



HONDA MOTOR CO., LTD.

K5

333361

④ C 1000911
PRIME AVEC

HONDA 125

MODELE CB125

MANUEL DU CONDUCTEUR

HONDA MOTOR CO., LTD. 1974

AVANTPROPOS

C'est avec plaisir que nous vous accueillons parmi les nouveaux propriétaires de motocyclette HONDA, et nous tenons à vous remercier d'avoir choisi un produit HONDA.

La motocyclette HONDA CB125 qui a reçu de nombreux aménagements nouveaux et spéciaux, a été construite dans une usine équipée d'installations de production et de contrôle, les plus modernes, et nous sommes persuadés que votre motocyclette vous apportera bien plus qu'une entière satisfaction.

Ce "Manuel du propriétaire" est le guide d'utilisation et d'entretien de votre motocyclette. Lisez le complètement afin de maintenir votre motocyclette dans de meilleures conditions et d'en obtenir le maximum de plaisir.

Votre concessionnaire HONDA vous assurera les révisions périodiques complètes et sera heureux de vous aider pour tous vos problèmes que vous pourriez avoir.

Nous vous souhaitons d'heureux kilomètres en toute sécurité.

TABLE DES MATIERES

SPECIFICATIONS TECHNIQUES	4
CONSEILS D'UTILISATION	8
INDICATIONS AVANT LA MISE EN ROUTE	23
MISE EN ROUTE DU MOTEUR	24
CONDITION DE ROUTE	26
ARRET ET STATIONNEMENT	28
CARBURANT ET LUBRIFIANT	29
GUIDE D'ENTRETIEN	30
TROUSSE A OUTILS ET ACCESSOIRES	33
CONSEILS POUR LA PRESSION DES PNEUS	35
TRAVAUX D'ENTRETIEN	36
Vidange huile moteur	36
Vérification de la baterie	38
Réglage du jeu du culbuteur	40
Réglage de l'allumage	42
Vérification des bougies	44
Réglage du carburateur	45

Réglage des freins avant et arrière	46
Frein arrière	48
Réglage de l'embrayage	49
Réglage du câble d'accélération	52
Entretien du filtre d'essence	53
Entretien du filtre à air	54
Réglage de la chaîne d'entraînement	55
Nettoyage de la chaîne	57
Entretien du filtre à huile	59
Changement de l'heure de la fourche avant	60
Réglage du phare	61
Réglage du contacteur de stop	61
Réglage de la chaîne de came	62
Remplacement des lampes	63
Réglage de la suspension arrière	66
Démontage des roues	67
DIAGRAMME DE CÂBLAGE	68

SPECIFICATIONS TECHNIQUES

Designations	CB 125
Dimensions :	
Longueur hors tout	1980 mm
Largeur hors tout	745 mm
Hauteur hors tout	1000 mm
Empattement	1280 mm
Garde au sol minimum	140 mm
Poids	121 kg
Cadre :	
Suspension avant	Fourche télescopique
Suspension arrière	À bras oscillant
Freins	Expansion vitesse
Capacité du réservoir d'essence	9 ℥
Longueur de chasse	86 mm
Angle de chasse	64°

Designations	CB 125
Dimension du pneu avant et pression	2.50-18 (4PR) 1.8 kg/cm ²
Dimension du pneu arrière et pression	2.75-18 (4PR) 2.0 kg/cm ²
Moteur :	
Cylindres	Deux cylindres, 8° d'inclinaison du vertical
Soupape	Commande par chaîne sur arbre à came en tête
Alésage et course	44×41 mm
Taux de compression	9.4-1
Cylindrée	124 cc
Carburateur	A piston tiroir
Capacité huile	1.2 ℥
Graissage	Sous pression et carter

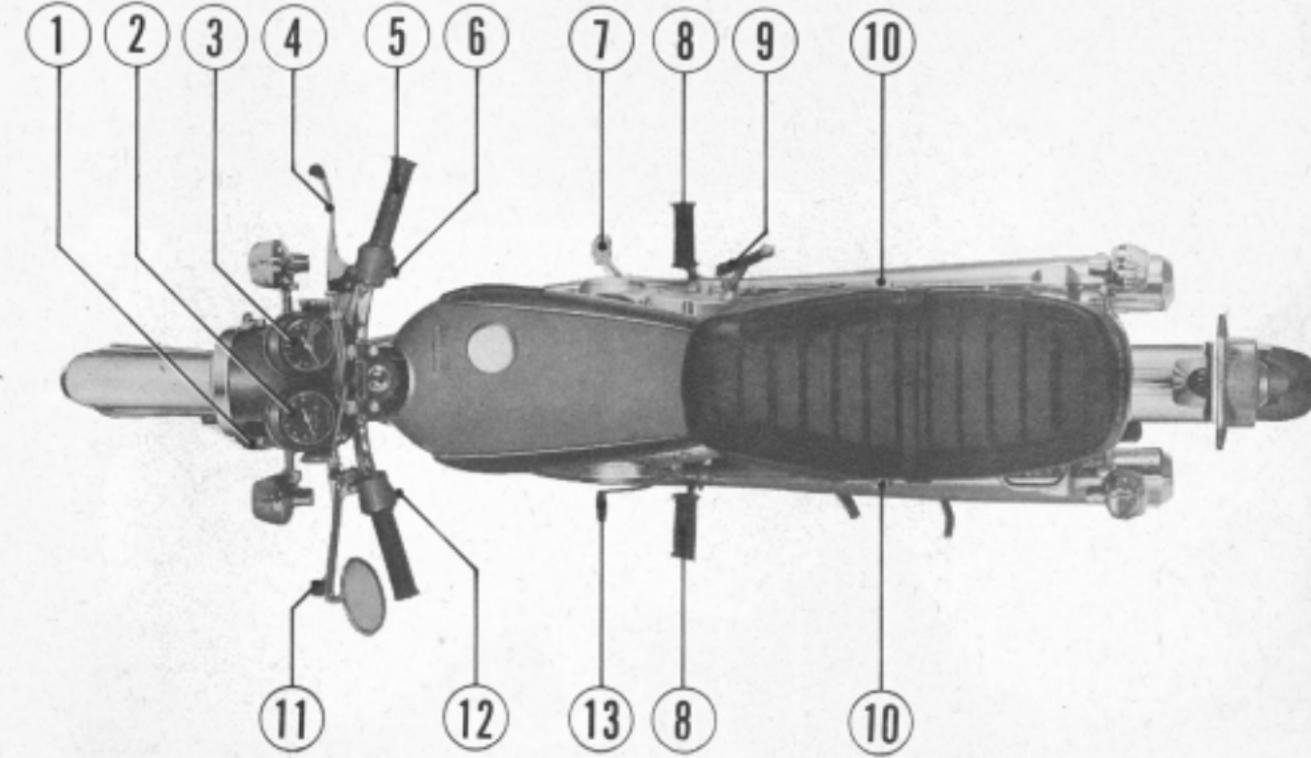
Designations	CB 125
Filtre à huile	Par tamis et centrifuge
Rapport de réduction Primaire	3.875
Secondaire	3.133
Rapport de vitesse Première	2.615
Seconde	1.667
Troisième	1.286
Quatrième	1.043
Cinquième	0.880

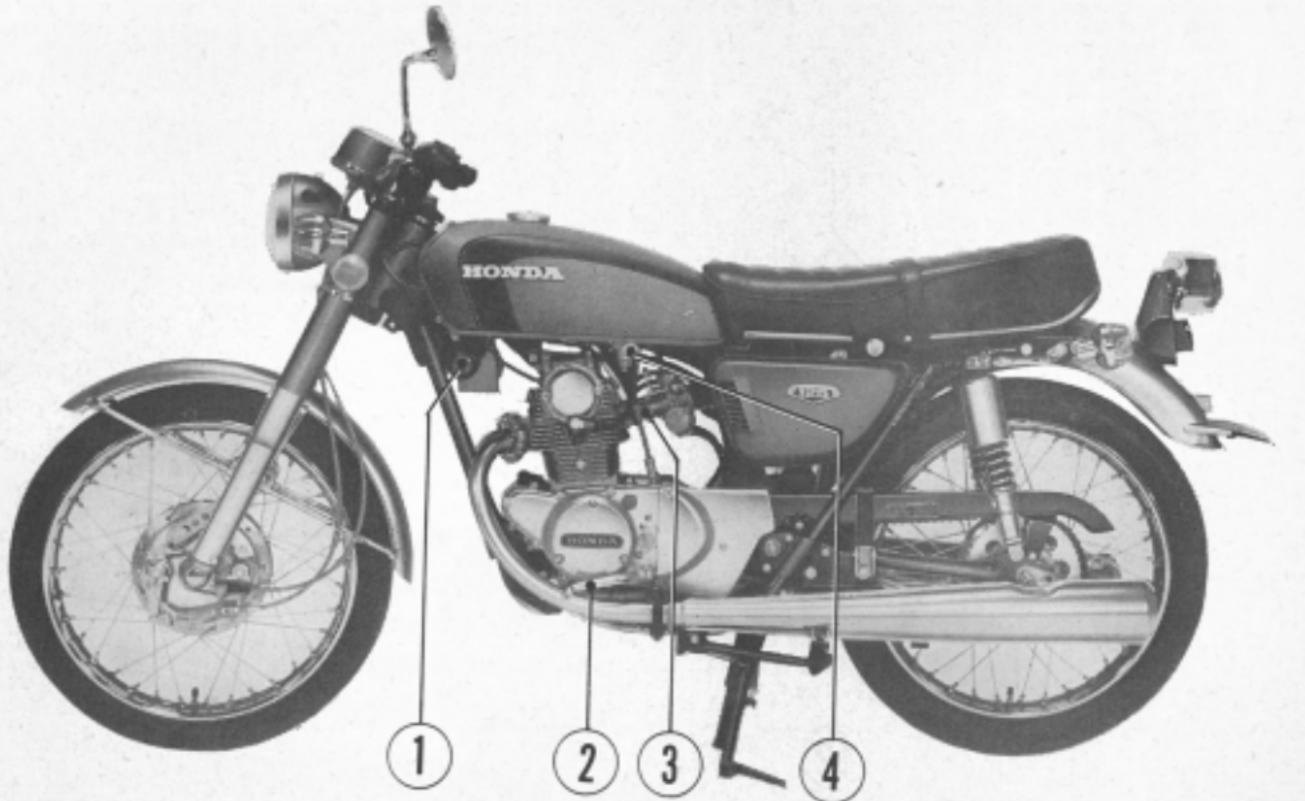
Designations	CB 125
Électricité :	
Allumage	Batterie et bobine d'allumage
Bougie	NGK D-8HS NDX-24FS
Ampoule de phare	6V-25/25W
Ampoule de feu arrière et stop	6V-17/5.3W
Ampoule de feu de direction	6V-10W

