

HONDA 250/350

MODELE CB250/350

MANUEL DU CONDUCTEUR

© HONDA MOTOR CO., LTD. 1971

AVANT PROPOS

Vous venez d'acquérir une moto Honda CB250/CB350 et nous sommes heureux de vous compter au nombre de nos clients.

Ce modèle allie à ses nombreuses caractéristiques des performances et une sécurité inégalées par beaucoup d'autres machines de sa catégorie. Comme pour toutes bonnes machines il est essentiel d'en prendre soin et de l'entretenir régulièrement afin de l'utiliser sans incident et d'en obtenir les performances optimum. Ce manuel est votre guide d'utilisation et de révision. Votre concessionnaire HONDA sera heureux de répondre à toutes vos questions et de vous fournir toute l'assistance désirée. Votre concessionnaire officiel HONDA est également équipé pour effectuer les révisions périodiques au fur et à mesure du kilométrage parcouru.

Nous vous remercions d'avoir choisi HONDA et nous vous souhaitons bonne route.

TABLE DES MATIERES

EMPLACEMENT DES NUMÉROS DE CADRE ET DE MOTEUR	7
DESCRIPTION	8
INSTRUCTIONS D'UTILISATION	12
COMMANDES ÉLECTRIQUES	12
Instruments et voyants lumineux	12
Contacteur principal	14
Contacteur de sécurité	15
Bouton de démarreur	15
Commutateur de phare	16
Bouton de réglage du faisceau	16
Contacteur de feux de direction	17
Bouton avertisseur	17
COMMANDES MÉCANIQUES	18
Antivol de direction	18

Verrouillage du siège et support du casque	19
Levier de débrayage	19
Levier de frein avant.....	20
Pédale de frein arrière	20
Levier de changement de vitesses	21
Levier de starter.....	22
CARBURANT ET HUILE	23
Robinet d'essence	23
Réservoir de carburant	24
Huile moteur préconisée	25
CONSEILS POUR LA PRESSION DES PNEUS	27
CONTRÔLES AVANT LA CONDUITE.....	28
MISE EN ROUTE DU MOTEUR	29
Procédé de démarrage, moteur froid.....	29
Démarrage par très basse température.....	30

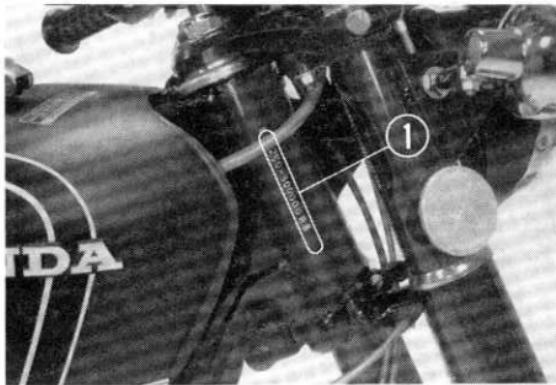
Démarrage moteur chaud.....	30
PROCÉDÉ DE RODAGE	31
CONDUITE DE LA MACHINE	31
ARRET (parking).....	33
ENTRETIEN	34
TABLEAU D'ENTRETIEN	34
OPÉRATIONS D'ENTRETIEN	37
Huile moteur	37
Filtre à huile	39
Bougies	41
Réglage de l'écartement des vis platinées et de l'avance à l'allumage	43
Réglage du jeu des soupapes.....	47
Chaîne de distribution	50

Entretien du filtre à air	51
Câble d'accélération	52
Jeu à la poignée d'accélération.....	53
Carburateurs	54
Filtre à carburant	56
Embrayage	57
Chaîne de Transmission	60
Graissage de la chaîne.....	62
Frein avant	64
Frein arrière	66
Suspension avant	67
Huile de fourche avant.....	68
Suspension arrière	69
Bagues de bras suspension arrière	69
Amortisseurs arrières.....	70

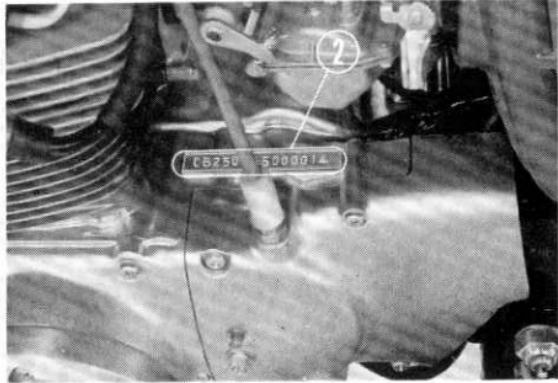
Batterie.....	71
Dépose de la roue avant.....	74
Dépose de la roue arrière	75
Réglage du phare	76
Contacteur de feu de stop	77
Remplacement de l'ampoule de phare	78
Remplacement de la lampe de feu arrière et de stop	79
Remplacement d'une lampes de feu de direction	79
TROUSSE A OUTILS	80
SPECIFICATIONS	82
DIAGRAMME DE CÂBLAGE	89

EMPLACEMENT DES NUMÉROS DE CADRE ET DE MOTEUR

Le numéro de série du cadre ① est frappé sur le côté gauche du tube de direction et le numéro de moteur ② est situé sur la partie supérieure gauche du carter moteur. Ces numéros sont nécessaires à l'immatriculation. De plus ils doivent être rappelés pour toutes commandes de pièces détachées, le numéro de cadre pour des pièces de cadre et le numéro de moteur pour des pièces de moteur.



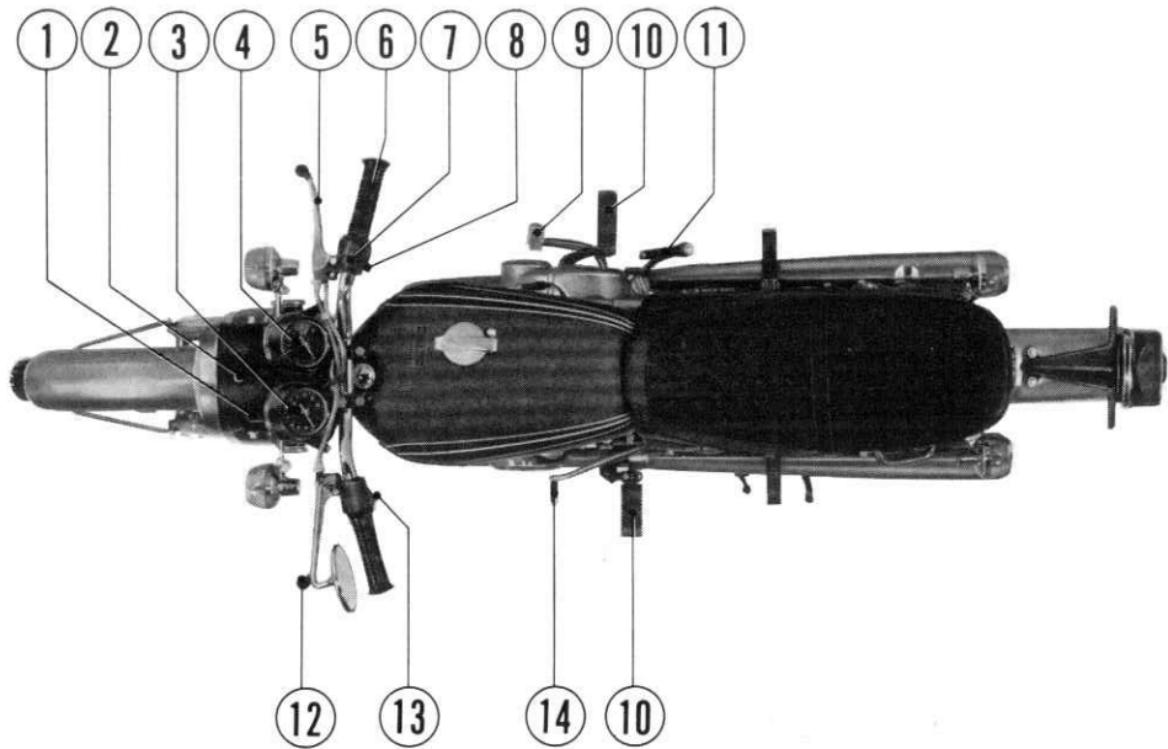
① N° de série du cadre

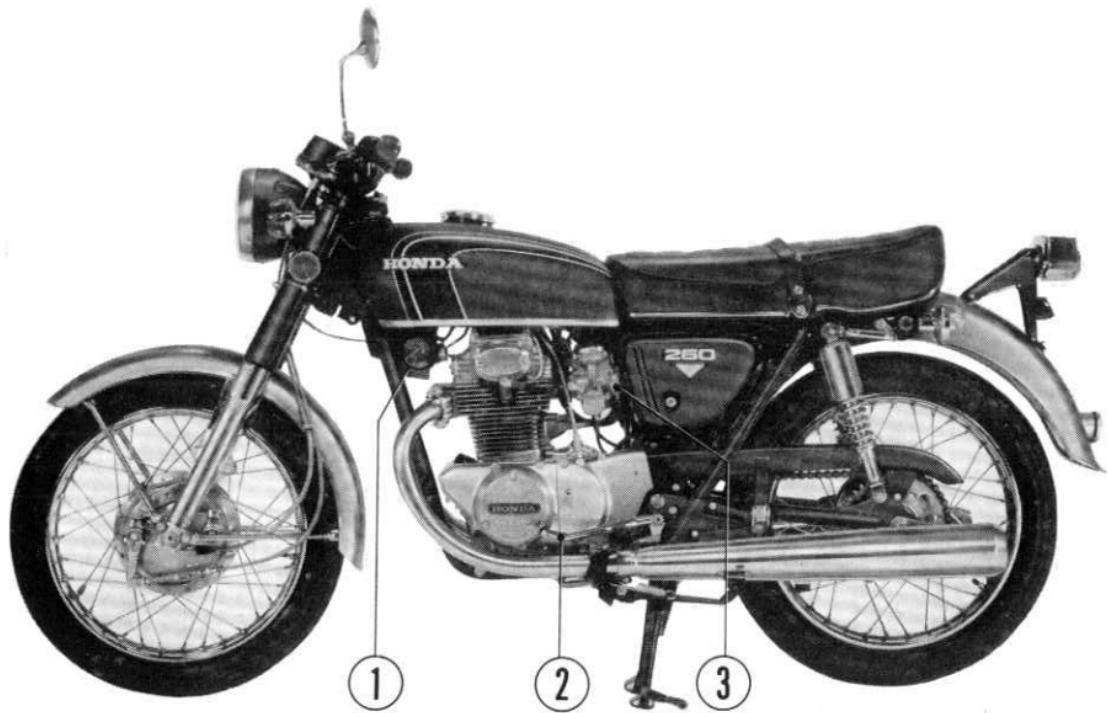


② N° de série du moteur

DESCRIPTION

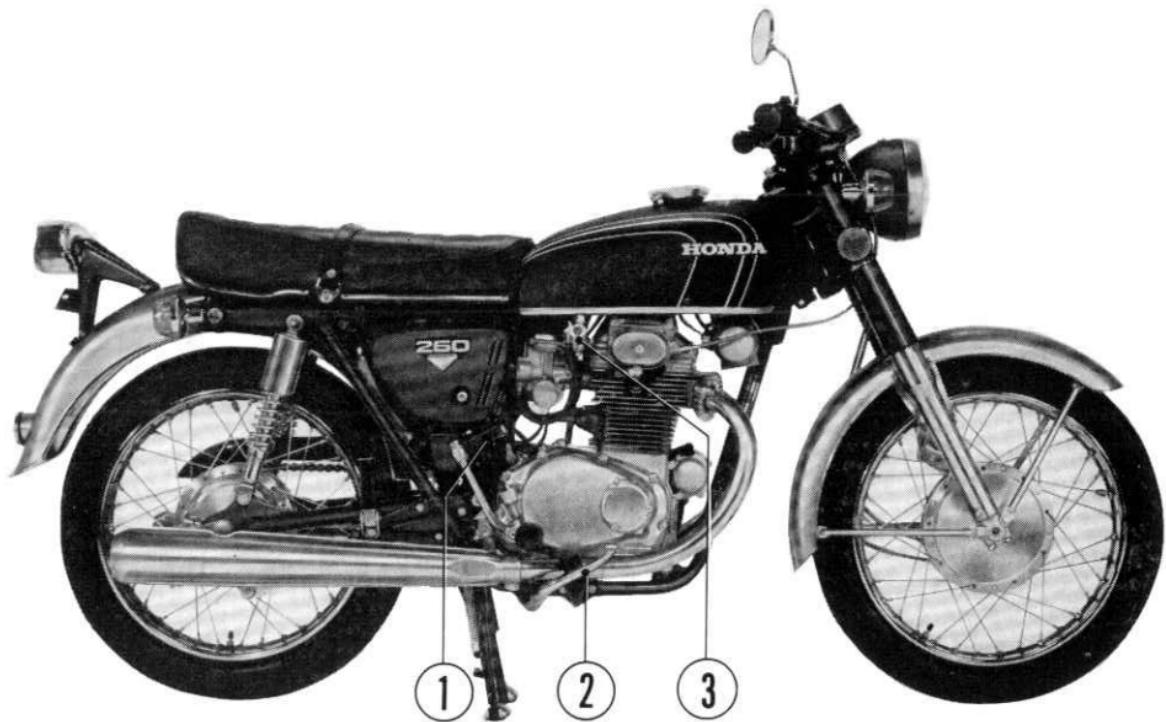
- ① Commutateur de phare
- ② Lampe témoin de phare
- ③ Compteur de vitesses
- ④ Compte-tours
- ⑤ Levier de frein avant
- ⑥ Poignée d'accélération
- ⑦ Contacteur de sécurité
- ⑧ Contacteur de phare (dessus)
Bouton de démarreur (dessous)
- ⑨ Pédale de frein arrière
- ⑩ Repose-pieds
- ⑪ Pédale de démarreur
- ⑫ Levier de débrayage
- ⑬ Contacteur de feux de direction (dessus)
Bouton de commande d'avertisseur
(dessous)
- ⑭ Levier de sélecteur des vitesses





- ① Contacteur principal
- ② Levier de sélecteur

- ③ Levier de starter



① Pédale de kick

② Pédale de frein arrière

③ Robinet de carburant

INSTRUCTIONS D'UTILISATION

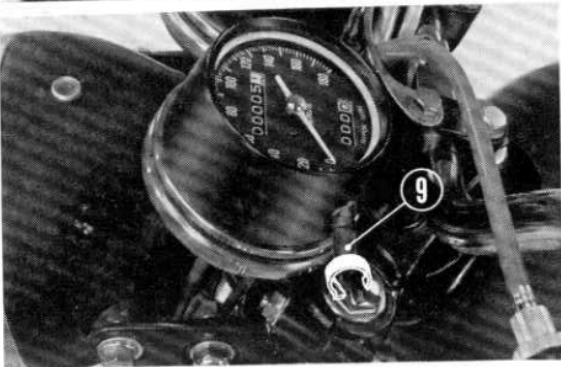
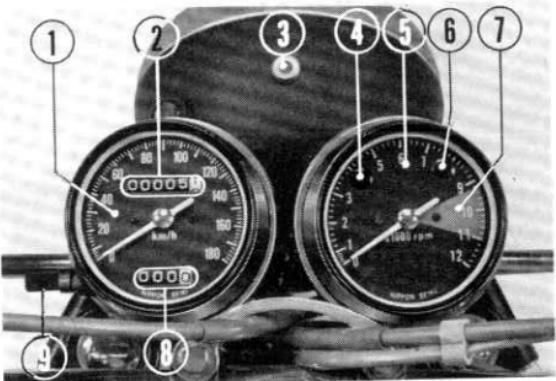
COMMANDES ELECTRIQUE

Instruments et voyants lumineux

Les instruments sont groupés et montés au dessus du carénage de phare et les voyants lumineux sont incorporés dans ces derniers.

