

# 3. ENTRETIEN

INFORMATIONS D'ENTRETIEN	3-1	CHAINE SECONDAIRE	3-17
PROGRAMME D'ENTRETIEN	3-3	TUBE COULISSANT DE CHAINE	
CONDUITE D'ESSENCE	3-4	SECONDAIRE	3-19
FONCTIONNEMENT DU PAPILLON	3-4	LIQUIDE DE FREIN	3-19
STARTER DE CARBURATEUR	3-5	MACHOIRE DE FREIN/USURE DES	
FILTRE A AIR		PLAQUETTES	3-20
3-6		CIRCUIT DE FREINAGE	3-20
BOUGIE D'ALLUMAGE	3-6	CONTACTEUR DE FEU STOP	3-21
JEU AUX SOUPAPES	3-8	ORIENTATION DU FAISCEAU DE PHARE	3-22
HUILE MOTEUR/FILTRE A HUILE	3-9	SYSTEME D'EMBRAYAGE	
SYNCHRONISATION DE		3-22	
CARBURATEUR	3-13	BEQUILLE LATERALE	3-23
REGIME DE RALENTI DU MOTEUR	3-14	SUSPENSION	3-23
LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DU		ECROUS, BOULONS, FIXATIONS	3-24
RADIATEUR	3-14	ROUES/PNEUS	3-24
CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT	3-15	ROULEMENTS DE LA TETE DE	
SYSTEME D'ALIMENTATION EN AIR		DIRECTION	3-25

## INFORMATIONS D'ENTRETIEN GENERALITES

### ATTENTION

- L'essence est extrêmement inflammable et peut exploser dans certaines conditions. Travailler dans un endroit bien ventilé. La fumée, les étincelles ou les flammes dans la zone de travail ou là où l'essence est stockée risquent de provoquer un incendie ou une explosion.
- Si pour certains travaux, il est nécessaire de faire tourner le moteur, veiller à ce que le local soit bien aéré. Ne jamais faire tourner le moteur dans un endroit clos. Les gaz d'échappement contiennent de l'oxyde de carbone, gaz toxique pouvant être la cause d'une perte de connaissance et être mortel. Faire tourner le moteur dans une zone ventilée ou avec un système d'évacuation des gaz d'échappement dans un endroit restreint.

### PRECAUTION

L'utilisation de liquide de refroidissement avec des inhibiteurs au silicate risque d'entraîner une usure prématurée des joints d'étanchéité de la pompe à eau ou un blocage des passages du radiateur.  
L'utilisation de l'eau de distribution risque d'endommager le moteur.

- Placer la moto sur un sol plan avant de procéder à une tâche.

## CARACTERISTIQUES

ELEMENT		CARACTERISTIQUES	
Garde à la poignée des gaz		2 - 6 mm	
Bougie d'allumage	Standard	CR8EH -9 (NGK)	U24FER -9 (DEN SO)
Ecartement des électrodes		0,80 - 0,90 mm	
Jeu aux soupapes	IN	0,15 ± 0,02 mm	
	EX	0,20 ± 0,02 mm	

## ENTRETIEN

ELEMENT		CARACTERISTIQUES	
Contenance en huile moteur	Lors de la vidange	1,2 l	
	Au démontage	1,5 l	
	Lors du changement du filtre à huile	1,3 l	
Huile moteur recommandée		Huile HONDA 4 temps ou huile moteur équivalente Classification de service API : SE, SF ou SG Viscosité: SAE 10W-40	
Différence de dépression du carburateur		4 kpa (30 mm Hg)	
Régime de ralenti du moteur		1.500 ± 100 min <sup>-1</sup>	
Flèche de chaîne secondaire		20 – 30 mm	
Maillon de la chaîne secondaire		112	
Liquide de frein recommandé		DOT 3 OU DOT 4	
Garde au levier d'embrayage		10 – 20 mm	
Taille de pneu	Avant	100/90 – 17 55S	
	Arrière	130/90 – 15 M/C 66P	
Marque de pneu	Avant	BRIDGESTONE L309 / DUNLOP F17	
	Arrière	BRIDGESTONE G508 / DUNLOP D404G	
Pression de pneu à froid	Charge de 90 kg max.	Avant	200 kPa (2,00 kg/cm <sup>2</sup> )
		Arrière	200 kPa (2,00 kg/cm <sup>2</sup> )
	Capacité de poids maximum	Avant	200 kPa (2,00 kg/cm <sup>2</sup> )
		Arrière	200 kPa (2,00 kg/cm <sup>2</sup> )
Profondeur de sculpture minimum	Avant	1,5 mm	
	Arrière	2,0 mm	

## COUPLES DE SERRAGE

Bougie d'allumage	12 Nm (1,2 kg-m)
Contre-écrou de vis de réglage de soupape	17 Nm (1,7 kg-m) Appliquer de l'huile sur les filets et la surface de siège
Capuchon d'orifice de calage	10 Nm (1,0 kg-m) Appliquer une solution d'huile de molybdène sur les filets
Capuchon d'orifice de vilebrequin	15 Nm (1,5 kg-m) Appliquer une solution d'huile de molybdène sur les filets
Boulon de vidange d'huile	25 Nm (2,5 kg-m)
Contre-écrou du tendeur de chaîne	10 Nm (1,0 kg-m)
Ecrou d'axe arrière	88 Nm (9,0 kg-m)
Rayon	4 Nm (0,4 kg-m)

## OUTIL

Clé à rayon, 5,8 X 6,1 mm 07701-0020300

## PROGRAMME D'ENTRETIEN

Effectuer l'inspection avant utilisation décrite dans le manuel du conducteur à chaque période d'entretien programmée.

I : Vérifier et nettoyer, régler, graisser ou remplacer si nécessaire.

C : Nettoyer. R : Remplacer. A : Régler. L : Lubrifier.

Les éléments suivants nécessitent certaines connaissances mécaniques. Certains éléments (en particulier ceux suivis de \* et \*\*) peuvent nécessiter d'avantage d'informations techniques et d'outils. Consulter votre concessionnaire HONDA autorisé.

ELEMENTS	FREQUENCE	CE QUI SE PRESENTE EN PREMIER ⇒ ↓ NOTE	INDICATION DU TOTALISATEUR KILOMETRIQUE (NOTE 1)				SE REPORTER A LA PAGE	
			x 1.000 km	1	4	8		12
			x 1.000 mi	0,6	2,5	5		7,5
			MOIS		6	12	18	
* CONDUITE D'ESSENCE					I	I	I	3-4
* FONCTIONNEMENT DU PAPILLON					I	I	I	3-4
* STARTER DE CARBURATEUR					I	I	I	3-5
FILTRE A AIR		NOTE 2					R	3-6
BOUGIE D'ALLUMAGE						R		3-6
* JEU AUX SOUPAPES				I			I	3-8
HUILE MOTEUR			R				R	3-9
FILTRE A HUILE MOTEUR			R				R	3-9
* SYNCHRONISATION DE CARBURATEUR							I	3-13
* REGIME DE RALENTI DU MOTEUR			I	I	I	I	I	3-14
LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DU RADIATEUR		NOTE 3				I		3-14
* CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT						I		3-15
* SYSTEME D'ALIMENTATION EN AIR SECONDAIRE							I	3-16
CHAINE SECONDAIRE			TOUS LES 1.000 KM				I,L	3-17
TUBE COULISSANT DE CHAINE SECONDAIRE				I	I	I	I	3-19
LIQUIDE DE FREIN		NOTE 3			I	I	I	3-19
MACHOIRE DE FREIN/USURE DES PLAQUETTES					I	I	I	3-20
CIRCUIT DE FREINAGE			I	I	I	I	I	3-20
* CONTACTEUR DE FEU STOP					I	I	I	3-21
* ORIENTATION DU FAISCEAU DE PHARE					I	I	I	3-22
SYSTEME D'EMBRAYAGE			I	I	I	I	I	3-22
BEQUILLE LATERALE					I	I	I	3-23
* SUSPENSION					I	I	I	3-23
* ECROUS, BOULONS, ATTACHES			I			I		3-24
** ROUES/PNEUS			I	I	I	I	I	3-24
** ROULEMENTS DE LA TETE DE DIRECTION					I		I	3-25

\* L'entretien doit être effectué par votre concessionnaire HONDA autorisé, à moins que le conducteur ne possède les outils adéquats et les données de service et ne soit mécaniquement qualifié.

\*\* Pour des raisons de sécurité, il est recommandé de ne faire effectuer ces opérations que par votre concessionnaire HONDA autorisé.

NOTES : 1. Pour les kilométrages supérieurs, répéter l'entretien avec la fréquence établie dans le tableau.

2. Entretien plus fréquemment dans les zones particulièrement poussiéreuses ou humides.

3. Remplacer tous les 2 ans ou aux intervalles du totalisateur kilométrique, ce qui se présente en premier. Le remplacement nécessite des connaissances mécaniques.

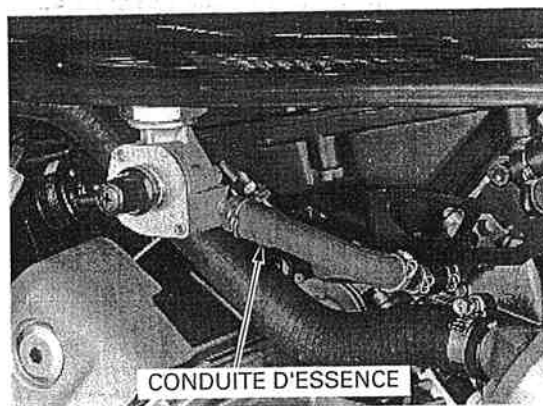
## ENTRETIEN

### CONDUITE D'ESSENCE

#### **ATTENTION**

*L'essence est extrêmement inflammable et peut exploser dans certaines conditions. MAINTENIR HORS DE PORTEE DES ENFANTS.*

Vérifier si la conduite d'essence est détériorée, endommagée ou si elle fuit.  
Remplacer si nécessaire les conduites d'essence.



### FONCTIONNEMENT DU PAPILLON

Vérifier toute détérioration ou dommage sur les câbles de commande du papillon.

Vérifier le fonctionnement régulier de la poignée des gaz. Vérifier que la poignée des gaz revient de la position d'ouverture complète à la position de fermeture complète de manière régulière et automatique dans toutes les positions de la direction.

Si la poignée des gaz ne revient pas correctement, graisser le câble de commande du papillon, réviser et graisser le boîtier de la poignée des gaz.

Pour le graissage du câble : Déconnecter les câbles de commande du papillon à leurs extrémités supérieures (page 12-8). Graisser totalement les câbles et leur raccord de pivot avec un lubrifiant de câble disponible dans le commerce ou à l'aide d'une huile légère.

Si la poignée du papillon ne revient pas correctement, remplacer les câbles de commande du papillon.

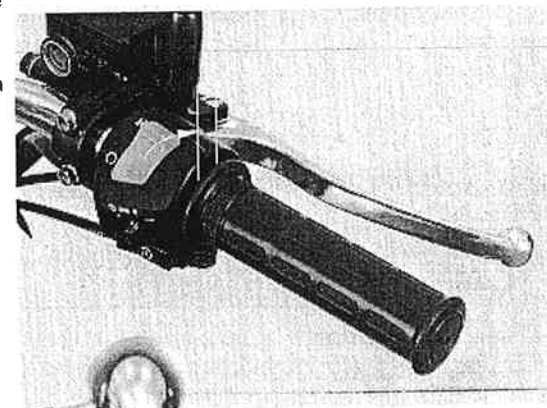
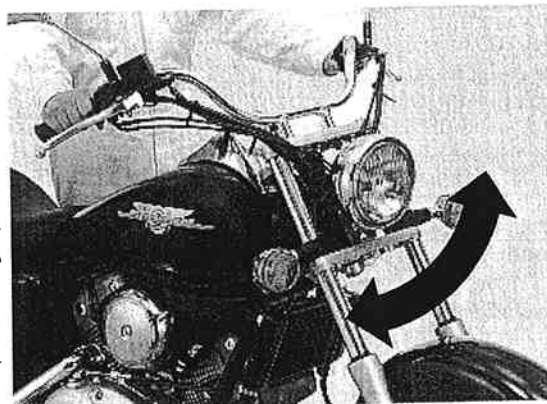
#### **ATTENTION**

*Réutiliser un câble de commande du papillon endommagé ou anormalement déformé ou en coque peut empêcher le fonctionnement correct du côté du papillon et risque d'entraîner une perte de contrôle du papillon lors de la conduite.*

Au régime de ralenti du moteur, tourner le guidon vers la droite et vers la gauche pour vous assurer que le régime de ralenti ne change pas. Si le régime de ralenti augmente, vérifier la garde à la poignée des gaz et la connexion des câbles de commande du papillon.

