

# REVUE MOTO TECHNIQUE

ISOEAS

N° 26

## HONDA

CBR 125 T (1977) - T II (1978)  
et TD (1983 à 1988)

## BULTACO

SHERPA 125-250-350

ISSN 0150 7214



Appellations carte grise  
HONDA : CB 125 T et JC 06  
BULTACO :  
Sherpa 125-250-350



# REVUE MOTO TECHNIQUE

REVUE TRIMESTRIELLE PUBLIÉE PAR

## E.T.A.I

ÉDITIONS TECHNIQUES  
POUR L'AUTOMOBILE ET L'INDUSTRIE  
20, rue de la Saussière  
92641 BOULOGNE BILLANCOURT Cedex  
Tél. : 01.46.99.24.24  
Télécopie : 01.48.25.56.92  
N° SIREN 542 072 640 00064 Code APE 221 E  
S.A. au capital de 1 128 000 F  
Actionnaires : Famille CRÖMBACK

**DIRECTION - ADMINISTRATION : (01.46.99.24.51)**  
Président Directeur Général : Pascal Cromback

**RÉDACTION :**  
Rédacteur en chef : Bernard Lacharme (01.46.99.24.20)  
Secrétaire de rédaction : Serge Le Guyader (01.46.99.24.56)

**FABRICATION : (01.46.99.24.41)**  
Mise en pages : Patrick Allamus, Alain Bidard, Natacha Floret, Gilles Leroy,  
Emmanuelle Priss, Sandy Terrien  
Photos et scanner : Pascal Guittel (01.46.99.25.03)  
Pierre Gavigniaux (01.46.99.24.69)

**STUDIO DESSIN : (01.46.99.24.68)**  
Direction : Alain Franci, Jacques Liabot  
Dessinateur : Patrick Forestier

**CONDITIONS D'ABONNEMENT :**  
FRANCE : 480 F  
ÉTRANGER : 570 F  
Belgique : Michel Collette, 87, rue Charlemagne  
4020 JUPILLE-SUR-MEUSE  
Espagne : Aneto - ETAI - 2000 SL  
Pol. Ind. FontSanta  
08970 SANT JOAN DESPI Barcelona (Tél. : 00 34 933 737 100)  
Italie : Semantica, Via Alessandro 3  
600165 ROMA (Tél. : 00 39 06 39 36 65 35)

**PUBLICITÉ :**  
E.T.A.I. Service Publicité  
20, rue de la Saussière  
92641 Boulogne BILLANCOURT Cedex. tél. : 01.46.99.24.24  
Directrice de la publicité : France Briand  
Chef de publicité : Lifiane Tanguy (01.46.99.24.19)  
Régisseur exclusif pour la publicité en Grande-Bretagne et Irlande du Nord  
: Agence France LTD, 21, Elizabeth Street, LONDON SW 1 W - 9 RW  
Tél. : 01.730.34.77. Telex : 8952325 AGFRAN G.

Imprimé en U.E.  
Dépôt légal JANVIER 2000 - Commission paritaire N° 51 754

Directeur de la publication : Pascal Cromback

N° 26

## SOMMAIRE

- La technique au Salon de Paris ..... 3

### ÉTUDE TECHNIQUE ET PRATIQUE

**HONDA « CB 125 T »** ..... 11  
Caractéristiques et réglages ..... 14  
Description technique ..... 16  
Entretien courant ..... 22  
Conseils pratiques ..... 29

ÉVOLUTION : **HONDA « CB 125 T II »** ..... 55

ÉVOLUTION : **HONDA « CB 125 TD »** ..... 57

ÉVOLUTION : **HONDA « CB 125 TD » modèle J** ..... 76

### ÉTUDE TECHNIQUE ET PRATIQUE

**BULTACO « SHERPA » 125 - 250 - 350** ..... 81  
Caractéristiques et réglages ..... 86  
Description technique ..... 91  
Entretien courant ..... 101  
Conseils pratiques ..... 111

Le logo qui figure, ci-contre, mérite une explication. Son objet est d'alerter le lecteur sur la menace que représente pour l'avenir de l'écrit, tout particulièrement dans le domaine de l'édition technique et universitaire, le développement massif du photocopillage.

Le code de la propriété intellectuelle du 1<sup>er</sup> juillet 1992 interdit en effet, expressément, la photocopie à usage collectif sans autorisation des ayants droits. Or, cette pratique s'est généralisée dans les établissements d'enseignement supérieur, provoquant une baisse brutale des achats de livres, au point que la possibilité même pour les auteurs de créer des œuvres nouvelles et de les faire éditer correctement est aujourd'hui menacée. Nous rappelons donc que toute reproduction, partielle ou totale, du présent ouvrage est interdite sans autorisation de l'auteur, de son éditeur ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (CFC 20, rue des Grands Augustins 75006 Paris).



© 2000 - E.T.A.I. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective, et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère scientifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées (Loi du 11 mars 1957 - art. 40 et 41 et Code Pénal art. 425).

L'éditeur ne saurait être tenu pour responsable des conséquences des erreurs que le lecteur aurait commises en faisant une mauvaise application de la documentation contenue dans la présente publication.



**E**N ce début d'année, nous manifestons quelques craintes que la période des vacances n'a fait que confirmer.

Après avoir créé le climat psychologique indispensable, c'est-à-dire après avoir monté en épingle les quelques centaines de tués qu'il y a chaque année sur des vélomoteurs — ce dont s'est emparé immédiatement la presse écrite ou parlée — on nous a annoncé courant août que le permis vélomoteur allait être remodelé d'ici la fin de cette année.

Remodelé profondément, puisqu'on a parlé non seulement d'un examen de passage plus probant avec épreuve pratique — ce qui est tout à fait logique — mais encore d'une révision de la définition même du véhicule dont la cylindrée plafonnerait à 80 cm<sup>3</sup> et la vitesse à 90 km/h, voire moins.

Comment peut-on comprendre une telle proposition ?

Ou bien l'examen demeure exclusivement théorique et alors on peut se borner à limiter la vitesse puisque c'est de la vitesse, paraît-il, que vient tout le mal, ou bien il y a un examen pratique significatif et, de ce fait, l'on ne touche pas à la définition du vélomoteur.

Certains ont vu dans cette proposition une sorte de rempart dressé face à « l'invasion » des produits japonais.

Ce serait alors bien mal connaître les gammes actuelles des constructeurs de ce pays qui, de tous temps, ont produit en grande série des 80 cm<sup>3</sup> pour eux et le sud-est asiatique et qui font, au contraire, des 125 bien souvent exprès pour la France.

Paradoxalement, on arriverait à la situation curieuse suivante : des constructeurs japonais nullement pris au dépourvu, ayant parfois des gammes plus riches en 80 cm<sup>3</sup> qu'en 125 cm<sup>3</sup>, alors que l'industrie française devrait créer des modèles nouveaux... à une exception près.

Si nos dirigeants persistent dans cette idée, que risque-t-il d'arriver ?

On verra effectivement les importations japonaises chuter pendant quelques mois, le temps que de nouveaux programmes de fabrication puissent être mis en place. Après, tout recommencera comme avant... à moins de prendre des mesures protectionnistes. Ensuite, on contrariera l'engouement manifesté par la jeunesse désireuse d'enfourcher une mini-moto et moins motivée pour utiliser un super-cyclo. Il n'y aura pas basculement intégral de la clientèle 125 vers le 80 cm<sup>3</sup> tant s'en faut.

Ces mesures reviendront à rogner les ailes du vélomoteur et pratiquement l'exclure du domaine du tout terrain comme celui du tourisme en duo.

Ce sera aussi orienter une partie des motards « probables » vers l'automobile, ce qui du double point de vue de l'économie et de l'écologie n'est pas souhaitable.

Mais par dessus tout, ce qu'il y a de plus inquiétant dans tout cela, c'est cette absence de fil directeur.

Que veut-on au juste ?

Protéger l'industrie nationale, diminuer le nombre de tués, relancer le marché de la voiture d'occasion, canaliser oui ou non la jeunesse vers la moto etc. etc.

On se perd en conjectures d'autant plus que derrière nos deux grands constructeurs, se profilent les silhouettes de deux géants de l'automobile.

Toutes les déclarations officielles semblent pourtant faire place au motard, à son avenir, mais en fait on arrive à des manifestations de masse Porte Maillot pour réclamer un nouveau Rungis, ou des zones pour motos vertes, promises à maintes reprises. On peut donc s'attendre à voir de telles manifestations recommencer.

On crée une « Commission nationale de la Pratique Motocycliste » qui se manifeste par son mutisme à un moment où, au contraire, il y aurait beaucoup à dire et à faire.

Modifier la définition du vélomoteur va, à coup sûr, rompre l'équilibre d'une profession et amener, à l'occasion, un peu plus de chômage. C'est aussi s'attaquer à l'un des objets pour lesquels la jeunesse actuelle manifeste une réelle passion. En période pré-électorale...

Et tout cela au profit de quoi ?

Il est tout à fait louable de vouloir diminuer le nombre de morts sur nos routes encore que de ce point de vue, on ne puisse s'attendre à un grand succès puisque sur les 13 787 tués sur nos routes et dans nos villes en 1976, moins de 400 seulement étaient des vélomotoristes.

Alors, que le permis « vélomoteur » comporte une épreuve pratique, c'est normal, mais modifier la définition du véhicule reviendrait avant tout à entraver le développement du motocyclisme dans son ensemble.

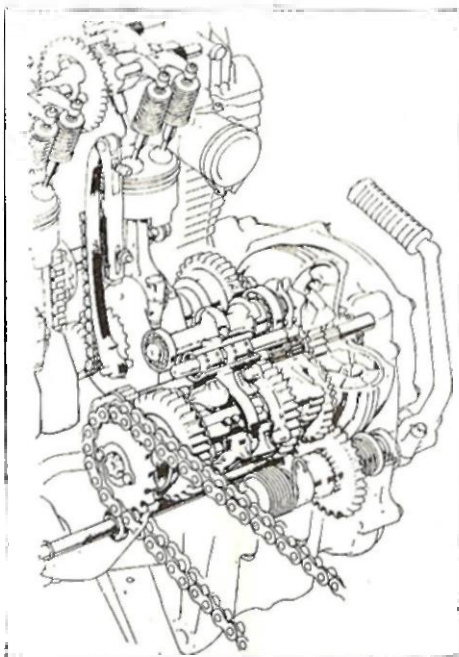
Est-ce cela que l'on veut ?

C. R.

# **IL FAUT SAVOIR CE QUE L'ON VEUT**



# A L'AUBE D'UNE NOUVELLE ÈRE TECHNIQUE



**P**ARIS AURA, CETTE ANNÉE, UN SALON D'UNE IMPORTANCE ENCORE JAMAIS ATTEINTE.

C'EST UNE HEUREUSE CONSTATATION AU MOMENT OU LE MOTOCYCLISME DONNE EN FRANCE QUELQUES SIGNES D'ESOUFLEMENT, NES D'UNE SITUATION ÉCONOMIQUE (POUVOIR D'ACHAT, CRÉDIT, ASSURANCES) ET MÊME CLIMATIQUE PEU FAVORABLE ET ENCORE AGRAVÉE PAR LES PERSPECTIVES D'UNE REFORTE DU STATUT DU « VÉLOMOTEUR ».

HEUREUSEMENT D'UNE MANIÈRE PLUS GLOBALE, ON PEUT CONSTATER QUE LA MOTO SE PORTE TOUJOURS BIEN.

S'IL EST VRAI — POUR QUELQUES MOIS ENCORE — QUE L'INDUSTRIE JAPONAISE N'A PAS RETROUVÉ SON PUNCH DE 1974, ANNÉE OU LA PRODUCTION S'ÉLEVA À 4 509 420 MOTOCYCLES, IL SEMBLE À PEU PRÈS CERTAIN QUE L'ANNÉE PRÉSENTE SE SOLDERA PAR UNE ACTIVITÉ RECORD PUISQUE DANS LES SIX PREMIERS MOIS DE CETTE ANNÉE, IL A ÉTÉ PRODUIT 2 559 181 MACHINES CONTRE 2 096 055 POUR LA PÉRIODE CORRESPONDANTE DE 1976 (CHIFFRE QUI REPRÉSENTA 49 % DE LA PRODUCTION TOTALE ANNUELLE).

Il est intéressant de constater parallèlement un déplacement du marché.

Le « géant » américain perd plusieurs centimètres chaque année. En 1975, les Etats-Unis n'importaient plus que 761 027 machines japonaises, chiffre qui tombait à 605 066 l'année suivante et qui est de 356 309 pour les six premiers mois de cette année.

Par contre, tous les autres continents sont de plus en plus acheteurs, l'Europe notamment qui, en six mois 77, a fait rentrer 452 725 machines, chiffre qu'il faut rapprocher des 673 272 importées pendant toute l'année 1976.

Ce bond en avant peut même inquiéter par son ampleur. Certains importateurs européens se trouvent, actuellement, avec des stocks peu raisonnables qui entravent la diffusion des nouveaux modèles et asphyxient leur trésorerie. N'oublions pas l'exemple américain et les pages de publi-

cité publiées cette année dans les revues spécialisées d'Outre-Atlantique où du matériel neuf de ... 1975 était proposé avec un discount confortable.

Ces stocks 77 sentent d'autant plus la poudre que de nouvelles générations de motos se préparent actuellement dans tous les bureaux d'études.

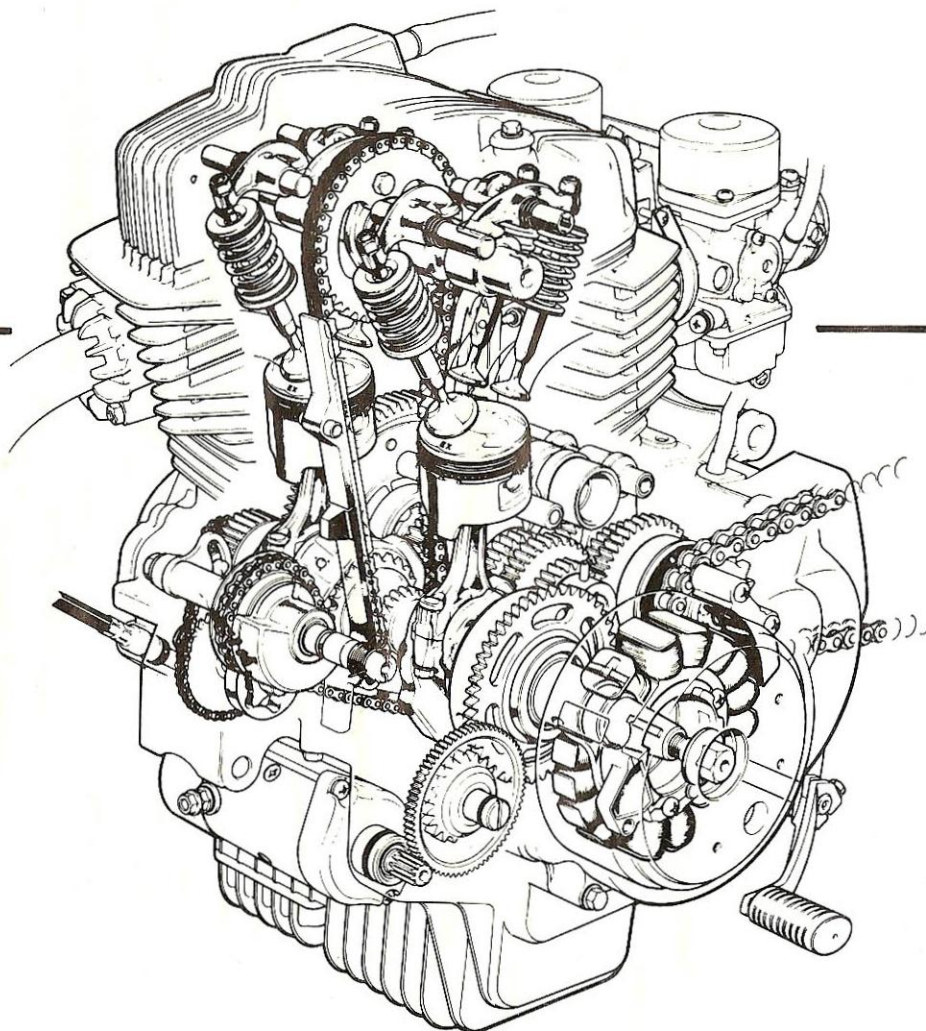
L'épouvantail écologiste a été bien agité.

Les centres d'essais ont pu procéder aux travaux de défrichage qui permettent aujourd'hui aux moteurs d'être toujours moins... quelque chose : moins polluant, moins bruyant, moins consommateur d'énergie, etc...

Face à la législation, les techniciens sont donc prêts ou, peut-être plus exactement moins désarmés face aux exigences parfois peu réalistes des technocrates.

Toujours est-il que les bureaux d'études mobilisés pour traquer décibels, CO et CO2 peuvent revenir aujourd'hui à leur fonction initiale : créer de nouveaux produits.





Grâce à ses arbres d'équilibrage, le vertical-twin connaît une nouvelle jeunesse. Voici le nouveau 400 Hawk proposé par Honda, avec manetons calés, de ce fait, à 360°. A noter également l'allumage électronique ce qui est une innovation chez ce constructeur en matière de moto de route, ainsi qu'une chaîne silencieuse Hi-Vo pour l'entraînement de l'A.C.T. De ce bloc-moteur est dérivé une version 250 et surtout une version à transmission semi-automatique

Et les mois à venir devraient être particulièrement riches en nouveautés car dans cette formidable partie de poker, Honda est décidé à relancer très fort.

Le « number one » a repris conscience. Il s'est aperçu de la fragilité de son avance technique face à des concurrents qui ont profité de son intermède automobile pour mettre les bouchées doubles et venir sur son propre terrain.

Le roi du 4 temps est maintenant entouré de barons aux dents longues qui le contraignent à une période de surenchère.

Aussi Honda a-t-il sorti sa grosse artillerie et tous ses ingénieurs qui ont conçu le fabuleux matériel de compétition (moto et auto) « planchent » depuis de nombreux mois sur toute une nouvelle génération de machines qui feront oublier certains replâtrages de ces dernières années qui n'ont d'ailleurs pas trompé la clientèle.

A tout cela, ajoutons encore une rivalité commerciale de plus en plus aiguë.

Les frontières d'hier n'existent plus : il n'y a plus la marque spécialiste du 2 temps, celle des machines sports, etc...

Il n'y a plus que des constructeurs qui du 50 à la 1000 veulent satisfaire à eux seuls les diverses races de motards.

Yamaha est incontestablement celui qui a le mieux profité de cette situation et son bureau d'études a fait preuve d'une vitalité surprenante, recherchant même des solutions originales alors que les autres constructeurs japonais cherchaient plutôt à faire du « super Honda ».

Que la production de Yamaha ait progressé de 43,4 % dans les 6 premiers mois de cette année est singulièrement significatif.

Quelles que soient les techniques choisies, les objectifs restent toutefois les mêmes.

Et l'on pourrait même parler d'un seul objectif : plaire à monsieur tout-le-monde.

Exception faite des machines destinées à la compétition, ou même pseudo-sportives et qui, au contraire, veulent sentir leur spécialité jusque dans leur moindre détail, on constate qu'avant tout la machine de grande diffusion ne veut plus avoir de défauts, quitte à émousser sérieusement certaines de ses qualités.



Il faut plaire au plus grand nombre et ne plus faire de la moto un engin de spécialiste.

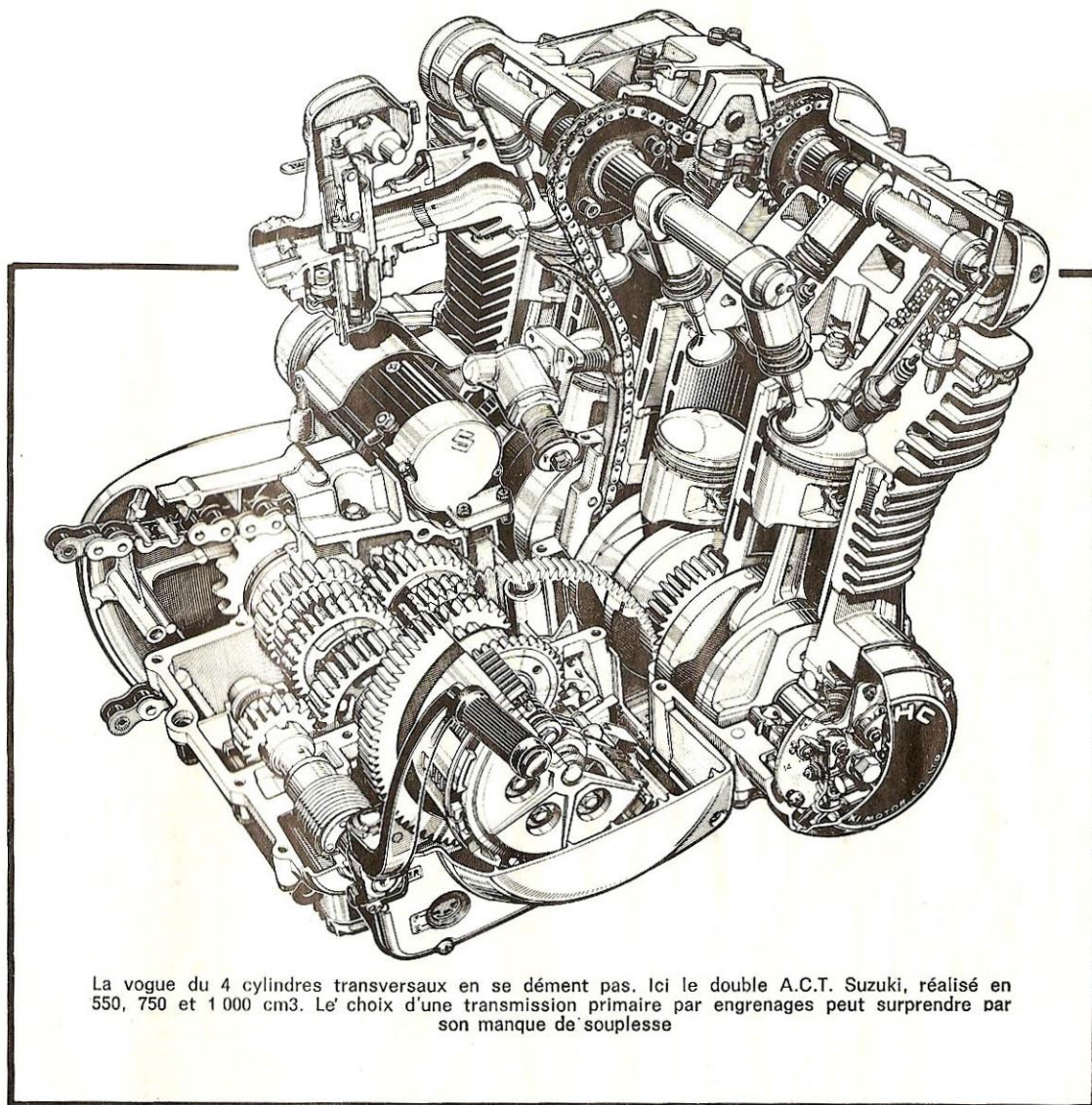
Cela se traduit par le règne d'une certaine... facilité : facilité de mise en marche, de conduite, d'entretien, etc...

C'est aussi celui d'une certaine image type de la moto qui amène à faire des vélomoteurs ayant des allures de moto, des gros cubes aussi maniables qu'une 250, des monocylindres aussi souples que des 4 cylindres, etc...

D'ailleurs la souplesse est une des grandes préoccupations de l'heure, et voyons d'abord où va se nicher celle-ci.

