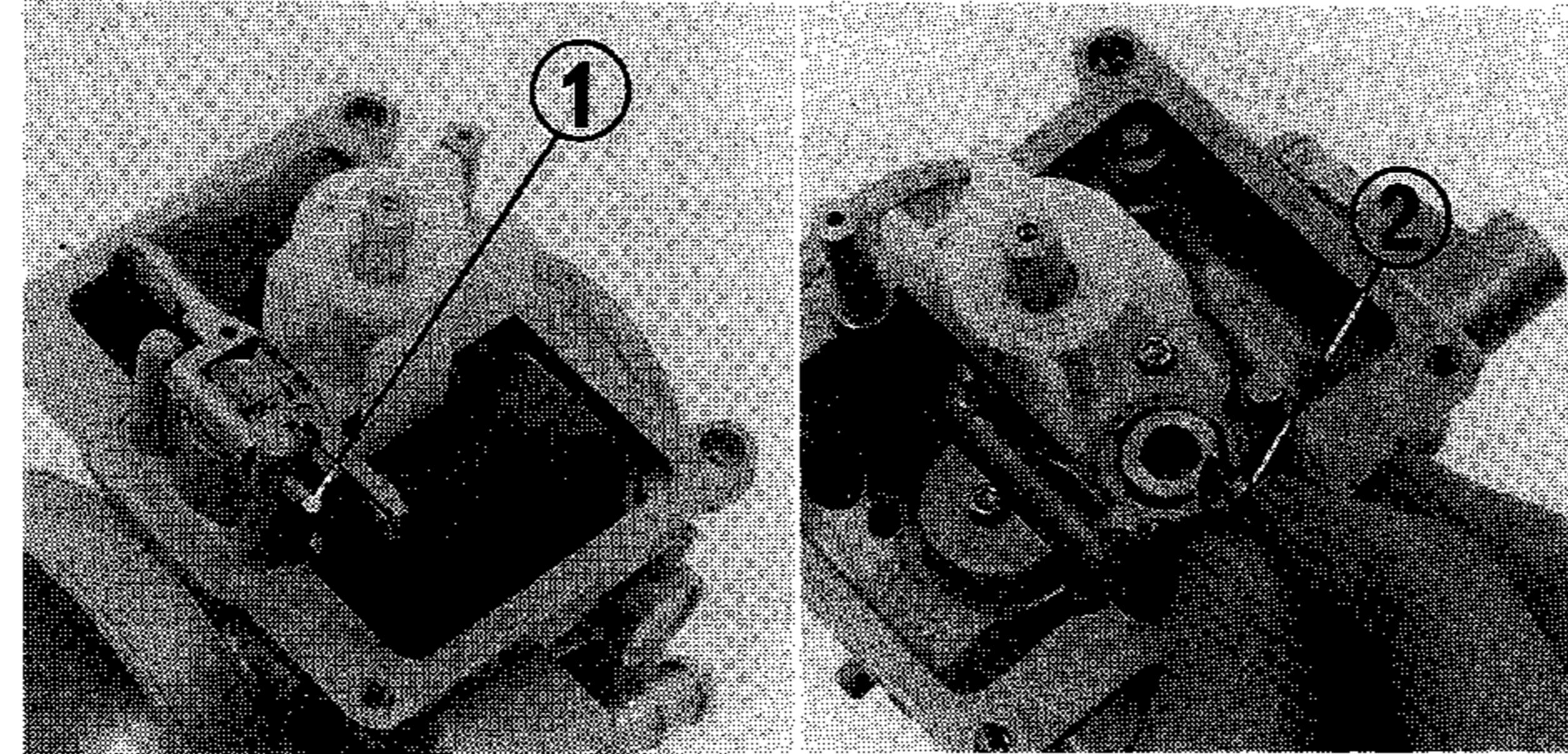
(1) CABLE D'ACCELERATEUR (2) BOISSEAU
(3) BUTEE D'AIGUILLE

Retirez l'aiguille du boisseau. Vérifiez si le boisseau et l'aiguille ne sont pas encrassés, éraflés ou usés. Pour le remontage, procédez dans l'ordre inverse du démontage.

FLOTTEUR/POINTEAU/GICLEURS

Retirez le carburateur et déconnectez les tubes. Retirez les vis de fixation de la cuve et la cuve elle-même.

Retirez l'axe de flotteur.
Retirez le pointeau.
Vérifiez le pointeau et son siège s'ils ne sont pas usés ou endommagés.
Remplacez le pointeau s'il est usé ou endommagé.



(1) AXE DE FLOTTEUR (2) POINTEAU

Retirez le gicleur principal, le déflecteur et le gicleur de ralenti. Vérifiez que chacune de ces pièces n'est pas usée ou endommagée. Retirez la vis d'air.

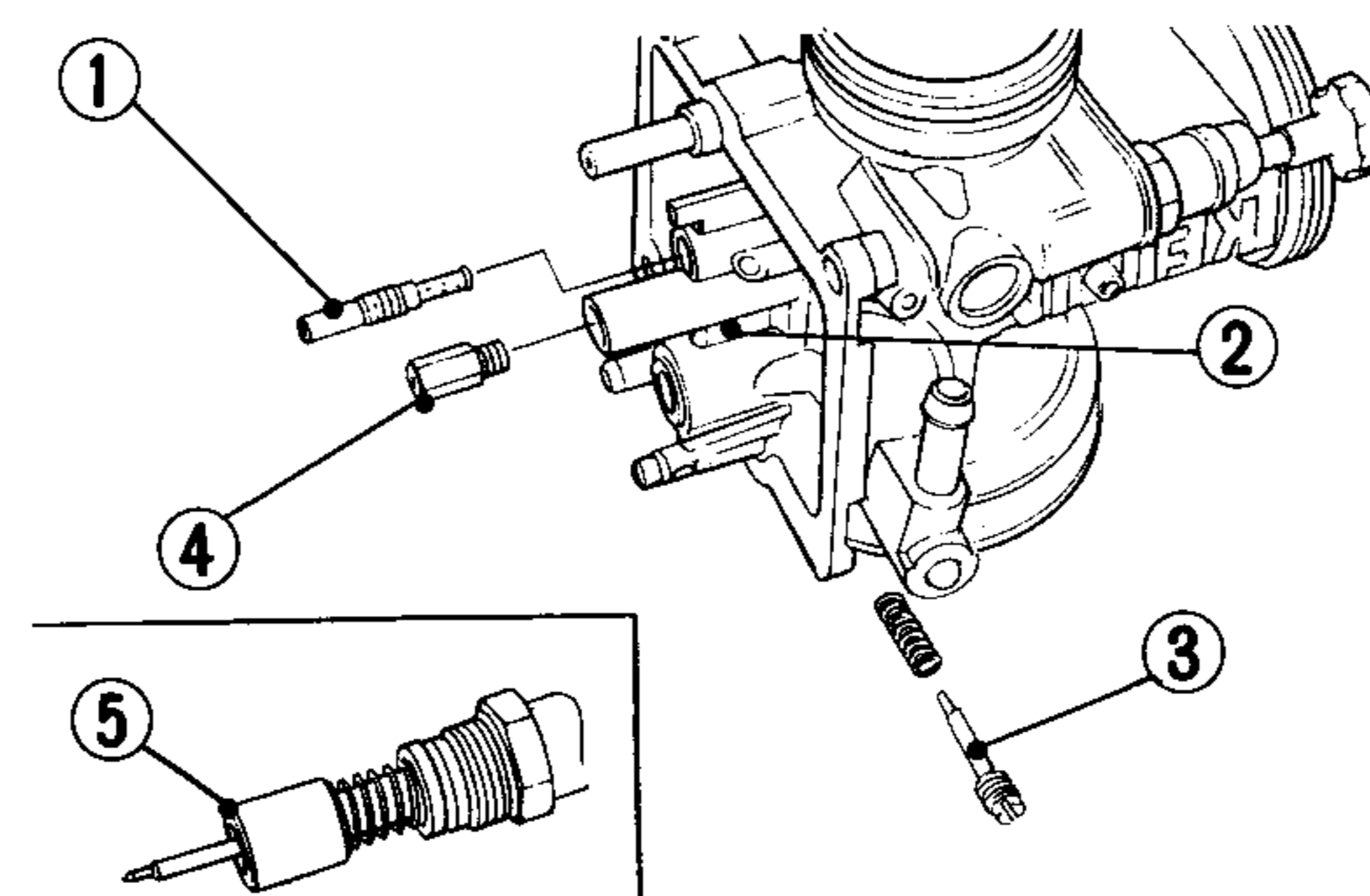
NOTE:

- Avant de retirer la vis d'air, notez le nombre de tours nécessaires pour la mettre en contact avec son siège, afin que vous puissiez la remettre dans la position initiale.

PRECAUTION:

- *N'essayez pas de retirer l'embase du puits d'aiguille du corps de carburateur.*

Dévissez le contre-écrou et retirez le starter. Vérifiez si la soupape n'est pas usée ou endommagée.



(1) GICLEUR DE RALENTI
(2) EMBASE DU PUIS D'AIGUILLE (3) VIS D'AIR
(4) GICLEUR PRINCIPAL (5) SOUPE

Remontage du carburateur

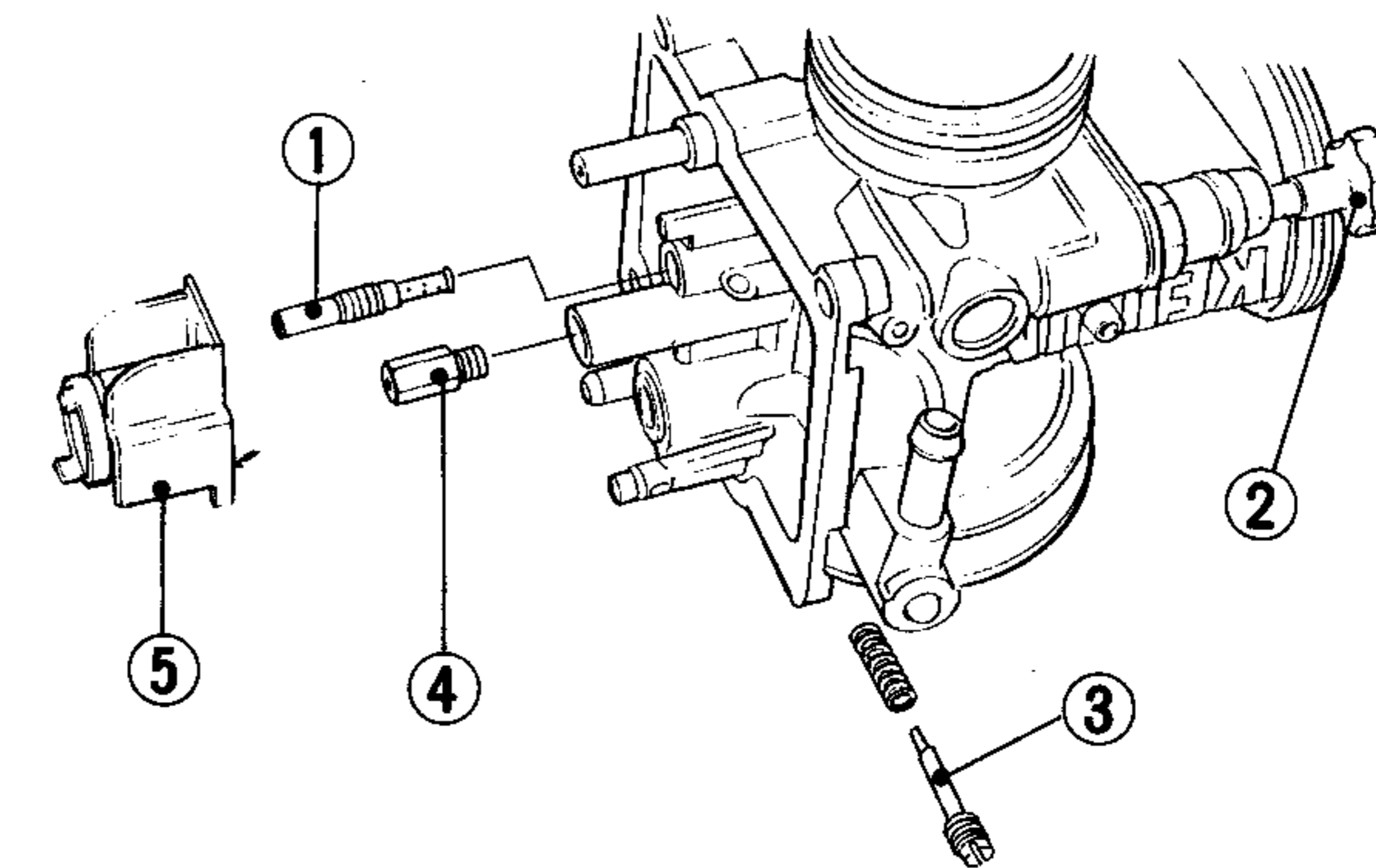
Nettoyez avec de l'air comprimé tous les gicleurs et orifices du carburateur.

Remettez le starter et serrez le contre-écrou.

Remettez la vis d'air et réglez-la à la position initiale.

OUVERTURE DE LA VIS D'AIR: 1 1/2 tours (Standard)

Remettez le déflecteur, le gicleur principal et le gicleur de ralenti.



(1) GICLEUR DE RALENTI
(2) BOUTON DE STARTER/RALENTI (3) VIS D'AIR
(4) GICLEUR PRINCIPAL (5) DEFLECTEUR

REGLAGE DE LA HAUTEUR DU FLOTTEUR

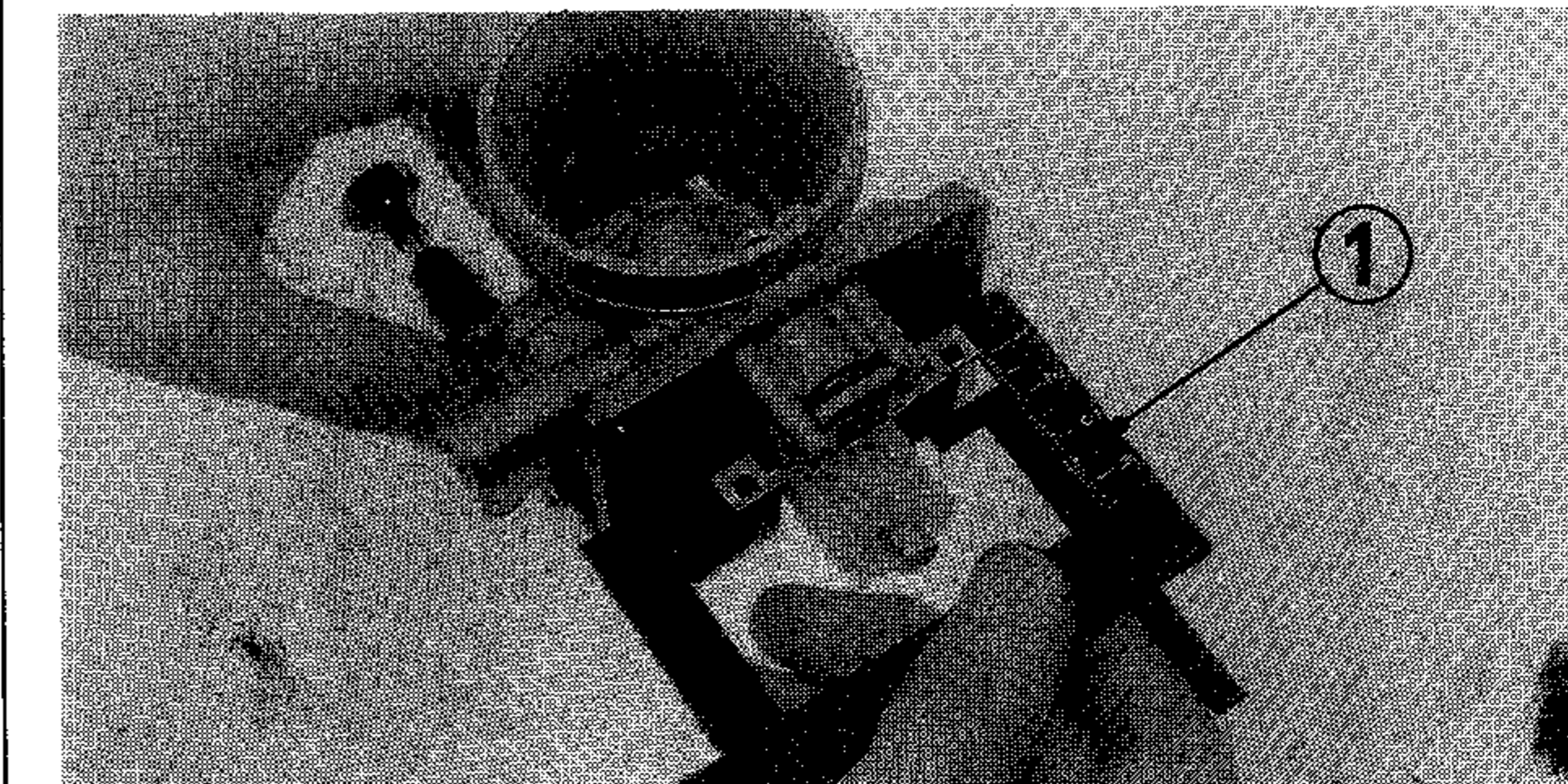
Mesurez la hauteur du flotteur, le support du flotteur étant en contact avec le pointeau.

Réglez-la, si nécessaire, en recourbant le support du flotteur avec précaution.

HAUTEUR DU FLOTTEUR: 16,0 mm

Remettez la cuve.

Reposez le carburateur sur le moteur.



(1) JAUGE DE HAUTEUR DU FLOTTEUR

14. DEMONTAGE/REMONTAGE

BOISSEAU

Mettez le clips sur l'aiguille.

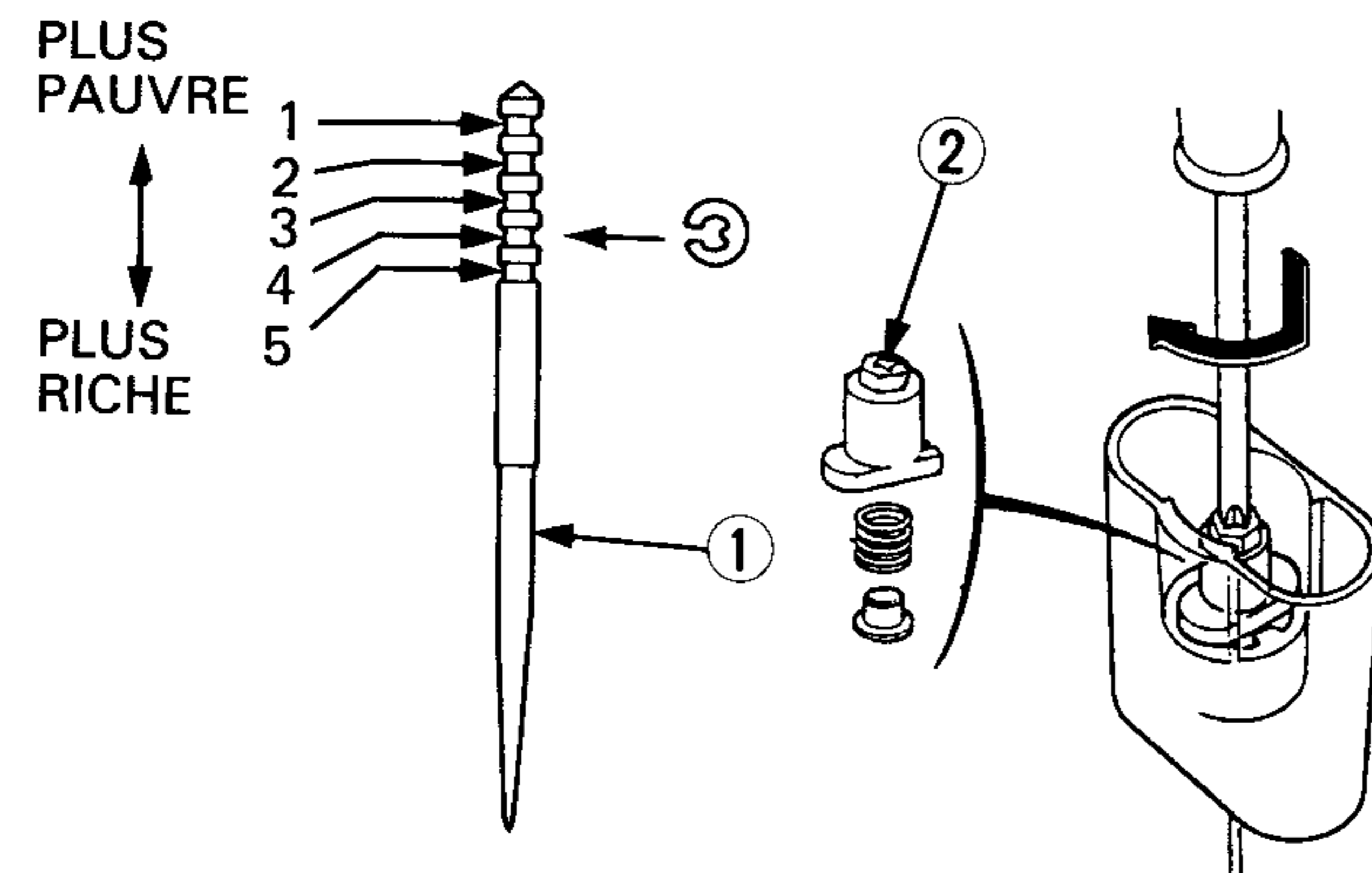
POSITION DE REGLAGE STANDARD:

4ème cran depuis le haut (standard)

Montez l'aiguille sur le boisseau.

Montez l'entretoise sur l'aiguille et le clips. Remettez ensuite le ressort et la butée d'aiguille.

Appuyez sur la butée d'aiguille et tournez-la de 90 degrés.

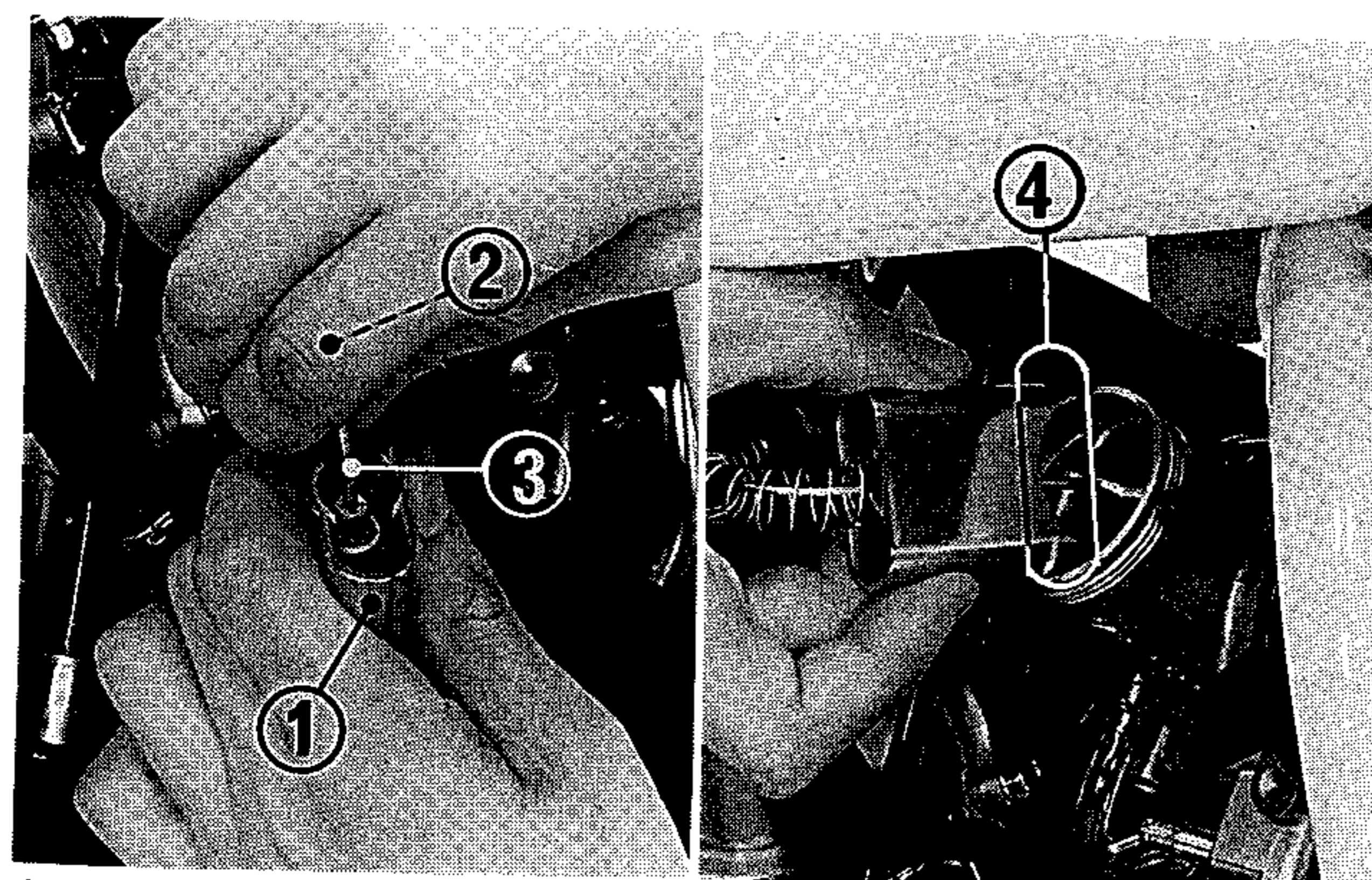


(1) AIGUILLE (2) BUTEE D'AIGUILLE

Comprimez le ressort du boisseau et connectez le câble d'accélérateur à la butée d'aiguille.

Remontez l'ensemble boisseau sur le carburateur avec sa coupe tournée vers le filtre à air.

Reposez et serrez le haut du carburateur à fond.



(1) BOISSEAU (2) RESSORT
(3) CABLE D'ACCELERATEUR (4) DIRIGE

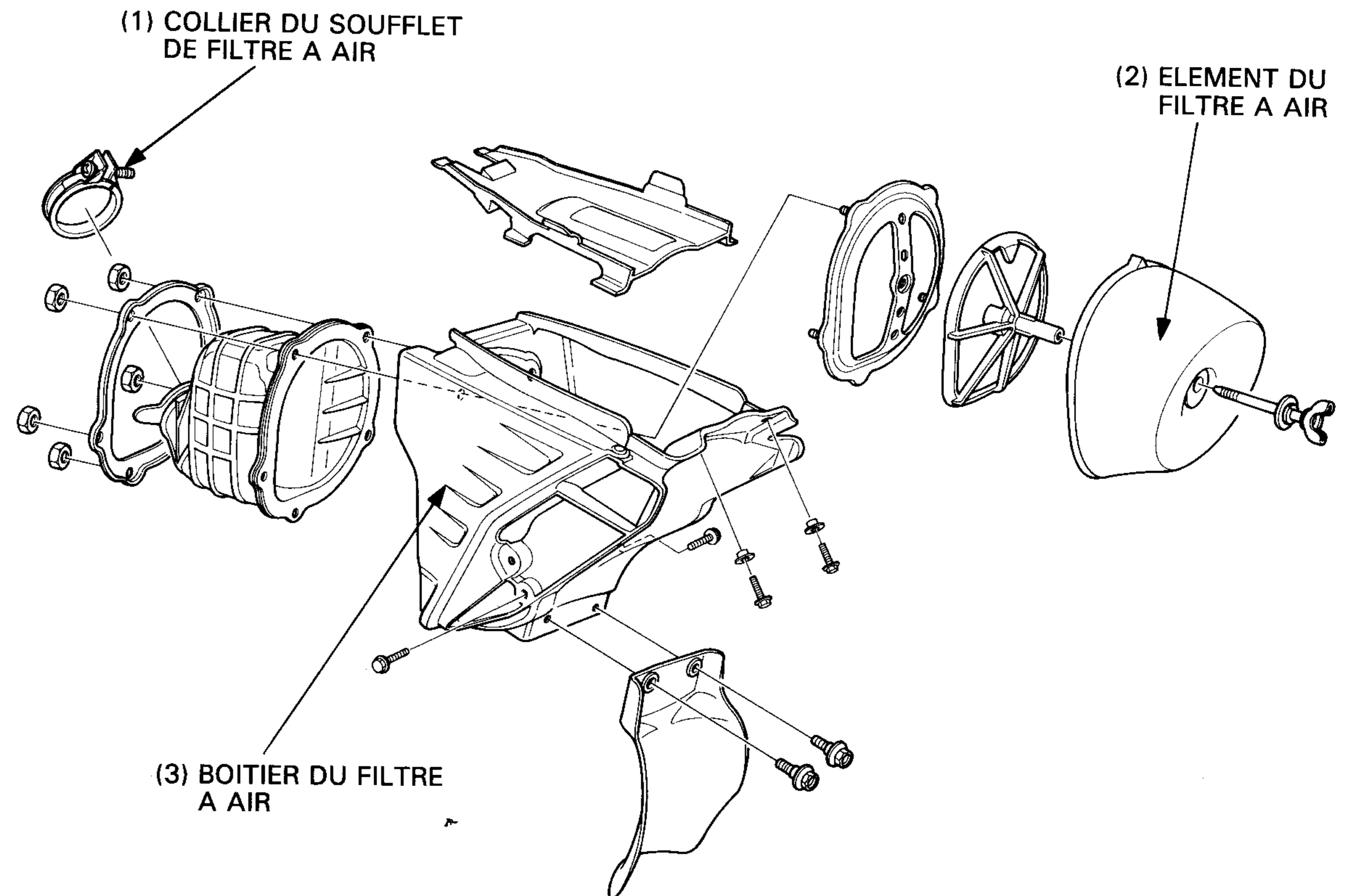
Boîtier du filtre à air

Retirez le cadre auxiliaire (page 22).

Retirez les vis de fixation de boîtier du filtre à air et le filtre lui-même.

Pour l'entretien de l'élément du filtre à air, reportez-vous à la page 18.

Vérifiez que le raccordement entre le soufflet et le boîtier du filtre à air est bien étanche.



PRECAUTION:

- Utilisez de la pâte au silicone pour le raccordement entre le soufflet et le boîtier du filtre à air.
- L'élément du filtre à air est constitué de différents matériaux collés entre eux; afin d'éviter l'endommagement de l'élément, traitez-le avec précaution.

CULASSE/CYLINDRE/PISTON

Informations d'entretien

- Cette section traite des procédures d'entretien de la culasse, du cylindre et du piston. Ces opérations peuvent être effectuées avec le moteur monté sur le cadre.
- Avant de commencer le démontage, nettoyez complètement le moteur pour éviter que des impuretés n'y pénètrent.
- Enlevez tout reste de joint des plans de joint.
- N'utilisez pas de tournevis pour retirer la culasse.
- Nettoyez les pièces avant de les contrôler.
- Avant le remontage, appliquez de l'huile moteur 2 temps propre sur toutes les surfaces de glissement.
- Le piston et les segments doivent être remplacés après 7,5 heures de course. Remplacez l'axe de piston ainsi que le roulement du pied de bielle après 22,5 heures de course.

Dépose

CULASSE

Vidangez le liquide de refroidissement.

Retirez la selle et le réservoir.

Déposer le carburateur et le clapet à hanches.

Desserrez les colliers des durites et désaccouplez celles-ci de la culasse.

Déconnectez le capuchon de bougie.

Retirez les boulons supérieurs de fixation du moteur et les pattes de support.

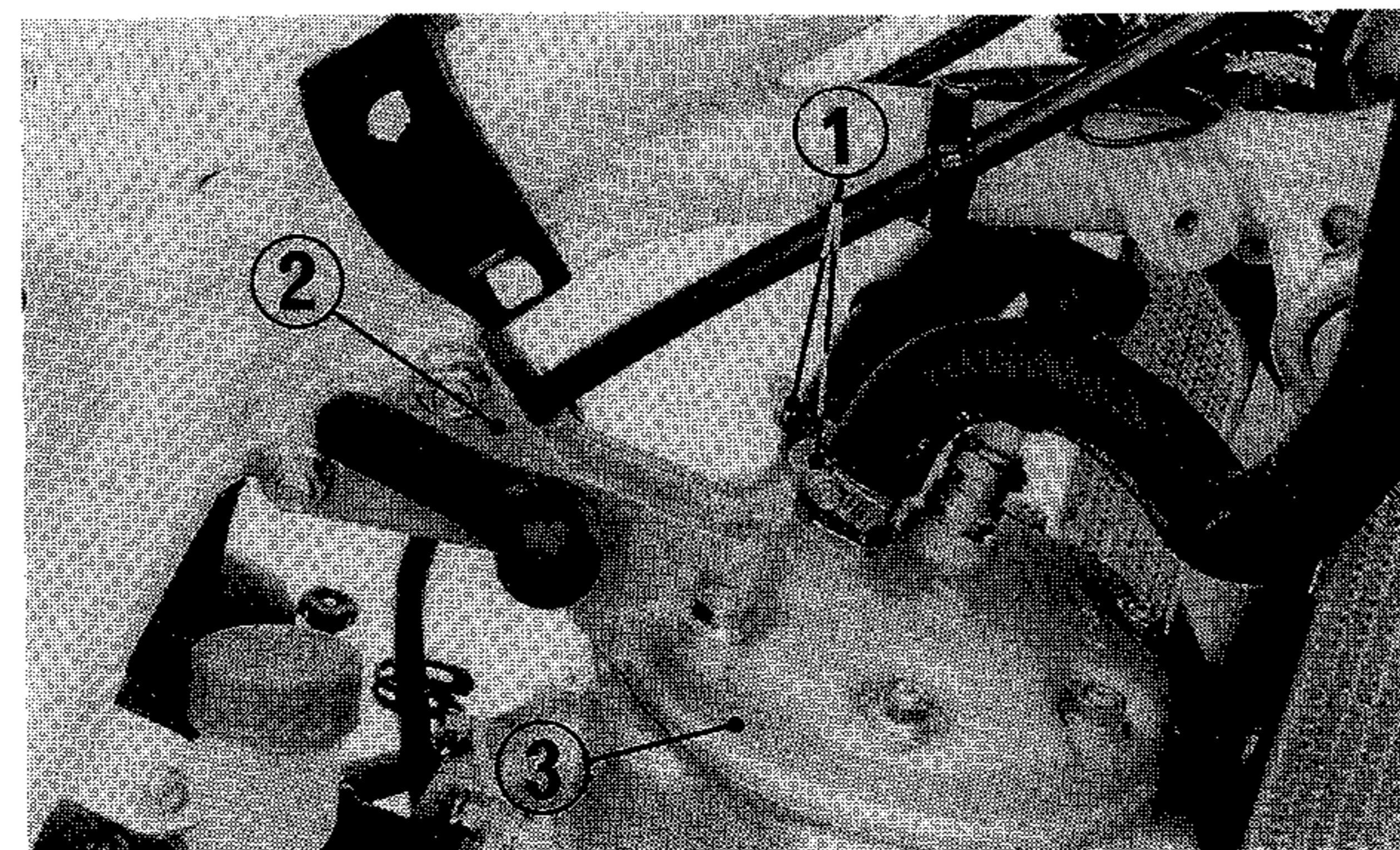
Enlevez la bougie.

Déposez les sept écrous de culasse et la culasse.

Enlevez le joint de culasse.

NOTE:

- Pour éviter de voiler la culasse, desserrez les écrous de 1/4 de tour chacun en procédant en diagonale et retirez-les.



(1) COLLIERS DE DURITE (2) PATTES DE SUPPORT
(3) CULASSE

CYLINDRE/PISTON

Déposez le radiateur (page 68).

Déposez l'unité CDI du cadre.

Désaccouplez le raccord de durite d'eau et le collecteur d'échappement au cylindre.

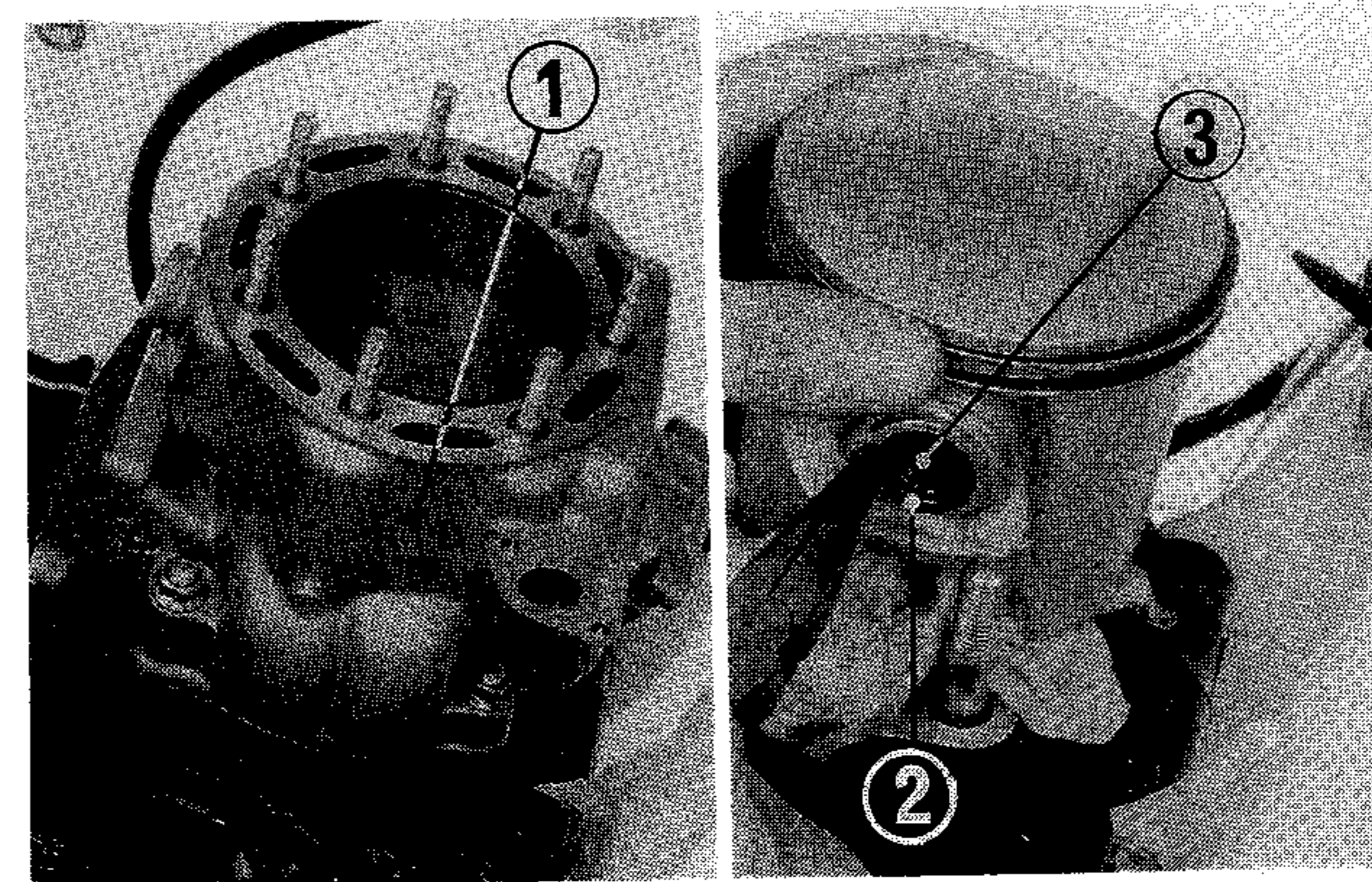
Déposez les quatre écrous de cylindre et le cylindre.

Enlevez les clips de l'axe du piston en utilisant une pince à bec long. Chassez l'axe hors du piston et retirez le piston.

Ecartez chaque segment et retirez-le en le soulevant par le côté opposé à la coupe.

PRECAUTION:

- *N'endommagez pas les segments en les écartant de trop.*



(1) CYLINDRE (2) CLIP DE L'AXE DU PISTON
(3) AXE DU PISTON

Décalaminage

CHAMBRE DE COMBUSTION

Décalaminez la chambre de combustion. Nettoyez le plan de joint de la culasse.

PRECAUTION:

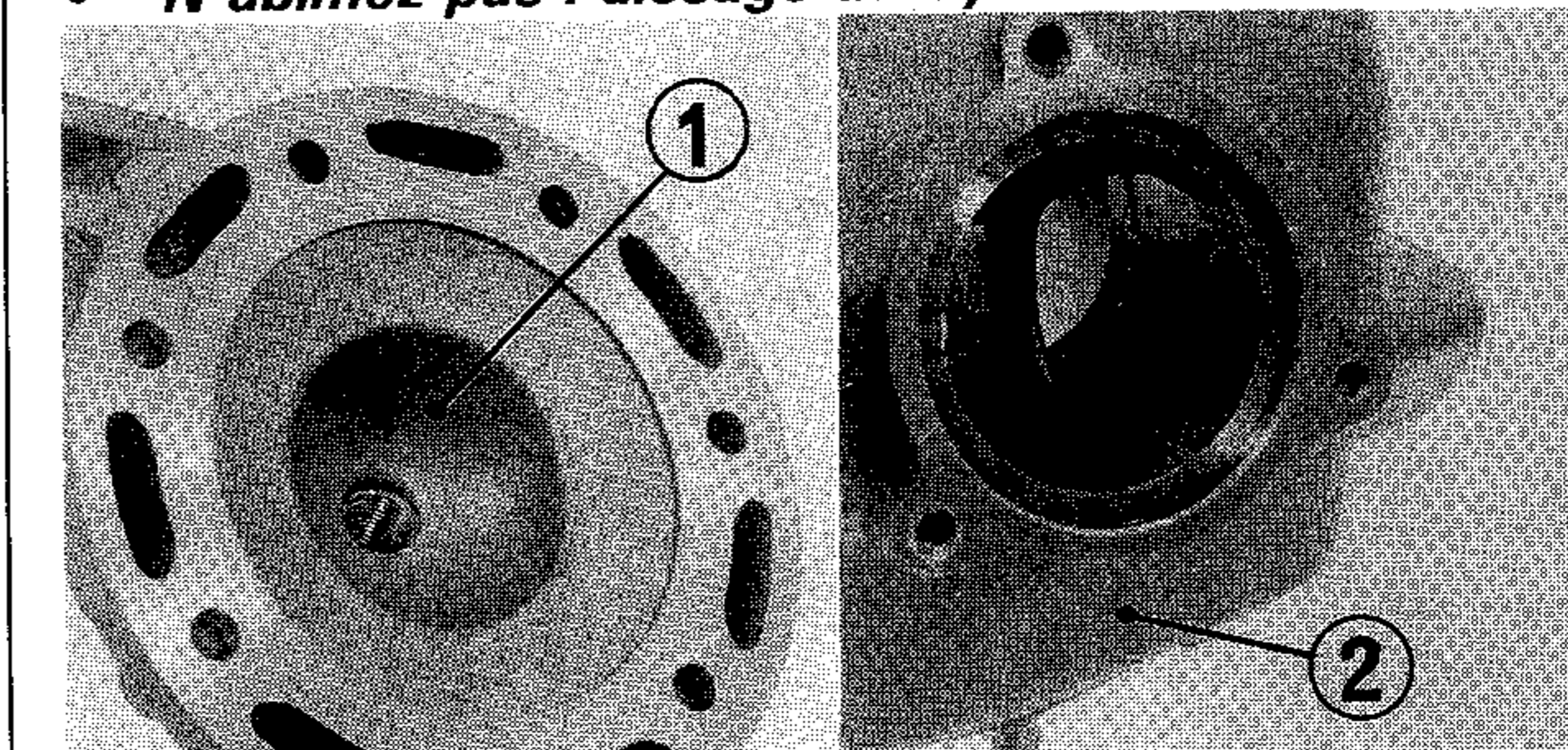
- *Faites attention à ne pas rayer la chambre de combustion ou le plan de joint de la culasse.*

CYLINDRE

Décalaminez la partie autour de la lumière d'échappement.

PRECAUTION:

- *N'abîmez pas l'alésage du cylindre.*



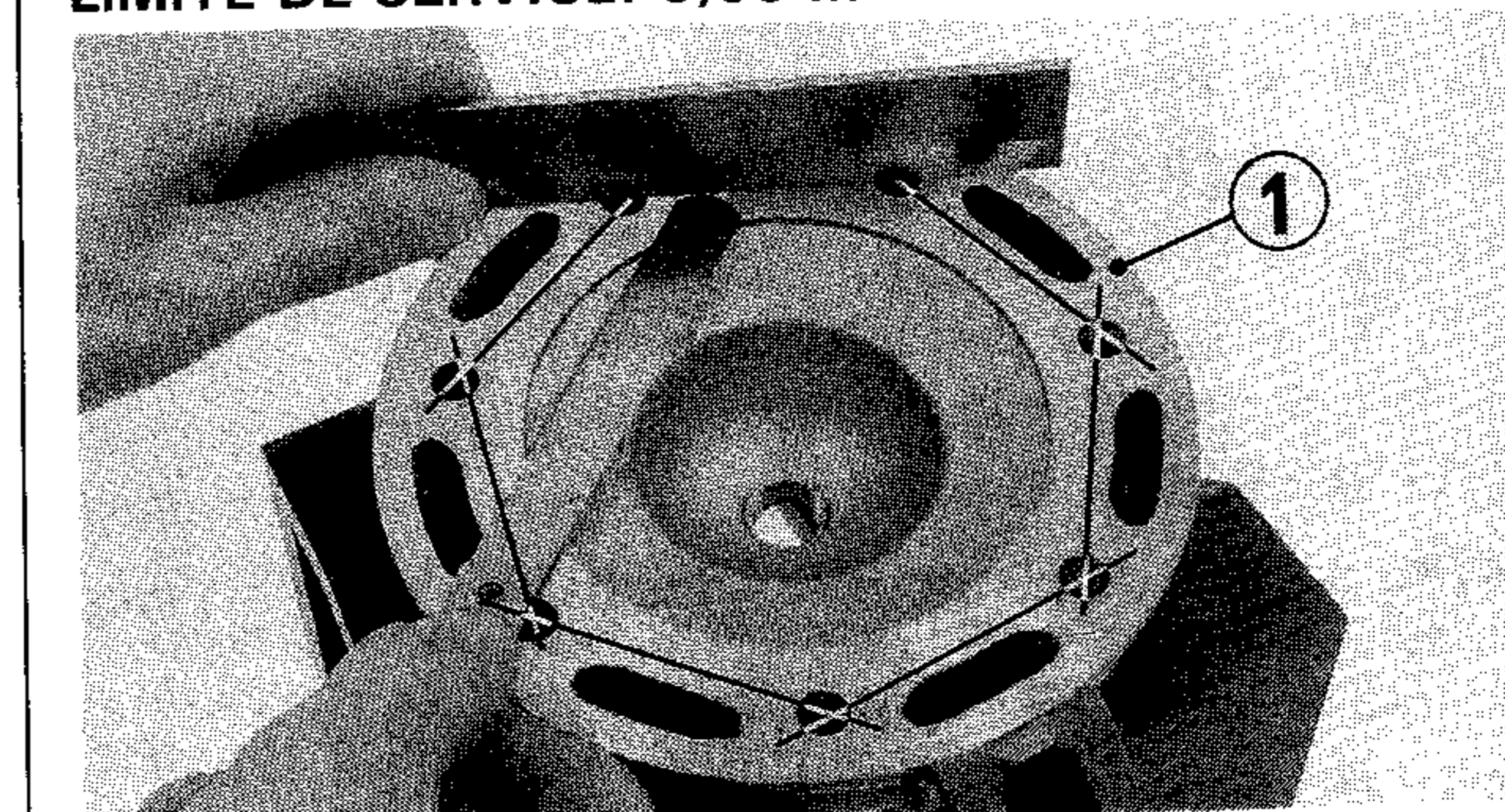
(1) CHAMBRE DE COMBUSTION (2) CYLINDRE

Contrôle

CHAMBRE DE COMBUSTION

Contrôlez la planéité de la culasse à l'aide de cales d'épaisseur et d'une règle droite placée en diagonale sur le plan de joint.

LIMITE DE SERVICE: 0,05 mm



(1) CULASSE

14. DEMONTAGE/REMONTAGE

CYLINDRE

Contrôlez la planéité du plan supérieur du cylindre. Utilisez une règle droite et des cales d'épaisseur pour mesurer le degré de voile du plan de joint de culasse sur le cylindre. Si le voile dépasse la limite de service, rectifiez le plan.

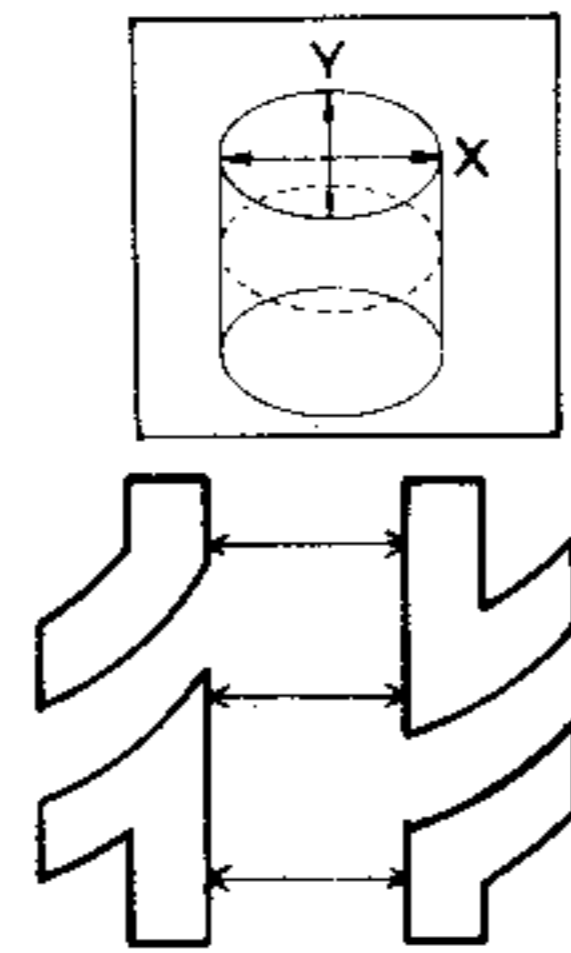
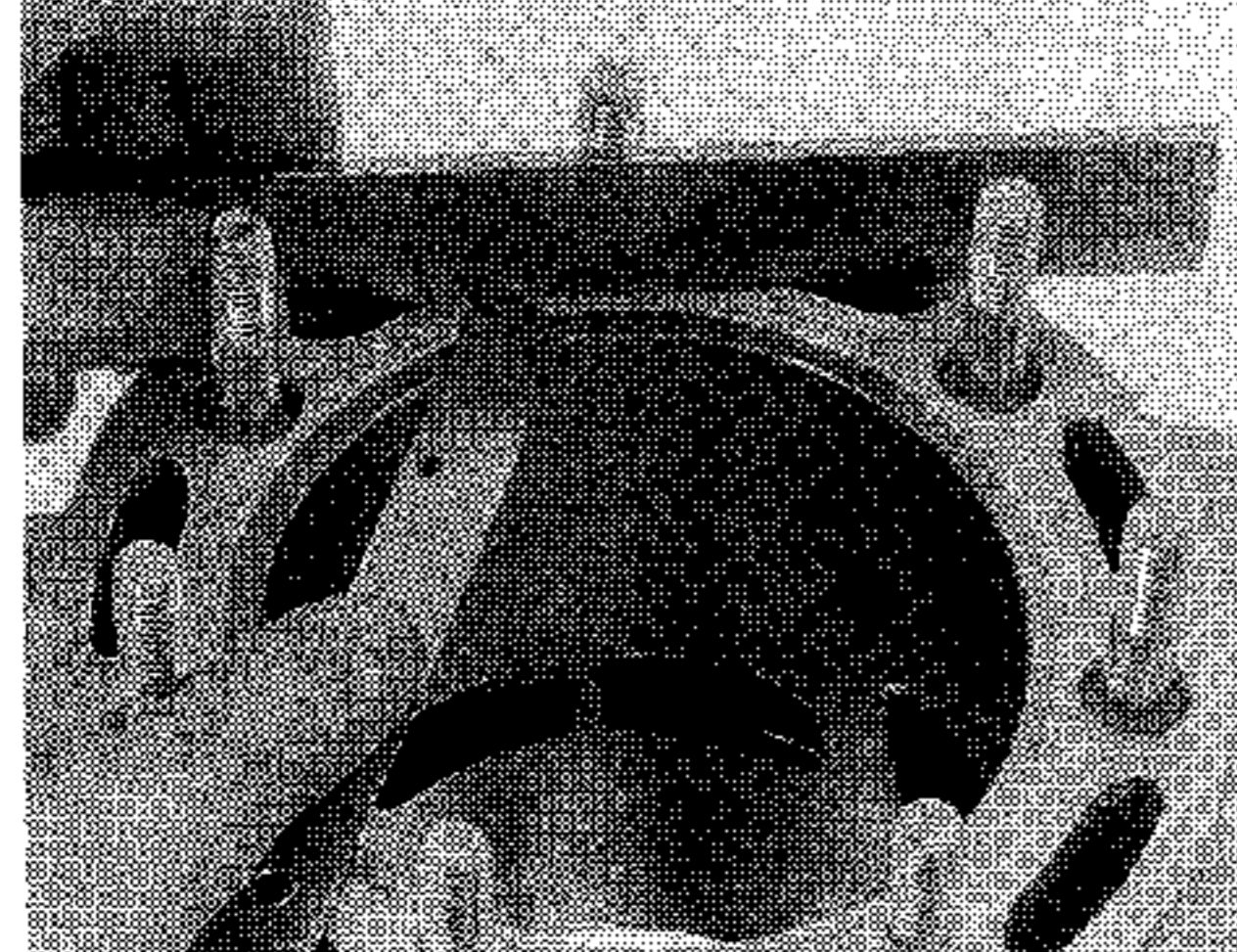
LIMITE DE SERVICE: 0,05 mm

Vérifiez que les goujons de cylindre sont bien serrés. S'il y a des goujons desserrés, retirez-les et nettoyez leur filetage avec du produit de dégraissage de contacts. Remettez ces goujons en place en leur appliquant du frein-filet Honda Anaerobic Thread Lock ou un produit équivalent.

COUPLE DE SERRAGE: 12 N·m (1,2 kg·m)

Mesurez l'alésage du cylindre à trois hauteurs différentes dans le sens de l'axe de piston et perpendiculairement à ce sens. Utilisez la valeur mesurée la plus élevée pour déterminer l'usure du cylindre.

LIMITE DE SERVICE: 0,05 mm



Réalisez le cylindre s'il est usé ou grippé. Il existe deux pistons et segments de pistons surdimensionnés (page 9).

PISTON

Mesurez le diamètre extérieur du piston à 25 mm du bas de la jupe et perpendiculairement à l'axe du piston.

LIMITE DE SERVICE: 88,88 mm

Si le diamètre extérieur du piston est inférieur à cette limite, remplacez le piston par un neuf. Calculez le jeu entre le cylindre et le piston.

LIMITE DE SERVICE: 0,12 mm

Vérifiez si l'axe de piston n'est pas usé ou s'il n'est pas excessivement décoloré.

Mesurez le diamètre extérieur de l'axe de piston.

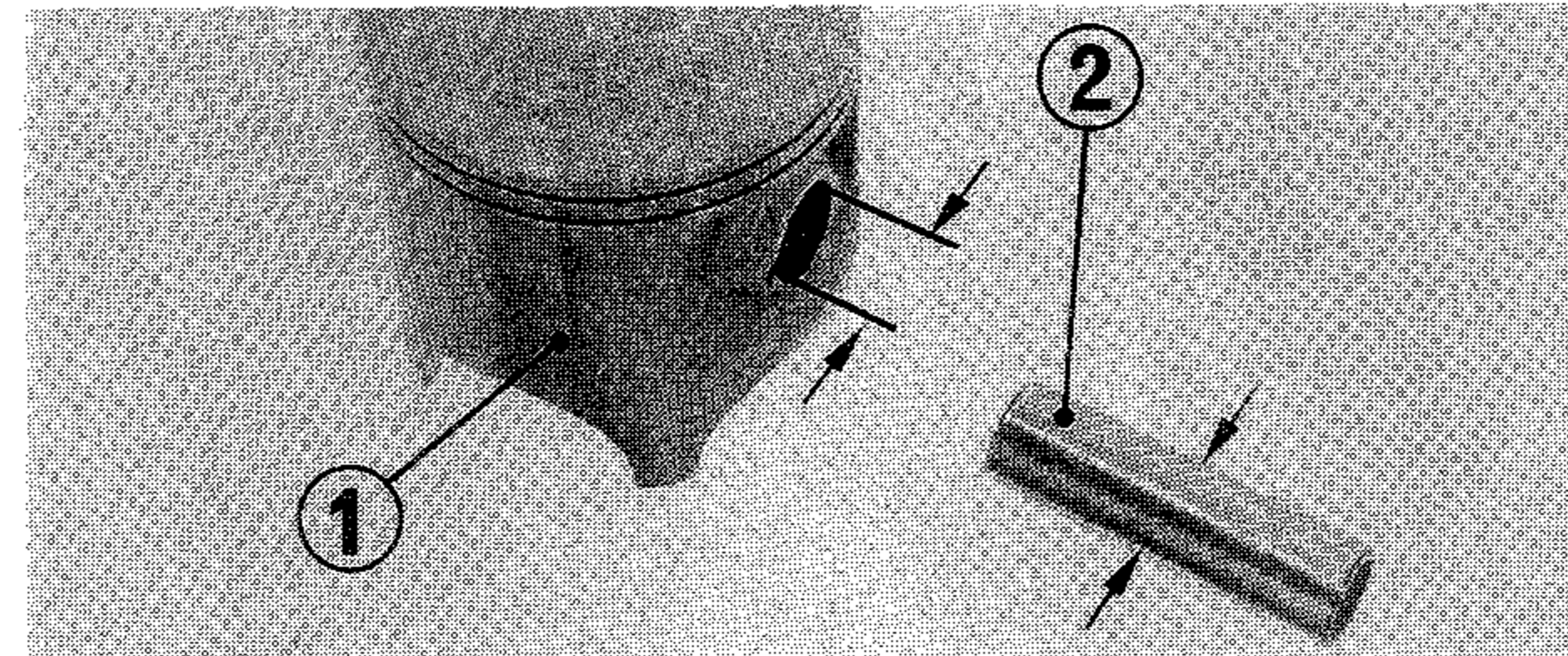
LIMITE DE SERVICE: 19,992 mm

Calculez le jeu entre l'axe et le piston.

LIMITE DE SERVICE: 0,02 mm

Mesurez le diamètre d'alésage de l'axe de piston.

LIMITE DE SERVICE: 20,02 mm



(1) PISTON (2) AXE DE PISTON
SEGMENTS DE PISTON

Introduisez les segments dans le cylindre. Utilisez le piston pour positionner les segments perpendiculairement dans le cylindre.

Mesurez le jeu à la coupe de chaque segment à l'aide d'un jeu de cales.

LIMITE DE SERVICE: 0,6 mm

Si le jeu à la coupe est toujours supérieur à cette valeur, il faudra remplacer le cylindre.

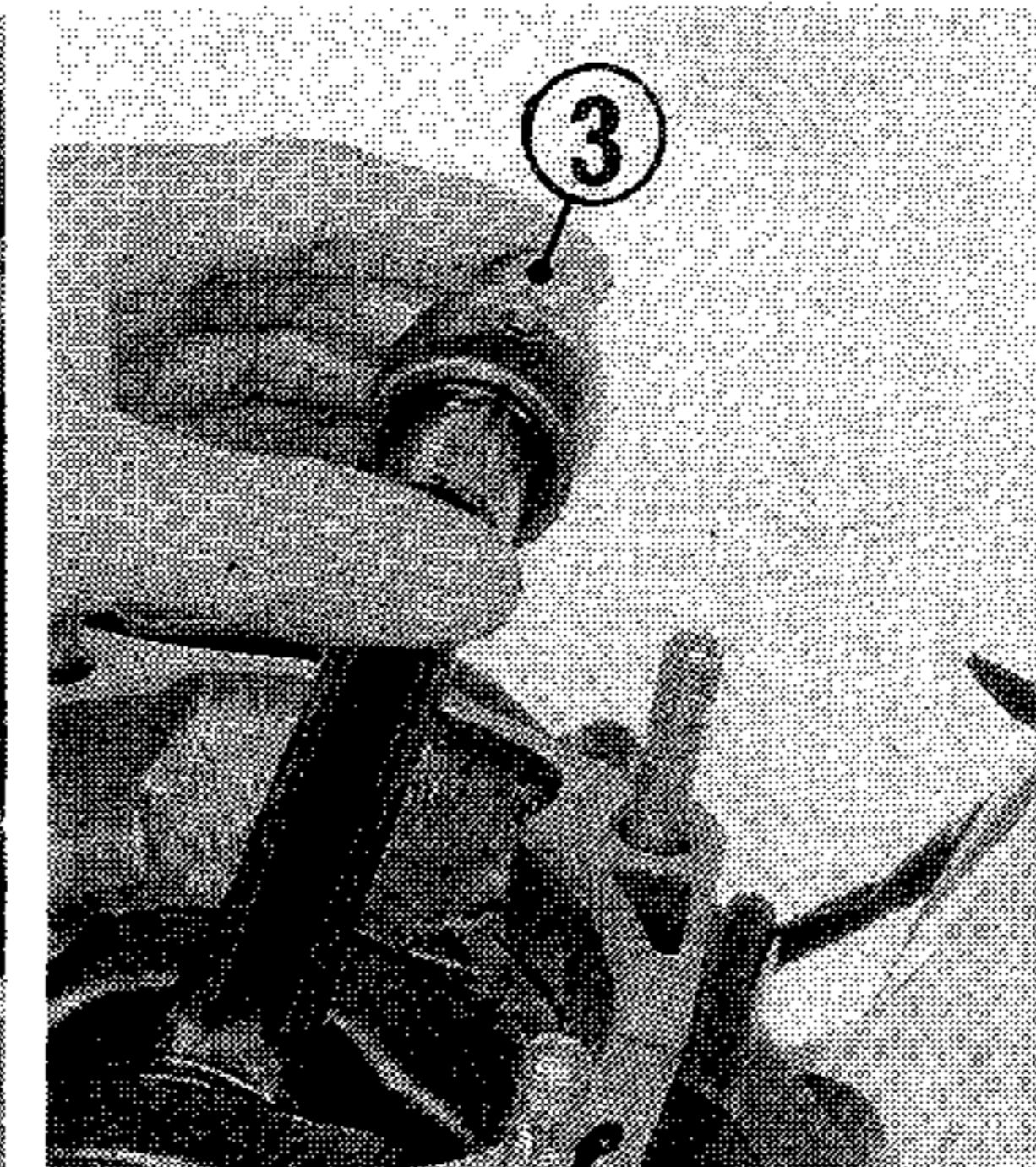
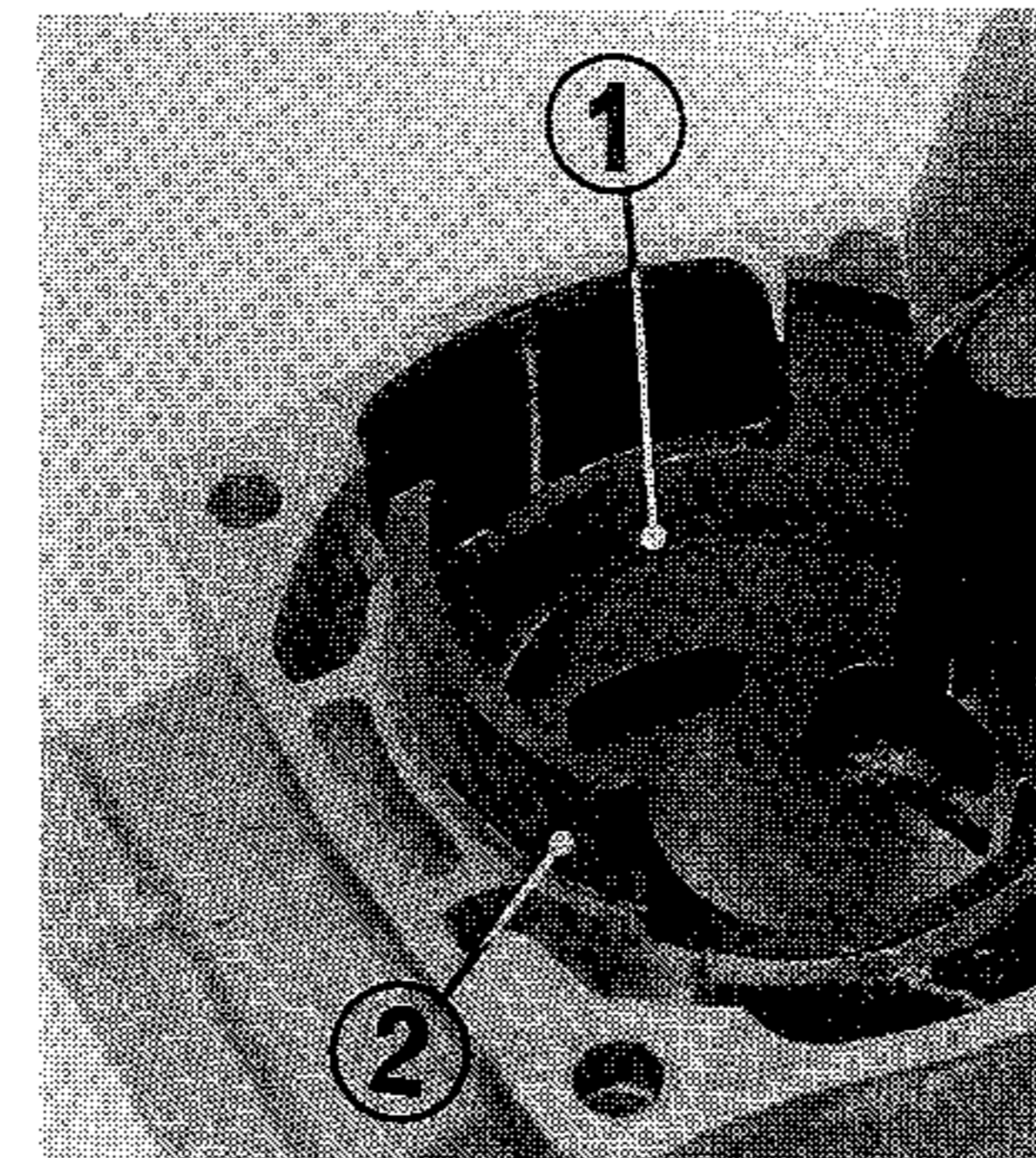
BIELLE

Montez le roulement et l'axe de piston dans le pied de la bielle, puis vérifiez si le jeu n'est pas excessif. Si le jeu semble excessif, mesurez le diamètre intérieur du pied de bielle.

LIMITE DE SERVICE: 25,025 mm

Si le diamètre intérieur ne dépasse pas la limite de service, remplacez l'axe de piston et le roulement de pied de bielle.

Si le diamètre intérieur dépasse cette limite, remplacez l'embiellage.



(1) SEGMENT (2) CYLINDRE (3) AXE DE PISTON

Repose

Nettoyez les gorges pour segment. Lubrifiez les segments et les gorges avec de l'huile 2 temps propre. Reposez les segments sur le piston.

NOTE:

- Reposez les segments avec les repères dirigés vers le haut.
- Positionnez chaque segment de manière que le pion de la gorge se trouve entre les deux extrémités du segment.

Lubrifiez le roulement du pied de bielle et l'axe de piston avec de l'huile 2 temps propre. Montez le roulement de pied de bielle, le piston et l'axe de piston.

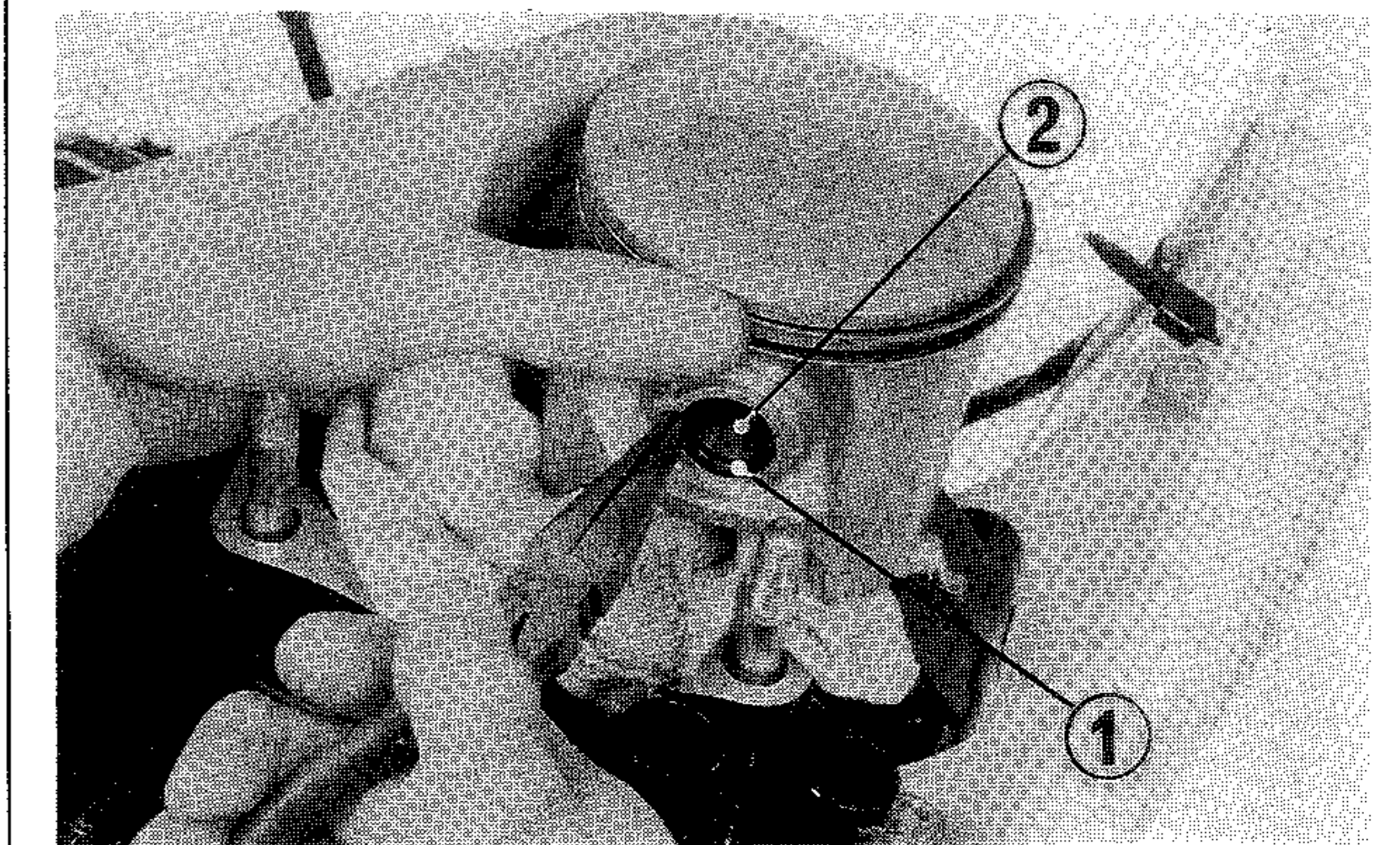
NOTE:

- Montez le piston avec le repère "IN" dirigé vers l'admission.

Posez les clips d'axe de piston.

PRECAUTION:

- *Utilisez des clips neufs. Ne réutilisez jamais de vieux clips.*
- *Ne laissez pas tomber les clips dans le carter.*



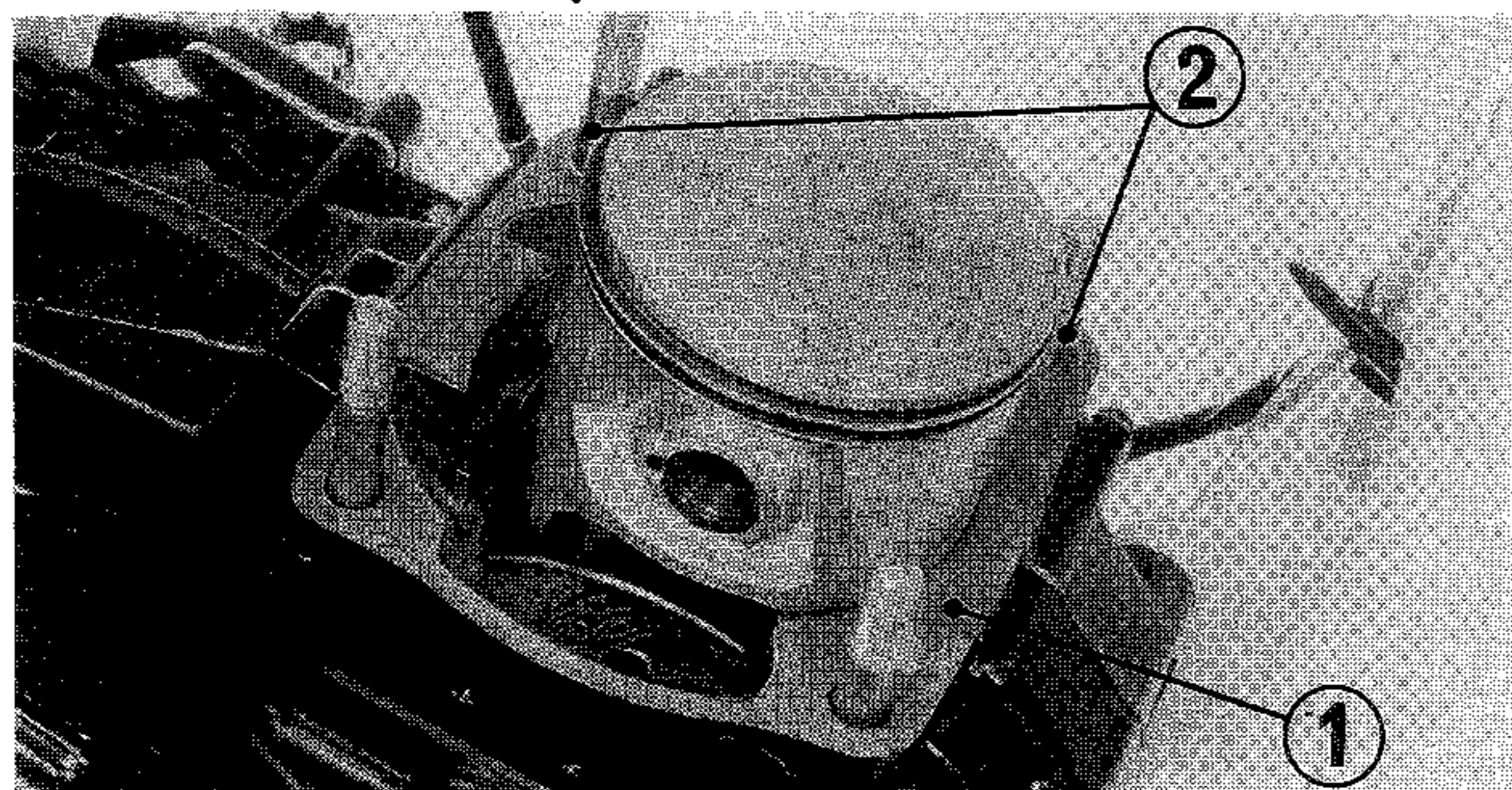
(1) CLIP D'AXE DE PISTON
(2) AXE DE PISTON

Eliminez les restes de joint du plan de joint d'embase du carter-moteur.

NOTE:

- Faites attention à ne pas enlever de métal du plan de joint.

Placez un joint d'embase neuf et les pions de centrage sur le carter-moteur.



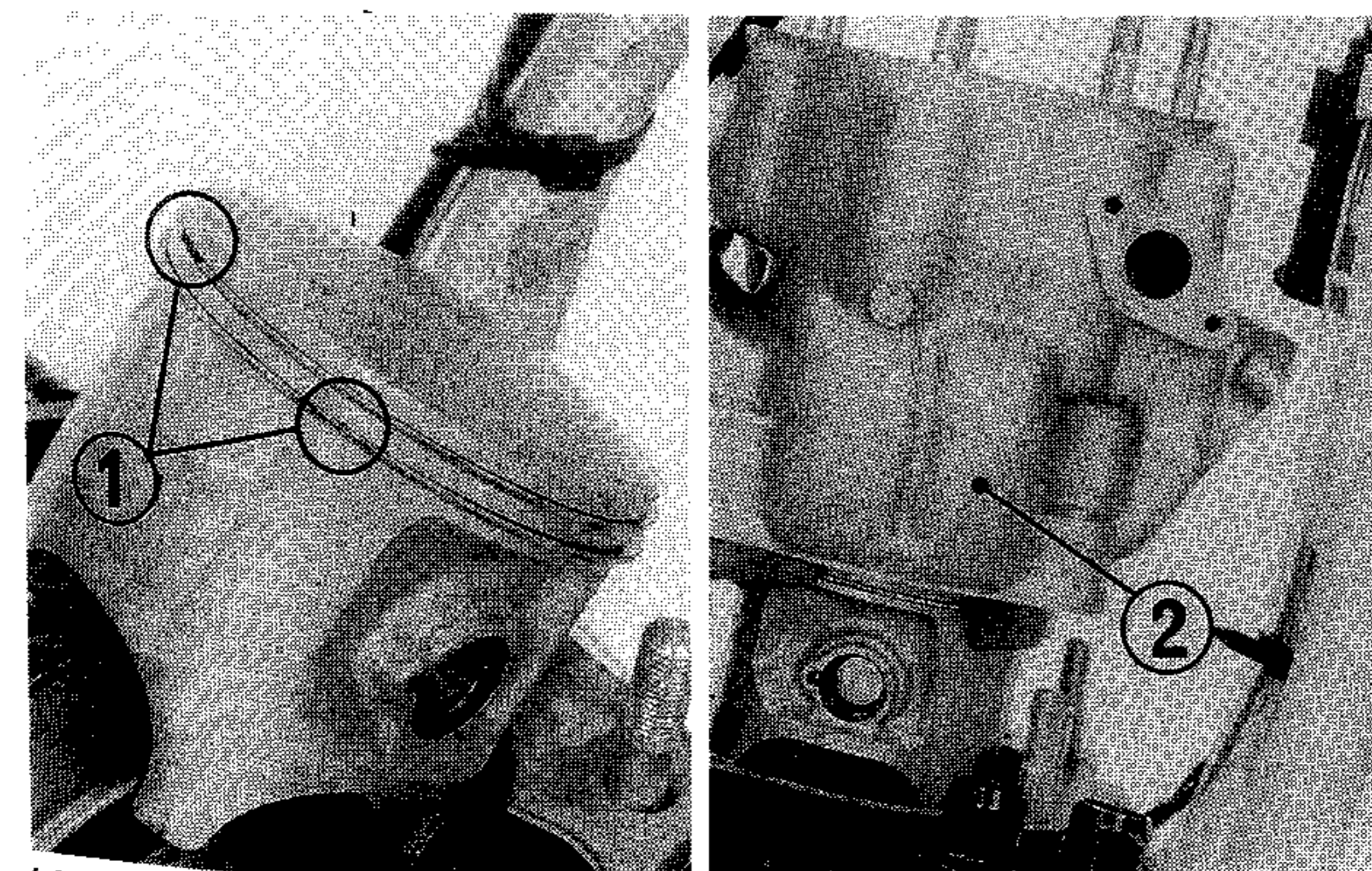
(1) JOINT (2) PIONS DE CENTRAGE

Positionnez chaque segment de manière que le pion de la gorge se trouve entre les deux extrémités du segment.

Lubrifiez le piston et les segments avec de l'huile 2 temps et faites glisser le cylindre sur le haut du piston en comprimant les segments.

PRECAUTION:

- Ne faites pas tourner le cylindre car les segments risqueraient d'accrocher les lumières du cylindre et de les endommager.

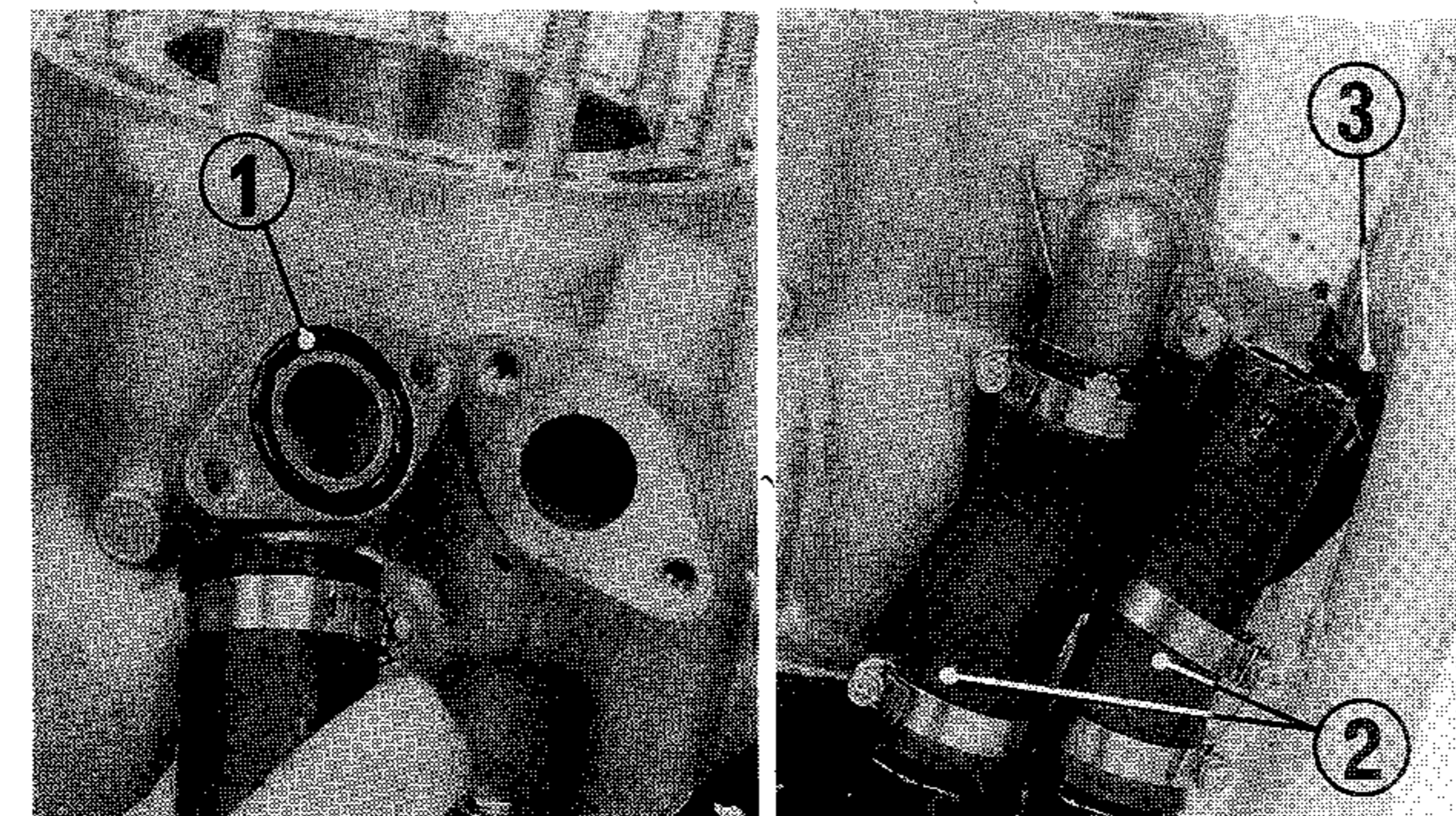


(1) PION DE SEGMENT DE PISTON (2) CYLINDRE

Reposez les quatre écrous de montage du cylindre et serrez-les au couple spécifié en diagonale.

COUPLE DE SERRAGE: 40 N·m (4,0 kg-m)

Remettez le clapet à anches dans le cylindre. Posez un joint torique neuf sur le raccord de durite d'eau et accouplez les durites d'eau au couvercle du demi-carter droit et au cylindre avec les colliers. Reposez le joint et le collecteur d'échappement avec le crochet de ressort et les trois boulons de montage de collecteur d'échappement.

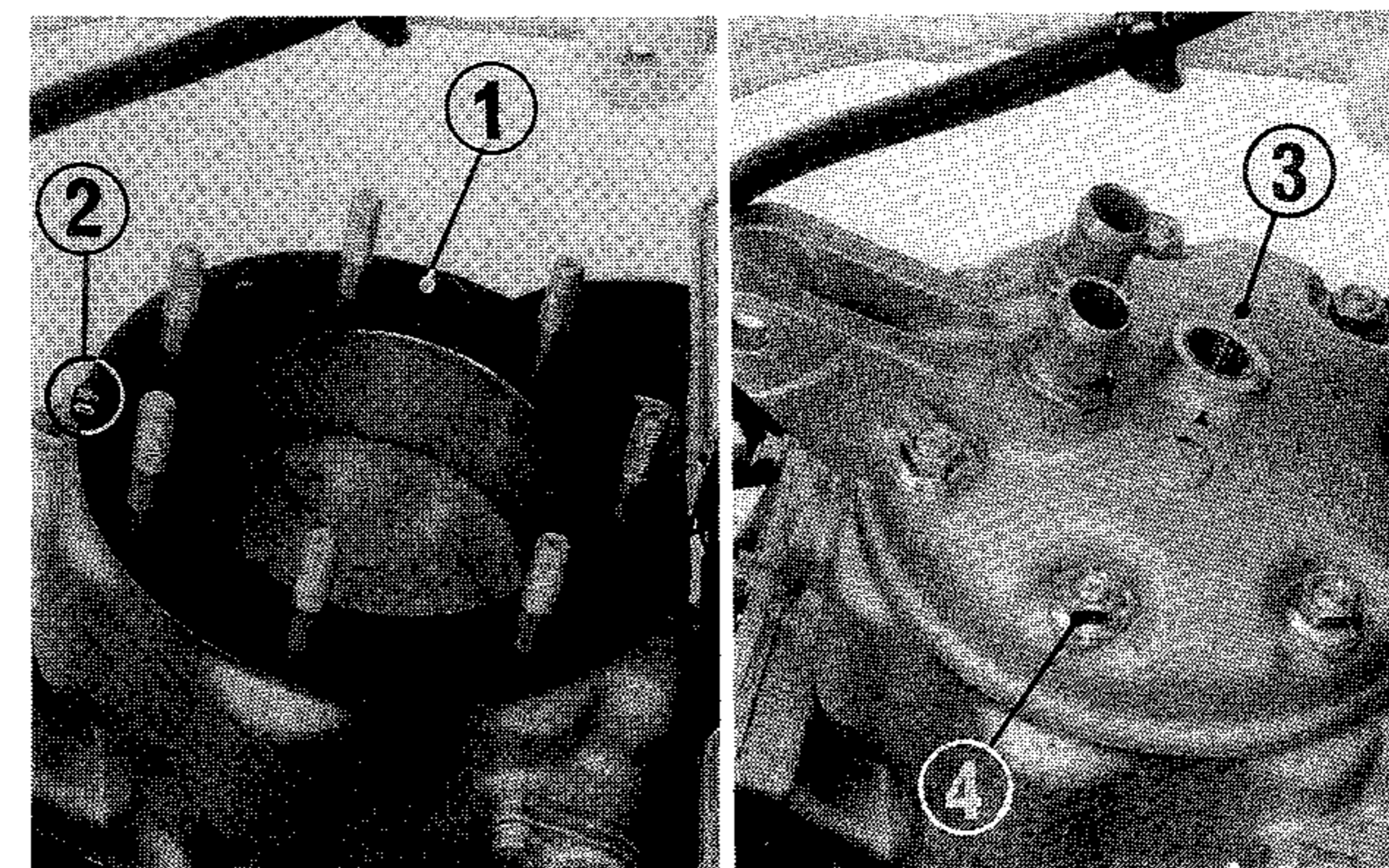


(1) JOINT TORIQUE (2) DURITE D'EAU (3) COLLECTEUR D'ÉCHAPPEMENT

Posez un joint de culasse neuf avec son repère "UP" dirigé vers le haut et sa languette de positionnement vers l'arrière.

Reposez la culasse et serrez les boulons en diagonale en 2 ou 3 passes.

COUPLE DE SERRAGE: Ecrou de culasse 27 N·m (2,7 kg-m)



(1) JOINT (2) LANGUETTE (3) CULASSE (4) ECROU

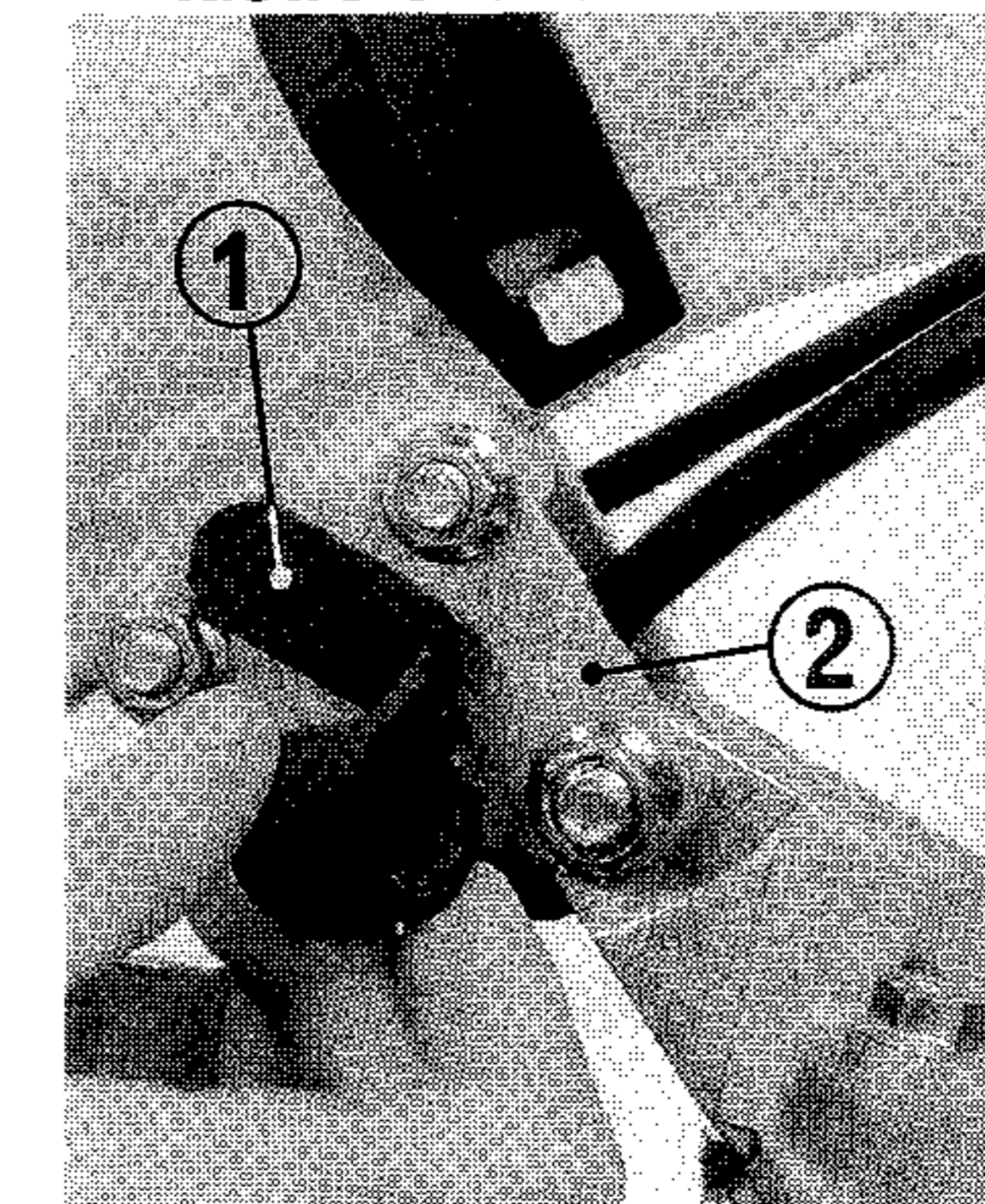
Reposez la patte de suspension du moteur, les boulons et les écrous.

**COUPLE DE SERRAGE: Boulon de 8 mm: 27 N·m (2,7 kg-m)
Boulon de 10 mm: 43 N·m (4,3 kg-m)**

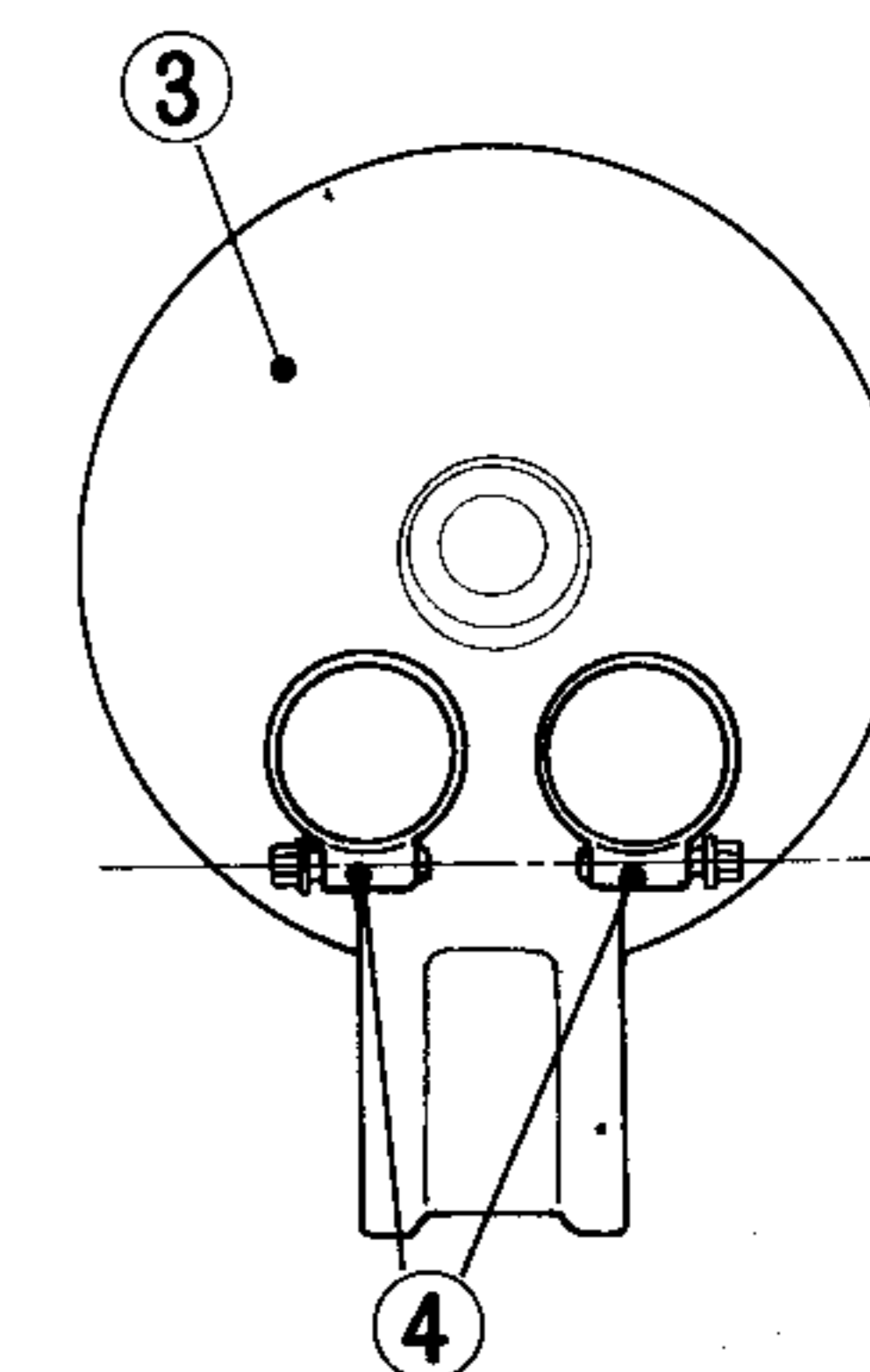
Reposez les capuchons de boulon. Accouplez les durites de radiateur à la culasse.

PRECAUTION:

- Les vis de collier doivent être alignées entre elles et tournées vers l'arrière de la culasse comme il est illustré ci-dessous.



(1) CAPUCHON DE BOULON (2) PATTE DE SUSPENSION (3) CULASSE (4) COLLIERS DE DURITE



Reposez les pièces suivantes:

- Bougie et capuchon de bougie
- Radiateur et durites de radiateur
- Pot d'échappement (page 27)
- Réservoir de carburant et selle
- Carburateur

Versez le mélange de liquide de refroidissement recommandé dans le radiateur jusqu'au niveau correct (page 16).

Mettez le moteur en marche et vérifiez les points suivants:

- Fuites de compression
- Bruits anormaux du moteur
- Fuites d'air secondaire
- Fuites de liquide de refroidissement

14. DEMONTAGE/REMONTAGE

EMBRAYAGE/SELECTION/KICK

Informations d'entretien

- L'embrayage, le kick et la sélection peuvent être entretenus le moteur monté sur le cadre.
- Enlevez tous les résidus de joint des plans de joint.
- Ne laissez pas entrer des impuretés dans le moteur.
- Faites attention à ne pas abîmer les plans de joint lors de démontage.
- Nettoyez les pièces avant de les contrôler.
Eudisez d'huile de boîte de vitesses toutes les surfaces de contact avant le remontage.

Embrayage

DEPOSE

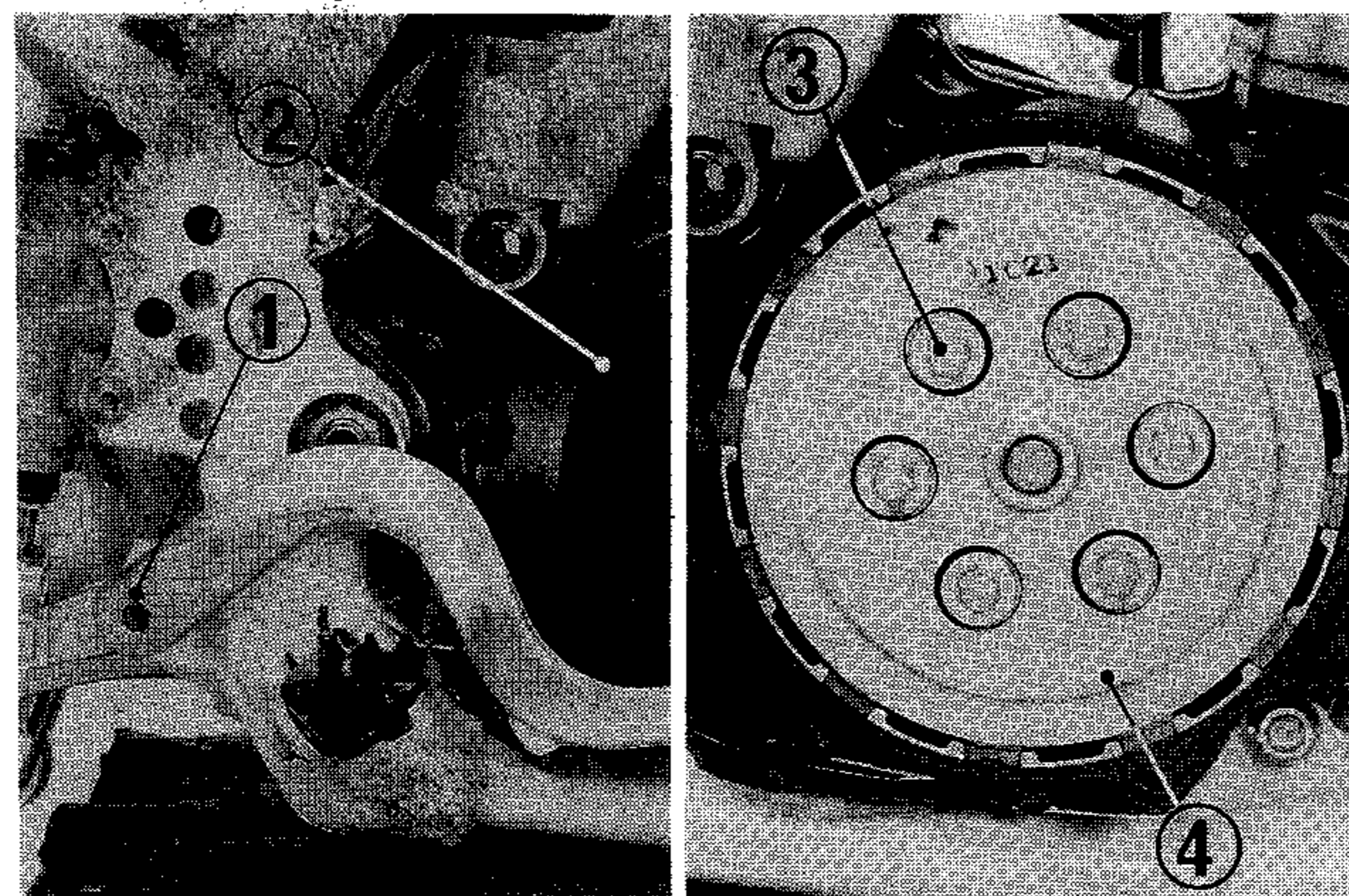
Déposer le boulon de pivot et la pédale de frein.
Retirez le couvercle d'embrayage

Enlevez les six vis qui retiennent les ressorts de l'embrayage ainsi que les six ressorts.

NOTE:

- Desserrez les vis progressivement en procédant en diagonale.

Retirez le plateau de pression.

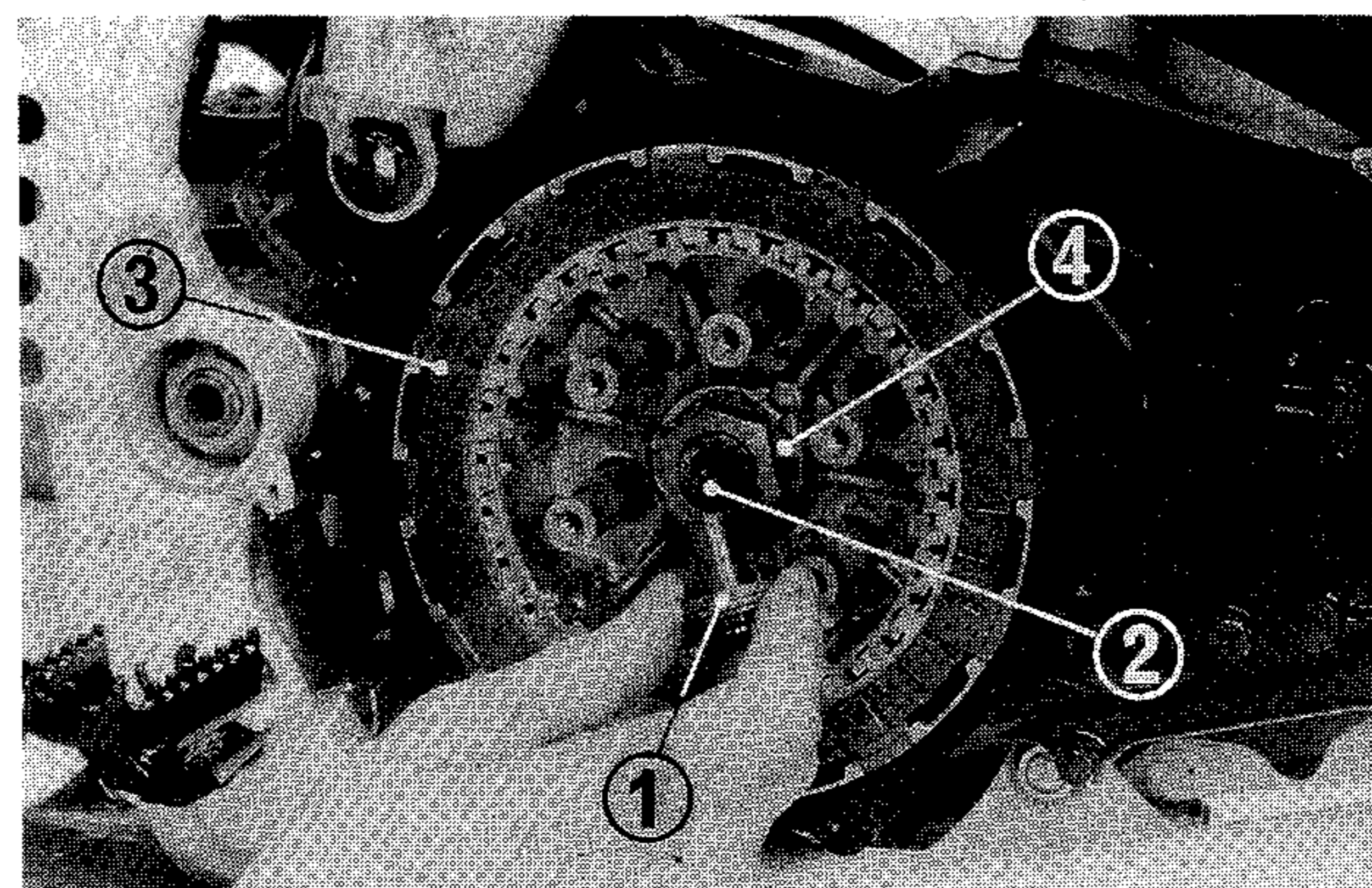


(1) BOULON DE PIVOT
(2) COUVERCLE D'EMBRAYAGE (3) BOULON
(4) PLATEAU DE PRESSION

Retirez le poussoir d'embrayage et la tige de commande.

Retirez les huit disques de friction ainsi que les sept disques lisses d'embrayage.

Redressez les pattes de la rondelle-frein.



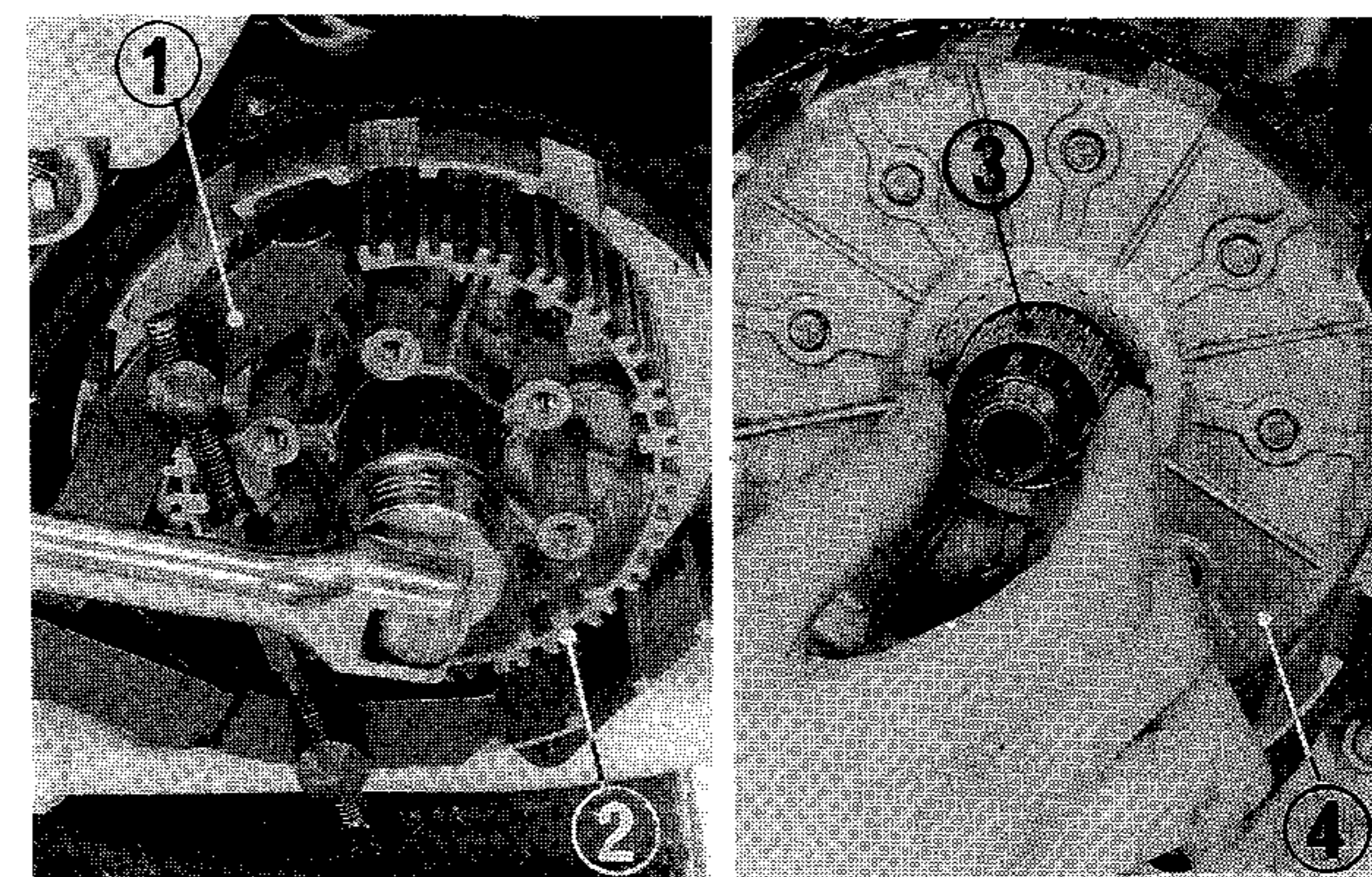
(1) POUSSOIR D'EMBRAYAGE
(2) TIGE DE COMMANDE
(3) DISQUE DE FRICTION D'EMBRAYAGE/
DISQUES LISSES D'EMBRAYAGE
(4) RONDELLE-FREIN

Maintenez la noix d'embrayage à l'aide de l'immobilisateur de la noix d'embrayage.

Retirez le contre-écrou, la rondelle-frein et la rondelle de butée.

Déposez la noix d'embrayage et la rondelle de butée.
Extrayez le roulement à aiguilles et déposez la cloche d'embrayage.

Retirez la bague-palier de cloche d'embrayage.



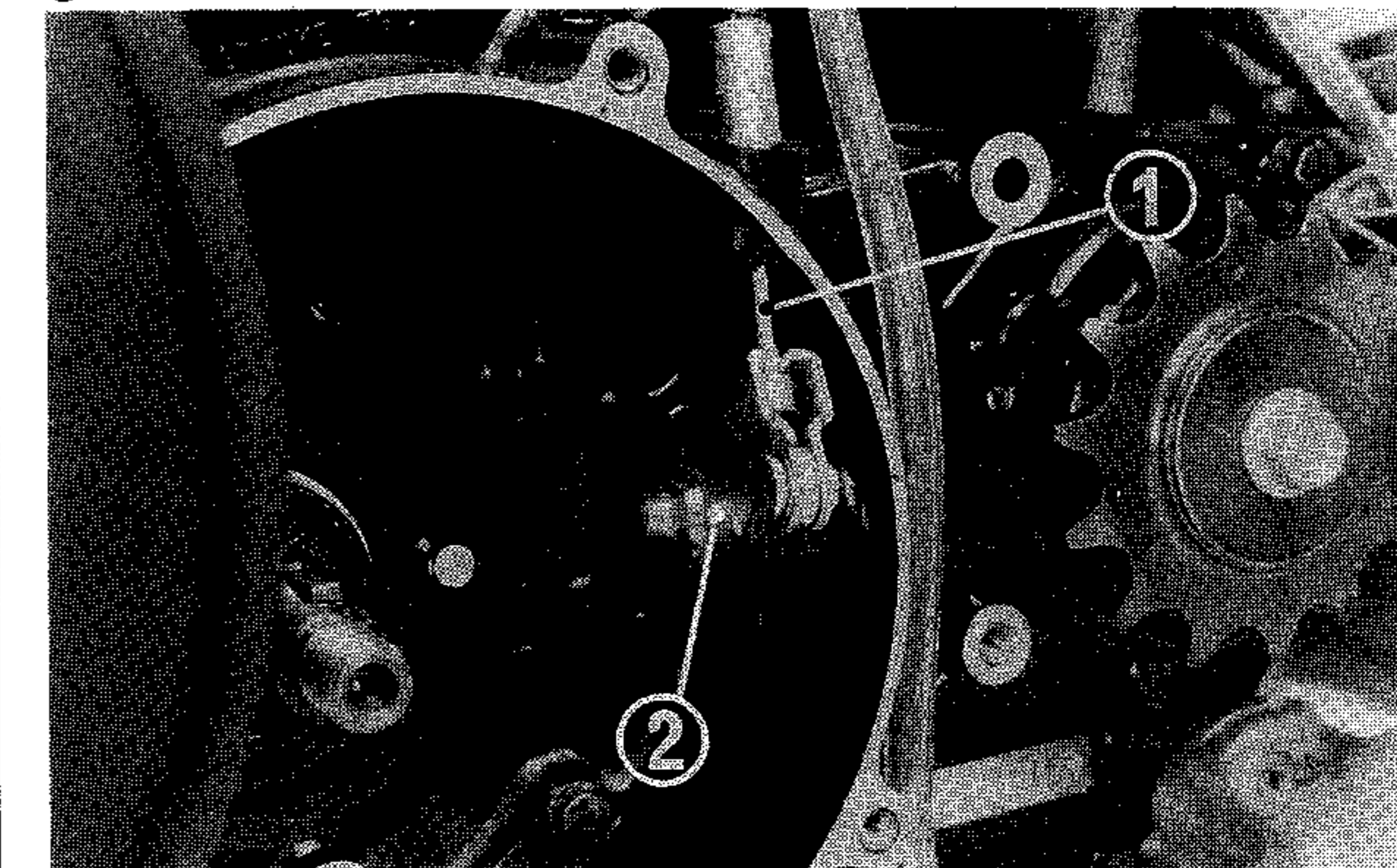
(1) IMMOBILISATEUR DE LA NOIX D'EMBRAYAGE
(2) NOIX D'EMBRAYAGE (3) ROULEMENT A AIGUILLE
(4) CLOCHE D'EMBRAYAGE

Dépose de la biellette de commande d'embrayage

Retirez le couvercle du volant magnétique (page 105).
Retirez le volant et le stator (page 105).

Déconnectez le câble d'embrayage de la biellette de commande d'embrayage en desserrant les tendeurs de câble.

Retirez la biellette de commande d'embrayage du carter gauche.

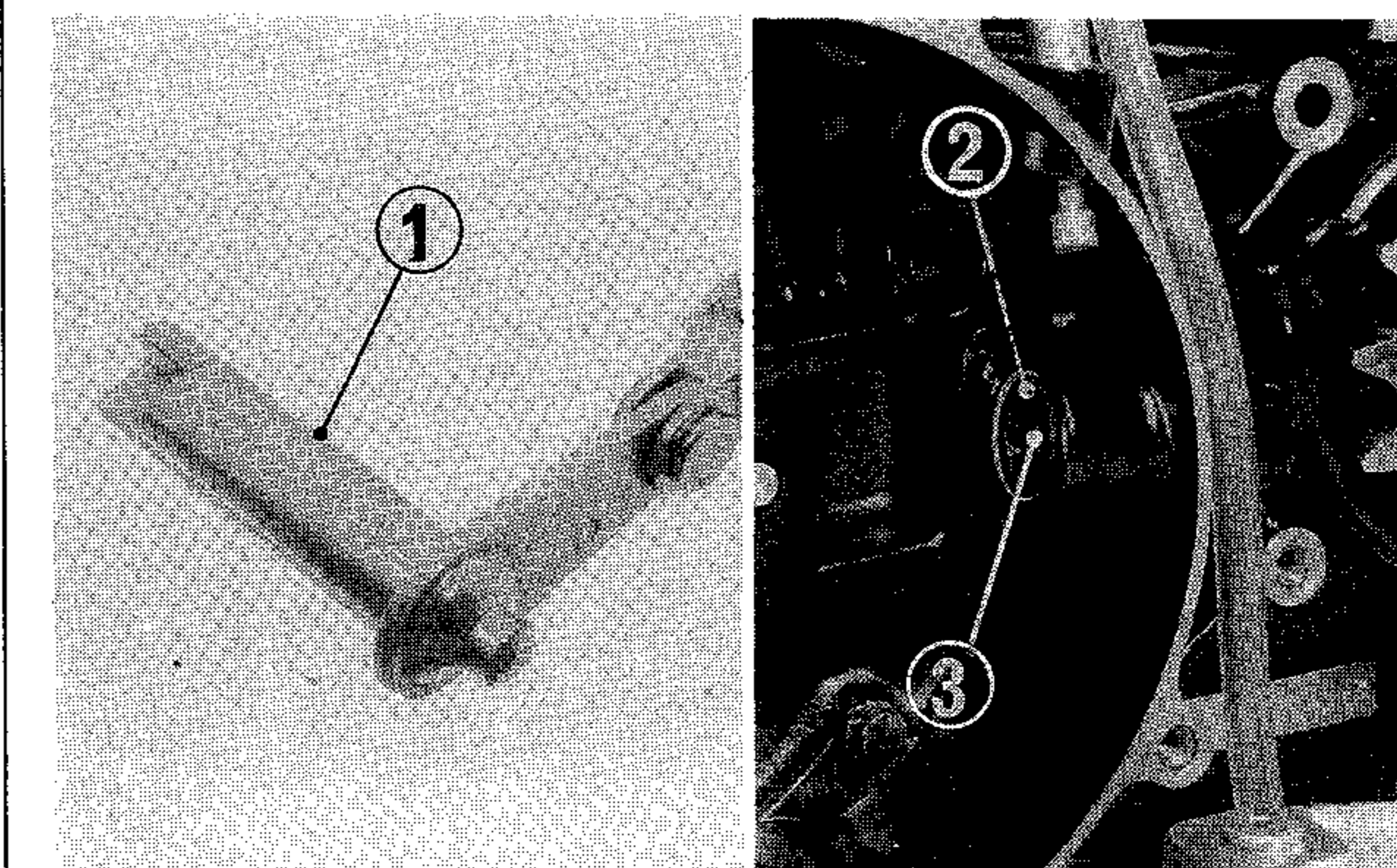


(1) CABLE D'EMBRAYAGE
(2) BIELLETTE DE COMMANDE

CONTROLE DE LA BIELLETTE DE COMMANDE D'EMBRAYAGE

Vérifiez que la biellette de commande d'embrayage n'est pas endommagée.

Vérifiez que la bague d'étanchéité et le roulement à aiguilles ne sont ni usés ni endommagés.



(1) BIELLETTE DE COMMANDE D'EMBRAYAGE
(2) BAGUE D'ETANCHEITE
(3) ROULEMENT A AIGUILLES

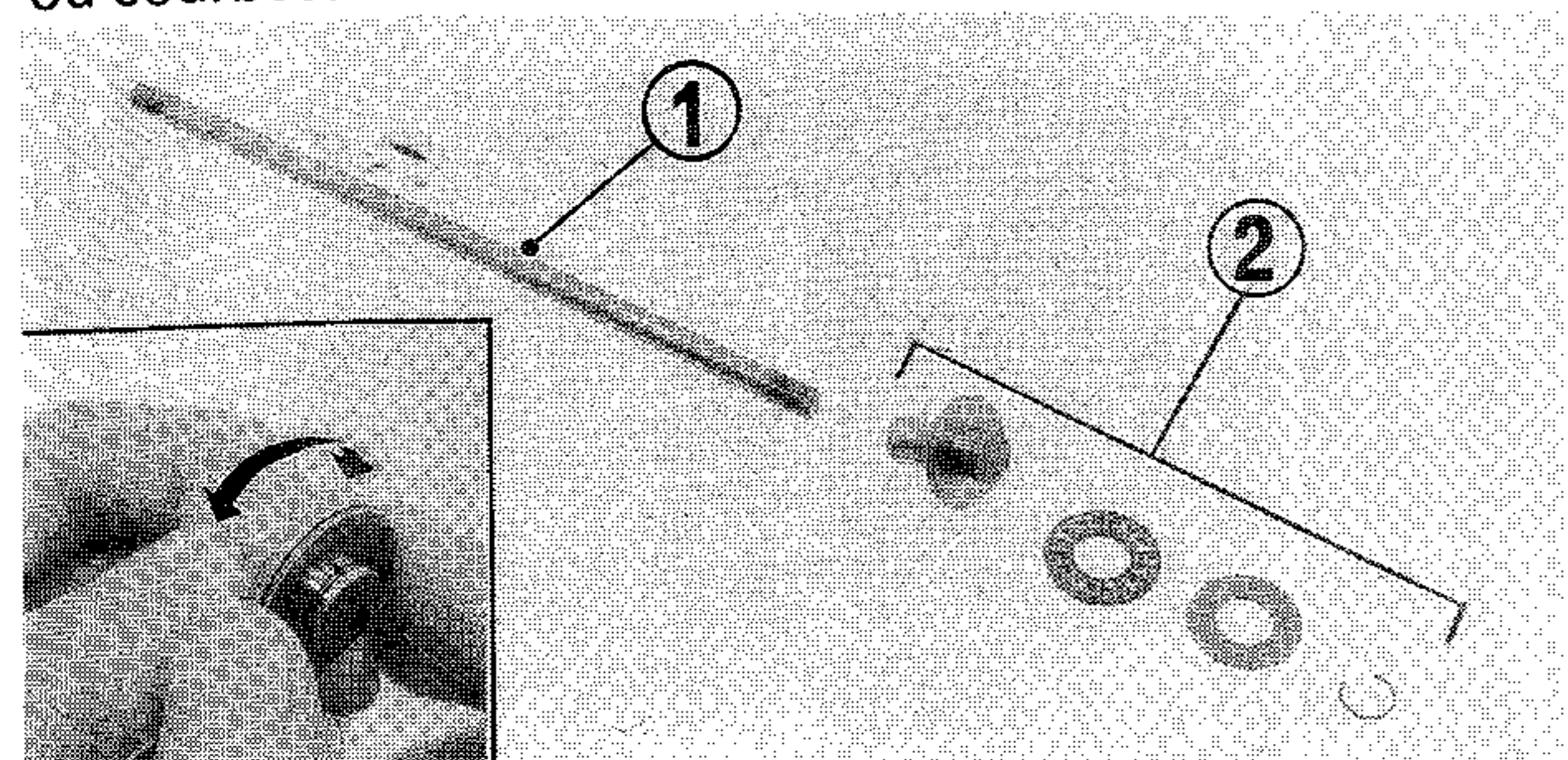
CONTROLE

Poussoir d'embrayage

Tournez la plaque de poussoir avec le doigt et vérifiez que le roulement à aiguilles du poussoir d'embrayage tourne en douceur.
Remplacez le roulement et la bague de butée en tant qu'ensemble.

Tige de commande d'embrayage

Vérifiez que la tige de commande n'est pas endommagée ou courbée.



(1) TIGE DE COMMANDE

(2) POUSSOIR

Ressorts d'embrayage

Mesurez la longueur libre de chaque ressort d'embrayage.

LIMITE DE SERVICE: 42,2 mm

Remplacez l'ensemble des ressorts d'embrayage si l'un d'entre eux est plus court que la limite de service.

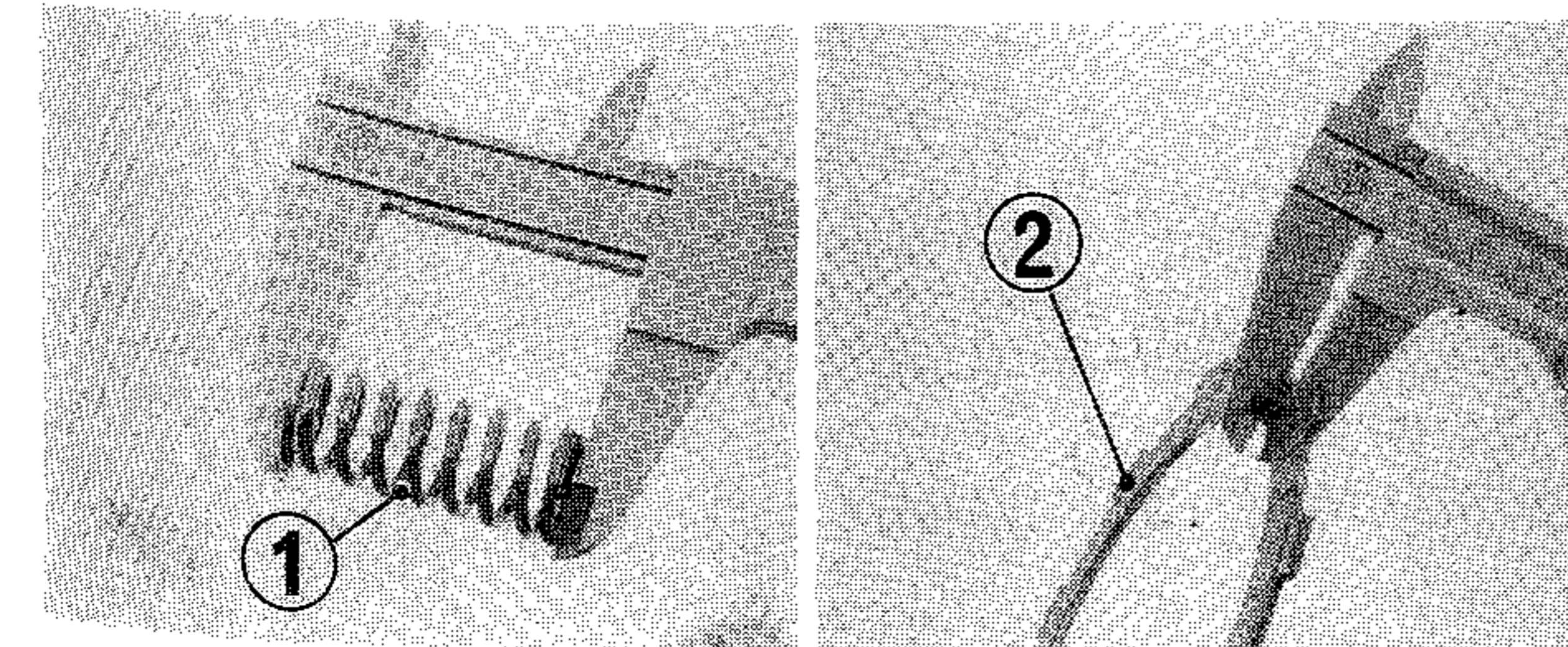
Disques de friction

Remplacez les disques de friction s'ils présentent des signes d'éraflure ou de décoloration.

Mesurez l'épaisseur de chaque disque de friction.

LIMITE DE SERVICE: 2,85 mm

Remplacez ensemble les disques de friction et les disques lisses.



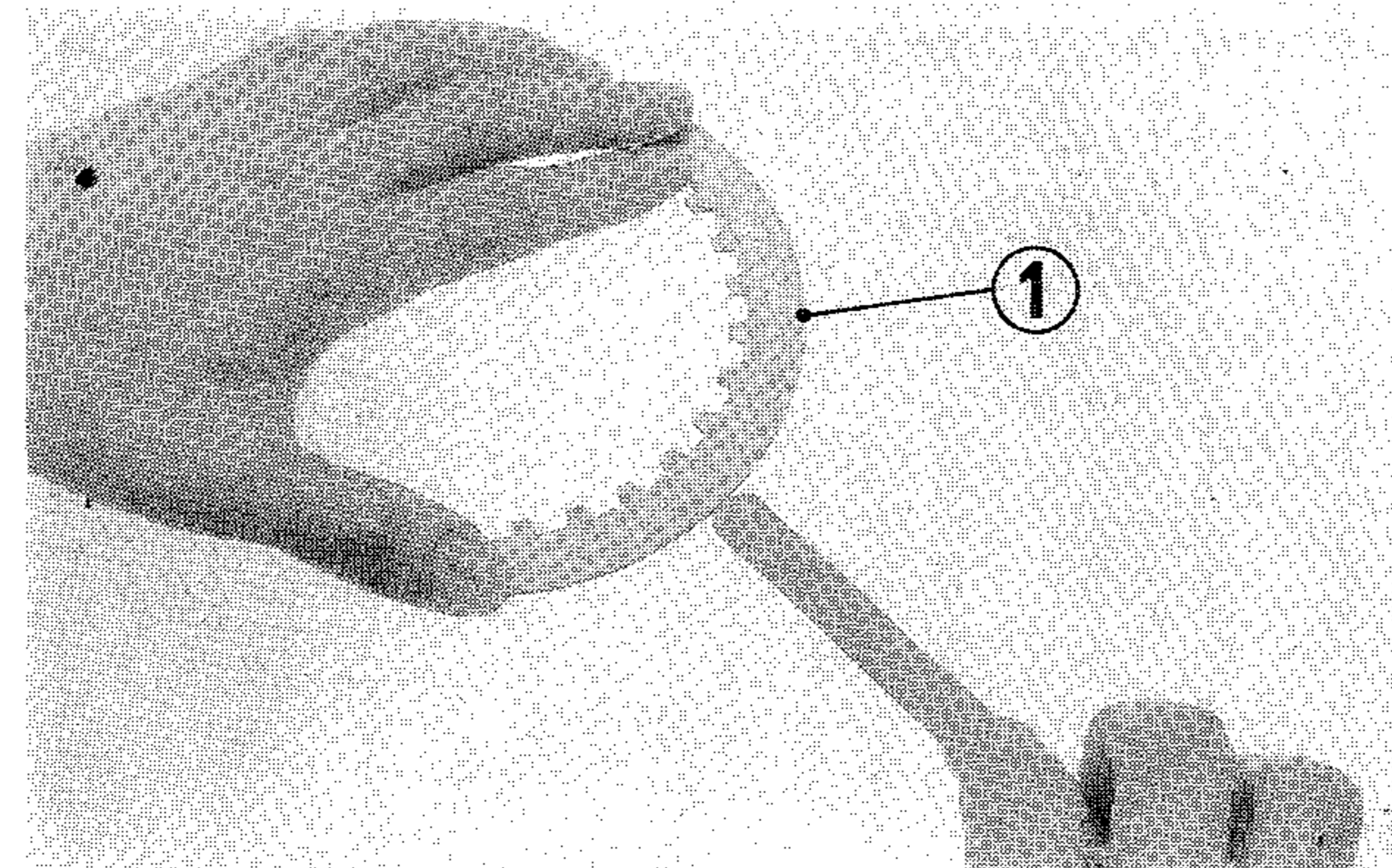
(1) RESSORT D'EMBAYAGE

(2) DISQUE DE FRICTION

Disk lisse

Vérifiez sur une surface plane que les disques lisses ne sont pas voilés, en utilisant un jeu de cales d'épaisseur.

LIMITE DE SERVICE: 0,20 mm

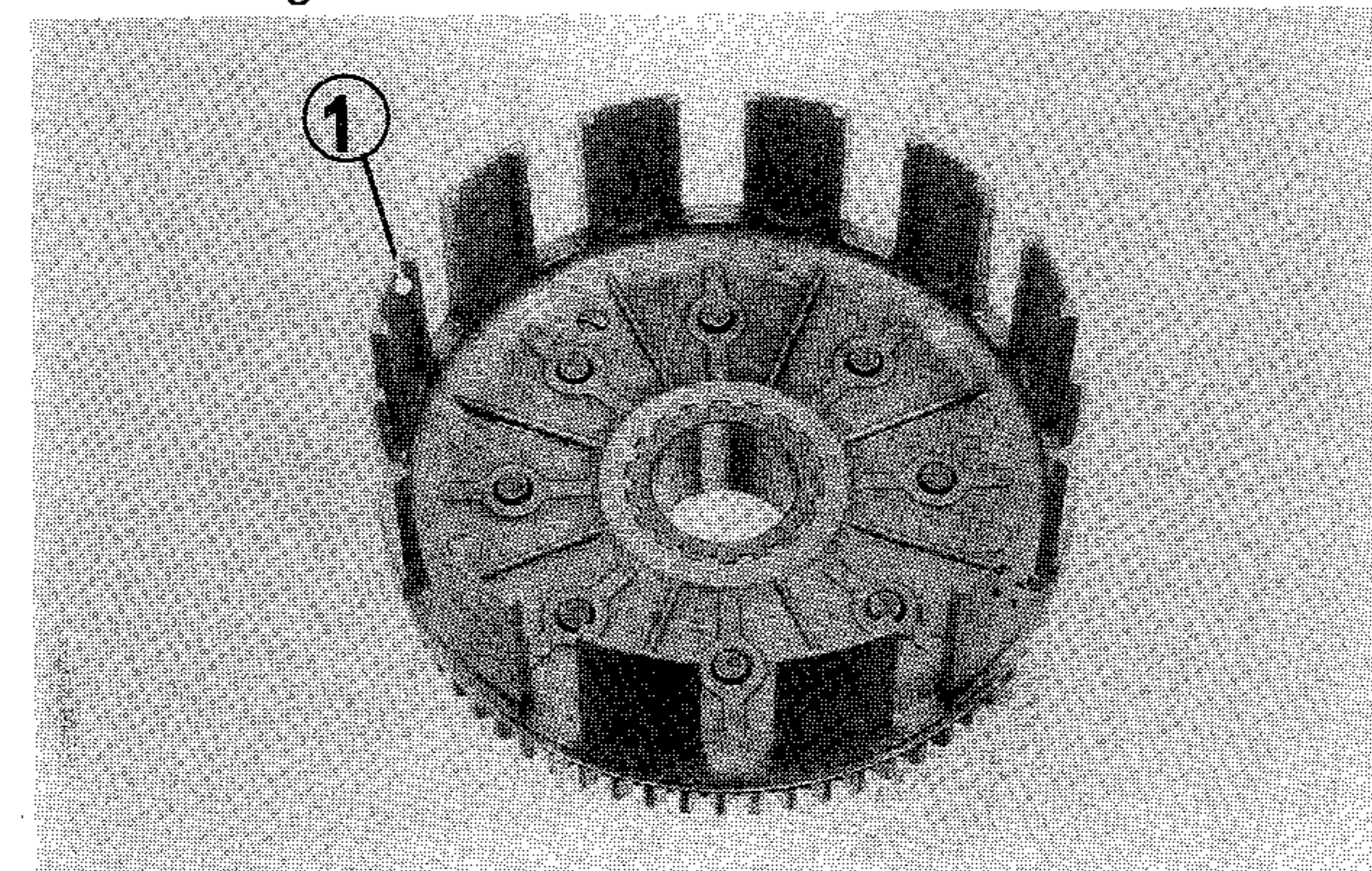


(1) DISQUE LISSE

Cloche D'embrayage

Vérifiez que les créneaux de cloche ne sont pas abîmés ou entamés par les disques de friction.

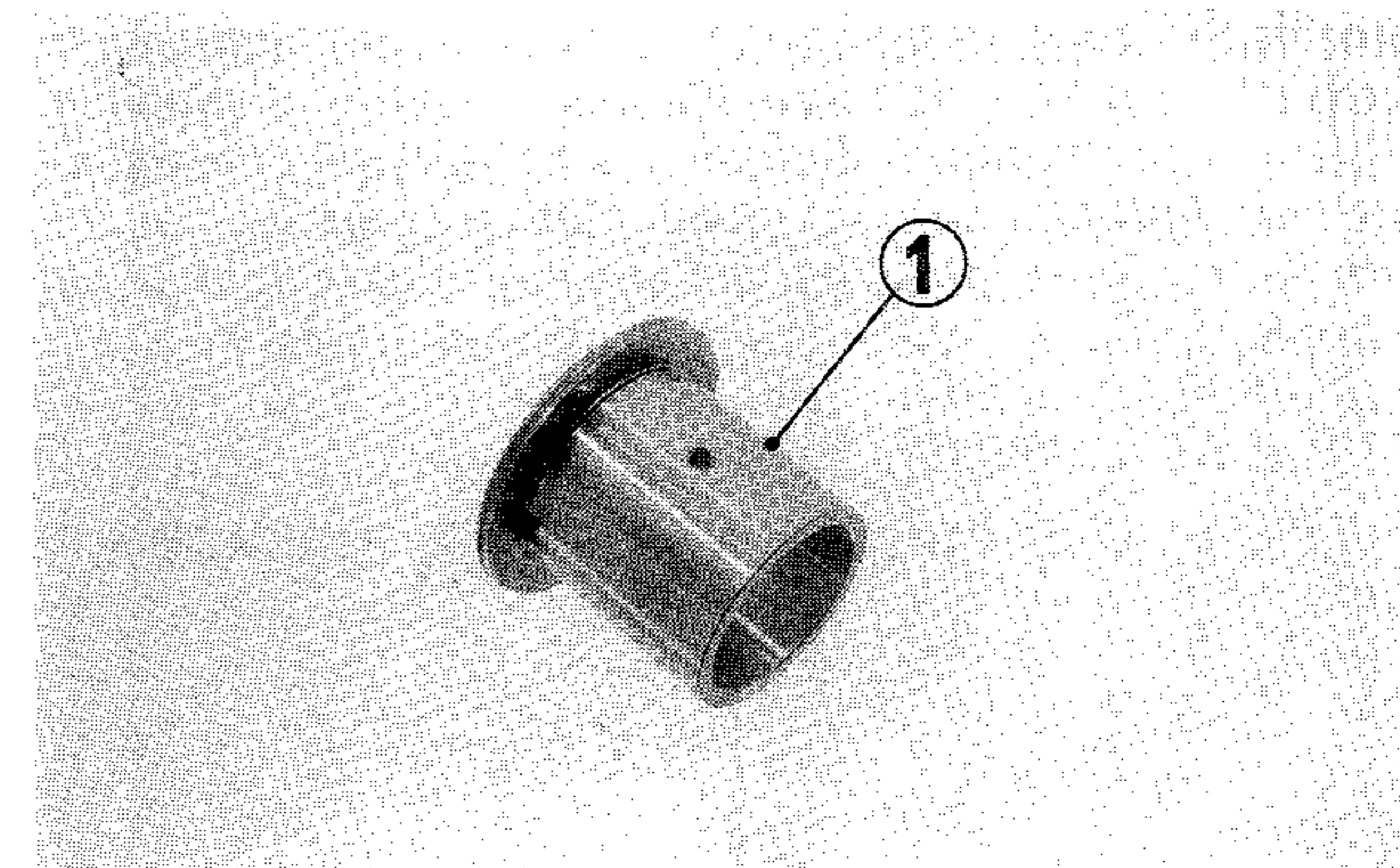
Vérifiez si le roulement à aiguilles n'est pas usé ou endommagé.



(1) CLOCHE D'EMBAYAGE

Guide de Cloche D'embrayage

Vérifiez si le guide de cloche d'embrayage n'est pas usé ou endommagé.

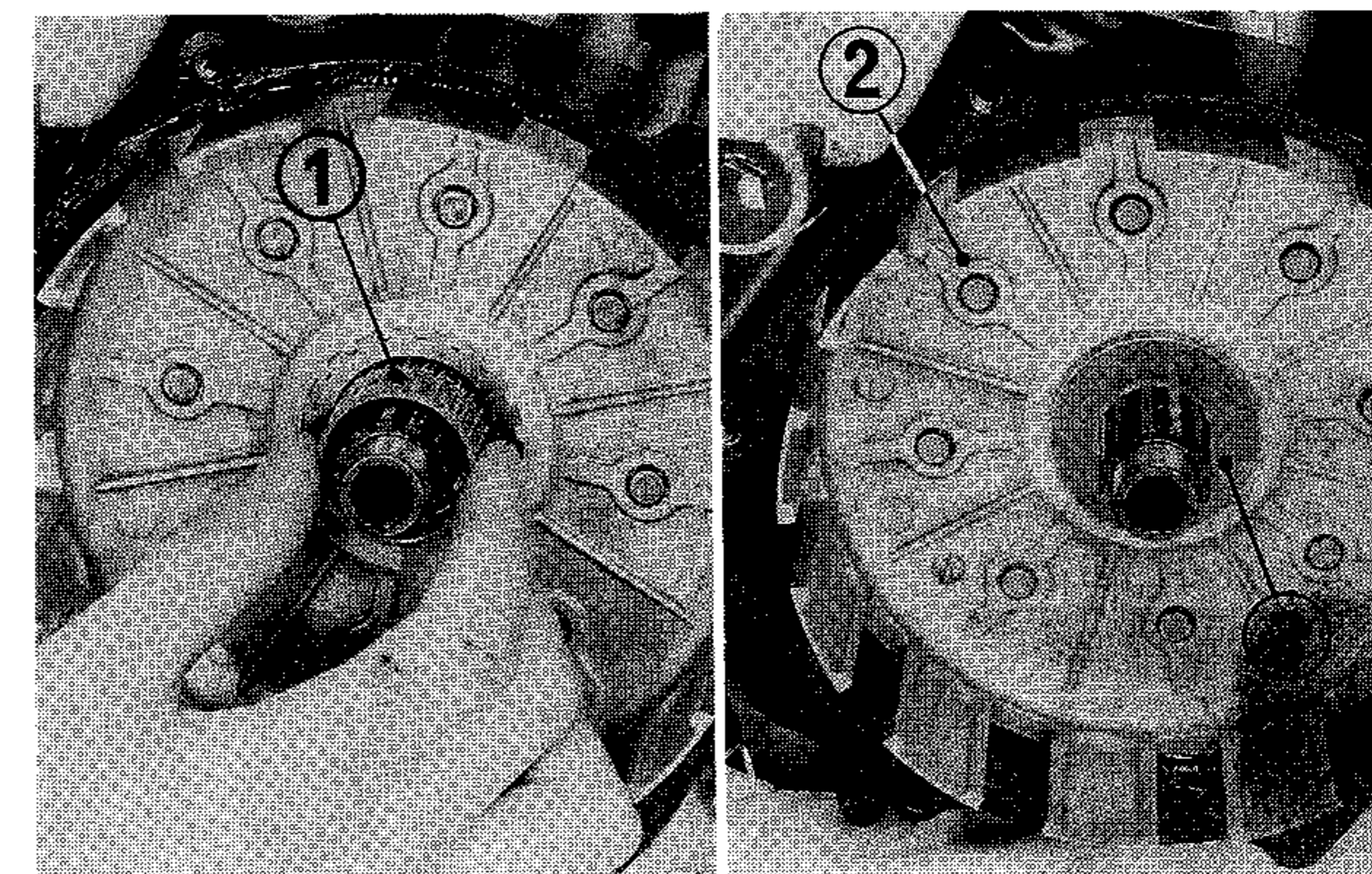


(1) GUIDE DE CLOCHE D'EMBAYAGE

REPOSE

Montez le guide de cloche d'embrayage sur l'arbre primaire.

Montez la cloche d'embrayage, le roulement à aiguille et la rondelle de butée.



(1) ROULEMENT A AIGUILLE

(2) CLOCHE D'EMBAYAGE

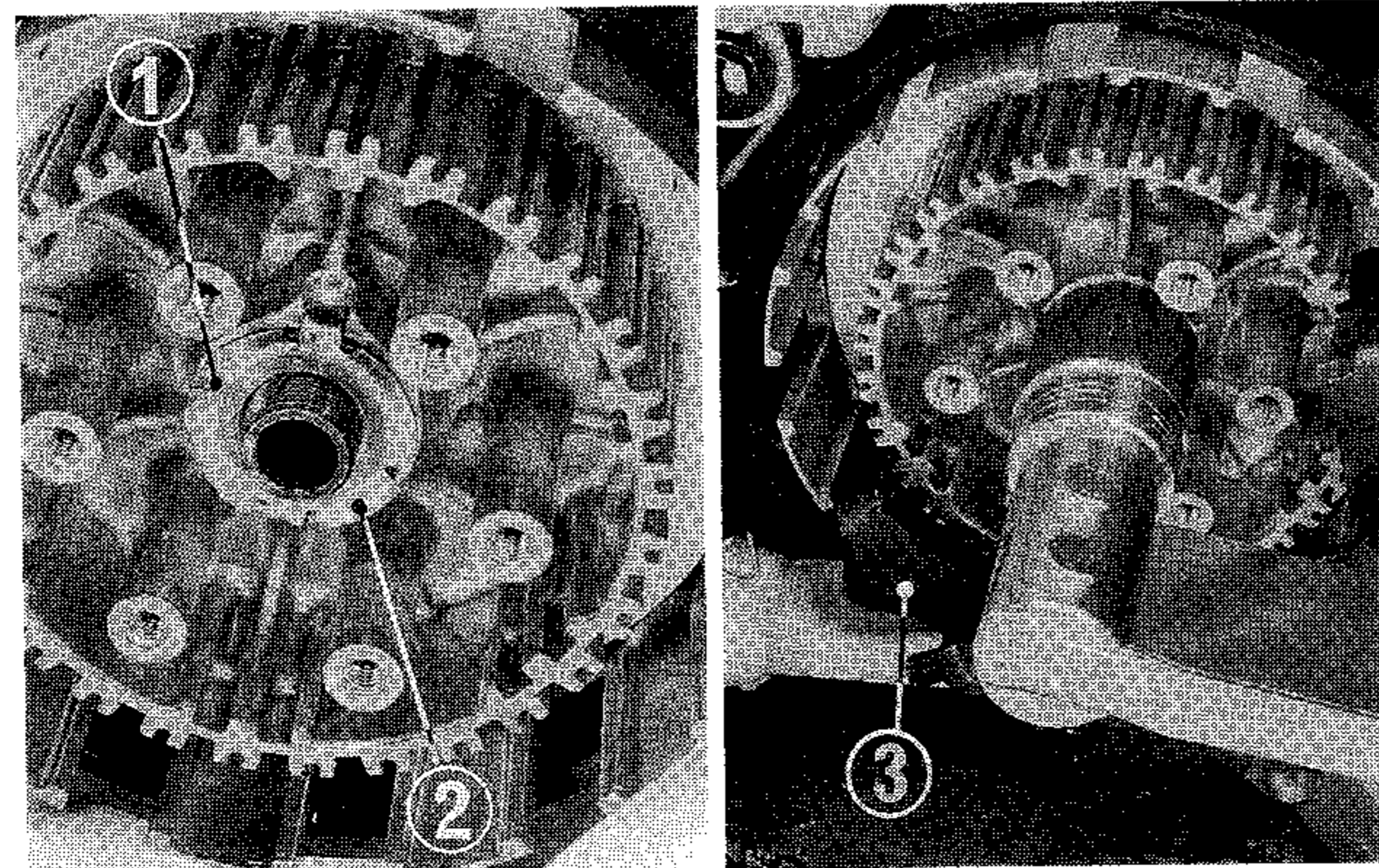
(3) RONDELLE DE BUTEE

14. DEMONTAGE/REMONTAGE

Remettez la noix d'embrayage sur l'arbre primaire.
Montez la rondelle de butée et une rondelle-frein neuve sur l'arbre primaire en alignant les pattes de la rondelle-frein avec les encoches de la noix d'embrayage.

Remontez l'écrou de la noix d'embrayage et serrez-le au couple spécifié en maintenant la noix à l'aide de l'immobilisateur de la noix d'embrayage.

COUPLE DE SERRAGE: 82 N·m (8,2 kg-m)

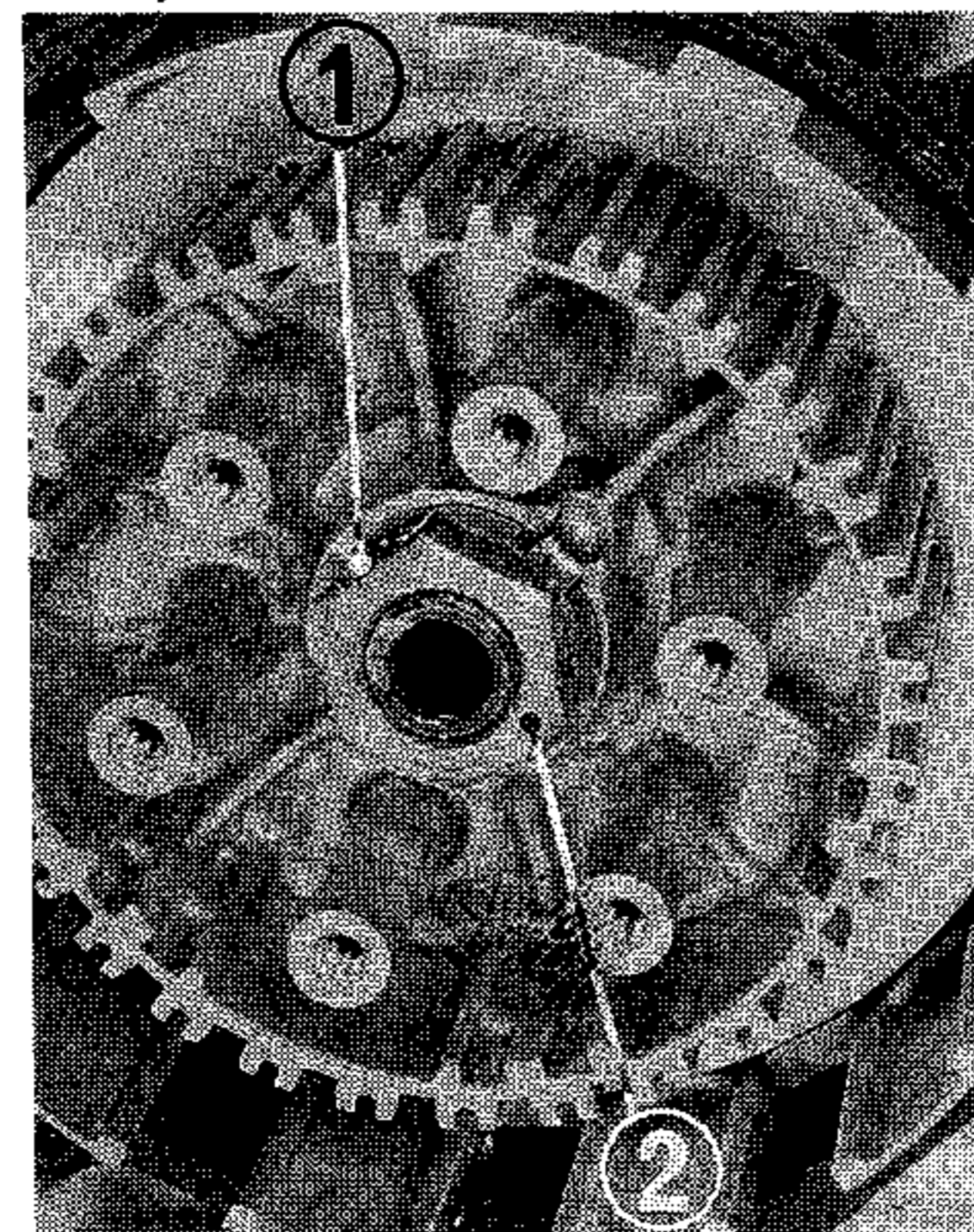


(1) RONDELLE DE BUTEE (2) RONDELLE-FREIN
(3) IMMOBILISATEUR DE NOIX D'EMBRAYAGE

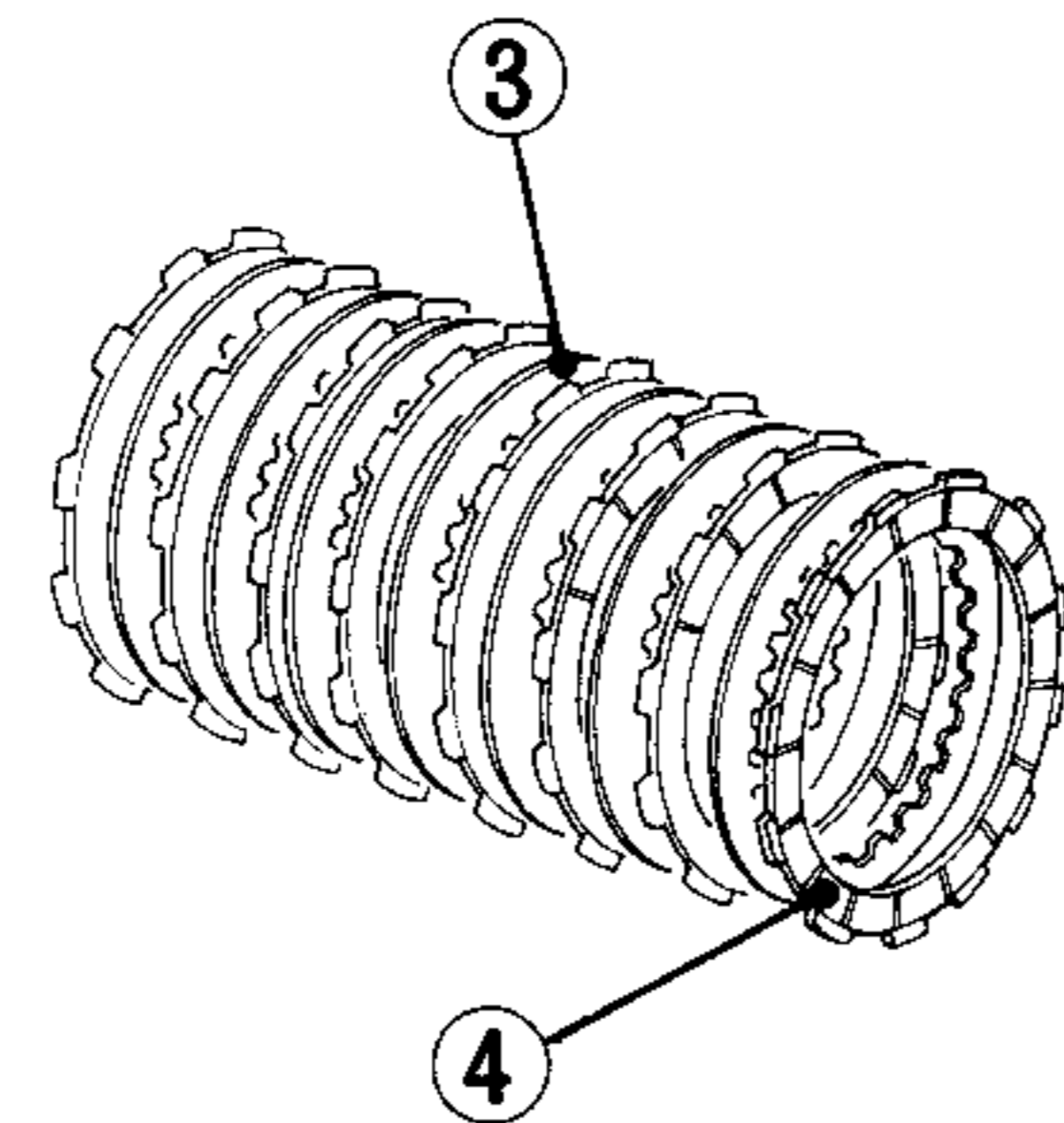
Pliez la rondelle-frein contre l'écrou de noix d'embrayage.

Enduisez les disques lisses d'huile de boîte de vitesses.

Mettez les huit disques de friction et les sept disques lisses alternativement en place en commençant par un disque de friction.



(1) RONDELLE-FREIN
(2) ECROU DE NOIX D'EMBRAYAGE
(3) DISQUES LISSES (4) DISQUES DE FRICTION



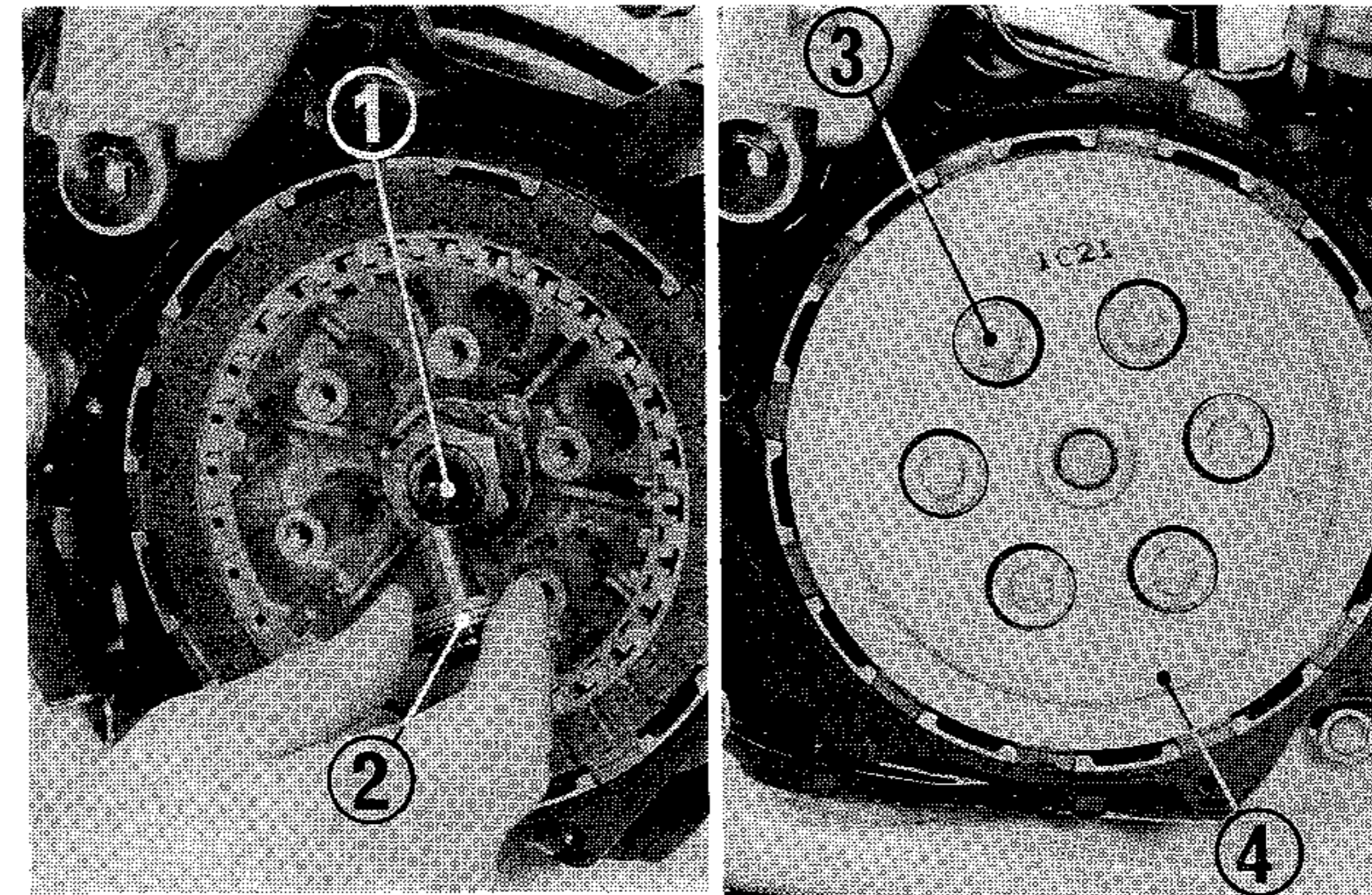
Appliquez de la graisse sur la tige de commande. Introduisez la tige de commande dans l'arbre primaire. Reposez le poussoir d'embrayage.