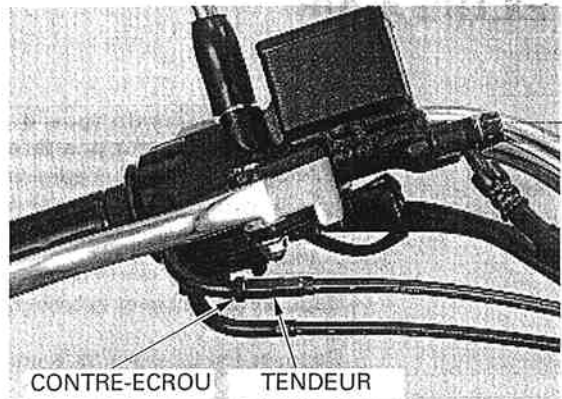
Mesurer la garde à la poignée au bord de la poignée des gaz.

**GARDE : 2-6 mm**



La garde à la poignée des gaz peut être réglée à l'une ou l'autre des extrémités du câble de commande du papillon. Les petits réglages s'effectuent avec le tendeur supérieur.

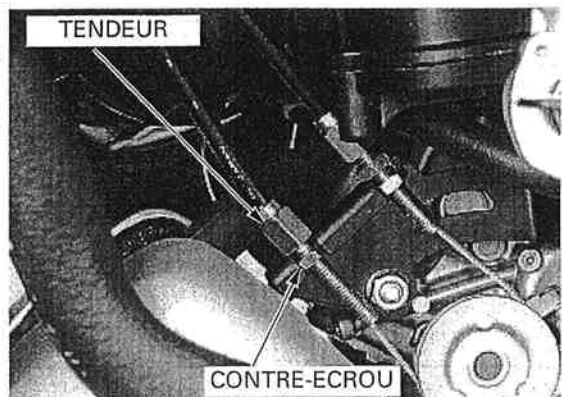
Desserrer le contre-écrou et serrer le tendeur pour obtenir la garde.  
Après le réglage, serrer à fond le contre-écrou et repositionner correctement le soufflet.



Les réglages importants s'effectuent avec le tendeur inférieur.

Desserrer le contre-écrou et serrer le tendeur pour obtenir la garde.  
Serrer le contre-écrou une fois que le réglage a été effectué.

Revérifier la garde.

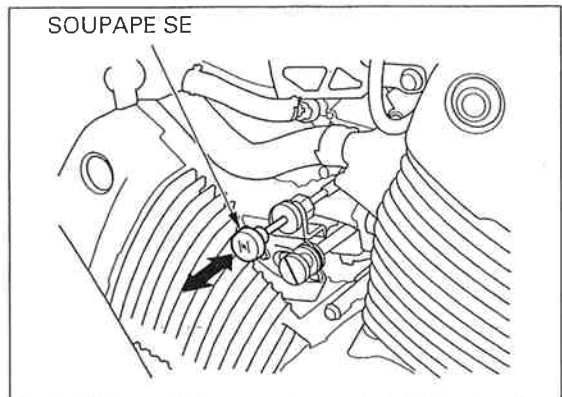


## STARTER DE CARBURATEUR

### SOUPAPE D'ENRICHISSEMENT AU DEMARRAGE (SE)

Le système de starter utilise un circuit d'enrichissement de carburant contrôlé par une soupape (SE).

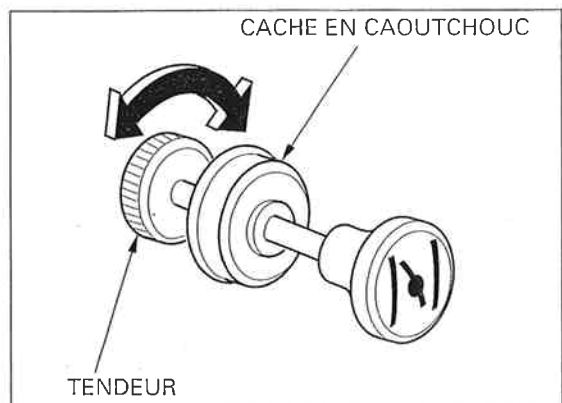
La soupape SE ouvre le circuit d'enrichissement via un câble lorsque le bouton de starter sur le côté gauche de carburateur est tiré.



S'assurer que le fonctionnement du bouton de starter se fait bien régulièrement.

Vérifier toute détérioration ou dommage sur le câble de starter.

Si le fonctionnement ne se fait pas régulièrement, graisser le câble de starter et la surface de glissement du bouton de starter à l'aide d'un lubrifiant de câble disponible dans le commerce ou à l'aide d'une huile légère.



## ENTRETIEN

### FILTRE A AIR

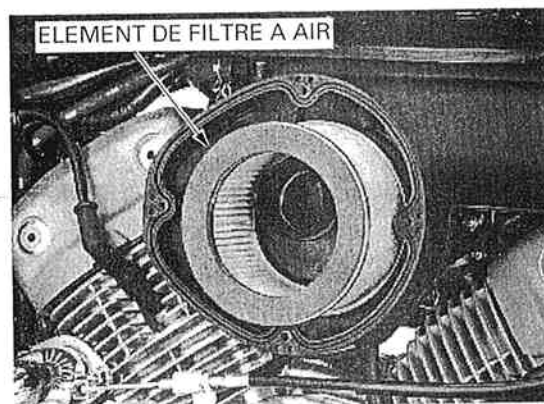
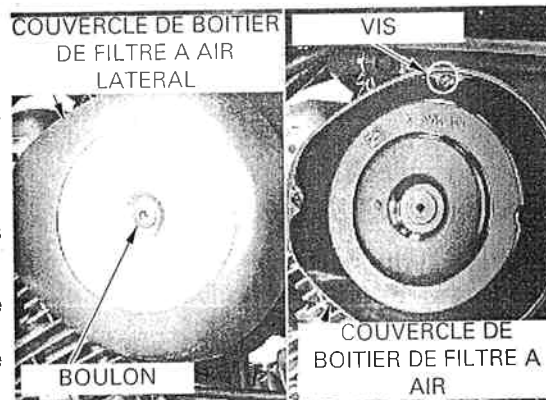
**NOTE:**

- Le filtre à air de type d'élément en papier visqueux ne peut pas être nettoyé parce que l'élément contient un adhésif poussiéreux.
- Si la moto est utilisée dans des zones humides ou poussiéreuses, des vérifications plus fréquentes sont nécessaires.

Déposer le boulon et le couvercle du boîtier de filtre à air latéral.  
Déposer les trois vis et le couvercle du boîtier de filtre à air.

*S'assurer que des corps étrangers ne pénètrent pas dans le boîtier de filtre à air.*

Déposer l'élément de filtre à air.  
Remplacer l'élément conformément au programme d'entretien.  
Remplacer également l'élément à n'importe quel moment s'il est très sale ou endommagé.



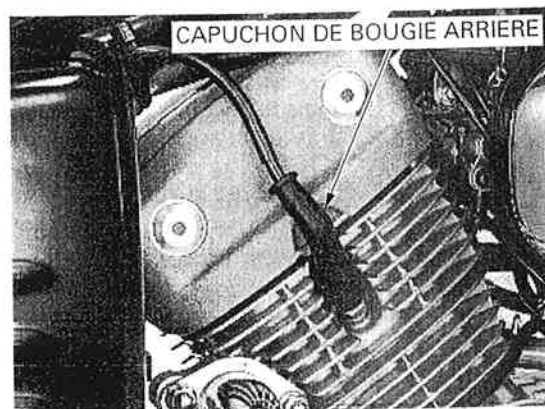
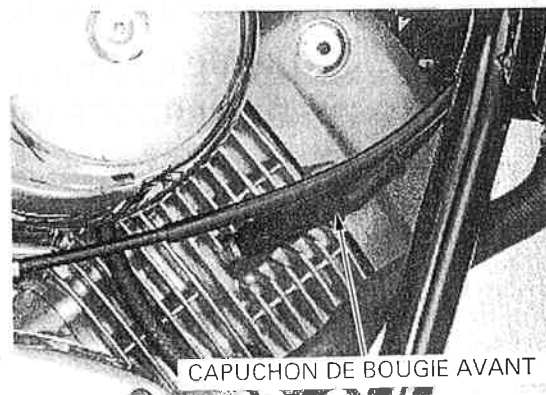
### BOUGIE D'ALLUMAGE

Déconnecter les capuchons de bougie.

**NOTE:**

Nettoyer autour de la base des bougies avec de l'air comprimé avant la dépose et veiller à ce qu'aucun débris ne pénètre dans la chambre de combustion.

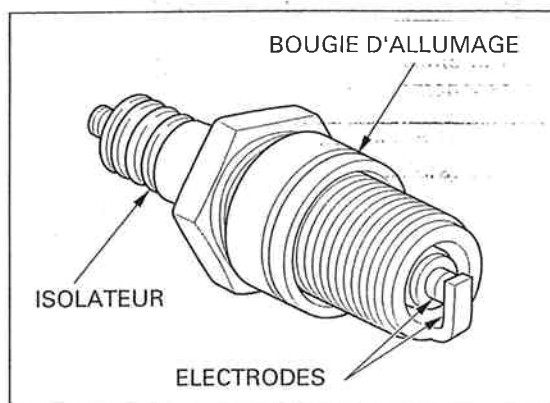
Déposer les bougies d'allumage en utilisant la clé à bougie ou un outil équivalent.  
Vérifier ou remplacer comme décrit dans le programme d'entretien (page 3-3).



## INSPECTION

Vérifier les éléments suivants et les remplacer si nécessaire (bougies recommandées: page 3-1).

- Tout dommage sur l'isolateur
- L'usure des électrodes
- Condition de brûlage, coloration;
  - marron foncé à marron clair, indique une bonne condition;
  - une luminosité excessive indique un dysfonctionnement du système d'allumage ou un mélange pauvre.
  - des dépôts humides ou brunâtres indiquent un mélange trop riche.



## REUTILISATION D'UNE BOUGIE

Nettoyer les électrodes de bougie à l'aide d'une brosse métallique ou d'un nettoyeur de bougies. Vérifier l'écartement entre les électrodes centrale et latérale à l'aide d'un calibre d'épaisseur de type à fil. Si nécessaire, ajuster l'écartement en recourbant soigneusement les électrodes latérales.

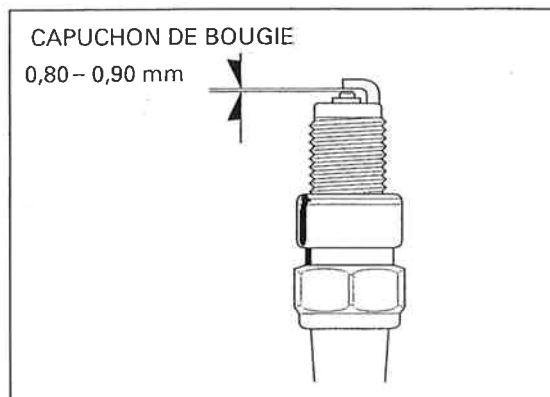
**ECARTEMENT DES ELECTRODES : 0.80 - 0.90 mm**

### PRECAUTION

*Pour éviter tout dommage sur la culasse, serrer manuellement la bougie avant d'utiliser une clé pour serrer au couple spécifié.*

Reposer la bougie dans la culasse et serrer manuellement, puis serrer en fonction des spécifications.

**COUPLE DE SERRAGE: 12 Nm (1,2 kg·m)**

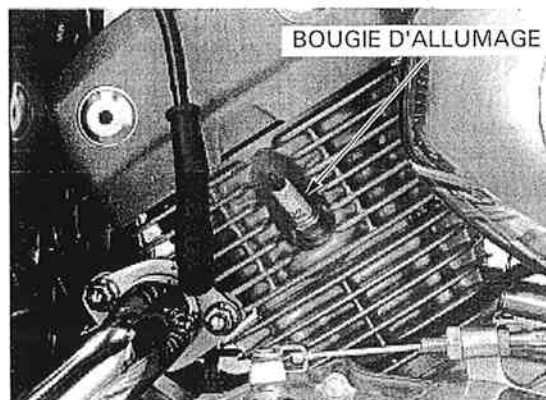


## REPLACEMENT D'UNE

### PRECAUTION

*Ne pas serrer de manière excessive la bougie.*

Reposer et serrer à la main la nouvelle bougie, ensuite, la serrer d'environ 1/2 tour après que la rondelle d'étanchéité entre en contact avec le siège d'orifice de bougie.



## JEU AUX SOUPAPES

### INSPECTION

**NOTE:**

- L'inspection et le réglage du jeu aux soupapes peuvent être effectués avec le moteur dans le cadre.
- Vérifier et régler le jeu aux soupapes lorsque le moteur est froid (moins de 35° C).