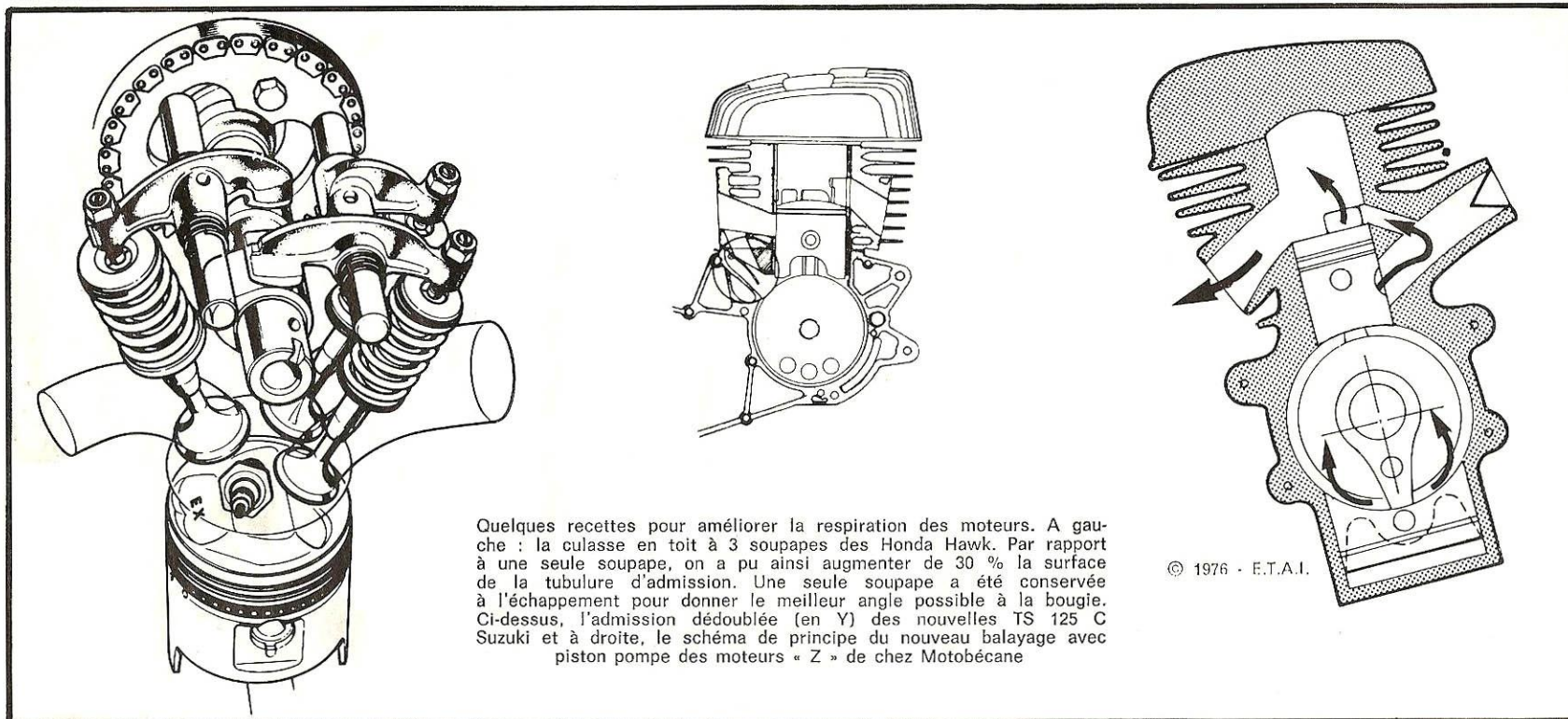
D'une part, elle est fonction de l'élasticité du moteur, celle-ci étant caractérisée par l'écart entre les régimes de puissance maximale et de couple maximal. Plus cet écart est grand, plus le moteur est souple. Ce souci de recherche de la souplesse est bien illustré par les nouvelles 1000 cm<sup>3</sup> de la gamme BMW. Si l'on compare la nouvelle 100/7 à la 90/6, on constate que l'augmentation de la cylindrée de 100 cm<sup>3</sup> ne s'est traduite par aucun accroissement de puissance. Par contre, le couple maximal est passé de 7,3 m.kg à 5 500 tr/mn à 7,5 m.kg à 4 500 tr/mn. Le régime de puissance maxi (60 ch à 6 500 tr/mn) étant resté le même, l'élasticité, donc la souplesse, ont été améliorées. Constatation analogue avec la nouvelle 1000 Kawasaki qui n'affiche, au maximum, que 3 ch de plus que la 900. Mais aux régimes intermédiaires, qui sont les plus couramment utilisés, nul doute que le moteur soit plus puissant, remplisse mieux.

Pour arriver à ce résultat, et indépendamment de l'allure du diagramme de distribution, on joue sur le diamètre de passage des gaz dans les carburateurs. Il ne doit pas être trop grand, pour donner une bonne vitesse à la veine gazeuse aux moyens régimes. C'est ainsi que sur une 750 Guzzi Le Mans, machine sport, on constate un diamètre de 30 mm, que l'on retrouve sur la 1000 Convert dont la cylindrée est pourtant supérieure de près de 35 %. Au fil des ans, le diamètre des carbus de la 900 Kawasaki est passé de 28 à 26 mm. Sur les 125 Honda S3, on note une astuce



La vogue du 4 cylindres transversaux en se dément pas. Ici le double A.C.T. Suzuki, réalisé en 550, 750 et 1000 cm<sup>3</sup>. Le choix d'une transmission primaire par engrenages peut surprendre par son manque de souplesse





Quelques recettes pour améliorer la respiration des moteurs. A gauche : la culasse en toit à 3 soupapes des Honda Hawk. Par rapport à une seule soupape, on a pu ainsi augmenter de 30 % la surface de la tubulure d'admission. Une seule soupape a été conservée à l'échappement pour donner le meilleur angle possible à la bougie. Ci-dessus, l'admission dédoublée (en Y) des nouvelles TS 125 C Suzuki et à droite, le schéma de principe du nouveau balayage avec piston pompe des moteurs « Z » de chez Motobécane

qui consiste à diviser en deux la pipe d'admission, par une languette longitudinale. Ainsi, à mi-ouverture du boisseau, seule la partie inférieure « respire », cette diminution de section activant la vitesse de la colonne gazeuse et favorisant le remplissage.

Au demeurant, la diminution du diamètre des carburateurs est aussi bénéfique sur un autre plan, également à l'ordre du jour : celui du bruit. C'est pourquoi la 125 Montesa a vu son carburateur ramené de 25 à 20 mm — un rien — afin d'être un peu plus en conformité avec le sonomètre.

Mais dans le cas des 2 temps, la recherche d'un meilleur remplissage à bas régime n'est pas moins évidente. Après la firme italienne Aspes, Suzuki en est venu pour ses modèles cross à une pipe d'admission dédoublée en Y, un canal dé-

bouchant classiquement dans le fût du cylindre, l'autre branche plongeant dans le carter-pompe du vilebrequin, l'admission étant ici réglée dans un clapet.

Ainsi, on profite de toutes les phases possibles de dépression régnant à l'intérieur du carter-pompe pour améliorer le remplissage. La recette doit être bonne puisque de la compétition, cette solution est passée à la série avec la toute nouvelle TS 125 C.

Dans le même esprit, Motobécane est allé encore plus loin avec son nouveau moteur « Z ».

Toute l'astuce réside ici dans le fait que le couple moteur a été fortement augmenté (+ 50 % environ) grâce à l'emploi d'une pompe de balayage qui comble le moteur à bas et moyens régimes et lui permet un

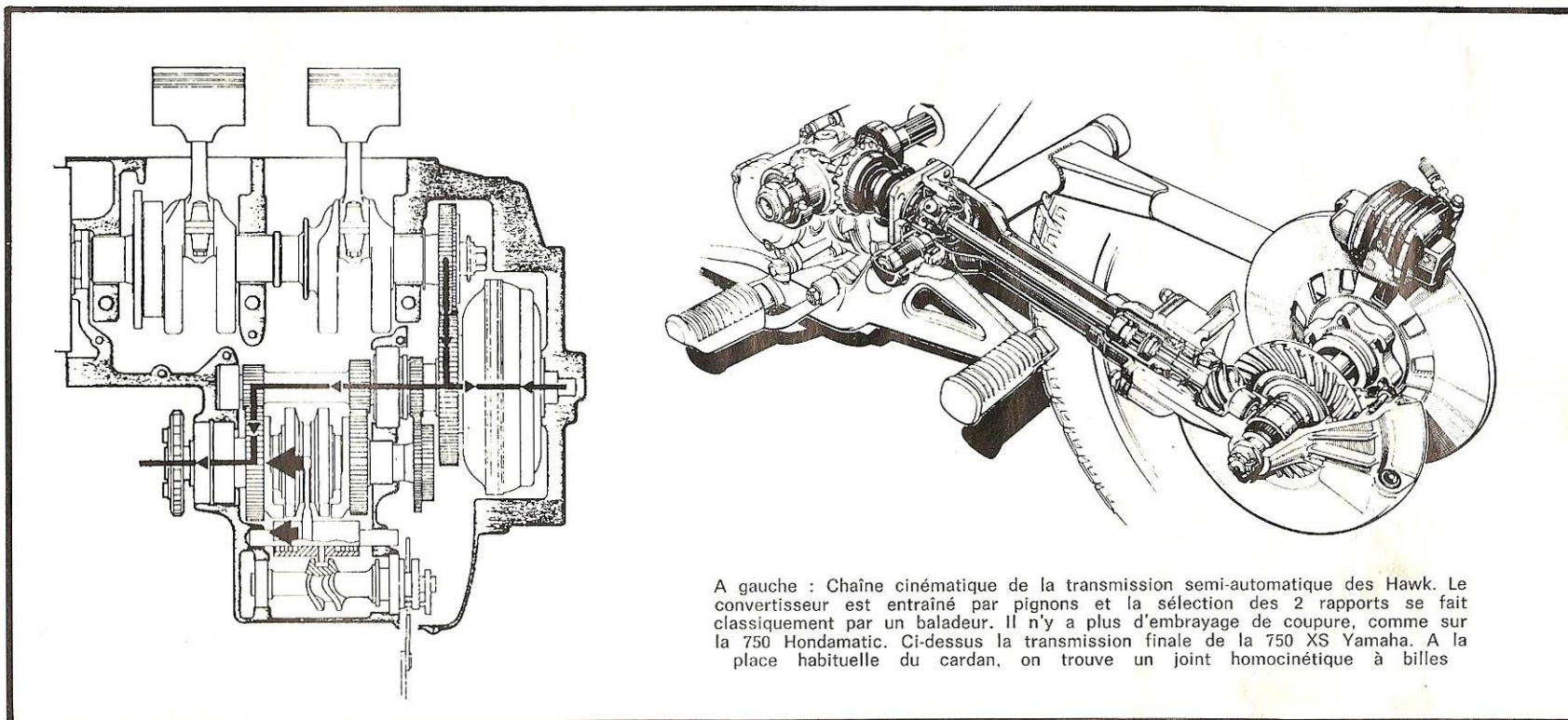
taux de remplissage beaucoup plus correct aux environs de 0,8 au lieu des 0,5 ou 0,6 traditionnels.

Nous avons alors un 2 temps qui remplit comme un 4 temps avec évidemment l'avantage d'avoir 2 fois plus de temps moteur à régime égal.

Autre avantage de ce piston pompe, il contribue au bon équilibrage de ce moteur tant et si bien que l'on a pu supprimer les masses d'équilibrage du vilebrequin et obtenir surtout un moteur exempt de vibrations.

Bien que son constructeur ait commercialisé ce modèle très discrètement, soulignons quand même que depuis que les types « 94 » sont équipés de ce moteur, leur vente a doublé !...





A gauche : Chaîne cinématique de la transmission semi-automatique des Hawk. Le convertisseur est entraîné par pignons et la sélection des 2 rapports se fait classiquement par un baladeur. Il n'y a plus d'embrayage de coupure, comme sur la 750 Hondamatic. Ci-dessus la transmission finale de la 750 XS Yamaha. A la place habituelle du cardan, on trouve un joint homocinétique à billes

Si donc on tend à faire des moteurs moins « pointus », on cherche en même temps à améliorer la régularité cyclique, à diminuer les vibrations, à adoucir les transmissions. C'est pourquoi se généralisent les arbres à contrepoids, équilibrant l'embiellage des bicylindres en ligne. Tirant profit d'expériences précédentes, Suzuki n'utilise qu'un seul arbre sur sa twin 400 double ACT; mais celui-ci est entraîné par pignons, ce qui élimine le jeu qui finit par apparaître, au fil des kilomètres, dans une transmission par chaîne, transformant l'arbre d'équilibrage... en vibromasseur ! Par contre, l'embiellage est ici calé à 180°, alors que sur certaines Yamaha ou Kawasaki, on a opté pour un calage à 360° plus régulier d'un point de vue cyclique.

La souplesse est aussi recherchée au stade de la transmission. Kawasaki, pour sa nouvelle 650, a abandonné la transmission primaire par pignons à taille droite de sa 900 cm<sup>3</sup> au profit d'un système beaucoup plus élaboré, analogue à celui qui fut choisi par Honda pour sa 500 Four : une chaîne silencieuse Hy-Vo, attaquant un arbre intermédiaire. A la souplesse naturelle de la chaîne s'ajoute celle de l'amortisseur de transmission à palettes équipant cet arbre intermédiaire. En revanche, on peut s'étonner de voir Suzuki, pour sa 750 quatre cylindres, reprendre une transmission par engrenages, style 900 Kawasaki.

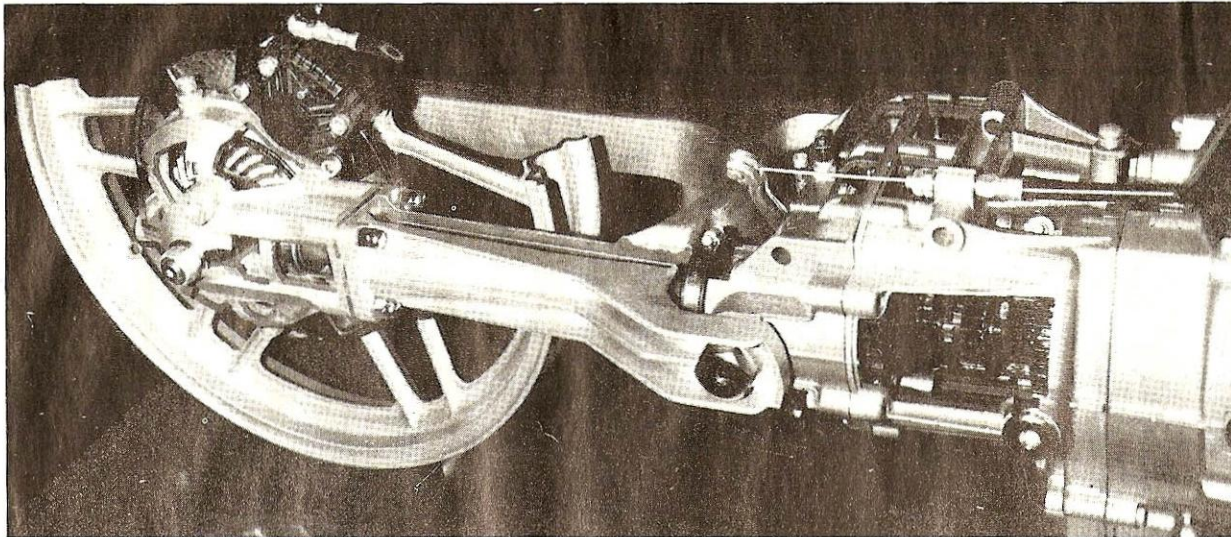
Mais le fin du fin est évidemment constitué par une transmission automatique, ou

plutôt semi-automatique, incluant un convertisseur hydraulique de couple.

La transmission est dite « semi-automatique » car le passage des vitesses requiert encore l'action du pied sur le sélecteur.

Dans un domaine où Guzzi a joué les pionniers avec sa Convert, Honda est le premier à donner la réplique. Sur la moto italienne, du fait du moteur transversal, l'implantation du convertisseur de couple est conforme à la technique automobile. Mais dans le cas de la Honda, le Convertisseur a pris la place d'un embrayage classique de moto, ce qui explique la présence d'une transmission primaire par chaîne silencieuse Hy-Vo. Ce convertisseur présente, en outre, la particularité d'être lubrifié avec la même huile que le moteur alors que, généralement, ce type d'ac-





couplement exige une huile Dexron. En tous cas, ce dispositif paraît si logique pour certaines motos qu'il devrait proliférer dans les mois à venir, et la nouvelle Honda 400 T Hondamatic est à coup sûr une machine qui fera date. N'oublions pas non plus l'Husqvarna suédoise, où, là, la transmission est effectivement entièrement automatique, grâce à autant d'embrayages centrifuges qu'il y a de rapports dans la boîte.

Un mot des boîtes de vitesses : si les constructeurs persistent à travailler le couple de leurs moteurs à bas et moyens régimes, les boîtes à 5 et 6 rapports n'auront plus de raison d'être, sauf en petites cylindrées. Cependant, Sachs a repensé la chaîne cinématique d'une boîte de vitesses, et a conçu une boîte à 7 rapports avec 10 pignons seulement, répartis sur trois arbres. Le gain se situe tant au stade du prix de revient que de l'encombrement.

Reste la transmission finale, et la vieille alternative : chaîne ou cardan ? On persiste à oublier la chaîne sous carter étanche, à faible vitesse de défilement, adoptée par Maico, il y a vingt ans sur sa Taifun. Par contre on surdimensionne les chaînes, ou on les rend autolubrifiantes (métal fritté ou, plus récemment, graissage à vie grâce à de petits joints toriques d'étanchéité placés en bout de chaque axe). Incontestablement, la durée de vie de la chaîne y gagne, mais com-

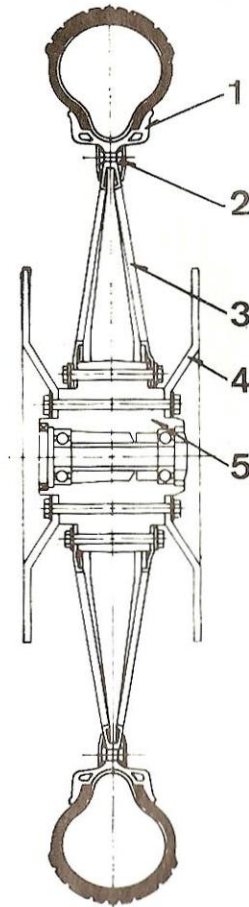
Pour sa nouvelle 350 et 500, Guzzi a conçu l'ensemble moteur-transmission-bras oscillant arrière comme un tout. Si l'architecture générale demeure celle de la V7 créée il y a 8 ans, par contre, beaucoup de solutions techniques sont nouvelles : culasse plate à soupapes parallèles et chambres de combustion dans la calotte des pistons, un seul ressort de rappel par soupape, carter moteur se séparant selon un plan de joint horizontal, allumage électronique, embrayage monodisque, articulation du bras de suspension arrière sur le carter de boîte de vitesses, disque de frein arrière sous carter, etc.

A droite, coupe d'une roue Honda à « batons » en tôle emboutie : 1. Jante alliage léger - 2. Rivets - 3. Branches en tôle emboutie - 4. Disque de frein - 5. Moyeu. A noter que les branches sont boulonnées sur le moyeu ce qui peut permettre la récupération du moyeu dans le cas de jantes pliées

me elle travaille dans les pires conditions (pluie, boue, variations de tensions, etc...) ce n'est pas toujours très satisfaisant.

Côté transmission acatène, pas de grandes innovations, si ce n'est que Guzzi pour ses dernières 350 et 500 comme pour ses 850 ajoute à la torsion naturelle de l'arbre de transmission l'élasticité d'un amortisseur à palettes dans le corps du moyeu arrière. Il est surprenant que cette technique, pourtant classique, demeure une exception.

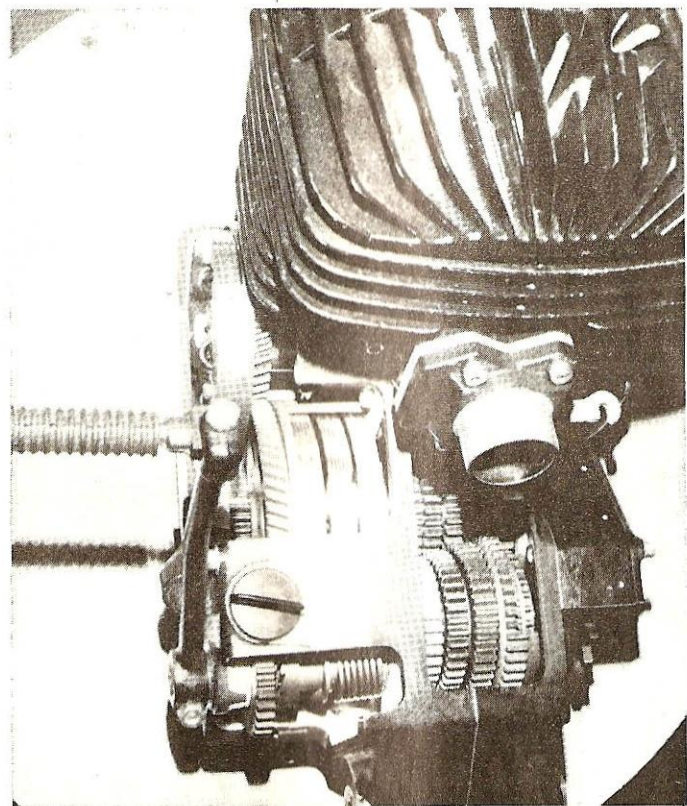
Enfin, signalons aux puristes qu'ils ne peuvent pas parler de transmission à cardan à propos de la XS 750 Yamaha. En effet, le joint est ici à billes (genre Rzeppa), une solution plus onéreuse mais aussi plus élégante donnant une vitesse de liaison constante quel que soit l'angle formé par les deux arbres.



La moto, c'est de la technique, mais aussi une robe qui va du strict minimum (réservoir, dossier de la selle) au carénage.

A cet égard, les Japonais dans leur ensemble sont fort décevants, sauf Yamaha qui a osé sortir des présentations classiques. Des roues à rayons coulés, un emploi intensif du noir mat, ce maquillage (au bon sens du terme) suffit à donner un aspect nouveau. La recette est bonne et elle n'a pas tardé à faire école.





Coupe du moteur Husqvarna à transmission automatique. En bout de vilebrequin l'embrayage automatique de première et en bout de l'arbre primaire, les 3 autres embrayages automatiques de 2°, 3° et 4°

Dans le domaine de la ligne, l'Europe marque des points, Italie en tête bien sûr, grâce à de nouvelles parties cycle plus fines, plus légères, faisant davantage appel à la rigidité du bloc-moteur (250 Guzzi et Benelli, 350 MV, 500 Guzzi, etc.). Le poids à vide de cette dernière (152 kg) est significatif quand on le compare à ceux des 400 japonaises :

172 kg pour la Suzuki, 163 pour la Yamaha, 170 pour la Kawasaki et 167 pour la Honda 400 T.

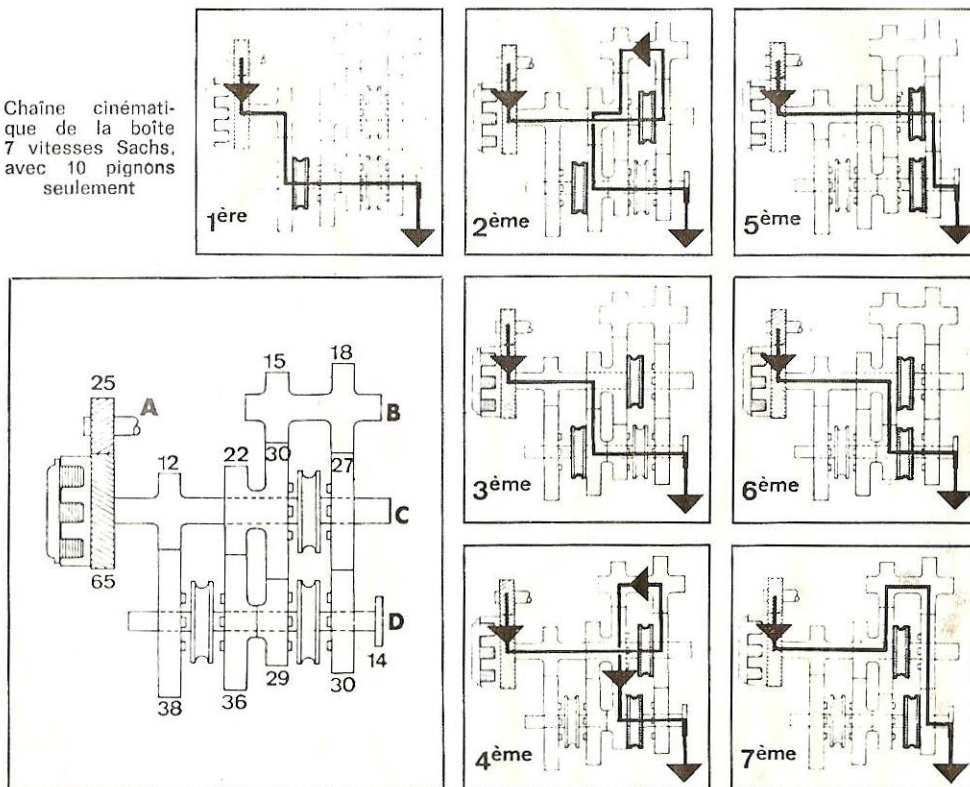
Cet allègement résulte en grande partie de l'emploi de techniques nouvelles, comme par exemple un bras oscillant arrière en alliage léger coulé qui s'articule directement sur le carter de boîte de vitesses. On y gagne non seulement du poids et de la rigidité, mais encore la possibilité de dessiner un cadre moins lourd, puisqu'il n'a plus à absorber tous les efforts qui s'exer-

cent au niveau de l'articulation du bras oscillant.