Leurs fonctions sont indiquées dans le tableau de la page suivante.

- ① Compteur de vitesse
- ② Totalisateur
- ③ Lampe témoin de phare
- ④ Témoin de point mort
- ⑤ Compte-tours
- ⑥ Lampe témoin de feux de direction
- ⑦ Zone rouge du compte tours
- ⑧ Totalisateur journalier de kms
- ⑨ Remise à zéro

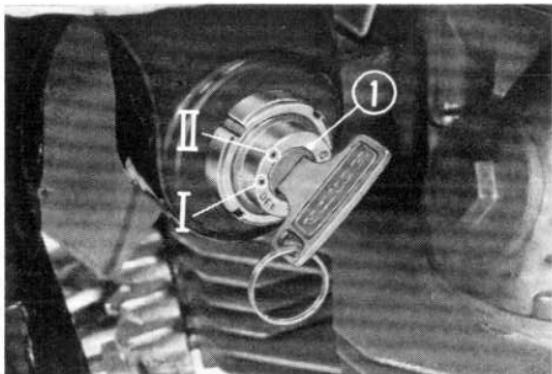


Réf. n°	Désignation	Fonction
1	Compteur de vitesse	Indique la vitesse d'utilisation.
2	Totalisateur	Indique le kilométrage total parcouru.
3	Témoin de phare (rouge)	S'allume lorsque le phare est lui-même allumé
4	Lampe témoin de point mort (verte)	Indique que la boîte de vitesses est au point mort.
5	Compte-tours	Indique le régime moteur.
6	Témoin de feu de direction (lumière ambre)	Indique que les feux de direction sont utilisés.
7	Zone rouge de compte-tours	En cours d'accélération, il se peut que le régime moteur entre dans la plage rouge de temps à autre. Néanmoins, il ne faut pas conduire trop longtemps dans cette zone, ni la dépasser.
8	Totalisateur journalier de kms	Indique la distance parcourue (remise à zéro à chaque parcours)

Contacteur principal

Le contacteur principal ① est situé côté gauche sous la partie avant du réservoir de carburant. Les fonctions des différentes positions sont expliquées dans le tableau ci-dessous.

① Contacteur principal



Position de la clé	Fonction	Extraction de la clé
OFF (arrêt)	Le circuit est coupé, le moteur ne peut fonctionner ainsi que les lumières.	La clé peut être retirée.
I (ON) (marche)	Le circuit est établi, les lumières peuvent être utilisées et le moteur mis en marche.	La clé ne peut être retirée.
II (parking)	Le circuit est coupé sauf le feu de position qui sera allumé. Le contacteur doit être mis sur la position OFF ou parking à l'arrêt et la clé doit être retirée.	La clé peut être retirée.

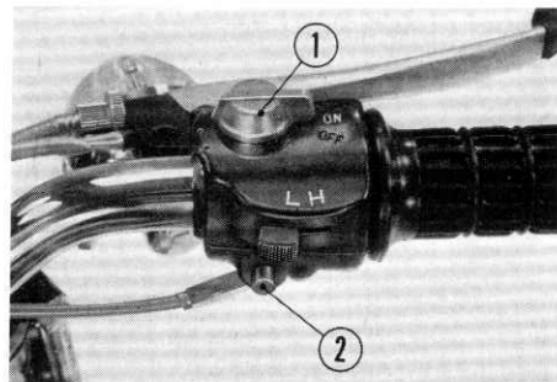
Contacteur de sécurité

Le contacteur de sécurité ① est situé sur le clenus du contacteur de phare à la poignée droite. A la position "ON" (bouton au centre) le circuit d'allumage est fermé et le moteur peut tourner. A la position "OFF" (de chaque côté de la position contrôle) le circuit d'allumage est ouvert et le moteur ne peut tourner. Le contacteur a été initialement prévu pour être utilisé comme contacteur de sécurité.

Bouton de démarreur

Le bouton de démarreur ② est situé directement sous le contacteur de commande de phare. Tant que l'on appuie sur le bouton, le démarreur entraîne le moteur. Consulter les pages 29 et 30 pour la méthode de démarrage.

- ① Contacteur de sécurité
- ② Bouton de démarreur



Commutateur de phare

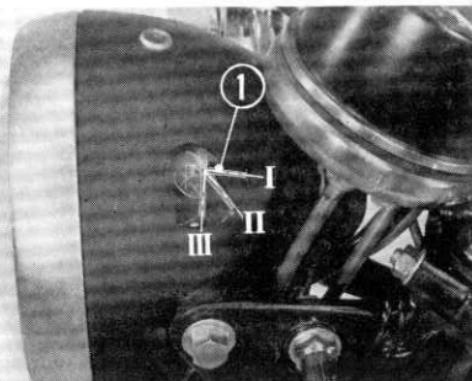
Le commutateur de phare ① est situé sur le boîtier de phare.

Les positions de fonctionnement de ce commutateur sont comme suit :

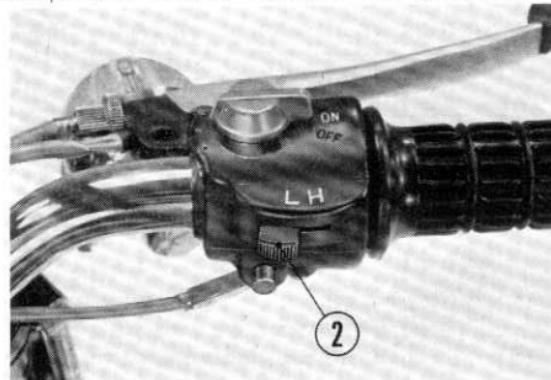
Position de commutateur	Fonction
I	Phare éteint
II	Lampe de position allumée
III	Phare allumé

Bouton de réglage du faisceau

Le bouton de réglage du faisceau de phare ② est situé sur la gaine de poignée de commande à droite. Quand le bouton de réglage du faisceau est placé sur la position "E" tandis que le commutateur de phare est à la position "III", la lumière se met en code. Et à la position "H", le feu de route est allumé. On utilisera le feu de code lorsqu'une autre voiture va croiser.



16 ① Commutateur de phare



② Bouton de réglage du faisceau

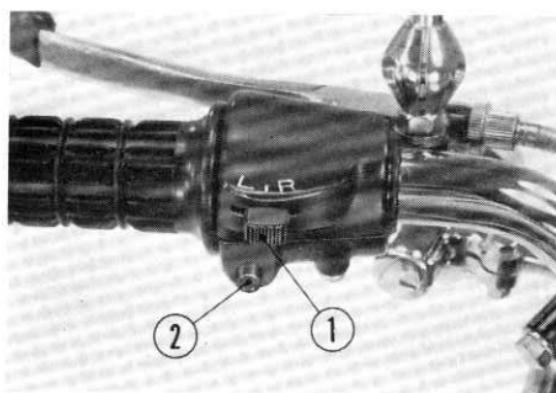
Contacteur de feux de direction

Le contacteur de feux de direction ① est situé sur le support de la poignée gauche. Il peut être utilisé sans retirer la main de la poignée. Pour signaler un changement de direction à gauche, il faut mettre le bouton sur la position "L". Pour signaler un changement de direction à droite, il faut mettre le bouton sur la position "R". Lorsque le changement de direction est terminé, remettre le bouton à la position centrale.

Bouton avertisseur

Le bouton avertisseur ② est situé sur le support de poignée gauche. L'avertisseur fonctionne tant que l'on appuie sur le bouton.

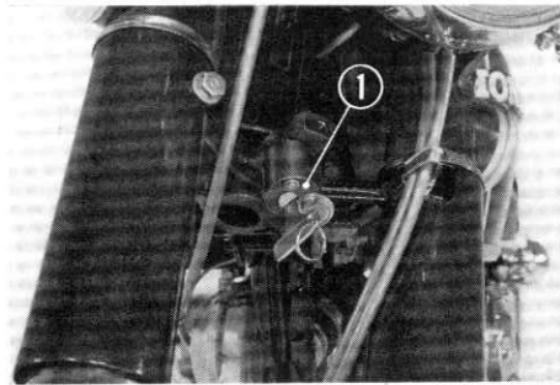
- ① Contacteur de feu de direction
- ② Bouton avertisseur



COMMANDES MECANIQUES

Antivol de direction

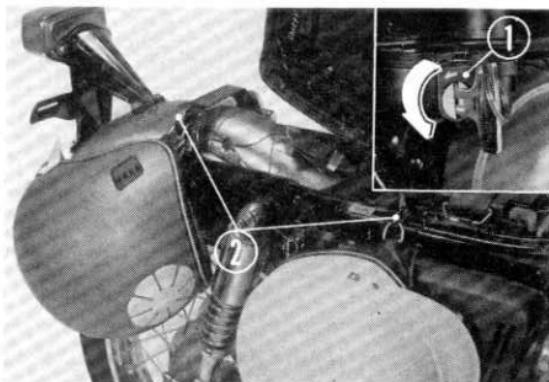
L'antivol de direction ① est situé juste sous le carénage de phare. Tourner le guidon à fond, soit à gauche, soit à droite, jusqu'en butée de direction, enfoncez la clé dans le verrou, tourner la clé de 60° à gauche en appuyant; puis ramener la clé à sa position d'origine et la retirer. La direction est alors verrouillée pour éviter le vol de la machine.



① Antivol de direction

Verrouillage du siège et support du casque.

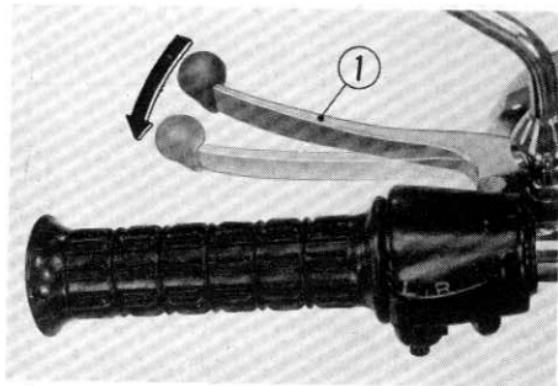
Le loquet de verrouillage du siège ① est logé à la partie droite la plus basse de siège. Introduisez la clé de contact principal et tournez-la en sens inverse des aiguilles d'une montre de 90° pour débloquer le siège et l'ouvrir.



① Verrouillage du siège
② Supports de casque

Levier de débrayage

Le levier de débrayage ① est situé à la poignée gauche. L'embrayage est désengagé lorsque l'on appuie sur le levier de débrayage dans la direction de la poignée gauche. L'embrayage s'effectuera avec souplesse en relâchant progressivement le levier. Le levier doit avoir un jeu de **10 à 20 mm**, jeu mesuré au bout de ce dernier.



① Levier de débrayage

Levier de frein avant

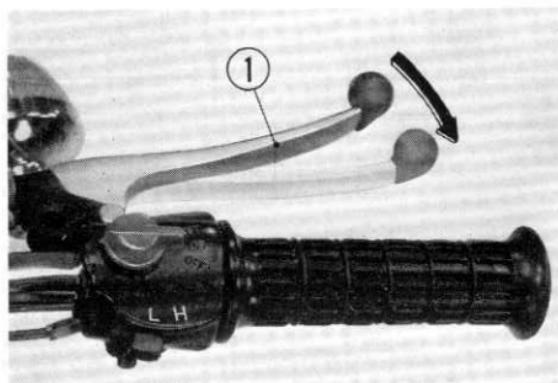
Le levier de frein avant ① est situé à côté de la poignée droite. Le freinage s'effectue en appuyant sur le levier, l'effort devant être proportionnel à la valeur du freinage désiré.

Le jeu normal au levier doit être de 20 à 30 mm.