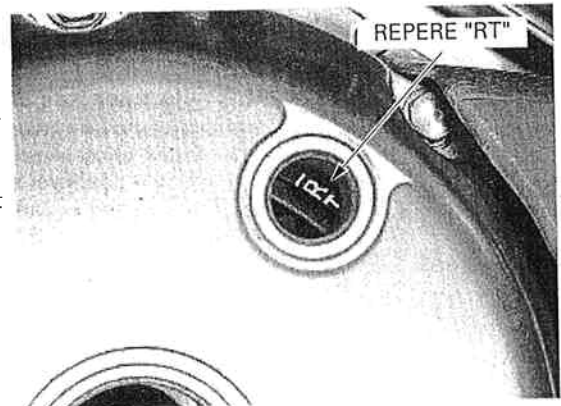
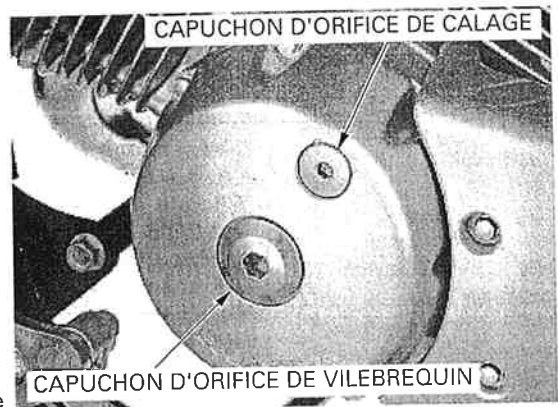
Déposer le couvercle de culasse (page 9-5).

Déposer le capuchon d'orifice de vilebrequin et le capuchon d'orifice de calage.

#### CULASSE ARRIERE

Faire tourner le volant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour aligner le repère "RT" avec le repère d'index sur le couvercle du demi-carter gauche.

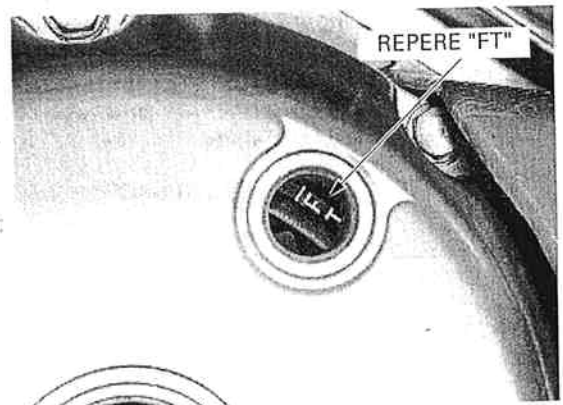
S'assurer que le piston est au PMH (Point Mort Haut) de son temps de compression.



#### CULASSE AVANT

Faire tourner le volant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour aligner le repère "FT" avec le repère d'index sur le couvercle du demi-carter gauche.

S'assurer que le piston est au PMH (Point Mort Haut) de son temps de compression.

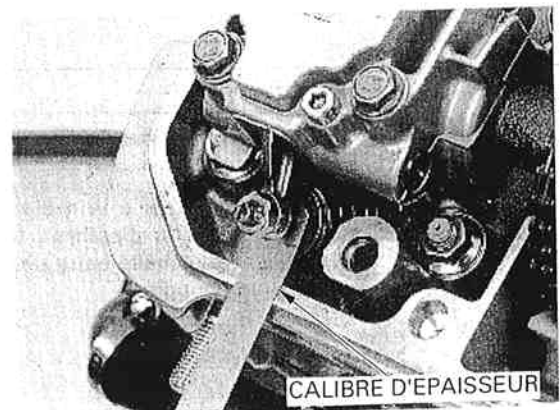


Vérifier le jeu aux deux soupapes en insérant un calibre d'épaisseur entre la vis de réglage et la soupape.

#### JEU AUX SOUPAPES :

ADM :  $0,15 \pm 0,02$  mm

ECH :  $0,20 \pm 0,02$  mm



## JEU AUX SOUPAPES REGLAGE

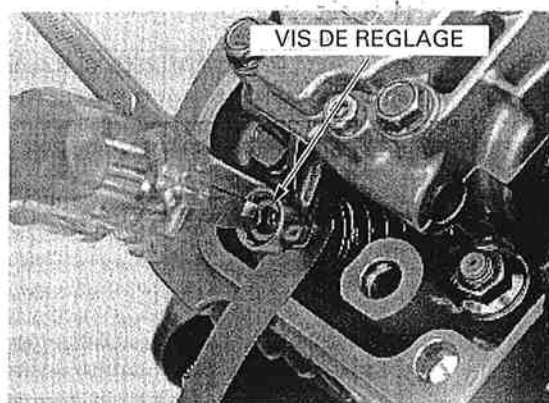
Ajuster en desserrant le contre-écrou et en tournant la vis de réglage jusqu'à ce que l'on ressente une légère résistance sur le calibre d'épaisseur.

**NOTE:**

Appliquer de l'huile sur les filets du contre-écrou.

Maintenir la vis de réglage et serrer le contre-écrou.

**COUPLE DE SERRAGE :** 17 Nm (1,7 kg-m)



Reposer les couvercles de culasse (page 9-25).

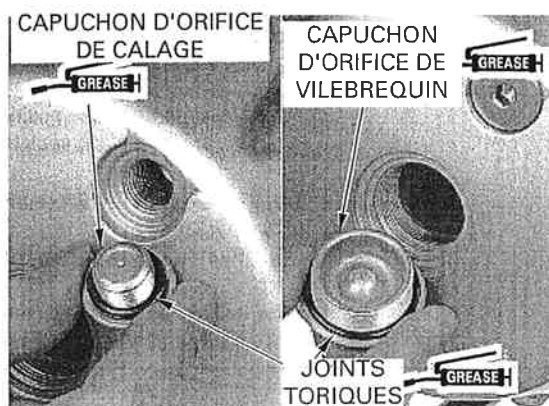
Appliquer de la graisse sur les filets du capuchon d'orifice de vilebrequin, du capuchon d'orifice de calage et sur les joints toriques.

Reposer et serrer les capuchons au couple spécifié.

**COUPLE DE SERRAGE :**

Capuchon d'orifice de calage: 10 Nm (1,0 kg-m)

Capuchon d'orifice de vilebrequin: 15 Nm (1,5 kg-m)



## HUILE MOTEUR/FILTRE A HUILE

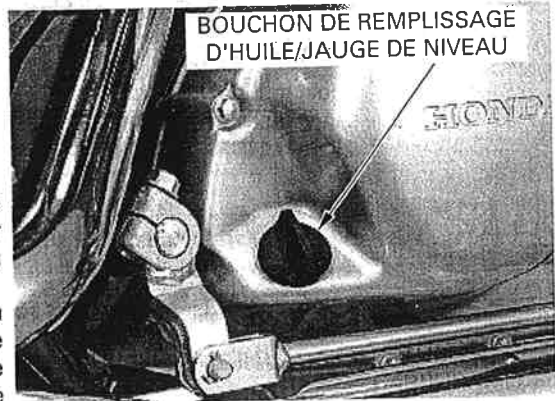
### INSPECTION

**ATTENTION**

- Si pour certains travaux, il est nécessaire de faire tourner le moteur, veiller à ce que le local soit bien aéré. Ne jamais faire tourner le moteur dans un endroit clos. Les gaz d'échappement contiennent de l'oxyde de carbone, gaz toxique pouvant être la cause d'une perte de connaissance et être mortel. Faire tourner le moteur dans une zone ventilée ou avec un système d'évacuation des gaz d'échappement dans un endroit restreint.
- Le moteur et les pièces du système d'échappement sont très chauds et le demeurent un certain temps après le fonctionnement du moteur. Porter des gants isolés ou attendre que le moteur et le système d'échappement aient refroidi avant de manipuler ces pièces.

**NOTE:**

- Ne pas visser le bouchon de remplissage d'huile/jauge de niveau lors de la vérification du niveau d'huile.
- Le niveau d'huile ne peut pas être mesuré correctement si la moto n'est pas supportée à la verticale sur une surface plane.
- Dans la mesure où l'huile est consommée progressivement, il est nécessaire de vérifier périodiquement le niveau d'huile et de faire l'appoint du volume d'huile à son niveau adéquate.
- Si le niveau d'huile est trop élevé, les performances du moteur et l'actionnement de l'embrayage risquent d'être affectés. Une quantité insuffisante d'huile risque d'entraîner une surchauffe du moteur ainsi qu'une usure prématurée des différentes pièces.
- Si une marque ou un degré d'huile différent ou une huile de qualité inférieure est mélangée lorsque vous ajoutez de l'huile, la fonction de lubrification est amoindrie.



Supporter la moto dans une position verticale et plane en utilisant un treuil ou un cric sous le moteur.

Démarrer le moteur et le laisser tourner quelques minutes au ralenti.  
Arrêter le moteur et attendre 2-3 minutes.

Retirer le bouchon de remplissage d'huile/jauge de niveau et enlever l'huile de la jauge à l'aide d'un tissu propre.

Lorsque la moto est à la verticale sur un sol plan, insérer le bouchon de remplissage d'huile/jauge dans l'orifice de la jauge sans le visser.  
Déposer le bouchon de remplissage d'huile/jauge de niveau et vérifier le niveau d'huile.

Si le niveau est en-dessous ou proche du repère de niveau inférieur sur la jauge, faire l'appoint jusqu'au repère de niveau supérieur avec de l'huile recommandée.

**HUILE MOTEUR RECOMMANDEE :**

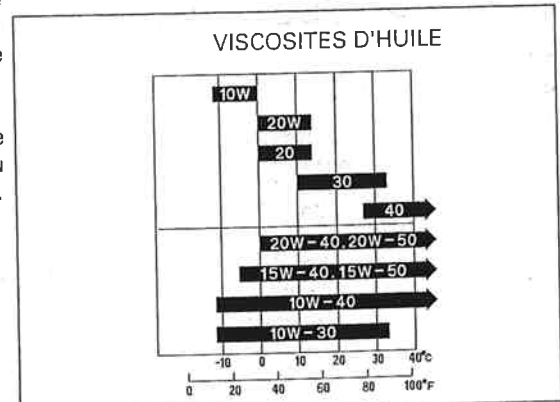
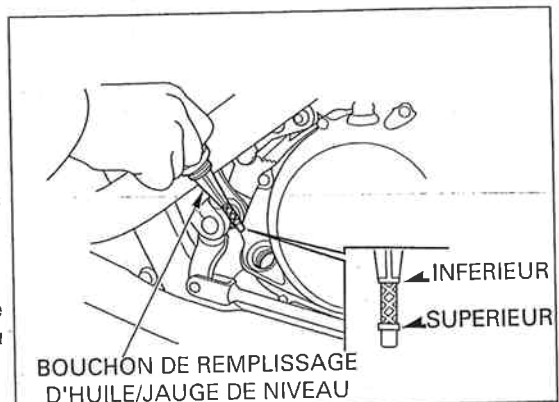
Huile HONDA 4 temps ou huile moteur équivalente  
Classification de service API : SE, SF ou SG  
Viscosité: SAE 10W-40

**NOTE:**

Les autres viscosités indiquées dans le diagramme peuvent être utilisées lorsque la température moyenne de votre zone de conduite se trouve dans les limites de la plage indiquée.

Vérifier si le joint torique est endommagé.

Reposer le bouchon de remplissage d'huile/jauge de niveau.



## REPLACEMENT DE L'HUILE MOTEUR

### ATTENTION

- Si pour certains travaux, il est nécessaire de faire tourner le moteur, veiller à ce que le local soit bien aéré. Ne jamais faire tourner le moteur dans un endroit clos. Les gaz d'échappement contiennent de l'oxyde de carbone, gaz toxique pouvant être la cause d'une perte de connaissance et être mortel. Faire tourner le moteur dans une zone ventilée ou avec un système d'évacuation des gaz d'échappement dans un endroit restreint.
- Le moteur et les pièces du système d'échappement sont très chauds et le demeurent un certain temps après le fonctionnement du moteur. Porter des gants isolés ou attendre que le moteur et le système d'échappement aient refroidi avant de manipuler ces pièces.

Supporter la moto en utilisant sa béquille latérale sur un sol plan.

Laisser chauffer le moteur.

Disposer une cuve de vidange d'huile sous le moteur pour recueillir l'huile, ensuite, déposer le bouchon de vidange d'huile et le bouchon de remplissage d'huile/jauge de niveau.

Après avoir vidangé l'huile moteur, maintenir la moto à la verticale pendant 10 - 15 secondes pour vidanger complètement l'huile moteur.

### PRECAUTION

Supporter la motocyclette avec un treuil ou un outil équivalent.