CONSEILS D'UTILISATION

● EMPLACEMENTS DES COMMANDES ET DES INSTRUMENTS

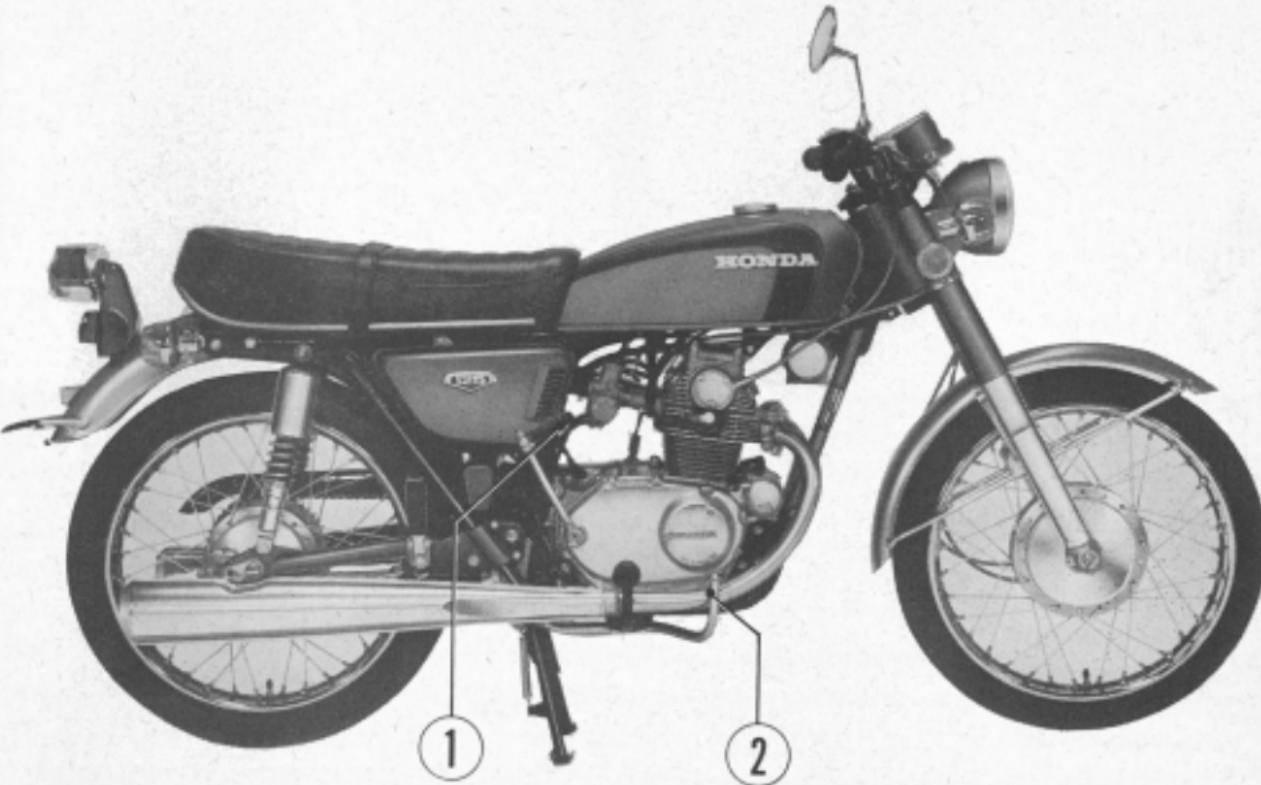
- ① Commande d'éclairage
- ② Indicateur de vitesse
- ③ Compte-tours
- ④ Levier de frein avant
- ⑤ Poignée des gaz
- ⑥ Commande phare/code
- ⑦ Pédale de frein arrière
- ⑧ Repose-pieds
- ⑨ Pédale de kick
- ⑩ Repose-pieds arrière
- ⑪ Levier d'embrayage
- ⑫ Commande de clignoteurs (au-dessus)
Bouton d'avertisseur (au-dessous)
- ⑬ Pédale de sélecteur



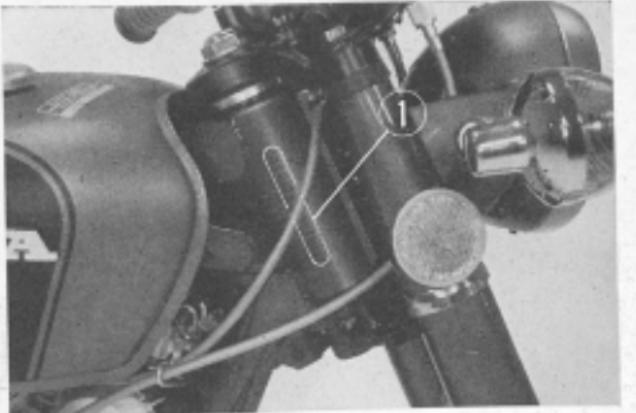


① Bouton de réglage de contact
② Pédale de sélecteur de vitesse

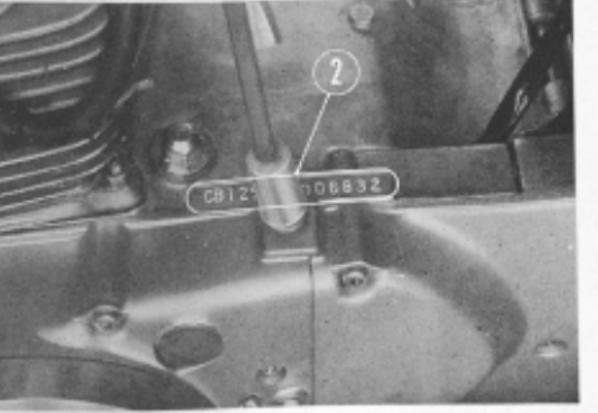
③ Levier de starter
④ Robinet d'essence



① Filtre à air ② Pédale de frein arrière



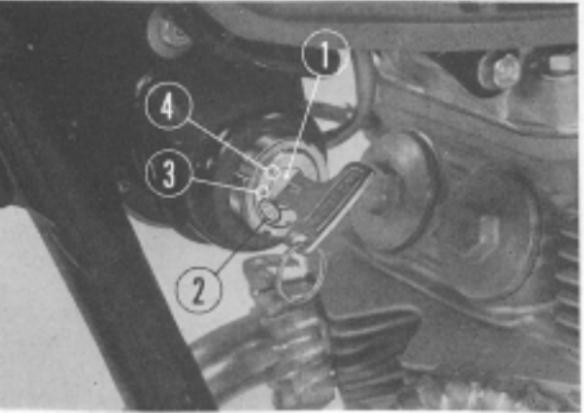
① N° de série du cadre



② N° de série du moteur

● EMPLACEMENT DES NUMÉROS DE SÉRIE DU CADRE ET DU MOTEUR

Le numero du cadre ① est frappé sur le côté gauche du tube de direction et le numero de série du moteur ② sur le dessus du carter gauche. Ces numeros sont necessaires pour l'immatriculation de la motocyclette et aussi pour l'application de la garantie. En outre nous vous recommandons, afin d'éviter toute erreur, de spécifier le numéro de cadre ou de moteur, pour toute commande de pièces détachées.



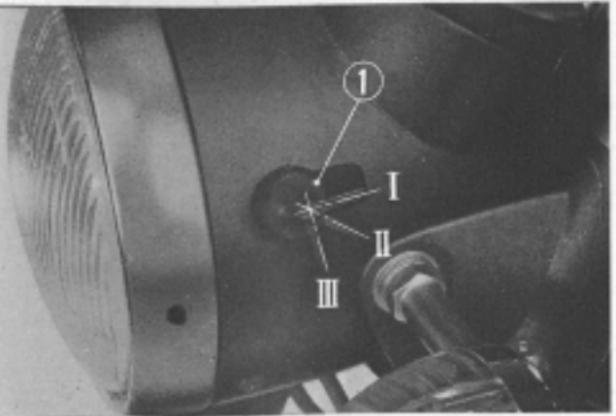
- ① Contacteur
- ② Position "coupé" (off)
- ③ Position "contact" (on)
(Point rouge)
- ④ Position "parking"
(point noir)

● CONTACTEUR

Le contacteur est placé sous l'extrémité avant gauche du réservoir à essence. Le tableau en dessous indique la fonction des différentes positions de la clé de contact.

Position de la clé	Fonction	Possibilité de retirer la clé
② OFF	Le circuit électrique est ouvert, le moteur ne peut pas partir.	La clé peut être retirée
③ Point Rouge	Le circuit électrique est fermé, le moteur peut partir.	La clé ne peut pas être retirée
④ Point Noir	Le circuit électrique est coupé, le moteur ne peut pas partir, les feux de positions peuvent s'allumer.	La clé peut être enlevée

① Commande d'éclairage



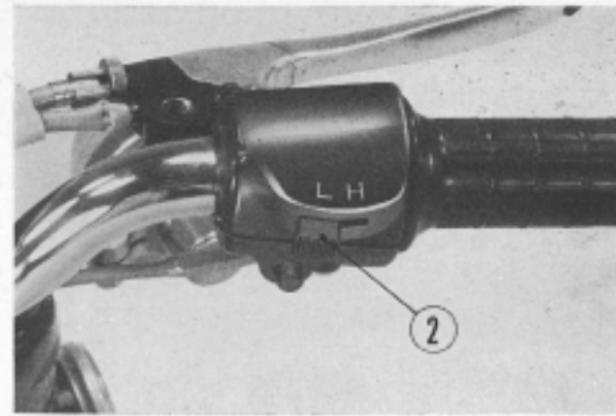
● COMMANDE D'ECLAIRAGE

La commande d'éclairage ① est montée sur le côté gauche de boîtier de phare.
La position I correspond à la conduite de jour. La phare et le feu arrière ne sont pas allumés.

La position II correspond à la conduite de nuit. Le phare, le feu de position et le feu arrière sont allumés.

La position III est utilisée pour la conduite de nuit. Le phare, le feu de position et le feu arrière sont allumés.

② Commande phare-code

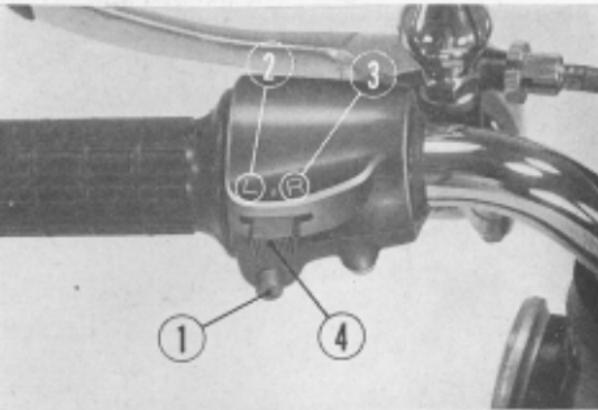


● COMMANDE PHARE-CODE

La commande phare-code ② se trouve sur le support de la poignée droite. La position "L" correspond au feu de croisement ou code, la position "H" étant la position plein phare ou feu de route.

Le phare ne s'allume que lorsque la commande d'éclairage est en position III (page 14) et que la commande d'allumage est sur marche.

- ① Bouton de commande du feu de direction
- ② Position du feu de direction gauche
- ③ Position du feu de direction droite
- ④ Bouton d'avertisseur



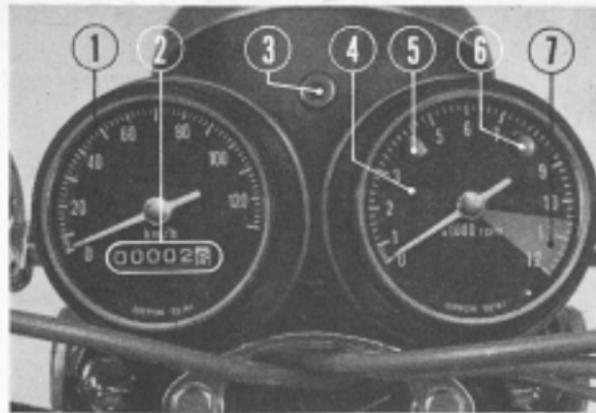
● COMMANDE DE FEUX DE DIRECTION

Les feux de direction sont commandés par le bouton de contact ③ sur la poignée gauche. Ce bouton se commande en le faisant glisser sur la droite ou la gauche avec le pouce sans avoir besoin de lâcher la poignée. Pour tourner à droite, placer le bouton de commande à la position "R", et sur "L" pour tourner à gauche.

● AVERTISSEUR

Le bouton ④ placé sur la poignée gauche actionne l'avertisseur en pressant dessus avec le pouce sans avoir à lâcher la poignée.