Reposez le plateau de pression.

Remontez les six ressorts et les six vis.

Serrez les vis progressivement en procédant en diagonale.

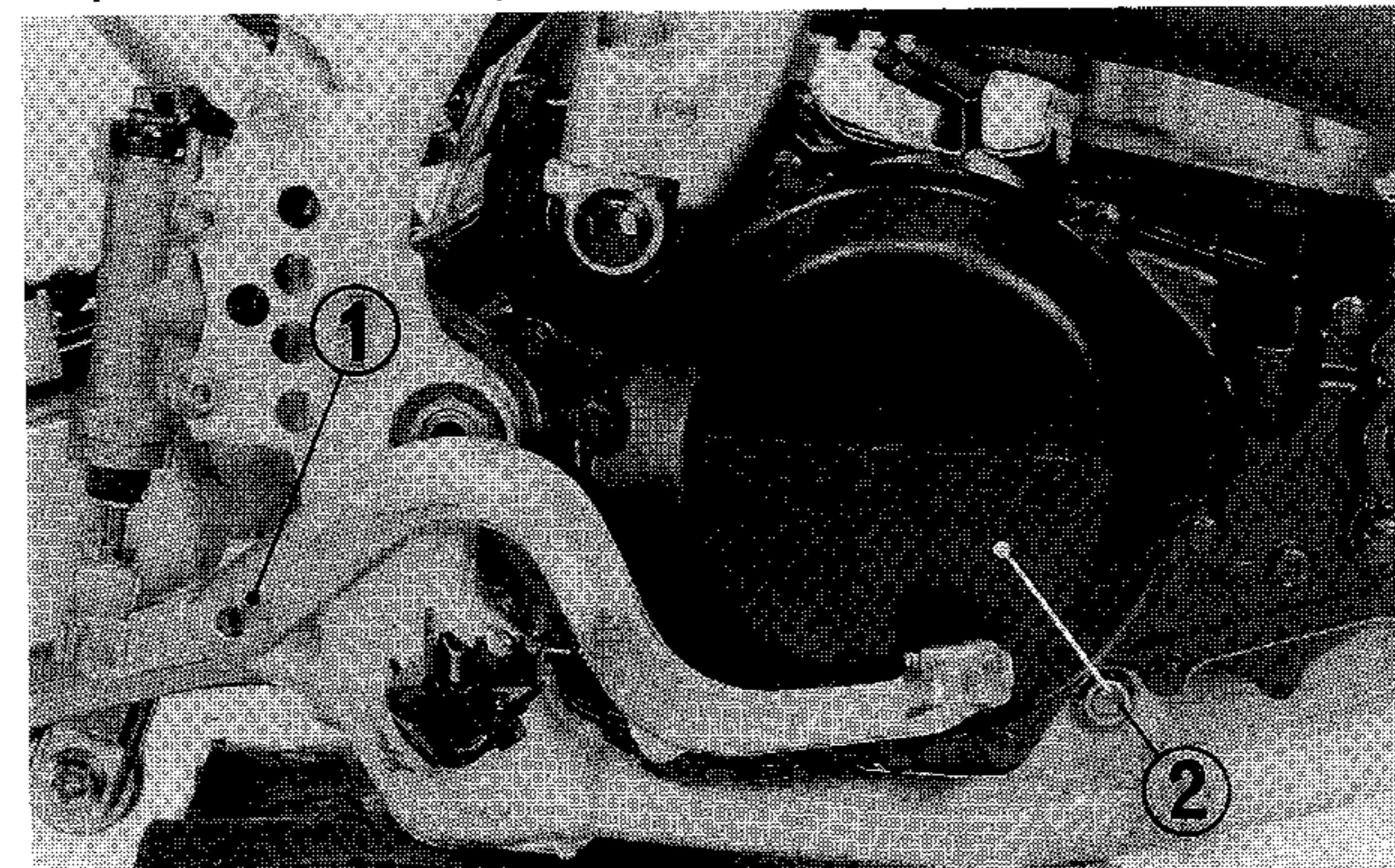
COUPLE DE SERRAGE: 10 N·m (1,0 kg-m)



(1) TIGE DE COMMANDE
(2) POUSSOIR
(3) RESSORTS D'EMBRAYAGE ET BOULONS
(4) PLATEAU DE PRESSION

Reposez un nouveau joint torique dans la rainure du couvercle. Reposez le couvercle en serrant les six vis du couvercle.

Reposez la vis de pivot de pédale de frein (page 92).



(1) VIS DE PIVOT
(2) COUVERCLE D'EMBRAYAGE

Reposez la biellette de commande d'embrayage.

Reposez le couvercle d'alternateur (page 107).

Couvercle droit du carter-moteur

DEPOSE

Vidangez le liquide de refroidissement en retirant les vis de vidange.

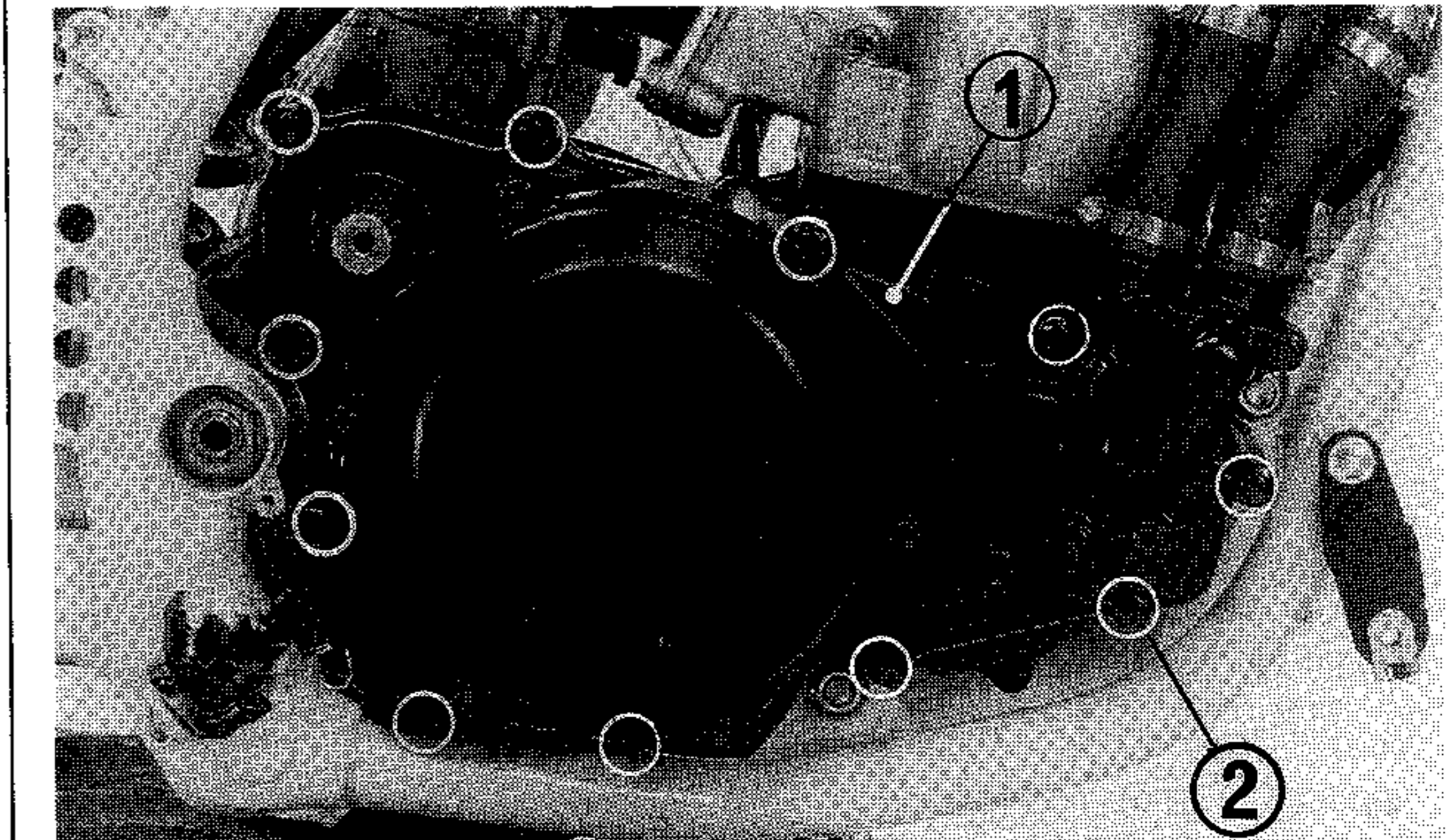
Vidangez l'huile de boîte de vitesses (page 16).

Rétirez le kick.

Retirez la vis de pivot de la pédale de frein arrière ainsi que la pédale.

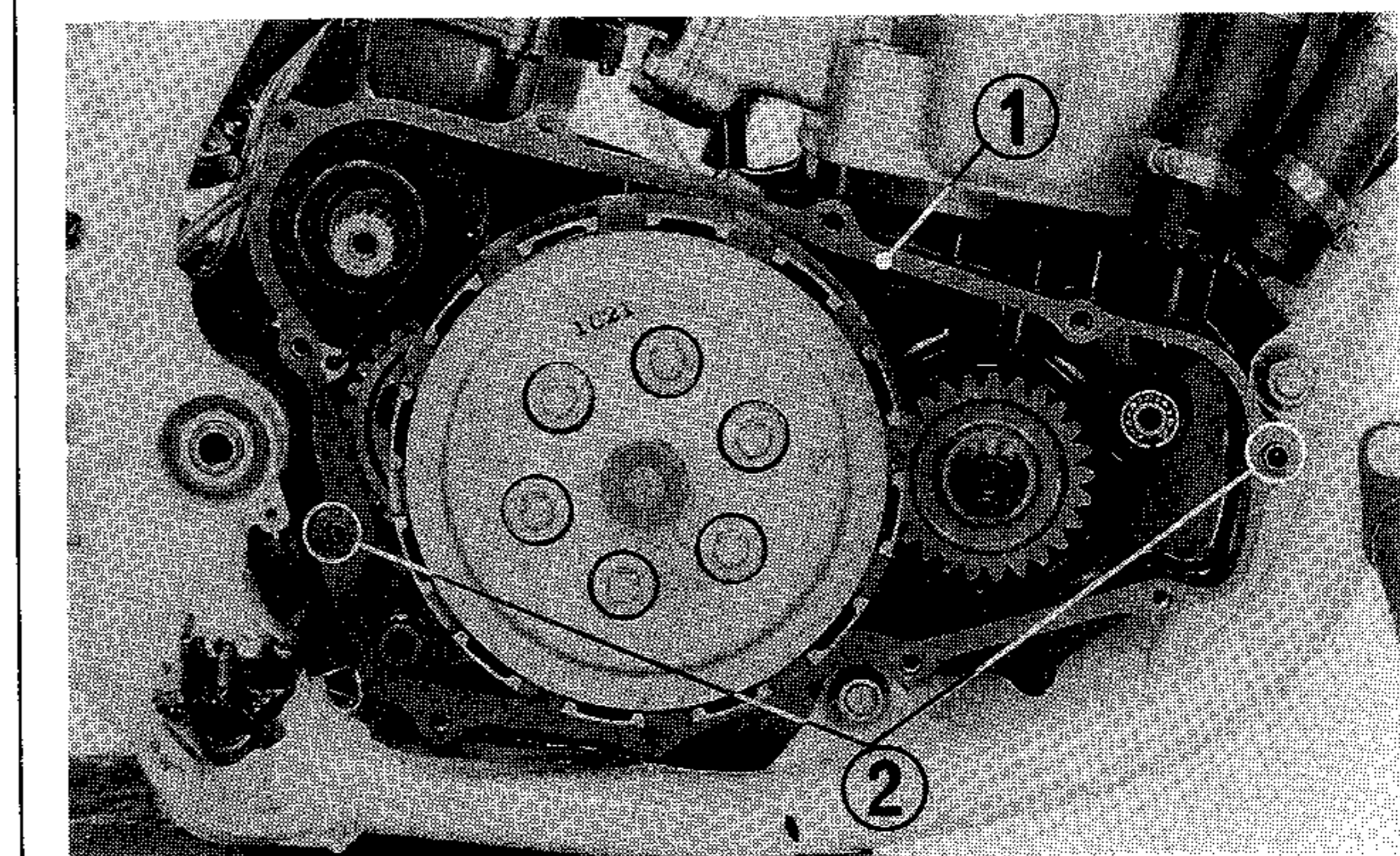
Desserrez les brides inférieures des durites à eau.

Déposez les onze vis du couvercle droit du carter-moteur et le couvercle.



(1) COUVERCLE DROIT DU CARTER-MOTEUR
(2) VIS

Déposez le joint et les deux pions de centrage.



(1) JOINT
(2) PIONS DE CENTRAGE

REPOSE

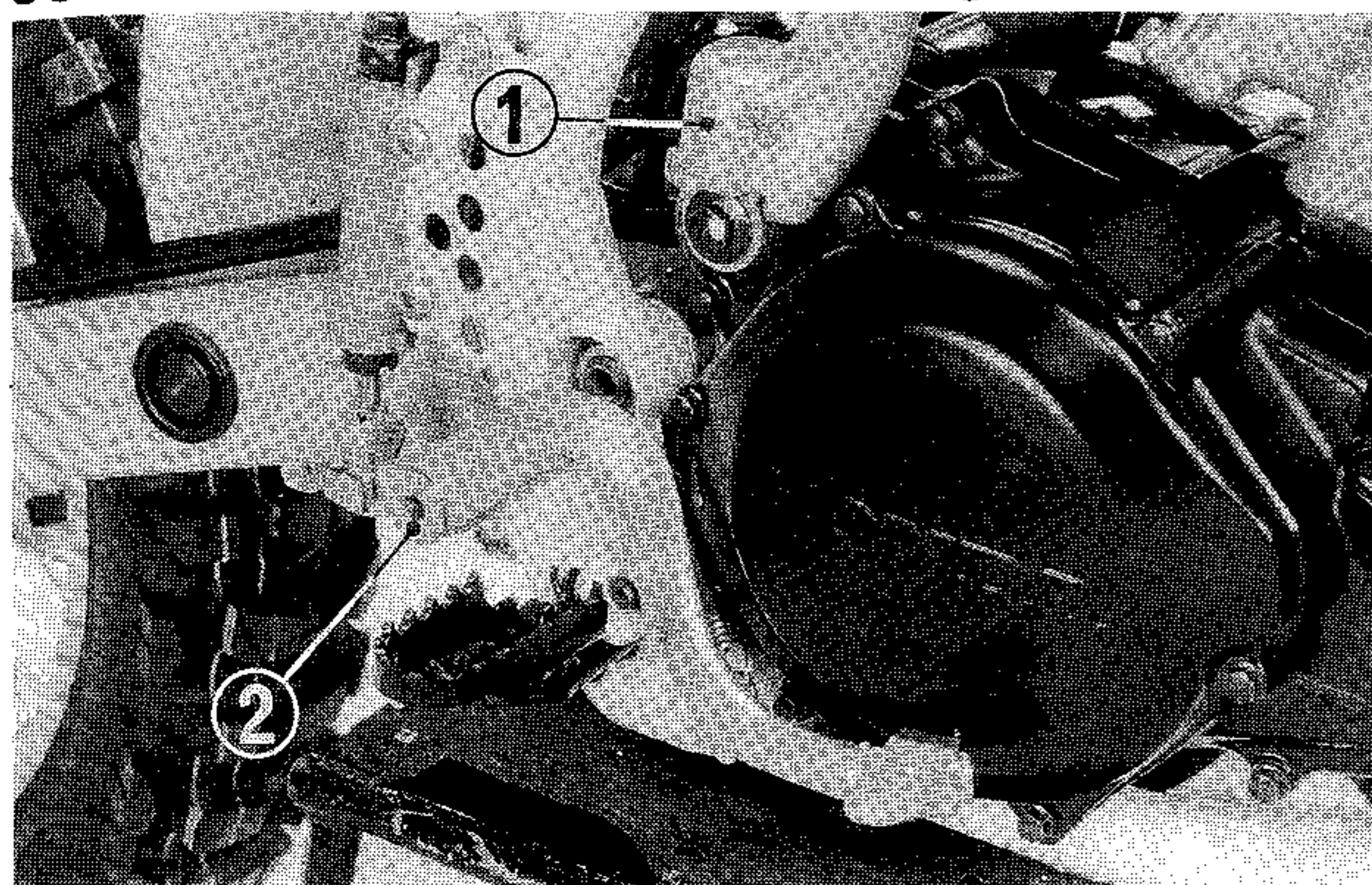
Reposez un joint neuf et les deux pions de centrage.
Reposez le couvercle droit du carter-moteur et serrez les vis de montage du couvercle.
Branchez les durites de radiateur au couvercle droit de carter moteur.

Reposez la pédale de kick et serrez la vis.

COUPLE DE SERRAGE: 27 N·m (2,7 kg-m)

Appliquez de la graisse sur la vis de pivot.
Reposez la vis de pivot de la pédale de frein arrière.

COUPLE DE SERRAGE: 26 N·m (2,6 kg-m)



(1) PEDALE DE KICK
(2) VIS DE PIVOT

Remplissez la boîte de vitesses avec de l'huile recommandée jusqu'au niveau spécifié (page 16).
Versez le mélange de liquide de refroidissement recommandé dans le radiateur jusqu'au niveau correct.
Réglez la hauteur de la pédale de frein (page 6).
Réglez la hauteur de la pédale de frein (page 6).
Faites démarrer le moteur et vérifiez s'il n'y a pas de fuite.

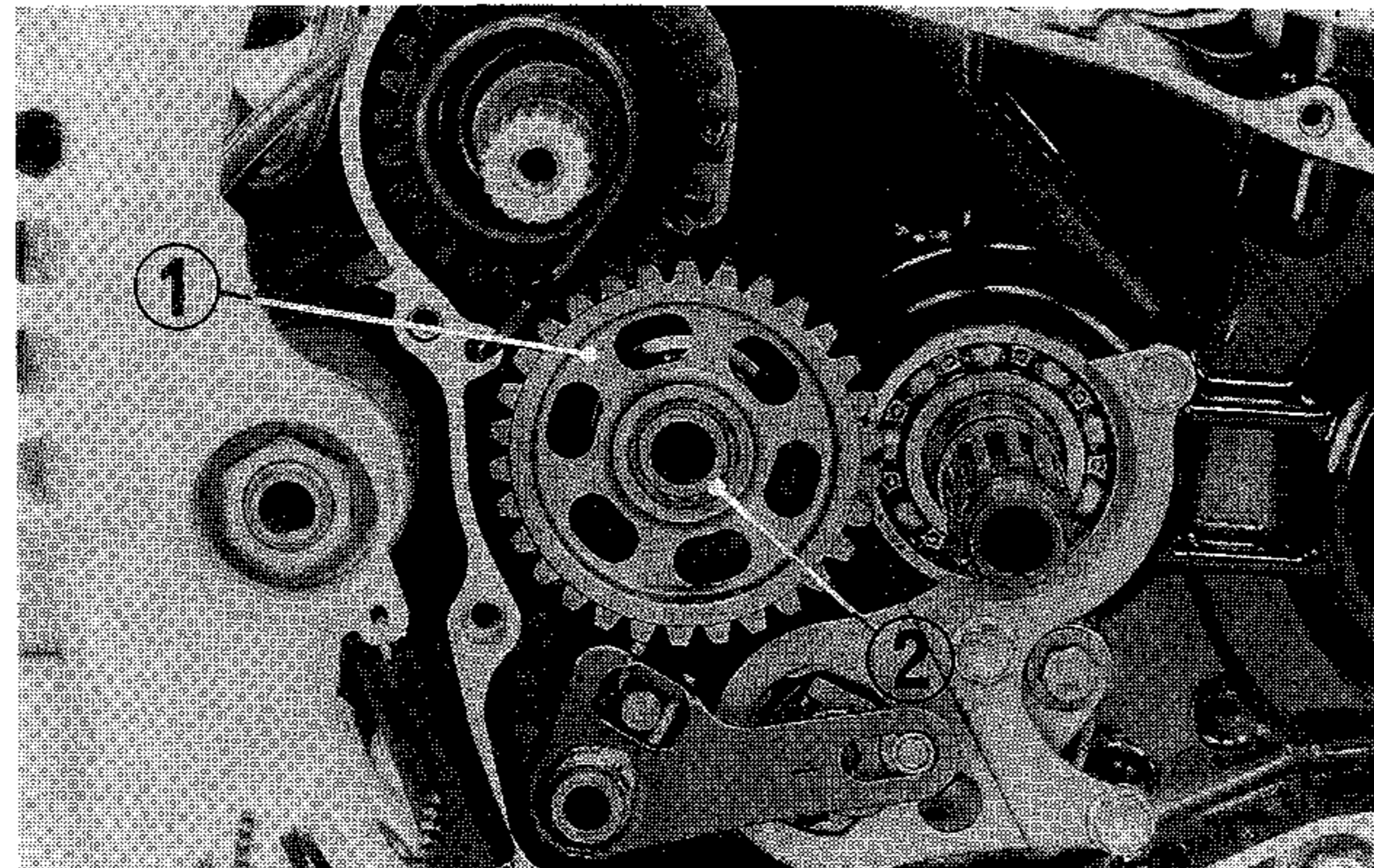
Kick

DEPOSE/REMONTAGE

Retirez le couvercle droit du carter-moteur (page 58).

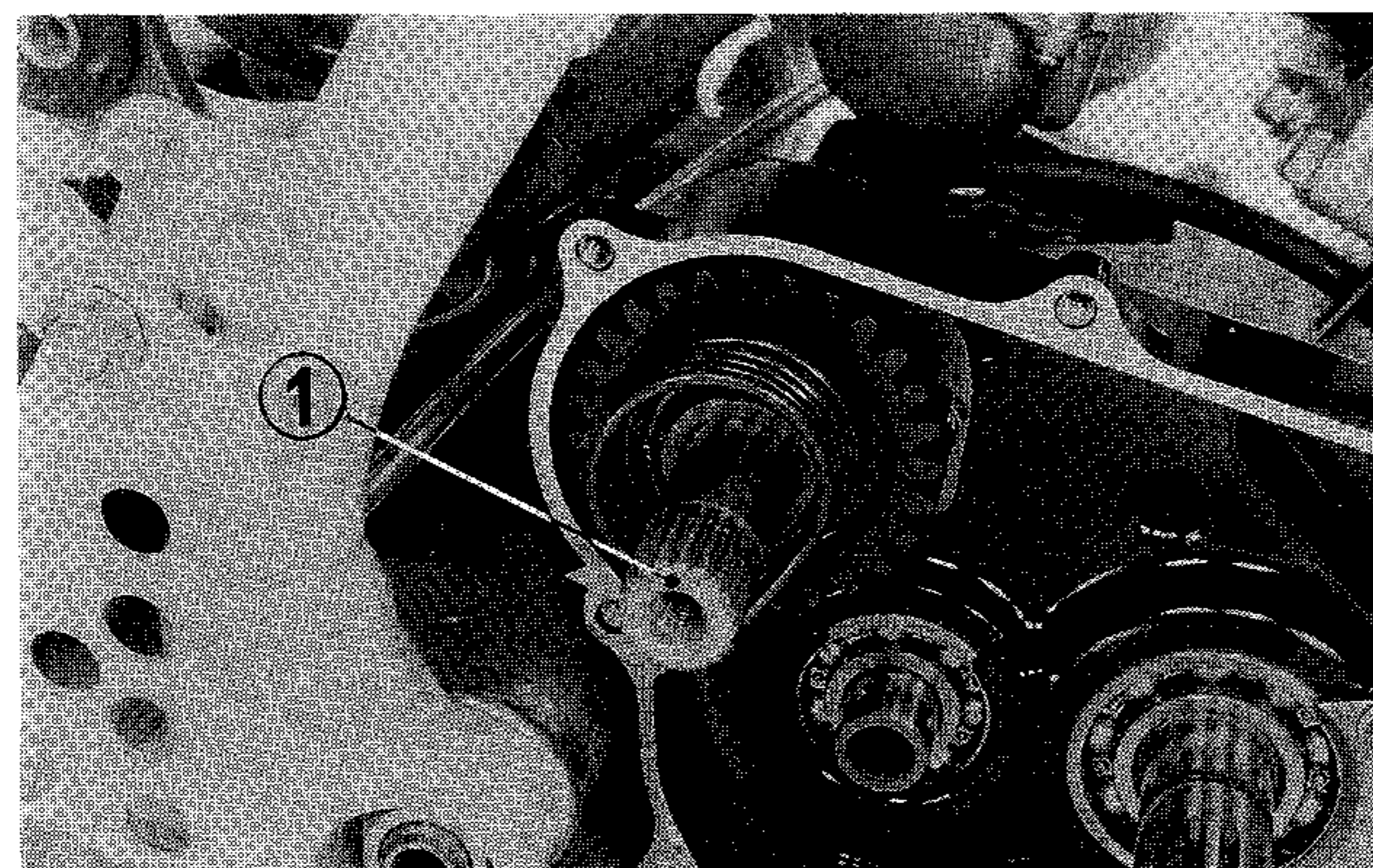
Retirez l'embrayage (page 56).

Retirez le pignon intermédiaire et la bague.



(1) PIGNON INTERMEDIAIRE
(2) BAGUE

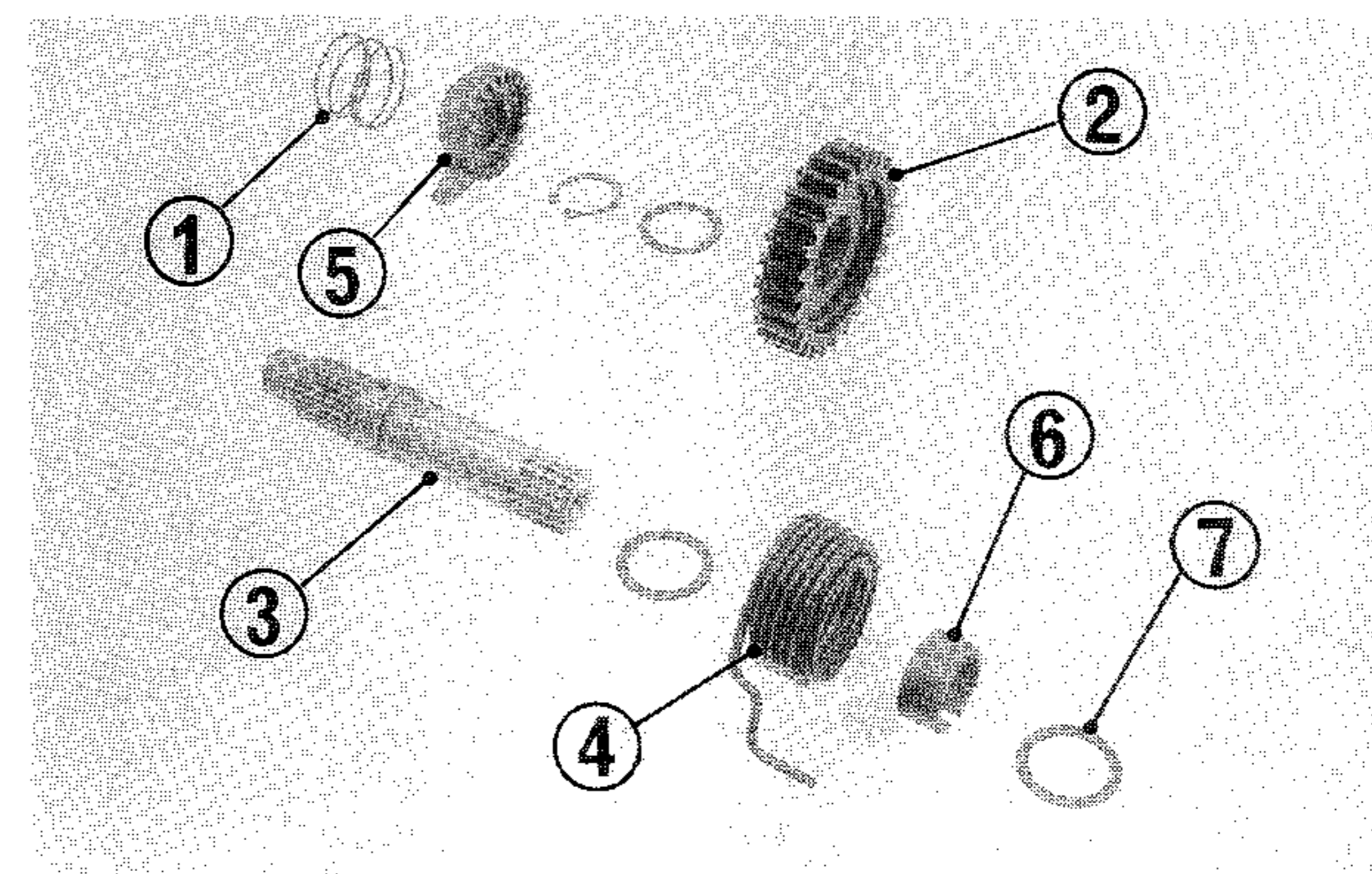
Décrochez le ressort de rappel du carter et retirez l'ensemble de l'axe de kick.



(1) ENSEMBLE DE L'AXE DE KICK

Démontez l'axe en retirant les pièces suivantes:

- rondelle de butée et entretoise.
- ressort de rappel.
- rondelle de butée, ressort de rochet et rochet.
- clips, rondelle de butée et pignon de kick.



- | | |
|-----------------------|-----------------|
| (1) RESSORT DE ROCHET | (3) AXE DE KICK |
| (2) PIGNON DE KICK | (5) ROCHET |
| (4) RESSORT DE RAPPEL | (6) ENTRETOISE |
| (7) RONDELLE DE BUTEE | |

CONTROLE

Mesurez le diamètre intérieur du pignon intermédiaire.

LIMITE DE SERVICE: 20,07 mm

Mesurez le diamètre extérieur de l'arbre secondaire.

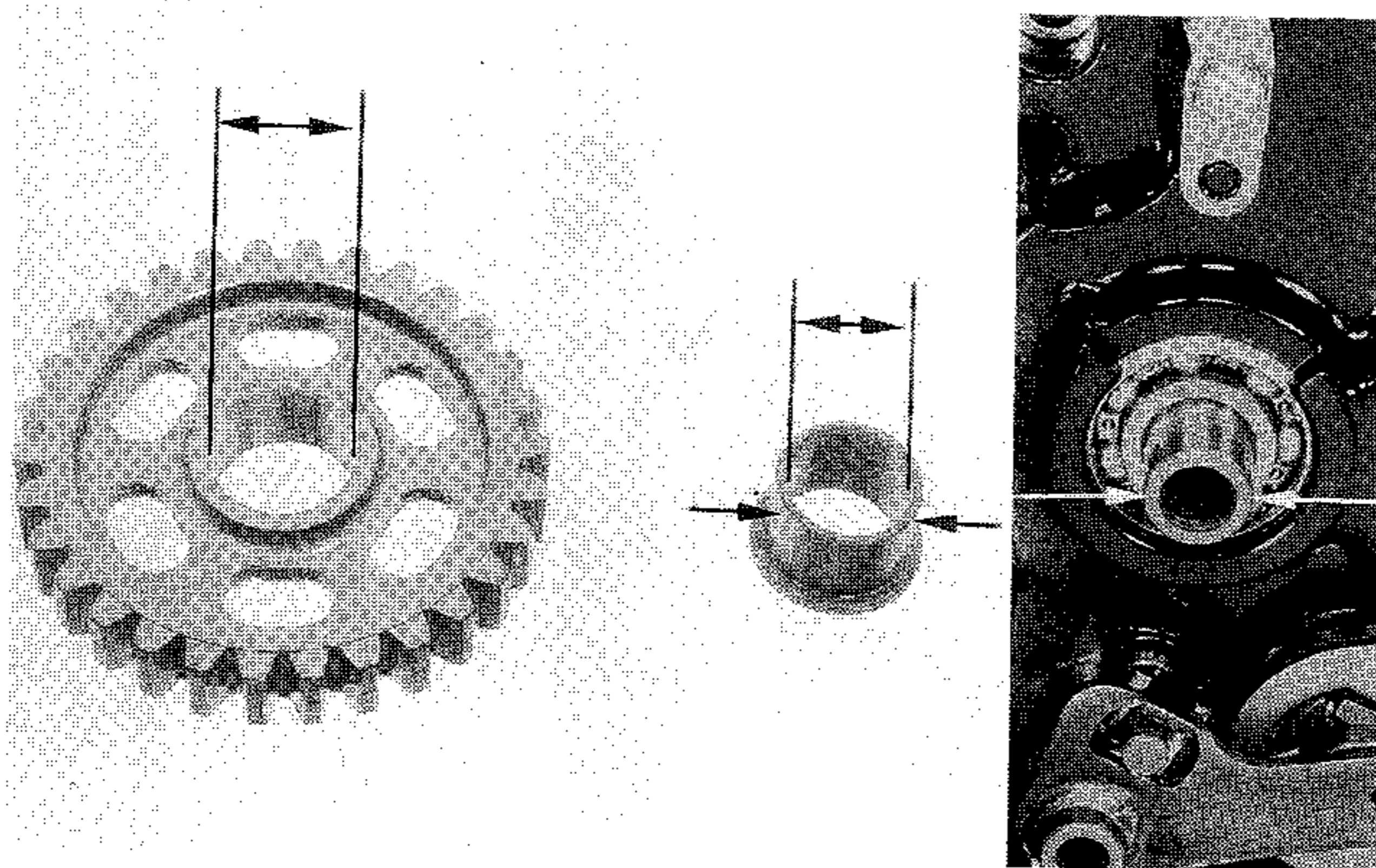
LIMITE DE SERVICE: 16,95 mm

Mesurez le diamètre intérieur de la bague du pignon intermédiaire.

LIMITE DE SERVICE: 17,04 mm

Mesurez le diamètre extérieur de la bague du pignon intermédiaire.

LIMITE DE SERVICE: 19,94 mm



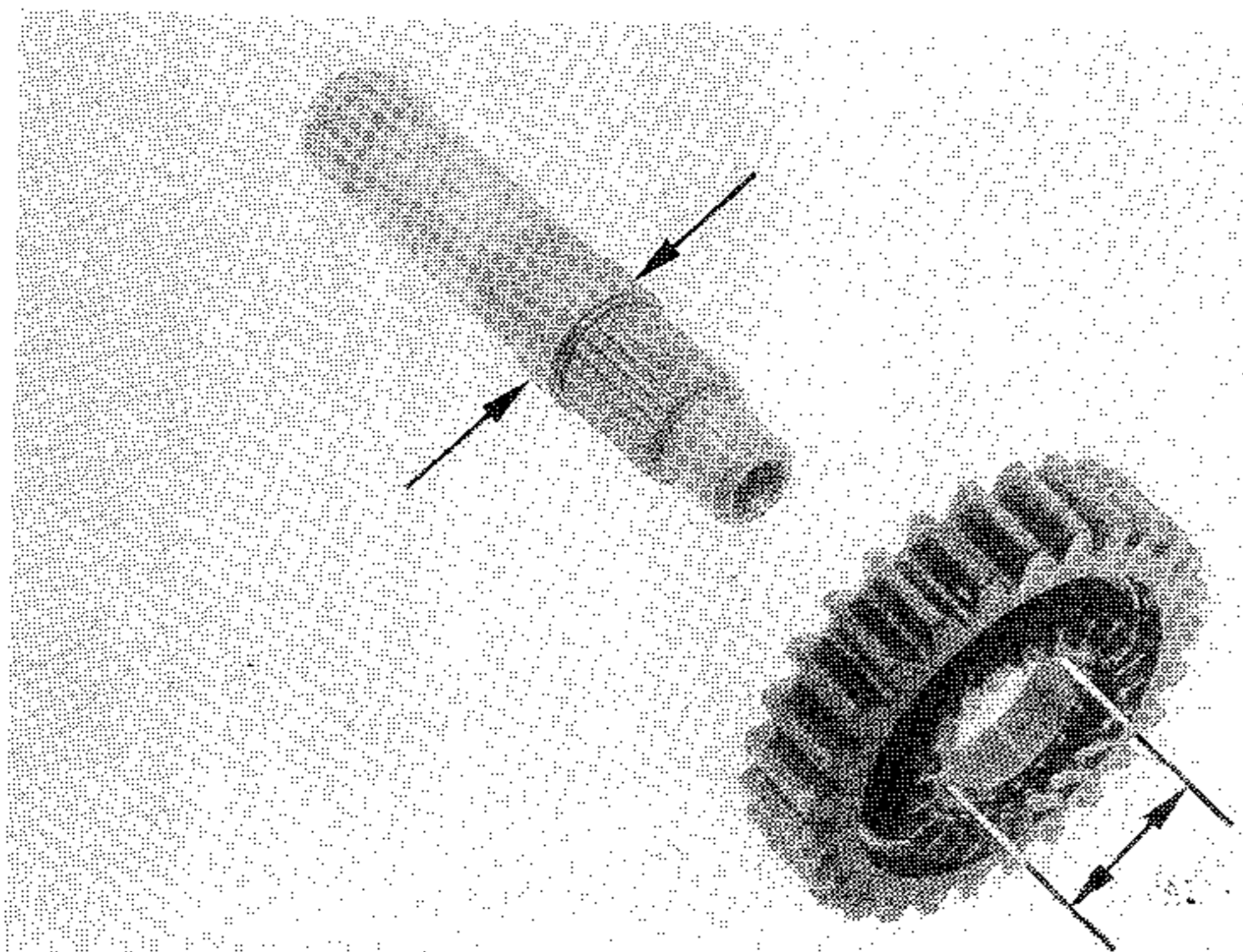
Mesurez le diamètre extérieur de l'axe de kick.

LIMITE DE SERVICE: 21,95 mm

Mesurez le diamètre intérieur du pignon de kick.

LIMITE DE SERVICE: 20,06 mm

Contrôlez l'état des ressorts de rappel et de rochet; affaiblissement, endommagement.



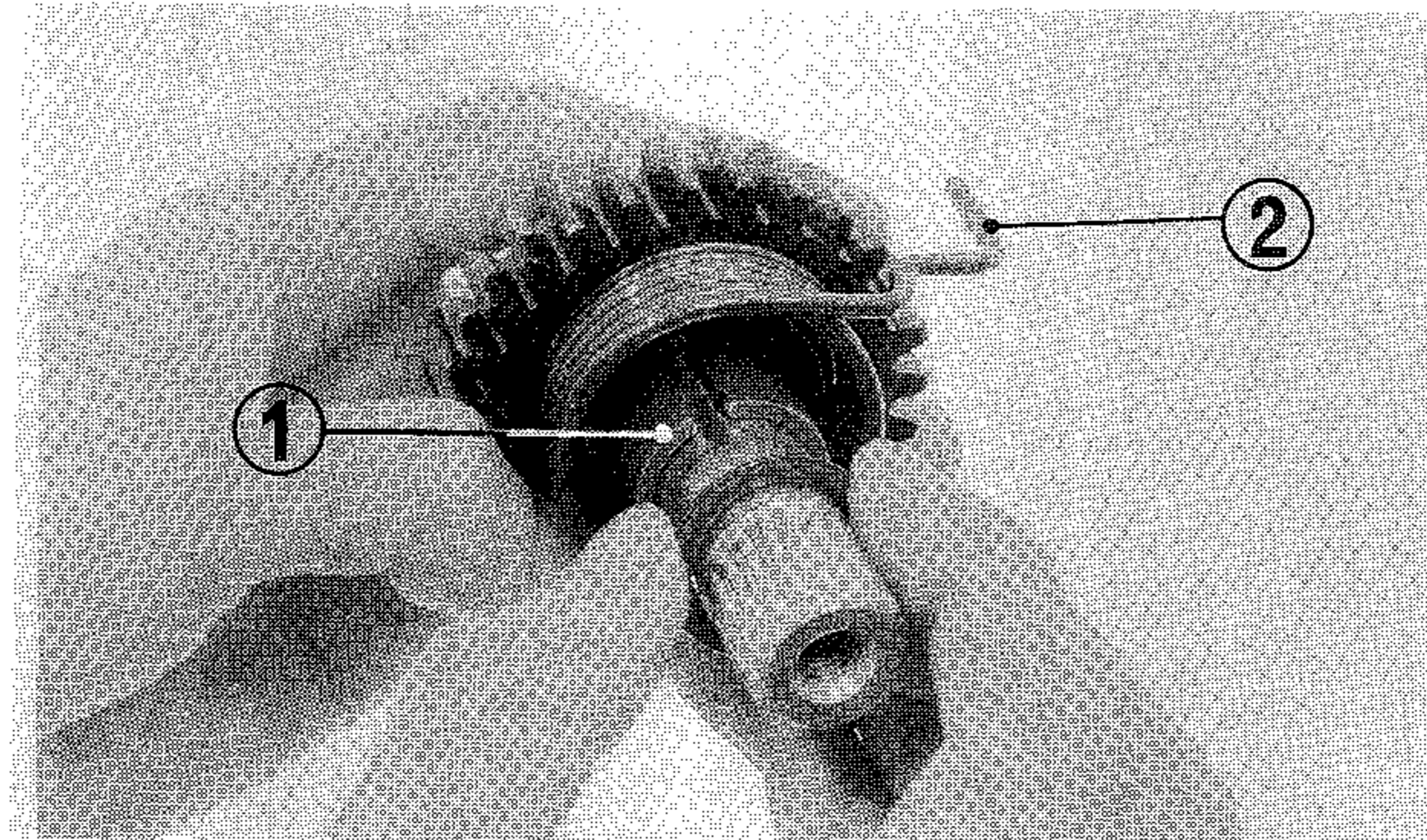
REMONTAGE/REPOSE

Remontez l'axe de kick comme suit:

Remettez le pignon de kick, la rondelle de butée et les clips.

Montez les rondelles de butée. Insérez l'extrémité du ressort de rappel dans le trou d'ancrage de l'axe.

Remettez l'entretoise en alignant sa coupe avec le brin d'accrochage du ressort.



(1) ENTRETOISE (2) RESSORT DE RAPPEL

Remettez le rochet en alignant les repères.

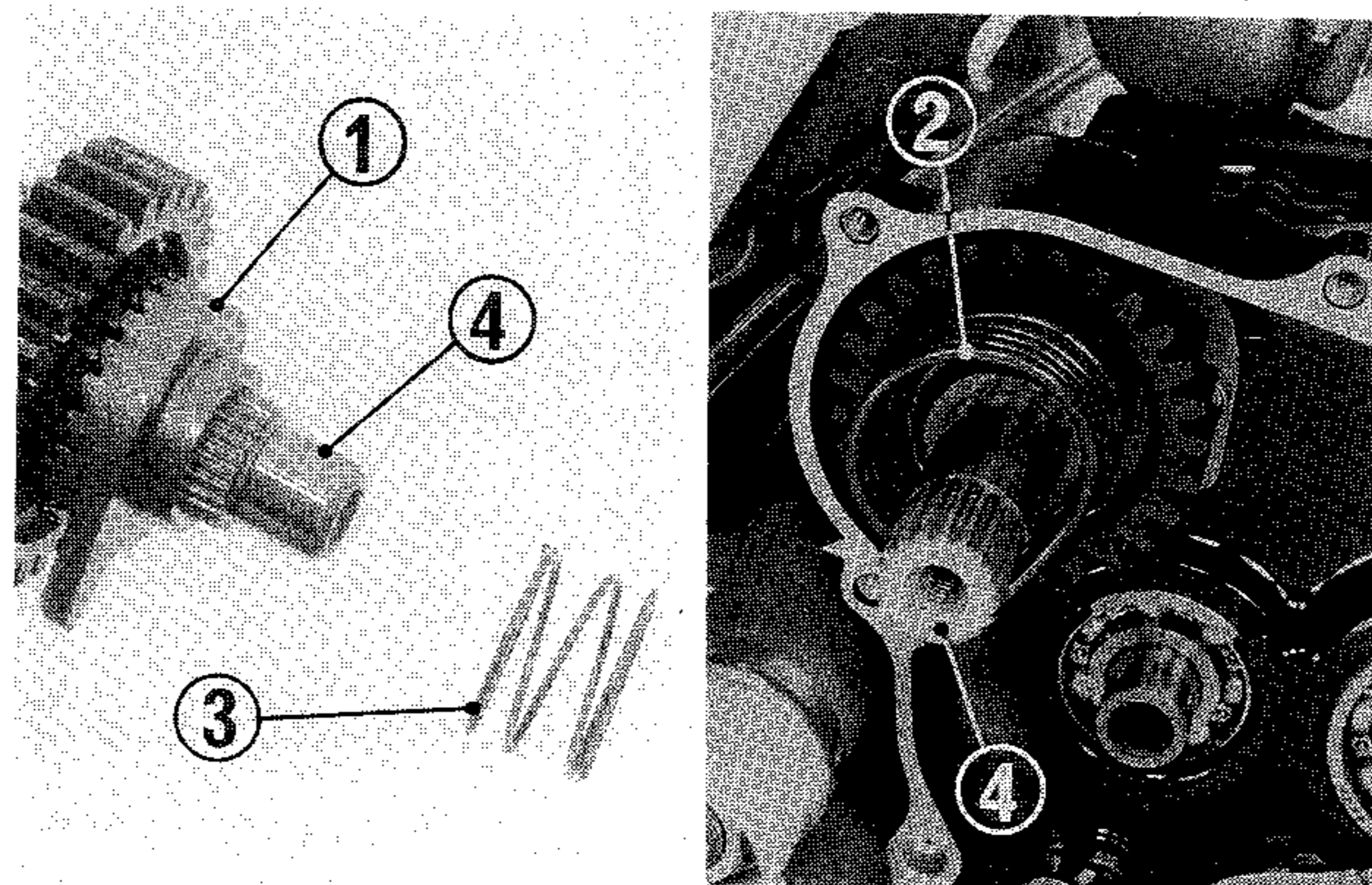
Remettez le ressort de rochet et la rondelle de butée.

Remettez la bague et le pignon intermédiaire sur l'arbre secondaire.

Remettez l'axe de kick et accrochez l'extrémité du ressort de rappel dans le carter-moteur comme sur la figure.

Remettez l'embrayage (page 57).

Remettez le couvercle droit du carter-moteur (page 59).



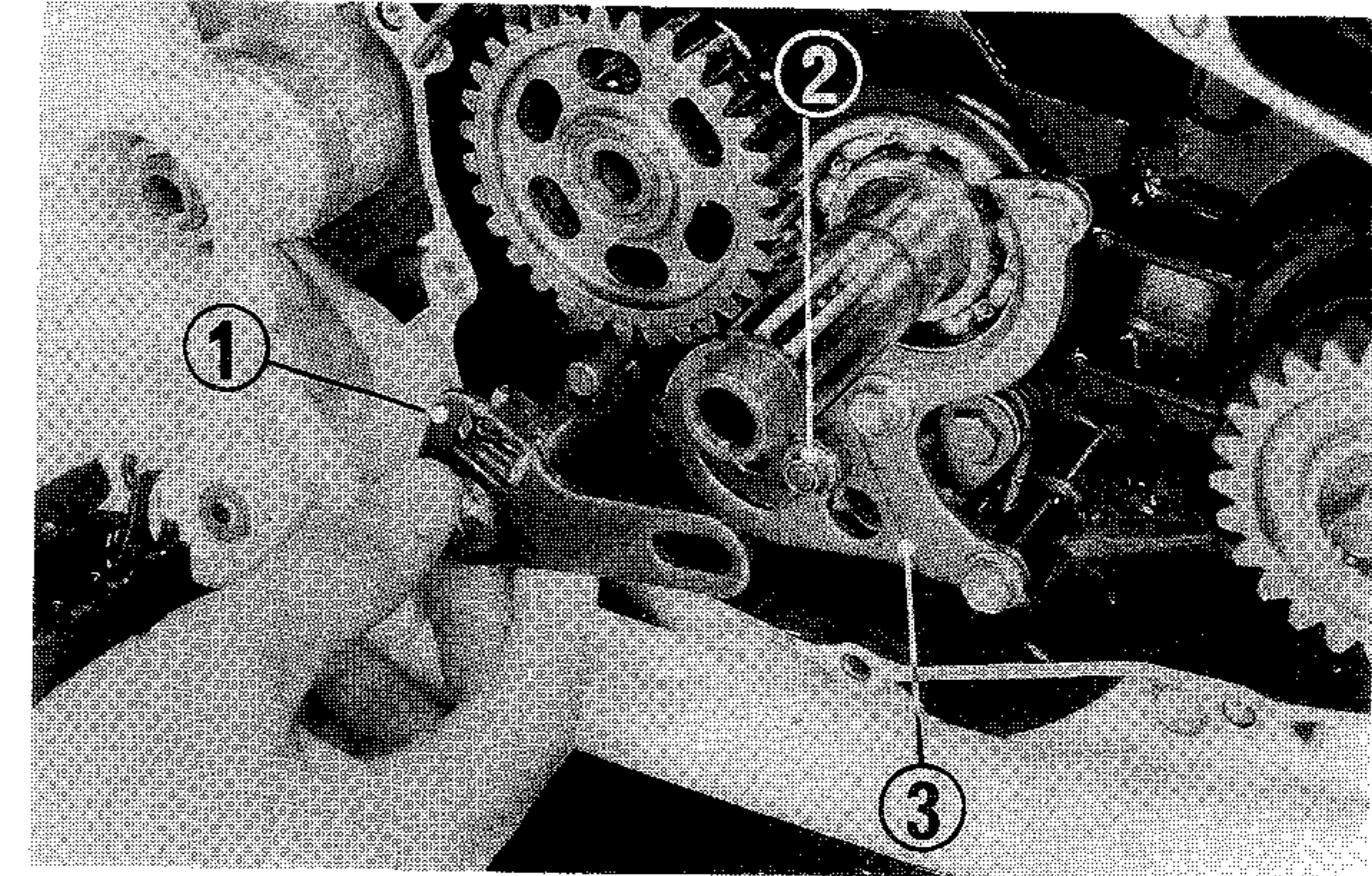
(1) ROCHET (2) RESSORT DE RAPPEL
(3) RESSORT DE ROCHET (4) AXE DE KICK

Sélection

DEPOSE

Retirez le couvercle droit du carter-moteur (page 58) et l'embrayage (page 56).

Déposez le sélecteur et extrayez l'axe de sélection.



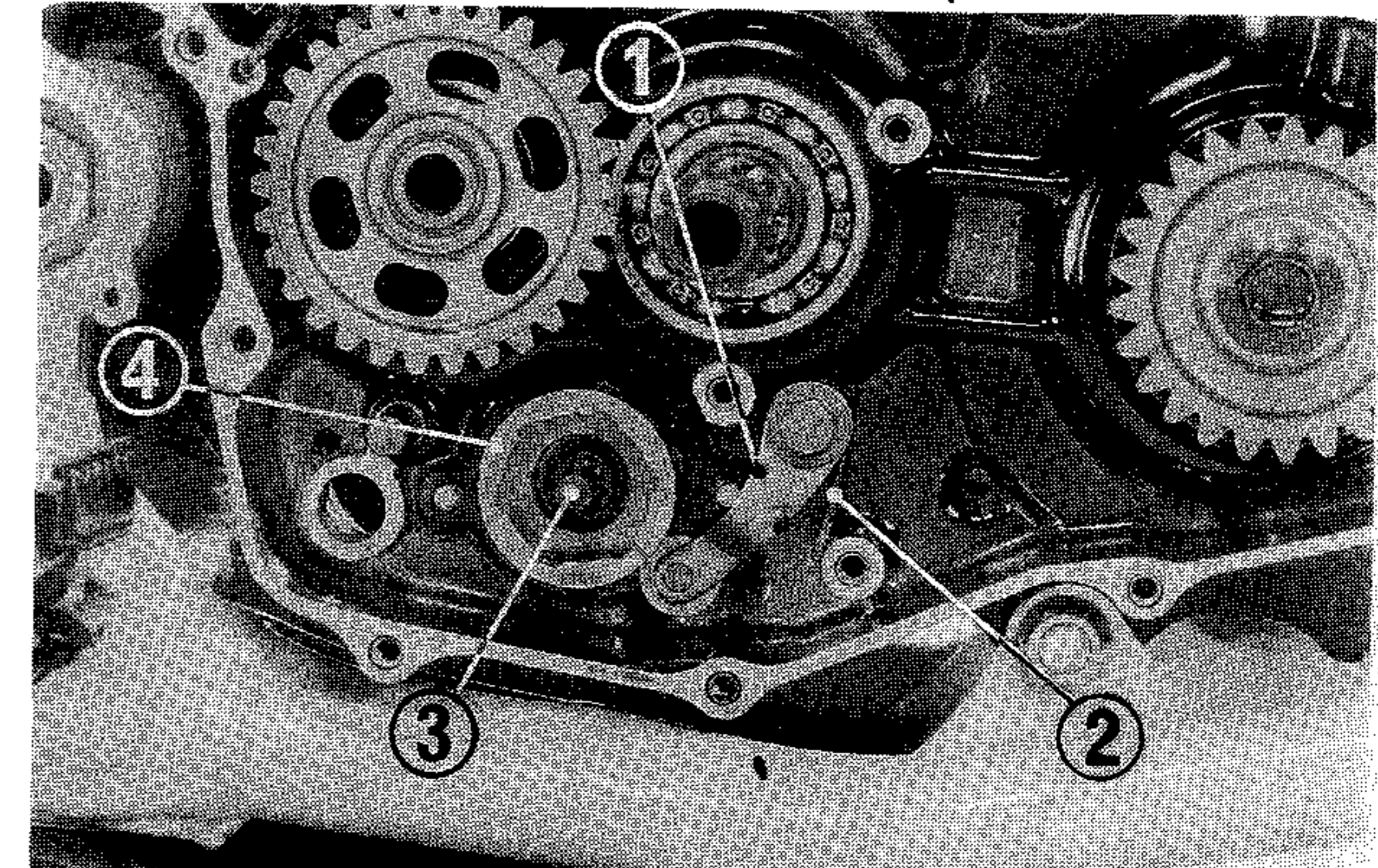
(1) AXE DE SELECTION
(2) ENTRETOISE EPAULEE
(3) PLAQUE DE GUIDAGE

Retirez l'entretoise épaulée, la plaque de guidage et le support de cliquets, en enlevant les trois vis de fixation.

NOTE:

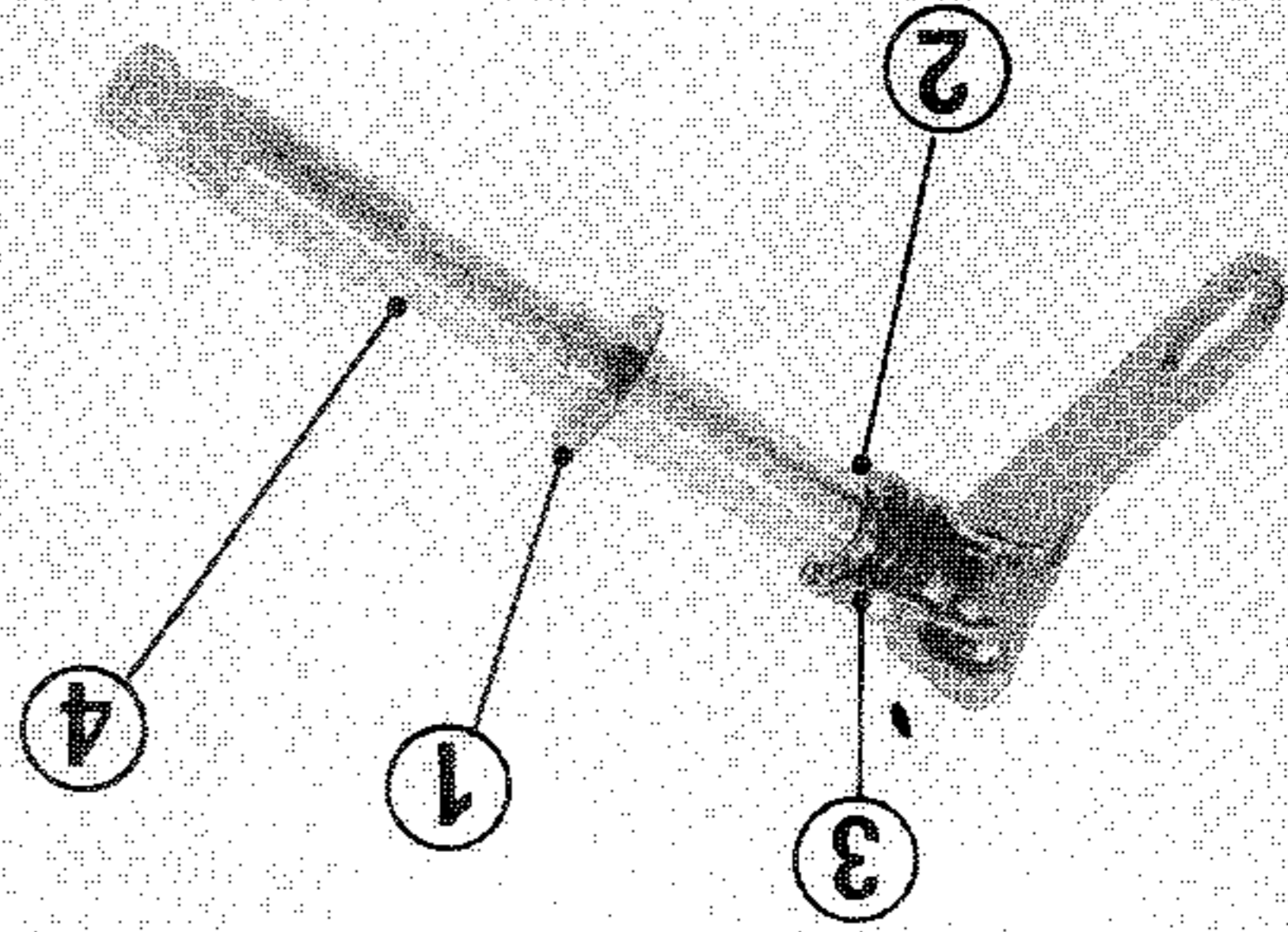
- Ne laissez pas tomber les cliquets en déposant le support.

Retirez la roulette de verrouillage et le ressort de rappel. Retirez l'axe central de l'étoile ainsi que l'étoile.



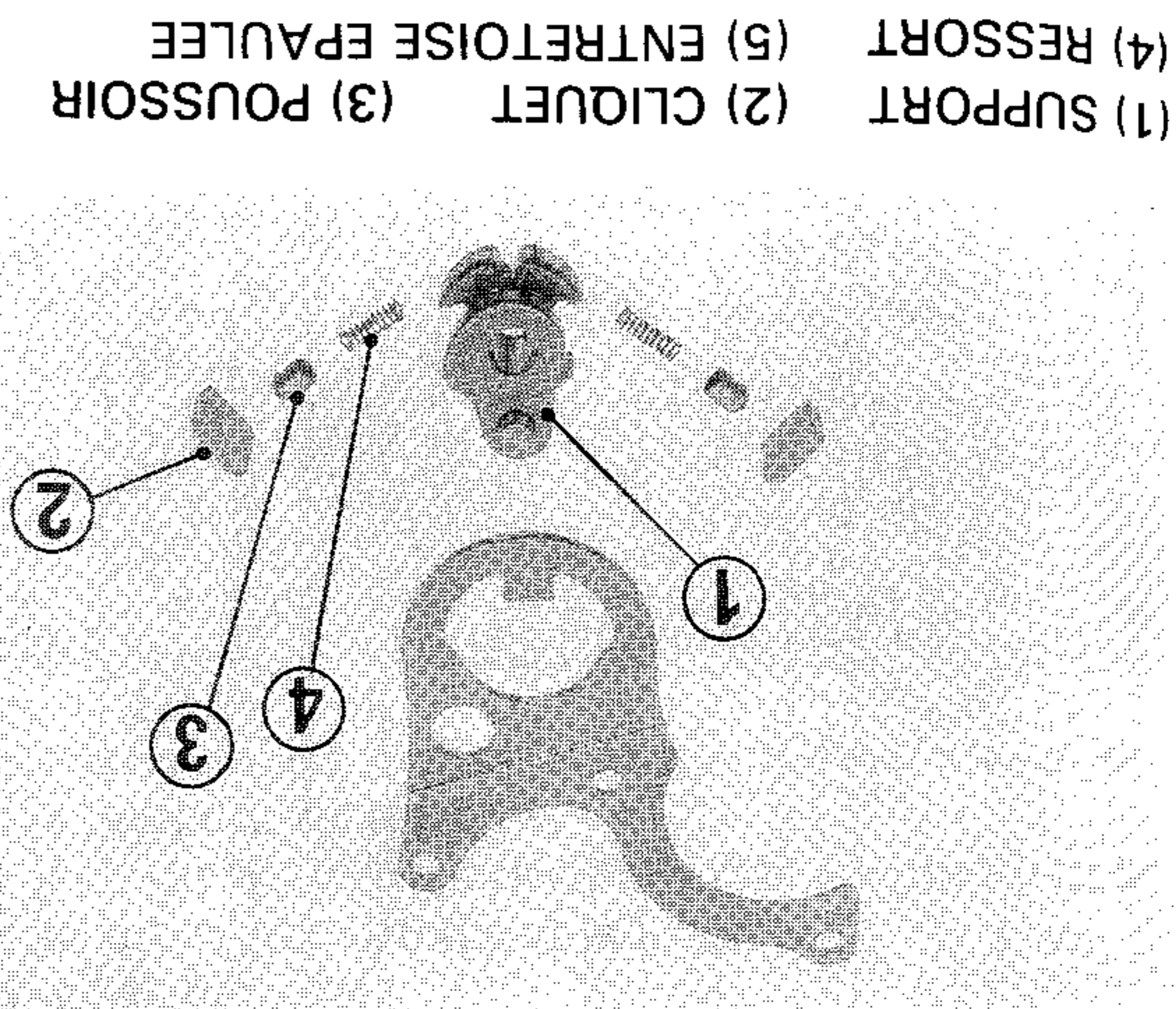
(1) ROULETTE DE VERROUILLAGE
(2) RESSORT DE RAPPEL
(3) AXE CENTRAL DE L'ETOILE (4) ETOILE

Retirez la rondelle, le jonc et le ressort de rappel.
 Contrôlez chaque élément s'il n'est pas endommagé ou
 usé.
 Remplacez si nécessaire.



(1) RONDELLE (2) JONC (3) RESSORT DE RAPPEL
 (4) AXE DE SELECTION

REMONTAGE DE LA PLAQUE DE GUIDAGE
 Appliquez de l'huile de boîte de vitesses sur les cliquets, les ressorts et les poussoirs.
 Remontez le support de cliquets, les ressorts, les poussoirs, et les cliquets sur la plaque de guidage comme dans la figure.



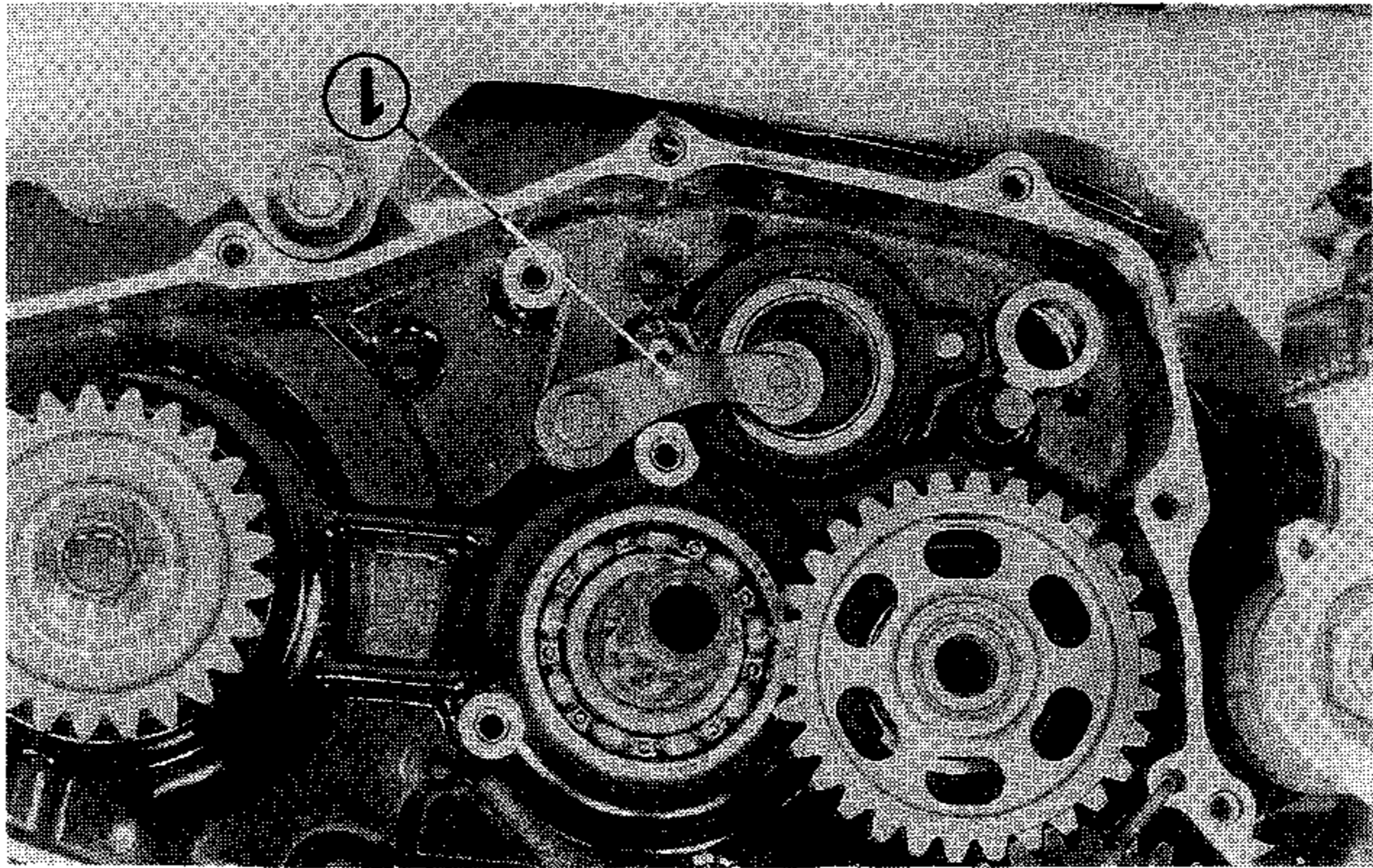
(1) SUPPORT (2) CLIQUET (3) POUSSOIR
 (4) RESSORT (5) ENTRETOISE EPAULEE

REPOSE

Vérifiez que la roulette de verrouillage ainsi que le ressort de rappel ne sont pas endommagés.
 Remettez la roulette de verrouillage, le ressort de rappel et la rondelle plate et serrez la vis.

COUPLE DE SERRAGE: 12 N·m (1,2 kg·m)

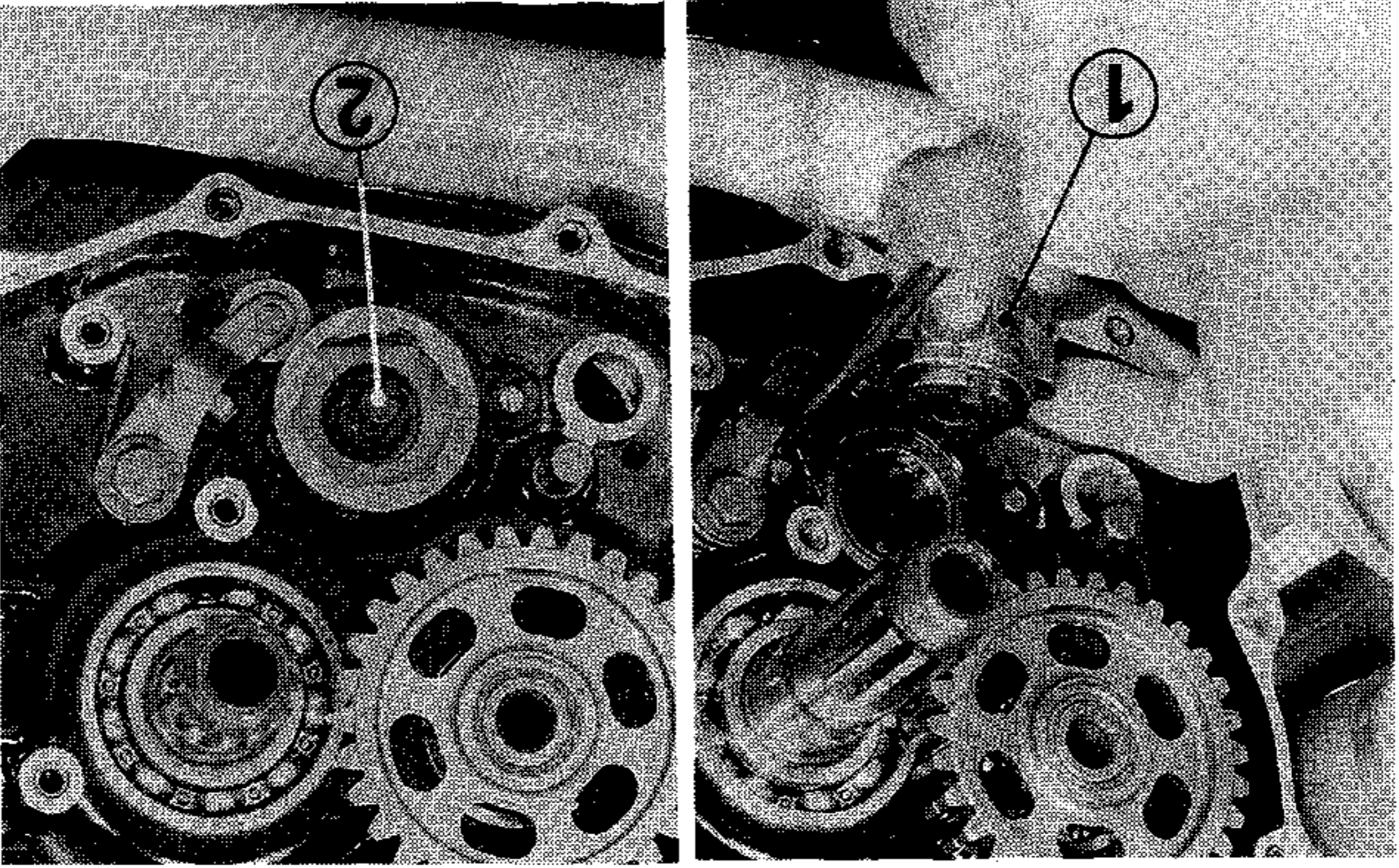
Assurez-vous que la roulette de verrouillage fonctionne correctement.



(1) ROULETTE DE VERROUILLAGE

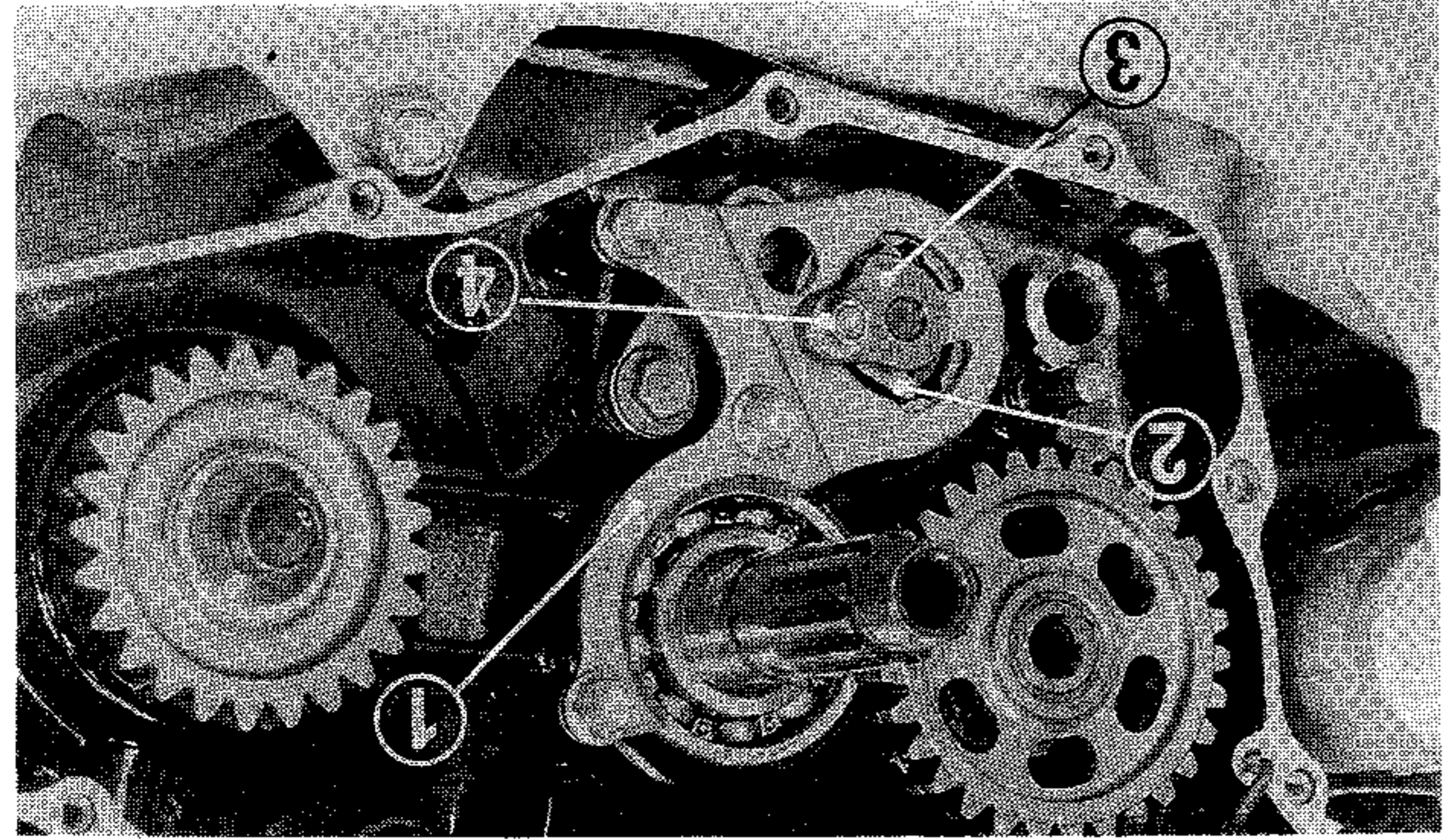
Remettez le pignon sur le tambour.
 Remettez l'étoile en alignant l'encoche avec le pion sur le tambour, tout en maintenant la bielle de butée avec le tournevis.
 Appliquez du frein-filet sur la partie filetée de l'axe central de l'étoile, puis serrez cet axe.

COUPLE DE SERRAGE: 22 N·m (2,2 kg·m)



(1) ETOILE (2) AXE CENTRAL

Mettez l'étoile dans une position autre que le point mort.
 Remettez le support de cliquets avec la plaque de guidage tout en maintenant les cliquets.
 Remettez la plaque de guidage et serrez les vis.
 Remettez l'entretoise épaulée sur le support de cliquets.

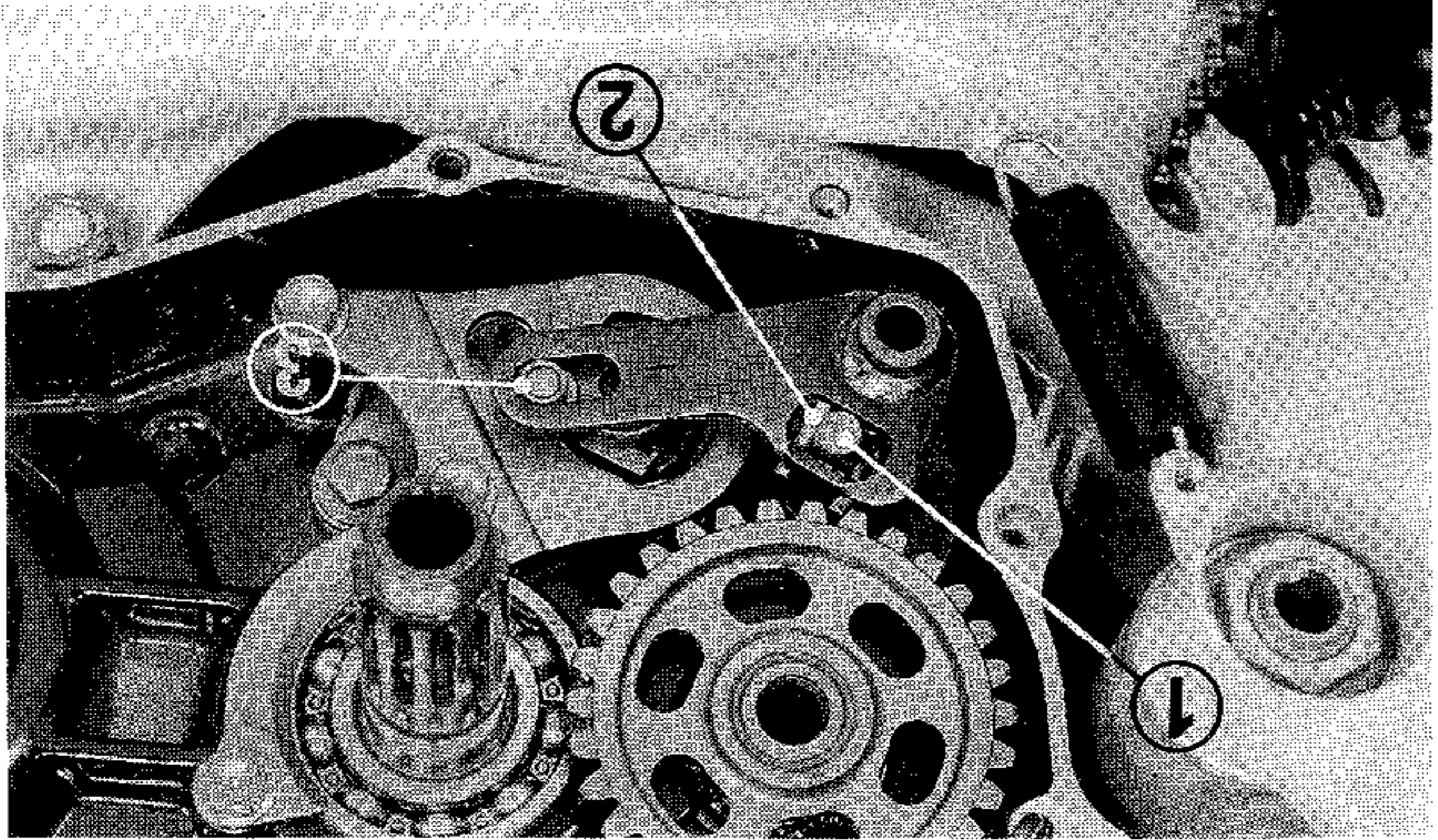


(1) PLAQUE DE GUIDAGE (2) CLIQUET (3) SUPPORT
 (4) ENTRETOISE EPAULEE

Remontez et remettez l'axe de sélection en alignant le ressort de rappel avec la butée, et la glissière avec l'entretoise épaulée.

NOTE:

• N'oubliez pas de remettre la rondelle de butée sur l'axe de sélection.



(1) GOUILLE (2) RESSORT DE RAPPEL
 (3) ENTRETOISE EPAULEE

Vérifiez que le tambour de sélection tourne correctement.

Remettez le sélecteur.

Remettez l'embrayage (page 57).

Remettez le couvercle droit du carter-moteur (page 59).

BOITE DE VITESSES/VILEBREQUIN/CARTER-MOTEUR

Informations d'entretien

- Les demi-carters doivent être séparés en cas d'intervention sur la boîte de vitesses et du vilebrequin.

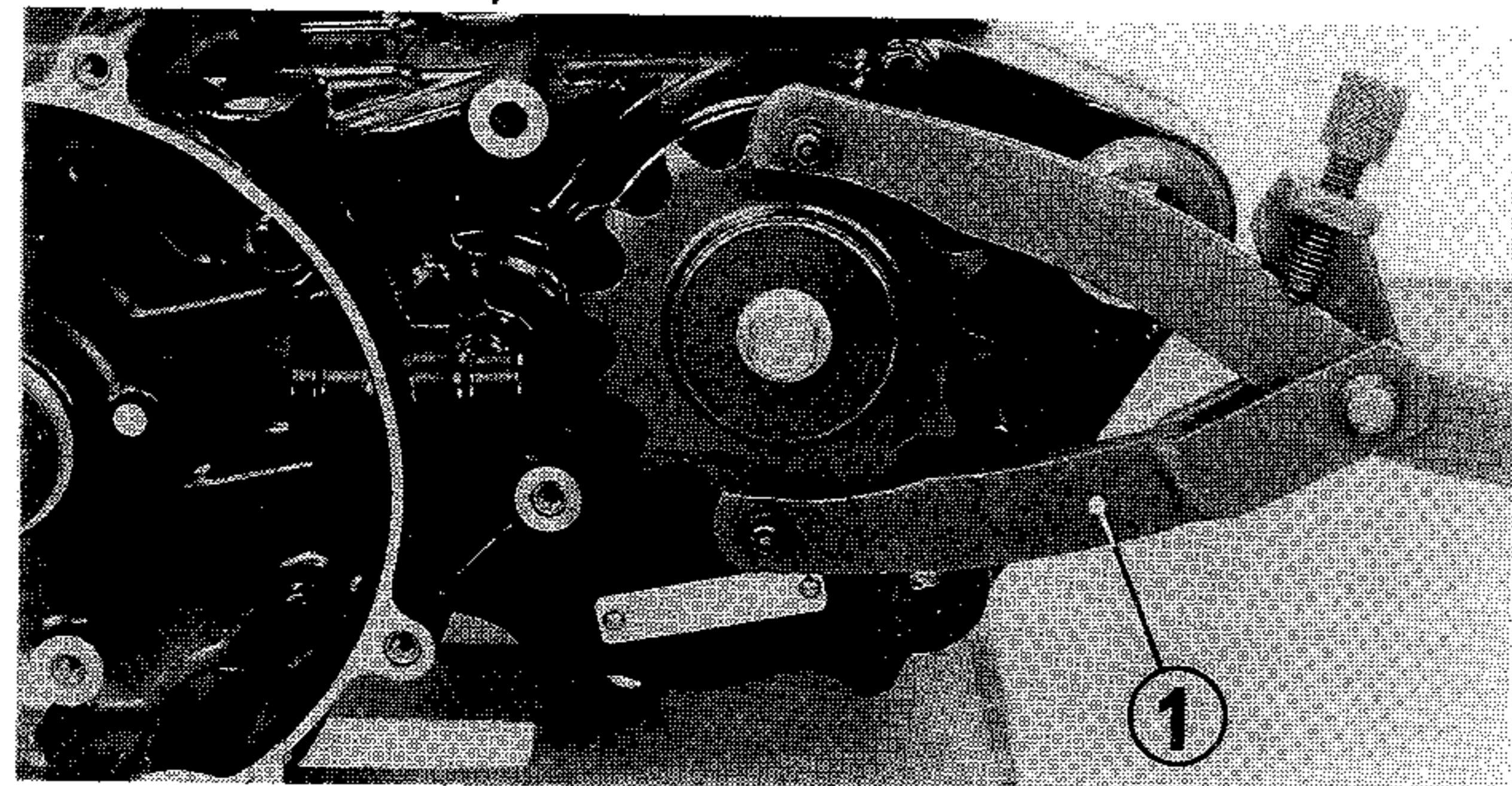
Séparation des demi-carters

Retirez le moteur du cadre (page 50).

Retirez les pièces suivantes:

- | | |
|---------------------|------------|
| — Culasse | } page 53 |
| — Cylindre | |
| — Piston | } page 56 |
| — Embrayage | |
| — Sélection | } page 60 |
| — Mécanisme de kick | |
| — Volant magnétique | } page 105 |
| | |

Desserrez la vis du pignon de sortie de boîte en maintenant le pignon avec l'immobilisateur universel (07725-0030000).



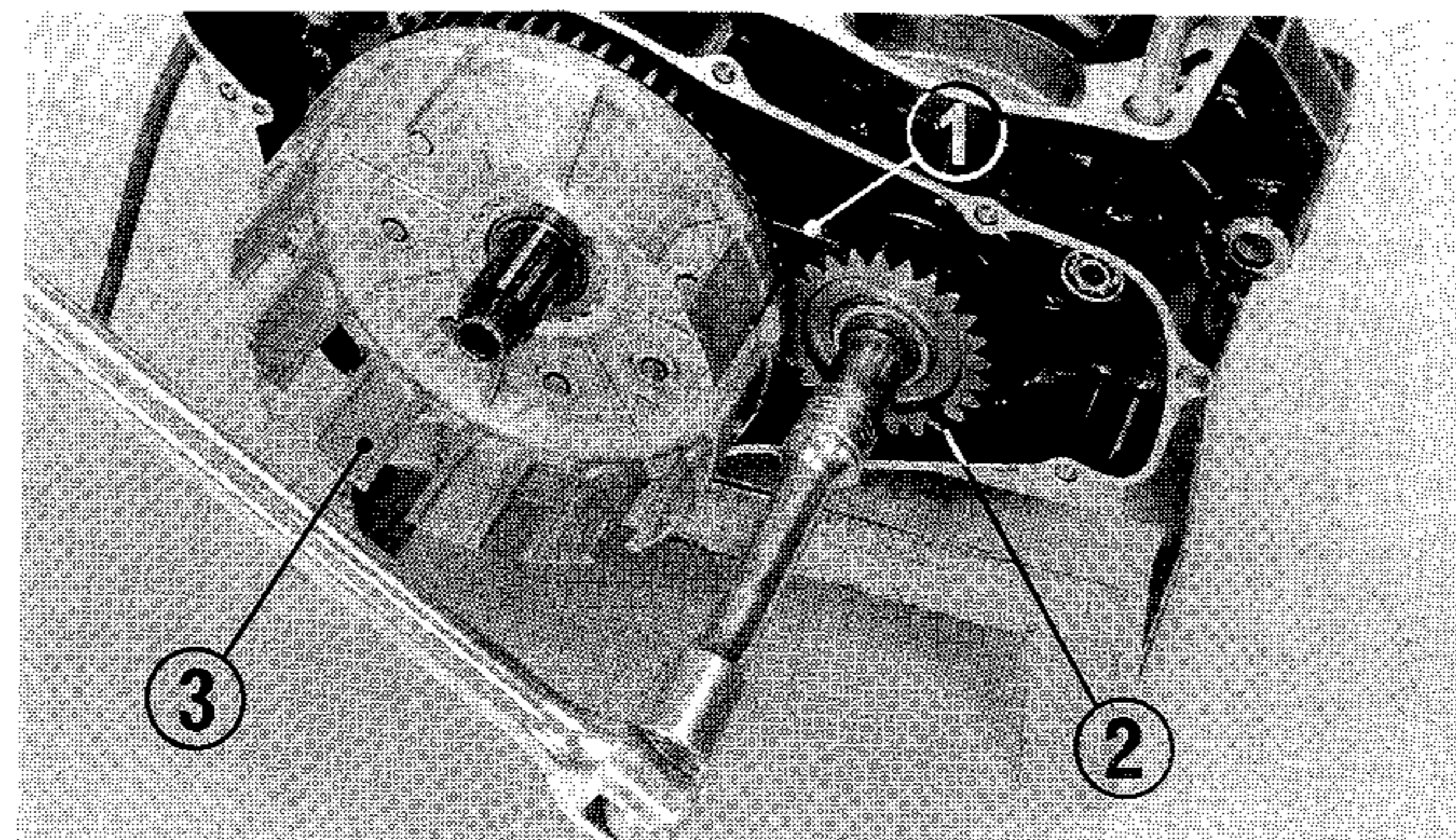
(1) IMMOBILISATEUR UNIVERSEL

Retirez la rondelle conique et le pignon de sortie de boîte.

Remettez la bague-palier de la cloche d'embrayage, le roulement à aiguilles et la cloche sur l'arbre primaire.

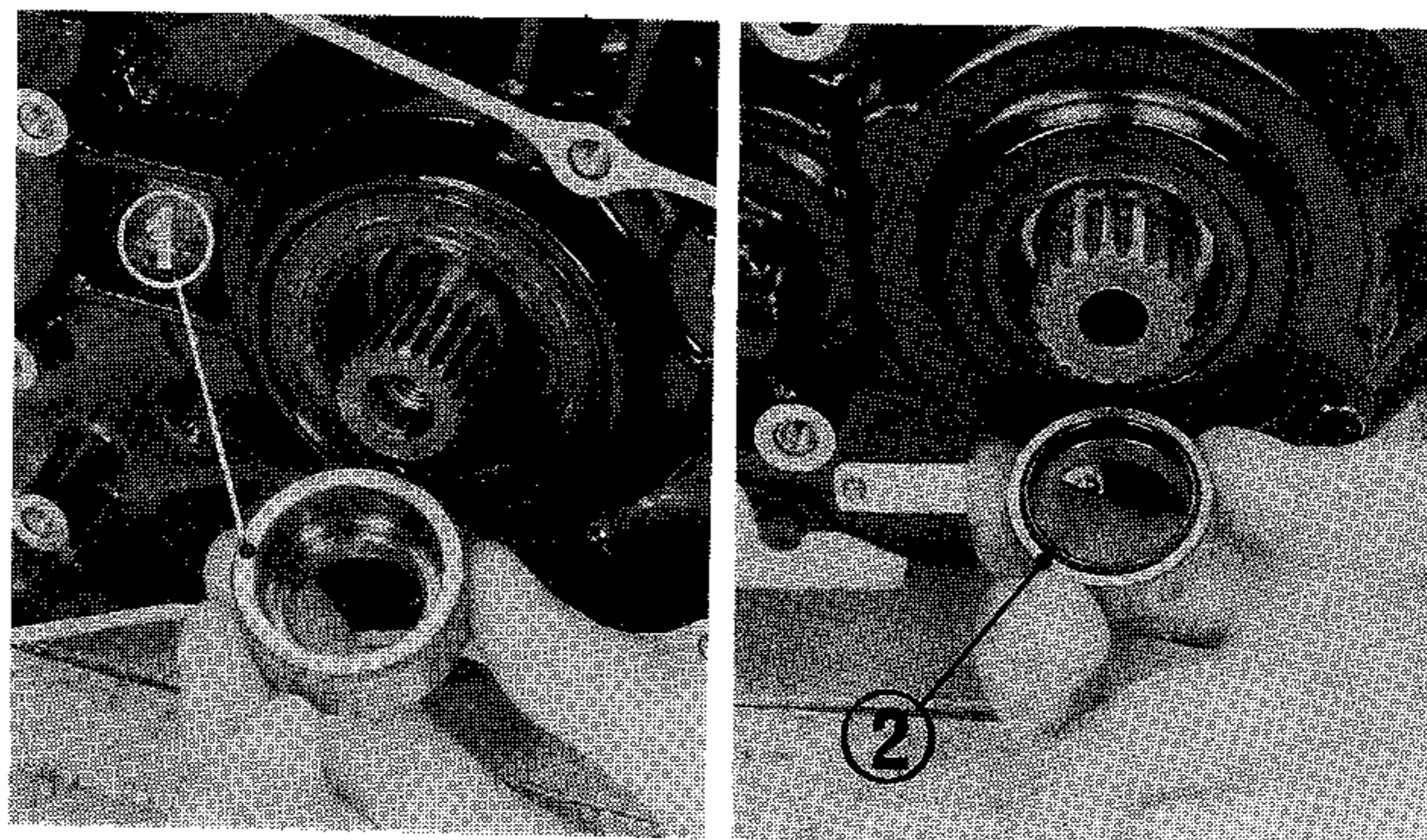
Mettez ensuite l'immobilisateur de pignons entre le pignon de sortie de vilebrequin et la couronne d'embrayage.

Retirez la vis du pignon de sortie de vilebrequin, puis, la rondelle-frein, le pignon, la cloche, la bague-palier, et le roulement à aiguilles.



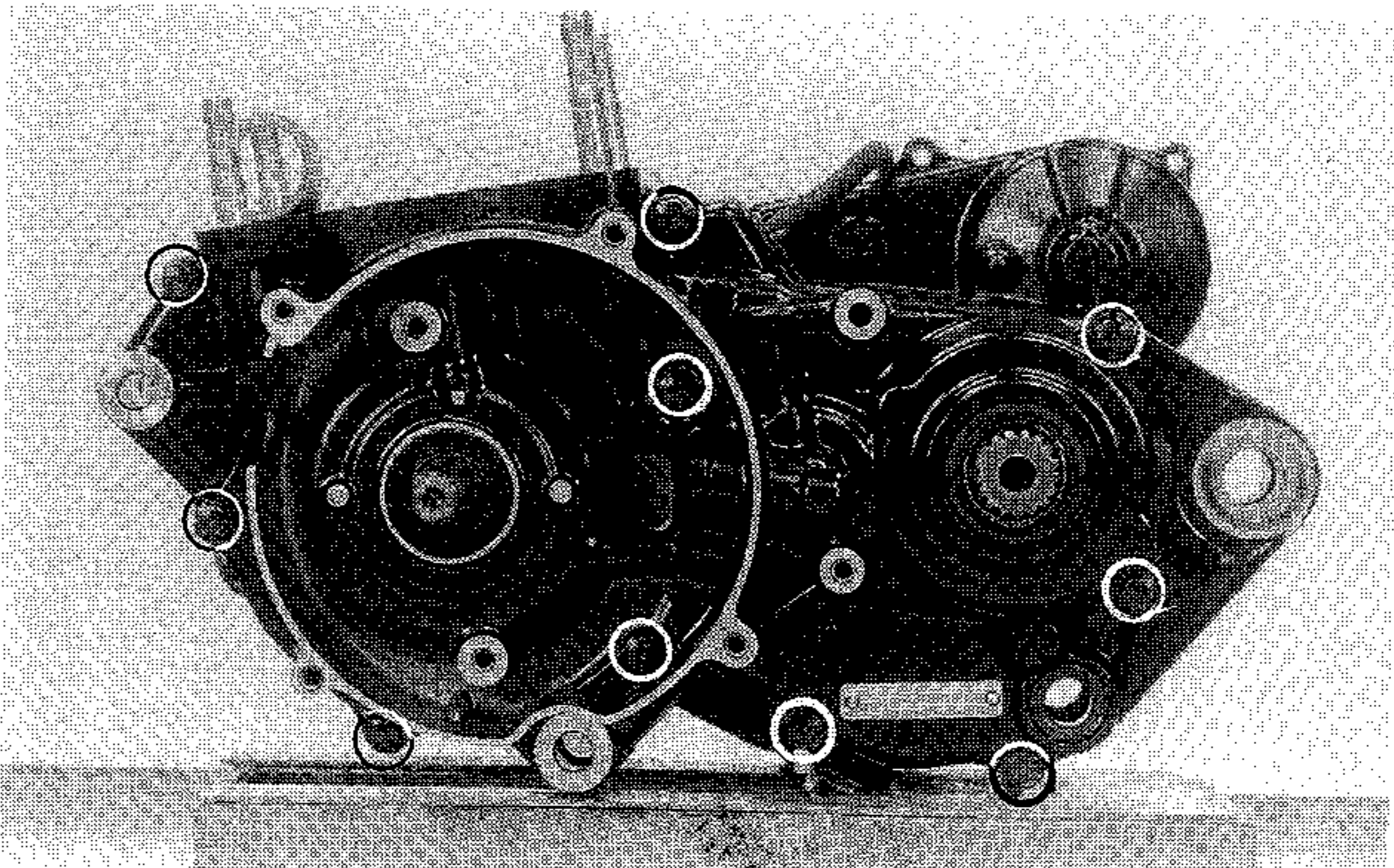
(1) IMMOBILISATEUR DE PIGNONS
(2) PIGNON DE SORTIE DE VILEBREQUIN
(3) CLOCHE D'EMBRAYAGE

Retirez les bagues du vilebrequin et de l'arbre secondaire.



(1) BAGUE DE VILEBREQUIN
(2) BAGUE DE L'ARBRE SECONDAIRE

Retirez les vis du carter.

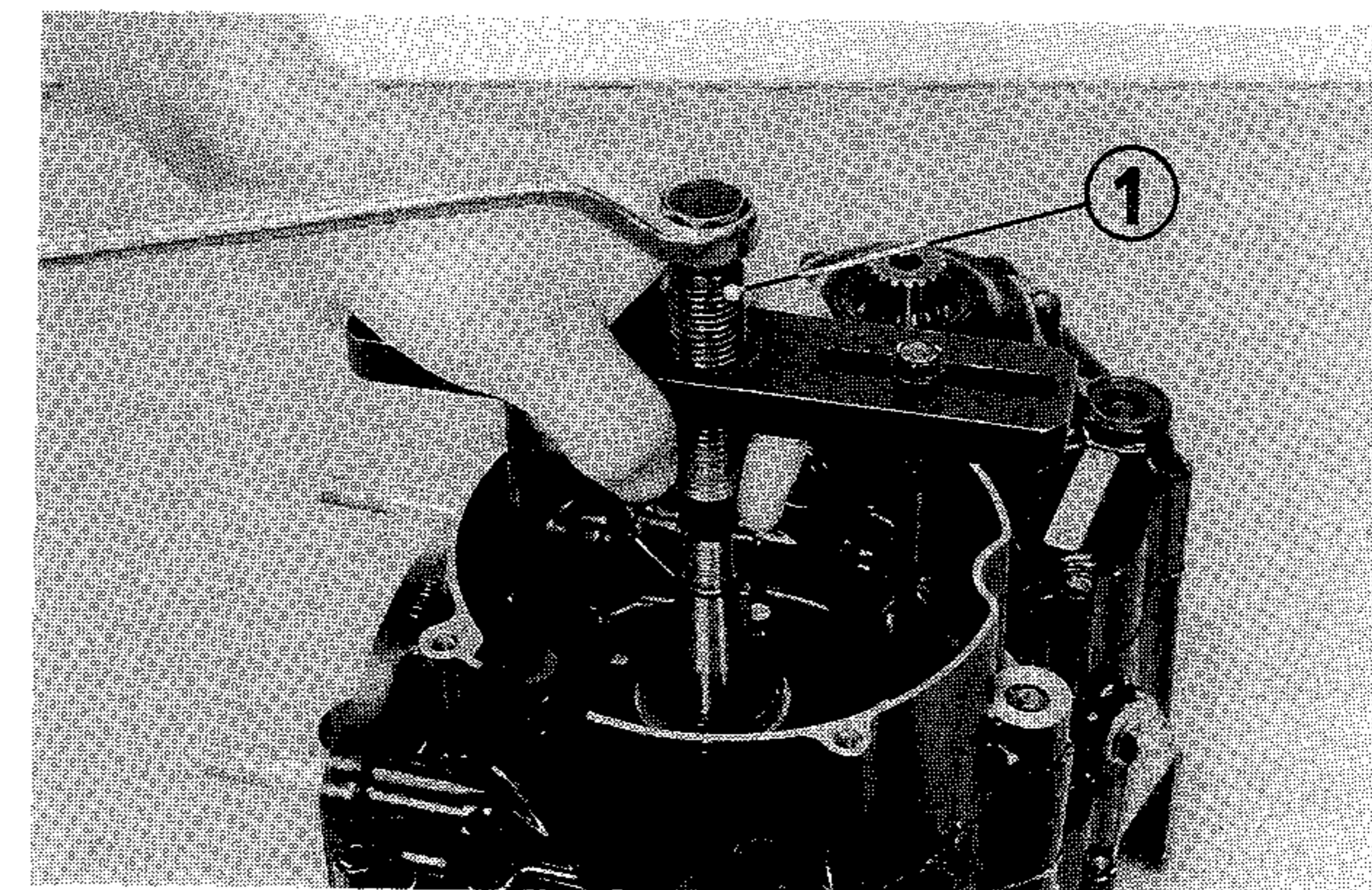


Fixez l'extracteur du carter sur le demi-carter gauche. Retirez le demi-carter gauche en donnant quelques légers coups de maillet sur le carter.

PRECAUTION:

- *N'essayez pas de séparer les demi-carters en utilisant un tournevis.*

Retirez le joint et les pions de centrage.



(1) EXTRACTEUR DU CARTER

DEPOSE DES FOURCHETTES, DU TAMBOUR ET DE LA PIGNONNERIE DE LA BOITE DE VITESSES.

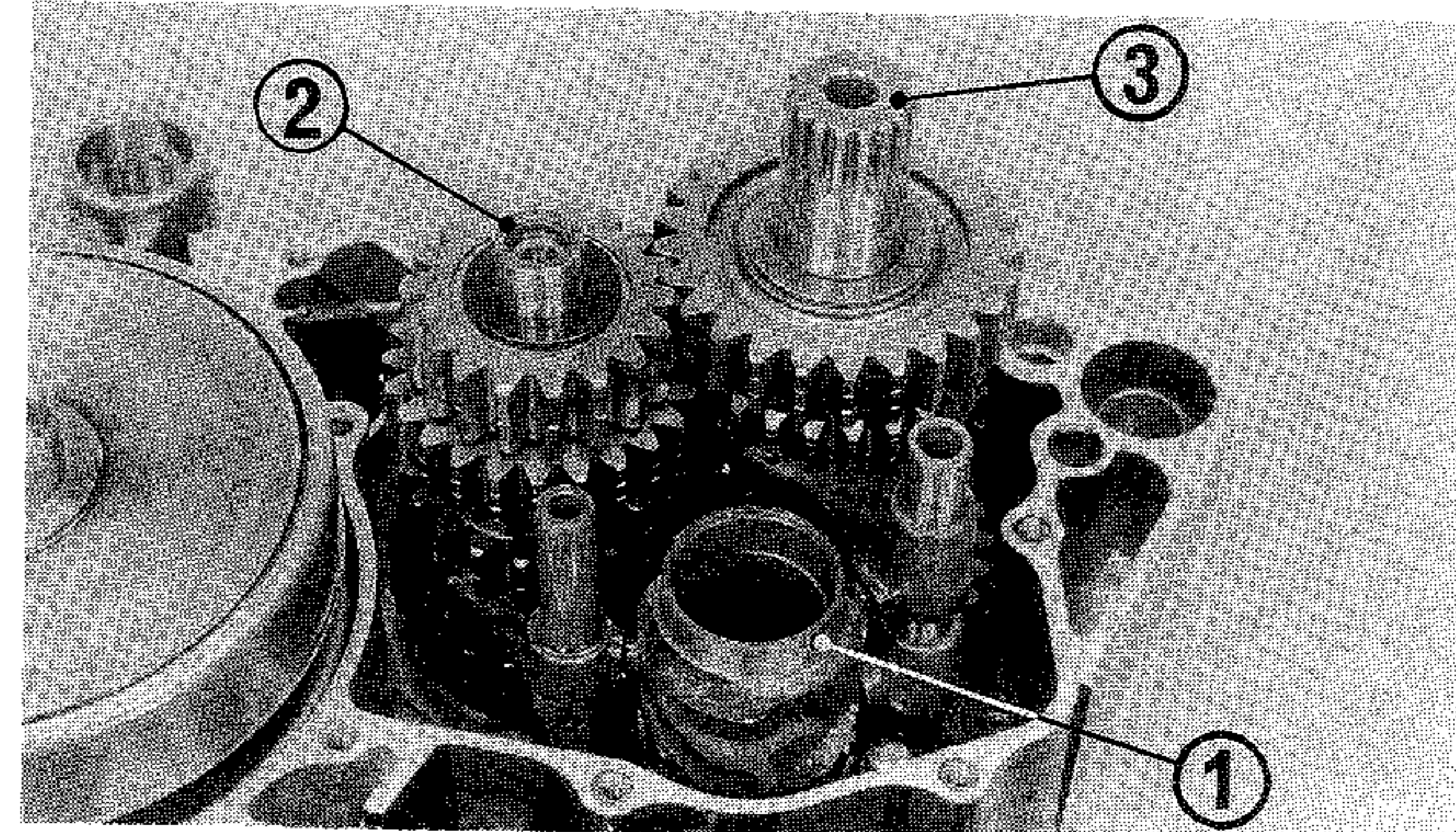
Séparez les demi-carters.

Retirez les pions de centrage et le joint.

Retirez les axes de fourchettes ainsi que les fourchettes.

Retirez le tambour de sélection.

Retirez ensemble les arbres primaire et secondaire du demi-carter droit.



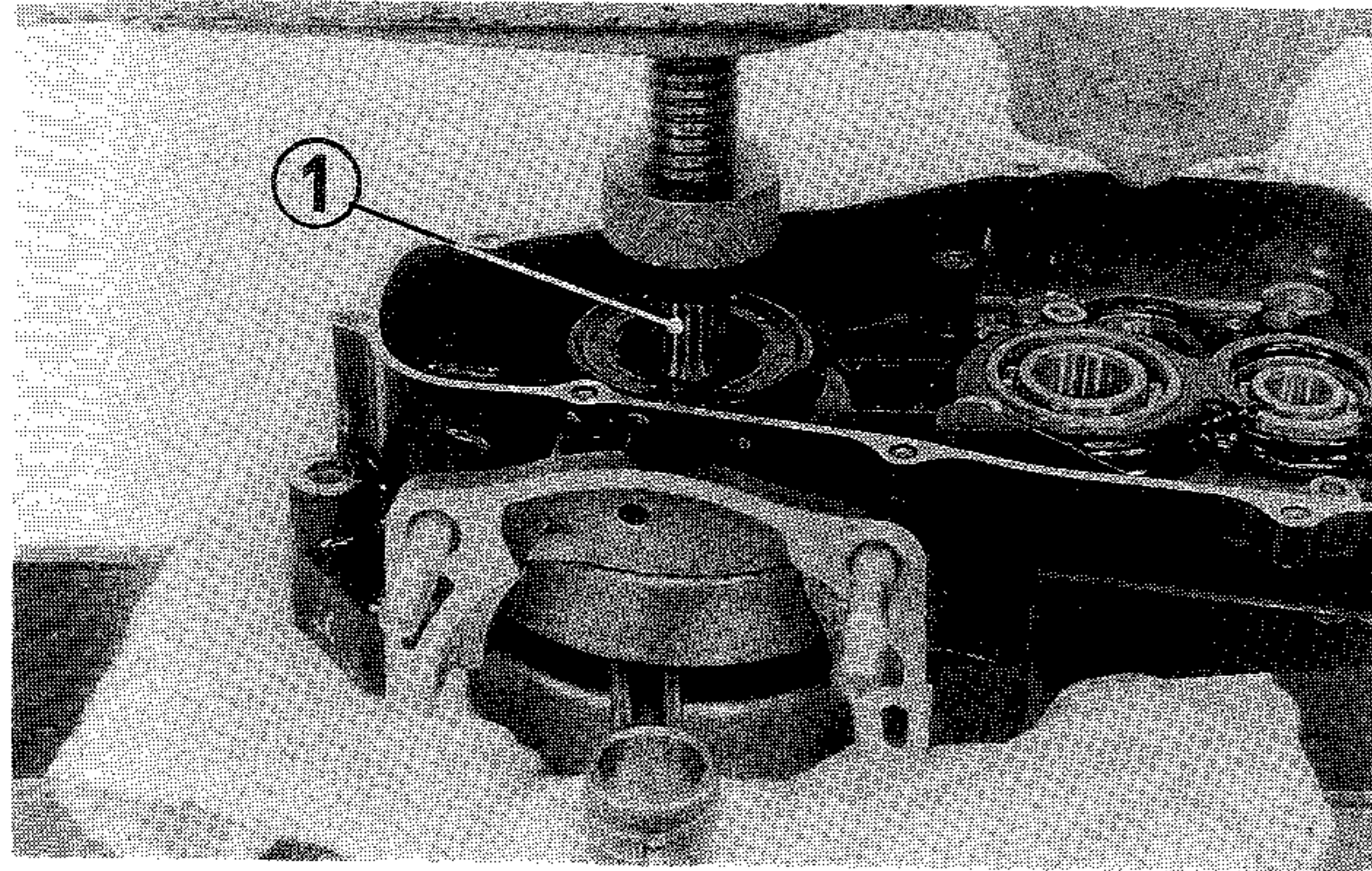
(1) TAMBOUR DE SELECTION
(2) ENSEMBLE D'ARBRE PRIMAIRE
(3) ENSEMBLE D'ARBRE SECONDAIRE

Vilebrequin
DEPOSE

NOTE:

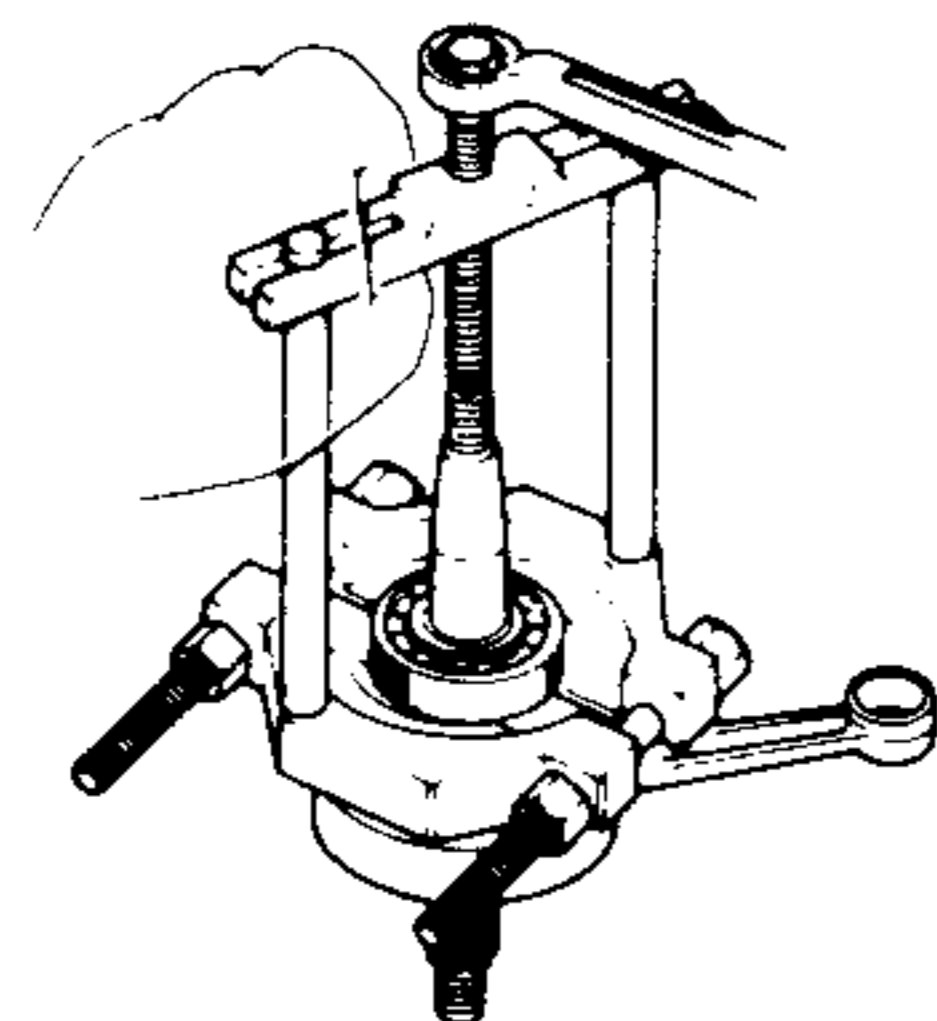
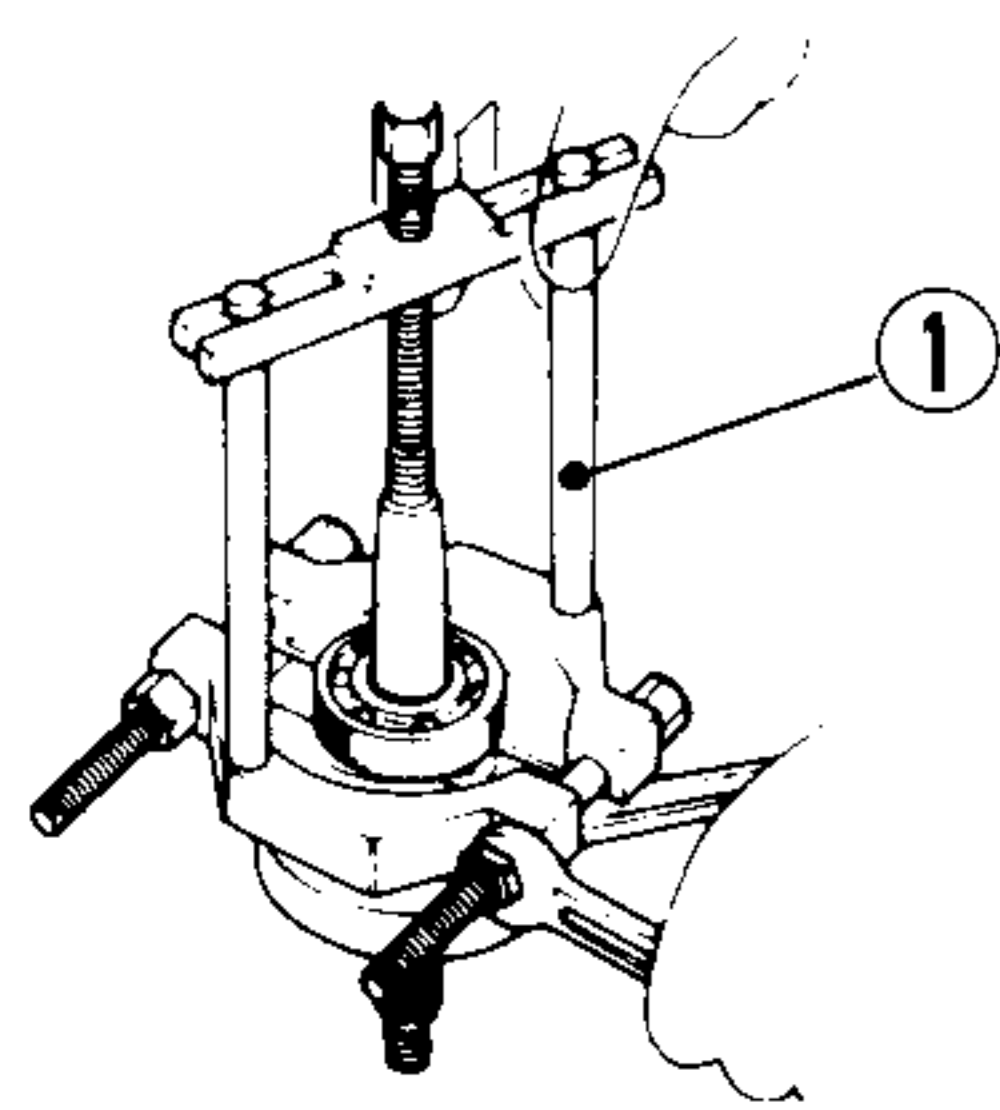
- Lors de la dépose, de la repose ou du contrôle, faites attention à ne pas endommager les masses du vilebrequin.

Retirez le vilebrequin du demi-carter droit en utilisant une presse hydraulique, comme sur la figure.



(1) VILEBREQUIN

Retirez les deux roulements de vilebrequin à l'aide d'un arrache-roulement, s'ils sont restés sur le carter.



(1) ARRACHE-ROULEMENT OU UN OUTIL EQUIVALENT DISPONIBLE SUR LE MARCHÉ

CONTROLE DES FOURCHETTES, DES AXES DE FOURCHETTES ET DU TAMBOUR DE SELECTION

Vérifiez que les fourchettes ne sont pas voilées, usées ou endommagées.

Mesurez le diamètre intérieur et l'épaisseur des ergots.

LIMITES DE SERVICE:

Epaisseur de l'ergot: 4,8 mm

Diamètre intérieur (D/G): 12,07 mm

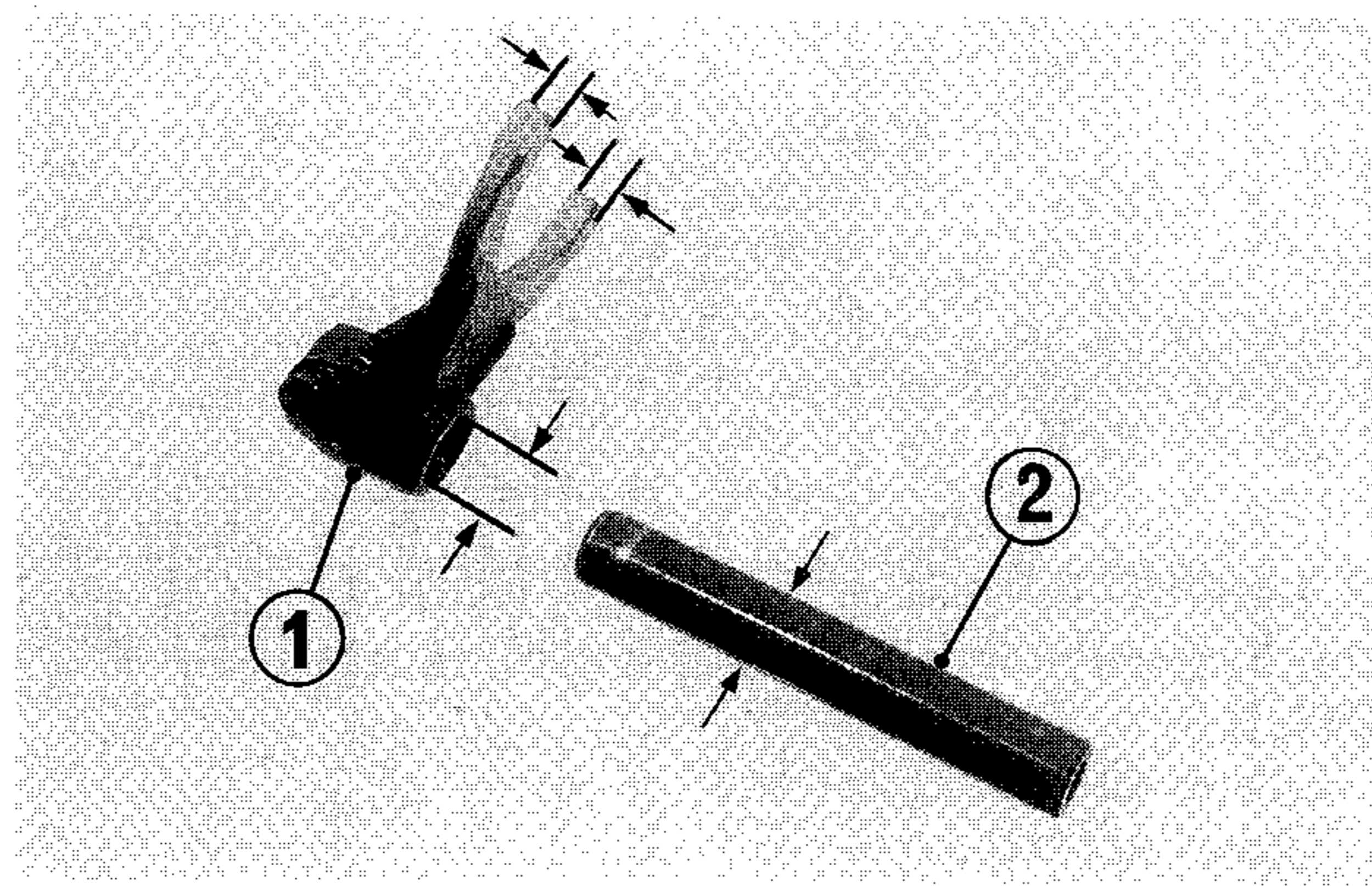
(C) : 11,04 mm

Vérifiez que les axes de fourchette ne sont pas voilés, usés ou endommagés.

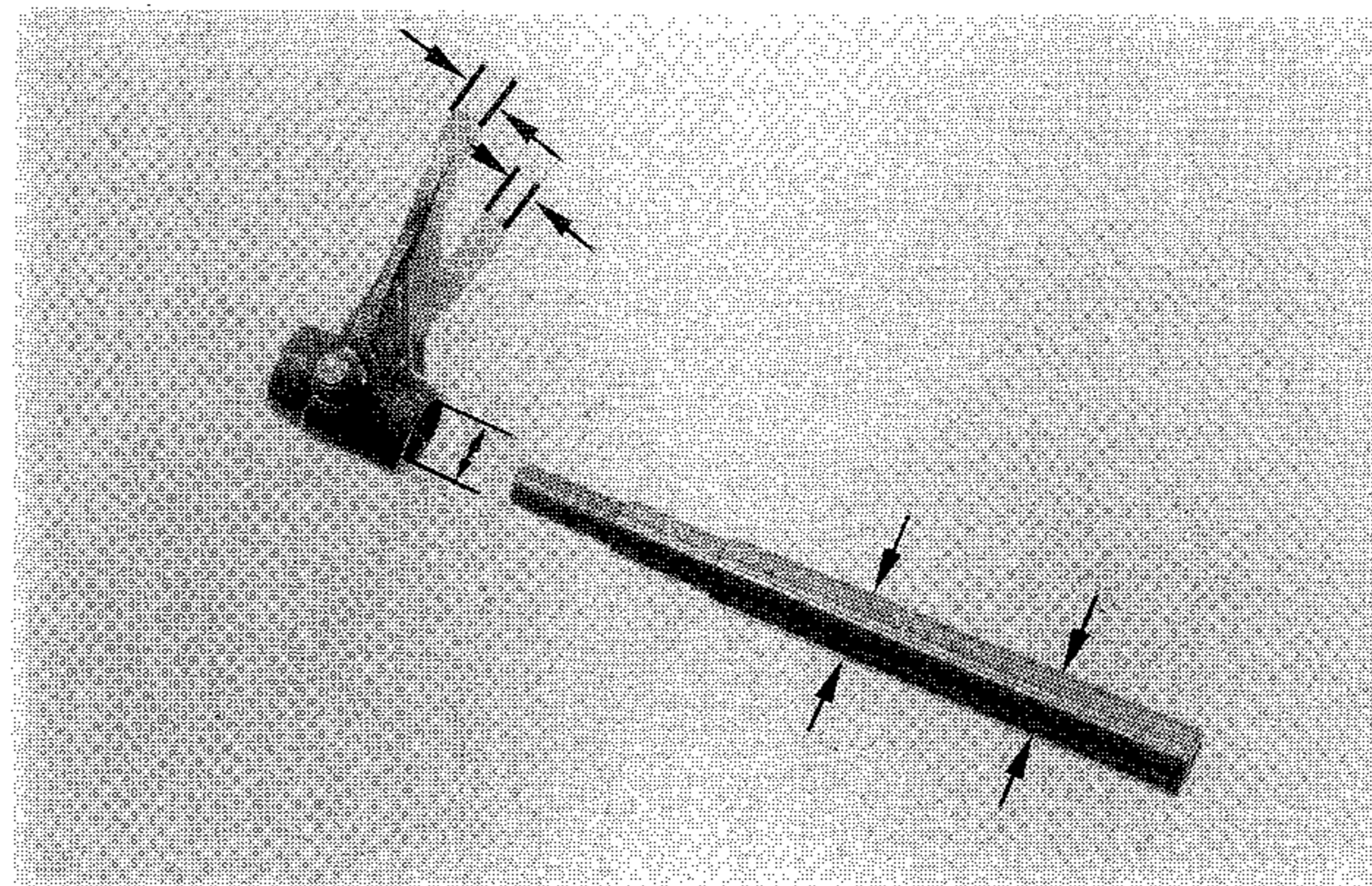
Mesurez le diamètre extérieur.

LIMITE DE SERVICE (D/G): 11,98 mm

(C) : 10,95 mm



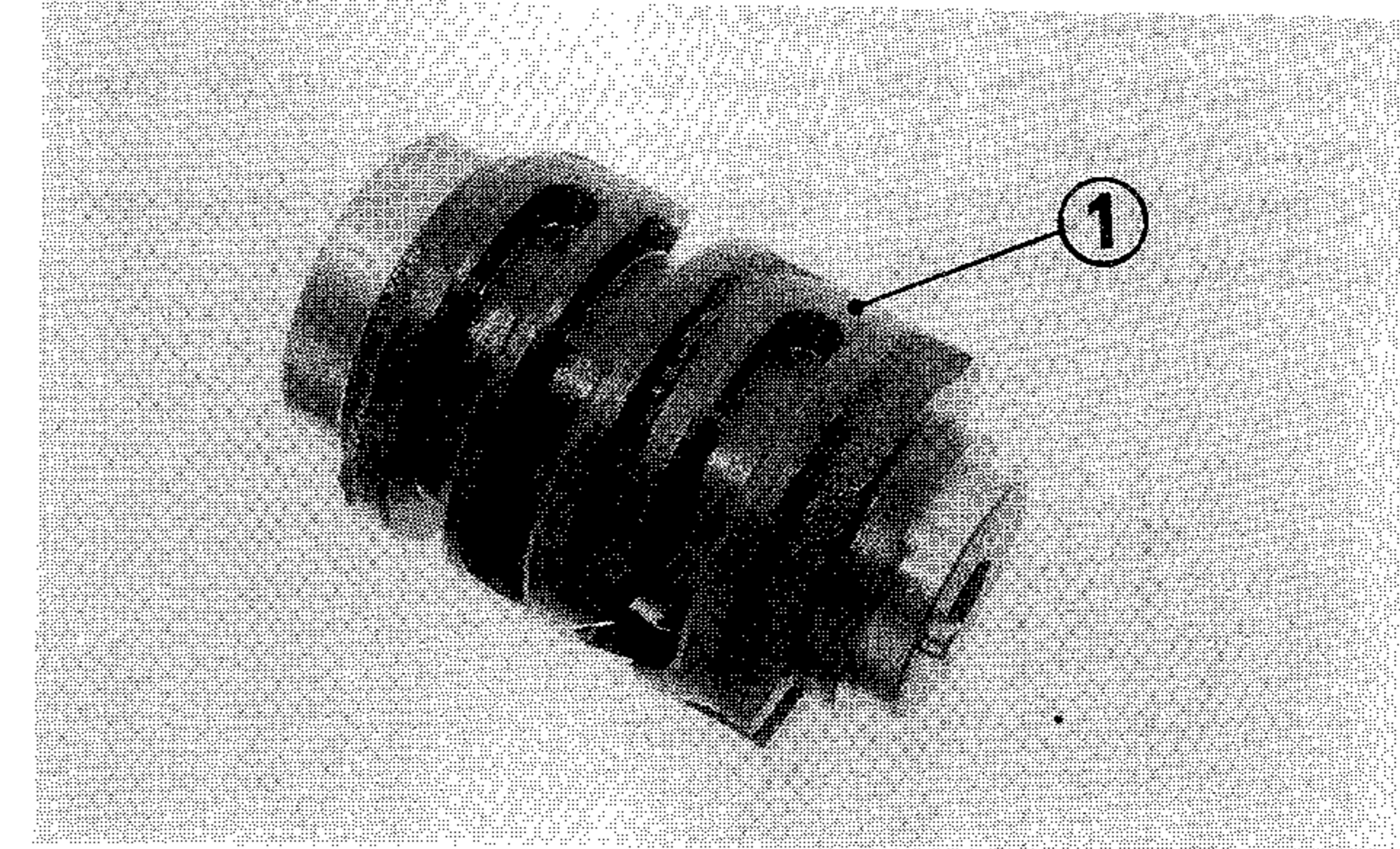
(1) FOURCHETTE (2) AXE DE FOURCHETTE



(1) FOURCHETTE DROITE (2) AXES DE FOURCHETTES

Contrôlez les rainures du tambour.

Remplacez le tambour si les rainures sont endommagées ou présentent une usure excessive.



(1) TAMBOUR DE SELECTION

Vérifiez l'état de chaque pignon. Remplacez, si nécessaire.

Vérifiez que les dents et les crabots des pignons ne sont pas usés ou endommagés.

Vérifiez que les cannelures et les surfaces de glissement des arbres primaire et secondaire ne sont pas usées ou endommagées.

Mesurez le diamètre intérieur de chaque pignon fou et les diamètres intérieur et extérieur des bagues (page 44).

Mesurez le diamètre extérieur des deux arbres aux endroits indiqués sur la figure.

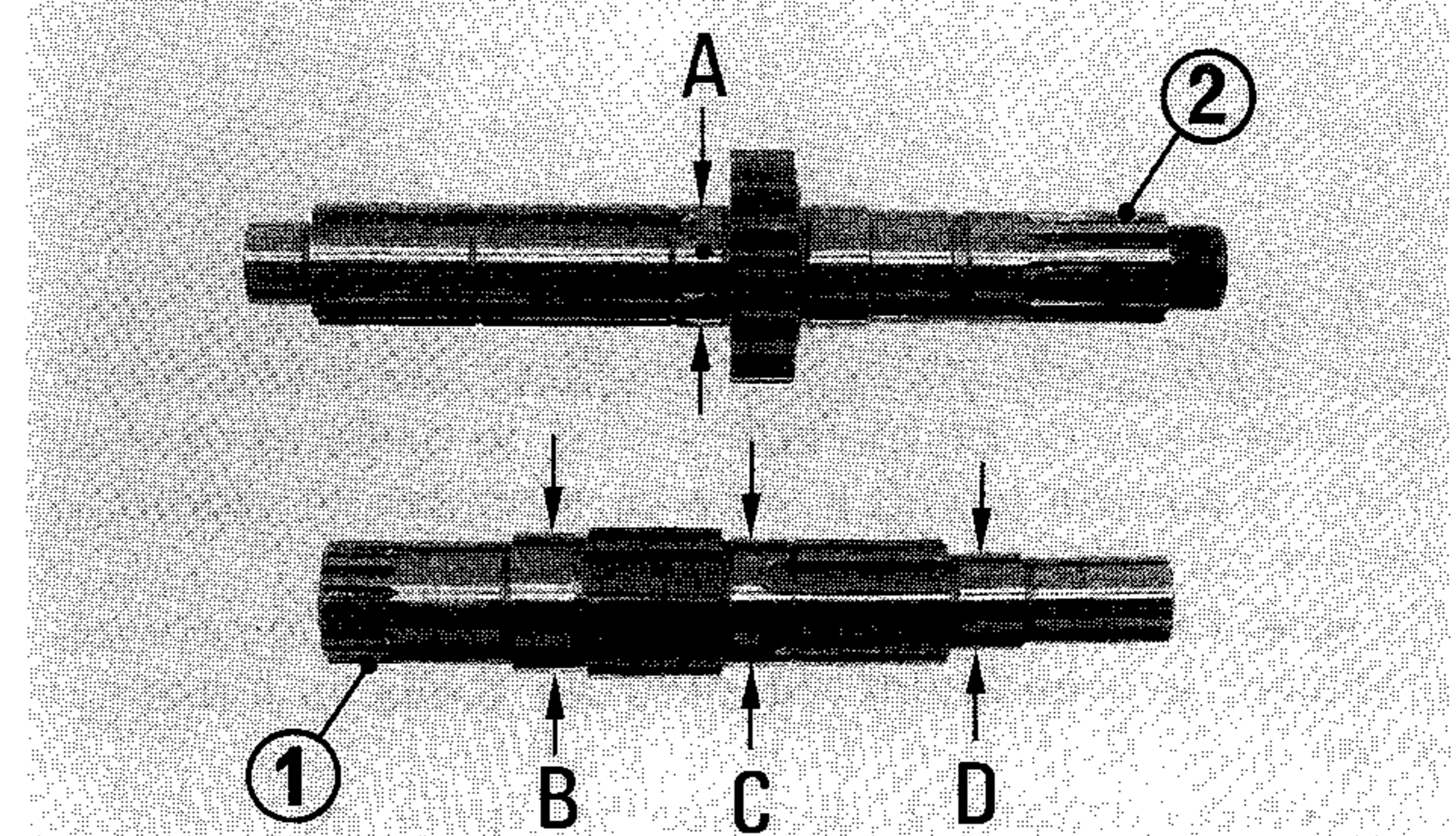
LIMITES DE SERVICE:

A (Pignon M5): 24,94 mm

B (Manchon C2): 26,94 mm

C (Pignon C3): 24,94 mm

D (Manchon C1): 18,94 mm



(1) ARBRE SECONDAIRE (2) ARBRE PRIMAIRE

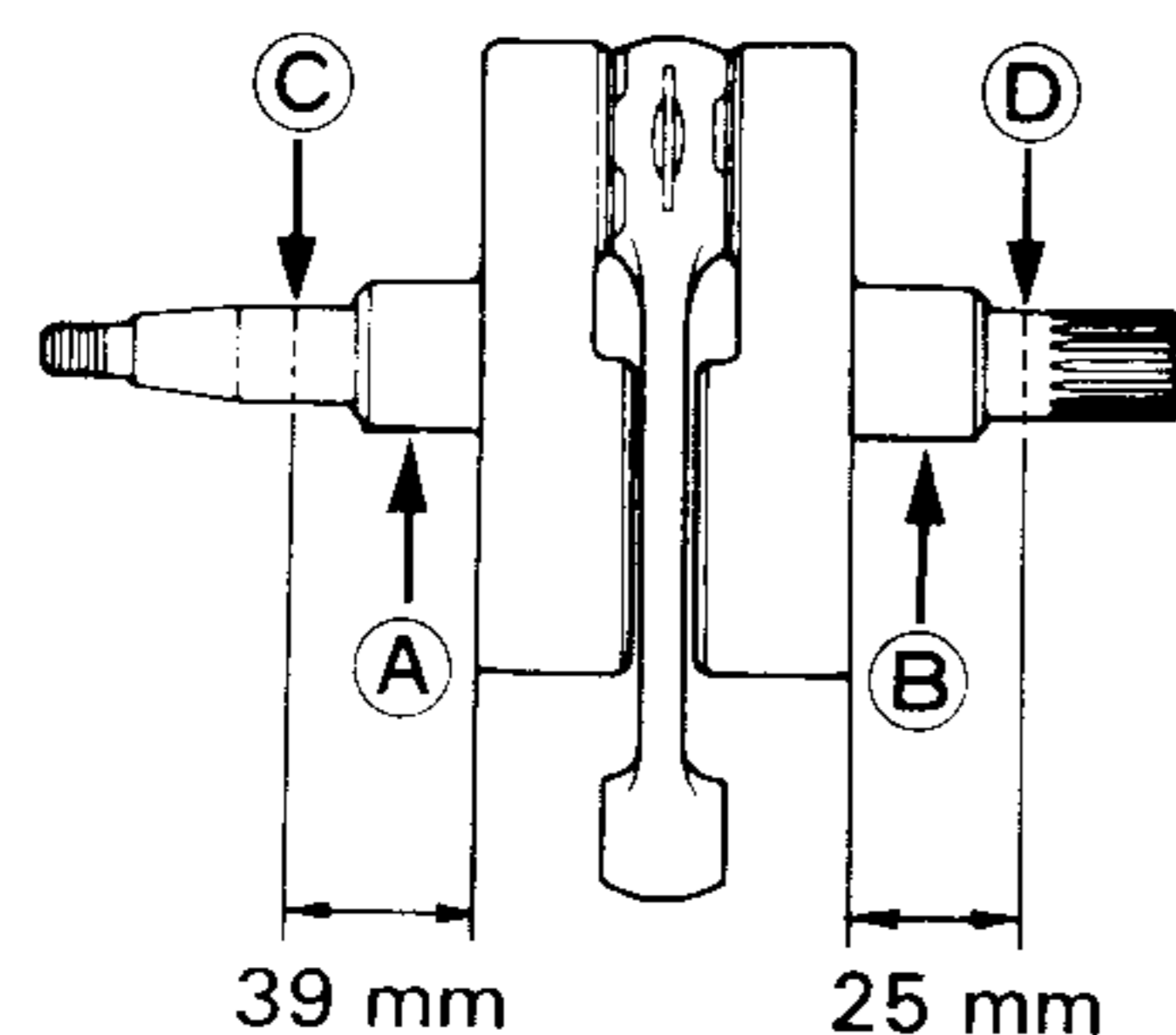
CONTROLE DU VILEBREQUIN

Mesurez le faux-rond du vilebrequin.

LIMITE DE SERVICE: 0,05 mm

Faites supporter le vilebrequin aux points (A) et (B), puis mesurez le faux-rond aux points (C) et (D).

Si la valeur mesurée est supérieure à la limite de service, remplacez l'embellage.



Mesurez le jeu latéral à la tête de bielle.

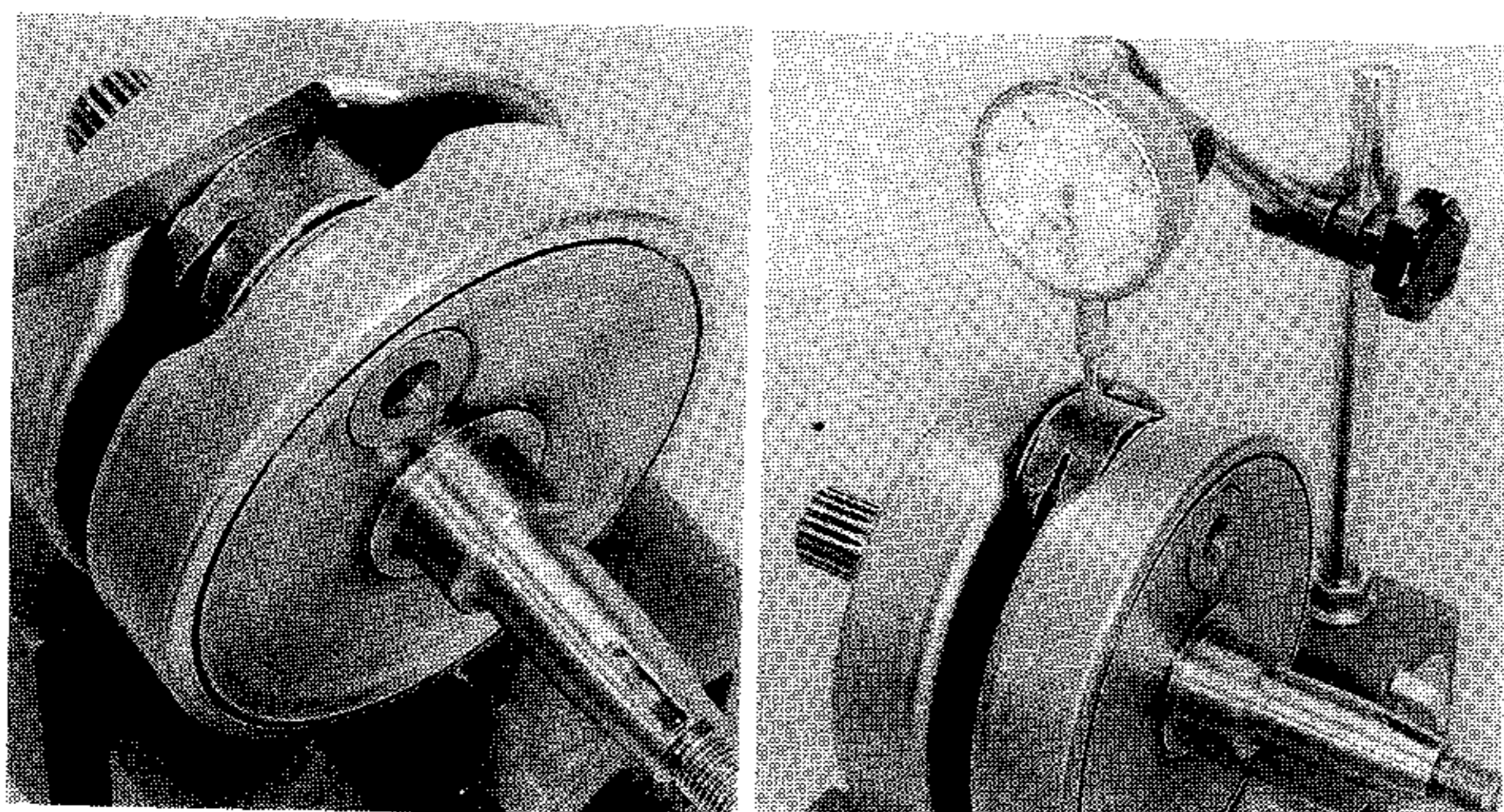
LIMITE DE SERVICE: 0,9 mm

Si le jeu est plus important que la valeur limite, remplacez l'embellage.

Mesurez le jeu radial de la tête de bielle.

LIMITE DE SERVICE: 0,03 mm

Si le jeu est plus important que la valeur limite, remplacez l'embellage.



Remettez l'axe de piston sur le pied de bielle et vérifiez s'il n'y a pas de jeu. S'il y en a, mesurez le diamètre intérieur du pied de bielle (page 50).

Si la valeur mesurée ne dépasse pas la limite de service, remplacez le roulement du pied de bielle et l'axe de piston.

Si la valeur mesurée dépasse la limite de service, remplacez l'embellage.

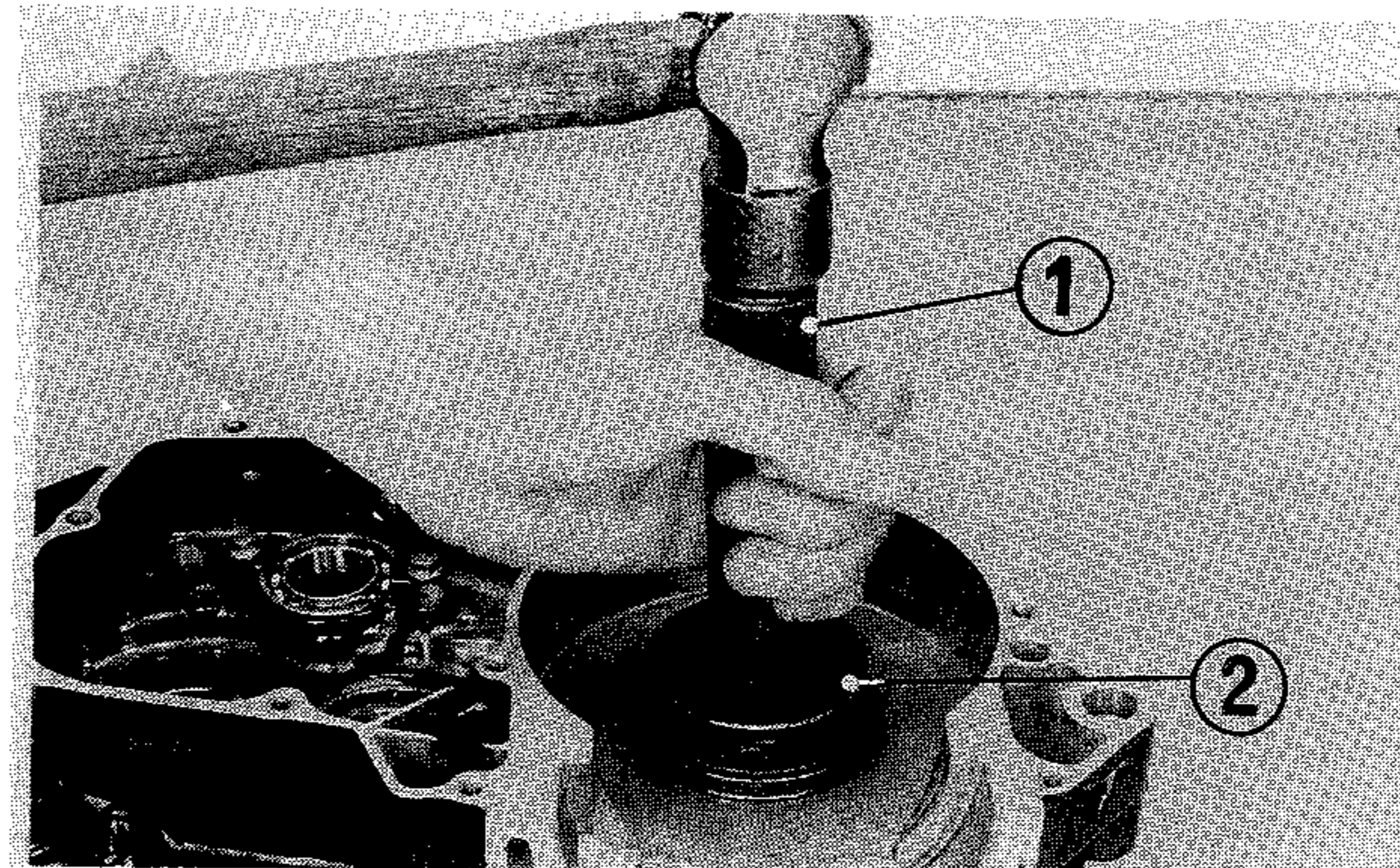
Remplacement des roulements du carter-moteur

ROULEMENTS DU CARTER-MOTEUR

Retirez les bagues d'étanchéité et les roulements des demi-carter.

Mettez les roulements de vilebrequin neufs sur les demi-carter.

Remettez la bague d'étanchéité sur le demi-carter droit.



(1) CHASSOIR (2) DOUILLE, 62 x 68 mm
GUIDE, 28 mm

ROULEMENTS DE LA BOITE DE VITESSES

Retirez le roulement d'arbre primaire gauche.

OUTILS:

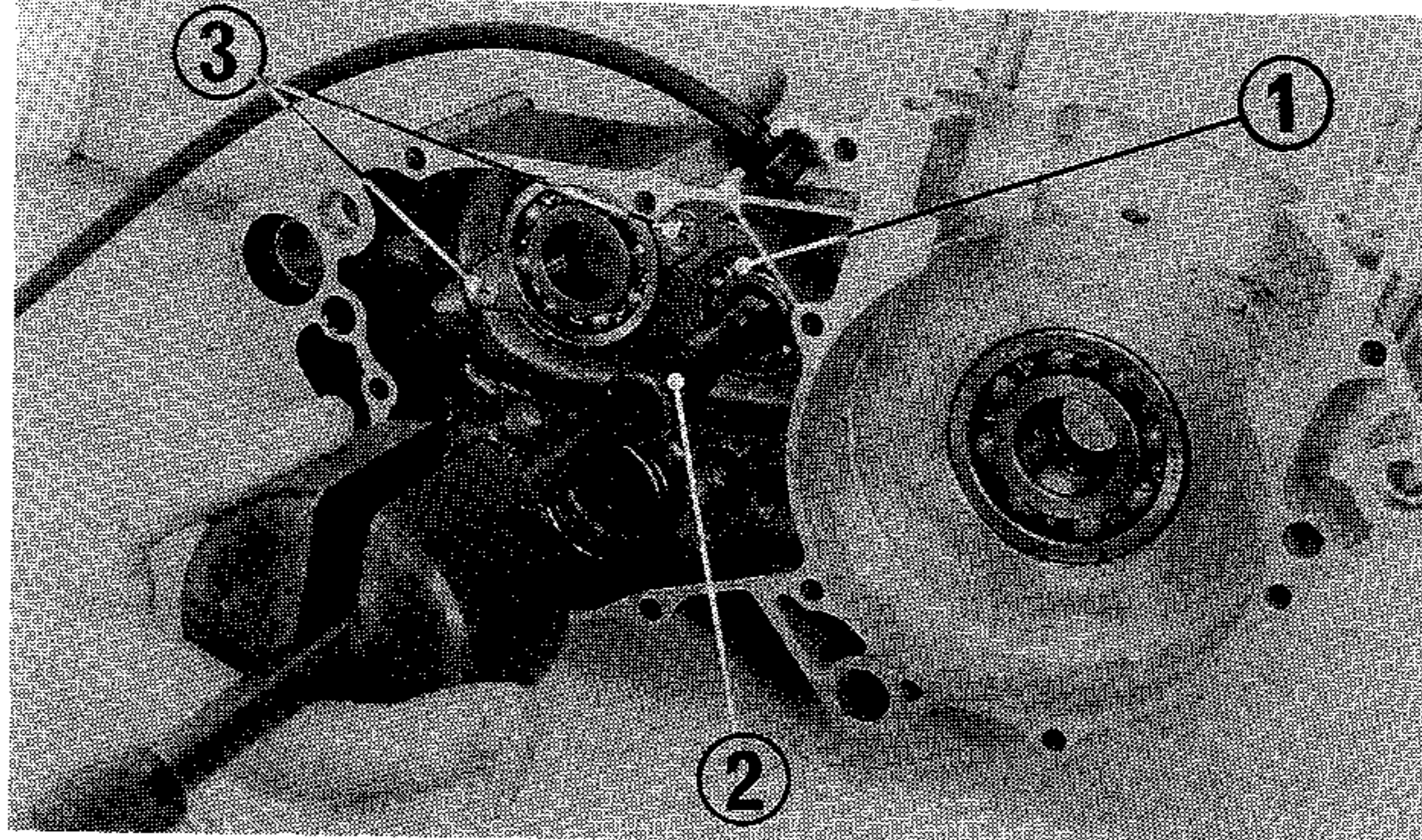
Extracteur de roulement, 17 mm

Tige d'extracteur

Masselotte d'inertie

Retirez le roulement d'arbre primaire droit.

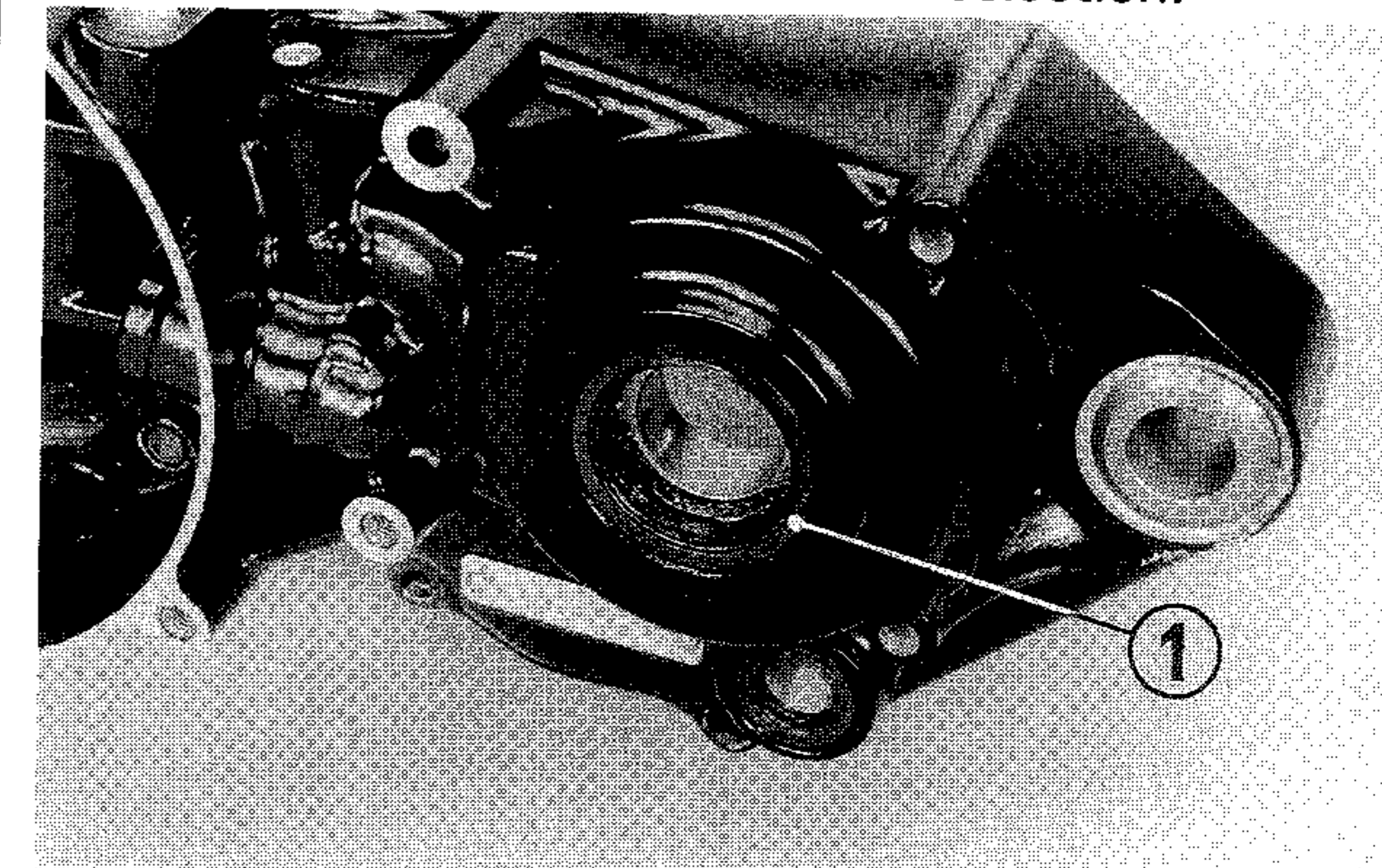
Retirez les plaques de butée gauche du roulement d'arbre secondaire, en enlevant les vis.



(1) ROULEMENT D'ARBRE PRIMAIRE
(2) EXTRACTEUR DE ROULEMENT
(3) VIS DE PLAQUE DE FIXATION

Retirez la bague d'étanchéité et le roulement d'arbre secondaire du demi-carter gauche.

Retirez le roulement du tambour de sélection.



(1) BAGUE D'ETANCHEITE DE ROULEMENT
D'ARBRE SECONDAIRE

Mettez un roulement de tambour neuf.

Mettez un roulement d'arbre primaire droit neuf.

Mettez un roulement d'arbre primaire gauche neuf.

OUTILS:

Chassoir

Douille, 37 x 40

Guide, 17 mm (Utilisez le roulement d'arbre secondaire)

Mettez un roulement d'arbre secondaire gauche neuf.

OUTILS:

Chassoir

Douille, 52 x 55 mm

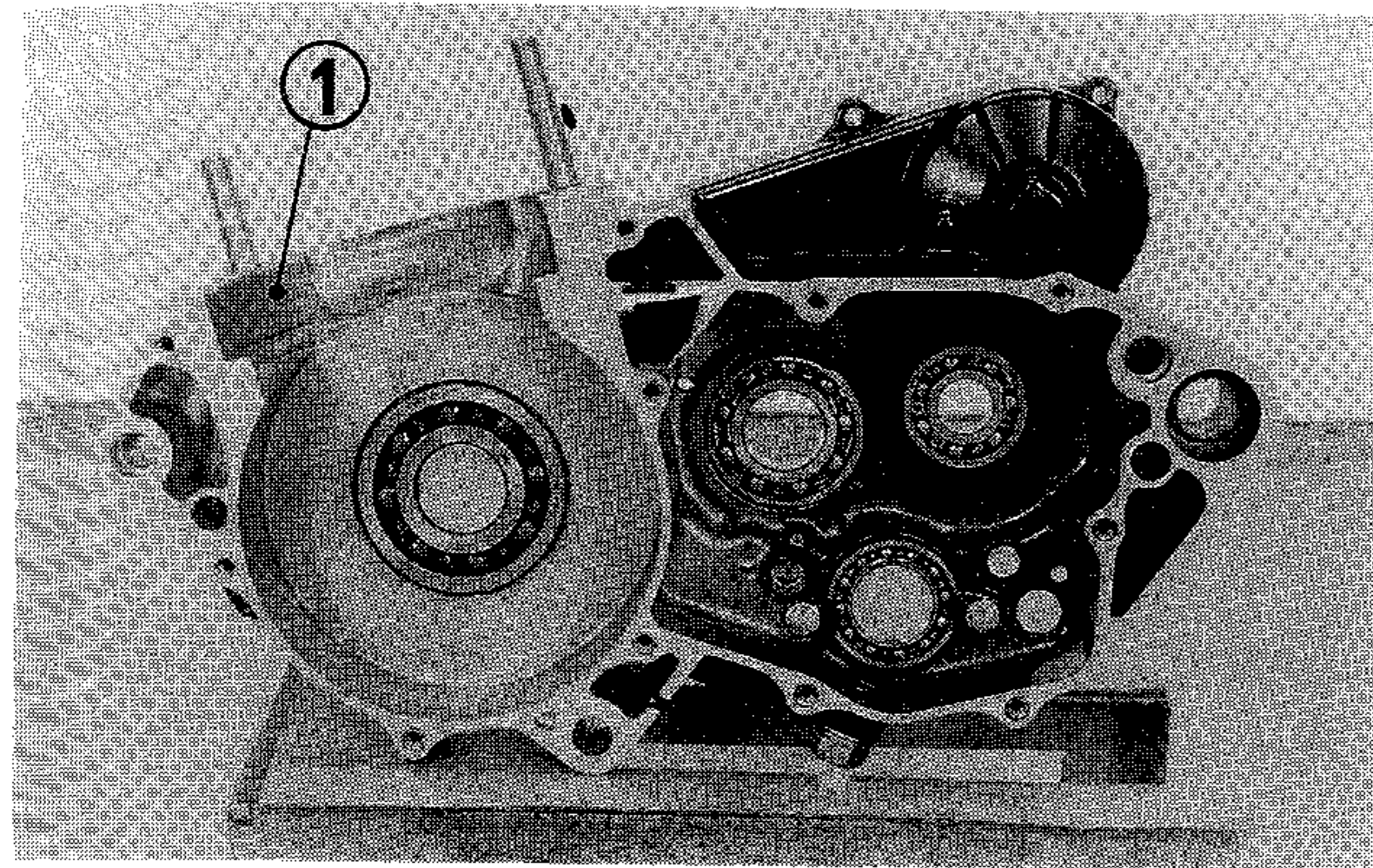
Appliquez du frein-filet sur les vis de fixation des plaques de butée et remettez celles-ci en serrant ces vis.

COUPLE DE SERRAGE: 10 N·m (1,0 kg-m)

Appliquez de la graisse sur la lèvre de la bague d'étanchéité d'arbre secondaire et remettez cette bague.

ROULEMENTS DU CARTER-MOTEUR

Retirez les roulements des arbres primaire et secondaire.
Retirez les plaques de butée du roulement d'arbre secondaire et chassez le roulement de tambour vers l'intérieur du carter.



(1) DEMI-CARTER DROIT

Montez un roulement d'arbre primaire neuf droit.