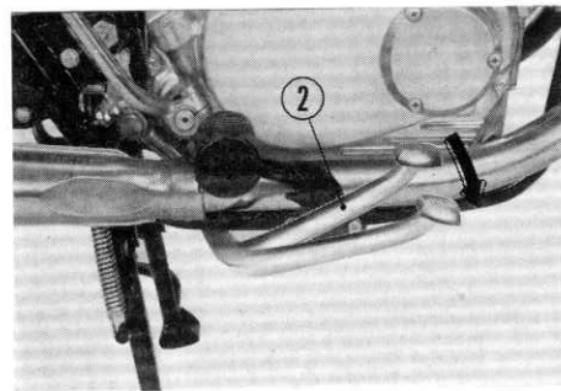
Pedale de frein arriere

La pédale de frein arrière ② est située à côté du repose-pied droit. Le freinage s'effectue en appuyant sur la pédale, l'effort devant être proportionnel à la valeur du freinage désiré.

Le jeu doit être compris entre 20 et 30 mm.



① Levier de frein avant

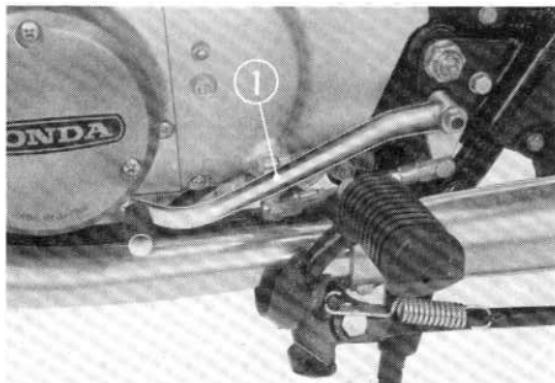


② Pédale de frein arrière

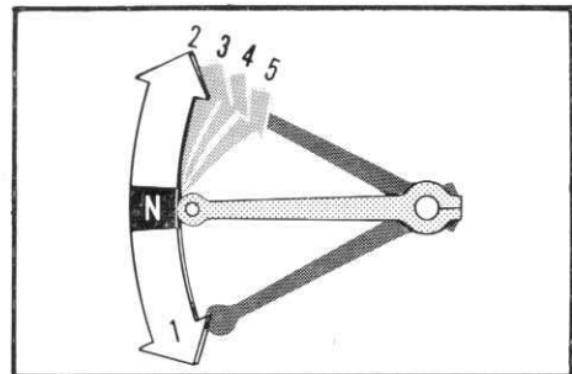
Levier de changement de vitesses

Le sélecteur de changement de vitesses ① situé à côté du repose-pied gauche est du type à passage progressif et à blocage précis ce qui signifie qu'une seule vitesse peut être passée à chaque sollicitation. L'ordre de passage des vitesses est montré sur la figure.

Le passage du point mort à la première vitesse (1ère) s'effectue en appuyant sur le levier de sélecteur vers le bas. Le passage en 2ème, 3ème, 4ème et 5ème vitesse s'effectue en relevant successivement le sélecteur. Le point mort est situé entre la 1ère et la 2ème vitesse.



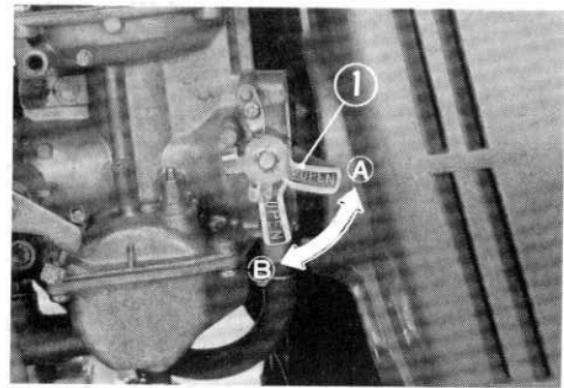
① Sélecteur de changement de vitesses



Ordre de passage

Levier de starter

Le levier de starter ① est situé à gauche des carburateurs. Lorsque le levier est levé Ⓐ les volets d'air sont fermés (position de démarrage, moteur froid). Lorsque le levier est baissé Ⓑ, les volets sont entièrement ouverts.



① Levier de starter

CARBURANT ET HUILE

Robinet d'essence

Le robinet d'essence est situé sous la partie droite du réservoir d'essence.
Position "Arrêt".

Lorsque le robinet est tourné sur la position "Stop", l'essence ne peut s'écouler du réservoir au carburateur. Tournez le robinet sur cette position si la moto est à l'arrêt.

Position "ON".

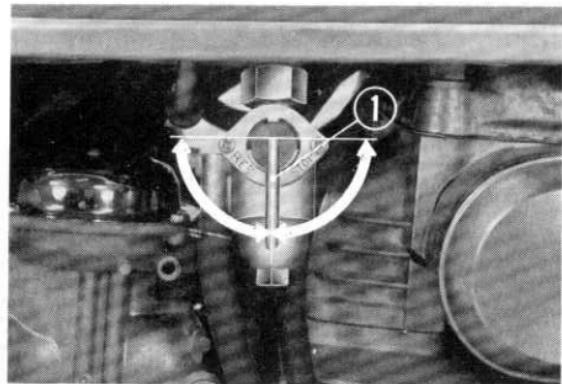
Lorsque le robinet est tourné sur la position "ON", l'essence s'écoule du réservoir principal au carburateur.

Mettre le robinet sur cette position lorsque le moteur est alimenté par le réservoir principal.

Position "RES".

Le robinet étant tourné sur cette position, l'essence s'écoulera du réservoir de réserve jusqu'au carburateur.

Le robinet ne doit être mis sur cette position que lorsque l'essence du réservoir principal aura été épuisée. La



① Robinet d'essence

contenance du réservoir de réserve est de 0,5 US gallon (2 litres). Lorsque l'opération de branchement du réservoir de réserve s'impose c'est le moment indiqué au conducteur pour faire le plein du réservoir principal.

Reservoir de carburant

La capacité du réservoir est de 12 litres, dont 2 litre de réserve inclus.

NOTA : Utiliser un carburant d'indice d'octane de 90 minimum, soit de Supercarburant. Ne pas mélanger d'huile au carburant.

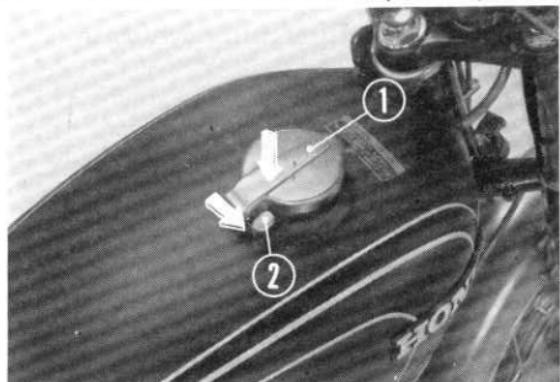
L'essence est inflammable et explosive sous certaines conditions.

En cours de remplissage, arrêtez toujours le moteur et ne fumez pas à proximité, de même que prenez garde aux flammes ou étincelles à proximité de la moto.

Ouverture du bouchon de réservoir

Le bouchon du réservoir comporte une sécurité pour éviter une ouverture accidentelle

D'abord, poussez vers le bas le bouchon ①, puis appuyez sur le loquet de verrouillage ② pour relâcher le blocage. Le bouchon s'ouvrira.



① Le bouchon vers le bas

② Laquet de verrouillage

Huile moteur préconisée

N'employez que de l'huile hautement detergente, de première qualité dont le degré soit équivalent ou excède celui des normes "Service Classification SD" des fabricants automobiles américains (précédemment dénommées Service Classification MS).

Les huiles destinées aux usages SD ou MS doivent en porter clairement l'indication sur le bidon.

L'emploi régulier d'additifs en huiles spéciales est inutile et ne ferait qu'accroître le prix de revient à l'utilisation.

La vidange d'huile doit être effectuée conformément au tableau des prescriptions dans le chapitre Entretien à la page 34.

REMARQUE :

L'huile moteur est un des facteurs primordiaux affectant la longévité de votre moteur. Les huiles non-détergentes ou de basse viscosité sont particulièrement déconseillées.

Viscosité

Le choix de la viscosité de l'huile employée sera fonction des conditions climatiques d'emploi. Changez d'huile appropriée à chaque fois que des variations atmosphériques interviendraient.

Viscosité préconisée :

Multigrade, SAE 10 W-40

Températures élevées, SAE 20 W-50

Intermédiaires :

Au dessus de 15°	SAE 30 ou 30W
De 0° à 15°	SAE 20 ou 20W
En dessous de 0°	SAE 10W

CONSEILS POUR LA PRESSION DES PNEUS

Une pression de gonflage correcte vous assurera un maximum de stabilité, de conduite confortable et de longévité pour vos pneus.

Assurez-vous que vous vous êtes bien conformé aux spécifications.

Pneus froids Pression Psi (kg/cm)	Pour un poids maximum de 90 kgs	Avant : (1.8)
	Pour le maximum de la charge du véhicule	Arrière : (2.0)
Capacité de Charge du véhicule	Avant : (1.8)	Arrière : (2.2)
Dimension des pneus	300lbs (135 kg)	
Avant : 3.00-18		
Arrière : 3.50-18 (CB350)		
3.25-18 (CB250)		

REMARQUE : Une pression de gonflage exagérée aura pour effet de provoquer une usure de la bande roulement de vos pneus ou d'autres inconvenients tel qu'un accident grave. Une pression insufisante pourra provoquer le dégagement des pneus ou endommager la chambre à air.
De temps à autres, vérifiez la pression des pneus et réajustez-la si nécessaire.

CONTROLES AVANT LA CONDUITE

Avant la mise en route il est bon de prendre l'habitude de procéder à un contrôle d'ensemble de la machine pour être sur que tout correspond aux conditions de sécurité de conduite. Cette inspection ne demande que quelques minutes et peut vous permettre d'économiser beaucoup de temp de d'argent.

Contrôler les points suivants, et si un réglage s'avère nécessaire, consulter le chapitre correspondant du présent manuel.

1. Niveau d'huile moteur—Rajouter de l'huile si le niveau est insuffisant sur la jauge (page 37).
2. Niveau de carburant—Remplir le réservoir de carburant lorsque la quantité existante n'est pas suffisante pour le trajet décidé.
3. Freins avant et arrière—Règler le jeu de levier de frein avant et de la pédale de frein arrière si le jeu est incorrect (page 64 et 66).
4. Pression des pneumatiques—Rétablir la pression correcte (page 27).
5. Chaîne—Règler sa tension si elle est détendue (page 60 ~ 61).
6. Fonctionnement de la poignée d'accélération—Réparer si le fonctionnement est trop dur (page 52).
7. Feux de direction, feu arrière, de stop et phare—Remettre en état de marche en cas de non fonctionnement.

MISE EN ROUTE DU MOTEUR

Procédé de démarrage, moteur froid

1. Mettre le robinet de carburant sur la position "ON".
2. Mettre la clé dans le contacteur principal et la tourner sur la position "ON". A ce moment contrôler la lampe témoin verte à gauche du compte-tours. La lampe s'allume lorsque la boîte de vitesses est au point mort.
3. Lever le levier de starter pour fermer les volets d'air.
4. Tourner légèrement la poignée d'accélération et appuyer sur le bouton de démarreur. Si au bout de 5 secondes le moteur n'est pas parti, relâcher le bouton de démarreur et attendre environ 10 secondes avant de solliciter à nouveau le démarreur. Si le moteur ne se met pas en route rapidement au démarreur, utiliser la pédale de kick pour éviter une décharge rapide de la batterie. Si le moteur ne part pas après plusieurs tentatives, couper le contact rabaisser le levier de starter, ouvrir complètement la poignée d'accélération et faire tourner le moteur soit au démarreur soit avec la pédale de kick. Puis remettre le contact sur la position "ON" et continuer l'opération de démarrage comme expliqué aux paragraphes 1 à 5.

5. Lorsque le moteur a été mis en route, laisser tourner ce dernier à 2000 tours-minute jusqu'à ce que la réponse à l'accélération se fasse sans hésitation, le starter n'étant plus utilisé.

Démarrage par très basse température

Commencer par faire tourner plusieurs fois le moteur à l'aide de la pédale de kick. Le contact principal ou le contact de sécurité devant être sur la position "OFF", le levier de starter relevé et la poignée d'accélération ouverte. Procéder ensuite comme pour la mise en route moteur froid.

Démarrage moteur chaud

Pour remettre en route, le moteur étant chaud, procéder comme pour la mise en route moteur froid, mais sans utiliser le starter.

PROCEDE DE RODAGE

La machine ne doit pas être conduite dans des conditions sévères ou abusives.

Ces précautions sont compatibles avec une longue utilisation sans incidents. Il est notamment recommandé pour cela de ne pas utiliser la machine au dessus des deux tiers du régime de son moteur soit 7000 tours-minute pendant les 1000 premiers kilomètres. Ensuite augmenter progressivement le régime d'utilisation.

CONDUITE DE LA MACHINE

1. Faire chauffer le moteur avant d'utiliser la machine,
2. Le moteur étant au ralenti, débrayer en tirant sur le levier de débrayage et appuyer sur la pédale de sélecteur pour engager la 1ère vitesse.
3. Relâcher doucement le levier de débrayage tout en augmentant progressivement la vitesse de rotation du moteur en tournant la poignée d'accélération. Une bonne synchronisation de l'accélération et de l'embrayage assureront un démarrage souple de la machine.
4. Lorsque la vitesse d'environ 15 Km/h. sera atteinte, couper l'accélération, tirer sur le levier de débrayage et passer en 2ème vitesse en relevant la pédale de sélecteur.

5. Cette manoeuvre se répète successivement pour monter successivement en 3ème, 4ème et 5ème vitesses.

NOTA : A chaque passage de vitesse, la poignée d'accélération doit être refermée et l'embrayage désengagé. Il est particulièrement nécessaire de faire attention aux rapides accélération en 1ère et 2ème vitesses pour ne pas se trouver en sur-régime moteur (zone rouge du compte-tours).