- ① Indicateur de vitesse
- ② Compteur kilométrique
- ③ Lampe témoin de phare
- ④ Compte-tours
- ⑤ Lampe témoin de point mort
- ⑥ Indicateur de clignoteurs
- ⑦ Zone rouge du compte-tours



● COMPTEURS ET LAMPES TEMOINS

Tous les compteurs sont groupés sur la coquille du phare et les lampes témoins sont incorporées dans les compteurs respectifs. Leurs opérations principales sont montrées sur le tableau.

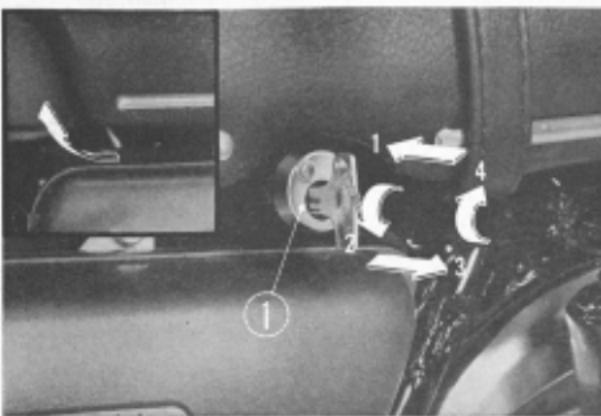
Repere	Designation	Fonction et Fonctionnement
①	Indicateur de vitesse	Indique la vitesse de la motocyclette
②	Compteur kilométrique	Indique la distance totale parcourue
③	Témoin de phare (rouge)	S'allume lorsque le phare est lui-même allumé
④	Compte-tours	Indique le régime du moteur
⑤	Lampe-témoin de point-mort (verte)	La lampe s'allume lorsque la boîte de vitesse est au point-mort
⑥	Indicateur de clignoteurs (ambre)	La lampe clignote lorsque l'un des clignoteurs fonctionne
⑦	Zone rouge du compte-tours	Indique le régime critique de fonctionnement du moteur. Afin d'éviter de soumettre les pièces du moteur à des contraintes élevées, l'aiguille du compte-tours ne doit JAMAIS pénétrer dans la ZONE ROUGE.

Verrouillage du siège

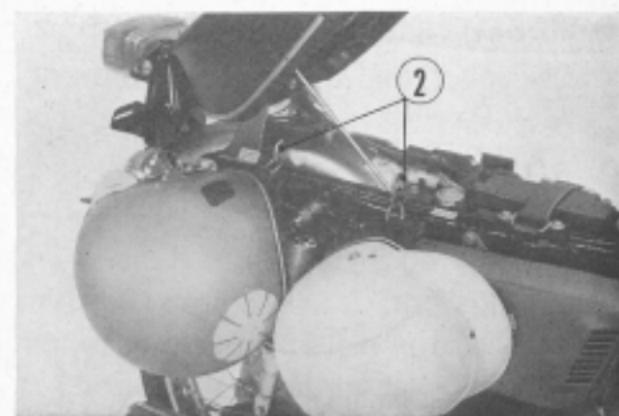
Le verrouillage du siège ① est situé sous la partie centrale gauche du siège. Introduire la clé de contact principal dans le loquet de verrouillage du siège et tournez-la en sens inverse des aiguilles d'une montre. Le loquet sera ainsi débloqué et vous pourrez lever le siège.

Support de casques

Il est prévu deux supports de casque ② comme l'indique la photo. Suspenez la mentonnière du casque sur le crochet et verrouillez le siège.

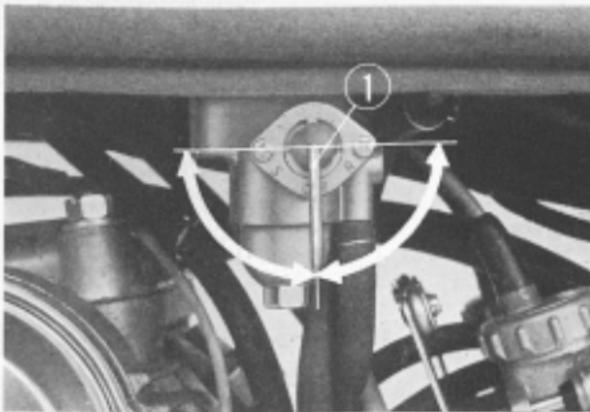


① Verrouillage du siège



② Supports de casque

① Robinet d'essence



● RÉSERVOIR D'ESSENCE

Le réservoir d'essence contient 9 litres, y compris 2,5 litre dans le réservoir de secours.

● ROBINET D'ESSENCE

Les trois positions du robinet d'essence ① sont situées sur le côté gauche du réservoir.
La position "S" coupe l'arrivée d'essence au carburateur, la position "ON" ouvre l'arrivée d'essence du réservoir principal et "R" ouvre celle du réservoir de secours.

A l'arrêt, le robinet d'essence doit être placé à la position "S"



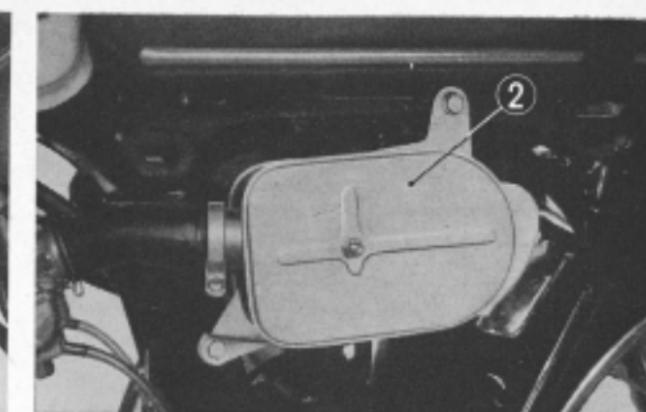
① Levier du starter

● LEVIER DU STARTER

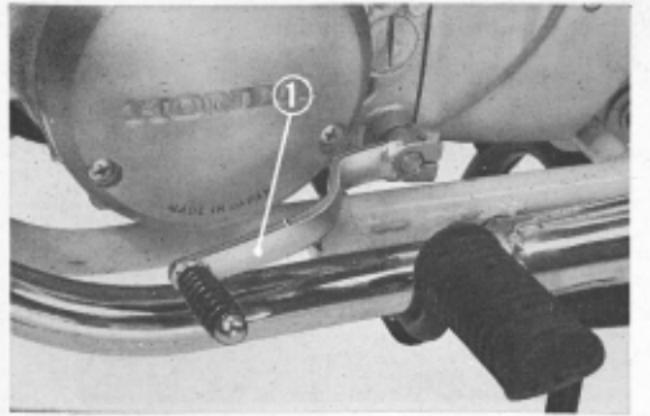
Le levier du starter est situé sur le côté gauche du carburateur.
Baisser le levier du starter ferme les clapets (Voir page 24-25 pour son emploi).

● FILTRE À AIR

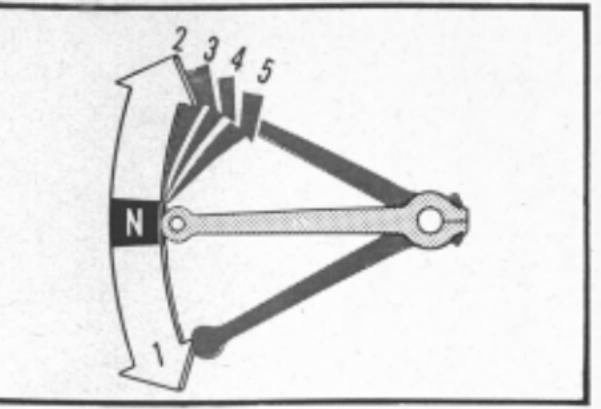
Les filtre à air sont placés au centre de la motocyclette, un de chaque côté de celle-ci ; ils assurent l'entrée de l'air uniquement purifié dans le cylindre.



② Filtre à air



① Pédale de sélection des vitesses



Séquence de vitesse

● SÉLECTEUR DE VITESSE

Le sélecteur de vitesse à pédale ① est du type à taquet, le changement des vitesses s'effectuant comme indiqué sur le schéma. On passe la première en appuyant sur la pédale et pour la seconde, troisième etc....on doit lever la pédale. Pour redescendre les vitesses appuyer successivement sur la pédale pour repasser successivement les différentes vitesses.

INDICATIONS AVANT LA MISE EN ROUTE

Si juste une petite attention est donnée aux indications avant la mise en route, il permettra peut-être d'éviter des incidents et/ou des pannes en cours de route. Les choses dont il faut se souvenir sont les suivantes:

1. Vérifiez que vous avez suffisamment d'essence dans les réservoirs pour effectuer le parcours envisagé. Utilisez seulement de l'essence de bonne qualité (Voir page 29)
2. Controlez le niveau d'huile du moteur à la jauge d'huile et complétez si nécessaire (Voir pages 36-37)
3. Controlez les leviers de freins avant et arrière pour s'assurer qu'ils fonctionnent correctement.
4. Vérifiez si les pneus sont à la bonne pression. Une pression trop basse provoquerait une marche défectiveuse et une mauvaise stabilité. La pression standard des pneus sont comme suit:
 - Roue avant : 1,8 Kg/cm²
 - Roue arrière : 2,0 Kg/cm²
5. Controlez le bon fonctionnement de l'équipement électrique. Ce sera votre assurance contre l'accident.
6. Controlez la douceur de la direction en manoeuvrant le guidon bien à fond à droite et à gauche.

MISE EN ROUTE DU MOTEUR

● DÉMARRAGE À FROID

Procédez de la façon suivante :

1. Ouvrir le robinet d'essence en le mettant sur la position "ON".
2. Introduire la clé de contact et la tourner sur la position "ON". Contrôler que la lampe témoin du point mort est bien allumée.
3. Lever le levier du starter pour fermer les clapets.
4. Tournez la poignet des gaz vers l'intérieur jusqu'à ce que les gaz soit ouvert de $\frac{1}{8}$ à $\frac{1}{4}$ et alors appuyez sur le bouton du démarreur. Si le démarrage n'est pas accompli au bout de 5 secondes, relâchez le bouton du démarreur et attendez pendant environ 10 secondes avant de faire une autre tentative.

Pour chaque tentative de démarrage, ne pressez pas le bouton plus de 5 secondes, parce que cela causerait une dépense excessive d'énergie de la batterie.

Le kick peut aussi être utilisé pour mettre le moteur en marche lorsque la charge de la batterie est basse ou lorsque le démarrage est difficile. La meilleure manière d'opérer avec le kick est de l'actionner rapidement du pied droit, d'un coup sec et de haut en bas. Répétez cette opération jusqu'au démarrage du moteur.

Si le moteur refuse de démarrer après plusieurs tentatives, tournez la clef de contact à "OFF", ouvrez les clapets en replaçant le levier du starter à la position la plus basse, tournez la poignet des gaz de manière à ouvrir les gaz au maximum et alors actionnez le kick à plusieurs reprises.

Ensuite, replacez la clef de contact à la position "ON" et reprenez la procédé normal de démarrage, sans cependant mettre le starter.

5. Quand le moteur a démarré, le chauffer en le faisant tourner 2 à 3 minutes à vitesse moyenne.
6. Quand le moteur est chaud, placez le levier du starter à la position ouverte (position basse).

● DÉMARRAGE PAR TEMPS TRÈS FROID

Amorcer le moteur en le faisant tourner plusieurs fois avec le kick, le contact étant coupé, le starter à plein et les gaz ouverts. Procéder en suite comme pour la mise en route par temps froid.

● DÉMARRAGE DU MOTEUR CHAUD

Quand on veut remettre en route le moteur qui est encore chaud, procéder comme pour le moteur froid sans, toutefois, utiliser le starter.

CONDITION DE ROUTE

● POUR CHANGER LES VITESSES

Après avoir laissé chauffer le moteur, la machine est prête à partir. Remettez la poignée des gaz au ralenti, appuyez sur la manette de débrayage et enclencher la première (la pédale du sélecteur étant en position neutre, l'abaisser pour passer la première).