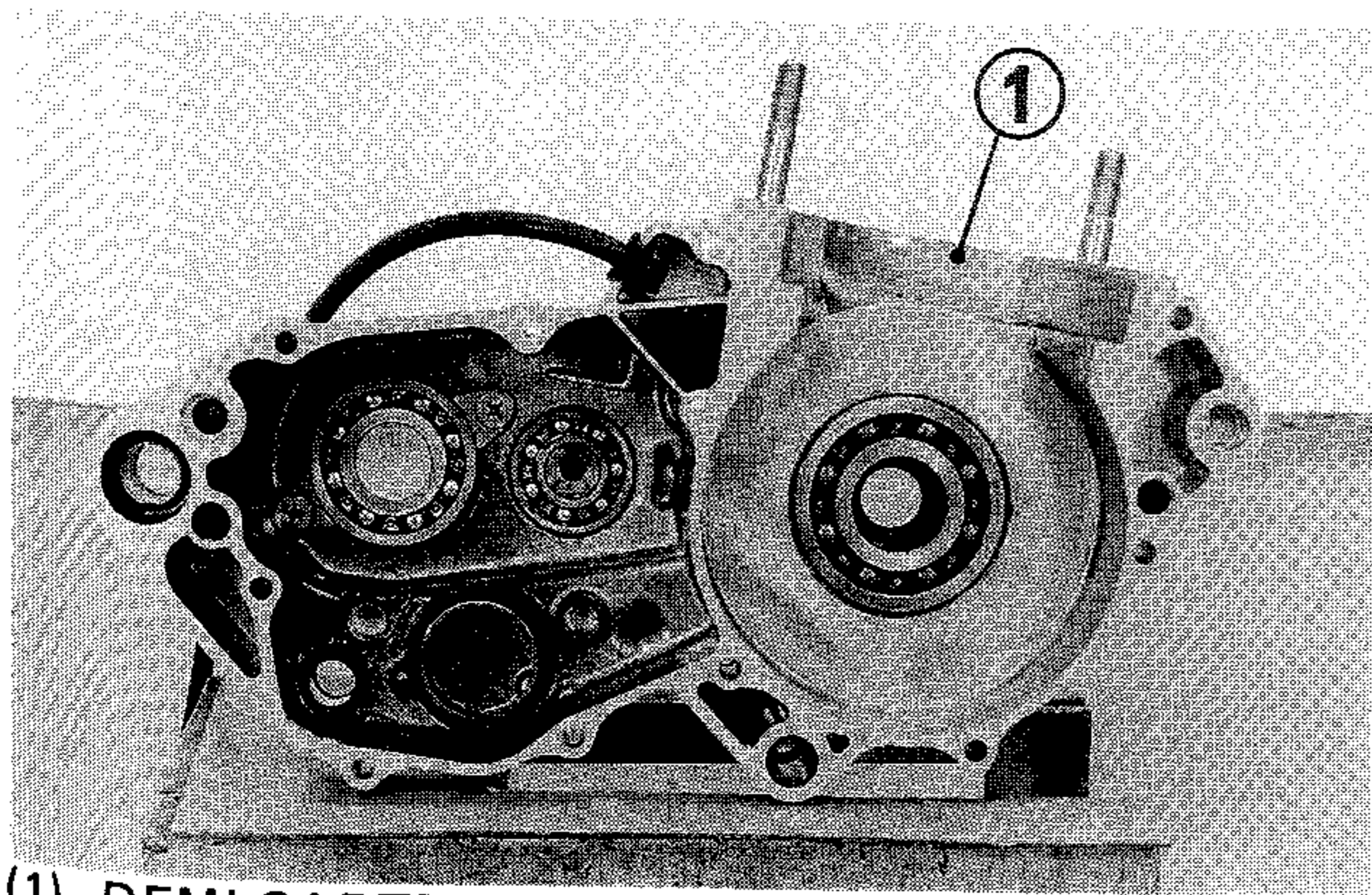
OUTLIS:

Chasoir

Douille, 52 x 55 mm

Guide, 25 mm

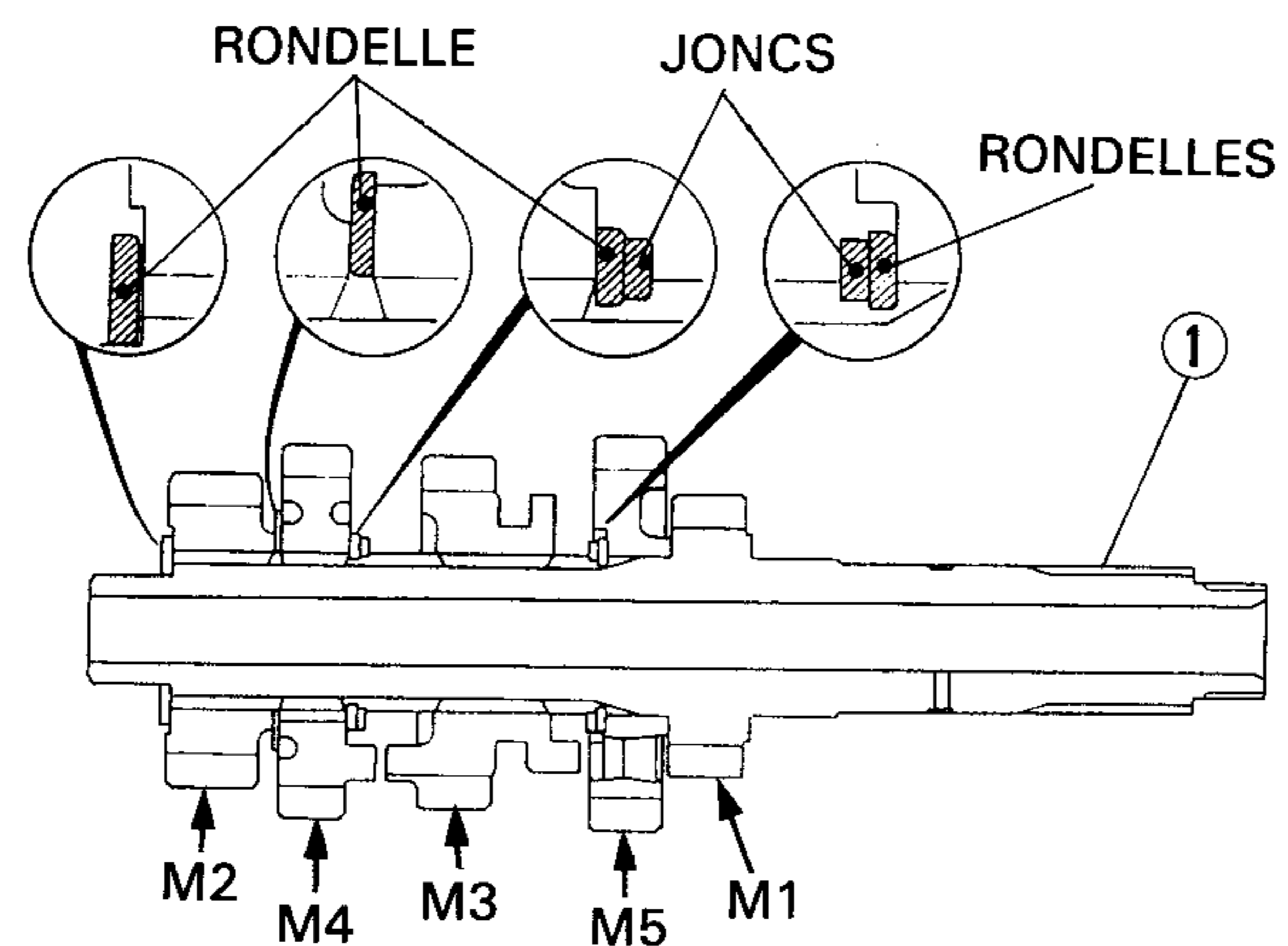
Remettez les plaques de butée du tambour et serrez bien les vis.



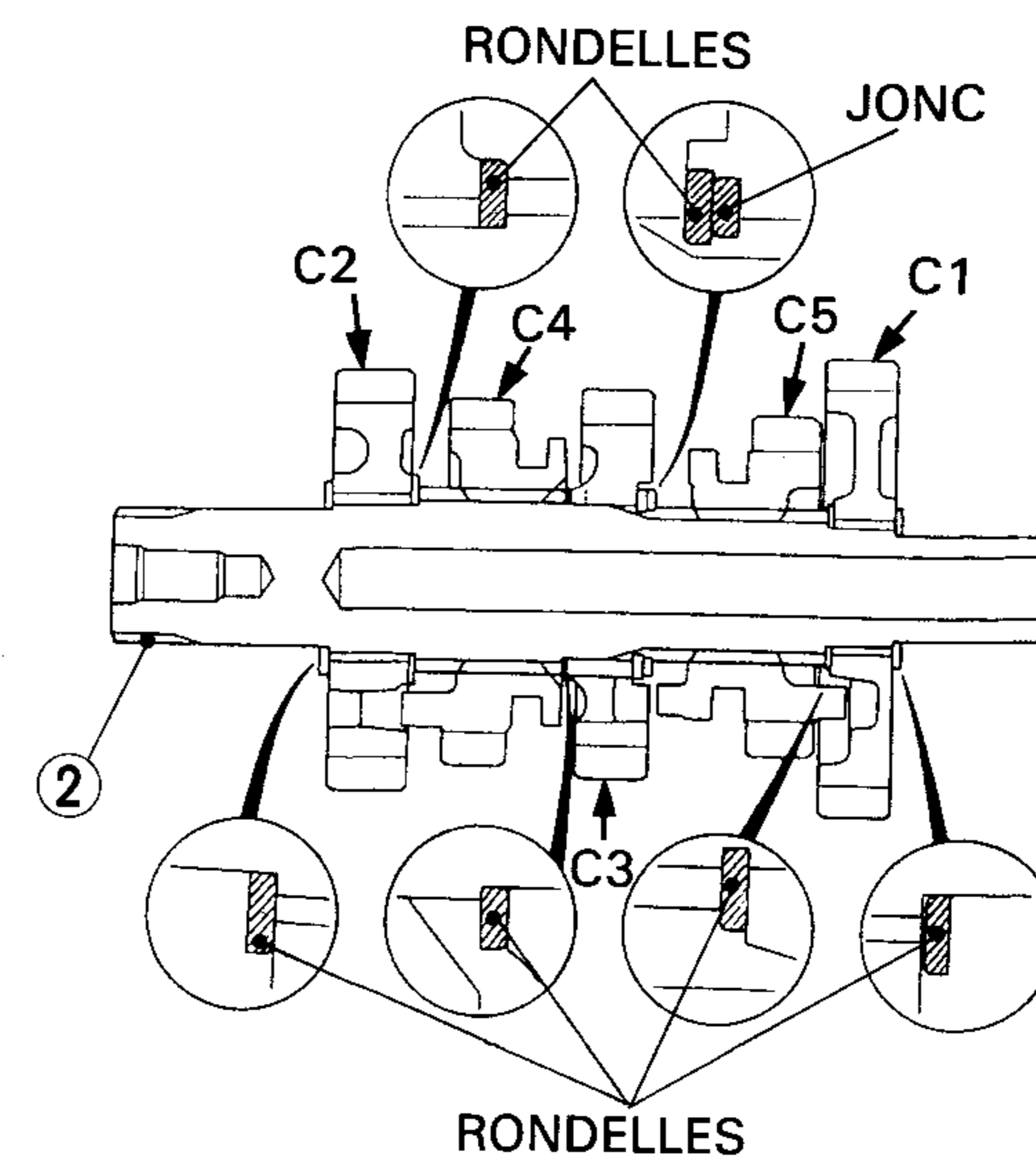
(1) DEMI-CARTER GAUCHE

Remontage de la boîte de vitesses

Nettoyez toutes les pièces dans du solvant et trempez-les dans de l'huile de boîte de vitesses propre.



(1) ARBRE PRIMAIRE



(2) ARBRE SECONDAIRE

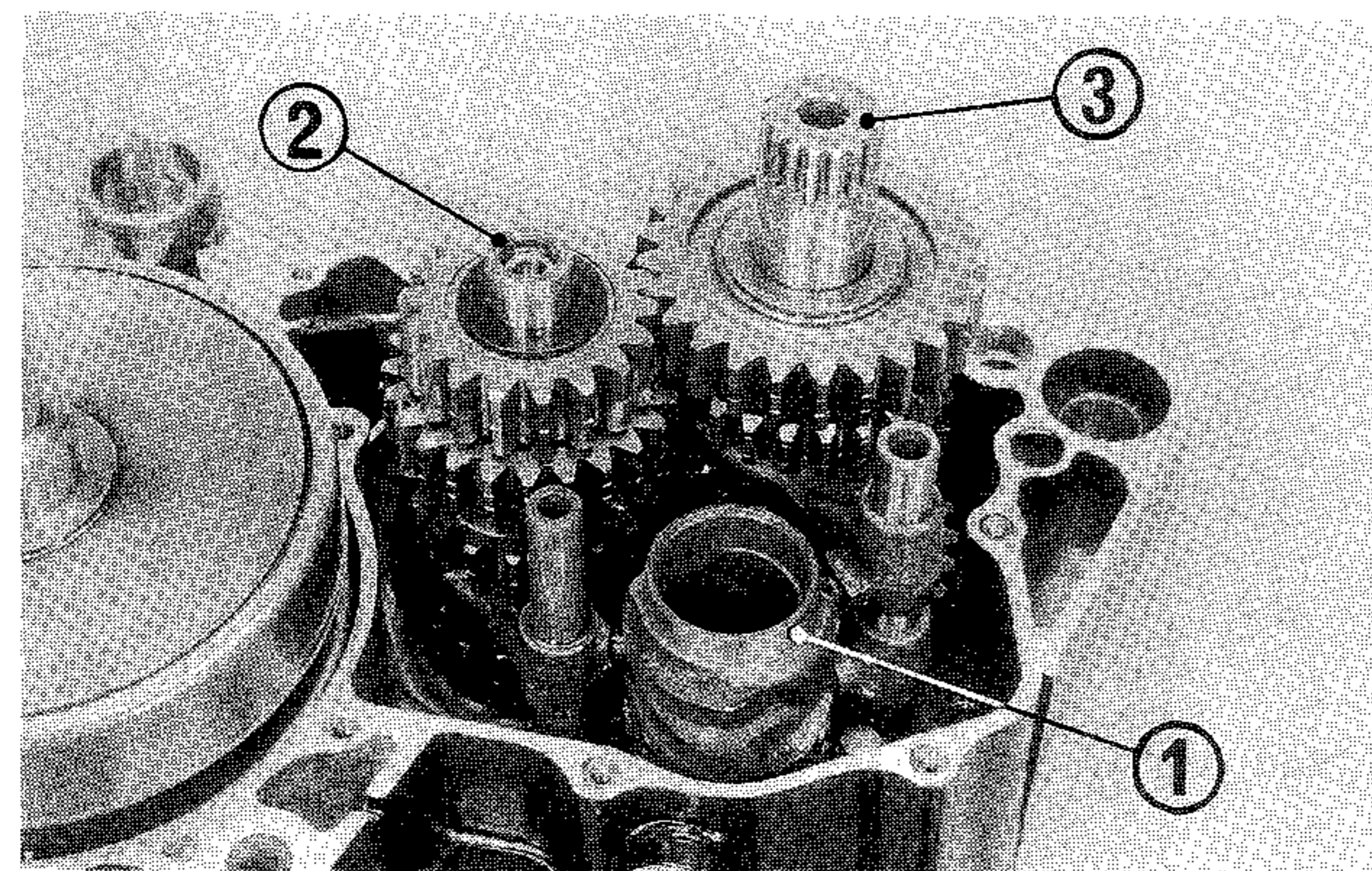
14. DEMONTAGE/REMONTAGE

Remontez les pignons et les arbres de la boîte de vitesses. Enduisez chaque pignon d'huile de boîte de vitesses et assurez-vous que son mouvement se fait en douceur. Engagez les pignons des arbres primaire et secondaire entre eux, et remettez-les sur le demi-carter droit.

Reposer les fourchettes de sélection avec les marques "R"/"L" dirigées vers le haut et la marque "C" dirigée vers le bas.

Glissez les axes de fourchettes à travers les fourchettes dans le carter.

Après la repose, assurez-vous du bon fonctionnement de la boîte de vitesses.



(1) TEMBOUR DE SELECTION
(2) ENSEMBLE DE L'ARBRE PRIMAIRE
(3) ENSEMBLE DE L'ARBRE SECONDAIRE

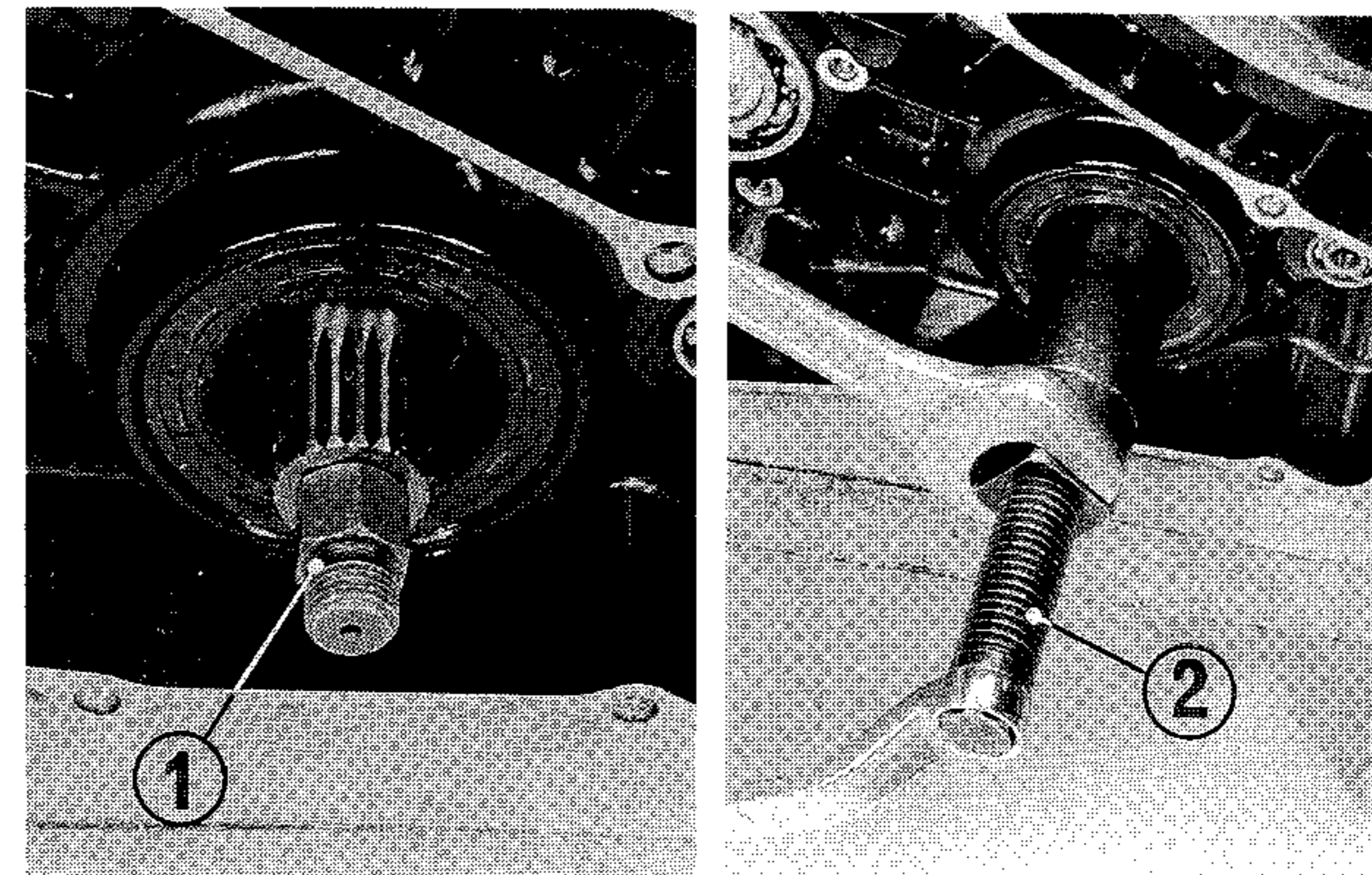
Remontage du carter-moteur

Nettoyez les plans de joint avant le remontage et vérifiez s'il n'y a pas d'usure ou d'endommagement.

NOTE:

- Si vous détectez des petites aspérités ou irrégularités sur les plans de joint des demi-carter, rectifiez les plans à l'aide d'une pierre à huile.
- Lubrifiez les roulements de vilebrequin avec de l'huile 2 temps propre après les avoir nettoyés.
- Lubrifiez les roulements de boîte de vitesses avec de l'huile de boîte de vitesses.

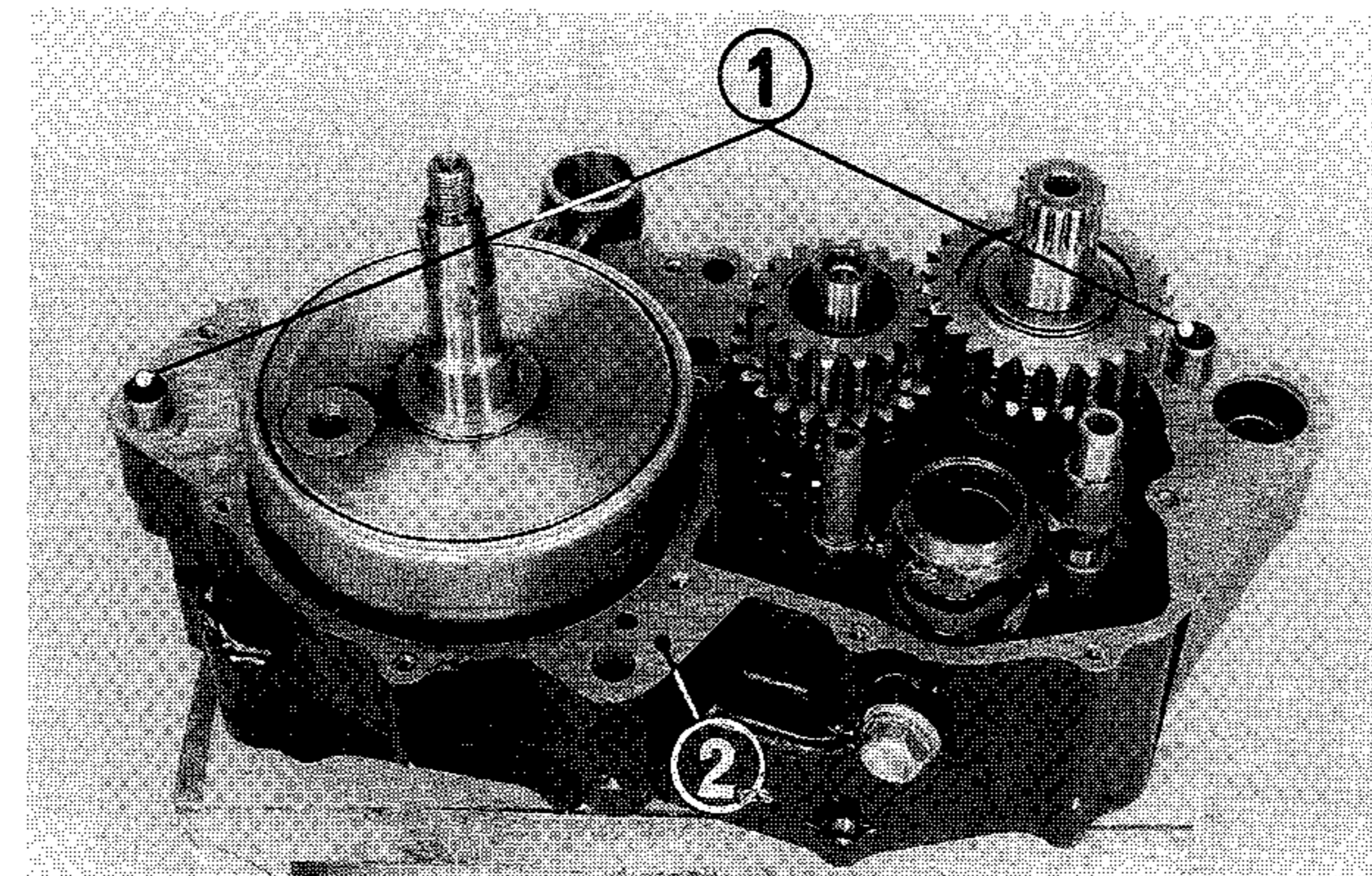
Mettez l'adaptateur fileté sur le vilebrequin. Remettez le vilebrequin sur le demi-carter droit en utilisant l'outil spécial.



(1) ADAPTATEUR FILETE
(2) OUTIL D'ASSEMBLAGE DU CARTER

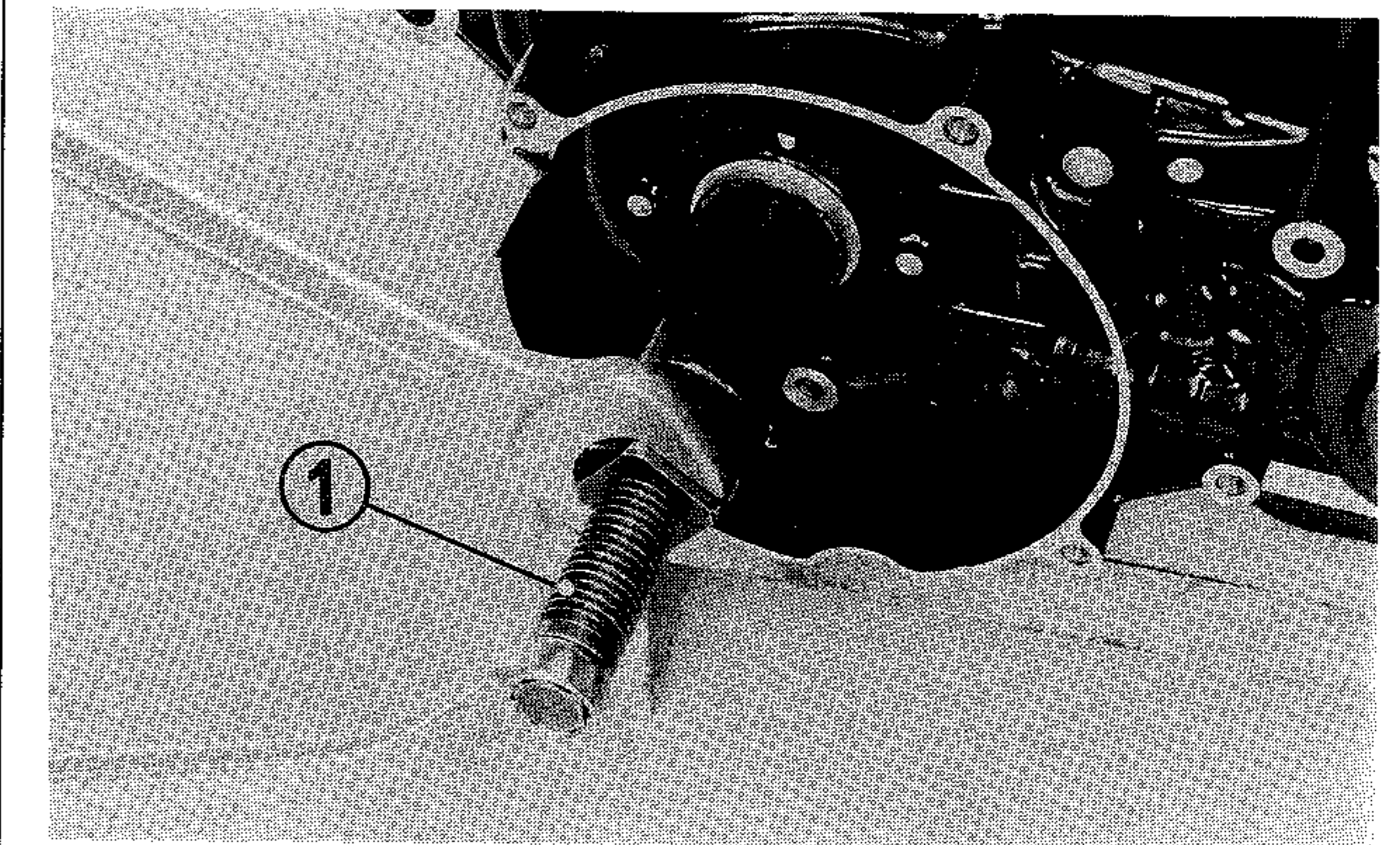
Remontez les pignons et les arbres de boîte de vitesses dans le demi-carter droit.

Mettez les pions de centrage et un joint neuf.



(1) PION DE CENTRAGE
(2) JOINT

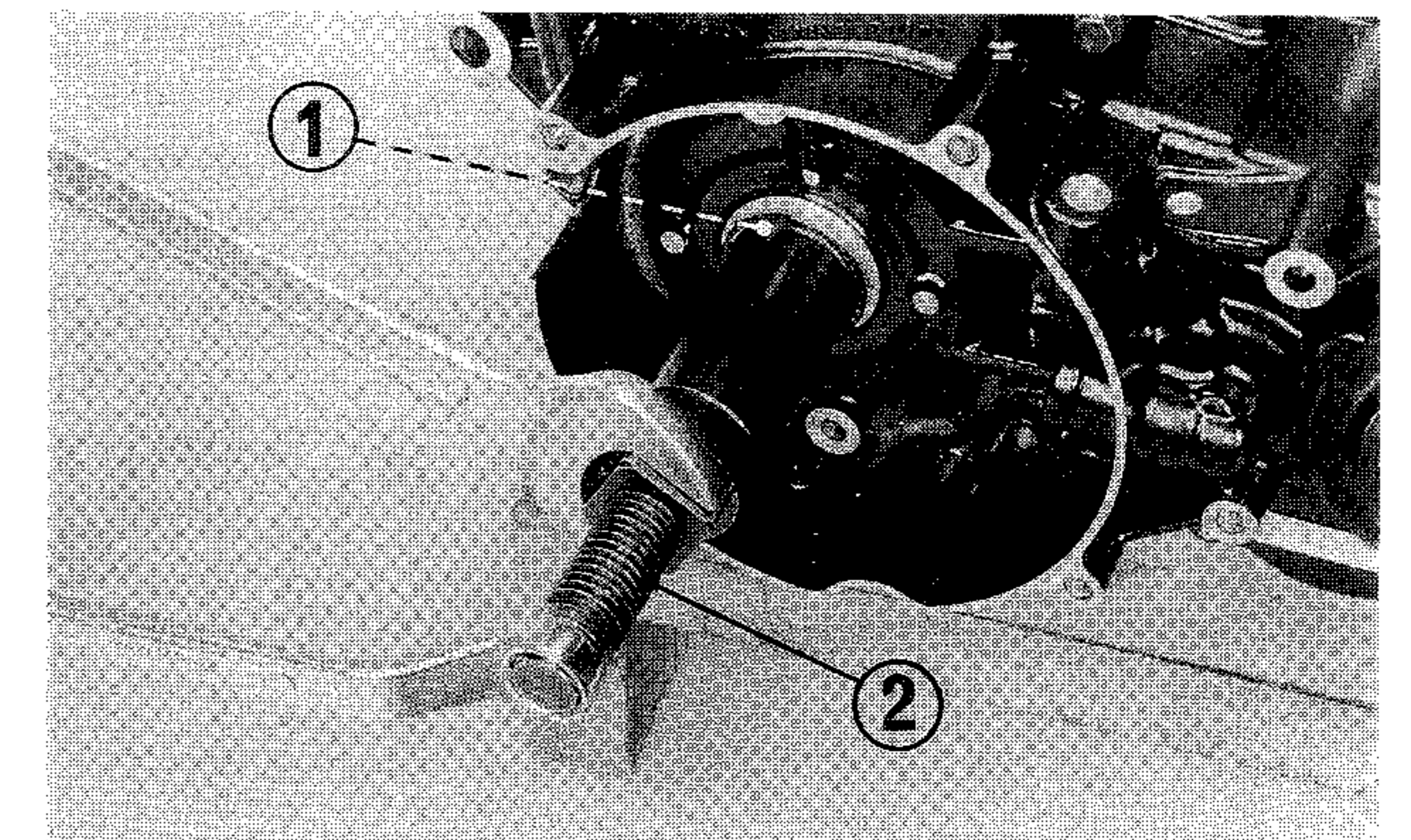
Placez le demi-carter gauche sur le demi-carter droit et remontez-les en utilisant l'outil d'assemblage du carter.



(1) OUTIL D'ASSEMBLAGE DU CARTER

Remplissez de graisse la cavité entre les lèvres de la bague d'étanchéité.

Enfoncez la bague d'étanchéité dans le carter à l'aide de l'outil d'assemblage du carter jusqu'à ce que la bague arrive au même niveau que le carter.



(1) BAGUE D'ETANCHEITE
(2) OUTIL D'ASSEMBLAGE DU CARTER

Remettez et serrez les vis du carter.

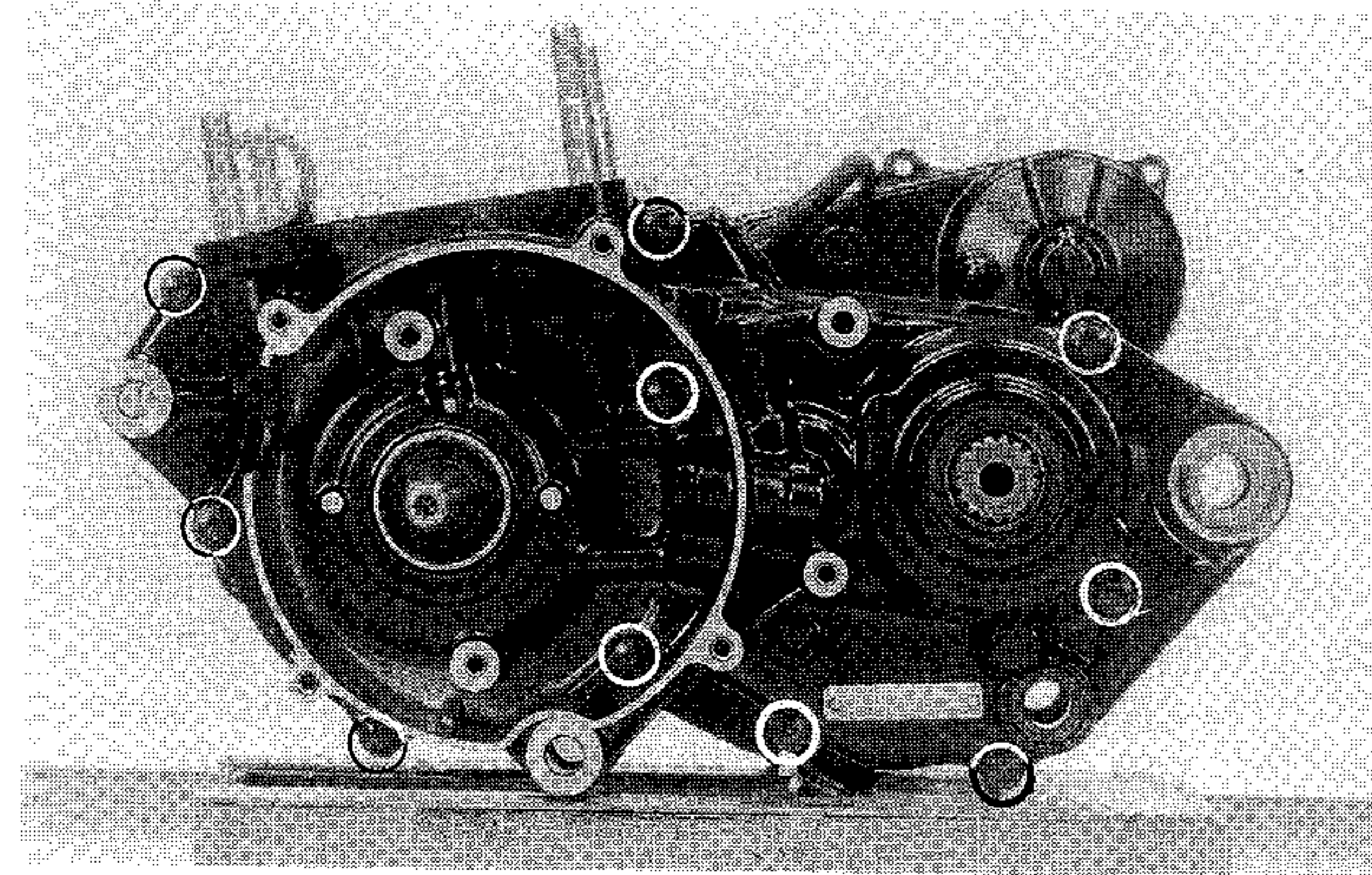
NOTE:

- Serrez les vis progressivement en procédant en diagonale.

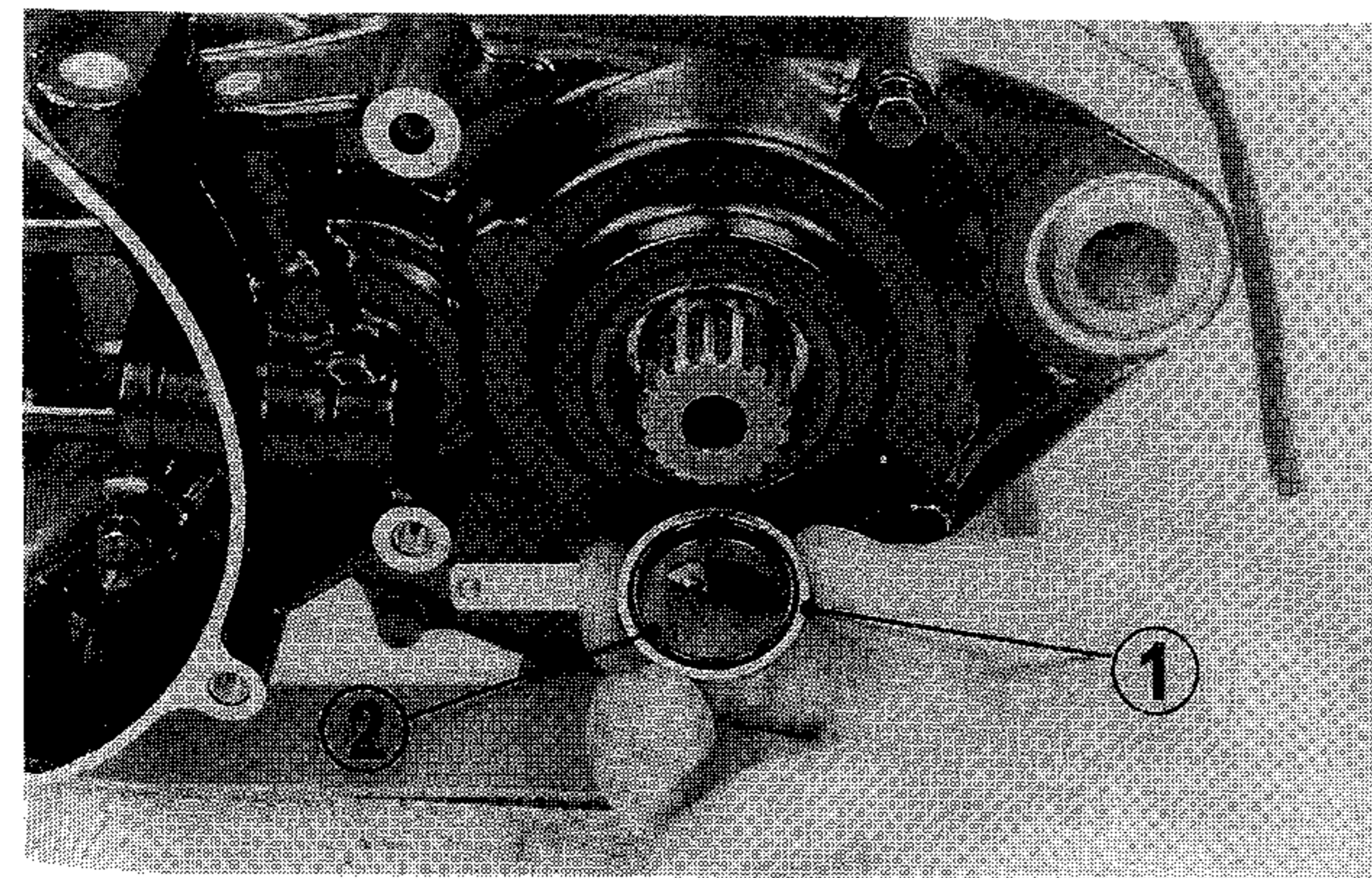
Coupez la partie de joint de carter qui dépasse le plan de joint d'embase.

PRECAUTION:

- *Ne laissez pas tomber les morceaux de joint enlevés dans le carter-moteur.*
- *N'endommagez pas le plan de joint d'embase.*



Graissez le joint torique et l'intérieur de la bague. Remettez le joint torique et la bague sur l'arbre secondaire.



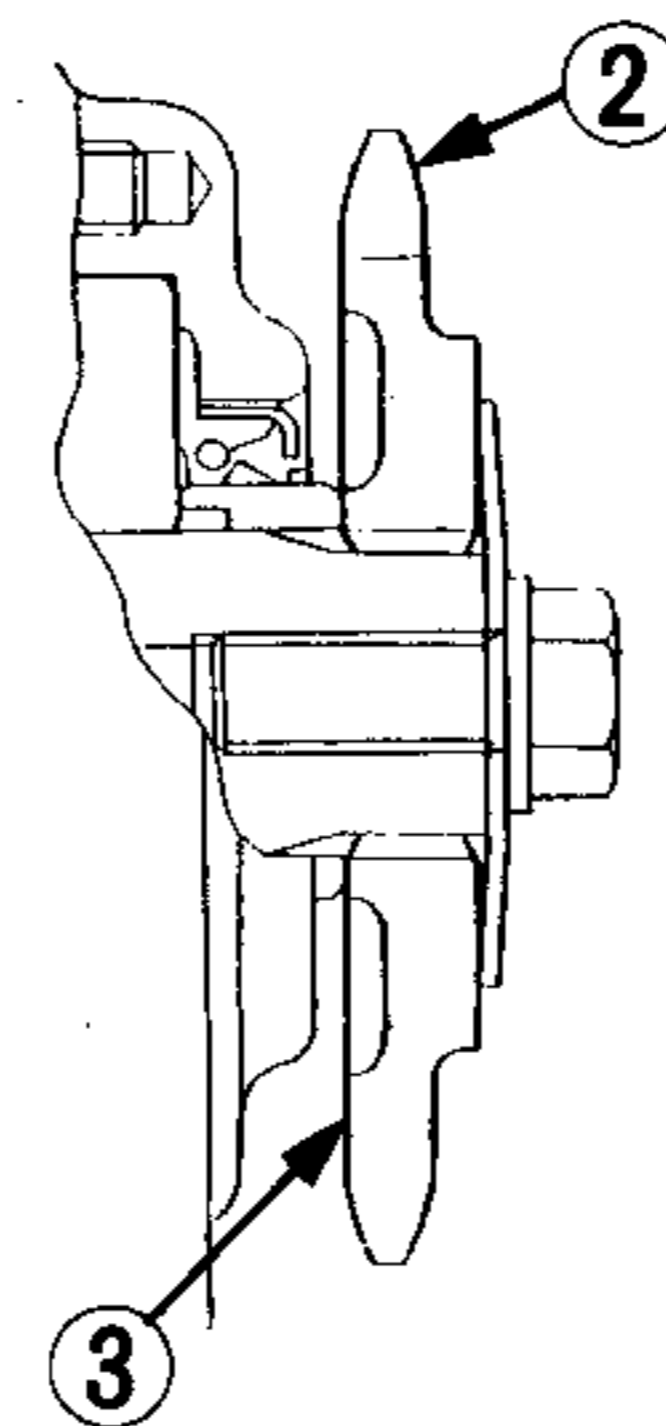
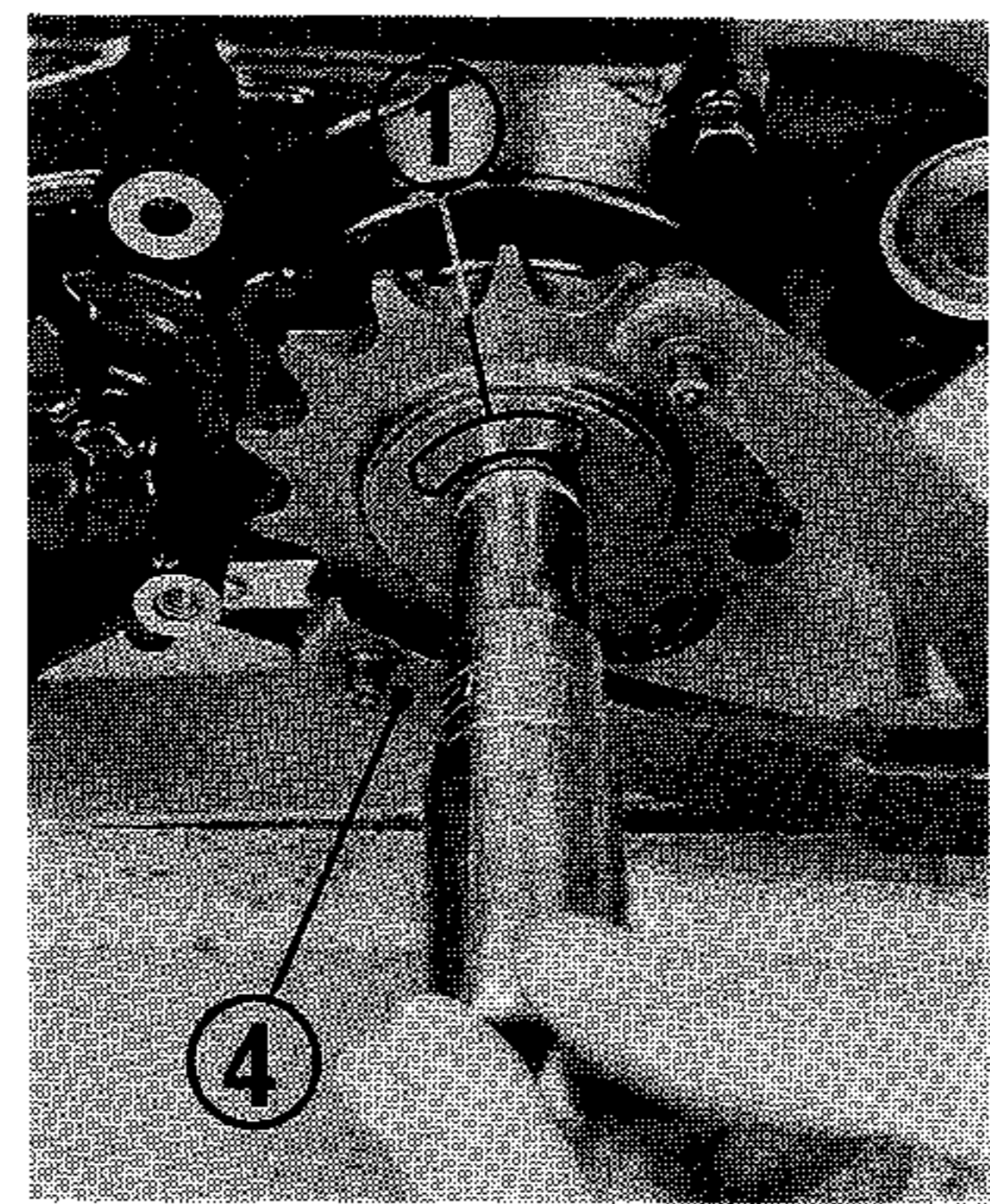
(1) BAGUE D'ARBRE SECONDAIRE
(2) JOINT TORIQUE

Remettez le pignon de sortie de boîte sur l'arbre secondaire en dirigeant la surface plate vers l'intérieur comme sur le dessin.

Remettez la rondelle conique en dirigeant le repère "OUTSIDE" vers l'extérieur.

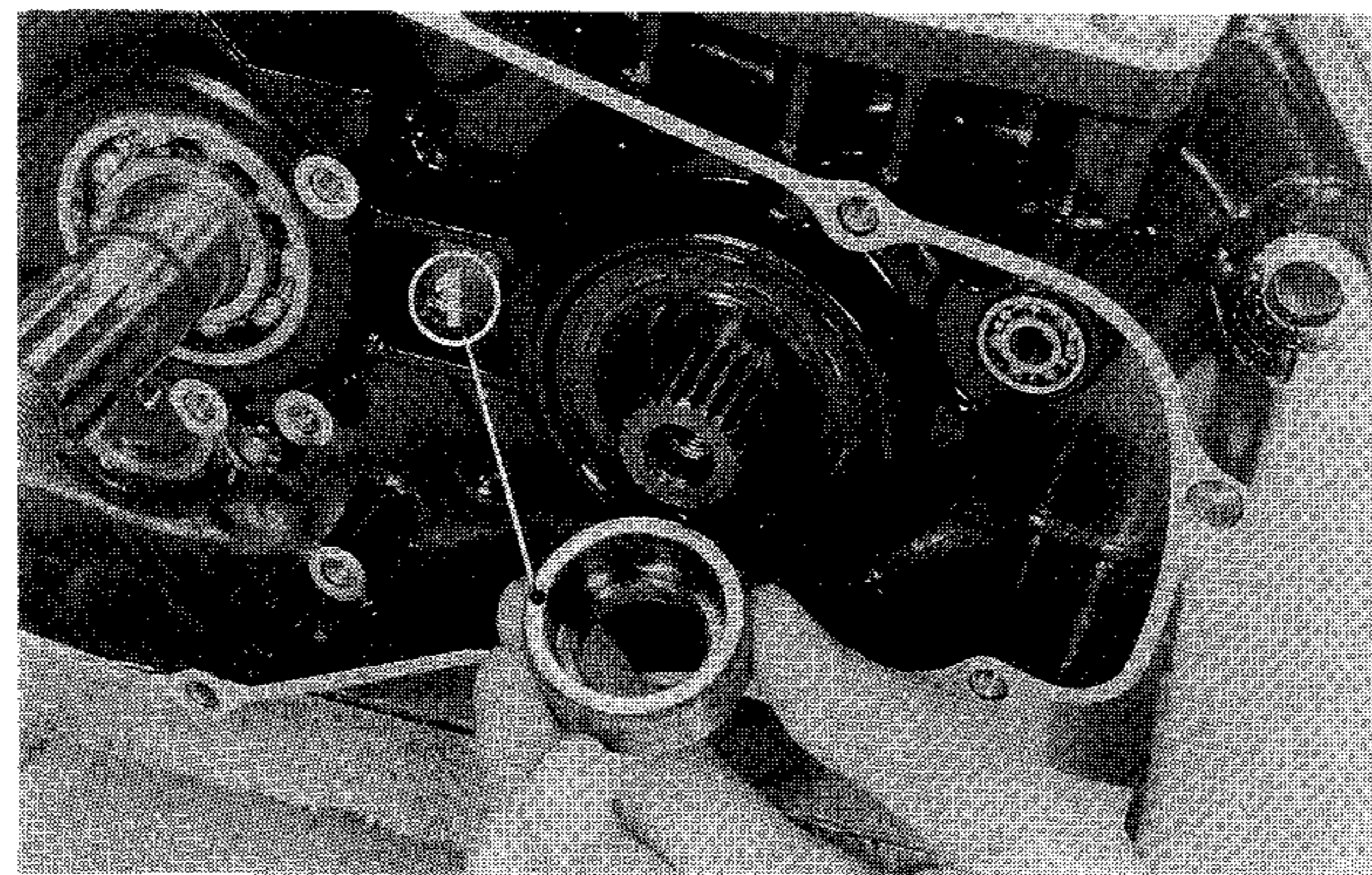
Maintenez le pignon de sortie de boîte à l'aide de l'immobilisateur universel, puis serrez la vis de pignon au couple spécifié.

COUPLE DE SERRAGE: 27 N·m (2,7 kg-m)



(1) REPERE "OUTSIDE"
(2) PIGNON DE SORTIE DE BOITE
(3) COTE SURFACE PLATE
(4) IMMOBILISATEUR UNIVERSEL

Remettez la bague sur le vilebrequin. Reposer le pignon d'entraînement primaire et la rondelle de ressort conique.



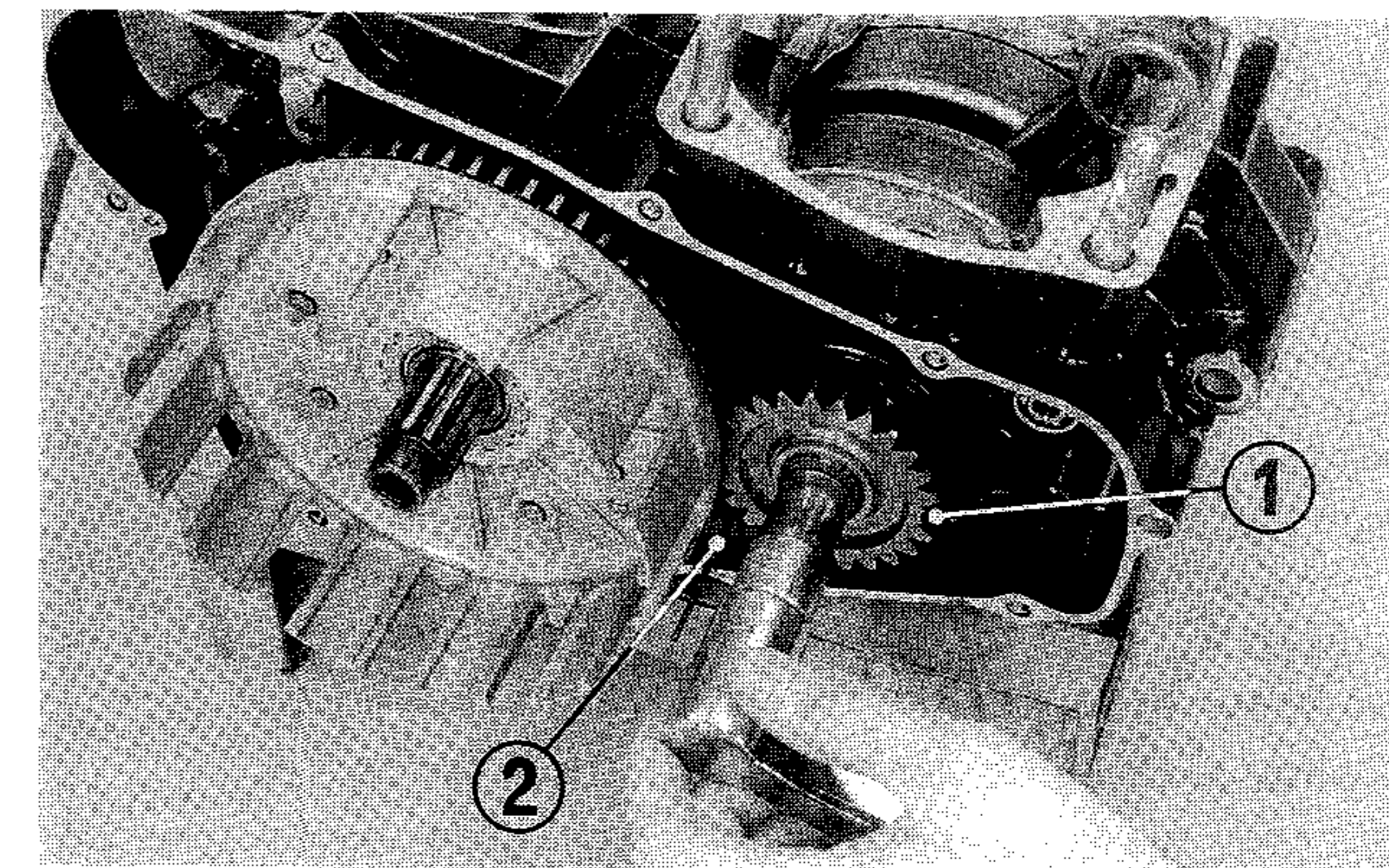
(1) BAGUE

Remettez la bague-palier de cloche d'embrayage, le roulement à aiguilles et la cloche d'embrayage sur l'arbre primaire. Mettez l'immobilisateur de pignons entre le pignon de sortie de vilebrequin et la couronne d'embrayage, puis serrez la vis de pignon de sortie de vilebrequin.

COUPLE DE SERRAGE: 45 N·m (4,5 kg-m)

Remettez les pièces qui restent dans l'ordre inverse de la procédure de dépose.

- Kick (Page 60)
- Sélection (Page 61)
- Embrayage (Page 57)
- Culasse et cylindre (Page 54)
- Volant magnétique (Page 105)
- Moteur (Page 50)



(1) PIGNON DE SORTIE DE VILEBREQUIN
(2) IMMOBILISATEUR DE PIGNONS

14. DEMONTAGE/REMONTAGE

CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

Informations d'entretien

- Il est nécessaire de retirer le couvercle droit du cartermoteur (page 58) pour intervenir sur la pompe à eau.
- Toutes les interventions sur le circuit de refroidissement peuvent se faire avec le moteur monté sur le cadre.
- N'enlevez pas le bouchon de radiateur tant que le moteur est chaud, ceci afin d'éviter de vous brûler. Le moteur doit être froid lorsque vous intervenez sur le circuit de refroidissement.
- Evitez de renverser du liquide de refroidissement sur les surfaces peintes. Après avoir effectué l'entretien du circuit, vérifiez qu'il n'y a pas de fuite.

Radiateur

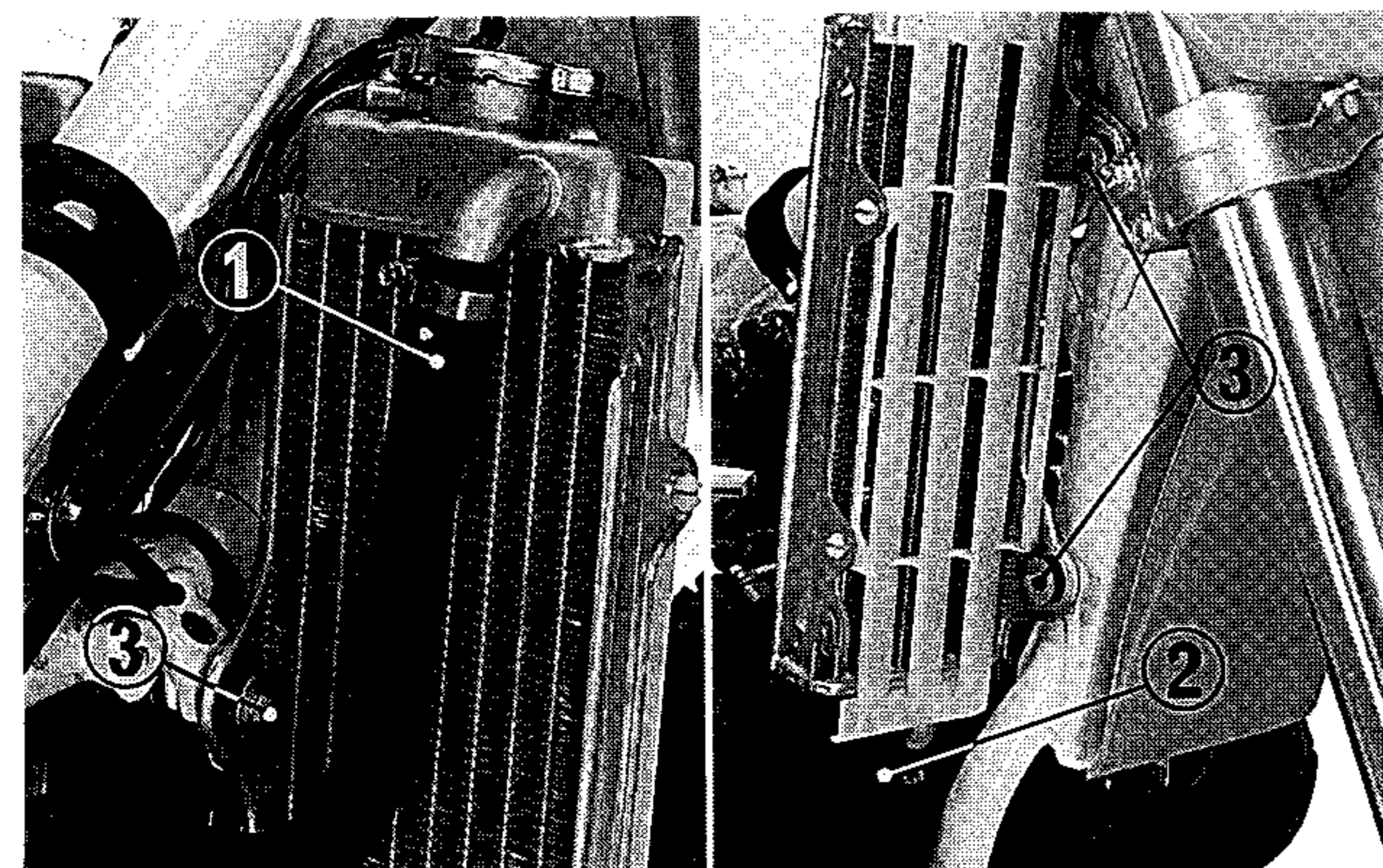
DEPOSE

Vidangez le liquide de refroidissement.
Retirez le réservoir d'essence.

Déposer les flexibles supérieurs du radiateur, le tube de raccord du radiateur et le tube de trop-plein.

Déposer les boulons de montage droit et gauche du radiateur, puis déconnecter le flexible inférieur du radiateur et le flexible de raccord du radiateur.

Retirez les deux moitiés du radiateur du cadre.



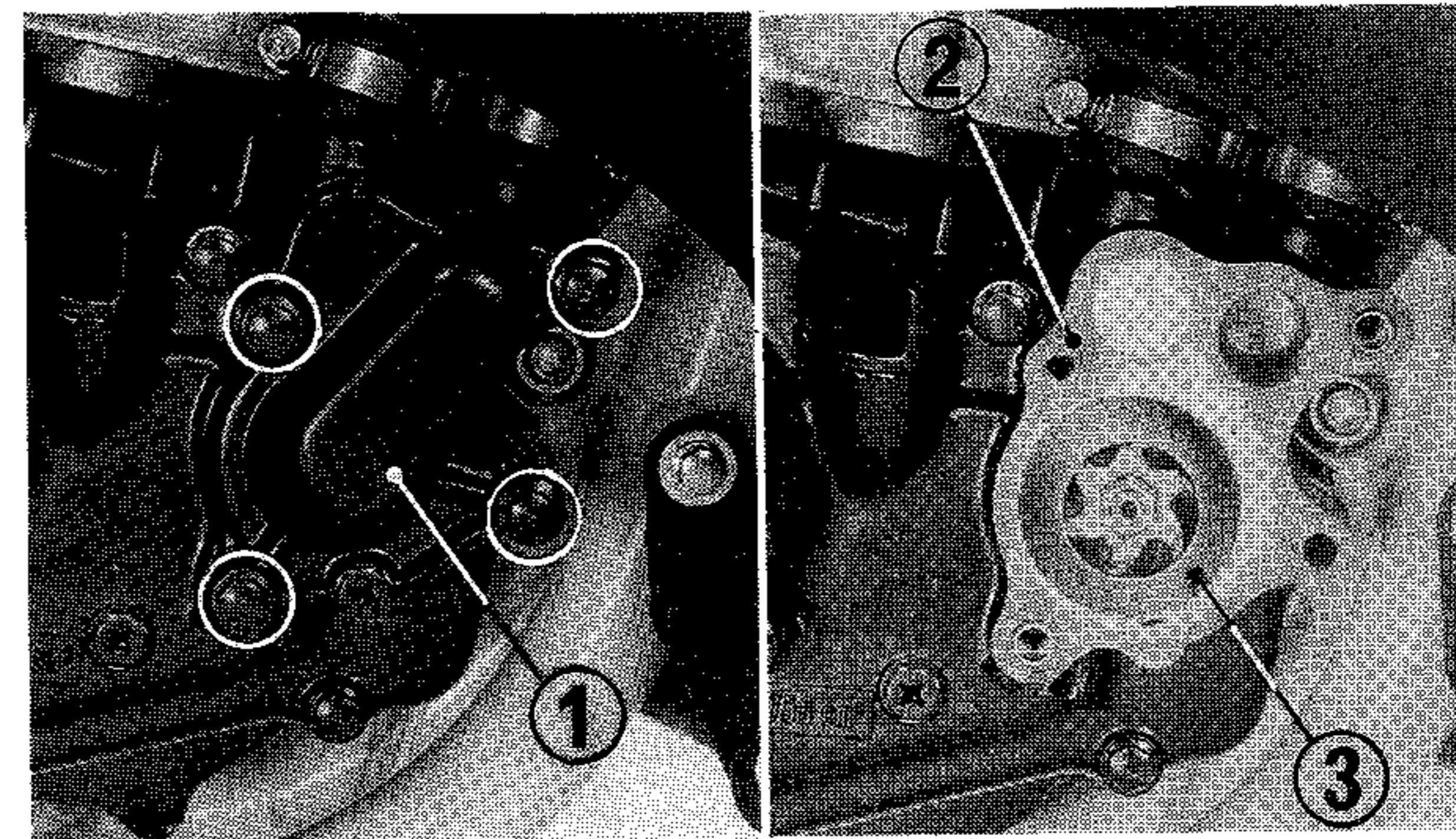
(1) DURITE DE RADIATEUR SUPERIEURE
(2) DURITE DE RADIATEUR INFERIEURE
(3) VIS DE MONTAGE

DEMONTAGE DE LA POMPE A EAU

Vidangez le liquide de refroidissement.

Retirez les éléments suivants :

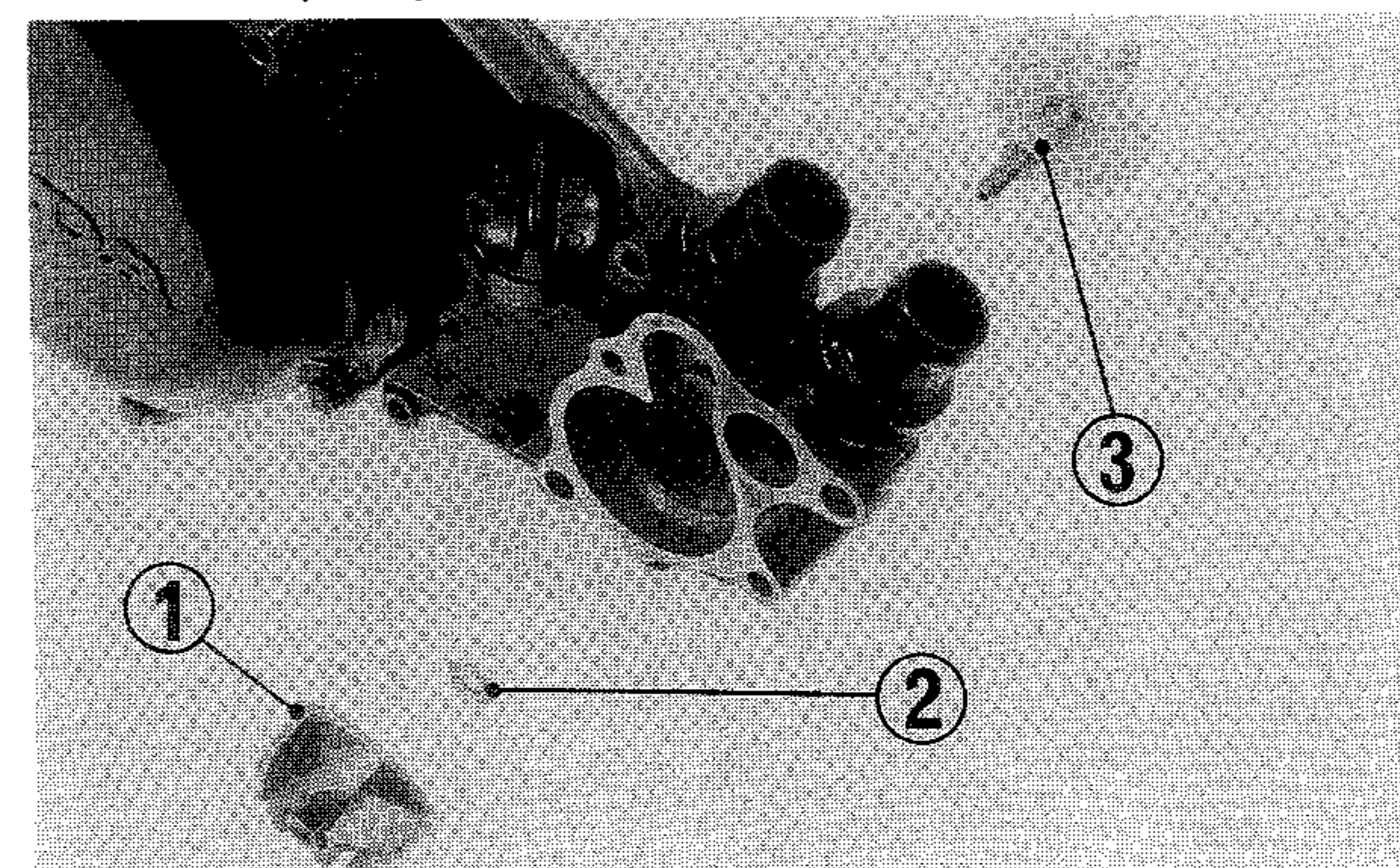
- Vis de fixation du couvercle de pompe à eau ainsi que le couvercle lui-même.
- Joint extérieur et plaque.



(1) COUVERCLE DE POMPE A EAU
(2) JOINT EXTERIEUR
(3) PLAQUE

Retirez ensuite les éléments suivants :

- Joint intérieur et pions de centrage.
- Rotor et rondelle en cuivre.
- Couvercle droit du carter-moteur (page 58).
- Axe de pompe à eau (du couvercle droit).



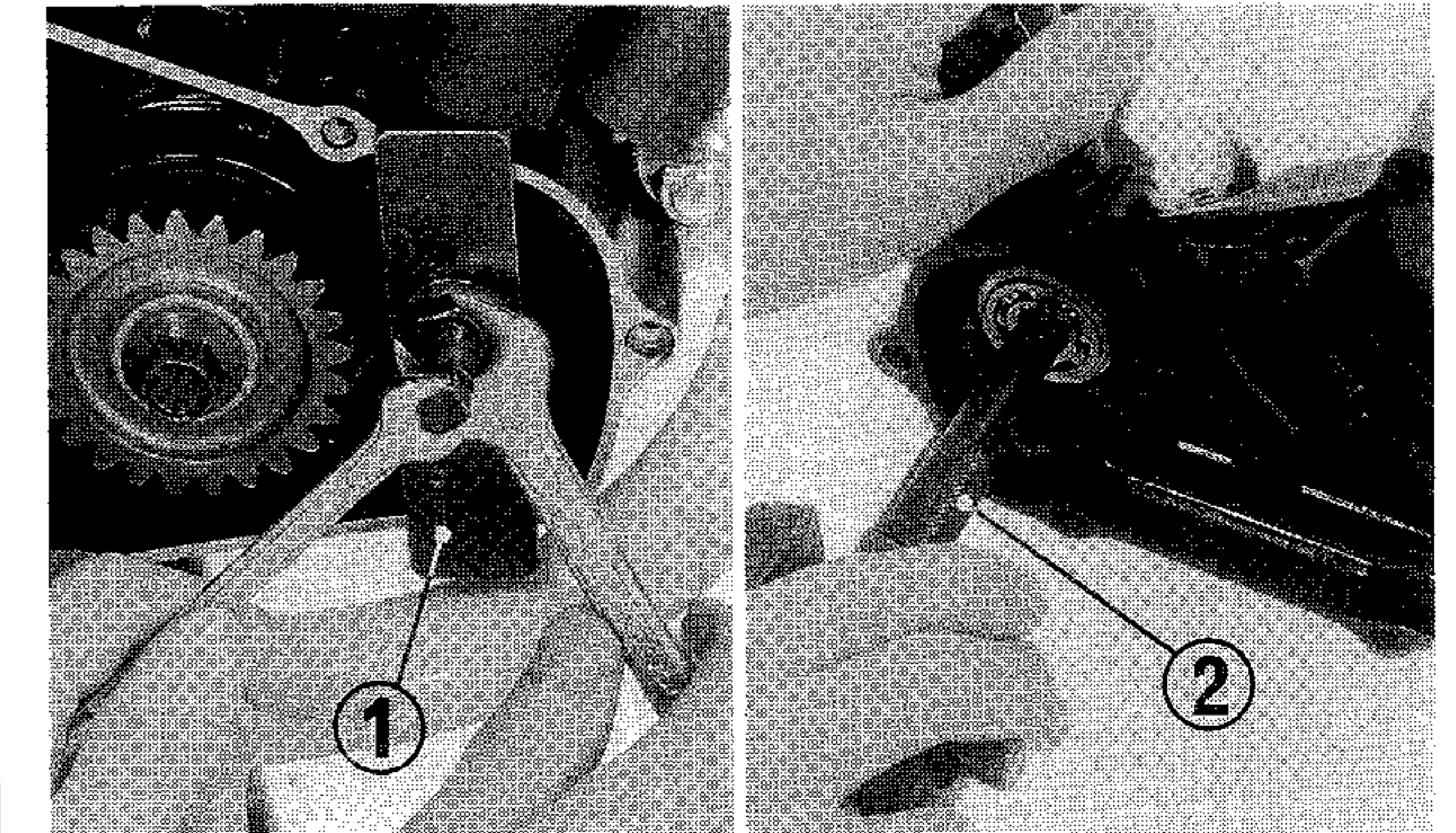
(1) ROTOR (2) RONDILLE EN CUIVRE
(3) AXE DE POMPE A EAU

Vérifiez que l'axe et le pignon de pompe à eau ne sont pas voilés ou endommagés.

REPLACEMENT DES ROULEMENTS DE POMPE A EAU

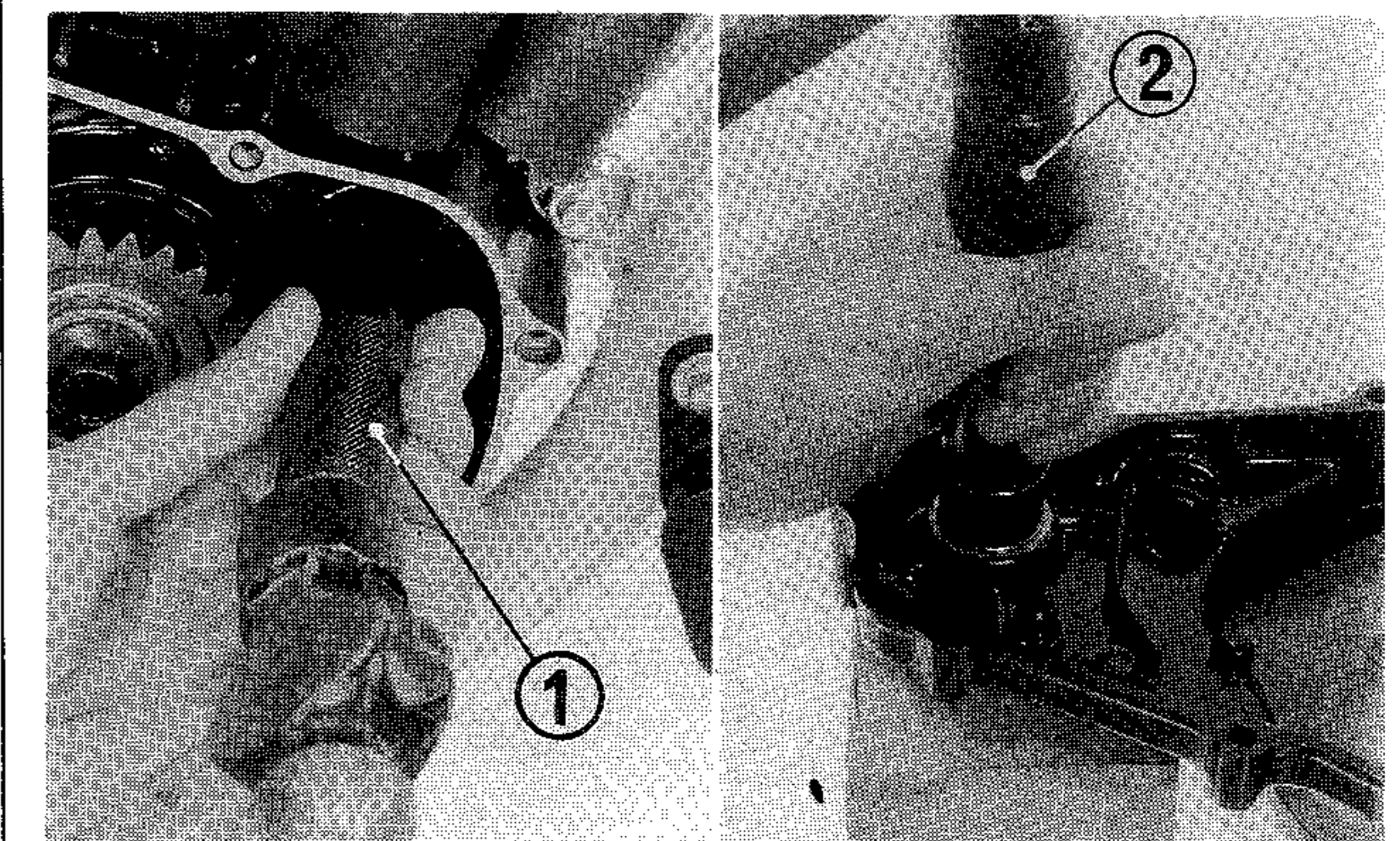
Vérifiez l'état des roulements de l'axe de pompe à eau montés sur le couvercle droit du carter et sur le demi-carter droit. Tournez la bague intérieure de roulement avec un doigt. Elle doit tourner régulièrement et silencieusement.

Si ce n'est pas le cas, le roulement doit être remplacé.



(1) EXTRACTEUR DE ROULEMENT, 7 mm
(2) KIT EXTRACTEUR, 12 mm

Mettez des roulements d'axe de pompe à eau neufs dans le couvercle droit du carter moteur et le carter-moteur droit.



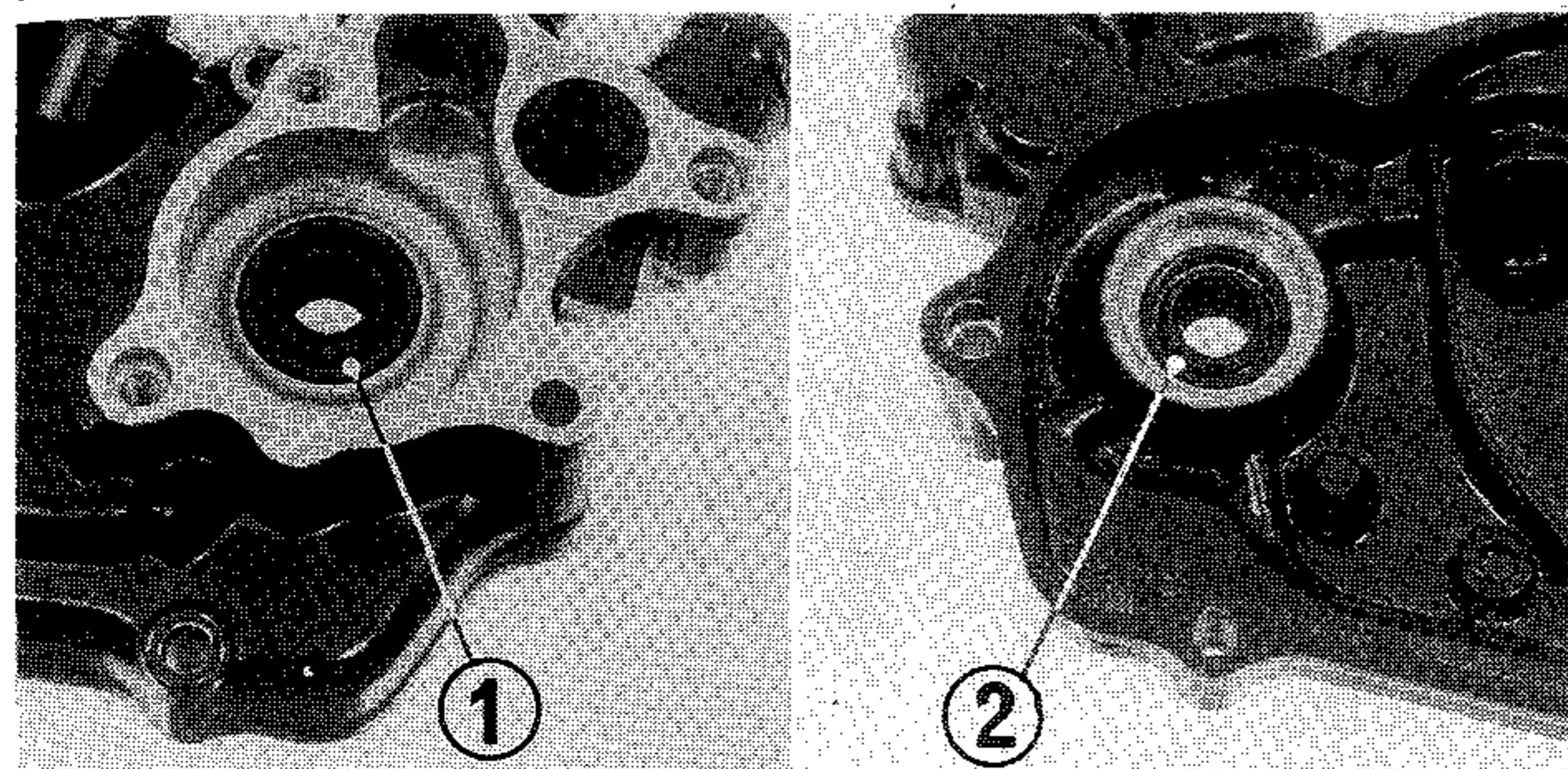
(1) CHASSOIR DE ROULEMENT, 7 mm
(2) CHASSOIR/DOUILLE 28 x 30 mm/
GUIDE 12 mm

REPLACEMENT DU JOINT PRESSE-ETOUPE

Retirez l'axe de pompe à eau du couvercle droit du carter (page 68).

Enlevez la bague d'étanchéité et le roulement.

Chassez le joint presse-étoupe usé ou endommagé du couvercle droit du carter-moteur.



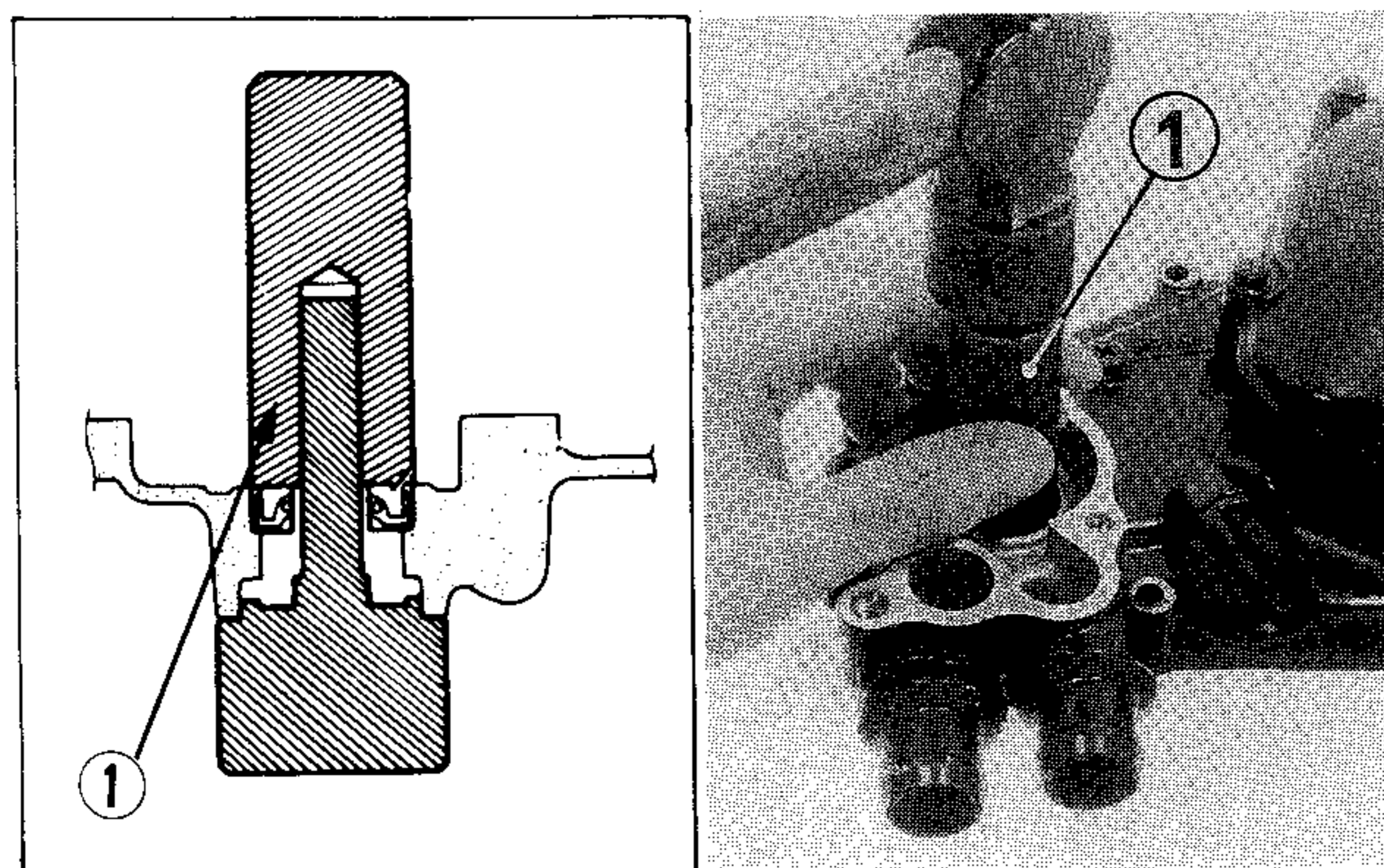
(1) JOINT PRESSE-ETOUPE
(2) BAGUE D'ETANCHEITE

Montez un joint presse-étoupe neuf sur le couvercle droit.

NOTE:

- N'abîmez pas les lèvres du joint presse-étoupe.
- Appliquez de la graisse sur la lèvre de la bague d'étanchéité neuve.

Mettez en place un roulement neuf et une bague d'étanchéité neuve.



(1) OUTIL DE REMONTAGE DU JOINT PRESSE-ETOUPE

BOUCHON DE RADIATEUR/RADIATEUR

Faites un essai de pression avec le bouchon de radiateur. Remplacez le bouchon s'il ne tient pas la pression ou si la pression de décharge est trop élevée ou trop basse.

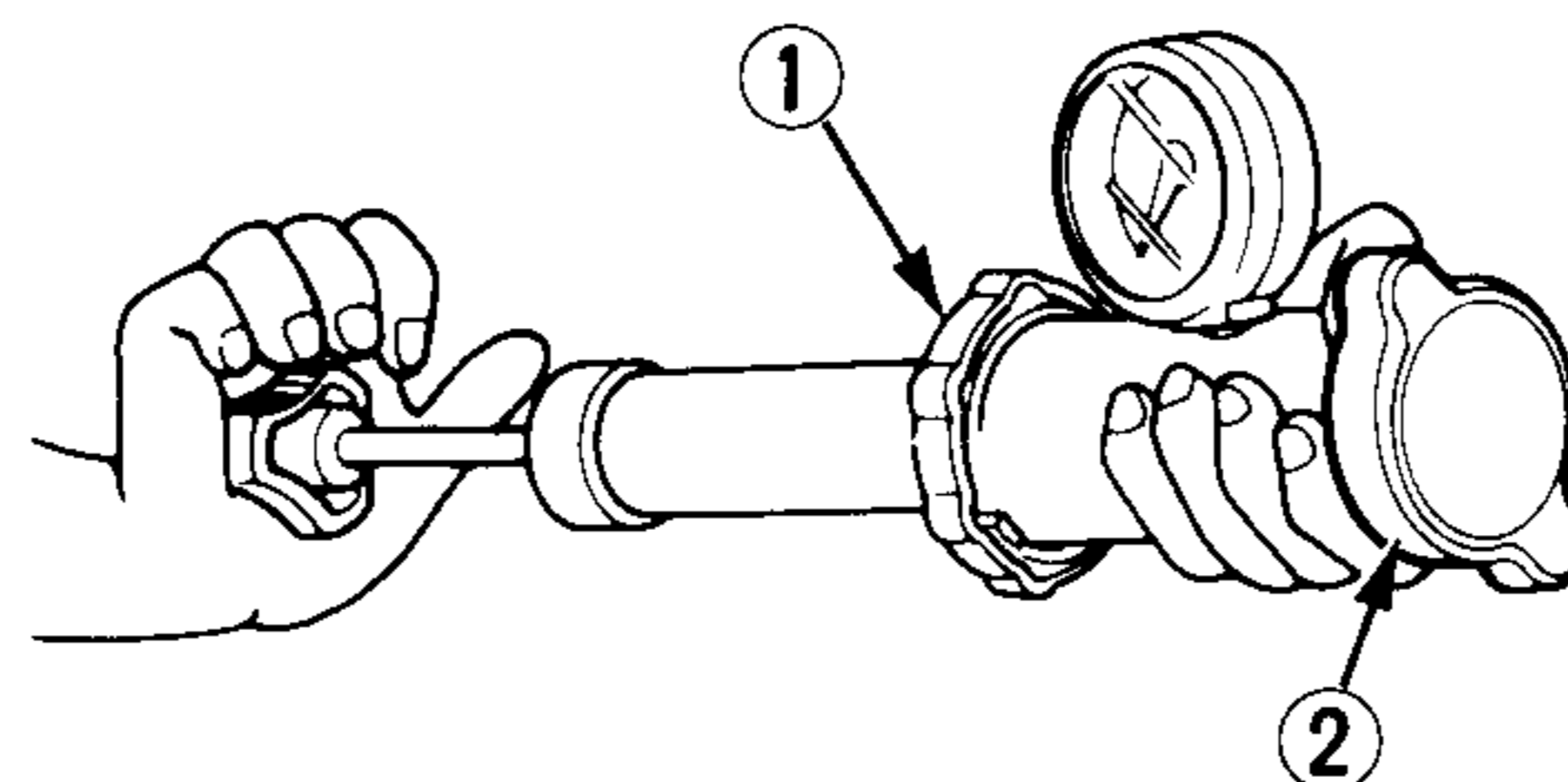
Le bouchon doit maintenir la pression spécifiée pendant au moins six secondes.

NOTE:

- Avant de monter le bouchon sur le tester, appliquez de l'eau sur les surfaces de joint.

PRESSIION DE DECHARGE DU BOUCHON DE RADIATEUR:

110 à 140 kPa (1,1 à 1,4 kg/cm²)



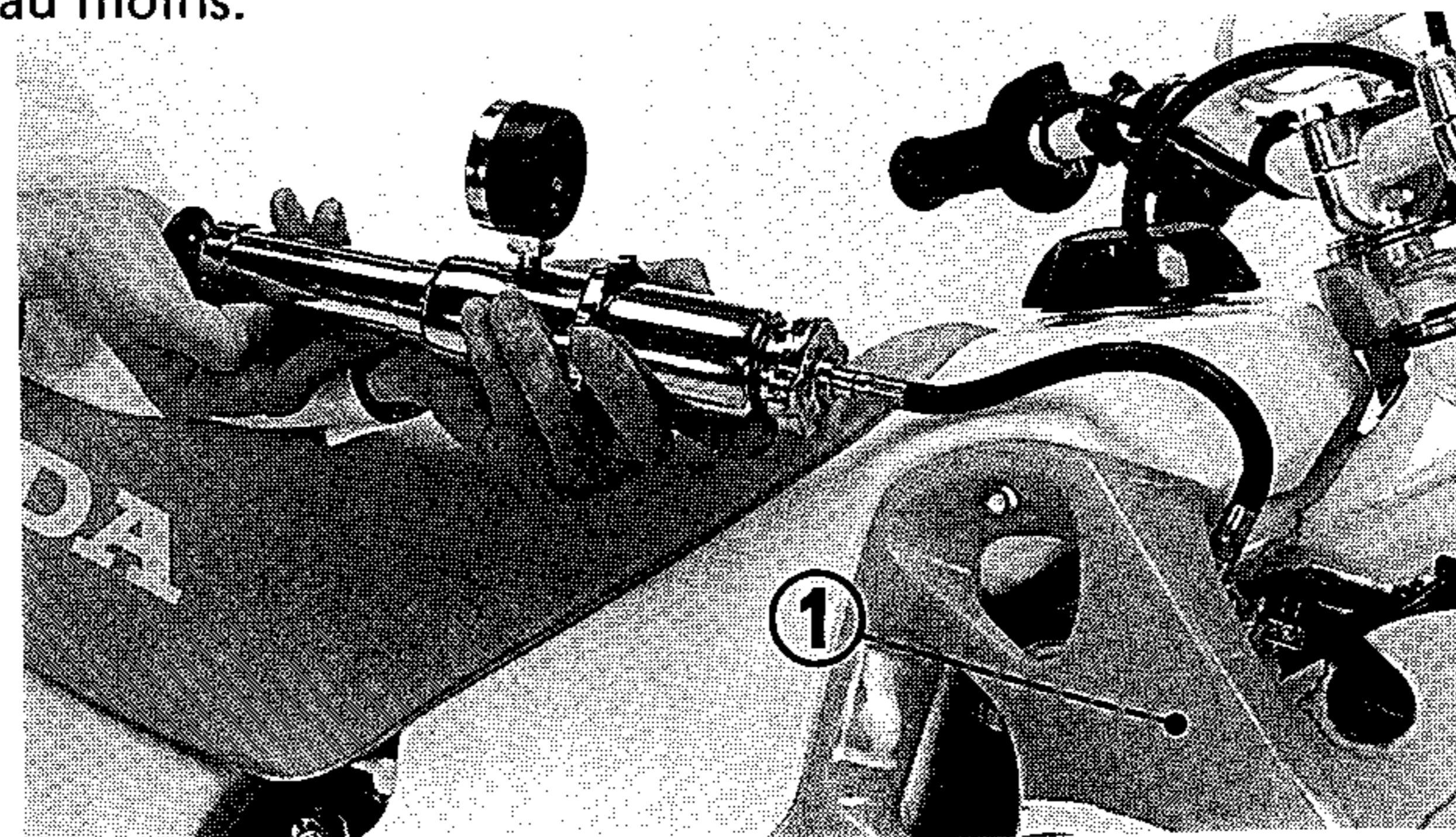
(1) TESTER DU CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT (DISPONIBLE SUR LE MARCHÉ)
(2) BOUCHON DE RADIATEUR

Mettez sous pression le circuit de refroidissement et vérifiez qu'il n'y a pas de fuite.

PRECAUTION:

- *Une pression excessive peut endommager le radiateur. La pression d'essai ne doit pas dépasser 200 kPa (2,0 kg/cm².)*

Réparez ou remplacez les éléments si le circuit ne peut pas maintenir la pression spécifiée pendant six secondes au moins.



(1) RADIATEUR

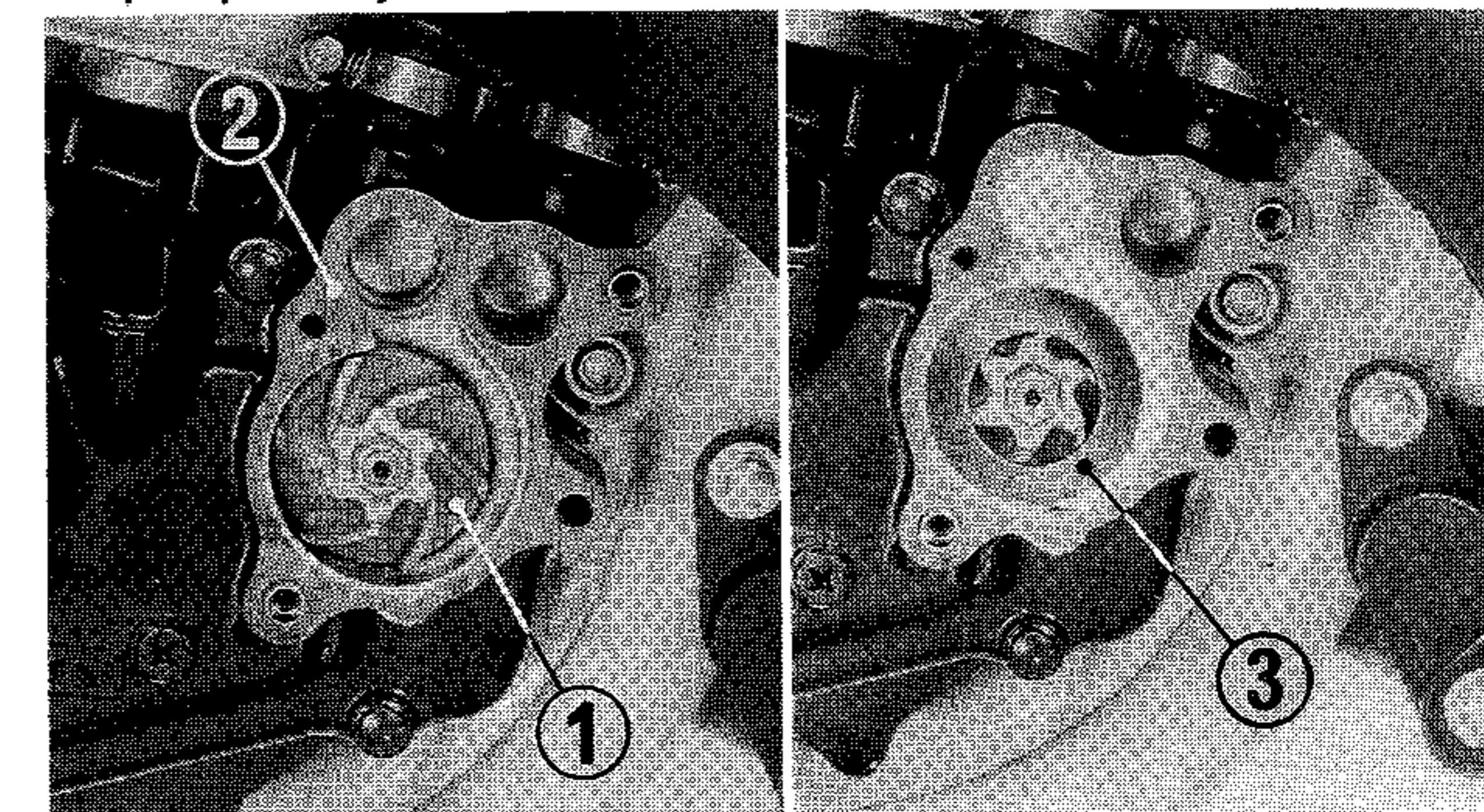
REMONTAGE DE LA POMPE A EAU

Montez les éléments suivants:

- bague d'étanchéité, roulement et joint presse-étoupe.
- axe et pignon de pompe à eau sur le couvercle droit du carter-moteur.
- roulement sur le demi-carter droit (page 68).
- couvercle droit (page 59).
- rondelle plate sur l'axe de pompe à eau.
- rotor (à serrer) sur l'axe de pompe à eau.

COUPLE DE SERRAGE: 12 N·m (1,2 kg·m)

- joint intérieur neuf et les deux pions de centrage.
- plaque et joint extérieur.

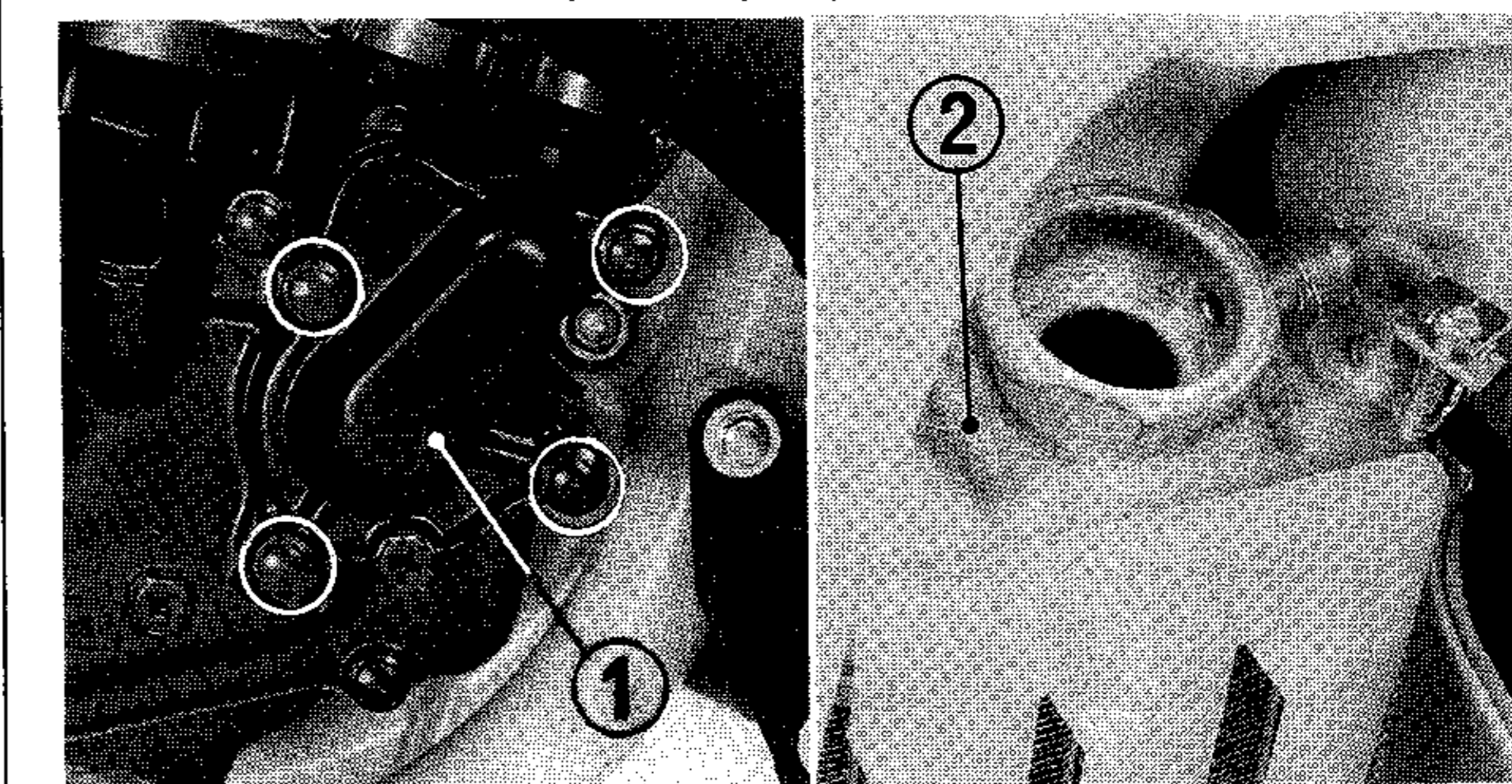


(1) ROTOR (2) JOINT INTERIEUR (3) PLAQUE
– couvercle de pompe à eau et les quatre vis de fixation.

Reconnectez les durites du radiateur à la pompe. Serrez les colliers de durite.

Remplissez le circuit de refroidissement avec le mélange préconisé jusqu'au goulot de remplissage.

Purgez l'air emprisonné dans le circuit de refroidissement. Remettez le bouchon de radiateur. Mettez le moteur en marche et vérifiez qu'il n'y a pas de fuite.



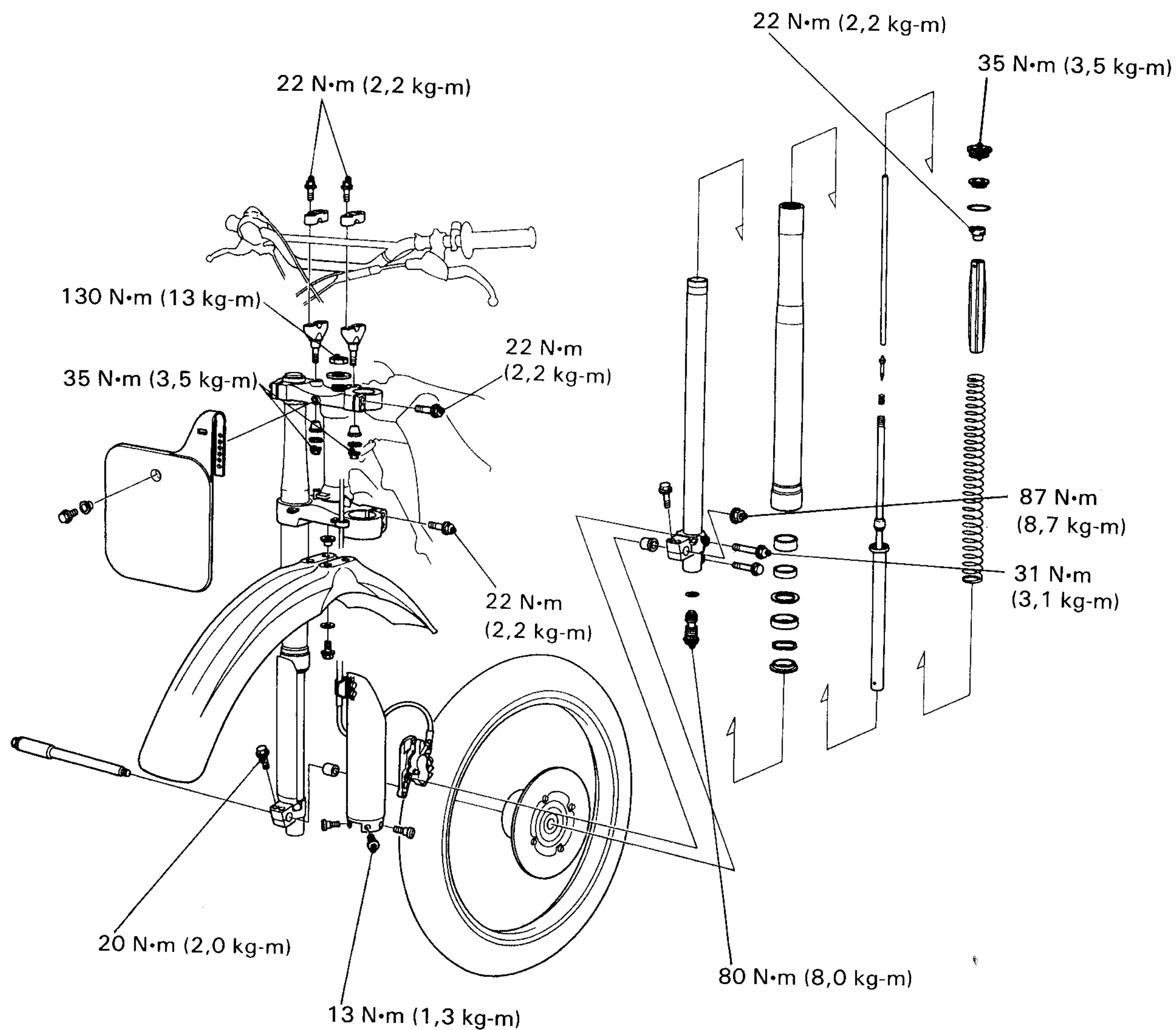
(1) COUVERCLE DE POMPE A EAU
(2) RADIATEUR

14. DEMONTAGE/REMONTAGE

GUIDON/COLONNE DE DIRECTION/FOURCHE

Informations d'entretien

- Cette section couvre l'entretien du guidon, de la fourche avant et de la tige de direction.
- Des ressorts en option sont disponibles. Reportez-vous à la liste page 8 bloc.
- La béquille centrale ou un bloc sont nécessaires pour supporter la moto.
- Pour obtenir les meilleures performances de la fourche, celle-ci doit être complètement démontée et nettoyée après trois heures d'utilisation initiale. La fourche doit être ensuite entretenue d'une manière régulière pour garder ses performances.



Guidon

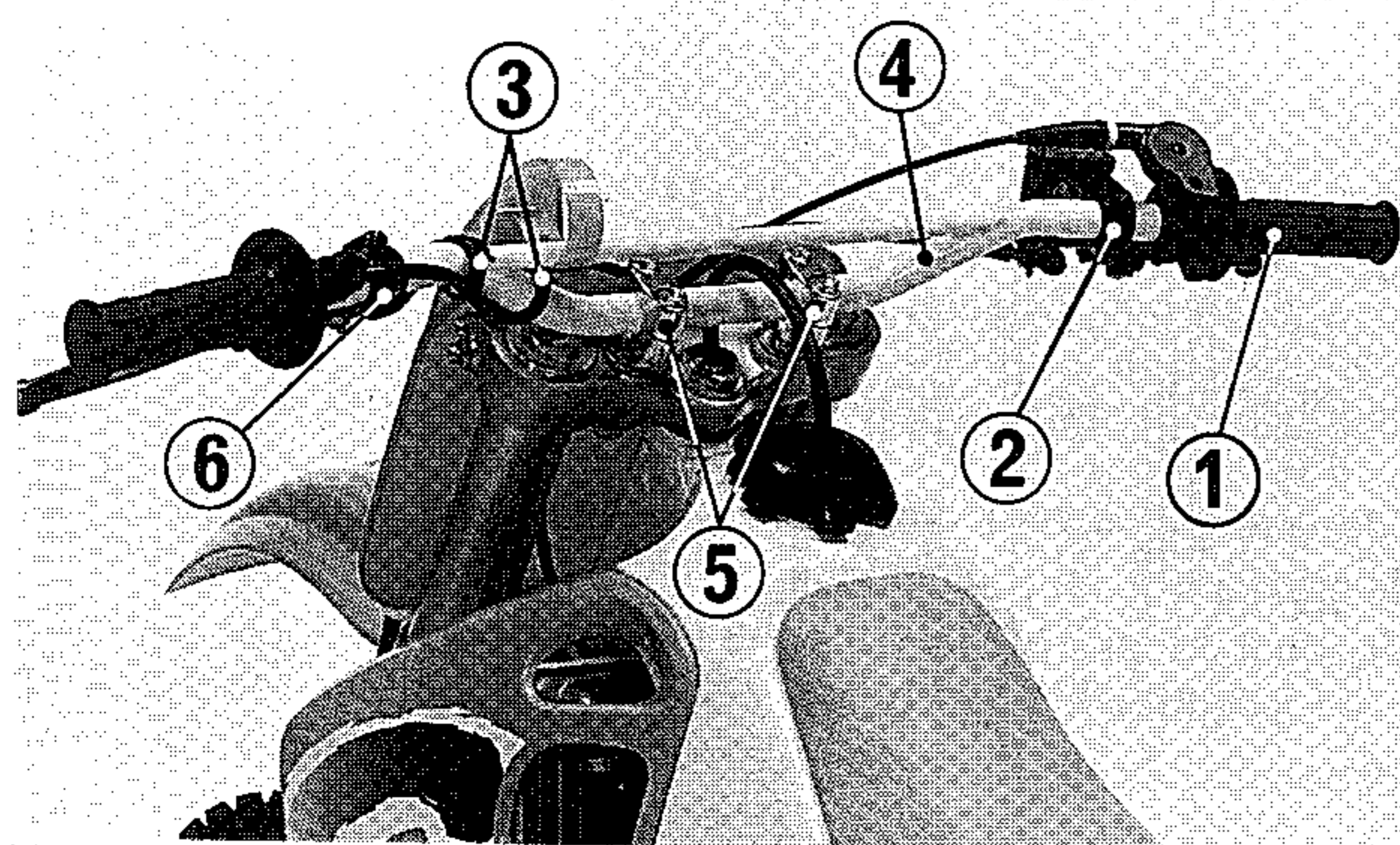
DEPOSE

Retirez les éléments suivants:

- plaque-numéro.
- connexion des fils du bouton d'arrêt du moteur.
- collier de fils.
- support du levier d'embrayage.
- câble, coquille et poignée d'accélérateur.
- maître-cylindre et son collier.
- guidon et pontets.

PRECAUTION:

- *Gardez le maître-cylindre bien droit pour éviter que de l'air n'entre dans le circuit.*



- (1) POIGNEE D'ACCELERATEUR
(2) MAITRE-CYLINDRE (3) COLLIER DE FILS
(4) GUIDON (5) PONTETS SUPERIEURS
(6) SUPPORT DU LEVIER D'EMBRAYAGE

Colonne de direction

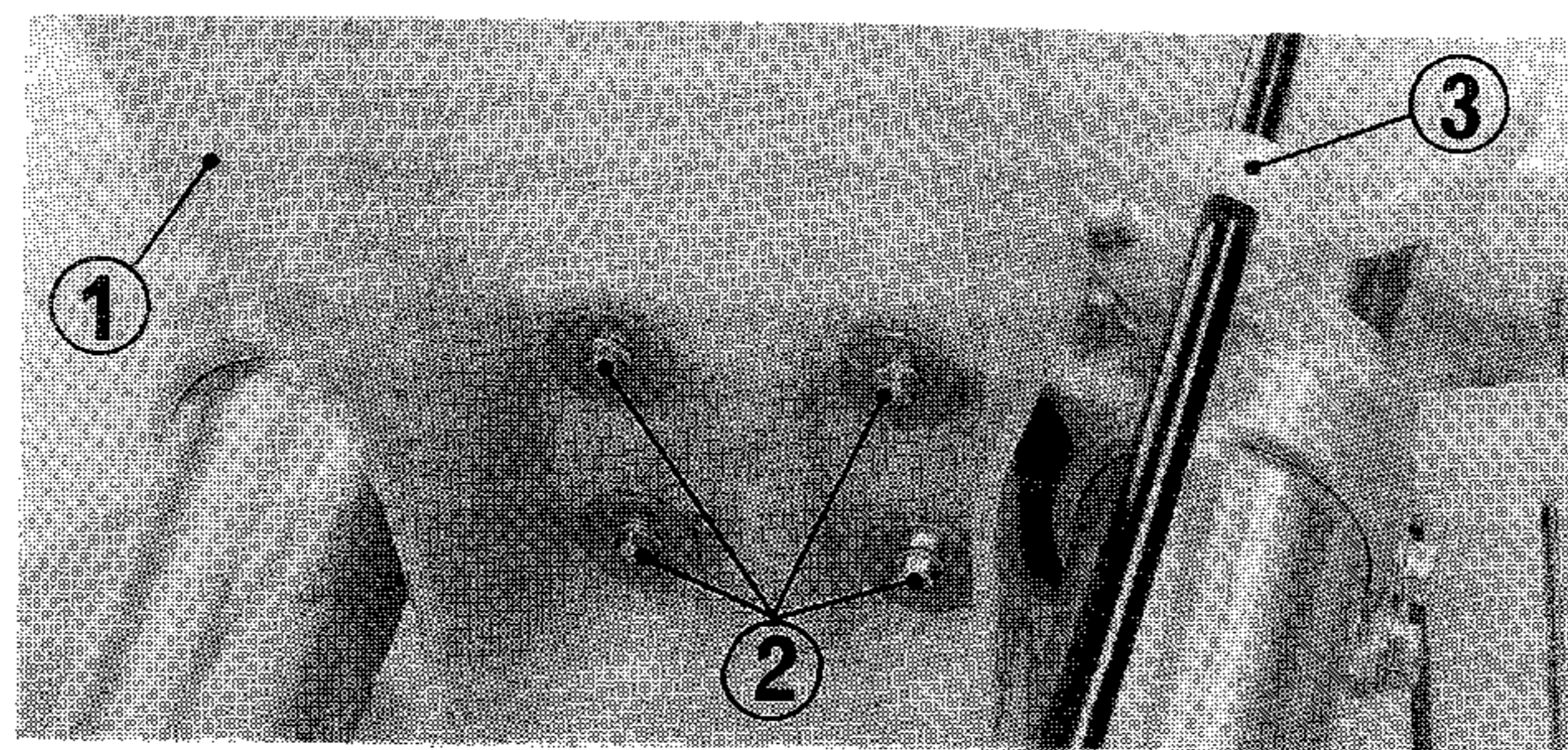
DEPOSE

Retirez la roue avant (page 93).

Enlevez les vis de fixation du garde-boue avant, les rondelles epaulées et le garde-boue avant.

Retirez le guidon.

Retirez le guide de tuyau de frein de la colonne de direction.

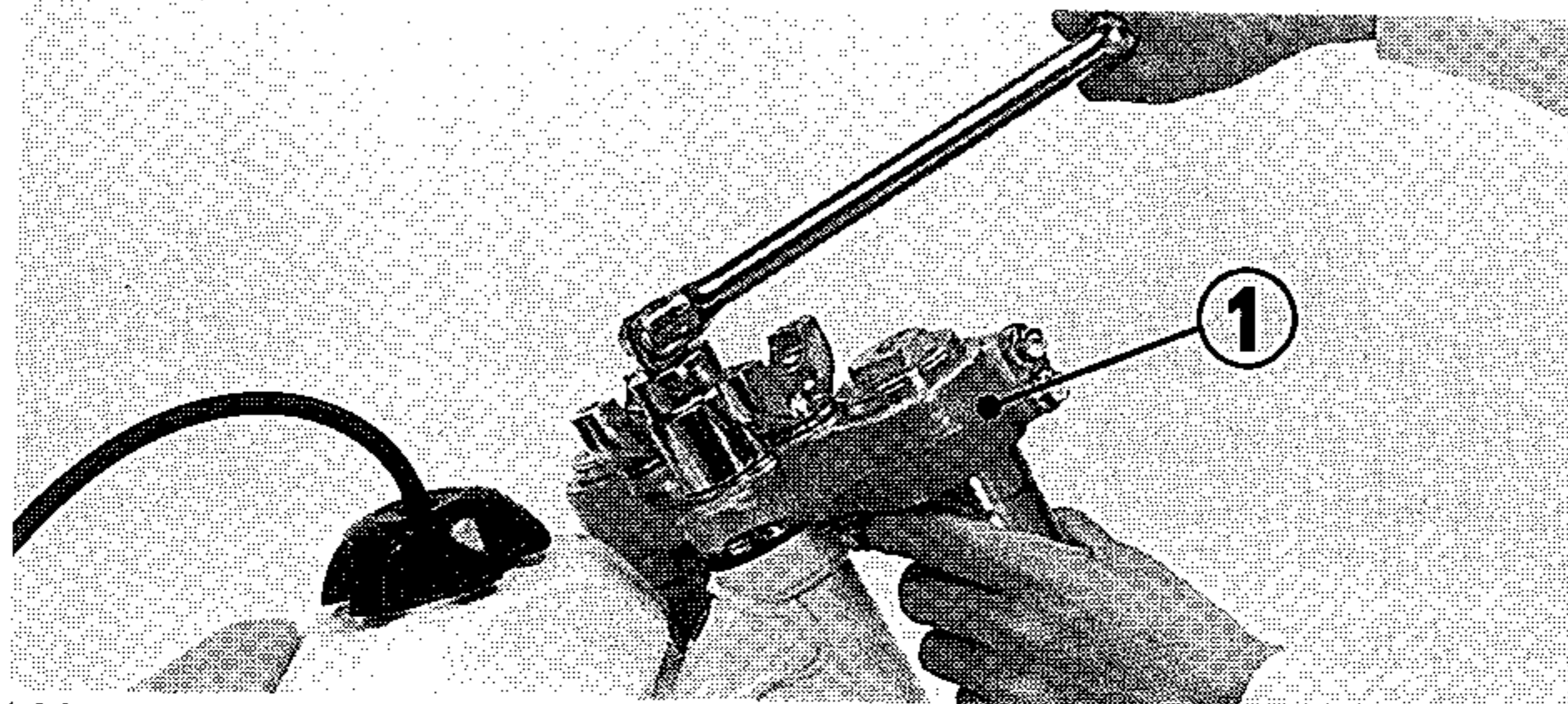


- (1) GARDE-BOUE AVANT
(2) VIS DE FIXATION/RONDELLES EPAULEES
(3) GUIDE DE TUYAU DE FREIN

Retirez l'écrou de colonne de direction ainsi que la rondelle.

Desserrer les vis de bridage supérieures et inférieures (page 72).

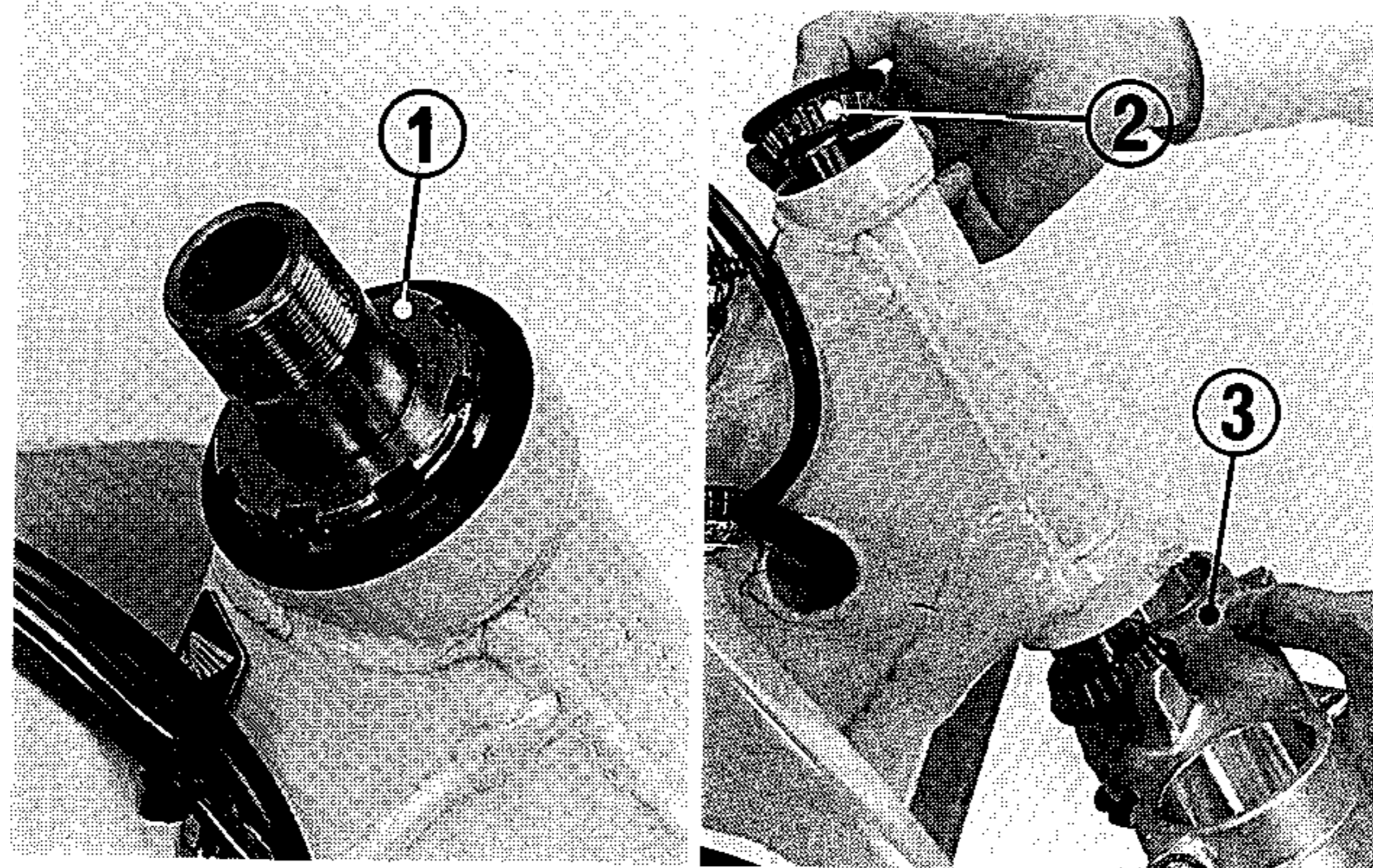
Déposez le té supérieur de fourche.



- (1) TE SUPERIEUR

Retirez l'écrou de réglage de la colonne de direction.

Retirez le cache-poussière, le roulement supérieur et le té de direction du fourreau de tête.

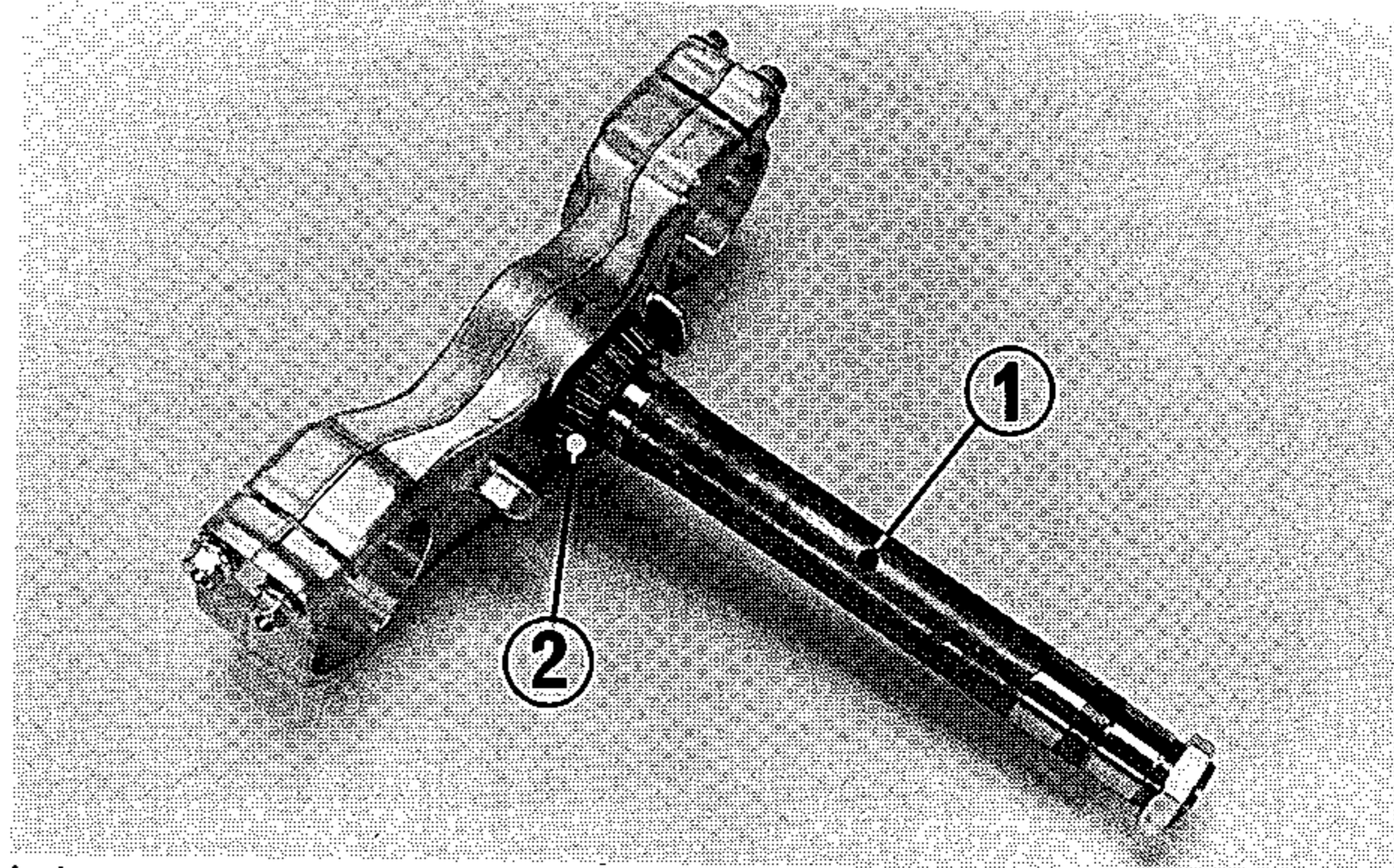


- (1) ECROU (2) ROULEMENT SUPERIEUR
(3) TE DE DIRECTION

NOTE:

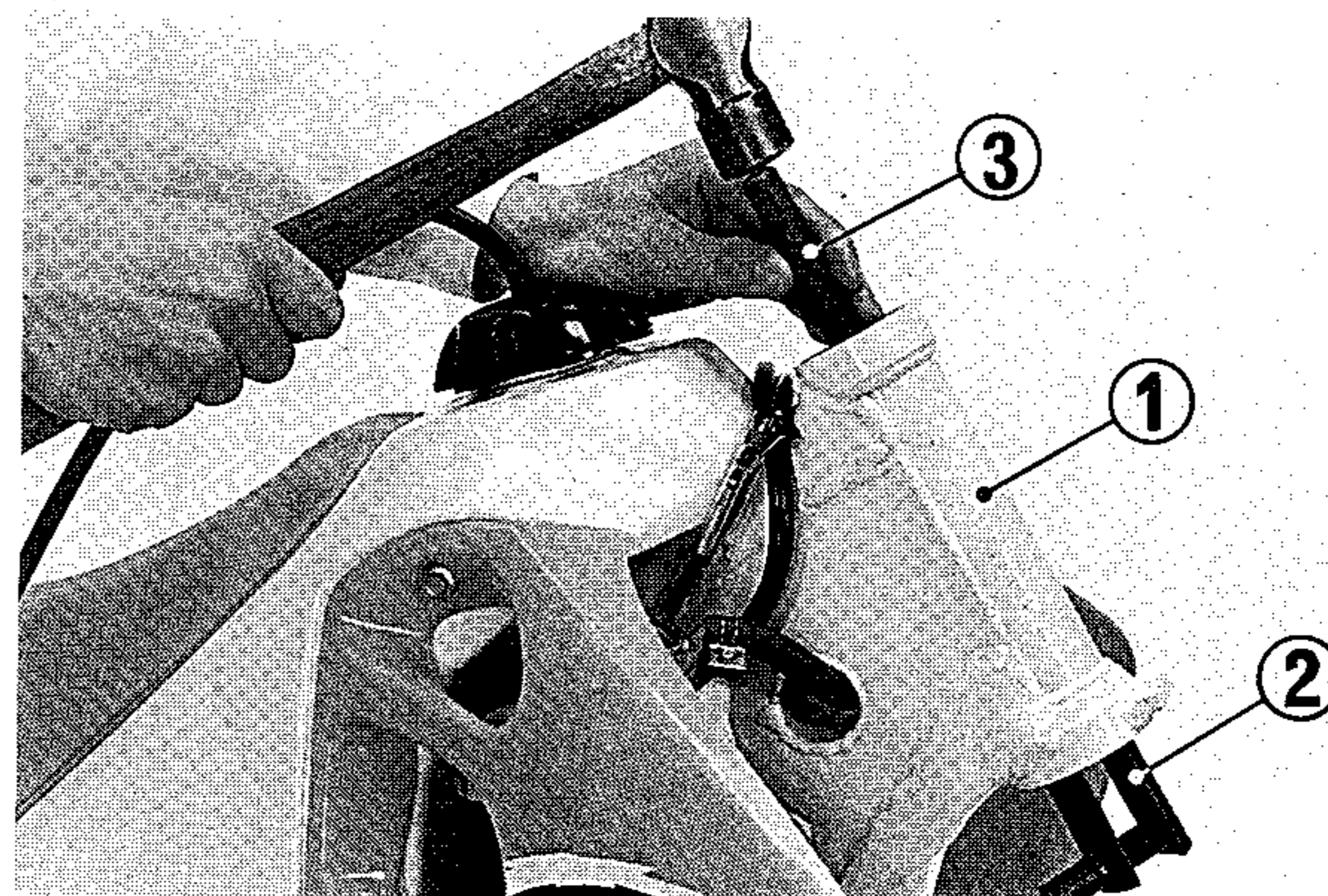
- Remplacez toujours les roulements et les cuvettes de roulement en même temps.

Retirez le roulement inférieur et le cache-poussière de l'axe de té de direction.



- (1) AXE DE TE DE DIRECTION
(2) ROULEMENT INFERIEUR

Déposez les cuvettes de roulement supérieure et inférieure de la tête de direction à l'aide de l'outil spécial.



- (1) COLONNE DE DIRECTION
(2) EXTRACTEUR DE CUVETTE DE ROULEMENT
(3) ARBRE

Pour la repose du té de direction, reportez-vous à la page 78.

Pour la repose du guidon, reportez-vous à la page 79.

14. DEMONTAGE/REMONTAGE

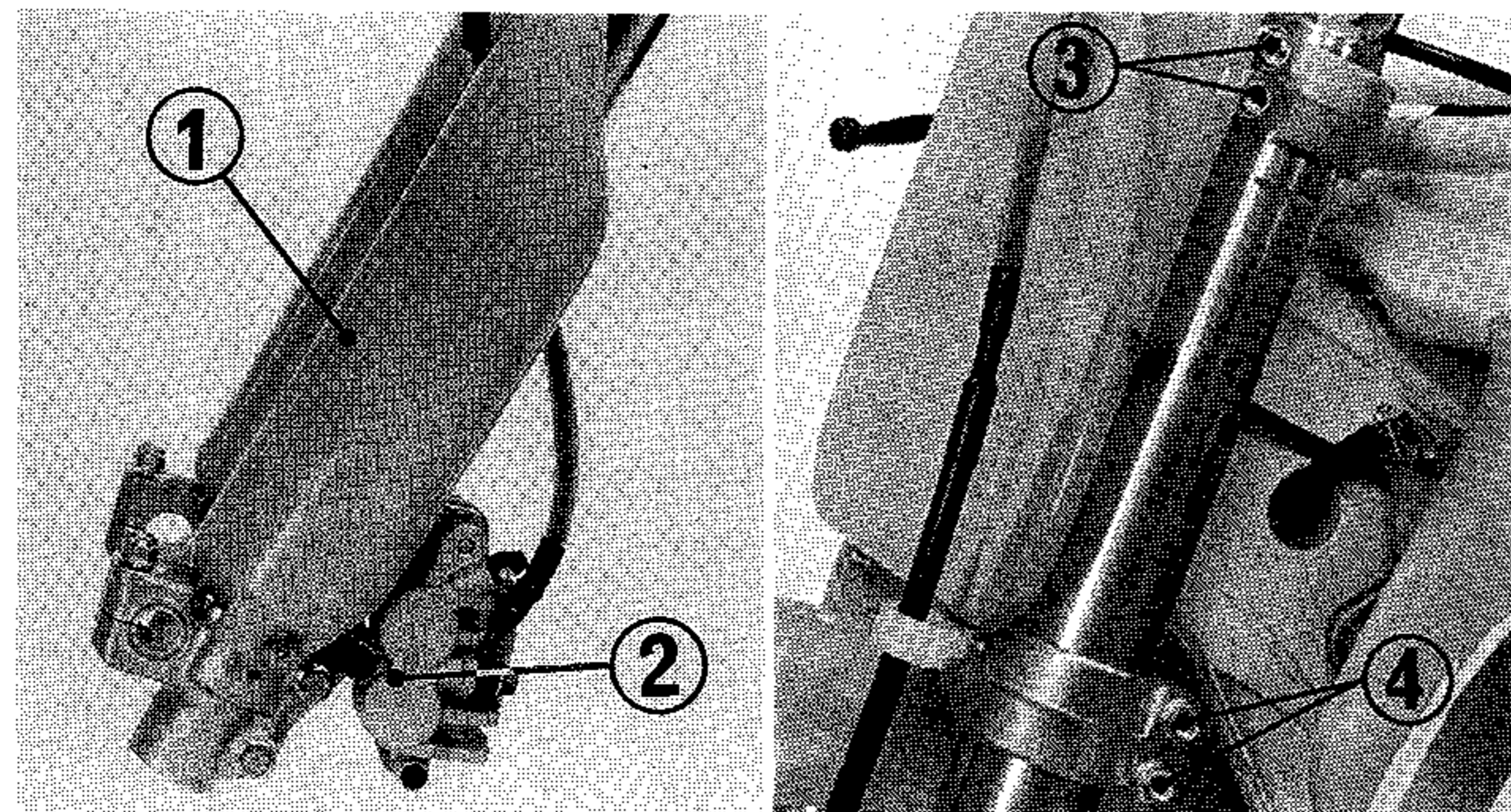
Fourche DEPOSE

Défaire la sangle de plaque de numéro avant du guidon.
Déposer les demi-paliers supérieurs du guidon et déplacer temporairement le guidon.
Desserrer les boulons de té supérieur.
Desserrer les boulons de montage d'étrier de frein, mais ne pas encore les déposer.
Retirez la roue avant (page 93).
Déposer le protecteur de fourche et l'étrier de frein.
Retirez le guidon (page 71).
Desserrer les chapeaux de fourche, mais ne pas encore les déposer.

PRECAUTION:

- *Ne pas utiliser de clé à molette pour desserrer le bouchon fileté de tube plongeur; ceci pourrait endommager le bouchon.*
- *Desserrer les boulons de bridage avant de desserrer les chapeaux de fourche pour éviter d'endommager les chapeaux de fourche.*
- *Ne pas supporter l'étrier de frein avec le flexible de frein.*

Desserrer les vis de bridages inférieures et tirer le bouchon vers le bas et vers l'extérieur.



(1) PROTECTEUR DE FOURCHE (2) ETRIER DE FREIN
(3) VIS DE BRIDAGE SUPERIEURES
(4) VIS DE BRIDAGE INFERIEURES

DEMONTAGE

Nettoyer la fourche, en particulier la surface de glissement du tube plongeur de fourche et le bas du tube plongeur autour du boulon central avant de démonter la fourche.

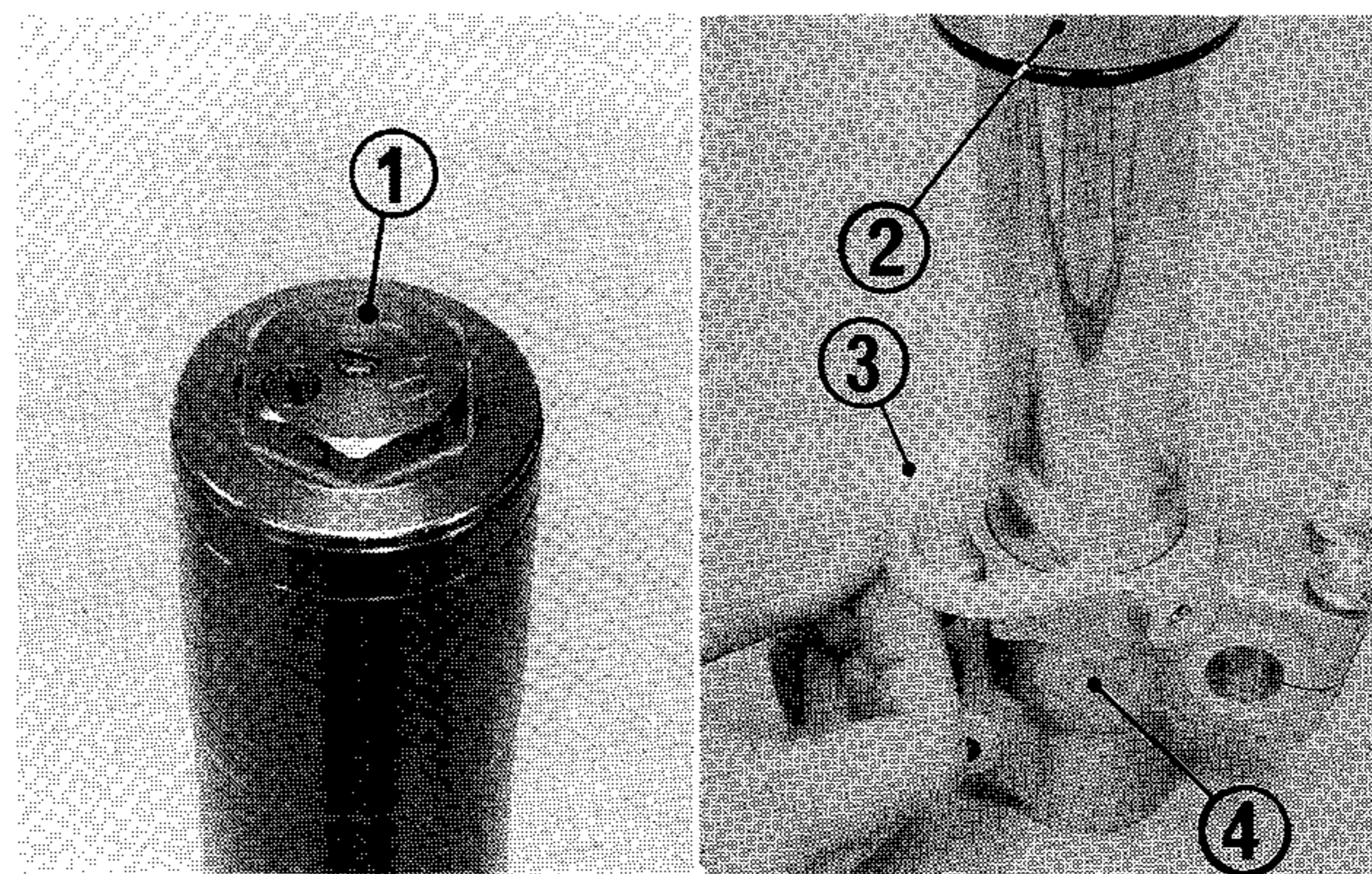
PRECAUTION:

- *Faire attention à ne pas reyer le tube plongeur et à ne pas endommager le cache-poussière.*
- *Lors du retrait du boulon central, tourner le tendeur d'amortissement en compression dans le sens in-*

verse des aiguilles d'une montre pour la position la plus douce pour éviter d'endommager l'aiguille du tendeur. (Noter le nombre de crans jusqu'à la position la plus douce).

Reposer l'entretoise de niveau d'huile (outil spécial: 07KMZ-KZ30101) sur le support d'axe du tube plongeur.

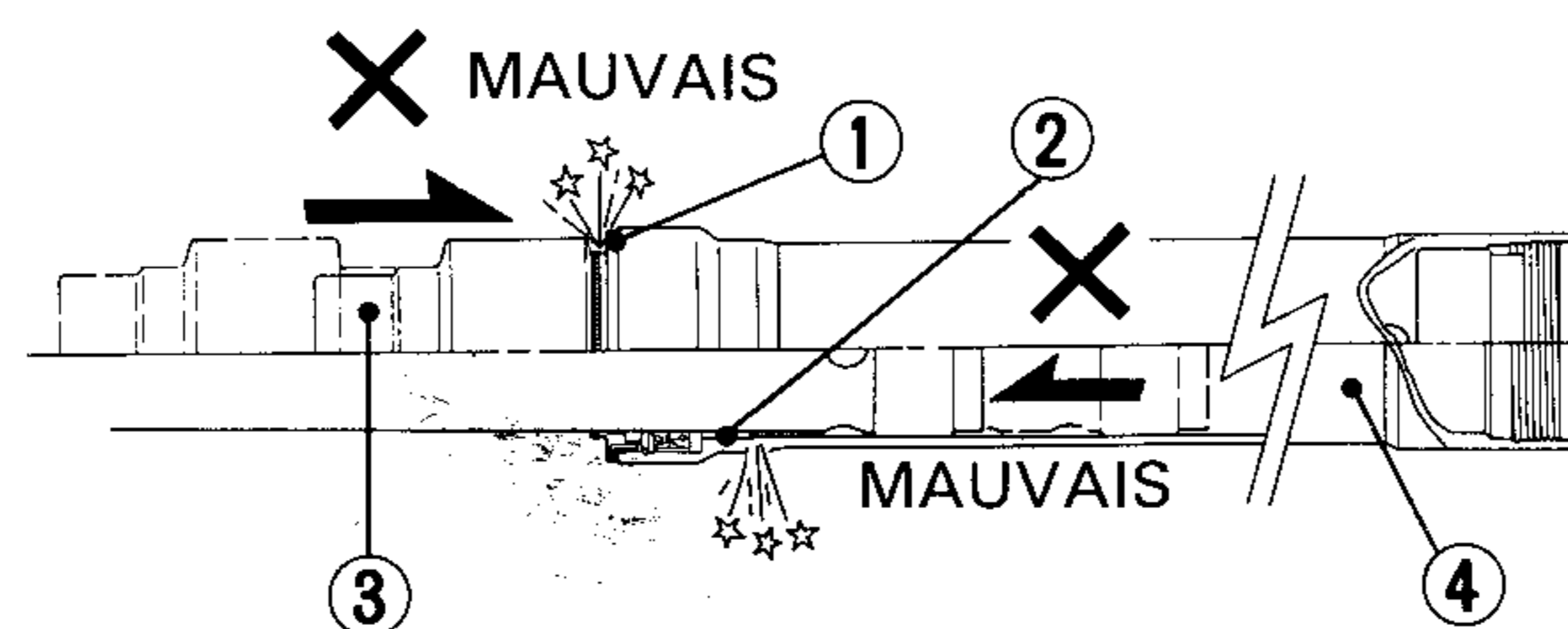
Maintenir le fourreau, retirer le chapeau de fourche du fourreau et faire glisser le fourreau vers le bas sur l'entretoise de curseur.



(1) CHAPEAU DE FOURCHE (2) FOURREAU
(3) ENTRETOISE DE FOURREAU DE FOURCHE
(4) SUPPORT D'AXE

PRECAUTION:

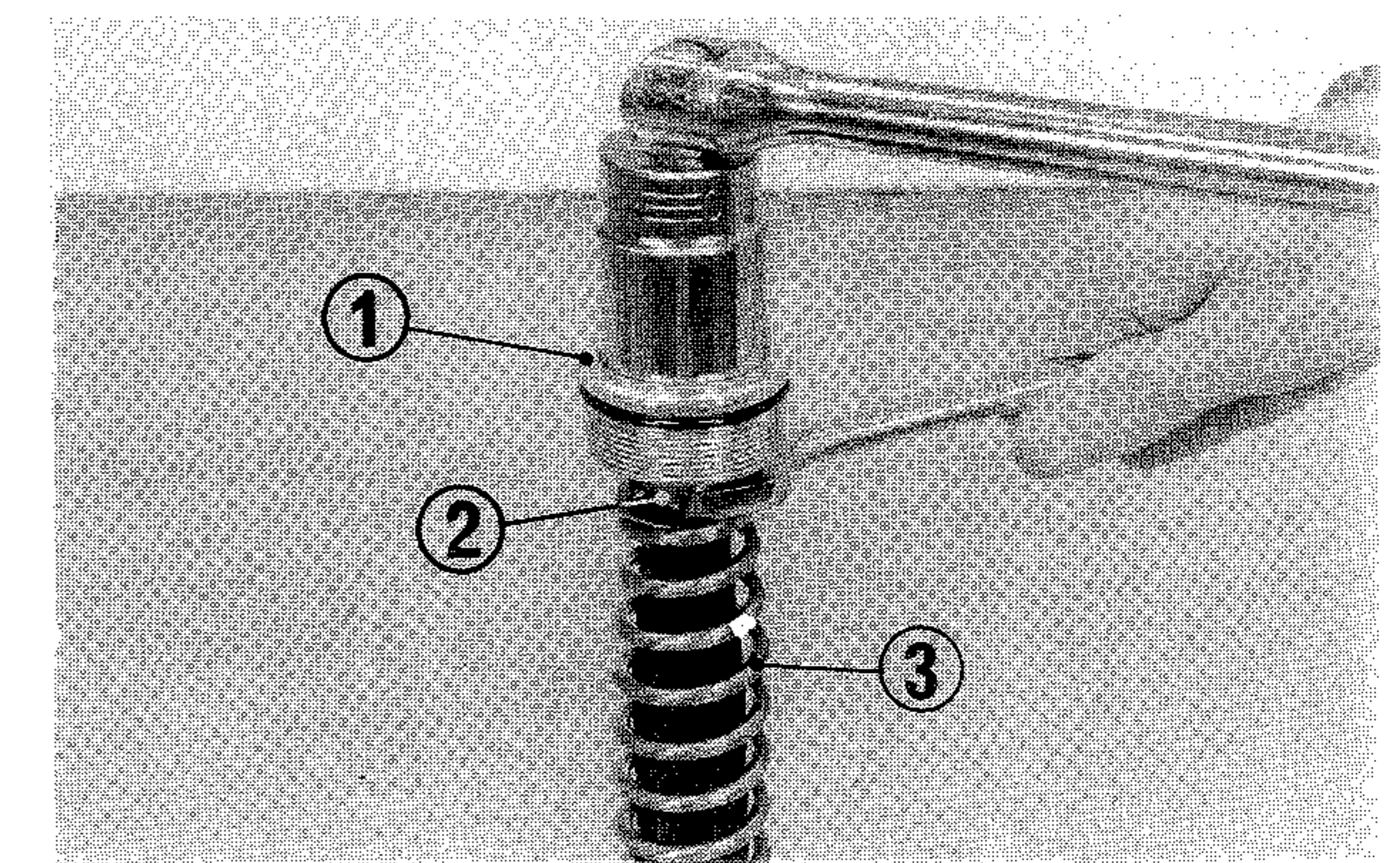
- *Lorsque le chapeau de fourche est déposé de la tige de piston, le tube plongeur peut être librement déplacé vers le haut et le bas sur le fourreau. Toujours maintenir les deux tube plongeur et fourreau avec les mains après la dépose du chapeau de fourche faute de quoi les manchons de guidage ou coulissant peuvent être endommagés et l'huile de fourche peut fuir du tube plongeur.*



(1) CACHE-POUSSIÈRE (2) BAGUE DE GUIDAGE
(3) TUBE DE FOURCHE (4) FOURREAU

Maintenir le contre-écrou et déposer le chapeau de fourche de la tige de piston.

Déposer le siège de ressort du chapeau de fourche.
Déposer le ressort de fourche.

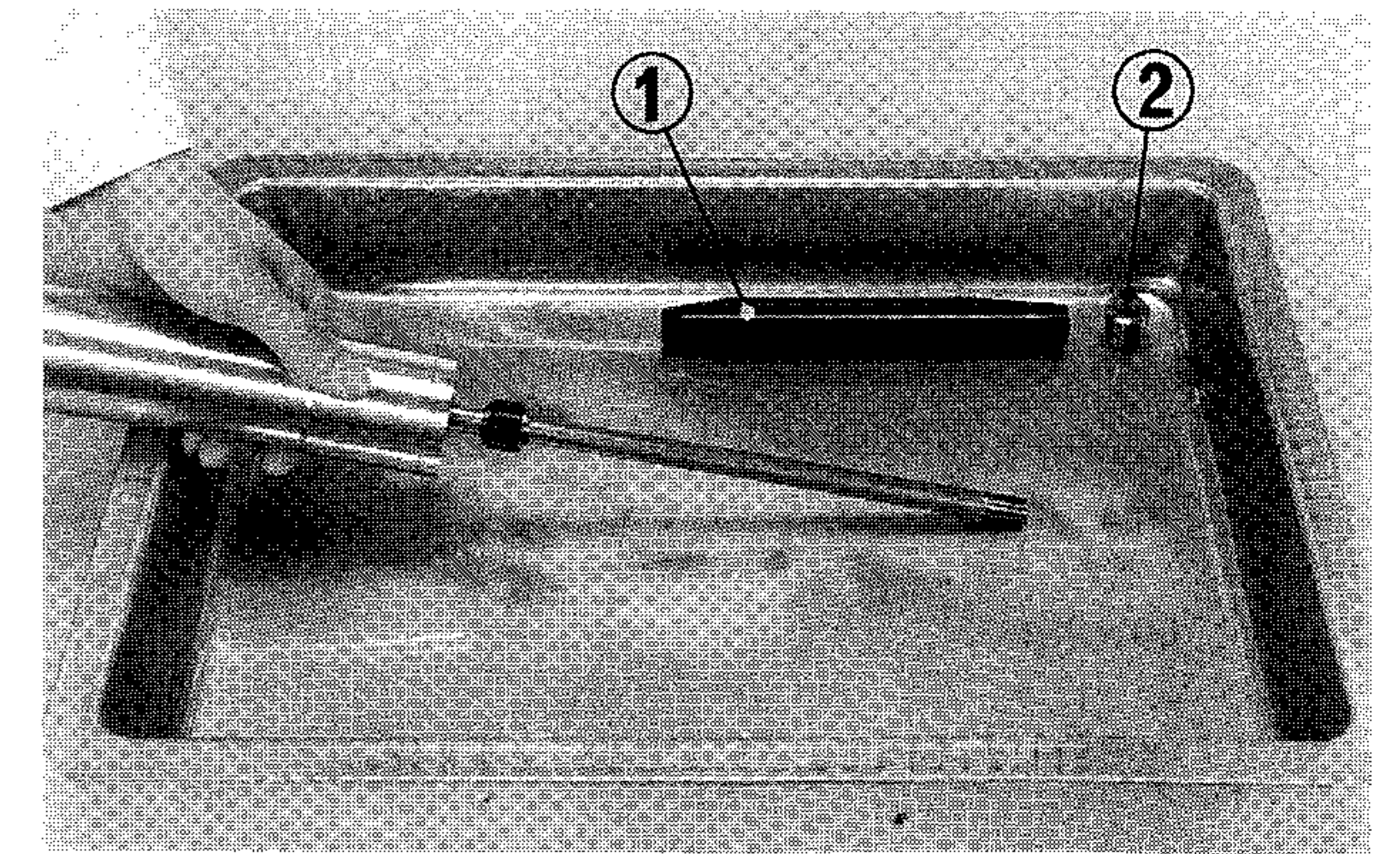


(1) CHAPEAU DE FOURCHE (2) CONTRE-ECROU
(3) RESSORT DE FOURCHE

Déposer le contre-écrou et le guide de ressort de la tige de piston.

Vérifier le guide de ressort et le remplacer par un neuf s'il est déformé ou endommagé.

Evacuer l'huile de fourche.

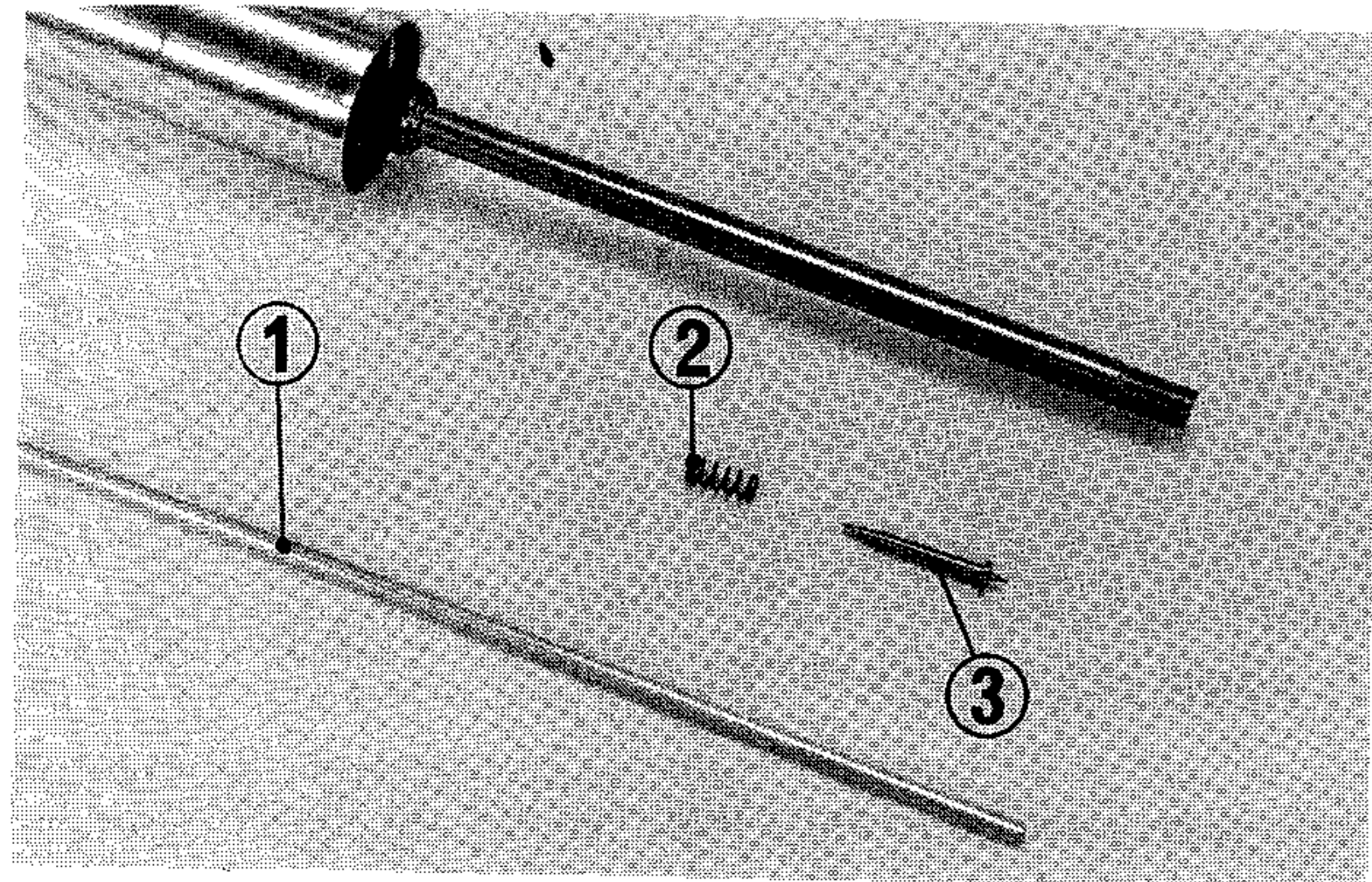


(1) GUIDE DE RESSORT (2) CONTRE-ECROU

Déposer l'entretoise, l'aiguille de rebond et le ressort.

PRECAUTION:

- Manipuler soigneusement l'aiguille pour éviter de l'endommager ou de la tordre. Si l'aiguille est endommagée ou tordue, la force d'amortissement sera affectée.



(1) ENTRETOISE (2) RESSORT
(3) AIGUILLE DE REBOND

Maintenir le support d'axe du tube plongeur dans l'étau avec le chiffon ou des mordaches.

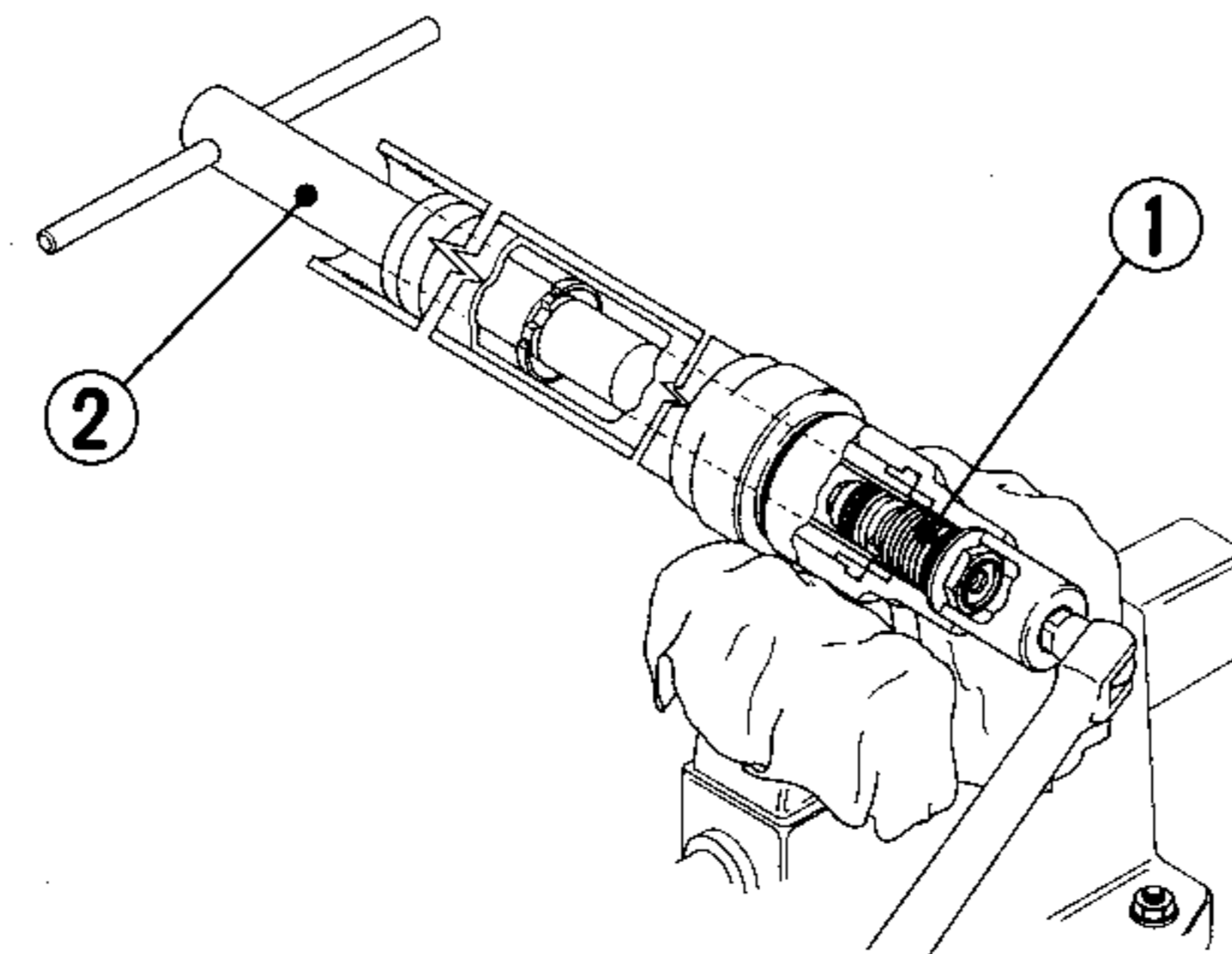
PRECAUTION:

- Ne pas endommager le support d'axe en serrant l'étau de manière excessive.