D'autre part, de nouveaux carters moteurs à plan de joint horizontal ont permis de diminuer l'épaisseur des fonderies, et une distribution par tiges et culbuteurs est plus légère qu'une distribution par double ACT avec sa commande.

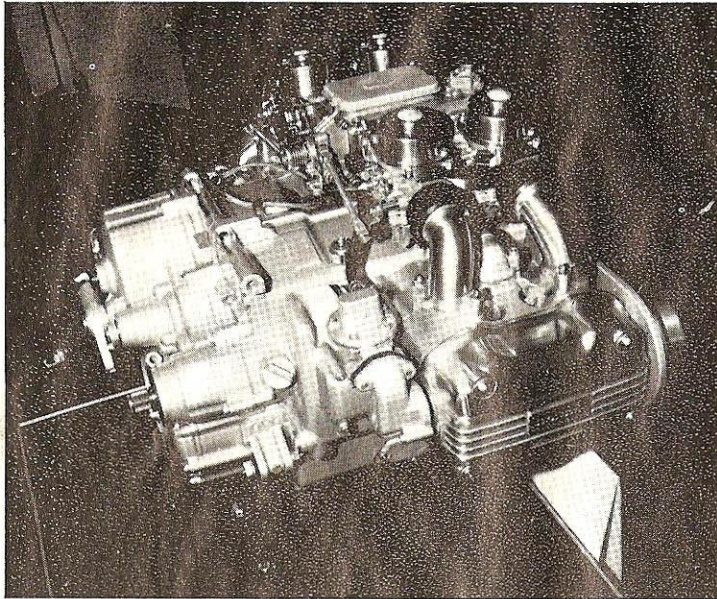
L'emploi d'alliages comme le magnésium permet aussi de sensibles économies de poids et chez Sachs, par exemple, en passant de la fonte d'aluminium au magné-

Chaîne cinématique de la boîte 7 vitesses Sachs, avec 10 pignons seulement



© 1976 - E.T.A.I.





De tous temps, l'industrie motocycliste a fait preuve de beaucoup d'originalité pour disposer les cylindres de ses moteurs. A gauche, le 1000 flat-four de la Gold Wing et ci-dessous le 6 cylindres en ligne de la Benelli 750. Dans les mois à venir, cependant, c'est la disposition en V qui caractérisera bien des nouveautés.

domaine où ils sont en train de combler leur retard.

Le problème de l'amortissement des suspensions est donc à l'ordre du jour et il est à noter qu'une firme française spécialisée dans ce domaine travaille étroitement avec des constructeurs japonais sur des formules oléo-pneumatiques.

Plus simple, plus silencieuse, plus propre, plus robuste, la moto se doit de devenir également plus confortable et tout cela en restant performante, car une moto, cela reste quand même avant tout un moteur. C.R.

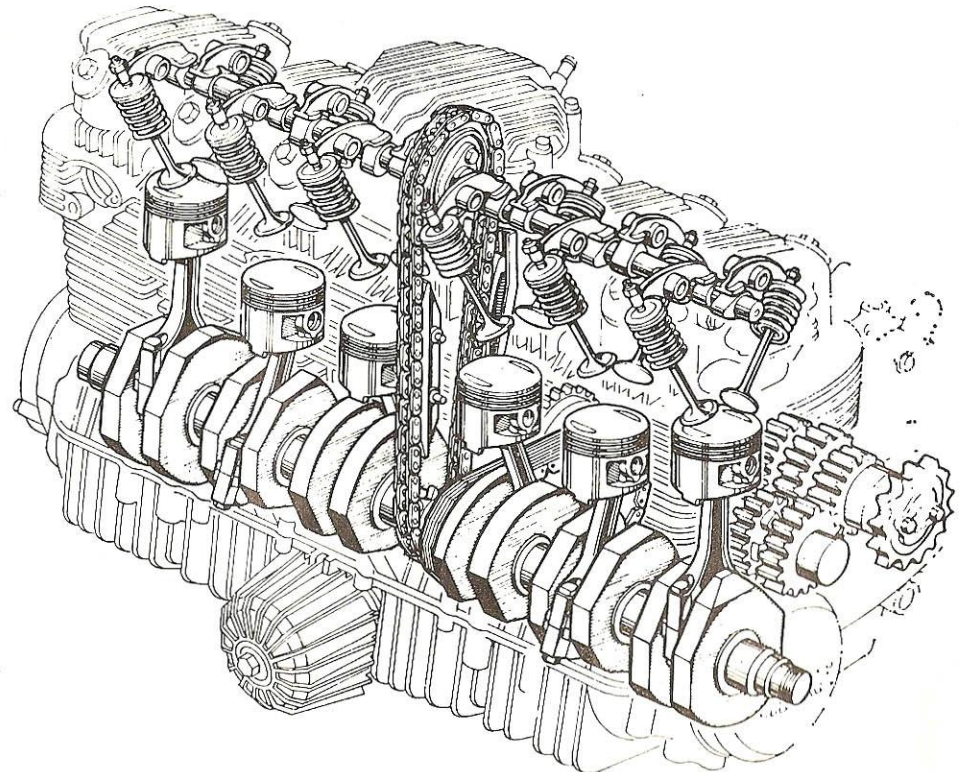
sium, on gagne 1,5 kg sur un simple carter moteur de 125 cm<sup>3</sup>.

Le fait d'alléger ne peut contribuer, à lui seul, à accroître la maniabilité et les constructeurs se préoccupent de ramener le plus de poids possible autour du centre de gravité... un souci pratiqué comme une religion chez BMW entre autres.

Sur sa dernière 400, la Hawk, on sent que l'ingénieur Irimajiri partage tout à fait ce point de vue et il a placé le bloc-moteur le plus possible en haut et en arrière. Mieux, le tube d'équilibrage entre les 2 échappements est remplacé par un volumineux silencieux, ce qui permet d'avoir des tromblons qui s'arrêtent pratiquement au niveau de l'axe de la roue arrière.

Toujours sur cette 400, notons de nouveaux amortisseurs arrière... sur lesquels Honda est très discret, voire mystérieux.

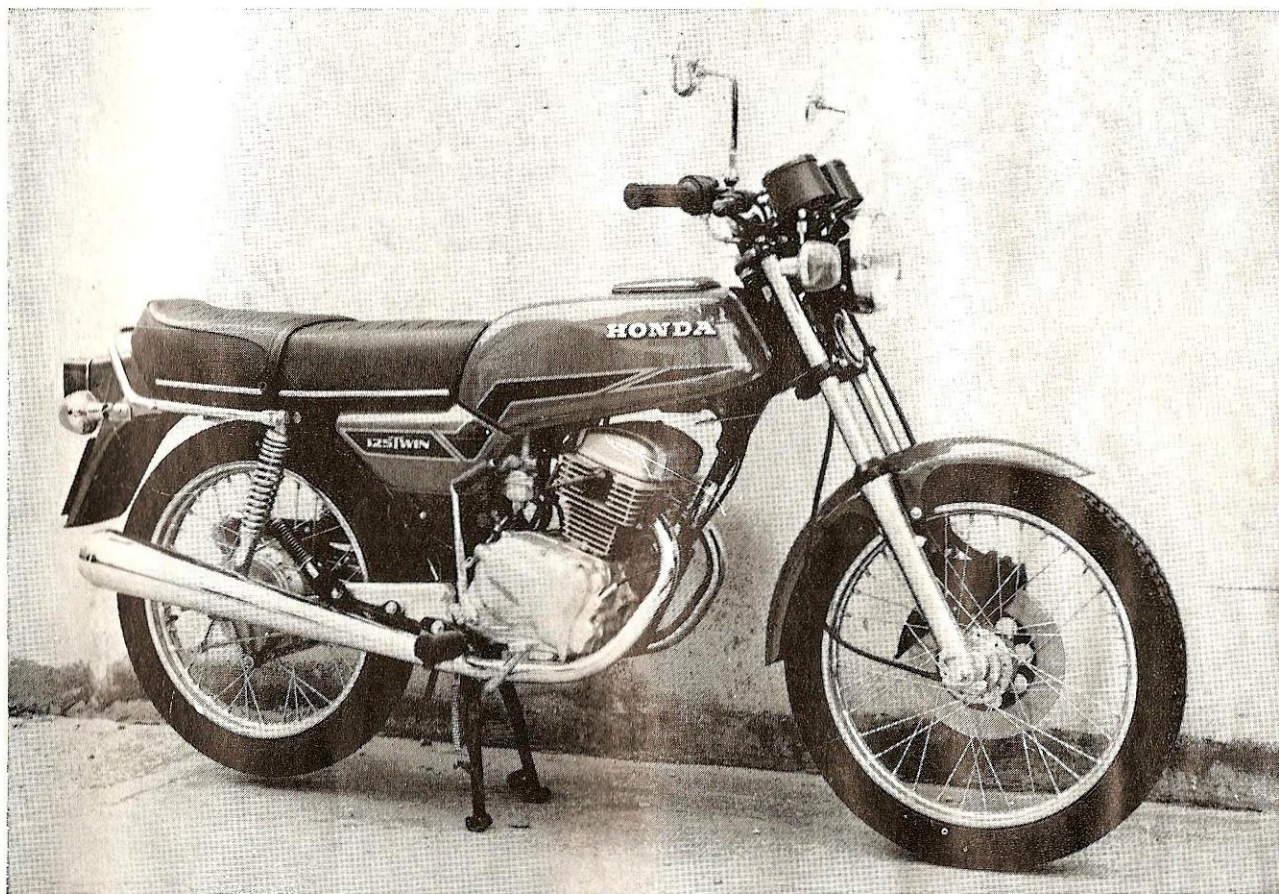
Il était prévisible qu'un jour ou l'autre, les constructeurs japonais se penchent sur ce problème comme sur celui des pneus,





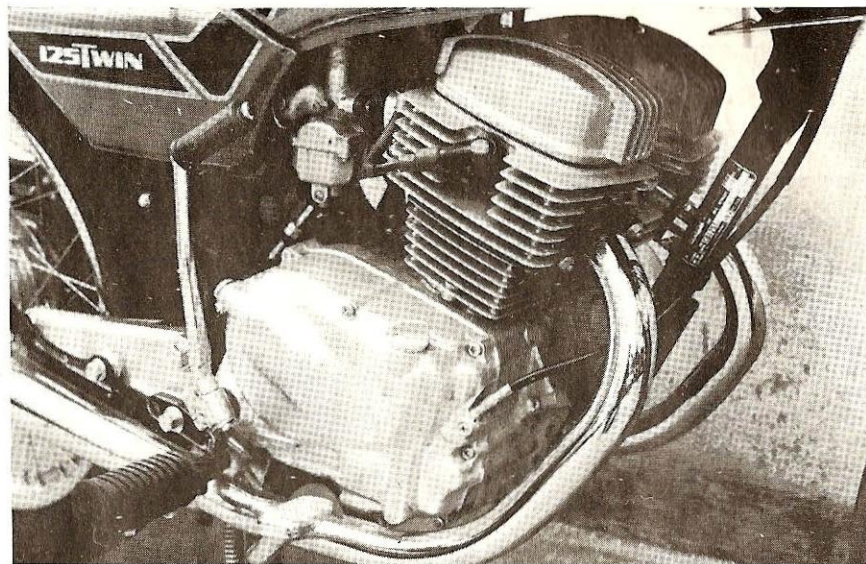
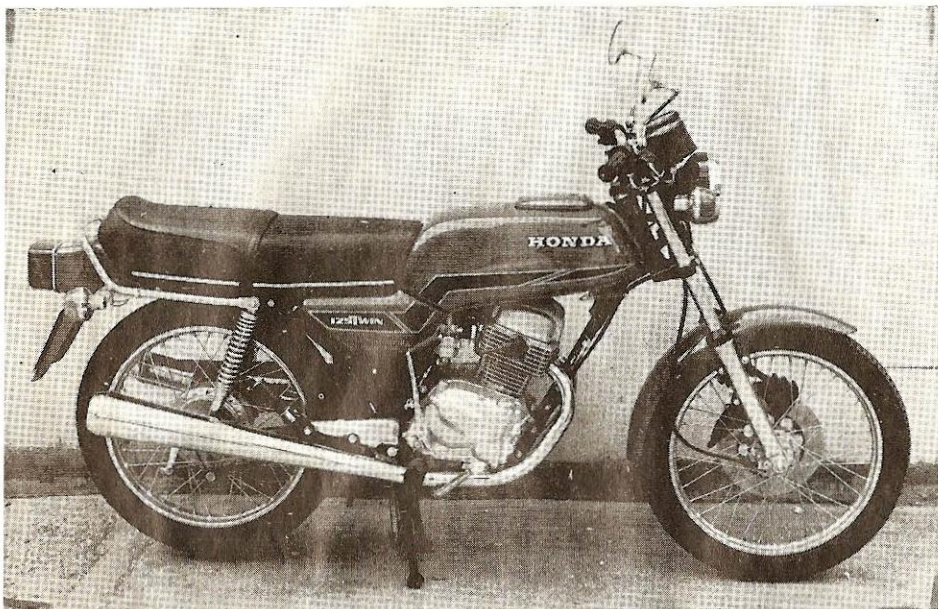
# ÉTUDE TECHNIQUE ET PRATIQUE DE LA **HONDA** "CB 125 T"

Nous tenons à remercier ici la Société Honda-France pour l'aide efficace qu'elle nous a apportée dans la réalisation de nos travaux.



Les silencieux d'échappement relevés procurent à la « CB 125 T » une allure élancée tout en facilitant l'extraction de l'axe de roue (Photo RMT)





Le dessin de ce bloc moteur n'est pas sans rappeler certaines productions transalpines (Photo RMT)

Si on évoquait l'évolution rapide des différentes gammes de motos parmi les constructeurs nippons, on ne manquerait pas de citer la catégorie des 125 cm<sup>3</sup> qui se révèle comme la catégorie reine en « rebondissements » ».

Ainsi, assiste-t-on depuis près de dix ans à une diversification sans cesse croissante du parc, aussi bien en tourisme qu'en tout-terrain.

Au fil des ans, Honda ne disposait plus de modèles de tourisme à même de soutenir la comparaison sur le plan des performances, avec les plus brillants bicylindres deux-temps. Lorsqu'on sait que 75 % du marché national motocycliste est constitué de 125 cm<sup>3</sup>, on comprend que les ingénieurs de la marque se soient attachés à reconsidérer le problème.

Pour opérer ce « bond en avant », l'ingénieur Tomita s'est vu confié la réalisation de ce projet. Rappelons, que celui-ci était en son temps le créateur de la formule II Brabham - Honda. Son moteur ; un quatre cylindres à double arbre à cames en tête possédait quatre soupapes par cylindre. L'alimentation était assuré par injection. Entre les mains de Denis Hulme et de Jack Brabham, cette monoplace survola littéralement la saison de course en 1966 dans sa catégorie. Elle s'adjugea notamment les trophées de France cette même année.

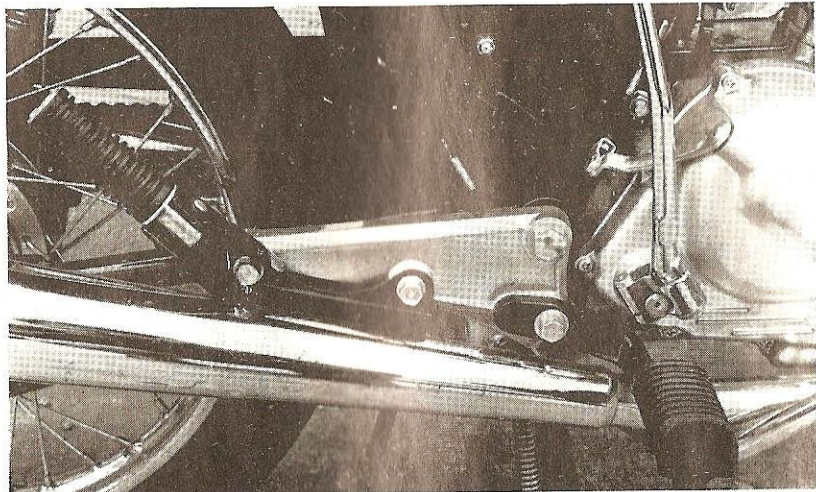
En ce qui concerne l'étude de cette nouvelle 125 cm<sup>3</sup>, les ingénieurs ont porté leur attention sur

La silhouette de la « CB 125 T » se révèle jeune et moderne tout en attirant plus d'un regard (Photo RMT)



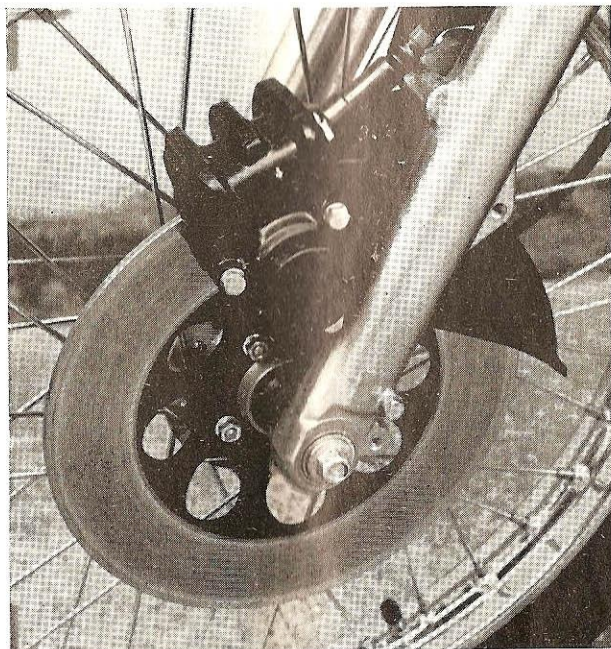
Le poste de pilotage de la « CB 125 T » au demeurant très lisible ne comporte pas de témoin de pression d'huile. Ceci est regrettable pour un moteur aussi performant (Photo RMT)





Cas exceptionnel sur une « 125 » japonaise, les repose-pieds sont rapportés au cadre par l'intermédiaire d'une platine en alliage léger (Photo RMT)

La partie arrière du garde-boue intégrant le feu rouge renferme également la trousse d'outillage de bord (Photo RMT)



Le frein à disque à commande mécanique de la « CB 125 T » est gage de sécurité pour l'utilisateur (Photo RMT)

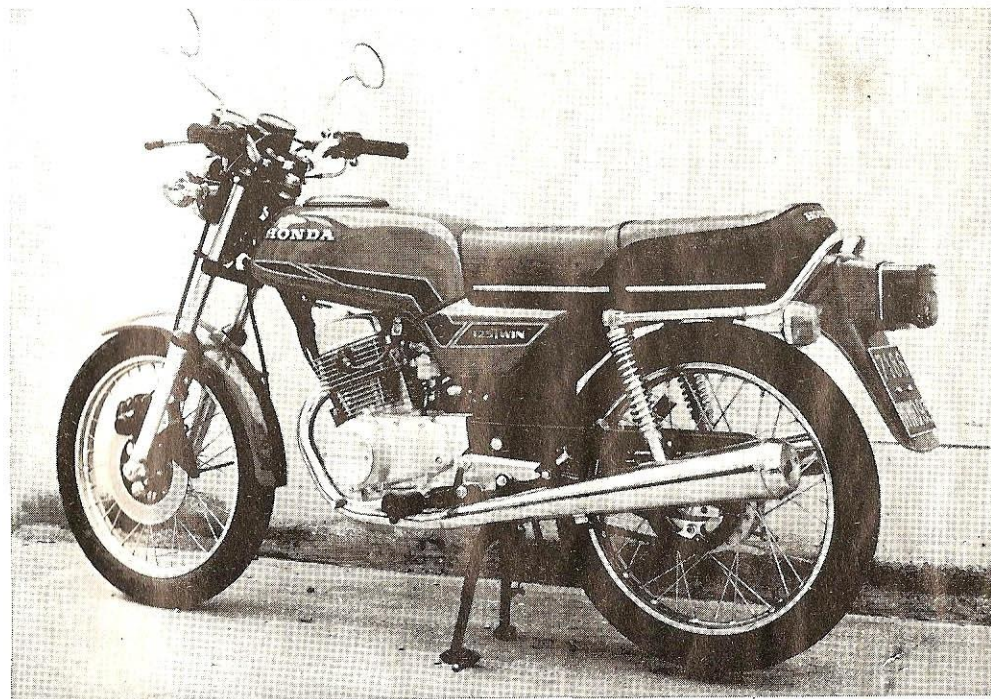
un moteur bicylindre apte à supporter de très hauts régimes. Pour cela, le moteur a fait l'objet d'une refonte totale. Même l'aspect extérieur est tout à fait inhabituel et laisse penser qu'il s'agit d'un moteur culbuté. L'allure générale que dégage ce modèle ne laisse personne indifférent, sa silhouette fine et élancée tranche radicalement avec le style conventionnel des anciens modèles.

Pour cette 125, Honda a pris très sérieusement en considération les désirs du marché Français. Aussi, dès 1976, la CB 125 T a effectué de longs essais préliminaires sur le réseau routier national.

La CB 125 T a été présentée en France au Salon de Paris 1976. La diffusion n'a cependant pris effet qu'en début d'année, au mois de mars 1977. A partir du numéro de série N° 2.000.000.

La Honda CB 125 T a été proposée en plusieurs coloris :

- Bleu ;
- Orange ;
- Rouge ;
- Marron ;
- Noir.





# CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES ET RÉGLAGES DE LA HONDA "CB 125 T"

## BLOC-MOTEUR

Moteur 4 temps, bicylindre vertical disposé transversalement. Refroidissement par air. Commande des soupapes par simple arbre à cames en tête entraîné par chaîne duplex centrale. Bloc-cylindres inclinés de 20° vers l'avant par rapport à la verticale.

Alésage (mm) : 44.

Course (mm) : 41.

Taux de compression : 9,4 à 1.

Puissance maximum (ch DIN) : 16,5.

Au régime de (tr/mn) : 11 500.

Couple maximum (m.kg) : 1,04.

Au régime de (tr/mn) : 10 500.

Pression de compression (kg/cm<sup>2</sup>) : 10 à 10,5.

Dimensions du moteur (mm) : Long. 352 × larg. 352 × haut. 393.

Poids du moteur (kg) : 32.

## CULASSE

Monobloc en alliage léger, chambres de combustion hémisphériques, sièges de soupapes rapportés de fonderie et guides interchangeable. Couvercle supérieur formant cache-culbuteur.

Fixation de la culasse par vis Ø 6 mm.

Couple de serrage de la culasse : 1 à 1,5 m.kg.

Joint de culasse en « klingérite » d'une épaisseur de 1,2 mm.

## SOUPAPES

En tête rappelées par double ressort hélicoïdaux. Joints d'étanchéité aux queues de soupapes.

Angle entre soupape admission et échappement : 54°

dont 29° pour l'échappement et 25° pour l'admission.

Levée de soupapes : 6,09 mm (admission) et 5,675 mm (échappement).

	Diamètre (mm)	Jeu à froid (mm)
Soupapes d'admission	24	0,05
Soupapes d'échap. ..	20	0,05

## DISTRIBUTION

Simple arbre à cames en tête commandé par chaîne centrale duplex.

Tendeur à lame, cambrage commandé par mécanisme à crémaillère.

Soupapes attaquées par l'intermédiaire de culbuteurs. Réglage du jeu aux culbuteurs par vis et contre-écrous.

## BLOC-CYLINDRES

Monobloc en alliage léger aileté. Chemises en fonte aciérée, emmanchée à la presse.