Après la vidange complète de l'huile, vérifier que la rondelle d'étanchéité sur le bouchon de vidange est en bon état et la remplacer si nécessaire.

Serrer le bouchon de vidange au couple spécifié.

**COUPLE DE SERRAGE : 25 Nm (2,5 kg-m)**

Remplir le carter moteur avec de l'huile moteur recommandée.

### CONTENANCE EN HUILE :

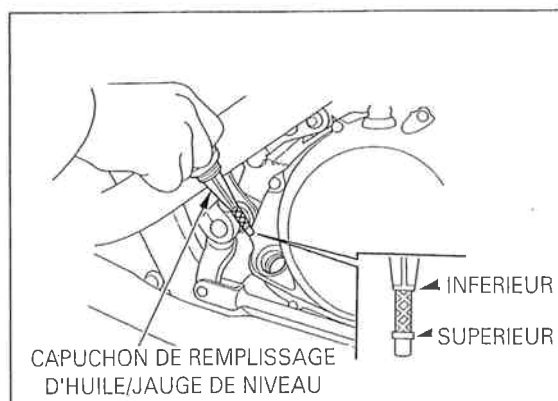
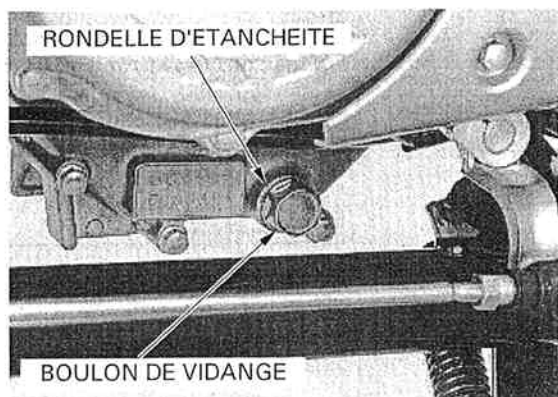
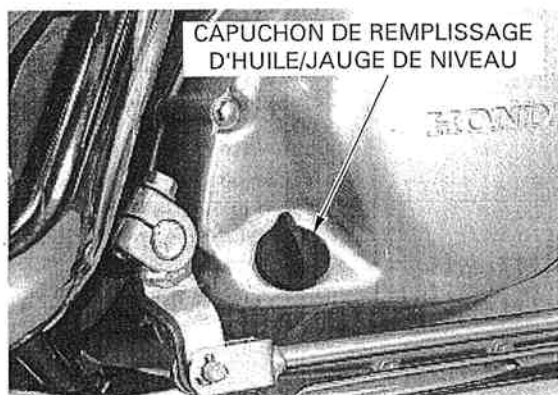
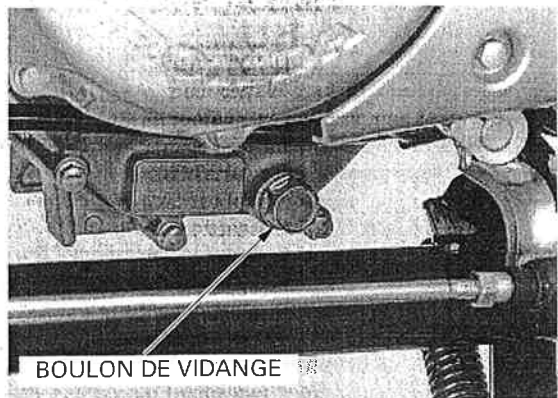
- 1,2 l lors de la vidange
- 1,5 l au démontage
- 1,3 l lors du remplacement du filtre à huile

Reposer le bouchon de remplissage d'huile/jauge de niveau.

Démarrer le moteur et le laisser tourner au ralenti pendant 2 à 3 minutes.

Arrêter le moteur et attendre quelques minutes, ensuite, s'assurer que le niveau d'huile se trouve bien au niveau du repère de niveau supérieur avec la machine verticale.

S'assurer qu'il n'y a aucune fuite d'huile.



## REPLACEMENT DU FILTRE A HUILE

### ATTENTION

- Si pour certains travaux, il est nécessaire de faire tourner le moteur, veiller à ce que le local soit bien aéré. Ne jamais faire tourner le moteur dans un endroit clos. Les gaz d'échappement contiennent de l'oxyde de carbone, gaz toxique pouvant être la cause d'une perte de connaissance et être mortel. Faire tourner le moteur dans une zone ventilée ou avec un système d'évacuation des gaz d'échappement dans un endroit restreint.
- Le moteur et les pièces du système d'échappement sont très chauds et le demeurent un certain temps après le fonctionnement du moteur. Porter des gants isolés ou attendre que le moteur et le système d'échappement aient refroidi avant de manipuler ces pièces.

Vidanger l'huile moteur (page 3-11).  
Déposer les trois boulons et le couvercle avant droit.

Déposer les pièces suivantes :

- boulons du couvercle
- couvercle du filtre avec joint torique
- filtre à huile
- ressort

Appliquer de l'huile moteur sur le joint torique neuf et le reposer dans la gorge du couvercle de filtre.  
Reposer le ressort entre les œillets et un filtre à huile neuf avec le repère "OUT SIDE" dirigé vers l'extérieur et placer le couvercle du filtre sur le filtre et serrer à fond les deux boulons.

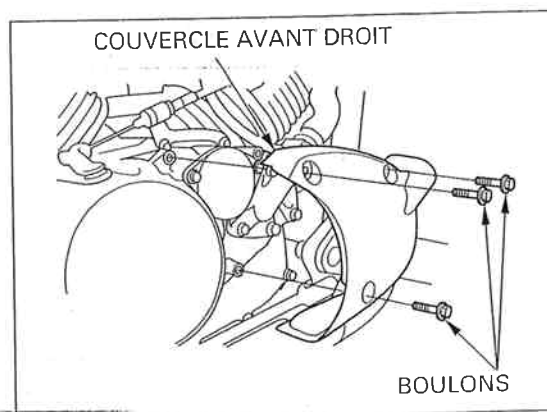
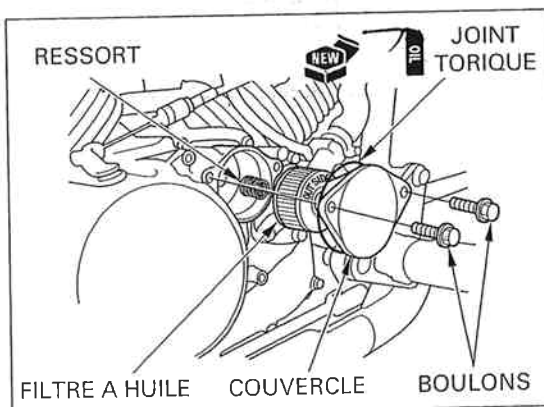
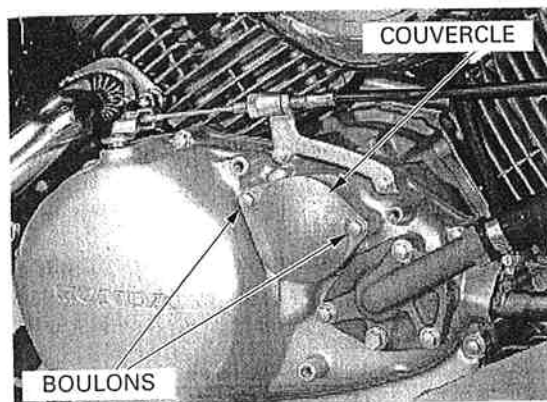
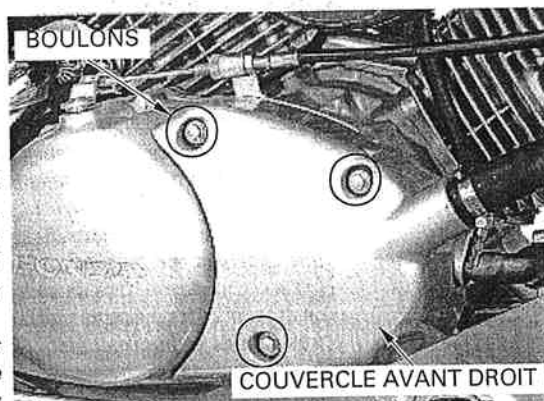
### PRECAUTION

*La repose du filtre à huile en arrière risque d'entraîner des dommages sérieux sur le moteur.*

Faire l'appoint en huile moteur (page 3-11).

Reposer le couvercle avant droit sur le couvercle du demi-carter droit.

Reposer et serrer à fond les boulons.



## SYNCHRONISATION DE CARBURATEUR

**NOTE:**

- Effectuer cet entretien lorsque le moteur tourne à sa température normale de fonctionnement et lorsque la boîte de vitesses est au point mort.
- Il n'est pas nécessaire de déposer les carburateurs lorsque vous effectuez cet entretien.

Déconnecter le tube à dépression du tuyau de raccord à dépression de la culasse arrière.

Déposer la vis et la rondelle du conduit à dépression de culasse avant.  
Reposer l'accessoire du dépressiomètre dans le conduit à dépression.

**OUTIL :**

**Accessoire de dépressiomètre** 07510-300010

Connecter les tubes du dépressiomètre à l'accessoire et au tuyau de raccord à dépression.

Lancer le moteur et régler le régime de ralenti avec la vis de butée du papillon.

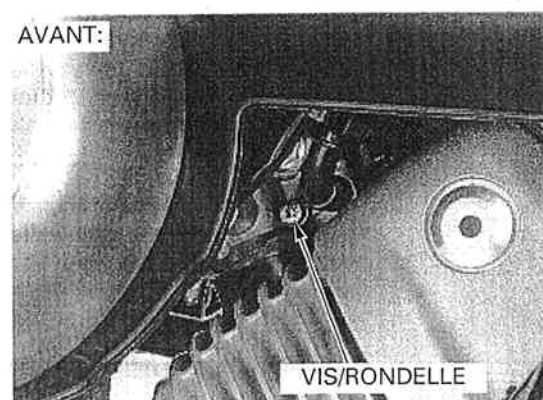
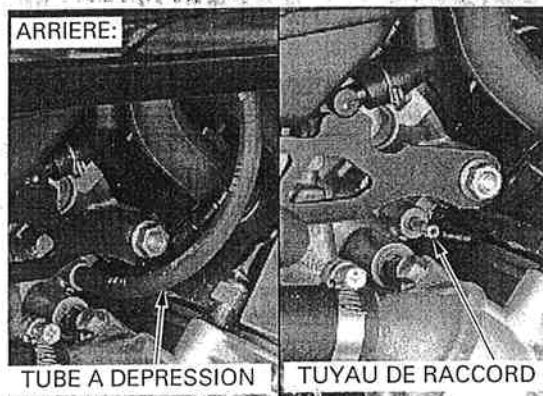
**REGIME DE RALENTI :**  $1,500 \pm 100 \text{ min}^{-1}$

Vérifier la différence entre les carburateurs avant et arrière.

**DIFFERENCE DE DEPRESSION DE CARBURATEUR :**  
4 kpa (30 mm HG)

**NOTE:**

Le carburateur de base est le carburateur avant.

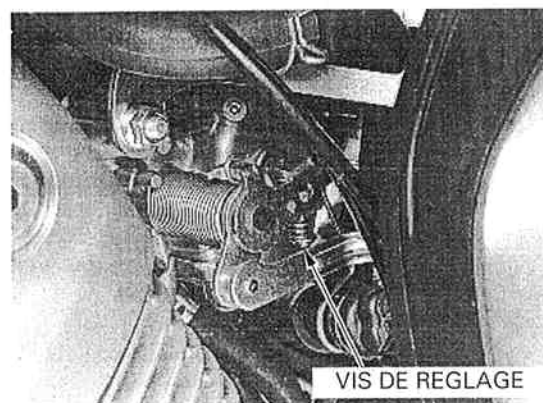


Synchroniser conformément aux caractéristiques en tournant la vis de réglage de synchronisation.

Actionner plusieurs fois la poignée des gaz.  
Vérifier à nouveau le régime de ralenti et la synchronisation.

Déposer le dépressiomètre et l'accessoire.  
Reposer et serrer la vis du conduit à dépression.

Connecter le tube à dépression au tuyau de raccord à dépression de la culasse arrière.



## REGIME DE RALENTI DU MOTEUR

### ATTENTION

*Si pour certains travaux, il est nécessaire de faire tourner le moteur, veiller à ce que le local soit bien aéré. Ne jamais faire tourner le moteur dans un endroit clos. Les gaz d'échappement contiennent de l'oxyde de carbone, gaz toxique pouvant être la cause d'une perte de connaissance et être mortel. Faire tourner le moteur dans une zone ventilée ou avec un système d'évacuation des gaz d'échappement dans un endroit restreint.*

### NOTE:

- Effectuer cet entretien lorsque le moteur tourne à sa température normale de fonctionnement et lorsque la boîte de vitesses est au point mort. Placer la moto sur une surface plane.
- Le moteur doit être chaud pour un réglage précis. Dix minutes de marche entrecoupée d'arrêts suffisent.