Insérer le support d'amortisseur de fourche dans le fourreau et maintenir l'amortisseur de fourche en alignant les saillies du support avec les orifices de l'amortisseur. Desserrer et déposer lentement le boulon central et la rondelle d'étanchéité.

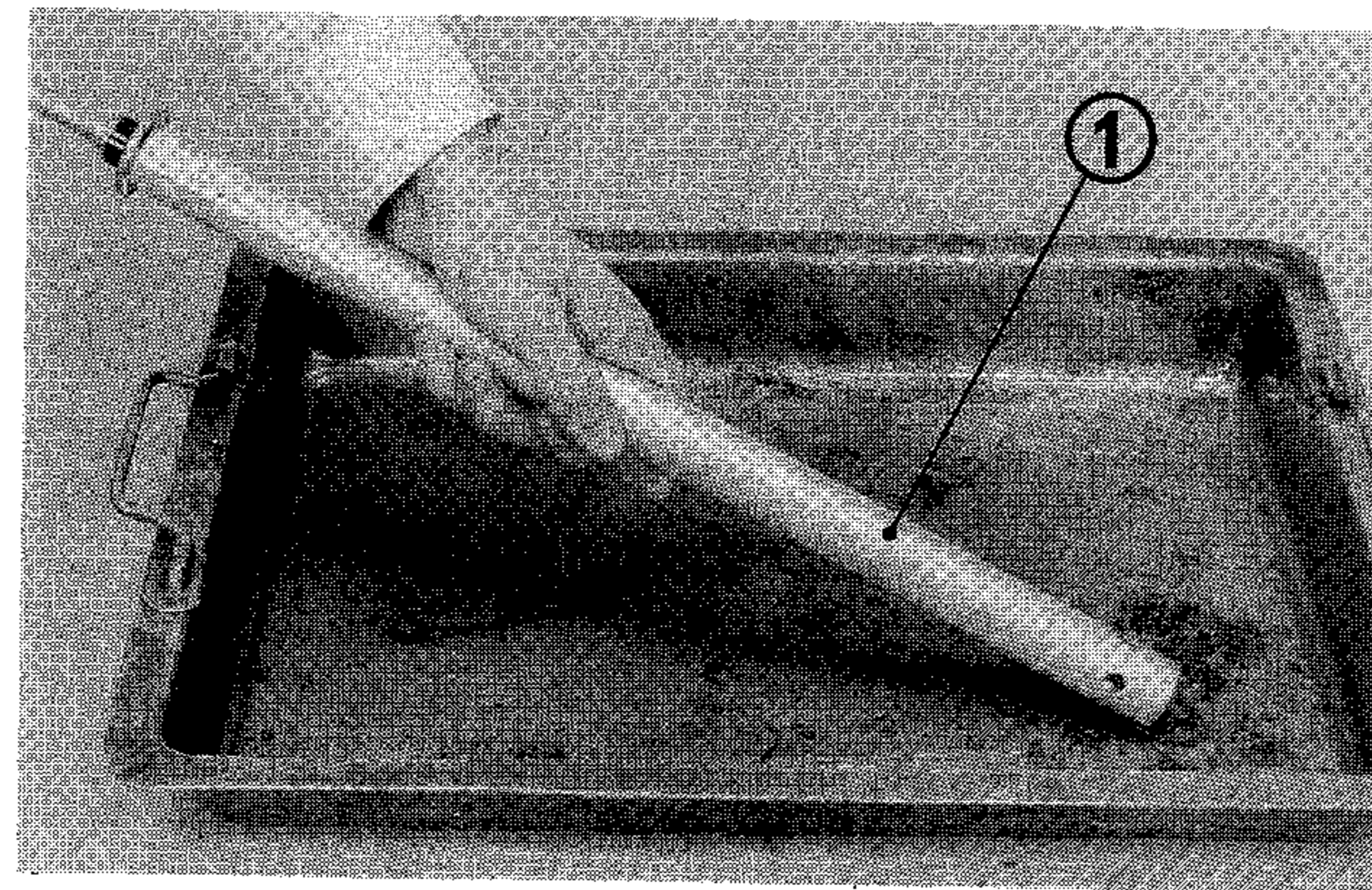
PRECAUTION:

- En déposant le boulon central, tourner le tendeur d'amortissement en compression dans le sens inverse des aiguilles d'une montre vers la position plus douce pour éviter que l'aiguille du tendeur ne s'amortisse (Noter le nombre de déclics jusqu'à la position la plus douce).



(1) BOULON CENTRAL
(2) SUPPORT D'AMORTISSEUR DE FOURCHE

Déposer l'amortisseur de fourche du tube plongeur. Verser l'huile de fourche de l'amortisseur de fourche en pompant la tige de piston 8-10 fois.



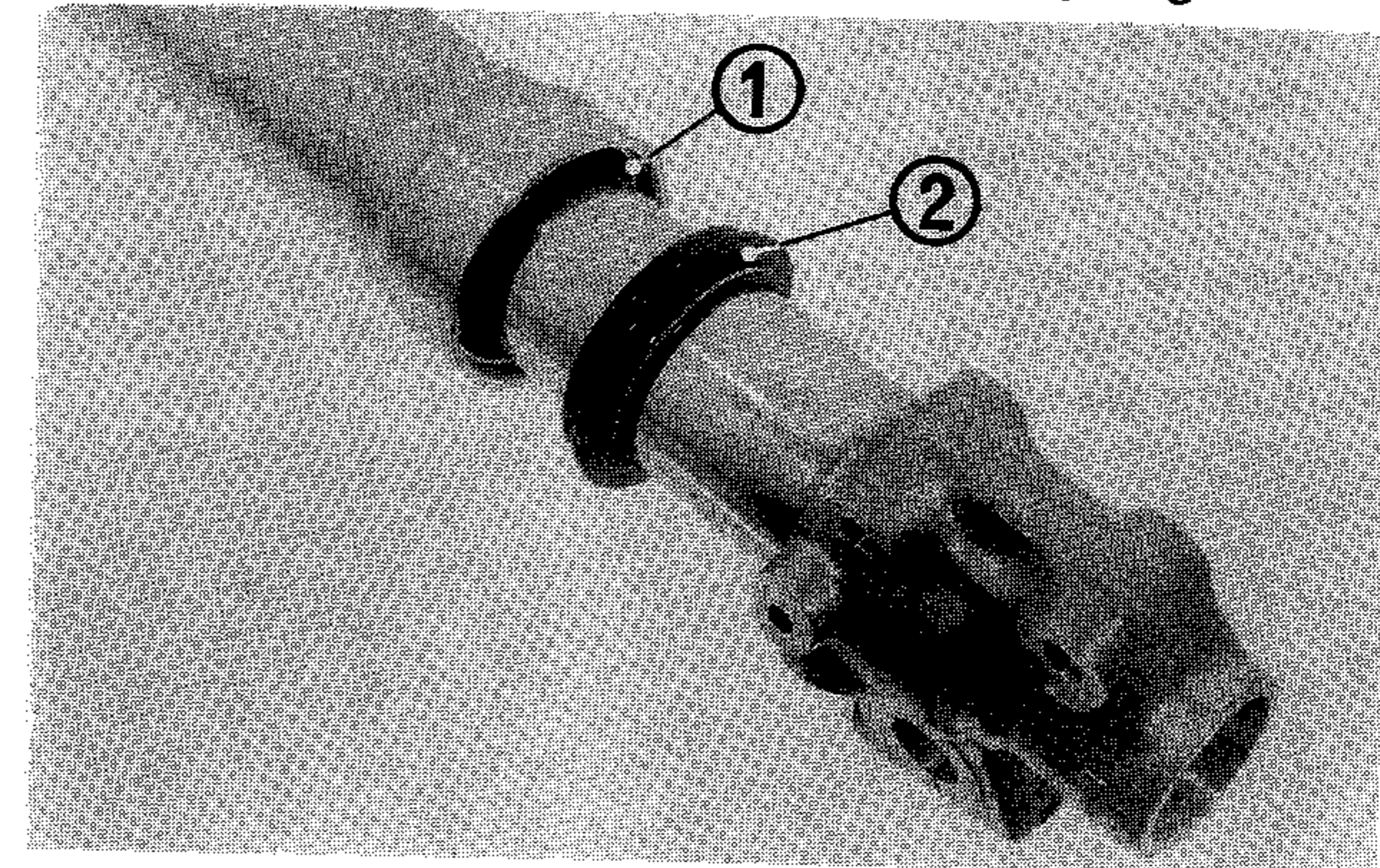
(1) AMORTISSEUR DE FOURCHE

Déposer l'entretoise de curseur de fourche du tube plongeur.

Déposer le cache-poussière et la bague de butée.

PRECAUTION:

- Faire attention à ne pas rayer le tube plongeur.



(1) BAGUE DE BUTEE (2) CACHE-POUSSIÈRE

Vérifier que le tube plongeur se déplace régulièrement dans le fourreau.

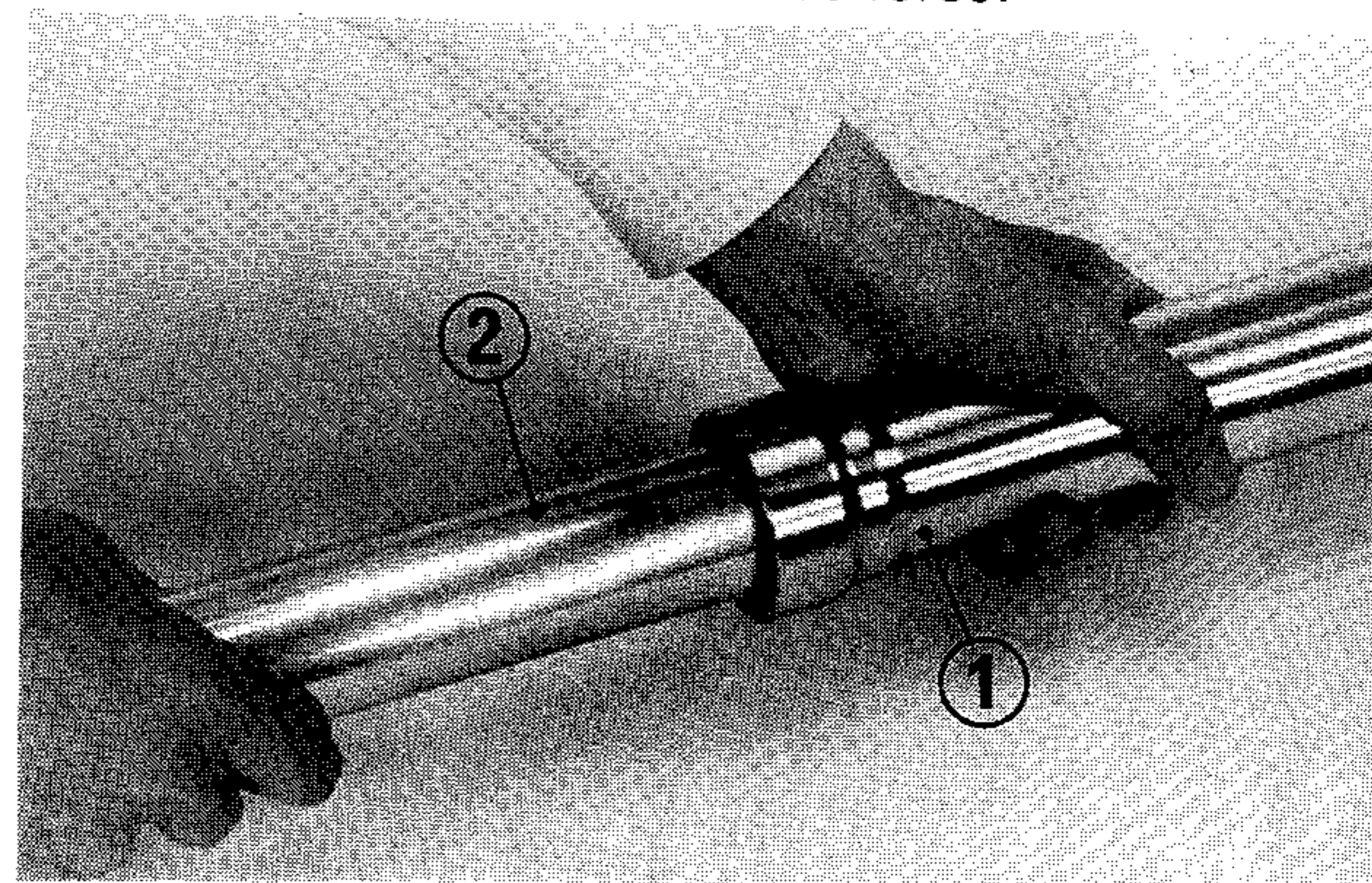
Dans la négative, vérifier si le tube plongeur est tordu ou endommagé et vérifier le degré d'usure et l'état général des manchons (page 74).

Si le tube plongeur et les manchons sont normaux, vérifier le fourreau.

En des mouvements successifs rapides, tirer le tube plongeur hors du fourreau.

NOTE:

- Le manchon de guidage est embouti dans le fourreau et doit être extrait avec force.



(1) FOURREAU (2) TUBE PLONGEUR

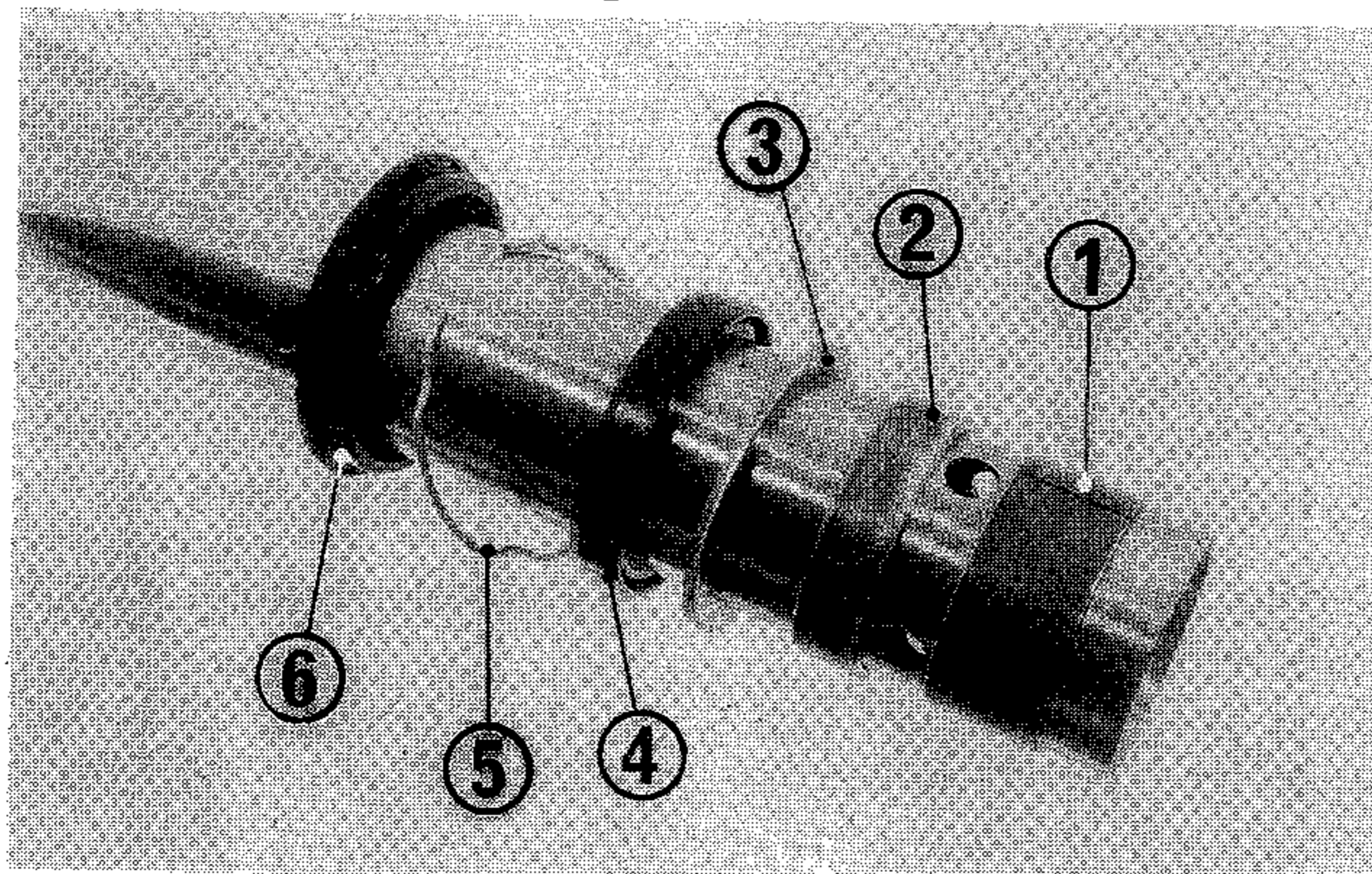
14. DEMONTAGE/REMONTAGE

Faire glisser le manchon de glissement hors du fourreau en faisant levier sur la surface de contact de manchon avec un tournevis.

PRECAUTION:

- *Faire attention à ne pas rayer le revêtement de téflon du manchon.*
- *Ne pas ouvrir le manchon en le dégageant plus qu'il n'est nécessaire.*

Déposer le manchon de guidage, la bague de soutien, le joint d'étanchéité, la bague d'arrêt et le cache-poussière du tube plongeur.



(1) MANCHON DE GLISSEMENT (2) BAGUE DE GUIDAGE
(3) BAGUE D'APPUI (5) JOINT D'ETANCHEITE
(5) BAGUE DE BUTEE (6) CACHE-POUSSIÈRE

CONTROLE

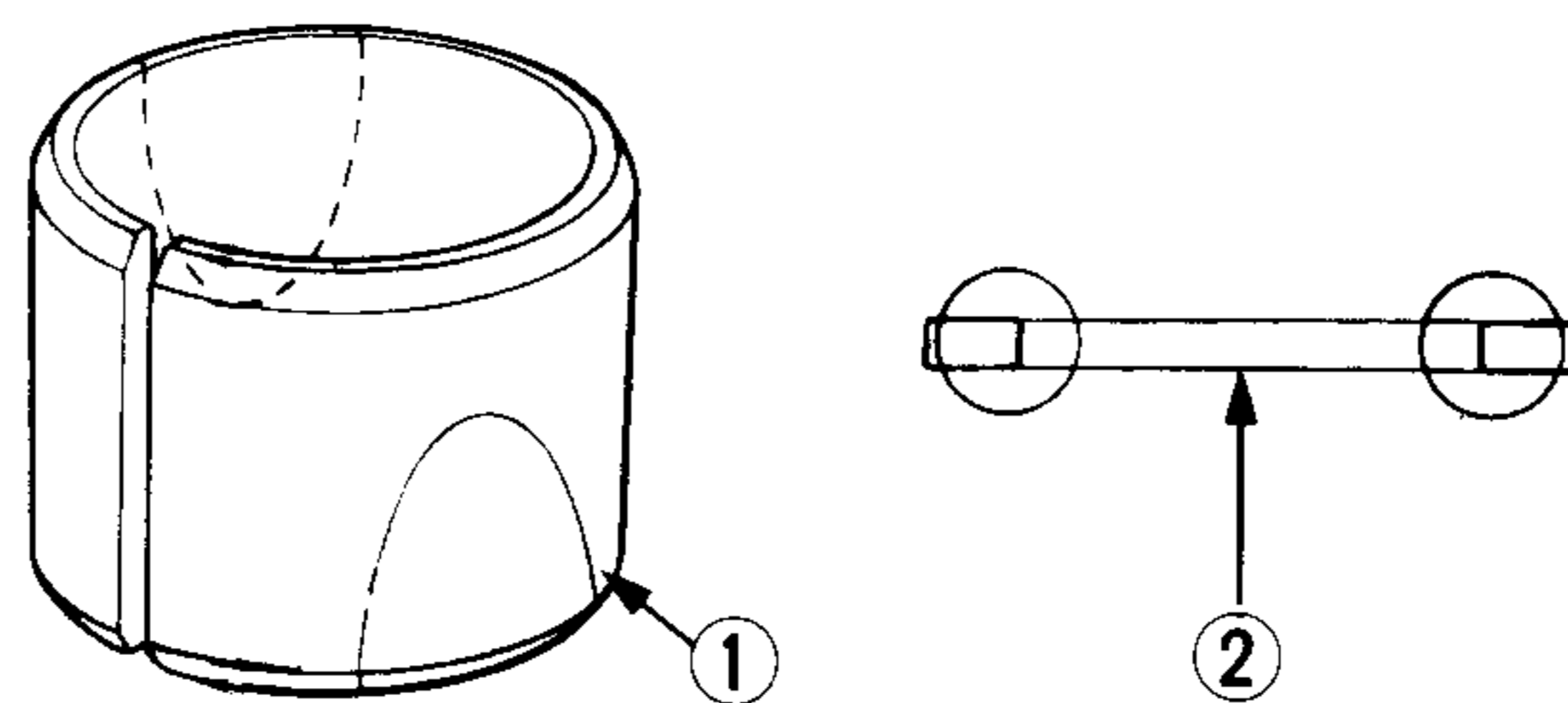
Manchons/Bague de soutien

Vérifier si les manchons sont excessivement usés ou rayés.

Retirer la poudre métallique du manchon coulissant et du manchon de guidage avec une brosse en nylon et de l'huile de fourche.

Si le cuivre apparaît ou si les manchons sont rayés, remplacer le manchon.

Remplacer la bague de soutien si elle est déformée.

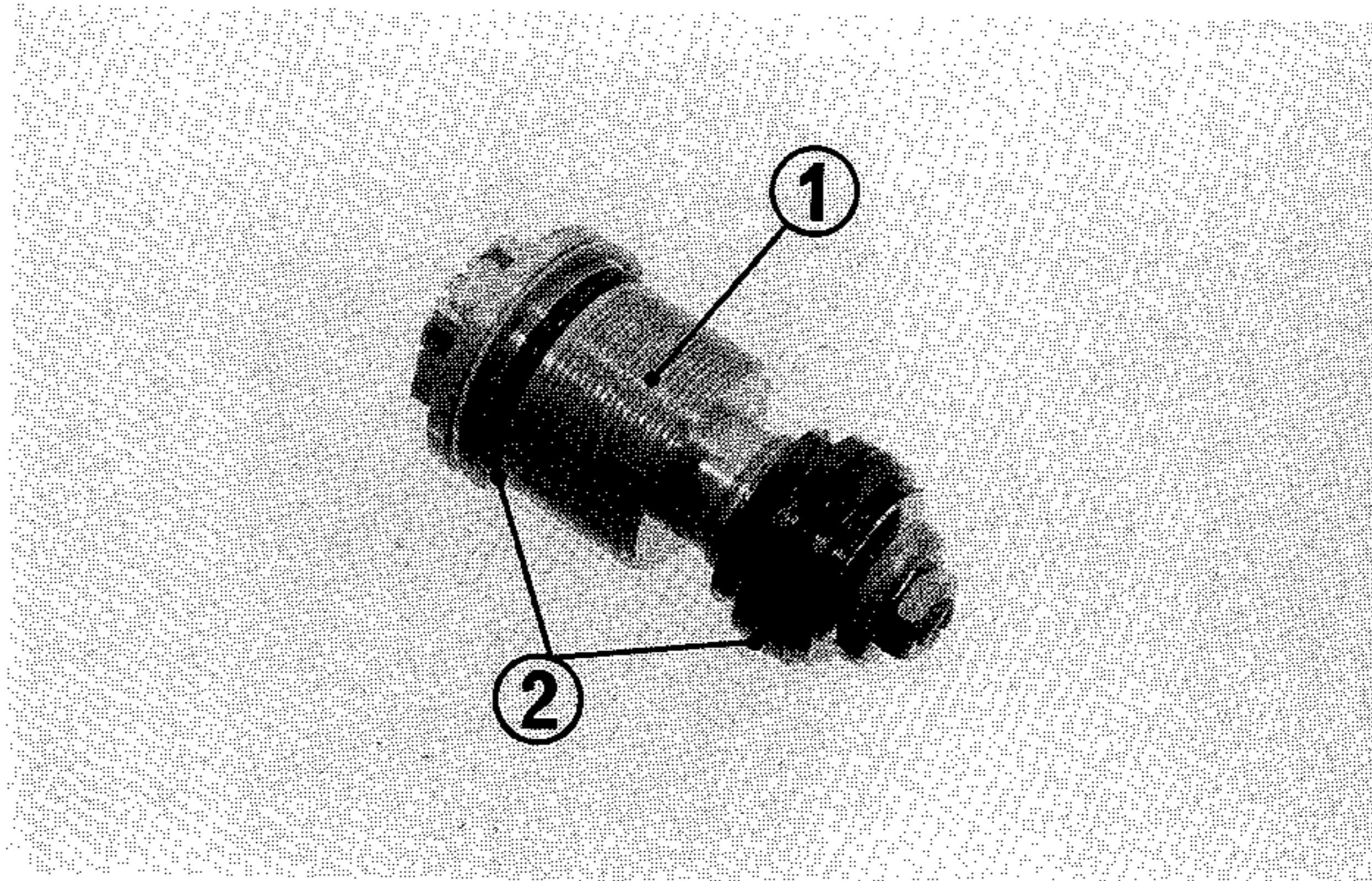


(1) MANCHON (2) BAGUE DE SOUTIEN

Boulon central

Vérifier si le boulon central est endommagé.

Remplacer le joint torique par un neuf.

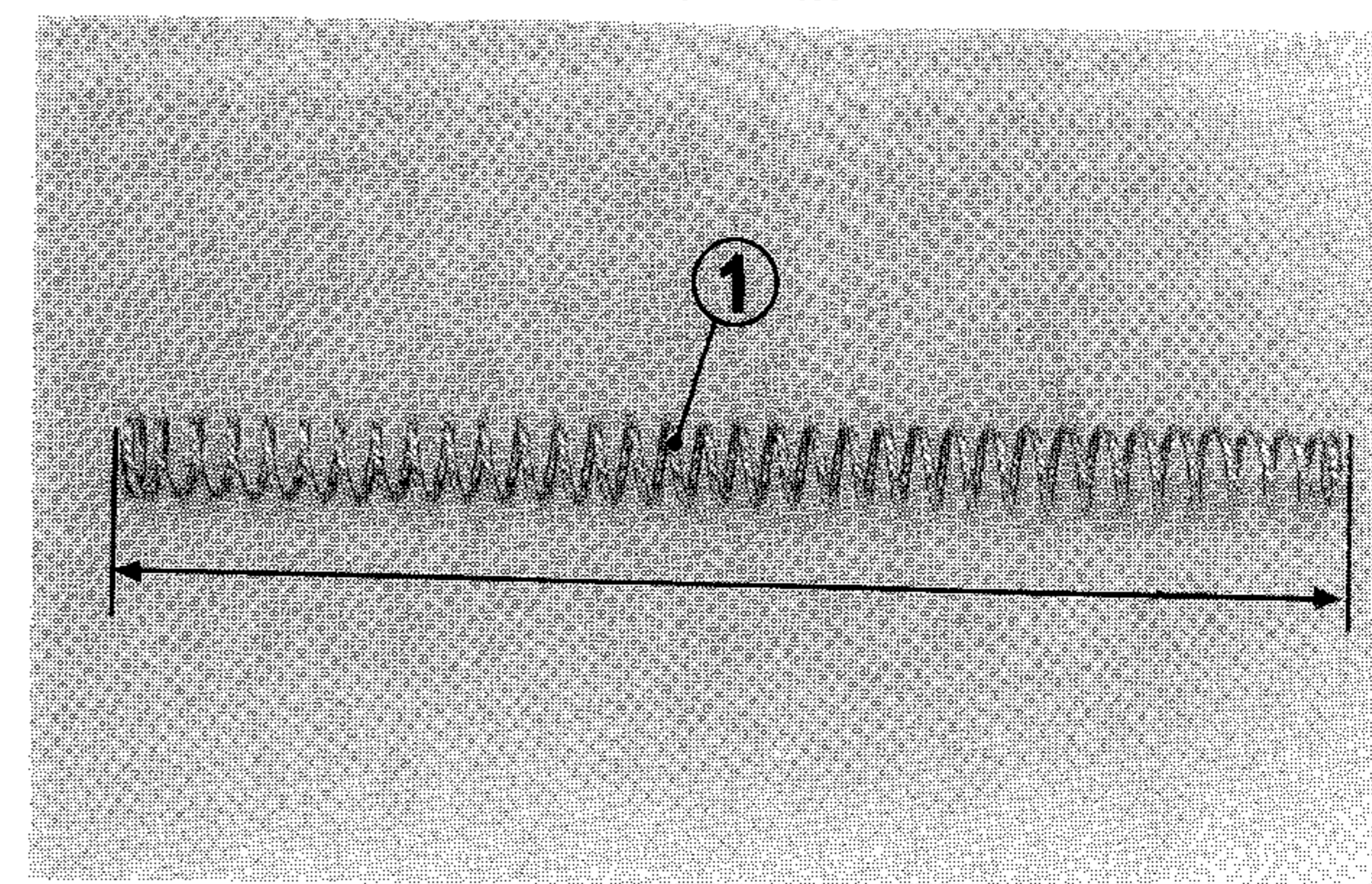


(1) BOULON CENTRAL
(2) JOINT TORIQUE

Ressort de fourche

Mesurez la longueur libre de ressort de fourche

LIMITE DE SERVICE: 504,5 mm



(1) RESSORT DE FOURCHE

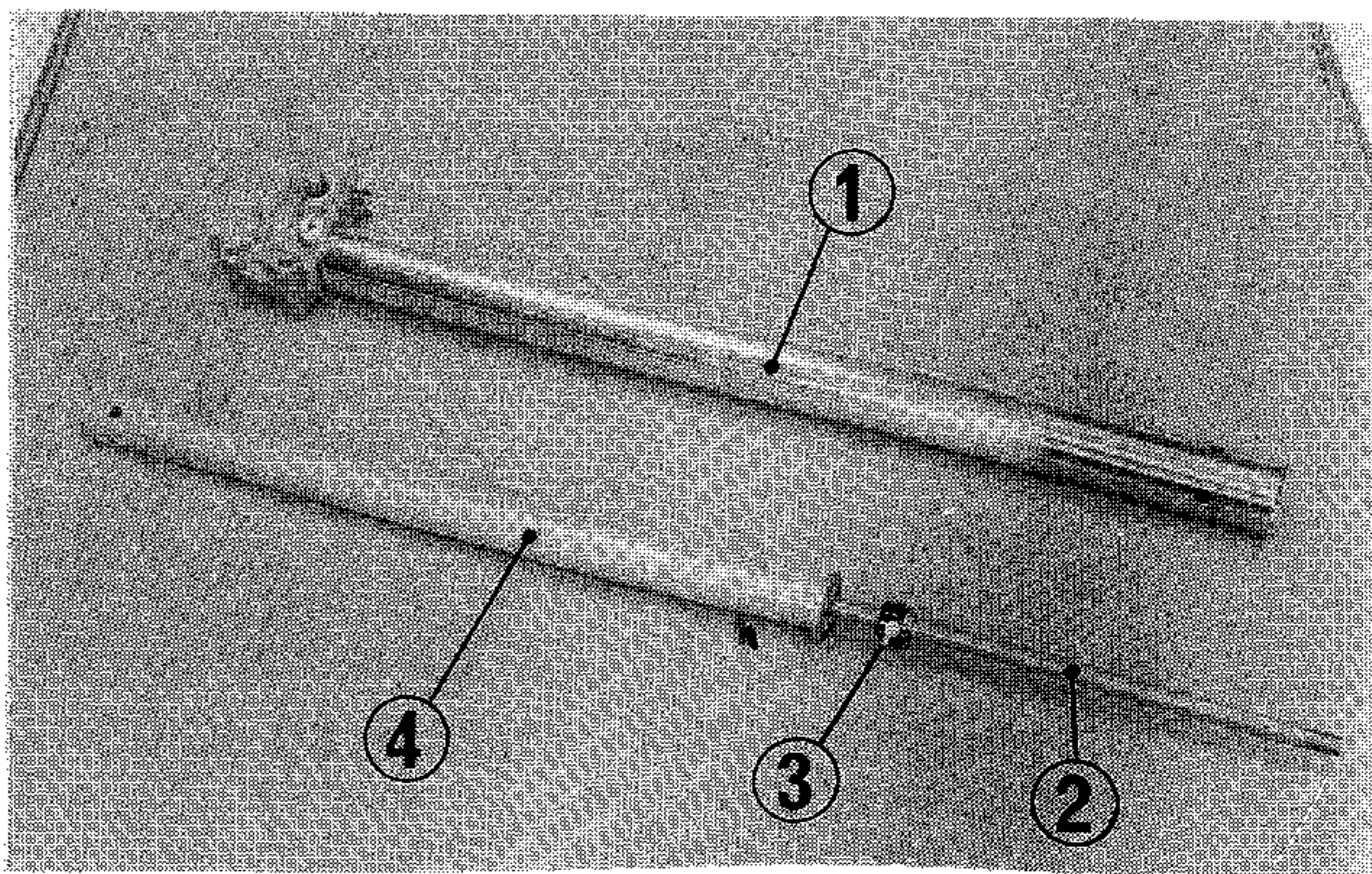
Tube plongeur/Fourreau/Amortisseur de fourche

Vérifier si le tube plongeur présente des marques de piqûge, des rayures ou est anormalement ou excessivement usé.

Vérifier si le fourreau est endommagé ou déformé.

Vérifier le degré d'usure et l'état général de la tige de piston et voir si elle est tordue.

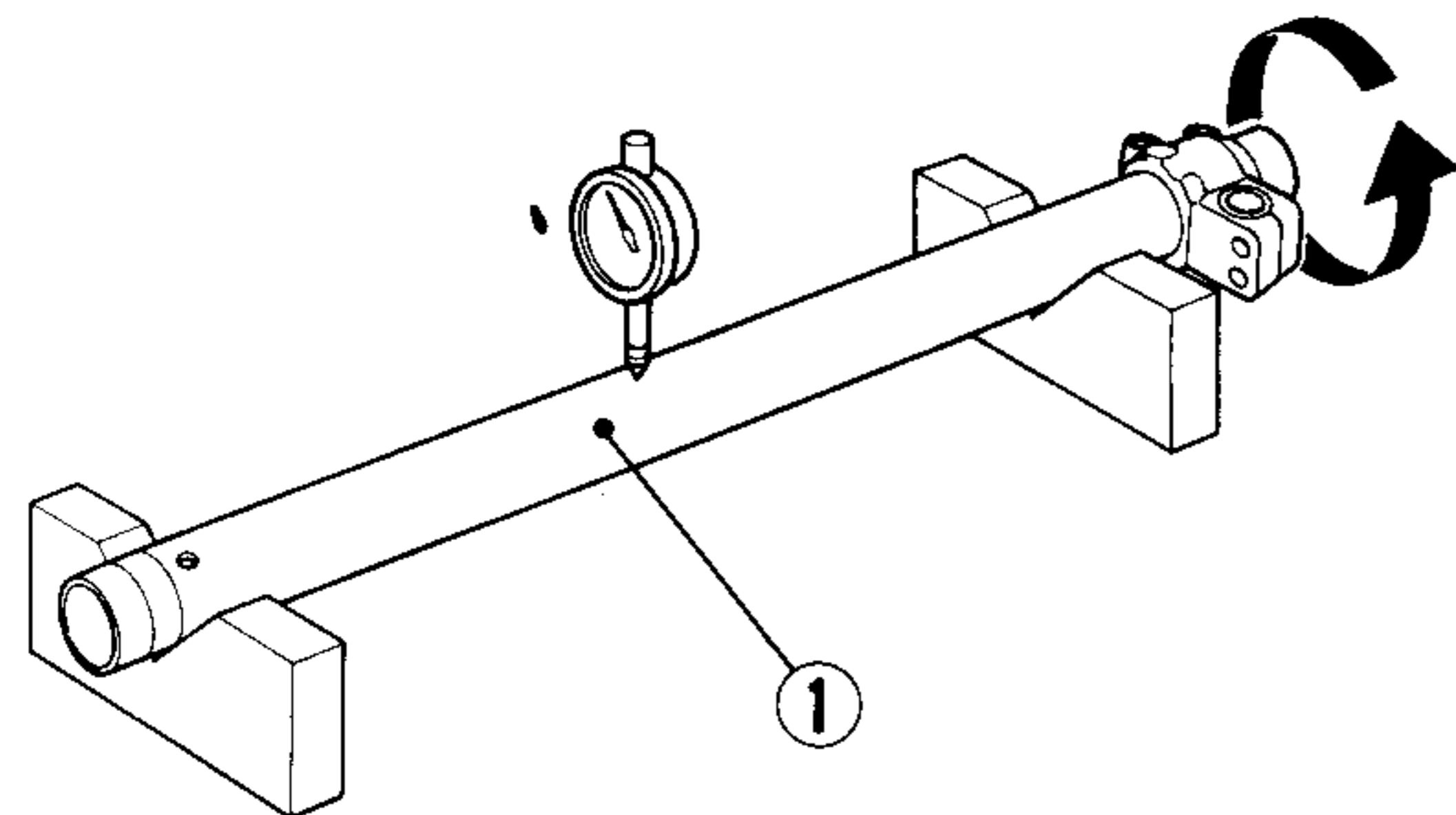
Vérifier le degré d'usure et l'état général de la valve de verrouillage d'huile.



(1) TUBE PLONGEUR (2) TIGE DE PISTON
(3) VALVE DE VERROUILLAGE D'HUILE
(4) AMORTISSEUR DE FOURCHE

Mettez le tube de fourche sur deux vés et mesurez le degré de faux-rond. Prendre la moitié de l'indication du comparateur à cadran pour déterminer l'ovalisation actuelle.

LIMITE DE SERVICE: 0,2 mm



(1) FOURREAU DE FOURCHE

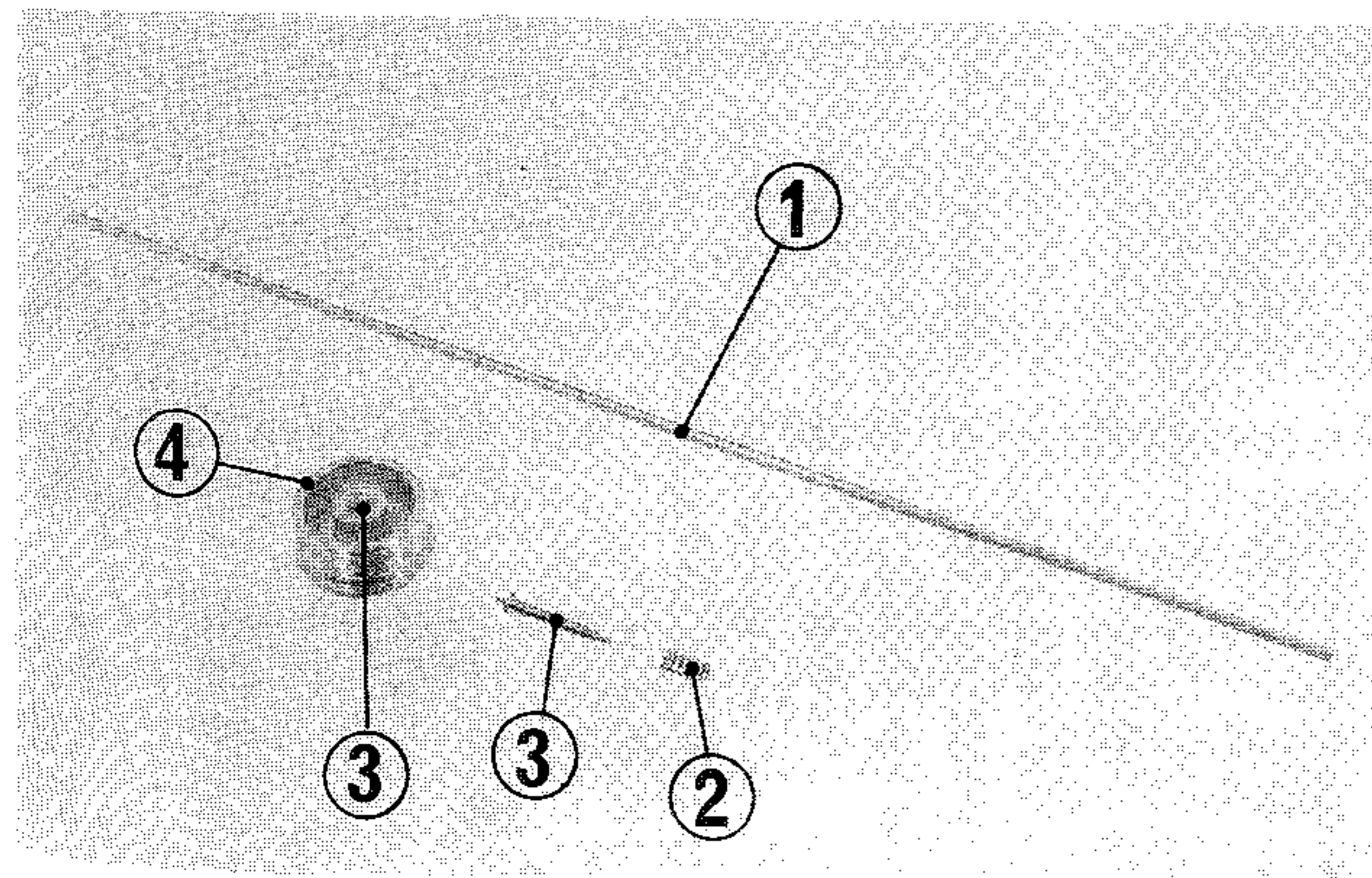
Entretoise/aiguille/ressort

Vérifier le tuyau à huile et le ressort pour voir s'ils sont endommagés.

Vérifier si l'aiguille est endommagée ou tordue.

PRECAUTION:

- *Si l'aiguille est tordue ou endommagée, la force d'amortissement est affectée.*



(1) ENTRETOISE
(2) PESSORT (3) AIGUILLE
(4) CHAPEAU DE FOURCHE

REMONTAGE

NOTE:

- Nettoyer les pièces démontées à fond avant le remontage.

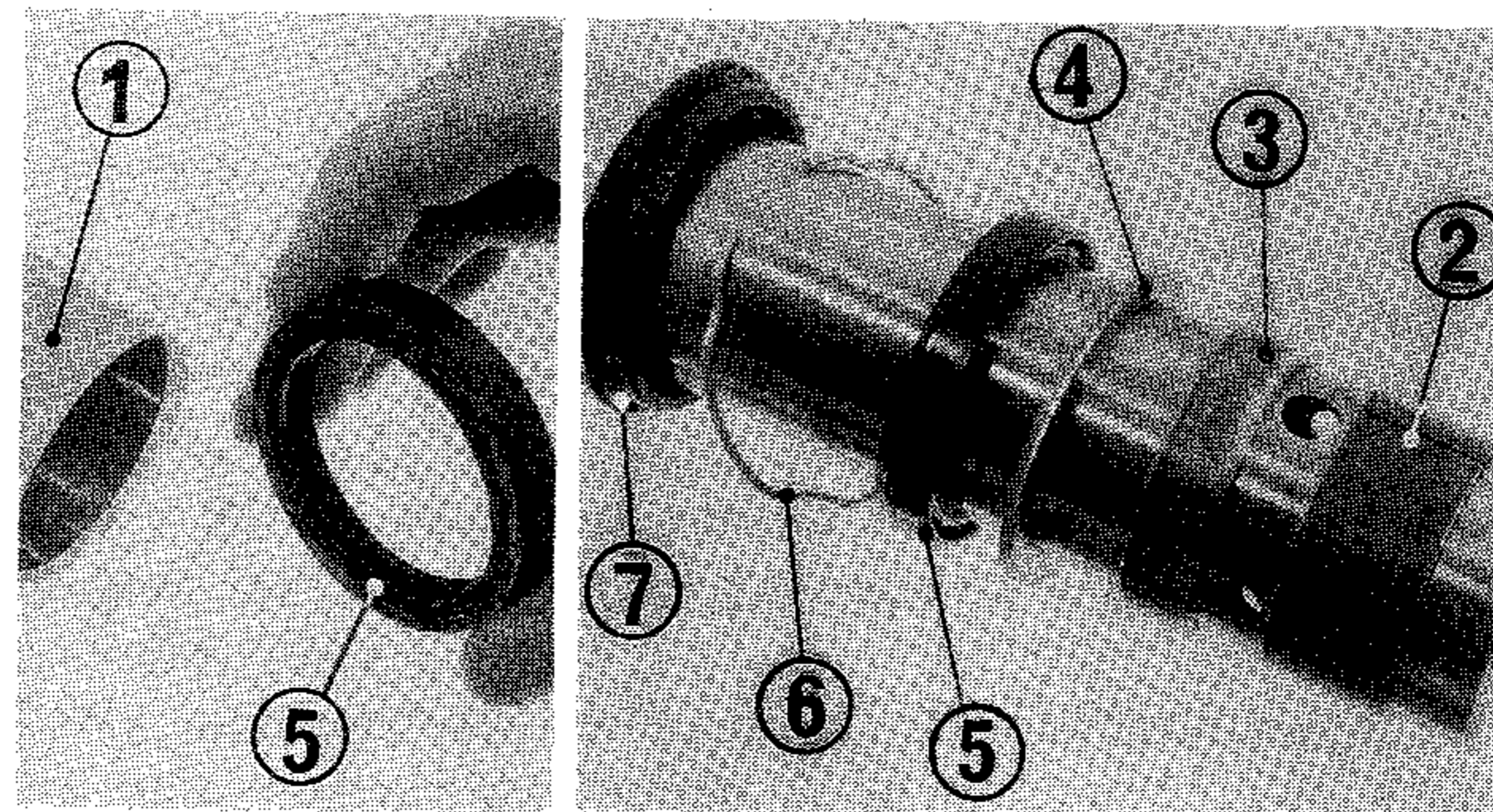
Entourez l'extrémité du tube de fourche avec du ruban. Reposez le cache-poussière et la bague de butée sur le tube de fourche.

Enduisez un joint d'étanchéité neuf avec l'huile de fourche recommandée, puis posez-le avec sa marque tournée vers le cache-poussière.

Reposez la bague d'appui et le manchon de guidage. Retirez le ruban et reposez la bague de tube de fourche.

NOTE:

- Déposer les ébarbures de la surface de contact du manchon coulissant, en faisant attention à ne pas peler son revêtement de téflon.



(1) RUBAN (2) MANCHON COULISSANT
(3) MANCHON DE GUIDAGE
(4) ANNEAU D'APPUI (5) JOINT D'ETANCHEITE
(6) BAGUE DE BUTEE (7) CACHE-POUSSIERE

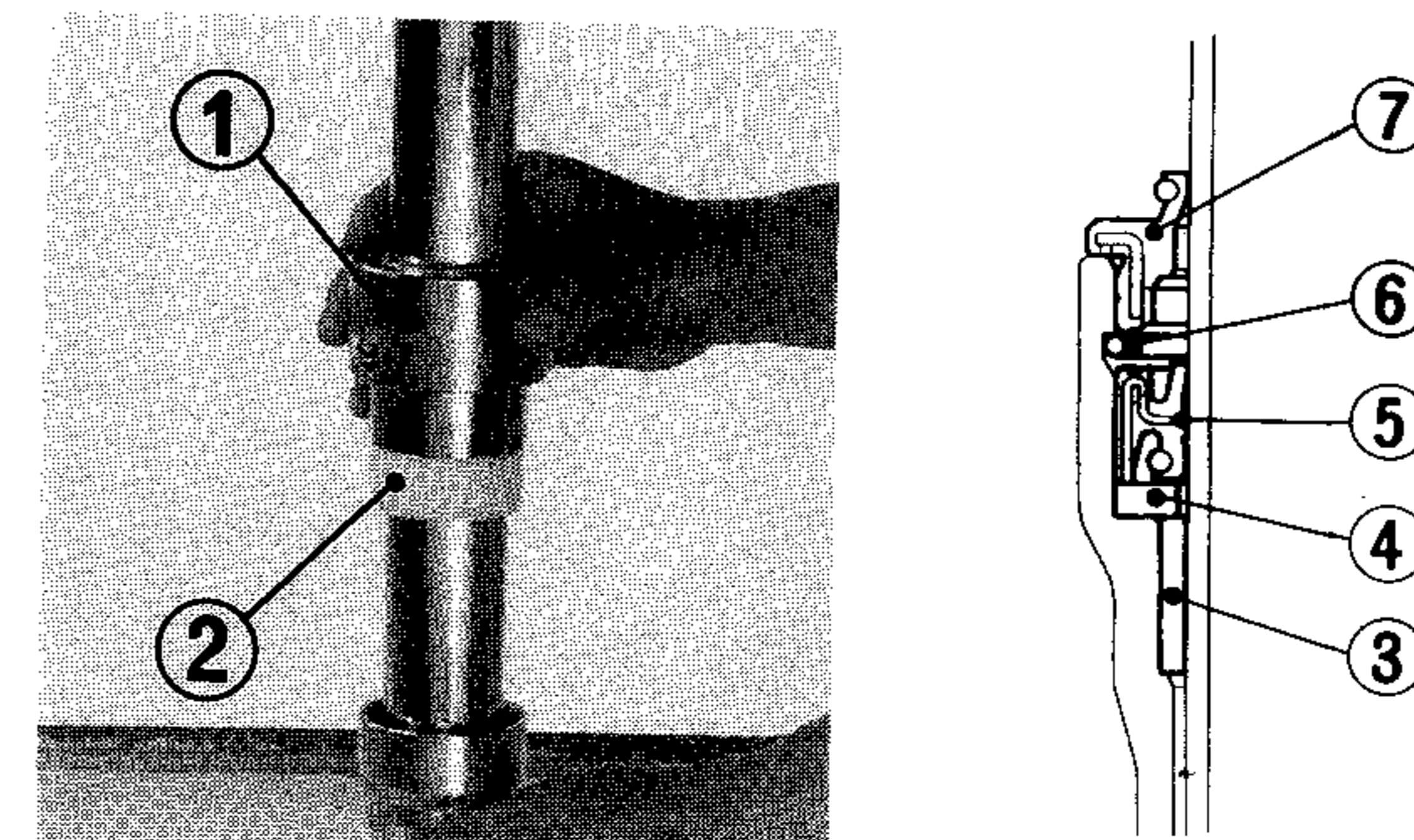
Enduire le manchon coulissant et le manchon de guidage avec l'huile de fourche recommandée et reposer le tube plongeur dans le fourreau.

Enfoncer la manchon de guidage dans le fourreau avec l'anneau d'appui en utilisant le chassoir de joint d'étanchéité et l'accessoire de chassoir de joint d'étanchéité.

Enfoncer un joint à lèvres neuf jusqu'à ce que la gorge de l'anneau de butée soit visible en utilisant le chassoir de joint d'étanchéité.

Reposer l'anneau de butée dans la gorge.

Poser un cache-poussière neuf.



(1) CHASSOIR DE JOINT D'ETANCHEITE
(2) ACCESSOIRE DE CHASSOIR DE JOINT D'ETANCHEITE

(3) MANCHON DE GUIDAGE (4) ANNEAU D'APPUI
(5) JOINT D'ETANCHEITE (6) BAGUE DE BUTEE
(7) CACHE-POUSSIERE

Pour éviter d'endommager le cache-poussière de fourche, le manchon coulissant et la bague de guidage, reposer l'entretoise de fourreau de fourche (page 72).

Reposer l'amortisseur de fourche dans le tube plongeur. Immobiliser le cavalier d'axe de roue du tube plongeur dans l'étau avec une serviette d'atelier ou des mordaches.

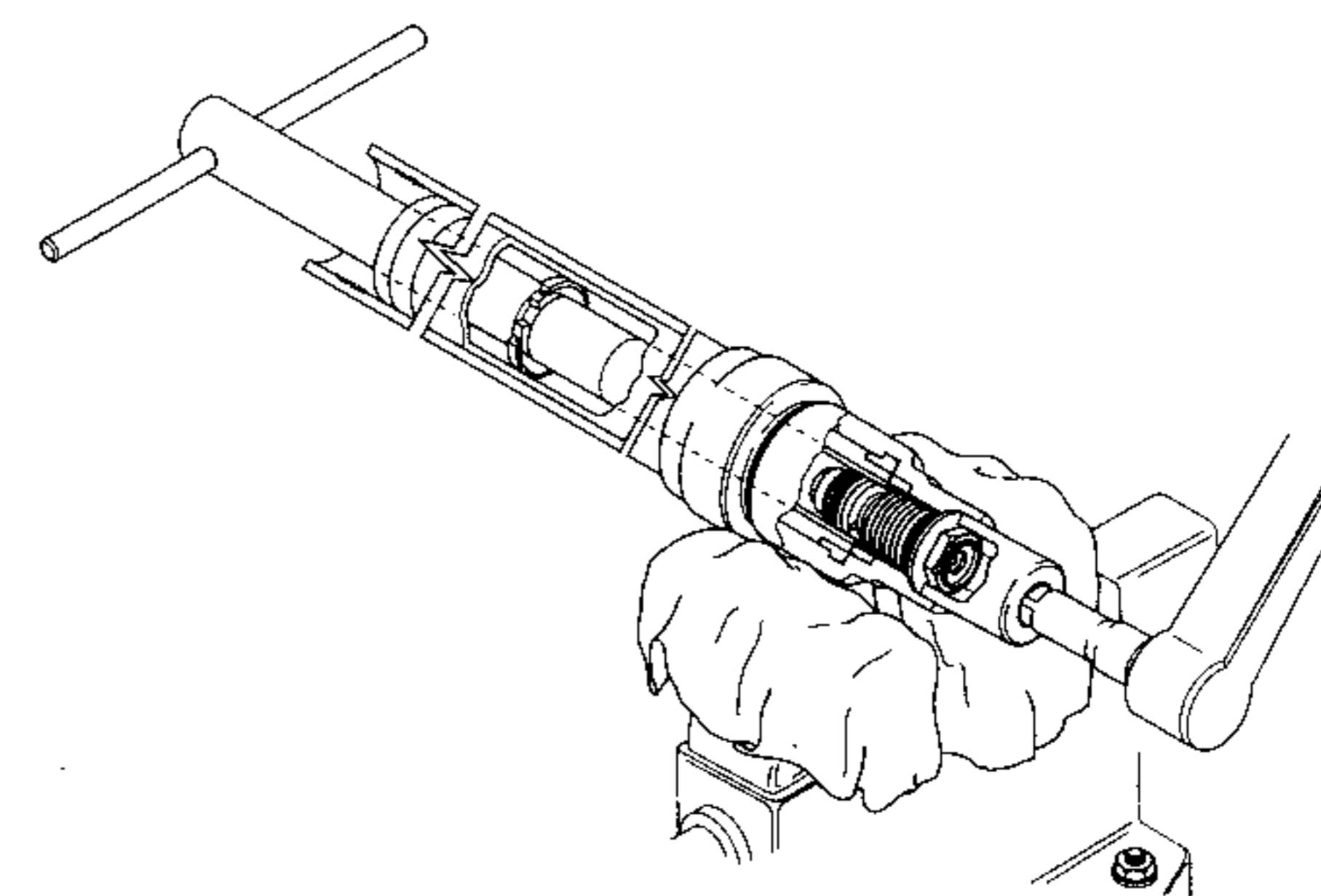
PRECAUTION:

- *Ne pas endommager le support d'axe en serrant l'étau de manière excessive.*

Nettoyer et appliquer l'agent de blocage sur les filets de vis centrale.

Reposer le boulon central avec une nouvelle rondelle d'étanchéité et le serrer en utilisant le support d'amortisseur de fourche (page 73).

COUPLE DE SERRAGE: 80 N·m (8,0 kg·m)



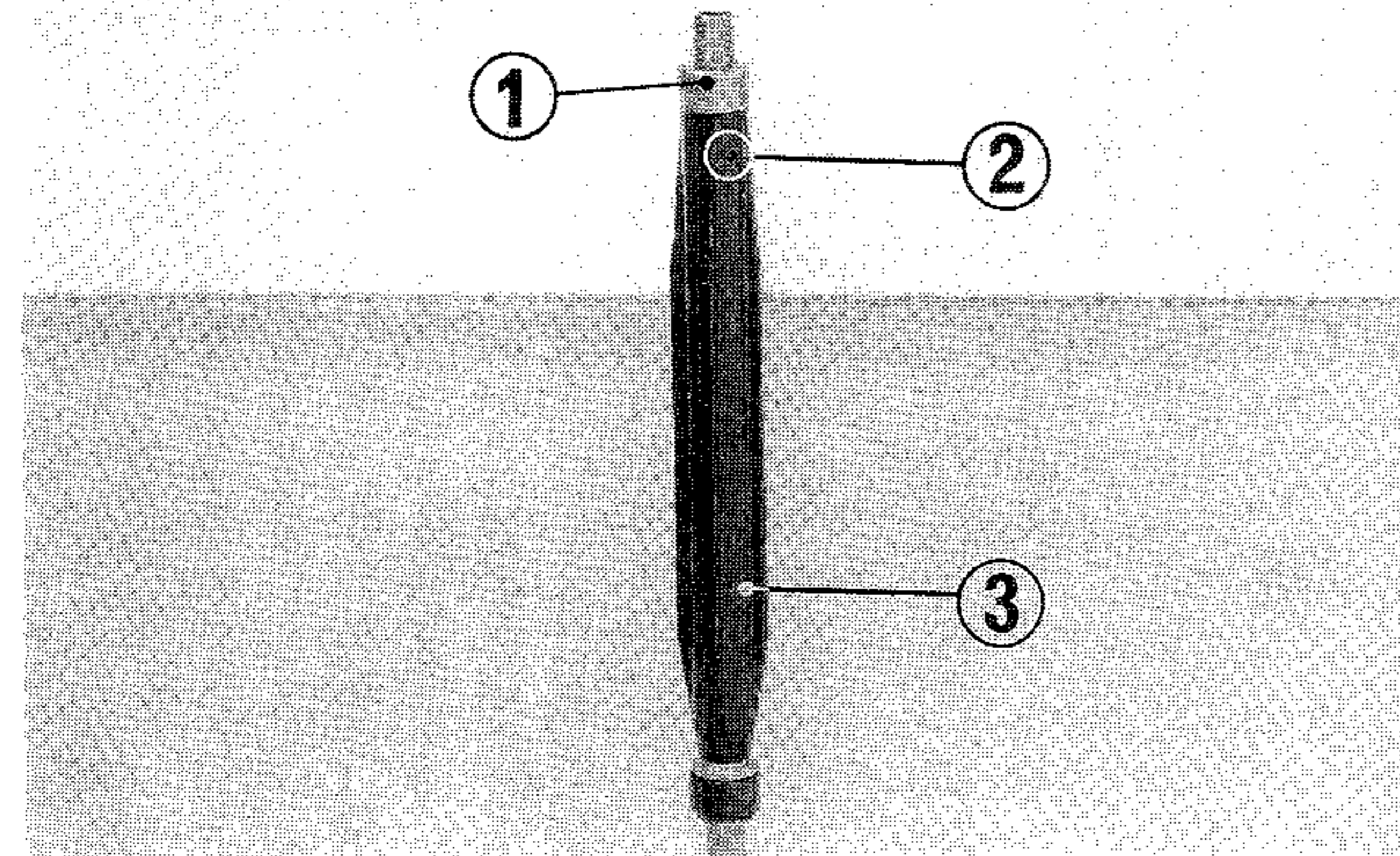
(1) BOULON CENTRAL
(2) SUPPORT D'AMORTISSEUR DE FOURCHE

14. DEMONTAGE/REMONTAGE

Insérer la tige de tendeur de tension, le ressort et le pointeau dans la tige de piston de l'amortisseur de fourche.

Essuyer toute l'huile du guide de ressort.

Reposer le guide de ressort avec les orifices de lubrification tournés vers le haut. Reposer provisoirement le contre-écrou avec le rebord tourné vers le haut.



- (1) CONTRE-ECROU
(2) ORIFICE DE LUBRIFICATION
(3) GUIDE DE RESSORT

PRECAUTION:

- Utiliser l'entretoise de fourreau pour maintenir un niveau d'huile correct et pour ne pas risquer d'endommager le cache-poussière.

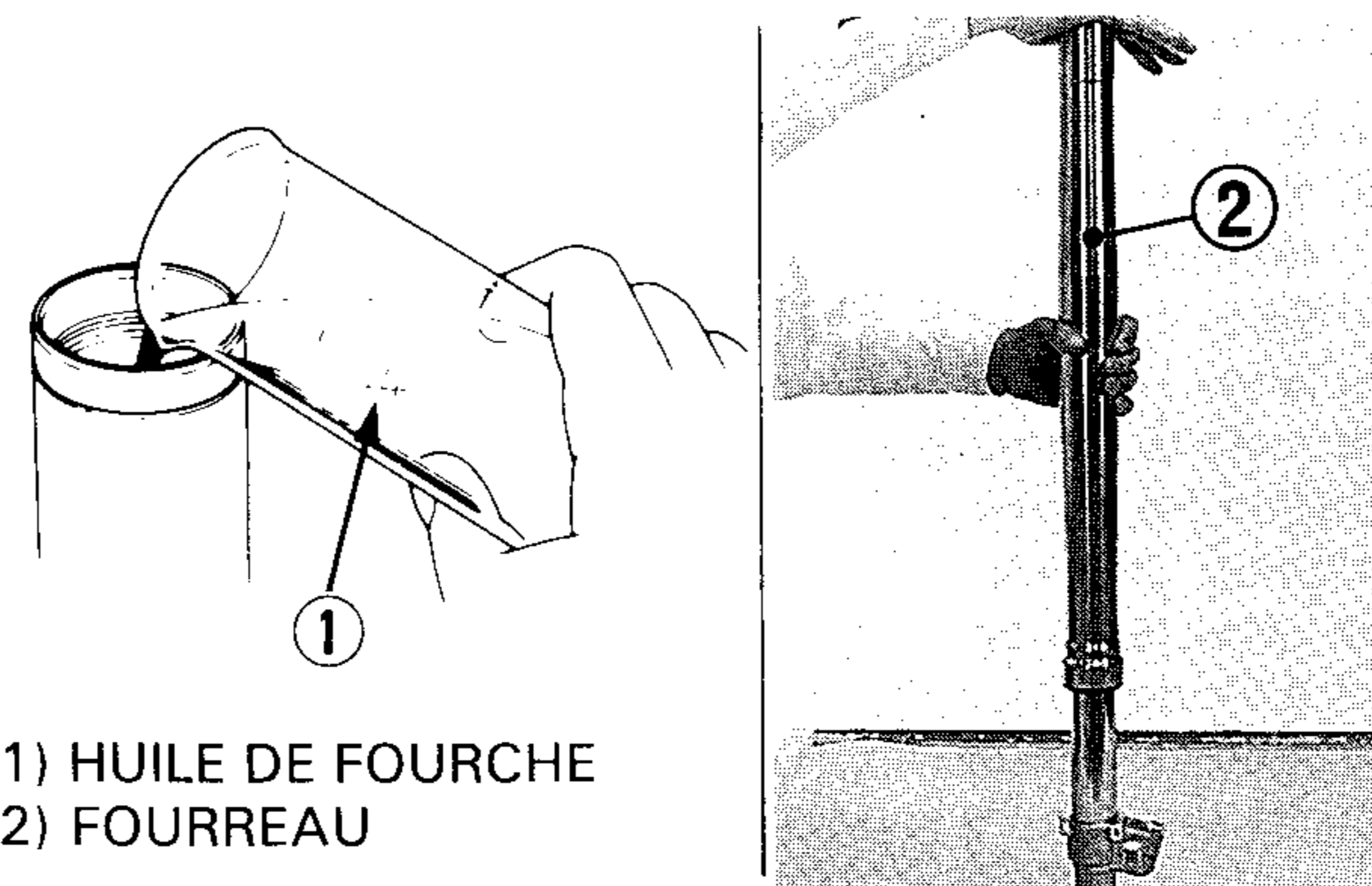
Verser la moitié de la quantité recommandée dans la fourche.

PRECAUTION:

- Ne pas sortir le fourreau de plus de 250 mm du cavalier d'axe de roue pour déployer la fourche. L'huile de fourche s'échapperait par l'orifice de lubrification du tube plongeur.

Purger l'air de la fourche en procédant comme suit:

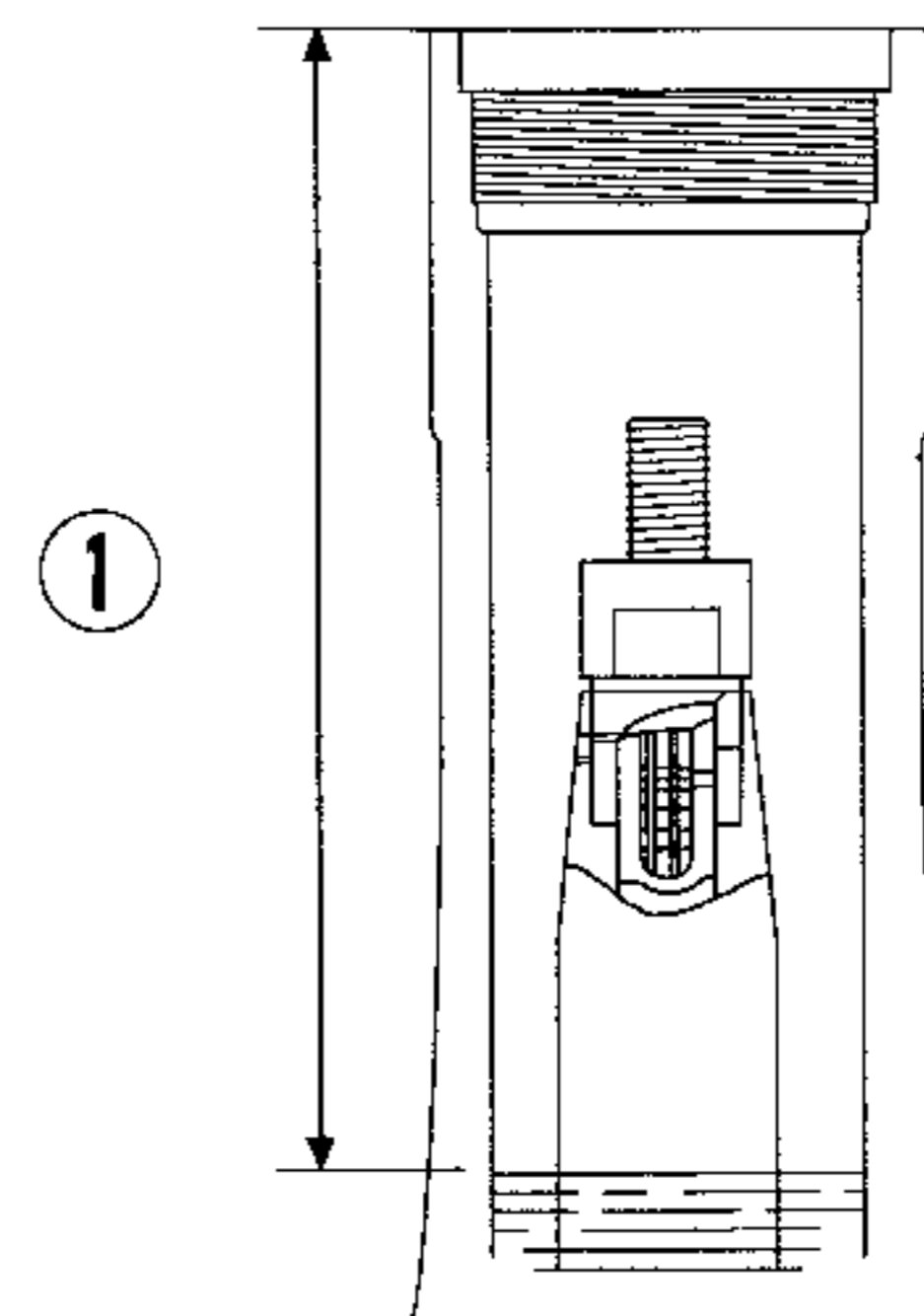
1. Déployer la fourche, couvrir le dessus du fourreau avec la main et comprimer progressivement la fourche. Répéter cette opération à 2 ou 3 reprises.



- (1) HUILE DE FOURCHE
(2) FOURREAU

2. Avec la tige de piston entièrement enfoncée, verser l'huile de fourche recommandée dans la tige de piston jusqu'à ce qu'une petite quantité d'huile sorte à l'extrémité de la tige de piston.
3. Pomper le tube extérieur et la tige de piston lentement 8 à 10 fois.
4. Verser la quantité d'huile de fourche recommandée et répéter l'opération de l'étape 3. Comprimer complètement le fourreau et attendre 5 minutes pour que le niveau d'huile se stabilise.

Mesurer le niveau d'huile depuis le dessus du fourreau.



- (1) NIVEAU D'HUILE

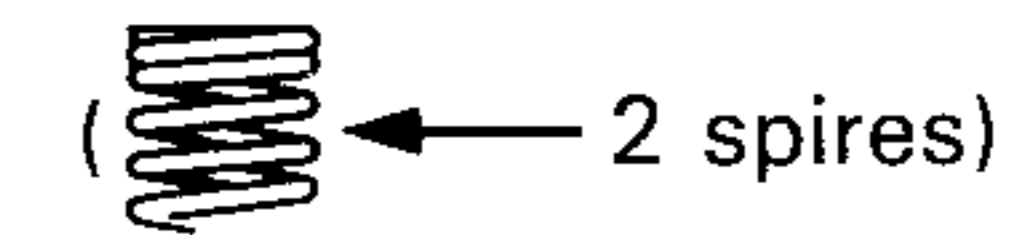
**HUILE RECOMMANDÉE: HUILE A COUSSINET
ULTRA SPECIALE HONDA ou équivalente**

NIVEAU D'HUILE DE FOURCHE:

NOTE:

- Veillez à ce que le niveau d'huile soit le même dans les deux tubes de fourche.

Ressort de fourche standard (0,40 kg/mm)



Niveau d'huile standard	115 mm 562 cm ³	
Capacité de niveau maximum	101 mm 576 cm ³	Légèrement plus raide en approchant de la compression complète.
Capacité de niveau minimum	143 mm 534 cm ³	Légèrement plus mou en approchant de la compression complète.

Ressort de fourche léger optionnel (0,38 kg/mm)



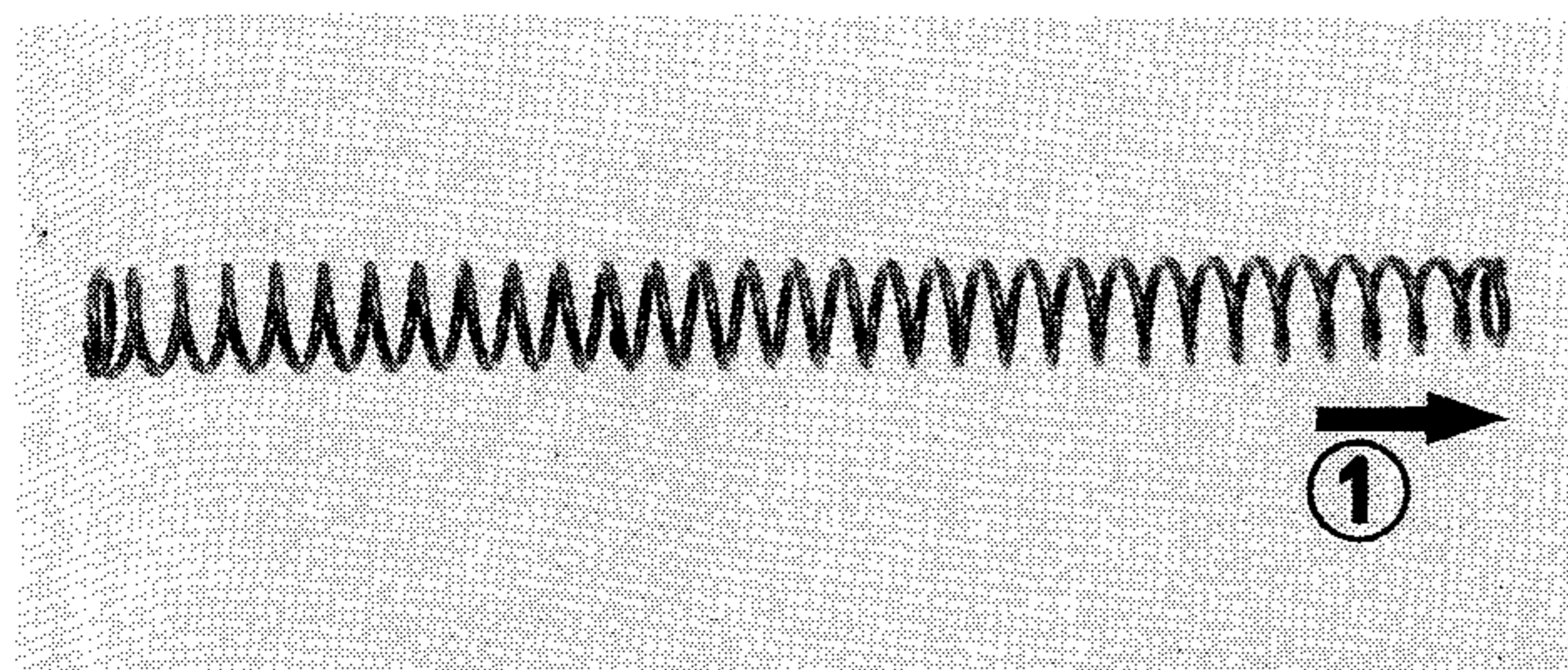
Niveau d'huile standard	108 mm 569 cm ³	
Capacité de niveau maximum	93 mm 584 cm ³	Légèrement plus raide en approchant de la compression complète.
Capacité de niveau minimum	136 mm 541 cm ³	Légèrement plus mou en approchant de la compression complète.

Ressort de fourche lourd optionnel (0,42 kg/mm)



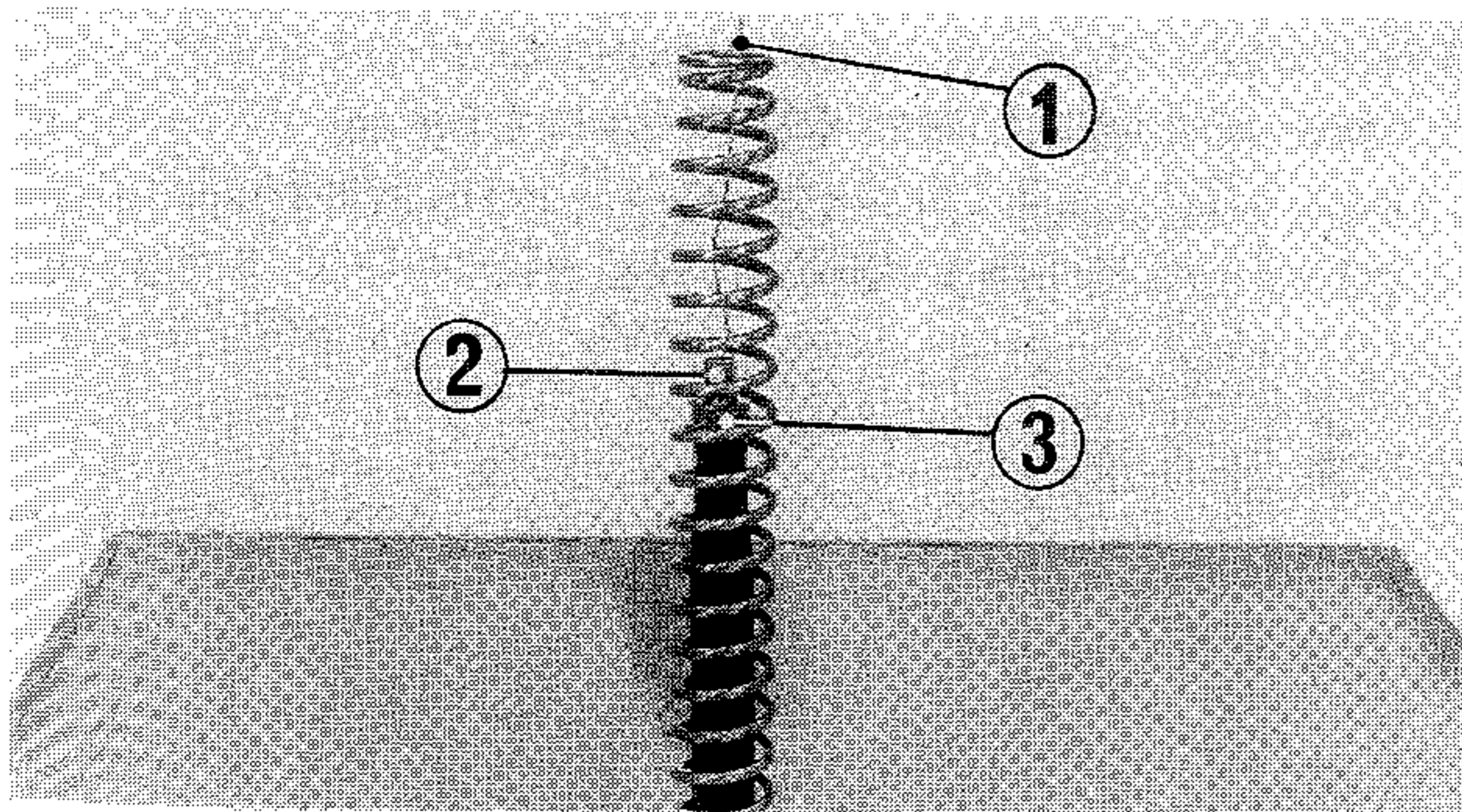
Niveau d'huile standard	110 mm 567 cm ³	
Capacité de niveau maximum	95 mm 582 cm ³	Légèrement plus raide en approchant de la compression complète.
Capacité de niveau minimum	138 mm 539 cm ³	Légèrement plus mou en approchant de la compression complète.

Essuyez tout excès d'huile du ressort de fourche, puis reposez le ressort dans le tube de fourche son côté conique faisant face.



(1) HAUT

Fixer un fil de mécanicien de 60 cm de long au contre-écrou de la tige de piston.
Faire passer le fil de mécanicien à travers le ressort de fourche et maintenir la tige de piston.
Retirer le fil de mécanicien de la tige de piston.
Visser à fond le contre-écrou à la main.



(1) FIL DE MECANICIEN (3) TIGE DE PISTON
(2) CONTRE-ECROU

Reposer le siège de ressort sur le ressort de fourche.
Passer de l'huile de fourche recommandée sur un joint torique neuf et poser le joint torique sur le chapeau de fourche.
Aligner l'orifice d'extrémité de tige de piston avec l'aiguille du chapeau de fourche et visser le chapeau de fourche sur la tige de piston.

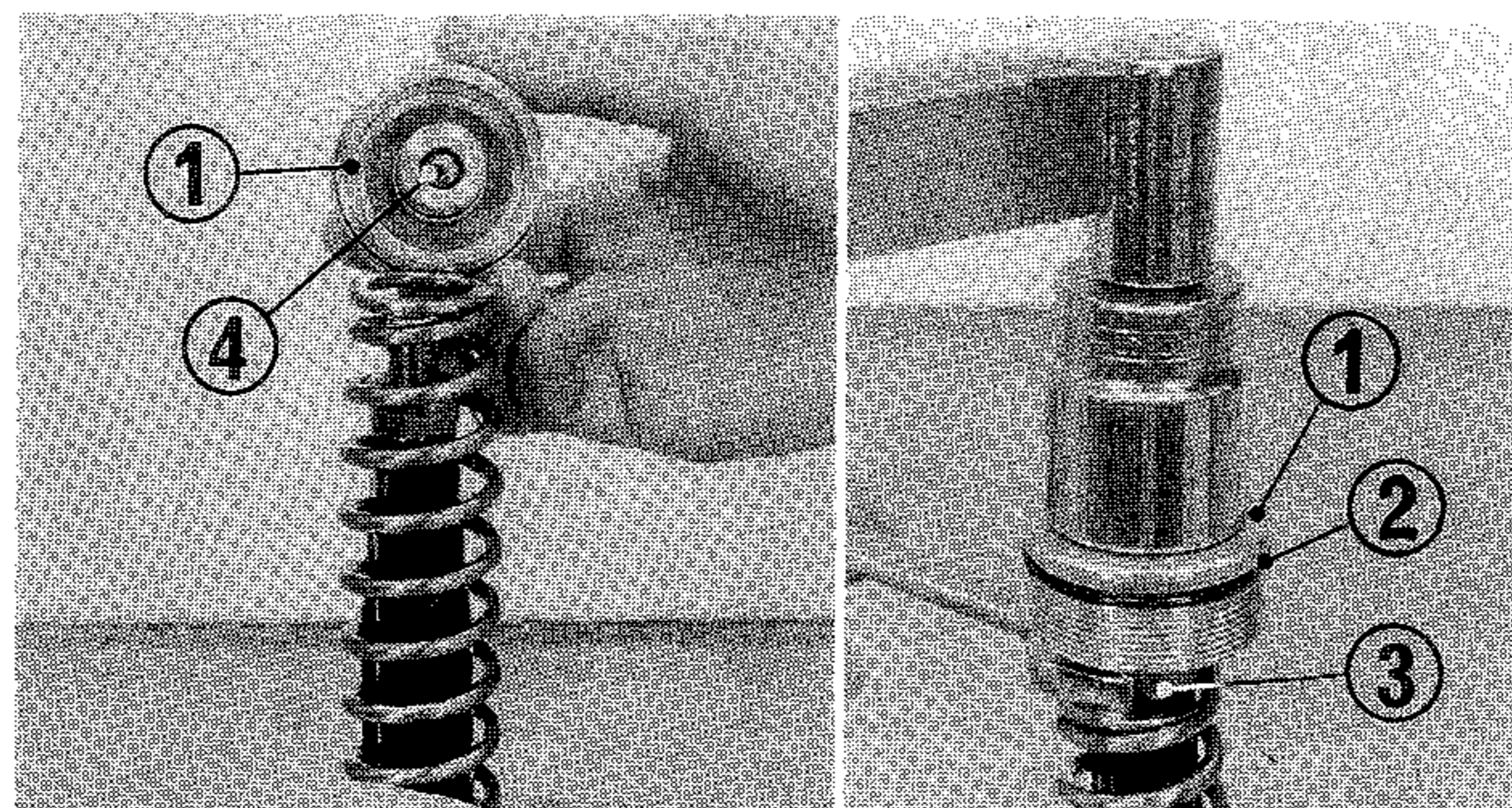
PRECAUTION:

- Manipuler le chapeau de fourche avec soin pour éviter d'endommager ou de tordre l'aiguille du chapeau. Si l'aiguille est endommagée ou tordue, la force d'amortissement sera affectée.

Immobiliser le contre-écrou et serrer le bouchon fileté de tube plongeur.

COUPLE DE SERRAGE: 22 N·m (2,2 kg·m)

Serrer provisoirement le bouchon fileté de tube plongeur dans le fourreau.



(1) CHAPEAU DE FOURCHE (2) JOINT TORIQUE
(3) CONTRE-ECROU (4) AIGUILLE

REPOSE

Insérer les deux pattes de fourche dans les tés de fourche.

Serrer temporairement les boulons de té inférieur et serrer les chapeaux de fourche.

COUPLE DE SERRAGE: 35 N·m (3,5 kg·m)

Pour faciliter le relâchement de la pression d'air après l'installation des pattes de fourche, positionner les tubes extérieurs de fourche de sorte que les vis de relâchement de pression se trouvent devant les tendeurs de rebond.

Desserrer les boulons de té inférieur et aligner la surface supérieure du té de fourche supérieur avec la gorge d'index 9 mm sous le haut du tube extérieur.

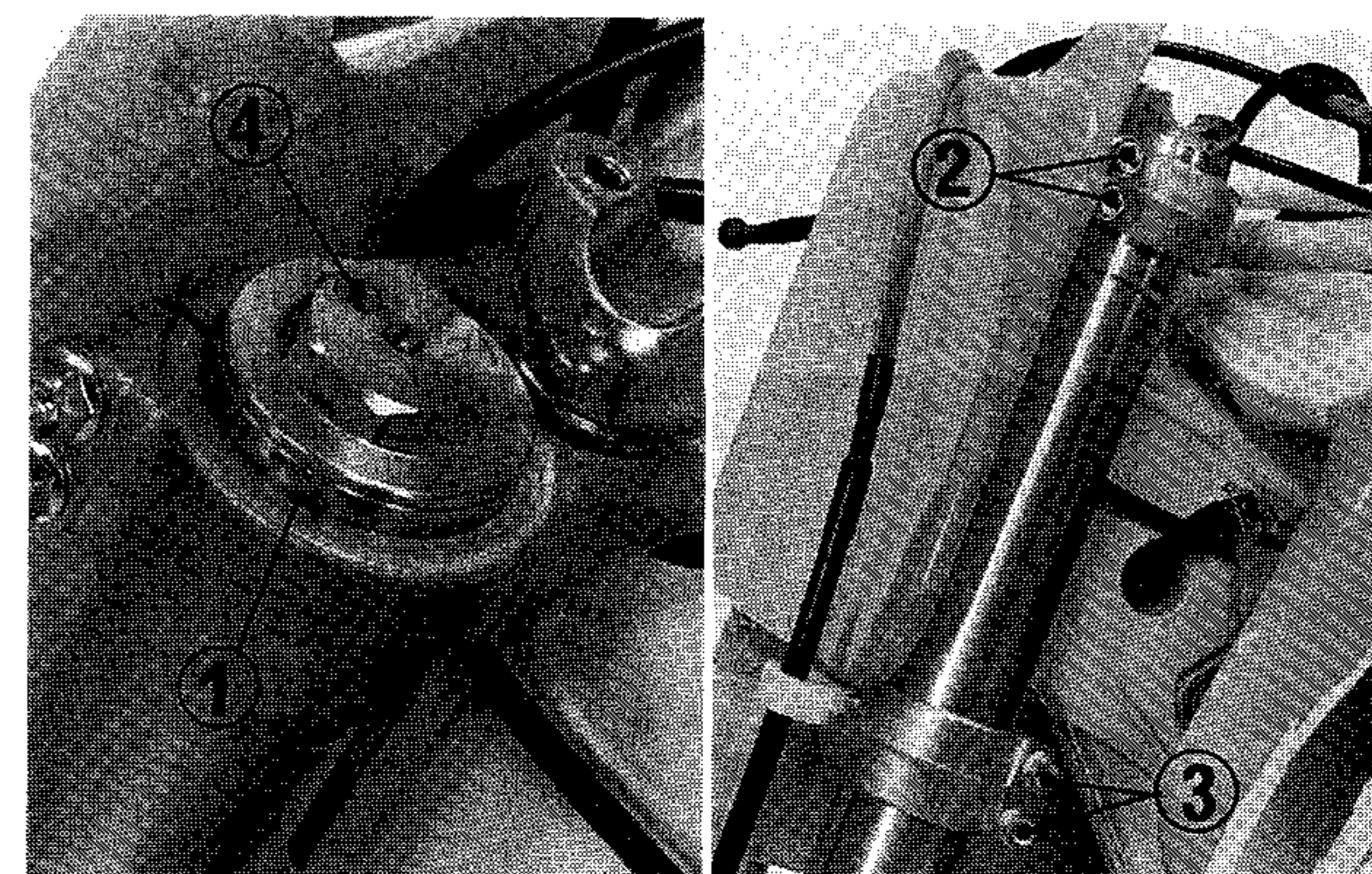
Pour la position alternative, voir page 36.

Serrer les boulons de té de fourche supérieur et inférieur.

COUPLE DE SERRAGE: 22 N·m (2,2 kg·m)

PRECAUTION:

- Ne pas trop serrer les boulons de bridage car ceci risquerait de déformer le fourreau. Un fourreau déformé doit être remplacé.



(1) GORGE D'INDEX
(2) BOULONS DE BRIDAGE SUPERIEURS
(3) BOULONS DE BRIDAGE INFERIEURS
(4) VIS DE RELACHEMENT DE PRESSION

Remener les tendeurs de rebond/compression à leur positions d'origine, notées pendant la dépose.

Nettoyer et appliquer l'agent de blocage sur le boulon de protecteur de fourche.

Reposer le protecteur de fourche et serrer le boulon au couple de serrage spécifié.

COUPLE DE SERRAGE: 13 N·m (1,3 kg·m)

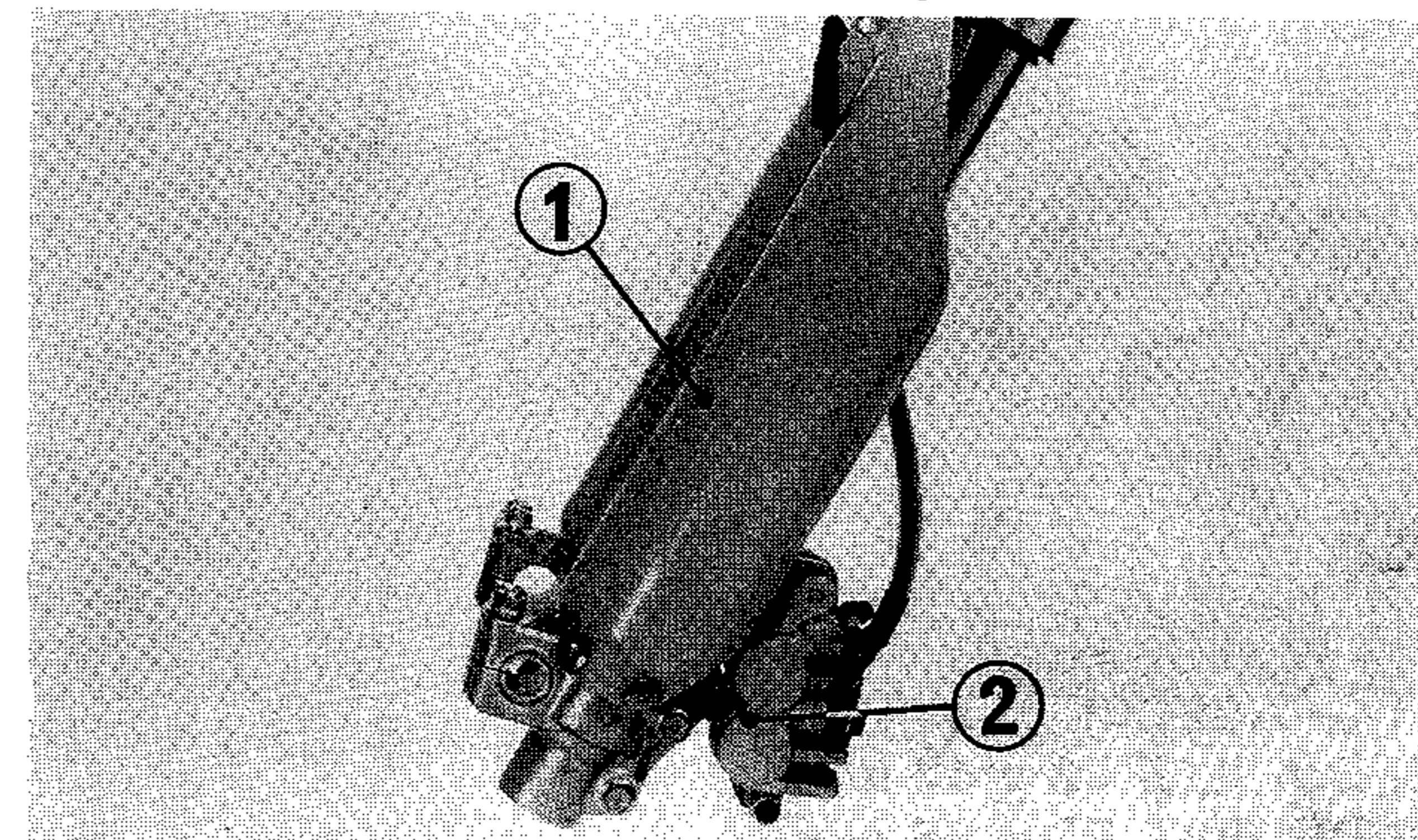
Nettoyer et appliquer l'agent de blocage sur le boulon de support d'étrier.

Reposer l'étrier et serrer le boulon au couple de serrage spécifié.

COUPLE DE SERRAGE: 31 N·m (3,1 kg·m)

Reposer la roue avant (page 94).

Reposer l'ensemble du guidon (page 79).



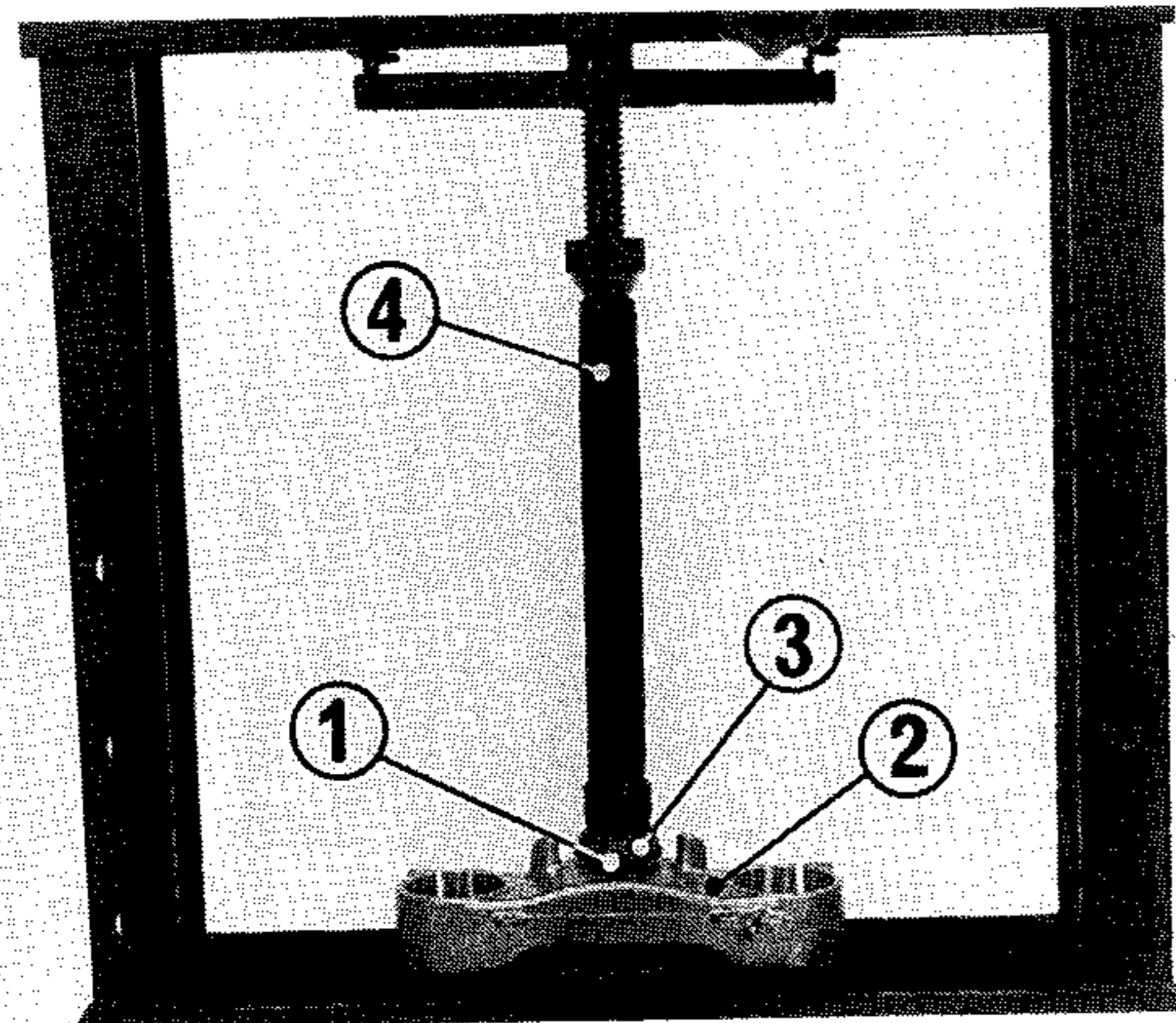
(1) PROTECTEUR DE FOURCHE
(2) ETRIER DE FREIN

14. DEMONTAGE/REMONTAGE

Colonne de direction/Fourche

REPOSE

Reposez le cache-poussière sur la colonne de direction. Reposez le roulement inférieur dans la colonne de direction en utilisant une presse hydraulique et un chasoir.

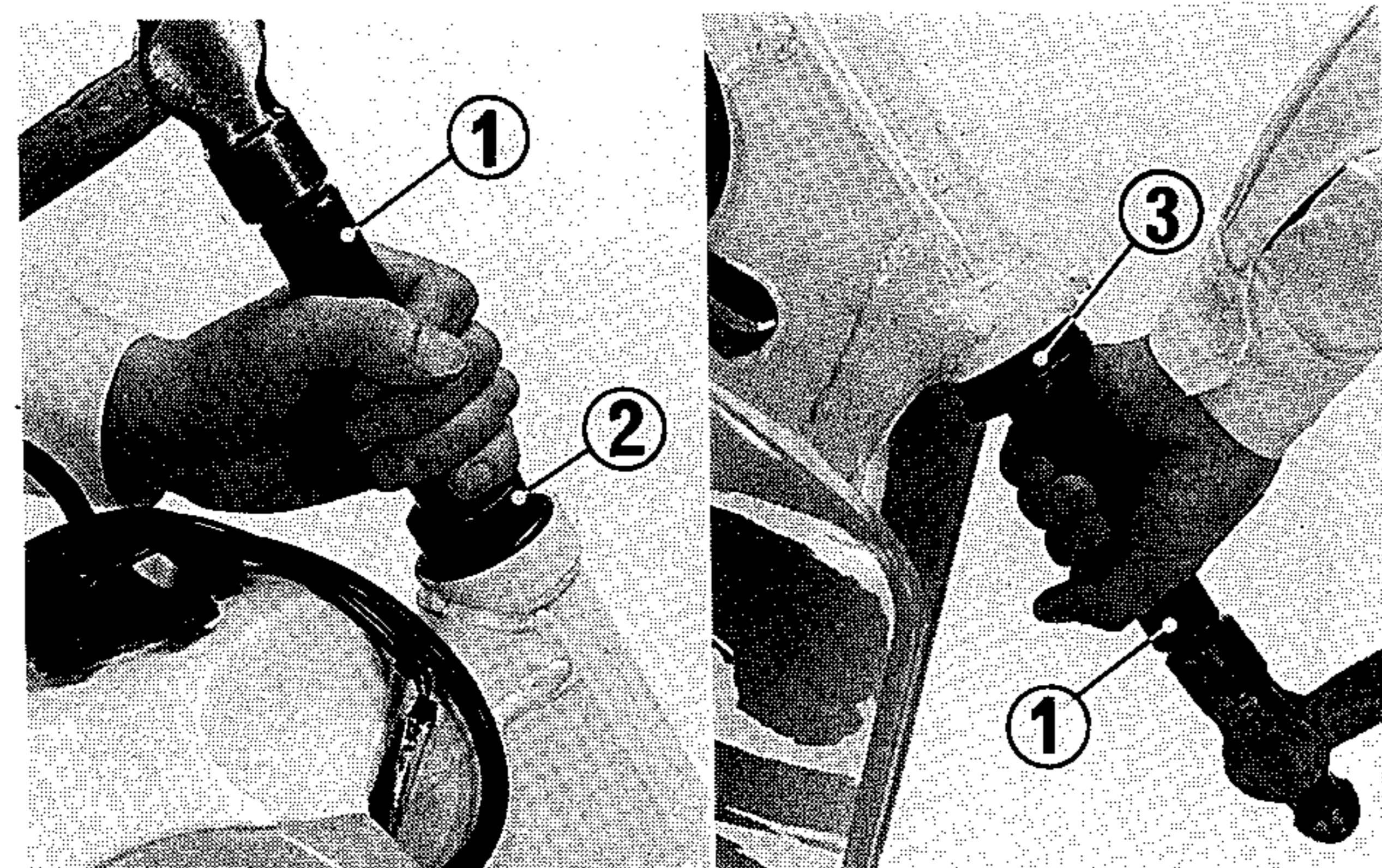


- (1) CACHE-POUSSIÈRE
- (2) COLONNE DE DIRECTION
- (3) ROULEMENT
- (4) CHASSOIR DE COLONNE DE DIRECTION

Montez les cuvettes de roulement neuves.

NOTE:

- Si votre CR a été accidentée, vérifiez si la partie autour du tube de direction n'est pas fissurée.



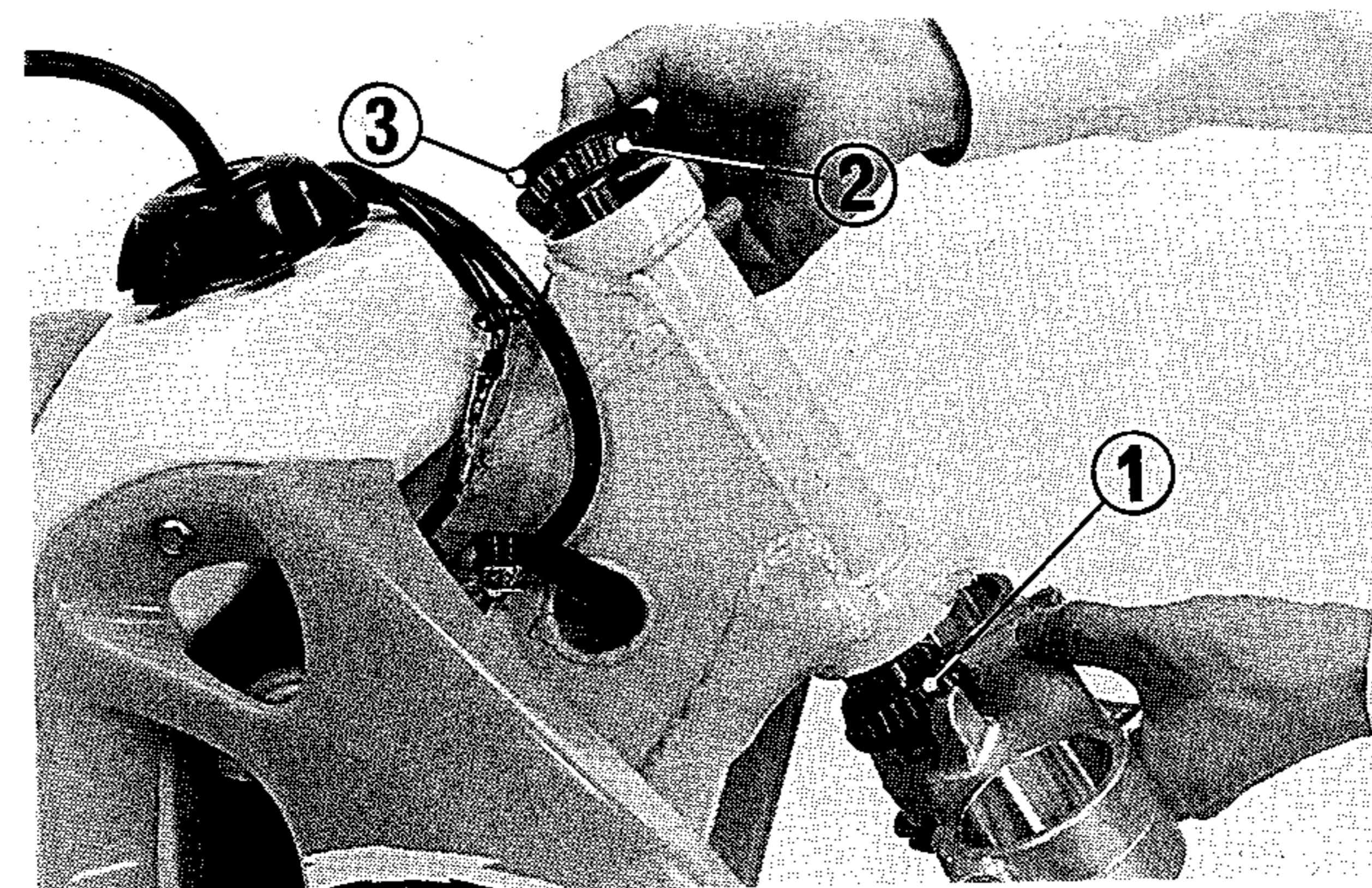
- (1) CHASSOIR
- (2) DOUILLE 42 x 47 mm
- (3) DOUILLE 52 x 55 mm

Graissez les roulements à rouleaux coniques supérieur et inférieur.

Mettez le roulement à rouleaux coniques sur la colonne de direction.

Glissez l'axe de té de direction dans la colonne de direction par le bas.

Reposez le cache-poussière.

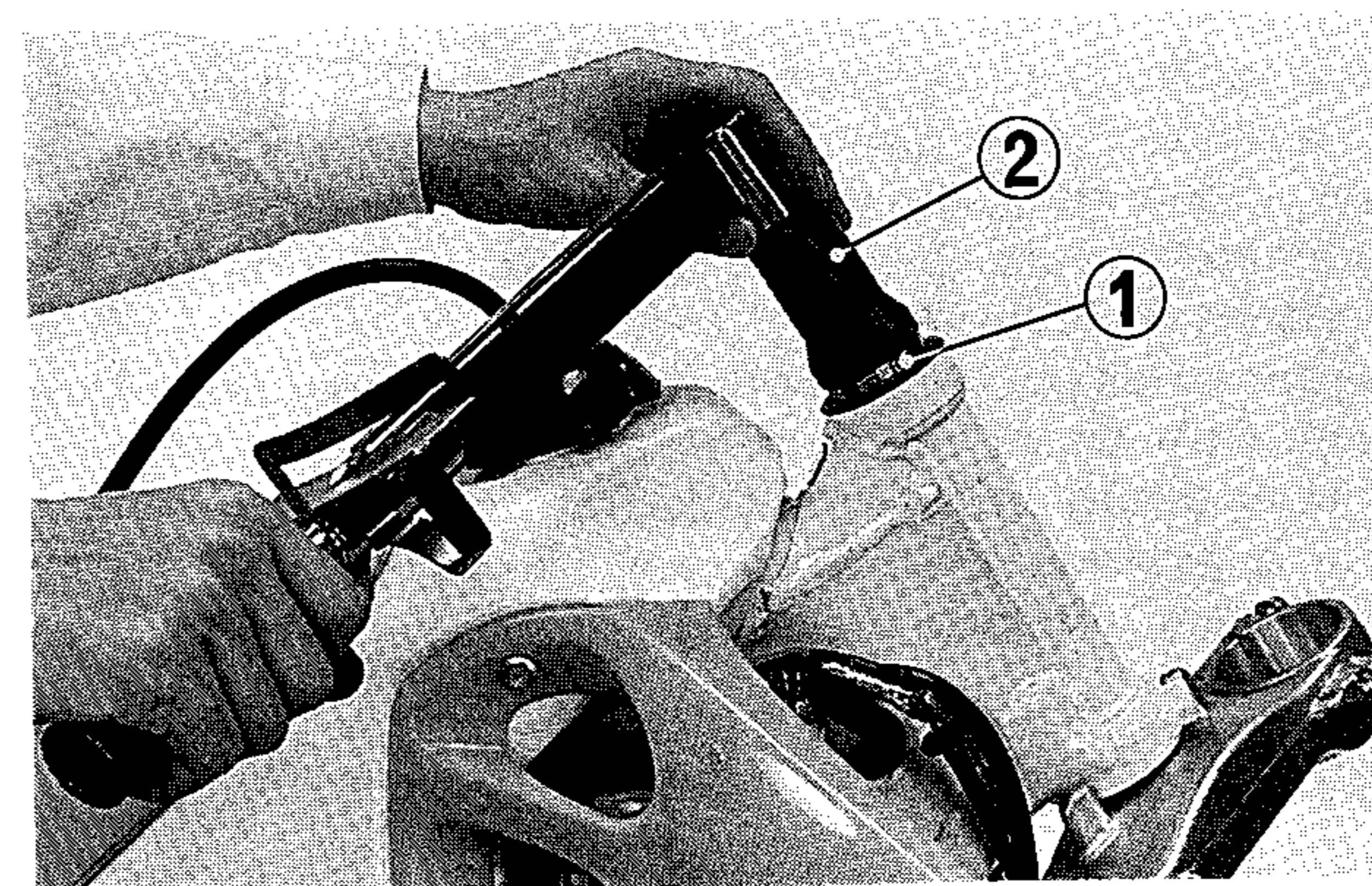


- (1) ROULEMENT INFÉRIEUR
- (2) ROULEMENT SUPÉRIEUR
- (3) CACHE POUSSIÈRE

Remettez l'écrou de réglage de la colonne de direction et serrez ce dernier à l'aide de la douille à créneaux.

COUPLE DE SERRAGE: 2 N·m (0,2 kg·m)

Faites pivoter la direction de butée à butée cinq fois afin que les roulements se mettent en place, puis resserrez à nouveau l'écrou de réglage.

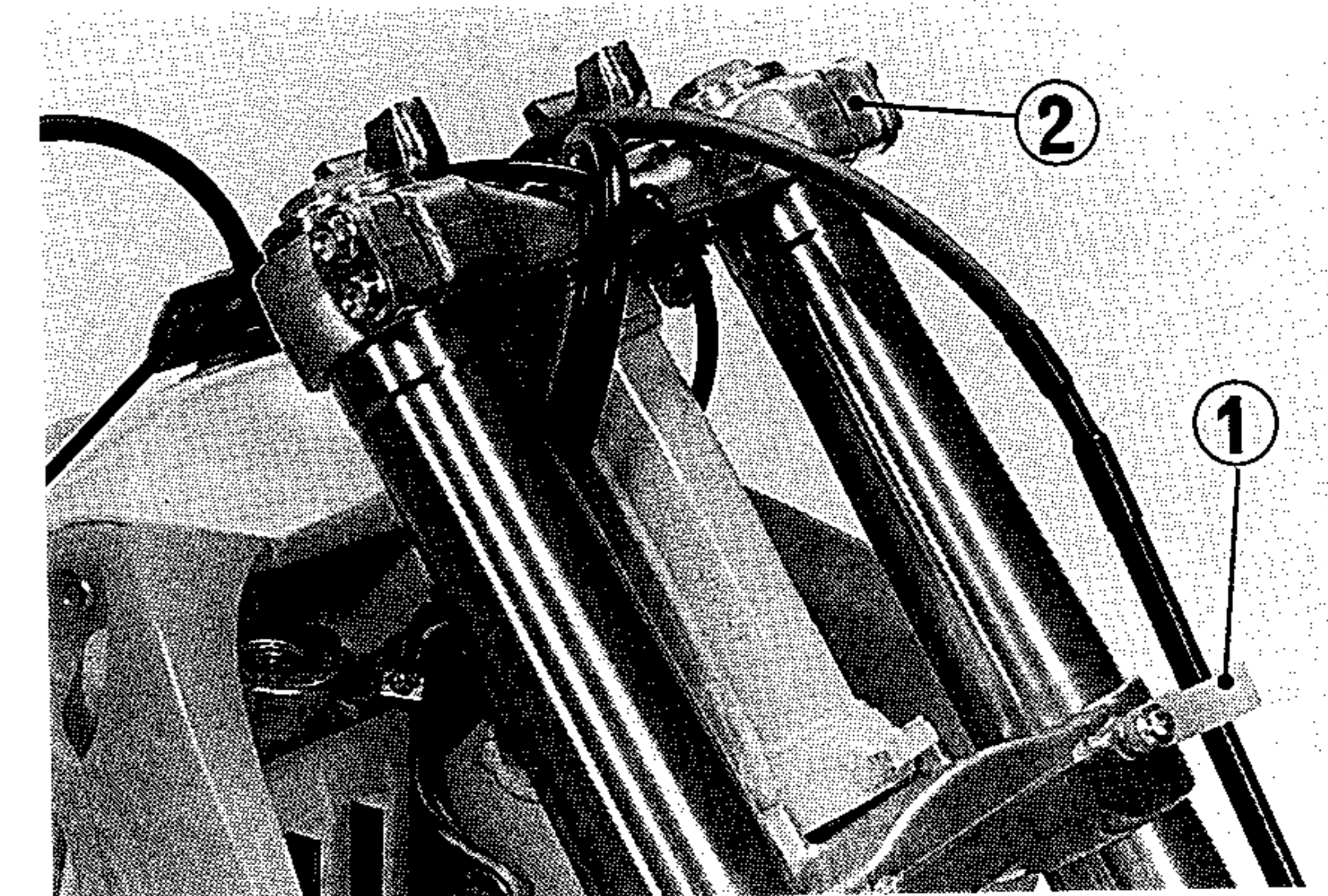


- (1) ECROU DE RÉGLAGE
- (2) DOUILLE A CRÉNEAUX

Reposez correctement le support de tuyau de frein et acheminez le tuyau, les câbles et les fils.

Reposez le té supérieur de fourche, la rondelle et l'écrou de direction.

Remontez temporairement les deux pattes de fourche.

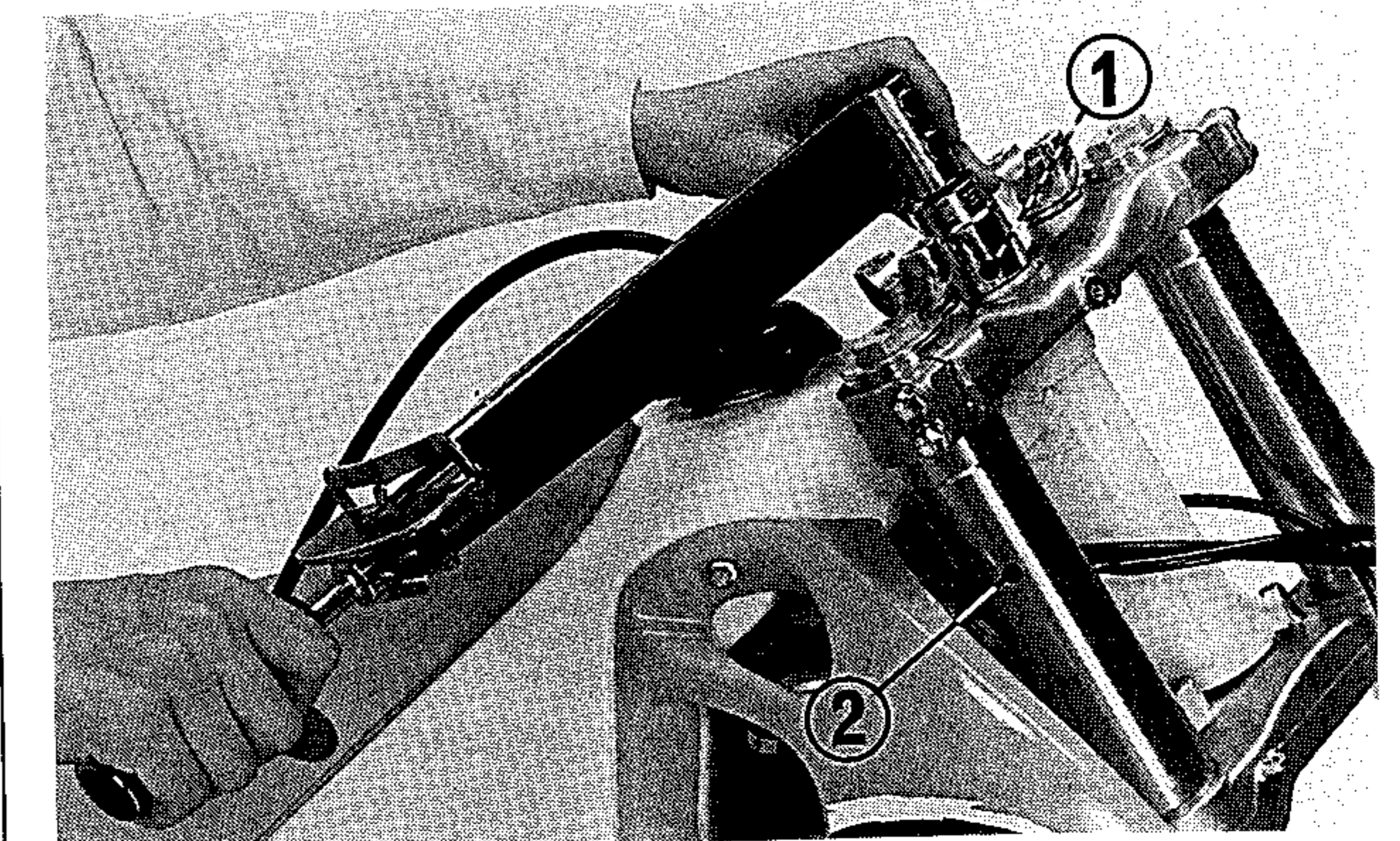


- (1) SUPPORT DE TUYAU DE FREIN
- (2) TE SUPÉRIEUR

Serrez l'écrou de colonne de direction.

COUPLE DE SERRAGE: 130 N·m (13 kg·m)

Vérifiez à nouveau que la direction est bien réglée avant de continuer la procédure de repose.



- (1) ECROU DE DIRECTION
- (2) FOURCHE

Mettez les deux pattes de fourche en position correcte et reposez les protecteurs de fourche et l'étrier de frein (page 77).

Guidon

REPOSE

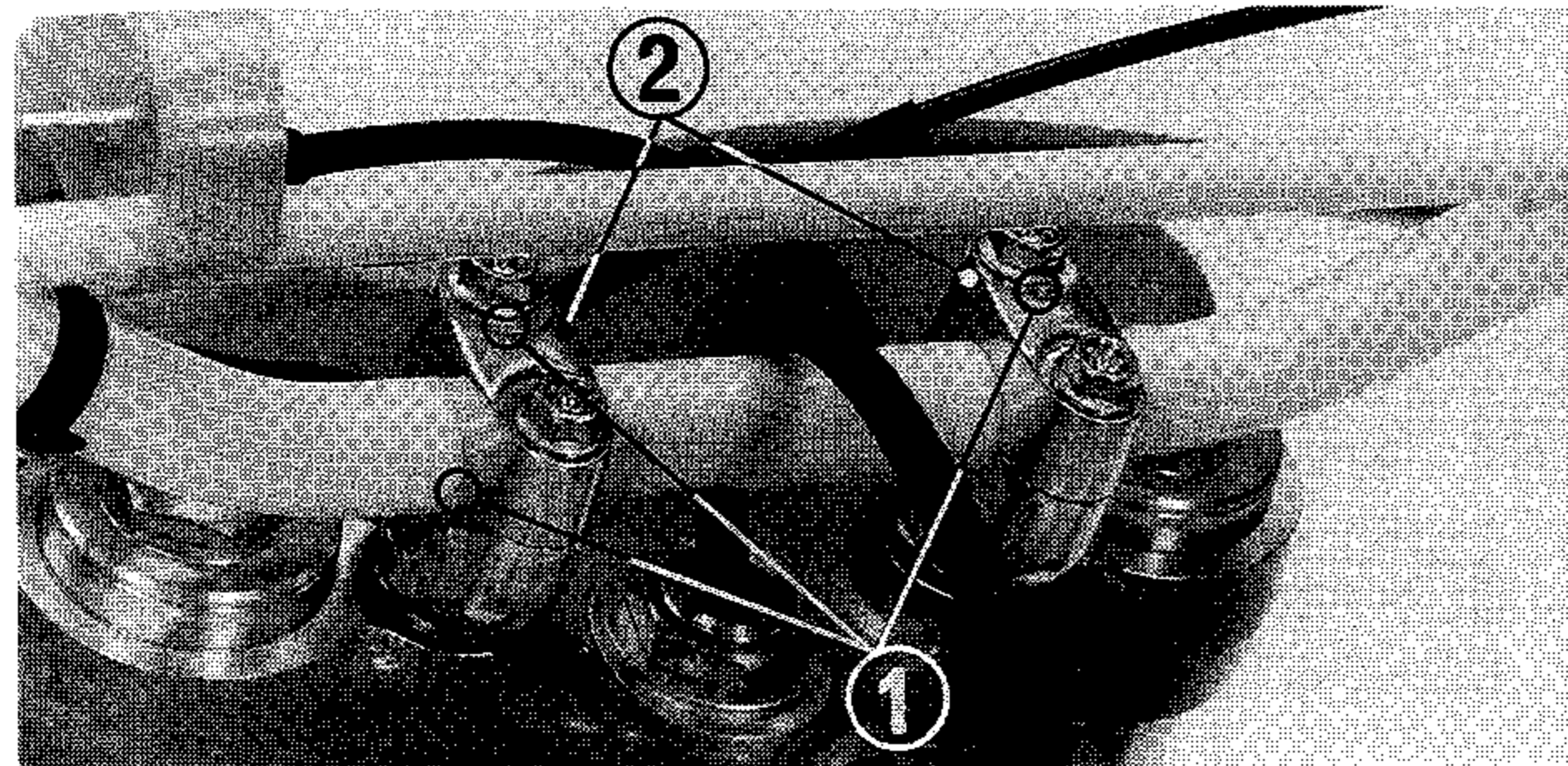
Mettez le guidon en place.

Alignez les repères situés sur le guidon avec les paliers du té supérieur.

Placez les pontets sur le guidon en dirigeant les repères vers l'avant.

Serrez d'abord les vis de fixation avant des pontets, puis celles de fixation arrière.

COUPLE DE SERRAGE: 22 N·m (2,2 kg·m)



(1) REPERES POINÇONNES (2) PONTETS SUPERIEURS

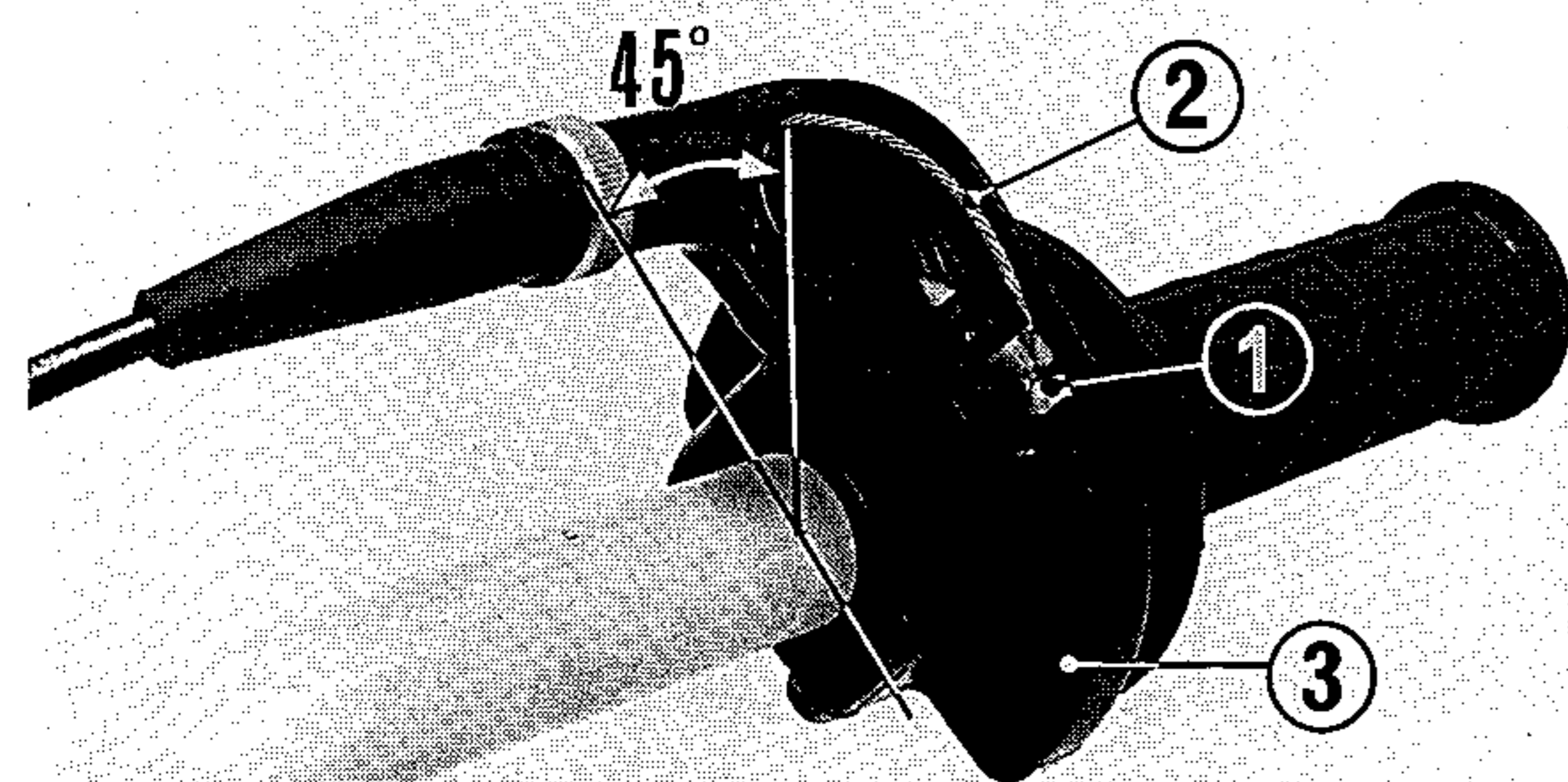
Enduisez les surfaces de glissement de la poignée et de la coquille d'accélérateur d'une fine couche d'huile.

Connectez l'extrémité du câble d'accélérateur au tube de la poignée d'accélérateur.

Reposer la poignée d'accélérateur et incliner la fente du boîtier à l'angle de 45° depuis la ligne verticale comme indiqué.

NOTE:

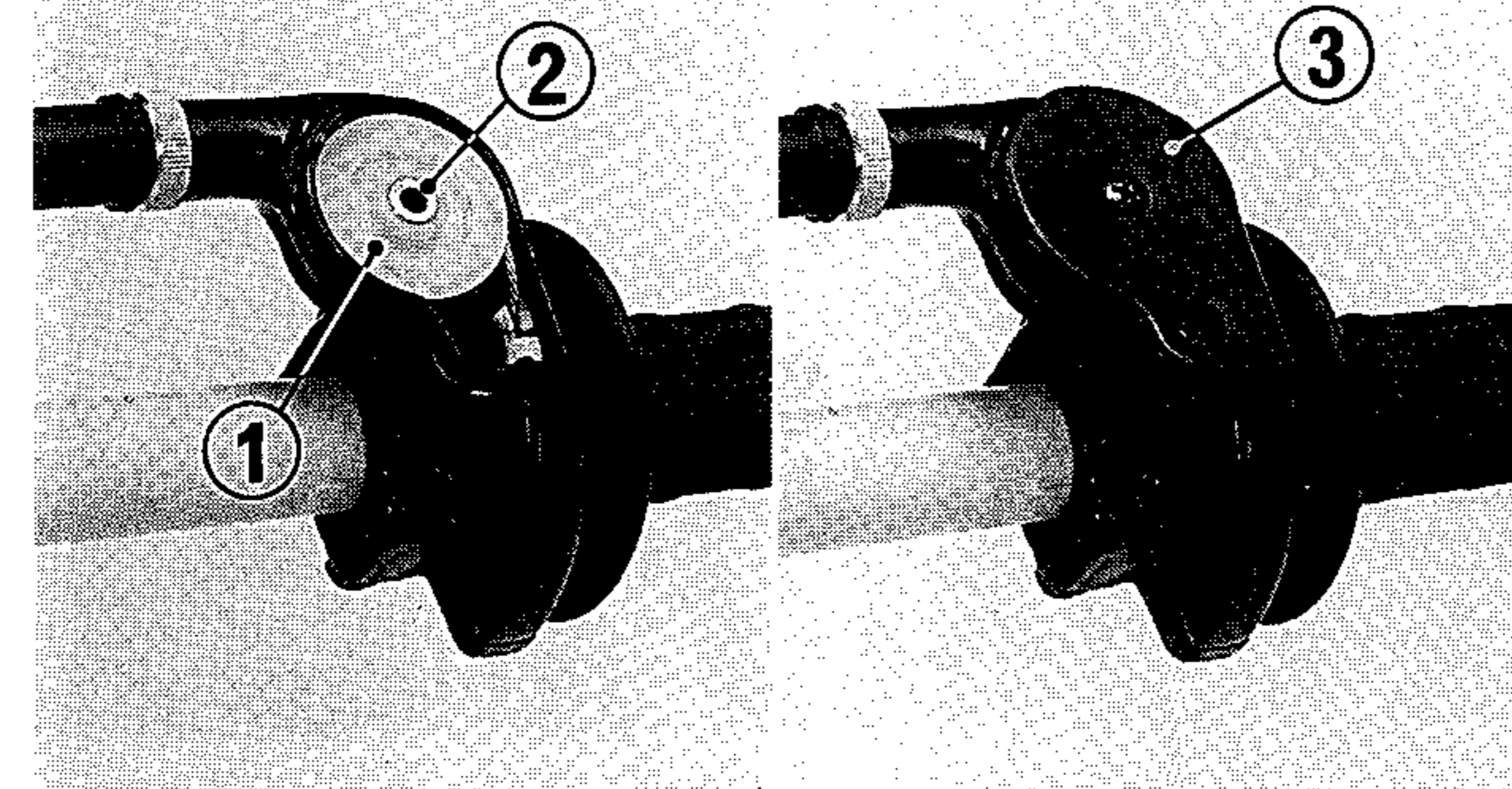
- Serrez d'abord la vis supérieure, puis serrez à fond la vis inférieure.



(1) TUBE DE POIGNEE D'ACCELERATEUR
(2) CABLE D'ACCELERATEUR
(3) BOITIER DE COMMANDE DES GAZ

Appliquer une fine couche de graisse sur les surfaces de glissement du galet de câble de commande des gaz et sur la bague et les reposer sur le boîtier de commande des gaz.

Remettez le couvercle boîtier de commande des gaz.



(1) GALET DE CABLE DE COMMANDE DES GAZ
(2) BAGUE
(3) COUVERCLE

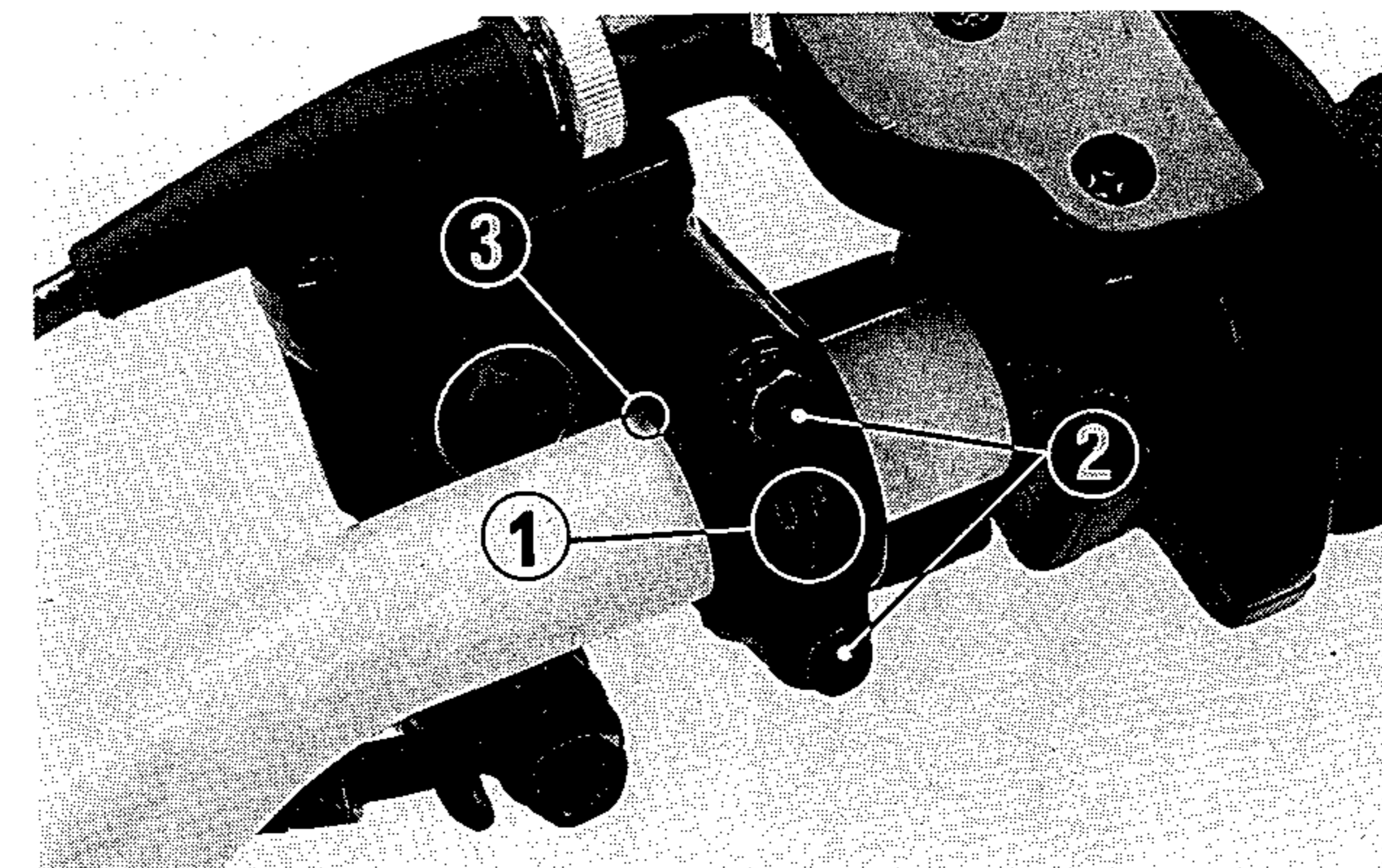
Remontez le maître-cylindre du frein avant sur le guidon. Remettez le collier de maître-cylindre en dirigeant le repère "UP" vers le haut et alignez le rebord du collier avec le repère situé sur le guidon.

Serrez les vis du collier de maître-cylindre.

NOTE:

- Serrez d'abord la vis supérieure puis la vis inférieure.

COUPLE DE SERRAGE 10 N·m (1,0 kg·m)



(1) REPERE "UP" (2) VIS DE COLLIERS
(3) REPERE POINÇONNE

Remettez le support du levier d'embrayage en dirigeant vers le haut le repère situé sur le support et en alignant le rebord du support avec le repère situé sur le guidon.

NOTE:

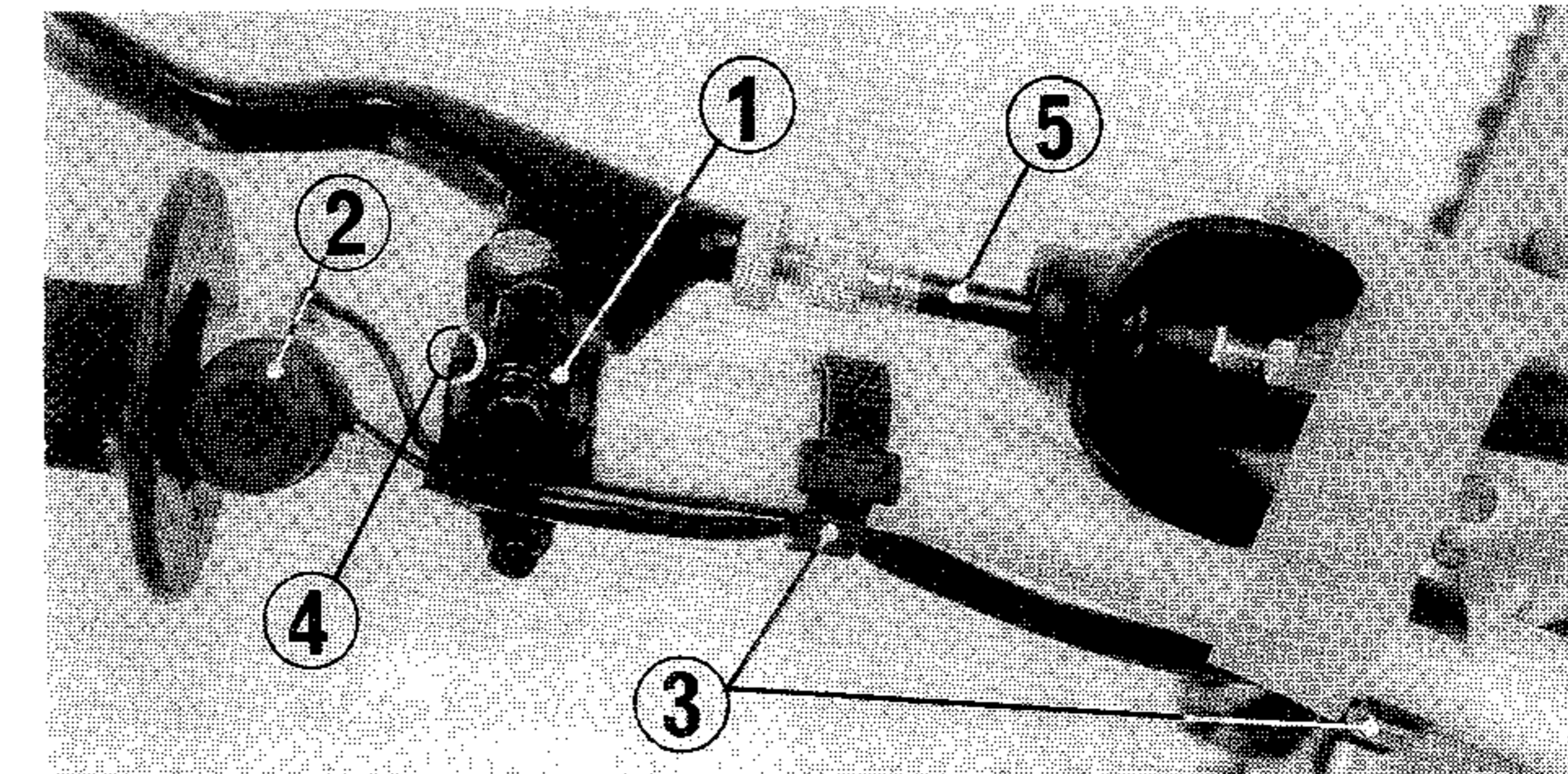
- Serrez tout d'abord la vis supérieure, puis la vis inférieure.

Connectez le câble d'embrayage.

Acheminez le fil du bouton d'arrêt du moteur.

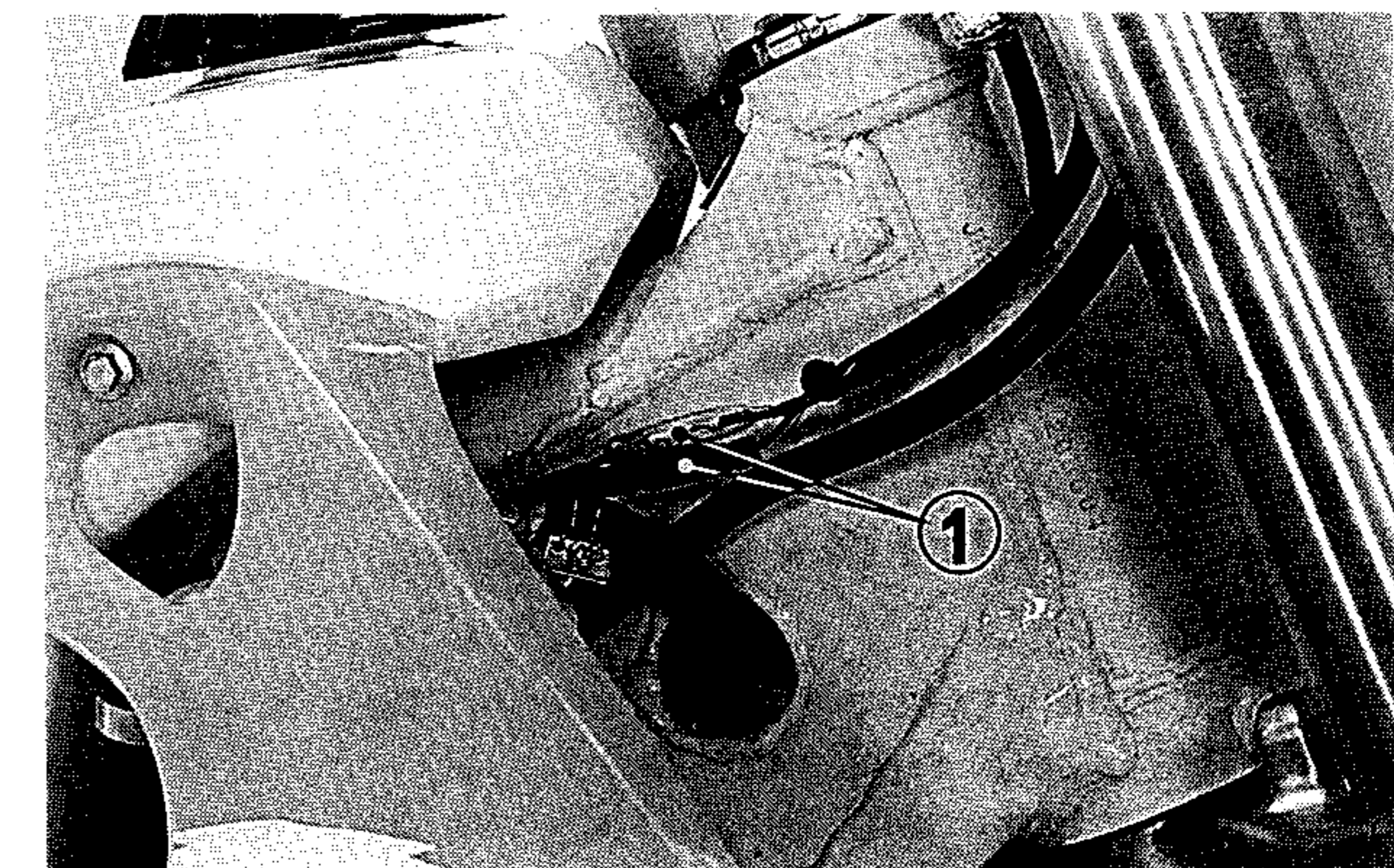
Remettez le bouton d'arrêt du moteur sur le guidon.

Remettez les colliers de fixation des fils du bouton d'arrêt du moteur.



(1) SUPPORT DU LEVIER D'EMBRAYAGE
(2) BOUTON D'ARRET DU MOTEUR
(3) COLLIERS DE FIL
(4) REPERE POINÇONNE
(5) CABLE D'EMBRAYAGE

Connectez les fils du bouton d'arrêt du moteur. Remettez la plaque-numéro avant.



(1) FILS DU BOUTON D'ARRET DU MOTEUR

14. DEMONTAGE/REMONTAGE

SUSPENSION ARRIÈRE

Informations d'entretien

- Utilisez la béquille centrale ou un bloc pour supporter la moto.
- Utilisez des boulons HONDA d'origine pour les pivots et les fixations de la suspension arrière; les boulons ordinaires ne peuvent pas fournir la rigidité nécessaire pour ces pièces. Notez également le sens du montage de ces boulons afin de les remonter correctement.
- Pour obtenir des performances optimum de la suspension ainsi qu'une bonne longévité de la biellette et du basculeur, les roulements des axes du bras oscillant, ainsi que les roulements de pivots, de la biellette et du basculeur (en même temps que les cache-pousière et les bagues) doivent être démontés, nettoyés et contrôlés s'ils ne sont pas usés. Ensuite, ils doivent être lubrifiés avec de la graisse NLGI No. 2 (au bisulfure de molybdène) toutes les 3 courses ou 7,5 heures d'utilisation.
- Les couronnes, les chaînes secondaires et les ressorts de la suspension arrière sont disponibles en option. Reportez-vous à la liste des pièces optionnelles, page 9.
- L'entretien de l'amortisseur peut se faire après que le cadre auxiliaire a été retiré.

ATTENTION

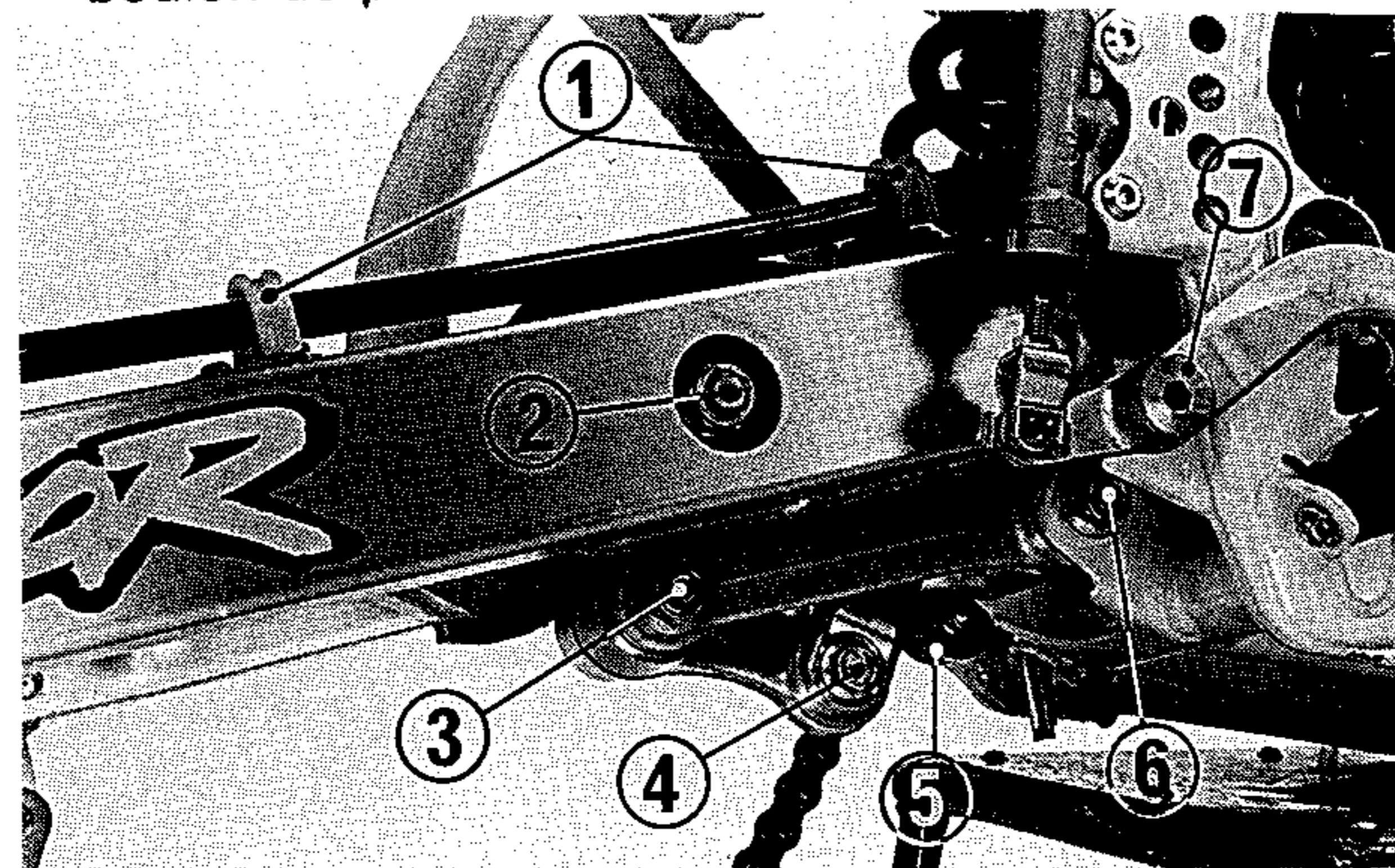
- *L'amortisseur contient de l'azote sous haute pression. Ne provoquez pas de flammes ou de chaleur à proximité de l'amortisseur.*
- *Avant de jeter l'amortisseur, libérez l'azote de l'amortisseur en appuyant sur l'obus de valve. Ensuite, retirez la valve de l'amortisseur.*
- *L'amortisseur est muni d'un réservoir de gaz. Utilisez exclusivement de l'azote pour mettre l'amortisseur sous pression. L'utilisation d'un gaz instable peut provoquer un incendie ou une explosion entraînant de sérieuses blessures.*

DEPOSE

Placez la béquille centrale ou un caisson sous le moteur pour mettre la roue arrière en l'air.
Déposez la roue arrière (page 95) ainsi que l'étrier de frein arrière.
Déposer le flexible de frein des brides.
Retirez les éléments suivants:

- boulon de biellette d'amortisseur-au-bras oscillant
- boulon de tringle-à-biellette d'amortisseur

- boulon de fixation inférieur de l'amortisseur et biellette d'amortisseur
- galet de tendeur de chaîne inférieure
- boulon de tringle-au-cadre et tringle d'amortisseur
- boulon de pivot de frein arrière

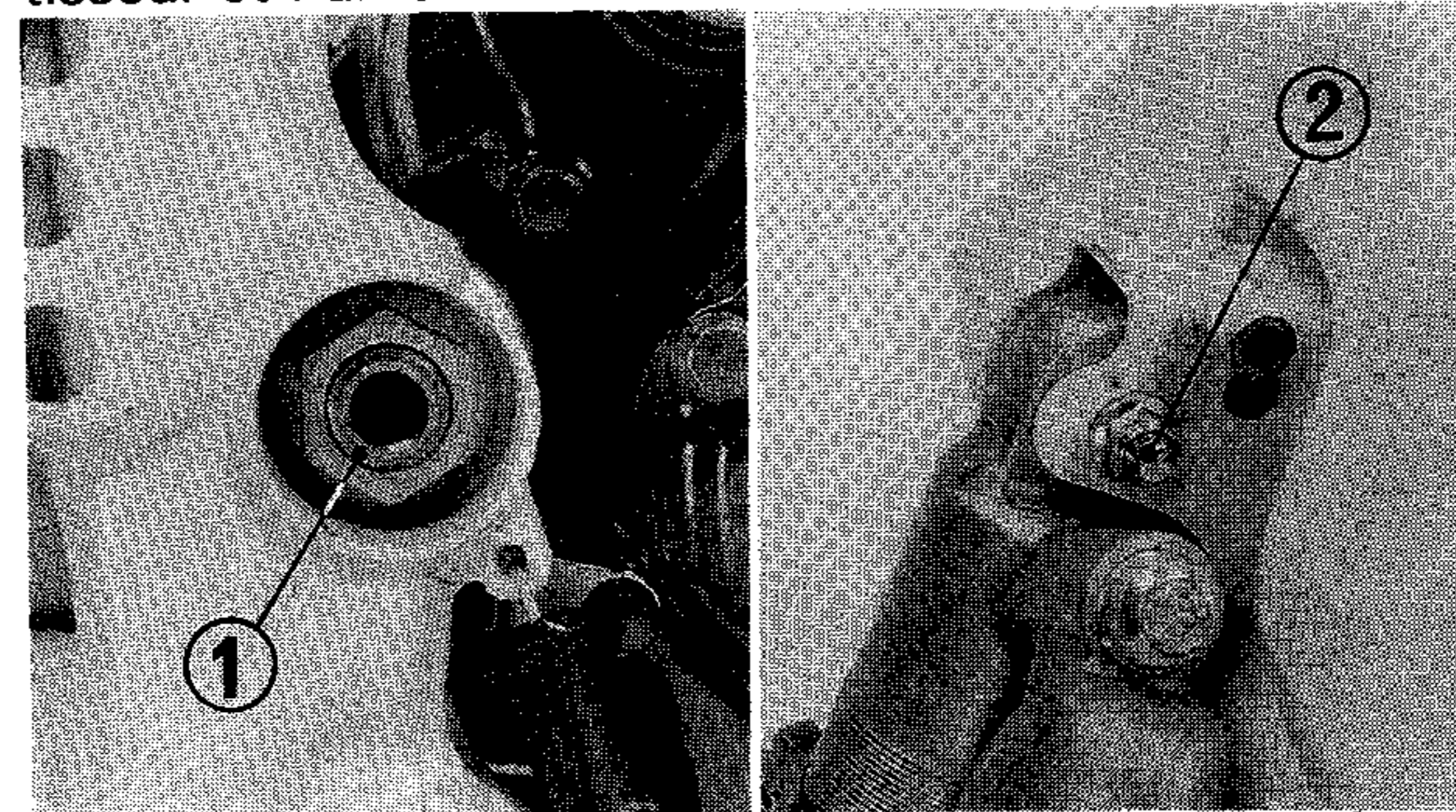


- (1) COLLIER
- (2) BOULON DE BIELLETTE D'AMORTISSEUR-AU-BRAS OSCILLANT
- (3) BOULON DE BIELLETTE D'AMORTISSEUR-A-TRINGLE D'AMORTISSEUR
- (4) BOULON D'AMORTISSEUR-A-BIELLETTE D'AMORTISSEUR
- (5) GALET DE TENDEUR DE CHAINE INFÉRIEUR
- (6) BOULON DE TRINGLE-AU-CADRE
- (7) BOULON DE PIVOT

Retirez le boulon de pivot et le bras oscillant.
Retirez le cadre auxiliaire (page 22).

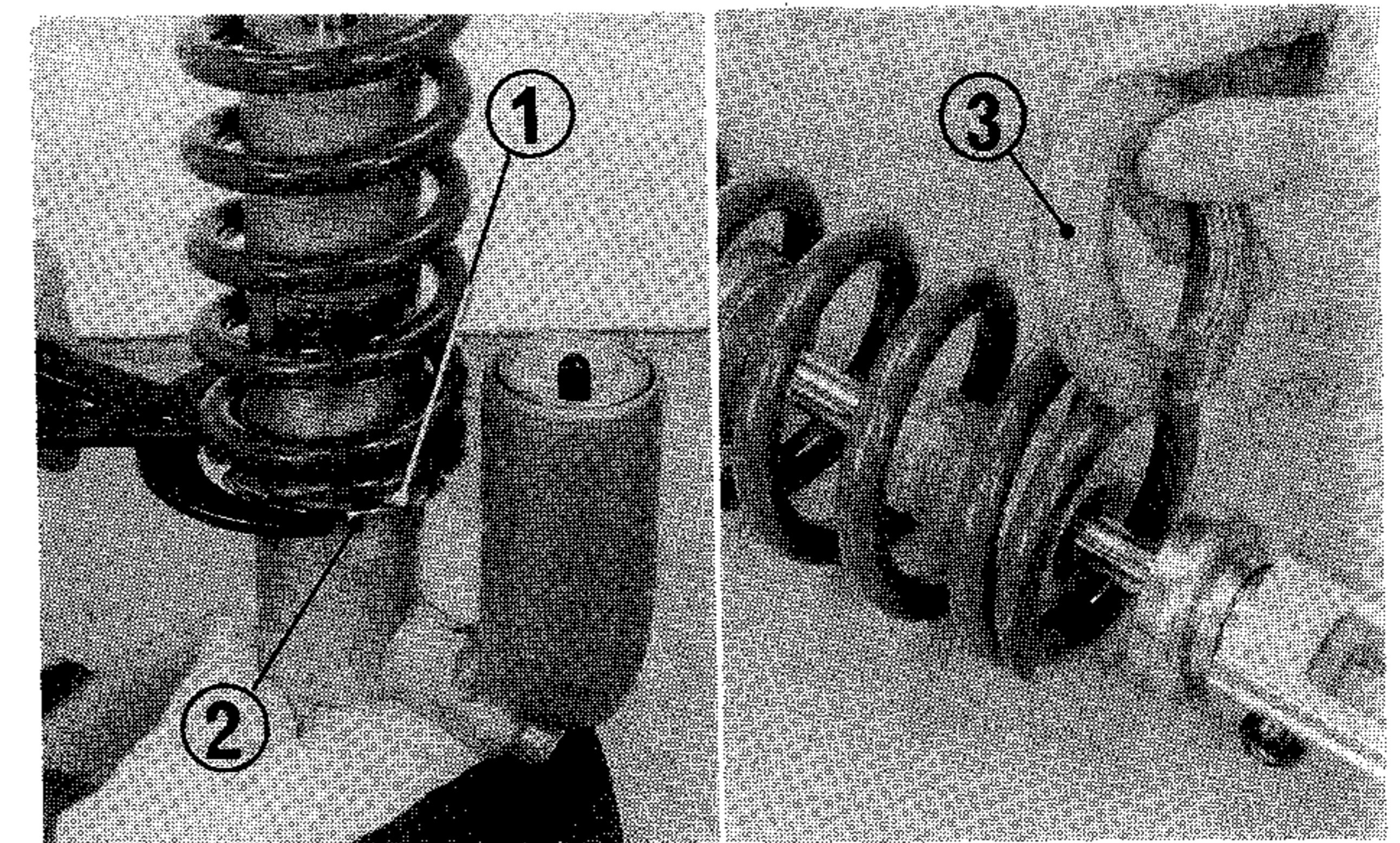
NOTE:

- Si vous voulez retirer le ressort de la suspension arrière, desserrez alors le contre-écrou du ressort. Déposer le boulon de montage supérieur de l'amortisseur et l'amortisseur.