Puits central pour le passage de chaîne de distribution. Barettes antivibratoires venues de fonderie.

## PISTONS

En alliage léger hypersilicié à calotte légèrement bombée avec deux encoches pour le passage des soupapes. Trois segments au-dessus de l'axe de piston :

— Segment de feu chromé dur.

— Segment d'étanchéité conique.

— Segment racleur.

Axes de pistons Ø 13 mm montés gras et déportés de 1 mm vers l'admission.

## EMBIELLAGE

Vilebrequin du type assemblé monté sur trois roulements à billes. Manetons calés à 180°.

Bielles en acier forgé de section en « H ». Tête montée sur roulement à aiguilles et axe de piston oscillant directement dans le pied de bielle.

## CARTER-MOTEUR

En alliage léger s'ouvrant suivant un plan de joint vertical avec interposition d'un joint.

## ALIMENTATION

Réservoir d'essence de 11,5 litres dont 2,5 litres de réserve.

Robinet d'essence à trois positions avec filtre tamis incorporé.

Un seul orifice de refoulement. Utilisation de super carburant obligatoire.

## CARBURATION

Deux carburateurs Keihin à cuve concentrique. Boisseaux cylindriques, commande par câble. Montage simple.

Volets de départ sur chaque carburateur commandés par levier unique sur carburateur gauche. Filtre à air à deux éléments en mousse.

Type de carburateur : Keihin PD 26 A.

Diamètre de passage des gaz : Ø 22 mm.

Gicleur principal : 88.

Gicleur de ralenti : 38.

Réglage d'aiguille : 3° cran\*.

Vis de richesse desserrée de 1 1/4 tour.

Hauteur des flotteurs : 12 mm.

Régime de ralenti : 1 400 tr/mn.

\* Afin d'améliorer les reprises à moyen régime, il est possible d'enrichir le mélange en positionnant la rondelle clip au 4° cran à partir du haut.

## GRAISSAGE

Carter humide d'une contenance de 1,5 litre d'huile moteur multigrade : SAE 20 W/50. Préconisation Honda : Total Bol d'or.

Graissage sous pression par pompe trochoïdale à simple rotor entraîné par l'intermédiaire d'un pignon en bout du vilebrequin côté transmission primaire, filtration par crépine.

## EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Allumage du type batterie-bobine sous 6 V.

Alternateur triphasé du type à aimant permanent.

Stator monté en étoile.



Puissance maxi : 86,4 W au régime de 5'000 tr/mn.  
Cellule redresseuse à diodes au silicium à régulateur incorporé.

Batterie Yuasa : type 6 N 6.3 B.

Capacité : 6 Ah sous 6 V.

Dimensions de la batterie : long 97 × larg. 55 × haut. 110 mm.

Deux bobines H.T. fixées au cadre.

Condensateur, capacité : 0,22 à 0,24 µF.

Allumeur en bout de vilebrequin côté gauche.

Deux rupteurs disposés à 180° l'un de l'autre.

Ecartements des contacts des rupteurs : 0,3 à 0,4 mm.

Angle de came (fermeture) : 49°.

Pourcentage de DWell : 54 %.

Came à un seul bossage disposée à l'extrémité du mécanisme d'avance centrifuge.

Avance à l'allumage initiale : 20° jusqu'à 1 400 tr/mn.

Avance maxi : 40 à 42° à partir de 3 200 tr/mn.

Puissance d'allumage : 6 à 9 KV en milieu comprimé.

Longueur d'étincelle à l'air libre : 6 mm minimum.

Bougies Ø 10 mm culot court avec résistance pour antiparasitage 12,7 mm.

Marque de bougies : NGK CR 8 HS ou NDU 24 FSR-L.

Ecartement des électrodes : 0,6 à 0,7 mm.

Eclairage (ampoules) :

Optique Stanley Ø 130 mm.

Code-phare : 6 V - 36/36 W.

Feu arrière et stop : 6 V - 5/21 W.

C'ignotants : 6 V - 21 W.

Veilleuse : 6 V - 4 W.

Témoin de clignotants et de phare : 6 V - 1,7 W.

Témoin de point mort, éclairage compteur et compte-tours 6 V - 3 W.

Fusible de protection : 20 ampères.

## TRANSMISSION

### TRANSMISSION PRIMAIRE

Par pignons à taille droite. Rapport 3,833. Amortisseur de couple entre pignon et cloche d'embrayage par bagues en caoutchouc.

### EMBRAYAGE

Du type multidisque travaillant dans l'huile du carter-moteur et de boîte de vitesses.

Cinq disques garnis solidaires de la cloche.

Quatre disques lisses solidaires de la noix.

Empilage appliqué par quatre ressorts de pression hélicoïdaux.

Commande d'embrayage externe par came et leviers.

### BOITE DE VITESSES

Du type en cascade à deux arbres et pignons à taille droite toujours en prise.

Vitesses	Rapports à 1	Nombre de dents	Pourcentage
1 <sup>re</sup> .....	2,769	36/13	39,13
2 <sup>e</sup> .....	1,882	32/17	57,44
3 <sup>e</sup> .....	1,450	28/23	74,48
4 <sup>e</sup> .....	1,217	29/20	89,25
5 <sup>e</sup> .....	1,083	26/24	100

Graissage sous pression avec l'huile commune du moteur.

### TRANSMISSION SECONDAIRE

Par pignons et chaîne d'un rapport de démultiplication de 2,6 (39/15).

Chaîne secondaire type DID 428 GM de 112 maillons. Pas 12,70 mm, diamètre des rouleaux 8,50 mm, largeur entre plaques internes : 5,94 mm.

Maillon de raccordement avec attache rapide.

Amortisseur de couple dans la fixation de la couronne arrière constitué par bagues en caoutchouc.

### ROULEMENTS ET JOINTS D'ETANCHEITE

Roulements à billes du vilebrequin : 6305.

Roulement à billes du poussoir d'embrayage : 6001.

Roulements à billes de l'arbre primaire : côté droit 6006. Côté gauche 6202 Z.

Roulement à billes de l'arbre secondaire : 6204 U.

Roulements à billes de roue avant : 6301 U.

Roulements à billes de roue arrière : 6302 U.

Joint du vilebrequin côté alternateur : 24 × 52 × 7 mm.

Joint de l'axe du kick-starter : 18 × 29 × 7 mm.

Joint de la prise du compte-tours : 6,5 × 14,5 × 7 mm.

Joint de sortie de boîte de vitesse : 20 × 34 × 7 mm.

Joint de roue avant : 23 × 37 × 7 mm.

Joint de roue arrière : 28 × 42 × 7 mm.

Joint de fourche avant : 31 × 43 × 10.

## PARTIE CYCLE

### CADRE

En tubes d'acier soudés avec épine dorsale en tôle emboutie. Simple berceau interrompu au niveau du moteur.

— Angle de chasse : 63°.

— Chasse : 90 mm.

### FOURCHE AVANT

Télescopique avec amortisseurs hydrauliques à double effet. Ressort de rappel à pas variable. Débattement maximum 115 mm. Capacité de chaque tube de fourche : 110 à 115 cm<sup>3</sup>.

Qualité d'huile : Dexron ATF (Fluide pour transmission automatique).

### SUSPENSION ARRIERE

Du type oscillante par l'intermédiaire d'un bras agissant sur deux amortisseurs hydrauliques à double effet avec ressorts concentriques. Réglage de la tension du ressort en cinq positions.

Axe du bras oscillant monté sur bagues formant silentblocs.

Débattement maximum : 64,2 mm.

### FREIN AVANT

Frein à disque simple en acier inoxydable Ø 197 mm. Etrier oscillant, commande mécanique par câble. Mécanisme de rattrapage automatique d'usure des plaquettes.

Ø plaquettes : 40 mm.

Épaisseur utilisable : 6 mm.



**FREIN ARRIERE**

A tambour simple came  $\varnothing$  130 mm en alliage d'aluminium fretté acier. Commande par tringlerie.  
Dimensions des garnitures : long. 157 × larg. 30 × épais. 4 mm.

Qualité de garniture possible au regarnissage : Mintex M24 (collée).

Index indicateur d'usure des garnitures.

**ROUES ET PNEUS**

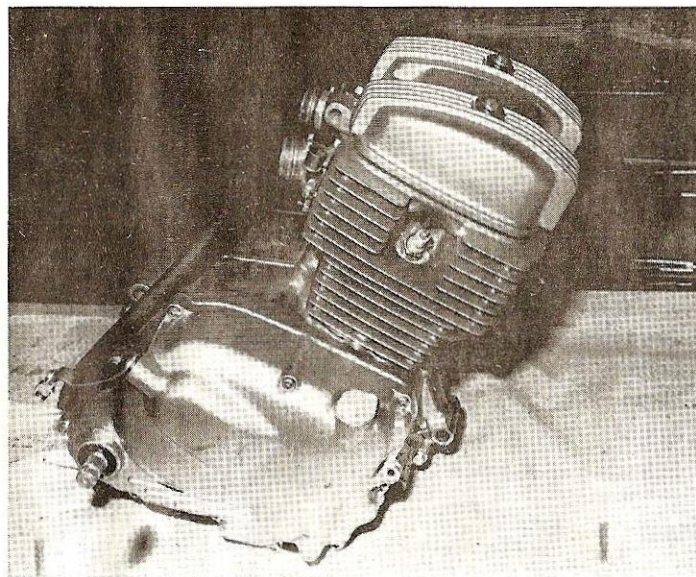
Jantes en acier de 18".  
Pneu avant : 2,75 × 18".  
Pneu arrière : 3,00 × 18".

Pression de gonflage : (kg/cm<sup>2</sup>)

	Solo	duo ou sportil
Pneu avant .....	1,8	1,9
Pneu arrière .....	2,0	2,2

**DIMENSIONS ET POIDS**

Longueur hors tout (mm) : 1 980.  
Largeur hors tout (mm) : 680.  
Hauteur (mm) : 1 010.  
Hauteur à la selle (mm) : 770.  
Empattement (mm) : 1 295.  
Garde au sol (mm) : 160.  
Poids les pleins effectués (kg) : 128.



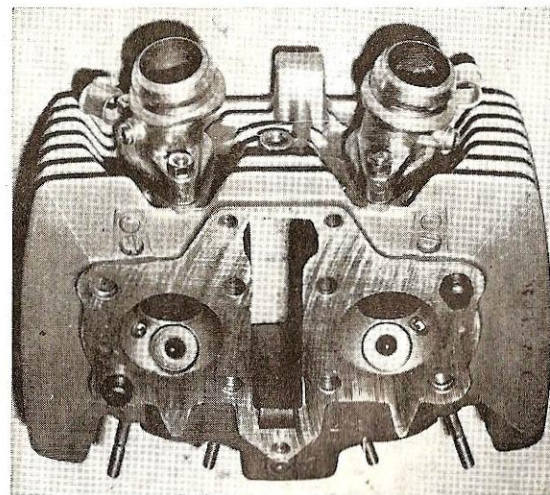
La CB 125 T Honda marque pour le constructeur un renouveau dans cette catégorie par un « design » inhabituel pour la marque. L'architecture générale même du moteur s'apparente à certaines productions italiennes. Les 16,5 ch annoncés constituent dans l'absolu une puissance peu commune pour une 125 cm<sup>3</sup>, surtout lorsqu'il s'agit d'un moteur à quatre temps. La puissance spécifique ressort donc à 132 ch/l et ceci obtenu à un régime généralement réservé à la compétition. Le compte-tours nous indique que le régime à ne pas dépasser se situe à 12 000 tr/mn — début de la zone rouge — soit 500 tr/mn de mieux que le régime de puissance maxi. Ces performances n'excluent pas, toutefois, un fonctionnement régulier dans les bas régimes et même au ralenti. Supporter ces hauts régimes implique une parfaite réalisation des moteurs ce qui est tout à l'honneur de la marque.

**MOTEUR**

Le moteur des CB 125 T reste toujours un bicylindre mais qui se différencie en bien des points par rapport aux anciens modèles. La principale innovation réside dans l'adoption du vilebrequin calé à 180° contrairement aux anciennes 125 cm<sup>3</sup> bicylindres qui possédaient un vilebrequin calé à 360°. L'entraînement de l'arbre à cames en tête est toujours confié à une

**DESCRIPTION****TECHNIQUE**

Sous une apparence rustique, ce moteur (à gauche) cache un arbre à cames en tête qui procure des montées en régime assez surprenantes (Photo RMT)



Les chambres de combustion hémisphériques peu profondes permettent d'obtenir un taux de compression de 9,4 à 1 avec des calottes de piston peu bombées. De plus, l'angle faible entre les soupapes 54° autorise des croisements d'ouverture de soupapes importants sans risque de contacts entre ces dernières (Photo RMT)

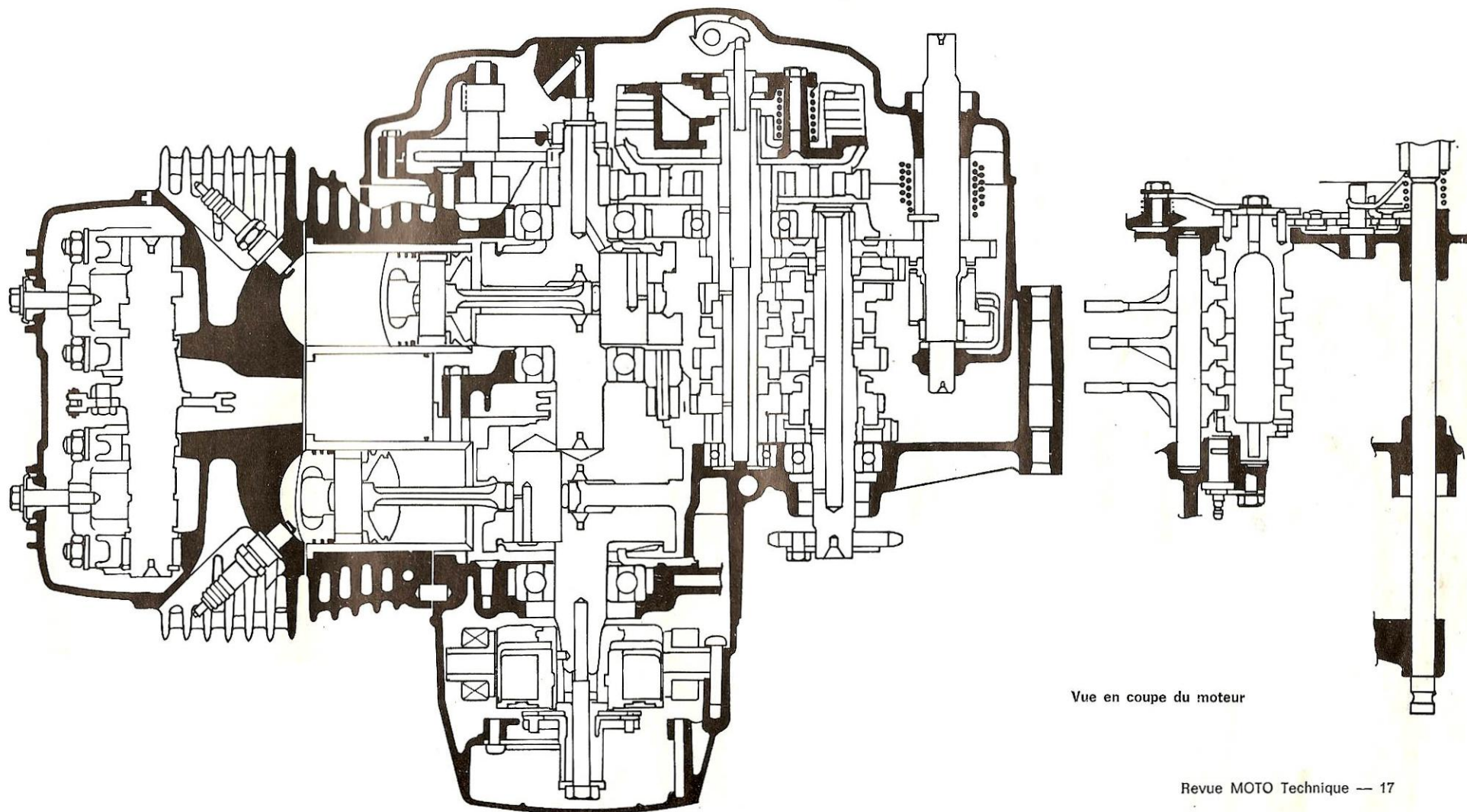


chaîne mais il s'agit désormais d'une chaîne duplex située entre les deux cylindres. On peut citer au chapitre des transformations le vilebrequin qui tourne sur trois roulements à billes au lieu des deux roulements à rouleaux des modèles antérieurs. Toutes ces modifications laissent à penser que cette nouvelle version a fait l'objet d'une étude particulièrement approfondie.

#### CULASSE

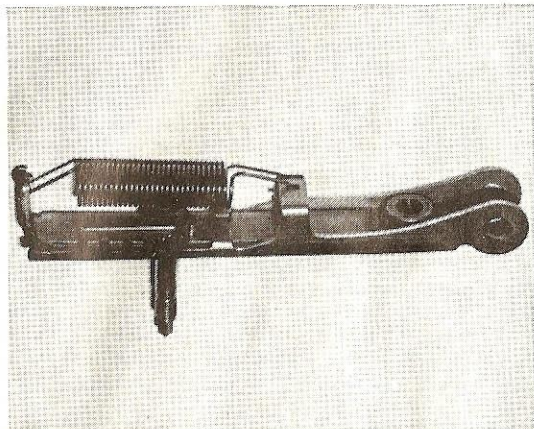
La culasse monobloc est entièrement réalisée en alliage léger, moulée au sable. Les chambres de combustion sont hémisphériques. Les sièges de soupapes sont rapportés de fonderie et les guides sont interchangeables. Des joints d'étanchéité aux queues de soupapes évitent les infiltrations d'huile et diminuent

d'autant la consommation d'huile. Les soupapes sont rappelées par deux ressorts concentriques à pas variable. L'angle particulièrement fermé de  $54^\circ$ , entre les soupapes procure des chambres de combustion hémisphériques peu profondes qui dissipent moins la chaleur thermodynamique. Le rapport volumétrique de 9,4 à 1 sur la CB 125 T est obtenu avec des pistons à calotte peu bombée. La culasse est surmontée

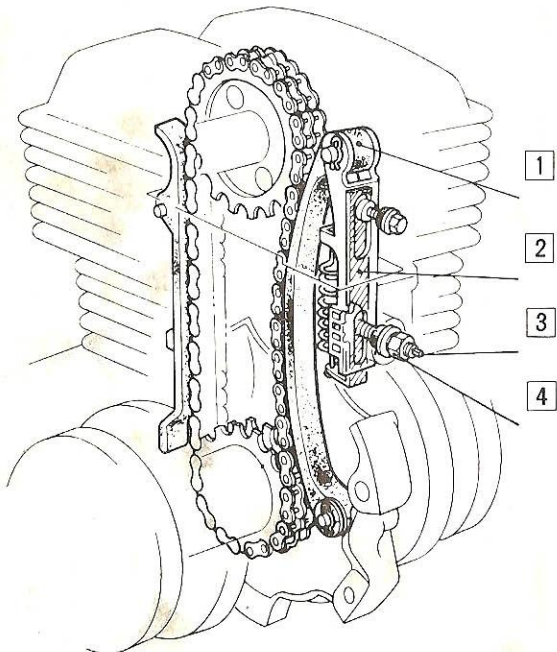


Vue en coupe du moteur





Le mécanisme de tension de la chaîne de distribution est réalisé par une crémaillère qui cambre le tendeur à lame (Photo RMT)



Mécanisme de tension de la chaîne de distribution

1. Tendeur à lame - 2. Crémaillère - 3. Extrémité du pignon formant vis - 4. Contre-écrou de réglage

de chapeaux formant demi-paliers des bagues en acier d'arbres à cames. Ces demi-paliers supportent également les culbuteurs montés sur leur axe. L'ensemble est coiffé par un cache-culbuteurs fixé par deux vis aux demi-paliers. Soulignons le fait, que cette culasse possède un passage central pour la chaîne duplex de distribution, contrairement aux modèles antérieurs dont l'entraînement de l'arbre à cames s'effectue latéralement.

#### DISTRIBUTION

L'arbre à cames en tête du moteur des CB 125 T est entraîné par une chaîne duplex entre les deux cylindres. Le pignon de l'arbre à cames est rapporté et fixé par deux vis.

La chaîne de distribution passe dans le puits central du bloc-cylindres dans lequel se trouve un guide en matière synthétique à l'avant pour le brin tendu et un tendeur à lame pour le brin libre. La solution du tendeur à lame est apparue dans la gamme Honda avec la « CB 125 S ». Ce tendeur est entièrement intégré au moteur. Il se compose d'une lame recouverte de matière synthétique, dont la partie supérieure est solidaire d'un bras métallique. L'extrémité inférieure du tendeur est immobilisée dans le carter. Le réglage de tension s'effectue par une crémaillère agissant sur le cambrage du bras solidaire du tendeur.

#### BLOC-CYLINDRES

Le bloc-cylindres monobloc est réalisé en alliage léger largement aileté. Des barrettes antivibratoires venues de fonderie sont disposées dans chaque angle. Les chemises sont emmanchées à la presse. Un puits central permet le passage de la chaîne de distribution et contient le guide et le tendeur de la chaîne.

L'étanchéité inférieure est assurée par un joint d'embase et deux joints toriques entourant le fût des chemises.

#### PISTONS

Les pistons, en alliage d'aluminium à fort pourcentage de silicium, sont de forme elliptique pour compenser les différences de températures entre leur calotte et leur jupe. Les pistons de la « CB 125 T » sont légèrement bombés afin d'augmenter le taux de compression. Deux encoches servent au passage des têtes de soupapes.

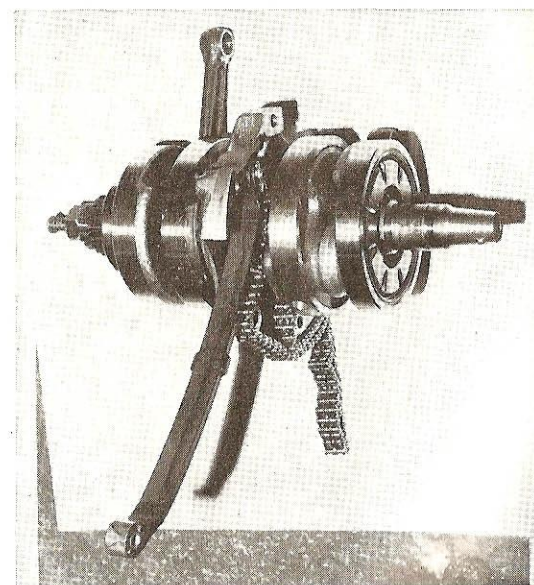
Les zones proches de l'axe de piston sont très largement échancrées, ce qui assure une diminution de la surface de frottement, donc un moindre échauffement au niveau de l'axe.

L'axe de piston en acier au chrome est monté gras et tourne directement sur le pied de bielle sans cage à aiguilles ou bague. L'axe est déporté de 1 mm vers l'admission. Ainsi, à la rotation du moteur l'alignement des trois articulations des pièces mobiles (vilebrequin, bielle et piston), se produit avant le PMH, assurant une meilleure utilisation de la pression des gaz enflammés. L'équilibre des pièces s'en trouve amélioré et limite l'ovalisation des cylindres.

#### VILEBREQUIN

Le vilebrequin du type assemblé, tourne sur trois roulements à billes. Le roulement central est maintenue dans un flasque rendu solidaire du demi-carter gauche par des vis.

L'étanchéité du côté gauche est assurée par un joint à lèvres extérieur au roulement à billes. Cette extrémité supporte également le rotor d'alternateur claveté conique. Le pignon de transmission primaire et le pignon d'entraînement de la pompe à huile sont supportés par la queue droite cannelée du vilebrequin.



L'embiellage de la « CB 125 T » comporte un flasque qui reçoit une extrémité du tendeur à lame et le roulement à billes formant palier central (Photo RMT)

#### CARTER-MOTEUR

Le carter moteur est réalisé en alliage léger. Constitué en deux parties, il s'ouvre suivant un plan de joint vertical. Chaque demi-carter moteur possède quatre goujons d'assemblage cylindre-culasse. Le demi-carter gauche est coiffé latéralement par le couvercle d'alternateur et le couvercle de sortie de boîte. Le demi-carter droit reçoit le couvercle d'embrayage.