Relâcher lentement le débrayage tout en augmentant progressivement la vitesse du moteur en tournant la poignée vers l'intérieur. Quand la machine atteint la vitesse de 15 Km/H environ, fermer la poignée des gaz, débrayez et passez la deuxième avec le sélecteur. Recommencez la même opération jusqu'à ce que vous soyez en 5 ème vitesse (voir page 22 l'utilisation du sélecteur de vitesse).

● RODAGE DE LA MACHINE

La motocyclette ne doit pas être exposée à des conditions de conduite sévères ou abusives pendant la période initiale. Cette petite précaution assurera une très longue vie sans trouble de la motocyclette. Nous recommandons pour les 1000 premiers kilomètres de n'utiliser que 80% de la puissance maximum de chaque rapport.

ARRET ET STATIONNEMENT

● FREIN

Le plus important pour freiner, est de bien utiliser ensemble les freins avant et arrière. Si vous n'utilisez que le frein avant, vous chasserez de la rous avant. On peut ne freiner que sur une roue, si on freine doucement, mais freiner brutalement sur l'une des deux roues aurait pour résultat de vous faire perdre votre stabilité et le contrôle de la machine. Sauf en cas d'urgence utilisez également et graduellement les deux freins ensemble. On peut toujours se servir sans danger du frein moteur dans les fortes pentes ou pour ralentir.

● STATIONNEMENT

Chaque fois que votre moto devra rester en stationnement, mettez la clé de contact sur la position "OFF" avant de la retirer, mettez également votre anti-vol de direction et le robinet d'essence en position "S".

CARBURANT ET LUBRIFIANT

● CARBURANT

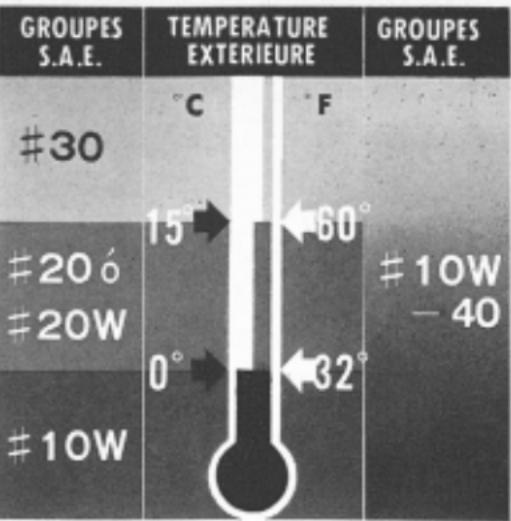
Il est recommandé de n'utiliser que de l'essence de très grande qualité à indice d'octave supérieur à 90. Le moteur est à quatre temps et il ne faut pas mélanger d'huile à l'essence.

● HUILE MOTEUR

Il est très important de n'utiliser que de l'huile de grande qualité et de degré MS (classification API) ou équivalente. Prenez la viscosité convenant à la température extérieure (voir tableau ci-dessous). L'huile SAE 10 W. 40 convenant pour tous les temps, peut-être utilisée quand la température est en dehors de la normale. L'huile doit être vidangée à intervalle régulier suivant le calendrier d'entretien (page 31-32) et en respectant la procédure (page 36-37).

● GRAISSE

Utilisez la graisse "multi purpose" NLGI



ENTRETIEN

TABLEAU D'ENTRETIEN

Les intervalles de révision de ce tableau entendent être un guide d'entretien et de graissage réguliers pour votre HONDA. De hautes vitesses ou de dures conditions d'utilisation peuvent nécessiter des révisions plus fréquentes. Pour déterminer les recommandations particulières à cette utilisation, consulter votre concessionnaire HONDA.

Spécialement lorsque votre HONDA CB125 est tombée ou a été l'objet d'une collision, faites vérifier par votre concessionnaire HONDA les principaux éléments tels que le cadre, les suspensions, la direction, pour déterminer toute pièce endommagée ou faussée afin de pouvoir réutiliser votre machine en toute sécurité.

* Ces travaux peuvent être exécutés par l'utilisateur

Operations Necessaires	Mois ou kms, à concurrence du premier atteint					Voir page
	Pre-mier	Deuxi-ème	Troisième	Puis répéter chaque		
	Mois	—	6	12	6	
	Kms	300	5,000	10,000	5,000	
*Frein avant et arrière—règlage	○	○	○	○	—	46
Garnitures de freins avant et arrière—contrôle ou remplacement			○		○	—
Biellettes de freins avant et arrière—contrôle		○	○	○		—
Jantes et rayons—contrôle	○	○	○	○		—
Pneumatiques—contrôler ou remplacer		○	○	○		—
Huile de fourche avant—contrôler ou remplacer		○		○	○	60
Paliers de direction—contrôle ou règlage			○	○		60
Antivol de direction—contrôle du fonctionnement			○	○		—
*Niveau de l'électrolyte de batterie—contrôler et rétablir le niveau si nécessaire	○	○	○	○		38
*Feux, avertisseur, compteur et compte-tours—contrôle du fonctionnement ou remise en état		○	○	○		64 13~18

TROUSSE A OUTILS ET ACCESSOIRES

① Trousse à outils



La trousse à outils ① se trouve dans le compartiment placé juste en dessous du moteur. Les petits réglages et le remplacement des pièces peuvent être faits avec les outils contenus dans la trousse.

En plus les accessoires suivants: Fusible et petit pot de peinture pour retouches.

● LISTE DES OUTILS DE LA TROUSSE À OUTIL

- Pince
- Clé plate de 8×12
- Clé plate de 10×14
- Clé de 17×19
- Clé à broche de 45=réglage de la suspension arrière
- Clé à bougie=pour les bougies
- Tournevis N° 2
- Tournevis cruciforme N° 3
- Tournevis cruciforme N° 2
- Manche de trounevis pour tournevis
- Levier pour tournevis
- Trousse à outils

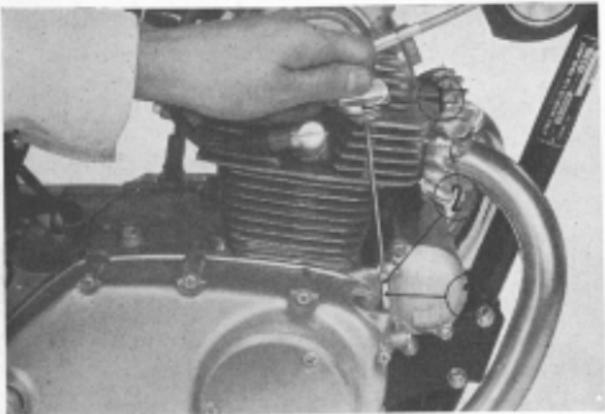
CONSEILS POUR LA PRESSION DES PNEUS

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)	Avec un pilote seulement	Avant : (1.8)
	Arrière : (2.0)	
Dimension des pneus	Avec deux personnes	Avant : (1.8)
	Arrière : (2.2)	
	Avant : 2.50-18	
	Arrière : 2.75-18	

REMARQUE : Une pression de gonflage exagérée aura pour effet de provoquer une usure de la bande roulement de vos pneus ou d'autres inconvénients tel qu'un accident grave. Une pression insuffisante 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.

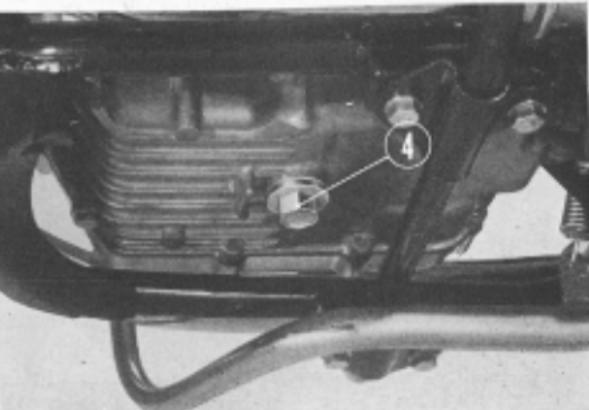
TRAVAUX D'ENTRETIEN



① Bouchon de remplissage d'huile
② Repère de niveau supérieur

● VIDANGE HUILE MOTEUR

L'huile moteur n'ayant qu'un effet limité, il est nécessaire de la remplacer aux intervalles prescrits de 1600 Km (voir page 31). Vidangez l'huile quand le moteur est chaud pour avoir une vidange rapide et complète.



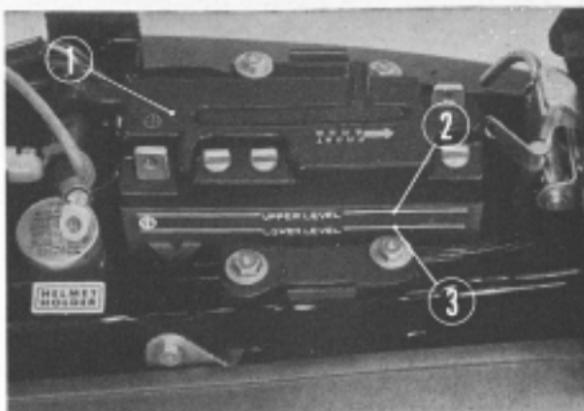
③ Repère de niveau inférieur
④ Boulon de vidange

1. Enlever le bouchon de remplissage ① du couvercle de carter.
2. Placer sous le moteur un récipient pour recevoir l'huile de vidange, et retirer le boulon de vidange ④ avec une clé de 19.
3. Quand toute l'huile s'est écoulée, actionner le kick deux ou trois fois pour être sûr qu'il n'en est pas restée.
4. Quand toute l'huile a bien été vidangée, remettre le boulon de vidange ④ en contrôlant que le joint est en bon état.
5. Remettre par l'orifice de remplissage environ 1 litre d'huile de qualité convenable (page 29). Contrôler le niveau avec la jauge sans visser le bouchon. L'huile doit arriver entre les deux repères de la jauge (2) et (3). Si le niveau est trop bas rajouter de l'huile.

Remarque :

1. Quand on utilise la machine dans des endroits particulièrement poussiéreux, il est recommandé de faire des vidanges d'huile à intervalles plus rapprochés que ceux spécifiés dans le guide d'entretien.

- ① **Batterie**
- ② **Marque supérieur**
- ③ **Marque inférieur**



● VÉRIFICATION DE LA BATTERIE

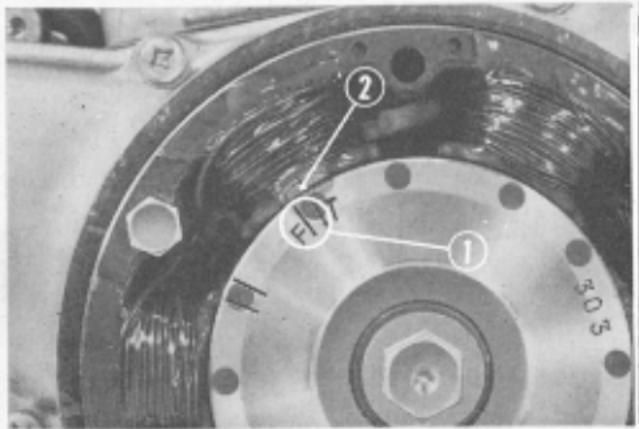
S'il n'y a pas assez d'électrolyte dans la batterie, il s'en suivra un sulfatage et la batterie deviendra inutilisable. C'est pourquoi il faut l'entretenir soigneusement. La batterie (6V-12AH) est située sous le siège. Pour accéder à la batterie, défaire la fixation du siège à l'extémité avant sous le siège et lever l'avant du siège.

Employez de la tige de soutien placée sous le siège pour maintenir le siège dans la position levée.