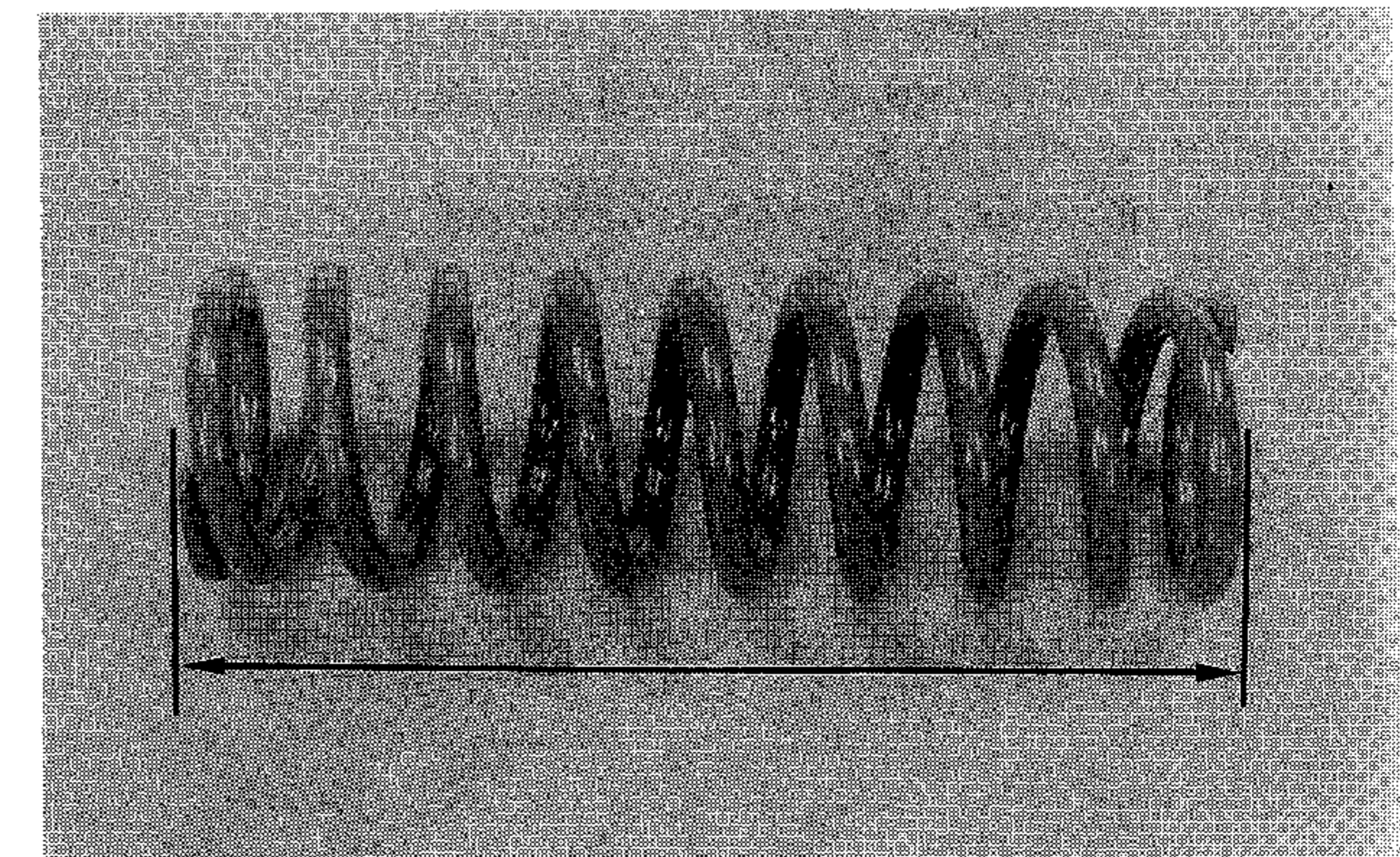
- (1) BOULON DE PIVOT
- (2) BOULON DE FIXATION SUPERIEUR

Bloquez la fixation supérieure de l'amortisseur dans un étau à l'aide d'un chiffon ou de mordaches.
Desserrez le contre-écrou et l'écrou de réglage.
Retirez la coupelle de ressort et le ressort.



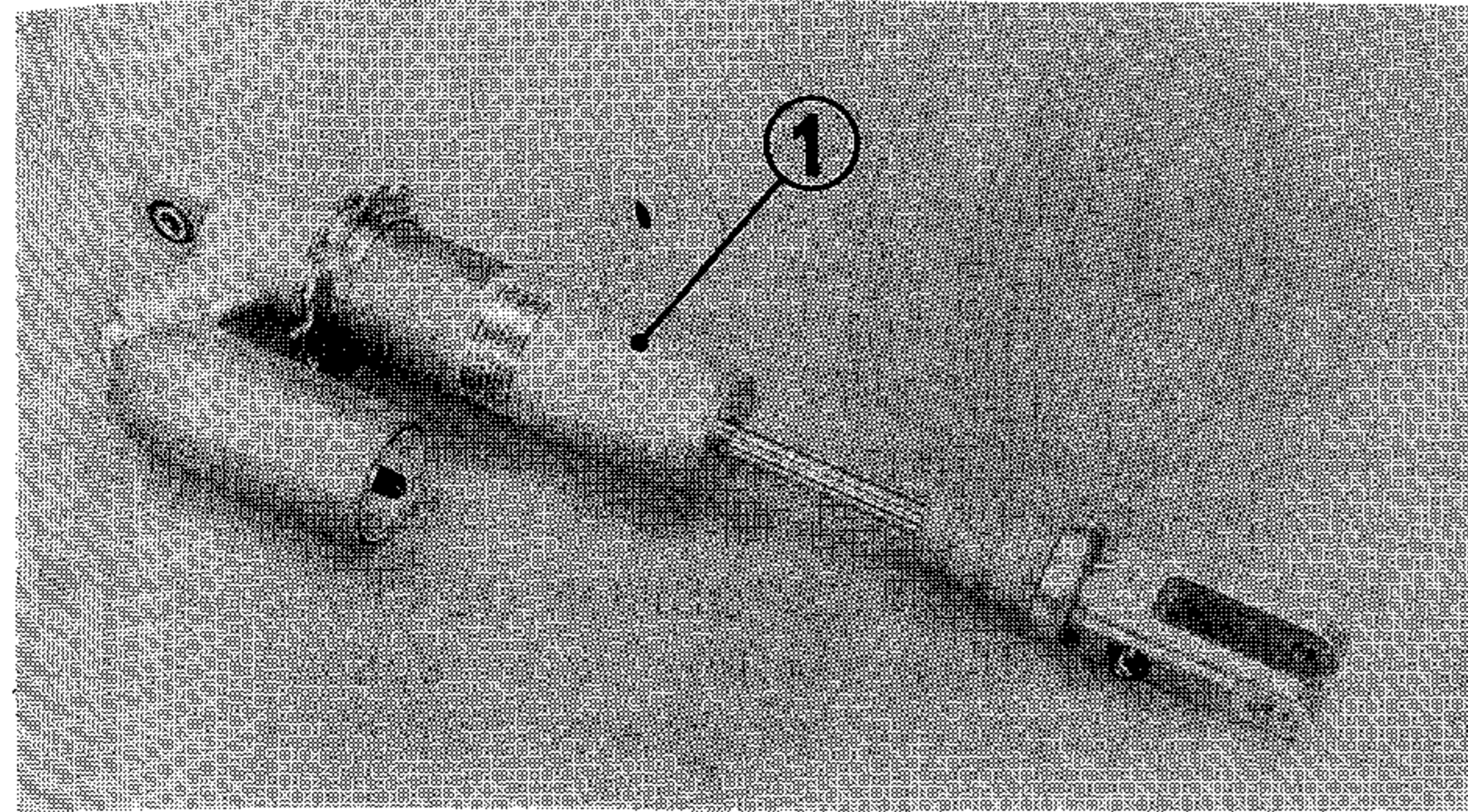
- (1) ECROU DE REGLAGE
- (2) CONTRE-ECROU
- (3) COUPELLE DE RESSORT

Mesurez la longueur libre du ressort
LIMITE DE SERVICE: 262 mm



Contrôle de l'amortisseur

Contrôlez visuellement l'amortisseur afin de déceler toute fuite d'huile ou autres défauts. Remplacez-le si nécessaire.

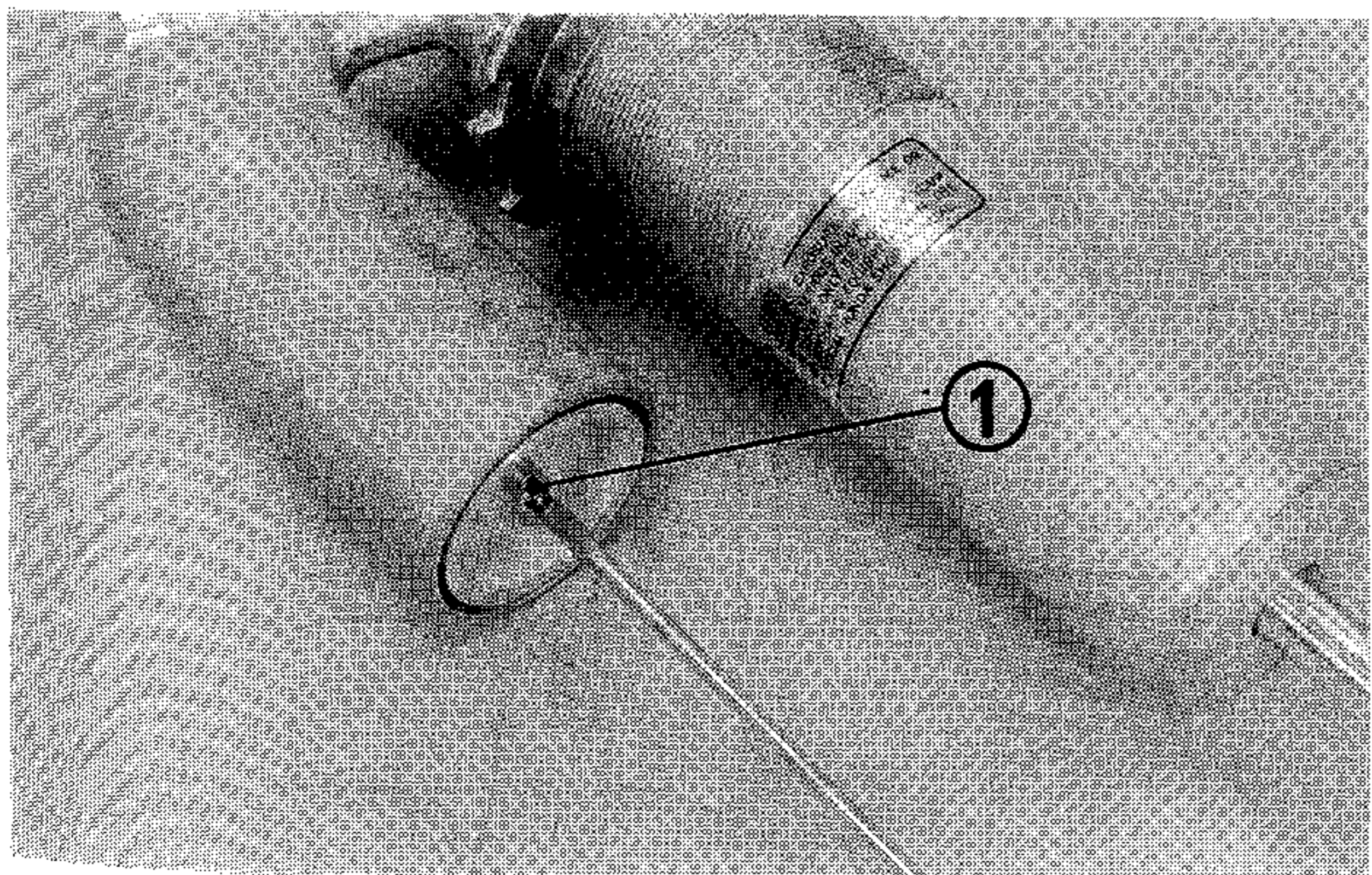


(1) AMORTISSEUR

Libérez l'azote du réservoir en appuyant sur l'obus de valve. Ne retirez pas la valve avant que la pression ne soit libérée.

ATTENTION

- *Ne dirigez pas la valve vers vous, afin d'éviter que des débris n'atteignent les yeux.*
- *Avant de jeter l'amortisseur, libérer l'azote en enfonçant l'obus de valve. Retirer ensuite la valve de l'amortisseur.*



(1) OBUS DE VALVE

Remplacement de la poche

NOTE:

- Remplacez la poche s'il y a de l'huile autour du capuchon de chambre ou si l'huile est renversée lorsque l'azote est libéré du réservoir.
- Libérez la pression de l'azote avant de vidanger l'huile de l'amortisseur.

ATTENTION

- *Libérez l'azote avant le démontage faute de quoi le capuchon de chambre sera sous une pression importante et peut provoquer des blessures au moment du démontage.*
- *Portez des vêtements protecteurs et un masque pour vous protéger contre tout risque de blessure et éviter de prendre des débris dans les yeux.*

Déposer l'obus de la valve.

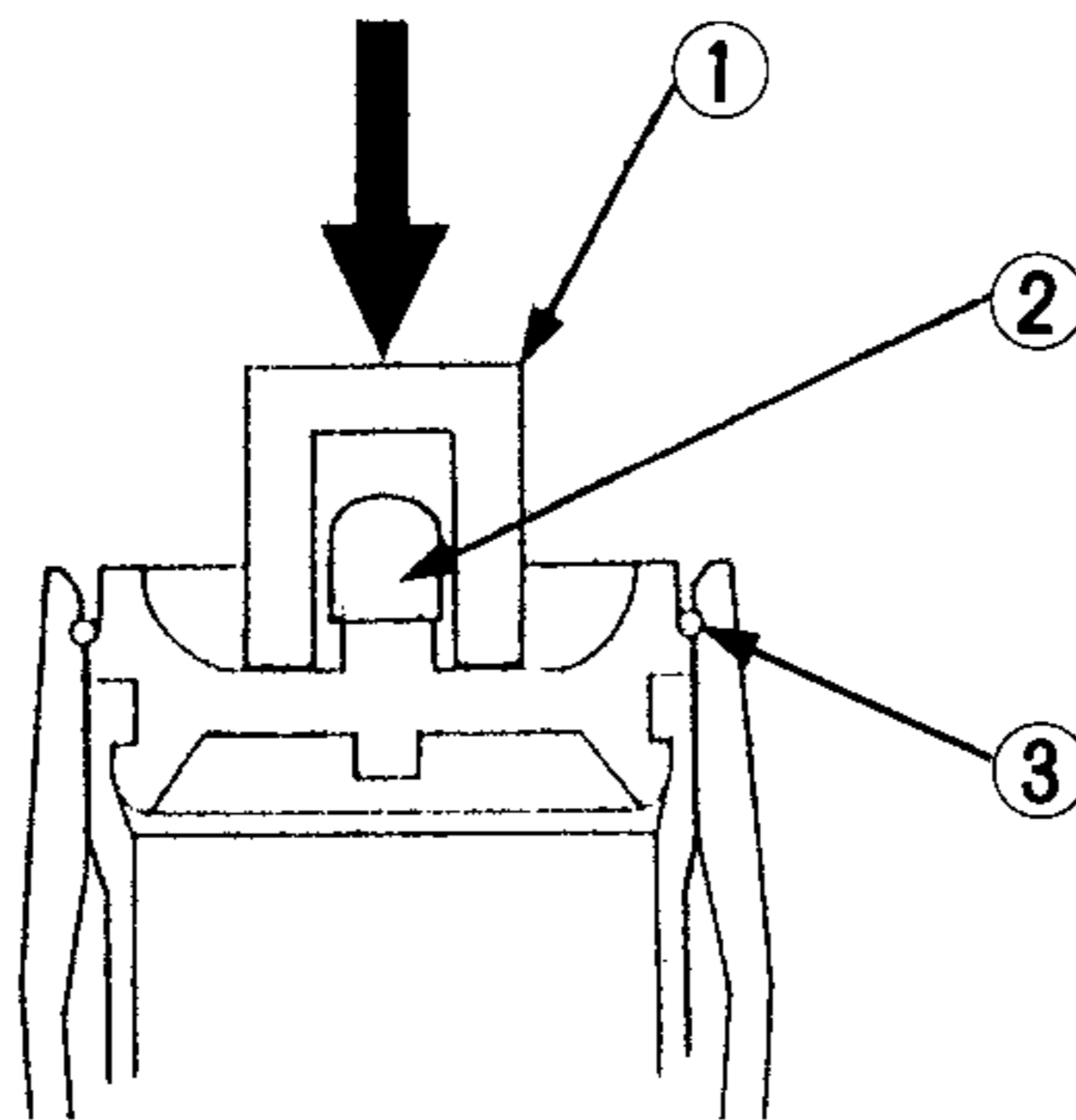
Placez un outil convenable sur le capuchon de chambre et enfoncez-le avec le capuchon de chambre jusqu'à ce que vous ayez un bon accès à la bague de butée.

NOTE:

- Ne poussez le capuchon de chambre que le minimum nécessaire.

PRECAUTION:

- *Pour éviter d'endommager les filets de la valve, reposez le capuchon sur la valve de gaz.*



(1) OUTIL CONVENABLE
(2) CAPUCHON DE VALVE
(3) BAGUE DE BUTEE

Vous aurez besoin de deux petits tournevis pour retirer la bague de butée.

La gorge de l'anneau de butée dans le réservoir est inclinée vers l'intérieur pour donner à la bague de butée un épaulement carré sur lequel s'appuyer fermement.

PRECAUTION:

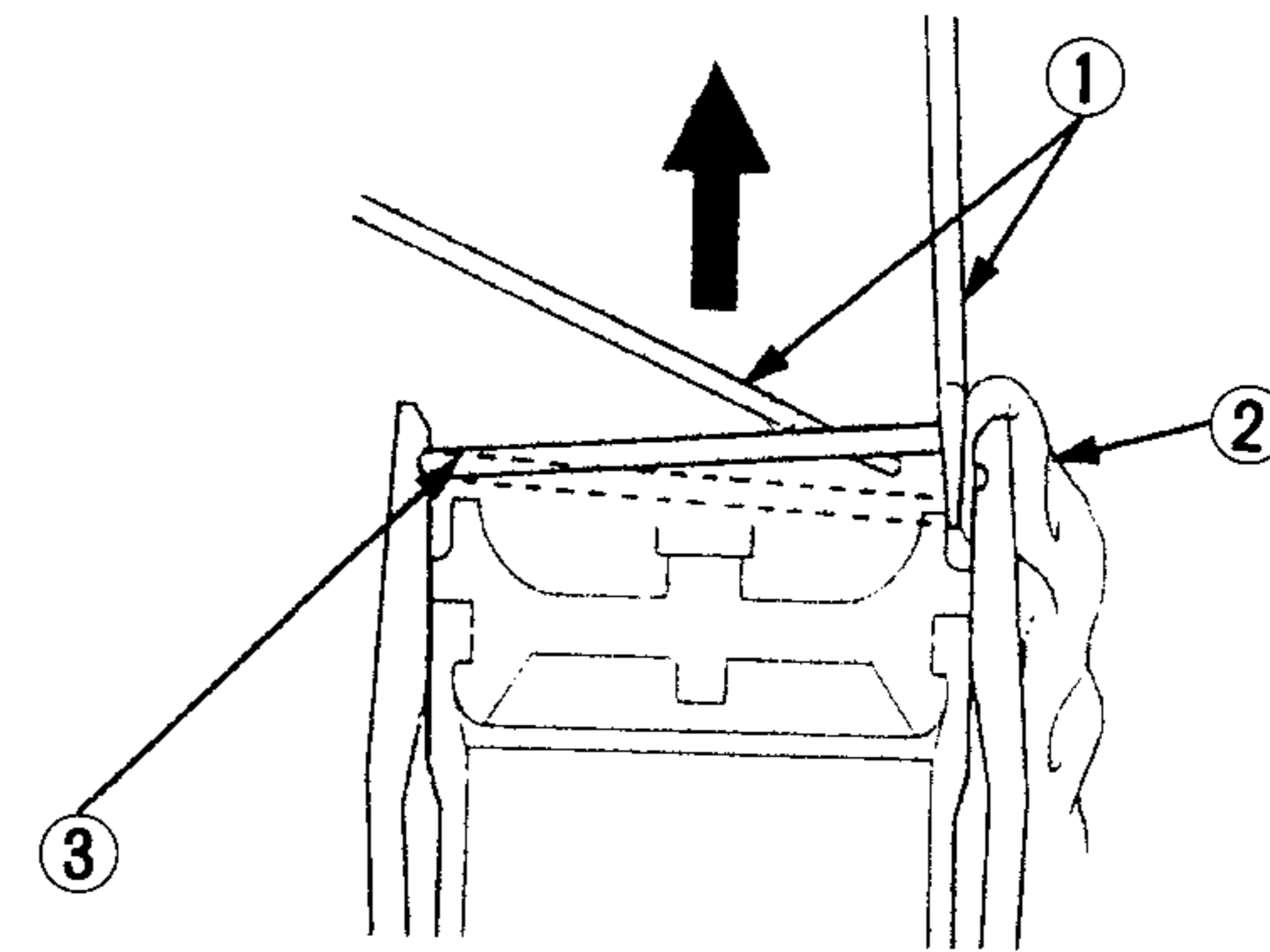
- *Pour éviter d'endommager les surfaces intérieures du réservoir, recouvrez les tournevis avec un chiffon.*

Pour retirer la bague de butée, enfoncez tout d'abord l'une des extrémités de la bague de butée hors de sa rainure, puis faites glisser le deuxième tournevis entre la bague de butée et le réservoir pour s'en servir comme d'un appui.

Maintenant, utilisez l'autre tournevis pour extraire complètement la bague de butée.

Vérifiez qu'il n'y a pas d'ébarbure dans la rainure du boîtier du réservoir.

S'il y a des ébarbures dans la rainure, éliminez-les toutes et refinez la surface de la rainure.

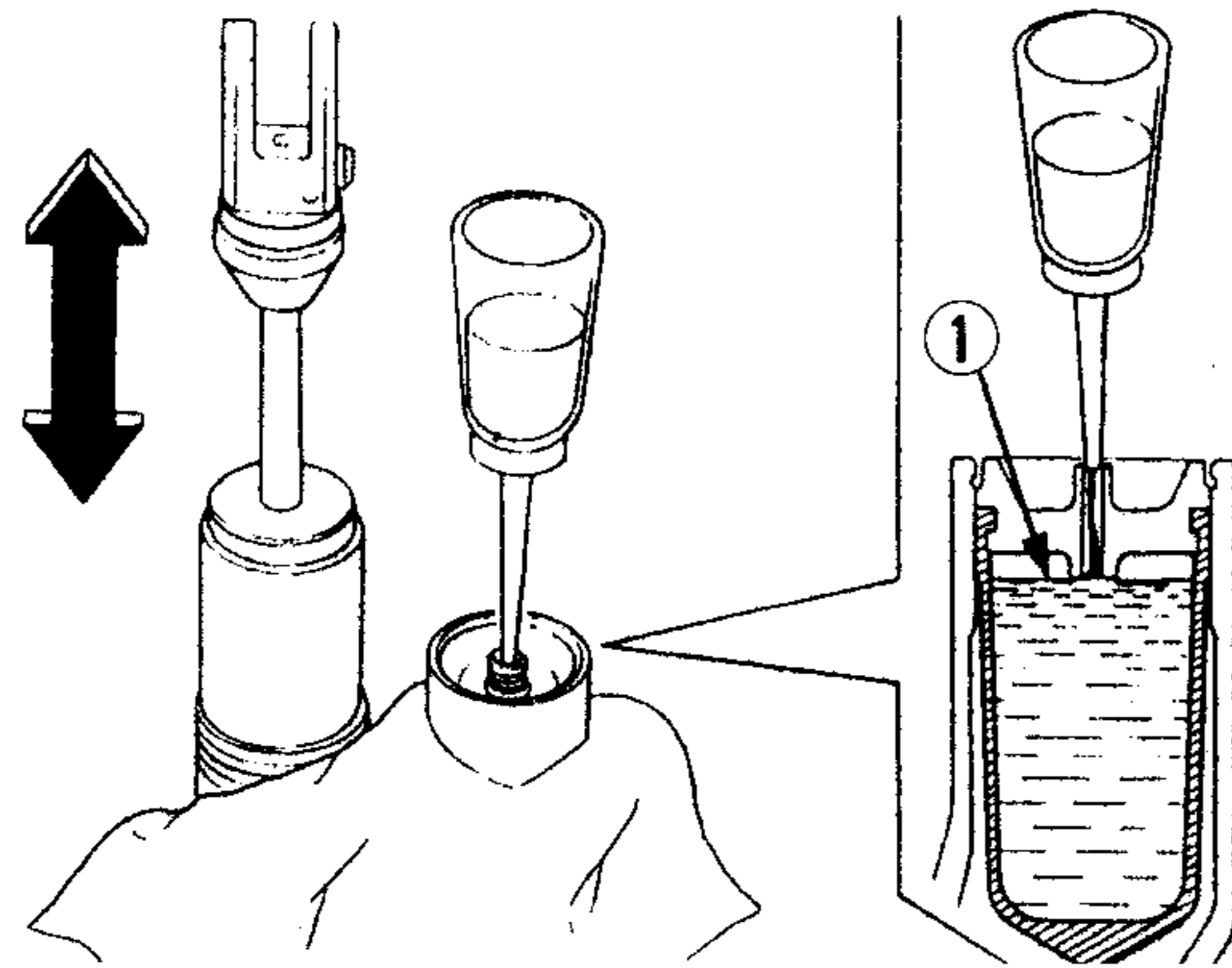


(1) TOURNEVIS
(2) CHIFFON
(3) BAGUE DE BUTEE

14. DEMONTAGE/REMONTAGE

Immobilisez l'amortisseur dans un étau avec des mordaches ou en mettant des chiffons sur les mâchoires. En utilisant un entonnoir convenable, remplissez l'intérieur de la poche avec de l'huile pour amortisseur recommandée tout en pompant lentement sur la tige d'amortisseur.

Pompez lentement sur la tige d'amortisseur jusqu'à ce que les bulles d'air cessent d'apparaître dans l'orifice de l'obus de valve, puis tirez la tige d'amortisseur à fond. Reposez correctement l'obus de valve.



(1) HUILE POUR AMORTISSEUR

Déposer le chapeau de la chambre et la vessie en procédant de la manière suivante:

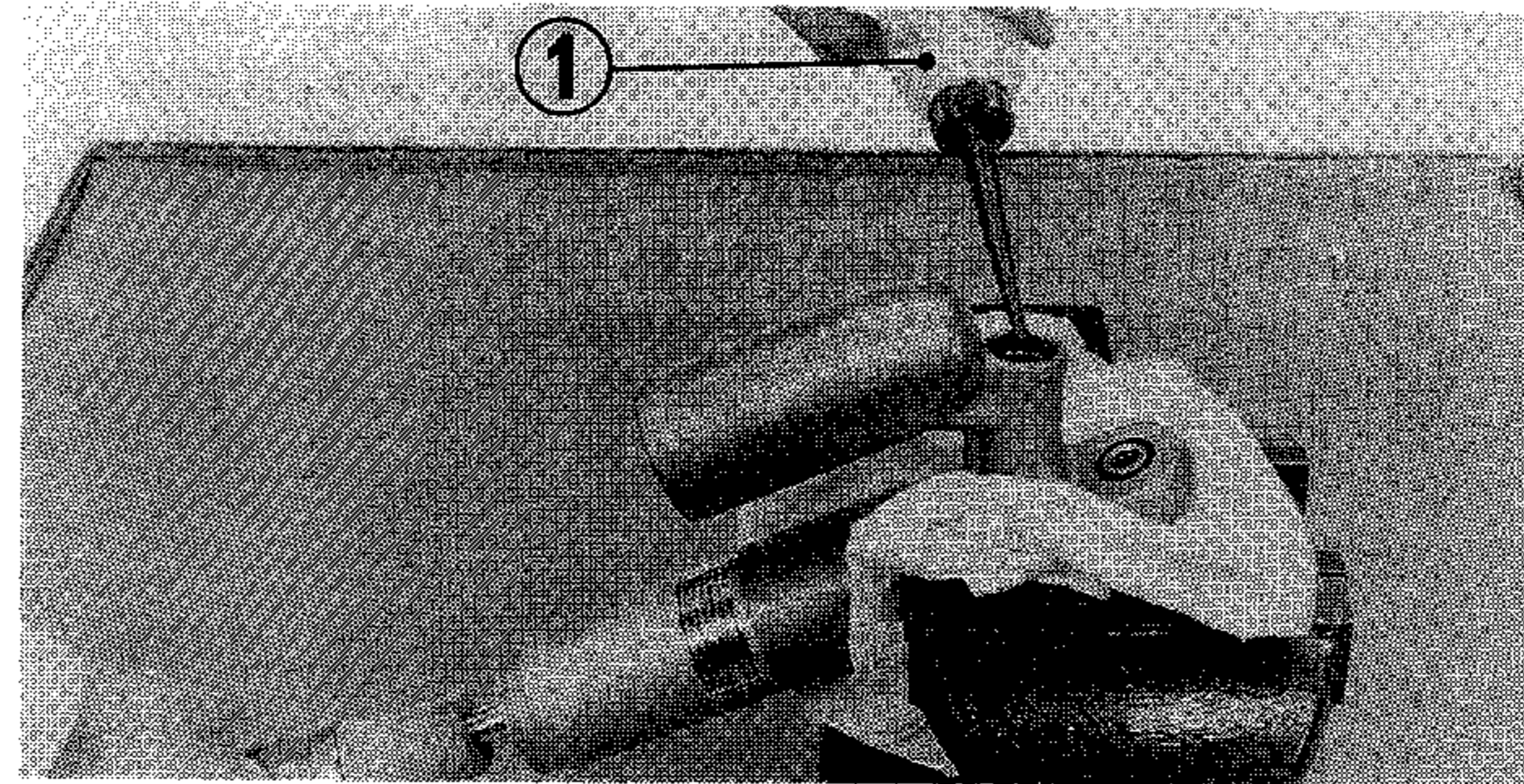
- ① Placez un chiffon autour du capuchon de la chambre. Comprimez lentement la tige d'amortisseur pour forcer le capuchon de la chambre.

⚠ ATTENTION

- **Le capuchon de chambre sera enlevé avec une pression hydraulique; sa force peut donc être très importante si le diaphragme contient de l'air.**

Porter des habits de protection et un masque de protection, au cas où le capuchon serait éjecté.

- ② Placer l'amortisseur avec le réglage d'amortissement tourné vers le haut. Retirez la vis de réglage d'amortissement.
- ③ Remplissez l'amortisseur avec de l'huile pour amortisseur recommandée par l'orifice de la vis de réglage d'amortissement tout en tirant la tige d'amortisseur.

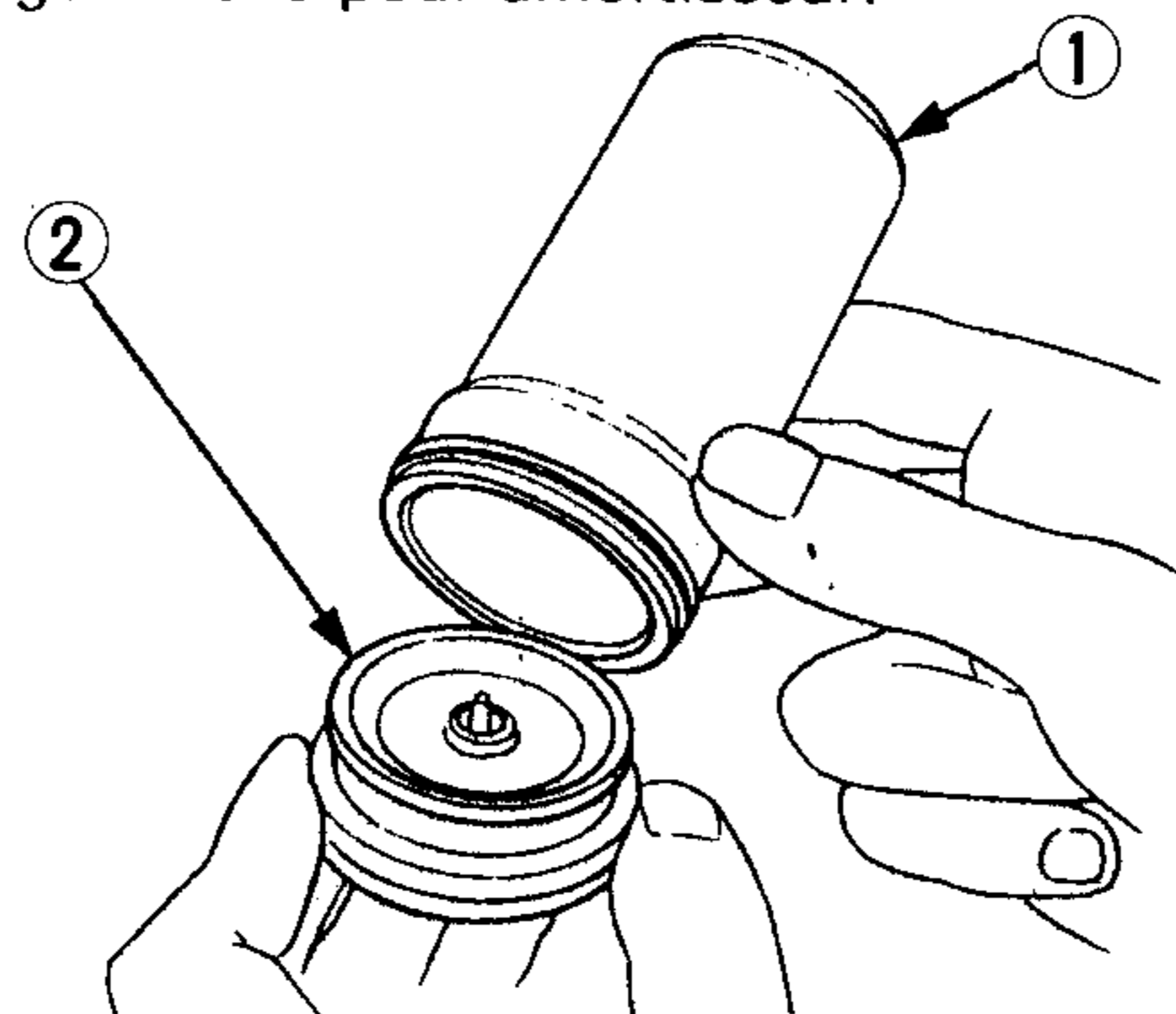


(1) HUILE D'AMORTISSEUR

- ④ Reposez la vis de réglage d'amortissement après avoir rempli l'amortisseur.

NOTE:

- L'amortisseur doit être maintenu en position verticale pour éviter que de l'huile ne s'échappe.
- ⑤ Placez l'amortisseur avec le capuchon de la chambre en haut.
 - ⑥ Répétez les étapes ① à ⑤ jusqu'à ce que le capuchon de la chambre soit retiré du réservoir. Retirer la vessie du chapeau de la chambre et vidanger l'huile pour amortisseur.



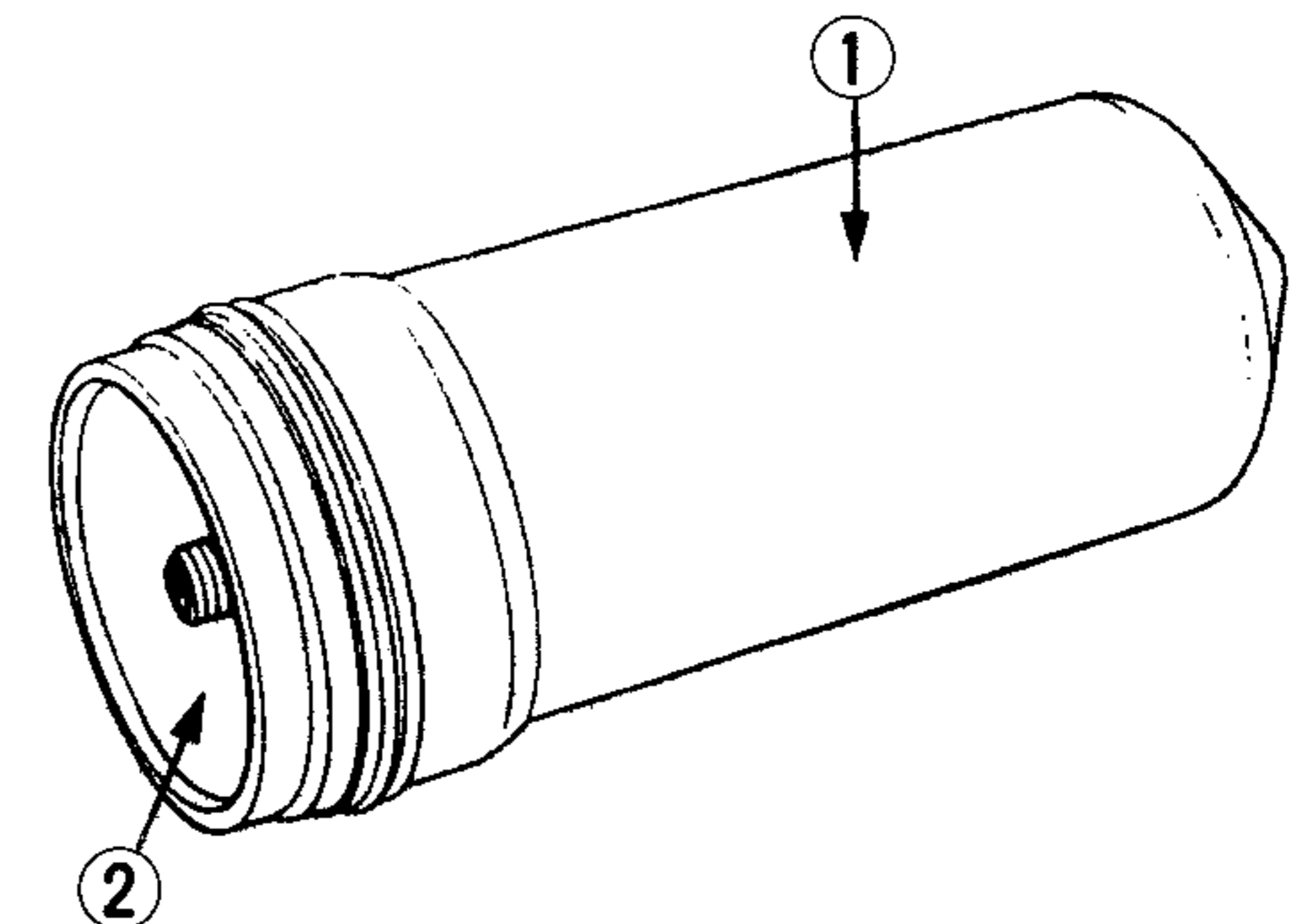
(1) POCHE

(2) CAPUCHON DE CHAMBRE

PRECAUTION:

- **N'utilisez aucun outil pour retirer la poche car cela peut endommager le capuchon de la chambre.**
- **Remplacez la poche par une neuve. Ne réutilisez pas celle qui a été déposée.**

Reposez une poche neuve sur le capuchon de chambre.

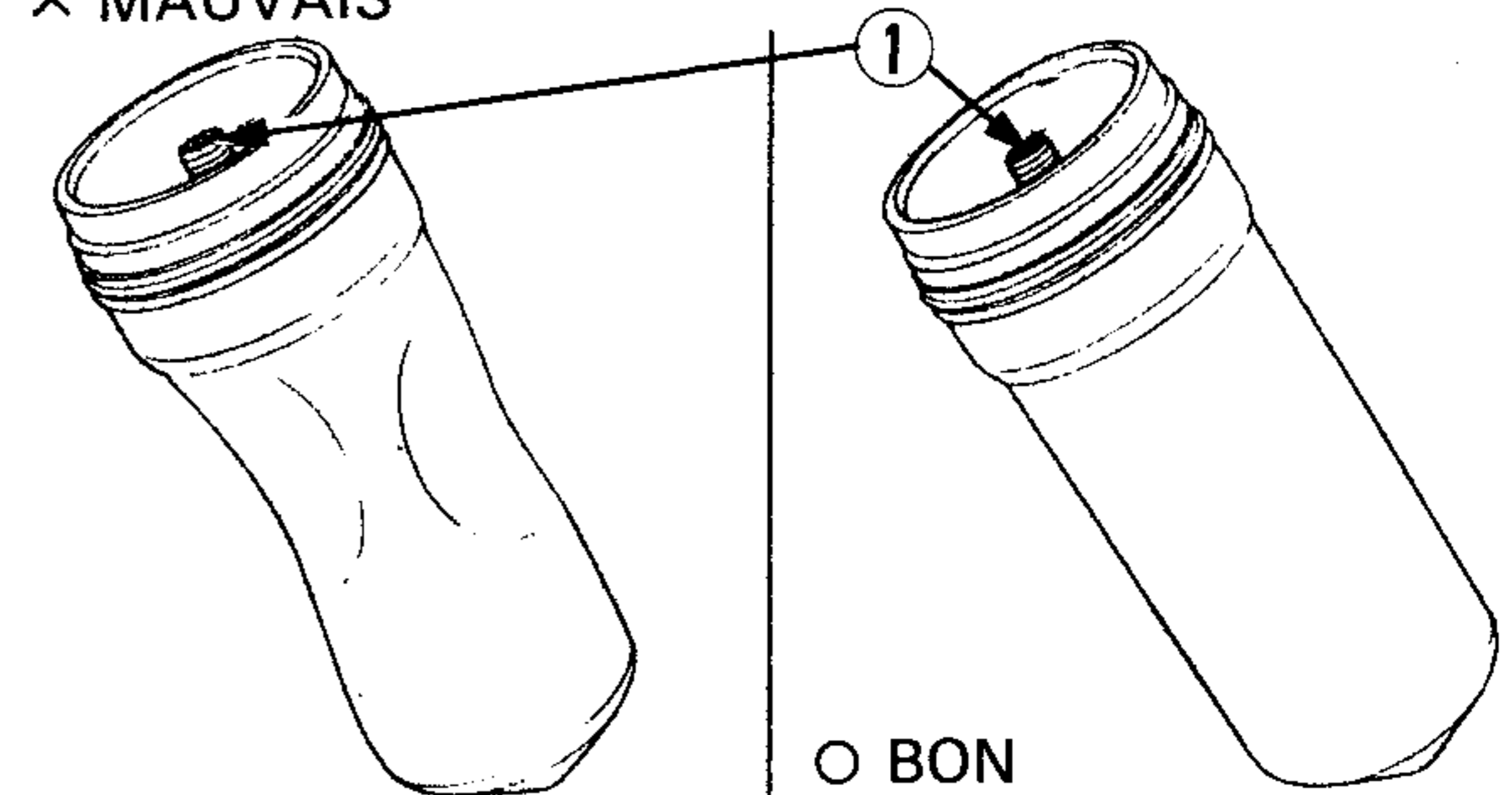


(1) POCHE

(2) CAPUCHON DE CHAMBRE

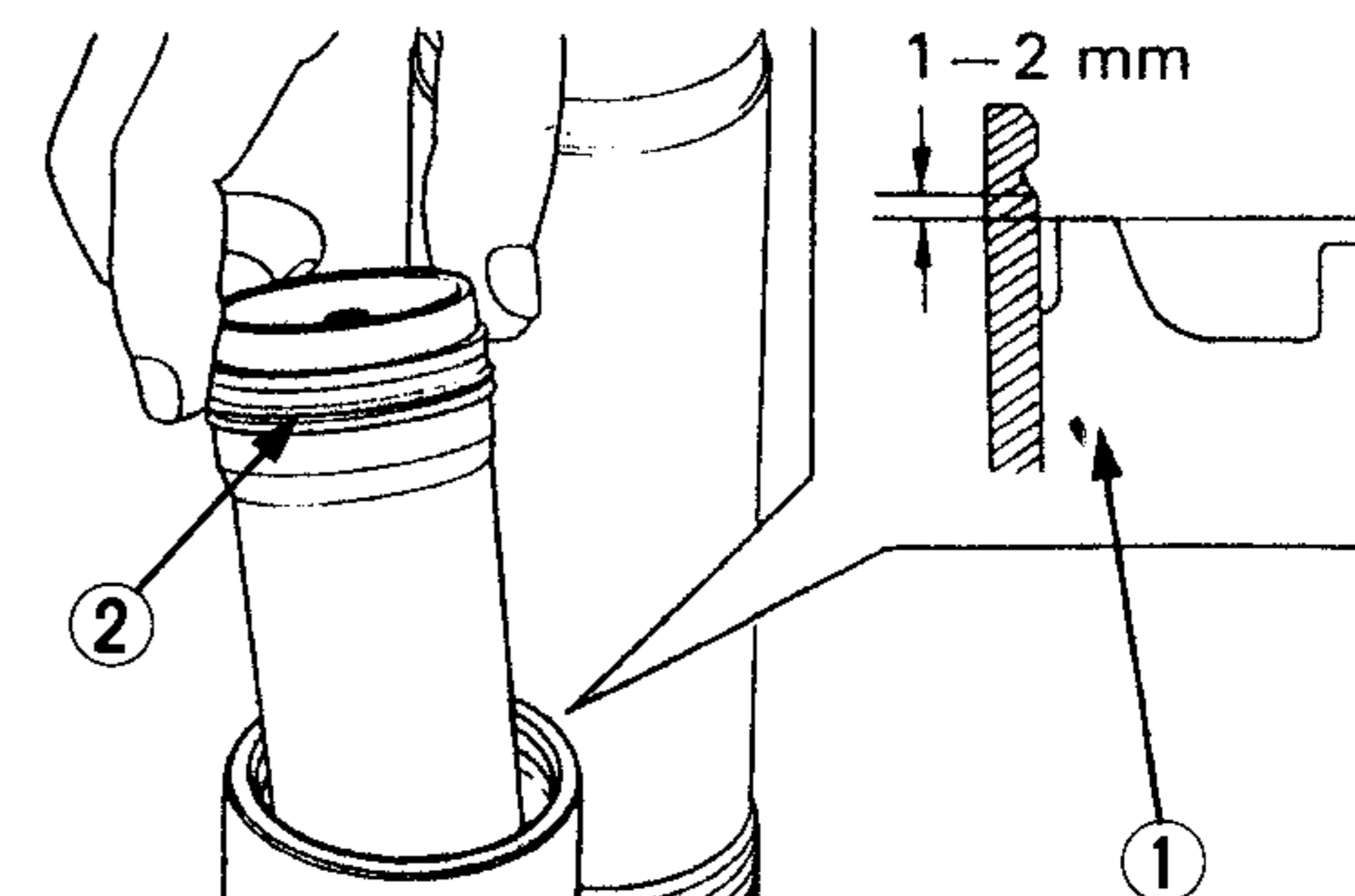
Si la poche est déformée lors de la repose, enfoncez l'obus de valve pour le remettre en forme.

× MAUVAIS



(1) OBUS DE VALVE

Nettoyez l'intérieur du réservoir et remplissez le réservoir avec de l'huile pour amortisseur recommandée. Appliquez de l'huile pour amortisseur sur la lèvre extérieure de la poche et poussez soigneusement le capuchon de la chambre dans le réservoir jusqu'à environ 1-2 mm sous la rainure de la bague de butée.



(1) CAPUCHON DE CHAMBRE

(2) LEVRE EXTERIEURE

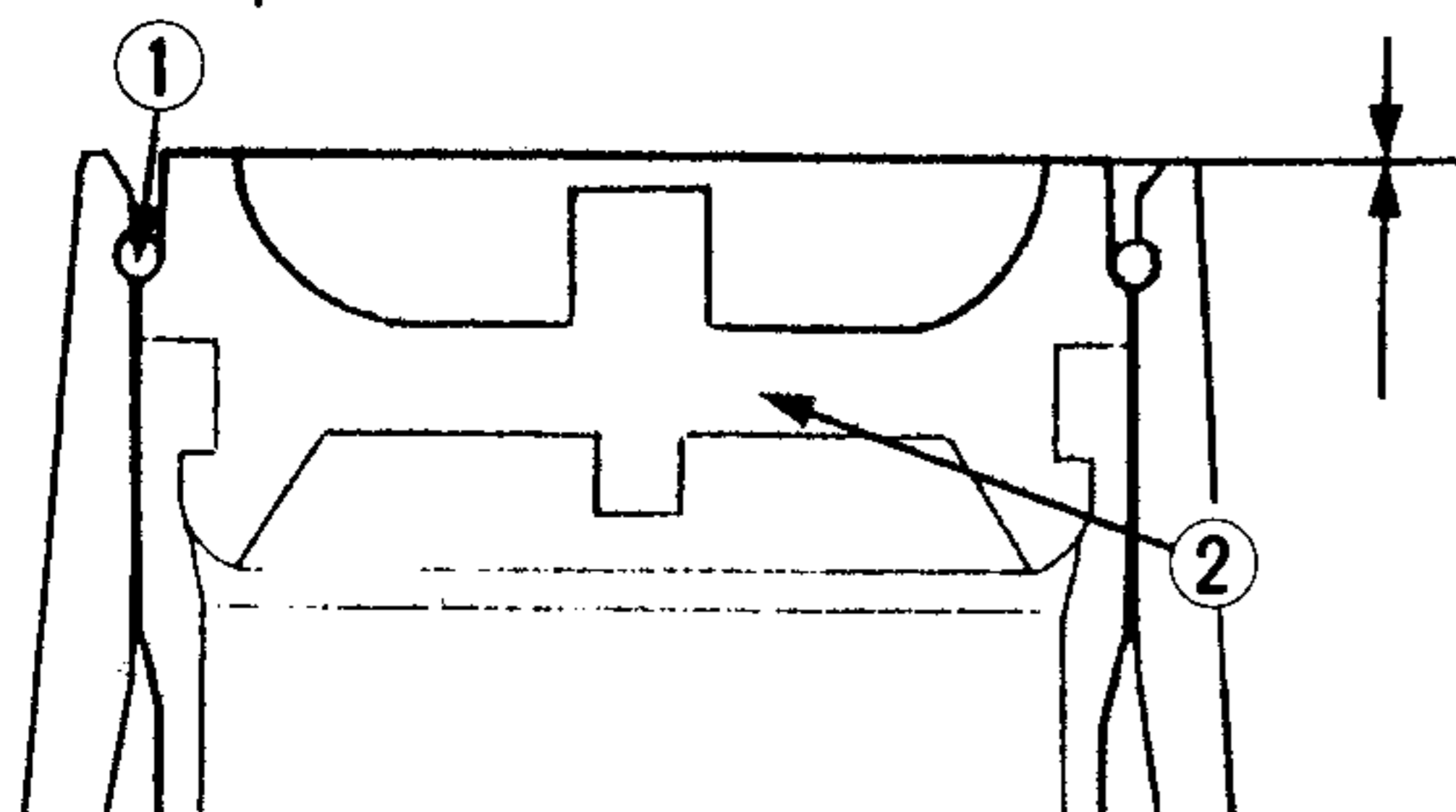
Reposez correctement la bague de butée dans la rainure du réservoir.

Remplissez le réservoir avec de l'air faiblement comprimé jusqu'à 49 kPa (0,5 kg/cm²) pour asseoir le capuchon de la chambre sur la bague de butée sur tout le pourtour.

ATTENTION

- **Assurez-vous que la bague de butée est bien assise dans la rainure de bague de butée sur tout le pourtour faute de quoi le capuchon de la chambre pourrait se séparer pendant la conduite de la moto.**

Vérifiez ensuite que la face du capuchon de la chambre est bien de niveau avec la face du réservoir de la manière indiquée.



(1) BAGUE DE BUTEE
(2) CAPUCHON DE LA CHAMBRE

ATTENTION

- **Si la chambre n'est pas uniformément assise, elle peut se détacher lors du remplissage du réservoir avec de l'azote.**

Purgez l'air de l'amortisseur.

Remplissez le réservoir avec de l'azote à la pression spécifiée (page 88).

Démontage de l'amortisseur

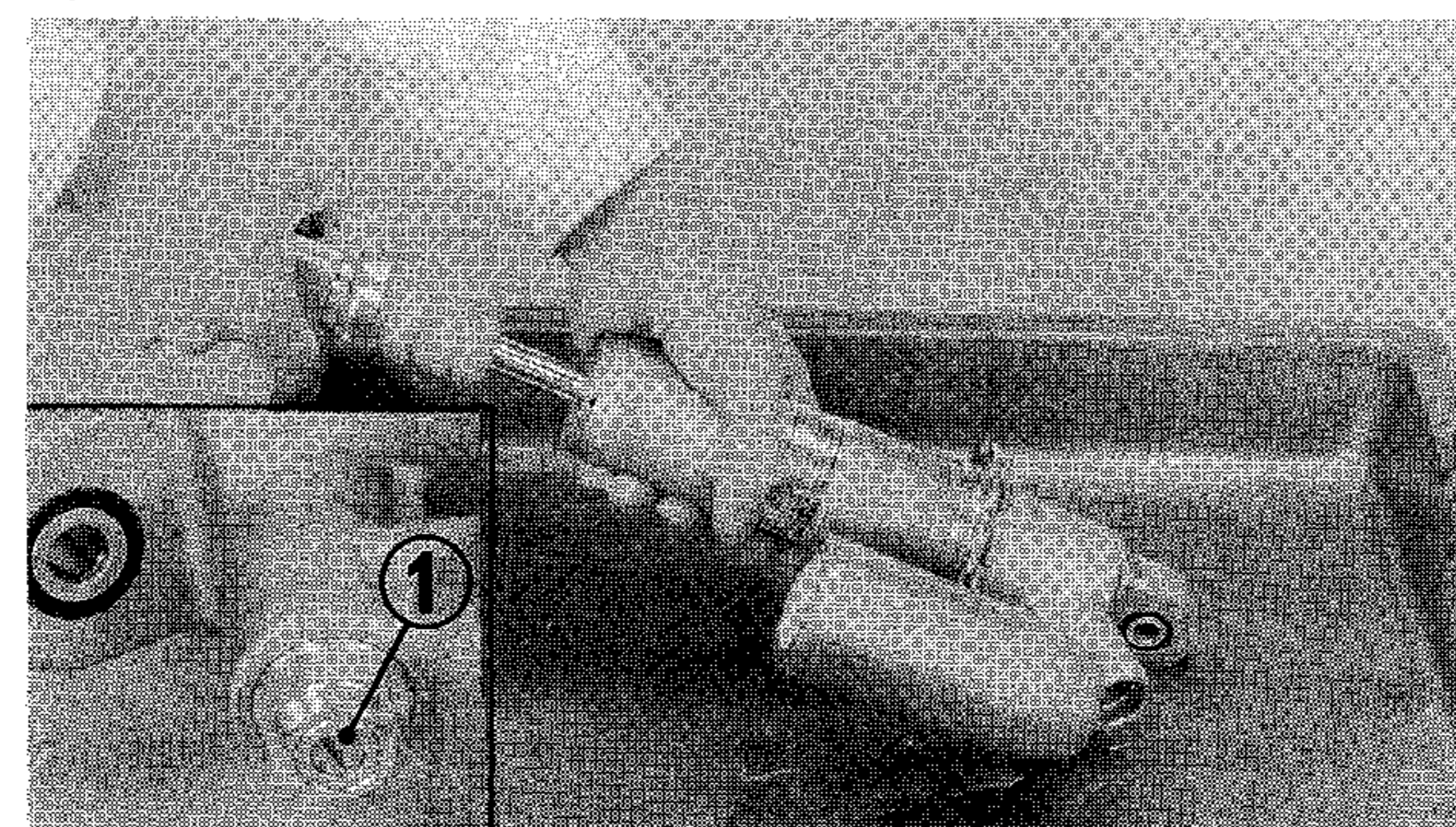
Libérez l'azote du réservoir en appuyant sur l'obus de valve.

ATTENTION

- **Dirigez la valve à distance de vous pour éviter de prendre des débris dans les yeux.**
- **Avant la dépose de l'amortisseur, relâcher l'azote en appuyant sur l'obus de la valve. Déposer ensuite la valve de l'amortisseur.**

Déposez le réglage d'amortissement.

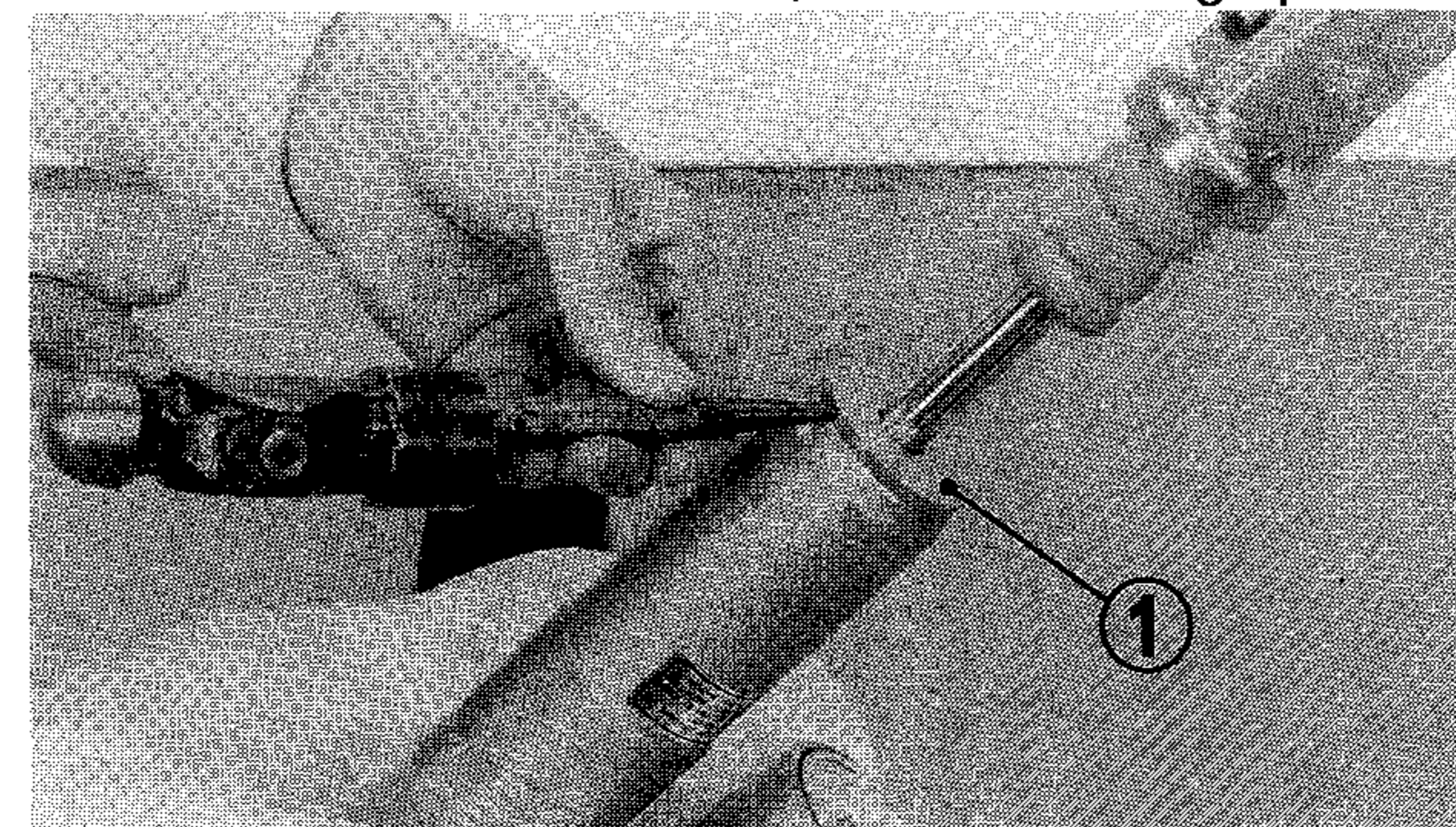
Vidangez la majorité de l'huile de l'amortisseur et du réservoir, en pompant l'amortisseur à plusieurs reprises.



(1) REGLAGE D'AMORTISSEUR

Maintenez l'amortisseur dans un étau au niveau du bâti supérieur, en le protégeant des deux côtés avec des morceaux de bois.

Retirez la plaque d'extrémité et fixez-le avec du ruban ou un morceau de fil au tampon en caoutchouc d'anti-rébondissement de manière qu'elle ne dérange pas.



(1) PLAQUE D'EXTREMITE

Enfoncez le boîtier de guide de tige jusqu'à ce que vous ayez un bon accès à la bague de butée.

Vous aurez besoin de deux petits tournevis pour retirer la bague de butée.

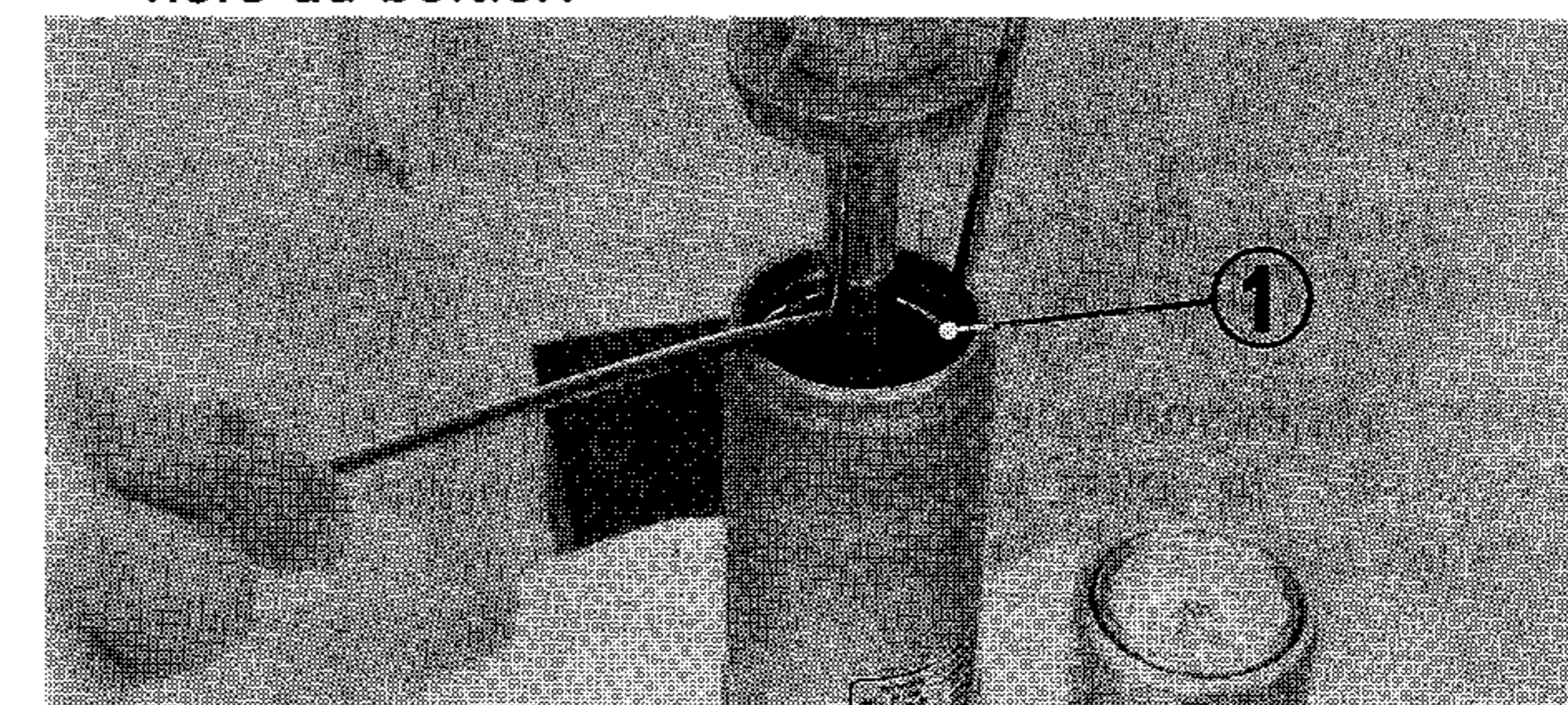
La gorge de l'anneau de butée dans le réservoir est inclinée vers l'intérieur pour donner à la bague de butée un épaulement carré sur lequel s'appuyer fermement.

Pour retirer la bague de butée, enfoncez tout d'abord l'une des extrémités de la bague de butée hors de sa rainure, puis faites glisser le deuxième tournevis entre la bague de butée et le boîtier d'amortisseur pour s'en servir comme d'un appui.

Maintenant, utilisez l'autre tournevis pour extraire complètement la bague de butée.

NOTE:

- **Vérifiez qu'il n'y a pas d'ébarbure dans la rainure. S'il y a des ébarbures dans la rainure, éliminez-les avant d'extraire l'ensemble de la tige d'amortisseur hors du boîtier.**

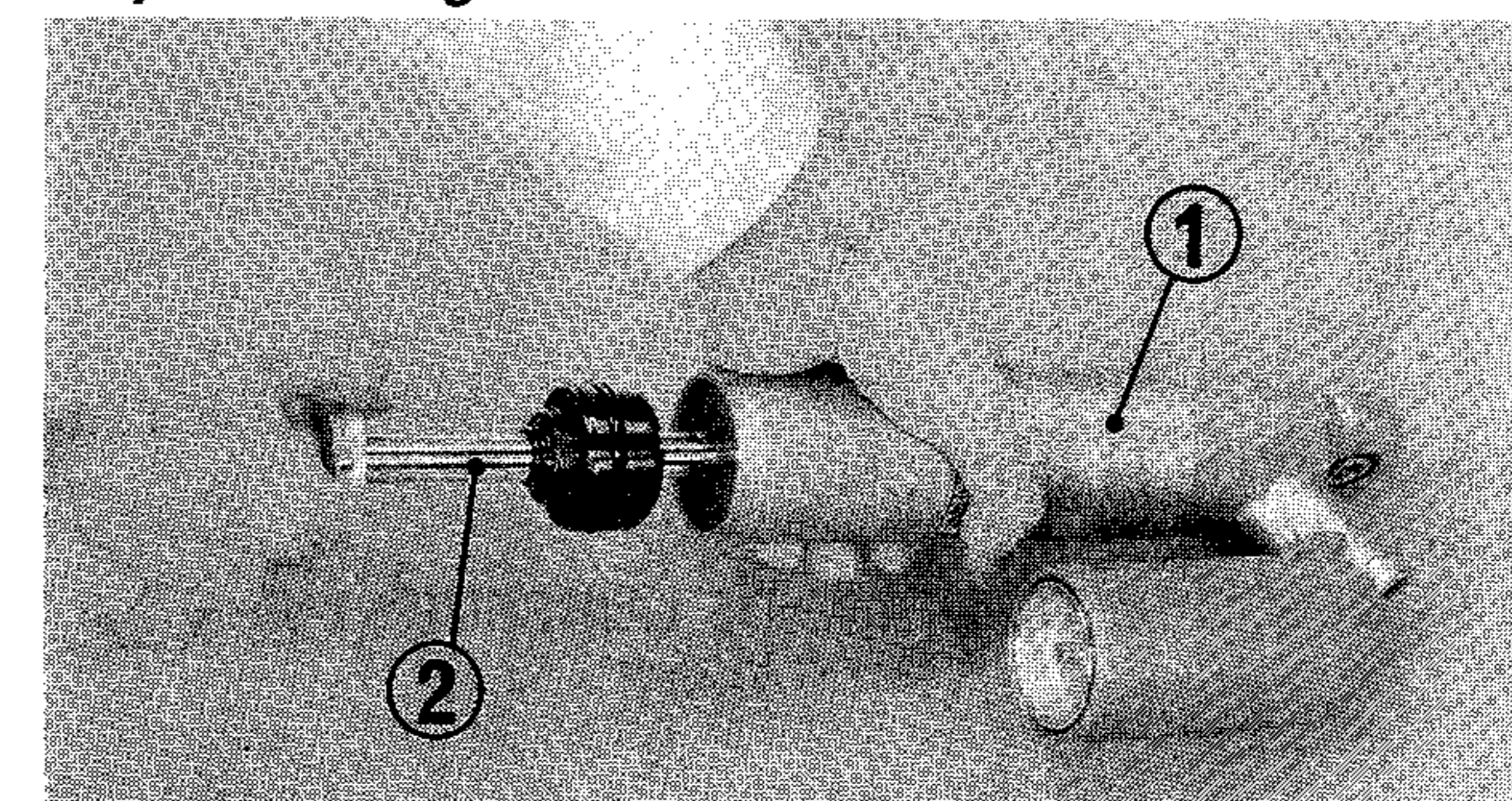


(1) BAGUE DE BUTEE

Sortez avec soin l'ensemble de tige d'amortisseur hors du boîtier d'amortisseur.

PRECAUTION:

- **Des ébarbures endommageront le segment de piston de tige d'amortisseur.**



(1) BOITIER D'AMORTISSEUR
(2) TIGE D'AMORTISSEUR

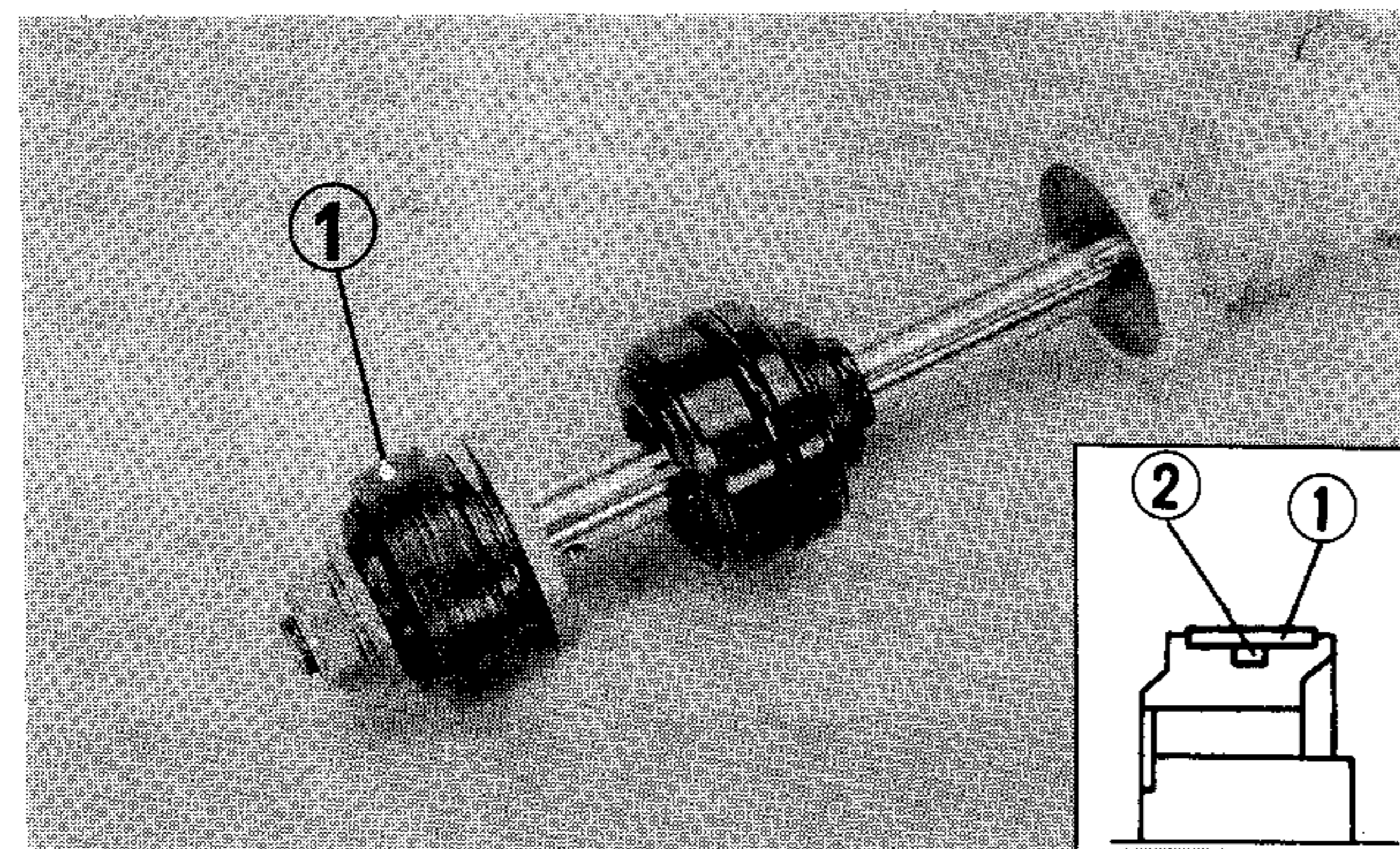
14. DEMONTAGE/REMONTAGE

Remplacement de segment de piston

Vérifiez le segment de piston.

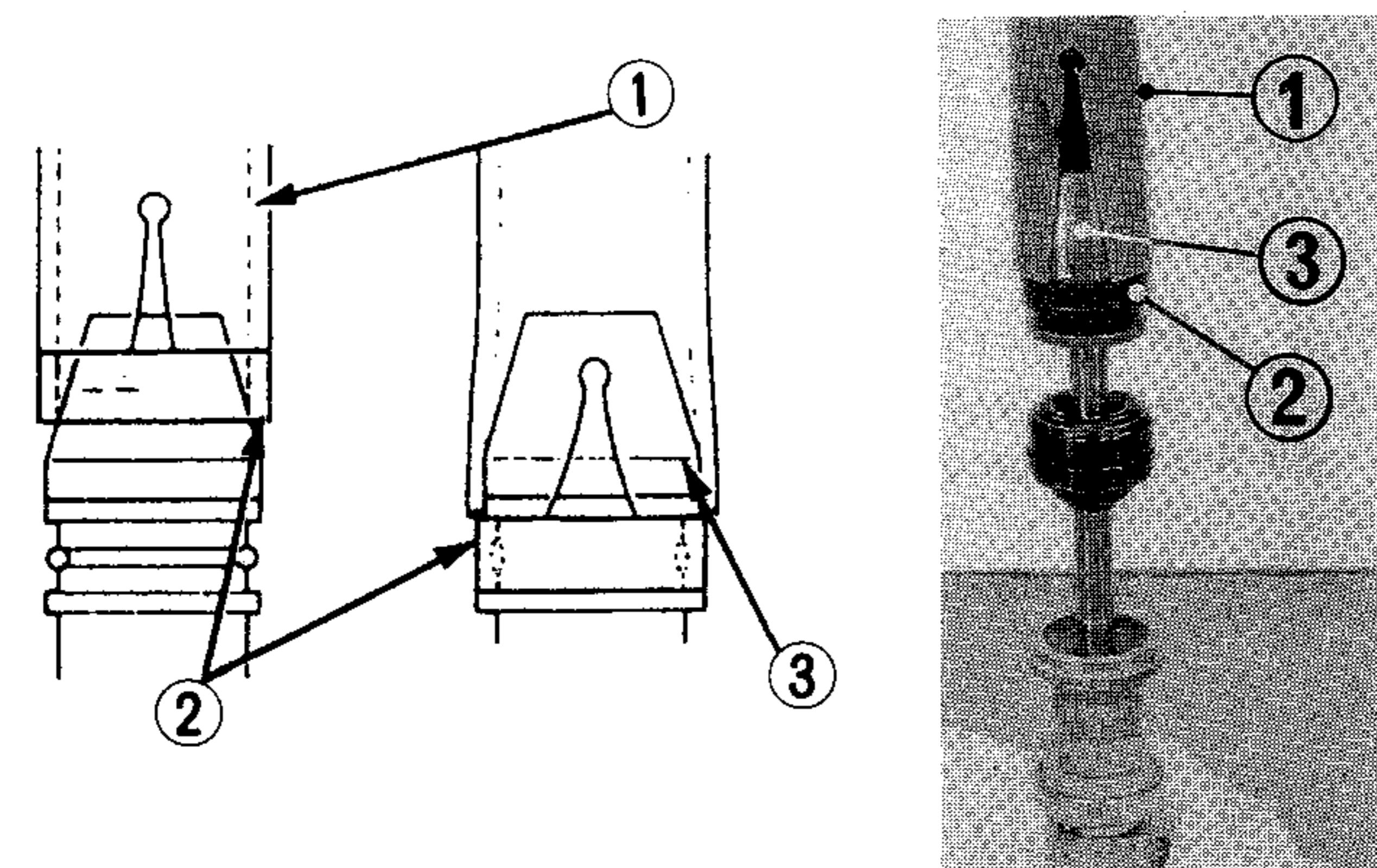
Si le segment de piston est endommagé, coupez-le et retirez-le du piston.

Remplacez le joint torique sous le segment de piston par un neuf.



(1) SEGMENT DE PISTON
(2) JOINT TORIQUE

Placez l'accessoire de guide de curseur sur le piston et introduisez un joint torique et un segment de piston neufs en place avec la bague de manchon.



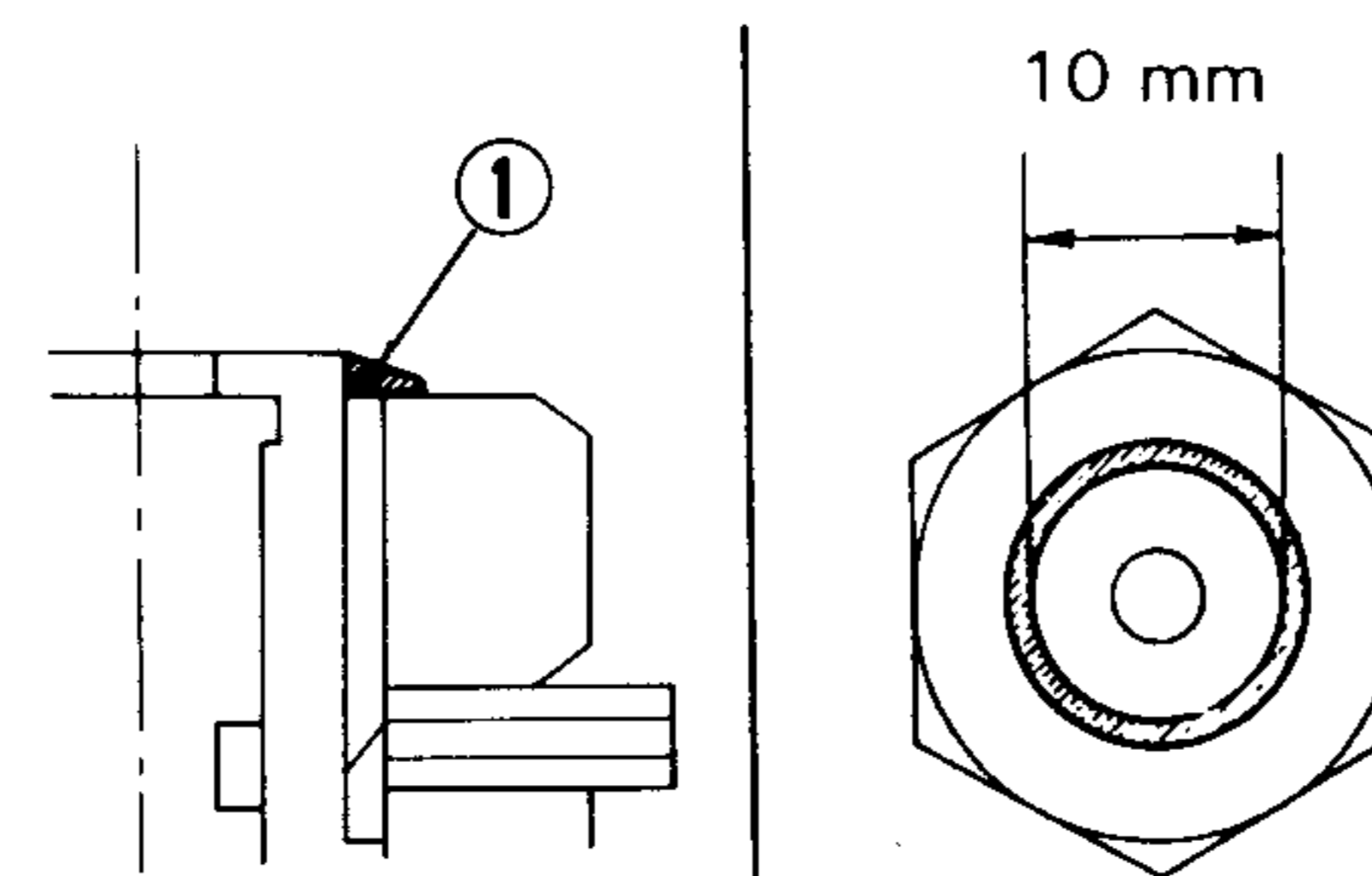
(1) BAGUE DE MANCHON
(2) SEGMENT DE PISTON
(3) ACCESSOIRE DE GUIDE DE CURSEUR

Demontage de tige d'amortisseur

PRECAUTION:

- *Pour éviter que des peluches de tissus ou de la boue ne pénètrent sur les parties de la tige d'amortisseur, ne pas mettre de gants pendant le travail sur la tige d'amortisseur.*
- *Faites attention à bien roder de sorte que le D.E. de l'extrémité de tige soit d'environ 10 mm et ne rodez pas trop.*

Défreiner l'écrou de l'extrémité de tige d'amortisseur avec une meule de la manière indiquée.



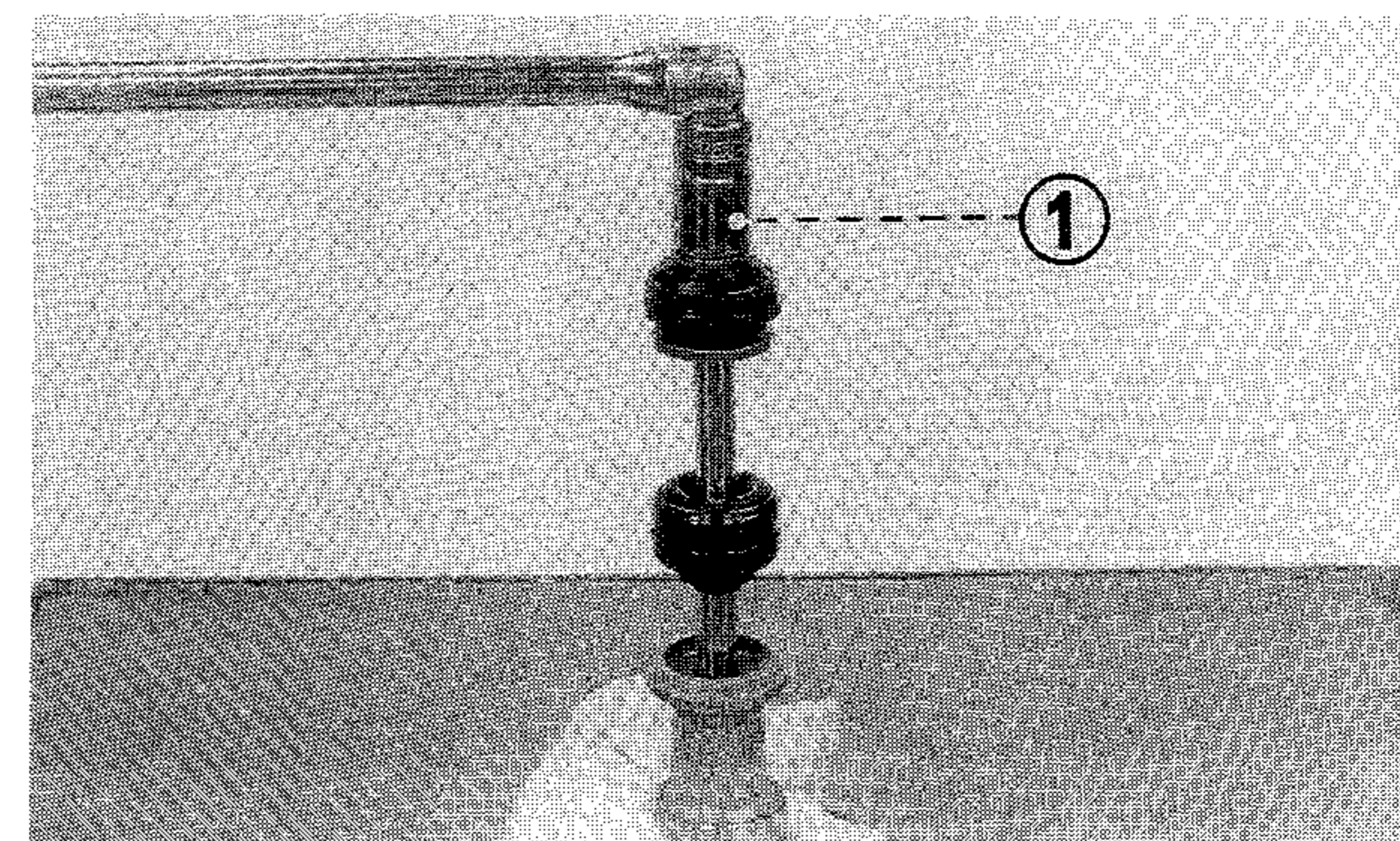
(1) ZONE DE RODAGE

Placer la tige d'amortisseur dans un étau avec des mordaches ou utiliser un chiffon d'atelier en faisant bien attention de ne pas tordre le bâti inférieur.

Enlever l'écrou d'extrémité et le mettre au rebut.

NOTE:

- Si la tige de l'amortisseur est craquelée ou endommagée pendant que l'écrou d'extrémité est enlevé, remplacer l'ensemble de la tige d'amortisseur par un neuf.
- Eliminer toutes les bevures de l'extrémité de la tige d'amortisseur.

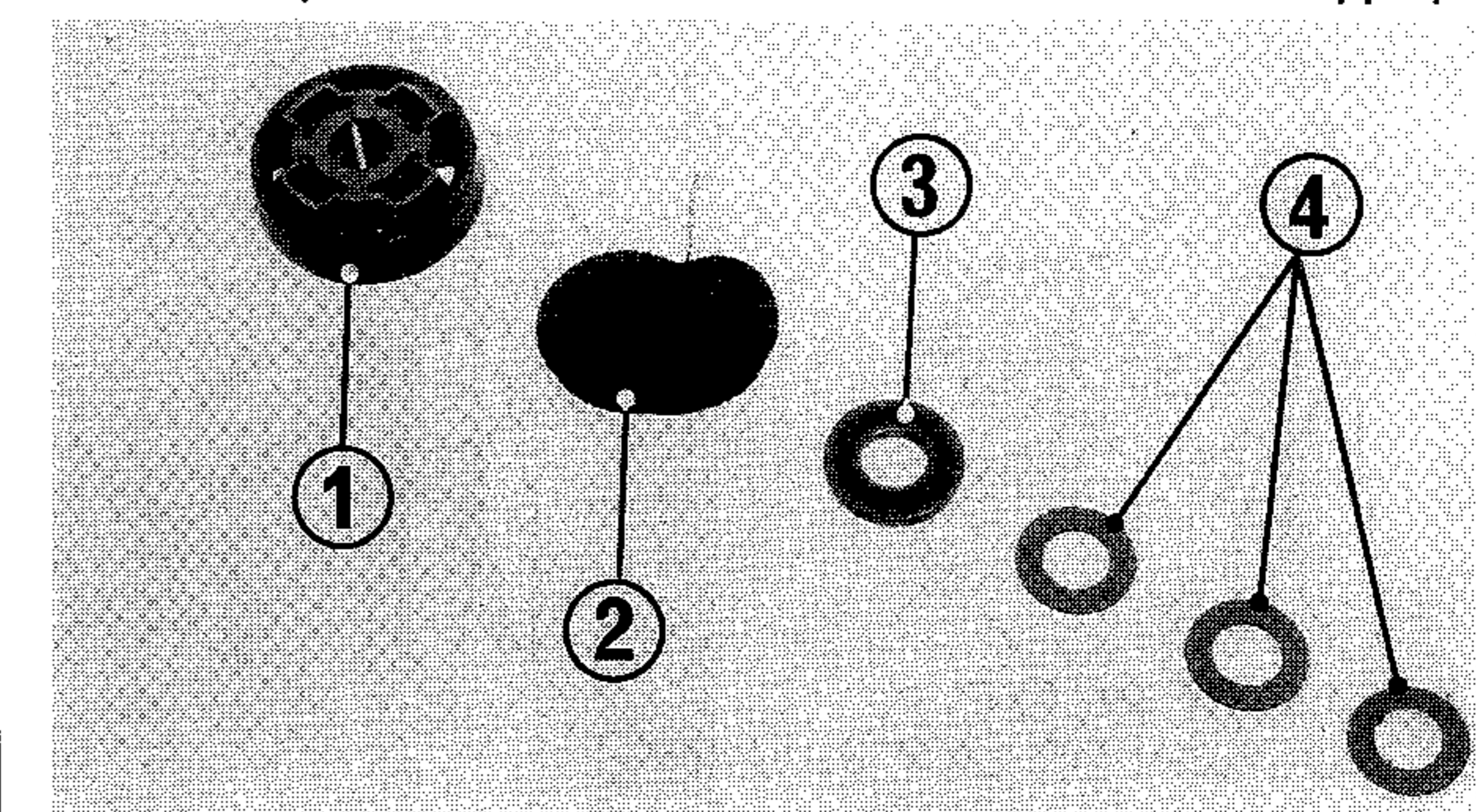


(1) ECROU D'EXTREMITE

Retirer les rondelles, la butée de soupape, les soupapes de rebond et le piston de la tige d'amortissement.

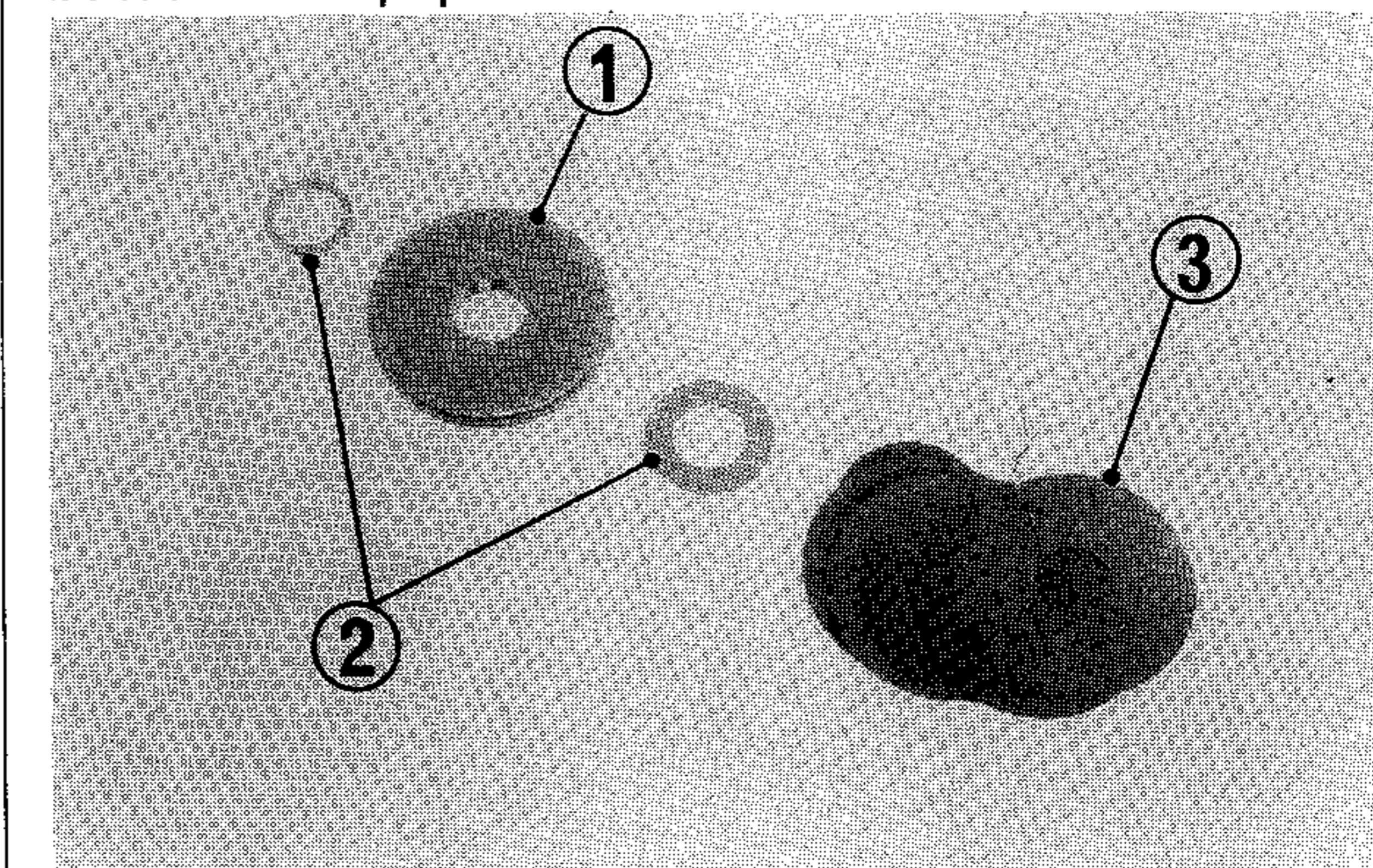
NOTE:

- Passer une pièce fine de fer au travers des valves qui ont été démontées de manière à s'assurer de leur bonne remise en place.
- Eloigner la poussière et les matières abrasives des pièces de la tige de l'amortisseur.
- Bien nettoyer les valves dans un solvant, si elles ont été démontées et séparées.
- Faire attention de ne pas mettre de solvant sur le joint torique, l'anneau de piston et le coussinet.
- La disposition et le nombre des valves est typique.



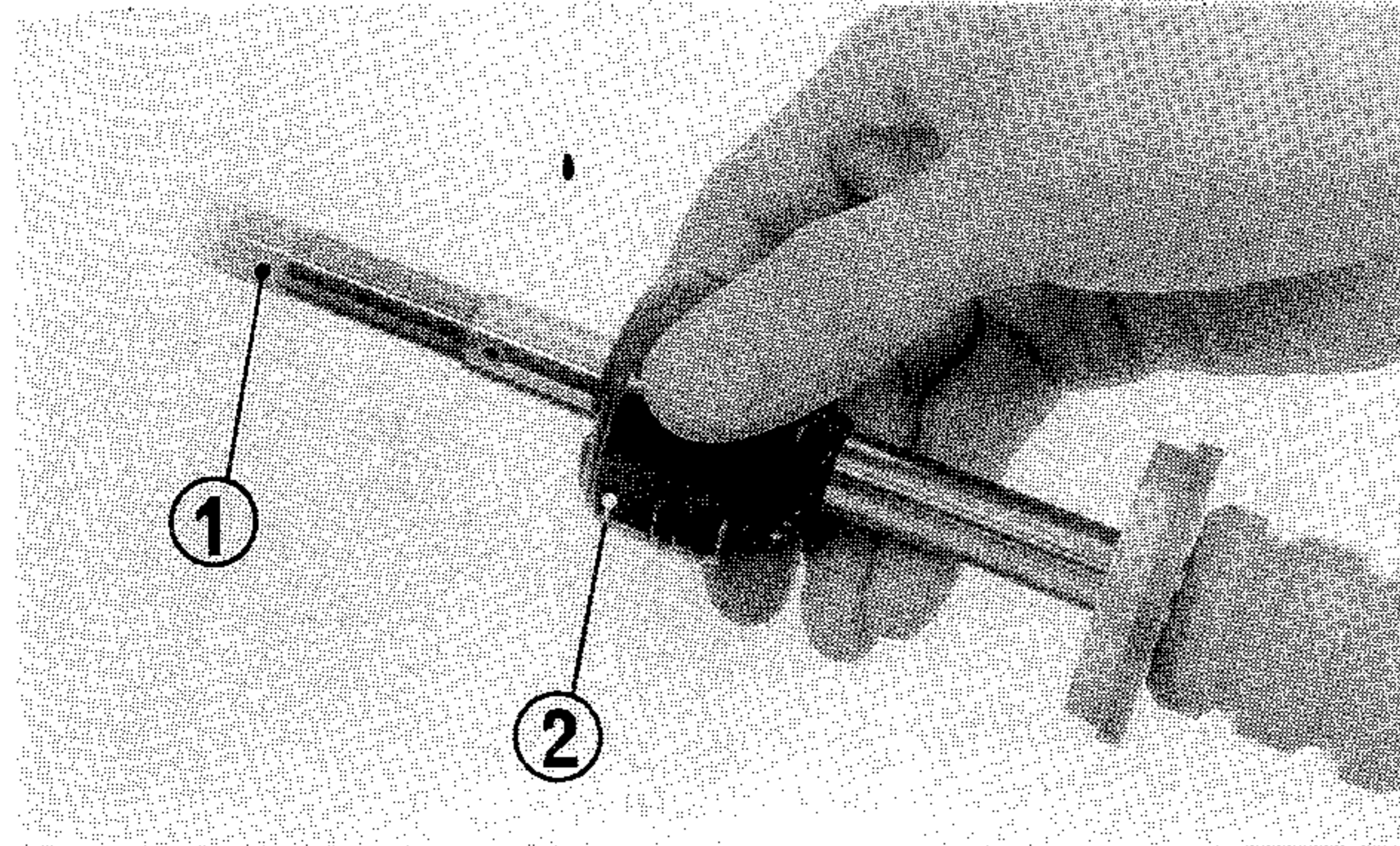
(1) PISTON (2) VALVES DE REBOND
(3) BUTEE DE VALVE (4) RONDELLES D'EXTREMITE

Retirer les soupapes de compression, la rondelle et la butée de soupape.



(1) BUTEE DE VALVE
(2) RONDELLES
(3) VALVES DE COMPRESSION

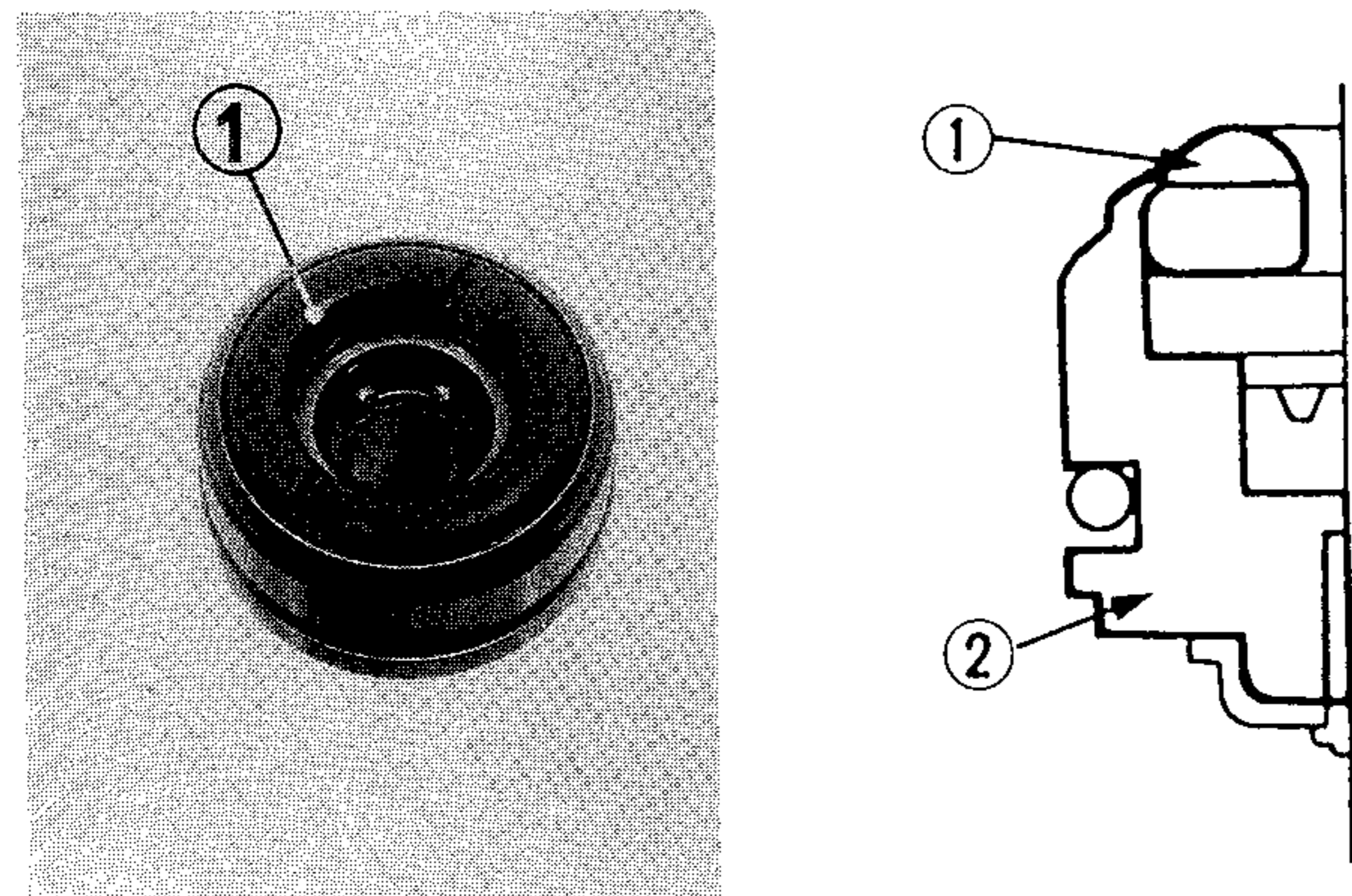
Entourez les filets supérieurs de la tige d'amortisseur avec du ruban.
 Retirez le boîtier de guide de tige de la tige d'amortisseur.
 Retirez la plaque d'extrémité et le caoutchouc de butée de la tige d'amortisseur.



(1) RUBAN
 (2) BOITIER DE GUIDE DE TIGE

Vérification de boîtier de guide de tige

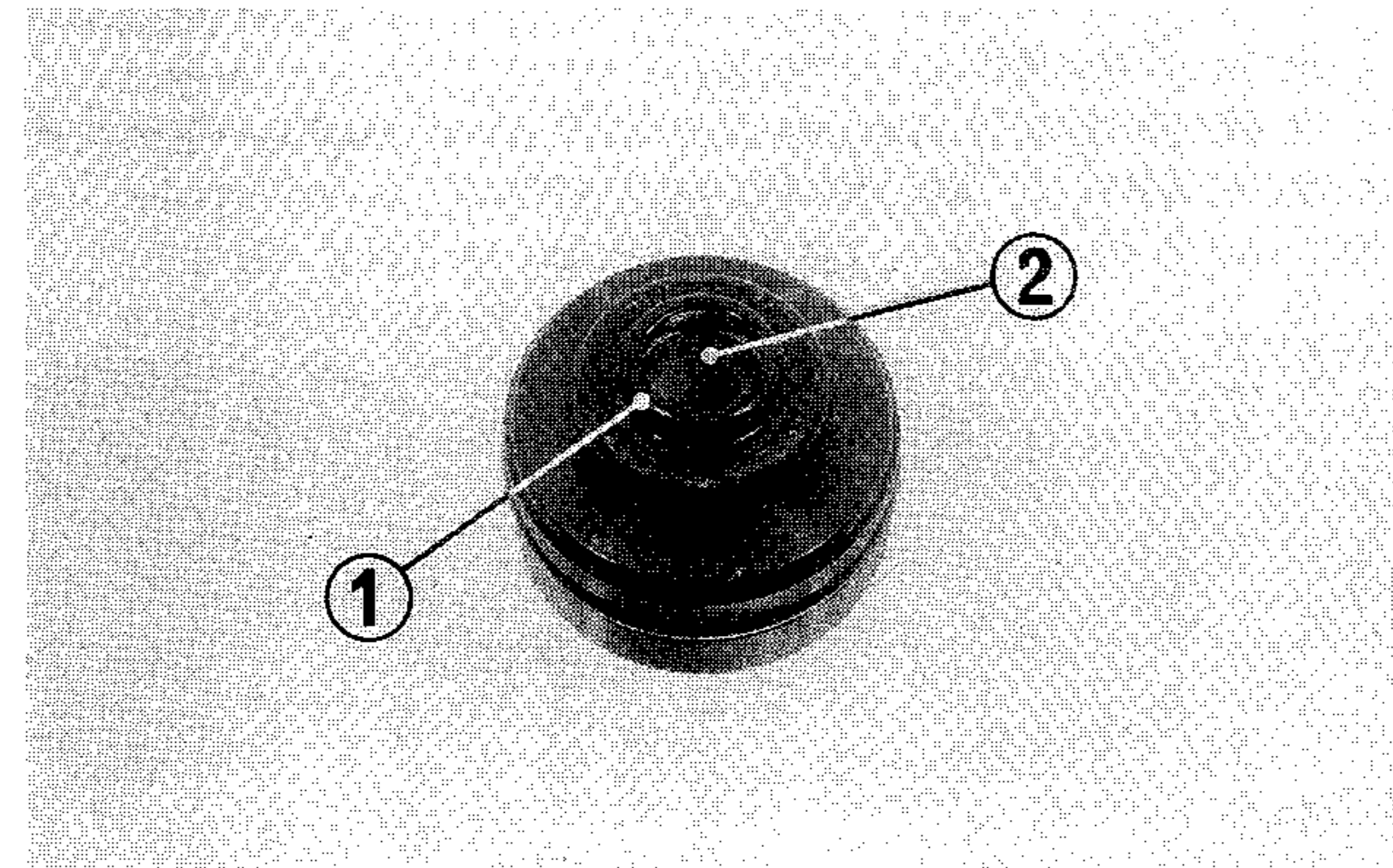
Vérifier l'usure et l'état général du caoutchouc de rebond et remplacer le boîtier du guide de tige par un neuf.



(1) CAOUTCHOUC DE REBOND
 (2) BOITIER DE GUIDE DE TIGE

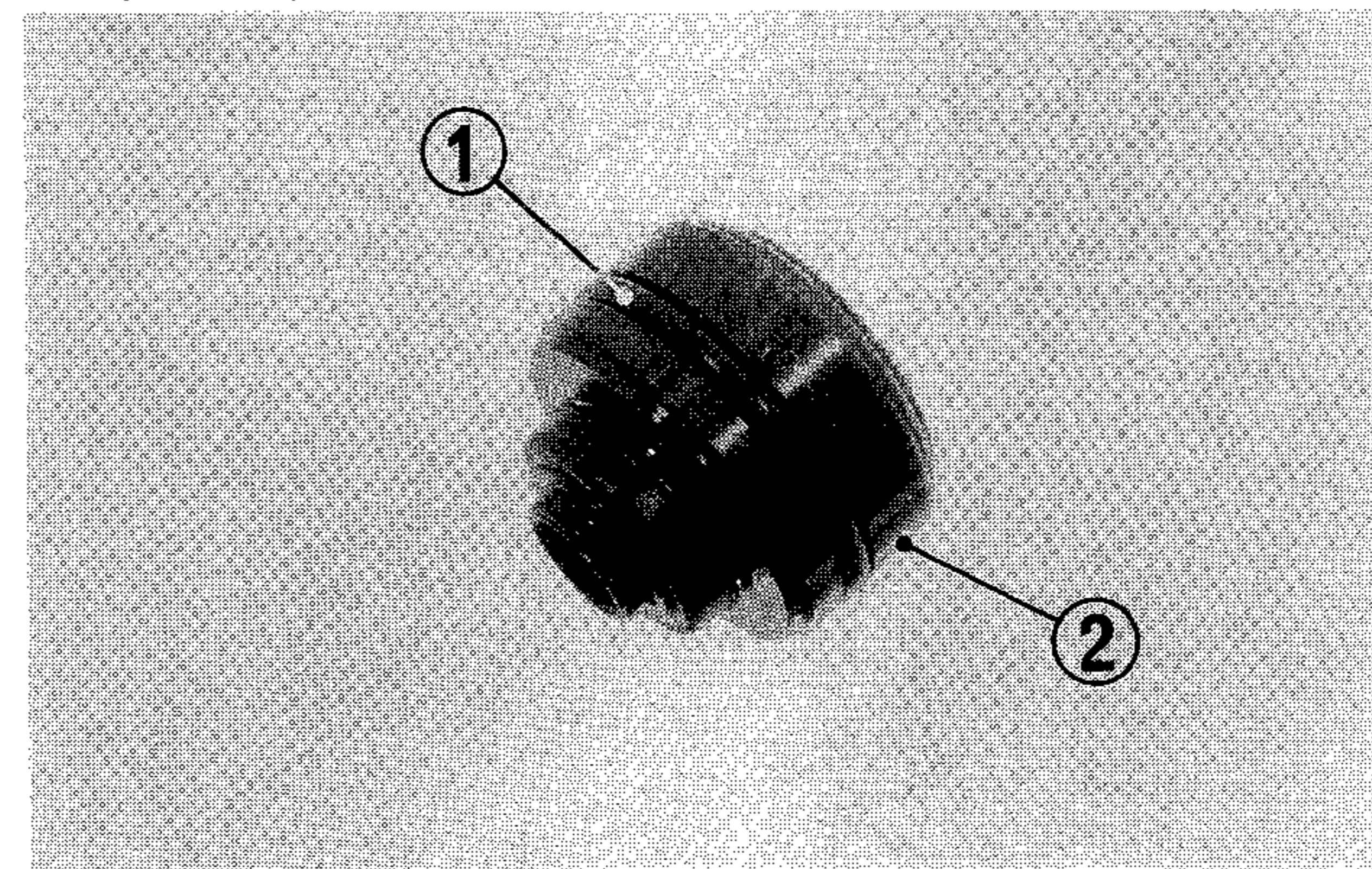
Vérifier l'usure et l'état général des lèvres de cache-poussière et remplacer le boîtier de guide de tige par un neuf.

Vérifier à l'oeil le métal du boîtier de guide de tige. Si le métal est suffisamment usé pour que la surface de cuivre apparaisse, remplacer le boîtier de guide de tige par un neuf.



(1) CACHE-POUSSIÈRE
 (2) METAL DE BOITIER DE GUIDE DE TIGE

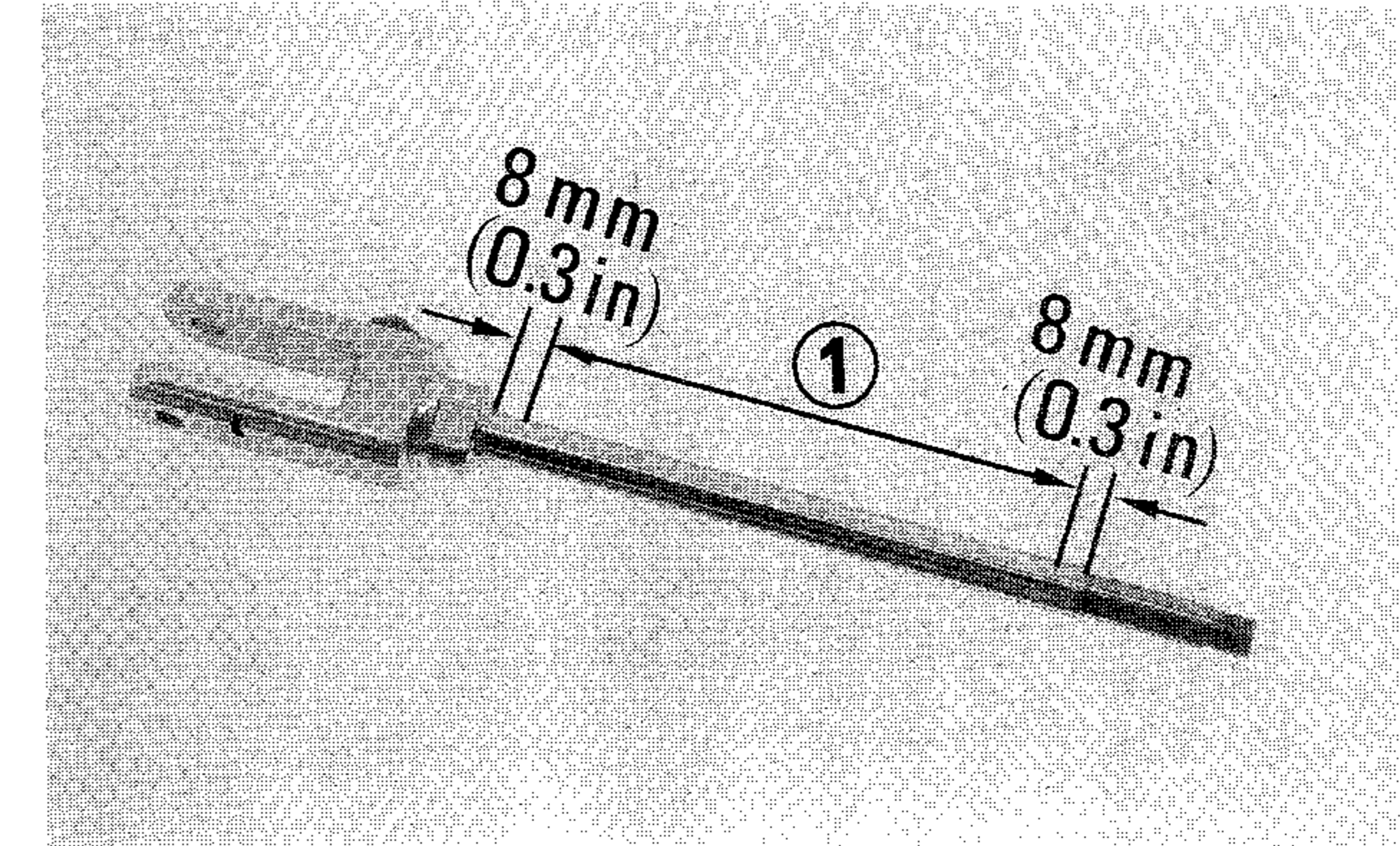
Enlever le joint torique du boîtier de guide de tige et remplacer par un neuf.



(1) JOINT TORIQUE
 (2) BOITIER DE GUIDE DE TIGE

Vérification de tige d'amortisseur

Vérifier la surface de coulissement de tige d'amortisseur n'est ni endommagée ni tordue.



(1) SURFACE DE GLISSEMENT

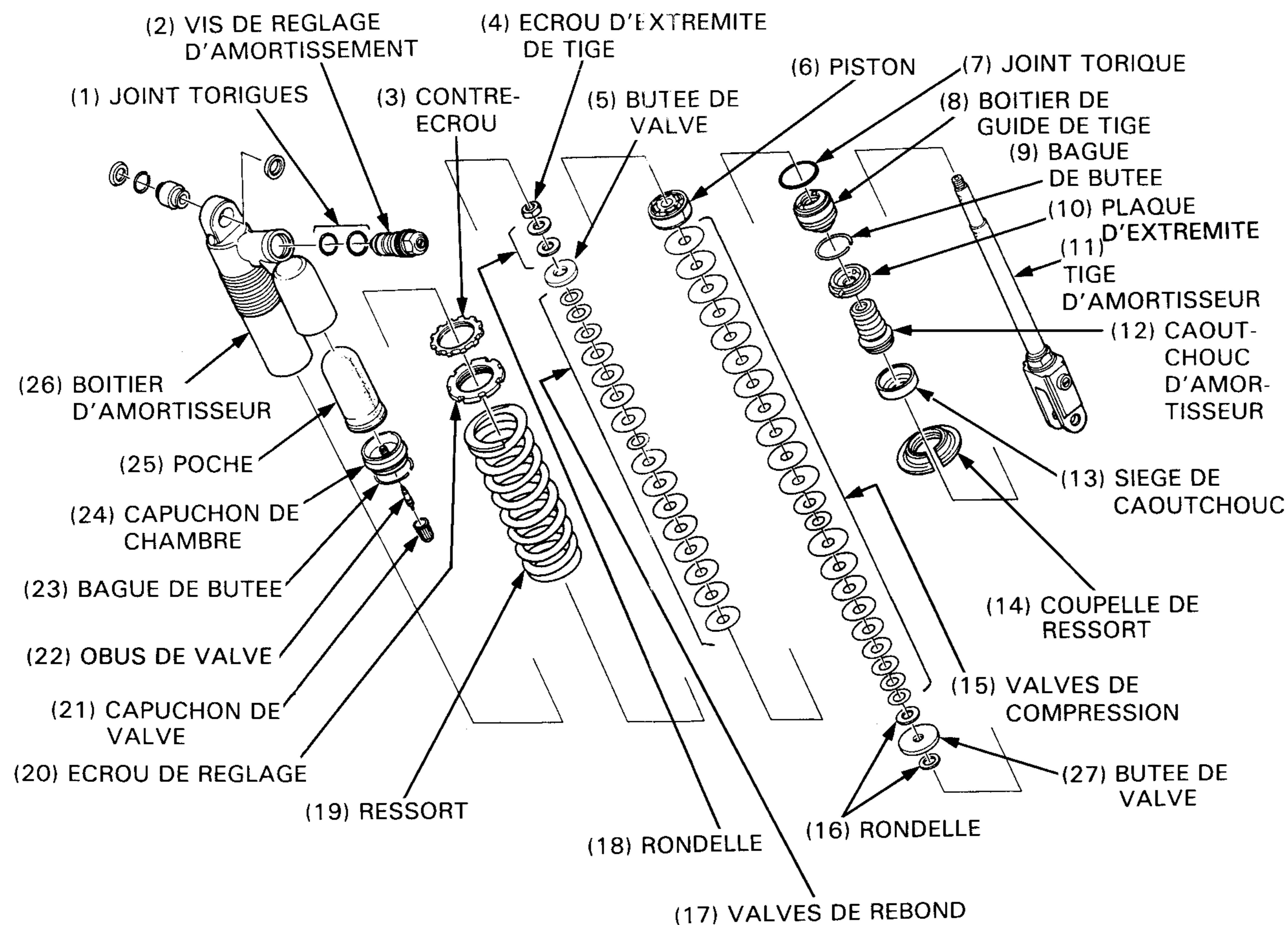
14. DEMONTAGE/REMONTAGE

REMONTAGE DE L'AMORTISSEUR

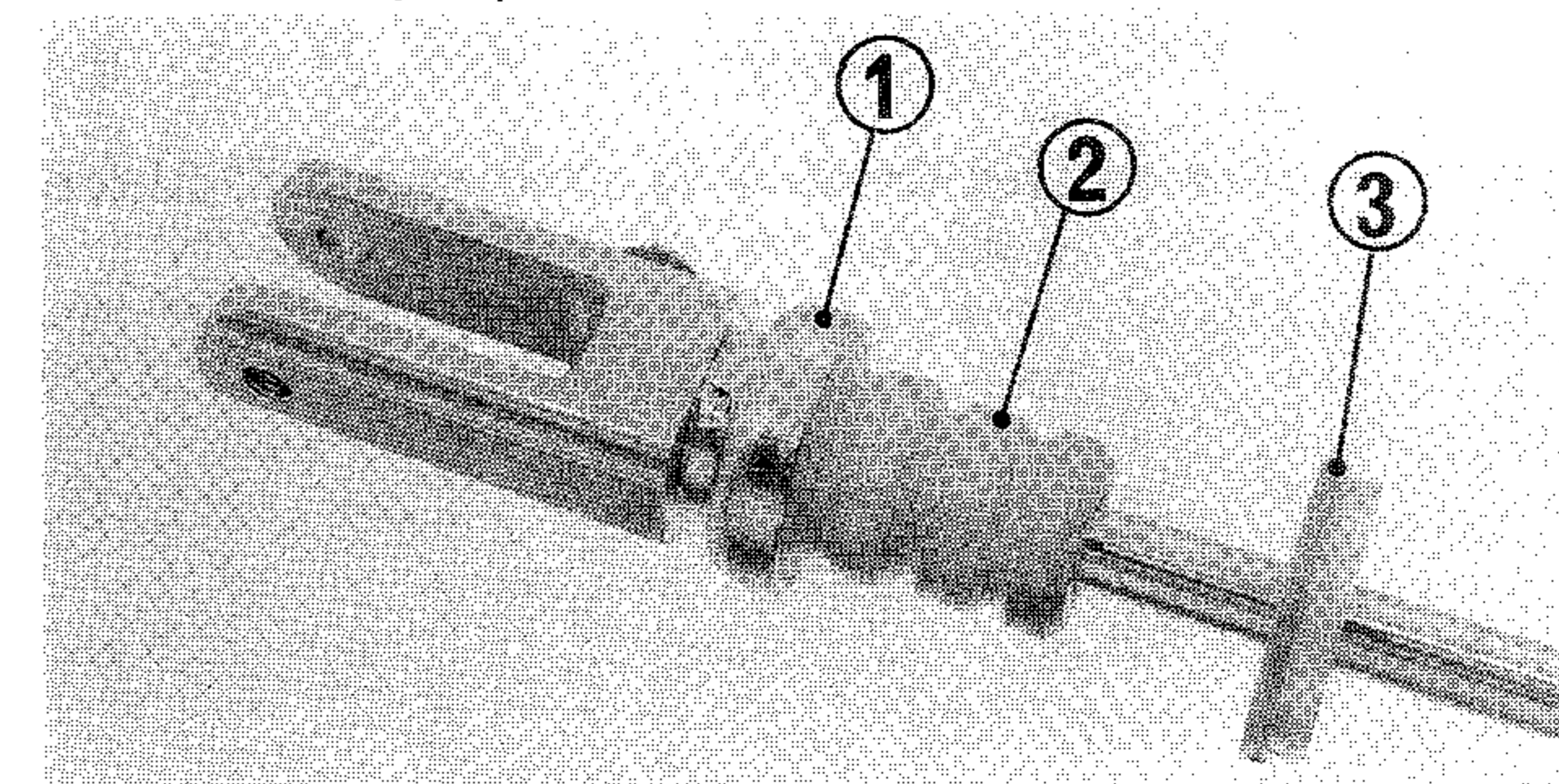
Avant le remontage, lavez toutes les pièces avec du solvant et les sécher avec de l'air comprimé. Vérifiez qu'il n'y a pas de poussière ou de débris sur les pièces.

NOTE:

- Ne remontez jamais de valve qui sont poussiéreuses ou qui ont été contaminées pendant le démontage. Démontez-les et nettoyez-les à fond avec du solvant avant le remontage.
- Faites très attention à ne pas mettre de solvant sur les joints toriques et les joints.
- Ne démontez pas la vis de réglage d'amortissement sur la fixation inférieure.
- Il est possible que la disposition et le nombre des soupapes diffère de ceux indiqués.



Reposer le siège de caoutchouc, le caoutchouc d'amortisseur et la plaque d'extrémité.



(1) SIEGE DE CAOUTCHOUC
(2) CAOUTCHOUC D'AMORTISSEUR
(3) PLAQUE D'EXTREMITE

Maintenir l'amortisseur dans un étau avec des mordaches ou un chiffon d'atelier.

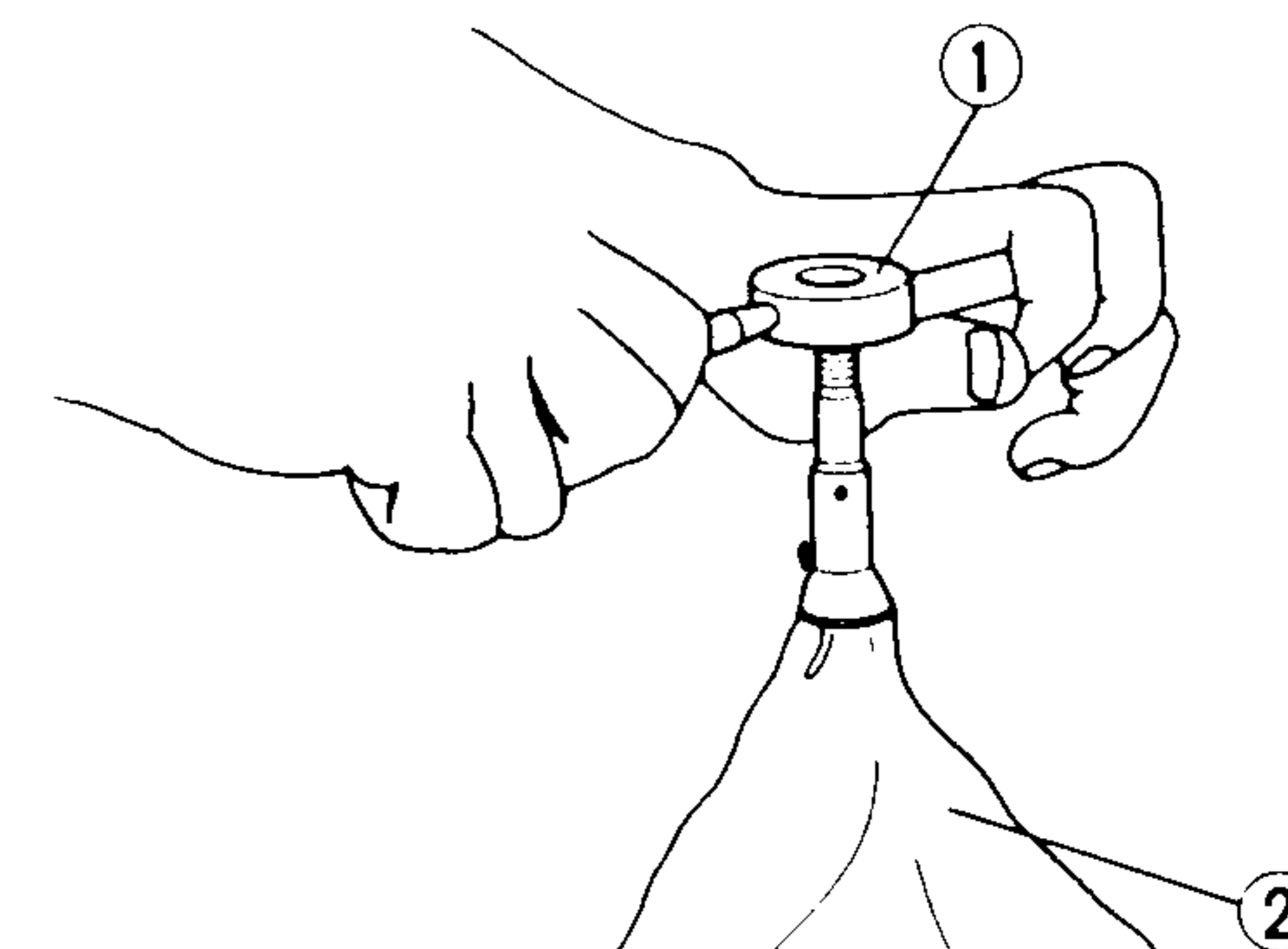
Bloquer dans un étau avec des mordaches ou utiliser un chiffon autour de la monture inférieure avec ruban.

Enlever les bavures de l'extrémité de la tige d'amortisseur avec une lime et corriger les filetages avec une matrice

Nettoyer la tige de l'amortisseur avec un solvant après avoir corrigé les filetages.

NOTE:

- S'assurer que des bavures ne sont pas bloquées dans la lumière de la tige d'amortisseur.



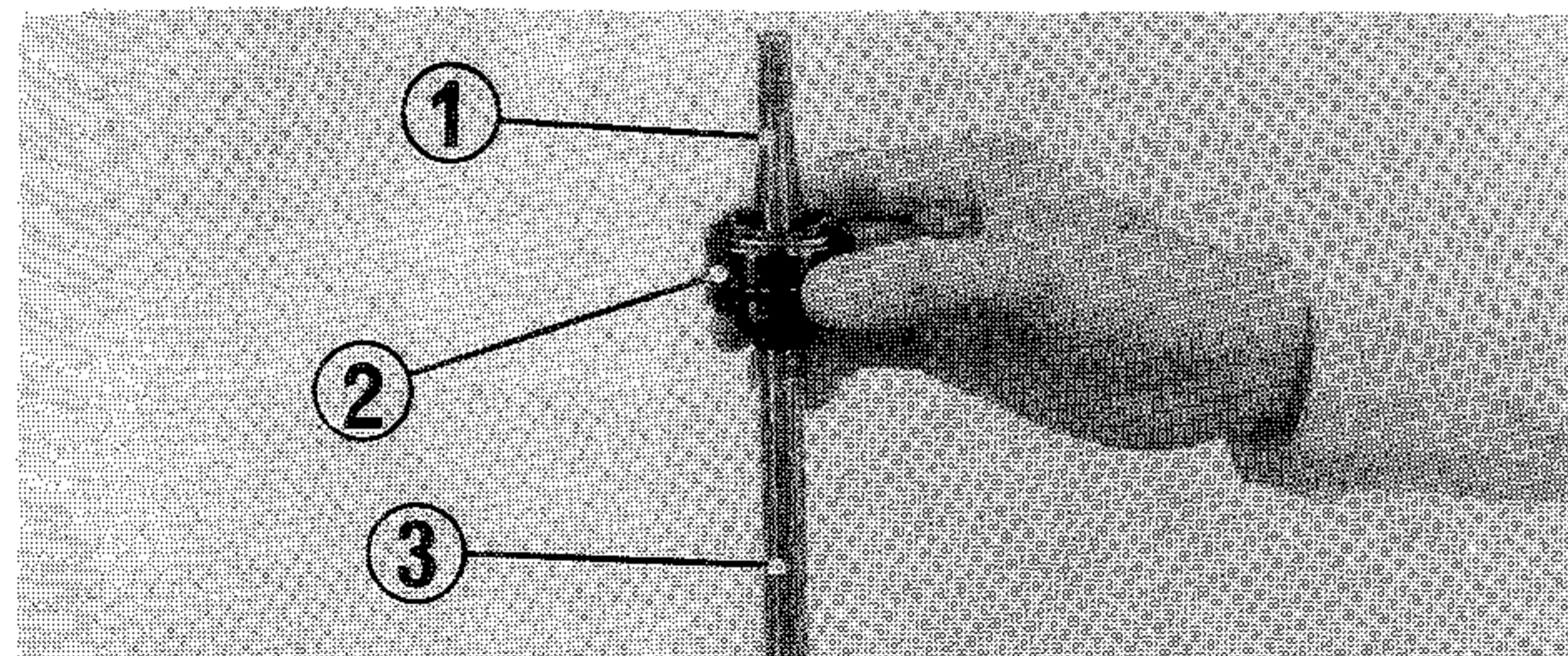
(1) MATRICE, 12 x 1,5 mm (2) CHIFFON D'ATELIER

Poser l'outil spécial sur la tige d'amortisseur.

Reposer avec précaution le boîtier de guide de tige en mettant le caoutchouc de rebond vers le haut, au dessus de la tige d'amortisseur.

NOTE:

- Le joint du boîtier de guide de tige est rempli de graisse.
- Faire attention de ne pas enlever la graisse du joint.
- Faire attention de ne pas endommager la lèvre du joint d'huile ou de la retourner.



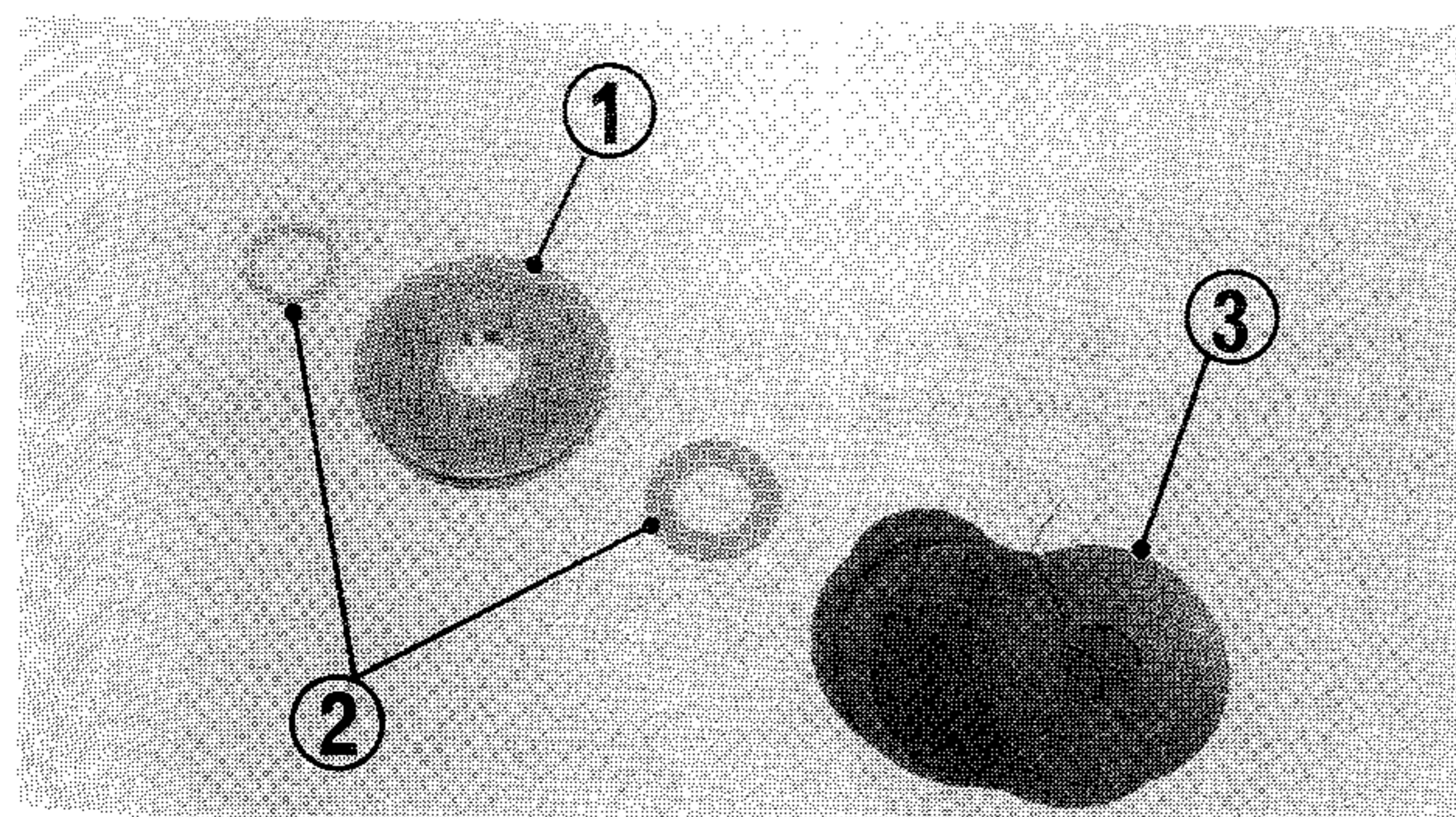
(1) GUIDE DE CURSEUR, 14 mm
(2) BOITIER DE GUIDE DE TIGE
(3) TIGE D'AMORTISSEUR

Enlever l'outil spécial.

Reposer les rondelles, la butée de soupape et les soupapes de compression sur la tige d'amortissement.

NOTE:

- La disposition et le nombre des valves peuvent être différents de ce qui est indiqué ci-dessous.



(1) BUTEE DE VALVE (2) RONDELLES
(3) VALVES DE COMPRESSION

Reposer le piston sur la tige d'amortisseur.

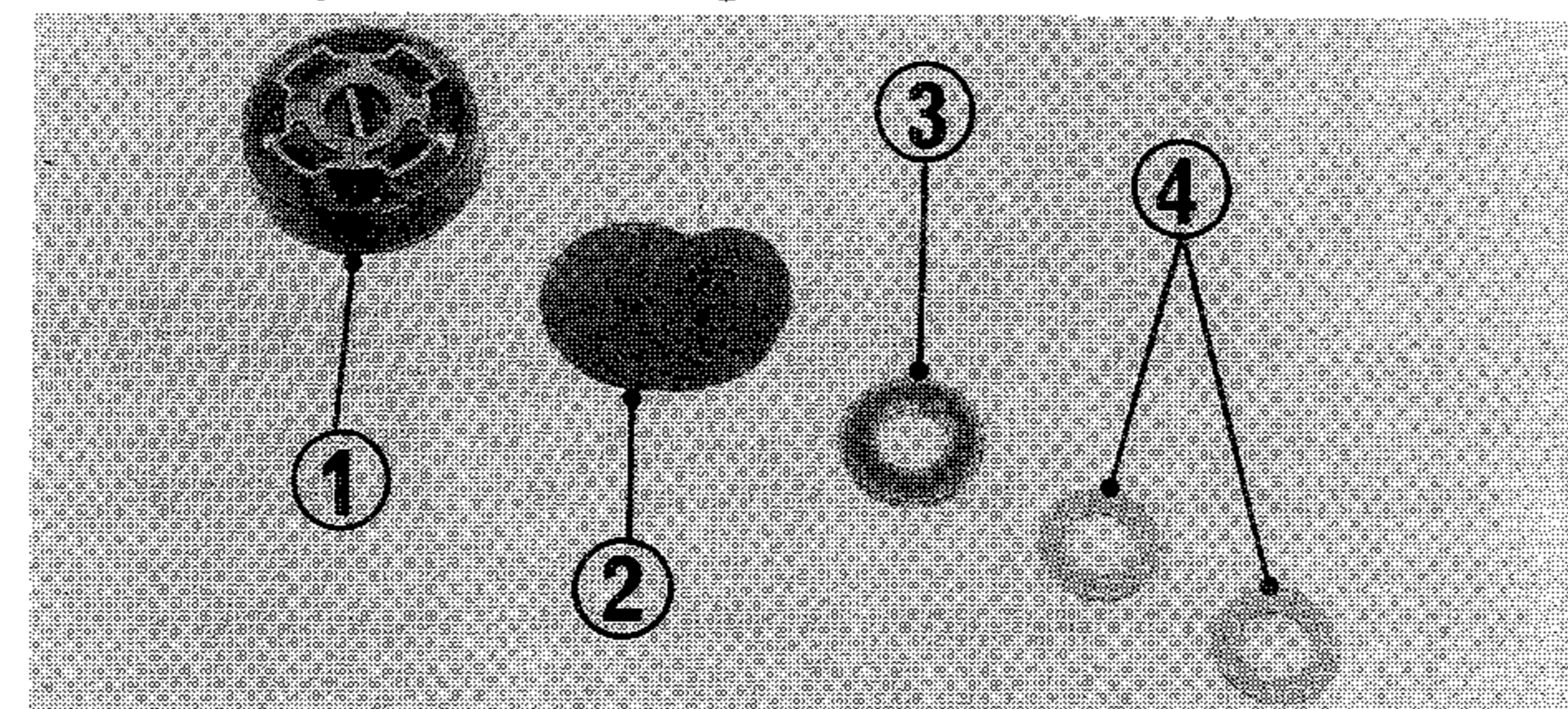
Reposer les soupapes de rebond avec leur surfaces polies vers le bas.

Reposer la butée de valve.

Reposer les deux rondelles d'extrémité.

NOTE:

- Ne pas reposer les trois rondelles d'extrémité lors du remontage.
- Noter la direction de la pose du piston et des valves.
- Faire attention de ne pas gripper les valves au moment de la repose du piston sur la tige d'amortisseur. Vérifier également qu'elles ne sont pas concentriques avec la tige d'amortisseur.



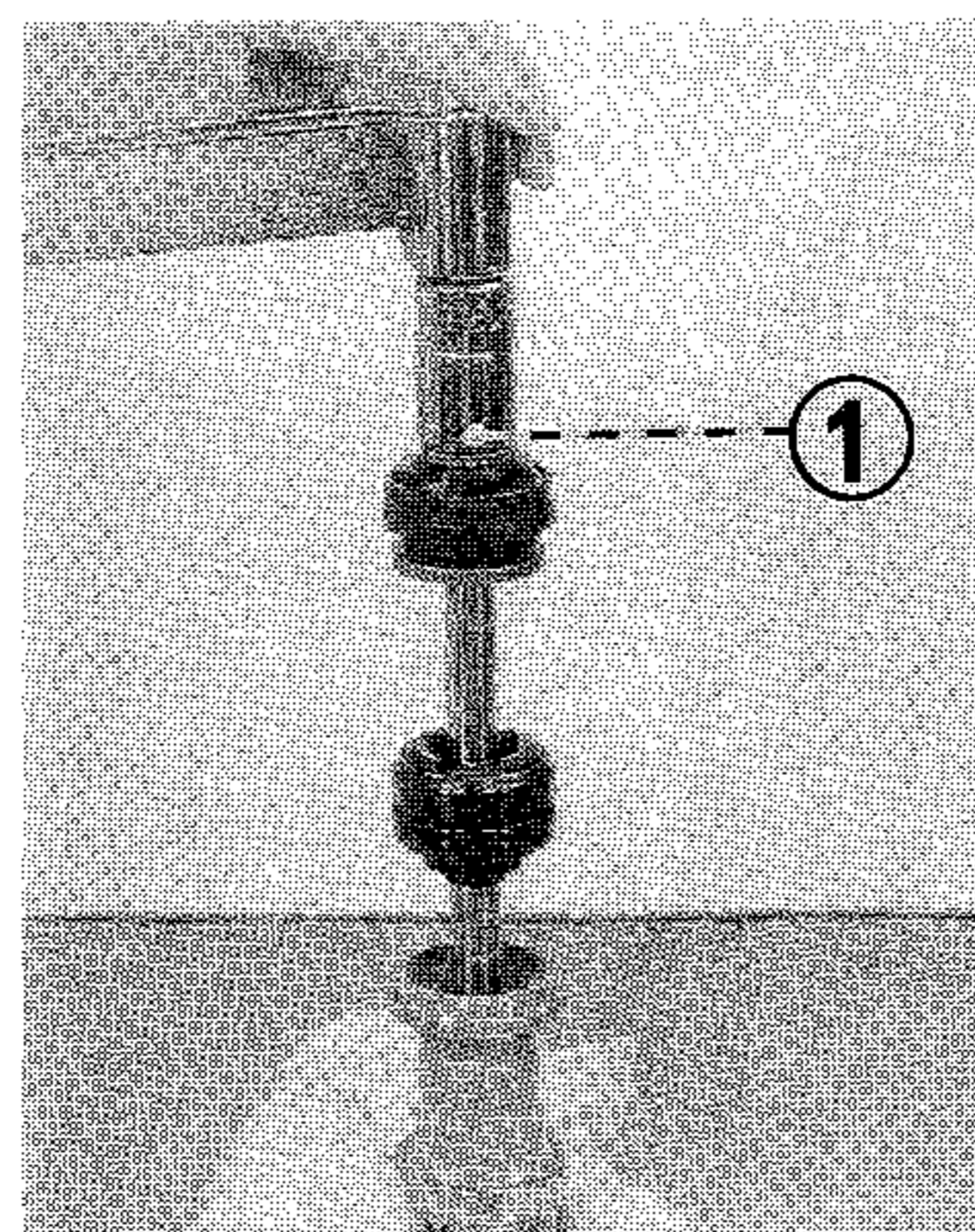
(1) PISTON (2) VALVES DE REBOND
(3) BUTEE DE VALVE (4) RONDELLES D'EXTREMITE

Placer la tige d'amortisseur dans un étau et serrer un nouvel écrou d'extrémité.

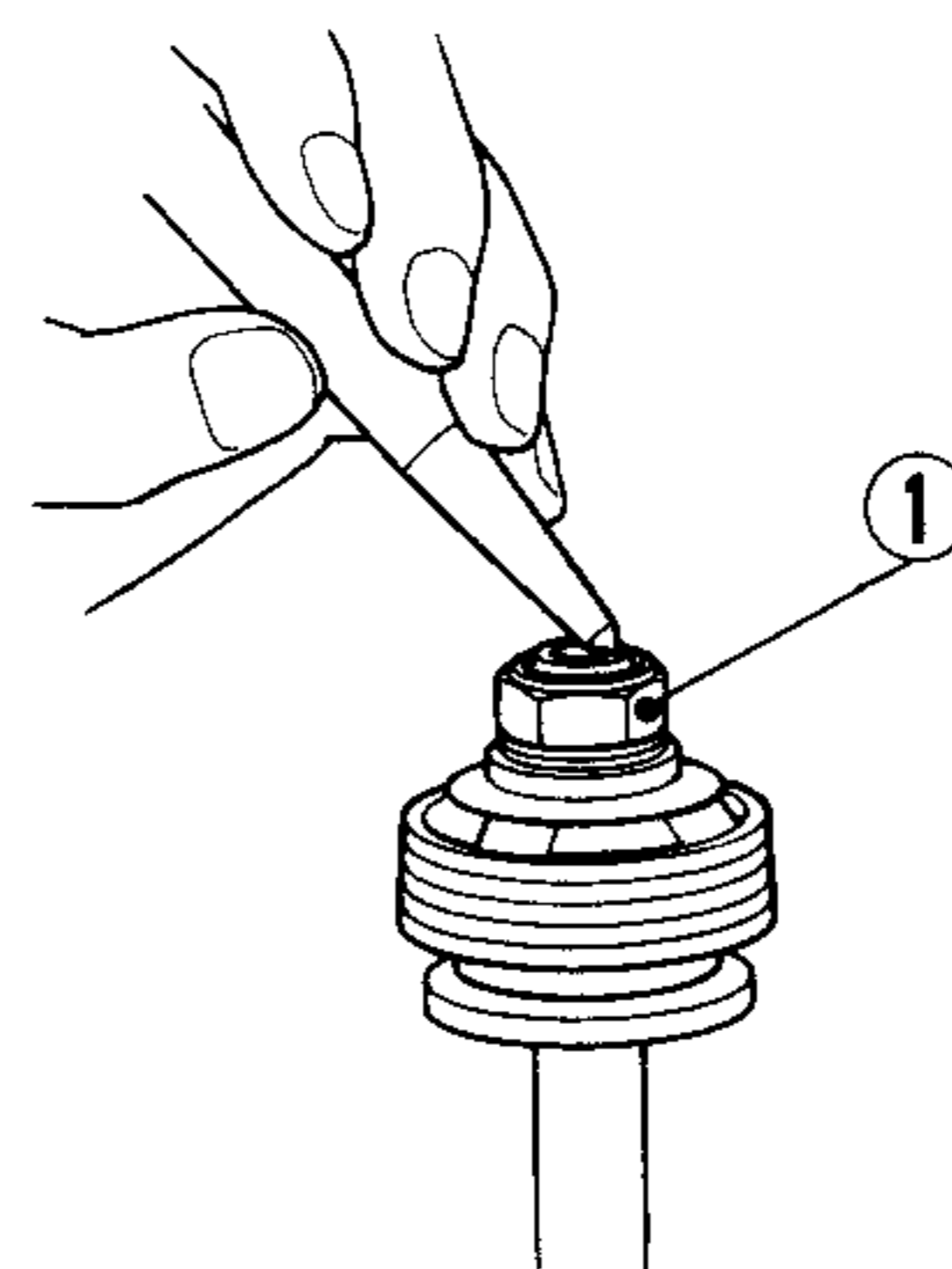
COUPLE DE SERRAGE: 27 N·m (2,7 kg·m)

NOTE:

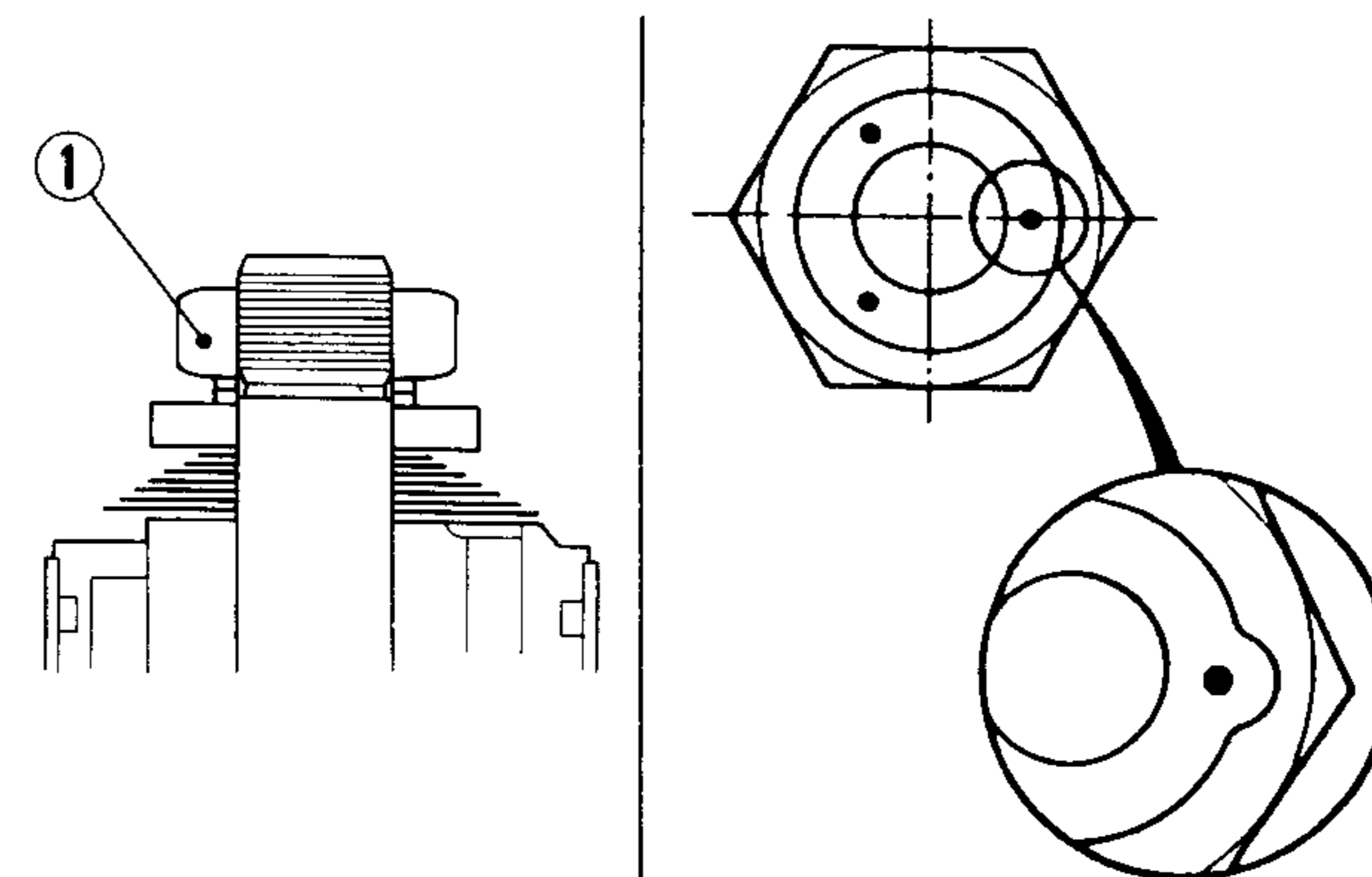
- Pour éviter d'endommager le bâti inférieur, utiliser un chiffon d'atelier ou un étau avec des mordaches.



(1) ECROU D'EXTREMITE



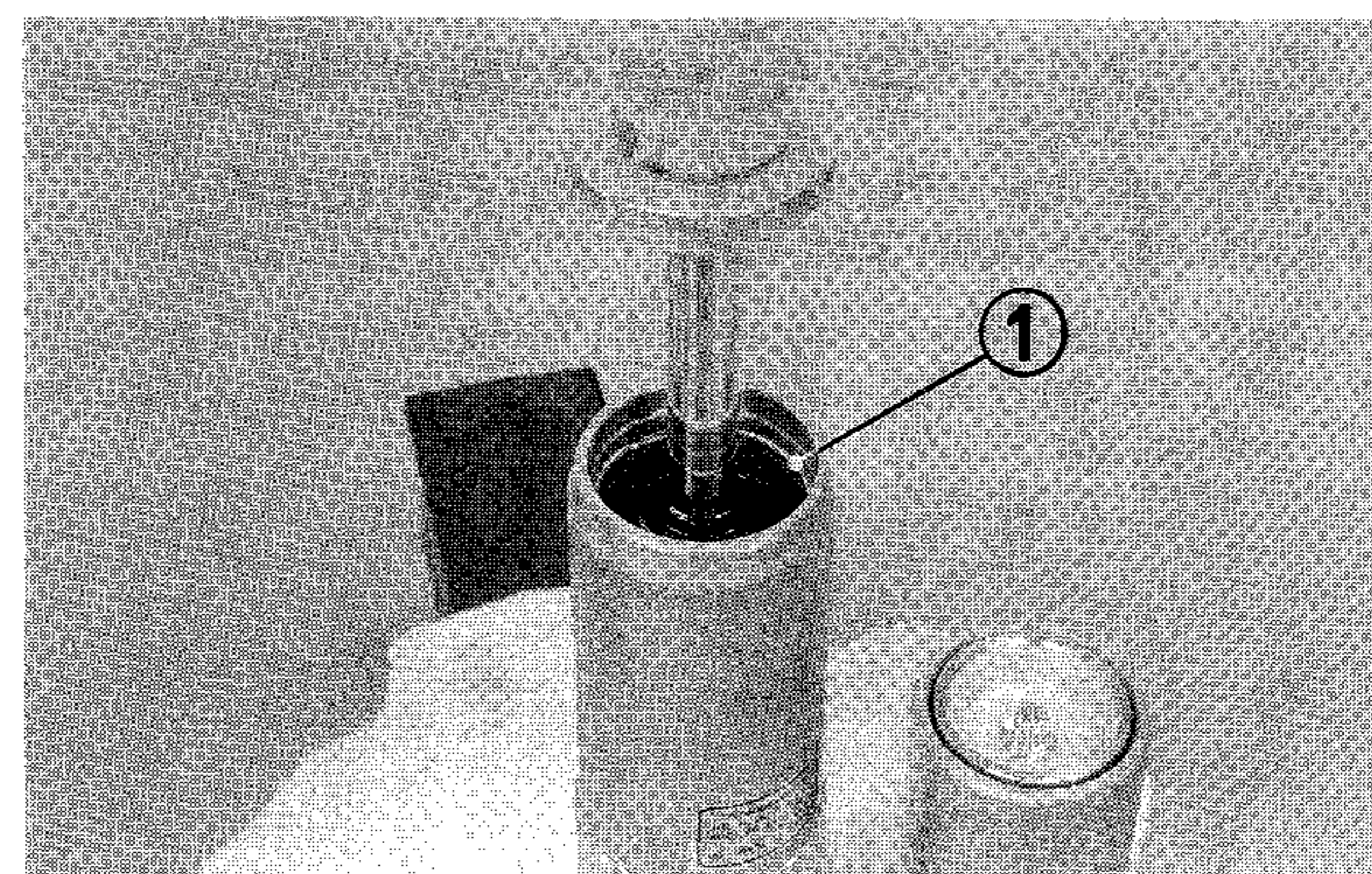
Mater l'extrémité de la tige d'amortisseur en trois endroits comme cela est indiqué de manière à fixer l'écrou d'extrémité.



(1) ECROU D'EXTREMITE

Enduisez la surface intérieure du boîtier d'amortisseur, le segment de piston et le joint torique avec de l'huile pour amortisseur et insérez l'ensemble de tige d'amortisseur avec soin.

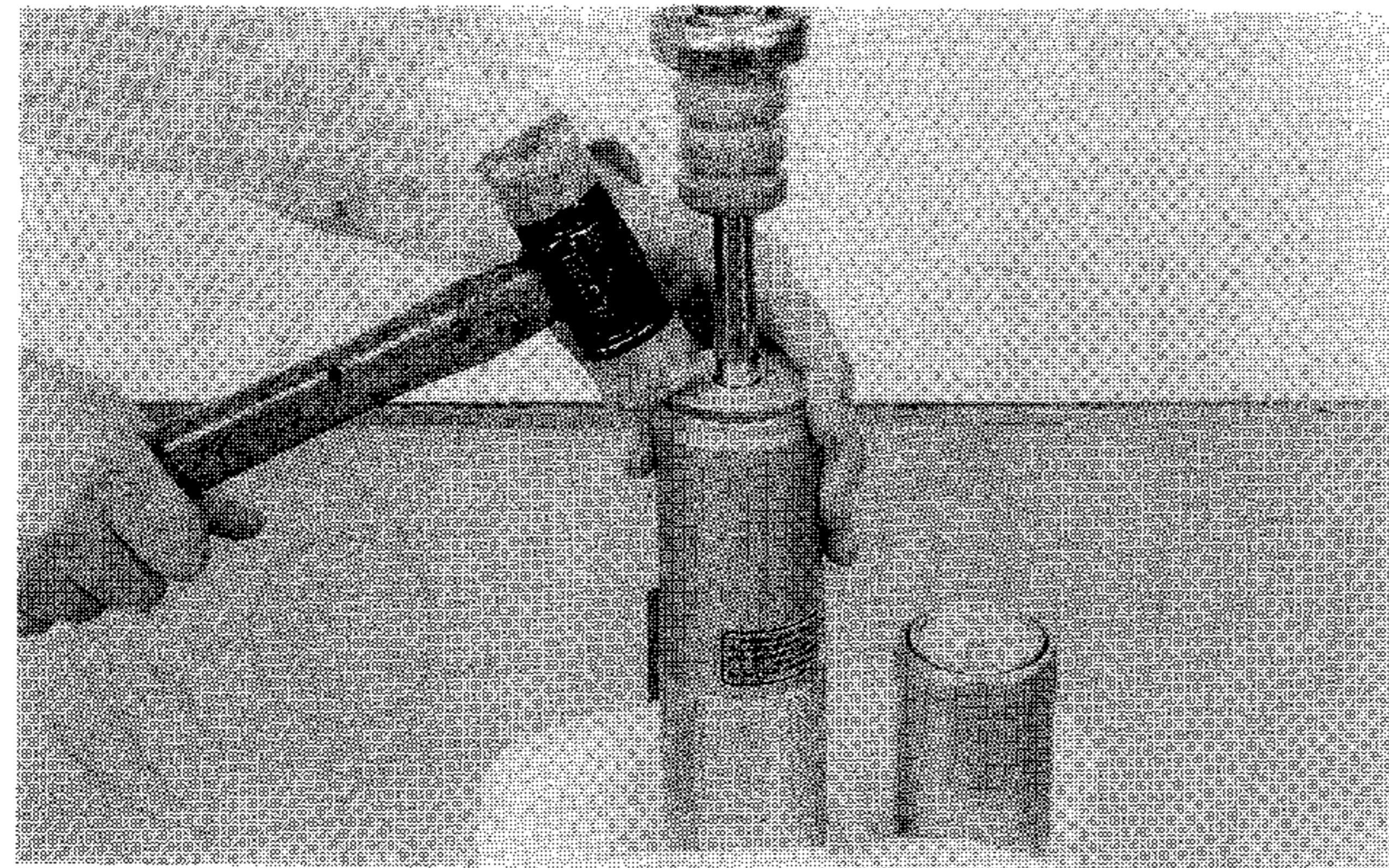
Reposez la bague de butée dans la rainure dans le boîtier d'amortisseur.



(1) BAGUE DE BUTEE

14. DEMONTAGE/REMONTAGE

Introduisez la plaque d'extrémité perpendiculairement et uniformément dans le boîtier d'amortisseur avec un maillet en plastique.