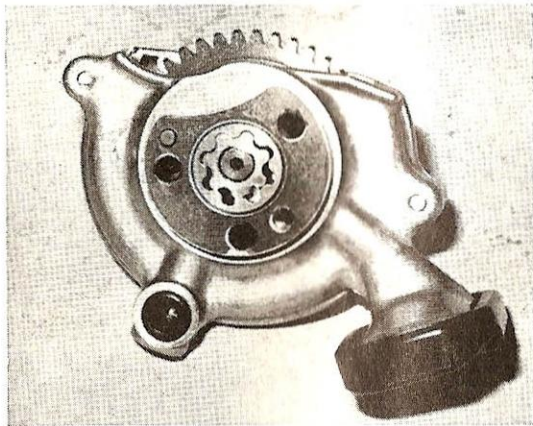


## GRAISSAGE

Le graissage est du type à carter humide d'une contenance de 1,5 litre. Cette huile est commune pour lubrifier le moteur, la transmission primaire et la boîte de vitesses.

La pompe à huile est du type « Eaton » à denture trochoïdale. L'entraînement de cette pompe à huile s'effectue par un pignon en bout de vilebrequin accolé à celui de transmission primaire.

Cette pompe aspire l'huile au fond du carter à travers une crépine. Deux canalisations de refoulement sont constituées par des saignées dans l'épaisseur de la paroi du couvercle d'embrayage. Une canalisation dirige l'huile sur le vilebrequin et la traverse pour assurer la lubrification des roulements de tête de bielle. L'huile est alors centrifugée dans le vilebrequin du fait de la grosseur du conduit et de la rotation de l'embellage. Cette centrifugation permet de débarrasser l'huile de ses impuretés. Une deuxième

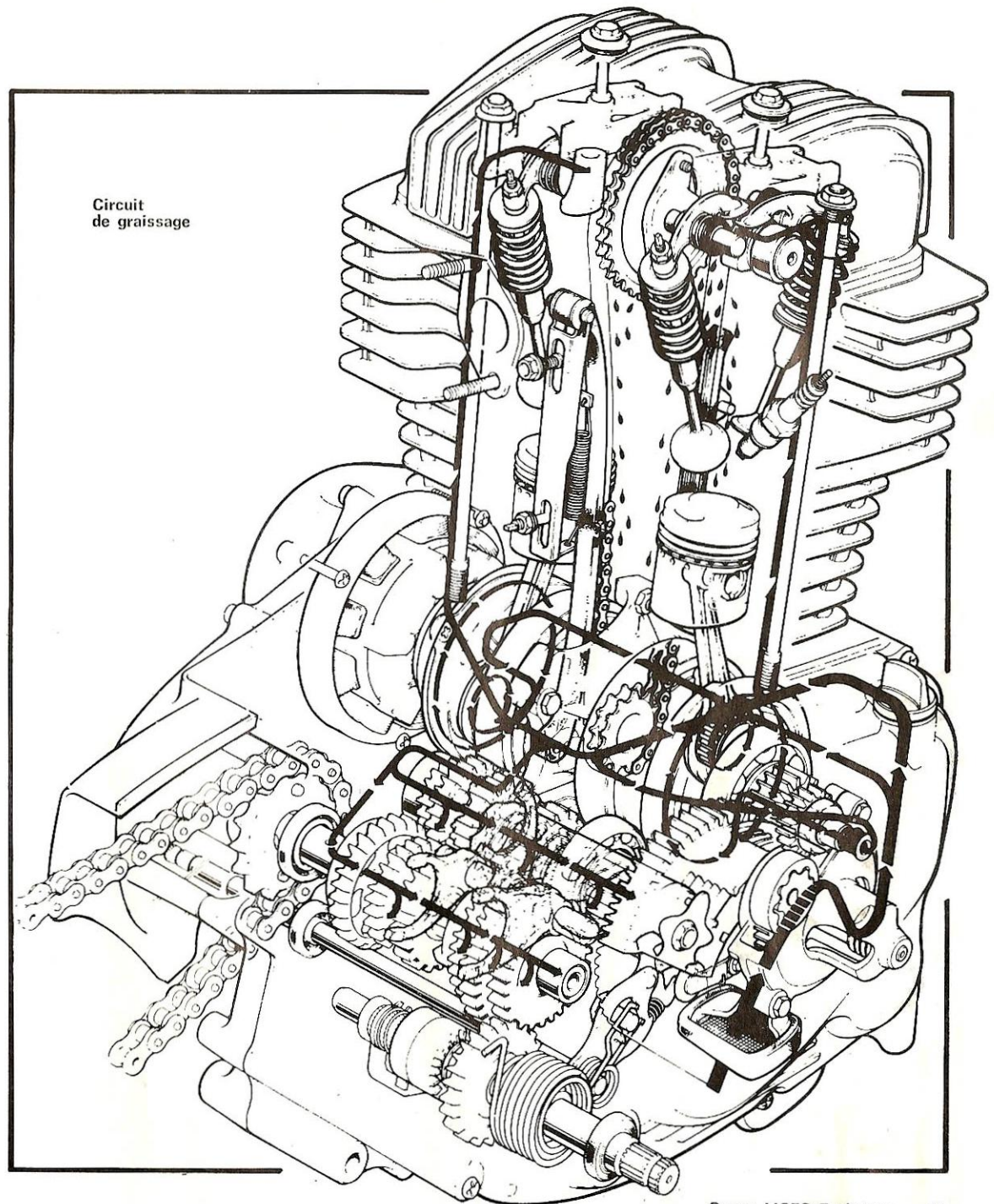


La « CB 125 T » possède une pompe à huile à denture trochoïdale (Photo RMT)

me canalisation dans le couvercle d'embrayage arrive dans le carter-moteur. Elle se dédouble à ce niveau afin de lubrifier d'une part, le haut moteur, et d'autre part, la boîte de vitesses. Dans ce cas, l'huile est conduite par la canalisation pratiquée dans les carters-moteurs pour atteindre l'arbre primaire côté sortie de boîte de vitesses. Cette canalisation débouche également entre le roulement et le joint à lèvres de l'arbre secondaire. Notons que les deux arbres de boîte de vitesses sont percés axialement et diamétralement au niveau des portées des pignons fous.

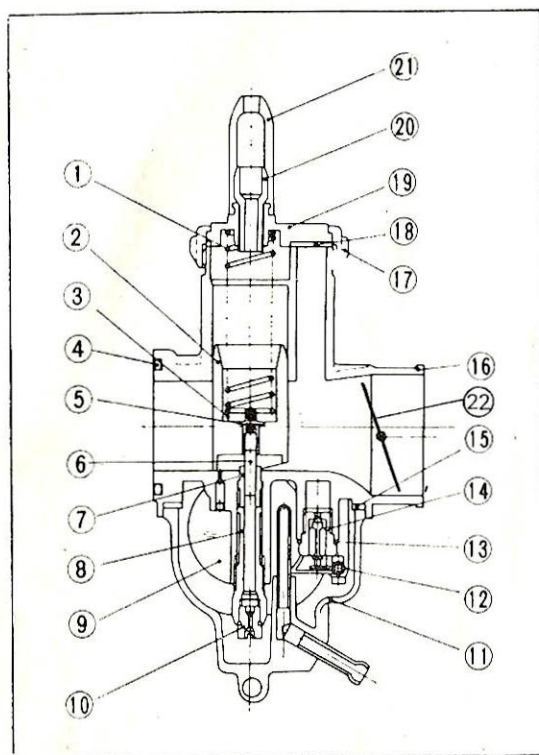
## CARBURATION

L'air d'admission passe par une chambre de tranquillisation avant d'être filtré par deux éléments indé-



Circuit de graissage





**Coupe du carburateur -** 1. Ressort de boisseau - 2. Boisseau - 3. Plaquette d'aiguille - 4. Joint torique - 5. Clip d'aiguille - 6. Aiguille - 7. Gicleur d'aiguille - 8. Tube d'émulsion - 9. Flotteur - 10. Gicleur principal - 11. Cuve - 12. Axe de flotteur - 13. Pointeau - 14. Gicleur de ralenti - 15. Joint de cuve - 16. Entrée d'air - 17. Colletette de fixation - 18. Joint - 19. Chapeau de corps - 20. Butée de câble - 21. Capuchon caoutchouc - 22. Volet d'air -

#### b) Circuit principal

Le carburant passe par le gicleur principal situé au fond de la cuve, le puits d'aiguille porte gicleur et le gicleur d'aiguille pour déboucher ensuite dans le passage des gaz par l'espace annulaire compris entre le gicleur d'aiguille et l'aiguille.

#### Fonctionnement

##### a) Starter

Pour enrichir le mélange afin de faciliter les démarrages à froid, chaque carburateur est muni d'un volet qui diminue le passage d'air. Ces volets de départ sont actionnés par un levier sur le carburateur gauche.

##### b) Ralenti

La position basse des boisseaux permettant de régler la quantité d'air pour le ralenti est donnée par une vis de butée de boisseau. La vis de richesse règle le débit de l'essence émulsionnée.

##### c) Ouverture maximale

L'ouverture maximum du boisseau dégage complètement l'aiguille de son gicleur, le débit en essence maxi étant alors contrôlé par le gicleur principal et le passage d'air par le venturi.

#### EQUIPEMENT ELECTRIQUE

##### 1) Circuit d'allumage

L'allumage est du type batterie-bobine sous 6 volts.

##### a) Bobines

La « CB 125 T » utilise deux bobines H.T. à simple sortie. Les condensateurs sont disposés près des bobines. Celles-ci sont fixées sous le réservoir à l'épine dorsale du cadre. Le plateau d'allumage étant situé en bout de vilebrequin côté gauche, il se produit une étincelle à chaque tour moteur donc une

étincelle perdue en fin échappement - début admission. La longueur d'étincelle à l'air libre, doit être au minimum de 6 mm.

##### b) Dispositif d'avance à l'allumage

L'avance automatique est du type centrifuge à masse lottes. Ce dispositif est claveté en bout de vilebrequin côté gauche et est masqué par le plateau d'allumage. La came d'allumage possède un seul bossage.

L'avance initiale est de 20° avant PMH et ce, jusqu'à 1 400 tr/mn moteur. A ce moment-là, l'avance centrifuge agit pour arriver à une avance totale de 40 à 42° avant le PMH à partir de 3 200 tr/mn.

##### c) Rupteurs

Les rupteurs sont disposés sur le plateau d'allumage à 180° l'un de l'autre. Ils sont fixés tous les deux au plateau d'allumage. Ils sont donc dépendants l'un de l'autre pour le réglage de l'avance à l'allumage.

Un feutre qu'on imbibe périodiquement de quelques gouttes d'huile lubrifie la came.

##### d) Condensateurs

Les deux condensateurs sont disposés près de la batterie. La capacité des condensateurs est calculée afin de protéger les contacts des rupteurs. Si elle est trop faible, les contacts se détérioreront rapidement. A l'inverse, si elle est trop importante, la coupure du courant primaire est moins franche, l'absorption du courant par le condensateur étant trop forte. Il en résulte une baisse de la puissance d'allumage.

#### Circuit de charge

##### Alternateur

Le rotor est claveté à l'extrémité gauche du vilebrequin. Il est composé de 6 noyaux aimantés lamellés contenus dans une armature en aluminium. Le stator est composé de six masses polaires avec bobinages disposés en regard des noyaux.

Cet alternateur est du type à aimant permanent, n'étant pas tributaire du courant de la batterie pour fournir du courant. Ainsi, le démarrage du moteur au kick-starter est possible même lorsque la batterie est complètement déchargée. Ne pas s'aviser néanmoins de démarrer le moteur sans la batterie, ce qui détériorerait rapidement la cellule redresseuse.

Les six bobinages ne sont pas utilisés de façon permanente. Ceci permet de doser la puissance de l'alternateur en fonction de la demande par la position du contacteur d'éclairage. Par ce montage, la tension de charge est préréglée à régime moyen. A régime élevé, le courant de charge de l'alternateur est limité par une diode Zéner comme nous le verrons plus loin.

De jour et en position veilleuse, le contacteur d'éclairage en position repos ne permet l'utilisation que de deux bobinages pour alimenter le circuit d'allumage (des feux avant et arrière en position veilleuse) et pour assurer la recharge de la batterie.

pendants. Les carburateurs Keihin sont du type à boisseaux cylindriques avec cuves concentriques. Les carburateurs sont montés souples sur les pipes d'admission. Les boisseaux sont commandés par des câbles.

#### Description

##### 1) Circuit d'air

Venant du filtre, l'air arrive dans le carburateur et passe dans le venturi, sous le boisseau qui est maintenu en position par son ressort de rappel. En tournant la poignée de gaz, le câble soulève le boisseau et augmente le passage d'air du venturi.

##### 2) Circuit de carburant

###### a) Circuit de ralenti

L'essence arrive dans la cuve dont le niveau est maintenu constant par le pointeau réglé par un flotteur. Le gicleur de ralenti calibre l'essence nécessaire au moteur lorsque la poignée des gaz est au repos. Une canalisation d'air communiquant avec la canalisation d'essence, émulsionne le carburant. Le débit d'essence émulsionné du circuit de ralenti est réglé par une vis pointeau qui contrôle donc la richesse du mélange.



De nuit, les positions code et phare du contacteur d'éclairage mettent en circuit les six bobinages. Dans cette position, il ne faut pas faire tourner longtemps le moteur à très bas régimes, car la recharge de la batterie n'est pas assurée. Pour cette raison, il est déconseillé de monter une optique supplémentaire (à iode par exemple) sauf pour utilisation très intermittente et non abusive.

#### Cellule redresseuse et diode Zener

Le courant alternatif fourni par l'alternateur est redressé en courant continu par la cellule redresseuse afin de recharger la batterie.

Cette cellule est composée de 4 diodes disposées en pont. Ainsi, toutes les phases de courant qui se chevauchent sont redressées donnant un courant continu.

En plus de ces 4 diodes, la cellule comporte une diode Zener afin de réguler le courant. Un thyristor est également inséré dans le circuit.

#### Diode Zener

Comme pour une diode classique, le courant peut passer facilement de la cathode à l'anode et ne peut habituellement passer dans le sens inverse. Cependant la diode Zener peut se détériorer ou conduire dans la direction opposée si une tension suffisante est appliquée dans le sens inverse. Lorsque cette tension inverse est réduite ou nulle, la diode Zener coupe ce sens et revient à son état normal. La tension qui incite la diode à inverser son sens de passage est appelée tension de rupture et est réglée définitivement lors de la fabrication.

Cette propriété de la diode Zener la rend très utile et, de ce fait, elle est couramment employée dans les régulateurs.

Dans le circuit actuel, la diode Zener dépend d'un transistor qui met une entrée négative du thyristor à la masse.

#### Thyristor

Le thyristor est un genre de transistor constitué de quatre semi-conducteurs. Placés dans un circuit de courant alternatif, les semi-conducteurs du fait qu'ils ne permettent le passage du courant que dans un sens transforment le courant alternatif en courant continu (application dans les cellules redresseuses). En circuit de courant continu, les semi-conducteurs suivant leur sens de branchement, permettent ou interdisent le passage du courant. C'est cette dernière particularité qui est utilisée dans le thyristor pour empêcher la décharge du condensateur, mais l'envoi d'un signal électrique au thyristor change l'orientation des atomes des semi-conducteurs rétablissant le passage du courant durant tout le temps du signal. En fait, le thyristor remplit le rôle d'un contacteur électrique sans élément mobile mécanique.

#### TRANSMISSION PRIMAIRE

La transmission primaire de la « CB 125 T » est réalisée par deux pignons à taille droite d'un rapport de 3,833. Le pignon du vilebrequin est monté sur cannelures à l'extrémité droite de la queue du vilebrequin.

Il entraîne en rotation le grand pignon solidaire de la cloche d'embrayage. Un amortisseur est constitué par des bagues en caoutchouc entre le grand pignon et la cloche.

#### EMBRAYAGE

L'embrayage est du type multidisque fonctionnant dans l'huile commune au moteur et à la boîte de vitesses. Il se compose de cinq disques garnis solidaire de la cloche d'embrayage alternant avec quatre disques lisses solidaire de la noix. L'empilage des disques est maintenu au repos par quatre ressorts hélicoïdaux logés dans le plateau de pression et prennent appui sur la noix d'embrayage.

La commande d'embrayage est externe. Celle-ci s'exécute par l'intermédiaire d'un levier agissant sur un bras comportant à son extrémité une came. Cette dernière actionne une tige qui pousse le plateau de pression au fond de la cloche afin de permettre le débrayage.

#### BOITE DE VITESSES

La boîte de vitesses de conception classique est du type en cascade à deux arbres avec les pignons toujours en prise. Elle comporte cinq rapports d'un étagement particulièrement bien adapté pour une utilisation sportive. A savoir une première longue à 39 %, des rapports intermédiaires serrés avec une quatrième à 89 % de la cinquième qui permettent ainsi de conserver le régime moteur le plus favorable.

L'arbre primaire tourne sur deux roulements à billes (6006 et 6202 Z) qui ne sont pas calés latéralement par des demi-segments, les carters moteurs s'ouvrant selon un plan de joint vertical.

L'arbre secondaire ne possède qu'un roulement à billes (6204 U) côté sortie de boîte.

Le pignon de sortie de boîte de 15 dents est monté avec une rondelle crantée décalée, maintenue par deux vis sur le pignon de sortie de boîte selon une technique chère à la marque.

Seul le pignon de première est usiné sur l'arbre primaire, tous les autres pignons étant usinés séparément.

#### MECANISME DE SELECTION

Le mécanisme de sélection de la « CB 125 T » fait toujours appel à un bras articulé mais d'une forme particulière. Le principe même de fonctionnement demeure identique à ce que nous connaissons.

L'extrémité de l'axe de sélecteur fait pivoter un bras qui s'articule et permet une rotation limitée du barillet sur le tambour de sélection. Le verrouillage des vitesses est réalisé par une roulette venant s'intercaler dans les découpes de l'étoile en bout du barillet.

Ce mécanisme comporte trois fourchettes de sélection se déplaçant latéralement sur un axe indépendant. Un voyant point mort est alimenté par un contact en bout du tambour de sélection côté sortie de boîte de vitesses.

#### KICK-STARTER

La pédale de kick-starter agit sur un mécanisme, comprenant une rampe hélicoïdale et pignon attaquant latéralement par les dents de loup. Le pignon engrène sur deux pignons intermédiaires montés sur les deux arbres de boîte de vitesses. La transmission du mouvement se fait à la cloche d'embrayage et ainsi il est possible de démarrer le moteur même s'il y a une vitesse engagée, mais à condition de débrayer bien sûr.

#### FREIN A DISQUE

La particularité de ce frein se porte sur sa commande mécanique. Actuellement, Honda est le seul constructeur à proposer ce type de frein à disque que nous rencontrerons sur d'autres modèles de la marque : les CB 125 S 3, CB 125 JX et CB 200.

Contrairement au frein à disque à commande hydraulique où Honda a fait figure de novateur à la sortie de la célèbre CB 750, le frein à disque à commande mécanique se rencontrait déjà en industrie motocycliste italienne où Campagnolo équipait, il y a plusieurs années, des modèles aussi différents que les 50 Mondial Record, 600 M.V. et Lambretta T.V.

#### Constitution

L'étrier solidaire d'un bras pivote sur un axe fixé au fourreau inférieur gauche.

Le mécanisme de commande interne à l'étrier se compose d'un levier actionné par le câble d'une rampe à billes, d'une butée à aiguilles et le mécanisme de rattrapage automatique de la garde est constitué d'une vis poussoir passant à travers le mécanisme de débrayage et d'un cliquet avec accouplement tenon-mortaise sur la tête de cette vis.

#### Fonctionnement

En agissant sur le levier de frein au guidon, le mécanisme de freinage de l'étrier pousse la plaquette mobile. En effet, au pivotement du levier, les billes montent.

La poussée latérale est supportée par un roulement à aiguilles. L'effort exercé fait pivoter l'étrier et applique la plaquette fixe sur le disque qui, se trouvant pincé, freine la roue.

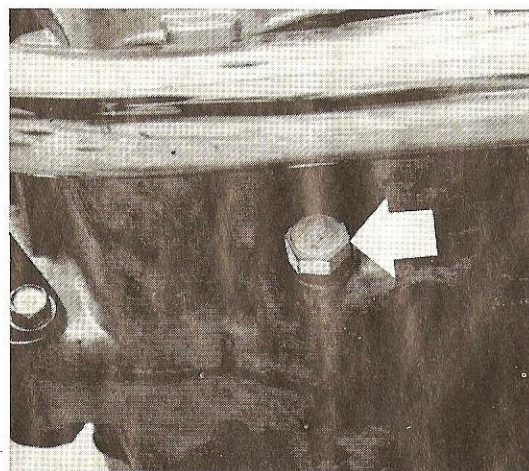
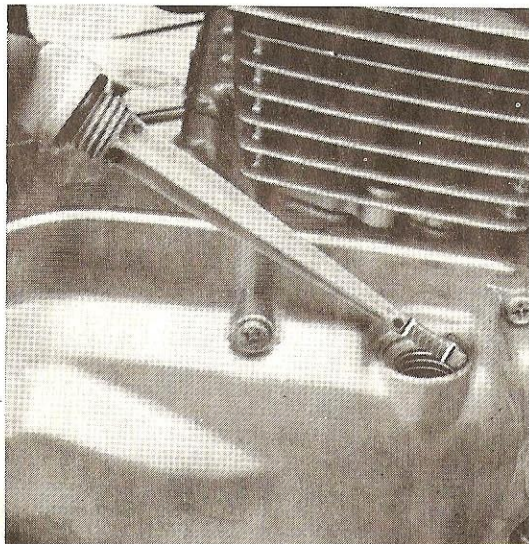
Mais l'originalité de cet étrier réside dans le mécanisme de rattrapage automatique de la garde due à l'usure des plaquettes, à l'allongement du câble de commande et au tassement de sa gaine. Un petit ressort tronconique au fond du couvercle de l'étrier maintient en place le mécanisme à cliquet.

Lorsque la garde est importante, ce petit ressort peu comprimé exerce une faible pression sur le mécanisme à cliquet qui est mis en rotation, à chaque fois qu'on agit sur le levier. En conséquence la vis poussoir centrale, accouplée au mécanisme par tenon mortaise, s'avance en poussant la plaquette mobile et rattrape le jeu excessif.

Lorsque le jeu à la commande est normal, le petit ressort tronconique comprimé interdit au mécanisme à cliquet d'intervenir.



Le niveau d'huile du moteur doit se situer entre les deux repères de la jauge (Photo RMT)



La vidange du moteur peut s'effectuer après avoir retiré le bouchon du demicarter gauche indiqué par la flèche (Photo RMT)

#### GRAISSAGE

#### BLOC-MOTEUR

Comme sur les autres moteurs Honda, une seule qualité d'huile contenue dans les carters lubrifie le moteur, la transmission primaire, l'embrayage et la boîte de vitesses.

Après une vidange au pour un appoint, n'utiliser que de l'huile de bonne qualité : SAE 20/40 ou SAE 20 W/50. Préconsation : Honda-France. Total Bol d'Or 4 T. Le niveau d'huile contrôlé par la jauge est commun à tous les organes.

## ENTRETIEN

## COURANT

Il est impératif de vérifier fréquemment le niveau d'huile du bloc-moteur et d'une façon générale avant tous les déplacements un peu importants.

Le niveau d'huile se vérifie moteur froid ou après plusieurs minutes d'arrêt, la machine maintenue verticalement sur un plan bien horizontal. Dévisser le bouchon de remplissage placé à l'arrière du carter-moteur côté droit puis essuyer la jauge. Remettre cette jauge en posant convenablement le bouchon, sans le revisser. Après avoir retiré la jauge, le niveau doit se situer entre les deux repères. Au besoin rétablir le niveau avec la même huile que celle utilisée.

Un niveau trop élevé n'est pas recommandé car l'excédent tend à être éjecté par le reniflard et la surpression ainsi produite dans le carter fait travailler les joints anormalement.

Nota. — Nettoyer la crépine tous les 10 000 km, voir le chapitre « Conseils pratiques ».

#### FOURCHE AVANT

A 2 500 km, puis tous les 10 000 kms (ou tous les ans), remplacer l'huile dans chaque bras de la fourche avant. Pour cela :

- Retirer les deux bouchons supérieurs de remplissage de chaque élément. Récupérer les deux joints toriques.