Faire chauffer le moteur et passer au point mort.  
Placer la moto sur sa béquille latérale.  
Vérifier le régime de ralenti et régler en tournant le bouton de commande de la vis de butée du papillon si nécessaire.

REGIME DE RALENTI :  $1.500 \pm 100 \text{ min}^{-1}$



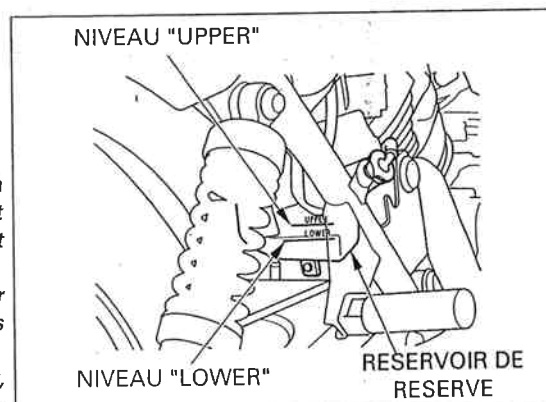
## LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DU RADIATEUR

### VERIFICATION DU NIVEAU

### ATTENTION

- Attendre que le moteur ait refroidi avant de retirer le bouchon de radiateur. Retirer le bouchon lorsque le moteur est chaud et lorsque le liquide de refroidissement est sous pression peut provoquer des brûlures graves.
- Le liquide de refroidissement du radiateur est toxique. Eviter qu'il n'entre en contact avec les yeux, la peau ou les vêtements.
- Si le liquide de refroidissement entre en contact avec les yeux, les rincer plusieurs fois avec de l'eau et appeler immédiatement un docteur.
- Si le liquide de refroidissement est avalé accidentellement, provoquer un vomissement et contacter un docteur.
- **NE PAS LAISSER À LA PORTÉE DES ENFANTS**

Vérifier le niveau de liquide de refroidissement du réservoir de réserve avec le moteur tournant à sa température normale de fonctionnement.  
Le niveau doit arriver entre les repères de niveau "UPPER" (supérieur) et "LOWER" (inférieur) lorsque la machine se trouve dans une position verticale sur une surface plane.



Si nécessaire, déposer le bouchon du réservoir de réserve et faire l'appoint jusqu'au repère de niveau "UPPER" avec une solution 50-50 d'eau distillée et d'antigel recommandés (préparation du mélange de liquide de refroidissement: page 6-4)

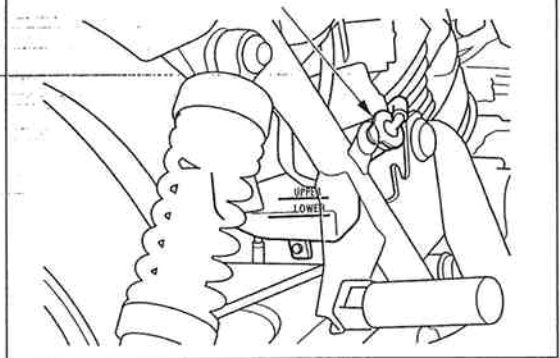
### PRECAUTION

*L'utilisation de liquide de refroidissement avec des inhibiteurs au silicate risque d'entraîner une usure prématurée des joints d'étanchéité de la pompe à eau ou un blocage des passages du radiateur. L'utilisation de l'eau de distribution risque d'endommager le moteur.*

Vérifier pour voir s'il y a des fuites de liquide de refroidissement lorsque le niveau du liquide de refroidissement diminue très rapidement.

Si le réservoir de réserve est totalement vide, l'air peut pénétrer dans le circuit de refroidissement. Veiller à évacuer l'air du circuit de refroidissement comme décrit page 6-5.

BOUCHON DU RESERVOIR DE RESERVE



## CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

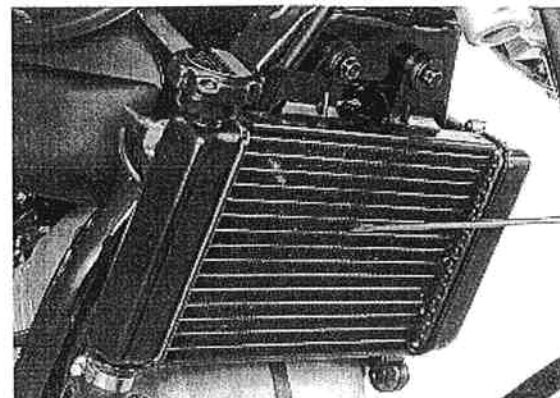
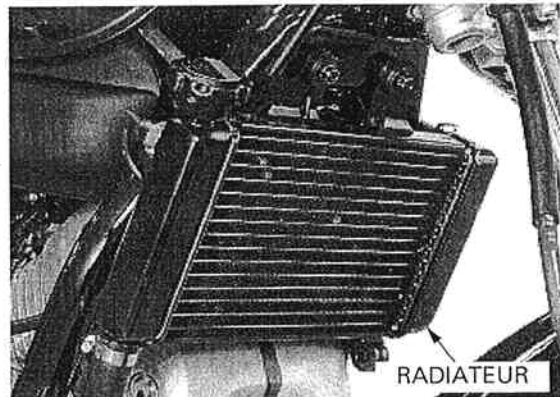
### ATTENTION

*Pour éviter toute blessure, maintenir les mains et les vêtements éloignés du ventilateur de refroidissement. Il risque de démarrer automatiquement sans avertissement.*

Vérifier si les passages d'air du radiateur sont bouchés ou endommagés.

Redresser les ailettes tordues avec un tournevis à petites lames plates et retirer les insectes, la boue ou toute autre obstruction avec de l'air comprimé ou de l'eau faiblement comprimée.

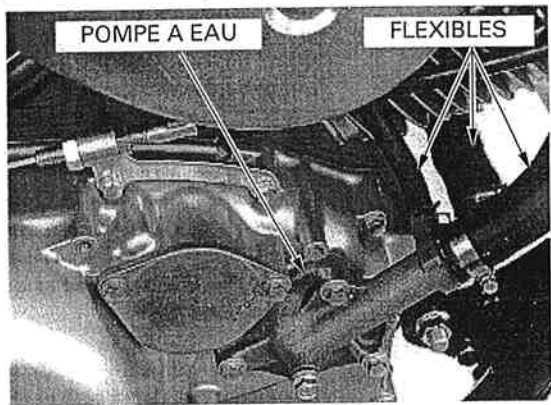
Remplacer le radiateur si le passage de l'air est restreint sur plus de 20% de la surface de radiation. Pour le remplacement du radiateur, se reporter à la page 6-8.



## ENTRETIEN

Déposer le couvercle de avant droit (page 3-12). Vérifier toute fuite du liquide de refroidissement de la pompe à eau (voir page 6-13), du flexible à eau et des raccords de flexible. S'assurer que les flexibles sont en bon état; ils ne doivent présenter aucun signe de détérioration. Remplacer tout flexible présentant des signes de détérioration. Vérifier le serrage de tous les colliers de flexible.

Pour le remplacement du radiateur, se reporter à la page 6-8.



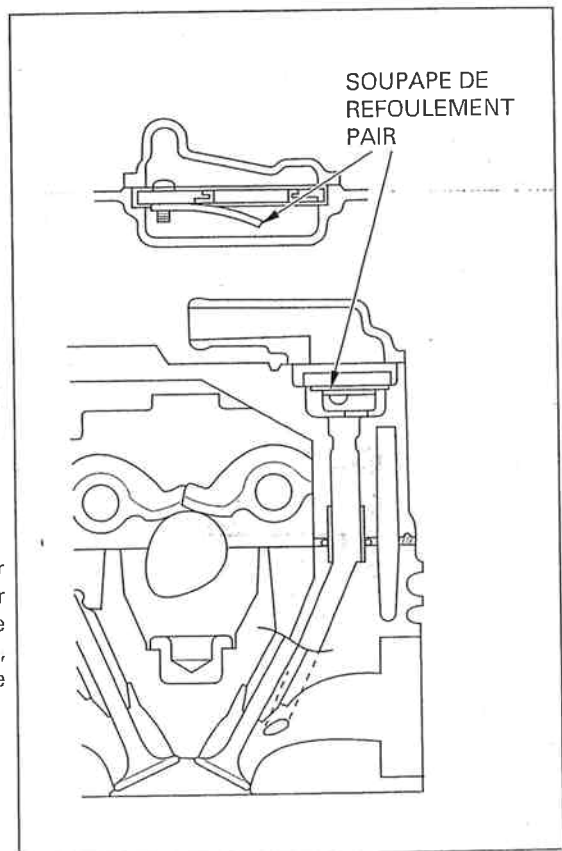
## SYSTEME D'ALIMENTATION EN AIR SECONDAIRE

### NOTE:

- Ce modèle est équipé d'un système d'alimentation en air secondaire intégré. Le système d'alimentation en air secondaire à impulsions se trouve sur le couvercle de la culasse.
- Le système d'alimentation en air secondaire introduit de l'air filtré dans les gaz d'échappement dans la lumière d'échappement. L'air secondaire est aspiré dans la lumière d'échappement lorsqu'il y a une impulsion de pression négative dans le système d'échappement. Cette charge d'air secondaire facilite la combustion des gaz d'échappement non brûlés et change une grande quantité d'hydrocarbures et d'oxyde de carbone en dioxyde de carbone relativement inoffensif et en eau.

Déposer le réservoir à carburant (page 2-4).

Vérifier les flexibles et les tuyaux d'injection d'air entre la soupape de commande d'injection d'air secondaire à impulsions (PAIR) et la lumière d'échappement afin de vérifier toute détérioration, dommage ou connexion desserrée. S'assurer que les flexibles ne sont pas craquelés.

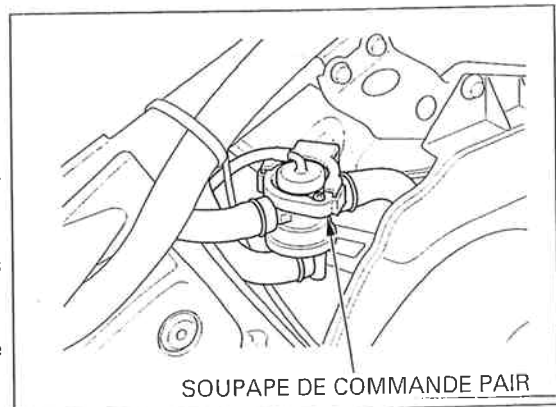


### NOTE:

Si les flexibles présentent des signes de dommages dus à la chaleur, vérifier les soupapes de refolement PAIR (page 5-21).

Vérifier le flexible d'aspiration d'air entre le boîtier de filtre à air et la soupape de commande PAIR pour détecter toute détérioration, dommage ou connexions desserrées. S'assurer que les flexibles ne sont pas en coque, ni pincés ou fêlés.

Pour la vérification de la soupape de commande PAIR, voir page 5-21



## CHAÎNE SECONDAIRE

### INSPECTION DE FLECHE DE LA CHAÎNE SECONDAIRE

#### ATTENTION

*Ne jamais inspecter et régler la chaîne secondaire lorsque le moteur est en train de tourner.*

Couper le contact, placer la moto sur sa béquille latérale et passer au point mort.  
Mesurer la flèche sur le bras inférieur de la chaîne secondaire à mi-chemin entre les pignons.

**FLECHE** : 20 -30 mm

#### PRECAUTION

*Une flèche de chaîne excessive de 50 mm ou plus risque d'endommager le cadre.*

### REGLAGE

Desserrer l'écrou d'axe arrière.  
Tourner les écrous de réglage jusqu'à ce que la flèche correcte de la chaîne secondaire soit obtenue.

S'assurer que les repères d'index sur les deux tendeurs soient alignés avec les arêtes arrière des fentes d'axe dans le bras oscillant.

Serrer l'écrou d'axe arrière au couple spécifié.

**COUPLE DE SERRAGE** : 88 Nm (9,0 kg·m)

Serrer les écrous de réglage.