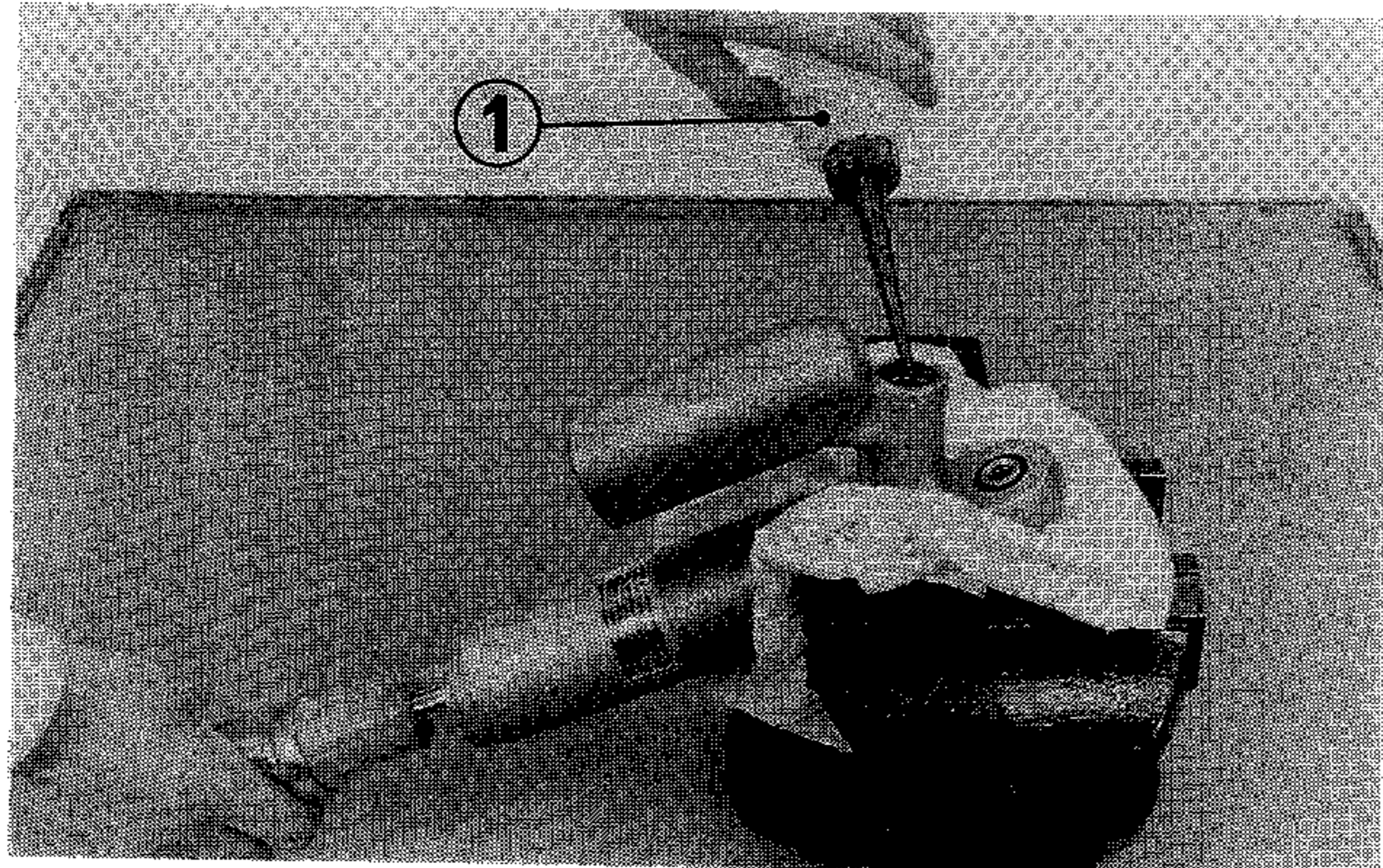
NOTE:

- Vérifiez que le boîtier de guide de tige est bien fixé à la bague de butée en tirant la tige d'amortisseur à fond.

Maintenez l'amortisseur dans un étau. Remplissez le boîtier d'amortisseur et le réservoir avec de l'huile recommandée par l'orifice de réglage d'amortissement.

HUILE D'AMORTISSEUR RECOMMANDÉE:
Huile de fourche
CONTENANCE APPROXIMATIVE EN HUILE D'AMORTISSEUR: 290 cm³

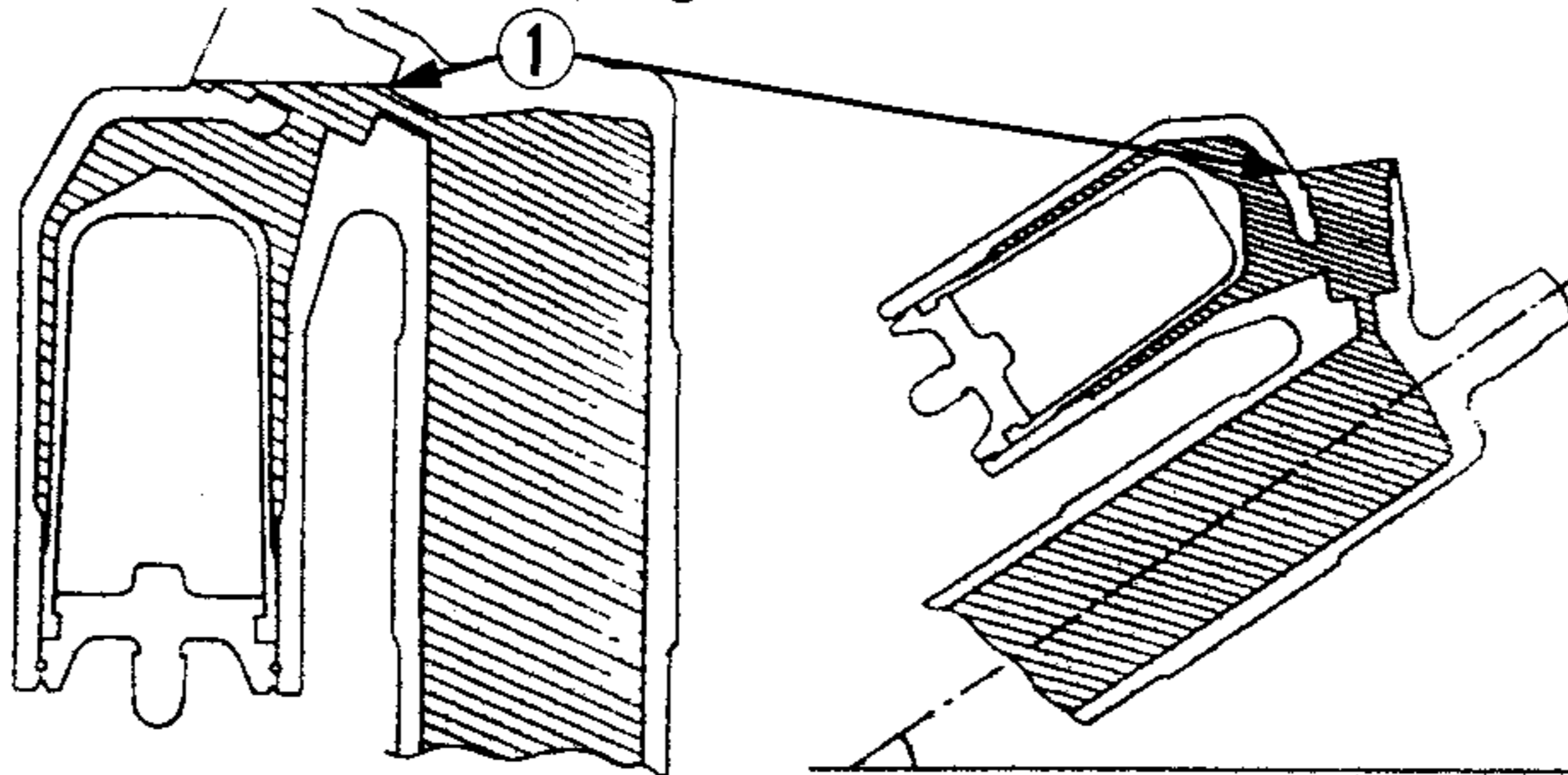
Pompez lentement la tige d'amortisseur jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de bulles dans l'huile qui s'écoule du boîtier d'amortisseur.



Retirez l'amortisseur de l'étau. Ajoutez l'huile recommandée jusqu'au col de l'orifice de réglage d'amortissement comme indiqué.

NOTE:

- Maintenez l'orifice de réglage d'amortissement vers le haut et tournez l'amortisseur comme indiqué pour complètement purger l'air du réservoir.



(1) COL D'ORIFICE DE REGLAGE D'AMORTISSEMENT

NOTE:

- Ne laissez pas l'huile s'écouler hors du réservoir.

Chargez temporairement le réservoir lentement avec 49 kPa (0,5 kg/cm²) d'air pour gonfler la poche à l'intérieur.

NOTE:

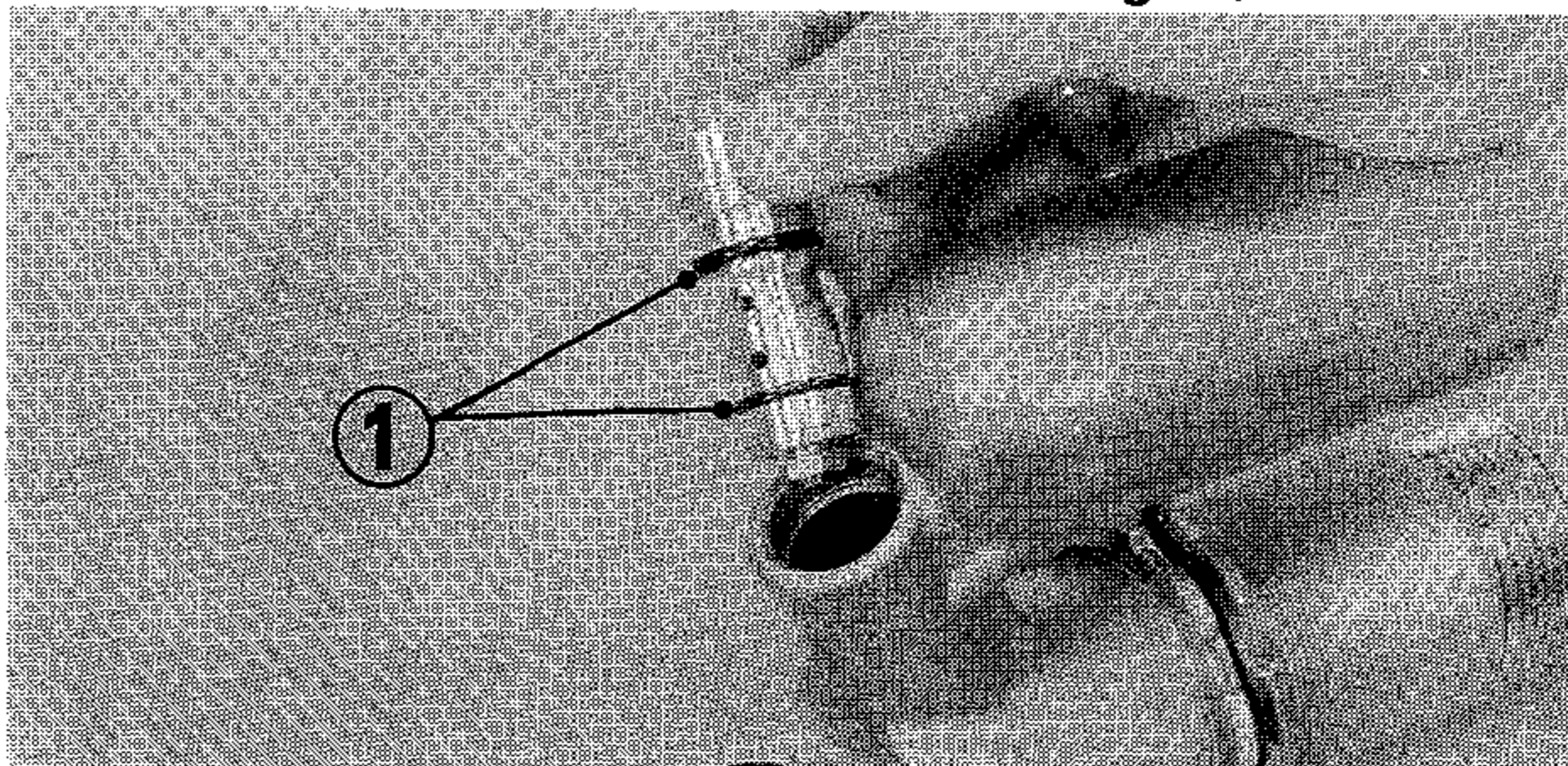
- Vérifiez s'il y a des fuites d'huile de la valve pendant la pressurisation. Faites l'appoint d'huile comme il convient. Vérifiez que la pression du réservoir est correcte avec un manomètre précis.

Remplissez l'amortisseur avec de l'huile pour amortisseur recommandée jusqu'au col de l'orifice de réglage d'amortissement.

Appliquez de l'huile sur les joints toriques neufs et reposez-les sur la réglage d'amortissement.

Reposez lentement la réglage d'amortissement et serrez-la au couple de serrage spécifiée.

COUPLE DE SERRAGE: 20 N·m (2,0 kg·m)



(1) JOINTS TORIQUES

Mater le régleur d'amortissement en deux points. Essuyez toute l'huile de la tige d'amortisseur; l'huile restant sur la tige d'amortisseur peut être la cause d'une panne prématurée du joint d'étanchéité. Vérifiez s'il y a des fuites d'huile.

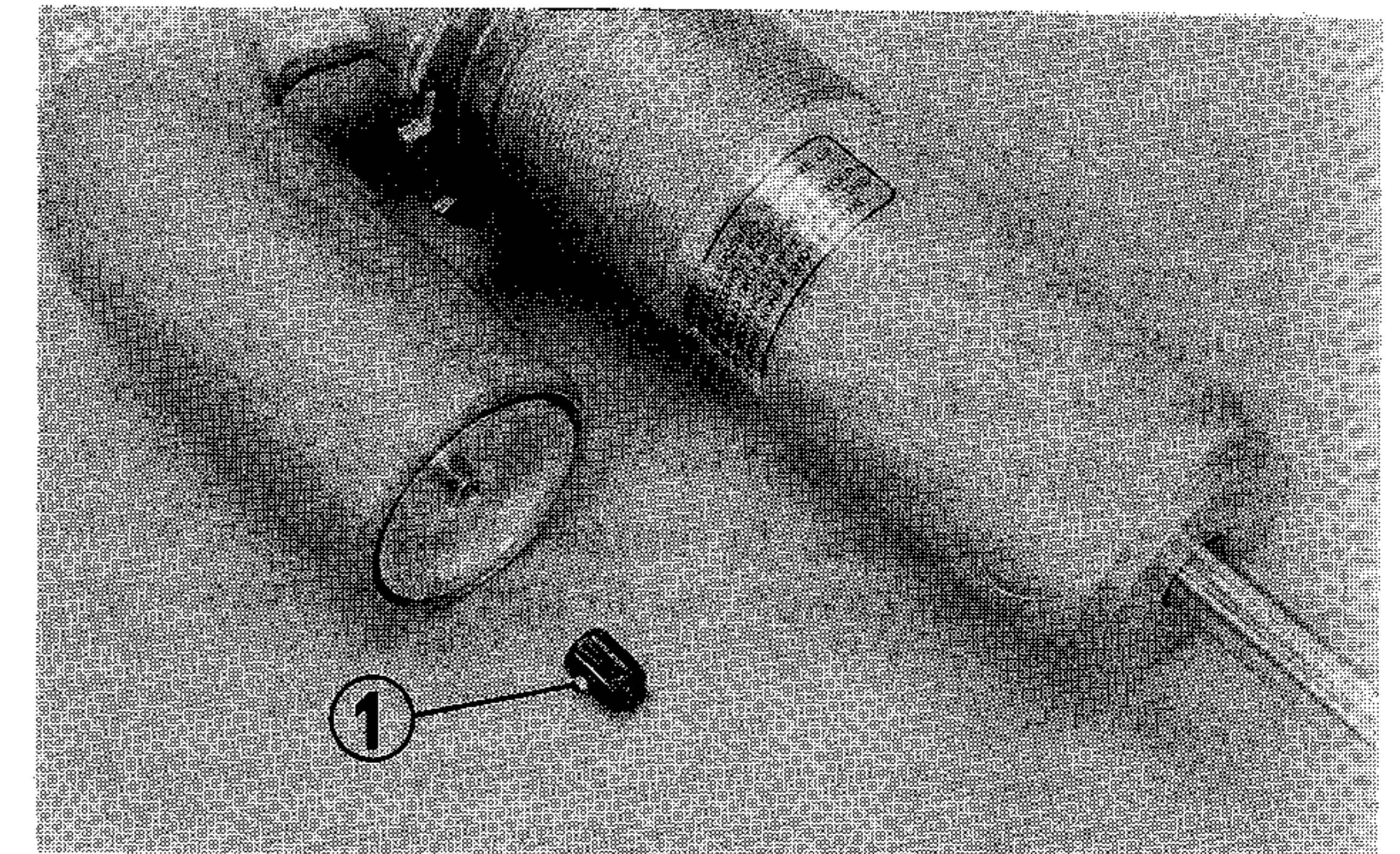
Libérez l'azote qui se trouvait dans le réservoir à précompression.

Remplissez le réservoir avec de l'azote à 981 kPa (10,0 kg/cm²).

ATTENTION

- *La suspension arrière est équipée d'un réservoir rempli de gaz. N'utilisez que de l'azote pour pressuriser la suspension arrière. L'utilisation d'un gaz instable peut être la cause d'un incendie ou d'une explosion pouvant provoquer des blessures.*

Reposez le capuchon de valve.



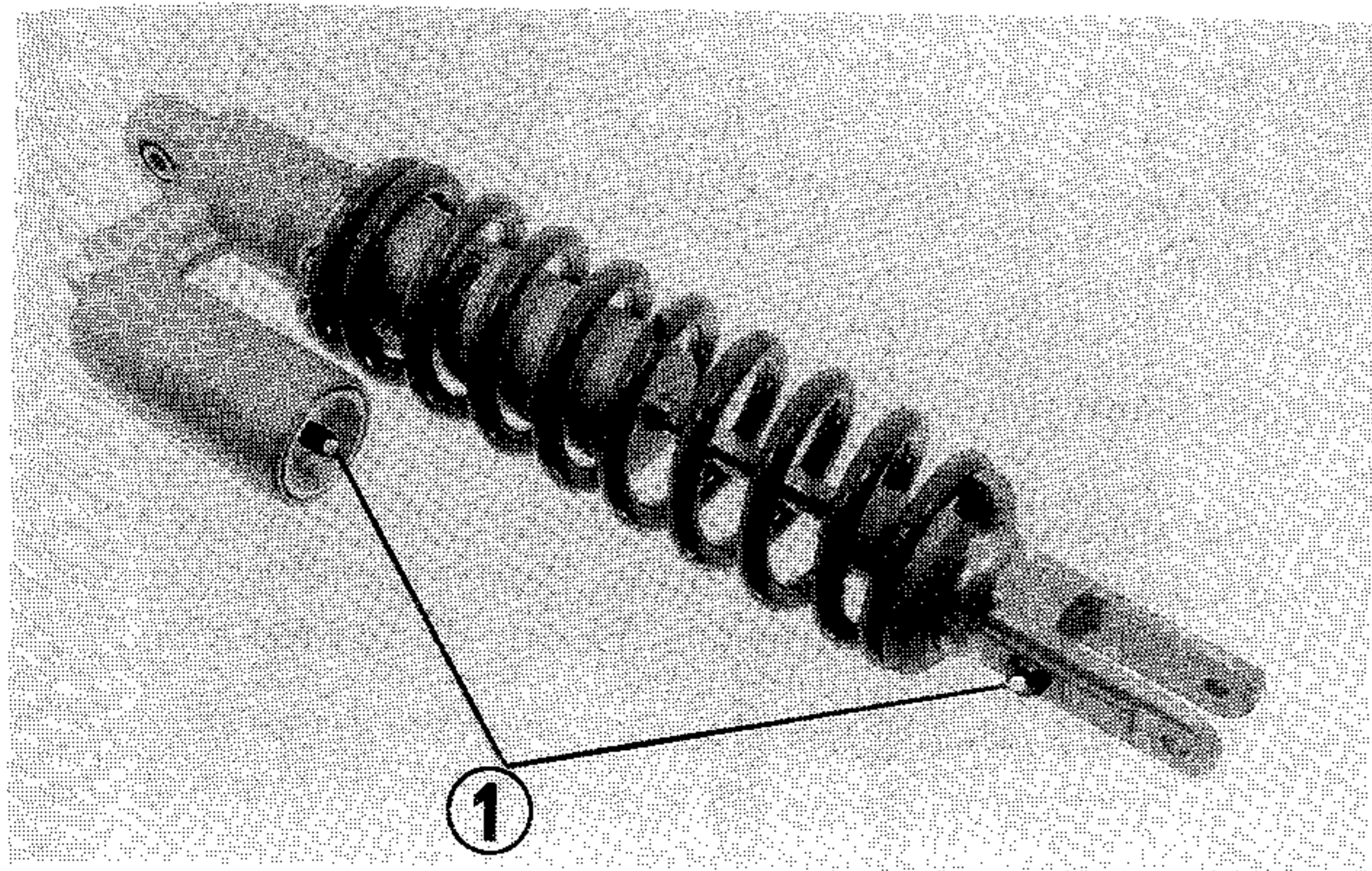
(1) CAPUCHON DE VALVE

Reposez le ressort de fourche avec les spires serrées vers le bas.

Reposez la coupelle de ressort.

Serrez temporairement le contre-écrou et l'écrou de réglage.

Tournez la monture inférieure de sorte que la vis de réglage de rebond se trouve du même côté que le réservoir.



(1) MEME COTE

Tournez l'écrou de réglage du ressort jusqu'à ce que le ressort atteigne la longueur standard spécifiée. Voir page 23.

LONGUEUR STANDARD DU RESSORT : 250 mm

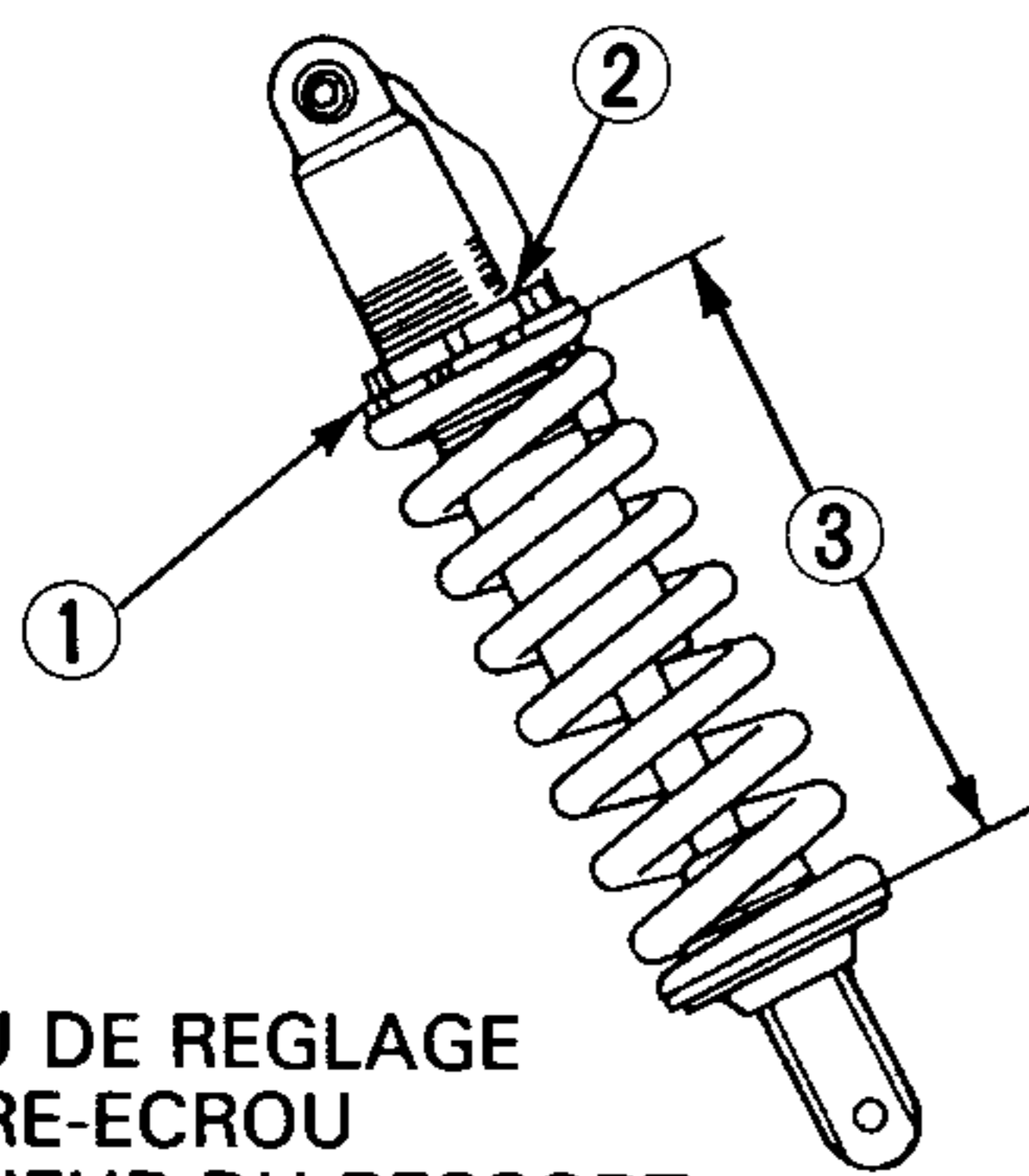
Utilisez cette longueur standard préchargée du ressort comme base.

Maintenez l'écrou de réglage et serrez le contre-écrou.

COUPLE DE SERRAGE: 90 N·m (9,0 kg-m)

NOTE:

- Un tour d'écrou de réglage modifie la longueur du ressort de 1,5 mm.



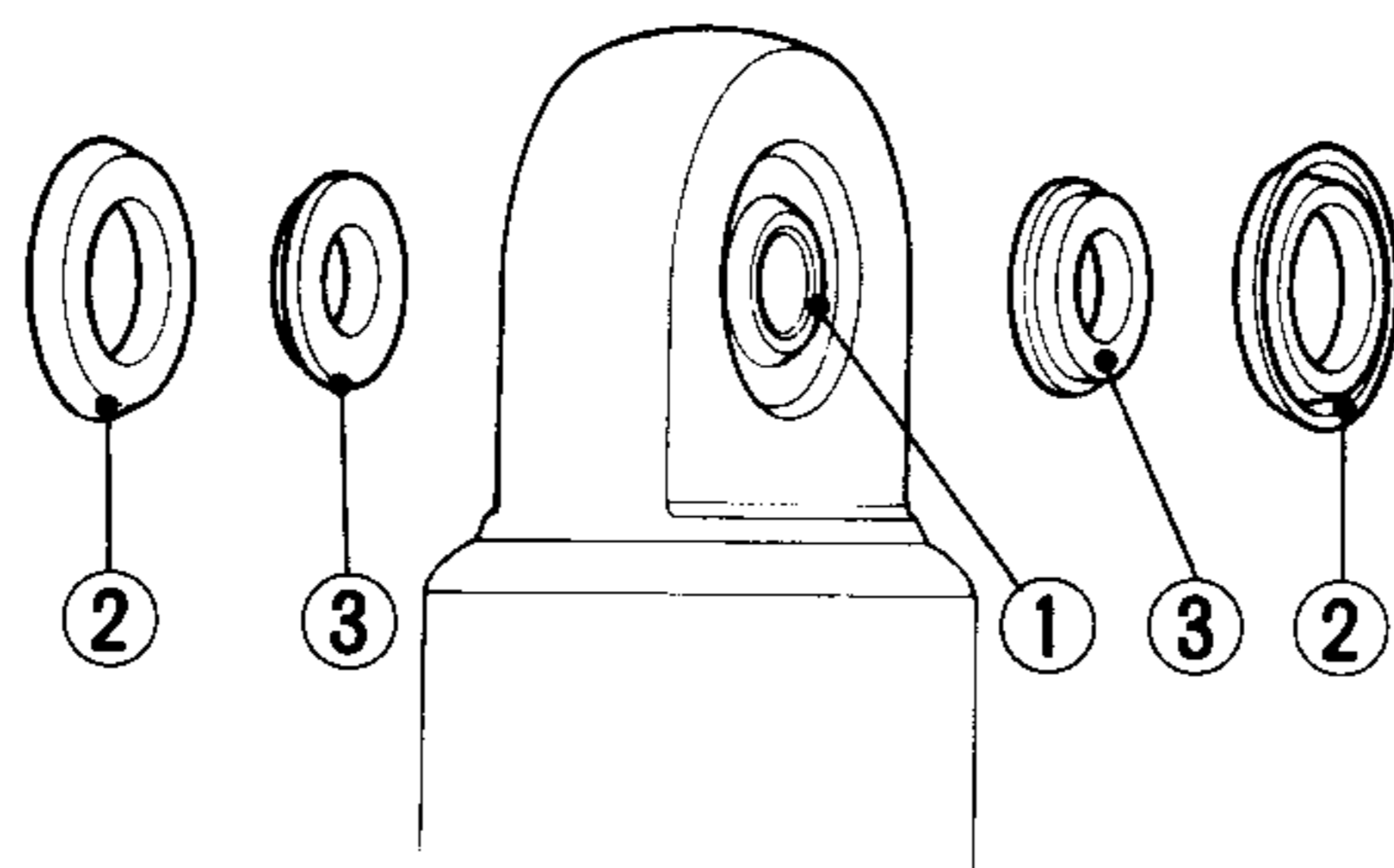
(1) ECRU DE REGLAGE
(2) CONTRE-ECROU
(3) LONGUEUR DU RESSORT

Remplacement des roulements

ROTULE DE FIXATION DE SUPERIEURE

Vérifiez que la rotule n'est pas usée ou endommagée. Elle doit être remplacée si elle est usée ou endommagée.

Retirez les bagues latérales les cache-poussière.



(1) ROTULE (2) CACHE-POUSSIÈRE
(3) BAGUES LATÉRALES

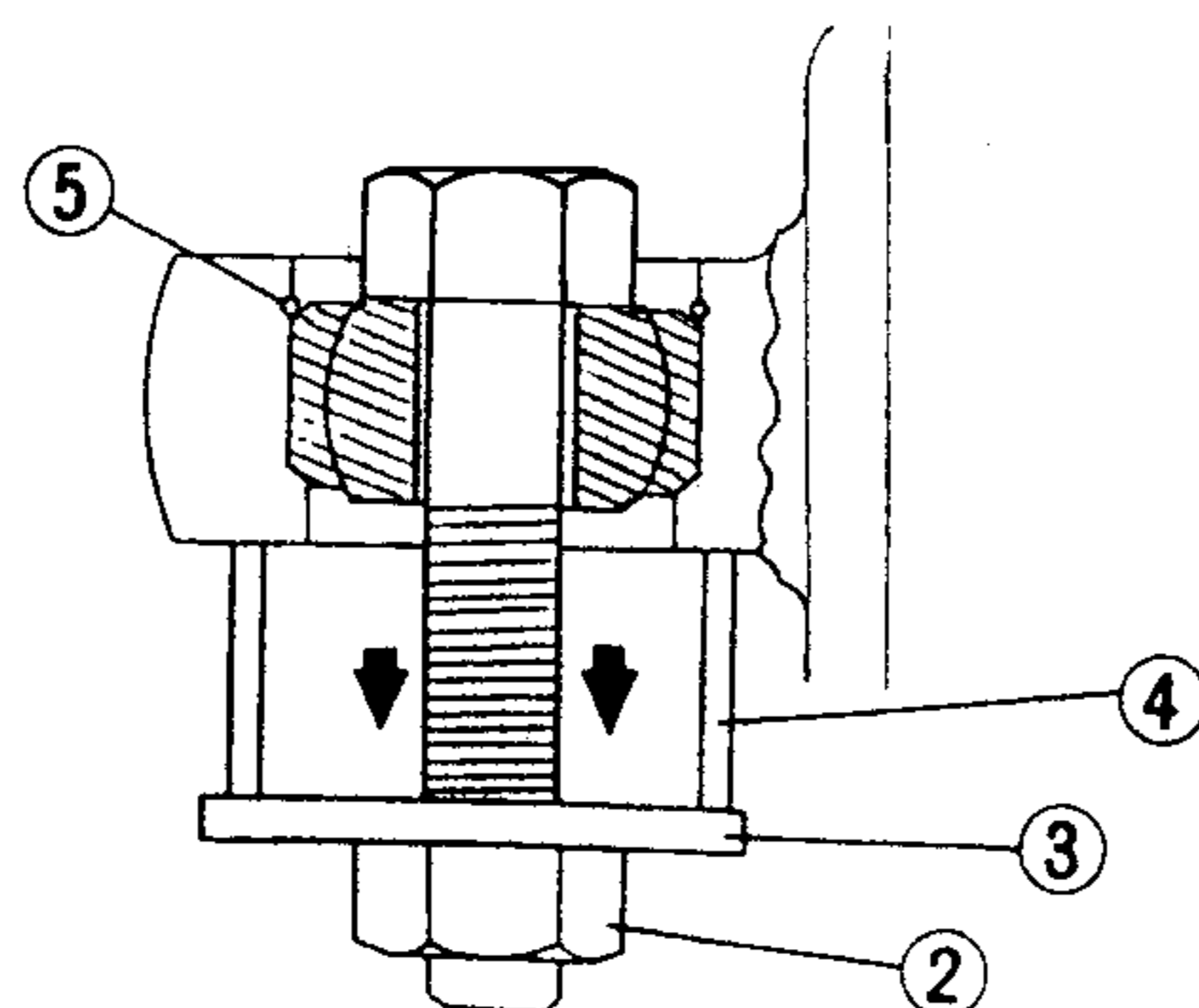
Préparez les éléments suivants pour le remplacement de la rotule:

- bague métallique pour le support de base: diamètre intérieur supérieur à 26,5 mm
- bague métallique pour chasser: 25 mm x 20 mm (diamètre extérieur x longueur)
- boulon à collerette et écrou: diamètre de filetage de 10 mm
- deux rondelles convenables pour la bague: diamètre intérieur de 26,5 mm ou plus

Montez ces éléments sur la fixation supérieure comme indiqué sur la figure.

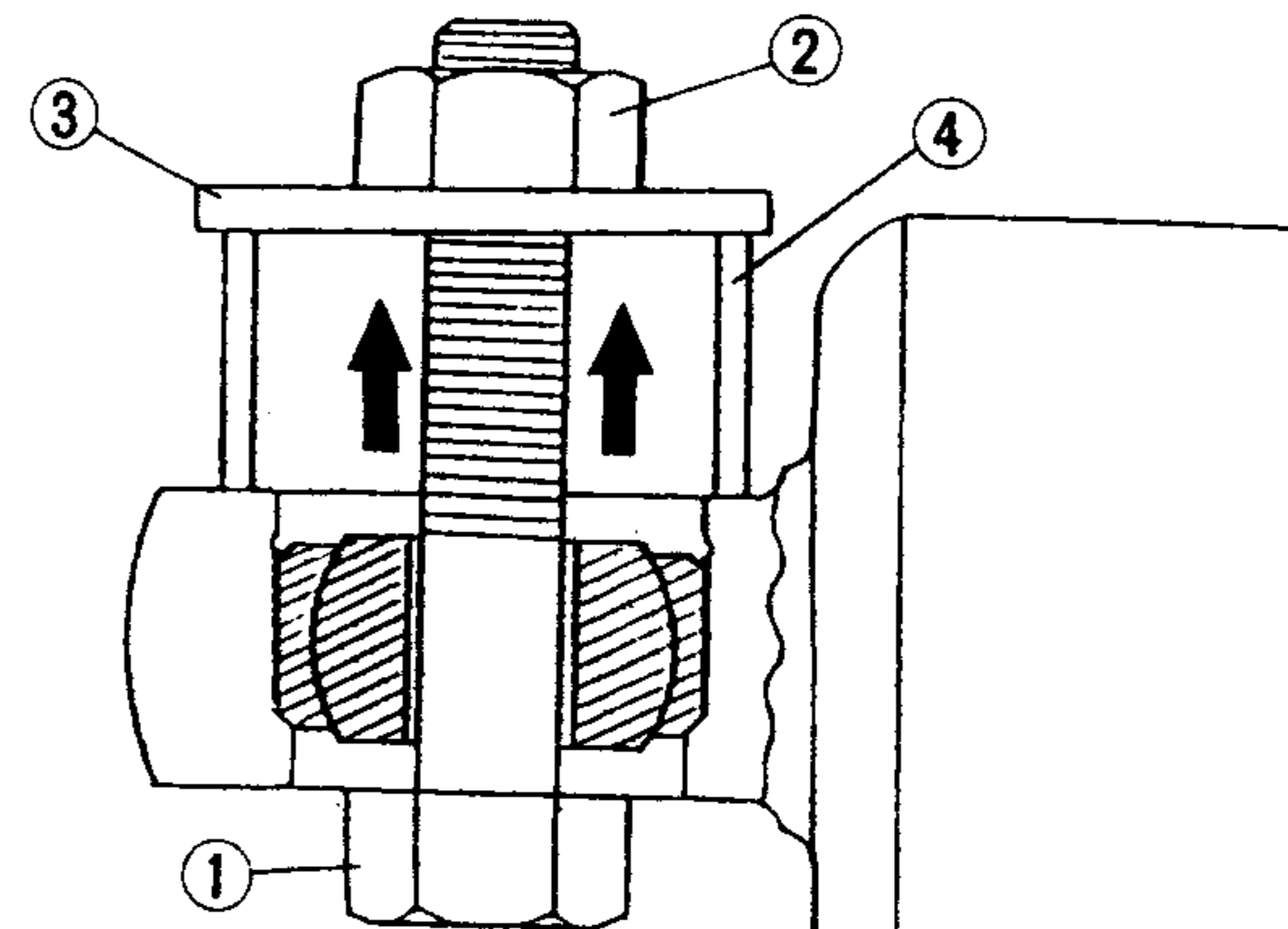
Serrer le boulon et l'écrou, puis tirer le roulement pour obtenir un espace suffisant pour le retrait de l'anneau de butée.

Déposer l'anneau de butée.



(1) BOULON (2) ECRU (3) RONDELLE (4) BAGUE
(5) BAGUE DE BUTÉE

Serrez le boulon et l'écrou et extrayez la rotule de la fixation supérieure.



(1) BOULON (2) ECRU (3) RONDELLE (4) BAGUE

Appliquez de la graisse au disulfure de molybdène sur une rotule neuve.

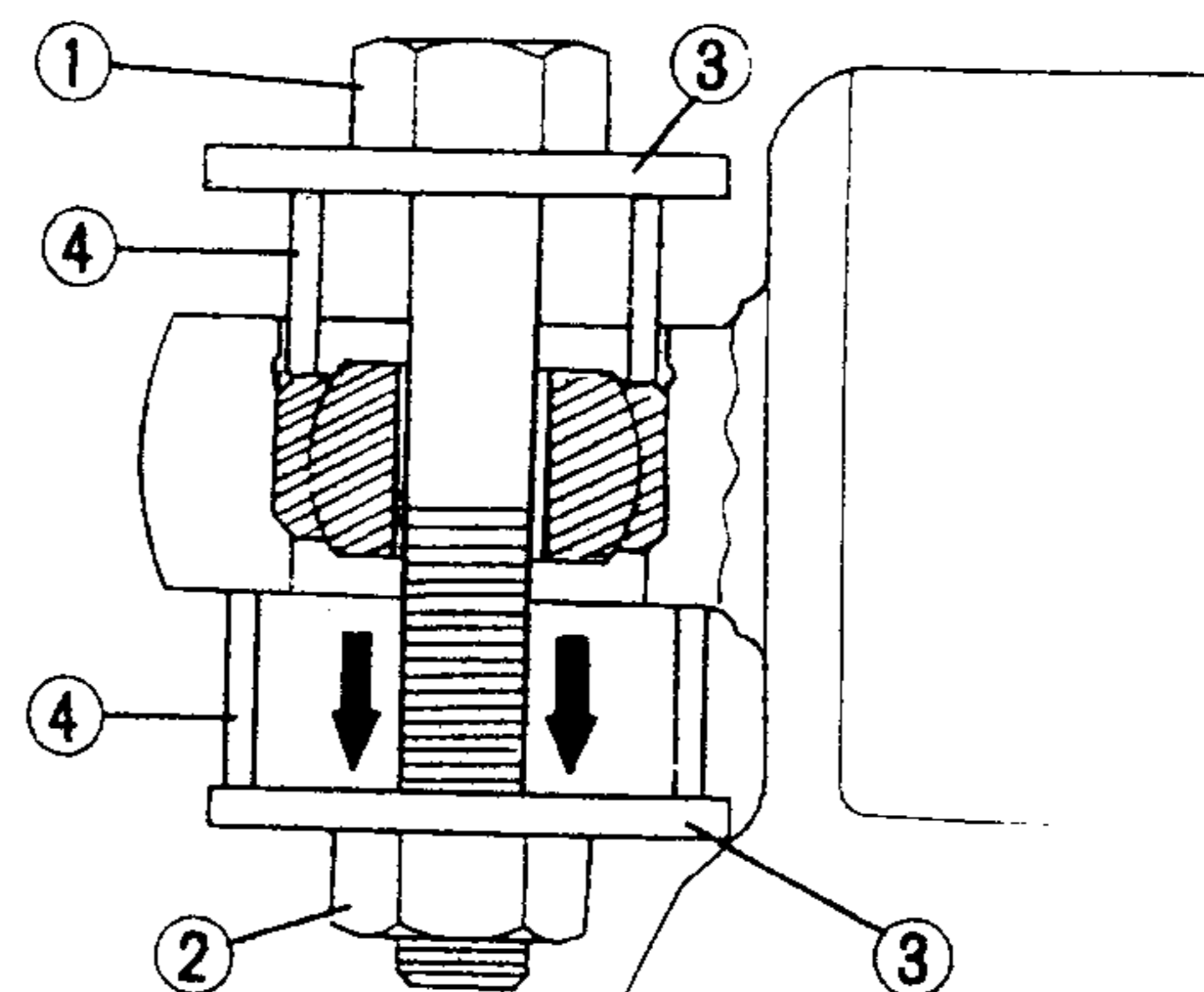
Montez les éléments sur la fixation supérieure comme indiqué sur la figure.

Serrer le boulon et l'écrou, puis tirer le roulement dans le support supérieur jusqu'à ce qu'il vienne en butée.

NOTE:

- Montez la rotule bien droit; ne la laissez pas s'incliner.

Démontez le boulon, l'écrou, les rondelles et les bagues.



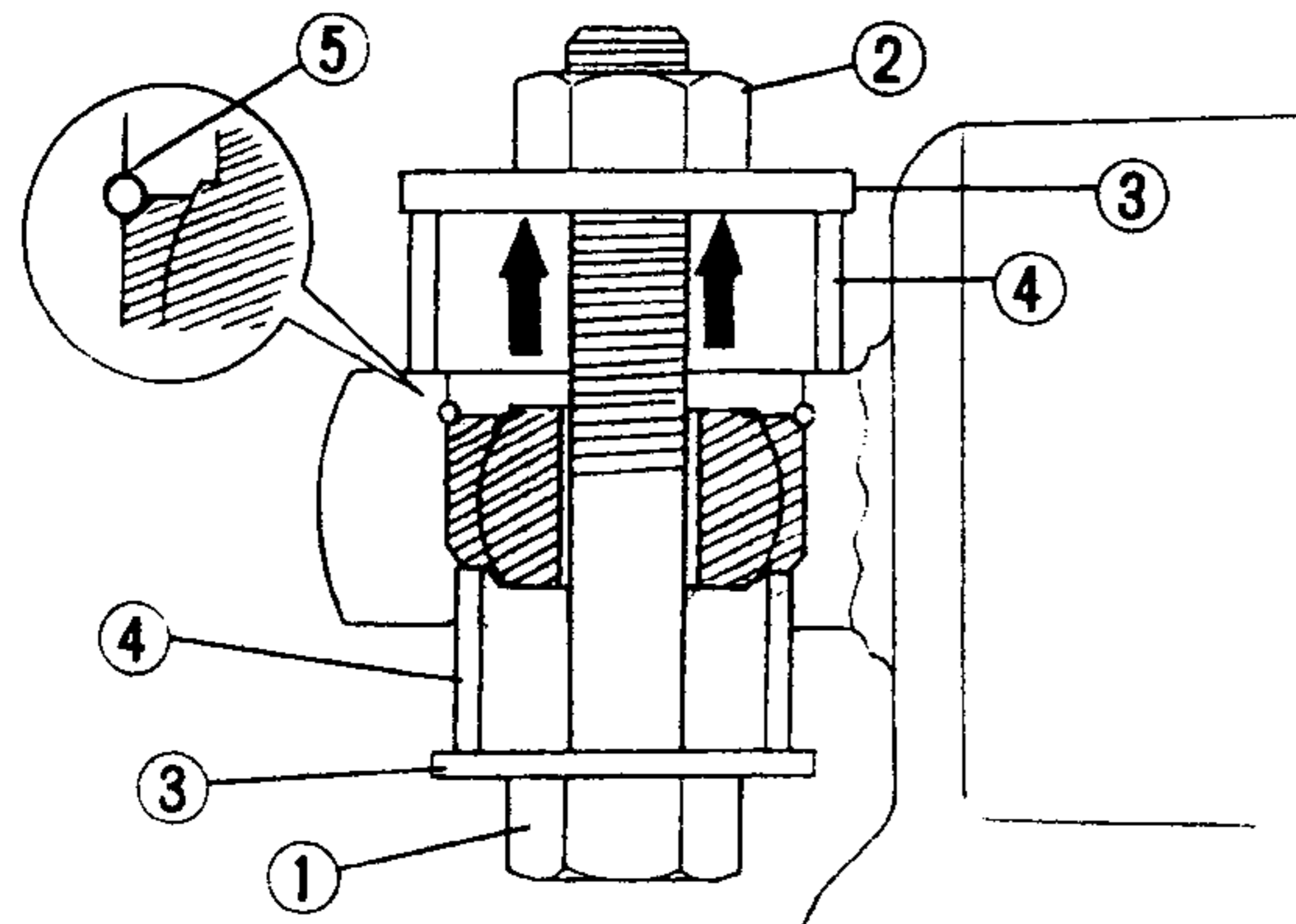
(1) BOULON (2) ECRU (3) RONDELLE (4) BAGUES

14. DEMONTAGE/REMONTAGE

Mettez une bague de butée neuve bien dans la gorge de la fixation supérieure.

Montez les éléments sur la fixation supérieure comme indiqué sur la figure.

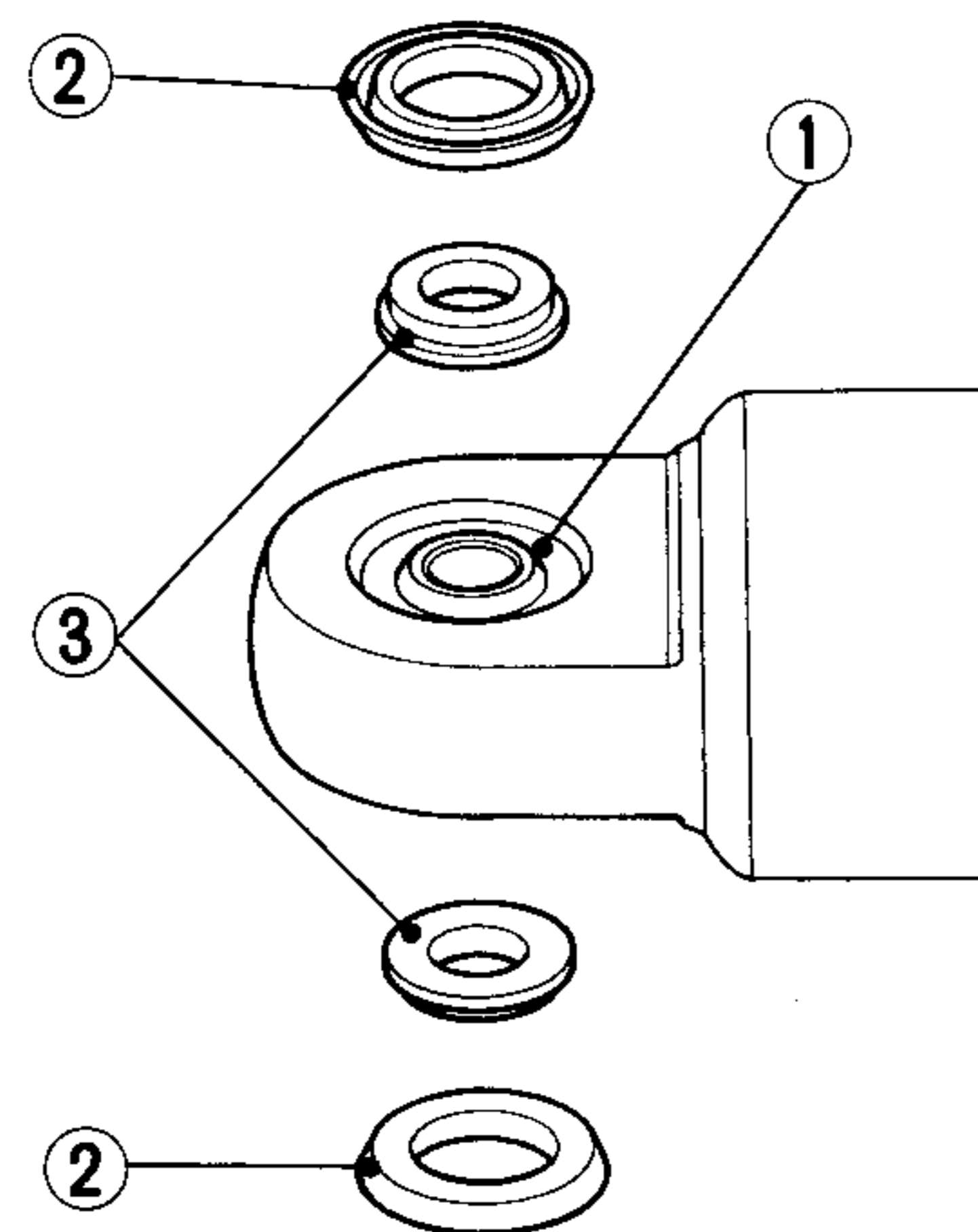
Serrer le boulon et l'écrou, puis tirer le roulement sphérique jusqu'à ce que sa partie extérieure touche l'anneau de butée sur tout le périmètre.



(1) BOULON (2) ECROU (3) RONDELLE (4) BAGUES (5) BAGUE DE BUTEE

Appliquez de la graisse sur les lèvres des cache-poussière neufs puis montez ces derniers.

Reposez les bagues latérales.



(1) ROTULE (2) CACHE-POUSSIÈRE (3) BAGUE LATÉRALE

Remplacement des roulements de bras oscillant

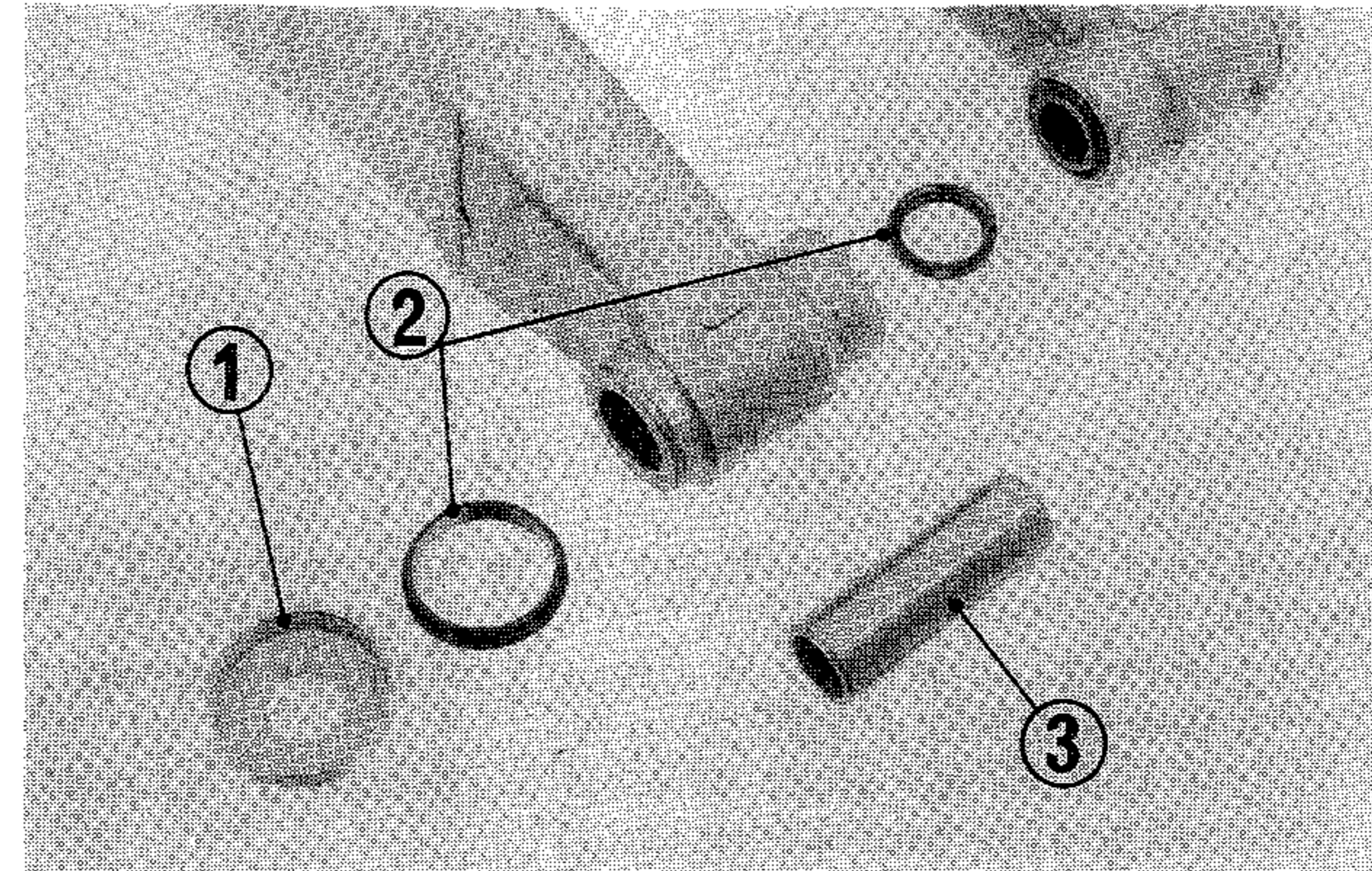
Déposer les brides de flexible de frein, le guide de chaîne et la glissière de chaîne.

Retirez les capuchons, les cache-poussière et les bagues.

Contrôlez les bagues et les roulements à aiguilles.

Remplacez-les s'ils sont marqués, éraflés, excessivement ou anormalement usés.

Vérifiez si les fixations du basculeur et le bras oscillant ne présentent pas de signes de contrainte, des fissures ou autres détériorations.

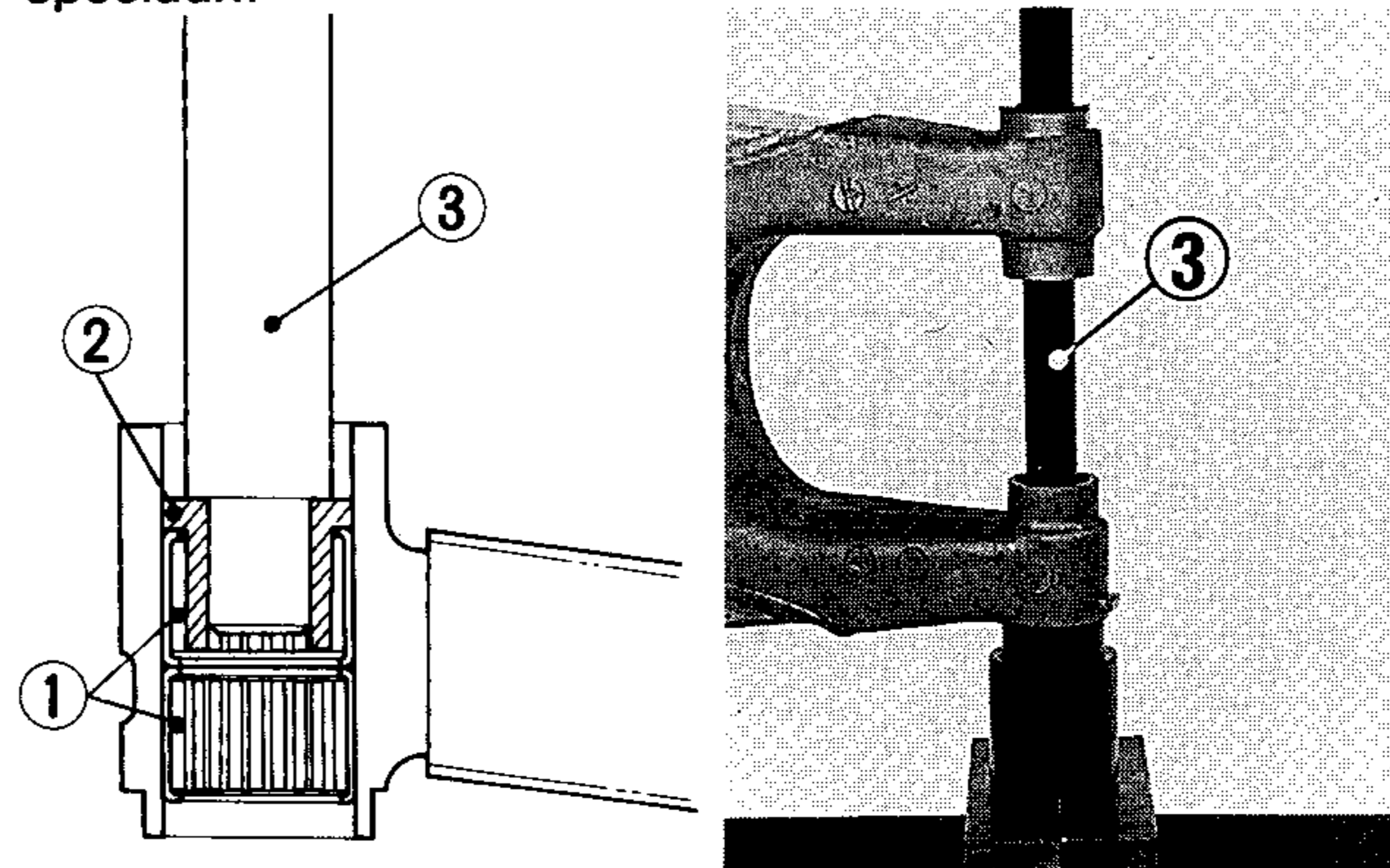


(1) CAPUCHON (2) CACHE-POUSSIÈRE (3) BAGUE DE PIVOT

ROULEMENT DE PIVOT DU BRAS OSCILLANT

Retirez les bagues de pivot.

Chassez les roulements à aiguilles en utilisant les outils spéciaux.

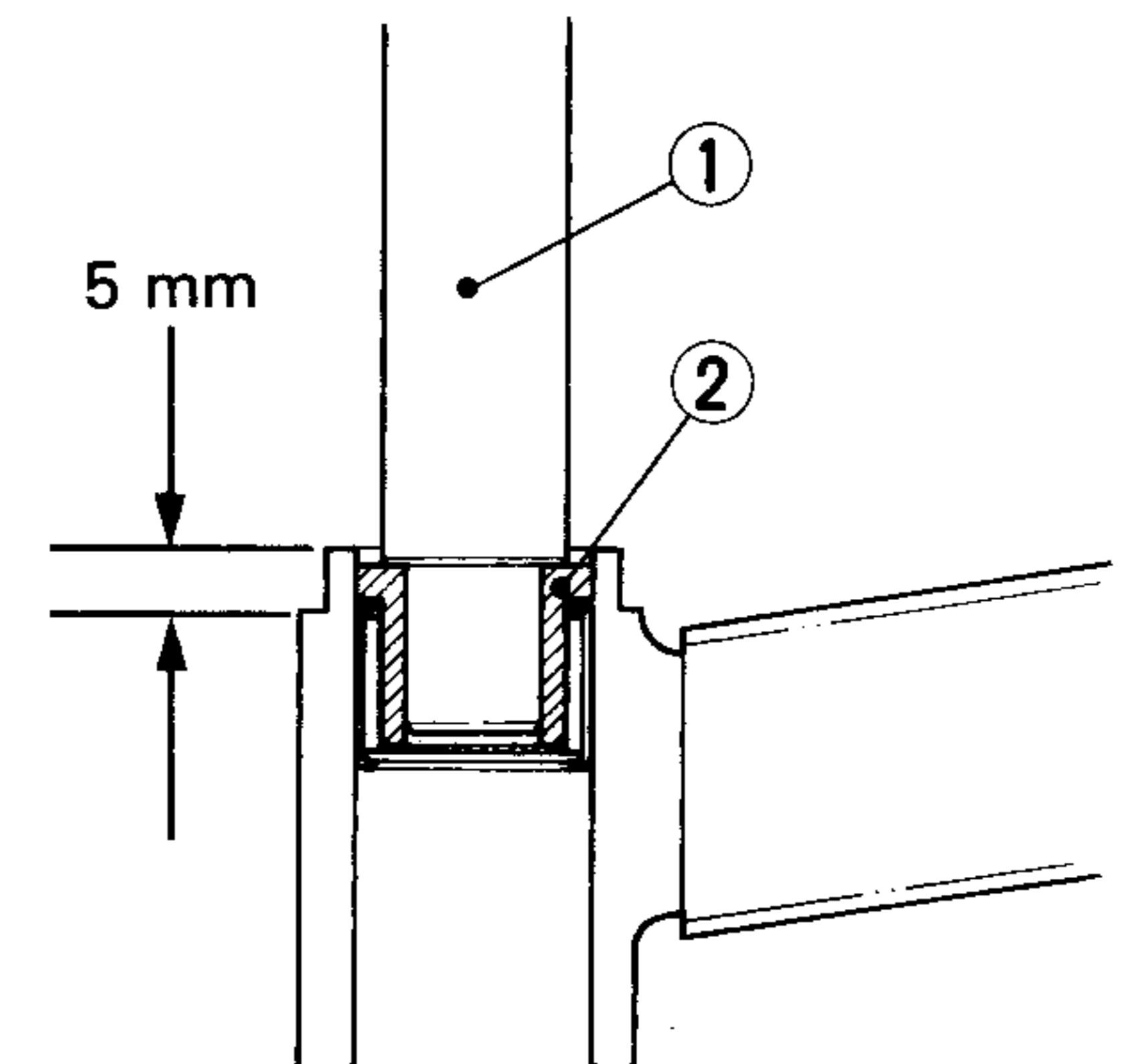


(1) ROULEMENT A AIGUILLES (2) TETE DE CHASSOIR (3) ARBRE DE CHASSOIR

Appliquez de la graisse sur les roulements à aiguilles neufs et fixez-les conformément à la méthode indiquée ci-dessous.

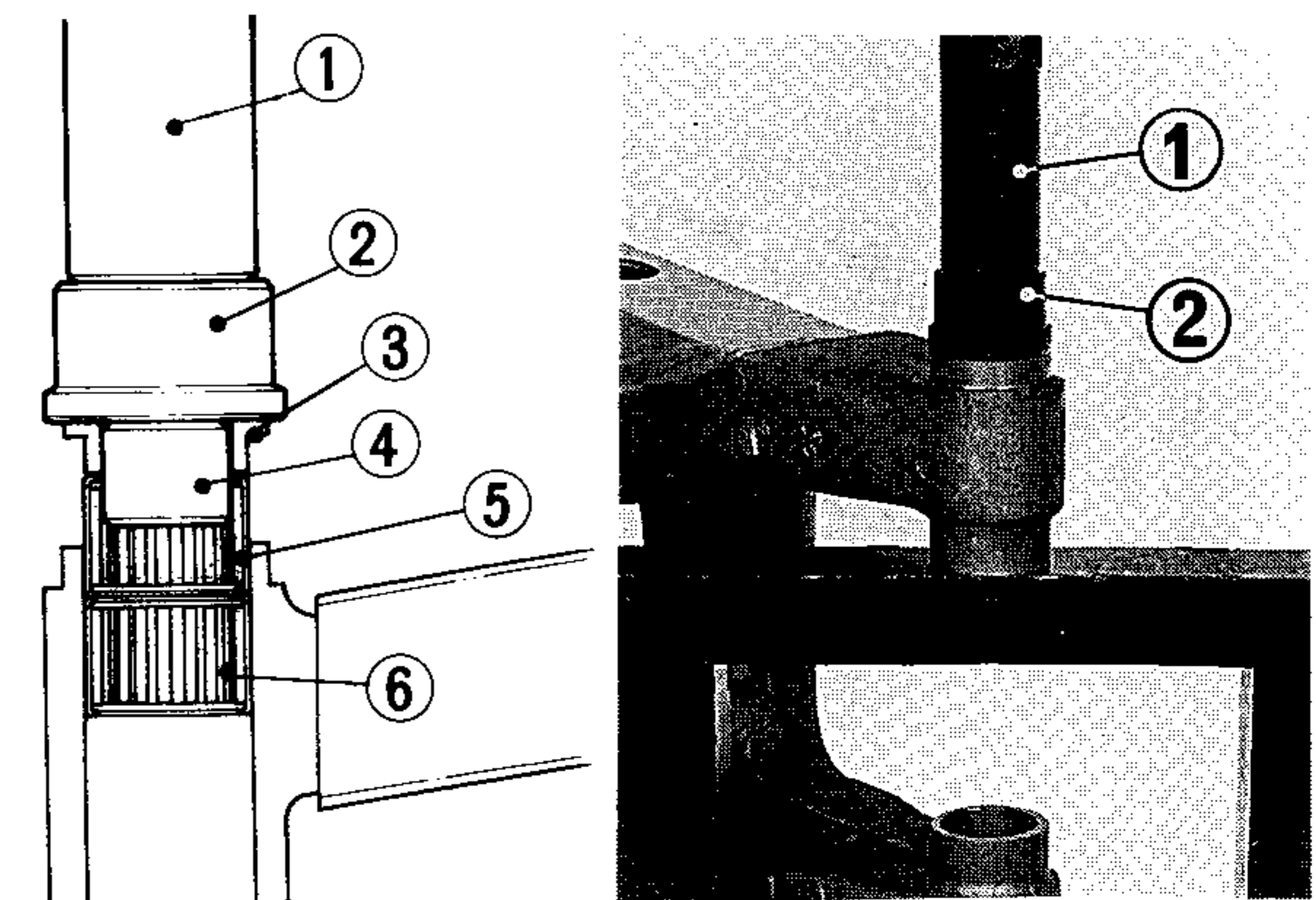
Roulements intérieurs:

Enfoncer les roulements à aiguilles intérieurs dans le pivot de bras oscillant à 5 mm en dessous des pivots de bras oscillant à l'aide des outils spéciaux utilisés lors de la dépose.



(1) ARBRE DE CHASSOIR (2) TETE DE CHASSOIR

Pressez les roulements à aiguilles extérieurs et les bagues dans les pivots du bras oscillant avec le chassoir, le guide de 22 mm et la douille de 32 x 35 mm.



(1) CHASSOIR (2) DOUILLE, 32 x 35 mm (3) BAGUE (4) GUIDE, 22 mm (5) ROULEMENT A AIGUILLES EXTERIEUR (6) ROULEMENT A AIGUILLES INTERIEUR

Tringlerie d'amortisseur.

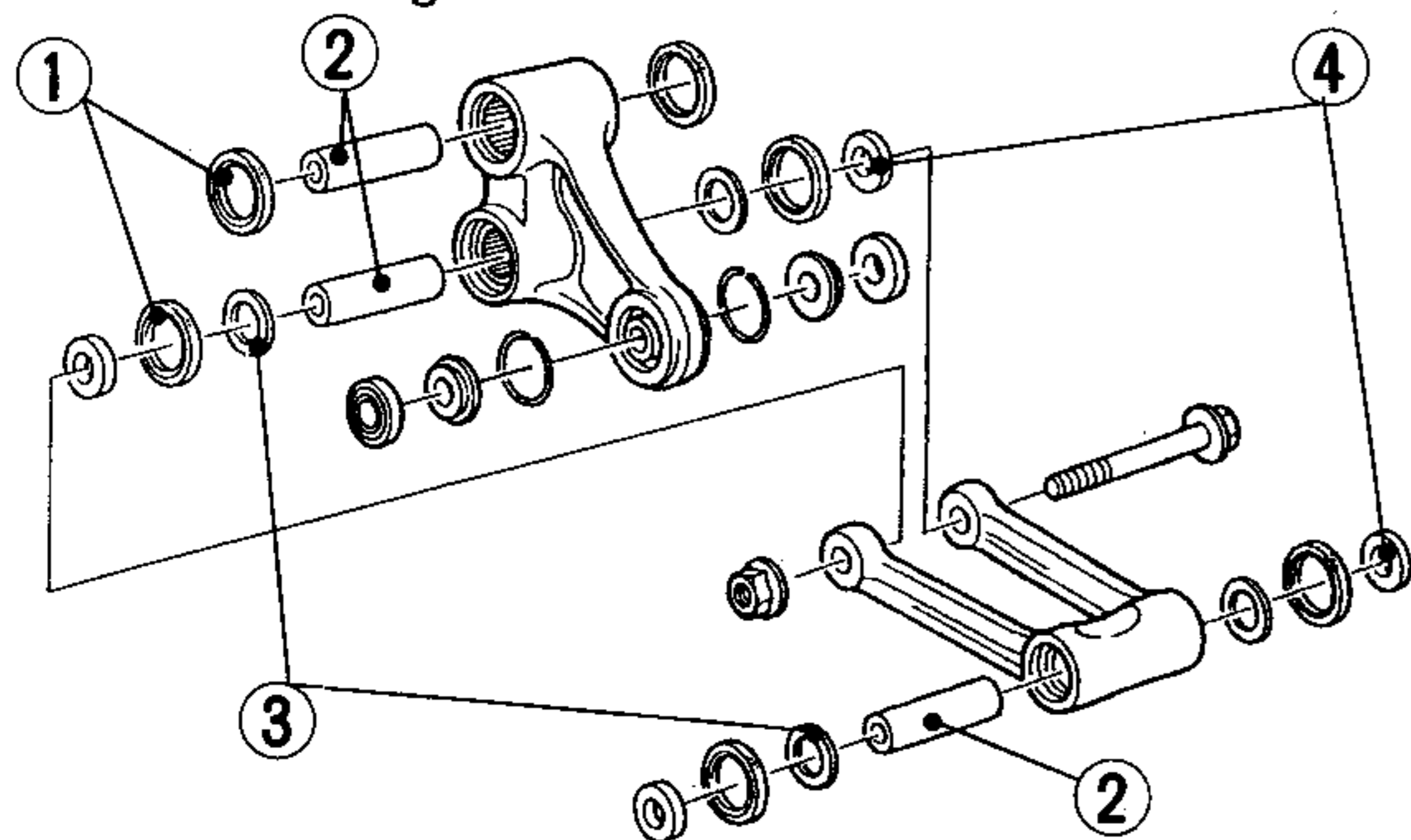
Déposer les cache-poussière, les bagues latérales, les rondelles de butée et les entretoises du basculeur et de la tringle d'amortissement.

Contrôler les entretoises, les cache-poussière et les roulements à aiguilles et les remplacer s'ils sont rayés ou entaillés ou s'ils présentent une usure excessive ou anormale.

NOTE:

- Veiller à ne pas perdre les aiguilles des roulements à aiguilles de pivot.
- Si les aiguilles sont déplacées, vérifier si elles ne sont pas usées ou endommagées et les reposer à l'aide de la graisse au bisulfure de molybdène.

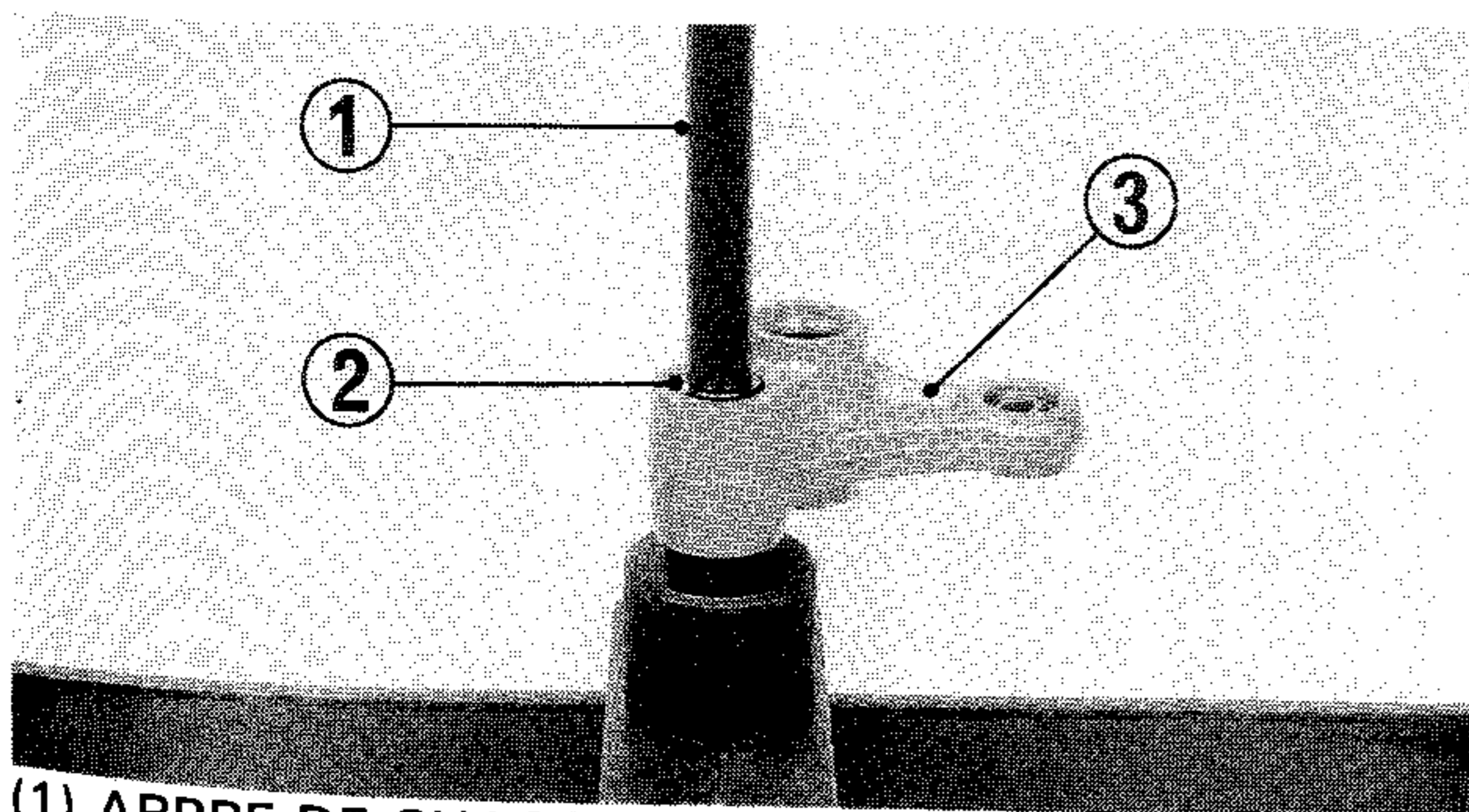
Contrôler le roulement sphérique et le remplacer s'il est usé ou endommagé.



- (1) CACHE-POUSSIÈRE (2) ENTRETOISES
(3) RONDELLES DE BUTÉE (4) BAGUES LATÉRALES

REPLACEMENT DES ROULEMENTS A AIGUILLES DE BASCULEUR

Chasser les roulements à aiguilles à l'aide des outils spéciaux.



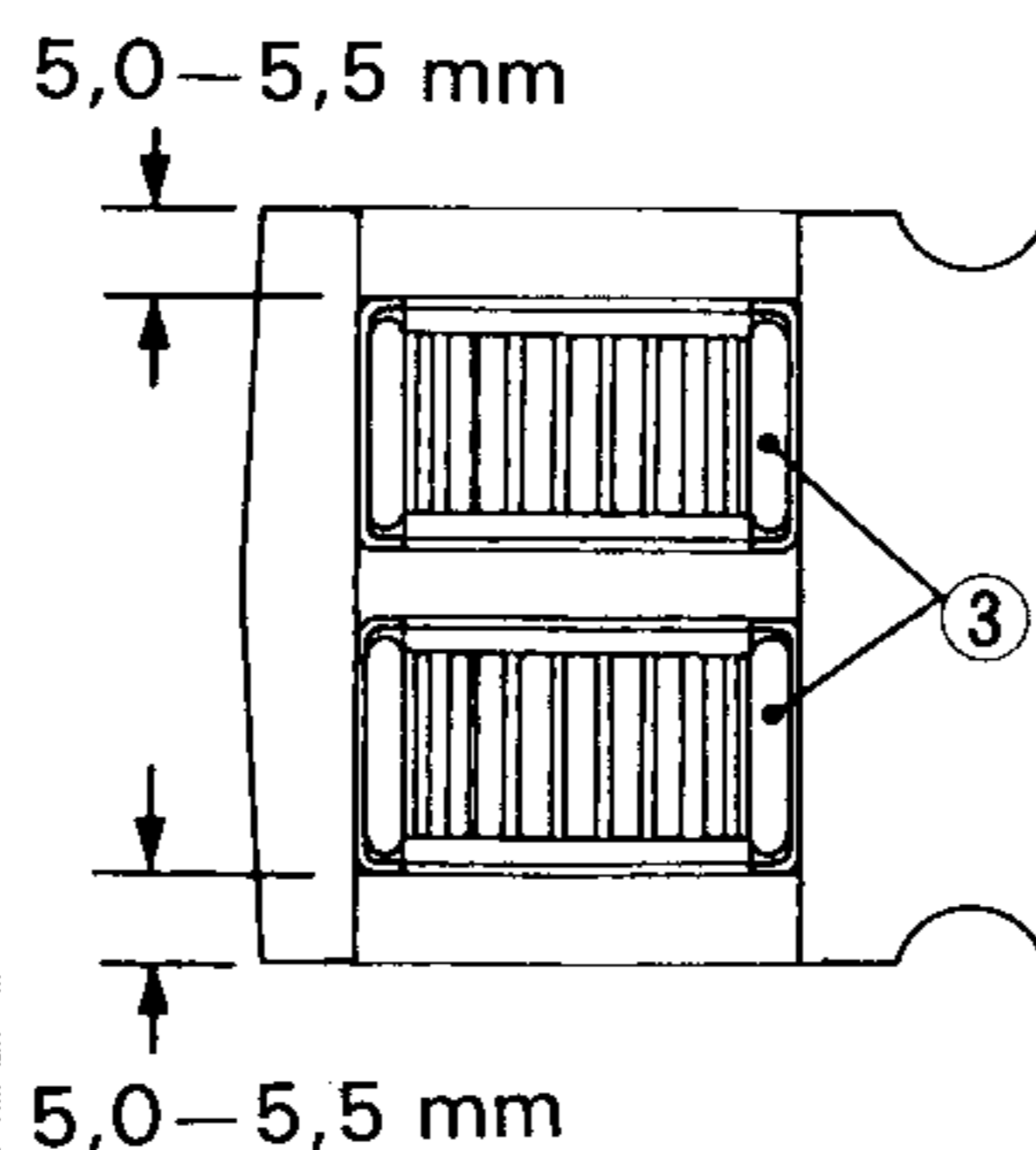
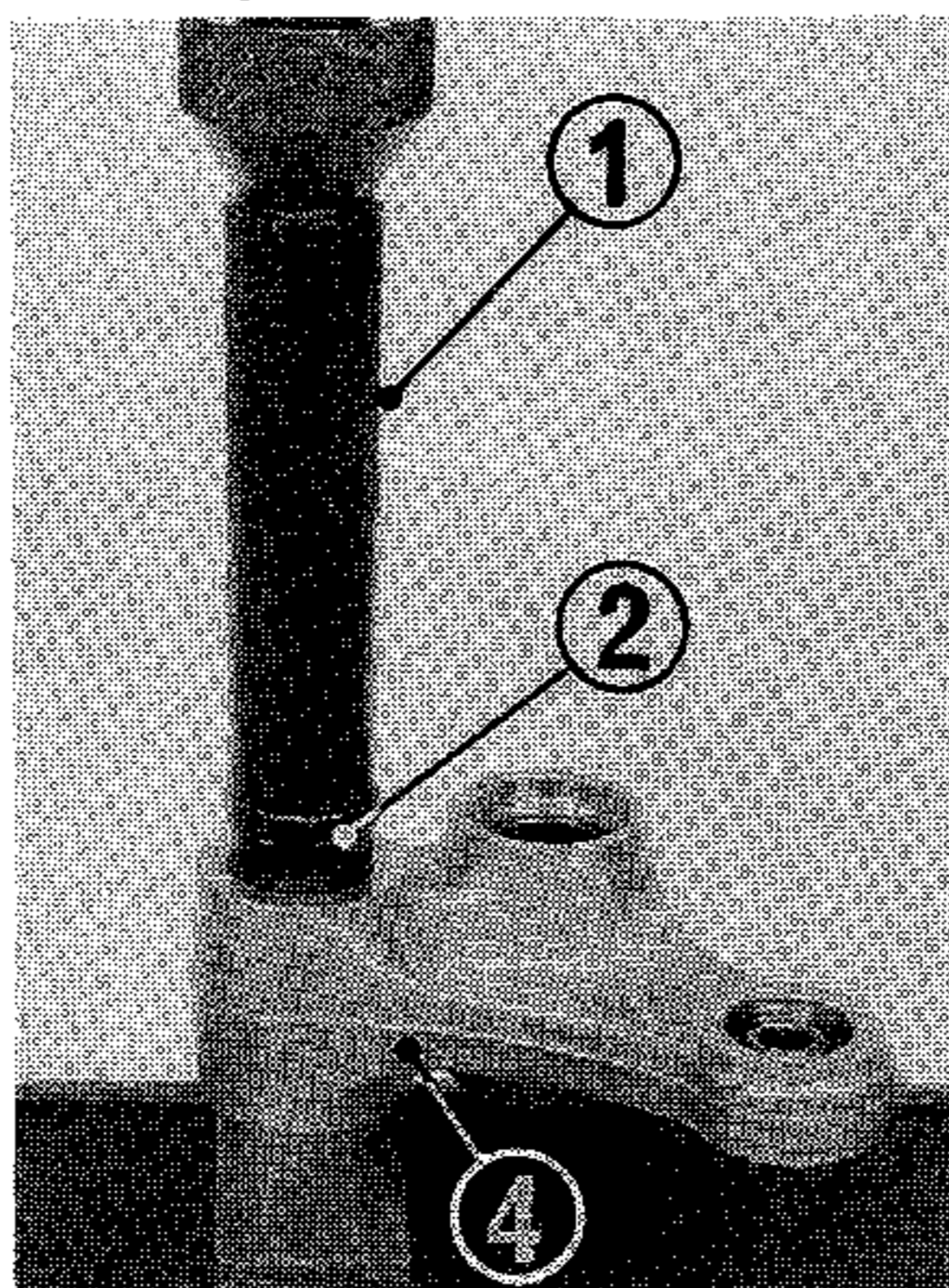
- (1) ARBRE DE CHASSOIR (2) TÊTE DE CHASSOIR
(3) BIELLETTE

Côté bras oscillant: Arbre de chassoir Tête de chassoir

Enfoncer des roulements à aiguilles neufs dans le pivot sur les positions correctes indiquées ci-dessous à l'aide des outils spéciaux.

NOTE:

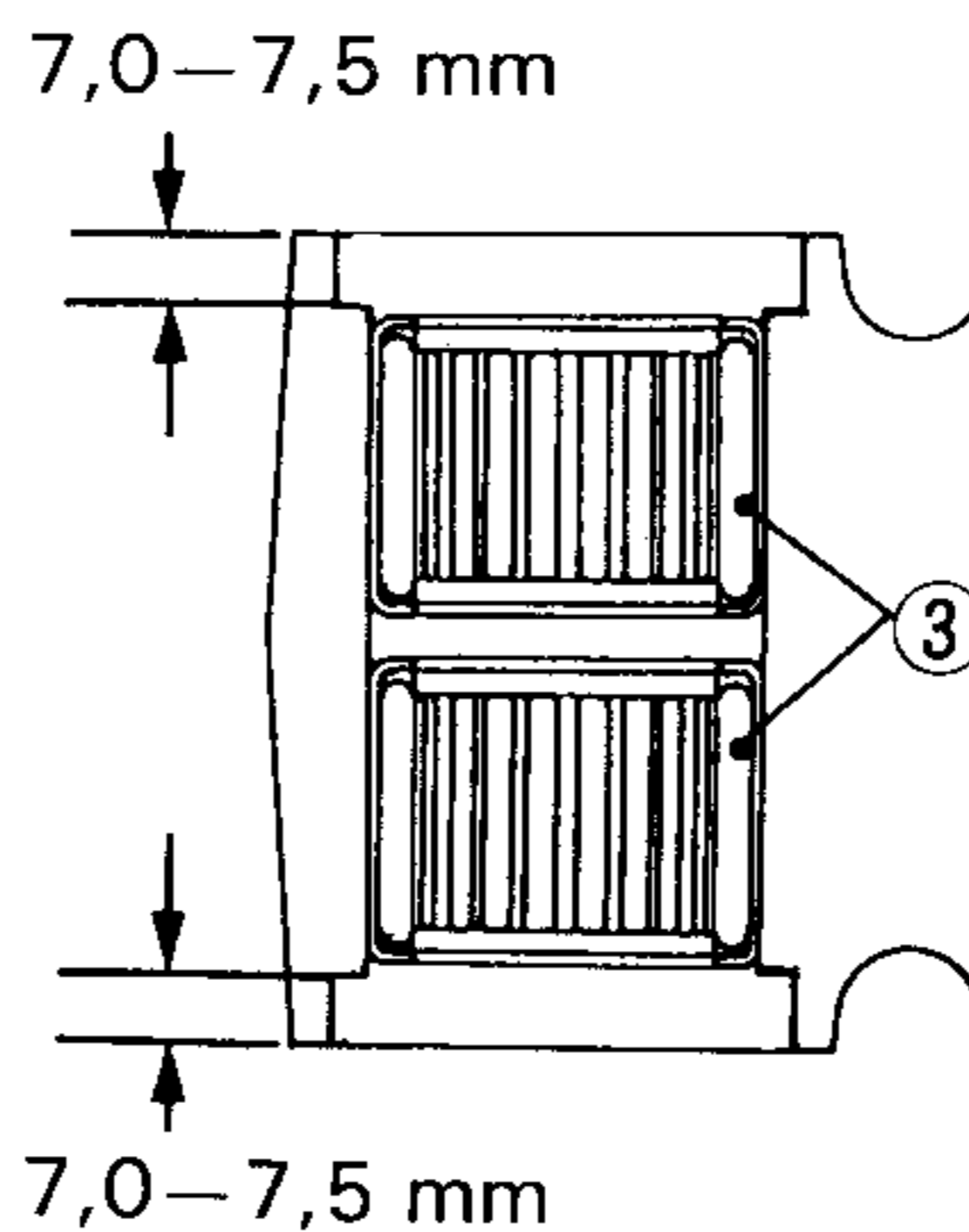
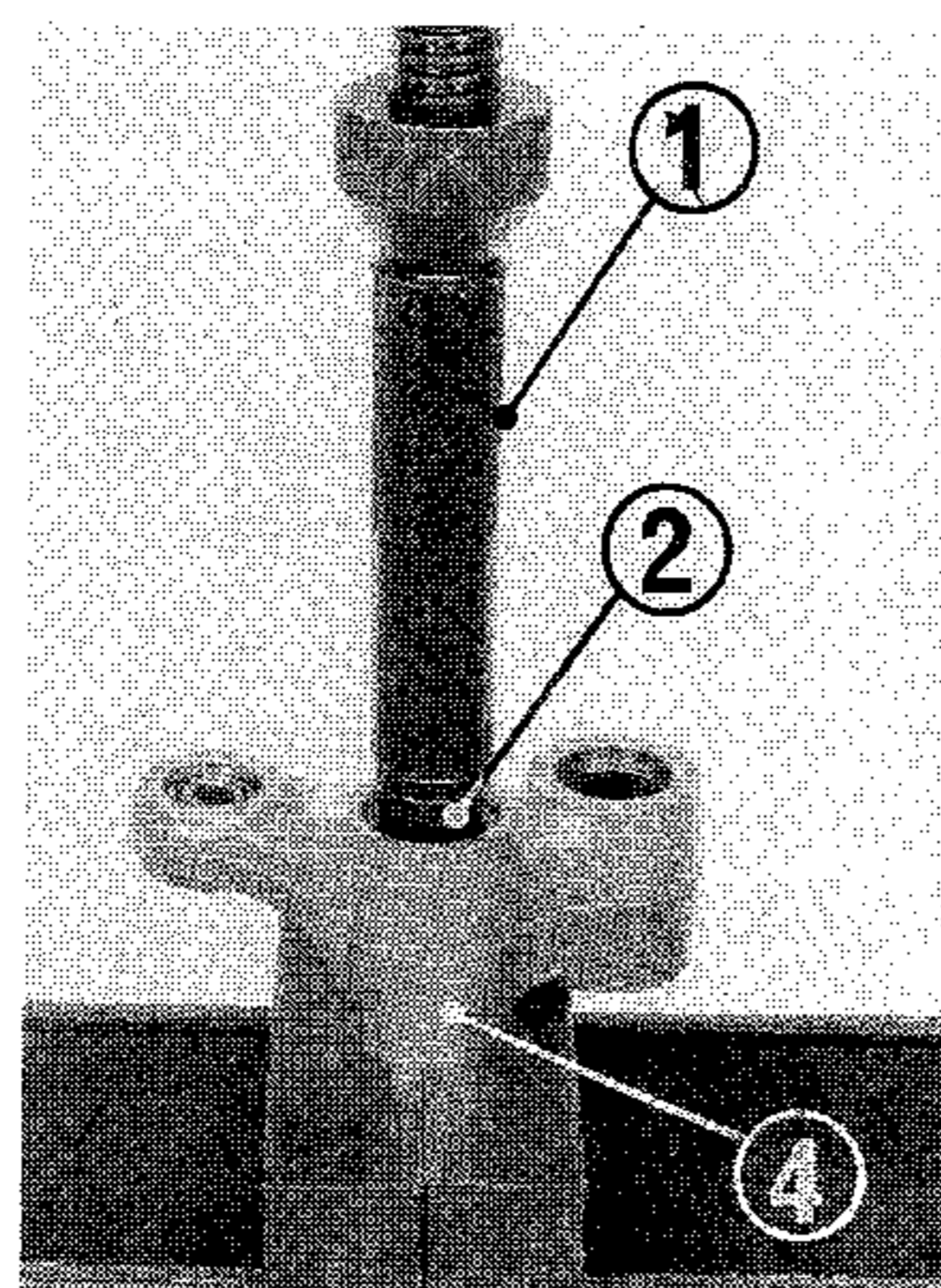
- Montez les roulements à aiguilles en dirigeant les repères vers l'extérieur.



- (1) CHASSOIR
(2) DOUILLE ET GUIDE
(3) ROULEMENT A AIGUILLES
(4) PIVOT DU CÔTE BRAS OSCILLANT

Côté bras oscillant: Douille, 28 x 30 mm Guide, 22 mm

Côté tringle d'amortisseur: Douille, 24 x 26 mm Guide, 20 mm



- (1) CHASSOIR (2) DOUILLE ET GUIDE
(3) ROULEMENT A AIGUILLES
(4) CÔTE TRINGLE D'AMORTISSEUR

REPLACEMENT DU ROULEMENT SPHERIQUE DE BASCULEUR

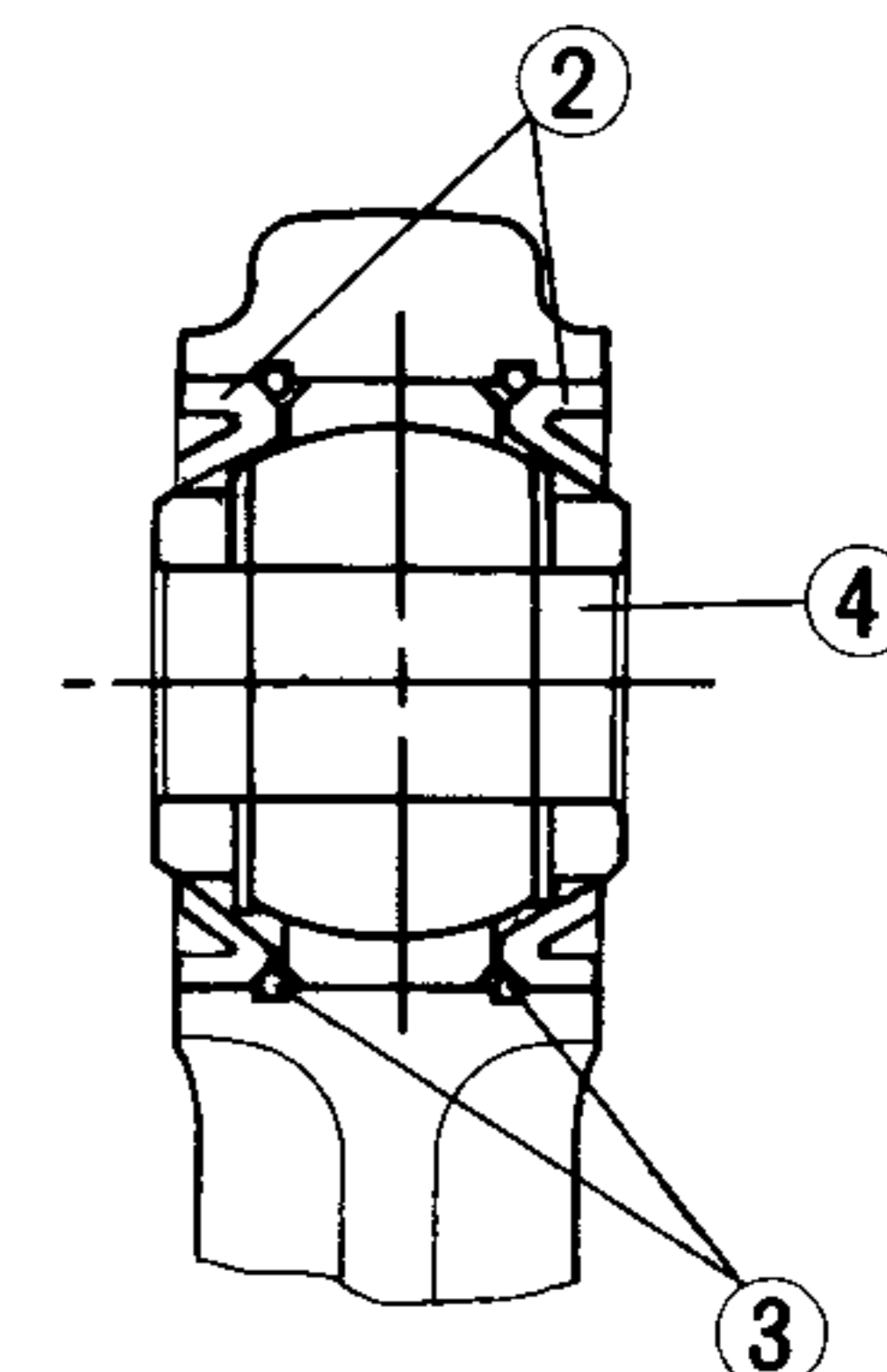
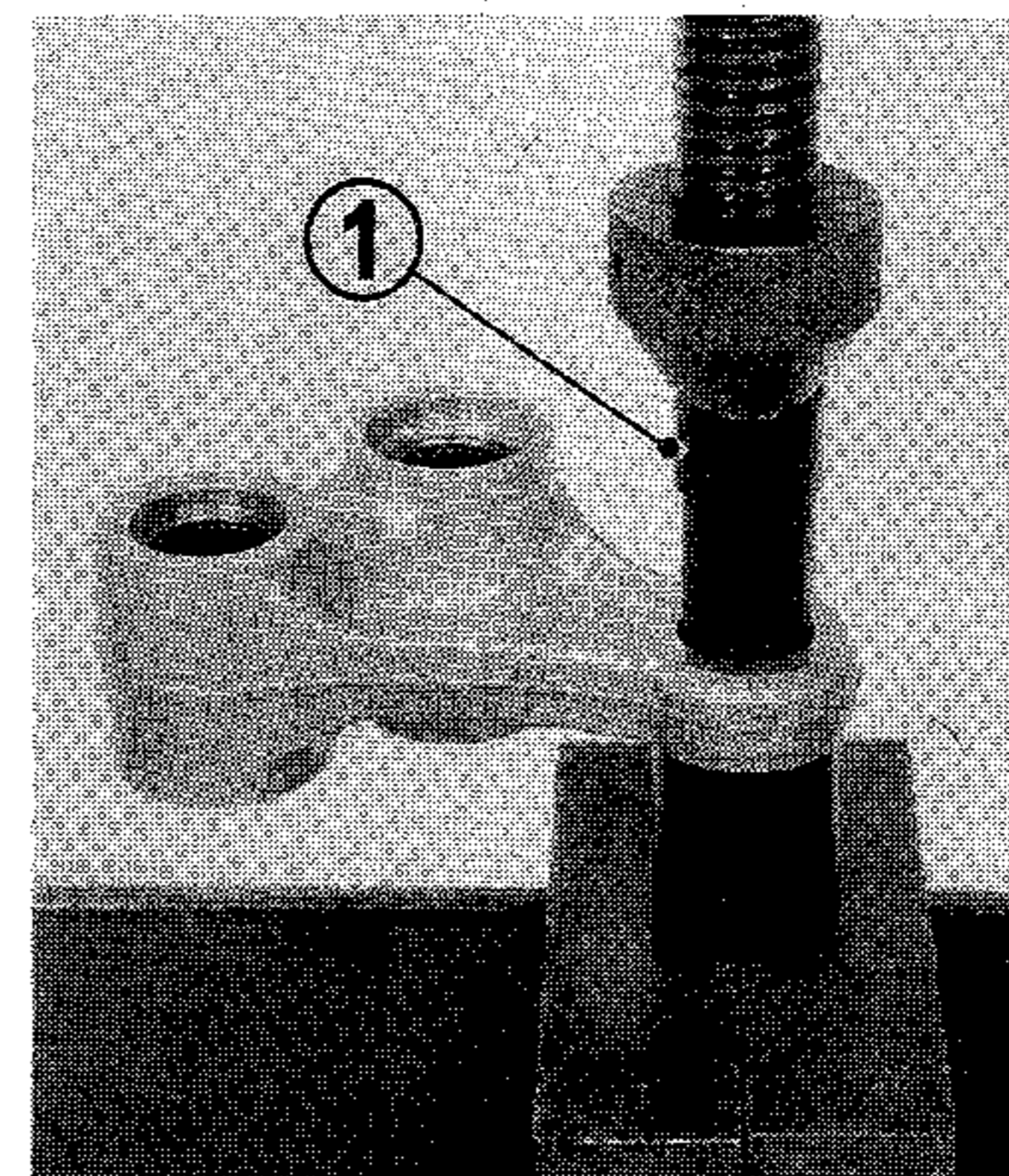
Retirez la bague de butée et chassez la rotule de la biellette.

Reposez la bague de butée d'un côté et enfoncez une nouvelle rotule.

Reposez la bague de butée dans le côté opposé.

Reposez le cache-poussière avec sa lèvre vers l'intérieur.

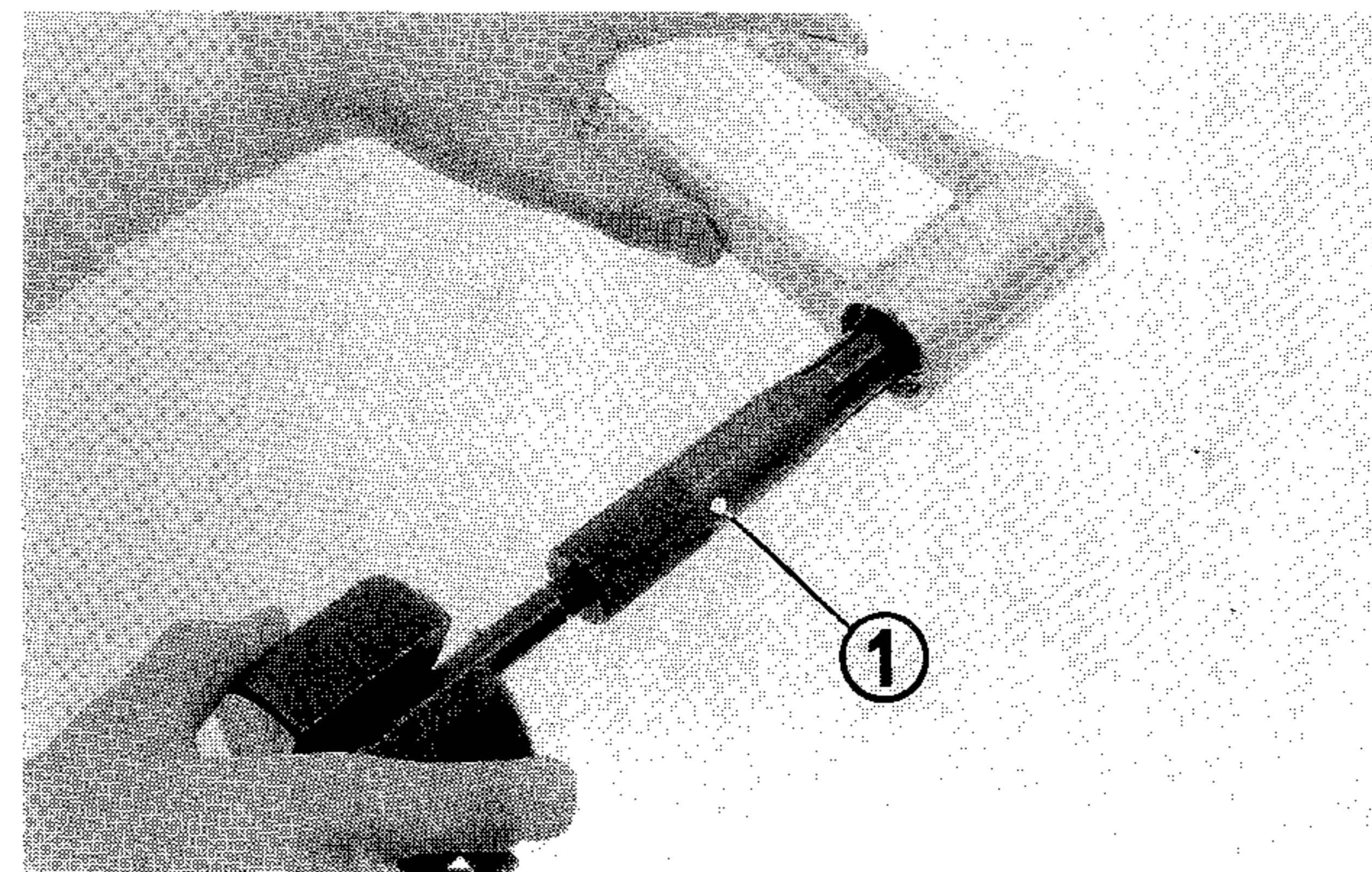
Reposez les bagues latérales extérieures.



- (1) CHASSOIR DE ROTULE
(2) CACHE-POUSSIÈRE
(3) BAGUES DE BUTÉE
(4) ROTULE

REPLACEMENT DU ROULEMENT A AIGUILLES DE TRINGLE D'AMORTISSEMENT

Retirez le roulement à aiguilles en utilisant l'extracteur de roulement.



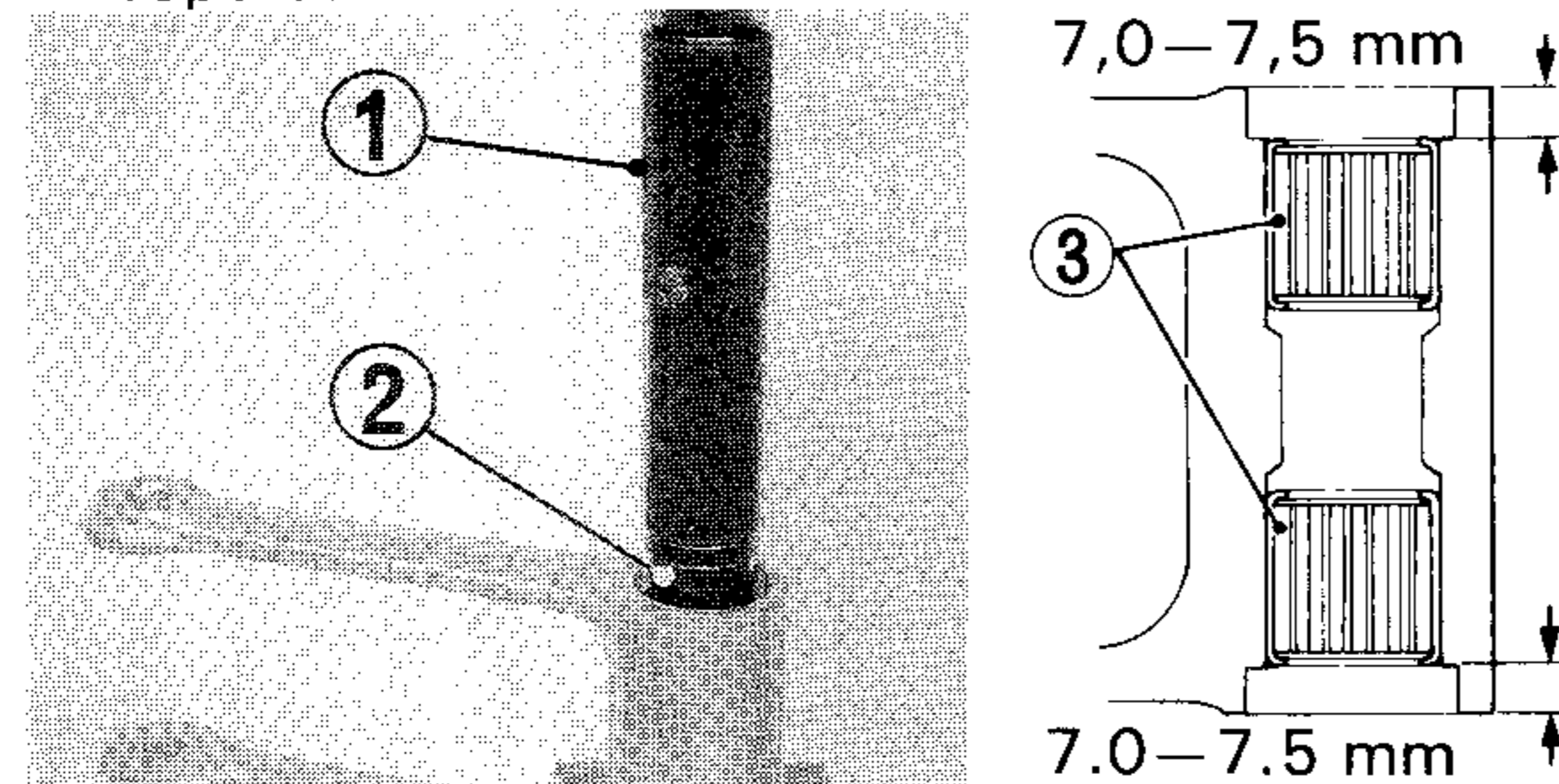
- (1) EXTRACTEUR DE ROULEMENT

14. DEMONTAGE/REMONTAGE

Enfoncer le roulement à aiguilles dans le pivot de tringle d'amortissement pour qu'il vienne 7,0 à 7,5 mm en dessous de la surface du pivot des deux côtés.

NOTE:

- Montez les roulements à aiguilles en dirigeant les repères vers l'extérieur.



- (1) CHASSOIR
 (2) DOUILLE, 24 x 26 mm et PIVOT 20 mm
 (3) ROULEMENTS A AIGUILLES

Appliquez de la graisse polyvalente NLGI N°2 (additif de disulfure de molybdène) sur la tringlerie d'amortisseur, sur les bagues, les roulements et les lèvres de cache-poussière.

Poser les rondelles de butée, les cache-poussière, les entretoises de pivot et les bagues latérales.

NOTE:

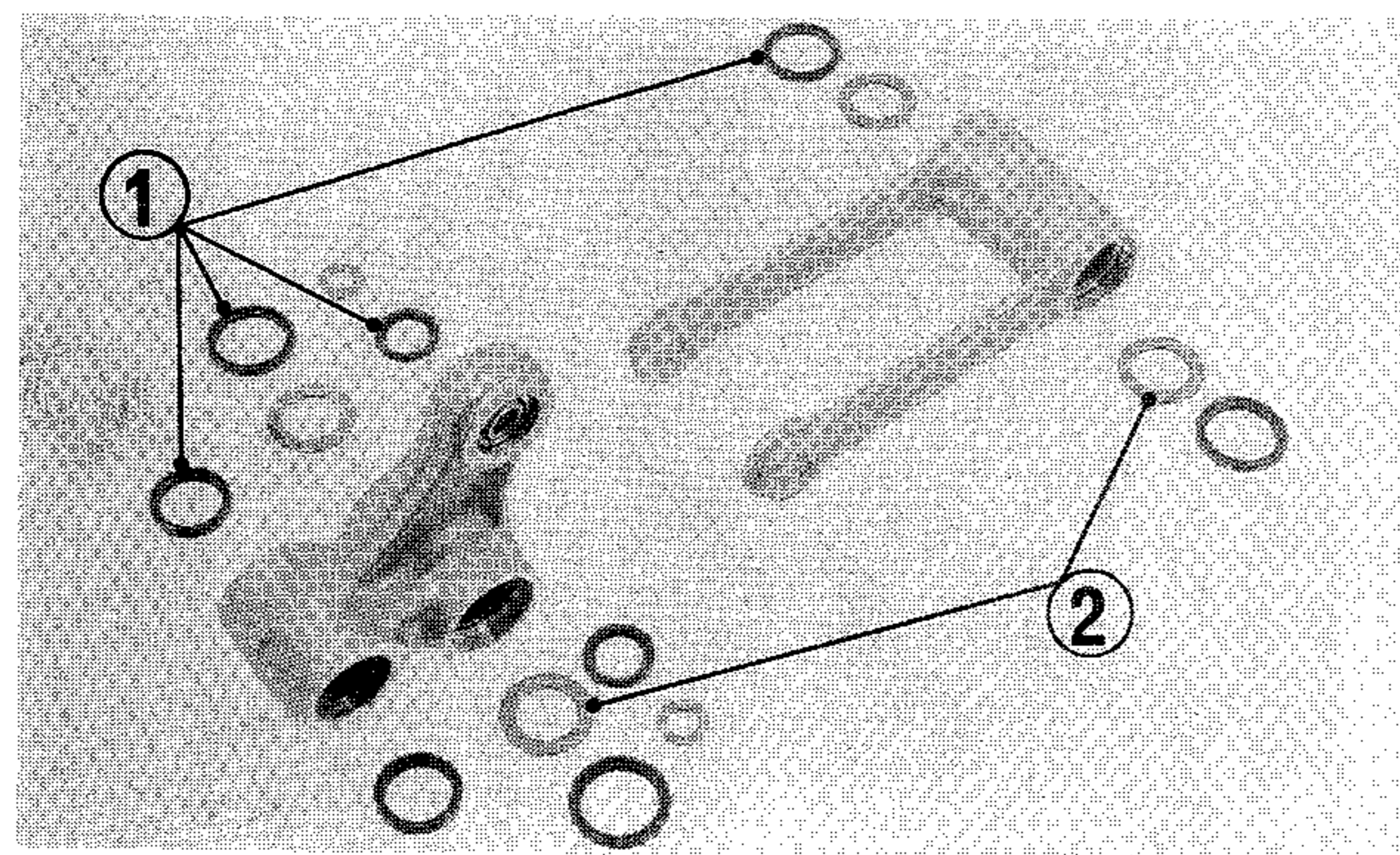
- Vérifiez que les galets de roulement à aiguilles sont en position avant de reposer les bagues de pivot.

Nombre d'aiguilles:

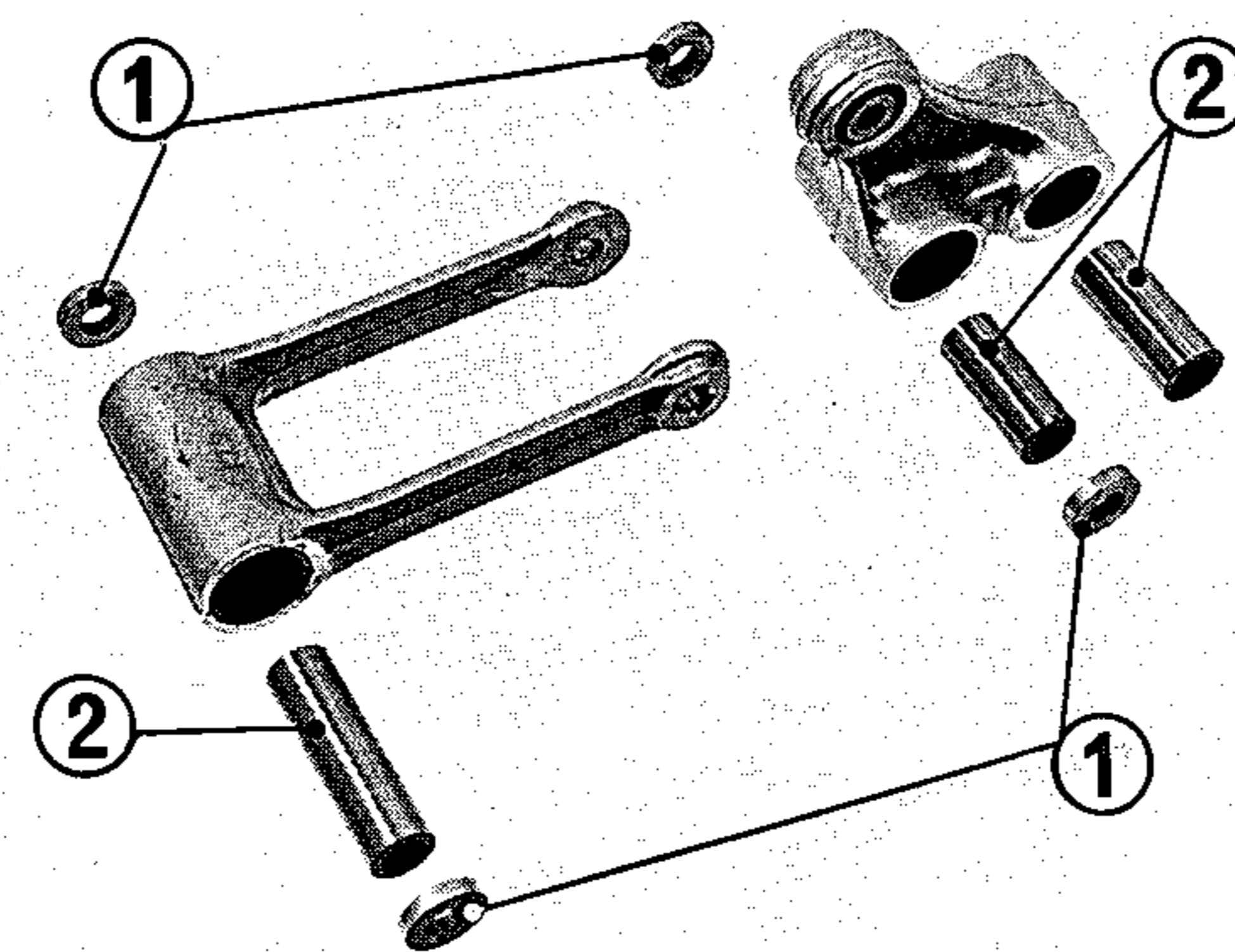
Tringle d'amortissement: 33

Basculeur: côté tringle d'amortissement: 33

côté bras oscillant: 36



- (1) CACHE-POUSSIÈRE (2) RONDELLES DE BUTÉE

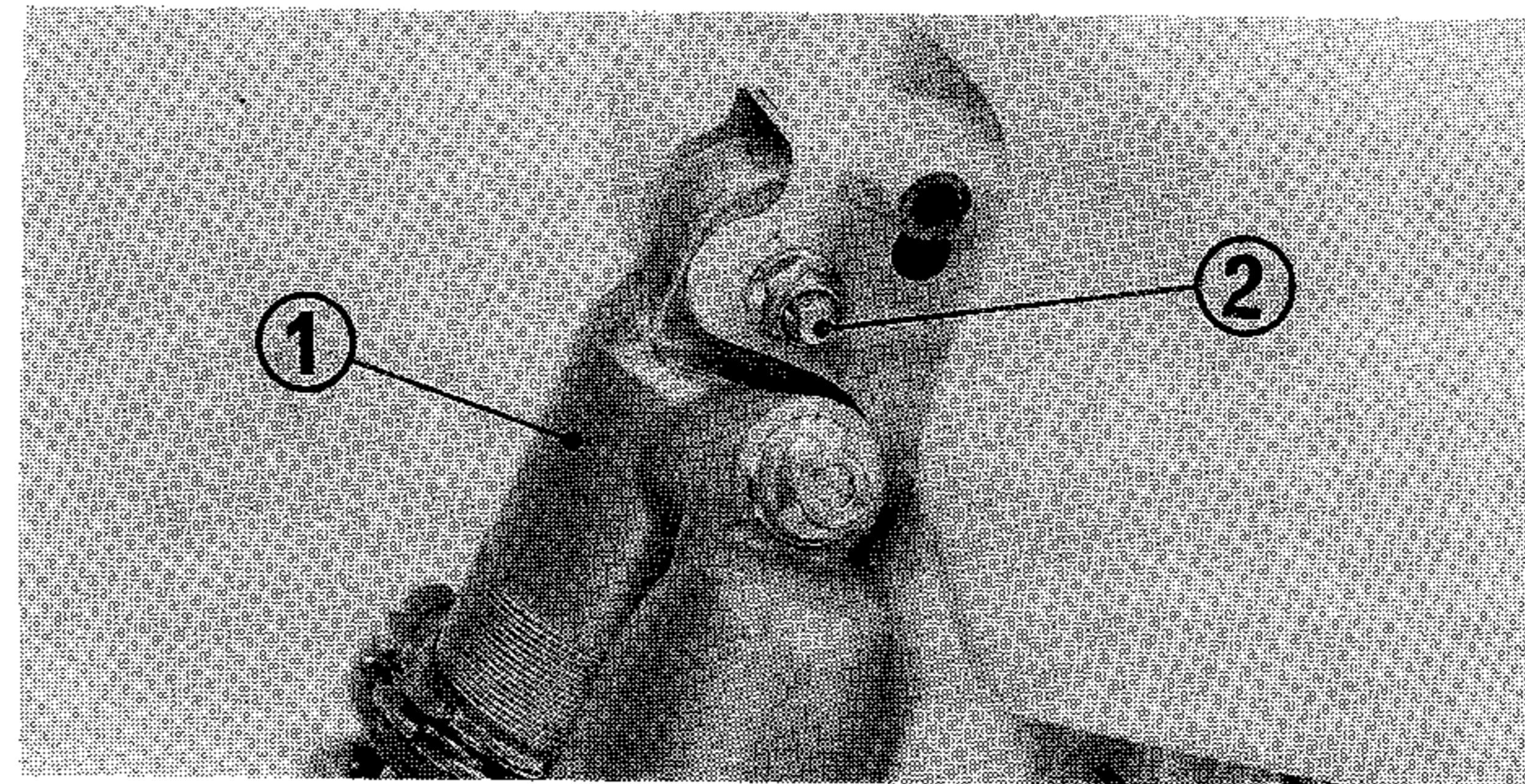


- (1) BAGUES LATÉRALES (2) ENTRETOISES DE PIVOT
Repose

Placez la suspension arrière avec la vis de réglage de rebond vers la droite.

Serrez le boulon de fixation supérieure.

COUPLE DE SERRAGE: 45 N·m (4,5 kg·m)



- (1) SUSPENSION ARRIÈRE
 (2) BOULON DE FIXATION SUPÉRIEURE

Reposez la tringle d'amortisseur au cadre et serrez le boulon.

COUPLE DE SERRAGE: 63 N·m (6,3 kg·m)

Reposez le bras oscillant et serrez le boulon de pivot.

COUPLE DE SERRAGE: 90 N·m (9,0 kg·m)

Reposer le basculeur et serrer le boulon fixant la tringle d'amortissement au basculeur.

COUPLE DE SERRAGE: 63 N·m (6,3 kg·m)

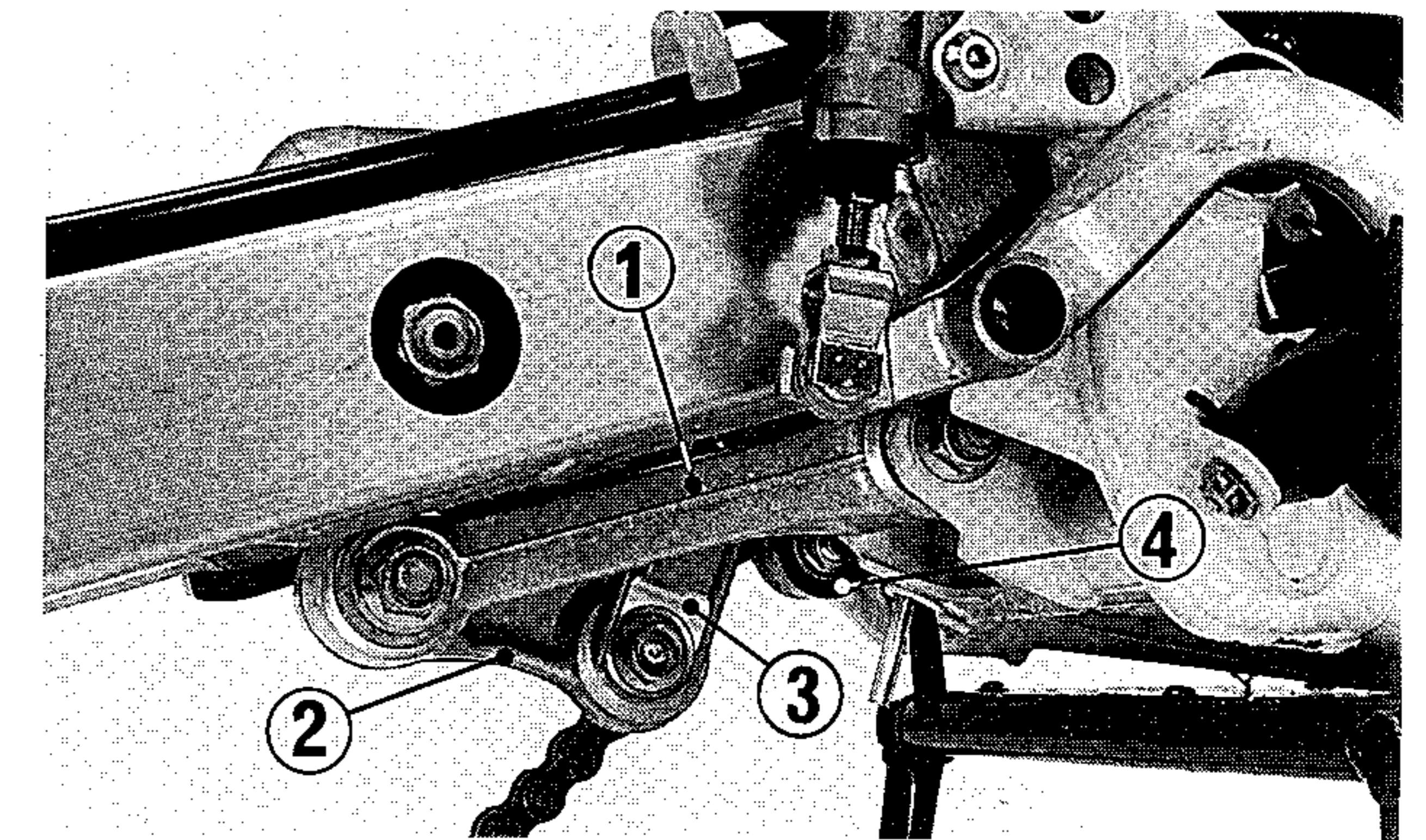
Serrez le boulon de basculeur-à-bras oscillant

COUPLE DE SERRAGE: 90 N·m (9,0 kg·m)

Connectez la fixation inférieure de la suspension arrière au basculeur et serrez le boulon.

COUPLE DE SERRAGE: 45 N·m (4,5 kg·m)

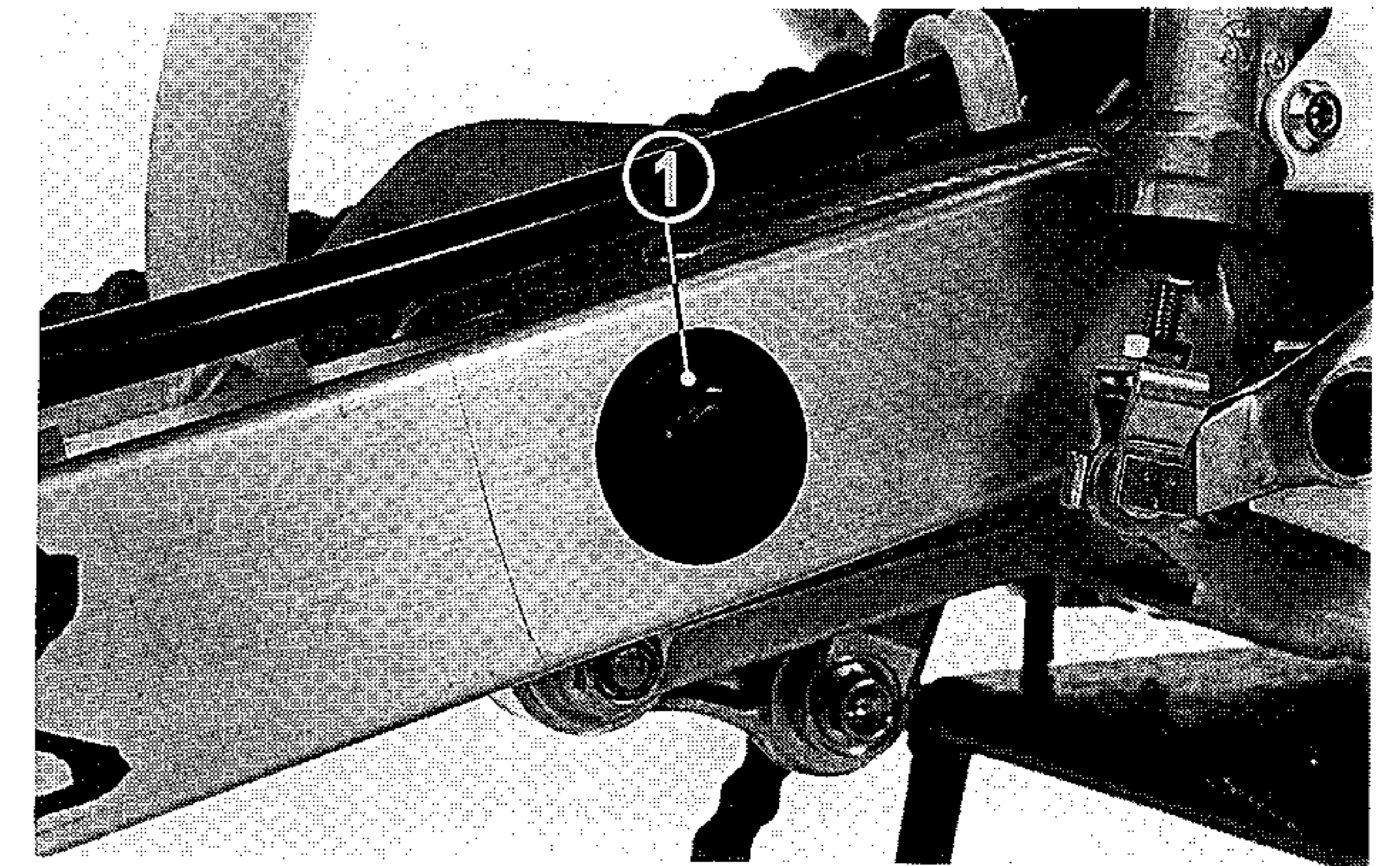
Acheminer le flexible de frein dans les brides.



- (1) TRINGLE D'AMORTISSEUR (2) BIELLETTE
 (3) SUSPENSION ARRIÈRE (4) GALET DE GUIDE

Reposez le galet de guide de chaîne inférieur.

Reposer les capuchons d'orifice de boulon de bielle d'amortisseur.



- (1) CAPUCHON D'ORIFICE DE BOULON DE BIELLETTE D'AMORTISSEUR

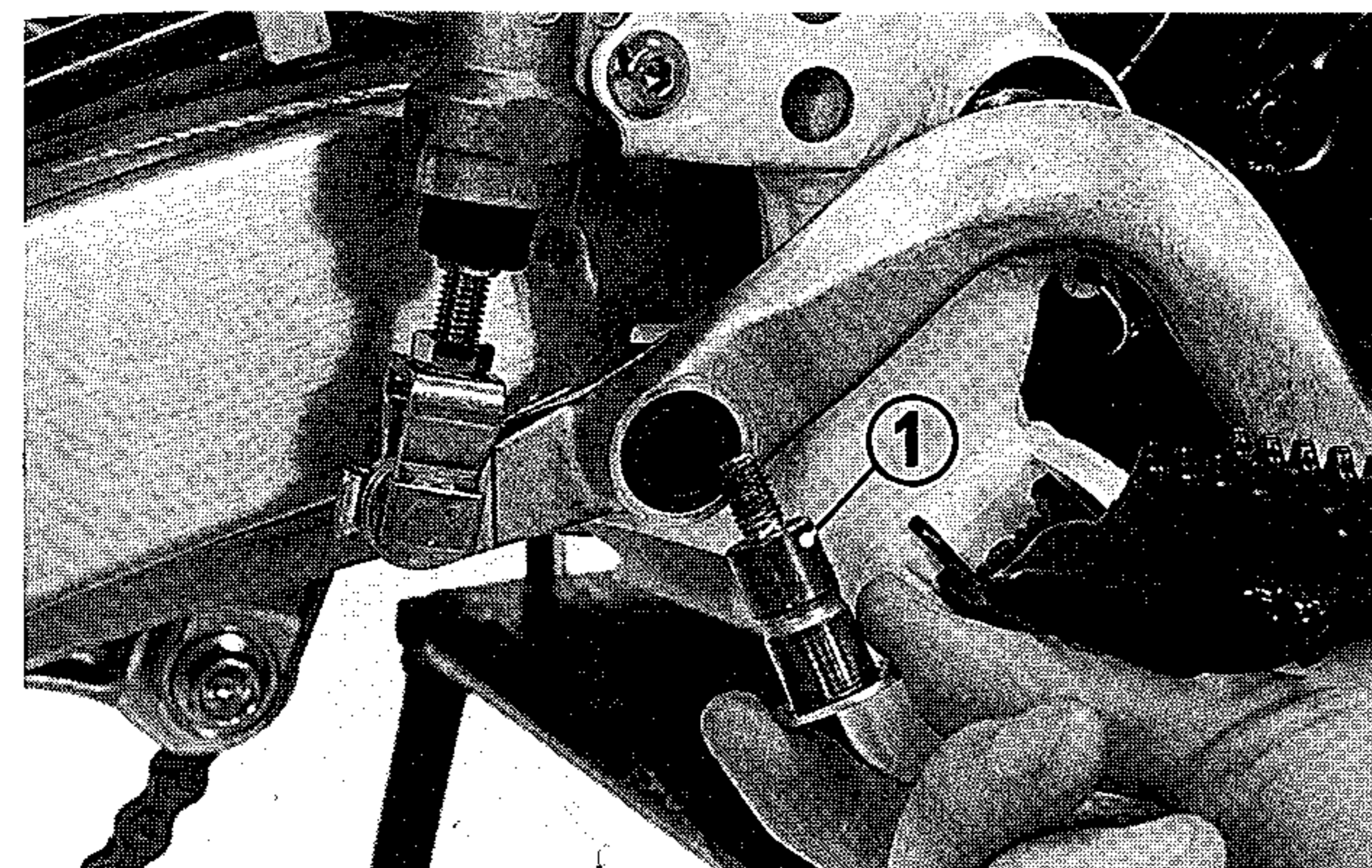
Appliquez de la graisse sur la surface de glissement du boulon de pivot de pédale de frein.

Remettez le boulon de pivot de pédale de frein en place et serrez-le.

COUPLE DE SERRAGE: 26 N·m (2,6 kg-m)

PRECAUTION:

- *Faites attention à ne pas endommager et pincer la lèvre du cache-poussière.*



(1) BOULON DE PIVOT

Reposez les éléments suivants:

- étrier de frein arrière (page 100).
- roue arrière (page 97).
- cadre auxiliaire et selle (page 22)

Ajustez la flèche de la chaîne (page 25)

ROUES

Roue avant

DEPOSE

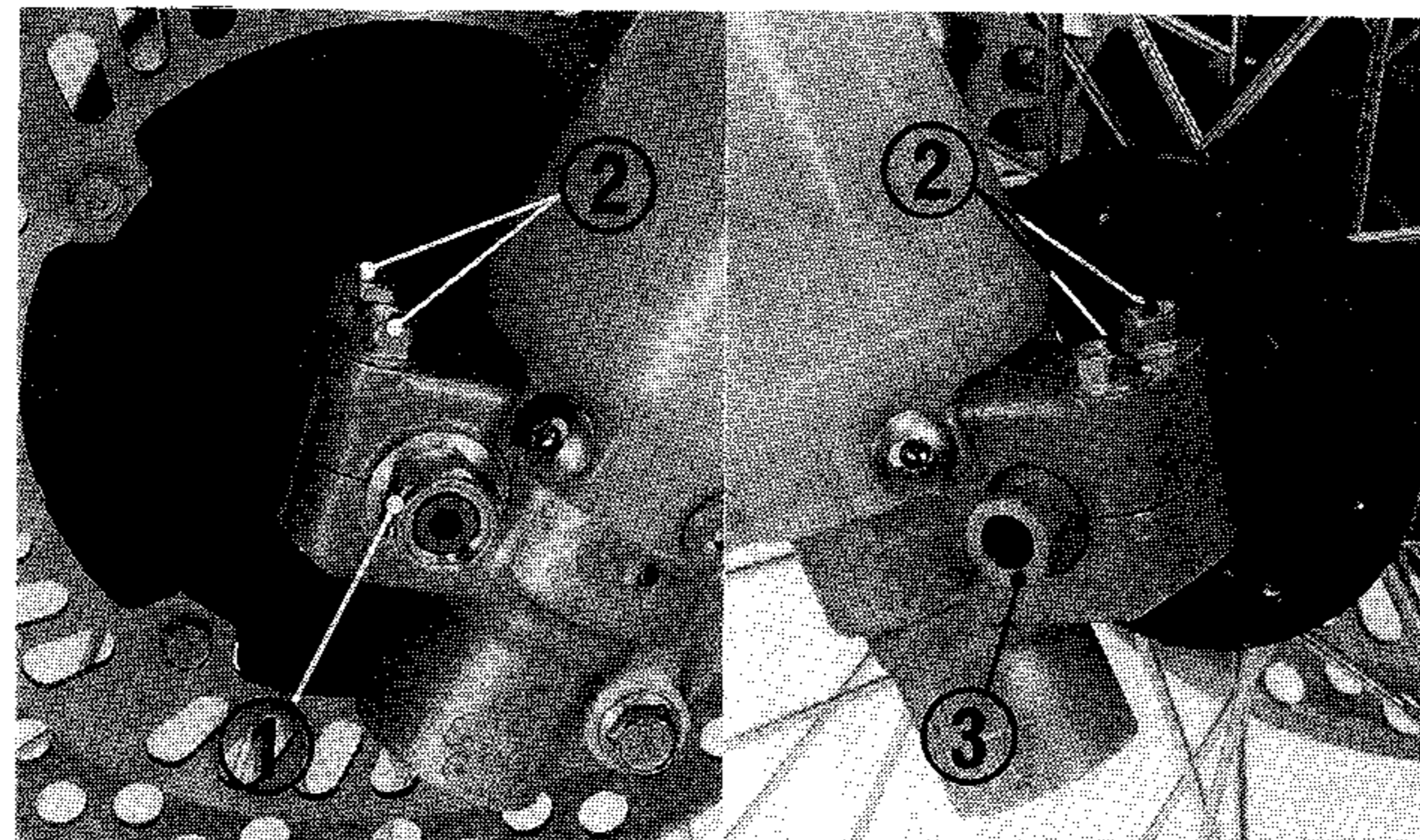
Décoller la roue avant du sol avec un bloc ou une béquille d'atelier sous le moteur.

Retirez l'écrou d'axe et desserrez les boulons de cavalier d'axe de roue.

Déposez l'axe, puis déposez la roue avant et les bagues latérales.

PRECAUTION:

- *Ne pas actionner le levier de frein après avoir déposé la roue avant car cela rendrait le placement du disque de frein entre les plaquettes de frein difficile.*



(1) ECRU D'AXE DE ROUE

(2) BOULONS DE CAVALIER D'AXE DE ROUE

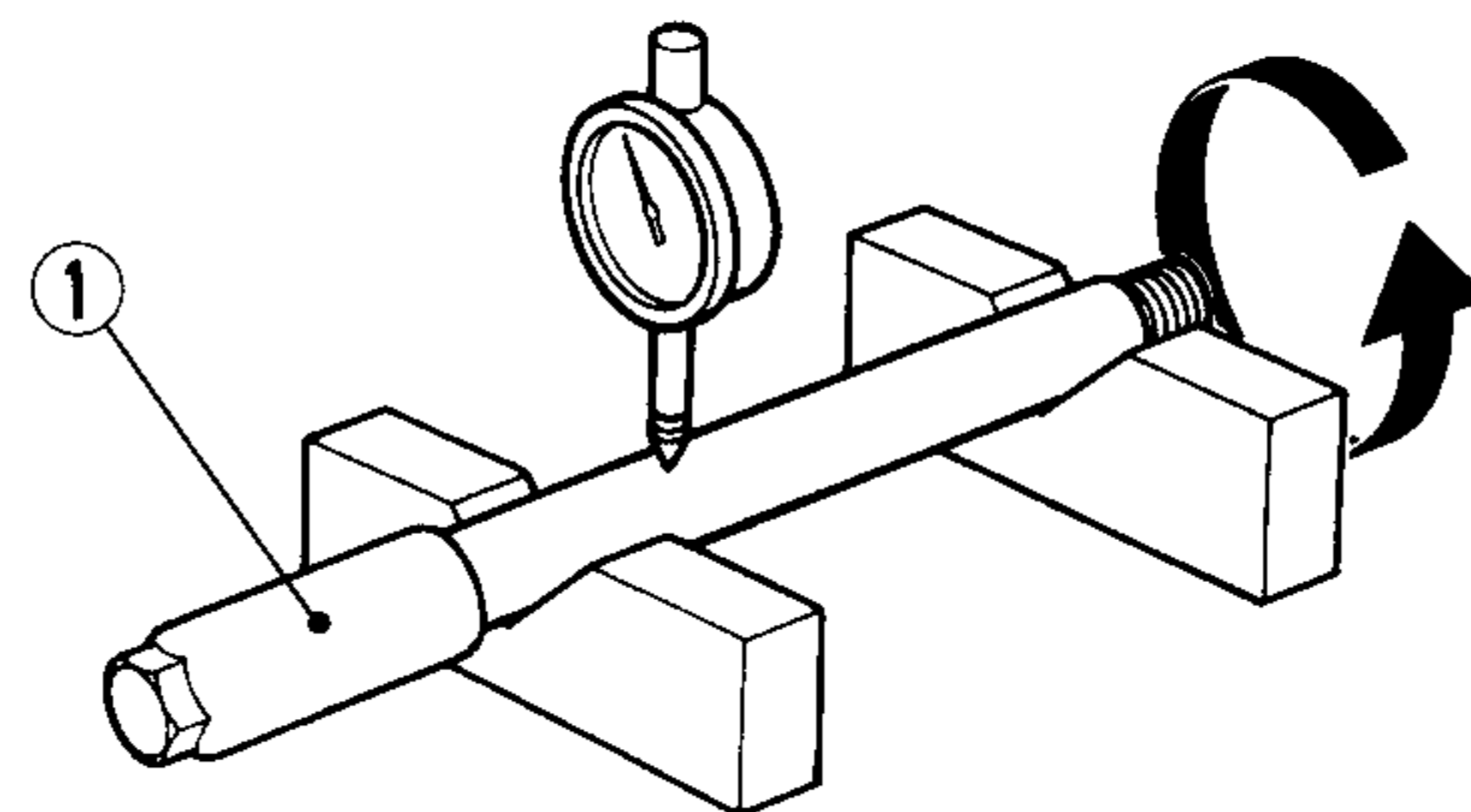
(3) AXE

CONTROLE

Axe de roue

Posez l'axe sur deux vés et mesurez le faux-rond.

LIMITE DE SERVICE: 0,20 mm



(1) AXE

Jante de la roue avant

Vérifiez que la jante n'est pas voilée en plaçant la roue sur un support comme indiqué sur la figure.

Puis, tournez la roue manuellement et déterminez le degré de déformation de la jante à l'aide d'un comparateur.

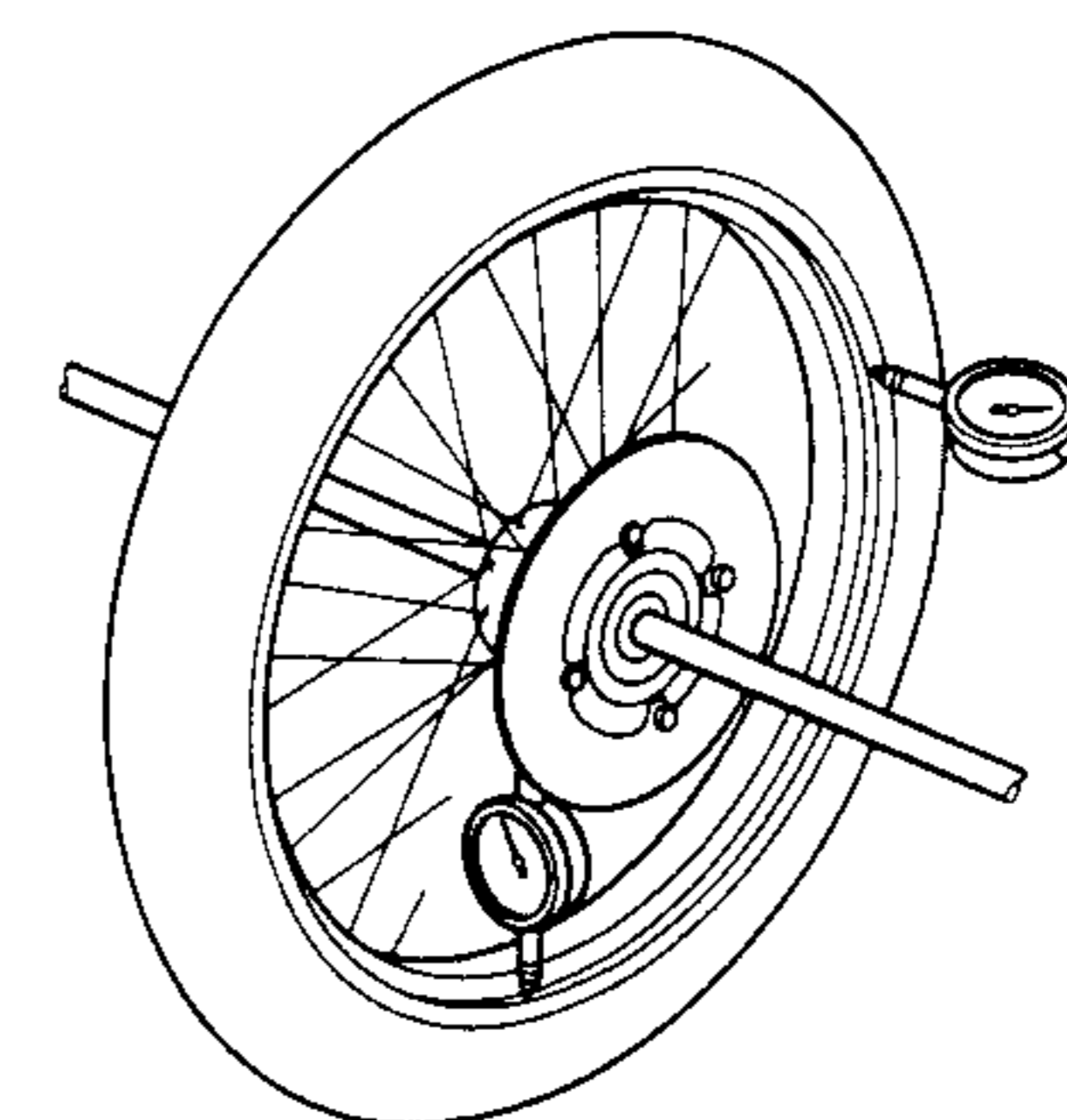
LIMITE DE SERVICE:

Saut: 2,0 mm

Voile: 2,0 mm

Vérifiez la tension des rayons et procédez éventuellement à un resserrage.

COUPLE DE SERRAGE: 3,8 N·m (0,38 kg-m)



Roulements de roue

Faites tourner la bague intérieure de chaque roulement avec le doigt.

Les roulements doivent tourner régulièrement et silencieusement.

Vérifiez également que la bague extérieure de roulement est emmanchée correctement dans le moyeu.

Enlevez et jetez les roulements si les bagues ne tournent pas silencieusement et régulièrement ou s'ils ne sont pas solidement attachés au moyeu.

NOTE:

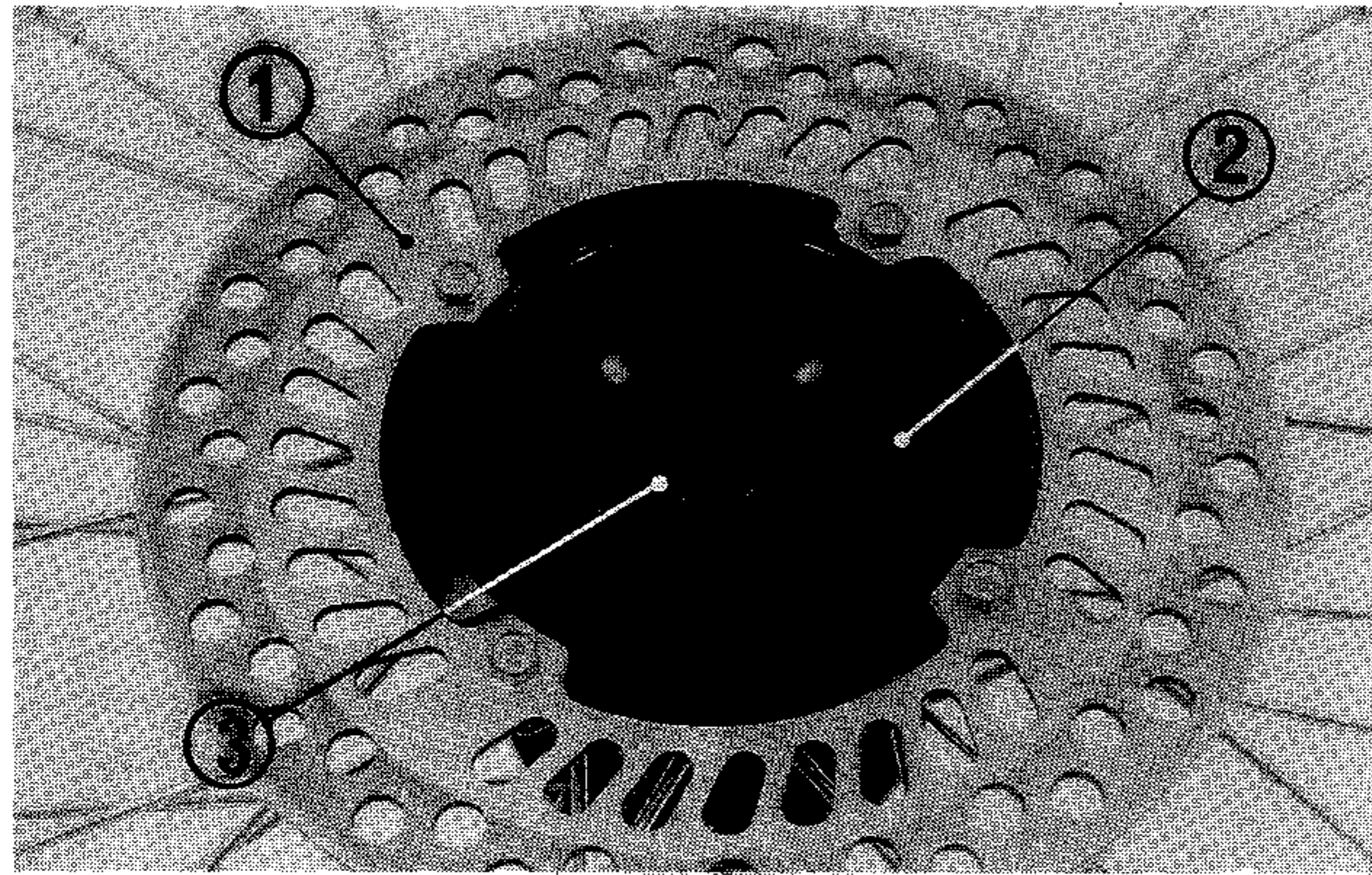
- Remplacez les roulements de roue par paire.

14. DEMONTAGE/REMONTAGE

DEMONTAGE

Retirez les cache-poussière.

Retirez les vis de fixation du disque de frein et le disque, puis le cache de roue du moyeu de roue.



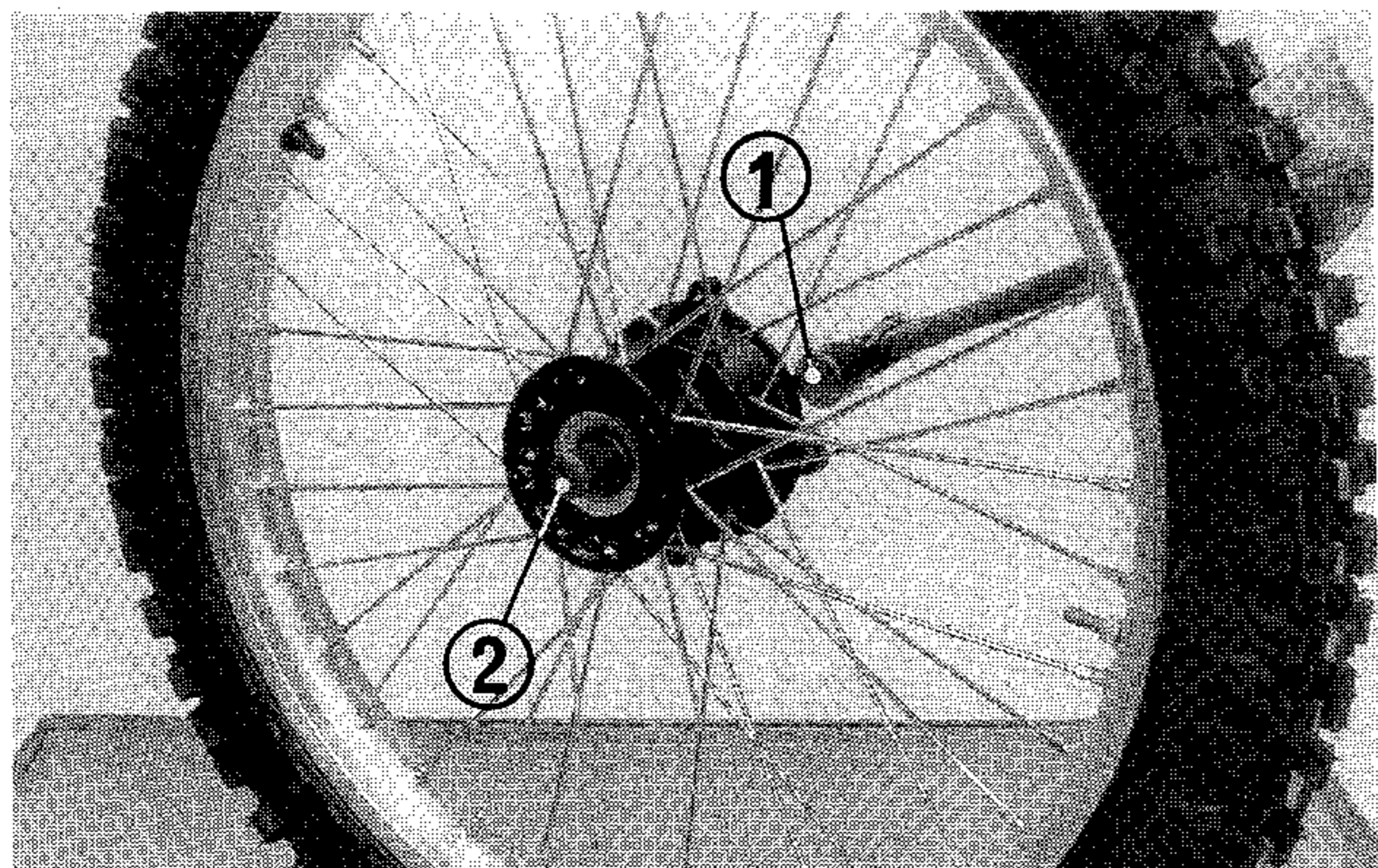
(1) DISQUE DE FREIN (2) CACHE
(3) CACHE-POUSSIÈRE

Retirez les roulements de roue ainsi que l'entretoise intérieure du moyeu de roue.

NOTE:

- Ne réutilisez jamais des roulements anciens; une fois que les roulements ont été retirés, ils doivent être remplacés par des neufs.

Retirez le pneu, la chambre à air, le fond de jante et le gripster.



(1) AXE DE CHASSE-ROULEMENT
(2) CHASSE-ROULEMENT 17 mm

Placez la jante sur un établi.

Placez le moyeu avec le côté disque tourné vers le bas et commencez à monter de nouveaux rayons.

Réglez la position du moyeu de manière à ce que la distance entre le rebord gauche du moyeu et le rebord latéral de la jante soit de 20,0 mm comme indiqué sur la figure.

Serrez les rayons progressivement.

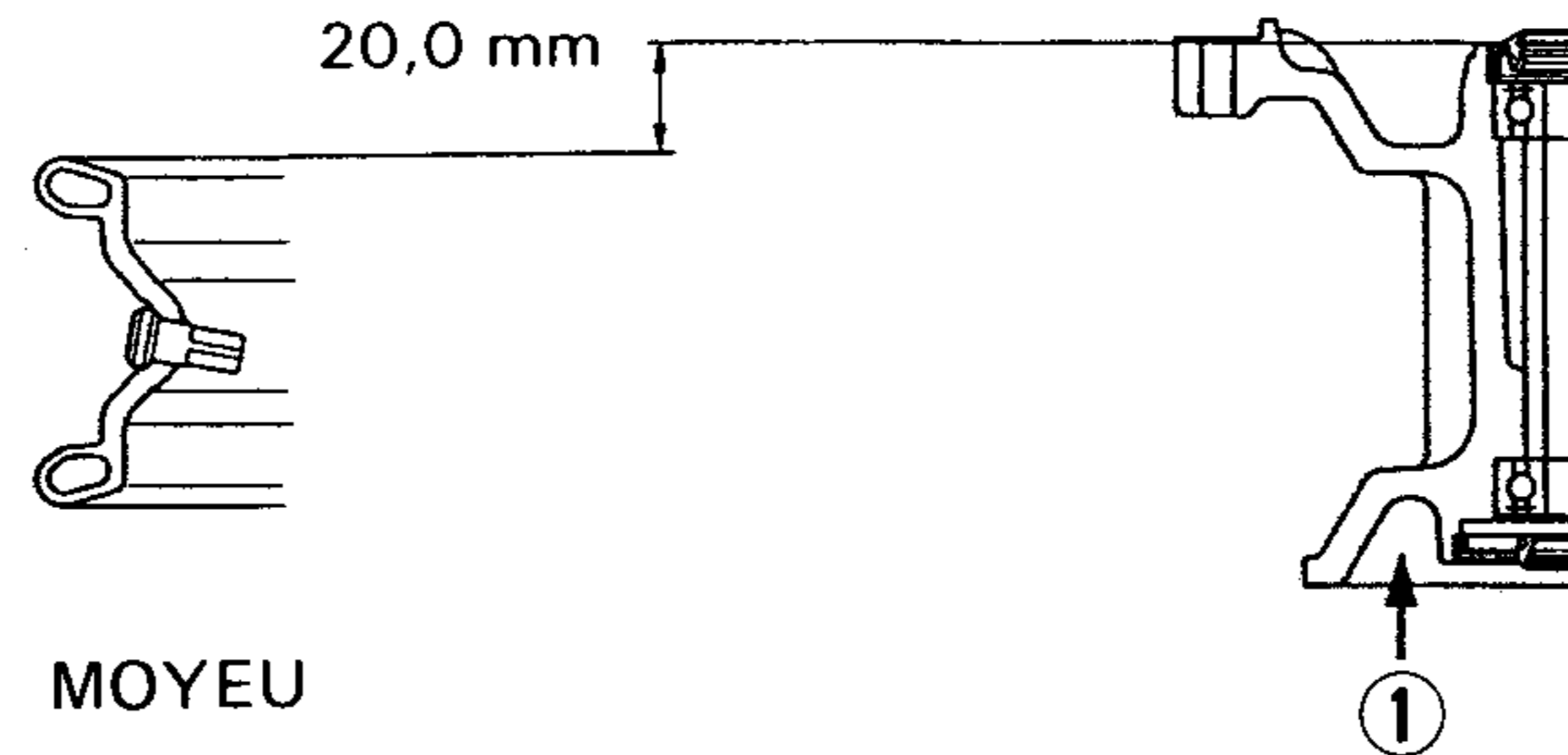
COUPLE DE SERRAGE: 3,8 N·m (0,38 kg-m)

Vérifiez que la roue n'est pas voilée.

Remettez le gripster, le fond de jante, la chambre à air et le pneu.

Serrez le gripster.