- Dévisser les petits bouchons inférieurs de vidange à chaque fourreau avec une clé de 10 mm. Faire jouer un peu la suspension pour assurer une vidange complète. Laisser égoutter, puis revisser modérément les deux bouchons de vidange après avoir vérifié l'état de leur joint.

- Verser dans chaque élément à la partie supérieure 110 à 115 cm<sup>3</sup> d'huile hydraulique Dexron type ATF.

- Revisser les deux bouchons de remplissage sur les tubes plongeurs après avoir vérifié l'état des joints toriques.

#### CHAÎNE SECONDAIRE

La chaîne secondaire n'étant protégée que par un carter très symbolique travaille dans des conditions défavorables. Il est donc nécessaire de veiller à son entretien.

Lubrifier la chaîne dès qu'elle est sèche à l'aide d'un pinceau sur sa face interne avec de l'huile moteur graphitée de préférence de viscosité SAE 20 W 40 ou, mieux encore, avec un lubrifiant spécial pour chaîne (par exemple, Fina Artac 51, Fina Marson L Super).

Lorsque la chaîne est trop encrassée, la détendre comme pour le démontage de la roue arrière puis la déposer après avoir retiré l'attache rapide. Bien nettoyer la chaîne dans de l'essence (H) à l'aide d'un pinceau, la sécher puis la plonger dans un bain d'huile moteur graphitée 20 W/40 en faisant pénétrer l'huile dans les rouleaux à l'aide d'un pinceau, puis la pendre, laisser égoutter et essuyer l'excédent avec un chiffon propre.

Remonter la chaîne en prenant soin de bien positionner le circlip de l'attache, son ouverture devant être dirigée à l'opposé du sens de défilement.

#### GRAISSAGES DIVERS

L'axe du bras oscillant ne possédant pas de graisseurs, tous les 8 à 10 000 km le démonter comme décrit dans le chapitre « Conseils Pratiques ». Nettoyer puis lubrifier avec de la graisse de bonne qualité (Fina Marson L Super, par exemple) l'axe et les bagues puis remonter l'ensemble.



Seuls les câbles de compteur et compte-tours se retirent de leur gaine, ils peuvent donc être nettoyés et lubrifiés. Les autres câbles sont néanmoins lubrifiables, mais après dépose, par l'introduction de l'huile, à l'intérieur de la gaine. L'entretien des câbles a lieu périodiquement tous les 3 mois ou 5 000 km avec de l'huile moteur graphitée au spéciale (Fina Artac 51 par exemple).

Périodiquement, tous les 5 000 km, à l'occasion d'une vérification des rupteurs, mettre une ou deux gouttes d'huile sur le feutre.

## REPLACEMENT DES CABLES

### CABLES DE COMPTEUR ET DE COMPTE-TOURS

La dépose de ces deux câbles est rapide, il suffit de dévisser leur extrémité supérieure au niveau des instruments de bord et de débrancher l'autre extrémité à leur prise de mouvement, soit :

- Sur la roue avant pour le câble de compteur.
- Sur le couvercle d'embrayage pour le câble de compte-tours.

A ce stade, les câbles se retirent facilement de leur gaine pour un nettoyage et un graissage.

### CABLE DE FREIN AVANT

- Déposer le couvercle latéral de l'étrier après avoir retiré ses trois vis avec une clé de 10 mm. Récupérer le joint en papier.

- Sortir tout le mécanisme interne en prenant garde de ne pas modifier la position du cliquet.

- Récupérer la bague à ergot d'accouplement du mécanisme à l'étrier.

- Désaccoupler le câble de la bielle du mécanisme puis le sortir de l'étrier après avoir dévissé le tendeur après déblocage de son contre-écrou.

- Désaccoupler le câble au niveau du levier au guidon. Pour cela, faire correspondre la fente du tendeur avec celle du levier, dégager la gaine du tendeur, faire passer le câble par la fente du tendeur et du levier en le faisant pivoter extérieurement puis désaccoupler l'extrémité du câble du levier.

Pour le remontage de ce câble, procéder à l'inverse de la dépose en observant les points suivants :

- le tendeur au guidon doit être complètement revissé
- le tendeur sur l'étrier doit être vissé seulement à moitié

- Au remontage du mécanisme, il faut s'assurer de la parfaite mise en place de la bague à ergot d'accouplement avec l'étrier. Egalement, au cas où le mécanisme à cliquet aurait été déréglé, tourner le disque en matière synthétique tout en maintenant le mécanisme de frein de l'autre main jusqu'à ce qu'on sente que la vis centrale soit seulement en contact avec la plaquette de frein.

- Après remontage du couvercle de l'étrier avec son joint, contrôler le jeu du levier au guidon. Si le jeu est trop important, le fait d'agir plusieurs fois sur le levier permet d'obtenir le jeu convenable

grâce au mécanisme de rattrapage automatique. Si le jeu est trop faible, revisser le tendeur de l'étrier jusqu'à obtention d'un jeu correct soit 20 à 30 mm en bout de levier au guidon.

### CABLE D'EMBRAYAGE

- Revisser complètement le tendeur au guidon et celui situé sur le couvercle d'embrayage.

- Agir sur le levier du mécanisme puis extraire l'embout plombé du câble.

- Aligner la rainure du tendeur au guidon avec celle du levier. Dégager la gaine et le câble du tendeur, puis faire pivoter le câble afin de désaccoupler l'embout plombé du guidon.

Procéder au remontage à l'inverse du démontage sans oublier de régler la garde à l'embrayage avec les tendeurs de câble, de manière à obtenir un jeu de 4 à 5 mm à l'ouverture des becs du levier au guidon.

### CABLE DE GAZ

Déposer le réservoir à essence, après avoir basculé la selle :

- Dégraffer la sangle en caoutchouc à la partie arrière du réservoir.

- Débrancher le tuyau d'alimentation du robinet d'essence.

- Extraire le réservoir par l'arrière pour le dégager des silentbloks avant.

- Retirer les deux vis cruciformes d'assemblage de la demi cocotte inférieure, près de la poignée de gaz.

- Dévisser le guide du câble de la demi-cocotte inférieure.

- Extraire l'embout plombé du câble de son logement sur la poignée tournante.

- Dévisser les deux bagues supérieures à chaque carburateur.

- Extraire verticalement les boisseaux équipés de leur aiguille.

- Comprimer le ressort de rappel de chaque boisseau afin de dégager l'embout plombé du câble de son logement.

- Ne pas intervertir les boisseaux.

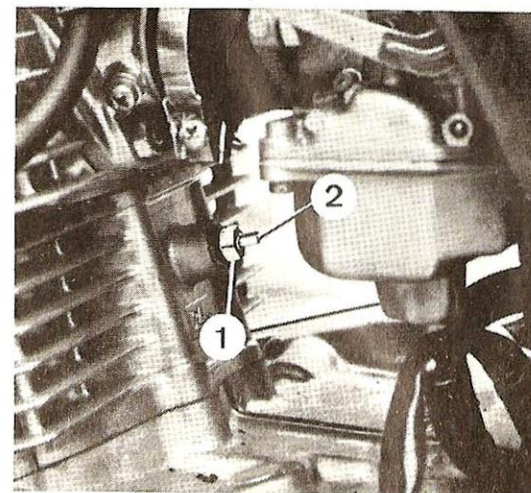
Procéder au remontage à l'inverse du démontage, en prenant soin toutefois de bien positionner l'embout plombé du câble dans son logement sur le boisseau. Régler ensuite le jeu au câble comme indiqué au paragraphe « Carburant » de ce même chapitre.

## DISTRIBUTION

### TENSION DE LA CHAÎNE

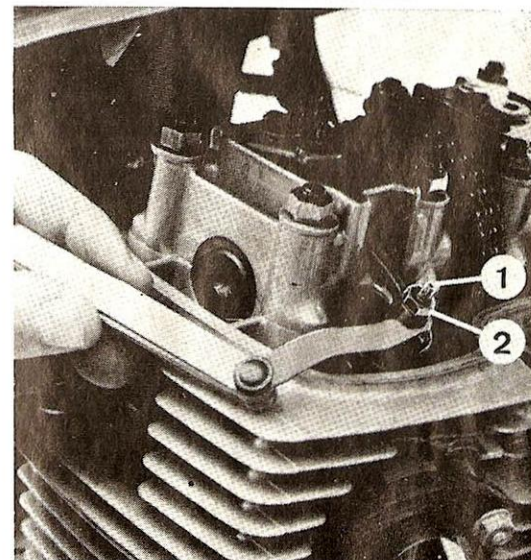
L'usure aussi faible soit-elle, de la chaîne de distribution provoque sa détente. Si on ne veille pas à absorber périodiquement ce jeu, le moteur sera bruyant, il y aura modification du diagramme de distribution et les conséquences risquent de devenir fâcheuses.

La tension de la chaîne se vérifie après les 500 premiers kilomètres, puis ensuite tous les 5 000 km. Le moteur étant à sa température de fonctionnement et

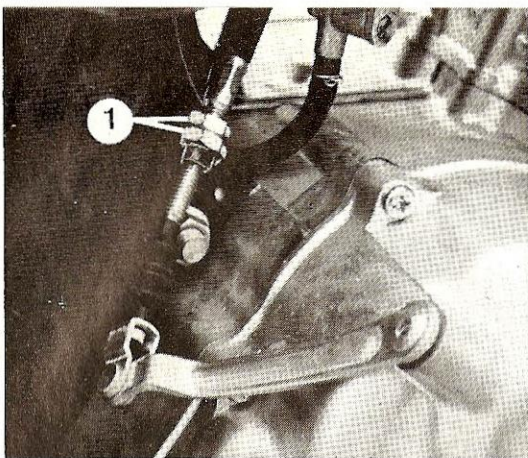


Régler la tension de la chaîne de distribution, moteur arrêté, après avoir aligné le trait du repère T1 de l'allumeur. Débloquer le contre-écrou (1), puis le resserrer en maintenant la vis (2) afin de ne pas modifier le réglage

Régler le jeu aux culbuteurs en agissant sur la vis (1) après avoir débloqué le contre-écrou (2) (Photo RMT)







Le réglage de la garde à l'embrayage peut s'effectuer par le tendeur (1)  
(Photo RMT)

au ralenti, la chaîne de distribution ne doit pas faire de bruit.

Le tendeur de chaîne est situé à l'arrière du bloc-cylindres.

- Arrêter le moteur.
- Dépose le couvercle d'allumeur.
- Tourner le vilebrequin en sens inverse d'horloge, pour aligner le trait du repère « T1 » en regard du trait repère fixe.
- Débloquer le contre-écrou de tendeur avec une clé plate, attendre quelques secondes, puis resserrer le contre-écrou en prenant soin d'immobiliser la vis centrale afin de ne pas modifier le réglage.

#### JEU AUX SOUPAPES

Vérifier le jeu aux soupapes à 500 puis tous les 5 000 km. Pour cela, moteur parfaitement froid, procéder comme suit :

- Retirer les deux vis de fixation du cache-culbuteurs.
- Extraire le cache culbuteurs en dégageant les culbuteurs d'admission.
- Enlever le petit couvercle de l'allumeur, côté gauche.
- En tournant le vilebrequin en sens inverse d'horloge, amener le piston du cylindre gauche (côté allumeur) au point mort haut, fin de compression. Pour cela le trait du repère « T1 » de l'allumeur doit être aligné avec le repère fixe, et l'encoche sur l'extrémité gauche de l'arbre à cames doit être côté admission.
- A l'aide de cales d'épaisseur, contrôler le jeu entre la queue des soupapes et les culbuteurs du cylindre gauche. Ce jeu doit être de 0,05 mm aussi bien à l'admission qu'à l'échappement. Si le jeu est incorrect, agir sur la vis du culbuteur après desserrage de son contre-écrou. Au resserrage du contre-écrou, maintenir la vis pour conserver le réglage.
- Pour le contrôle des soupapes du cylindre droit, agir de même, après avoir fait tourner le vilebrequin de 1/2 tour supplémentaire, en alignant le trait du repère « T2 ».

Avant de remonter le cache-culbuteur s'assurer que le grand joint en caoutchouc est en parfait état sinon le remplacer.

## TRANSMISSION

### EMBRAYAGE

Contrairement à la majorité des autres modèles, le mécanisme de débrayage de la CB 125 T ne possède de vis pour effectuer un pré-réglage de la garde à l'embrayage. Par conséquent, on procède au réglage de la garde à l'embrayage à l'aide des tendeurs de câble. Pour cela :

- Agir en premier lieu sur le tendeur du couvercle d'embrayage et parfaire au besoin le réglage avec le tendeur au guidon afin d'obtenir une garde de 4 à 5 mm à l'ouverture des becs du levier.

### CHAÎNE SECONDAIRE

La moto sur la béquille, la flèche de la chaîne doit être comprise entre 20 et 25 mm. Sinon procéder à un réglage de la tension de la manière suivante :

- Retirer la goupille fendue de l'écrou à créneaux sur l'axe de roue puis le débloquer.
- Desserrer le contre-écrou de chaque tendeur puis agir sur ces derniers de la même manière par 1/4 ou 1/2 tour pour conserver le bon alignement de la roue arrière. Contrôler que le repère de chaque tendeur est à la même position sur chaque échelle gradué du bras oscillant arrière.
- Vérifier la tension de la chaîne en évitant d'une manière générale de rechercher une trop faible flèche provoquant un travail anormal des roulements de sortie de boîte et de roue arrière ainsi que des axes des maillons de la chaîne.

• Rebloquer le contre-écrou de chaque tendeur et l'écrou de l'axe de roue. Ne pas oublier de remettre la goupille en place.

• Régler la garde à la pédale de frein en agissant sur l'écrou de la tige de commande. Vérifier le bon fonctionnement du contacteur de stop.

## ALLUMAGE

### BOUGIES

La CB 125 T est équipée de bougies NGK CR 8 HS possédant la particularité d'être antiparasitées. Ces bougies ont un culot court d'un diamètre de 10 mm.

Se rappeler que les bougies NGK qui comportent la lettre « S » sont multithermiques (thermo-élastique).

Tous les 3 000 km, il s'avère nécessaire de nettoyer et de régler l'écartement des électrodes qui doit être de 0,6 mm.

Des bougies bien entretenues doivent durer 8 à 10 000 km environ. Pour être certain de leur bon fonctionnement il est préférable de remplacer tous les 10 000 km, même si elles semblent encore bien, remplir leur rôle.

Il est conseillé d'enduire le filetage de la bougie de graisse graphitée afin de préserver celui de la culasse.

Ne pas serrer les bougies exagérément, environ 1 m.kg.

### RUPTEURS

#### 1°) Ecartement des rupteurs

Tous les 5 000 km, il est recommandé de vérifier l'état des contacts des rupteurs et, au besoin de nettoyer leur surface à l'aide d'une petite pierre india ou du papier à poncer N° 400.

Ne pas oublier ensuite de nettoyer les contacts à l'aide d'un chiffon propre pour éliminer toutes les impuretés susceptibles d'entraîner un défaut d'allumage.

Ensuite contrôler l'écartement des contacts à l'aide d'une cale d'épaisseur, après avoir tourné la came en bout de vilebrequin dans le sens inverse d'horloge, afin d'obtenir l'écartement maximum des contacts qui doit être de 0,3 à 0,4 mm.

Au besoin, régler l'écartement en agissant sur le linguet fixe. Après avoir rebloqué la vis, contrôler à nouveau l'écartement et, au besoin, modifier le réglage.

Tourner le vilebrequin de 180° pour parvenir à l'écartement maximum puis vérifier et au besoin, régler comme pour le premier rupteur.

Profiter de cette intervention pour mettre une ou deux gouttes d'huile moteur graphitée, ou mieux appliquer avec le méplat d'un tournevis de la graisse graphitée sur le feutre de la came.

#### 2°) Avance à l'allumage

La « CB 125 T » possède deux rupteurs soit un par cylindre. Le rupteur gauche correspond au cylindre gauche et le rupteur droit au cylindre droit. Les deux rupteurs sont montés sur le plateau d'allumage.

Aussi le réglage de l'avance sur un rupteur agit sur l'autre rupteur. Il sera donc possible de régler l'avance sur un rupteur en modifiant la position du plateau d'allumage. Quant au deuxième rupteur, cela nécessitera son dérèglement de l'écartement pour régler le point d'avance.

L'avance initiale est de 20° avant le PMH.

Brancher une lampe témoin de 6 volts sur le rupteur droit ou gauche. Le choix n'a pas d'importance dans le cas de la « CB 125 T ». Le branchement de la lampe s'effectue entre le linguet du rupteur ou sa borne d'arrivée du courant et la masse.

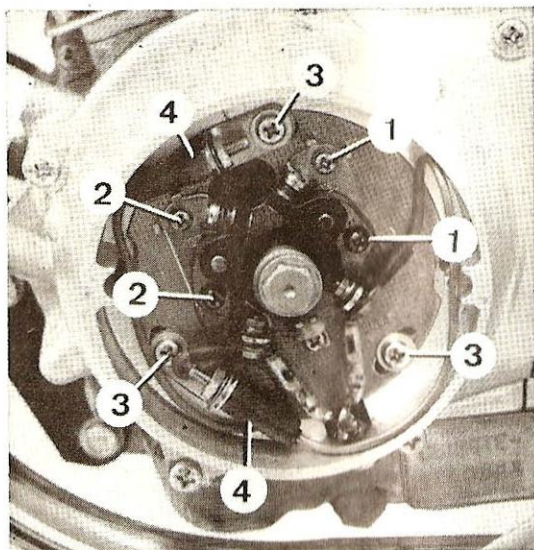
• Mettre le contact et tourner le vilebrequin dans le sens inverse d'horloge afin d'aligner le repère « F » en regard du repère fixe visible par la fenêtre pratiquée dans le plateau d'allumage.

• Lorsque le repère « F » arrive en correspondance avec le repère fixe, la lampe témoin doit s'allumer preuve que les contacts du rupteur commencent à s'écarter.

• Si la lampe ne s'allume pas, vérifier son branchement. Au besoin, écarter le linguet mobile avec le doigt pour vérifier si la lampe s'éclaire.

Si la lampe s'allume avant que le repère « F » soit en regard du repère fixe, il y a trop d'avance, si elle s'allume après, il n'y a pas assez d'avance. Dans





Réglage de l'allumage (Photo RMT)

1. Vis permettant de régler l'écartement des contacts du rupteur correspondant au cylindre droit - 2. Vis permettant de régler l'écartement des contacts du rupteur correspondant au cylindre gauche - 3. Vis permettant de modifier la position du plateau d'allumage pour le réglage du point d'avance de l'un ou l'autre rupteur mais pas les deux - 4. Dispositif « Benoit » assurant une protection supplémentaire des contacts des rupteurs (Photo RMT)

les deux cas, il s'avère nécessaire de régler le point d'avance. Pour cela :

- Desserrer les trois vis de fixation du plateau d'allumage et modifier sa position jusqu'à ce que la lampe commence à s'allumer. Dans le sens de rotation de la came (sens inverse d'horloge) on diminue l'avance et, en sens inverse, on augmente l'avance.

- Serrer les trois vis du plateau d'allumage en prenant soin de ne pas modifier le réglage. Contrôler de nouveau en tournant légèrement en arrière puis revenir au point d'allumage.

Contrôler le point d'avance du deuxième rupteur en tournant le vilebrequin dans le sens inverse d'horloge de 180°. Si la rampe ne s'allume pas, lorsque les repères sont en parfaite correspondance, il y a lieu de régler le point d'avance, mais dans ce cas, en agissant uniquement sur l'écartement des contacts du rupteur.

Les antiparasites de la « CB 125 T » possèdent une résistance plus faible que les antiparasites standard; les bougies étant également antiparasitées. De ce fait, les résistances s'additionnent. Par conséquent, lors d'un éventuel remplacement, il est important de monter des antiparasites dont la résistance n'excède pas 5'000 Ω. Sinon il y a une perte de puissance d'allumage avec risque de charbonnage des rupteurs correspondant.

## BATTERIE

L'accessibilité à la batterie et la vérification du niveau d'électrolyte peuvent s'effectuer après avoir basculé la selle.

Le niveau d'électrolyte doit s'établir entre les deux repères tracés sur le flanc supérieur de la batterie. Au besoin, faire l'appoint uniquement avec de l'eau distillée.

Prendre garde que le tube souple d'aération qui communique avec tous les éléments ne soit pas coincé ou ne débouche pas sur une partie métallique.

Pour éviter la sulfatation des bornes, après les avoir nettoyées, les enduire avec de la graisse au silicone ou d'huile de vaseline neutre.

La densité de l'électrolyte de chaque élément donne l'état de charge de la batterie. La densité varie avec la température et les correspondances sont valables pour 20° C. Au cas où la température de l'électrolyte serait différente, la formule suivante permet de faire la correspondance :

$$S_{20} = S_t + 0,007 (t - 20)$$

$S_{20}$  = densité de l'électrolyte à 20° C.  
 $S_t$  = densité de l'électrolyte à t° C.  
 t = température de l'électrolyte mesuré.

Au besoin, après avoir dévissé les 3 bouchons, recharger la batterie avec un courant de faible ampérage (1/10 de la capacité totale de la batterie soit 0,6 à 1 ampère). Durant la charge la température de la batterie ne doit jamais dépasser 45° C, sinon cesser momentanément la charge.

En fin de charge, la densité doit être comprise entre 1,240 et 1,260 à 20° C.

**Nota :** Si, lors du branchement de la batterie sur le chargeur, l'intensité du courant de charge est trop important, brancher une ampoule en série sur le circuit, l'intensité ne doit pas dépasser 1 ampère, pour obtenir une charge durable. En fin de charge, des bulles d'oxygène s'échappent des orifices de remplissage; en conséquence, il ne faut jamais recharger une batterie à proximité d'une flamme.

Au remontage de la batterie sur la machine, lubrifier les fiches de branchement avec un peu de graisse au silicone pour éviter toute sulfatation (surtout sur la borne positive). Veiller à ne pas coincer le tuyau d'aération au risque d'une détérioration de la batterie.

## CARBURATION

### Jeu au câble

Pour maintenir une position fermée des boisseaux au ralenti, quelle que soit la position du guidon, il doit exister un léger jeu contrôlable au niveau du tendeur sous la poignée de gaz. La gaine doit pouvoir se dégager de 1 à 1,5 mm du tendeur, sinon, débloquer son contre écrou et le régler en conséquence.

## RALENTI

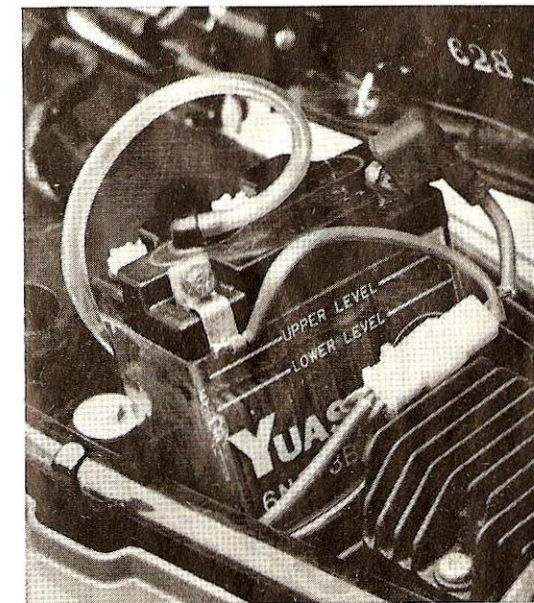
Le régime de ralenti est fixé à 1 400 tr/mn facilement contrôlable avec le compte-tours de la machine.