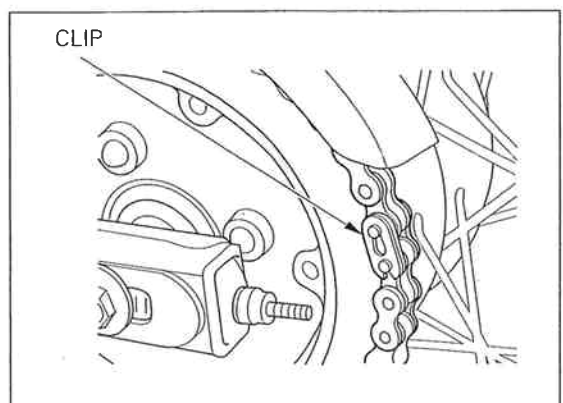
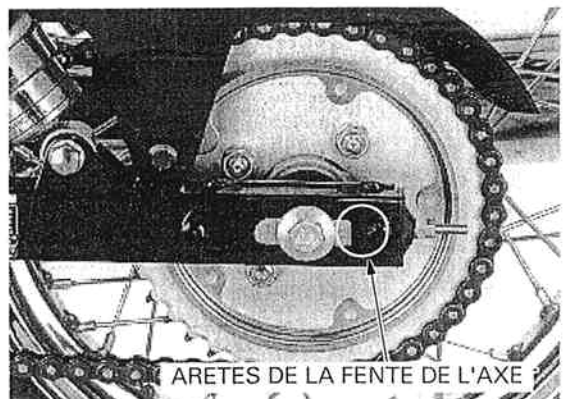
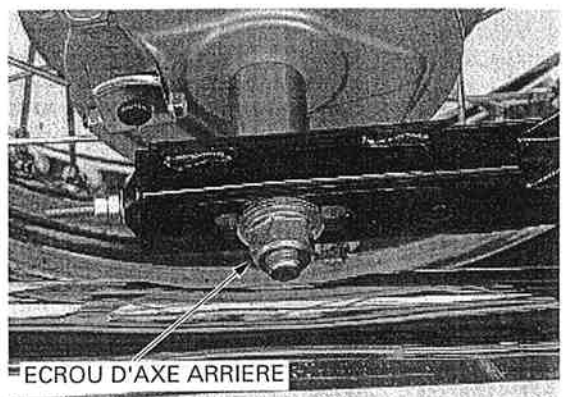
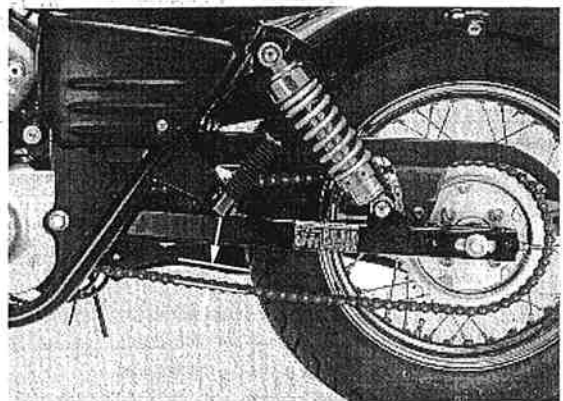
Vérifier à nouveau la flèche de la chaîne secondaire et la rotation libre de la roue.  
Vérifier la garde à la pédale de frein arrière (page 3-21), ajuster si nécessaire.  
Lubrifier la chaîne secondaire avec une huile à engrenages #80 - 90. Retirer l'excédent d'huile.

### INSPECTION DE NETTOYAGE ET LUBRIFICATION

Si la chaîne secondaire est extrêmement sale, elle doit être déposée et nettoyée avant la lubrification.  
Déposer le couvercle arrière gauche (page 7-3).

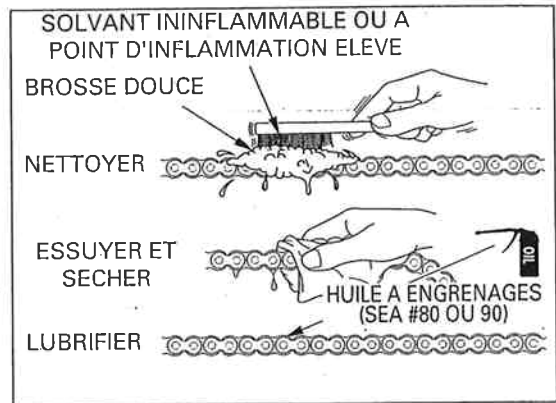
Déposer avec précaution le joint de chaîne avec des pinces.

Déposer l'attache rapide et la chaîne secondaire.



## ENTRETIEN

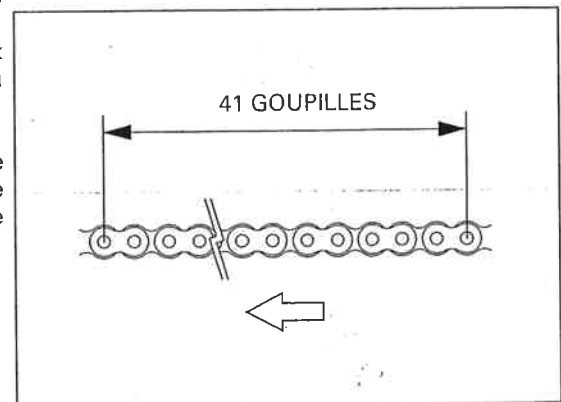
Nettoyer la chaîne avec un solvant ininflammable ou à point d'inflammation élevé et l'essuyer. Veiller à ce qu'elle soit sèche avant de la lubrifier. Lubrifier la chaîne secondaire avec une huile à engrenages #80 - 90. Essuyer l'excédent d'huile à engrenages.



Vérifier la chaîne secondaire pour détecter toute dommage possible ou usure. Remplacer la chaîne qui a des rouleaux endommagés, des raccords de mors desserrés ou si elle présente d'autres signes de détérioration.

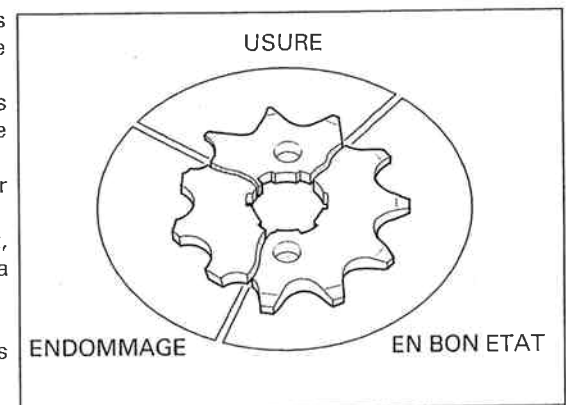
Mesurer la distance de la chaîne secondaire entre une portée de 41 goupilles du centre de la goupille au centre de la goupille avec la chaîne tendue et le raccord en coque redressé.

**LIMITE DE SERVICE : 647,7 mm**

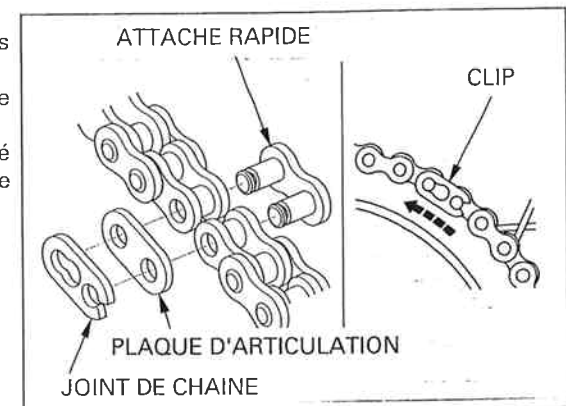


La repose d'une nouvelle chaîne sur des pignons usagés entraîne une usure rapide de la nouvelle chaîne. Vérifier le degré d'usure et l'état général des dents de la couronne menée et de la couronne d'entraînement. Remplacer si nécessaire. Ne jamais utiliser une chaîne secondaire neuve sur des pignons usés. La chaîne et les pignons doivent être en bon état, sinon la nouvelle chaîne de remplacement s'usera rapidement.

Vérifier les boulons et écrous de fixation sur les couronnes menées et d'entraînement. Si elles sont desserrées, les serrer.



Reposer la chaîne secondaire par-dessus les pignons. Reposer l'attache rapide et la plaque de l'articulation. Reposer le joint de chaîne avec son extrémité ouverte à l'opposée de la direction de la course de la chaîne.

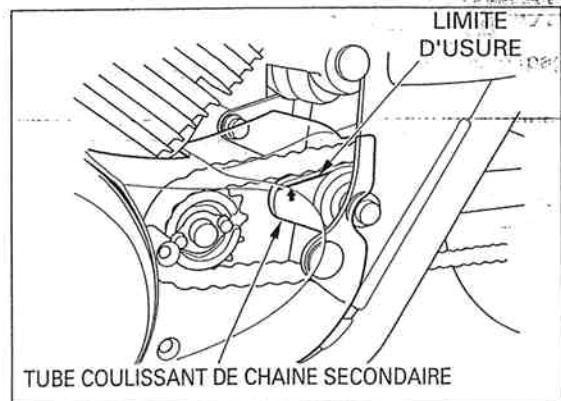


## TUBE COULISSANT DE CHAÎNE SECONDAIRE

Déposer le couvercle arrière gauche (page 7-3).

Vérifier si le tube coulissant de chaîne secondaire est usé ou endommagé.

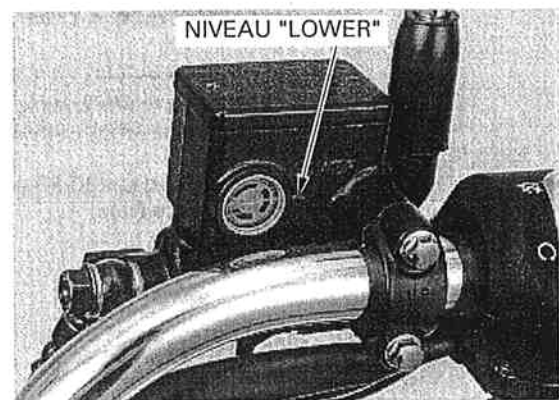
Remplacer le tube coulissant de chaîne secondaire s'il a atteint sa limite d'usure ou s'il a été endommagé.



## LIQUIDE DE FREIN

### PRECAUTION

- *Ne pas déposer le couvercle ou le bouchon tant que le réservoir est à l'horizontal car le liquide risque de se déverser.*
- *Ne pas mélanger différents types de liquides car ils ne sont pas compatibles entre eux.*
- *Ne pas laisser de matières étrangères pénétrer dans le système lors du remplissage du réservoir.*
- *Éviter de renverser du liquide sur les surfaces peintes ou les pièces en plastique ou en caoutchouc. Disposer un chiffon sur ces pièces lors de l'entretien du système.*

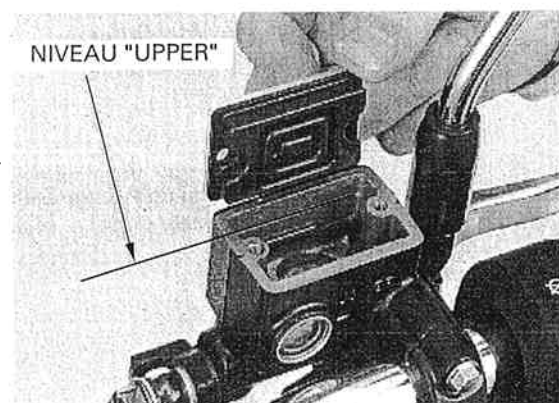
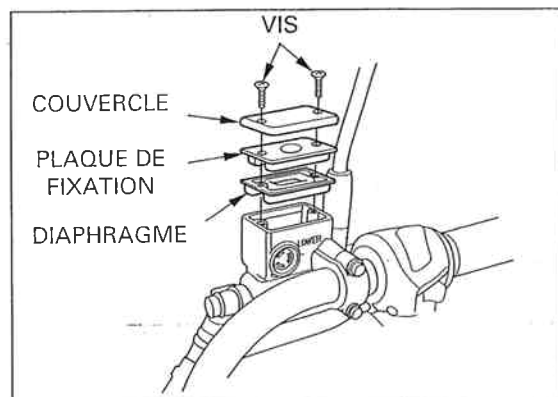


### NOTE:

- Lorsque le niveau de liquide est faible, vérifier l'usure des plaquettes de frein (page 3-20). Un niveau de liquide faible peut s'expliquer par l'usure des plaquettes de frein. Si les plaquettes de frein sont usées, le piston d'étrier est retiré et ceci est valable pour un niveau de réservoir faible. Si les plaquettes de frein ne sont pas usées et si le niveau de liquide est faible, vérifier les fuites de l'ensemble du circuit (page 3-20).
- Ne pas déposer le flotteur à niveau du réservoir lors du remplissage avec du liquide de frein.

Tourner le guidon sur la gauche de telle sorte que le réservoir soit à l'horizontale et vérifier le niveau du réservoir de frein avant par le regard en verre. Si le niveau (arête du flotteur) est proche du repère de niveau inférieur, déposer le couvercle, la plaque de fixation et le diaphragme et remplir le réservoir jusqu'à la coulée avec du liquide de frein DOT 3 ou DOT 4 provenant d'un bidon scellé.