COUPLE DE SERRAGE: 13 N·m (1,3 kg-m)



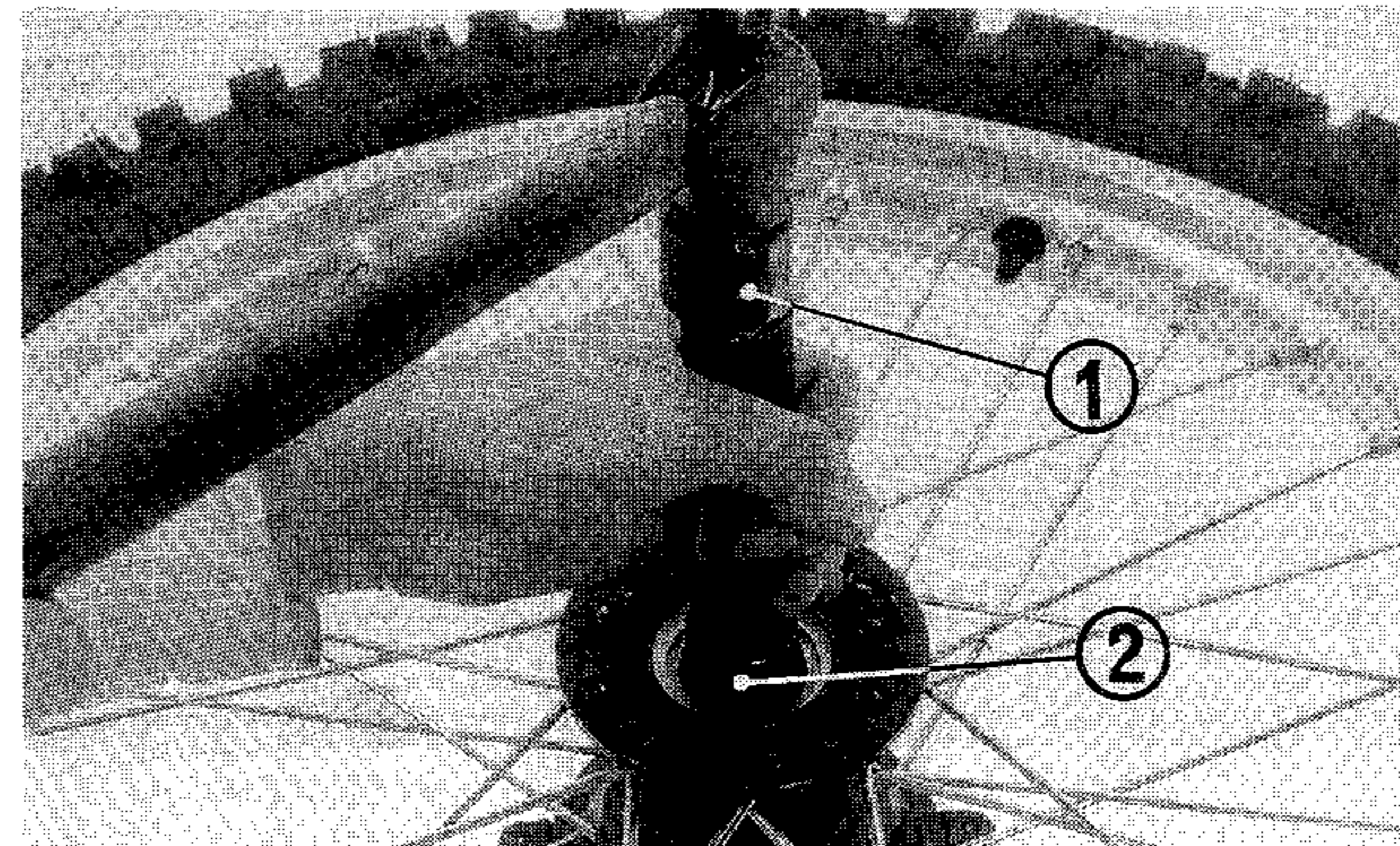
(1) MOYEU

Garnissez toutes les cavités de roulement avec de la graisse.

Emmanchez tout d'abord le roulement droit puis l'entretoise intérieure.

Emmanchez à fond le roulement gauche, en vous assurant qu'il est bien assis et que le repère est dirigé vers l'extérieur.

Reposer le cache-poussière du côté gauche.



(1) CHASSOIR
(2) DOUILLE, 32 x 35 mm ET GUIDE, 17 mm

Reposez le disque de frein et le cache de roue sur le moyeu de roue avec la marque d'épaisseur minimum (MIN TH 2,5) tournée vers l'extérieur.

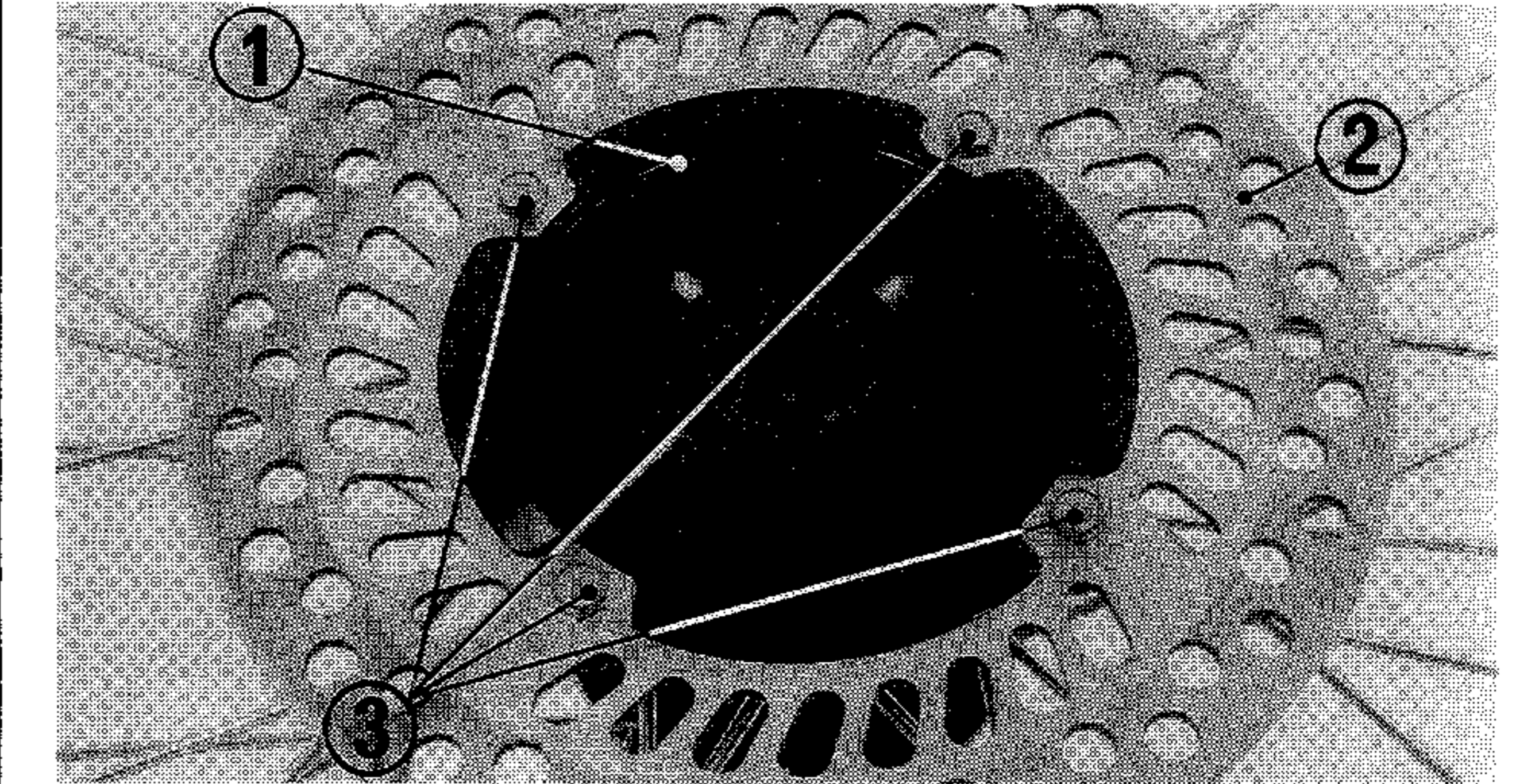
Nettoyez et appliquez un agent de scellement aux filetages des boulons de fixation du disque de frein.

Serrez les vis de fixation du disque.

COUPLE DE SERRAGE: 20 N·m (2,0 kg-m)

Nettoyez le disque de frein avec un produit de dégraissage de bonne qualité.

Garnissez la lèvre du cache-poussière droit avec de la graisse et reposez celui-ci.



(1) CACHE (2) DISQUE
(3) VIS DE FIXATION DU DISQUE DE FREIN

REPOSE

Nettoyer les surfaces où l'axe et les brides d'axe se touchent.

Reposer les entretoises dans les caches-poussière.

Placez la roue avant entre les Pattes de fourche.

PRECAUTION:

- **Montez l'étrier de frein sur le disque en veillant à ne pas endommager les plaquettes de frein.**

Appliquer une fine couche de graisse sur l'axe et insérer l'axe par le côté droit.

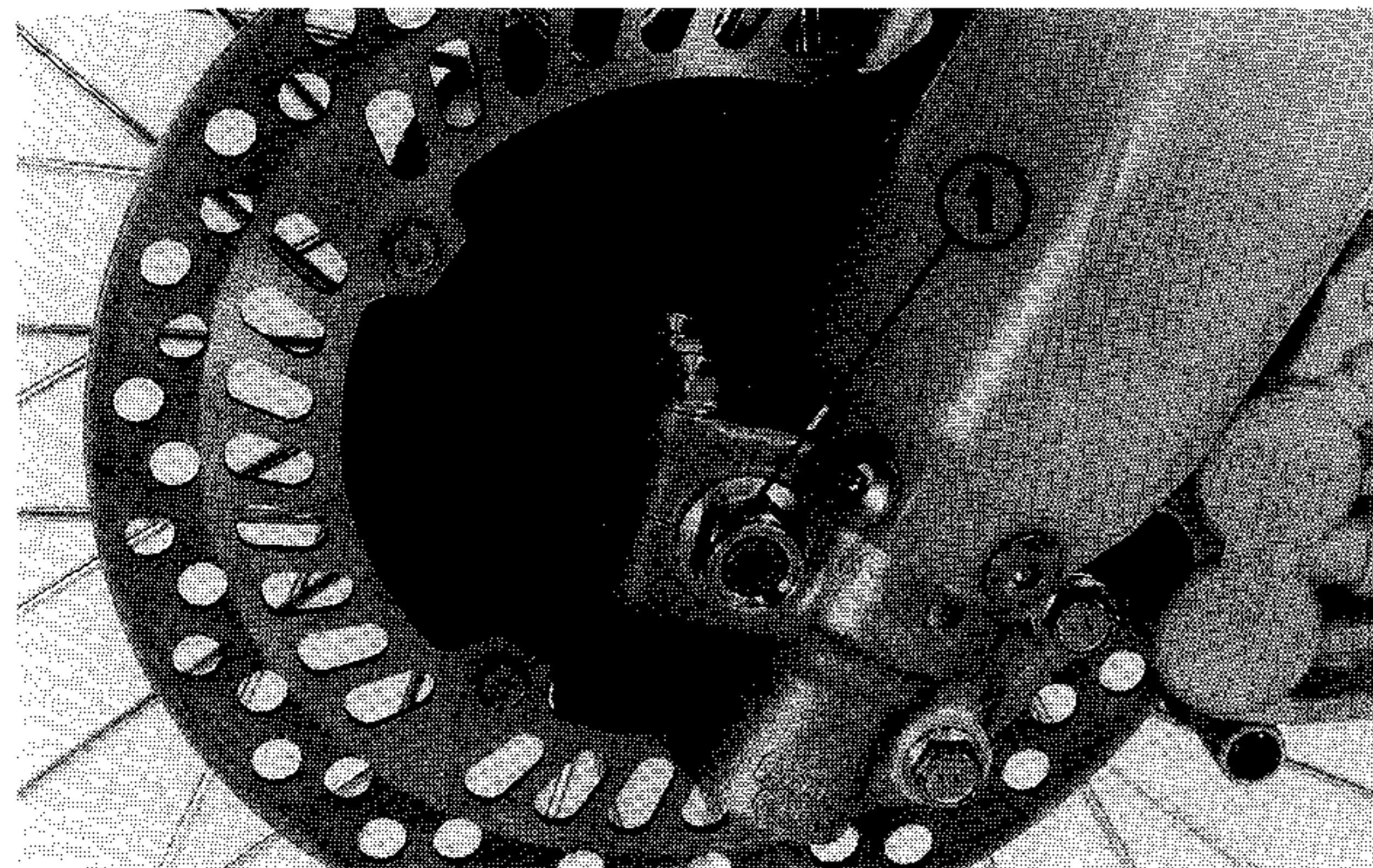
S'assurer que l'axe est fermement assis sur la surface intérieure de bride de patte de fourche gauche.

Reposer et serrer l'écrou d'axe de roue au couple de serrage spécifiée.

COUPLE DE SERRAGE: 87 N·m (8,7 kg·m)

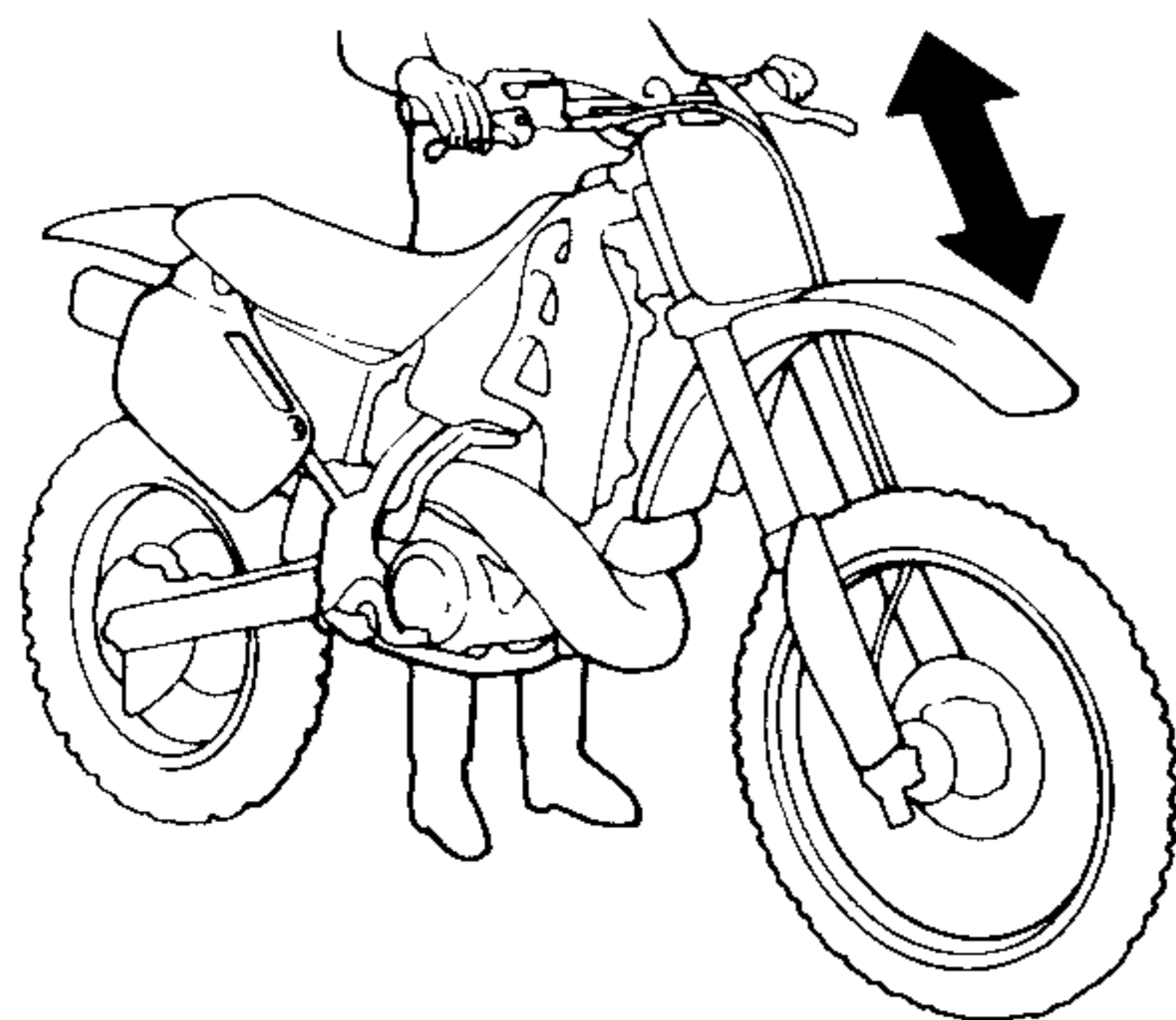
Serrer tout d'abord alternativement les boulons de bridage d'axe gauche.

COUPLE DE SERRAGE: 20 N·m (2,0 kg·m)



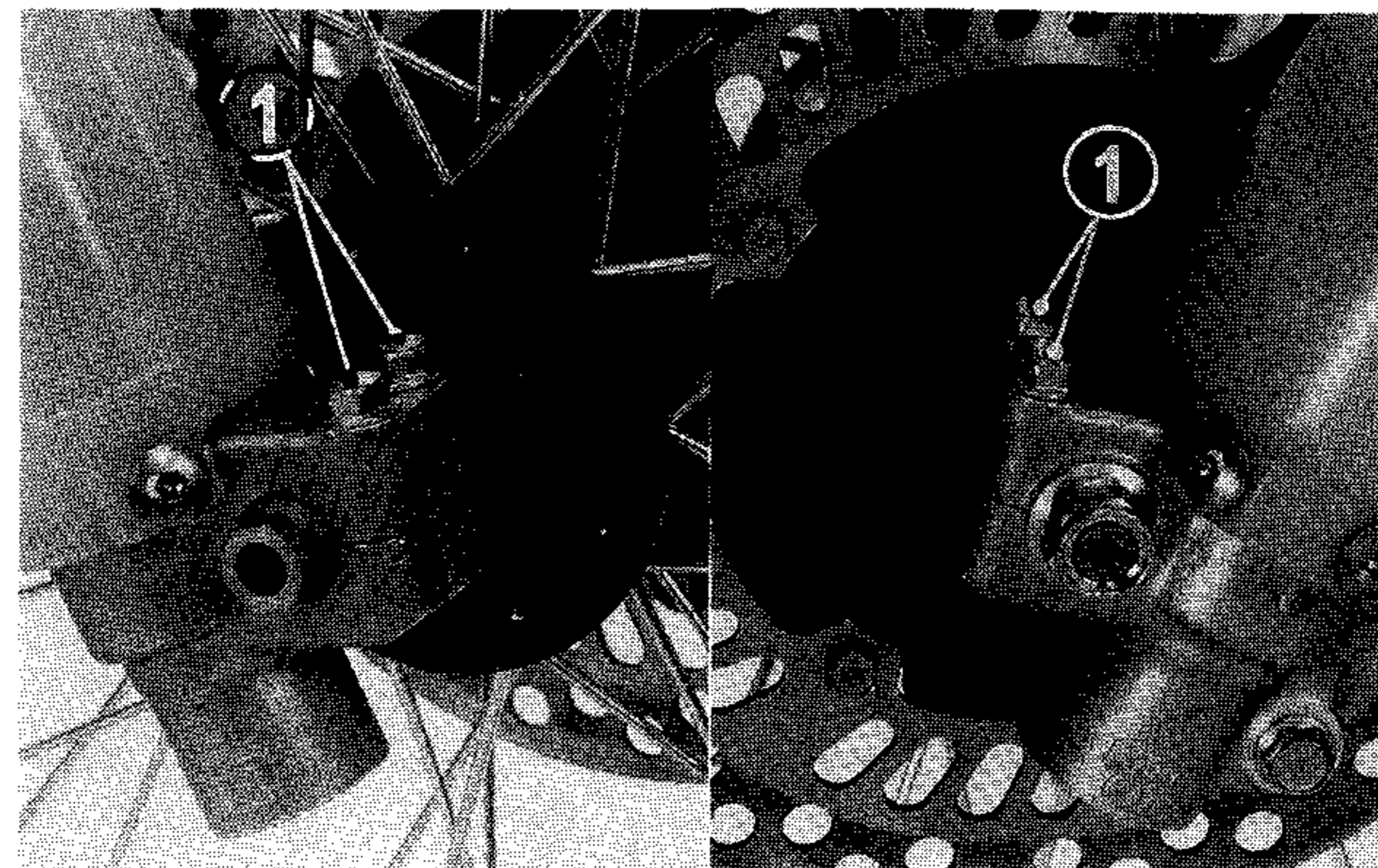
(1) ECROU D'AXE DE ROUE

Avec le frein avant serré, comprimez la fourche à plusieurs reprises pour adapter l'axe de roue et vérifiez le fonctionnement du frein avant.



En maintenant la fourche parallèle, serrer alternativement les boulons de bridage de fourche droite.

COUPLE DE SERRAGE: 20 N·m (2,0 kg·m)



(1) BOULONS DE CAVALIER

Roue arrière

DEPOSE

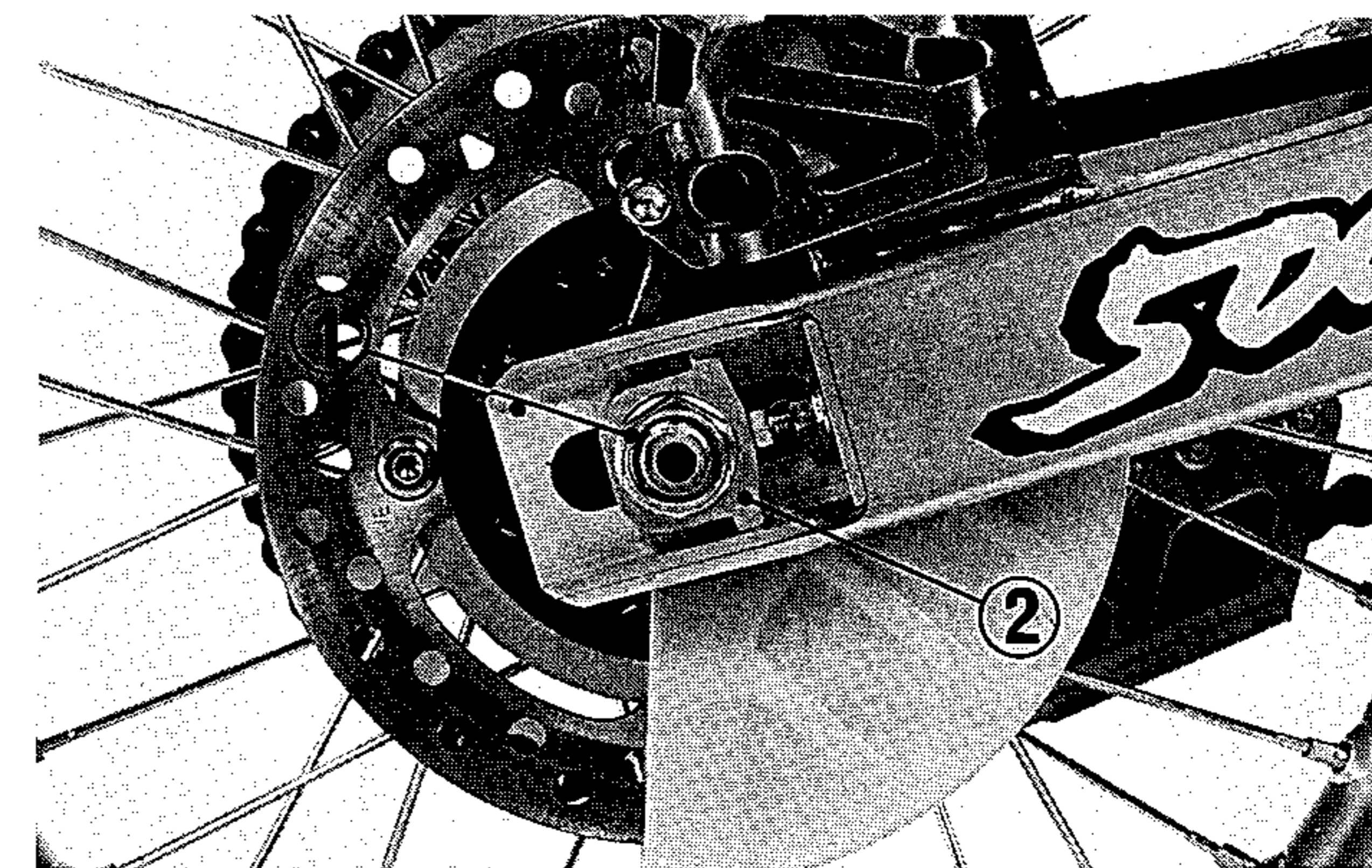
Relevez la roue arrière à l'aide de la béquille centrale ou d'un bloc placé sous le moteur.

Retirez les éléments suivants:

- Ecrou de l'axe de la roue arrière.
- Chaîne secondaire.
- Axe de roue, coulisseaux du tendeur de chaîne et roue.

PRECAUTION:

- *Lorsque vous retirez la roue arrière, faites attention à ne pas endommager les plaquettes de frein avec le disque.*
- *Ne pas actionner la pédale de frein après avoir déposé la roue arrière car cela rendrait le placement du disque de frein entre les plaquettes de frein difficile.*

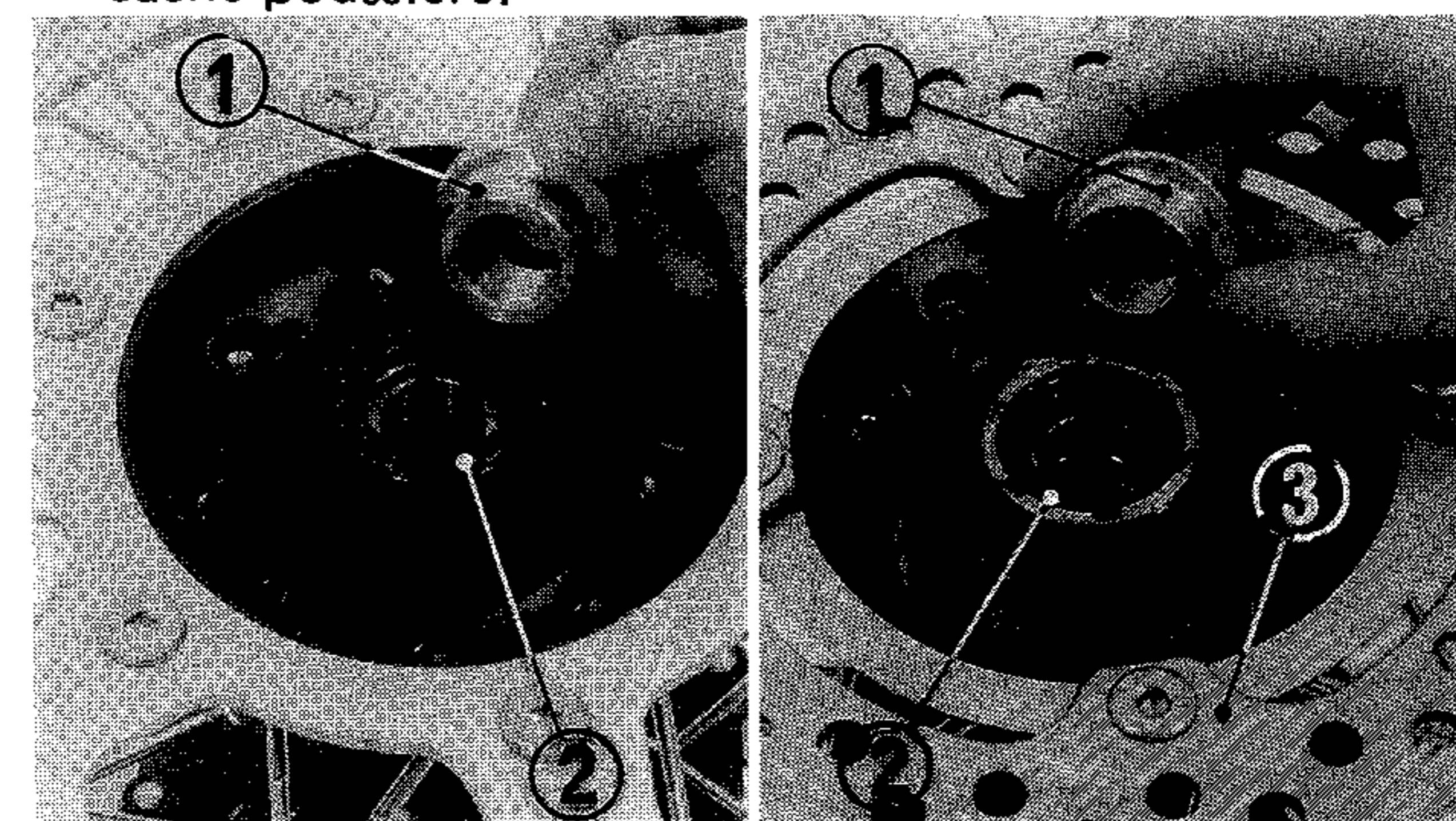


(1) ECROU DE L'AXE DE LA ROUE ARRIERE
(2) PLAQUE DE REGLAGE

DEMONTAGE

Retirez les éléments suivants:

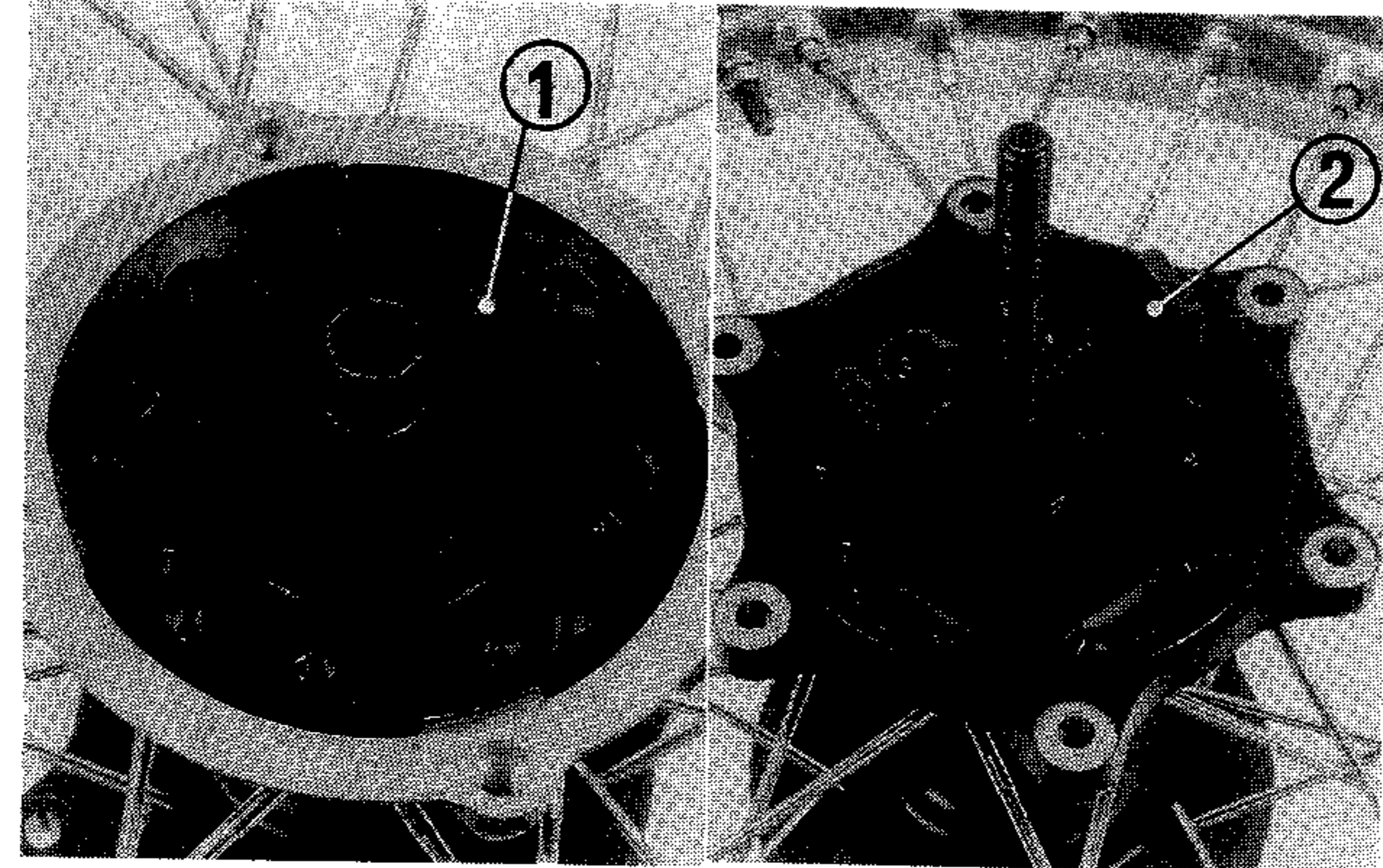
- entretoises extérieures.
- couronne du moyeu.
- disque de frein.
- cache-poussière.



(1) ENTRETOISES EXTERIEURES
(2) CACHE-POUSSIERE
(3) DISQUE

14. DEMONTAGE/REMONTAGE

Retirez le clips de roulement à l'aide des outils spéciaux.



- (1) CLE
(2) PIECE DE MAINTIEN

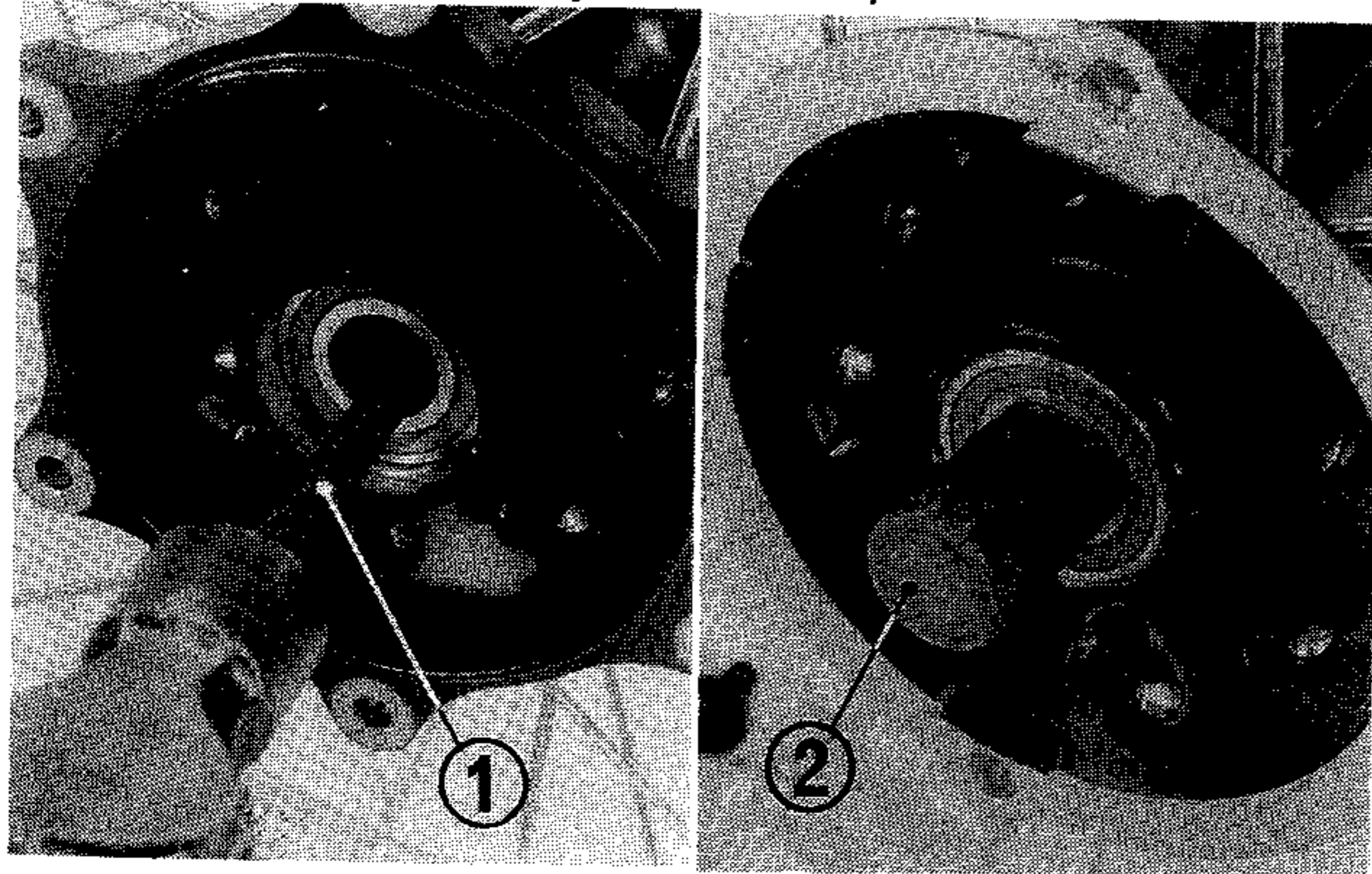
Retirez les roulements de roue.
(Droit: 1 pc, Gauche: 2 pc)
Retirez l'entretoise intérieure.

NOTE:

- Ne réutilisez jamais les anciens roulements. Une fois que les roulements sont retirés, ils doivent être remplacés par des neufs.

Retirez le pneu, la chambre à air, le fond de jante et le gripster.

Retirez les rayons et la jante du moyeu.



- (1) AXE DE CHASSE-ROULEMENT
(2) CHASSE-ROULEMENT 20 mm

REMONTAGE

Placez la jante sur un établi, la flèche indiquant le sens de rotation de la roue, dirigée dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

Placez le moyeu au milieu et commencez à monter les rayons neufs.

Serrez les rayons progressivement.

COUPLE DE SERRAGE: 3,8 N·m (0,38 kg-m)

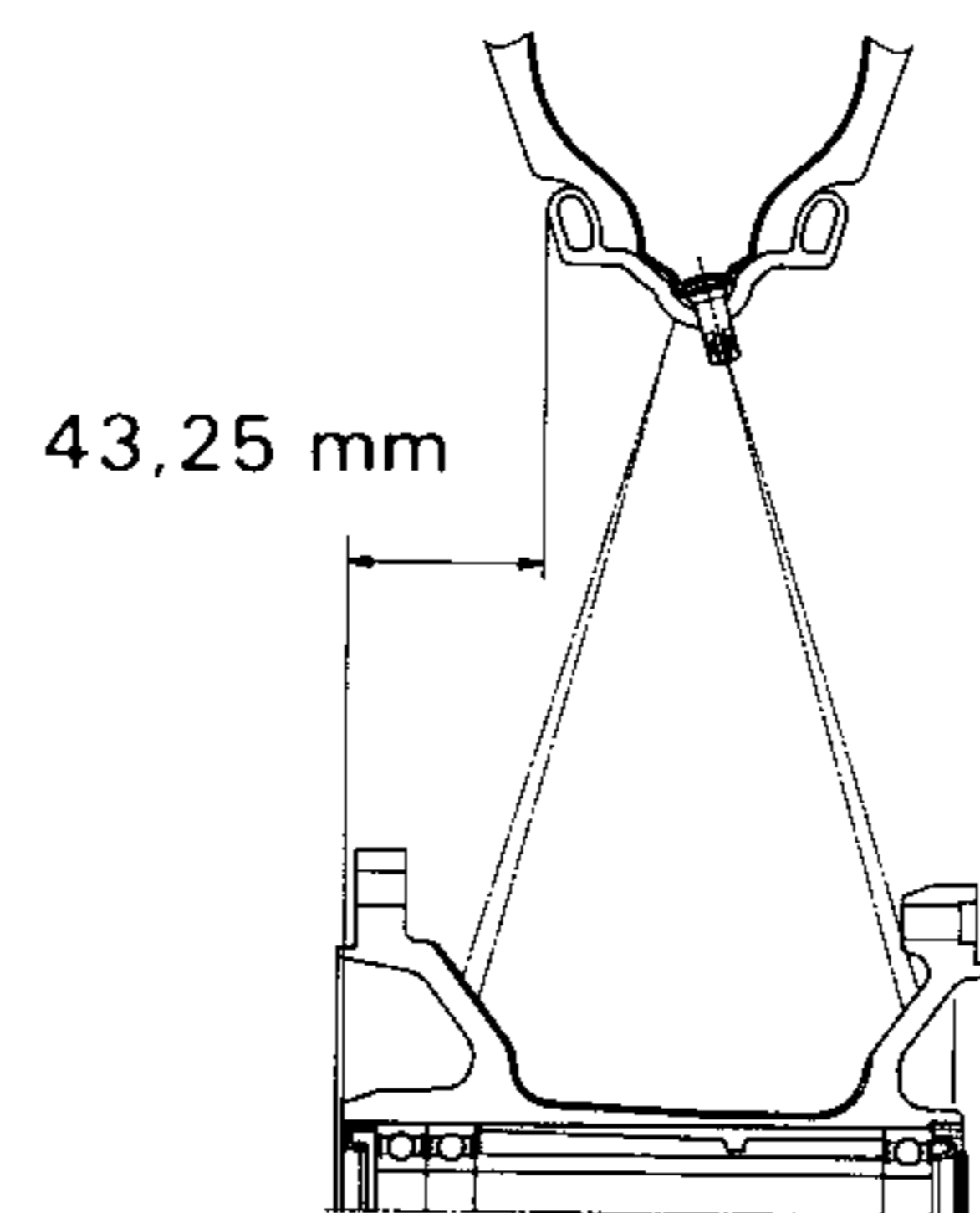
Remettez le fond de jante, le gripster, la chambre à air et le pneu.

Serrez le gripster.

COUPLE DE SERRAGE: 13 N·m (1,3 kg-m)

Vérifiez que la jante n'est pas voilée comme indiquée à la page 93 et réglez comme il convient.

Réglez la position du moyeu de manière à ce que la distance entre le rebord gauche du moyeu et le rebord latéral de la jante soit de 43,25 mm comme indiqué sur la figure.



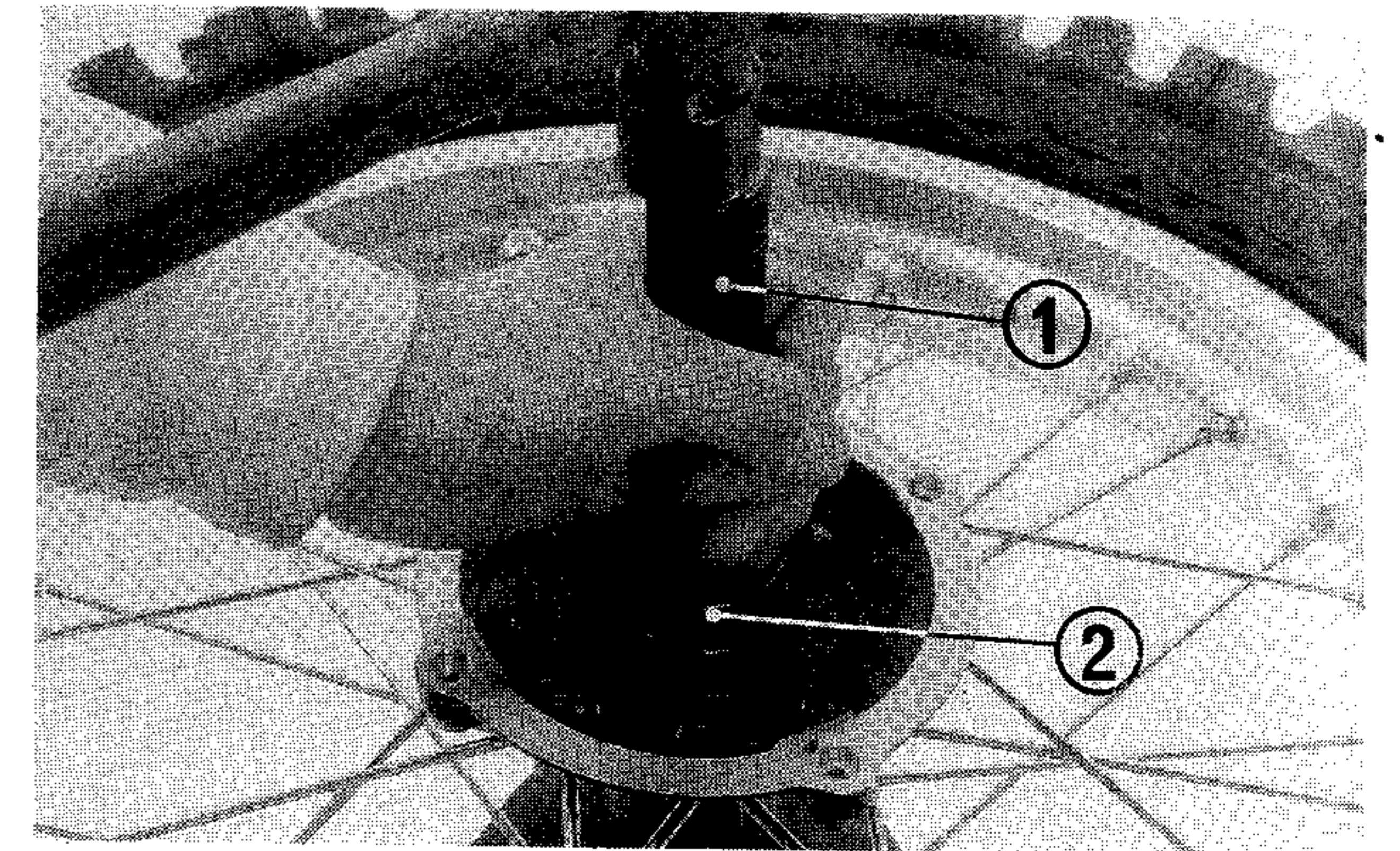
Emmanchez tout d'abord un roulement droit neuf avec les outils spéciaux.

Reposez l'entretoise intérieure.

Emmanchez les deux roulements gauche avec les outils spéciaux.

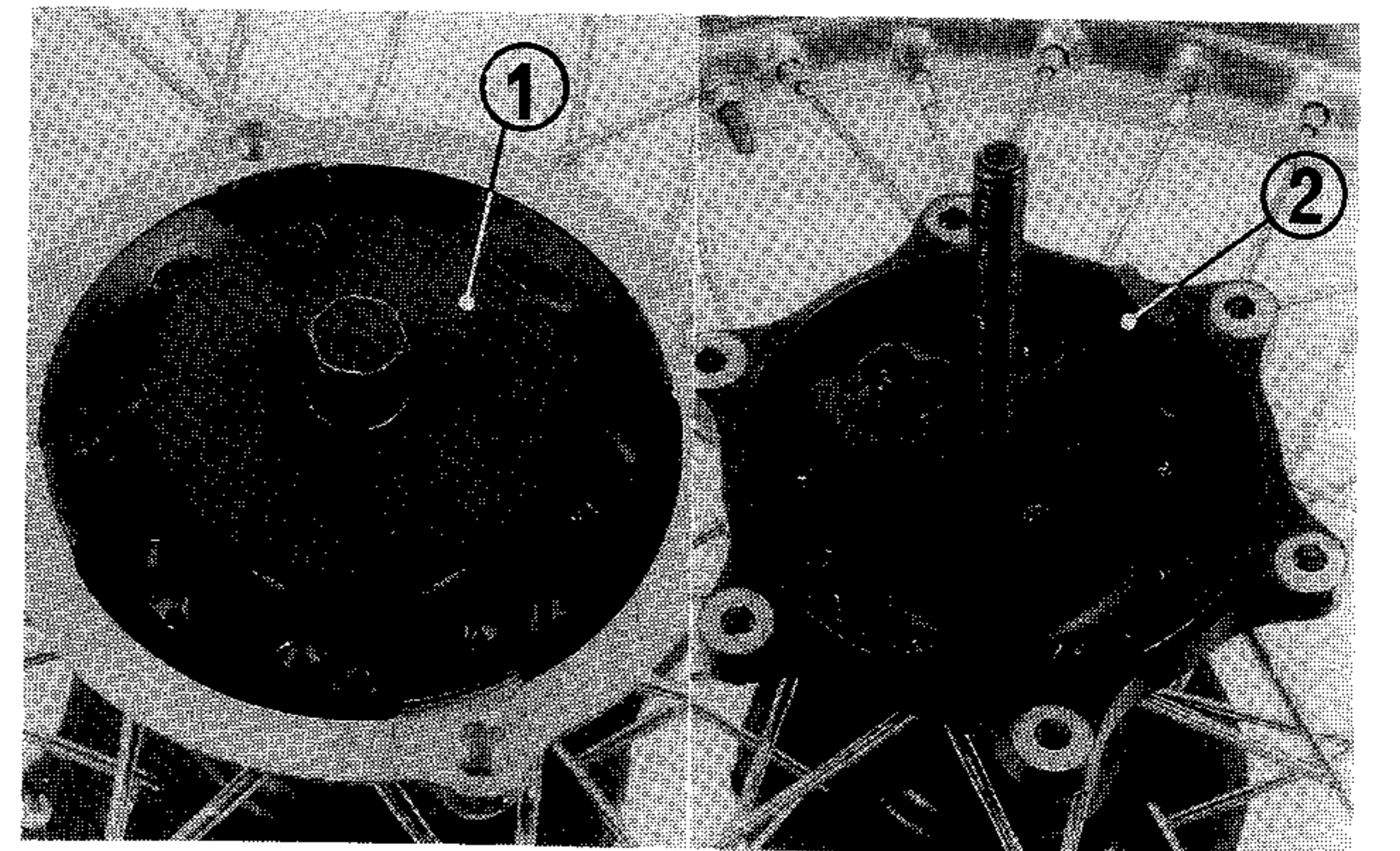
NOTE:

- Emmanchez le roulement perpendiculairement; ne le laissez pas s'incliner.



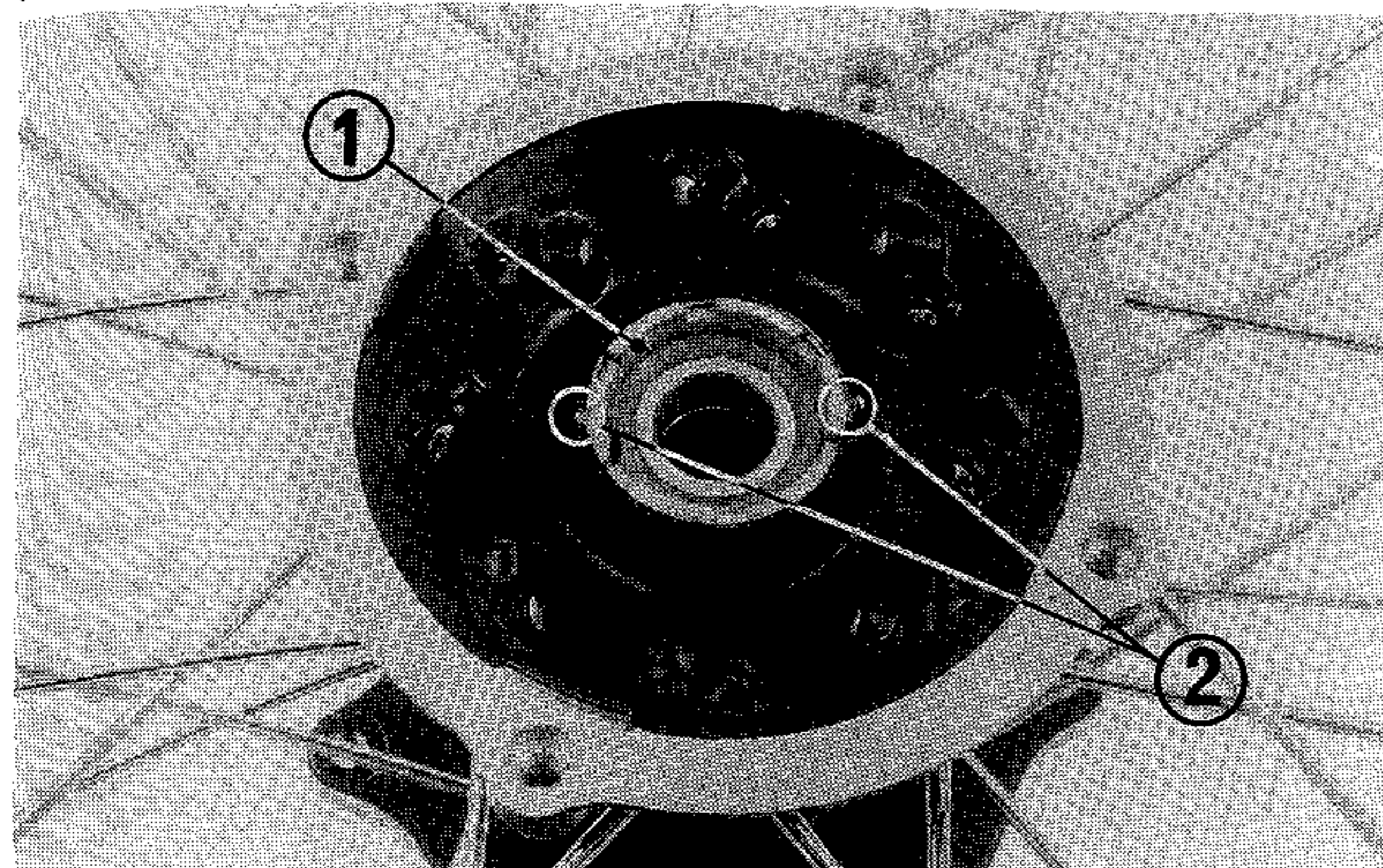
- (1) CHASSOIR
(2) DOUILLE, 42 x 47 mm ET GUIDE 20 mm

Graissez l'écrou de maintien de roulement et reposez-le dans le moyeu à l'aide de l'outil spécial.



- (1) CLE
(2) PIECE DE MAINTIEN

Freinez l'écrou de maintien de roulement.



(1) PIÈCE DE MAINTIEN (2) CRIBLE

Reposez le cache-poussière et le disque de frein avec le marquage d'épaisseur minimum (MIN TH 4,0 mm) vers l'extérieur.

Appliquez un agent de blocage sur les filets du boulon de montage du disque.

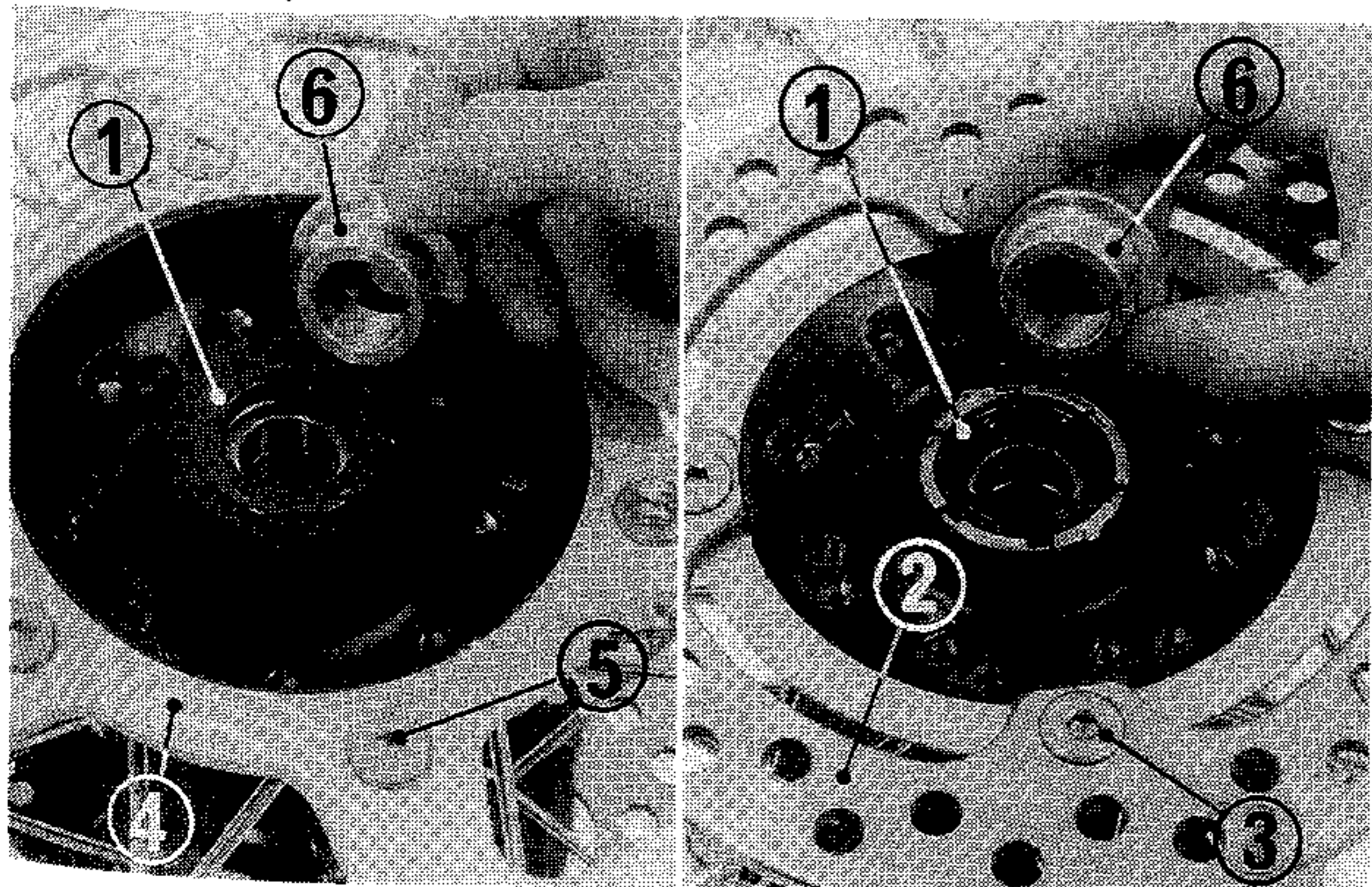
Serrez les quatre boulons de montage du disque.

COUPLE DE SERRAGE: 43 N·m (4,3 kg-m)

Reposez le cache-poussière et la couronne menée sur le moyeu de roue et serrez les six boulons de montage et les rondelles/écrous.

COUPLE DE SERRAGE: 33 N·m (3,3 kg-m)

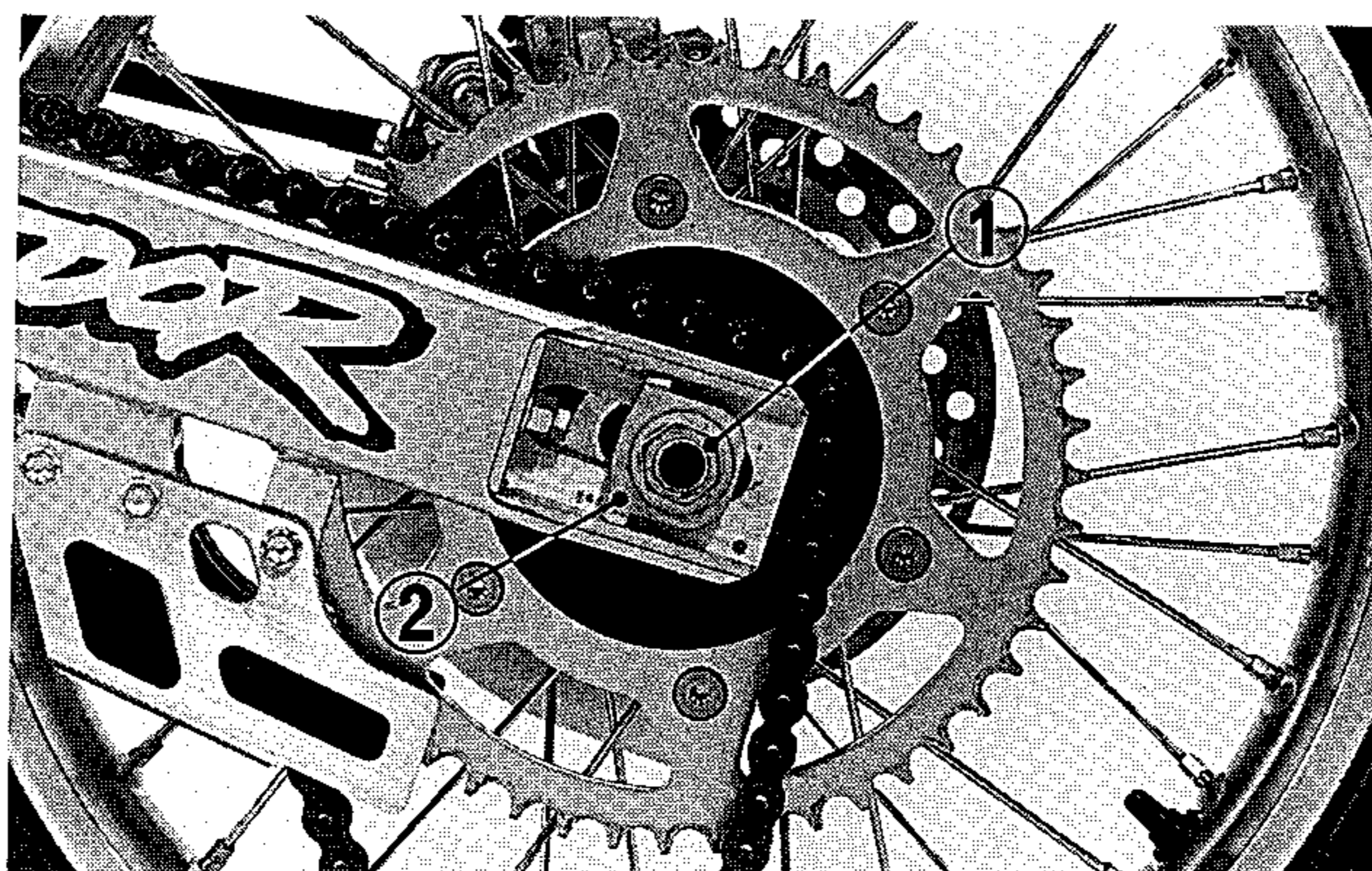
Vérifier les bagues latérales pour voir si elles sont excessivement usées ou endommagées, et les reposer dans le moyeu de roue.



(1) CACHE-POUSSIÈRE (2) DISQUE DE FREIN
(3) BOULON DE DISQUE (4) COURONNE MÈNÉE
(5) BOULON/ECROU (6) BAGUES

REPOSE

Reposez l'axe arrière par la plaque de réglage de chaîne gauche, le bras oscillant, le moyeu de roue arrière et le support d'étrier de frein arrière par le côté gauche.



(1) AXE DE ROUE ARRIÈRE
(2) PLAQUE DE REGLAGE

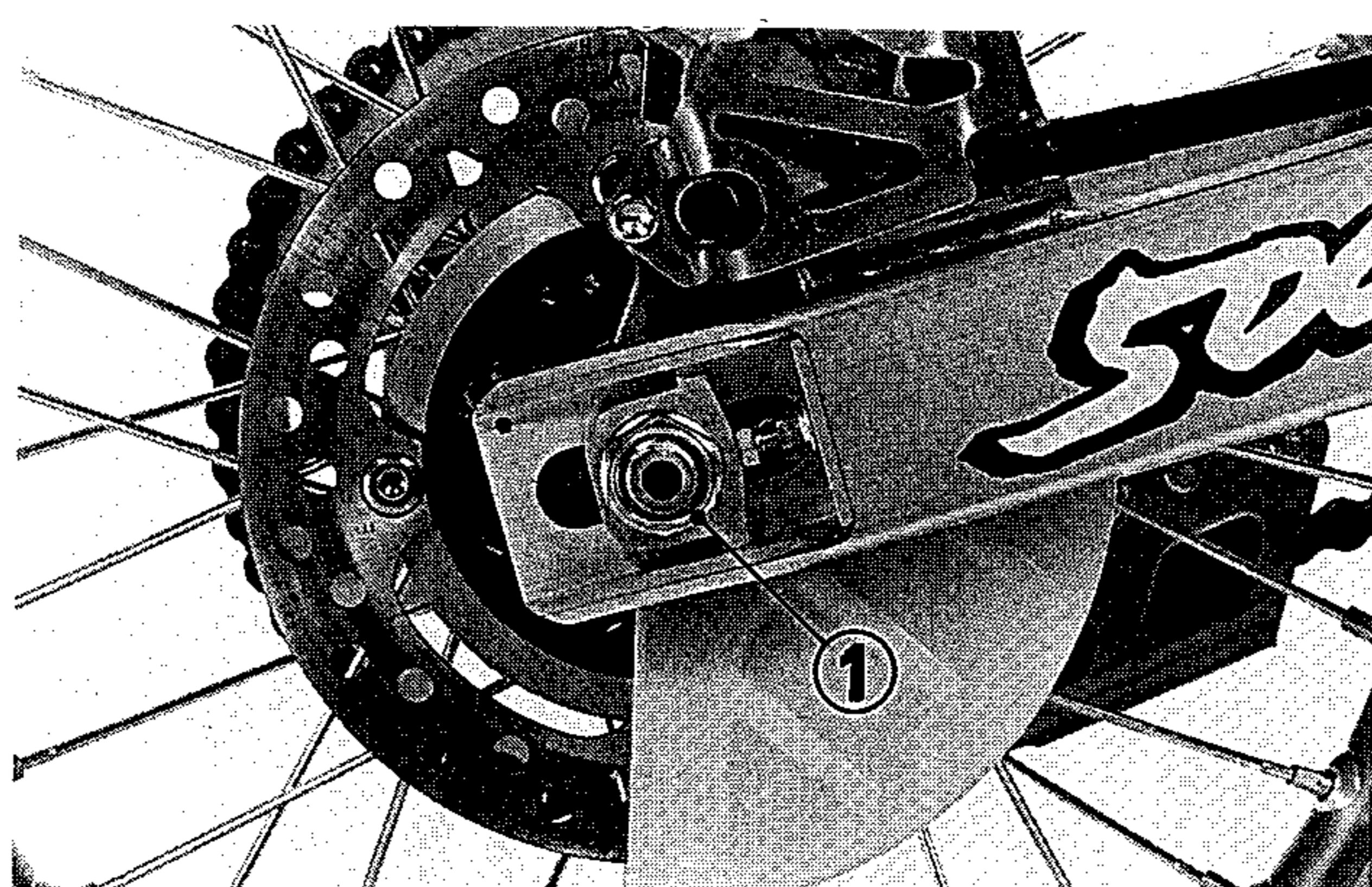
Remettez la chaîne secondaire. Si l'agrafe d'attache rapide a été enlevée, remettez la chaîne secondaire avec la boucle de l'agrafe dans le sens de la traction (page 26).

Remettez le tendeur de chaîne droit ainsi que l'écrou de l'axe de roue arrière.

Vérifiez la flèche de la chaîne secondaire et réglez comme il convient (page 25).

Serrez l'écrou de l'axe de roue arrière.

COUPLE DE SERRAGE: 95 N·m (9,5 kg-m)



(1) ECROU DE L'AXE DE ROUE ARRIÈRE

FREIN HYDRAULIQUE

Informations d'entretien

- Les étriers de frein peuvent être retirés sans que le système hydraulique soit déconnecté.
- Purgez le circuit hydraulique si celui-ci a été démonté ou si le frein est spongieux.
- Ne laissez pas pénétrer des corps étrangers dans le circuit lors du remplissage du réservoir.

Remplacement des plaquettes de frein

NOTE:

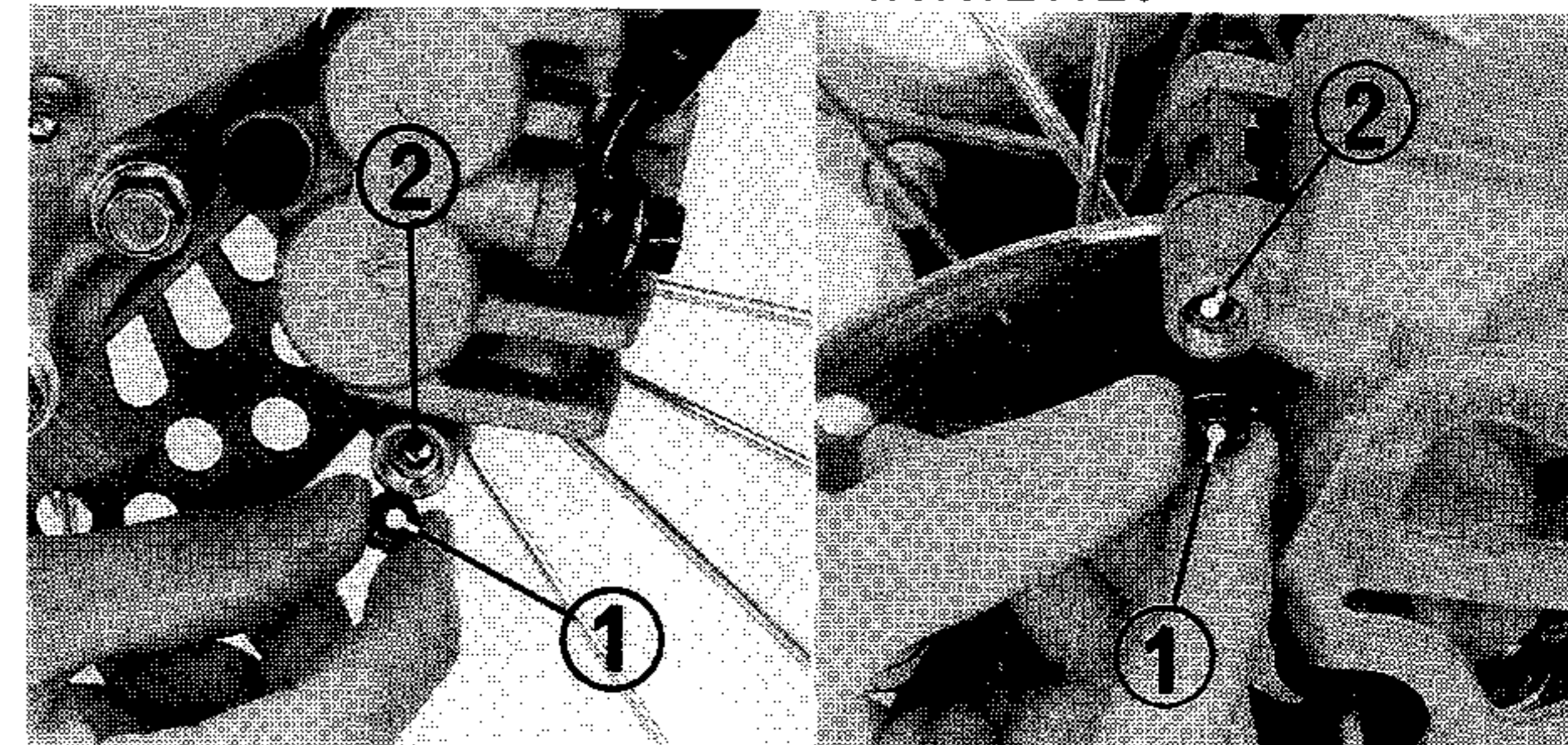
- Les plaquettes de frein peuvent être remplacées, l'étrier restant en place.
- Remplacez toujours les plaquettes de frein par paire pour obtenir une pression égale de chaque côté du disque.

Retirez le bouchon de l'axe de plaquette.

Retirez l'axe de plaquette (vis à 6 pans de 5 mm).

AVANT:

ARRIÈRE:



(1) BOUCHON DE L'AXE DE PLAQUETTE
(2) AXE DE PLAQUETTE

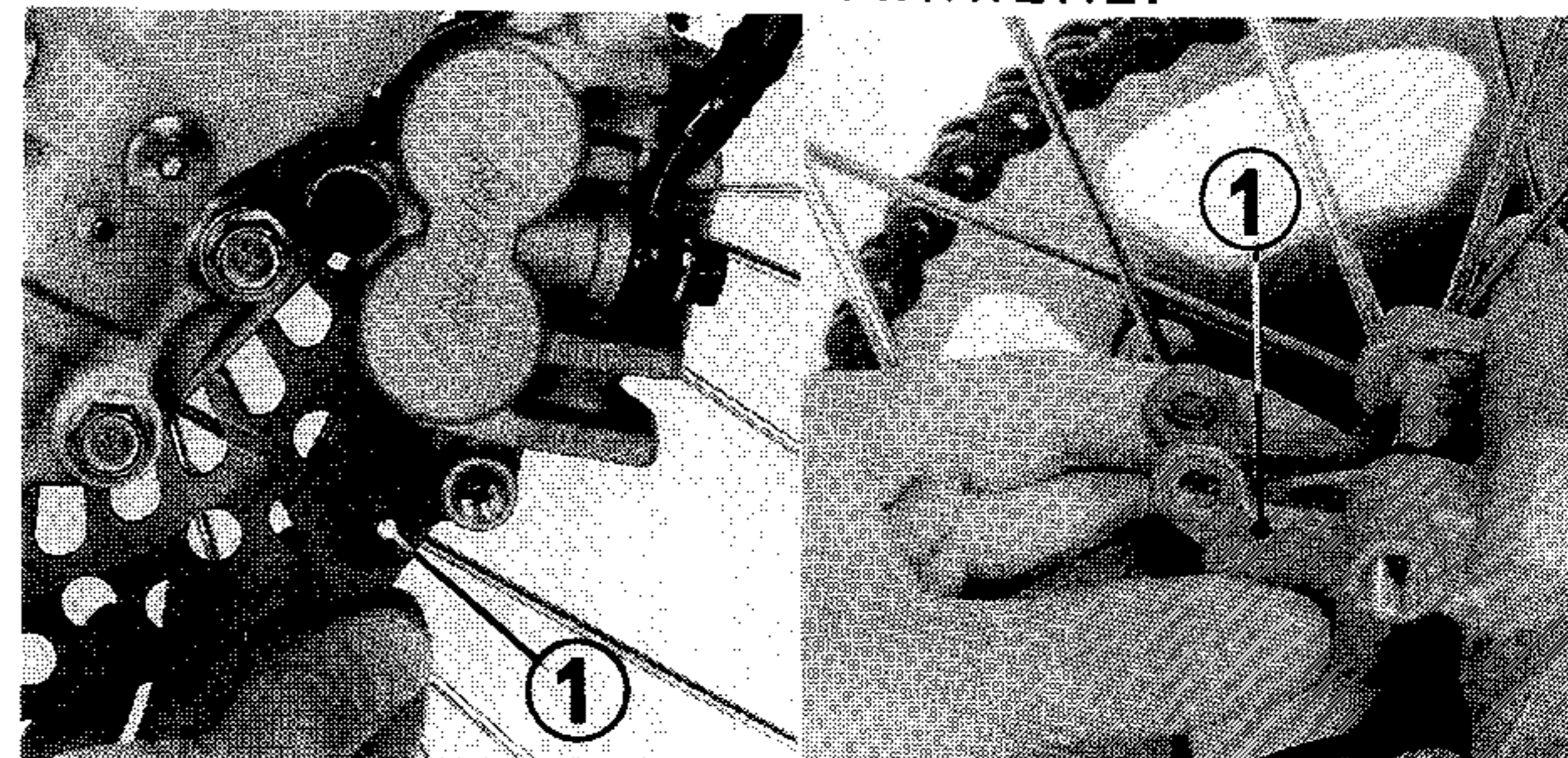
Repoussez les pistons dans l'étrier.

Extrayez les plaquettes de l'étrier.

Montez les plaquettes neuves dans l'étrier.

AVANT:

ARRIÈRE:



(1) PLAQUETTE DE FREIN

14. DEMONTAGE/REMONTAGE

Remettez l'axe de plaquette (vis à 6 pans de 5 mm).
Serrez l'axe de plaquette au couple spécifié.

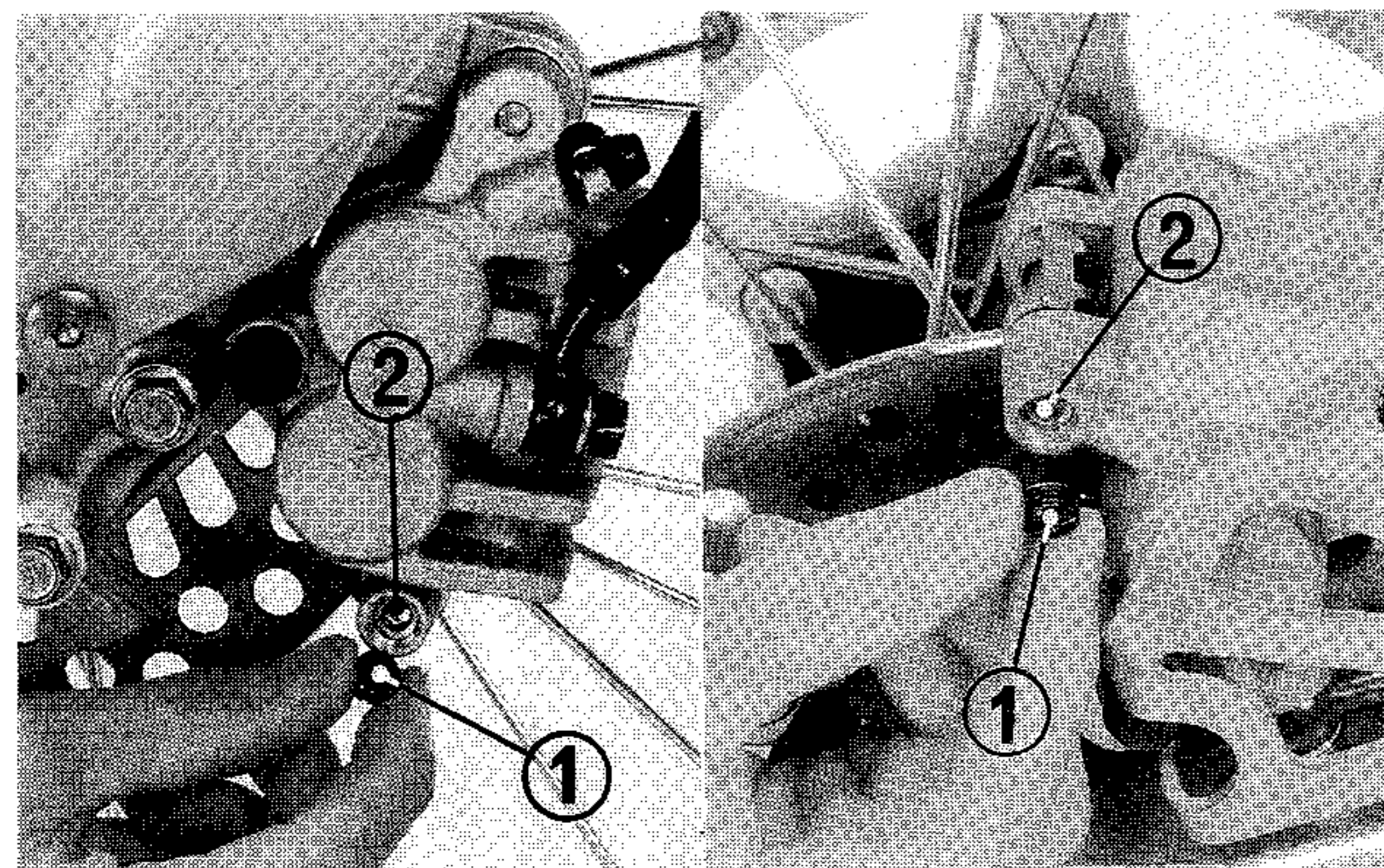
COUPLE DE SERRAGE: 18 N·m (1,8 kg·m)

Remettez le bouchon de l'axe de plaquette et serrez.

COUPLE DE SERRAGE: 3 N·m (0.3 kg·m)

AVANT:

ARRIERE:



(1) BOUCHON DE L'AXE DE PLAQUETTE
(2) AXE DE PLAQUETTE

Disques de frein

EPAISSEUR DE DISQUE

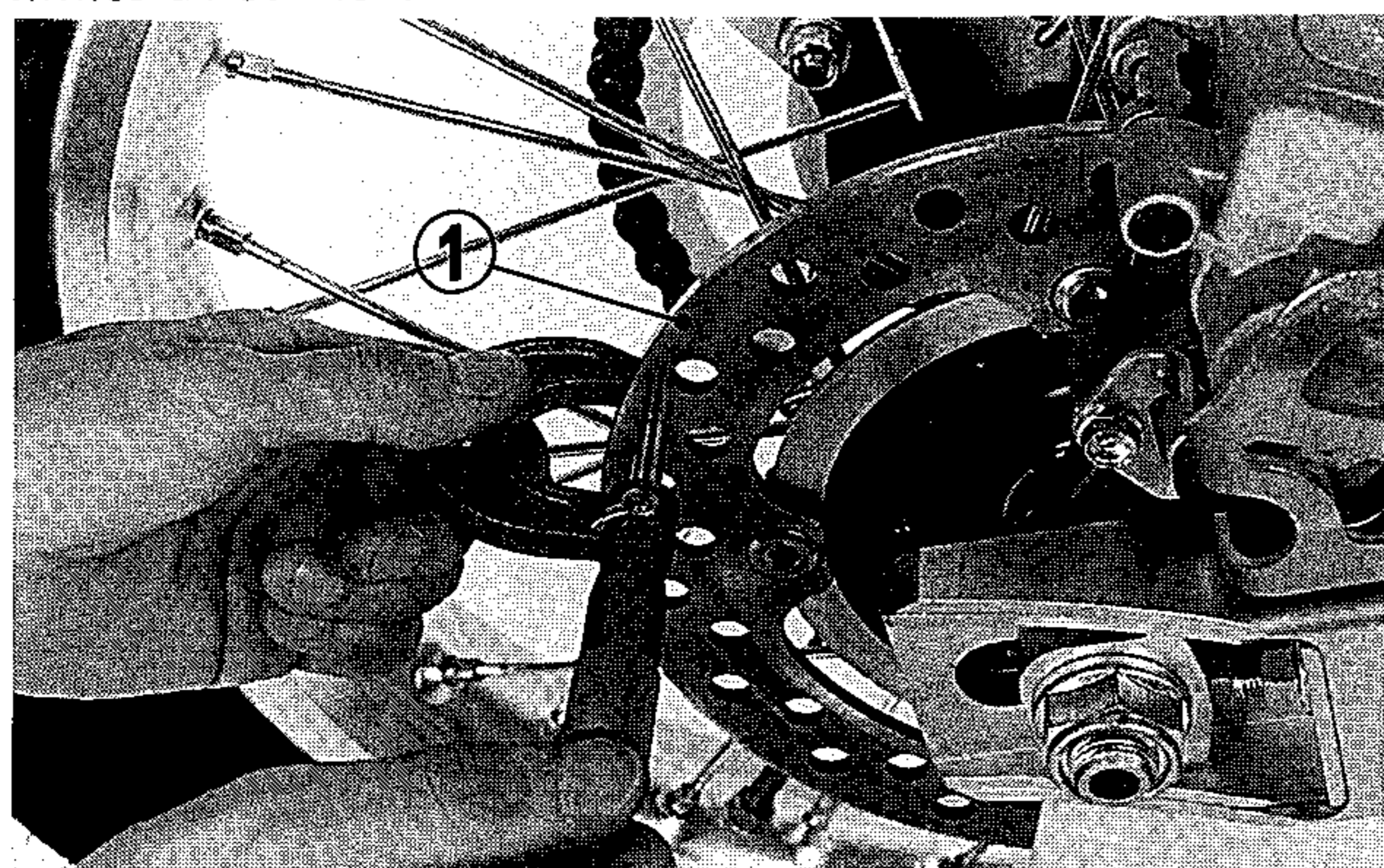
Mesurez l'épaisseur du disque.

LIMITE DE SERVICE:

AVANT: 2,5 mm

ARRIERE: 4,0 mm

Remplacez le disque si l'épaisseur est inférieure à la limite de service.



(1) DISQUE DE FREIN

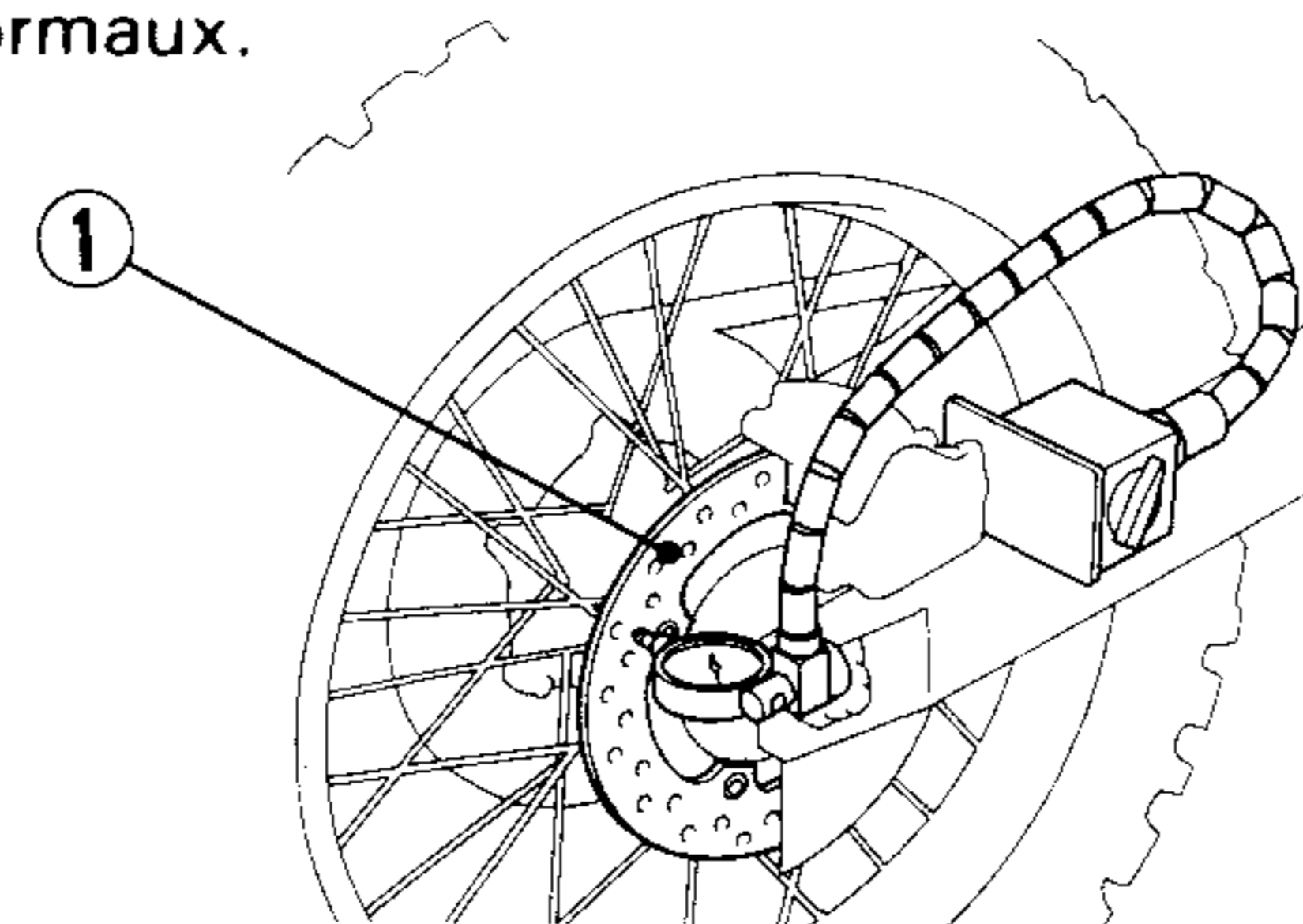
VOILE DU DISQUE

Contrôlez le voile du disque de frein.

LIMITE DE SERVICE AVANT/ARRIERE: 0,15 mm

Vérifier si les roulements de roue présentent un jeu excessif, si le voilage dépasse la limite de service.

Remplacer le disque de roue si les roulements de roue sont normaux.



(1) DISQUE DE FREIN

Etrier de frein

DEPOSE

[AVANT]

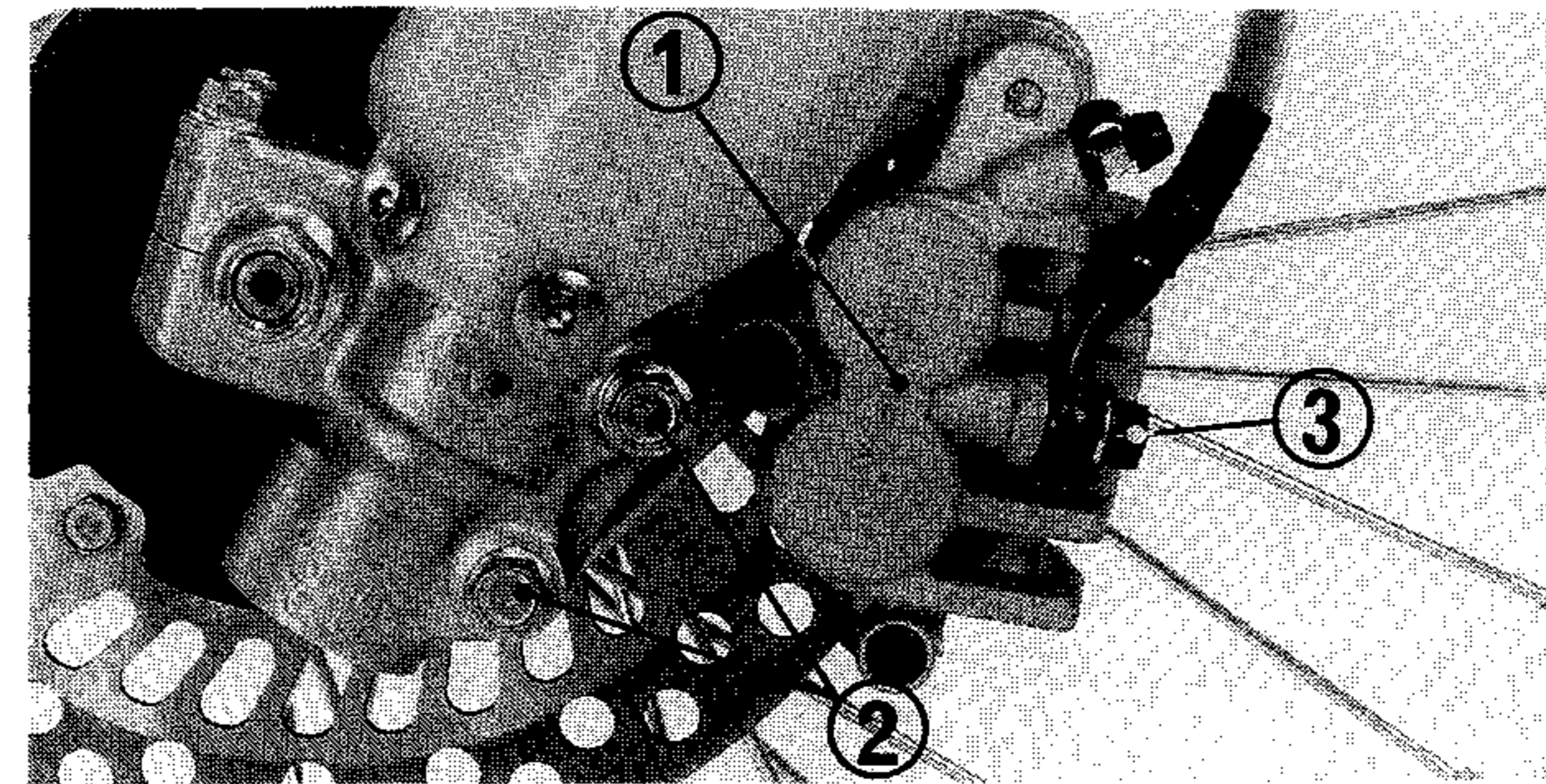
Placez un récipient propre sous l'étrier et déconnectez le tuyau de frein de l'étrier. Placer un récipient propre sous l'étrier et débrancher la durite de frein de l'étrier en retirant le boulon de durite de frein et les deux rondelles d'étanchéité.

PRECAUTION:

- *Évitez de répandre du liquide de frein sur des surfaces peintes et sur des pièces en plastique ou en caoutchouc. Recouvrez ces surfaces et ces pièces d'un chiffon chaque fois que vous intervenez sur le système.*

Déposer le bouchon d'axe de plaquette et desserrer l'axe de plaquette.

Retirer les boulons de montage d'étrier et déposer l'étrier.



(1) ETRIER (2) BOULONS DE MONTAGE D'ETRIER
(3) BOULON A HUILE DE TUYAU DE FREIN

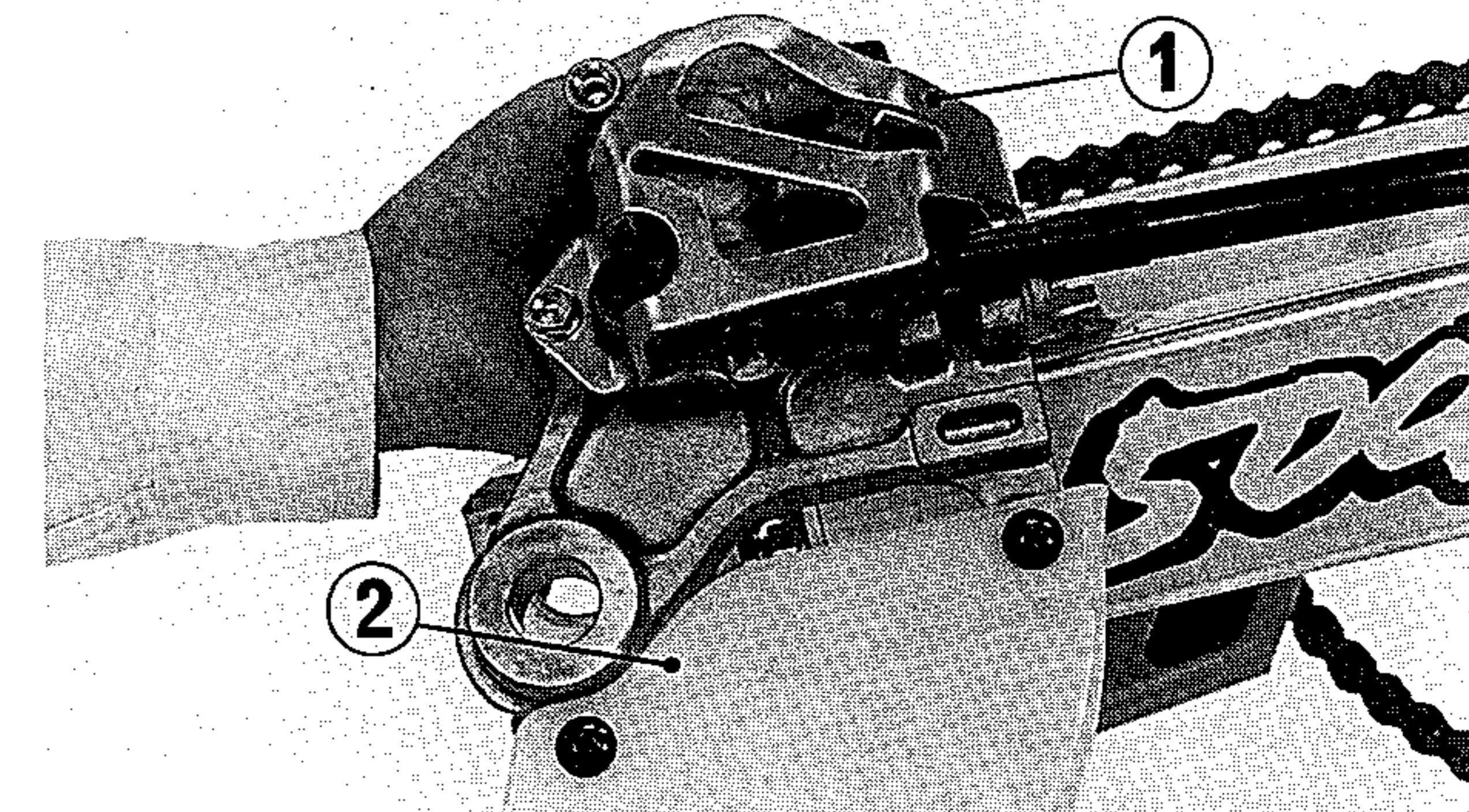
[ARRIERE]

Déposez la roue arrière (page 95).

Retirez le bouchon de l'axe de plaquette et desserrez l'axe.

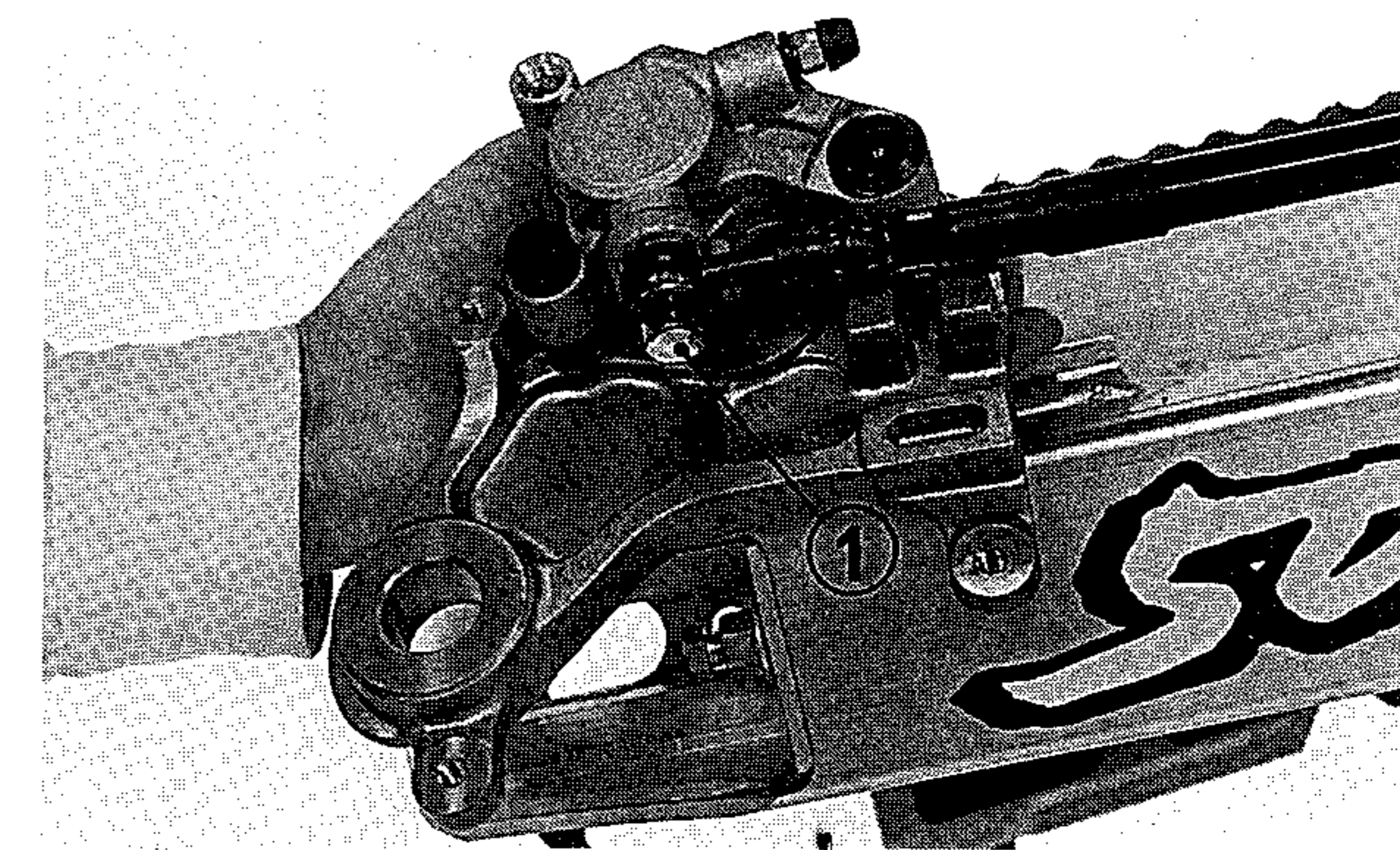
Faites glisser l'étrier de frein arrière vers l'arrière et retirez-le du bras oscillant.

Déposez la plaque de garde et garde de disque.



(1) PLAQUE DE GARDE
(2) GARDE DE DISQUE

Placez un récipient propre sous l'étrier et déconnectez le tuyau de frein en retirant le boulon de tuyau de frein et les deux rondelles d'étanchéité.



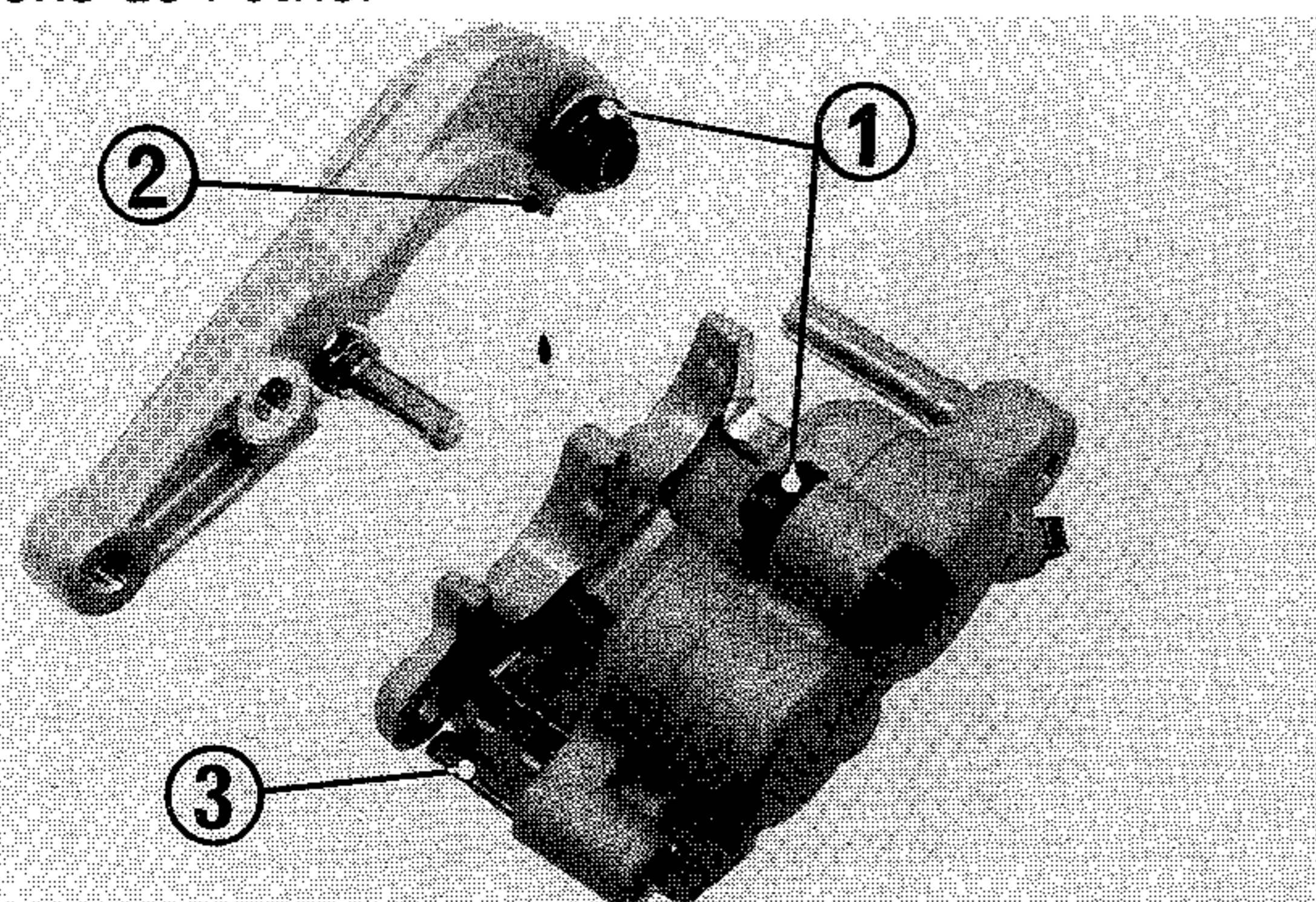
(1) BOULON DE TUYAU

DEMONTAGE

[AVANT ET ARRIERE]

Déposer les éléments suivants:
— support de l'étrier

- plaquettes de frein
- ressort de plaquette et retenue de plaquette
- soufflets de pivot d'étrier
- pistons de l'étrier



- (1) SOUFFLETS
- (2) RETENUE DE PLAQUETTE
- (3) RESSORT DE PLAQUETTE

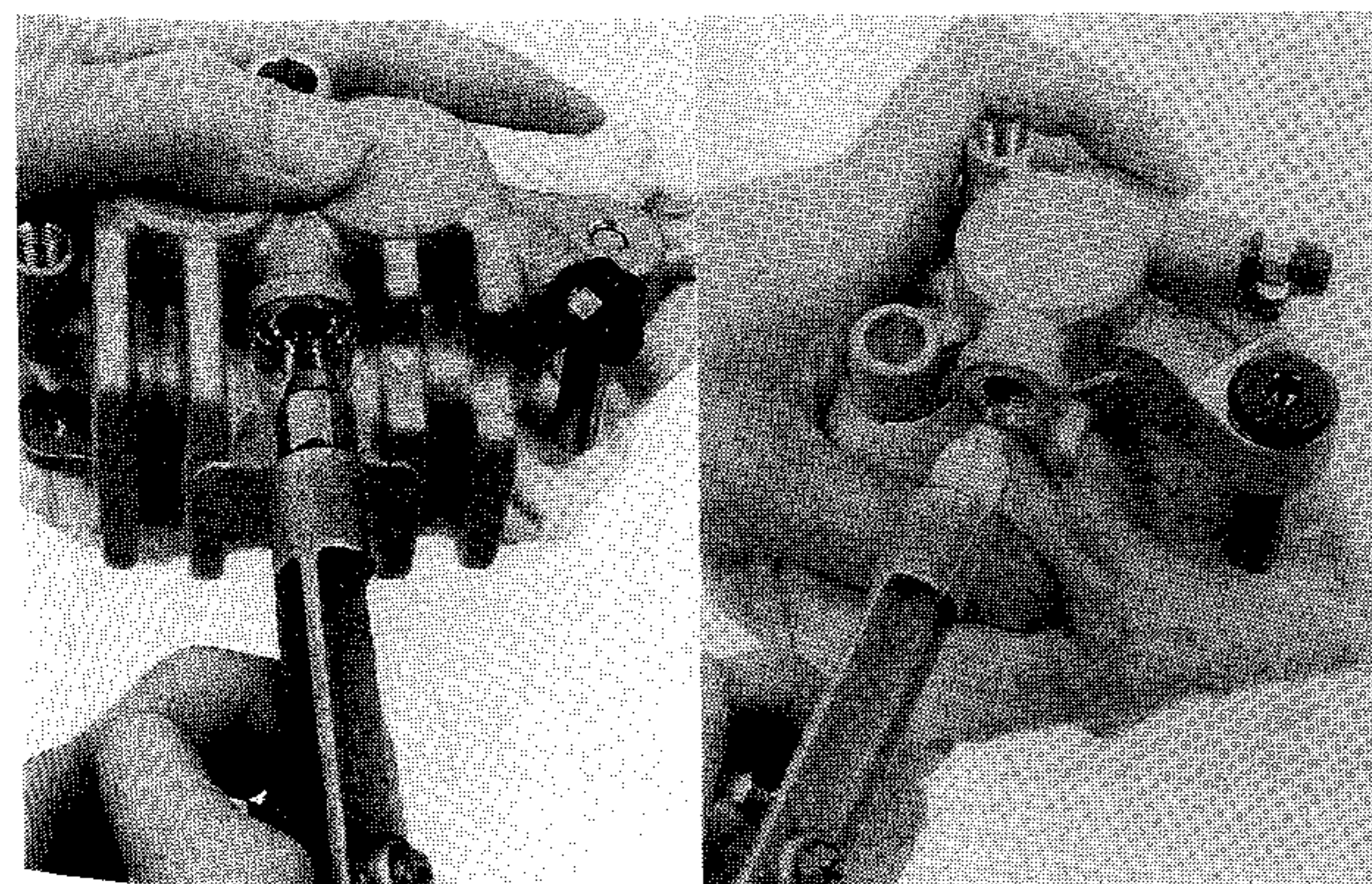
Si nécessaire, injectez de l'air comprimé dans l'orifice de l'étrier pour en extraire les pistons. Placez un chiffon sous l'étrier pour que le piston ne soit pas endommagé lors de son extraction. Envoyez de l'air comprimé à petits coups.

ATTENTION

- *N'approchez pas le pistolet trop près de l'orifice.*

Examiner les pistons et l'étrier pour voir s'ils présentent des traces d'ébarbure, de rayure ou d'autres dommages et remplacer si nécessaire.

AVANT: ARRIERE:



Poussez les joints de piston vers l'intérieur, puis soulevez-les pour les enlever.

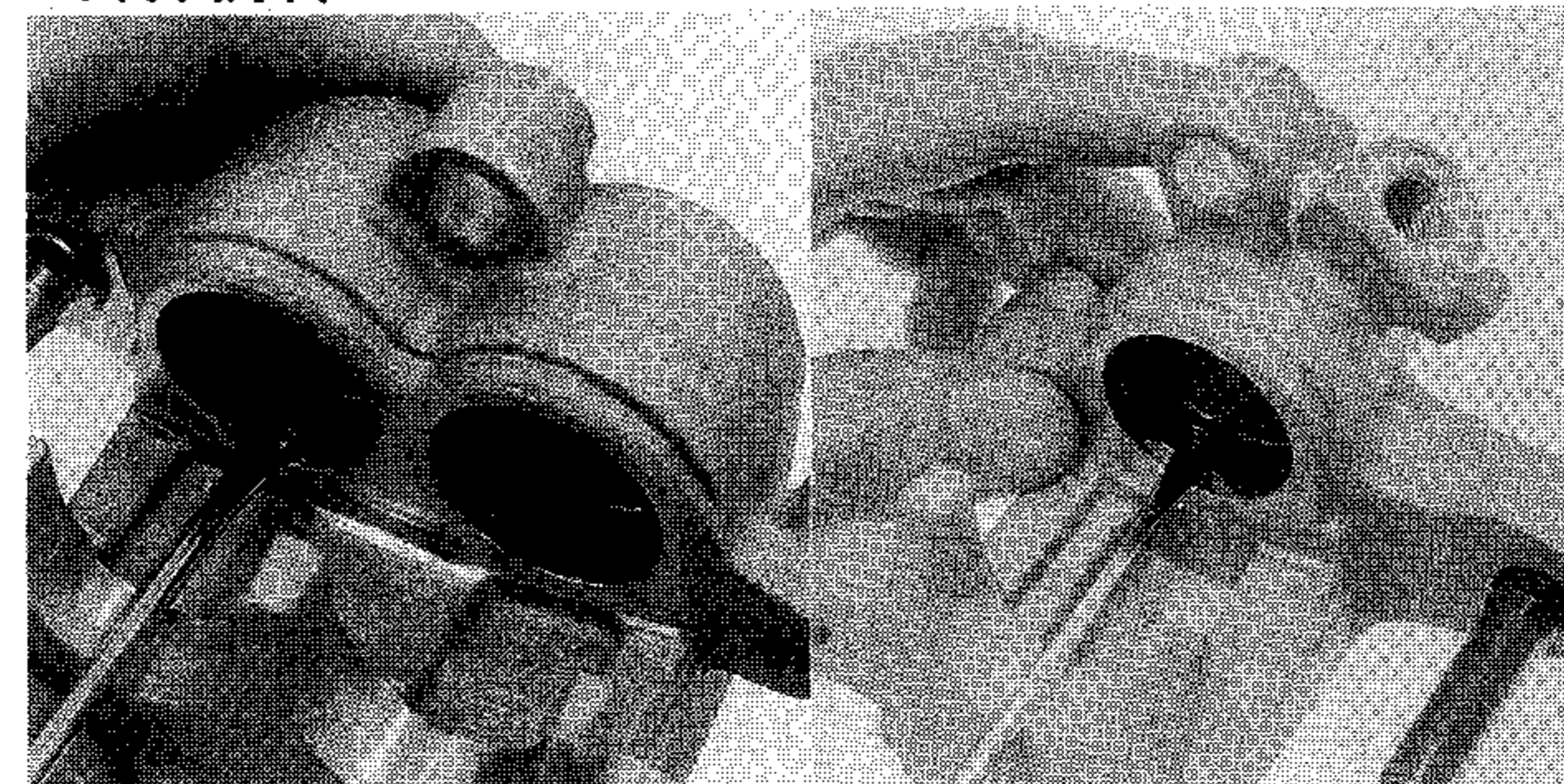
Nettoyez les gorges pour joint de piston à l'aide du liquide de frein.

PRECAUTION:

- *Faites attention à ne pas endommager les surfaces de glissement de piston lors de la dépose des joints.*

AVANT:

ARRIERE:



CONTROLE DES PISTONS

Vérifiez les pistons pour voir s'ils ne présentent pas d'éraflures, rayures ou autres détériorations.

Mesurez le diamètre des pistons à l'aide d'un micromètre.

LIMITE DE SERVICE: 26,89 mm

CONTROLE DU CYLINDRE

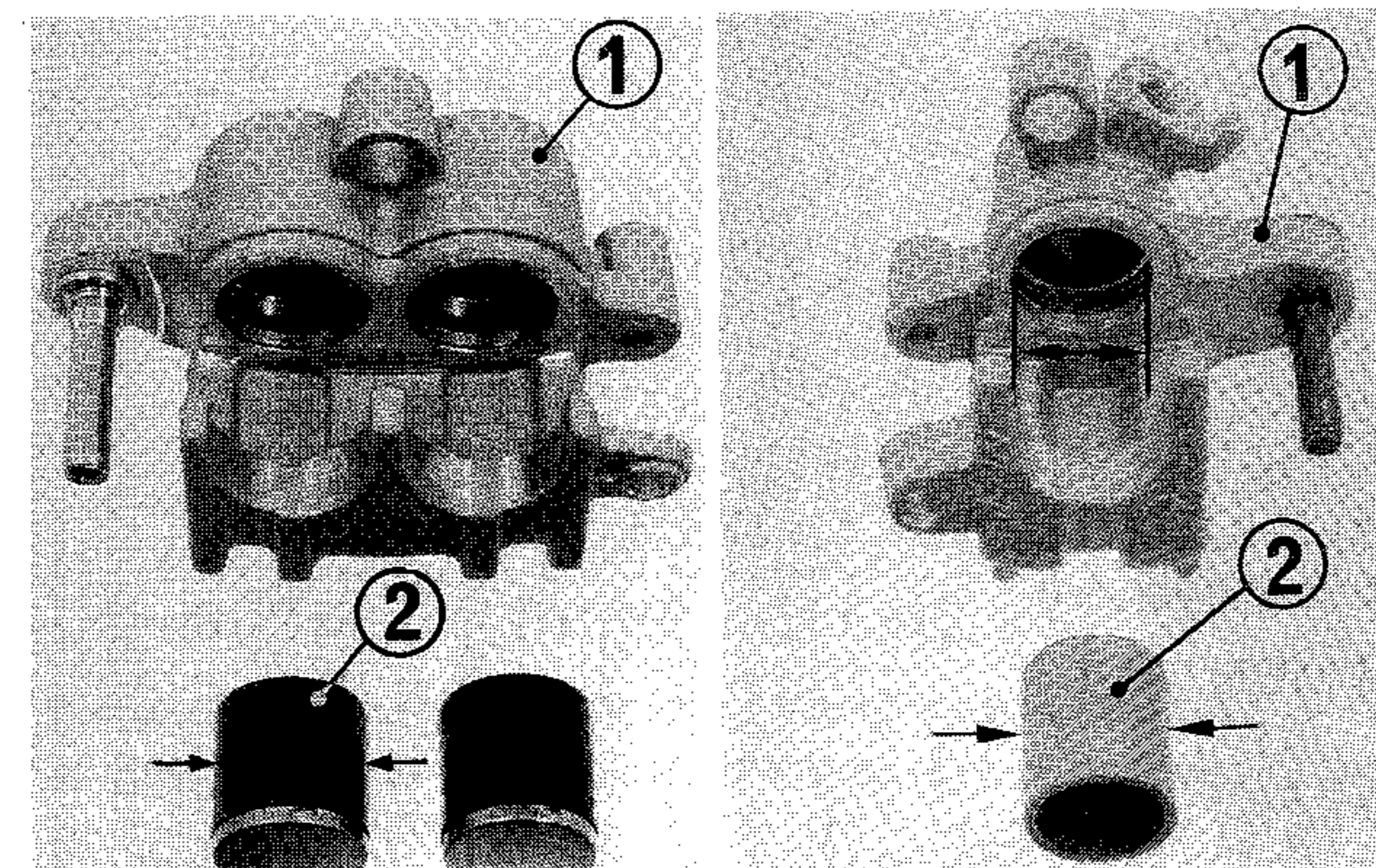
Vérifiez l'alésage du cylindre de l'étrier et regardez s'il ne présente pas d'éraflures, rayures ou autres défauts.

Mesurez l'alésage du cylindre de l'étrier.

LIMITE DE SERVICE: 27,06 mm

AVANT:

ARRIERE:



(1) ETRIER

(2) PISTONS

REMONTAGE

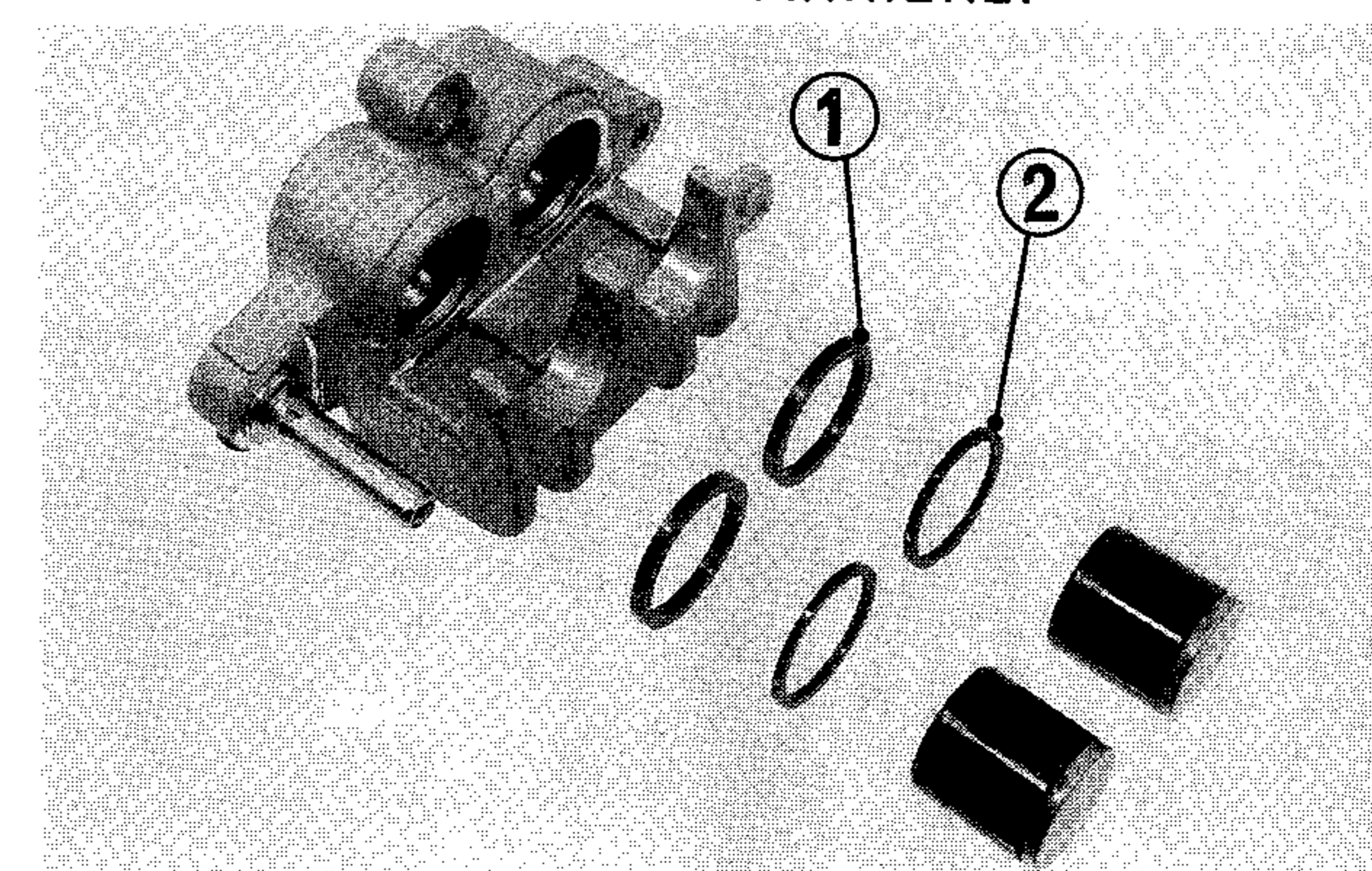
Le piston et les cache-poussière doivent être remplacés par des neufs chaque fois qu'ils sont déposés. Enduisez les joints avec du liquide de frein propre et montez-les.

AVANT: Reposez le piston avec les extrémités fermées vers la plaquette.

ARRIERE: Reposez le piston, son extrémité ouverte vers la plaquette.

AVANT:

ARRIERE:

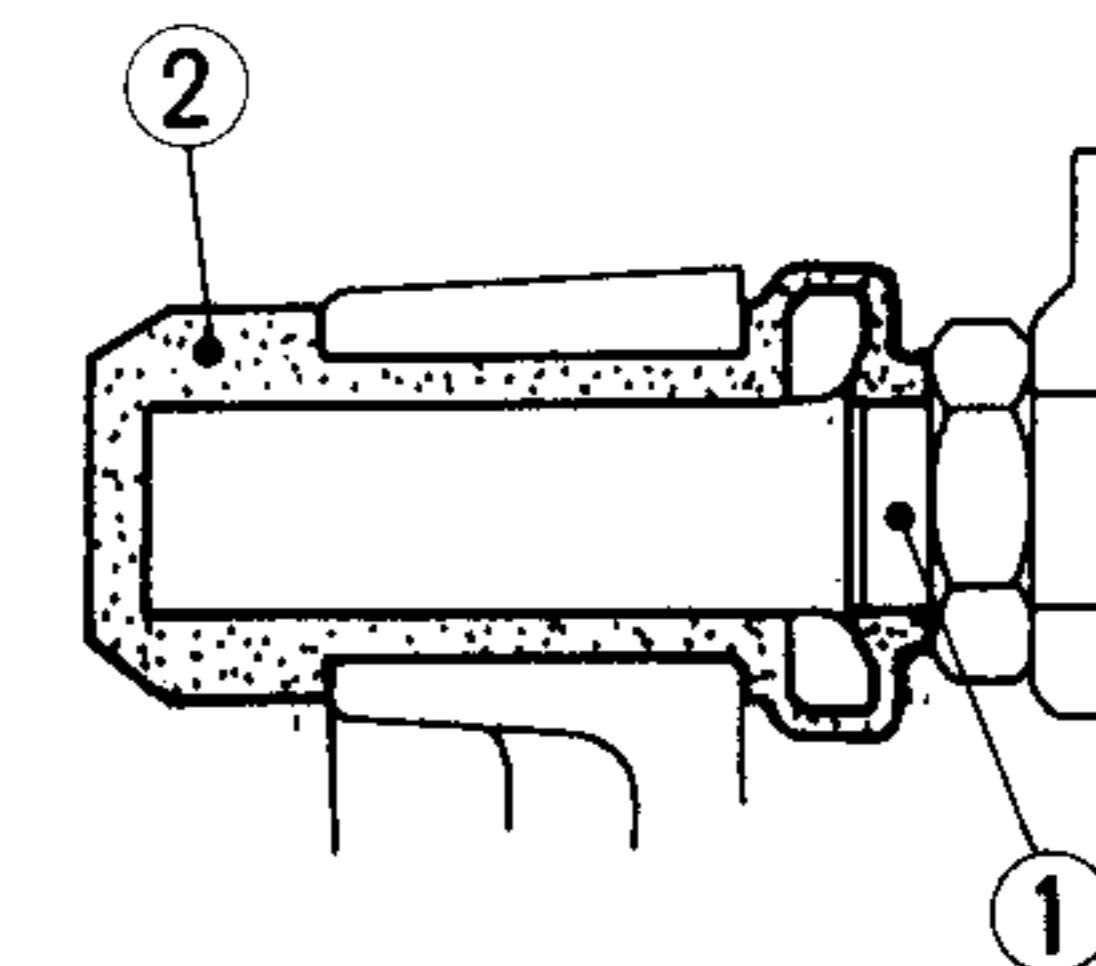


(1) JOINTS DE PISTON (2) CACHE-POUSSIERE

Reposez le ressort de plaquette et la retenue de plaquette.

Reposez les soufflets de pivot en vous assurant qu'ils sont bien placés dans les gorges d'axe de support d'étrier.

Appliquez de la graisse au silicone sur les axes de support d'étrier et remontez l'étrier et le support.



(1) GORGE D'AXE DE SUPPORT D'ETRIER
(2) SOUFFLET

Reposer temporairement les plaquettes de frein avec l'axe de plaquette.

14. DEMONTAGE/REMONTAGE

REPOSE

[AVANT]

Nettoyer et passer un produit de blocage sur le filetage des boulons de montage.

Remontez l'étrier sur le fourreau et serrez les boulons de montage de l'étrier.

COUPLE DE SERRAGE: 31 N·m (3,1 kg-m)

Serrez l'axe de plaquette.

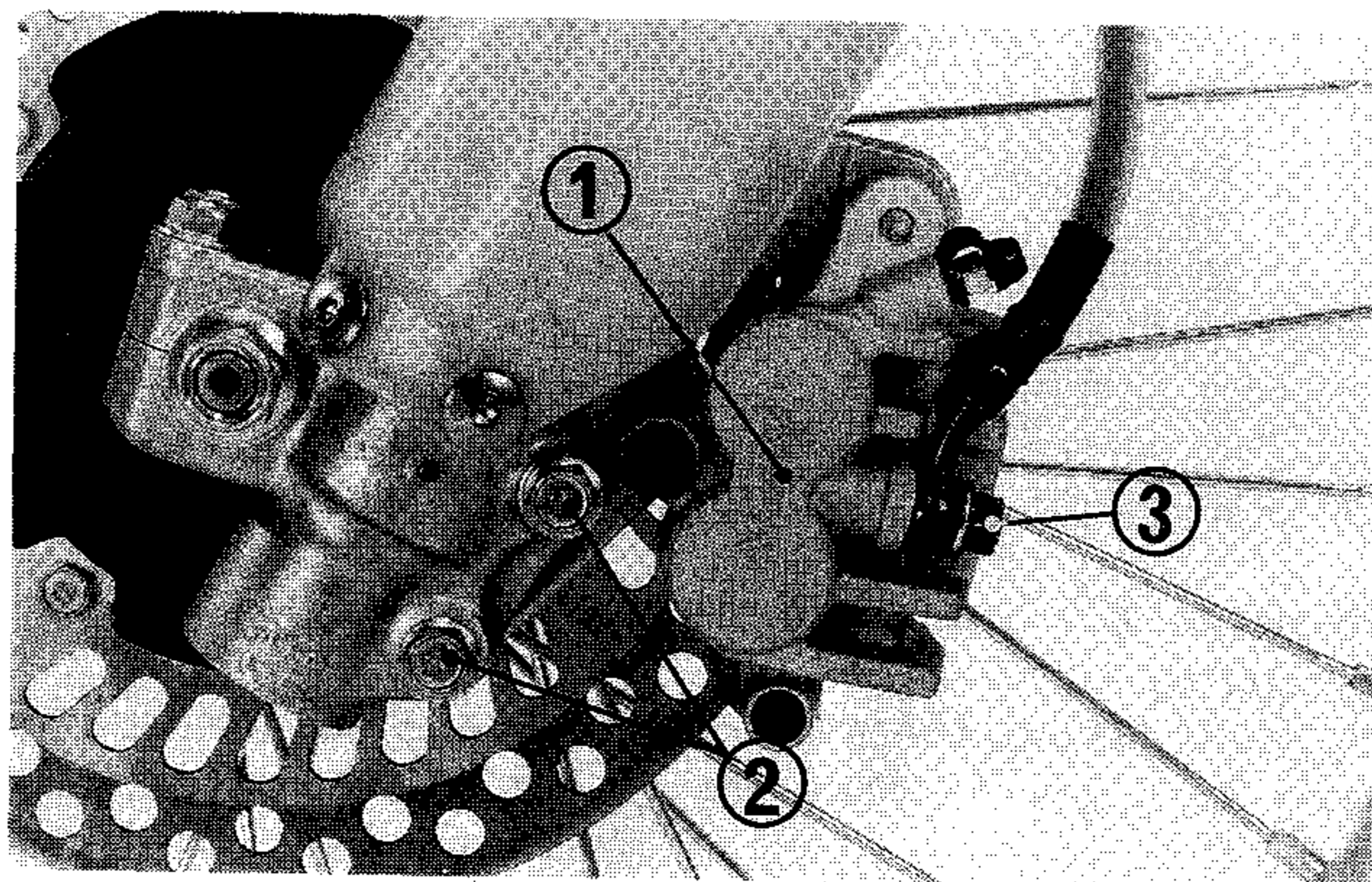
COUPLE DE SERRAGE: 18 N·m (1,8 kg-m)

Serrez le bouchon d'axe de plaquette.

COUPLE DE SERRAGE: 3 N·m (0,3 kg-m)

PRECAUTION:

- Placez l'étrier de frein sur le disque en prenant garde de ne pas endommager les plaquettes de frein.



- (1) ETRIER
(2) BOULONS DE MONTAGE DE L'ETRIER
(3) BOULONS A HUILE DE TUYAU DE FREIN

Connectez le tuyau de frein en montant deux rondelles d'étanchéité neuves et serrez la vis.

COUPLE DE SERRAGE: 35 N·m (3,5 kg-m)

ATTENTION

- Une durite de frein mal guidée risque de se rompre et d'entraîner des pertes de l'efficacité de freinage. Veillez à ce que le cheminement de la durite soit correct.

Remplissez le maître-cylindre et purgez le circuit de freinage (page 108).

[ARRIERE]

Nettoyer et appliquer un agent de blocage sur les vis de montage de garde de disque.

Reposez la garde de disque avec les deux vis et serrez-les au couple de serrage spécifié.

COUPLE DE SERRAGE: 7 N·m (0,7 kg-m)

Connectez le tuyau de frein en montant deux rondelles d'étanchéité neuves et serrez la vis.

COUPLE DE SERRAGE: 35 N·m (3,5 kg-m)

Montez les éléments suivants:

- protecteur de l'étrier.
- étrier de frein sur le bras oscillant.

PRECAUTION:

- Placez l'étrier de frein sur le disque en prenant garde de ne pas endommager les plaquettes de frein.

- roue arrière (page 97).

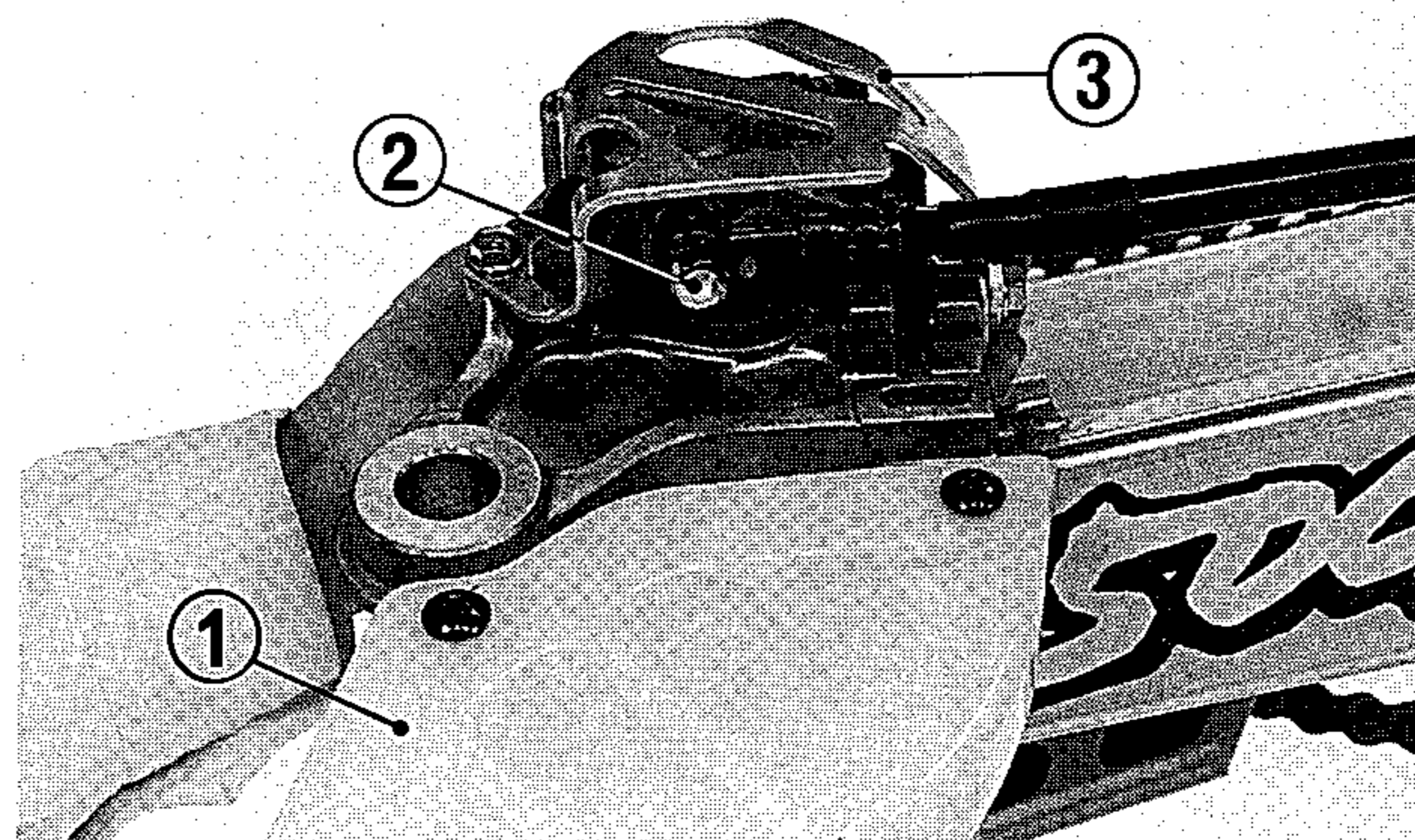
Serrer l'axe de plaquette et reposer le bouchon d'axe de plaquette et le serrer.

COUPLE DE SERRAGE:

Axe de plaquette: 18 N·m (1,8 kg-m)

Bouchon d'axe de plaquette: 3 N·m (0,3 kg-m)

Remplissez le circuit hydraulique arrière et purgez-le (page 103).



- (1) GARDE DE DISQUE (2) BOULON DE TUYAU
(3) PROTECTEUR DE L'ETRIER

Maître-cylindre

DEMONTAGE

[AVANT]

Vidangez le liquide de frein avant du circuit hydraulique.

PRECAUTION:

- Evitez de répandre du liquide de frein sur des surfaces peintes et sur des pièces en plastique ou en caoutchouc. Recouvrez ces surfaces et ces pièces d'un chiffon chaque fois que vous intervenez sur le système.

Déposez la vis de pivot de levier de frein et l'écrou.

NOTE:

- Ne perdez pas le ressort de rappel du levier de frein.

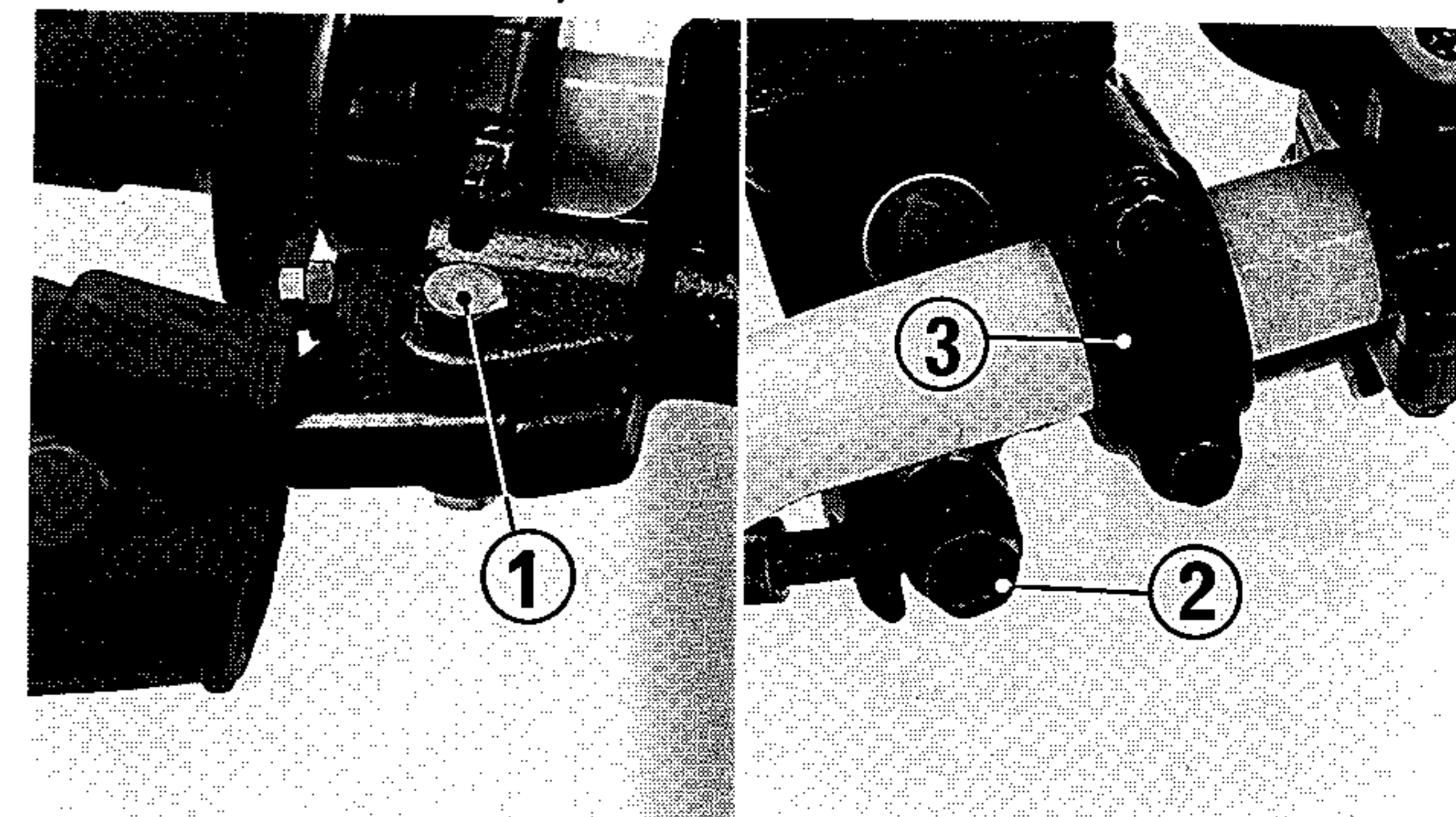
Déposer les boulons du flexible de frein et les deux rondelles d'étanchéité.

NOTE:

- Lors de la dépose du tuyau de frein, couvrez l'extrémité du tuyau pour éviter toute souillure. Bouchez le tuyau de frein pour empêcher le liquide de fuir.

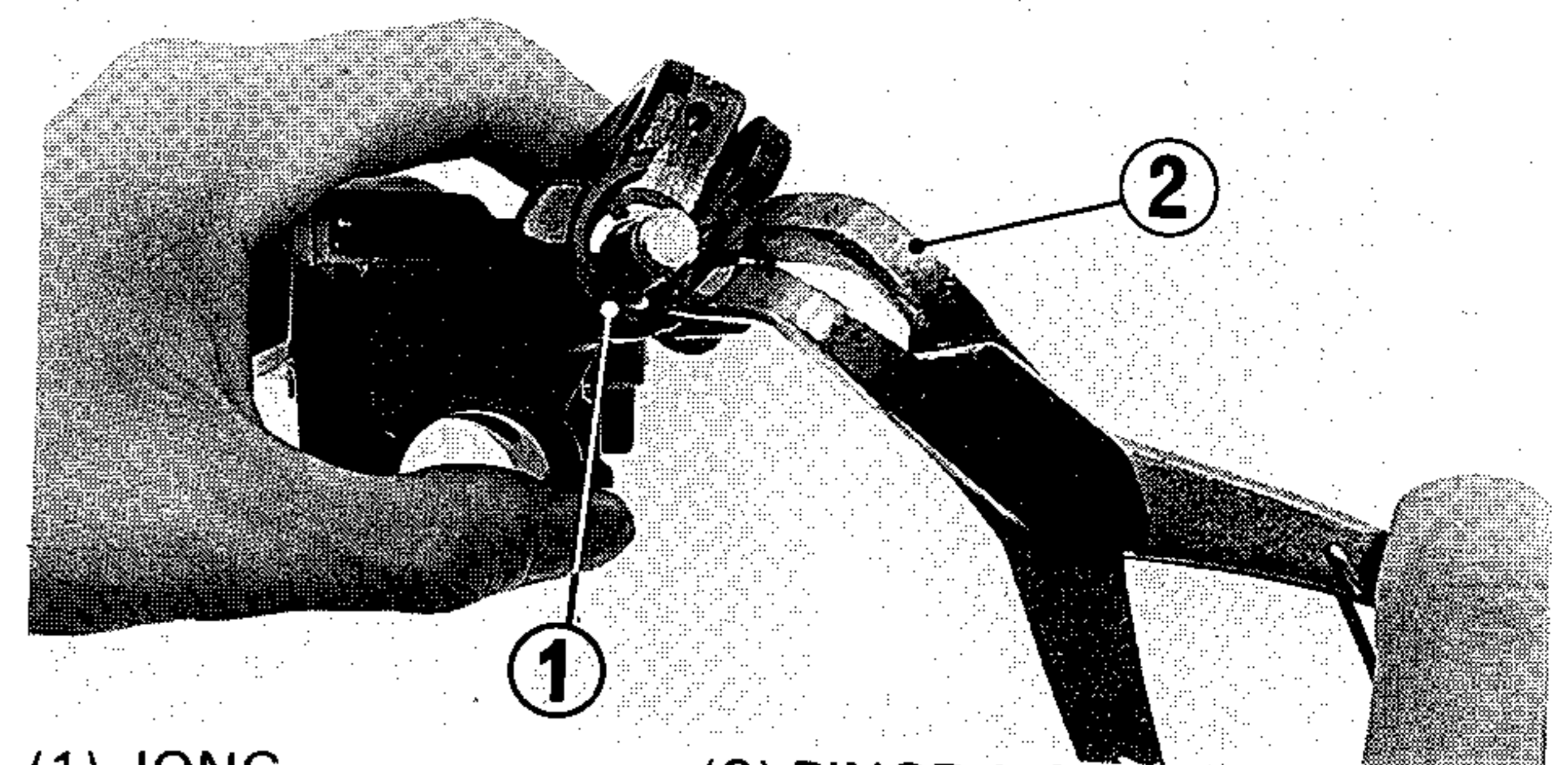
Retirez les boulons de support de maître-cylindre ainsi que le support.

Déposez le maître-cylindre.



- (1) BOULON DE PIVOT
(2) BOULON DE TUYAU
(3) SUPPORT DE MAITRE-CYLINDRE

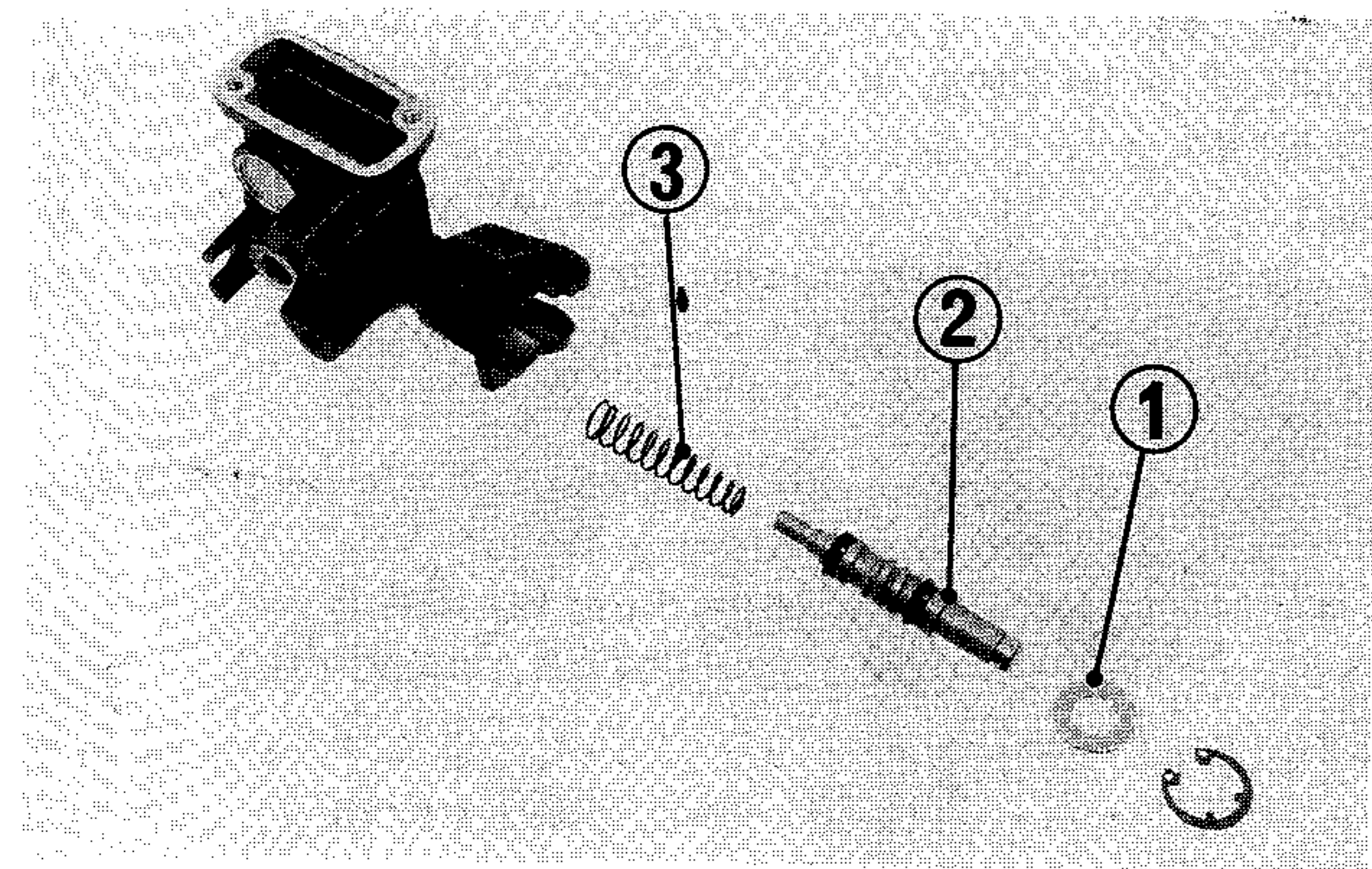
Retirez le soufflet de piston et le jonc du maître-cylindre.



- (1) JONC

- (2) PINCE A CIRCLIPS COUDEE

Déposez la rondelle, le piston et le ressort.
Nettoyez l'intérieur du maître-cylindre et du réservoir de liquide de frein.



(1) RONDELLE (2) PISTON (3) RESSORT
[ARRIERE]

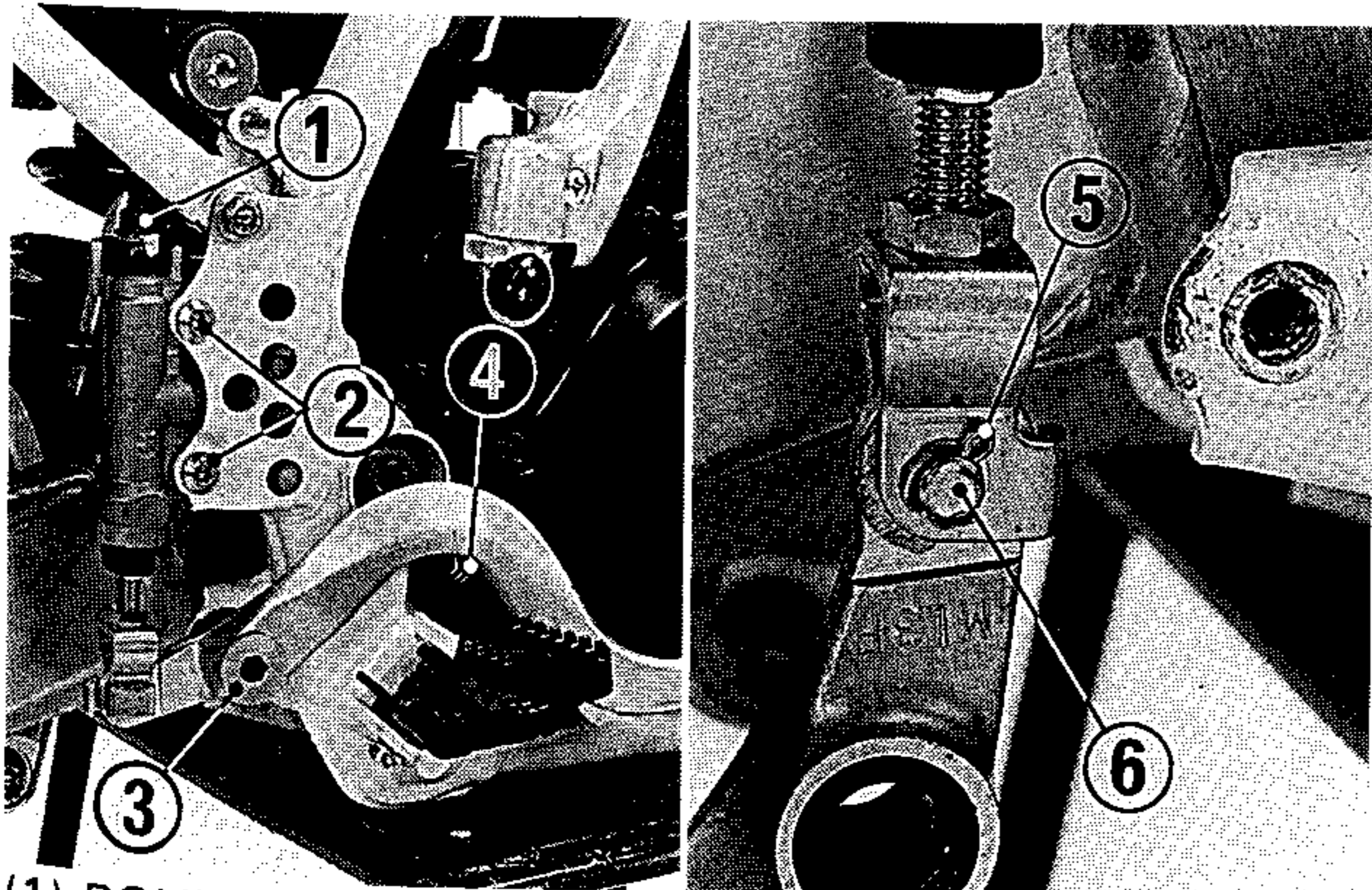
Vidangez le circuit hydraulique de frein arrière (page 103).

Desserrez le boulon de tuyau de frein arrière.
Retirez les boulons de montage de maître-cylindre arrière.

Déposer le boulon-pivot de pédale de frein arrière et le ressort de rappel.

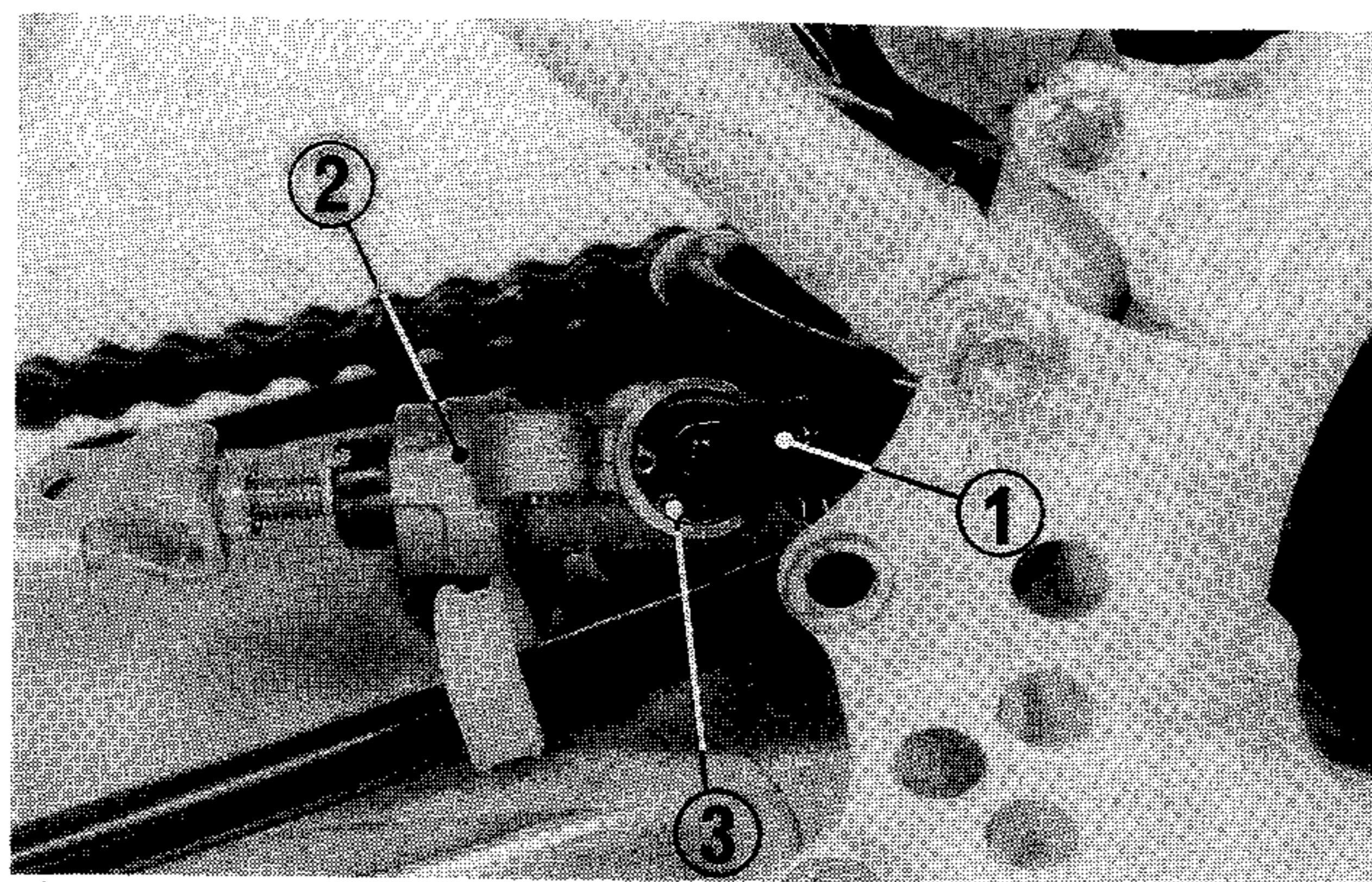
Retirez la goupille fendue et la rondelle, puis l'axe d'accouplement.

Retirez le boulon de tuyau de frein et les deux rondelles d'étanchéité.



(1) BOULON A HUILE DE TUYAU DE FREIN
(2) BOULONS DE MONTAGE
(3) BOULON-PIVOT (4) RESSORT DE RAPPEL
(5) GOUPILLE FENDUE (6) AXE D'ACCOUPEMENT

Retirez le clips et déconnectez le tuyau du réservoir du maître-cylindre.

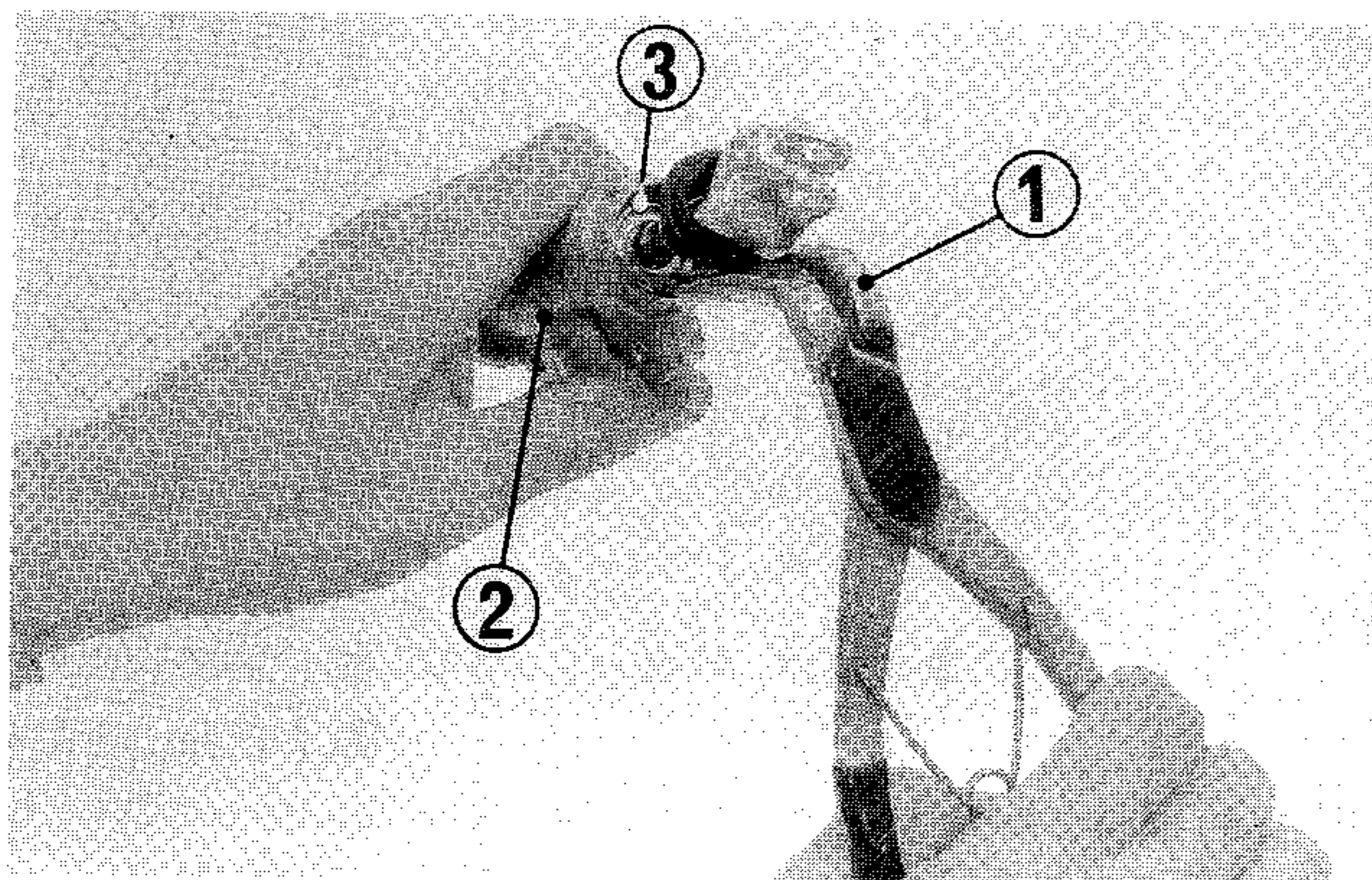


(1) TUYAU DE RESERVOIR
(2) MAITRE-CYLINDRE (3) CIRCLIPS

Retirez le soufflet en caoutchouc, le jonc et la tige de poussoir du corps du maître-cylindre.

ATTENTION

- *Soyez conscient que la tige de piston est éjectée lors de la dépose du clips.*



(1) PINCE A CIRCLIPS COUDEE
(2) MAITRE-CYLINDRE (3) CIRCLIPS

Déposez le piston du maître-cylindre et le ressort.
Il peut s'avérer nécessaire d'envoyer un peu d'air comprimé dans l'orifice de sortie du liquide pour retirer le piston du maître-cylindre et le ressort.

CONTROLE

Vérifiez l'intérieur du maître-cylindre pour voir s'il ne présente pas d'éraflure, de rayure ou d'entaille.
Mesurez le diamètre intérieur du maître-cylindre.