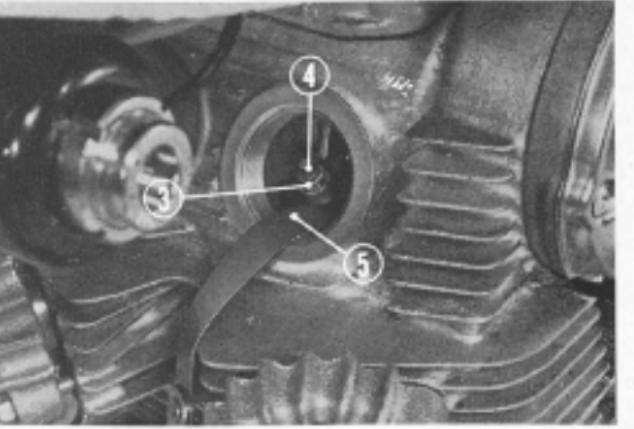
Défaire les caoutchouc de fixation de la batterie et soulever légèrement la batterie pour contrôler l'électrolyte de la batterie. S'assurer que le niveau de chaque élément est entre les lignes de niveaux inférieur ③ et supérieur ②. Si le niveau est trop bas, ajouter de l'eau de batterie (eau distillée) jusqu'au niveau supérieur.

Remarque :

1. N'utilisez que de l'eau distillée pour la batterie, jamais d'eau du robinet.
2. En remettant la batterie en place vérifier que la prise d'air n'est ni pincée ni bloquée.
3. Si vous constatez un manque d'électrolyte trop important, consultez votre concessionnaire Honda pour rechercher la cause.



① Repère "T"
② Marque de l'index



③ Ecrou de blocage ⑤ Jauge d'épaisseur
④ Vis de réglage de jeu

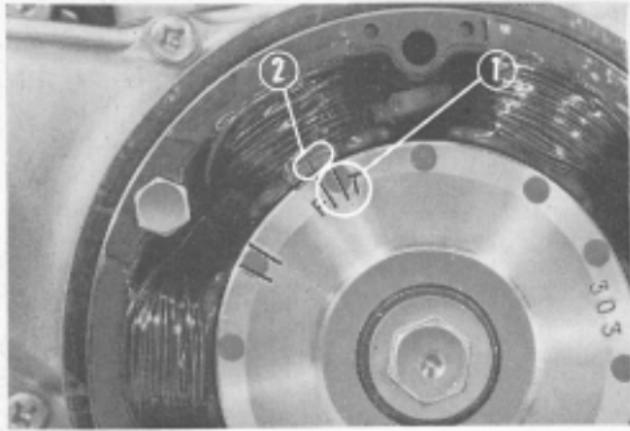
● RÉGLAGE DU JEU DU CULBUTEUR

Un jeu de soupape trop important provoquerait le bruit du culbuteur et le manque de jeu provoquerait des troubles de fonctionnement du moteur. C'est pourquoi il est important d'avoir des soupapes bien réglées. Ce réglage devra être fait à 300 Km et ensuite tous les 5.000 Km.

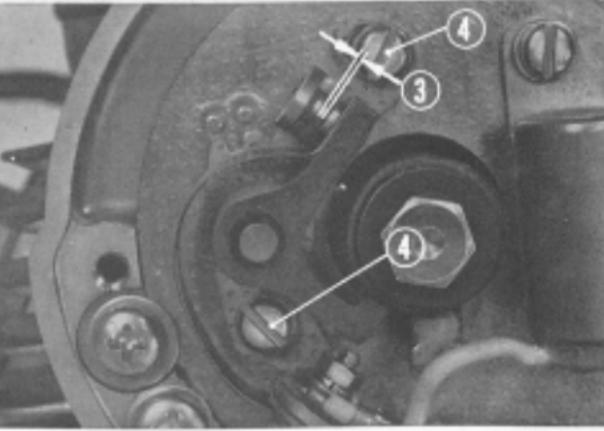
1. Le réglage des soupapes doit se faire sur un moteur froid. Retirer le couvercle de la dynamo et le cache de la fenêtre de réglage.

2. Faire tourner le rotor de la dynamo en sens contraire des aiguilles d'une montre pour aligner le repère "T" ① du rotor avec le repère ② sur le flasque du carter gauche. Dans cette position le piston se trouve soit en haut soit en bas de course. Le réglage doit se faire quand le piston est au maximum de compression, les soupapes d'admission et d'échappement étant fermées. On peut s'en assurer en tapant le culbuteur avec le doigt, par la fenêtre de réglage, et s'ils sont libres, le piston est bien en bout de course et les soupapes fermées. Si les culbuteurs sont sous tension, les soupapes sont ouvertes et il faut faire faire 360° au rotor et réaligner les deux repères "T" et celui d'origine.

Vérifier le jeu avec la jauge d'épaisseur de 0.05 mm de la trousse à outils. Si nécessaire régler avec la vis de réglage ④ après avoir desserré l'écrou de blocage ③, de façon à ce que la jauge passe avec une très légère résistance. Puis resserrer l'écrou de blocage en tenant la vis de réglage de façon à l'empêcher de tourner. Répéter le réglage afin d'être sûr qu'il n'ait bougé pendant le blocage.



① Repère "F"
② Repère



③ Ecartement des points de contact
④ Vis du bras de contracteur

● RÉGLAGE DE L'ALLUMAGE

Le réglage de l'écartement des points de contact et du calage de l'allumage sont nécessaires pour agir sur le moment d'étincelle des bougies.

1. Réglage de l'écartement des grains de contact.

- Retirer le couvercle de dynamo et le couvercle du contacteur.
- tourner le rotor dans le sens des aiguilles d'une montre pour trouver le point où les grains sont le plus écartés, et vérifier l'écartement des grains avec une jauge d'épaisseur.
- L'écartement ③ correct doit être de 0,3 à 0,4 mm.
- Si nécessaire, desserrer les deux vis de blocage du contacteur et agir sur le bras du contacteur ④.

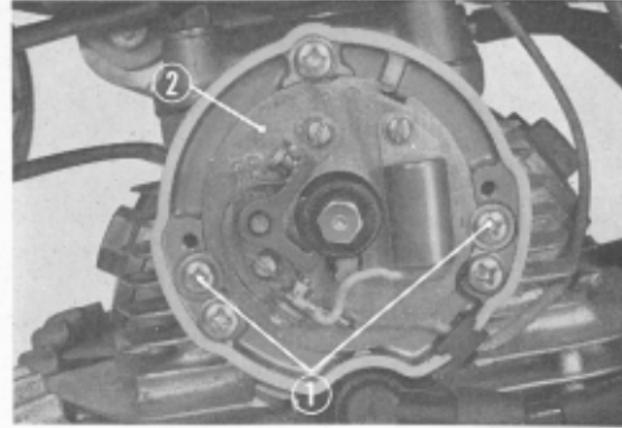
2. Réglage de l'allumage

- Aligner le repère "T" ② du rotor du starter en tournant le rotor dans le sens contraire des aiguilles d'une montre (page 42). A ce moment les grains de contact doivent commencer à s'écartier.
- Effectuer le réglage en desserrant les deux vis ① de la plaque support, tourner cette plaque sur sa base ②.

On donne de l'avance à l'allumage en tournant la plaque dans le sens des aiguilles d'une montre.

- Après avoir réglé l'avance, vérifier que l'ouverture des grains de contact est toujours correcte.

Le réglage statique est relativement précis et donnera des performances du moteur satisfaisante. Toutefois on aura un réglage bien plus précis en utilisant une lampe stroboscopique. Dans ce cas faire tourner le moteur au ralenti à 1500 tours et procéder un réglage comme ci-dessus.



① Vis de support de contacteur
② Plaque de support

● VÉRIFICATION DES BOUGIES

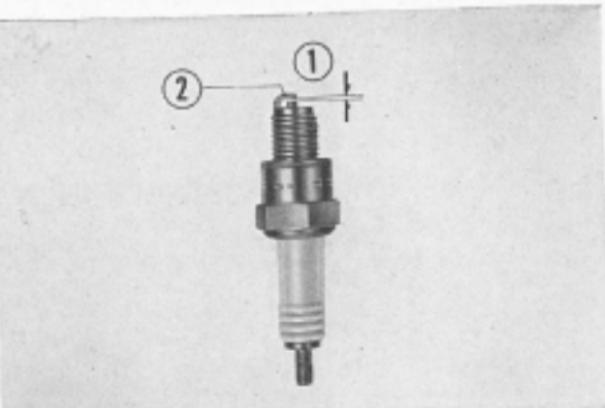
Ce modèle est équipé de bougies NGK D-8HS

1. Débrancher le fil à haute tension de la bougie et défaire la bougie avec le démontebougie fourni dans la trousse à outils.
2. Vérifier l'encrassement des électrodes et les dépôts.

Nettoyer les bougies avec une brosse à bougies ou sinon avec un morceau de bois dur ou un fil de fer pour retirer les dépôts, puis la laver à l'essence et la secher avec un chiffon.

3. Réglage l'écartement ① des électrodes avec une jauge à 0.6-0.7 mm. Faire ce réglage en agissant sur l'électrode négatif ②.
4. Au remontage de la bougie commencer par la serrer à la main et terminer avec la clé à bougie.

Remarque : 1. Ne jamais essayer de sécher la bougie, ou d'enlever la calamine avec une flamme.
2. Ne pas employer de bougie à grande chaleur.



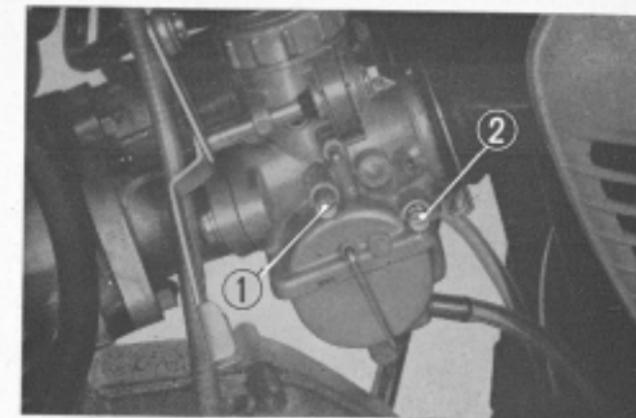
① Jeu entre les électrodes
② Electrode négative

● RÉGLAGE DU CARBURATEUR

Régler périodiquement le carburateur, tous les 5000 Kms. le ralenti se dérégler souvent en cours d'utilisation.

1. Régler les deux carburateurs droit et gauche le moteur à chaud. Régler le ralenti sur 1500 tours avec la vis butée des gaz ① de chaque carburateur.
2. Agir sur la vis d'air ② pour obtenir la vitesse maximum (le réglage normal de la vis doit être entre $1\frac{1}{4}$ de sa position fermée complète).
3. Si nécessaire régler à nouveau la vis de butée pour retrouver la vitesse de ralenti.

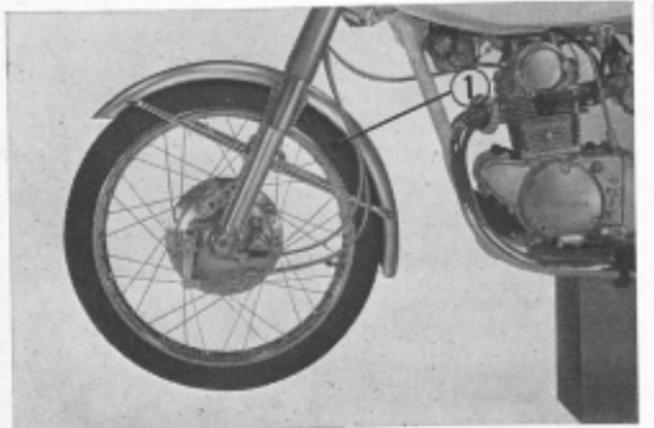
Remarque : Un mauvais rendement du moteur peut être causé par un système d'alimentation défectueux ou par les soupapes, donc déterminer la cause du trouble avant d'essayer d'améliorer le rendement du moteur en réglant le carburateur.