6. En décélération, la synchronisation de la poignée d'accélération et des freins avant et arrière est très importante.
 - 1) Un doux et progressif usage des freins avant et arrière allié à une bonne synchronisation de la poignée d'accélération assurera dans toutes les circonstances une décélération stable et efficace. Lorsque la vitesse de la machine est réduite, il est nécessaire de passer le rapport de boîte approprié à la vitesse. Ceci en assure le meilleur contrôle et permet de se trouver dans les meilleures conditions de freinage ou d'accélération éventuels.

2) Pour une déccélération et un freinage maximum, fermer la poignée d'accélération en agissant simultanément des freins avant et arrière : juste avant l'arrêt de la machine débrayer. Ces manoeuvres nécessitent une douce coordination et doivent être répétées fréquemment pour les pratiquer avec maîtrise.

L'usage unique du frein avant ou du frein arrière est possible, toutefois en cas de forte utilisation il en résultera (surtout pour l'arrière) le blocage de la roue correspondante entraînant un mauvais freinage et des difficultés à contrôler la machine.

NOTA : Le frein moteur utilisé en rétrogradant les vitesses ne peut provoquer de dommages au moteur tant qu'il n'y a pas de sur-régimes (zone rouge du compte-tours).

ARRET (Parking)

Pour garer la machine, couper le contact (position "OFF") et retirer la clé. La direction doit aussi être verrouillée. Tourner le robinet de carburant sur la position "STOP". Lorsque la machine est arrêtée à proximité du trafic, le contact peut être mis à la position Parking et la clé retirée (voir page 14). Les feux de position sont alors allumés rendant ainsi la machine visible.

ENTRETIEN

TABLEAU D'ENTRETIEN

Les intervalles de révision de ce tableau entendent être un guide d'entretien et de graissage régulier pour votre HONDA. De hautes vitesses ou de dures conditions d'utilisation peuvent nécessiter des révisions plus fréquents. Pour déterminer les recommandations particulières à cette utilisation, consulter votre concessionnaire HONDA. Lorsque votre HONDA CB250/CB350 est tombée ou a été l'objet d'une collision, faites vérifier par votre concessionnaire les principaux éléments tels que le cadre, la suspension, la direction pour déterminer toute pièce endommagée ou faussée afin de pouvoir réutiliser votre machine en toute sécurité.

Révisions nécessaires	mois ou Kms, à concurrence du premier atteint					voir page
	1ère	2ème	3ème	ensuite chaque		
	mois	→	6	12	6	12
	Kms	300	5000	10.000	5000	10.000
※ Huile moteur remplacement		○		Tous les 1600 kms		37
※ Filtre à huile-Nettoyage			○			39
※ Bougies-Nettoyage-Règlage ou remplacement		○	○	○		41
※ Rupteur-Contrôle ou remplacement		○	○	○		43
Point d'allumage-Contrôle ou réglage		○	○	○		43
Jeu aux soupapes-Contrôle ou réglage		○	○	○		47
Chaine de distribution-Règlage		○	○	○		50
※ Filtre à air-Nettoyage ou		○			○	51
※ replacement			○		○	51
Commande d'accélération-Contrôle		○	○	○		52
Carburateur-Contrôle ou règlage		○	○	○		54
※ Filtre de robinet de carburant-Nettoyer		○	○	○		56
Embrayage-Contrôle ou réglage		○	○	○		57
※ Chaine et pignons-Réglage et graissage ou remplacement		○	○	○		60

※ Ces travaux peuvent être exécutés par l'utilisiteur.

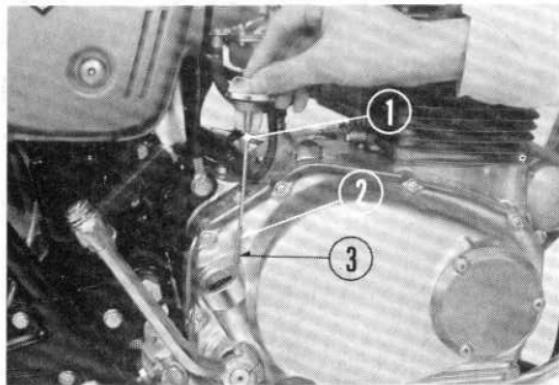
Révisions nécessaires	mois ou Kms, à concurrence du premier atteint					voir page
	1ère	2ème	3ème	ensuite chaque		
	mois	—	6	12	6	12
	Kms	300	5000	10.000	5000	10.000
※ Freins avant et arrière-Règlage	<input type="circle"/>	<input type="circle"/>	<input type="circle"/>	<input type="circle"/>		64
Garnitures des freins avant et arrière : contrôle ou remplacement			<input type="circle"/>		<input type="circle"/>	—
Biellettes de frein avant et arrière-Contrôle		<input type="circle"/>	<input type="circle"/>	<input type="circle"/>		—
Jantes et rayons-Contrôle	<input type="circle"/>	<input type="circle"/>	<input type="circle"/>	<input type="circle"/>		—
Pneumatique-Contrôle ou règlage		<input type="circle"/>	<input type="circle"/>	<input type="circle"/>		—
Fourche avant-Contrôle de l'huile		<input type="circle"/>			<input type="circle"/>	68
—remplacement l'huile			<input type="circle"/>		<input type="circle"/>	68
Paliers de direction-Contrôle ou réglage			<input type="circle"/>		<input type="circle"/>	—
Support de ressorts-Contrôle		<input type="circle"/>	<input type="circle"/>	<input type="circle"/>		—
Bagues de bras oscillant arrière-Graissage		<input type="circle"/>	<input type="circle"/>	<input type="circle"/>		—
※ Niveau de la batterie: contrôler et rétablir le niveau si nécessaire	<input type="circle"/>	<input type="circle"/>	<input type="circle"/>	<input type="circle"/>		71
※ Lumières, avertisseur, compteur et compte-tours: contrer le fonctionnement ou réparer		<input type="circle"/>	<input type="circle"/>	<input type="circle"/>		76

OPERATIONS DE REVISION

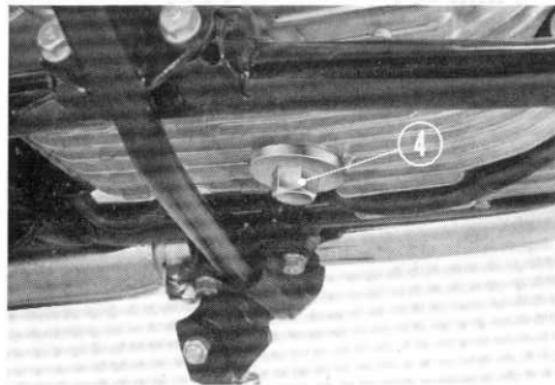
Huile moteur

L'huile est le facteur le plus important des performances et de la longévité du moteur. Il est donc recommandé de n'utiliser que les huiles préconisées page 28 et de maintenir le niveau dans le carter moteur. De plus l'huile doit être remplacée suivant le tableau de révision pages 35. Effectuer la vidange de la façon suivante :

Vidanger l'huile le moteur étant chaud, ceci assure une vidange complète et rapide.



- ① **Bouchon-jauge**
- ② **Repère supérieur**



- ③ **Repère inférieur**
- ④ **Bauchon de vidange**

1. Sortir le bouchon-jauge de la partie droite du carter moteur.
2. Placer un récipient vide sous le carter moteur afin de recueillir l'huile usagée puis retirer le bouchon de vidange ④ avec une clé de 19 mm.
3. Lorsque l'huile s'est complètement écoulée du carter, donner quelques coups de kick pour faire s'évacuer l'huile restée dans ses recoins.
4. Lorsque l'huile a été complètement vidangée, revisser le bouchon de vidange ④ en s'assurant que le joint du bouchon est en bon état.
5. Par l'orifice de remplissage remettre environ **2 litres** d'huile de qualité recommandée. Vérifier le niveau avec le bouchon-jauge sans revisser ce dernier. Le niveau d'huile doit se situer entre les niveaux supérieur ② et inférieur ③ de la jauge, (voir page 37). Le niveau d'huile doit se contrôler la machine étant de niveau avec le sol.

NOTA: Si le niveau d'huile est inférieur au repère inférieur de la jauge, ajouter de l'huile jusqu'au bon repère avant de mettre en route le moteur.

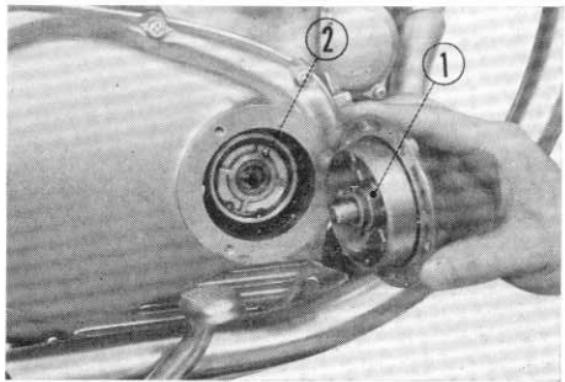
- Un remplissage excessif du carter provoquera une évacuation de l'huile par soufflage au travers du reniflard.
- Lorsque la machine est utilisée dans des conditions inhabituellement poussiéreuses, il est commandé de vidanger le moteur plus fréquemment qu'indiqué dans le tableau de révision, ceci est très important pour la longévité de moteur.

Filtre à huile

Le filtre à huile ② est du type centrifuge. Le but de ce genre de filtre est de séparer par la force centrifuge les impuretés et les parties métalliques de l'huile qui doit ensuite être en contact avec les parties mobiles du moteur.

1. Le filtre à huile ② est accessible en déposant son couvercle ① situé sur le carter droit moteur.

NOTA : En déposant le filtre, il s'écoule une petite quantité d'huile.

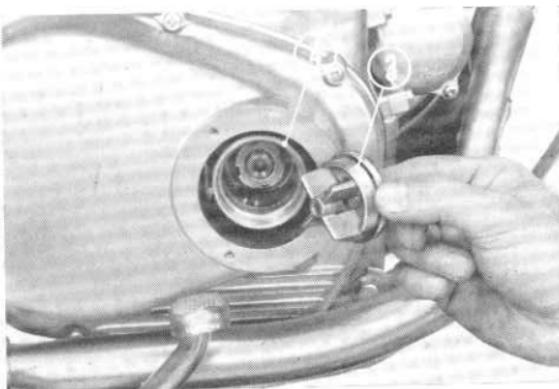


① Couvercle de filtre à huile
② Filtre à huile

2. Sortir le jonc d'arrêt et retirer le bouchon du filtre ③ du rotor de filtre ④.
3. Nettoyer ce bouchon ③ et le rotor interne ④ avec de l'essence ou un solvant.

NOTA :

- En remontant le bouchon du filtre ③ sur le rotor ④, s'assurer que ses rainures rentrent bien dans les cannelures du rotor, puis remettre le jonc d'arrêt.
- En remontant le couvercle du filtre sur le carter s'assurer que les trous d'huile du carter et du couvercle sont en correspondance.



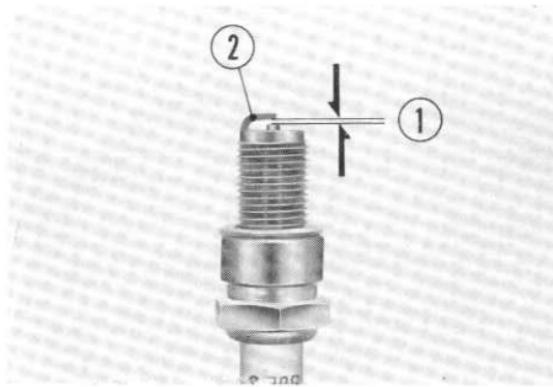
③ **Bouchon de filtre**
④ **Rotor du filtre**

Bougies

Les bougies utilisées sur ce modèle sont des bougies NGK B8ES.

La valeur thermique de cette bougie correspond à la plupart des conditions d'utilisation. Cependant si la machine doit être utilisée pendant une certaine période à haute vitesse ou près du régime de puissance maximum en climats chauds, il devient nécessaire d'utiliser une bougie plus froide telle que la NGK B10ES.

1. Débrancher l'embout de bougie et déposer la bougie à l'aide de la clé fournie dans la trousse à outils.
2. Contrôler si les électrodes et la porcelaine ne sont pas couvertes de dépôts, de calamine ou endommagées. Si les électrodes apparaissent trop usées ou corrodées remplacer la bougie par une bougie neuve. Si la bougie est calaminée, nettoyer cette dernière avec un fil ou une épingle rigide.



① Jeu entre les électrodes

② Electrode négative

3. Le jeu des électrodes ① (voir page 41) doit être réglé entre 0,7 et 0,8 mm. Le jeu peut être mesuré avec une jauge d'épaisseur. Le jeu s'effectue en tapotant sur l'électrode de masse ②.
4. Remonter les bougies en garnissant leur filetage de graisse graphitée pour éviter les collages ; ne pas les serrer avec excès.

NOTA :

- Les bougies doivent être serrées. Toutefois un serrage excessif provoquera avec la température un collage du filetage avec détérioration de la culasse.
- Ne jamais utiliser une bougie dont la valeur thermique ne correspond pas aux préconisations.
- Ne jamais utiliser de flamme pour nettoyer ou déposer une bougie.