Se reporter à la page 14-3 pour ce qui est des procédures de remplacement/purge du liquide de frein.



## ENTRETIEN

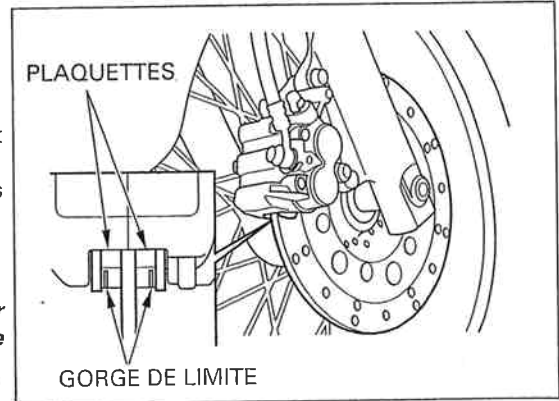
### MACHOIRE DE FREIN/USURE DES PLAQUETTES

#### PLAQUETTES DE FREIN AVANT

Vérifier l'usure des plaquettes de frein.  
Remplacer les plaquettes de frein si la plaquette de frein est usée jusqu'à la partie inférieure de la rainure de limite d'usure.  
Se reporter à la page 14-5 pour le remplacement des plaquettes de frein.

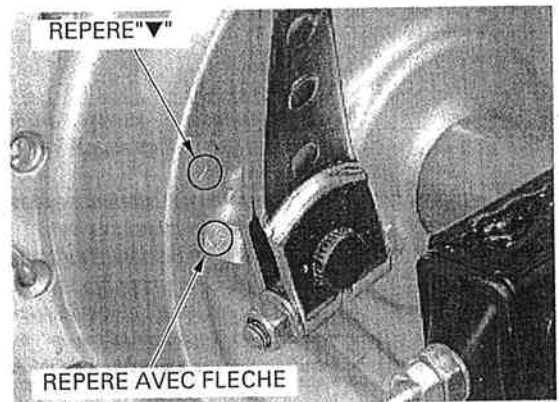
#### PRECAUTION

*Toujours remplacer les plaquettes de frein par paires afin que la pression exercée sur le disque soit uniforme.*



#### MACHOIRE DE FREIN ARRIERE

Remplacer les mâchoires de frein si la flèche sur le bras du frein est alignée avec le repère de référence "▼" lors de l'application complète de la pédale de frein arrière.  
Se reporter à la page 13-11 pour le remplacement des mâchoires de frein.



### CIRCUIT DE FREINAGE

#### INSPECTION

Serrer fermement le levier ou la pédale de frein et vérifier que de l'air ne pénètre pas dans le circuit. Si le levier ou la pédale semble doux ou spongieux lors du fonctionnement, évacuer l'air du circuit.

Vérifiez les flexibles de frein et les raccords pour voir s'ils sont détériorés, craquelés ou s'ils présentent des signes de fuite. Resserrer tous les raccords desserrés. Remplacer les flexibles et les raccords comme il convient.

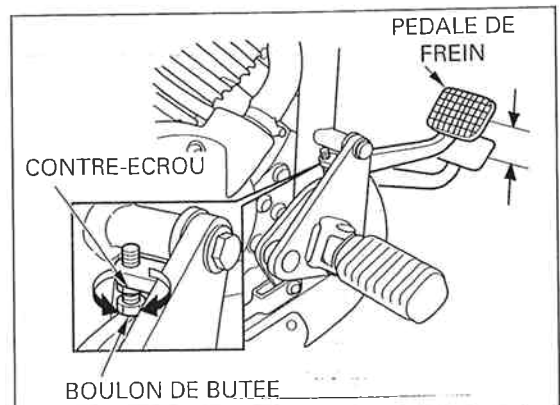
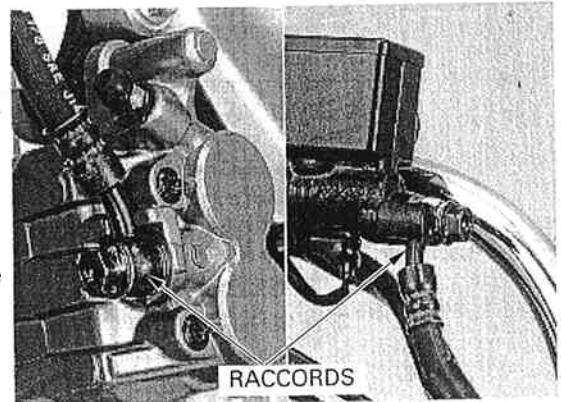
Se reporter à la page 14-3 pour les procédures de purge de frein.

#### HAUTEUR DE PEDALE DE FREIN

Pour ajuster:  
Desserrer le contre-écrou du boulon de butée et tourner le boulon de butée.  
Resserrer le contre-écrou.

#### NOTE:

Après le réglage de la hauteur de la pédale de frein, vérifier le contacteur de feu-stop arrière et la garde à la pédale de frein, régler si nécessaire.



## GARDE A LA PEDALE DE FREIN

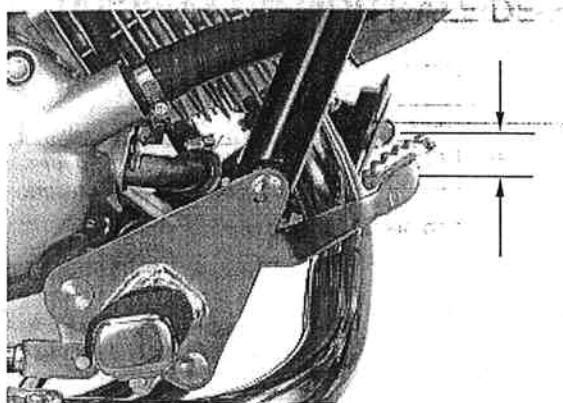
**NOTE:**

Effectuer le réglage de la garde à la pédale de frein après avoir réglé la hauteur de la pédale de frein.

Vérifier la garde à la pédale de frein.

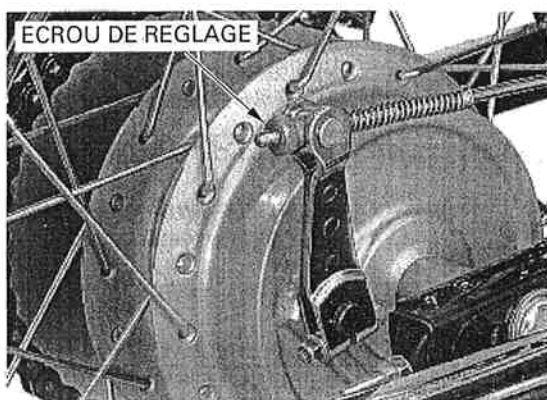
**GARDE : 20 - 30 mm**

Si un réglage est nécessaire, utiliser l'écrou de réglage du frein arrière.



**NOTE:**

Après le réglage de la garde à la pédale de frein, vérifier le fonctionnement du contacteur de feu stop arrière et le régler si nécessaire.



## CONTACTEUR DE FEU STOP

**PRECAUTION**

*Si vous faites tourner le corps du contacteur lors du réglage, ceci risque de casser les fils dans le contacteur.*

**NOTE:**

- Le contacteur de feu stop sur le levier de frein avant ne peut pas être réglé. Si l'actionnement du contacteur de feu stop avant et l'engagement du frein sont désactivés, remplacer l'unité du contacteur ou les pièces défectueuses du système.
- Procéder aux réglages du contacteur de feu stop arrière après avoir effectué les réglages de la hauteur et de la garde à la pédale de frein.

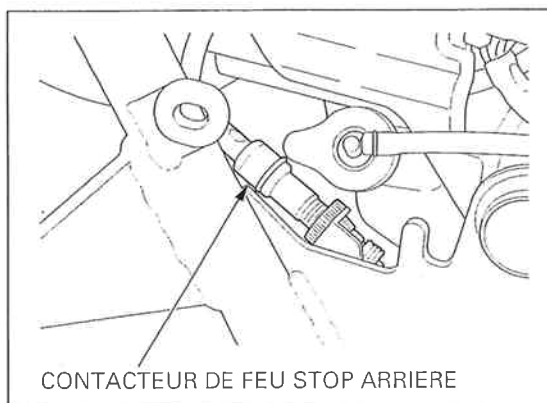
Vérifier le fonctionnement du contacteur de feu stop et le réglage en serrant les freins. Vérifier visuellement s'il y a des dommages et veiller à ce que la plaque du réflecteur soit propre.

Régler le contacteur de feu stop arrière de manière que le feu stop s'allume avant que le frein ne soit engagé. Si le feu ne s'allume pas, régler le contacteur de manière que le feu s'allume au moment adéquat.

Faire tourner l'écrou de réglage sur le contacteur de feu stop et pas le corps du contacteur et le fil pour effectuer les réglages de l'actionnement du contacteur.

Après le réglage, vérifier à nouveau pour être sûr que le feu stop s'allume au moment adéquat.

*Veiller à maintenir fermement le corps du contacteur tout en tournant l'écrou de réglage.*



## ENTRETIEN

### ORIENTATION DU FAISCEAU DE PHARE

#### ATTENTION

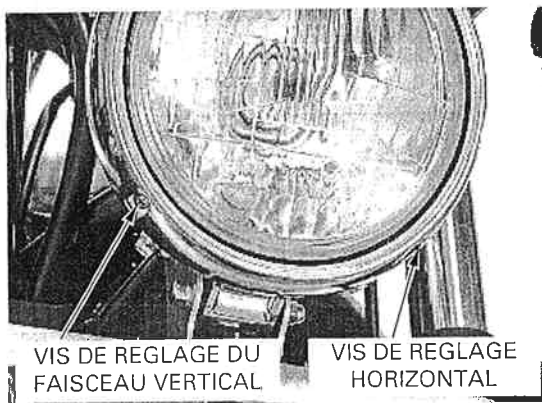
*Un phare mal réglé peut éblouir les usagers venant en sens inverse ou encore il peut ne pas éclairer assez loin pour assurer une parfaite sécurité.*

Régler le faisceau de phare en fonction des lois et règlements locaux.

Placer la moto sur une surface plane.

Régler le faisceau de phare à la verticale en tournant la vis de réglage du faisceau vertical. Une rotation dans le sens des aiguilles d'une montre déplace le faisceau vers le haut.

Les réglages du faisceau horizontal sont effectués en utilisant la vis de réglage du faisceau horizontal. Une rotation dans le sens des aiguilles d'une montre déplace le faisceau vers le côté droit du conducteur.



### SYSTEME D'EMBRAYAGE

Mesurer la garde d'embrayage à l'extrémité du levier d'embrayage.

**GARDE : 10 - 20 mm**

Réglage comme suit:

Les petits réglages s'effectuent sur le tendeur à proximité du levier.

Desserrer le contre-écrou et tourner le tendeur. Serrer le contre-écrou.

#### PRECAUTION

*Le tendeur risque d'être endommagé s'il est positionné trop loin, il quitte alors l'engagement de filetage minimum.*

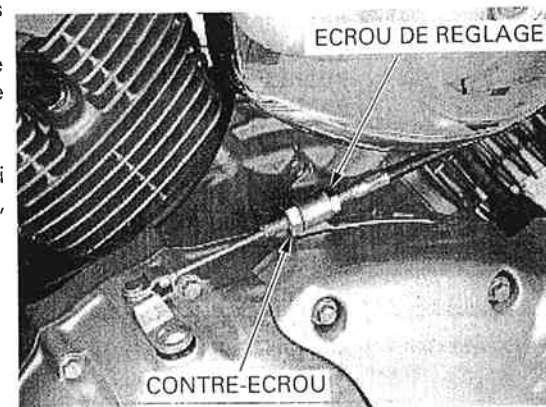
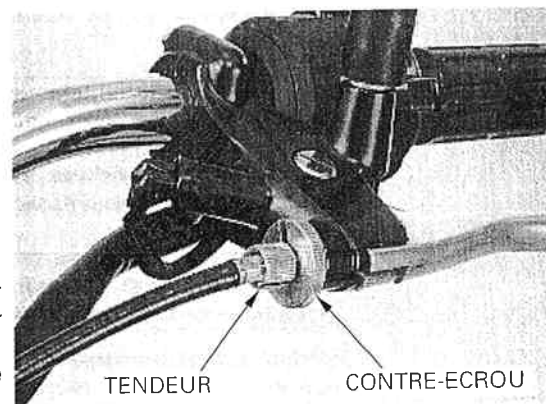
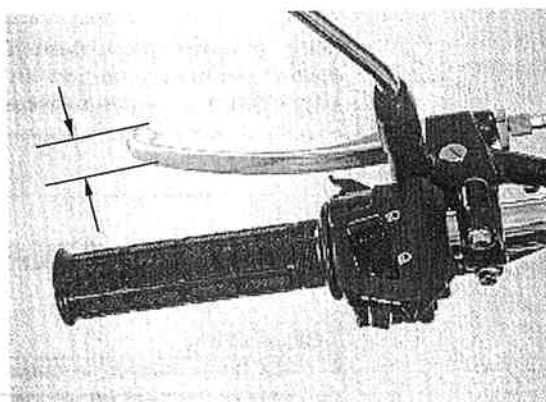
Si le tendeur est sorti à proximité de sa limite et si la garde correcte ne peut pas être obtenue, serrer complètement le tendeur en avant et le dévisser d'un tour.