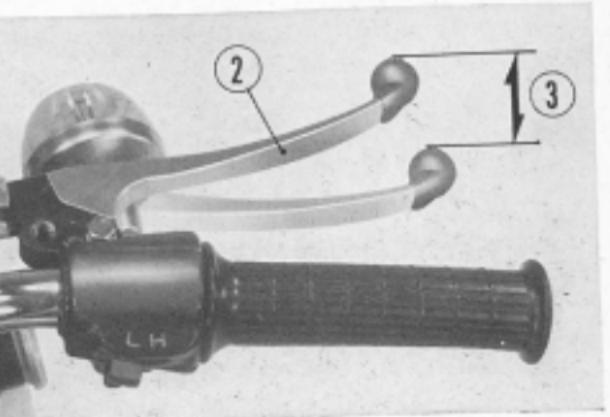
① Vis butée des gaz ② Vis d'air

● RÉGLAGE DES FREINS AVANT ET ARRIÈRE

Votre sécurité personnelle dépend du réglage des freins qui devra être toujours correct.



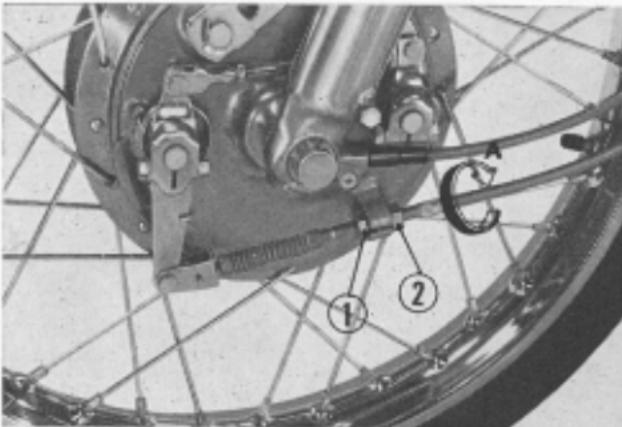
① Roue avant



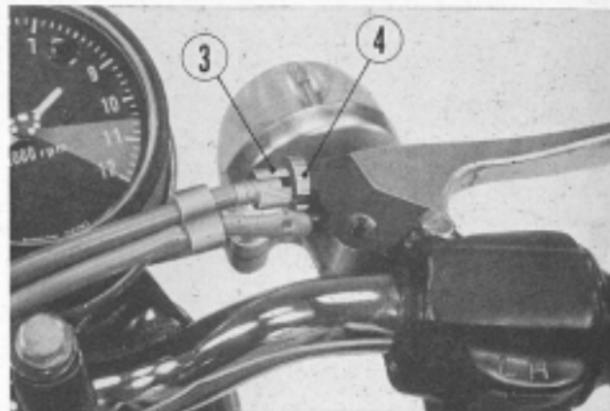
② Poignée de frein avant ③ Garde

● FREINS AVANT

1. Décoller la roue avant du sol en plaçant une cale sous le moteur. Lancer la roue à la main et mesurer la garde ③ avant que le frein ne commence à agir. La garde ③ doit être de 20 à 30 mm à l'extrémité de la poignée et si elle était plus grande, régler le frein.

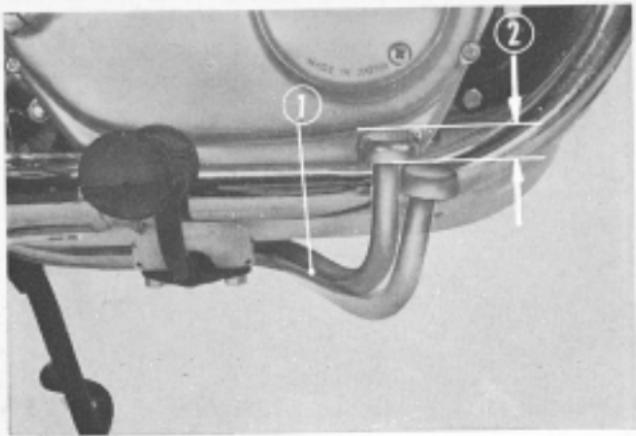


① Ecrou de blocage ② Ecrou de réglage



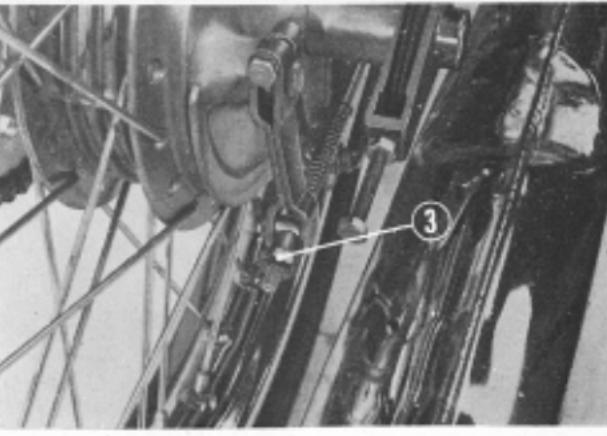
③ Bague filetée de réglage
④ Ecrou de blocage

2. Le réglage se fait normalement en bout de poignée de frein. Desserrer l'écrou de blocage ① et tourner la bague de réglage ②. Dans le sens des aiguilles d'une montre on diminue la garde et on l'augmente en sens inverse.
3. Les petits réglages peuvent être aussi faits avec la bague ③ en tournant dans le même sens que ci-dessus après avoir desserré l'écrou de blocage ④.



① Pédale de frein arrière

② Garde



③ Ecrou de réglage

● FREIN ARRIÈRE

Soulever la roue marrière en tenant la moto sur son support et vérifier le jeu de la pédale du frein arrière avant que celui-ci ne commence à freiner.

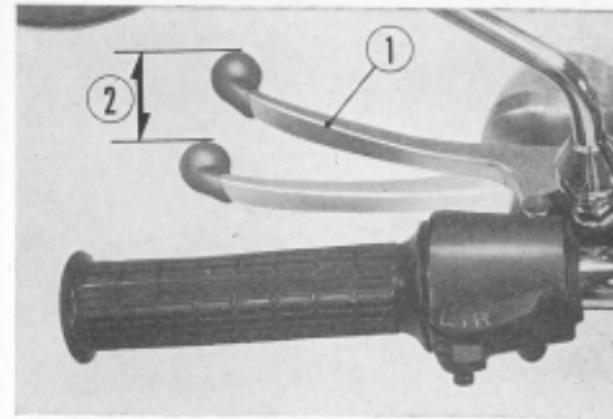
Le jeu normal est de 20 à 30 mm.

Si le réglage est nécessaire, faire le réglage avec l'écrou de réglage ③. Tourner l'écrou dans le sens des aiguilles d'une montre diminue le jeu de la pédale de frein.

● RÉGLAGE DE L'EMBRAYAGE

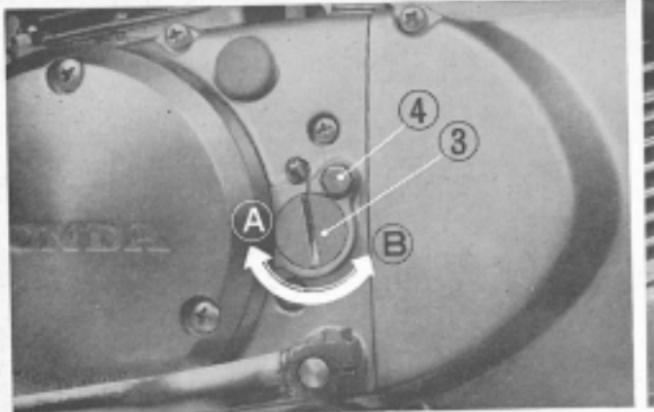
L'embrayage doit être réglé de façon à transmettre pleinement la puissance du moteur à la transmission. Si l'embrayage ne se désengage pas complètement, le moteur se bloque quand on passe une vitesse ou bien la motocyclette aura tendance à avancer même quand le levier d'embrayage est désengagé. D'autre part, dans l'autre cas, si l'embrayage ne s'engage pas complètement, l'embrayage patine et la motocyclette n'accélère pas suivant l'accélération du moteur. Par conséquent, pour transmettre pleinement la puissance du moteur à la roue arrière, il est nécessaire d'avoir l'embrayage bien réglé.

1. Le jeu normal d'embrayage de de 10 à 20 mm avant que l'embrayage ne commence à se désengager.
2. Procéder au réglage de l'embrayage en desserrant le boulon de blocage ④ et en ajustant avec l'ajusteur ③. Tourner l'ajusteur ③ dans le sens des aiguilles d'une montre (A) diminue le jeu de l'embrayage et tourner dans le sens contraire (B) augmente le jeu.



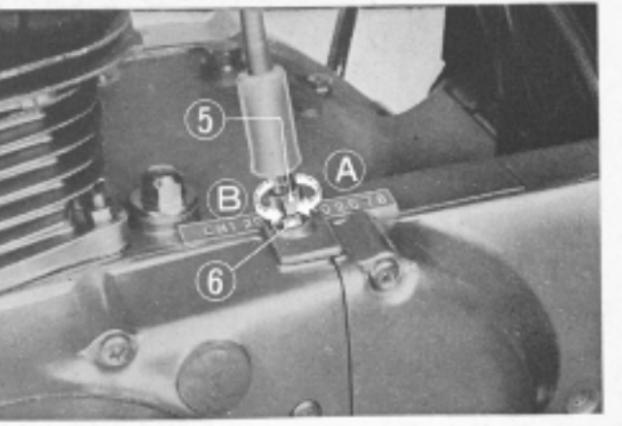
① Régulateur d'embrayage

② Jeu



③ **Ajusteur**

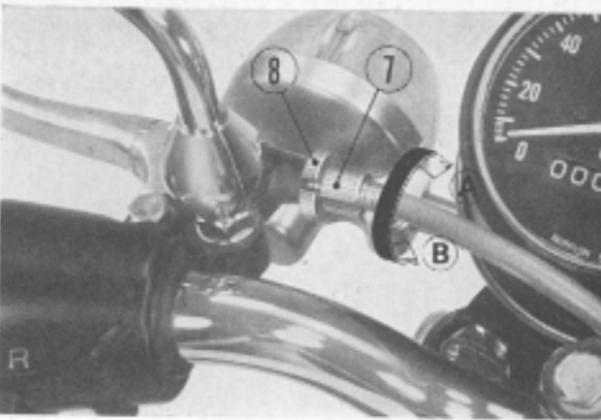
④ **Boulon cle de blocage
de l'embrayage**



⑤ **Régleur**

⑥ **Ecrou de blocage**

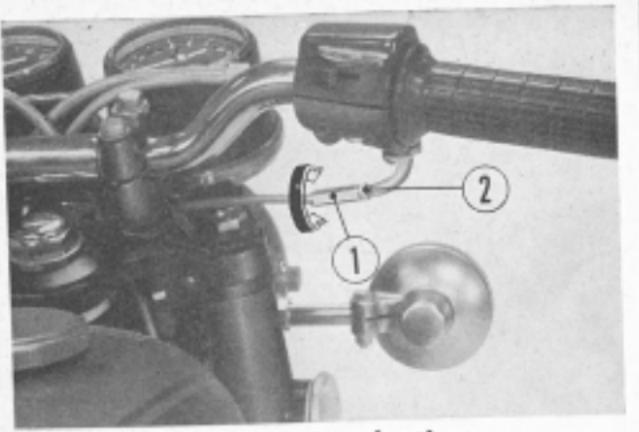
3. Des réglages mineurs peuvent être aussi effectués avec des ajusteurs placés aux deux extrémités du câble d'embrayage. Le réglage s'effectue sur le protecteur de la chaîne d'entraînement, à l'extrémité du câble d'embrayage en desserrant l'écrou de blocage ⑥ et en tournant le réglage ⑤. Visser le réglage augmente le jeu et le dévisser diminue le jeu. Le réglage de la poignée d'embrayage s'effectue en desserrant l'écrou de blocage ⑧ et en tournant le réglage ⑦. Visser augmente le jeu et dévisser l'ajusteur diminue le jeu.