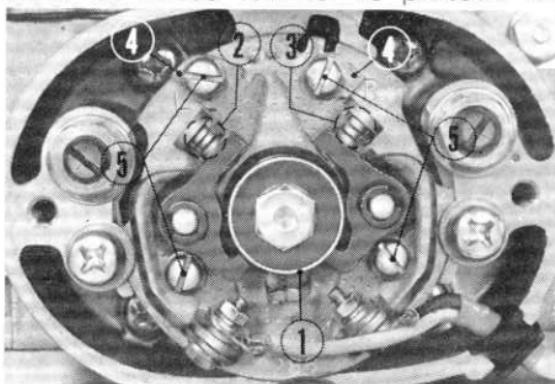
Reglage de l'écartement des vis platinées et de l'avance à l'allumage

Le réglage de l'écartement des vis platinées et de l'avance à l'allumage doivent être effectués pour les deux cylindres, de droite et de gauche, en même temps. Pour régler, procédez de la manière suivante :

Ecartement des vis platinées :

Tournez le rotor de l'alternateur en sens inverse des aiguilles d'une montre et assurez-vous que l'écartement est au maximum. L'écartement correct doit être de 0,012-0,016 in. (0,3-0,4 mm) pour les rupteurs des deux cylindres L/H et R/H. Puis desserrez les vis de blocage du plateau ⑤ lorsque l'excentrique ① est à son maximum de hauteur et faites tourner le plateau du rupteur ④. Resserez les vis de blocage du plateau lorsque l'écartement correct a été obtenu. Réglez les écartements des points de rupteurs L/H et R/H de la même manière.

- ① Excentrique
- ② Contacts du rupteur L/H (vis platinées)
- ③ Contacts du rupteur R/H (vis platinées)
- ④ Plateau du rupteur
- ⑤ Vis de blocage du plateau du rupteur



Vérifiez une nouvelle fois l'écartement après avoir resserré les vis de blocage.

REMARQUE :

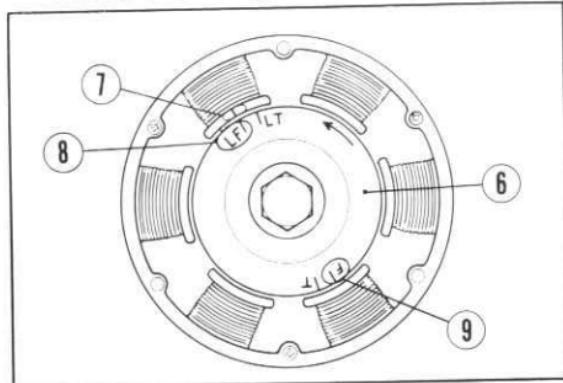
Nettoyez les vis platinées avec un chiffon propre si elles sont sales.

Réglage de l'avance à l'allumage :

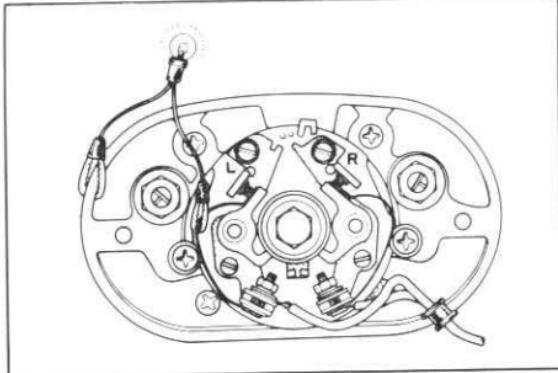
Procédez à son réglage après avoir terminé les opérations de réglage d'écartement des vis platinées.

Côté gauche

1. Tournez le rotor de l'alternateur ⑥ en sens inverse des aiguilles d'une montre et alignez le repère "LF" ⑧ (du cylindre L/H) sur le repère



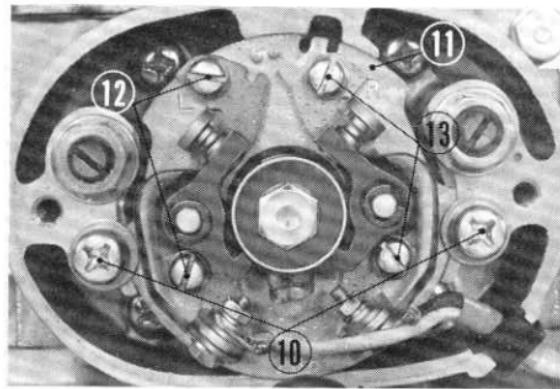
⑥ Rotor de l'alternateur ⑦ Repère d'allumage
⑧ Repère "LF" ⑨ Repère "F"



d'allumage ⑦. Le réglage de l'allumage est correct si le point de contact L/H ② commence à s'ouvrir.

Pour vérifier le point d'allumage, branchez une lampe 12V-3W comme l'indique la figure et observez le moment où elle s'allumera.

2. Si le point d'allumage est insatisfaisant (trop d'avance ou de retard), alignez le repère "LF" sur le repère d'allumage, desserez les vis de blocage du plateau ⑩ et lentement faites tourner le plateau ⑪ jusqu'à ce que la lampe s'allume.



⑩ Vis de blocage du plateau

⑪ Plateau

⑫ Vis de blocage du plateau de rupteur L/H

⑬ Vis de blocage du plateau de rupteur R/H

REMARQUE :

On donnera de l'avance à l'allumage en tournant plateau dans le sens des aiguilles d'une montre et du retard en faisant tourner le plateau en sens inverse des aiguilles d'une montre.

Resserez les vis de blocage une fois le réglage achevé. Tournez une nouvelle fois le plateau de l'alternateur et vérifiez si l'écartement des vis platinées est bien de 0,012–0,016 in. (0,3–0,4 mm) pour le cylindre gauche L/H.

Côté droit

3. Puis branchez la lampe sur le point du rupteur R/H. Tournez le rotor de l'alternateur en sens inverse des aiguilles d'une montre de 180 degrés (soit 1/2 tour) et alignez le repère "F" ⑨ sur le repère d'allumage ⑦. Si la lampe s'allume quand les deux repères, sont alignés, le temps d'allumage est correct. Sinon, desserez les vis de blocage du plateau du rupteur ⑬ et corrigez le moment d'allumage en respectant l'écartement correct des vis platinées.

REMARQUE :

- Assurez-vous de bien tourner le rotor dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Ne pas revenir en arrière, même si vous avez dépassé le repère.
- Une erreur de 0,1 mm dans l'écartement des vis platinées provoquera une erreur de 10 degrés à l'allumage.
- Il est conseillé de régler d'une manière identique les deux points d'écartement des vis platinées L/H et R/H.

Réglage du jeu des soupapes

Une trop grande ouverture provoquera un bruit de soupapes et une ouverture trop réduite une perte de puissance. C'est donc pourquoi, il faudra veiller à maintenir une ouverture correcte.

1. Déposer les 4 caches-culbuteurs.
2. Déposer le couvercle de l'alternateur, le couvercle de l'allumeur, et le couvercle cache exertrique du cylindre droit.
3. En tournant lentement le rotor de l'alternateur en sens inverse des aiguilles d'une montre (voir la flèche), observez l'ouverture de la soupape du cylindre gauche. Lorsque la course de la soupape la mène à son point le plus bas, puis amorce la remontée, vous devez vérifier à ce moment l'alignement des repères d'allumage ① et du repère "LT" ②. A ce moment, le piston du cylindre gauche doit être en position PMH (Point

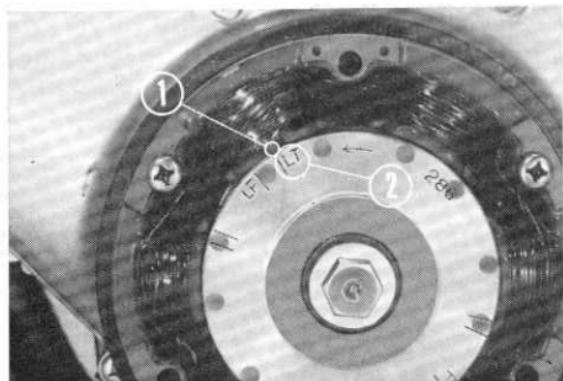
Mort Haut) de compression et les soupapes d'admission et d'échappement complètement fermées.

4. Réglez l'ouverture de la soupape du cylindre gauche. L'ouverture de la soupape s'effectue au moyen d'une jauge d'épaisseur ③. Procédez au réglage en desserant l'écrou de blocage du basculeur ④ et en tournant l'axe ⑤ avec un tourne-vis.

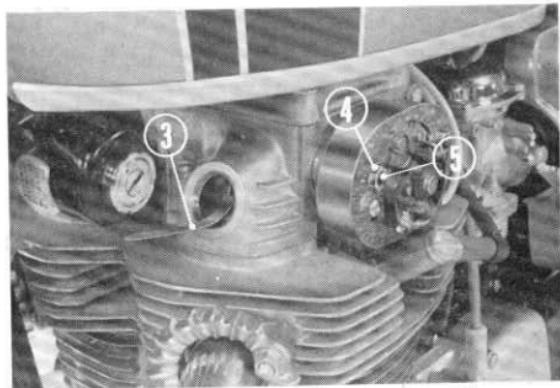
L'ouverture normale des soupapes est de :

Admission 0,05 mm

Echappement 0,1 mm



① Index repère
② Repère "LF"



③ Jauge d'épaisseur ④ Ecrou de blocage
⑤ Axe de basculeur

L'ouverture sera accrue si l'axe du basculeur est tourné dans le sens A et réduite si on tourne dans le sens B.

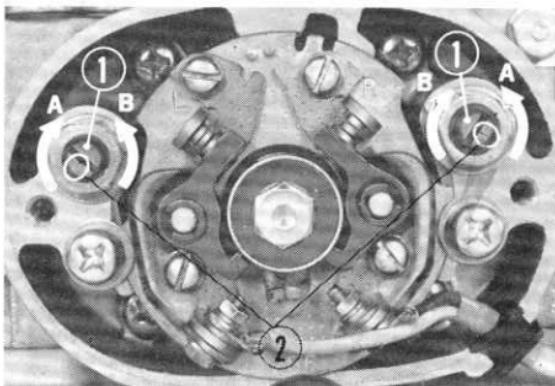
L'ouverture des soupapes indiquée peut être obtenue suivant deux positions de l'axe du basculeur, mais une seule est correcte.. L'ouverture correcte est celle qui est obtenue lorsque le repère ② en bout d'axe du basculeur est dirigé vers l'extérieur (depuis le centre de la culasse)..

5. Ensuite, tournez le rotor de l'alternateur de 180° en sens inverse des aiguilles d'une montre pour amener le piston droit en position de point mort haut, puis réglez le jeu des soupapes d'admission et d'échappement de la même manière que pour le piston gauche.

REMARQUE : Vérifiez que le jeu des soupapes n'a pas été décalé en resserrant l'écrou de blocage.

① Axe du basculeur

② Repère

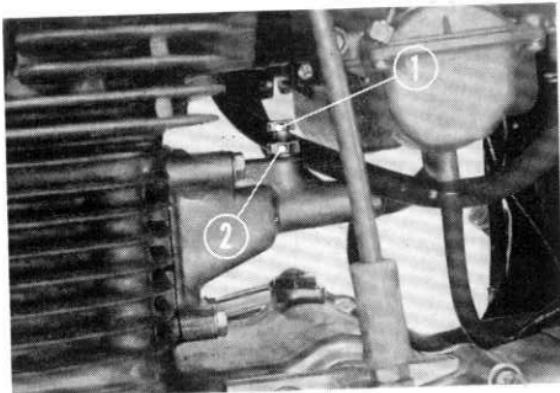


Chaine de distribution

Une chaîne détendue modifiera le calage de la distribution, réduisant les performances du moteur. Cela provoquera une perte de puissance et un bruit anormal.

1. Le réglage doit être fait les quatre soupapes fermées et les basculeurs libres. Cette position est à 90° après le point mort haut du cylindre gauche. Faire tourner le rotor d'alternateur dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à 90° après le repère "LT". Si les soupapes sont encore ouvertes, tourner le rotor d'alternateur de 36° jusqu'à la position indiquée précédemment.
2. Desserrer le contre-écrou ② et la vis ① du support de poussoir de tendeur; la tension se fera automatiquement.
3. Revisser la vis de blocage de tendeur et serrer le contre-écrou.

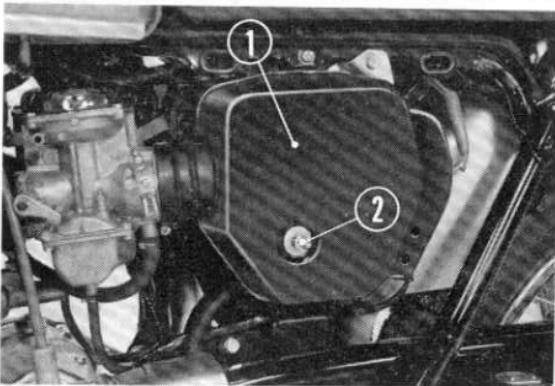
① Vis de blocage de tendeur
② Contre-écrou



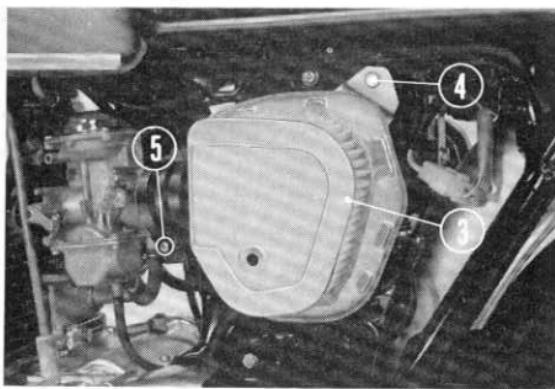
Entretien du filtre à air

Le nettoyage ou le remplacement du filtre dépend des conditions de conduite de la moto. Votre concessionnaire HONDA peut vous aider à déterminer les fréquences de nettoyage ou de remplacement de l'élément du filtre à air.

1. Déposer le couvercle du filtre à air.
2. Déposer le boîtier du filtre ① en dévissant l'écrou de fixation ②.
3. Déposer l'élément du filtre à air ③ en dévissant l'écrou de fixation ④ de l'élément et de la vis du collier de durite ⑤.



① Boîtier du filtre
② Ecrou de fixation



③ Élément de filtre à air
④ Ecrou de fixation de l'élément
⑤ Vis du collier de durite

4. Nettoyer l'élément du filtre à air en le tappant légèrement pour faire tomber la poussière, puis débarasser le reste de la poussière à l'aide d'une brosse souple ou à l'air comprimé.