Resserrer le contre-écrou et effectuer un réglage important comme décrit ci-dessous.

Les réglages importants s'effectuent sur le bras d'embrayage.

Desserrer le contre-écrou et tourner l'écrou de réglage pour régler la garde. Immobiliser l'écrou de réglage tout en serrant le contre-écrou.

Si la garde correcte ne peut pas être obtenue ou si l'embrayage patine lors de la conduite d'essai, démonter et vérifier l'embrayage (voir section 8).



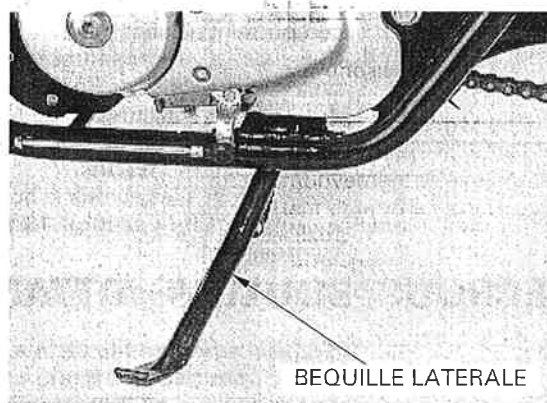
## BEQUILLE LATÉRALE

Placer la moto sur une surface plane.

Vérifier si le ressort de la béquille latérale est endommagé ou détendu.

Vérifier que le mouvement de la béquille latérale se fait bien librement et lubrifier le pivot de la béquille latérale si nécessaire.

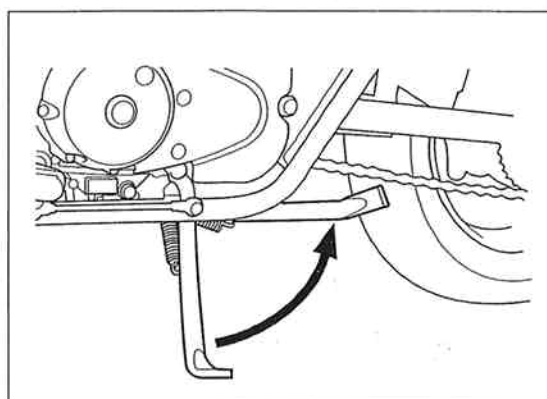
Veiller à ce que la béquille latérale ne soit pas courbée.



Vérifier le système d'arrêt d'allumage de la béquille latérale :

- S'asseoir à cheval sur la moto et relever la béquille latérale.
- Mettre le moteur en marche avec la boîte de vitesses au point mort, puis passer une vitesse tout en serrant le levier d'embrayage.
- Abaisser complètement la béquille latérale.
- Le moteur doit s'arrêter lorsque la béquille latérale est abaissée.

S'il y a un problème avec le système, vérifier le contacteur de la béquille latérale (section 18)



## SUSPENSION

### ATTENTION

*Des pièces de suspension desserrées, usées ou endommagées peuvent affecter la stabilité et le contrôle de la moto. Réparer ou remplacer les composants endommagés avant la conduite. Conduire une moto avec une suspension défectueuse augmente le risque d'accident et de blessure possible.*

### AVANT

Vérifier l'action des fourches en utilisant les freins avant et en comprimant plusieurs fois la suspension avant.

S'assurer que l'ensemble de la fourche ne présente pas de signes de fuite, de détérioration ou de fixations desserrées.

Remplacer les pièces endommagées qui ne peuvent pas être réparées.

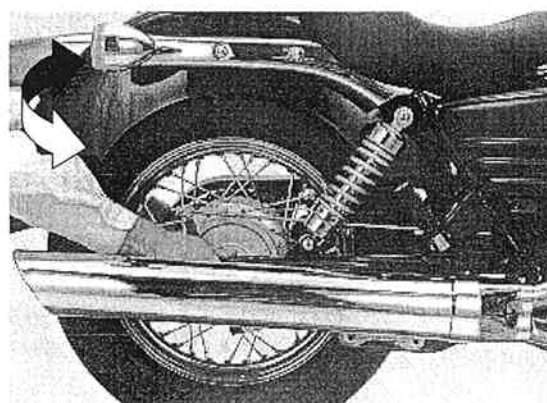
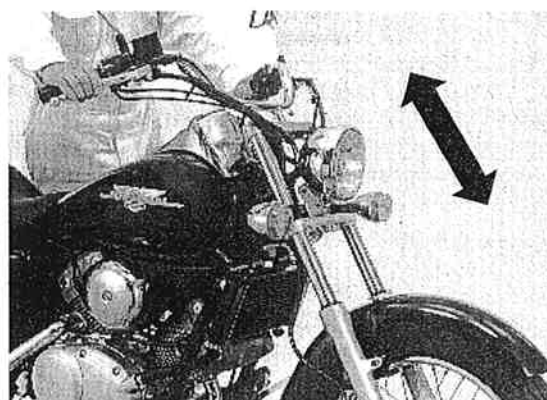
Resserrer tous les écrous et boulons.

Se reporter à la section 12 pour l'entretien de la fourche avant.

### ARRIÈRE

Supporter la motocyclette en utilisant la béquille de sécurité ou un treuil et décoller la roue arrière du sol. Vérifier si les roulements du bras oscillant sont usés en saisissant la roue arrière et en essayant de déplacer la roue côté à côté.

Remplacer les roulements s'ils sont desserrés (section 13).

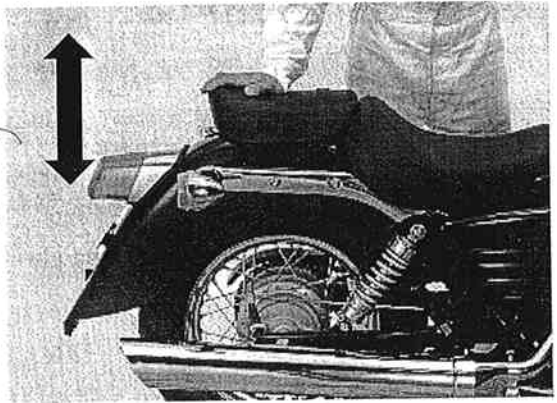


## ENTRETIEN

Vérifier l'action des amortisseurs en les comprimant plusieurs fois.  
S'assurer que l'ensemble des amortisseurs ne présente pas de signes de fuite, de détérioration ou des fixations desserrées.  
Remplacer les pièces endommagées qui ne peuvent pas être réparées.  
Resserrer tous les écrous et boulons.  
Se reporter à la section 13 pour l'entretien des amortisseurs.

### ECROUS, BOULONS, ATTACHES:

S'assurer que tous les écrous, boulons et vis du châssis sont serrés à leurs couples de serrage corrects (page 1-13) aux intervalles indiqués dans le programme d'entretien (page 3-3).  
Vérifier que toutes les goupilles fendues, les clips de glissement, les colliers de tuyau et les armatures de câble sont en place et fixés correctement.



### ROUES/PNEUS

S'assurer que la fourche ne peut pas se déplacer, élever la roue avant et vérifier le jeu. Tourner la roue et vérifier qu'elle tourne régulièrement sans émettre de bruit inhabituel.

Si vous détectez des défaillances, vérifiez les roulements de roue.  
Soutenir la moto et décoller la roue arrière du sol. Vérifiez le jeu de la roue ou du pivot du bras oscillant. Tourner la roue et vérifier qu'elle tourne régulièrement sans émettre de bruit inhabituel.

Si des conditions anormales sont détectées, vérifiez les roulements de roue arrière.

#### NOTE:

Le pivot du bras oscillant étant compris dans cette vérification, veillez à confirmer l'emplacement du jeu; c'est à dire depuis les roulements de roue ou le pivot du bras oscillant.

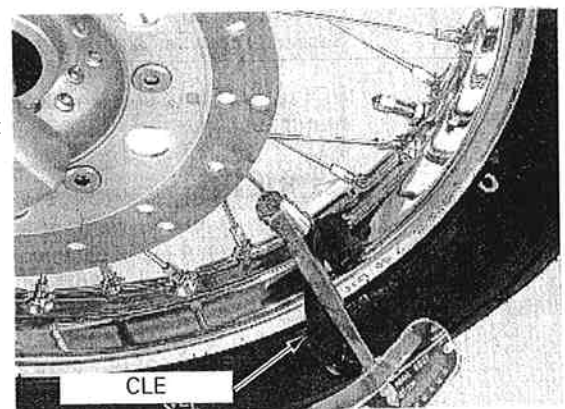
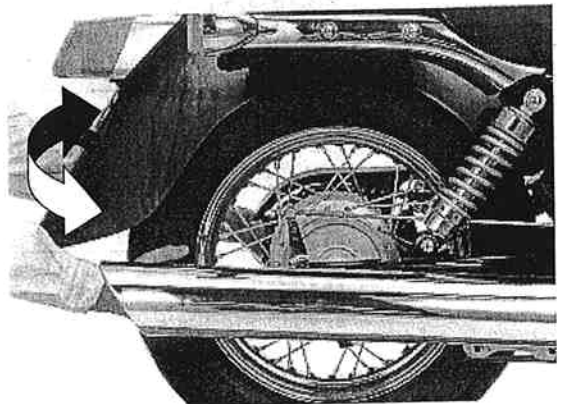
Vérifier si les rayons sont desserrés en tapotant dessus avec un tournevis.

Si un rayon n'a pas un son métallique résonnant ou s'il a un son différent des autres rayons, le serrer au couple spécifié.

#### OUTIL :

Clé à rayon, 5,8 x 6,1 mm 07701-0020300  
COUPLE DE SERRAGE : 4 Nm (0,4 kg-m)

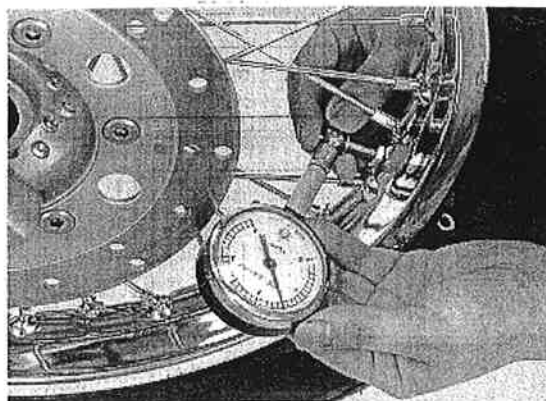
*Tapoter sur les rayons et veiller à ce que le son métallique clair du même son métallique résonnant puisse être entendu sur tous les rayons.*



**NOTE:**

La pression doit être contrôlée lorsque les pneus sont FROIDS.

Vérifiez la pression de chaque pneu à l'aide d'un manomètre de pression.



**PRESSIION DES PNEUS RECOMMANDEE :**

		Avant	Arrière
Taille de pneu		100/90 – 17 55S	130/90 – 15 M/C 66P
Pression de pneu à froid kPa (kg/cm <sup>2</sup> )	Charge de 90 kg max.	200 (2,00)	200 (2,00)
	Capacité de poids maximum	200 (2,00)	200 (2,00)
Capacité de poids maximum		180 kg	
Marque de pneu		BRIDGESTONE L309 DUNLOP F17	BRIDGESTONE G508 DUNLOP D404G

Vérifier si les pneus sont coupés et s'ils comportent des clous ou autres dommages.  
Vérifier le gauchissement des roues avant et arrière (se reporter à la section 12 et 13).

Mesurer la profondeur de sculpture au centre des pneus.  
Remplacer les pneus si la profondeur de sculpture atteint les limites suivantes.

**PROFONDEUR DE SCULPTURE MINIMUM**

- AVANT : 1,5 mm
- ARRIÈRE : 2,0 mm



**ROULEMENTS DE LA TETE DE**

**NOTE:**

S'assurer que les câbles de commande n'interfèrent pas avec la rotation du guidon.

Supporter la moto et décoller la roue avant du sol. S'assurer que le guidon se déplace librement d'un côté à l'autre. Si le guidon se déplace irrégulièrement, est grippé ou présente un mouvement vertical, vérifier les roulements de la tête de direction (voir section 12).