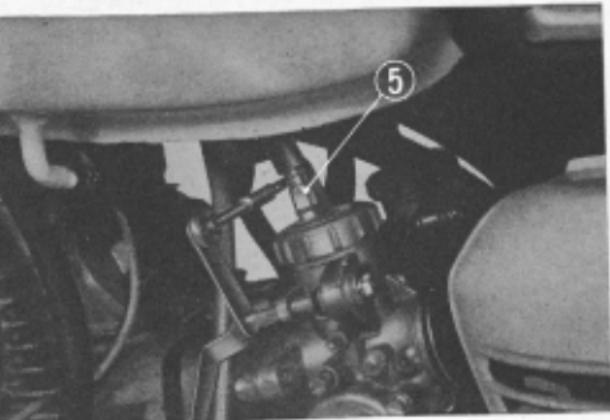
⑦ **Régleur**

⑧ **Ecrou de blocage**

4. Quand le réglage est effectué, vérifier si l'embrayage ne patine pas et si l'embrayage est complètement désengagé.
 - a. Quand on utilise le kick, est-ce que le moteur se met en marche aisément sans que l'embrayage ne patine ?
 - b. Quand le moteur est en marche, serrer la poignée d'embrayage et passer une vitesse, et s'assurer que le moteur ne se bloque pas et que la motocyclette n'avance pas.
 - c. Désserrer progressivement la poignée d'embrayage et ouvrir l'admission, la moto doit partir en douceur et accélérer progressivement.



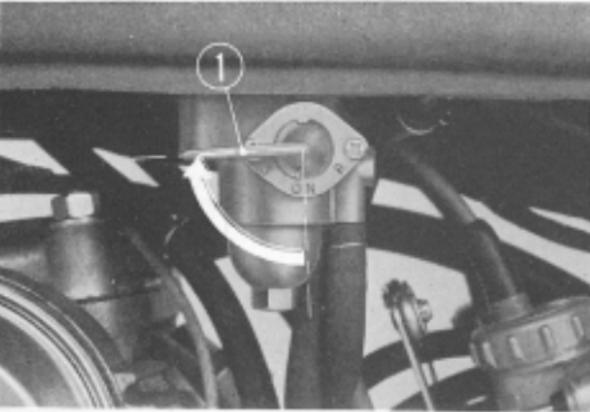
① Régleur du câble d'accélération
② Ecrou de blocage



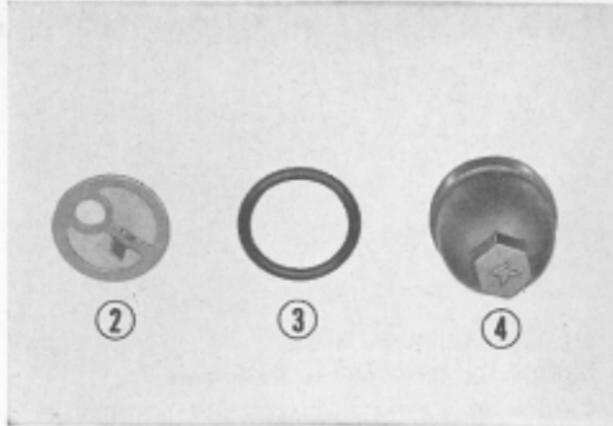
⑤ Régleur du câble d'accélération

● RÉGLAGE DU CÂBLE D'ACCÉLÉRATION

Le jeu de la poignet d'accélération standard est d'environ 10° de la rotation de la poignet. Quand ce jeu est excessif desserrer l'écrou de blocage ②, et régler le jeu de la poignet à accélération avec le régleur ①. Tourner le régleur dans la direction "A" diminue le jeu de la poignet. Un réglage mineur peut aussi être oppéré avec le régleur ⑤ inférieure du câble d'accélération.



① Filtre à essence

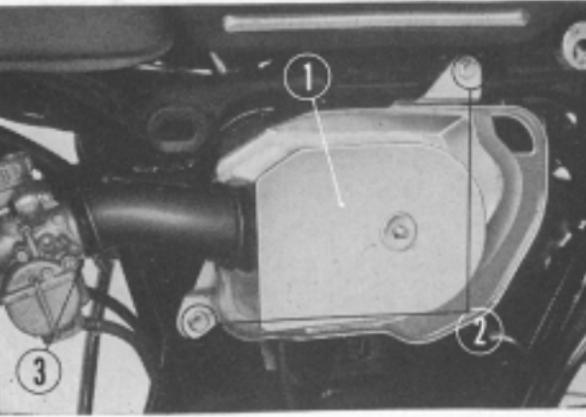


② Filtre
③ Joint
④ Bouchon de filtre

● ENTRETIEN DU FILTRE D'ESSENCE

Le filtre à essence est incorporé au robinet d'essence ① placé à gauche sous le réservoir d'essence. Le filtre doit être nettoyé régulièrement en raison des saletés qui s'accumulent dans le filtre, réduisant l'écoulement d'essence et ont pour cause un mauvais fonctionnement du carburateur. Dévisser le bouchon du carburateur, retirer le joint et le filtre est libéré, le laver à l'essence.

- ① Élément du filtre à air
- ② Boulon de fixation de l'élément
- ③ Collier de fixation du tube



● ENTRETIEN DU FILTRE À AIR

Quand il est encrassé le filtre à air perturbe le fonctionnement du moteur et il convient de le conserver toujours propre.

1. Retirer le couvercle du filtre à air
2. Défaire les boulons de fixation du filtre à air ②, ôter le collier de fixation du tube de connexion ③ et défaire l'élément du filtre à air.
3. Tapper légèrement le filtre pour enlever la poussière et le brosser avec une brosse douce, ou souffler de l'air comprimé de l'intérieur de l'élément vers l'extérieur.



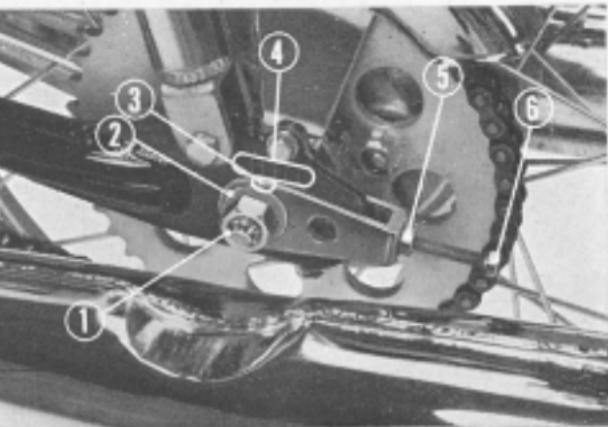
- ① Chaîne d'entraînement

● RÉGLAGE DE LA CHAÎNE D'ENTRAINEMENT

La tension de la chaîne a une grande importance sur le fonctionnement de la transmission et aussi sur la durée de la chaîne. C'est pourquoi elle doit toujours être convenablement tendue, ni trop ni trop peu. Cette opération devra se faire tous les 5,000 Kms. Prenez l'habitude après chaque réglage d'huiler la chaîne à l'huile moteur.

Le mou maximum de la chaîne se mesure en appuyant et en levant la chaîne au mi chemin des pignons. Le mou maximum de la chaîne doit-être de 10 à 20 mm.

- ① Ecrou du moyeu
- ② Règleur de la chaîne
- ③ Repère
- ④ Repère de l'échelle
- ⑤ Ecrou de blocage
- ⑥ Boulon de réglage



1. Pour régler le mou de la chaîne, desserrer l'écrou du moyeu.
2. Desserrer les deux écrous ⑤ de chaque côté du régleur de la chaîne et tourner le boulon de réglage ⑥. Tourner le boulon de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre pour diminuer la tension de la chaîne. Aligner le repère ③ de chaque régleur de la chaîne ② de chaque côté sur le même repère de l'échelle ④ de la fourche arrière.
3. Assurez-vous que les écrous du moyeu et les écrous de blocage sont bien serrés.

● NETTOYAGE DE LA CHAÎNE

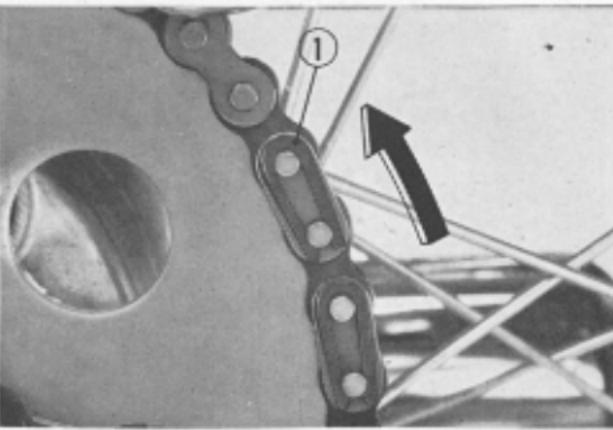
1. Le chaîne doit être démontée et nettoyée pour en ôter la vieille graisse et la saleté qui causent une usure excessive de la chaîne. Laver la chaîne dans du solvant, et en utilisant une brosse dure enlever la crasse et la vieille graisse. Après avoir rincé dans du solvant propre, pendre la chaîne dans un endroit bien propre et attendre qu'elle soit bien sèche. Placer la chaîne dans un récipient contenant un mélange d'huile moteur de bonne qualité et de la vaseline (300 grammes de vaseline pour un litre d'huile moteur SAE 30-50 et chauffer pendant 10 minutes à la température de 50 à 120° en agitant le mélange.

Sortir la chaîne et la pendre; quand la graisse est prise, essuyer l'excédent avec un chiffon propre et remonter la chaîne sur la motocyclette.

Une perte de 10% de la puissance peut provenir d'une chaîne imparfaitement lubrifiée.

Il est recommandé que la chaîne soit nettoyée tous les 10000Km ou à intervalle plus fréquent si la motocyclette est conduite sur des routes poussiéreuses.

① Fausse maille



2. Pour remonter la chaîne, desserrer le moyeu arrière, de façon à joindre facilement les deux bouts de la chaîne et de la fixer avec une fausse maille. Le clip de la maille doit être monté de façon à ce que l'ouverture soit placée à l'inverse du sens de rotation de la chaîne.
- 3 Lubrifier la chaîne avec de l'huile moteur tous les 1600Km.

● ENTRETIEN DU FILTRE A HUILE

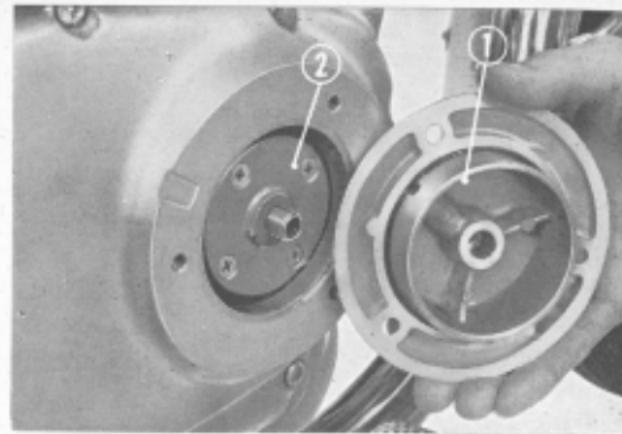
Le filtre à huile sépare toutes les impuretés et les copeaux de métal par la force centrifuge et seule de l'huile très purifiée vient au contact des parties mobiles du moteur.

1. Démonter le couvercle du filtre à huile ① situé sur la droite du couvercle du carter, et retirer le filtre à huile rotatif ②.