Cable d'accélération

Pour fonctionner correctement et permettre une franche accélération le câble d'accélérateur doit être bien réglé et exempt de tout dommage.

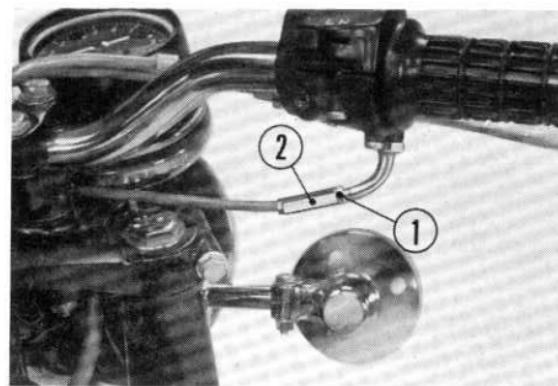
1. Contrôler que la poignée d'accélération tourne souplement de sa position fermée à sa position ouverte. Faire également ce contrôle en tournant la direction de gauche à droite.
2. Contrôler l'état des câbles d'accélération arrivant à chaque carburateur. Si les câbles sont déformés, éfilochés ou mal positionnés, ils doivent être remplacés ou repositionnés. Puis recontrôler la tension des câbles en rebraquant la direction de gauche à droite.

Jeu à la poignée d'accélération

Le jeu doit être de 10 à 15° à la poignée d'accélération. Ce jeu peut être obtenu par le tendeur de câble sous la poignée ②.

Débloquer l'écrou de blocage ① et tourner le tendeur jusqu'à ce que le jeu à la poignée soit de 10 à 15° puis rebloquer l'écrou.

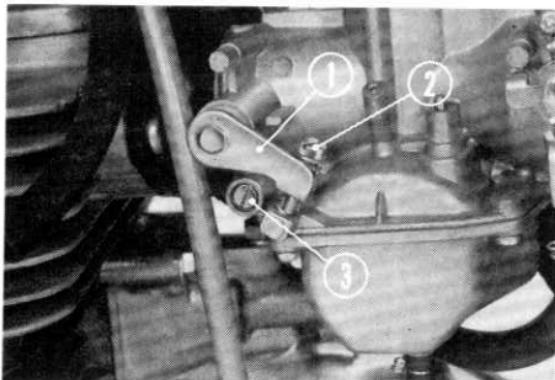
- ① Ecrou de blocage du tendeur
- ② Tendeur de jeu de poignée



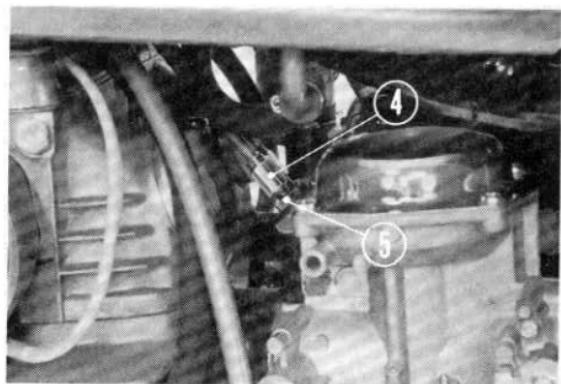
Carburateurs

Des carburateurs dérégulés auront une incidence sur les performances du moteur. Ainsi il est important qu'ils soient toujours parfaitement réglés. Les carburateurs doivent être réglés moteur chaud.

1. Régler la vis de butée de ralenti ① de façon que la pression d'échappement soit identique à chaque cylindre. Si la vitesse de rotation du moteur ne diminue pas lors que l'on dévisse la vis de ralenti, débloquer le contre-écrou ⑤ et visser le tendeur de câble ④ d'environ un tour;



① Vis de butée ② Levier d'accélération
③ Vis d'air



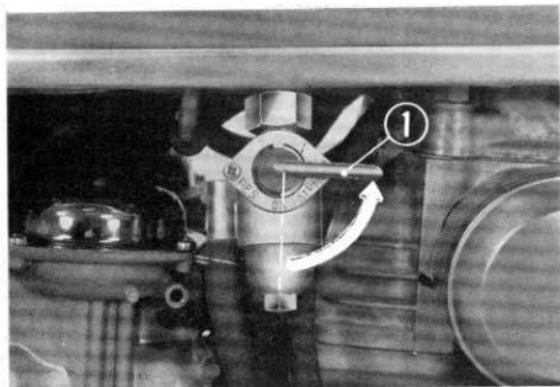
④ Tendeur de câble
⑤ Contre-écrou

la vitesse de rotation du moteur devant être de 1200 tours minute environ.

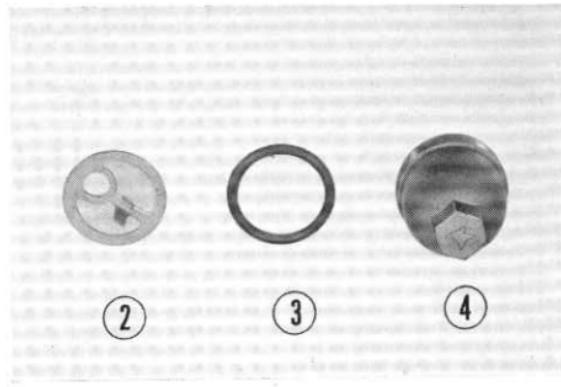
2. En commençant par le carburateur gauche ou le carburateur droit utiliser la vis d'air ③ pour trouver le régime moteur le plus élevé, puis opérer de même avec l'autre carburateur. En vissant le mélange air-essence sera pauvre, en dévissant le mélange air-essence devient riche. La vis d'air ③ doit être dévissée de $1\frac{1}{8}$ de tour à partir de la position fermée.
3. Après avoir terminé ce réglage (paragraphe 2) reconstrôler les pressions d'échappement gauche et droite et si nécessaire régler à nouveau les vis de ralenti comme expliqué au paragraphe 1.
4. Recommencer les règlages des paragraphes 1 à 3 plusieurs fois de manière à obtenir le meilleur mélange air-essence avec les vis d'air, le meilleur régime de ralenti avec les vis de ralenti et les pressions d'échappement gauche et droite équilibrées.
5. Procéder ensuite au réglage des papillons des carburateurs gauche et droit de façon à ce qu'ils s'ouvrent d'une manière identique lorsque la poignée d'accélération est tournée lentement. Ce réglage peut être fait en plaçant la main sous le carburateur afin de noter le mouvement d'un levier de papillon tout en observant le deuxième levier en tournant légèrement la poignée d'accélération. Il est ainsi possible de contrôler que les leviers sont sollicités en même temps. En cas de besoin, desserrer le contre-écrou ⑤ et effectuer le réglage à l'aide du tendeur de câble ④.

Filtre à carburant

Le filtre à essence est incorporé dans le robinet de carburant ① situé sous la partie avant droite du réservoir. Le filtre encrassé réduira le passage du carburant provoquant un mauvais fonctionnement des carburateurs ; aussi il doit être contrôlé périodiquement. Tourner le robinet sur la position "STOP", dévisser la cuve de décantation, retirer le joint d'étanchéité ③ et déposer le filtre ②. Nettoyer le filtre à l'essence ou au solvant puis remonter l'ensemble. Tourner le robinet sur la position "ON" et contrôler s'il n'y a pas de fuite.



① Robinet d'essence



② Cuve de décantation
④ Filtre

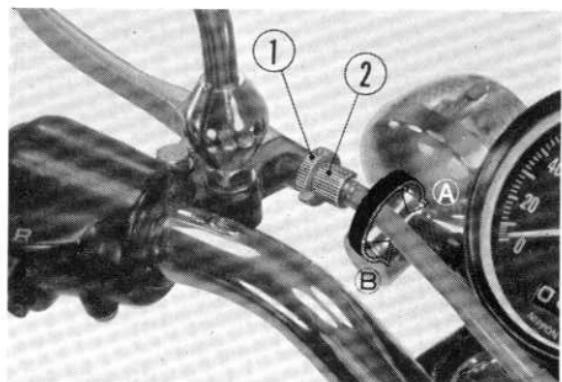
③ Joint

Embrayage

L'embrayage doit être réglé de façon que l'action sur le levier de débrayage interrompe la transmission du mouvement. Si l'embrayage ne permet un débrayage complet, le moteur pourra s'arrêter au moment du passage d'une vitesse ou au mieux laissera avancer la machine seule.

En cas contraire il patinera et les accélérations ne correspondront pas à la montée en régime du moteur. Afin que toute la puissance du moteur soit transmise à la roue arrière, il est nécessaire que l'embrayage soit correctement réglé.

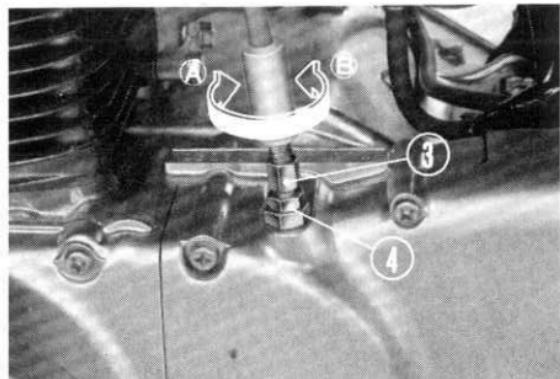
La grade normale au levier de débrayage doit être comprise entre **10** et **25 mm** en bout de levier soit avant que l'embrayage commence à débrayer



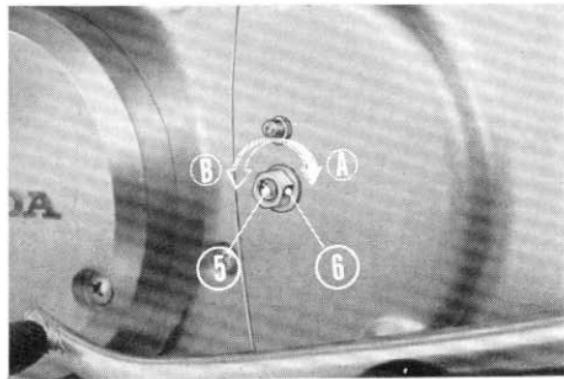
- ① Ecrou-mollette de blocage du tendeur de câble supérieur
- ② Tendeur de câble supérieur

Le réglage s'effectue de la façon suivante.

1. Visser complètement de tendeur de câble ② situé à côté du levier de débrayage dans le sens ① (voir page 53).
2. Tourner dans le sens ① le tendeur de câble ③ situé sur le carter d'embrayage pour détendre le câble.
3. Débloquer le contre écrou ⑥ de la vis de réglage, tourner cette vis ⑤ dans le sens inverse des aiguilles d'une montre ② jusqu'à perception d'une petite résistance. A partir de ce point tourner la vis de réglage d'un quart de tour dans le sens des aiguilles d'une montre. Puis rebloquer le contre-écrou ⑥.



③ Tendeur de câble inférieur
④ Contre écrou de tendeur de câble



⑤ Vis de réglage de l'embrayage
⑥ Contre écrou de blocage

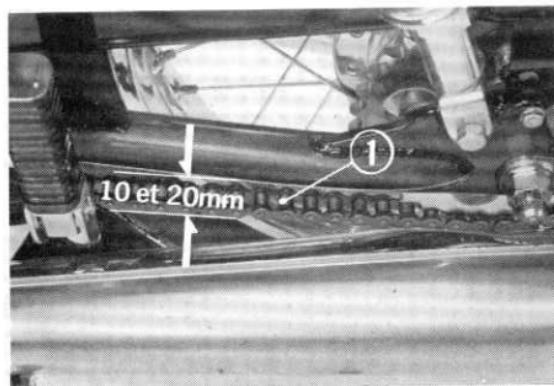
4. Tourner le tendeur de câble ③ dans le sens ⑧ de manière à obtenir les 3/4 du jeu nécessaire au levier de débrayage, puis bloquer l'écrou-mollette.
5. Le jeu final est ensuite obtenu par réglage du tendeur ② à la poigné (voir page 57).
6. Le réglage terminé, s'assurer de la façon indiquée ci-dessous que l'embrayage désengage correctement ni ne patine.

Après avoir mis le moteur en route, tirer le levier de débrayage, engager une vitesse et s'assurer que le moteur ne s'arrête pas ou que la machine avance toute seule.

Embrayer progressivement et tourant légèrement la poignée d'accélération ; la machine doit démarrer en souplesse et progressivement.

Chaine de transmission

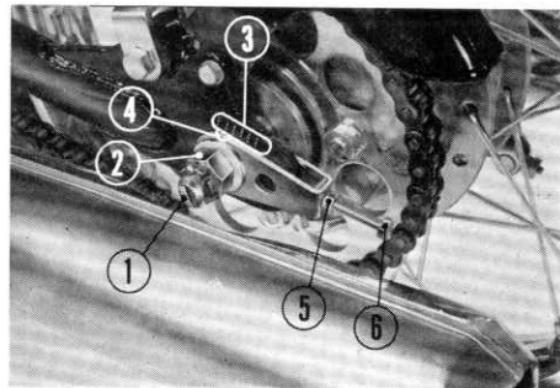
1. Placer la machine sur sa béquille centrale et tourner doucement la roue dans le sens de la marche puis observer la partie inférieure de la chaîne.
2. Bouger la chaîne de haut en bas en son milieu et mesurer l'écart total. Il doit être compris entre 10 et 20 mm.
3. Lorsqu'un réglage est nécessaire, déposer la goupille de l'écrou d'axe de roue ① (voir page 61) et desserrer l'écrou ②. Desserrer le contre-écrou ⑤ de la vis de tendeur de chaîne ⑥.