Rechercher initialement, moteur arrêté, le réglage de base de chaque vis de richesse. Pour cela : les revisser complètement mais sans forcer pour ne pas déformer leur siège, puis les desserrer chacune de 1 tour 1/4. Ensuite :

- Démarrer le moteur, il doit être à sa température de fonctionnement. Son régime de ralenti doit alors se stabiliser à 1 400 tr/mn. Sinon, le retoucher à l'aide des vis de butée de boisseau, en respectant bien sûr, un bon équilibre entre les deux cylindres. On peut contrôler cet équilibre entre les deux cylindres. On peut contrôler cet équilibre soit par la pression des gaz à la sortie de chaque silencieux qui doit être identique, soit par la fréquence du bruit des échappements. A ce stade, il faut s'assurer de la bonne régularité du ralenti, ainsi que de sa bonne richesse. Dans ce cas :

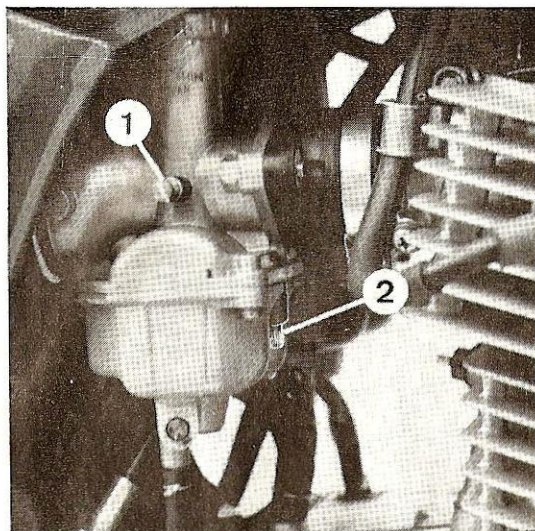
- Agir uniquement sur chaque vis de richesse, d'un quart de tour environ, dans un sens ou dans l'autre pour rechercher le régime de ralenti le plus régulier possible.

- Ramener au besoin le régime de ralenti à 1 400 tr/mn avec les vis de butée de boisseau.



Le niveau d'électrolyte de la batterie doit se situer entre les deux repères pour chaque élément (Photo RMT)





Réglage du ralenti

1. Vis de butée de boisseau - 2. Vis de richesse du ralenti (Photo RMT)

### SYNCHRONISATION DES BOISSEAUX

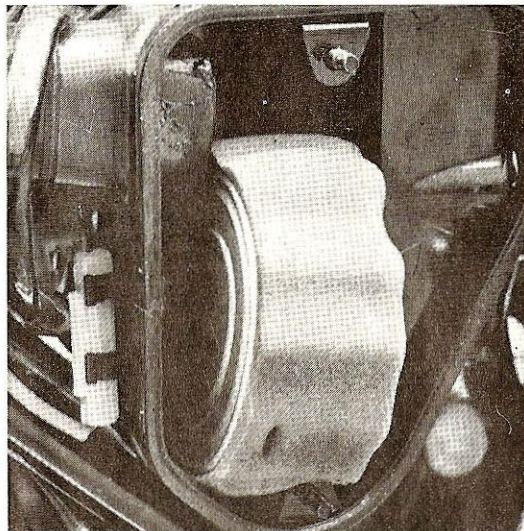
Pour être certain que chaque cylindre soit alimenté de manière identique, les boisseaux doivent être à la même position quelle que soit la rotation de la poignée de gaz. Pour cela :

- Tirer sur la gaine des câbles de chaque carburateur, celle-ci doit se dégager de 1 à 1,5 mm du tendeur. Quelle que soit la valeur, le dégagement de la gaine doit être identique pour chaque câble.
- L'égalisation de cette valeur étant difficile à déterminer avec précision, il sera plus facile de rattraper le jeu aux deux câbles complètement en agissant sur chaque tendeur juste pour supprimer le jeu, puis après avoir serré les contre-écrous des tendeurs sur les carburateurs, revisser le tendeur situé sous la poignée de gaz pour retrouver un jeu correct.
- Vérifier le réglage, en démarrant le moteur et la poignée des gaz en position légèrement accéléré, les pressions des gaz d'échappement doivent être identiques.

**Nota :** On peut également se rendre compte de la bonne synchronisation des boisseaux en démontant les bougies; après essai, les électrodes doivent avoir la même couleur.

### FILTRE A AIR

Les deux éléments de filtre à air sont en mousse au polyuréthane, accessibles par la dépose des



Dépose d'un élément filtrant (Photo RMT)

cache-latéraux et des couvercles coiffant chaque élément.

- Extraire chaque cache-latéral de ses silentblochs.
- Retirer les deux écrous fixant chaque couvercle des éléments filtrant.
- Décoller les couvercles et récupérer leur joint.
- Extraire chaque lame agrafe formant ressort et récupérer les éléments.
- Retirer la mousse du support métallique.
- Plonger l'élément en mousse dans du white spirit puis l'essorer à plusieurs reprises afin d'évacuer toutes les impuretés.
- Plonger de nouveau l'élément en mousse dans l'huile moteur SAE 10 W/30 dilué, puis le sortir et l'essorer correctement pour ne laisser qu'une fine pellicule grasse. Avant de remonter chaque élément, nettoyer correctement les boîtiers des filtres avec un chiffon propre. Ensuite, enduire les boîtiers d'une couche de graisse qui retiendra les plus grosses impuretés.

### FILTRE A ESSENCE

Lorsque vous nettoyez le filtre à air, profitez-en pour nettoyer le filtre à essence constitué par un tube formant tamis accessible après avoir déposé le robinet d'essence.

- Débrancher le tuyau d'alimentation du robinet.

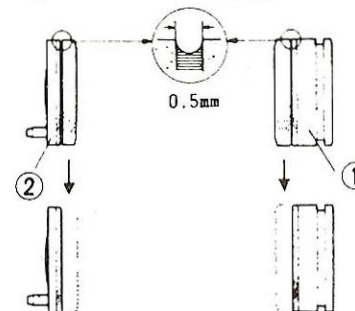
- Dévisser le robinet du réservoir et le vidanger.
- Récupérer le tube formant tamis.
- Remonter l'ensemble sans le serrer exagérément.
- Chasser les impuretés de l'intérieur vers l'extérieur avec une soufflette.

## FREINS

### REGLAGE DES COMMANDES

**Nota :** Pour le frein à disque de la CB 125 T, la garde à la commande se règle automatiquement quelle que soit l'usure des plaquettes. Néanmoins, un tendeur au niveau de l'étrier et un autre au levier au guidon permettent d'ajuster au mieux la garde notamment en cas de trop faible jeu survenu à la suite d'un démontage-remontage de l'étrier.

La garde en bout du levier de frein avant doit être de 20 à 30 mm, sinon agir sur le tendeur au guidon. Lorsque ce tendeur est à bout, le revisser complètement puis agir sur celui de l'étrier.



Contrôle de l'usure des plaquettes de frein de la « CB 125 T »

En haut : plaquettes à l'état neuf - 1. Plaquette mobile - 2. Plaquette fixe - Une gorge de 0,5 mm de largeur délimite l'usure maxi à ne pas dépasser - En bas : plaquettes à remplacer

Pour le frein arrière, la commande s'effectuant par une tringlerie, il est nécessaire de régler la garde après chaque tension de la chaîne secondaire. La garde à la pédale doit être de 20 à 30 mm. Pour cela, agir sur l'écrou de la tringlerie.

Pour le dépeussierage et le contrôle des garnitures des freins, se reporter au chapitre « Conseils Pratiques ».

Lors des réglages de commande de frein, en profiter pour vérifier si la lampe de « stop » s'allume bien.

### REPLACEMENT DES PLAQUETTES

Sur la CB 125 T, les plaquettes de frein à disque comportent une rainure circumférentielle de couleur



rouge indiquant la limite d'usure. Le contrôle se fait par l'ouverture avant de l'étrier.

En cas d'usure exagérée, remplacer les plaquettes de frein de la façon suivante :

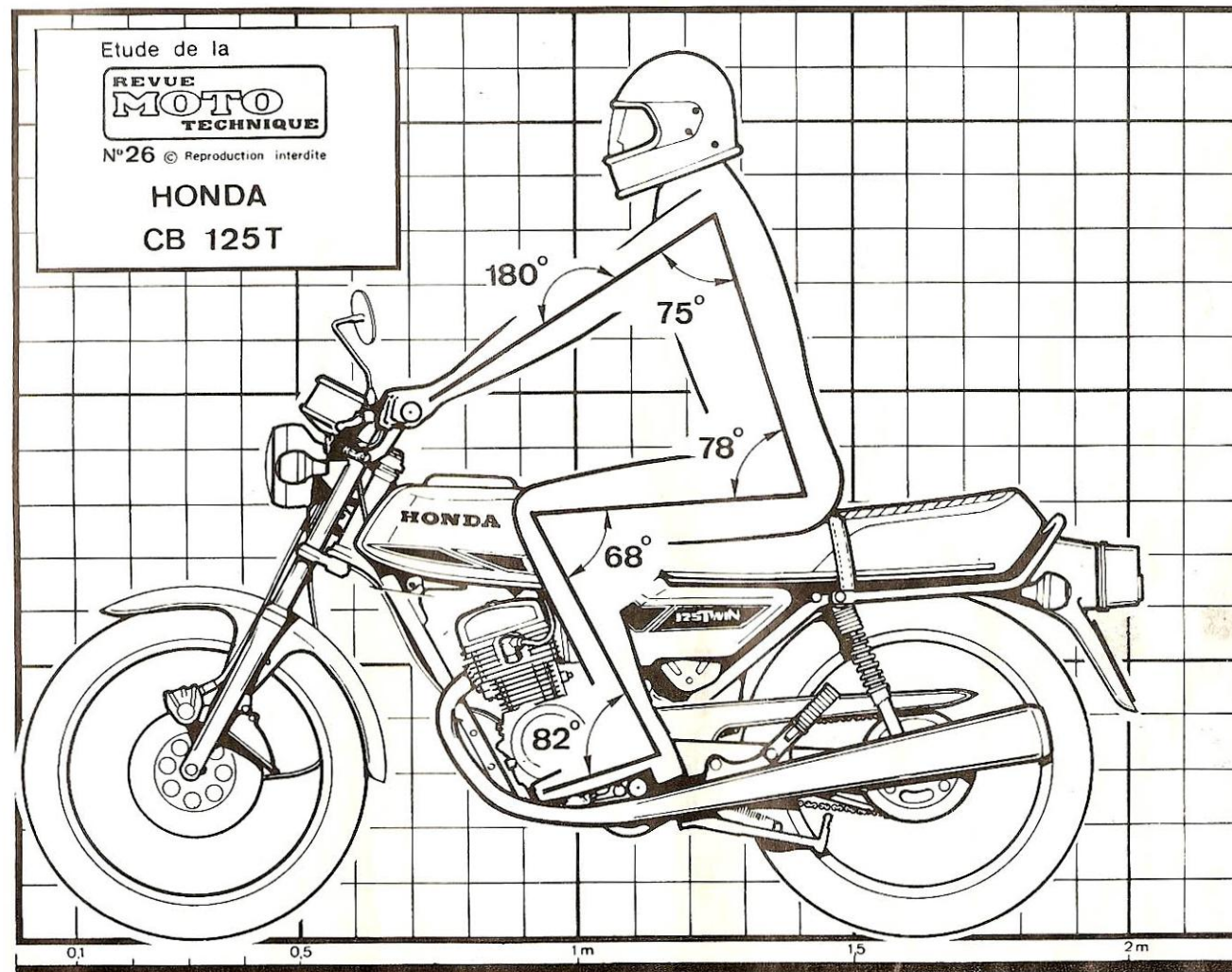
- Dégager le couvercle latéral de l'étrier après avoir retiré ses trois vis avec une clé de 10 mm. Récupérer le joint en papier.
- Sortir tout le mécanisme de frein de l'étrier en faisant levier avec un tournevis. Attention de ne pas faire tomber le petit disque en matière synthétique du mécanisme à cliquet. Au besoin le déposer.

- Extraire la plaquette mobile. Pour cela, prendre une des vis de  $\varnothing$  6 mm du couvercle et la visser dans le taraudage de la plaquette prévue à cet effet puis extraire latéralement la plaquette qui force un peu à cause de son joint torique.

- Déposer la roue avant (voir le paragraphe suivant).
- Extraire la plaquette fixe au besoin en poussant sur son pion de centrage qui apparaît sur la face extérieure de l'étrier. Pour cela, utiliser un petit tournevis.

Le remontage des plaquettes neuves s'effectue à l'inverse de la dépose en observant les points suivants :

- Il est utile de surfer les plaquettes pour être assuré de leur bonne portée. Pour cela, disposer une toile émeri fine sur une surface bien plane et frotter bien à plat les deux plaquettes jusqu'à ce que leur surface porte correctement.
- Le logement des plaquettes doit être parfaitement propre.



Plan coté (voir aussi au verso) de la Honda « CB 125 T » et silhouette d'un pilote de 1,74 m. Ces « silhouettes double face » peuvent être découpées, constituant ainsi un recueil de fiches signalétiques

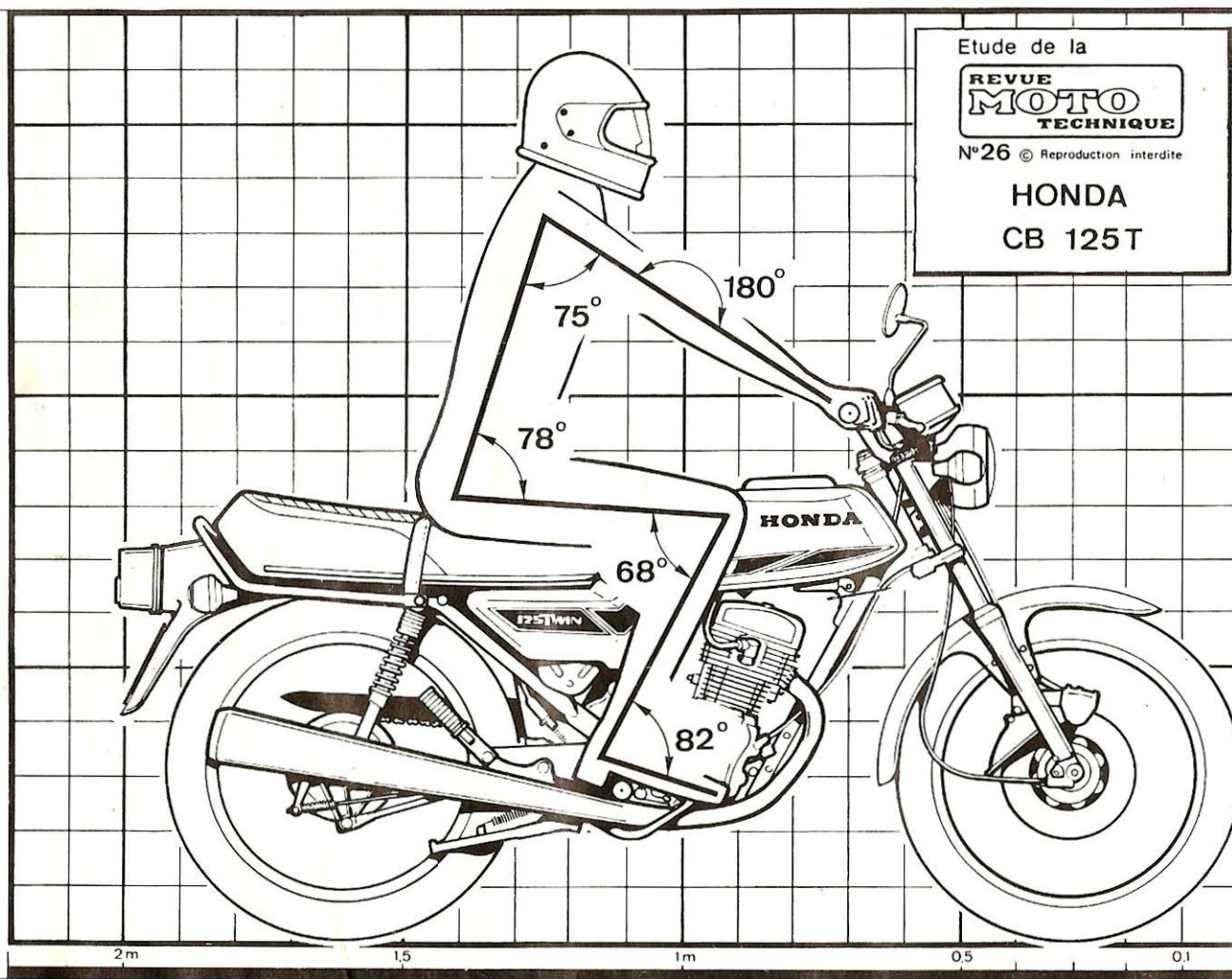


## 125 HONDA

- Au remontage de la plaquette mobile, faire correspondre son petit repère avec celui de l'étrier (voir la photo).
- La bague crénelée d'accouplement du mécanisme de freinage avec l'étrier doit être parfaitement remontée dans les logements.
- Avant de refermer l'étrier, il faut pré-régler le mé-

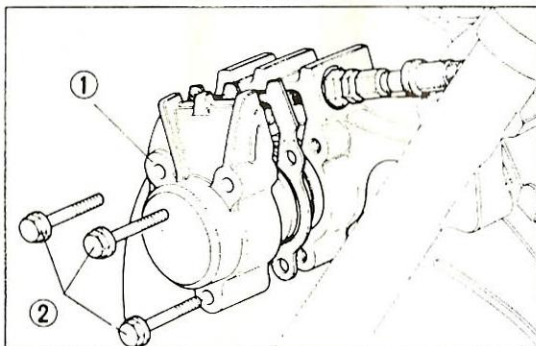
canisme à cliquet de rattrapage automatique. Tout en maintenant en place d'une main le mécanisme de freinage, tourner dans le sens horloge le petit disque en matière synthétique (en le dégageant un peu pour qu'il ne soit pas en prise avec les deux languettes cliquets) jusqu'à ce que la vis centrale soit en contact avec la plaquette mobile.

- En fin de remontage, s'assurer de la garde à la commande qui doit être de 20 à 30 mm en bout du levier au guidon. En cas de garde importante, le fait d'agir plusieurs fois sur le levier permet d'obtenir automatiquement la bonne garde. En cas de garde insuffisante, visser le tendeur au guidon ou celui de l'étrier.

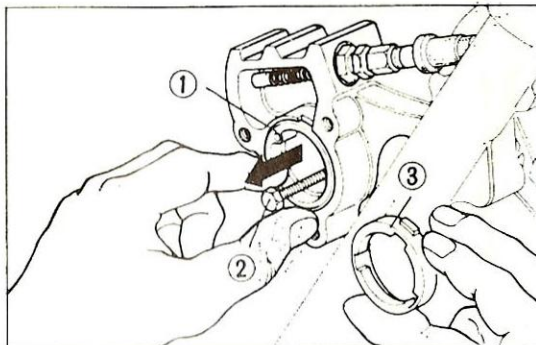


Plan coté (voir aussi au recto) de la Honda « CB 125 T » et silhouette d'un pilote de 1,74 m. Ces « silhouettes double face » peuvent être découpées, constituant ainsi un recueil de fiches signalétiques

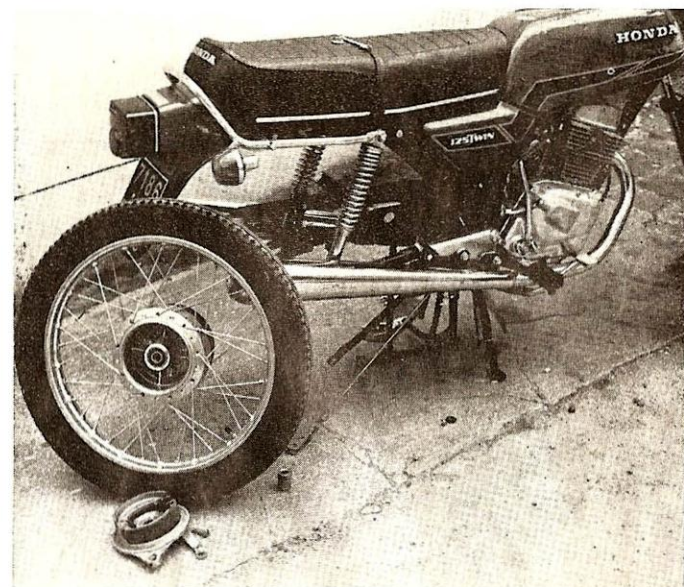




Remplacement des plaquettes  
Pour déposer le demi-étrier (1) retirer les trois vis (2)



Pour extraire la plaquette mobile, visser la vis 2 dans la plaquette et tirer. (3) pièce d'accouplement du mécanisme de l'étrier



La position relevée des silencieux facilite l'extraction de l'axe de roue. On regrettera cependant l'absence d'une broche qui éviterait la dépose de la chaîne secondaire (Photo RMT)

## DEMONTAGE DE LA ROUE AVANT

- Disposer une cale sous la moto pour soulever la roue avant.
- Retirer la goupille fendue de l'axe puis dévisser l'écrou.
- Extraire latéralement l'axe de roue tout en soutenant la roue.
- Désaccoupler la prise du compteur de vitesses.
- Sortir la roue par l'avant.

## DEMONTAGE DE LA ROUE ARRIERE

Comme sur toutes les Honda, la CB 125 T ne possède pas de roue arrière à broche ce qui nécessite la dépose de la chaîne de la couronne arrière.

Le démontage de la roue arrière s'effectue de la façon suivante :

- Mettre la CB 125 S3 sur sa béquille centrale.
- Désaccoupler la patte d'ancrage du flasque de frein au niveau de ce dernier. Pour cela, extraire la petite goupille, dévisser l'écrou et récupérer l'axe avec sa rondelle plate et sa rondelle caoutchouc.
- Dégrafer le circlip de l'attache rapide et récupérer le maillon de raccordement.
- Retirer la tige de frein de la biellette après avoir dévissé l'écrou de réglage. Récupérer l'axe de pivotement de la biellette qu'on remet sur la tige avec l'écrou de réglage.
- Extraire la goupille fendue de l'axe de roue puis dévisser l'écrou.
- Chasser l'axe de roue côté droit tout en soutenant la roue.
- Récupérer le tendeur droit et l'entretoise.

- Sortir la roue avec le flasque par la droite.

A ce stade, le flasque de frein équipé des demi-segments peut s'extraire latéralement. Dépoussiérer le tambour à l'aide d'une soufflette. Au besoin dégraisser le tambour avec un chiffon propre imbibé de trichlore. En aucun cas les garnitures ne doivent être nettoyées au trichlore, ni avec un autre solvant. Il est possible néanmoins de supprimer les traces de glaçage à l'aide de papier émeri sans oublier ensuite de chasser les grains d'émeri.

Les numéros qui accompagnent les pièces sur les dessins et vues éclatées faciliteront vos commandes de pièces détachées. Mais il faut absolument mentionner également le type exact de votre machine, son numéro moteur et son année de sortie.

## CONSEILS PRATIQUES

Le démontage du moteur de la Honda « CB 125 T » ne pose pas de problèmes particuliers et ne demande pas beaucoup d'outils spéciaux.

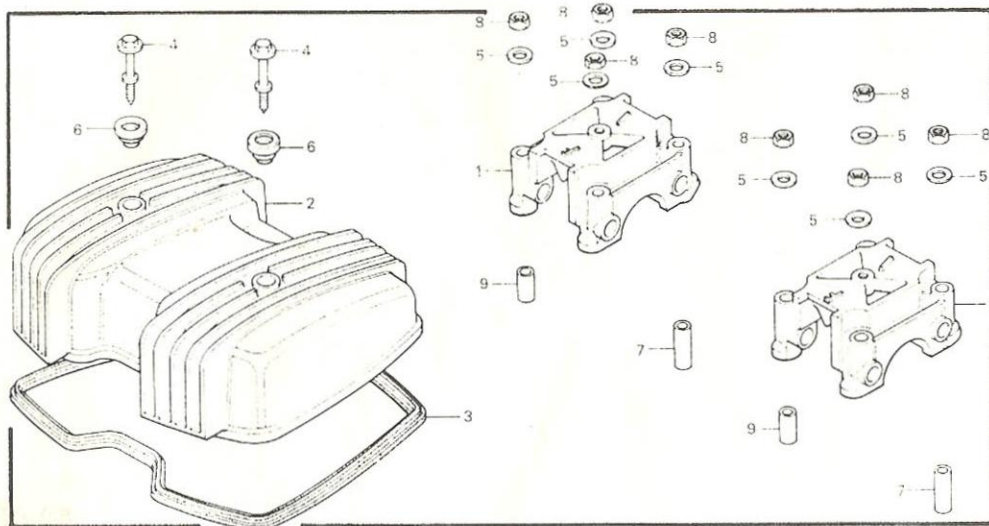
Il est conseillé, pour le déblocage des vis à tête cruciforme, d'utiliser un tournevis à percussion ou, à défaut, un tournevis de bonne dimension dont on frappe l'extrémité pour détendre le filet des vis.