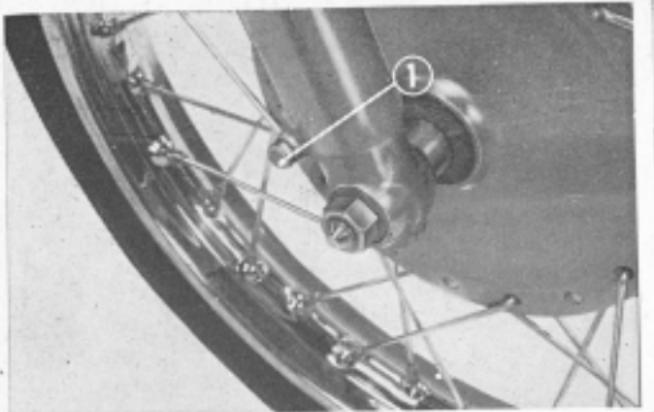
Remarque : Quand le filtre à huile est démonté, une petite quantité d'huile en coule.

2. Laver l'intérieur du filtre à huile rotatif dans du solvant ou de l'essence.

Remarque : Quand vous replacez le couvercle du filtre à huile sur la droite du couvercle du carter, assurez vous que le trou d'huile dans le couvercle du carter et le trou correspondant du couvercle du filtre à air sont dans l'alignement.



① Couvercle deur filtre à huile
② Filtre à huile rotatif



① Bouchon de vidange de la fourche avant

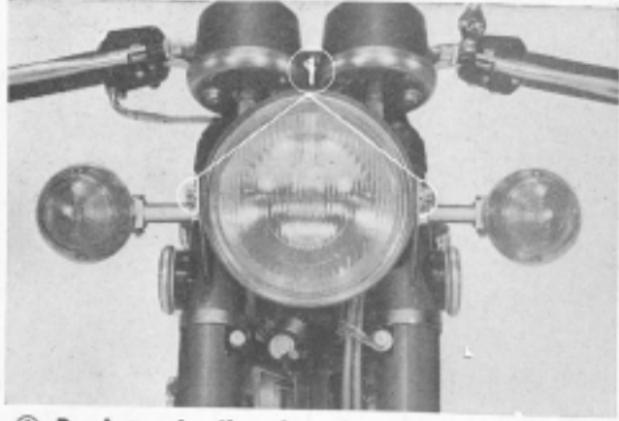


② Bouchon supérieur du trou de remplissage

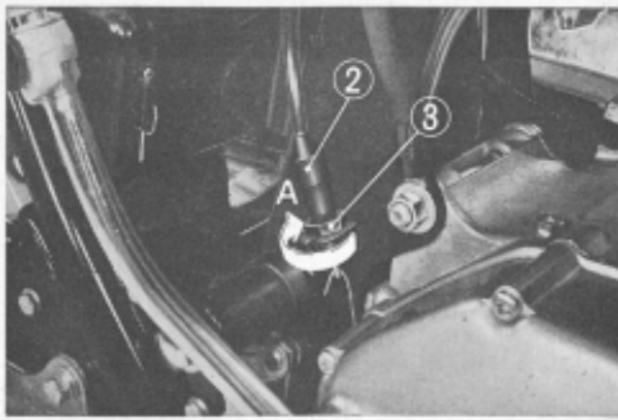
● CHANGEMENT DE L'HUILE DE LA FOURCHE AVANT

Pour conserver les caractéristiques de la bonne marche de la moto, l'huile de la fourche avant doit être changée périodiquement. Se référer au Guide d'entretien des pages 32.

1. Dévisser le bouchon de vidange de la fourche avant ① à l'extrémité inférieure de la fourche. Ne pas oublier de replacer le bouchon après vidange.
2. Défaire le bouchon supérieur du trou de remplissage ② et remplir les tubes de la fourche avant de 135-145cm³ d'huile de qualité ATF.
3. Bien serrer le bouchon après remplissage.



① Boulons de fixation du phare



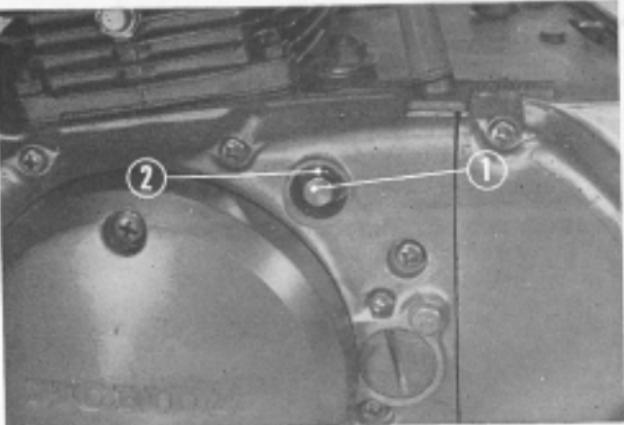
② Contacteur de stop
③ Ecrou de réglage

● RÉGLAGE DU PHARE

Le réglage vertical du phare se fait au moyen des boulons de fixation ① du phare situés de part et d'autre de celui-ci.

● RÉGLAGE DU CONTACTEUR DE STOP

En tournant l'écrou de réglage dans le sens "A" on avance l'allumage du stop.



① Régulateur de chaîne de came
② Ecrou de blocage

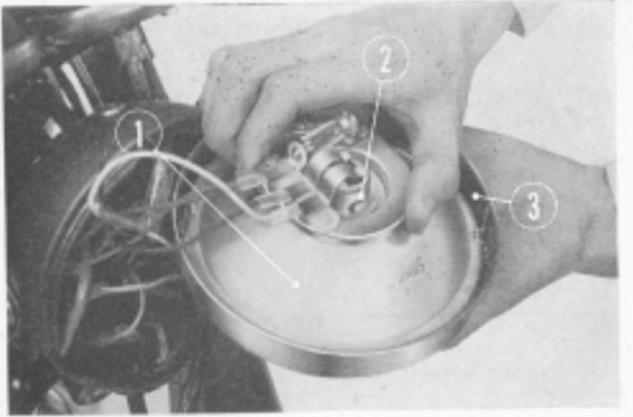
● RÉGLAGE DE LA CHAÎNE DE CAME

1. Défaire le couvercle de la dynamo.
2. Tourner le rotor de la dynamo dans le sens contraire des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le repère "T" du rotor vienne se placer devant le repère sur le starter. Ce réglage doit être oppéré quand les pistons sont au maximum de compression. On peut s'en assurer en tapant le culbuteur avec le doigt.
3. Dévisser le boulon régulateur de tension de la chaîne à came ① et faire tourner le rotor de la dynamo d'un tour dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.
4. Visser le boulon régulateur de tension de la chaîne à came et alors serrer l'écrou de blocage ②.

● REMPLACEMENT DES LAMPES

Quand on remplace une lampe, il faut toujours utiliser la lampe de type et puissance correspondants. Ceci est très important pour ne pas introduire des causes de mauvais fonctionnement dans le circuit d'éclairage. Ci-dessous caractéristiques des ampoules :

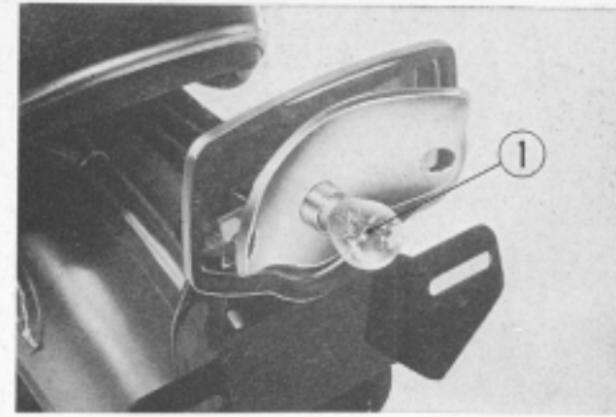
	CB 125
Ampoule de phare	6V-25/25W
Ampoule de feu rouge et de stop	6V-17/5.3W
Ampoule de direction	6V-10W
Ampoule de feu de position	6V-4W



① **Bloc optique**
② **Lampe**
③ **Support de lampe**

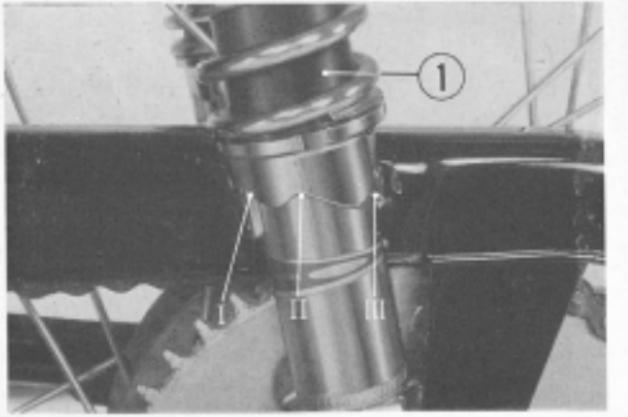
1. Remplacement de l'ampoule de phare

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

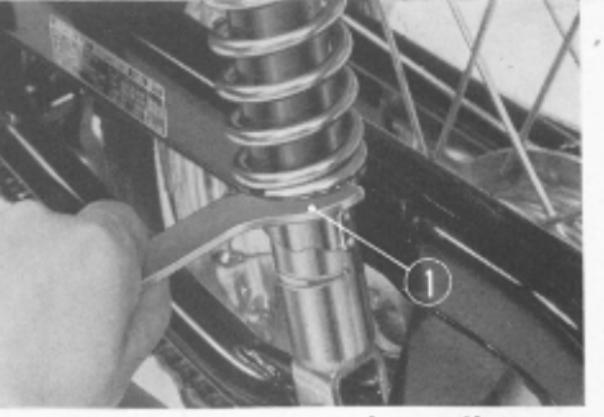


① **Ampoule**

- Remplacement de l'ampoule de feu de position
 - Enlever les vis situées au bas du phare et dégager la visière de phare
 - Extraire l'ampoule de feu de position ③ de sa douille.
- Remplacement de l'ampoule de feu rouge et stop
 - Retirer les deux vis de fixation du couvercle.
 - Pousser sur l'ampoule ① et la tourner vers "B" pour la retirer.
 - Replacer par une bonne ampoule.
 - En replacant le couvercle ne pas trop serrer les vis de fixation qui casser le couvercle.
- Remplacement des ampoules de feu direction
Le remplacement des ampoules se fait comme pour l'ampoule de feu arrière ci-dessus.



① Suspension arrière



① Clé pour régler la suspension arrière

● RÉGLAGE DE LA SUSPENSION ARRIÈRE

La suspension arrière a trois crans de réglages de la tension du ressort et elle doit être réglée suivant l'état des routes et les conditions de conduite.

La position "I" est pour la conduite normale, la tension du ressort amortisseur augmentant progressivement de la position "II" à "III" pour le transport d'une charge lourde et pour une conduite sur une mauvaise route.

● DÉMONTAGE DES ROUES

Le démontage des roues avant et arrière se fait de la façon suivante:

1. Roue Avant

- a. Soulever la roue avant en plaçant une cale sous le moteur.
- b. Démonter du tambour de frein avant, les cables de compteur de vitesse et celui du frein avant.
- c. Débloquer la patte de la rondelle et enlever les boulons de butée du bras du tambour de frein avant.
- d. Enlever le boulon du moyeu et pousser pour dégager la roue avant.

2. Roue Arrière

- a. Enlever la chaîne en défaisant la fausse maille.
- b. Défaire l'écrou de réglage du frein arrière et enlever la tige du bras de frein.
- c. Enlever le boulon de butée et la butée du tambour de frein.
- d. Retirer le boulon du moyeu et pousser sur la roue pour la dégager.

MEMO



HONDA MOTOR CO., LTD.

K5

333361

④ C 1000911
PRIME A