① Chaine

4. Pour réduire le jeu tourner chaque vis de tendeur ⑥ d'une même nombre de tour jusqu'à ce que le jeu redevienne normal. Observer les repères ④ des tendeurs de chaîne et du bras oscillant ③. Ces repères permettent d'obtenir le bon alignement de l'axe arrière. Resserrer l'écrou de l'axe et remettre la goupille. Si la goupille est en mauvais état, la remplacer par une neuve. Contrôler que les deux vis de tendeur sont en bon contact avec le bras oscillant et bloquer le contre écrou de ces vis.
5. Lorsque ce travail est terminé, faire à nouveau tourner la roue et rocontrôler que le jeu de la chaîne est conforme à celui décrit aux paragraphes 1 et 2.

- ① **Goupille**
- ② **Ecrou d'axe arrière**
- ③ **Repères latéraux**
- ④ **Repère des tendeurs**
- ⑤ **Contre-écrou**
- ⑥ **Vis de tendeur de chaîne**

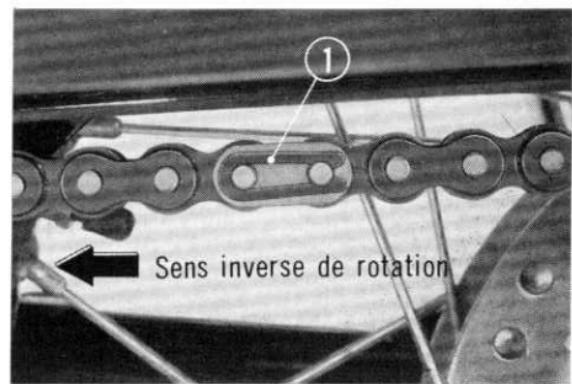


6. Après le repositionnement de la roue arrière, régler le frein arrière si nécessaire.
7. Retirer la béquille centrale et s'asseoir sur la machine pour vérifier le jeu de la chaîne. Avancer et reculer alternativement pour vérifier qu'il n'y pas un mauvais engrènement de la chaîne.

Graissage de la chaîne

1. Desassembler la chaîne en déposant le clip de fermeture avec des pinces. Ne pas déformer ou tordre le clip.
Toutefois, autant que possible, refaire le montage avec un faux maillon et un clip neuf.
2. Nettoyer la chaîne au solvant. Rincer à nouveau dans du solvant propre pour lui permettre de bien sècher. Contrôler l'usure de la chaîne (mou des maillons), déformation ou dureté des plaquettes latérales, rupture ou usure des rouleaux. En cas de découverte de l'une de ces anomalies, remplacer la chaîne.
Contrôler également l'état de la denture des pignons. Ne jamais remonter une chaîne neuve sur des pignons usés ou endommagés et inversement. Votre concessionnaire HONDA peut vous aider à déterminer ces conditions.

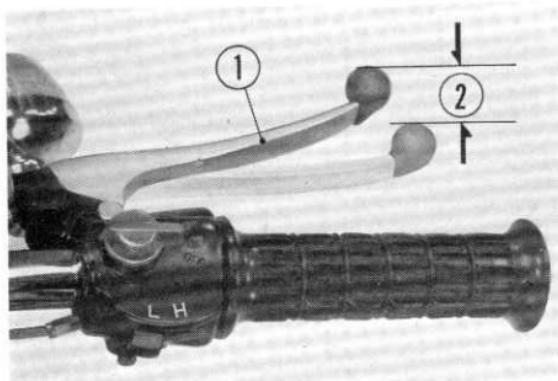
3. Immerger la chaîne dans un récipient contenant un mélange d'huile moteur **SAE 10W40** et de vaseline dans la proportion d'un litre d'huile moteur pour 300 grammes de vaseline, le tout chauffé pendant 10 minutes à une température de 50 à 120°C.
Retirer le récipient de la source de chaleur et remuer la chaîne dans le mélange en s'aidant d'un tournevis. Après refroidissement suspendre la chaîne au dessus d'un récipient afin qu'elle s'égoutte, puis l'essuyer avec un chiffon pour éliminer le lubrifiant exédernaire.
4. Remonter correctement la chaîne en posant ses deux extrémités sur la couronne arrière afin de pouvoir refixer le faux maillon et son clip de fermeture. Bien faire attention à remonter le clip ①, son côté ouvert dirigé dans le sens inverse de rotation.
5. Régler le jeu de la chaîne comme expliqué dans les paragraphes 1 à 7, pages 60 à 62.



① Clip de fermeture

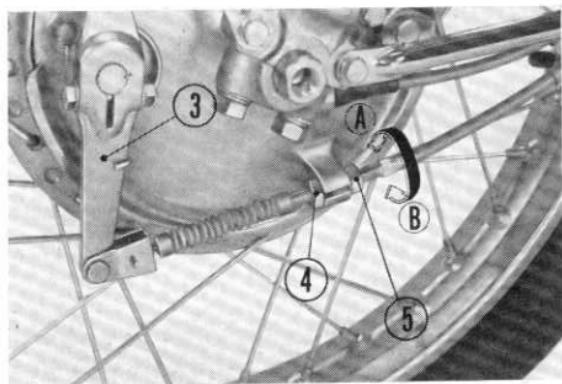
Frein avant

1. Soulever la roue avant du sol en placant un support sous le moteur, lancer la roue à la main et mesurer le déplacement du levier de frein ① jusqu'à ce que le frein commence à agir. Le jeu ② doit être compris entre 20 et 30 mm, jeu mesuré en bout de levier.



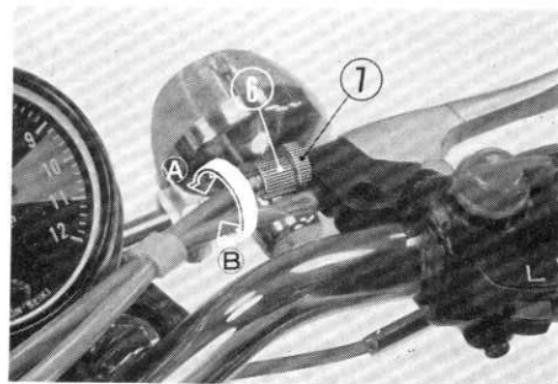
① Levier de frein avant

② Jeu



③ Bras de frein ④ Ecrou de blocage
⑤ Ecrou de réglage

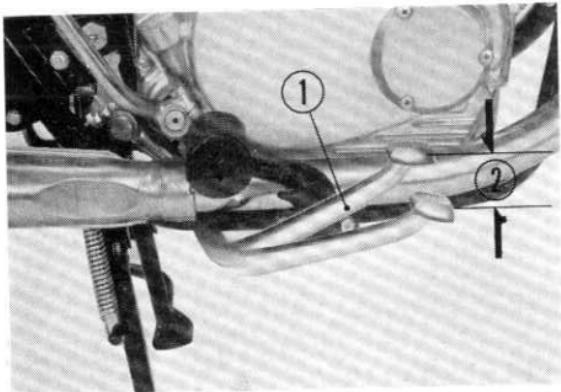
2. En cas de réglage nécessaire, il existe deux points de réglage. Le réglage peut s'effectuer normalement au levier ③ de la flasque de frein. Desserrer le contre-écrou de blocage ④ puis rourner l'écrou de réglage ⑤. Tourner dans le sens des aiguilles d'une montre Ⓐ fera diminuer le jeu au levier ②, et tourner en sens inverse Ⓑ fera augmenter le jeu.
3. De petits réglages peuvent être effectués avec le tendeur de câble ⑥ situé au levier de frein du guidon.



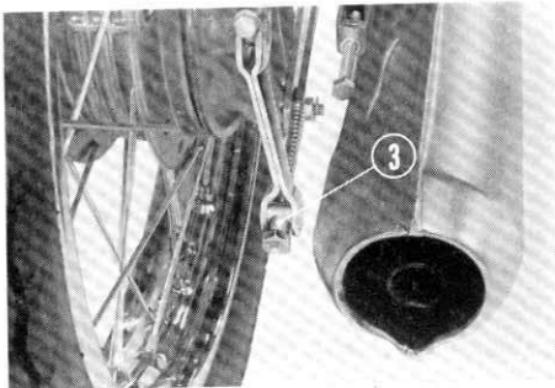
⑥ Tendeur de câble de frein avant
⑦ Ecrou de blocage

Frein arrière

1. Soulever la roue arrière en mettant la machine sur la béquille centrale.
2. Tourner la roue à la main et observer la garde ② en bout de la pédale avant que le frein rentre en action.
3. La garde normale doit être comprise entre 20 et 30 mm. En cas de besoin de réglage, agir sur l'écrou de réglage ③.
Tourner l'écrou dans le sens des aiguilles d'une montre pour réduire la garde et en sens inverse pour l'augmenter.



① Pédale de frein arrière
② Course en bout de pédale



③ Ecrou de réglage

Suspension avant

Inspecter l'ensemble de la fourche avant en bloquant le frein et en manoeuvrant vigoureusement de haut en bas la suspension.

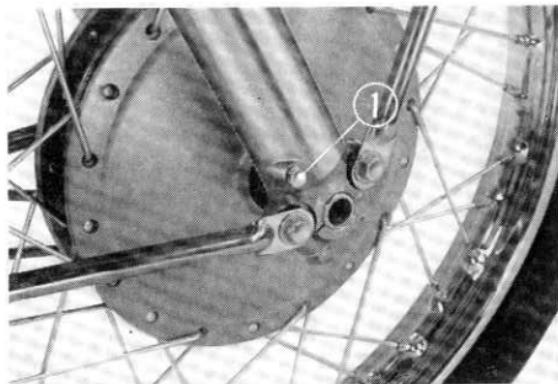
Contrôler l'action progressive de la suspension et vérifier qu'il n'y a pas de suitements d'huile autour des joints d'étanchéité.

Contrôler également avec soin le serrage de toutes les attaches dont les fixations de tubes de fourche, du système de freinage et du guidon.

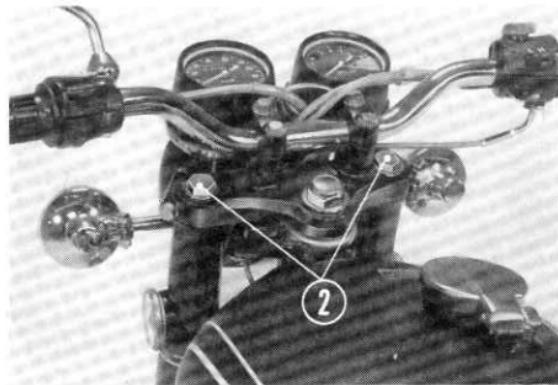
Huile de fourche avant

Pour maintenir une bonne tenue de route et augmenter la longévité de la fourche, il est nécessaire de remplacer périodiquement son huile.

1. Retirer la vis de vidange ① du bas de fourche. Vidanger l'huile en pompant sur la fourche. Après vidange refixer la vis de vidange.
2. Déposer la vis-bouchon de remplissage ② et remplir la fourche de **125~130 cm³** d'huile de bonne qualité de viscosité ATF.
3. Refixer fermement les vis-bouchons après remplissage de chaque côté de fourche.



① Vis de vidange de fourche



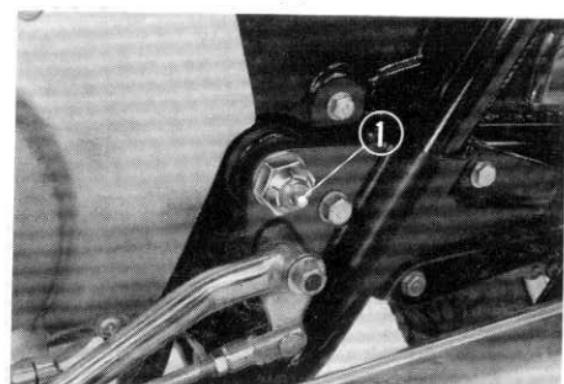
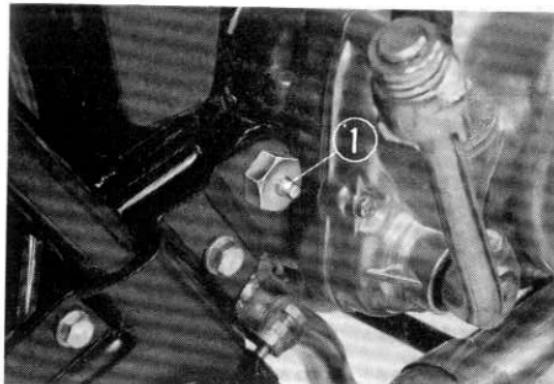
② Vis-bouchon de remplissage

Suspension arrière

Contrôler périodiquement avec soin la suspension arrière. Procéder à cette vérification en appuyant fermement et latéralement sur la roue après avoir mis la machine sur la béquille centrale pour ressentir la présence de jeu ou non aux bagues du bras de suspension. Si le jeu est excessif consulter votre concessionnaire HONDA pour un contrôle plus précis. Contrôler par sécurité le serrage de tous les éléments de la suspension.

Bagues de bras de suspension arrière

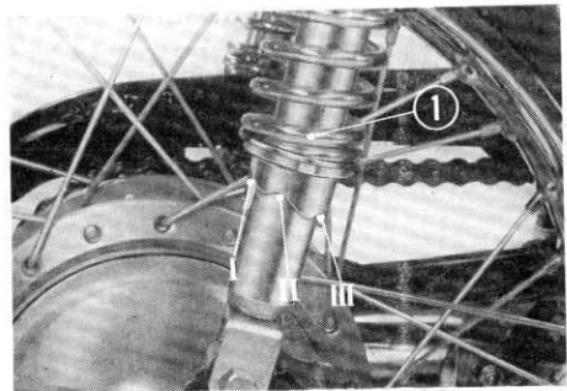
Il y a deux graisseur. Il est recommandé de graisser les bagues. Tous les 5000 Kms avec une graisse à usage multiples du type NGLI n°2.