AVANT: LIMITE DE SERVICE: 11,05 mm

ARRIERE: LIMITE DE SERVICE: 12,76 mm

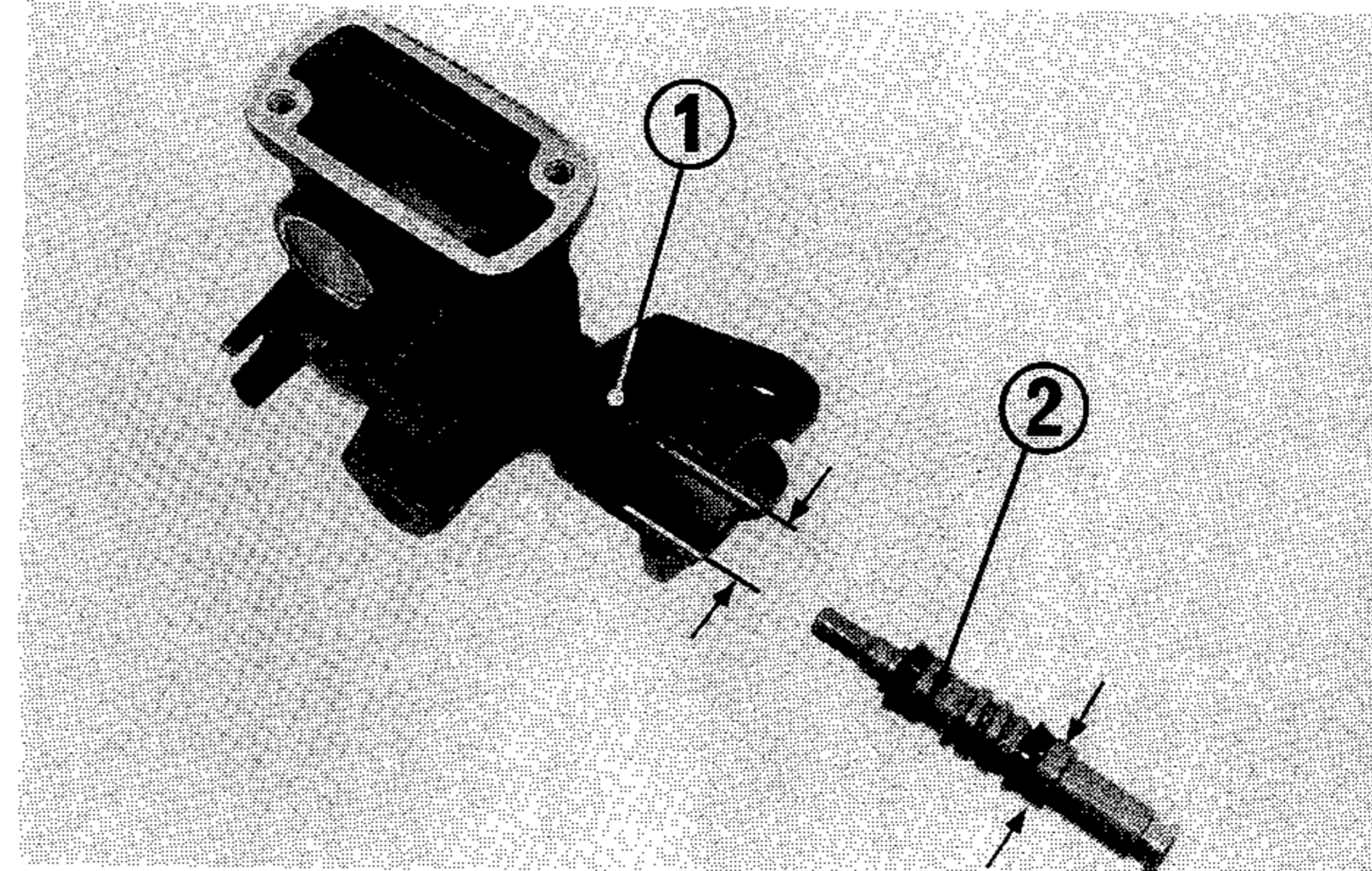
Vérifiez si les coupelles de piston ne sont pas endommagées ou usées.

Mesurez le diamètre extérieur du piston du maître-cylindre.

AVANT: LIMITE DE SERVICE: 10,84 mm

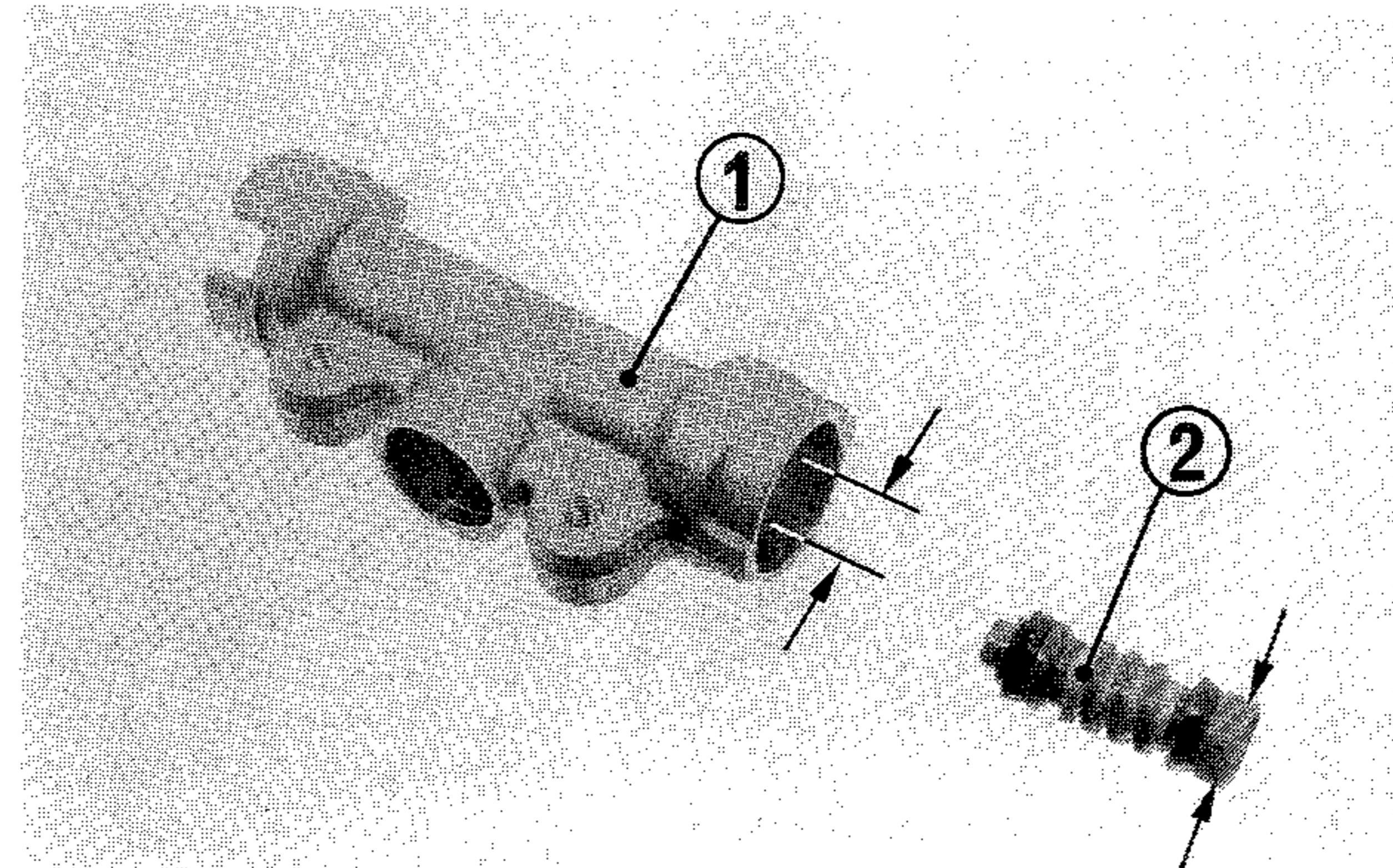
ARRIERE: LIMITE DE SERVICE: 12,64 mm

AVANT:



(1) MAITRE-CYLINDRE
(2) PISTON DU MAITRE-CYLINDRE

ARRIERE:



(1) MAIRE-CYLINDRE
(2) PISTON DU MAITRE-CYLINDRE

14. DEMONTAGE/REMONTAGE

REMONTAGE

PRECAUTION:

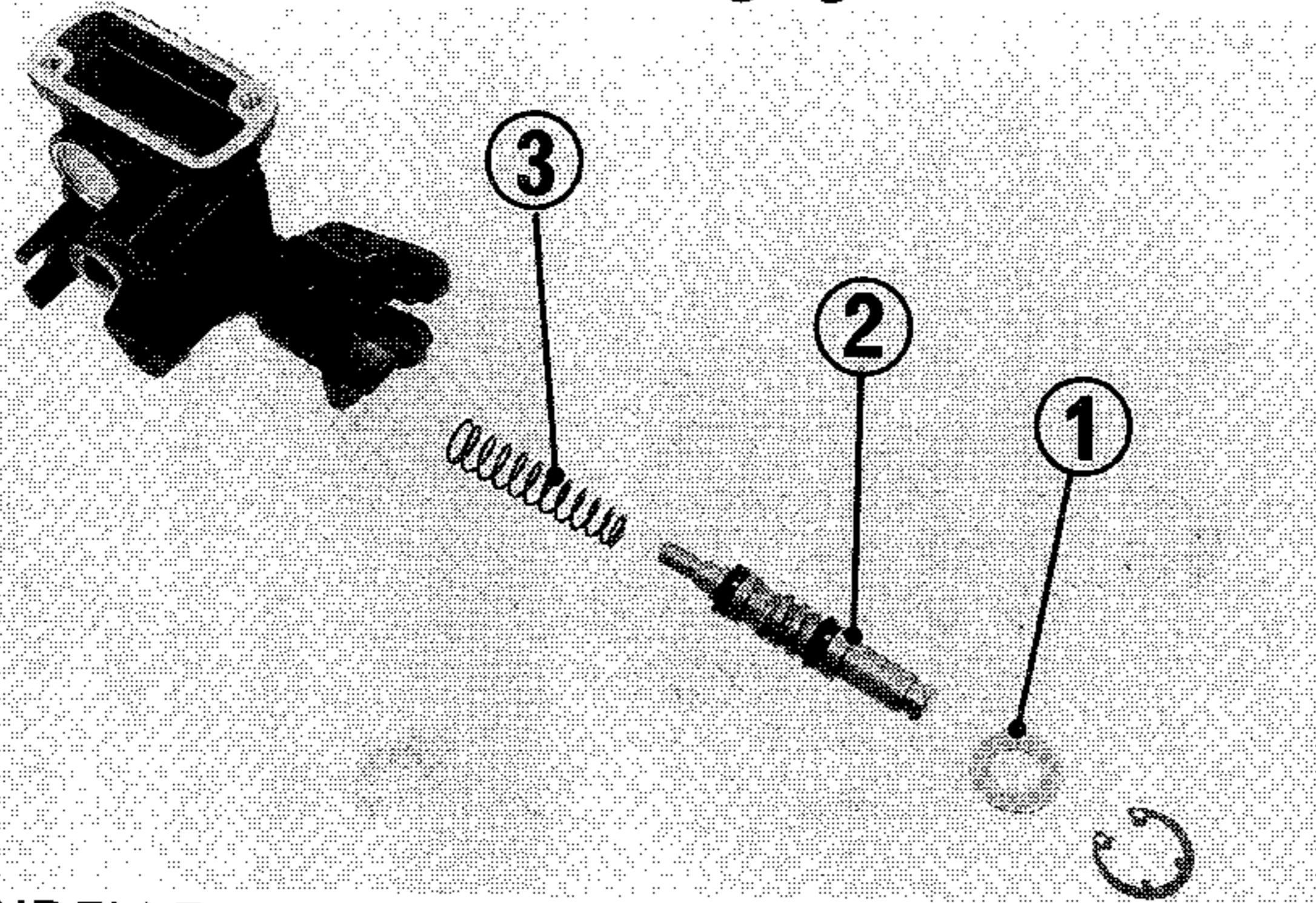
- *Le corps du maître-cylindre, le piston et le ressort constituent un ensemble.*

[AVANT]

Remontez le maître-cylindre. Enduisez tous les éléments avec du liquide de frein propre avant le remontage. Trempez les coupelles de piston dans du liquide de frein avant de procéder au remontage.

PRECAUTION:

- *Lors de la repose des coupelles de piston, ne laissez pas les lèvres se retourner et assurez-vous que le clips est bien monté dans sa gorge.*

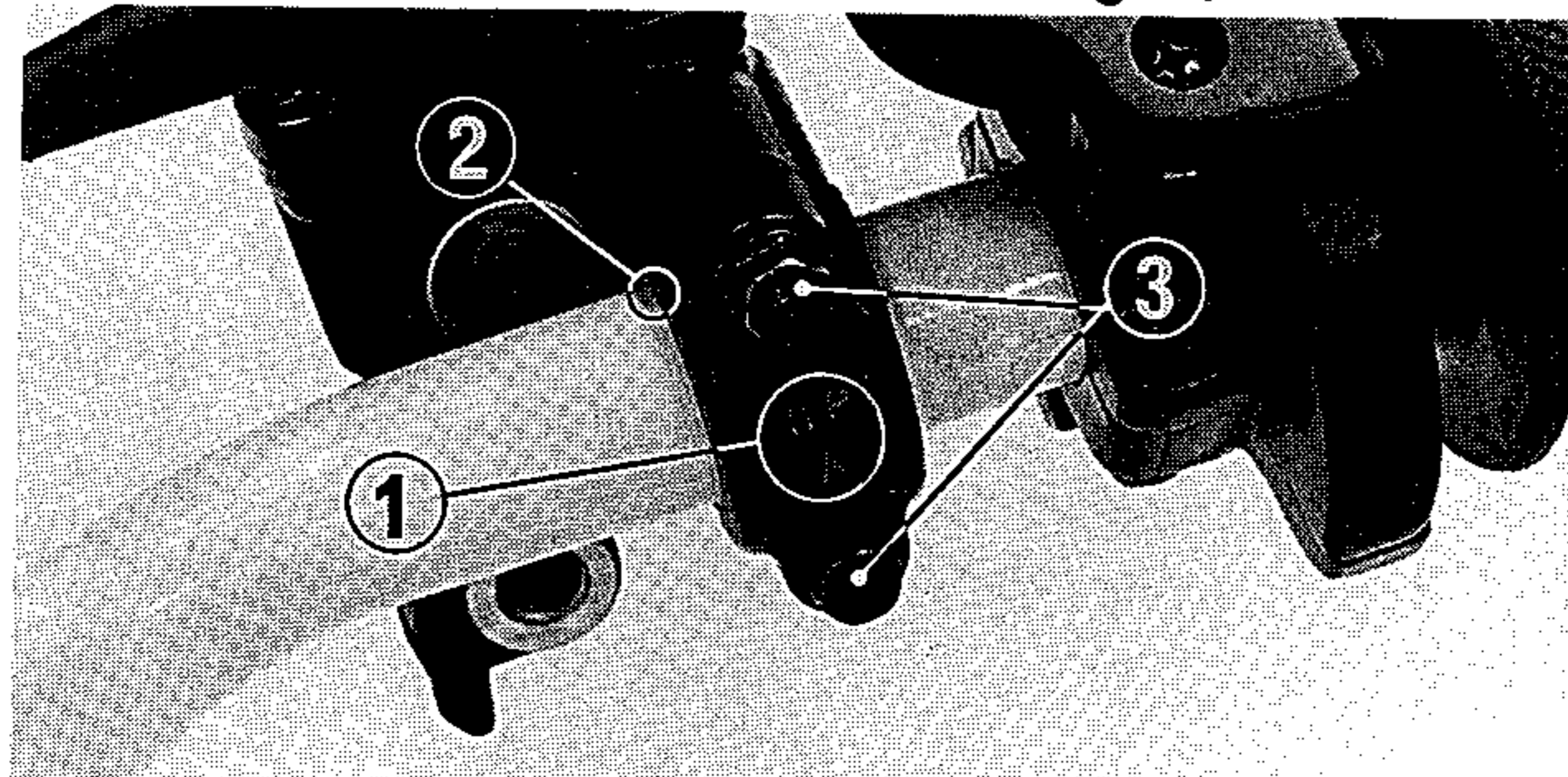


(1) RONDELLE (2) PISTON (3) RESSORT

Placez le maître-cylindre sur le guidon et reposez le collier et les deux vis de fixation, le repère "UP" dirigé vers le haut.

Alignez le rebord du collier de maître-cylindre avec le repère poinçonné sur le guidon et serrez d'abord la vis supérieure puis la vis inférieure.

COUPLE DE SERRAGE: 10 N·m (1,0 kg-m)



(1) REPERE "UP" (2) REPERE POINÇONNE
(3) VIS DE FIXATION DU COLLIER DE MAITRE-CYLINDRE

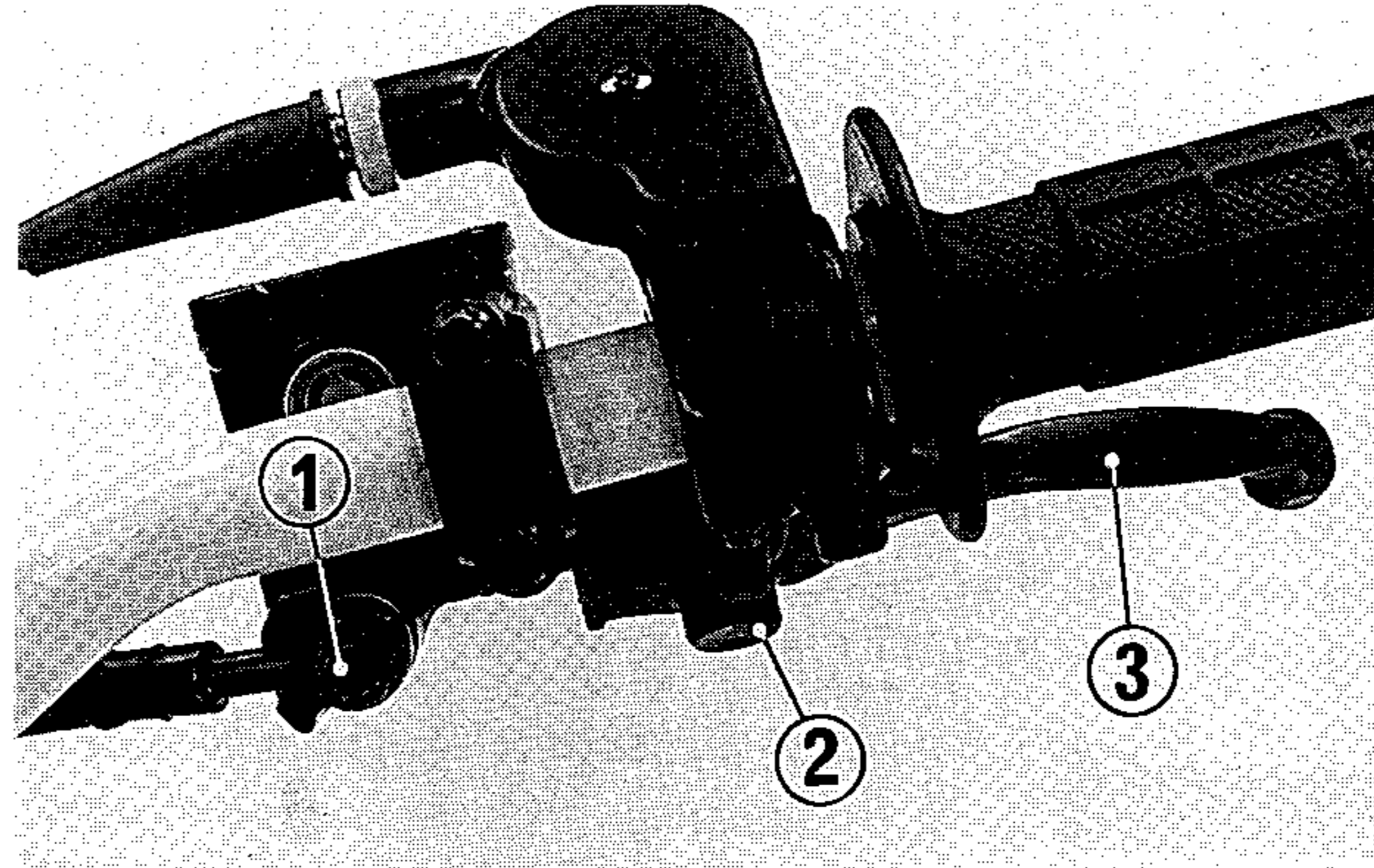
Connecter le flexible de frein avec des rondelles d'étanchéité neuves et serrer le boulon de flexible.

COUPLE DE SERRAGE: 35 N·m (3,5 kg-m)

Reposer le levier de frein et serrer le boulon et l'écrou de pivot.

COUPLE DE SERRAGE: 6 N·m (0,6 kg-m)

Reposer le couvercle de levier de frein.



(1) BOULON DE TUYAU
(2) COUVERCLE
(3) LEVIER

Remplir et purger le système hydraulique de frein arrière.

Réglez la garde au levier de frein (page 6).

[ARRIERE]

Nettoyez le maître-cylindre à l'aide de l'air comprimé. Trempez les coupelles de piston dans du liquide de frein propre avant le remontage.

Montez ensemble le ressort et le piston du maître-cylindre.

NOTE:

- Le piston, les coupelles et le ressort doivent être montés d'un seul bloc.

PRECAUTION:

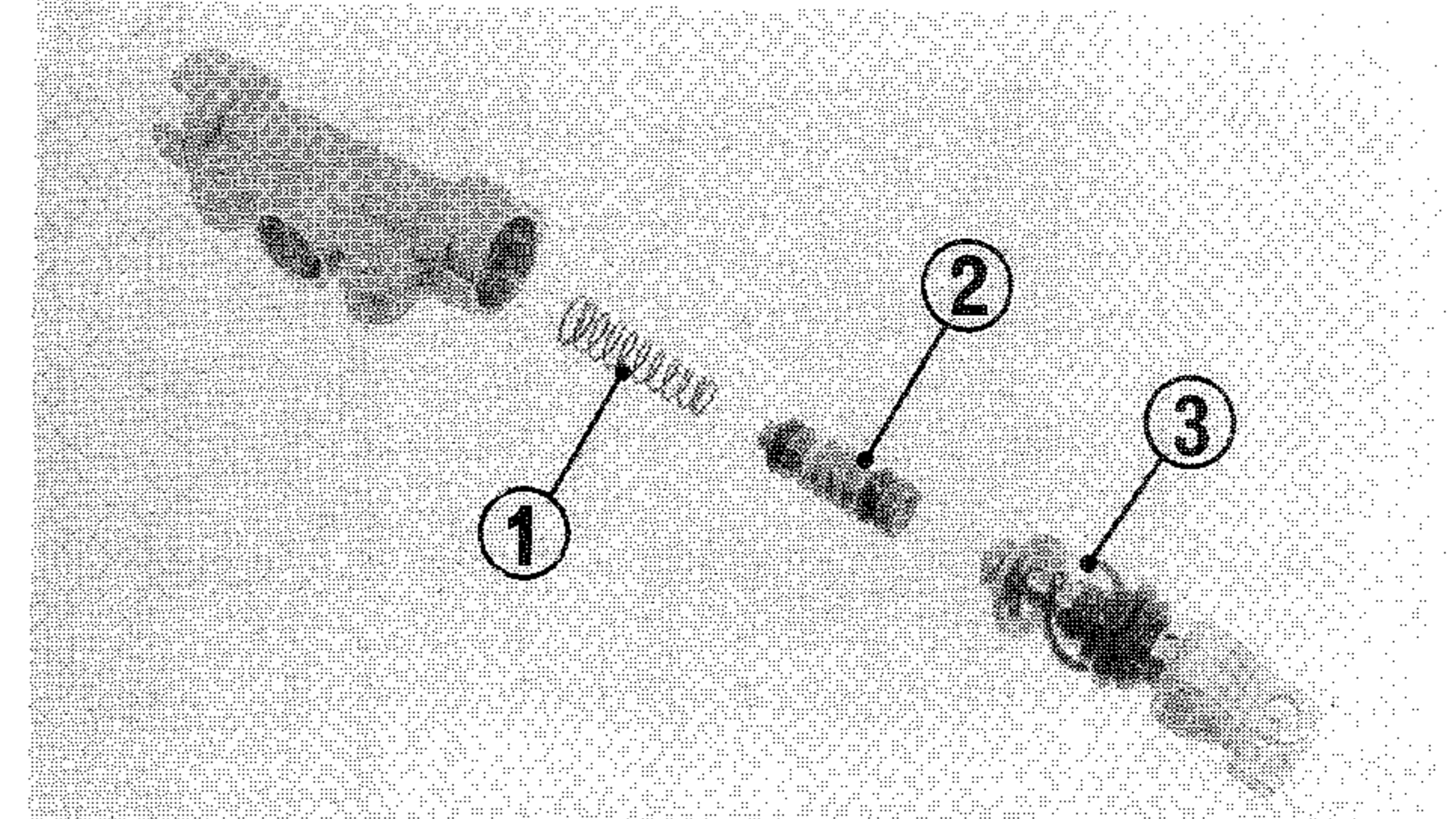
- *Lors de la repose des coupelles de piston, ne laissez pas les lèvres se retourner*

Reposer la tige de poussée dans le maître-cylindre.

Reposer le circlip et le soufflet de caoutchouc.

PRECAUTION:

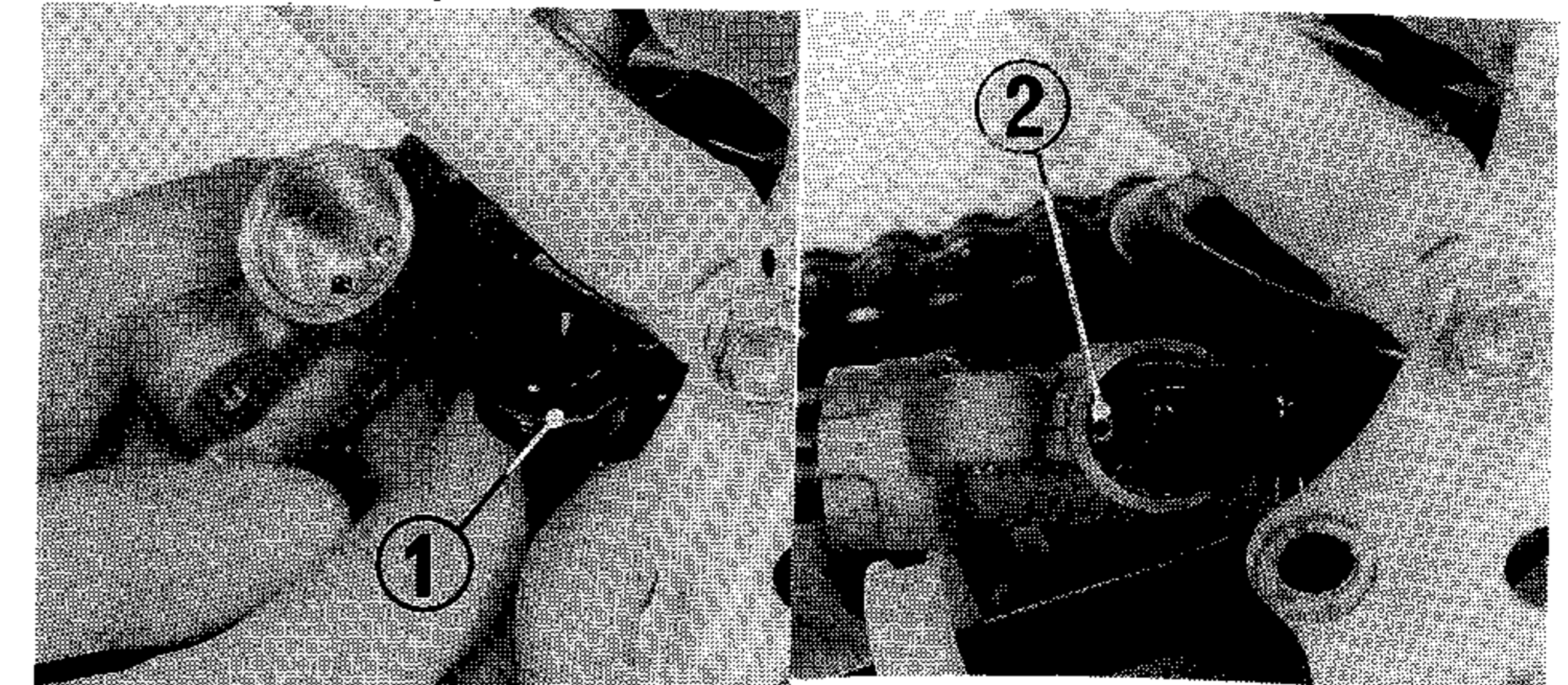
- *Lors de la repose du jonc, s'assurer que le jonc est bien installé dans la gorge.*



(1) RESSORT (2) MAITRE-PISTON (3) CIRCLIPS

Enduisez le joint torique neuf de liquide de frein et montez-le sur le capuchon du raccord de tuyau du réservoir.

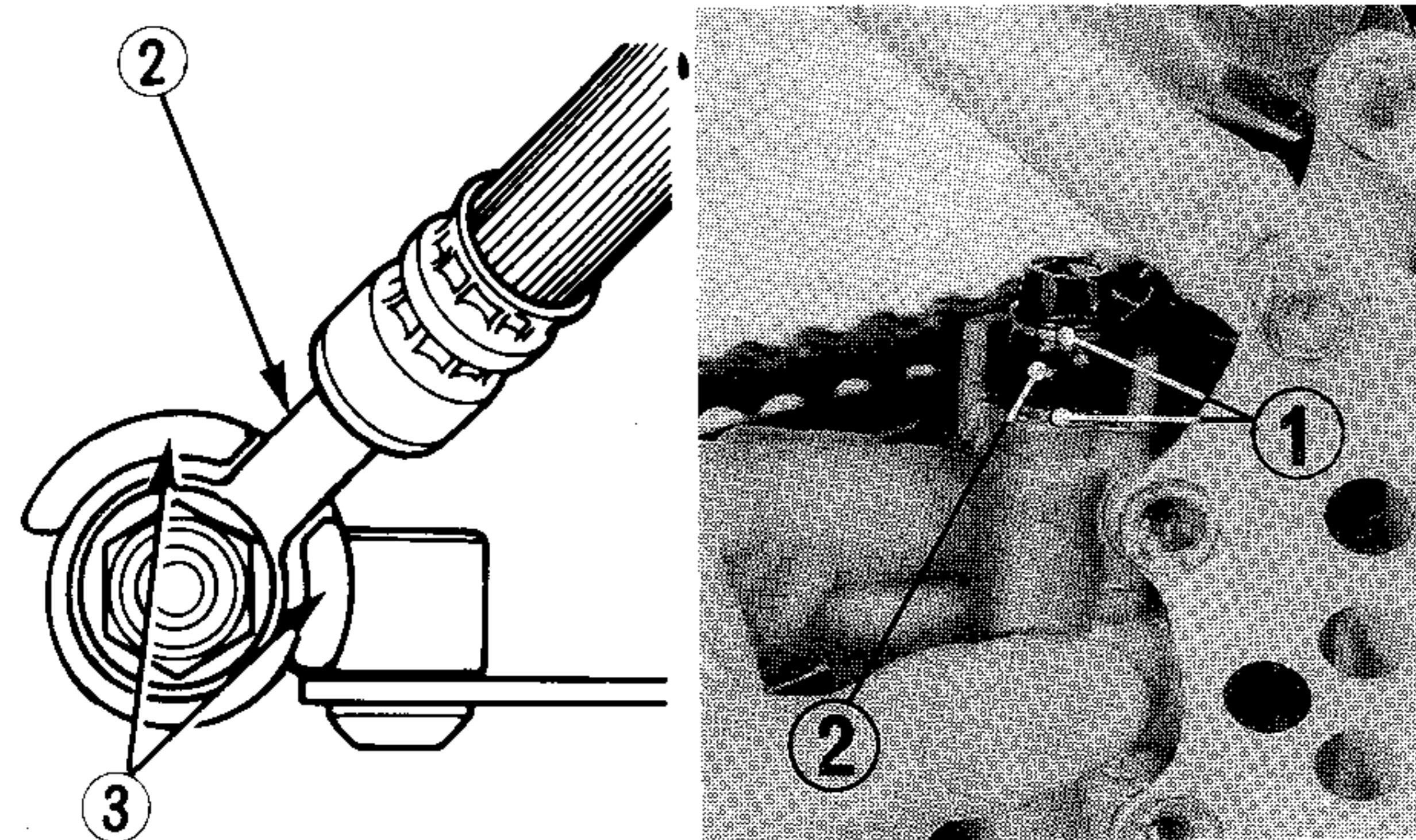
Connectez le tuyau du réservoir au maître-cylindre en montant un clips neuf.



(1) JONT TORIQUE (2) CIRCLIP

Connectez la pédale de frein arrière à l'axe d'accouplement de maître-cylindre en utilisant une rondelle et une goupille fendue neuve.

Reposez le raccord à oeillet du tuyau de frein sur le maître-cylindre, en l'alignant sur la fente du corps de maître-cylindre, avec deux rondelles d'étanchéité neuves et le tuyau de frein arrière.



(1) RONDELLES D'ETANCHEITE
(2) RACCORD A OEILLET (3) FENTE

Nettoyez et appliquez un agent de scellement aux filetages des boulons de fixation du maître-cylindre arrière.

Reposez le maître-cylindre sur le cadre. Serrez les vis de fixation du maître-cylindre de frein arrière.

COUPLE DE SERRAGE: 15 N·m (1,5 kg·m)

Serrez la vis de tuyau de frein arrière.

COUPLE DE SERRAGE: 35 N·m (3,5 kg·m)

Reposez la pédale de frein arrière du ressort de rappel. Reposez le boulon-pivot de pédale (page 92). Réglez la hauteur de la pédale de frein (page 6).

PRECAUTION:

- Après avoir connecté le tuyau de frein au maître-cylindre, vérifiez que le tuyau de frein ne vient pas en contact avec l'amortisseur.

Remplir et purger le système hydraulique de frein arrière.

Vidange du liquide de frein

PRECAUTION:

- Évitez de répandre du liquide de frein sur les surfaces peintes et sur les pièces en plastique ou en caoutchouc. Recouvrez ces surfaces et ces pièces avec un chiffon chaque fois que vous intervenez sur le système.

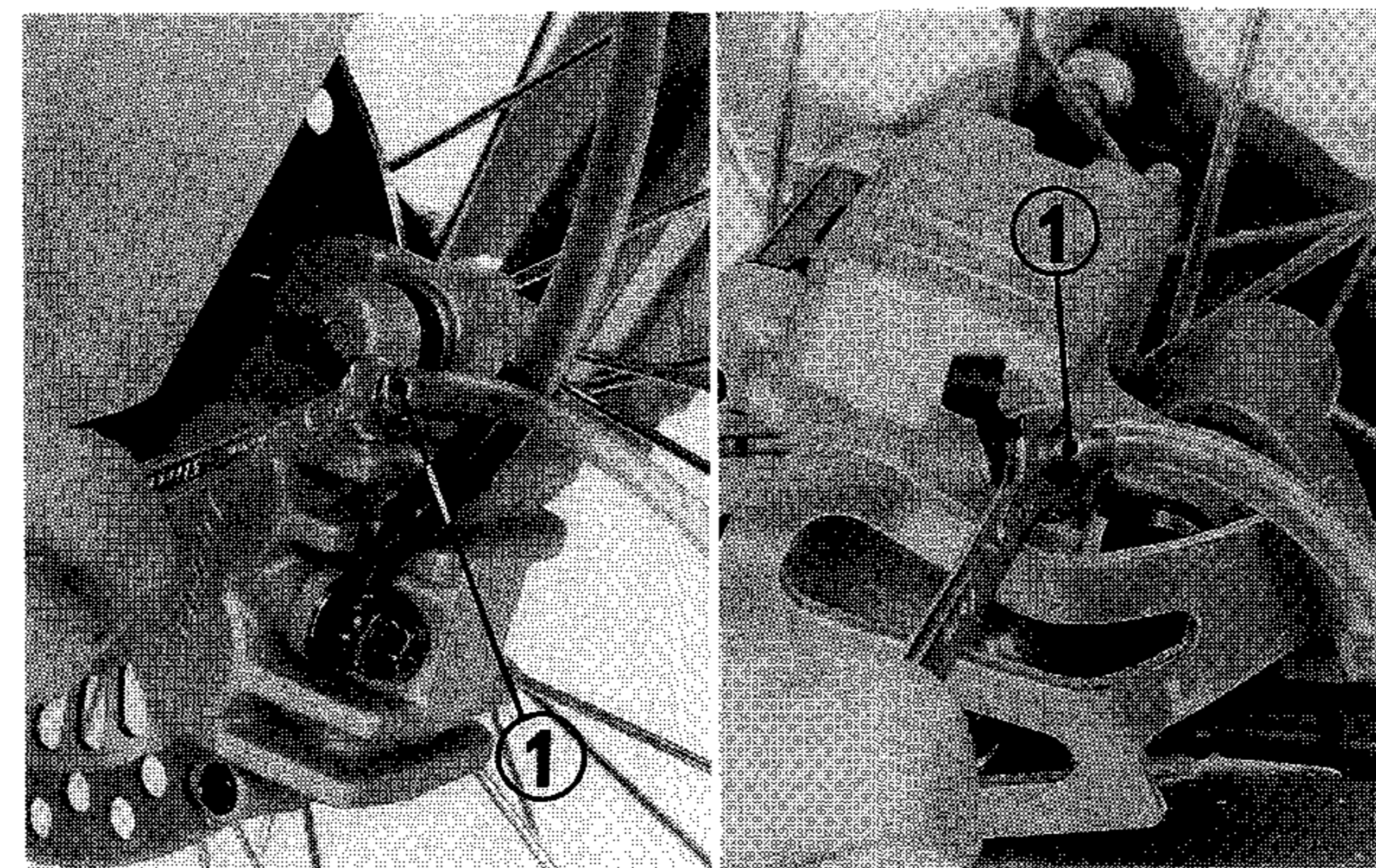
Connectez un tuyau de purge à la vis de purge. Desserrez la vis de purge de l'étrier et pompez le levier de frein ou la pédale. Arrêtez d'actionner le levier ou la pédale lorsque le liquide cesse de sortir par la vis de purge.

ATTENTION

- Une plaquette ou un disque de frein souillé réduit la puissance de freinage. Jetez les plaquettes encrassées et nettoyez les disques contaminés avec un produit de nettoyage de frein de grande qualité.

AVANT:

ARRIERE:



(1) VIS DE PURGE

Remplissage de liquide de frein/Purge d'air

PRECAUTION:

- Ne mélangez pas différents types de liquide, car ils ne sont pas compatibles.

Fermez la vis de purge et remplissez le circuit avec du liquide de frein spécifié:

AVANT: DOT 3 ou 4 jusqu'au niveau de moulage.

ARRIERE: DOT 4 uniquement jusqu'au niveau supérieur.

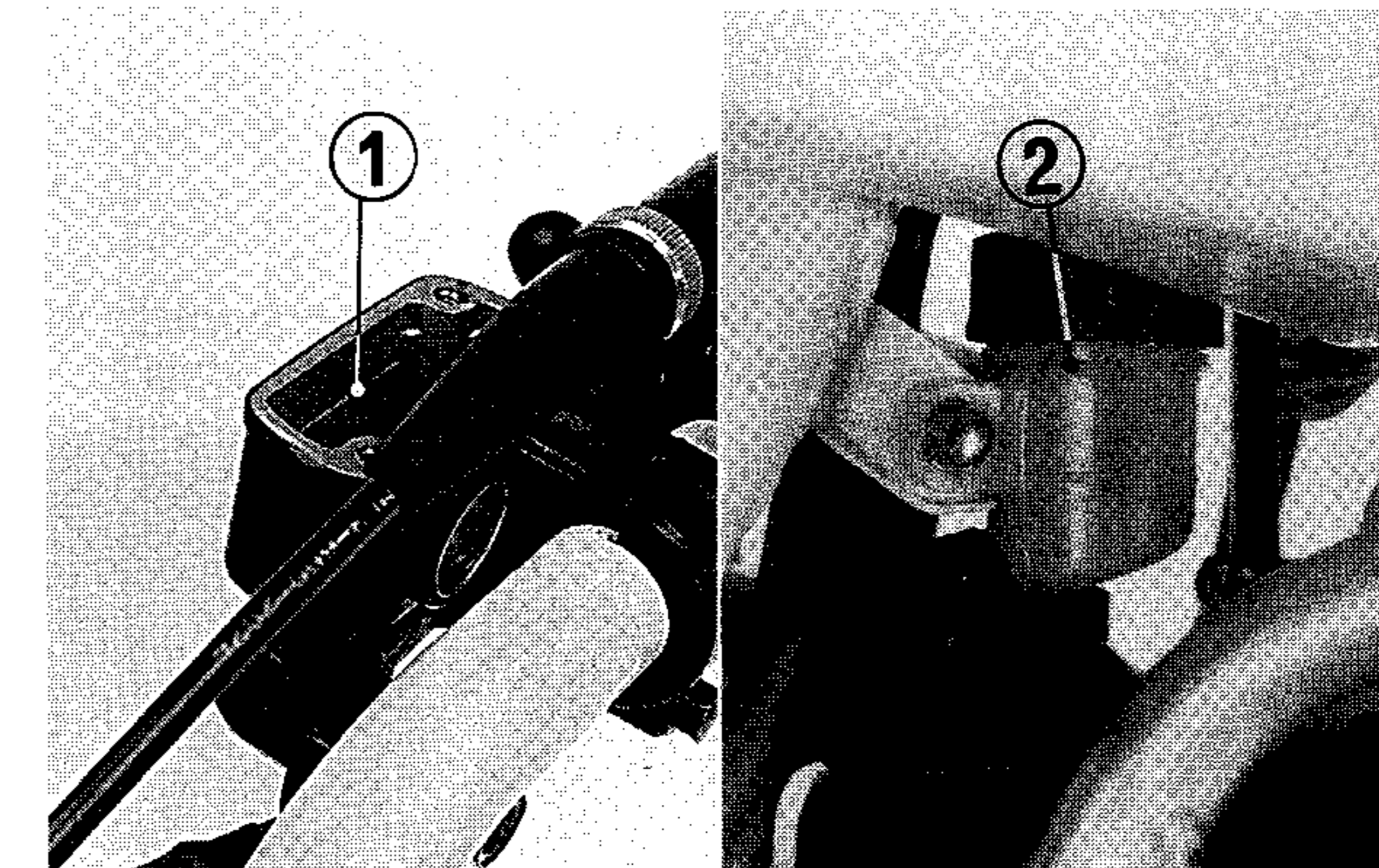
Connectez le purgeur de frein à la vis de purge.

NOTE:

- Vérifiez souvent le niveau de liquide de frein lors de la purge, pour éviter que l'air ne pénètre dans le circuit.
- N'utilisez que le liquide de frein spécifié provenant d'un bidon fermé.
- Ne mélangez pas différents types de liquide de frein et ne réutilisez jamais de liquide souillé, pompé pendant la purge des freins, car cela diminuerait l'efficacité du circuit de freinage.
- Lorsque vous utilisez un appareil de purge de frein, suivez les instructions d'utilisation du fabricant.

AVANT :

ARRIERE :



(1) NIVEAU DE MOULAGE (2) RESERVOIR

Pompez le purgeur de frein et desserrez la vis de purge. Ajoutez du liquide de frein lorsque le niveau du réservoir est trop bas.

Répétez les procédures énumérées ci-dessus jusqu'à ce que les bulles d'air cessent d'apparaître dans le tuyau plastique.

NOTE:

- Si de l'air entre dans le circuit du purgeur par la partie fileté de la vis de purge, rendez-le étanche à l'aide d'un ruban en téflon.

Si vous n'avez pas de purgeur de frein, procédez comme suit:

Continuez à pomper sur le levier ou la pédale pour garder le circuit sous pression jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de bulles d'air sortant du petit orifice du réservoir et que vous sentiez une résistance au levier ou à la pédale, suivant le cas.

14. DEMONTAGE/REMONTAGE

1) Serrez le levier ou la pédale de frein, ouvrez la vis de purge de 1/2 tour, puis fermez-la.

NOTE:

- Ne relâchez pas le levier ou la pédale de frein avant que la vis ne soit refermée.

2) Desserrez doucement le levier ou la pédale de frein. Après qu'ils ont atteint la fin de course, attendez encore quelques secondes.

Répétez les étapes 1 et 2 jusqu'à ce qu'il n'y ait plus d'air dans le liquide au bout du tuyau.

Serrez la vis de purge.

COUPLE DE SERRAGE: 6 N·m (0,6 kg·m)

Fermez la vis de purge et remplissez le circuit avec le liquide spécifié.

AVANT: DOT 3 ou 4 jusqu'au niveau de moulage.

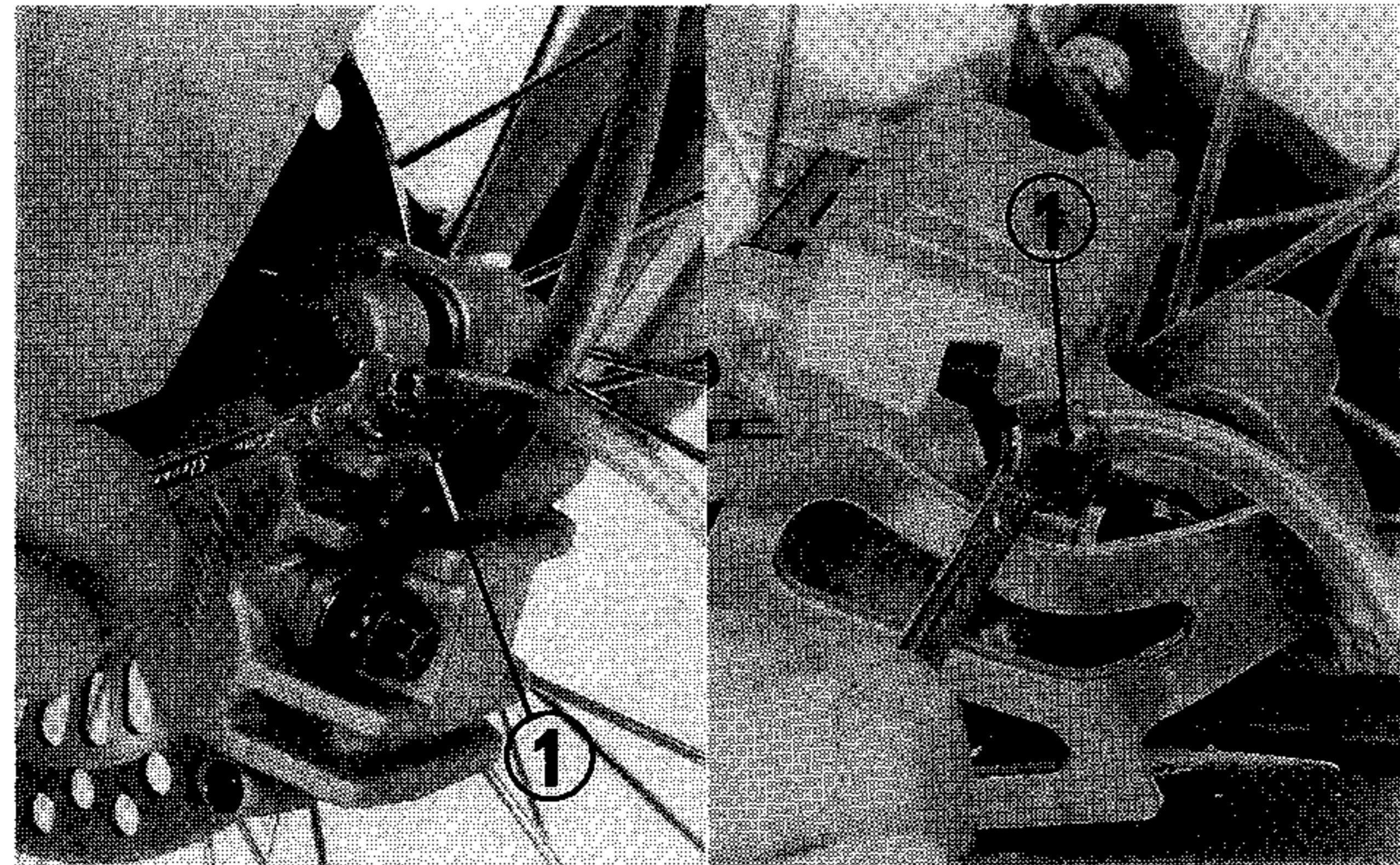
ARRIERE: DOT 4 **UNIQUEMENT** jusqu'au niveau supérieur.

AVANT: Remettez la membrane et le couvercle de maître-cylindre.

ARRIERE: Remettez la membrane et serrez le bouchon à fond.

AVANT:

ARRIERE:



(1) VIS DE PURGE

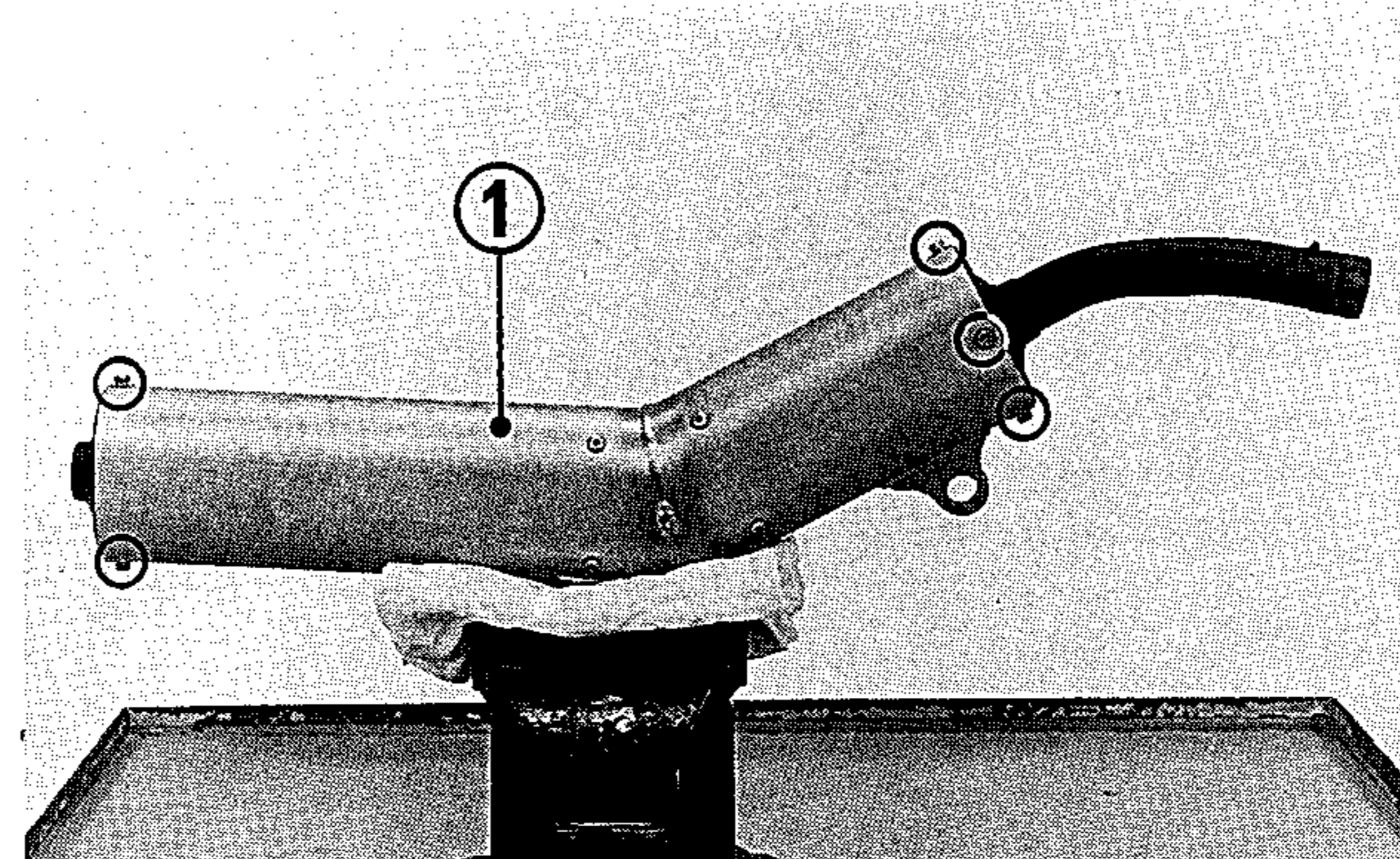
REPLACEMENT DE LA LAINE DE VERRE

Retirez la selle et le cache latéral droit. Retirez les vis de fixation du silencieux et le silencieux. Retirez les vis du corps de silencieux. Extrayez la pipe intérieure.

NOTE:

- Bloquez l'armature du corps de silencieux dans un étau avec un chiffon ou avec des mordaches pour qu'elle ne soit pas endommagée.

Retirez la laine de verre.



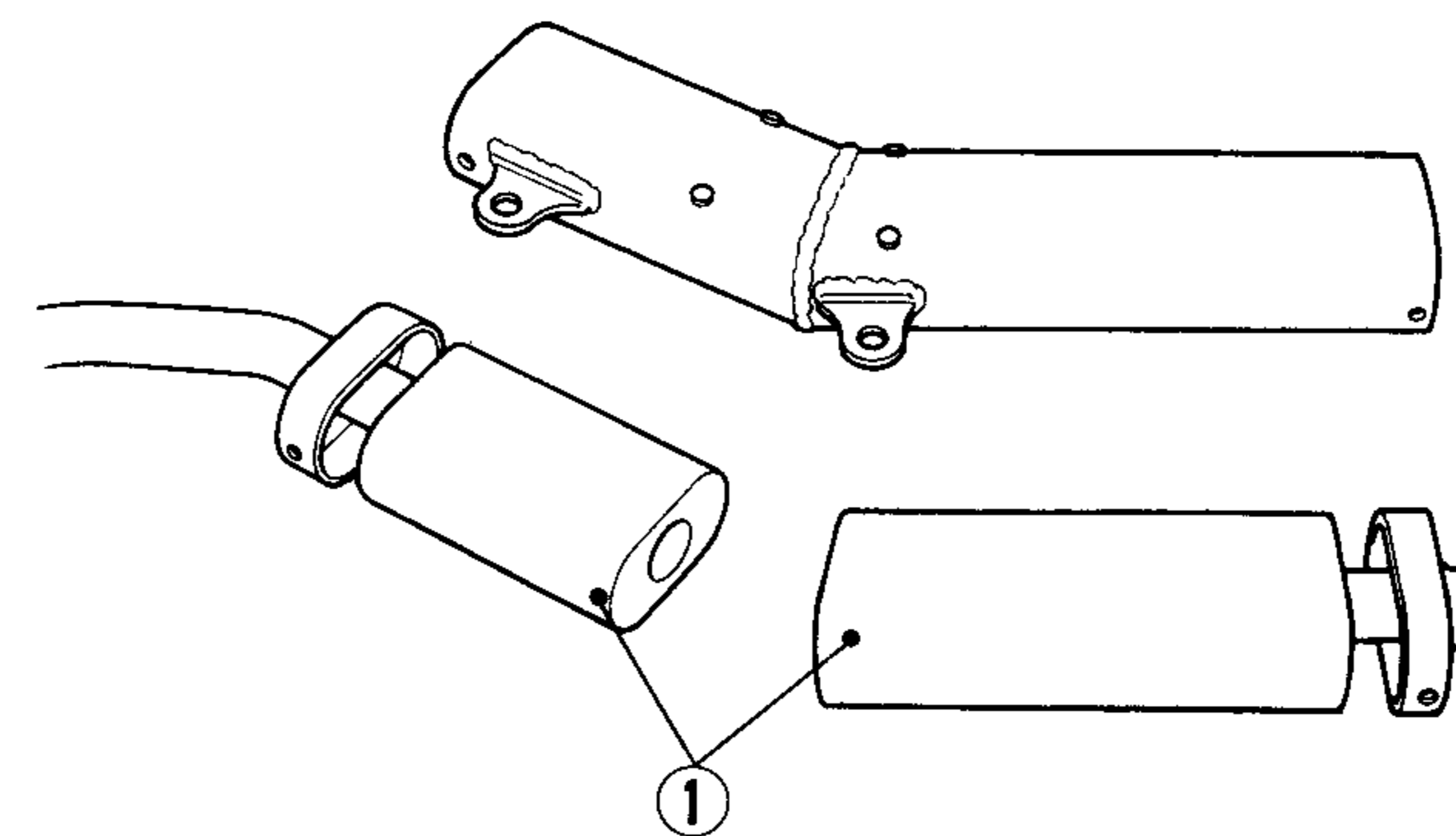
(1) CORPS DE SILENCIEUX

Eliminez des dépôts de calamine de la pipe intérieure en utilisant une brosse métallique.

Montez un bloc de laine de verre neuve, en l'écartant par la fente.

NOTE:

- Faites attention à ne pas endommager la laine de verre.

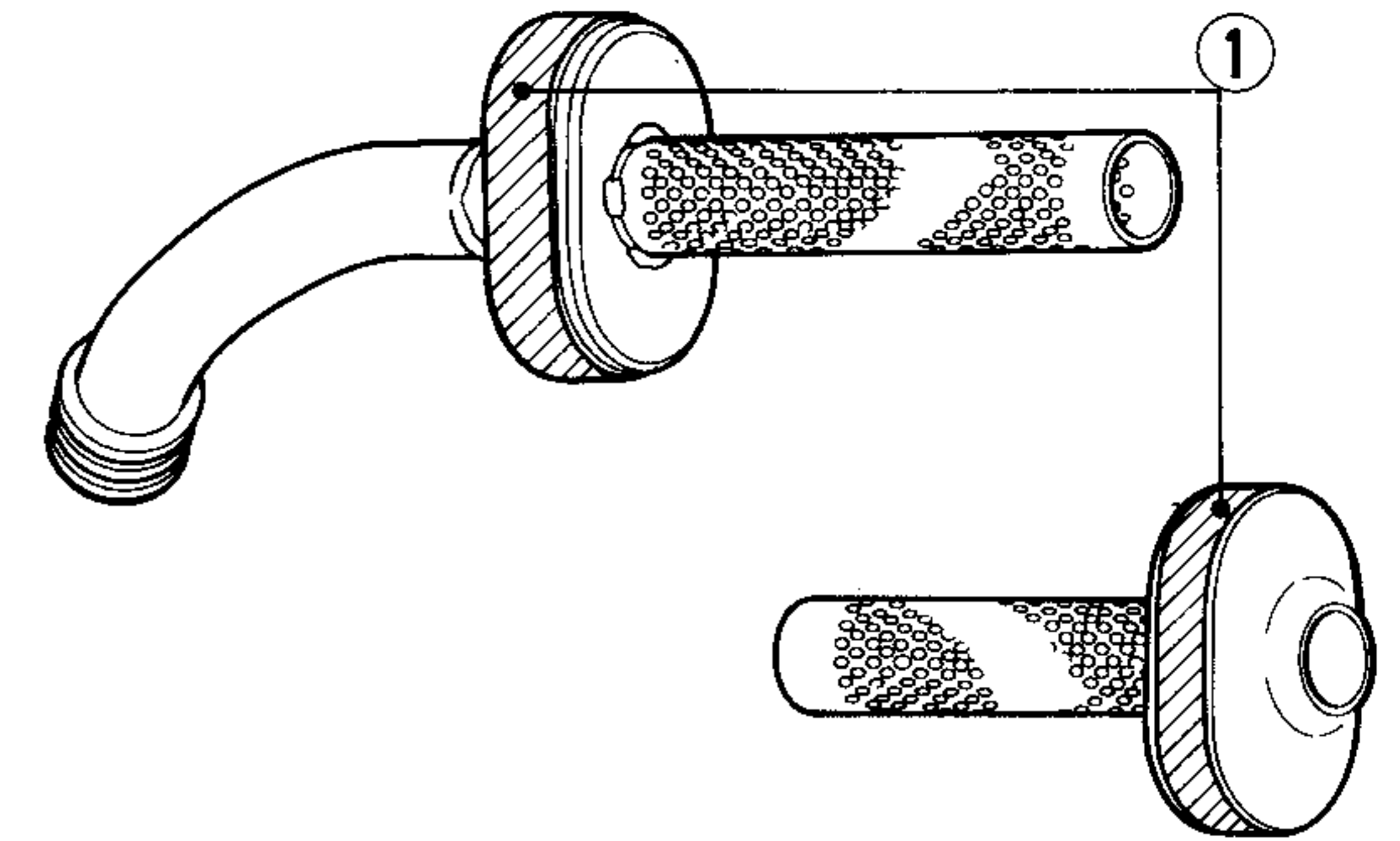


(1) LAINE DE VERRE

Appliquez du produit d'étanchéité comme indiqué sur la figure.

Introduisez la pipe intérieure dans le corps de silencieux en alignant les orifices de fixation.

Reposez et serrez les vis du corps du silencieux à fond.



(1) PRODUIT D'ETANCHEITE

Reposez le silencieux et les pièces déposées dans l'ordre inverse de la dépose.

COUPLE DE SERRAGE:

Boulon de montage de silencieux (arrière) 14 N·m (1,4 kg·m)

SYSTEME D'ALLUMAGE

Informations d'entretien

- Ne retirez pas le générateur d'impulsions et les enroulements d'excitation du support de stator à moins qu'ils soient défectueux.
- Reportez-vous au Manuel d'entretien commun Honda:
La méthode d'entretien de base et la description de la méthode de contrôle de la tension de crête figurant dans le Manuel d'entretien commun peuvent être obtenues, sur demande, auprès du concessionnaire Honda.

Alternateur

CONTROLE

Déposez la selle et le réservoir d'essence.

Déconnectez les connecteurs de l'alternateur.

Mesurez la résistance entre les bornes.

Remplacez le générateur d'impulsions et le stator ensemble si la valeur ne se situe pas dans la plage suivante:

GENERATEUR D'IMPULSIONS:

STANDARD: (Bleu/Jaune-Vert/Blanc)

180–280 Ω aux bornes)

(à 20°C)

Déconnectez les fils d'alternateur du boîtier CDI.

Mesurez la résistance entre les bornes.

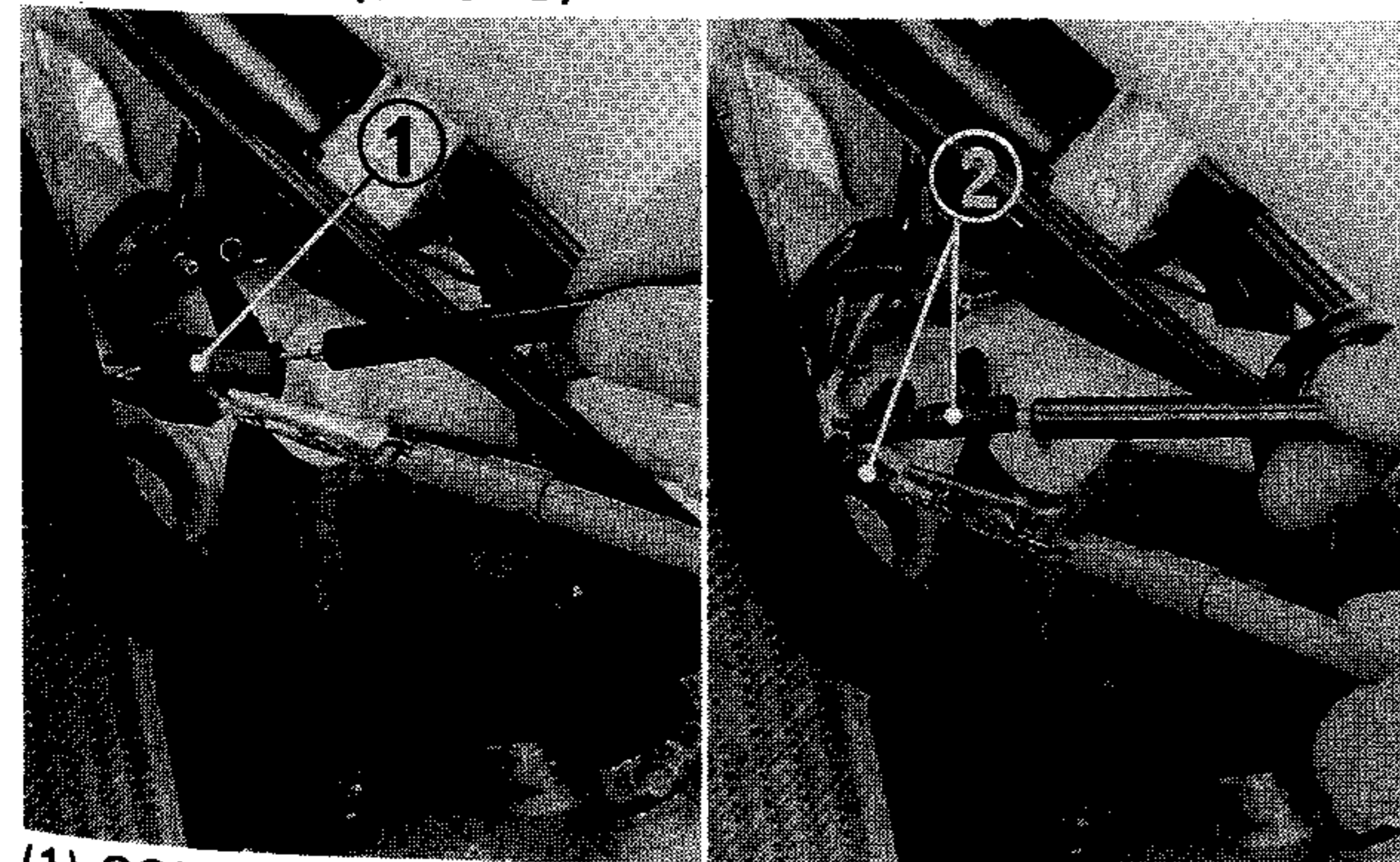
Remplacez le stator et le générateur d'impulsions ensemble si la valeur ne se situe pas dans la plage suivante:

ALTERNATEUR (Bobine d'excitation):

STANDARD: (Bleu-Blanc)

1–40 Ω aux bornes

(à 20°C)



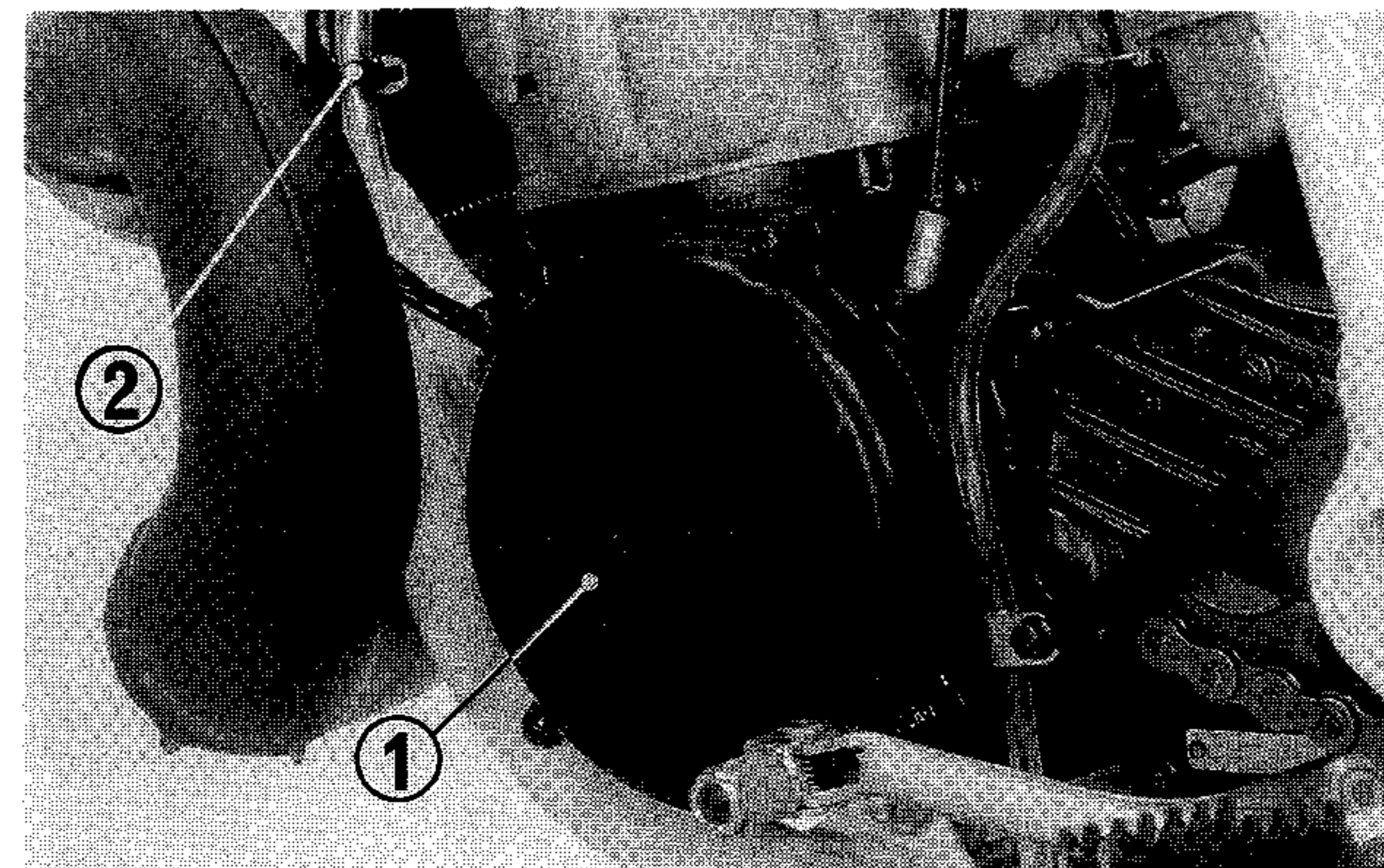
(1) CONNECTEUR DE GENERATEUR D'IMPULSIONS
(2) FILS D'ALTERNATEUR

DEPOSE

Déposez la selle et le réservoir d'essence.

Retirez le couvercle de l'alternateur.

Déconnectez les connecteurs de fil de l'alternateur et retirez les colliers de fil.

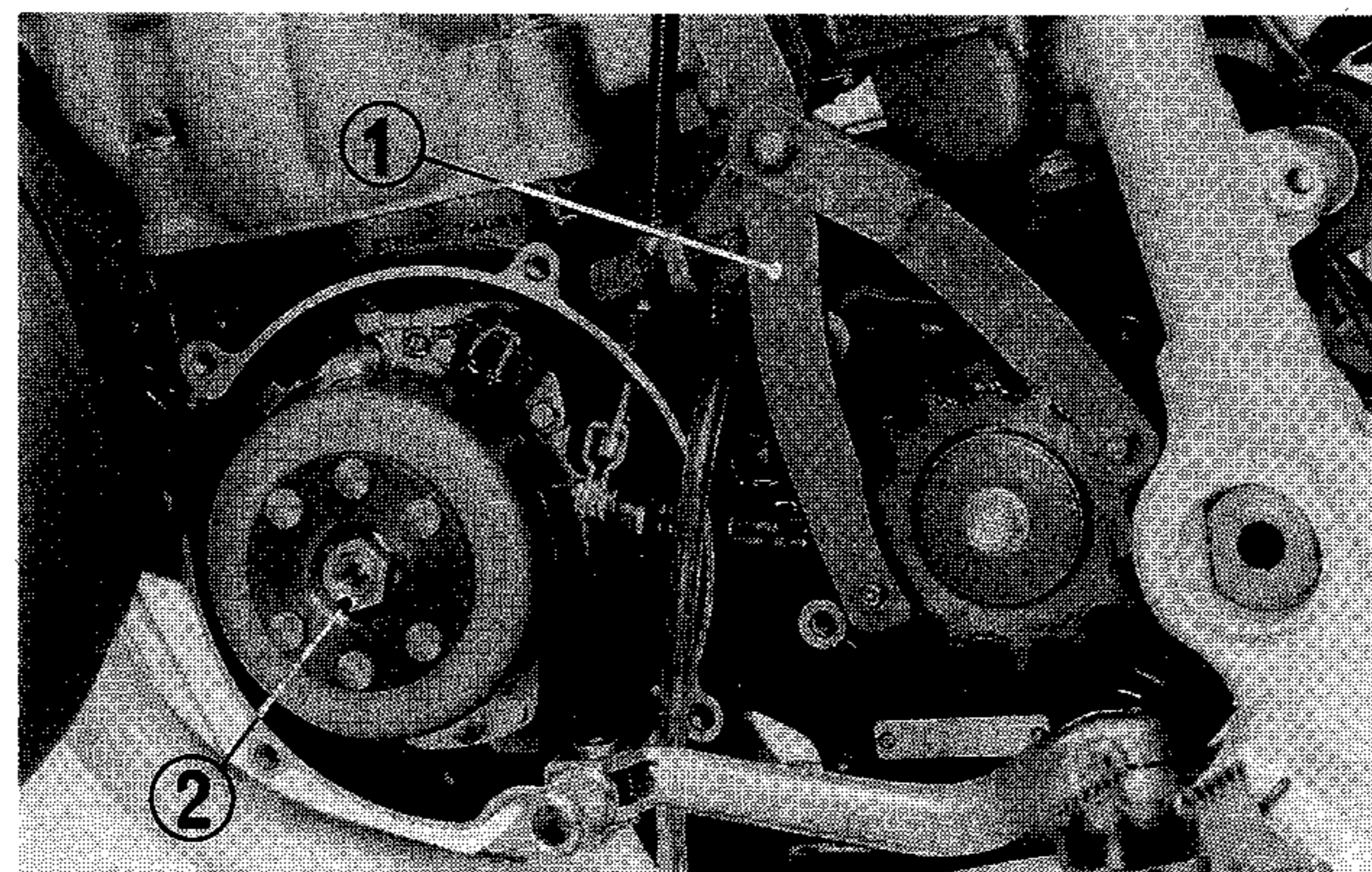


(1) COUVERCLE DE L'ALTERNATEUR (2) COLLIER

Déposer la chaîne secondaire (page 25).

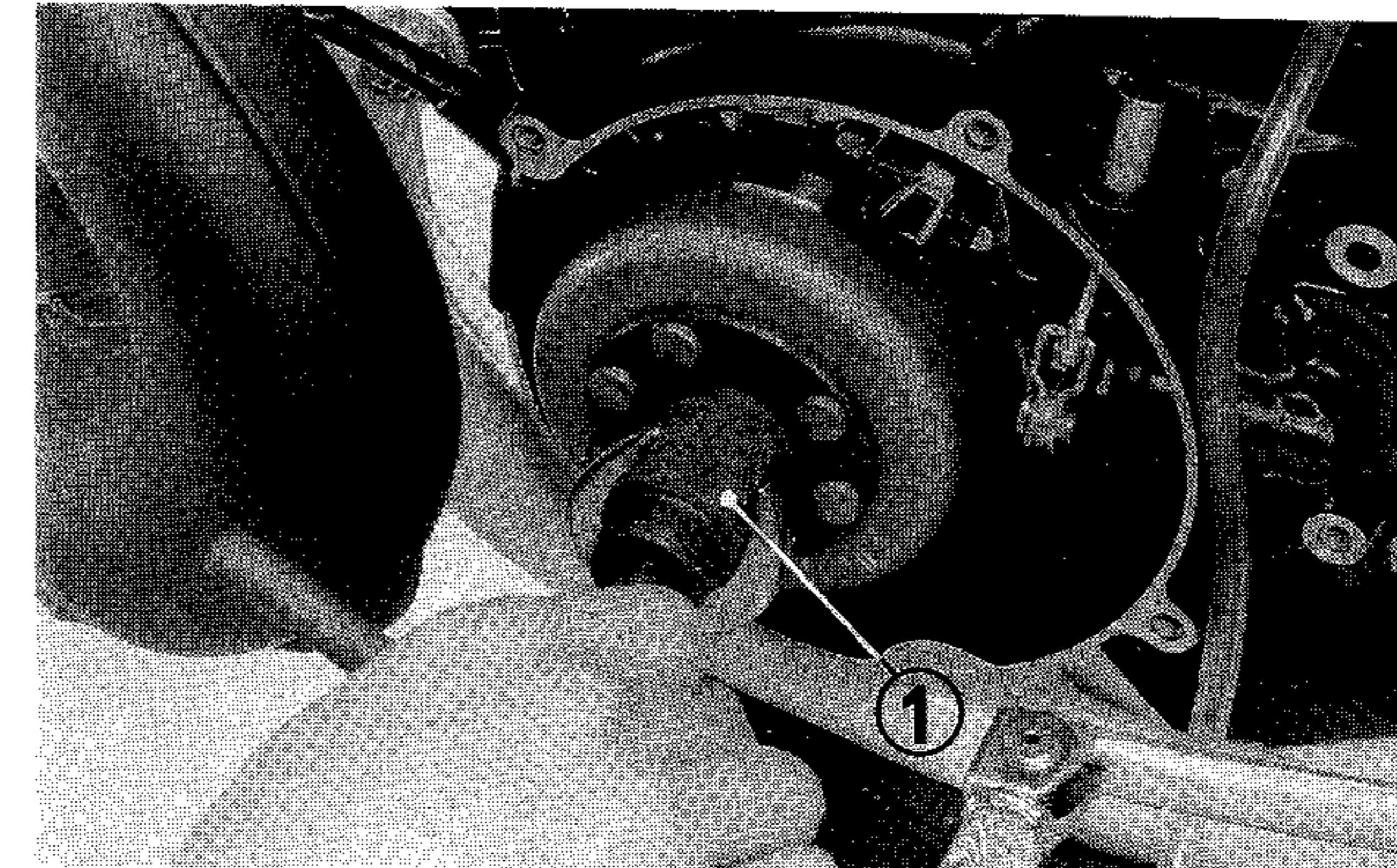
Passer la 5ème.

Maintenir le pignon de sortie de boîte avec l'outil de maintien universel et retirer l'écrou de volant et la rondelle.



(1) OUTIL DE MAINTIEN UNIVERSEL
(2) ECROU DE VOLANT

Retirez le volant avec l'extracteur de volant.

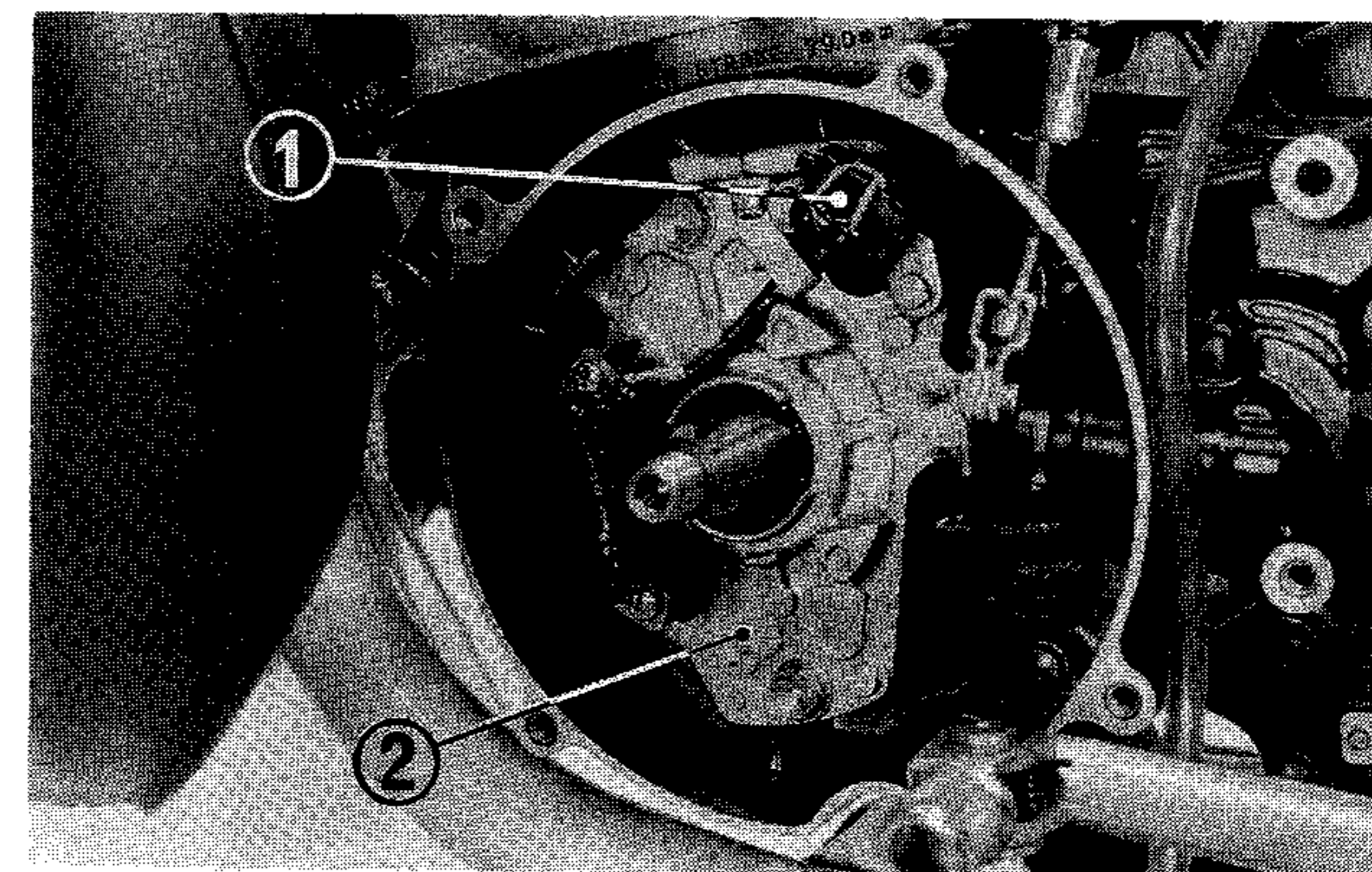


(1) EXTRACTEUR DE VOLANT

Retirez les vis de fixation du stator, puis déposez le stator.

NOTE:

- Remplacer le générateur d'impulsions et le stator de l'alternateur ensemble.

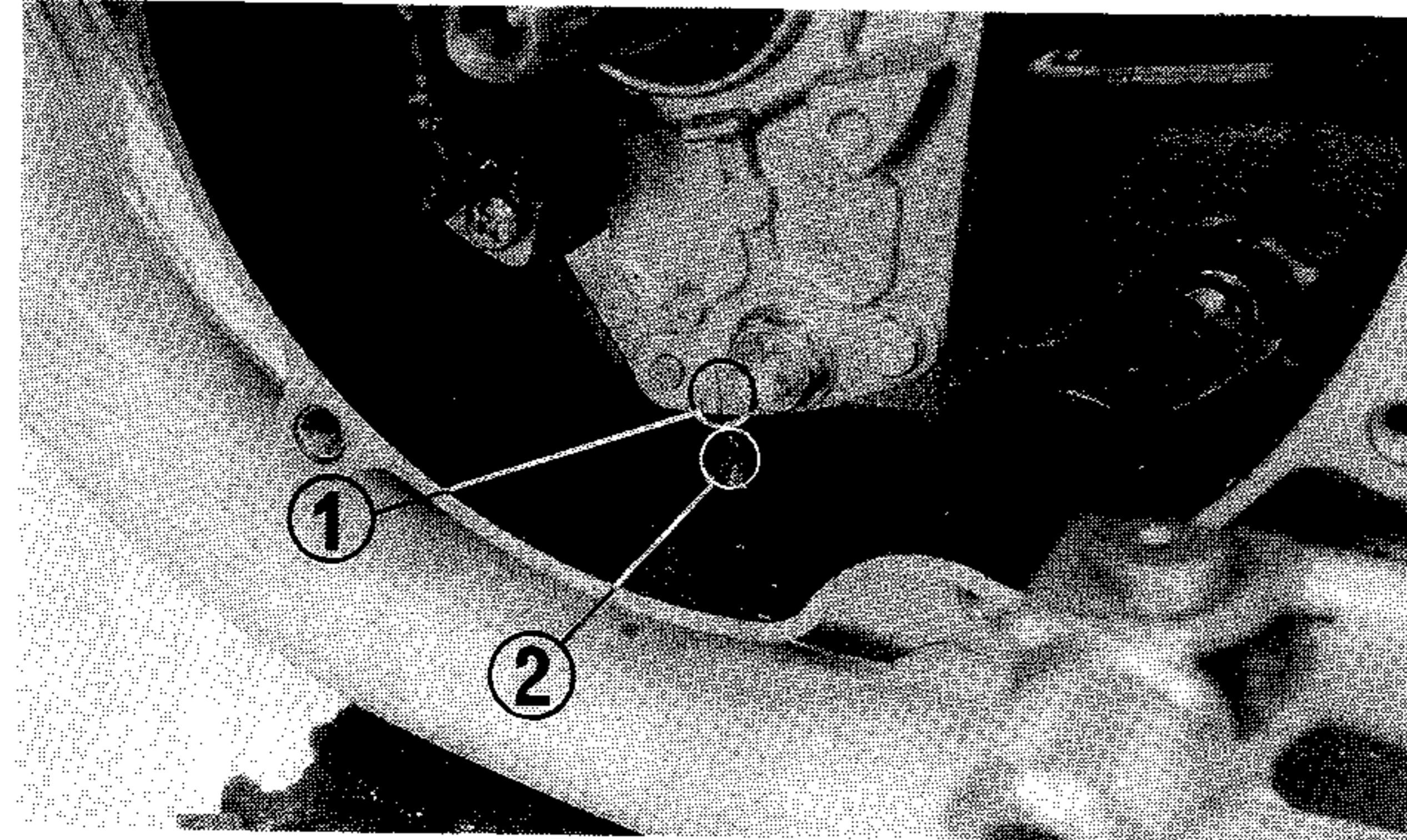


(1) GENERATEUR D'IMPULSIONS
(2) STATOR

14. DEMONTAGE/REMONTAGE

REPOSE

Reposez le stator en alignant la marque d'index sur la plaque inférieure de stator avec le repère d'index sur le carter-moteur.



(1) REPERE D'INDEX
(2) REPERE D'INDEX SUR LE CARTER-MOTEUR

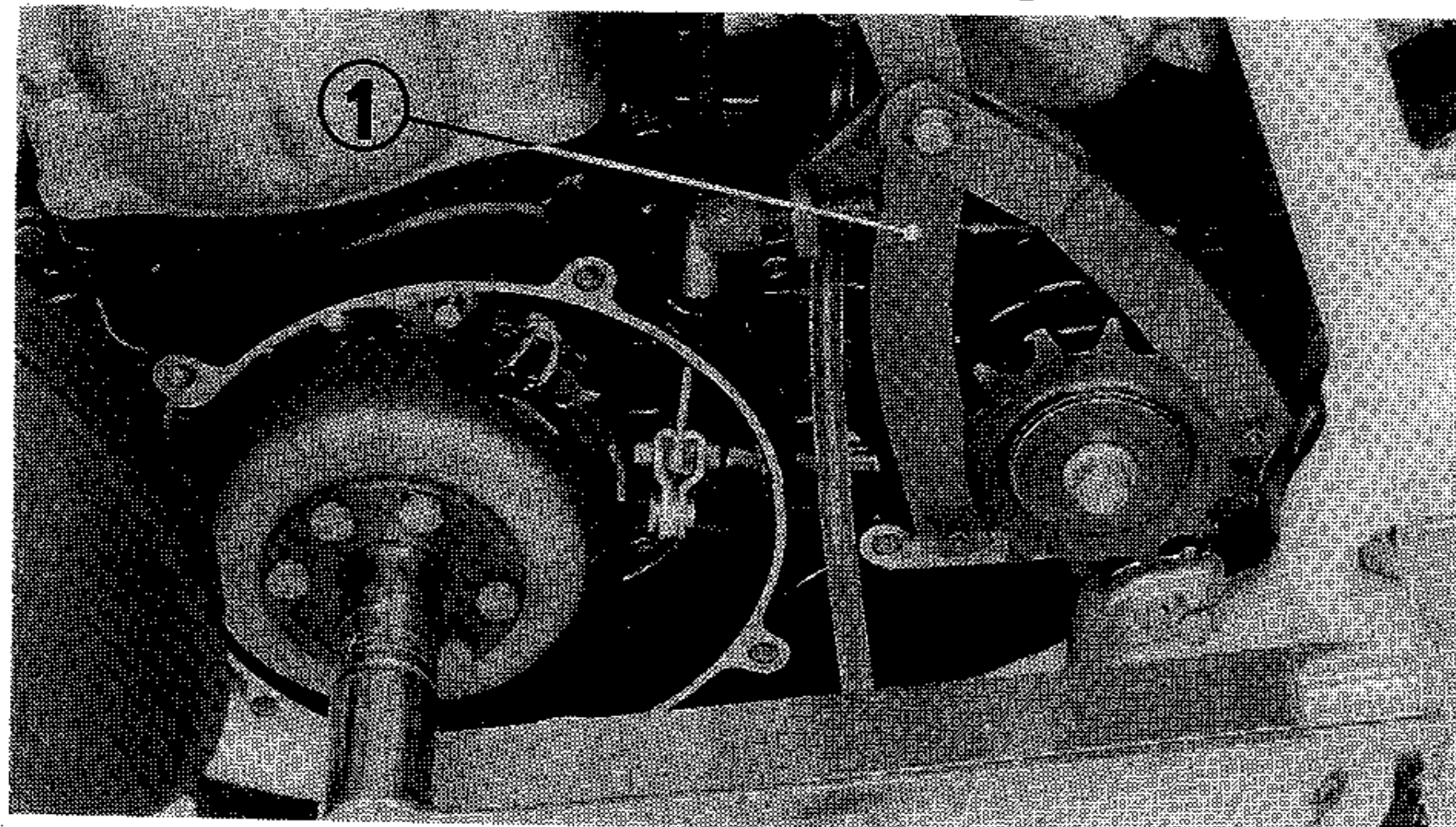
Reposez le volant

Immobilisez le pignon de sortie de boîte avec l'outil de maintien universel et serrez l'écrou du volant.

COUPLE DE SERRAGE: 55 N·m (5,5 kg·m)

NOTE:

- Faites attention à ne pas toucher la bielle de commande de l'embrayage.
- Alignez le passage de clavette du volant avec la clavette woodruff dans le vilebrequin.
- Vérifiez le bon fonctionnement en faisant tourner le volant à la main après le remontage.



(1) OUTIL DE MAINTIEN DE VOLANT

Connectez les fils de l'alternateur.

Vérifiez l'avance à l'allumage.

Reposez le réservoir d'essence et la selle.

Reposez le couvercle de l'alternateur.

Bobine d'allumage

ESSAI DE CONTINUITÉ

Déposez la selle et le réservoir d'essence.

Déconnectez le capuchon de bougie, le fil primaire et le fil de masse.

Mesurez la résistance entre le circuit primaire et la masse.

RESISTANCE DE L'ENROULEMENT PRIMAIRE:

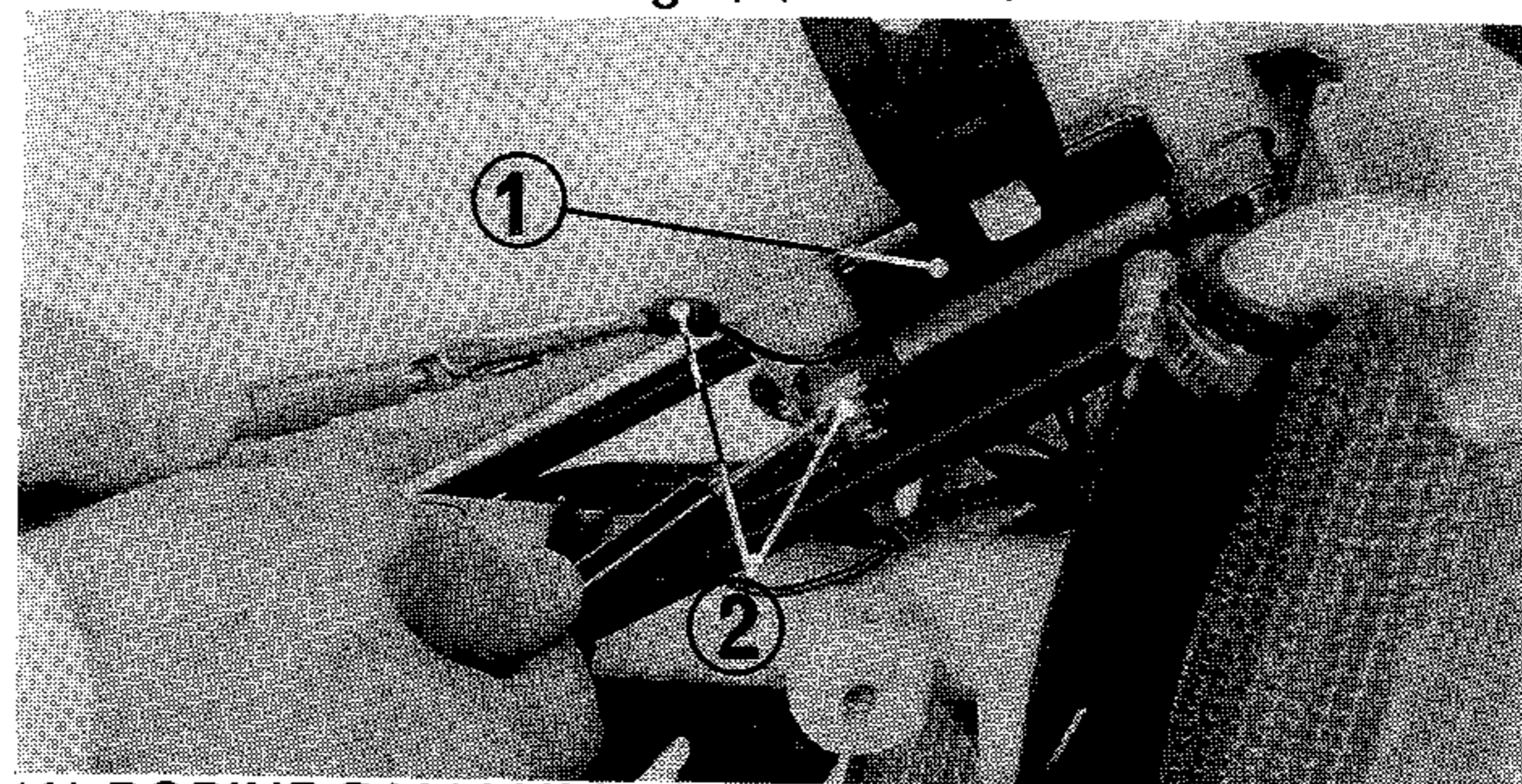
STANDARD: 0,4 à 0,6 Ω (à 20°C)

Mesurez la résistance de l'enroulement secondaire.

RESISTANCE DE L'ENROULEMENT SECONDAIRE:

STANDARD: 10 à 16 kΩ (sans le capuchon de bougie) (à 20°C)

13 à 23 kΩ (avec le capuchon de bougie) (à 20°C)



(1) BOBINE D'ALLUMAGE (2) BORNE

Avance à l'allumage

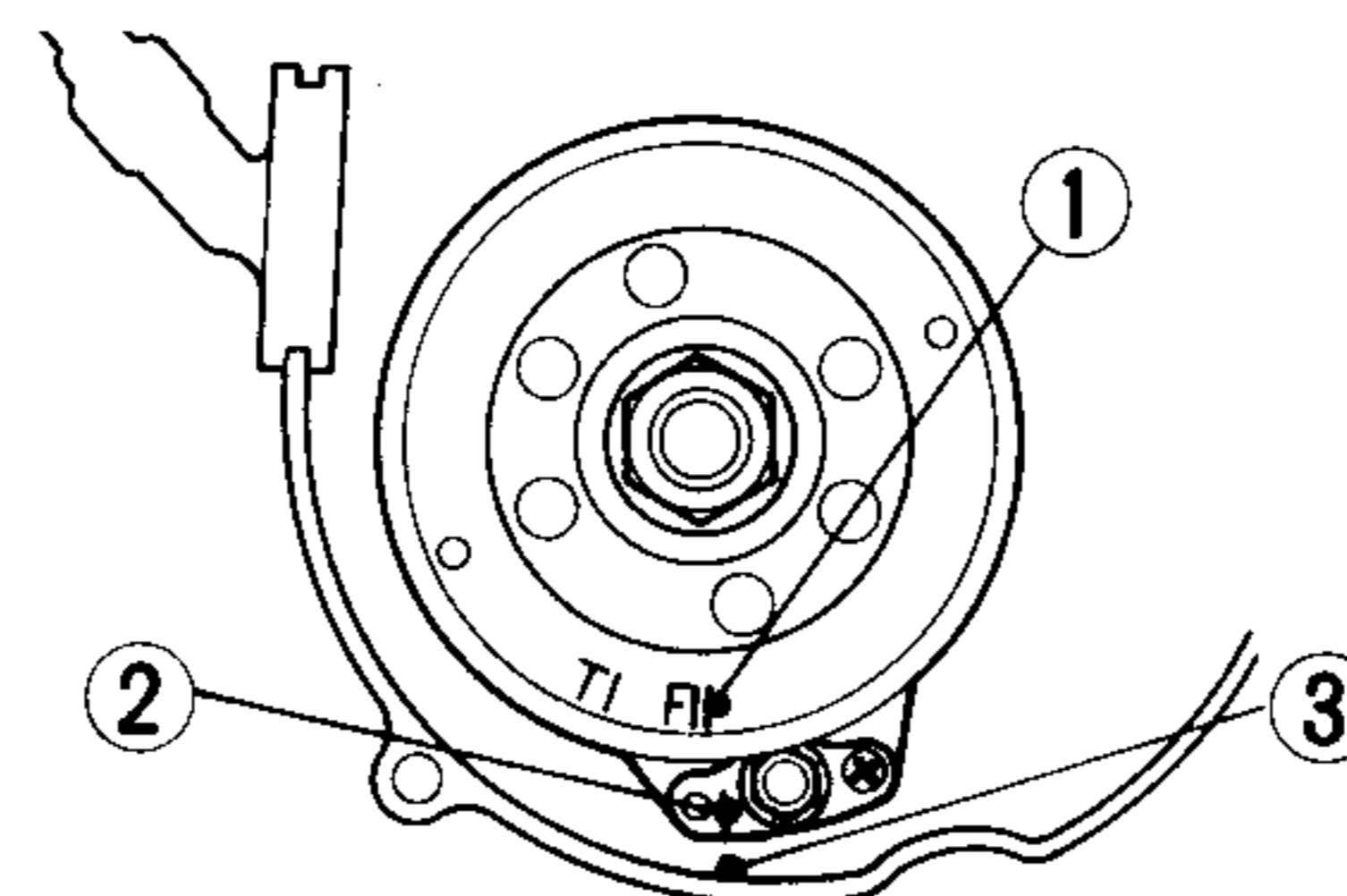
L'avance à l'allumage est pré réglée par l'usine et ne nécessite une vérification que lorsqu'un composant électrique doit être remplacé.

Retirez le couvercle de volant magnétique.

Vérifiez que le repère sur le stator est aligné avec celui du vilebrequin.

Branchez le stroboscope et le compte-tour.

Mettez le moteur en marche et contrôlez l'avance à l'allumage à 4000 tr/min.



(1) REPERES "F" (2) REPERE SUR LE STATOR
(3) REPERE SUR LE CARTER

Le repère situé sur le carter doit se trouver entre les repères "F" sur le volant.

Si le repère situé sur le carter ne se trouve pas entre les repères "F", procédez comme suit:

NOTE:

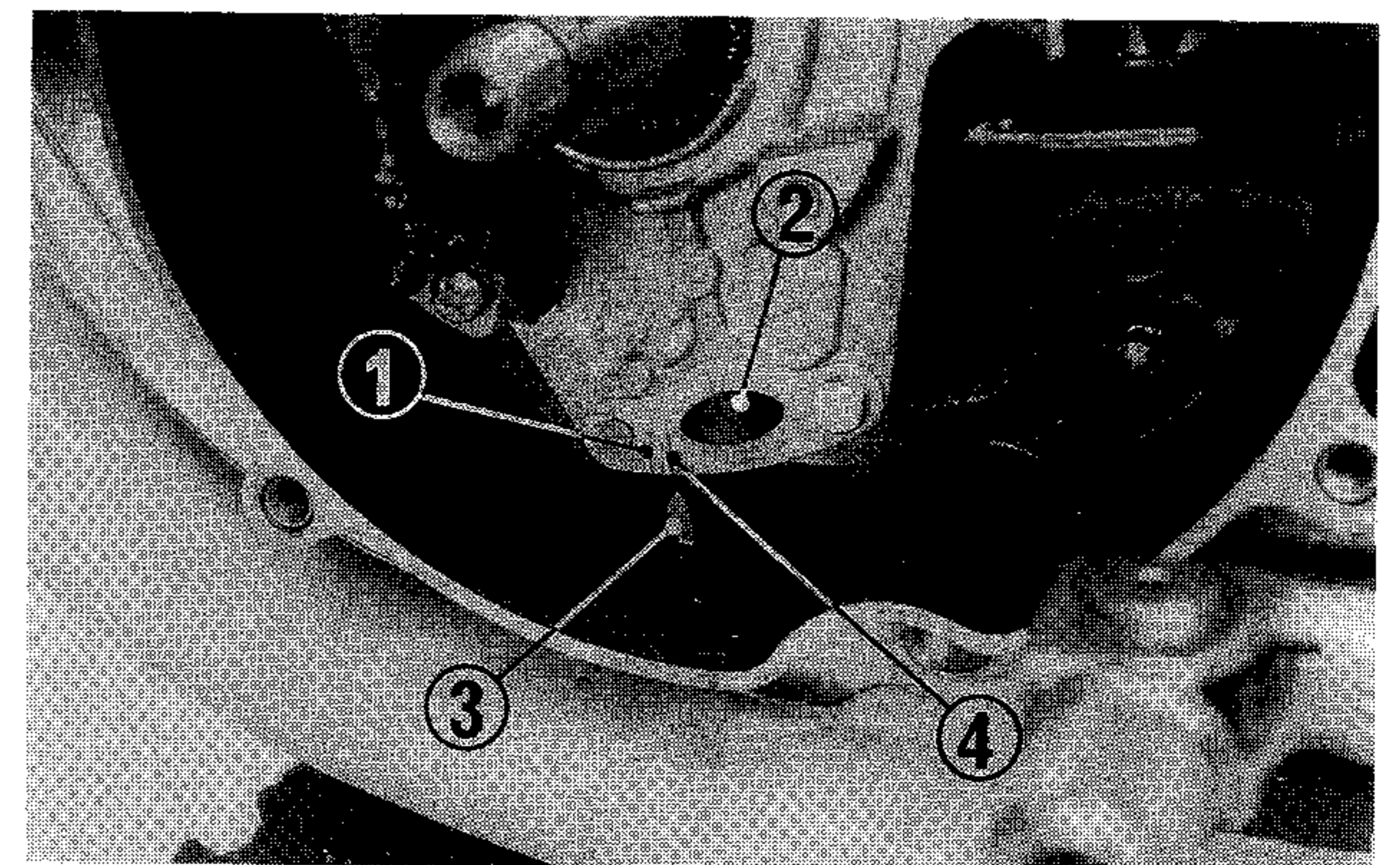
- Cette procédure est à effectuer après le remplacement du boîtier CDI, du générateur d'impulsions, de l'ensemble du stator, ou du volant.
- Si vous avez effectué le contrôle de l'avance à l'allumage en tant que méthode de dépistage des pannes, et que les repères ne s'alignent pas correctement, contrôlez le boîtier CDI, le générateur d'impulsions et le stator, avant d'effectuer cette procédure.

Tracez un repère d'index temporaire sur la plaque inférieure du stator qui s'alignera entre les repères "F" à 4 000 tr/mn.

Arrêtez le moteur.

Retirez le volant et la plaque du stator (page 105).

Allongez la plaque inférieure du stator, puis reposez-la avec son repère d'index temporaire aligné avec le repère d'index sur le carter moteur.



(1) REPERE D'INDEX TEMPORAIRE
(2) ALLONGEZ CET ORIFICE DE PLAQUE
(3) REPERE D'INDEX SUR LE CARTER MOTEUR
(4) ANCIEN REPERE D'INDEX

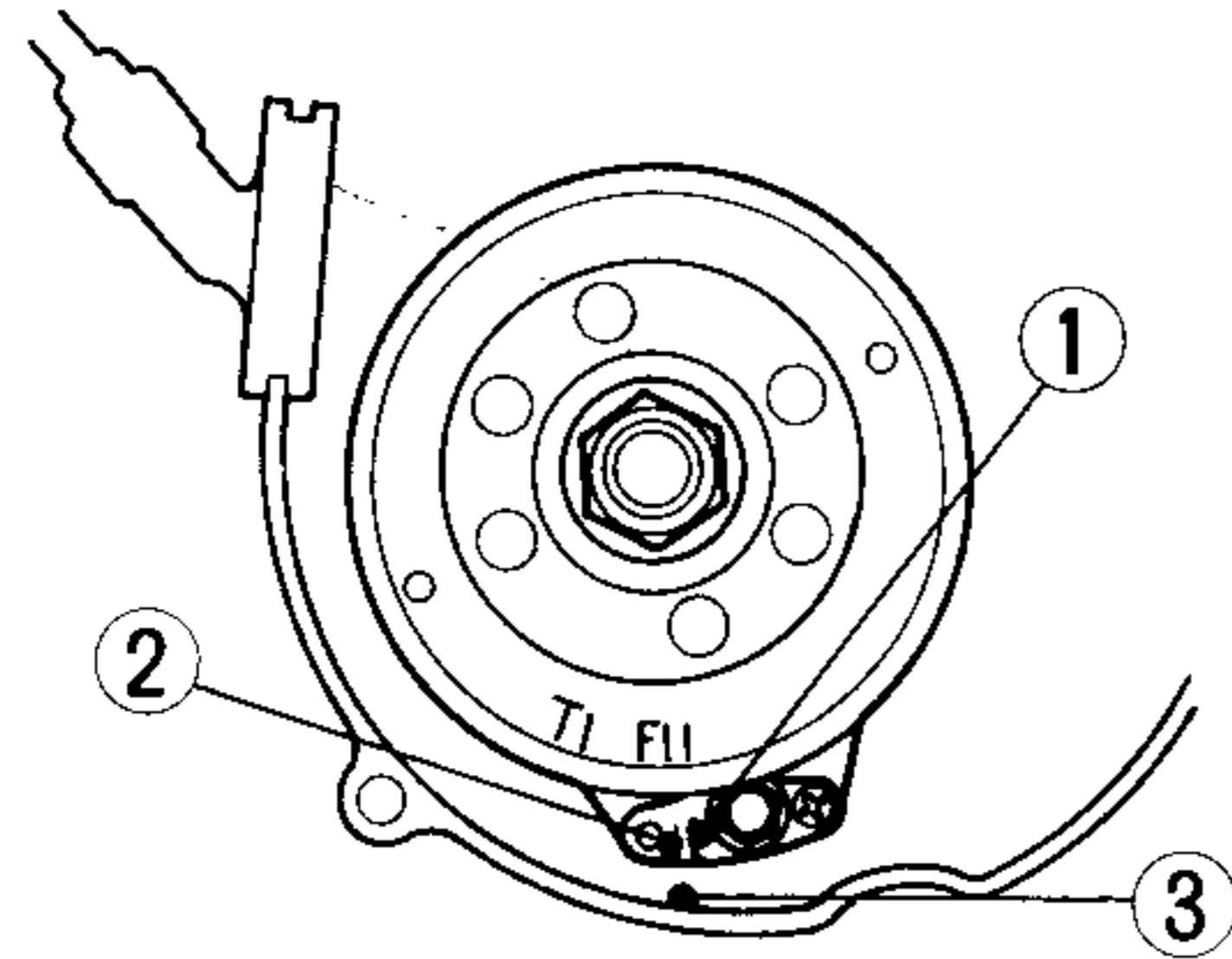
Remettez le volant et serrez l'écrou (page 106).
Contrôlez à nouveau l'avance à l'allumage.

Le repère sur le carter doit alors se trouver entre les repères "F" sur le volant.

Répétez ces étapes si l'avance à l'allumage n'est pas correcte.

Retirez la vis de fixation inférieure du volant et du stator.

Tracez un nouveau repère d'index sur la plaque de inférieure du stator et effacez l'ancien repère.

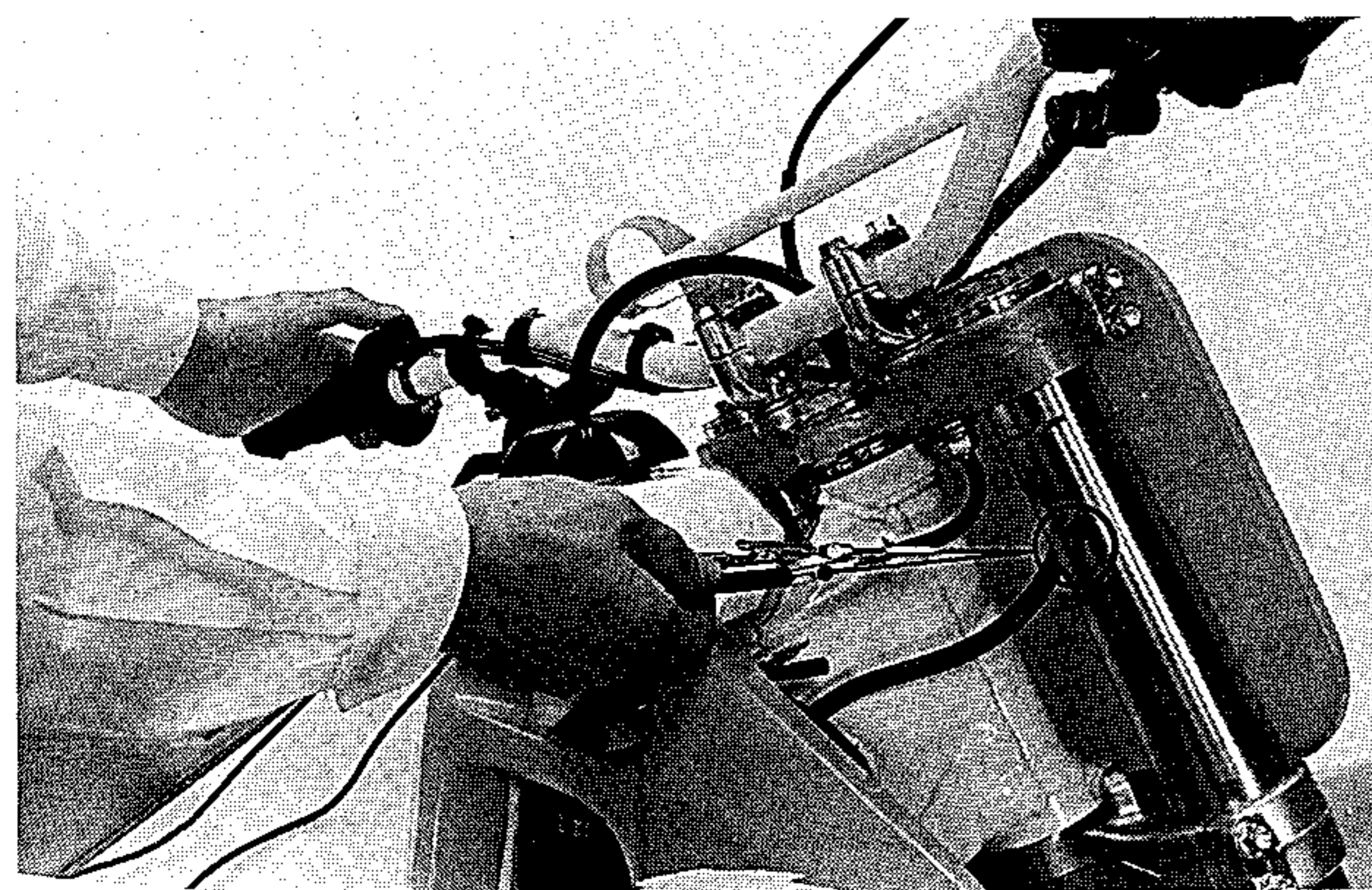


- (1) EFFACEZ L'ANCIEN REPERE
(2) MARQUEZ ICI UN NOUVEAU REPERE
(3) REPERE SUR LE CARTER

Bouton d'arrêt du moteur

Débranchez les connecteurs du bouton d'arrêt du moteur.

Contrôlez la continuité entre les bornes du bouton d'arrêt du moteur lorsque le bouton est appuyé. Il ne doit pas y avoir de continuité entre les bornes lorsque le bouton n'est pas appuyé.



- (1) CONNECTEURS DU BOUTON D'ARRÊT DU MOTEUR

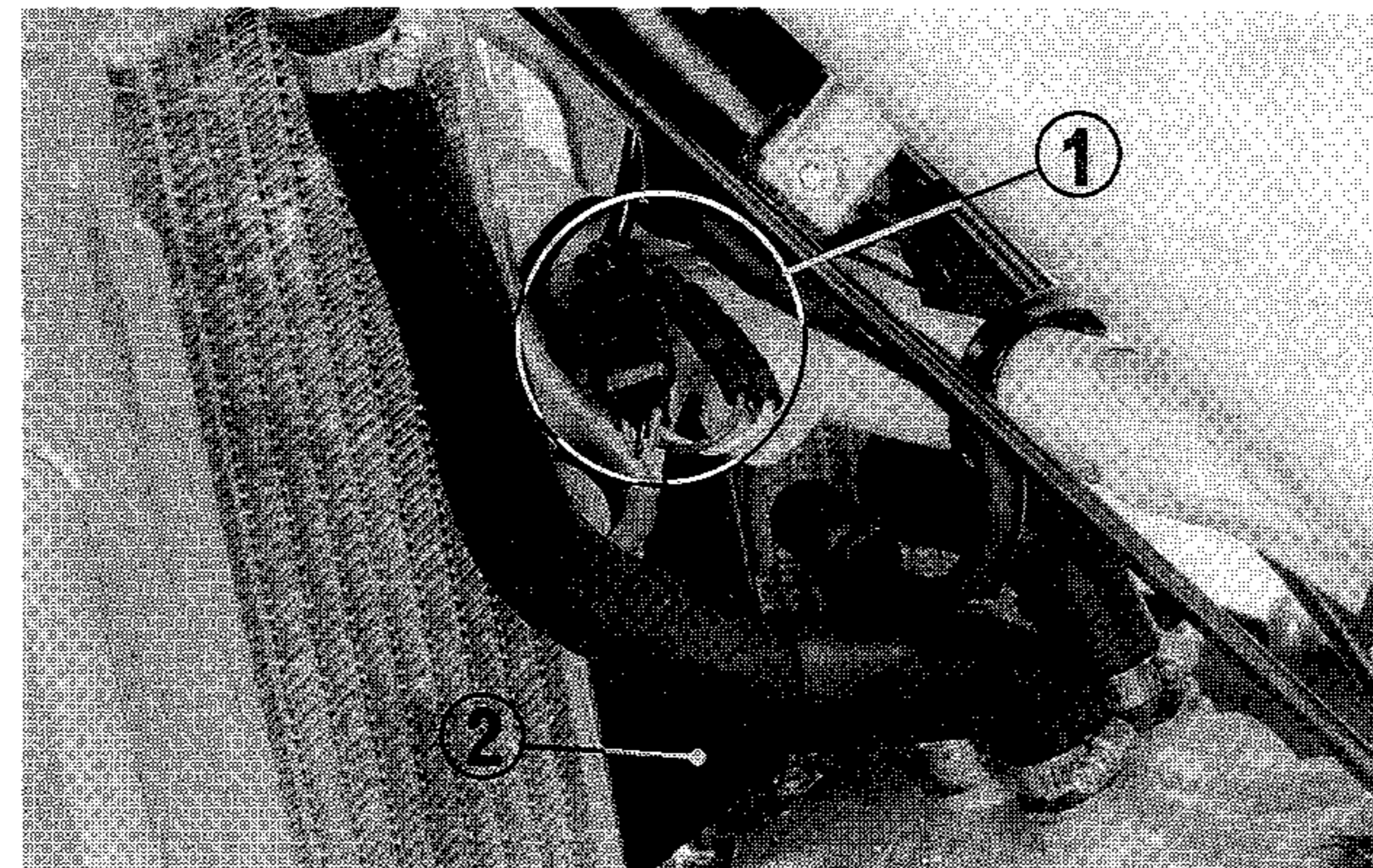
Boîtier CDI CONTROLE DU SYSTEME

NOTE:

- Le boîtier CDI est un composant faisant appel à des semi-conducteurs. Elle commande l'avance et le retard à l'allumage ainsi que d'autres circuits de calcul. Il serait donc difficile de contrôler le boîtier CDI lui-même. Son éventuelle défektivité peut être décelée par élimination des autres causes possibles.
- Pour la méthode de contrôle de la tension de crête, reportez-vous à la page 108.

Si l'avance à l'allumage est dérégulée, ou si les étincelles de la bougie sont faibles ou inexistantes, vérifiez les éléments suivants. Si tous ces éléments sont bons, remplacez le boîtier CDI et vérifiez à nouveau.

- Bougie
- Connexion de tous les connecteurs
- Bouton d'arrêt du moteur
- Bobine d'allumage
- Enroulements d'excitation
- Générateur d'impulsions



- (1) CONNECTEURS DU BOITIER CDI
(2) BOITIER CDI

DEPOSE/REPOSE

Vidanger le liquide de refroidissement du radiateur.

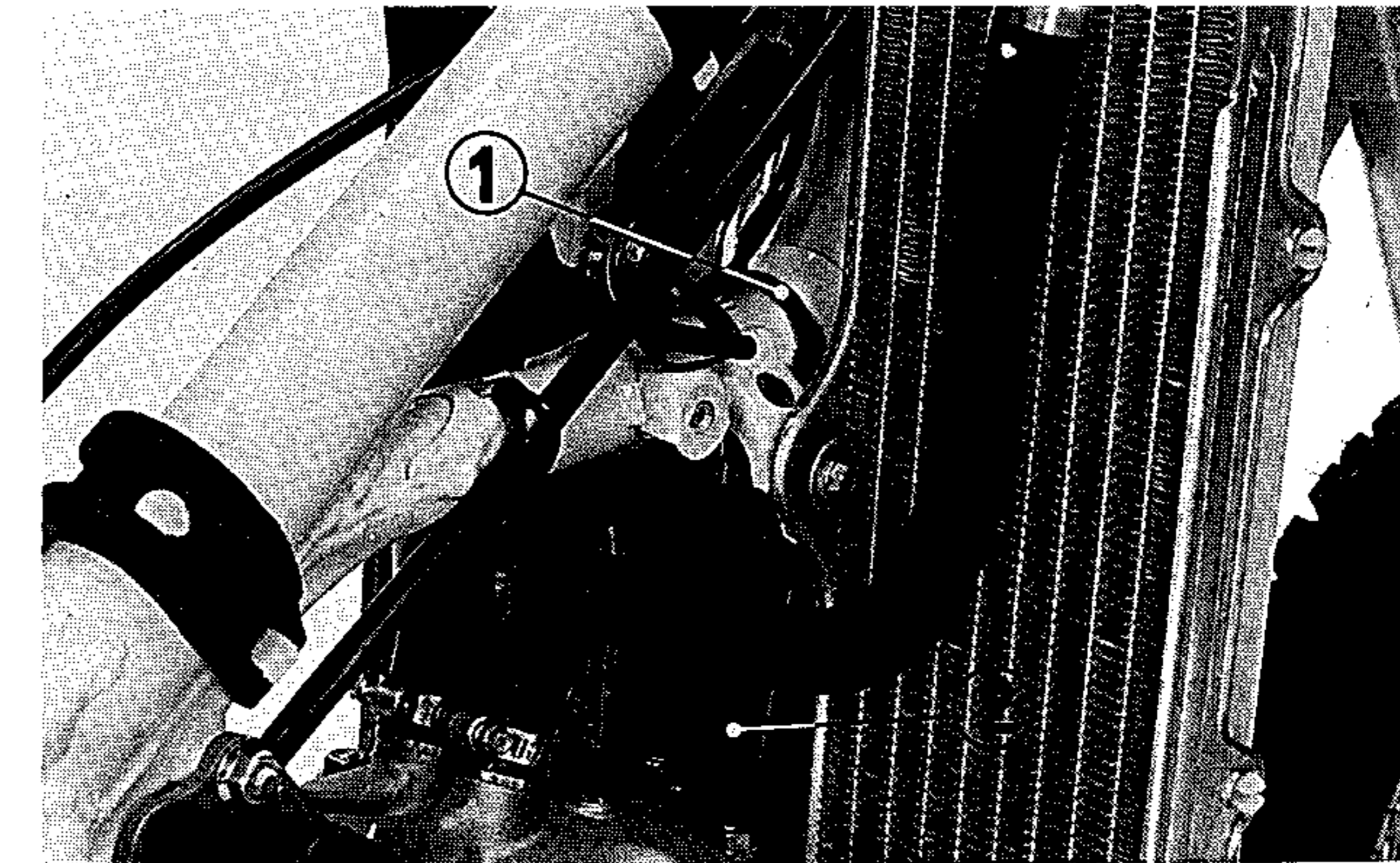
Déposez la selle et le réservoir d'essence.

Débranchez les connecteurs du boîtier CDI.

Déposer les boulons de montage du radiateur gauche et déconnecter le flexible de raccord du radiateur, puis incliner le radiateur gauche vers l'avant.

Déconnectez le fil du boîtier CDI du collier.

Retirez le boîtier CDI du cadre.



- (1) COLLIER
(2) BOITIER CDI

La repose s'effectue dans l'ordre inverse de la dépose.

ELEMENT		DONNEES STANDARD A 20°C	BORNES
ENROULEMENT DU GENERATEUR D'IMPULSIONS		180 à 280 Ω	Bleu/Jaune – Vert/Blanc
ENROULEMENT D'EXCITATION		1 à 40 Ω	Bleu/Blanc
BOBINE D'ALLUMAGE	ENROULEMENT PRIMAIRE	0,4 à 0,6 Ω	—
	ENROULEMENT SECONDAIRE	13 à 23 kΩ	Avec capuchon de bougie
		10 à 16 kΩ	Sans capuchon de bougie

14. DEMONTAGE/REMONTAGE

CONTROLE DU SYSTEME

[Méthode de contrôle de la tension de crête]

NOTE:

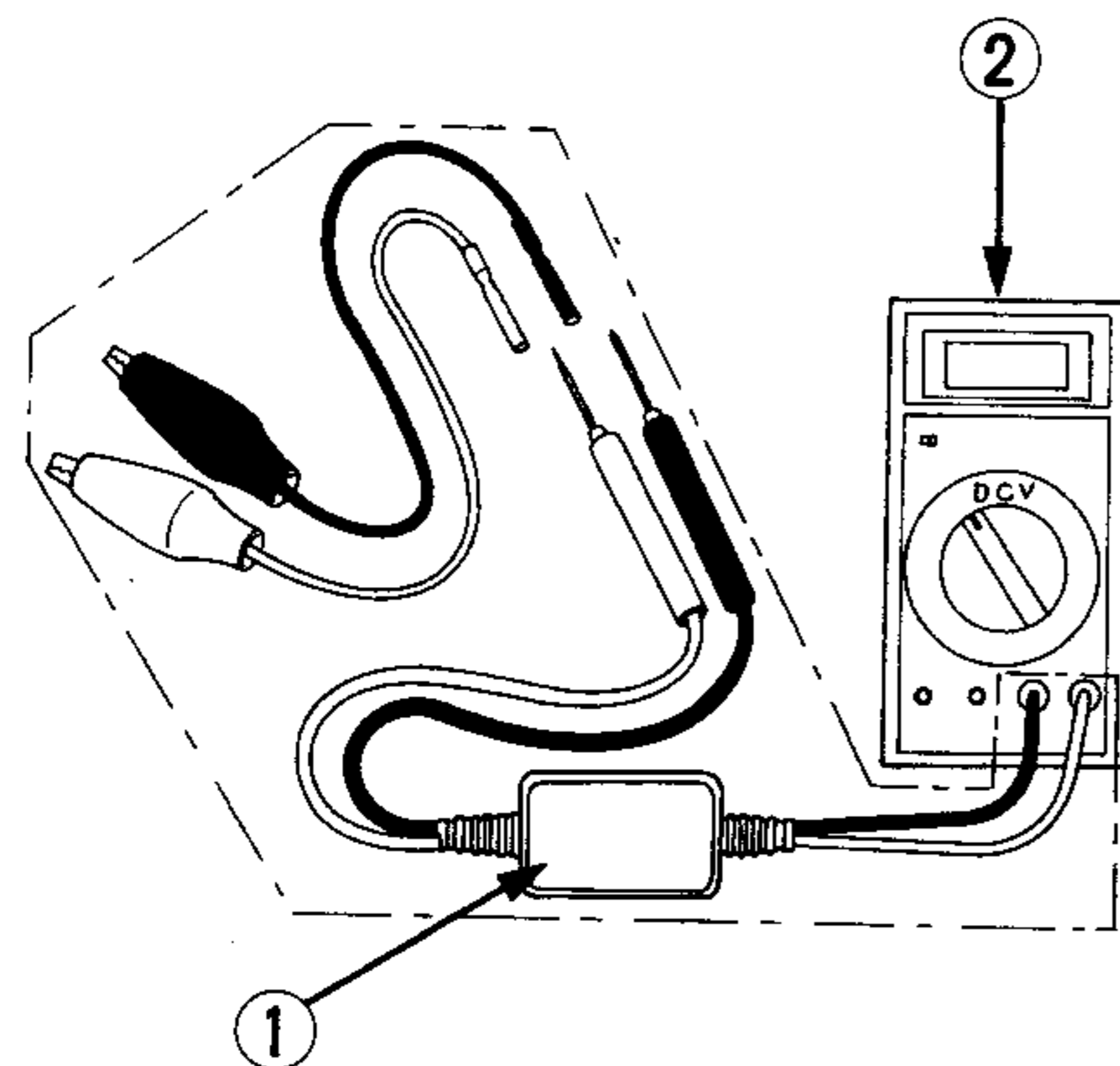
- S'il n'y a pas d'étincelle à la bougie, vérifiez s'il n'y a pas de contacts desserrés ou de mauvais contact avant de mesurer la tension de crête.
- Utilisez un vérificateur digital d'origine ou un vérificateur universel en vente dans le commerce (impédance de 10 M Ω /V CC minimum).
- La valeur de l'affichage diffère selon l'impédance interne du vérificateur universel.
- En cas d'utilisation du vérificateur de diagnostic Imrie (modèle 625), suivez les instructions du fabricant.

Raccordez l'adaptateur de tension de crête au vérificateur universel digital.

Vérificateur de diagnostic Imrie (modèle 625) fabriqué en Australie ou

Adaptateur de tension de crête 07HGJ-0020100
avec

Vérificateur universel digital 07411-0020000



(1) ADAPTATEUR DE TENSION DE CRETE
(2) VERIFICATEUR UNIVERSEL DIGITAL

Contrôle de la tension primaire de la bobine d'allumage

NOTE:

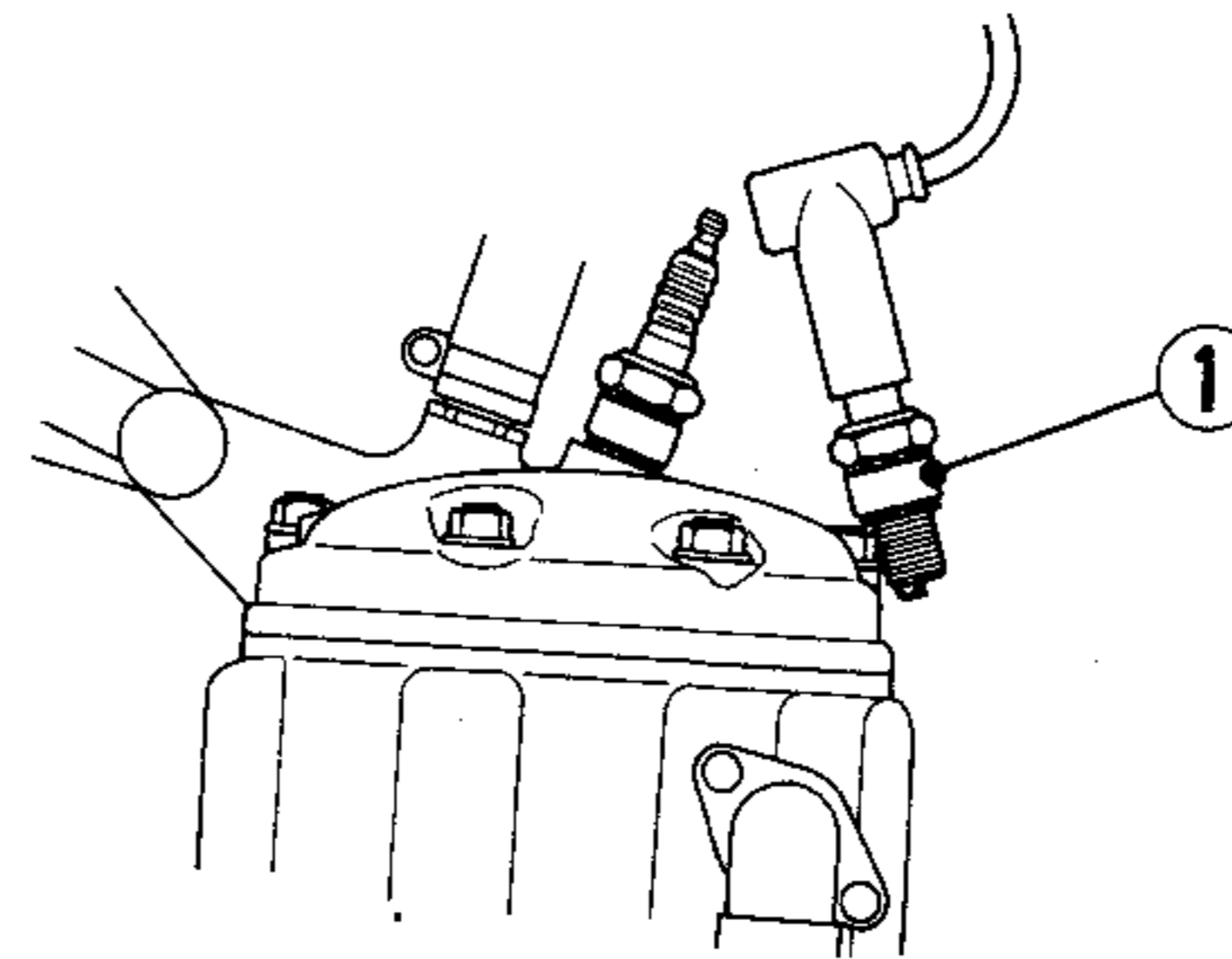
- Avant ce contrôle, vérifiez toutes les connexions du système. En cas de mauvaise connexion, la mesure de la tension de crête peut être incorrecte.
- Vérifiez la compression du cylindre au cylindre et assurez-vous que la bougie est posée correctement dans le cylindre.

Placez la béquille centrale ou un caisson sous le moteur. Passez zu point-mort

Débranchez le capuchon de la bougie sur la culasse. Raccordez une bougie que l'on sait en bon état au capuchon de bougie et mettez-la à la masse du cylindre comme dans l'essai d'étincelle.

NOTE:

- Mesurez la tension de crête avec la compression du cylindre appliquée et avec le circuit secondaire de la bobine d'allumage fermé.



(1) BOUGIE D'ALLUMAGE EN BON ETAT

Raccordez les pointes de touche de l'adaptateur de tension de crête entre la borne primaire de la bobine d'allumage qui va vers l'unité CDI et la masse de la carrosserie en laissant les connecteurs branchés.

Lancez le moteur au kick et relevez l'indication de tension de crête de l'enroulement primaire de la bobine d'allumage.

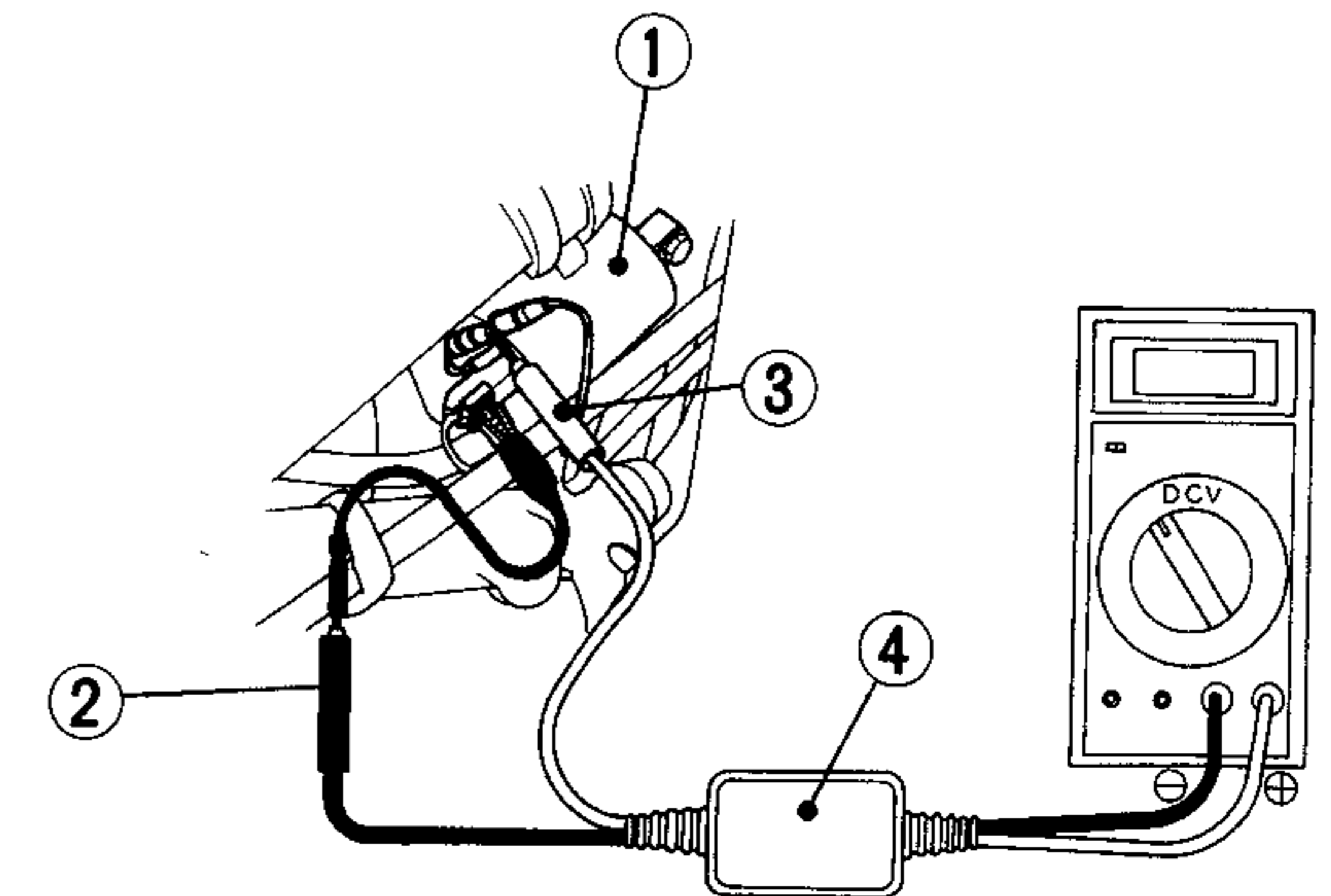
RACCORDEMENT: Borne BI/Y (+) — Masse de la carrosserie (-)

TENSION DE CRETE: 100 V minimum

ATTENTION

- *Ne touchez pas la bougie et les pointes de touche du vérificateur pour ne pas risquer de recevoir des secousses électriques.*

Si la tension de crête dépasse la valeur spécifiée, vérifiez s'il n'y a pas de court-circuit ou de mauvais contact dans le fil BI/Y.



(1) BOBINE D'ALLUMAGE
(2) POINTE DE TOUCHE (-)
(3) POINTE DE TOUCHE (+)
(4) ADAPTATEUR DE TENSION DE CRETE

Contrôle de la tension de crête de la bobine d'excitation

NOTE:

- Mesurez la tension de crête avec la compression du cylindre appliquée. Laissez la bougie dans la culasse.

Débranchez les connecteurs (Bu et W) à la bobine d'excitation.

Raccordez les pointes de touche de l'adaptateur de tension de crête entre les bornes W et Bu.

RACCORDEMENT: Borne BU (+) — Borne W (-)

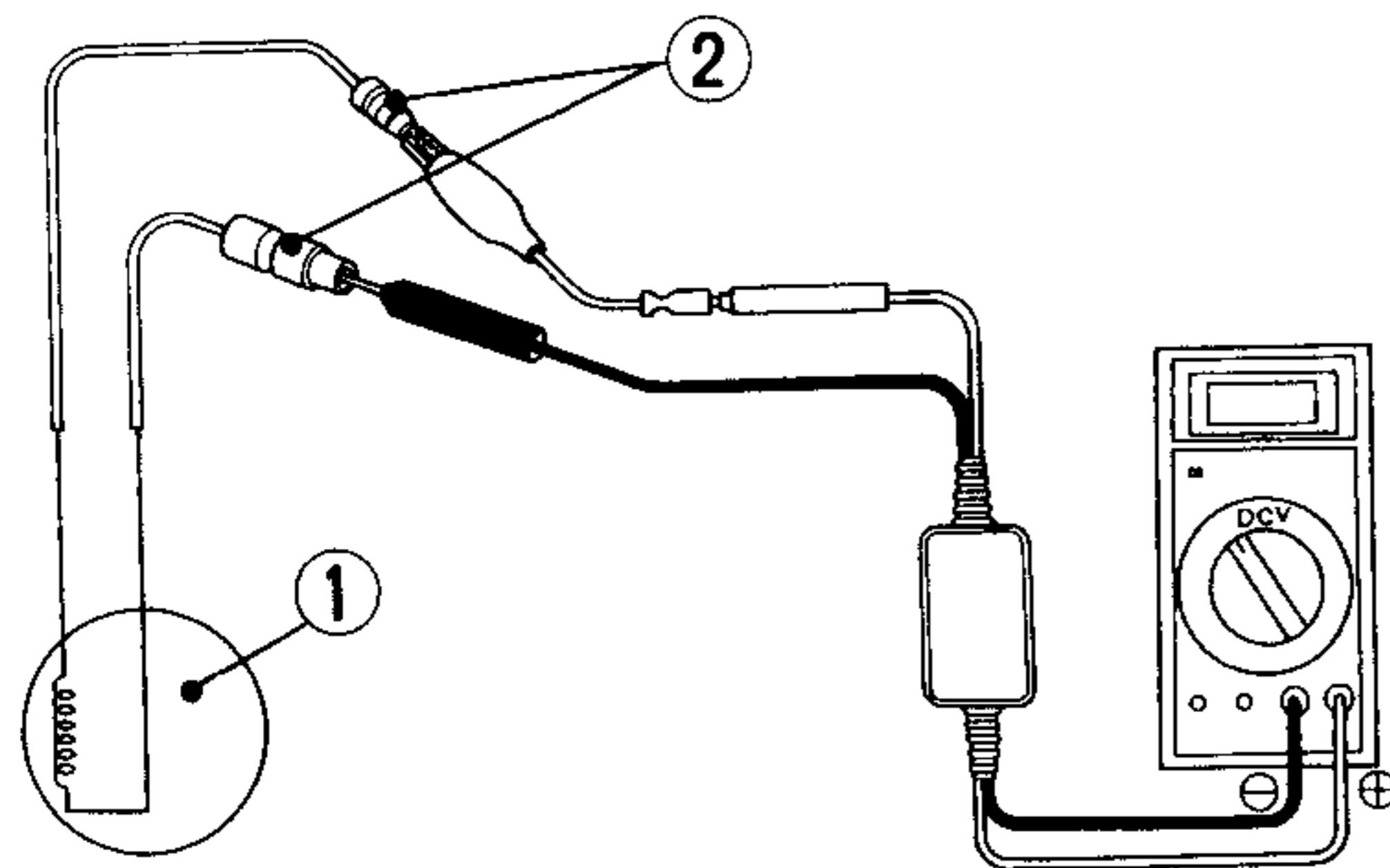
⚠ ATTENTION

- *Ne touchez pas la bougie et les pointes de touche du vérificateur pour ne pas risquer de recevoir des secousses électriques.*

Lancez le moteur au kick et relevez l'indication de tension de crête de la bobine d'excitation.

TENSION DE CRETE: 33 V minimum

Si la tension de crête dépasse la valeur spécifiée, la bobine d'excitation est défectueuse.



(1) BOBINE D'EXCITATION
(2) CONNECTEURS DE BOBINE D'EXCITATION

Contrôle de la tension de crête du générateur d'impulsions

NOTE:

- Mesurez la tension de crête avec la compression du cylindre appliquée. Laissez la bougie dans la culasse.

Débranchez le connecteur à 2 pôles du générateur d'impulsions.

Raccordez les pointes de touche de l'adaptateur de tension de crête entre les bornes Bu/Y et G/W du connecteur à 2 pôles.

RACCORDEMENT:

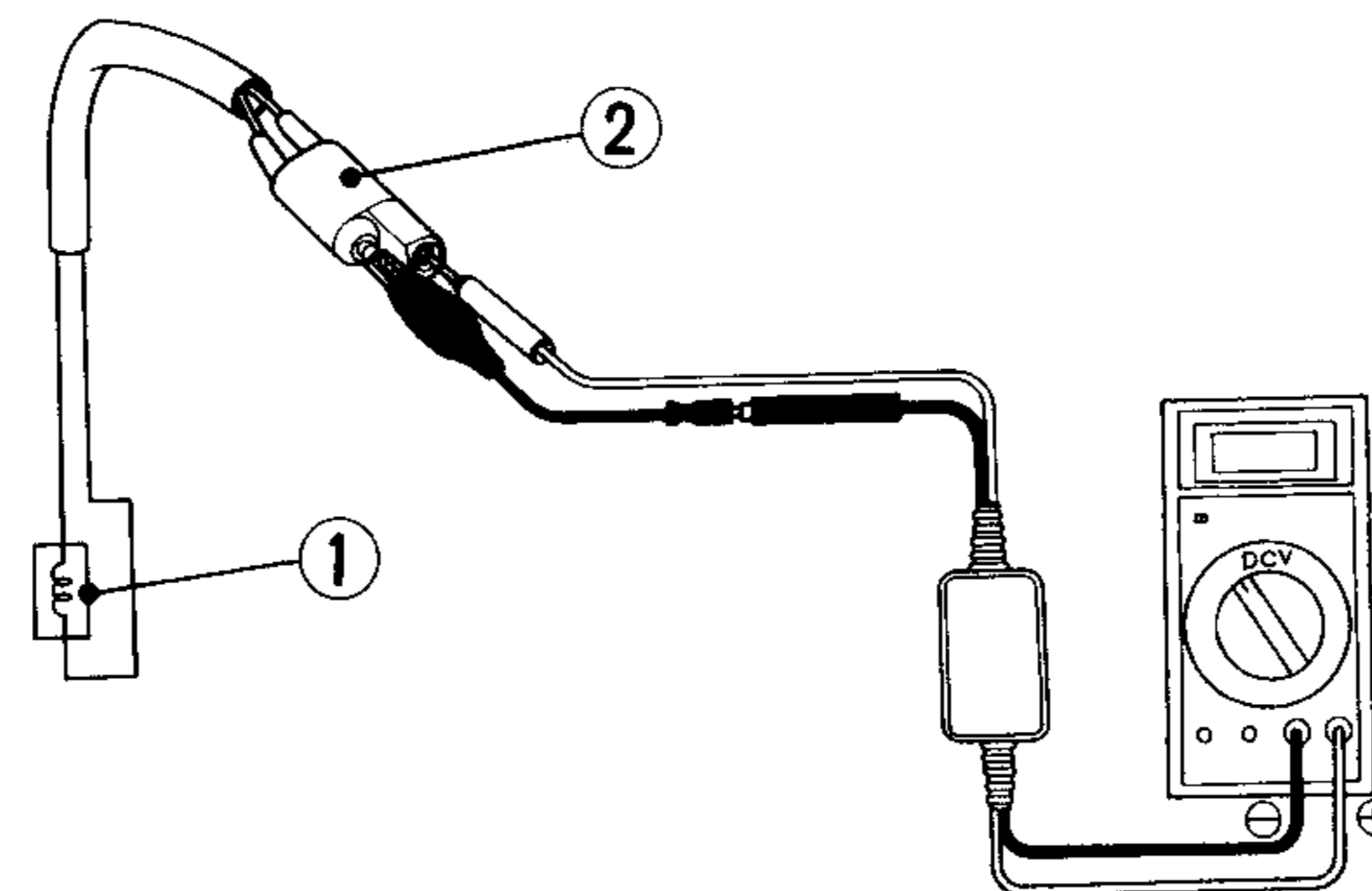
Générateur d'impulsions: Borne Bu/Y (+) — borne G/W (-)

Lancez le moteur au kick et relevez l'indication de tension de crête du générateur d'impulsions.

TENSION DE CRETE: 0,7 V minimum

Si la tension de crête dépasse la valeur spécifiée, le générateur d'impulsions est défectueux.

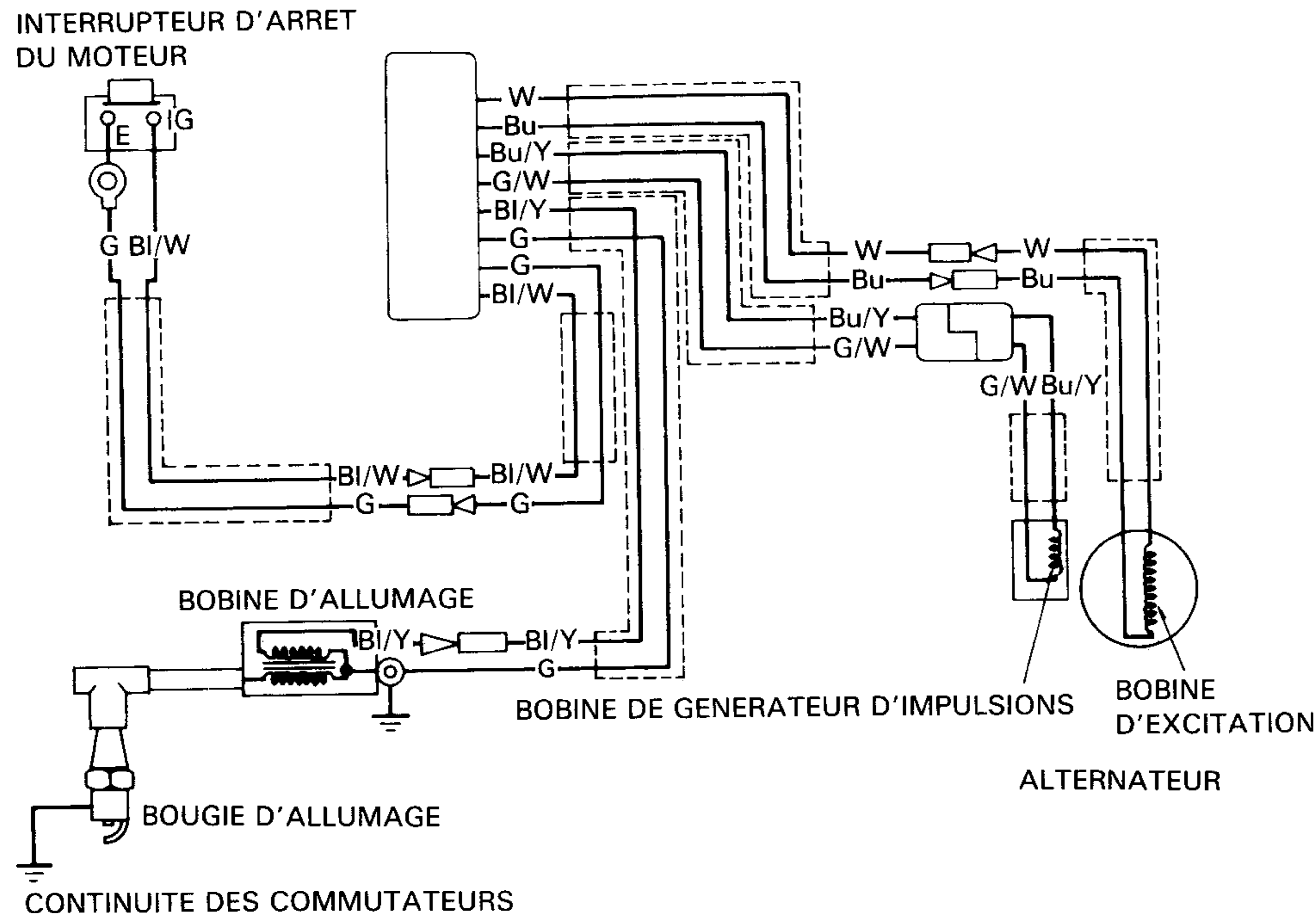
La remplacement du générateur d'impulsions peut être effectué avec l'alternateur comme un ensemble (page 105).



(1) GENERATEUR D'IMPULSIONS
(2) CONNECTEUR A 2 POLES DE GENERATEUR D'IMPULSIONS

15. SCHEMA DE CABLAGE

SCHEMA DE CABLAGE



INTERRUPTEUR D'ARRÊT DU MOTEUR

	IG	E
DEGAGER	—	—
ENFONCER	○	○
COULEUR DE FIL	BI/W	G

BI	Noir
Y	Jaune
Bu	Bleu
G	Vert
W	Blanc

0030Z-ML3-7700

16. DEPISTAGE DES PANNES

Le moteur ne démarre pas ou démarre difficilement

VERIFICATION

1. Vérifiez si l'essence arrive au carburateur

L'ESSENCE N'ARRIVE PAS AU CARBURATEUR

CAUSES POSSIBLES

- Tuyau d'alimentation ou filtre obstrué
- Robinet d'essence obstrué
- Reniflard de réservoir obstrué

L'ESSENCE ARRIVE AU CARBURATEUR

2. Vérifiez les étincelles

ETINCELLES FAIBLES OU INTERMITTENTES

- Bougie défectueuse
- Boîtier CDI défectueux
- Câble haute tension cassé ou court-circuité
- Alternateur défectueux
- Bobine d'allumage cassée ou court-circuitée
- Bouton d'arrêt du moteur défectueux
- Fils mal connectés, cassés ou court-circuités
- Générateur d'impulsions défectueux

BONNES ETINCELLES

3. Vérifiez la compression

FAIBLE

- Segments grippés
- Clapet défectueux
- Cylindre et segments usés
- Joint de culasse endommagé
- Culasse défectueuse
- Fuite de pression par le carter-moteur

COMPRESSION NORMALE

4. Faites démarrer le moteur suivant la procédure normale

LE MOTEUR DEMARRE MAIS CAIE AUSSITOT

- Starter n'est pas tiré
- Fuite d'air au niveau de l'admission
- Avance à l'allumage mal réglée
- Fuite au niveau du carter-moteur

LE MOTEUR NE DEMARRE PAS

5. Retirez la bougie

BOUGIE MOUILLEE

- Carburateur noyé
- Starter resté tiré
- Ouverture excessive du boisseau

BOUGIE SECHE

6. Faites démarrer le moteur avec le starter

LE MOTEUR MANQUE DE PUISSANCES

VERIFICATION

1. Relevez les roues et faites les tourner à la main
LA ROUE TOURNE LIBREMENT
2. Vérifiez la pression des pneus
PRESSION NORMALE
3. Passez la vitesse rapidement de 1ère en 2ème
LE REGIME-MOTEUR CHUTE A L'EMBAYAGE
4. Accélérez légèrement
LE REGIME-MOTEUR MONTE
5. Vérifiez l'avance à l'allumage
BON
6. Vérifiez la compression en utilisant le kick
NORMAL
7. Vérifiez s'il n'y a pas d'obstruction au niveau du carburateur
PAS D'OBSTRUCTION
8. Retirez la bougie
PAS ENCRASSEE OU DECOLOREE

- ### CAUSES POSSIBLES
- LA ROUE NE TOURNE PAS LIBREMENT**
 - Frottement du frein
 - Roulement de roue endommagé ou usé
 - Manque de lubrification des roulements de roue
 - Chaîne secondaire trop tendue
 - PRESSION TROP BASSE**
 - Pneu crevé
 - Valve de pneu défectueuse
 - LE REGIME-MOTEUR NE CHANGE PAS A L'EMBAYAGE**
 - Patinage de l'embrayage
 - Disques de friction, disques lisses usés
 - Disques de friction, disques lisses voilés
 - LE REGIME MOTEUR NE MONTE PAS SUFFISAMMENT**
 - Starter tiré
 - Filtre à air obstrué
 - Alimentation restreinte
 - Reniflard de réservoir obstrué
 - Silencieux obstrué
 - MAUVAIS**
 - Boîtier CDI défectueux
 - Alternateur défectueux
 - Générateur d'impulsions défectueux
 - TROP FAIBLE**
 - Clapet défectueux
 - Cylindre, segments usés
 - Fuite au joint de culasse
 - Culasse, cylindre ou carter-moteur défectueux
 - OBSTRUE**
 - Carburateur encrassé
 - Impuretés qui pénètrent par le filtre à air
 - ENCRASSEE OU DECOLOREE**
 - Fréquence insuffisante de l'entretien de la bougie
 - Indice thermique inadapté
 - Mélange essence-huile inadapté

VERIFICATION

9. Vérifiez si le moteur ne surchauffe pas
PAS DE SURCHAUFFE
10. Accélérez ou faites tourner le moteur à haut régime
PAS DE COGNEMENT

- ### CAUSES POSSIBLES
- SURCHAUFFE**
 - Dépôts de calamine importants dans la chambre de combustion
 - Mauvaise qualité d'essence
 - Mélange essence-air trop pauvre
 - COGNEMENT**
 - Piston et cylindre usés
 - Mélange essence-air trop pauvre
 - Mauvaise qualité d'essence
 - Dépôts de calamine importants dans la chambre de combustion
 - Allumage trop avancé (Boîtier CDI défectueux)

Mauvaises performances au ralenti et à bas régime

VERIFICATION

1. Vérifiez l'avance à l'allumage
BON
2. Vérifiez le réglage de la vis d'air du carburateur
BON
3. Vérifiez s'il n'y a pas de fuite à la pipe d'admission
PAS DE FUITE
4. Vérifiez les étincelles
BONNES ETINCELLES

- ### CAUSES POSSIBLES
- MAUVAIS**
 - Avance mal réglée (Boîtier CDI défectueux)
 - Alternateur défectueux
 - MAUVAIS**
 - Mélange essence-air trop pauvre (Pour corriger, resserrez la vis d'air)
 - Mélange essence-air trop riche (Pour corriger, desserrez la vis d'air)
 - FUITE**
 - Joint du clapet détérioré
 - Colliers d'isolateur de carburateur desserrés
 - ETINCELLES FAIBLES OU INTERMITTENTES**
 - Bougie défectueuse, encrassée ou mouillée
 - Boîtier CDI défectueux
 - Alternateur défectueux
 - Bobine d'allumage défectueuse
 - Câble haute tension cassé ou court-circuité

16. DEPISTAGE DES PANNES

Mauvaises performances à haut régime

VERIFICATION

1. Vérifiez l'avance à l'allumage

MAUVAIS

CAUSES POSSIBLES

- Alternateur défectueux
- Boîtier CDI défectueux
- Générateur d'impulsions défectueux

BON

2. Déconnectez le tuyau d'alimentation du carburateur et vérifiez si l'essence arrive normalement

DEBIT LIMITE

- Tuyau d'alimentation obstrué
- Reniflard de réservoir obstrué
- Robinet d'essence obstrué
- Filtre à essence encrassé

DEBIT NORMAL

3. Retirez le filtre à air

SALE

- Mauvais entretien du filtre

PAS SALE

4. Vérifiez si les gicleurs de carburateur ne sont pas obstrués

OBSTRUES

- Impureté dans le carburant

NON OBSTRUES

5. Montez un gicleur principal plus grand

AGGRAVATION

- Mauvais choix de calibre

Mauvais comportement

Contrôlez la pression

SYMPTOMES

1. Direction lourde

CAUSES POSSIBLES/ REMEDES

- Erou de réglage de la direction trop serré
- Roulements de direction endommagés

2. Flottement de l'une des roues:

- Jeu trop important des roulements de roue
- Jante voilée
- Moyeu mal monté
- Jeu trop important des roulements de pivot du bras oscillant
- Cadre vrillé
- Axe de pivot du bras oscillant mal serré

3. La moto tire d'un côté:

- Roues avant et arrière non alignées
- Fourche voilée
- Bras oscillant ou cacre vrillé

NOTE:

- Pour que les recommandations ci-dessous soient pleinement valables, la moto doit être réglée comme suit: Fourche—amortissement en compression réglé à la position standard/capacité d'huile standard/viscosité d'huile standard/pression d'air nulle. Suspension arrière—pression de l'azote 981 kPa (10,0 kg/cm²), amortissements en compression et en détente réglés aux positions standard, précharge du ressort réglée de manière à obtenir une valeur d'enfoncement de 100 mm avec le pilote monté sur la selle.
- Effectuez un seul changement à chaque fois, et faites un essai pour évaluer la différence avant de procéder à d'autres réglages. Les solutions sont proposées dans l'ordre prioritaire. (Voir section 6)

4. Survirage; braquage trop brusque (sur un terrain sablonneux, par exemple):

- Augmentez le niveau d'huile de la fourche
- Utilisez des ressorts de fourche plus durs

5. Sous-virage; glissement de la partie avant (virage serré sur un terrain dur, par exemple):

- Baissez le niveau d'huile de la fourche
- Utilisez des ressorts plus souples

6. La partie avant chasse à haute vitesse; louvoiemment sous puissance:

- Augmentez le niveau d'huile de fourche
- Augmentez la précharge du ressort de la suspension arrière

7. Guidonnage au freinage rapide:

- Diminuez la précharge du ressort de la suspension arrière
- Augmentez l'amortissement en détente de l'amortisseur
- Augmentez le niveau d'huile de fourche

8. La partie avant décolle sur les bosses dans un grand virage:

- Baissez le niveau d'huile de fourche
- Diminuez l'amortissement en compression de la fourche
- Utilisez des ressorts de fourche plus souples
- Remplacez par une huile de fourche plus légère

9. La partie arrière décolle sur les bosses en accélération:

- Diminuez la précharge du ressort de la suspension arrière
- Diminuez l'amortissement en compression de l'amortisseur

10. Manque de traction en accélération à la sortie d'un virage:

- Diminuez la précharge du ressort arrière
- Diminuez l'amortissement en compression de l'amortisseur