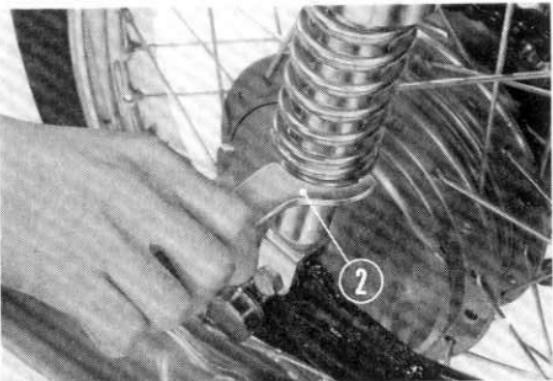
① Graisseur

Amortisseurs arrières

La suspension arrière ① a trois possibilités de réglage à choisir en fonction du type de conduite et des conditions de route. Ce réglage s'effectue à l'aide de la clé à ergot de 45 mm. La position I correspond à une conduite normale, le durcissement du ressort augmentant progressivement sur les positions II et III pour une conduite sous charge plus importante ou sur mauvaises routes.



① Ressort de suspension arrière



② Clé à ergot de 45 mm

Batterie

La batterie sera sulfatée et les plaques endommagées si la machine est utilisée avec un niveau d'électrolyte insuffisant. Le contrôle et le maintien du niveau d'électrolyte est une opération simple et facile, cependant elle doit être effectuée fréquemment comme spécifié dans le TABLEAU D'ENTRETIEN (voir pages 36).

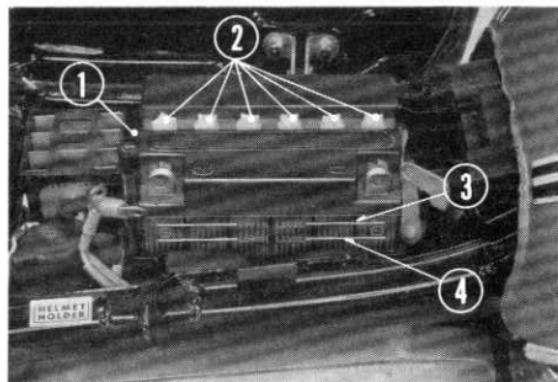
1. La batterie de **12v-12 ampères/heure** est située sous la selle.

L'accès à la batterie est possible en soulevant la selle par l'avant après avoir libéré le verrou.

Maintenir la selle levée en utilisant la tige support prévue à cet effet.

Retirer la sangle de maintien en caoutchouc et soulever doucement la batterie pour contrôler l'électrolyte.

Le niveau correct de l'électrolyte doit se situer entre les repères supérieurs et inférieurs du bac de la batterie.



① **Batterie** ② **Bouchons d'éléments**
③ **Repère supérieur**
④ **Repère inférieur**

2. Pour corriger le niveau, déposer les bouchons ② des éléments à remplir. Utiliser une seringue ou un entonnoir plastique. Remplir soigneusement les éléments avec de l'eau distillée pour amener le niveau entre les repères inférieurs et supérieurs. Seule de l'eau distillée doit être utilisée pour assurer le maximum de performance et de longévité à la batterie; cependant en cas d'impossibilité et si la batterie est à un niveau très bas, utiliser de l'eau minérale (non gazeuse) ou de l'eau de table puis refixer les bouchons des éléments.

NOTA: Lorsque la densité de l'électrolyte descend au dessous de 1,200 la batterie doit être déposée et rechargée (également lorsque l'on désir la stocker).

3. Retirer la sangle de batterie, débrancher d'abord le câble de masse (-) puis le câble positif (+). La batterie peut alors être déposée. Faire attention à la position des câbles, au capuchon de protection du câble positif (+), des caoutchoucs de support et de positionnement ainsi que de la position du tube de mise à l'air libre. Avant remontage nettoyer la batterie et son support. Utiliser de l'eau pour éliminer toute forme de corrosion

4. La repose s'effectue dans le sens inverse de la dépose. Faire particulièrement attention aux caoutchoucs de support et de positionnement et à la bonne mise en place du tube de mise à l'air libre. Rebrancher d'abord le câble positif (+) en le recouvrant de son caoutchouc de protection, puis le cable négatif (-).

NOTA : Ne pas serrer exagérément les câbles, ceci endommagerait les plots de la batterie.

Depose de la roue avant

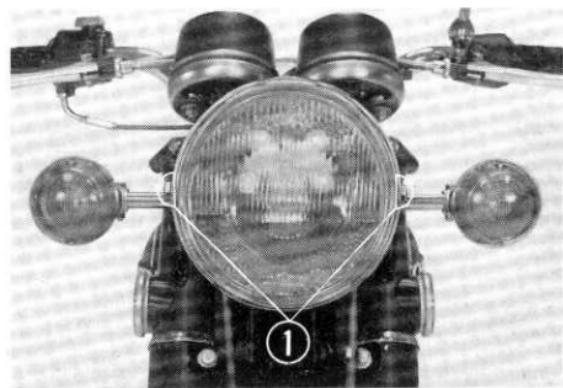
1. Soulever la roue avant du sol en plaçant un support approprié sous le moteur.
2. Déposer la vis de fixation du câble de compteur et retirer le câble de la flasque de frein.
3. Desserrer la vis de réglage de frein avant et sortir le câble de bras de frein.
4. Débloquer la rondelle à languette et retirer le boulon de maintien de bras de frein.
5. Déposer les écrous, les rondelles plates, les rondelles élastiques et les demi-coquilles de mainien de l'axe de roue.
Le frein et l'axe de roue peuvent être déposés ensemble de la fourche.
6. Desserrer l'écrou d'axe de roue et déposer l'axe de roue.

Depose de la roue arriere

1. Déposer la chaîne en retirant le faux maillon.
2. Déposer l'écrou de réglage de frein et séparer la tige de commande du bras, puis le bras de la flasque de frein.
3. Retirer la goupille de l'extrémité de l'axe de roue.
4. Déposer l'écrou de l'axe, retirer l'axe, puis incliner la machine d'un côté de façon à ce que la roue arrière puisse être déposée.
5. Rabattre les arrêtoirs puis déposer les quatre écrous de la couronne et son clip de maintien, puis déposer la couronne de la roue arrière.

Reglage du phare

Pour rouler de nuit, en toute sécurité, il faut que le phare soit bien réglé. Sur cette motocyclette, il est possible d'effectuer un réglage du phare dans le sens vertical. Le réglage se fait en desserrant d'abord les boulons qui supportent le phare. La motocyclette étant en position de conduite, face à la route, le réglage correct est obtenu lorsque le faisceau du phare rejoint la route à un point situé à 50 m. en avant de la motocyclette.

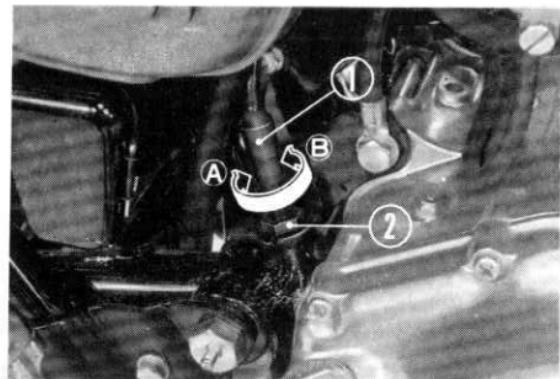


① Vis de fixation du phare

Contacteur de feu de stop

Le contacteur de stop ① est réglable et situé sur le côté droit de la machine, derrière le moteur.

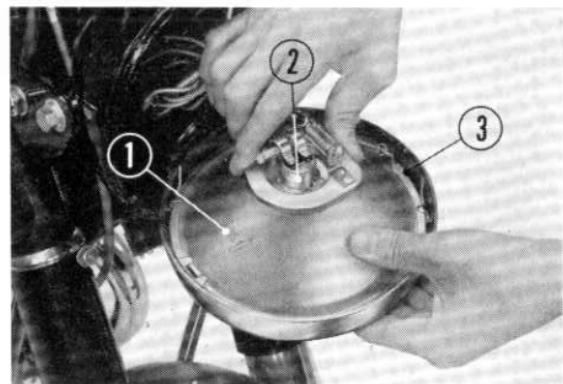
1. Contrôler d'abord le réglage de la pédale de frein comme indiqué page 62 afin d'être sûr que le frein arrière est correctement réglé.
2. Tourner le contact sur la position rouge.
3. Régler le contacteur de stop de façon que la lampe de stop s'allume lorsque la pédale de frein commence à agir. Si la lampe s'allume en retard visser l'écrou ② dans le sens Ⓐ ; si la lampe s'allume trop tôt, dévisser l'écrou dans le sens Ⓑ.



① Contacteur de stop
② Ecrou de réglage

Remplacement de l'ampoule de phare

1. Démonter la vis située sous le phare afin de pouvoir dégager la porte de phare.
2. Enlever le support de lampe du réflecteur, (pour ce faire, appuyer et tourner vers la gauche) puis sortir l'ampoule défectueuse.
3. Installer une nouvelle ampoule et remonter le phare dans l'ordre inverse de opérations.



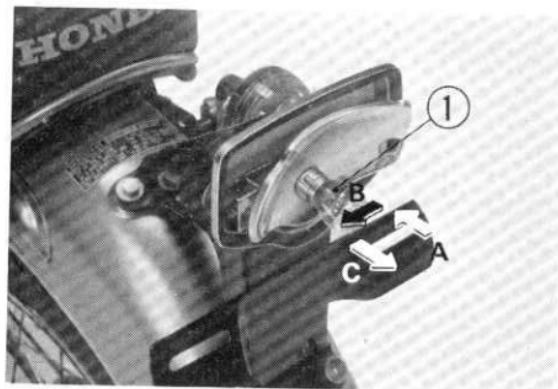
① Bloc optique
② Lampe
③ Support de lampe

Remplacement de la lampe de feu arrière et de stop

1. Déposer les deux vis de maintien de la verrine.
2. Appuyer **A** et tourner vers la gauche **B** la lampe **①** puis la retirer **C**.
3. Reposer une lampe neuve.
4. Refixer la verrine en la vissant sans excès, cela pourrait l'endommager.

Remplacement d'une lampe de feu de direction

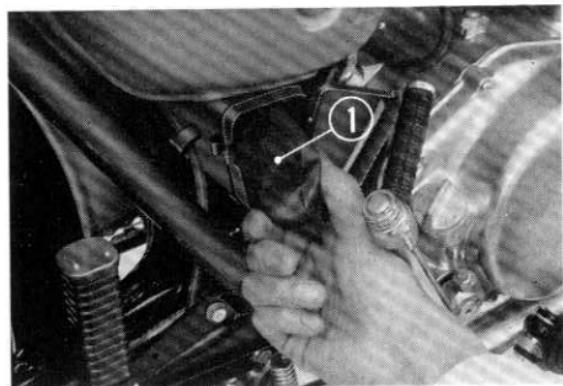
Le remplacement s'effectue de la même façon que pour la lampe de feu arrière (voir paragraphe précédent).



① Lampe de feu arrière et de stop

TROUSSE A OUTILS

La trousse à outils ① se trouve dans un logement spécial situé au centre de la machine juste derrière le moteur. Ces outils permettent quelques réglages et le remplacement de certaines pièces. Les réparations qui ne peuvent être effectuées avec cet outillage doivent être confiées à votre concessionnaire HONDA.



① Trousse à outils

La liste ci-dessous vous donne le détail des outils contenus dans la trousse :

- clé plate de 10×12
- clé plate de 14×17
- pinces
- tourne-vis droit n°2
- tourne-vis cruciforme n°2
- tourne-vis cruciforme n°3
- poignée de tourne-vis
- clé de 22 mm
- clé à bougie
- levier pour clé de 22 mm
- clé à ergots
- trousse à outils

Articles fournis pour la moto séparément

- petit pot de peinture pour retouches
- fusibles de rechange pour la batterie

SPECIFICATIONS

	CB250	CB350
DIMENSIONS		
Longeur hors tout	2,040 mm	2,040 mm
Largeur hors tout	690 mm	690 mm
Hauteur totale	1,020 mm	1,020 mm
Empattement	1,320 mm	1,320 mm
POIDS		
Poids en ordre de marche	168.5 kg	168.5 kg
CAPACITEES		
Huile moteur	2 lit.	2 lit.
Réservoir de carburant	12 lit.	12 lit.
Réserve de carburant (dans le réservoir)	2 lit.	2 lit.
Fourche avant	125~130 cc	125~130 cc

	CB250	CB350
MOTEUR		
Alésage et course	56 × 50.6 mm	64 × 50.6 mm
Rapport volumétrique	9.5	9.5
Cylindrée	249 cc	325 cc
Ecartement des rupteurs	0.3 ~ 0.4 mm	0.3 ~ 0.4 mm
Ecartement des électrodes des bougies	0.7 ~ 0.8 mm	0.7 ~ 0.8 mm
Jeu aux soupapes	IN : 0.05 mm EX : 0.1 mm	IN : 0.05 mm EX : 0.1 mm
CADRE ET SUSPENSION		
Chasse	63°	63°
Déport	85 mm	85 mm
Dimension du pneu avant	3.00-18 (4PR)	3.00-18 (4PR)
Dimension du pneu arrière	3.25-18 (4PR)	3.50-18 (4PR)

	CB250	CB350
TRANSMISSION		
Réduction primaire	3,714	3,714
Rapport final	2,375	2,250
Rapport de la 1ère vitesse	2,353	2,353
2ème	1,636	1,636
3ème	1,269	1,269
4ème	1,036	1,036
5ème	0,900	0,900
ELECTRICITE		
Batterie	12V-12AH	12V-12AH
Générateur	Alternateur 0,1 Kw/5000 t/m	

FEUX

Phare	12V-36/36W
Feu arrière et de stop	12V- 7/23W
Feu de direction	12V-10W
Lampes de compteurs	12V- 3W
Lampe témoin de point mort	12V- 3W
Lampe témoin de feu direction	12V- 3W
Lampe témoin de phare	12V- 3W

FUSIBLE

15 amp.

M E M O



HONDA MOTOR CO., LTD.

K4

333441



A1000612

IMPRIME AU JAPON