Les filetages utilisés sont de normes ISO, facilement reconnaissables par une marque semi-sphérique en creux ou en relief sur chaque tête de boulons, vis et écrous.

Les vis à tête cruciforme supportant mal plusieurs démontages successifs, il y a intérêt à utiliser des tournevis Honda dont la tête cruciforme est bien à la cote des vis. Le fabricant d'outillage français VAR commercialise également des tournevis aux « cotes japonaises ».

**Une astuce :** Pour augmenter l'adhérence du tournevis dans la vis, garnir l'extrémité de sa lame de pâte à roder.





Cache-culbuteur et supports supérieurs d'arbre à cames

### VERIFICATION DE LA COMPRESSION

Ce contrôle ne se fait pas périodiquement, mais donne une valeur indicative intéressante lorsqu'on constate une perte de puissance du moteur malgré de bons réglages d'allumage et de carburation. De plus, la compression donne une valeur certaine de l'usure du moteur.

Pour cela, le moteur étant à sa température de fonctionnement, retirer la bougie sur un cylindre puis visser (ou appliquer) l'embout d'un compressionmètre dans le trou de bougie de la culasse.

Ouvrir la poignée des gaz à fond, puis appuyer plusieurs fois sur le kick-starter, jusqu'à ce que l'aiguille du compressionmètre indique un maximum qui doit être, pour un moteur en bon état de 10 à 10,5 kg/cm<sup>2</sup>.

Pour une compression supérieure de 1 kg/cm<sup>2</sup> par rapport à la valeur standard, cela indique un calaminage excessif du moteur.

Pour une compression inférieure de 2 kg/cm<sup>2</sup> par rapport à la valeur standard, cela dénote une usure exagérée ou une fuite au niveau des soupapes ou du joint de culasse.

## BLOC-MOTEUR

### DEPOSE DU BLOC-MOTEUR DU CADRE

- Vidanger le moteur comme décrit au chapitre « Entretien Courant ».
- Basculer la selle latéralement, débrancher la batterie.
- Déposer le réservoir à essence. Pour cela, fermer

le robinet d'essence, débrancher la canalisation à son niveau, dégager la sangle en caoutchouc maintenant l'arrière du réservoir, soulever l'arrière du réservoir et le tirer pour le dégager de ses silentbloks avant.

- Déposer l'ensemble tube et silencieux d'échappement de chaque cylindre après avoir retiré les fixations au niveau de la culasse et du cadre.

- Retirer la chaîne secondaire après avoir enlevé son attache rapide.

- S'assurer que la boîte de vitesses est au point mort puis déposer la pédale du sélecteur après avoir enlevé sa vis de fixation.

- Débrancher le câble d'embrayage au niveau du moteur. Pour cela, revisser au maximum le tendeur du carter moteur d'embrayage et celui au guidon puis faire sauter l'embout du câble de la biellette du couvercle d'embrayage.

- Débrancher le câble de compte-tours au niveau du moteur sur le couvercle d'embrayage.

- Débrancher les fils électriques, à savoir :

- La prise multiple reliant l'alternateur au circuit électrique ;

- Les fils des rupteurs reliés aux bobines ;

- Les fils de bougies.

- Déposer les carburateurs. Pour cela :

- Débrider les colliers bridant au niveau de la pipe d'admission en caoutchouc et du raccord de filtre aux carburateurs.

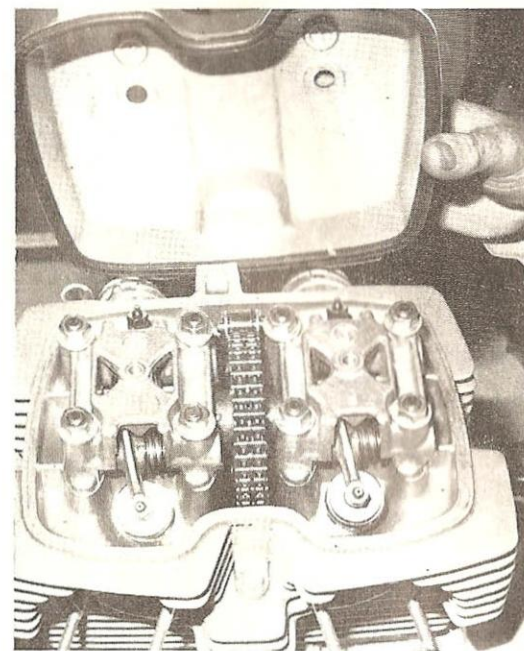
- Extraire les carburateurs avec les conduits en caoutchouc des pipes d'admission.

- Dévisser les écrous des fixations moteur :

- Deux à l'avant du moteur ;

- Deux à l'arrière du moteur ;

- Une à l'arrière de la culasse.



Dépose du cache-culbuteurs (Photo RMT)

- Extraire toutes les fixations tout en soutenant le moteur.
- Sortir le moteur du cadre par la droite.

### REPOSE DU BLOC-MOTEUR DANS LE CADRE

Procéder à l'inverse du démontage en observant les points suivants :

- Les fixations du moteur doivent être serrés énergiquement (couple de 2 à 2,5 kg (8 mm - 3,5 kg (10 mm)).

- Le circlip de l'attache rapide de la chaîne secondaire doit être mis dans le bon sens, c'est-à-dire son ouverture à l'opposé du sens de défilement.

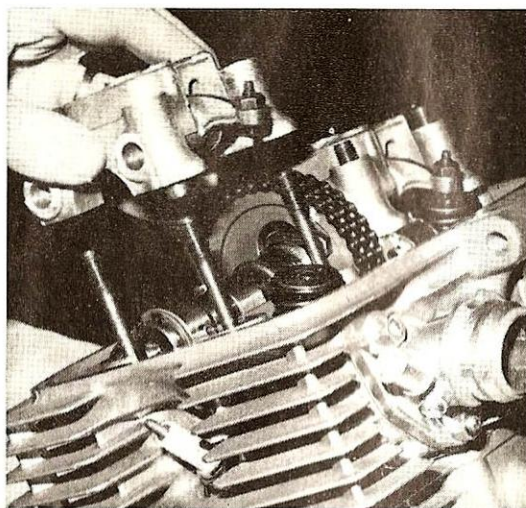
- Après le remontage du câble d'embrayage, ne pas oublier de régler la garde à l'embrayage.

- S'assurer que les carburateurs sont fixés correctement et qu'il n'y ait pas de prise d'air additionnelle.

## DISTRIBUTION

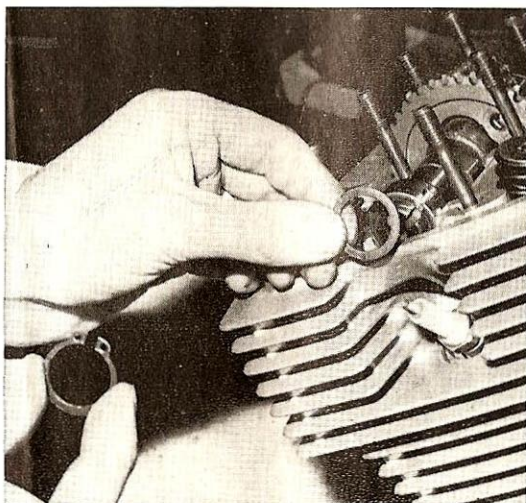
Les culbuteurs et l'arbre à cames sont accessibles après la dépose du cache-culbuteurs, le moteur restant dans le cadre.





### 1°) Dépose des culbuteurs

- Retirer les deux vis fixant le cache-culbuteurs.
- Décoller le cache-culbuteur de son joint puis l'extraire.
- Retirer le couvercle d'allumeur et tourner le vilebrequin en sens inverse d'horloge pour amener le repère « T1 » en regard du repère fixe. Ainsi les culbuteurs d'un cylindre sont libres. Débrider alors les culbuteurs du deuxième cylindre.

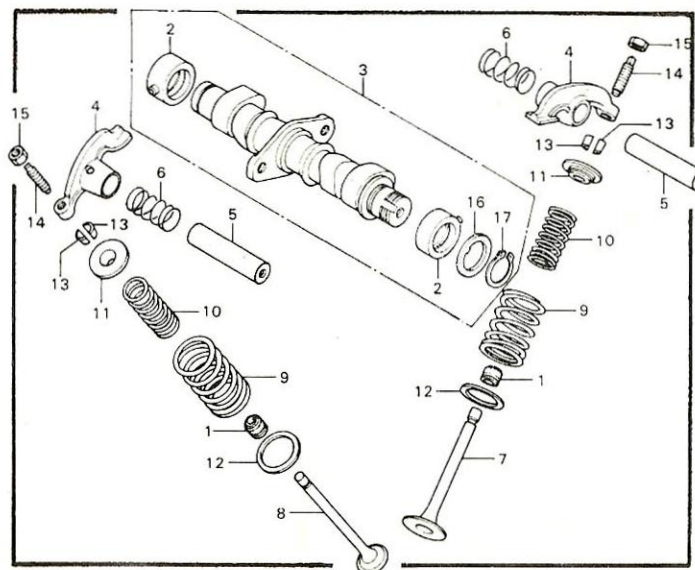


Dépose du circlip et de la rondelle à l'extrémité de l'arbre à cames (Photo RMT)

### Dépose d'un support d'arbre à cames (Photo RMT)

#### ARBRE A CAMES ET CULBUTEURS

1. Joint des queues de soupapes - 2. Bagues formant paliers d'arbre à cames - 3. Arbre à cames avec bagues - 4. Culbuteurs - 5. Axe de culbuteur - 6. Ressort - 7. Soupape d'admission - 8. Soupape d'échappement - 9 et 10. Ressorts de rappel - 11. Coupelle - 13. Demi-lune de clavetage - 14 et 15. Vis et contre-écrou



- Desserrer les fixations des supports de culbuteurs 1/4 de tour par 1/4 de tour en commençant par les fixations extérieures. Ne pas oublier de desserrer la fixation à l'avant de la culasse.

- Récupérer chaque support équipé de ses deux culbuteurs.

- Déposer chaque culbuteur après avoir extrait leur axe respectif. Pour cela : les axes sont percés et taraudés pour recevoir des vis permettant de les sortir sans problèmes.

#### Contrôle

Vérifier visuellement si les axes et les culbuteurs ne sont ni rayés ni matés.

Contrôler ensuite le diamètre des axes avec un comparateur et les culbuteurs à l'aide d'un palmer d'intérieur d'après les valeurs indiquées dans le tableau ci-dessous.

	Valeur standard (mm)	Limite d'utilisation (mm)
∅ extérieur des axes .....	9,978 à 9,987	— de 9,90
∅ intérieur des culbuteurs .....	10,00 à 10,015	+ de 10,10
Jeu de fonctionnement .....	0,013 à 0,037	+ de 0,2

### 2°) Dépose de l'arbre à cames

- Débloquer le contre-écrou du tendeur de chaîne de distribution et effacer le tendeur pour donner du mou à la chaîne.

- Retirer les deux vis fixant le pignon à l'arbre à cames.

- Positionner correctement le pignon sur l'arbre à cames, la découpe pratiquée dans le passage central permettant de l'abaisser sur l'arbre à cames. Ceci accentue la détente de la chaîne.

- Faire sauter la chaîne du pignon.

- Extraire le circlip à l'extrémité gauche de l'arbre à cames à l'aide d'une pince à circlip.

- Sortir l'arbre à cames par la droite tout en soutenant le pignon et la chaîne. Prendre soin toutefois de ne pas laisser tomber la chaîne au fond du carter moteur. La maintenir à un goujon à l'aide d'un fil de fer par exemple.

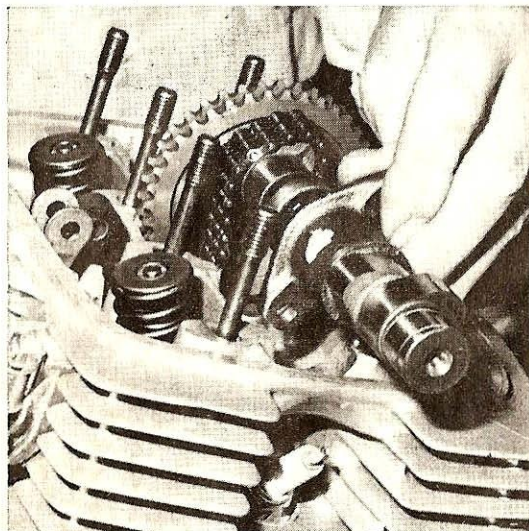
#### Contrôles

Vérifier visuellement si les cames et les portées des paliers comme des bagues ne sont pas rayés ni matés.

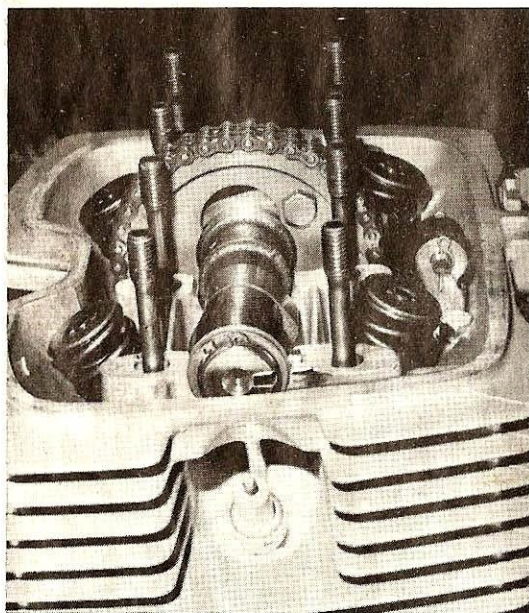
Dans le cas de rayures infimes, il sera possible de les supprimer à l'aide d'un papier à poncer très fin N° 600 imbibé d'huile moteur. Pour cela, lui imprimer un mouvement de rotation sans dépasser les jeux ou cotes limites.

Contrôler le faux-ronde de l'arbre à cames à l'aide d'un comparateur dont le toucheau est en contact au centre de l'arbre à cames, les deux extrémités de ce dernier reposant chacune sur un « V ».





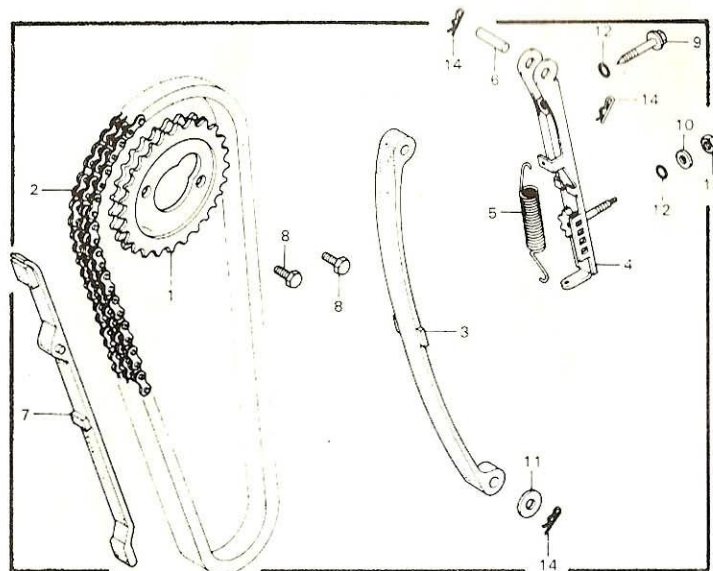
Dépose de l'arbre à cames (Photo RMT)



**Calage de la distribution**  
L'encoche de l'arbre à cames doit être en regard du plan de joint supérieur de la culasse pour une position (T1) du vilebrequin. (Photo RMT)

#### CHAÎNE ET PIGNONS DE DISTRIBUTION

1. Pignon d'arbre à cames -  
2. Chaîne Duplex - 3. Tendeur - 4. Mécanisme de tension - 5. Ressort - 7. Guide avant



Vérifier la hauteur des cames à l'aide d'un palmer. Contrôler le jeu entre l'arbre à cames et ses bagues acier par différence des mesures (voir tableau ci-dessous).

	Valeur standard (mm)	Limite d'utilisation (mm)
Faux-rond de l'arbre à cames .....	0,03	± de 0,05
Cames d'admission .....	28,094	— de 27
Cames d'échappement .....	27,675	— de 26,5
Jeu bagues arbre à cames .....	0,03 à 0,05	± de 0,15

#### Repose de l'arbre à cames et calage de la distribution

- Soutenir le pignon et la chaîne puis introduire l'arbre à cames par la droite.
- Prendre soin de lubrifier convenablement les portées et les bagues acier ainsi que les cames avec de l'huile moteur ou mieux du bisulfure de molybdène.
- Caler la distribution, pour cela :
  - Tourner le vilebrequin sens inverse d'horloge après avoir enlevé le couvercle d'allumeur côté gauche pour amener le repère « T1 » en regard du repère fixe en maintenant la chaîne de distribution avec les doigts.
  - Dans cette position bien précise du vilebrequin, correspondant au point mort haut, orienter l'arbre

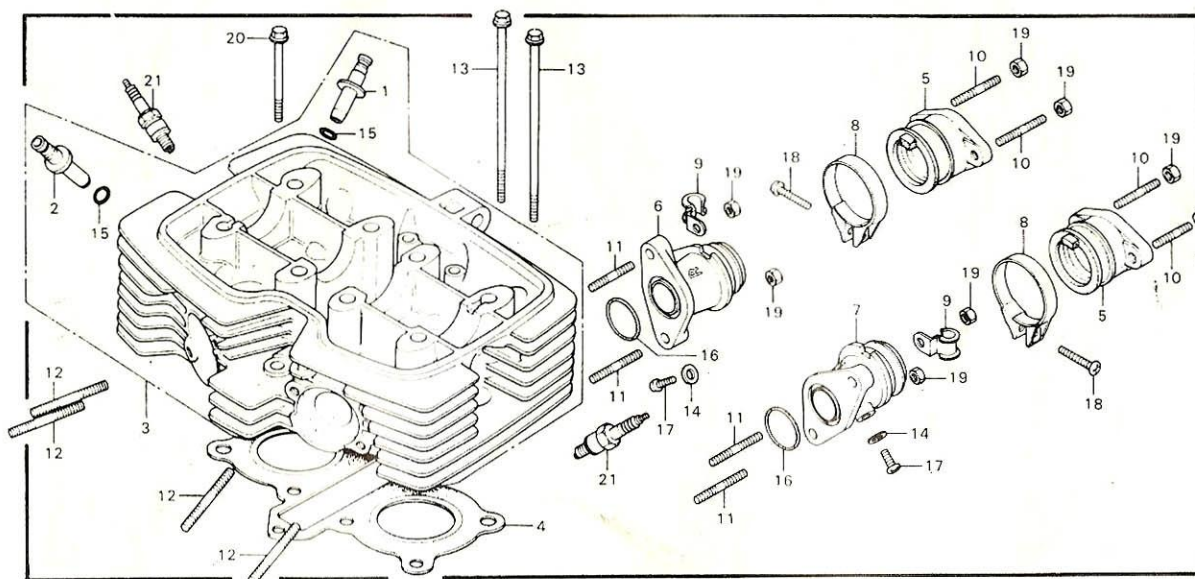
à cames afin que l'encoche pratiquée sur son extrémité côté gauche soit en regard du plan de joint supérieur de la culasse (voir photo).

- Présenter alors le pignon de distribution sur l'arbre à cames ses deux orifices recevant les vis de fixation en correspondance avec ceux de l'arbre à cames.
- Ainsi ses deux repères diamétralement opposés sur sa face doivent également être en correspondance avec le plan de joint de la culasse.
- Remettre la chaîne sur le pignon et fixer ce dernier sur l'arbre à cames.
- Débloquer le contre-écrou du tendeur à l'arrière du bloc-cylindres puis le rebloquer en maintenant la vis centrale pour ne pas dérégler la tension.
- Vérifier que les repères du vilebrequin, de l'arbre et du pignon sont en correspondance comme décrit précédemment. Un décalage d'un repère peut provenir de la chaîne qui est mal positionnée sur le pignon. Dans ce cas, déposer les fixations du pignon et déplacer la chaîne d'une dent par exemple. Avant de remonter le pignon avec la chaîne, s'assurer toujours que le vilebrequin est bien dans sa position « T1 ».
- Ne pas omettre de replacer le circlip et sa rondelle sur l'arbre à cames.

#### Repose des culbuteurs

- Vérifier si les bagues d'arbre à cames sont bien positionnées, leur téton dans les logements de la culasse. Lubrifier les portées avec du bisulfure de molybdène si possible.
- Remettre chaque support de culbuteur sur les goujons comme à l'origine.





### CULASSE

1. Guide d'admission - 2. Guide d'échappement - 3. Culasse - 4. Joint de culasse - 5. Pipe d'admission souple en caoutchouc - 6 et 7. Pipe d'admission en alliage léger - 8. Collier

Dépose de la culasse  
(Photo RMT)

- Lubrifier les culbuteurs au niveau de leur axe.
- Mettre les rondelles et les écrous que l'on serre progressivement en croix jusqu'au couple de 2,3 m.kg.
- Ne pas oublier de serrer la vis à l'avant de la culasse.
- Régler le jeu aux culbuteurs et la tension de la chaîne de distribution comme décrit au chapitre « Entretien Courant ».

### CULASSE

Pour retirer la culasse, il faut sortir le moteur du cadre. Ensuite, déposer les culbuteurs et l'arbre à cames comme décrit précédemment. Puis effectuer les opérations suivantes :

- Désaccoupler l'extrémité supérieure du tendeur de la culasse après avoir extrait la goupille fendue et l'axe épaulé.
- Desserrer les écrous des supports des culbuteurs à l'arrière de la culasse.
- Dévisser la vis maintenant le mécanisme du tendeur et la vis à l'avant de la culasse comme décrit précédemment.
- Décoller la culasse de son joint puis l'extraire par le haut, en prenant soin toutefois de ne pas laisser tomber la chaîne au fond du carter-moteur.
- Nettoyer les chambres de combustion sans rayer l'aluminium.
- Profiter de cette intervention pour décalaminer les calottes des pistons.

### Démontage de la culasse

A l'aide d'un lève-soupapes ou de l'outil spécial Honda (N° 07957-3290001), comprimer chaque ressort pour extraire les demi-lunes. Dévisser le lève-soupapes qui libère ainsi la coupelle supérieure et les deux ressorts puis les ranger soigneusement. Retirer les autres soupapes de la même manière.

### Contrôles

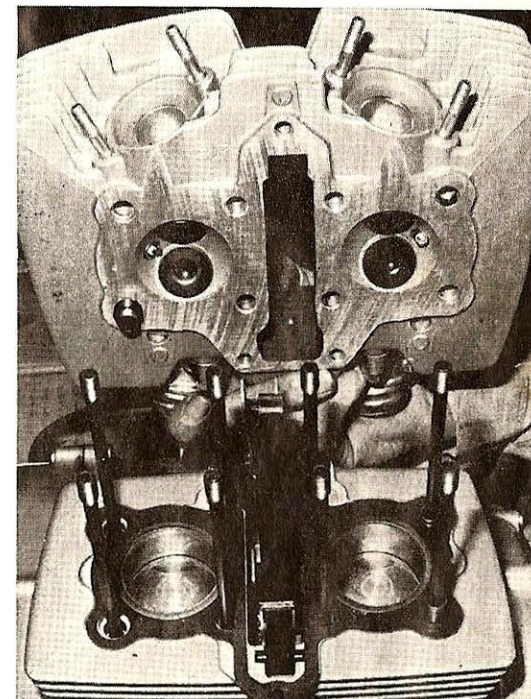
#### a) Contrôle du plan de joint de culasse

Ce contrôle s'effectue sur un marbre dont la surface est enduite de sanguine. En posant bien à plat et délicatement la culasse, la sanguine doit teinter toute la surface du plan de joint de la culasse.

En cas de légère différence, il est possible de rattraper le manque de planéité en rodant le plan de joint sur un marbre ou sur une glace préalablement enduite de pâte à roder très fine. Il est admis un maximum de 0,1 mm de manque de planéité. Si la distorsion de la culasse est supérieure, un surfacage trop important provoquerait un fort abaissement de la culasse, les soupapes risquent alors de heurter la calotte du piston en cas de surrégime.

#### b) Contrôle des sièges de soupapes

Contrôler la portée et la largeur du siège. Pour cela, mettre du minium ou de la sanguine sur la portée de la soupape supposée en parfait état. Remettre la soupape en place puis la tourner avec une ventouse. L'impression laissée sur le siège indique sa largeur et son état.





	Valeur standard (mm)	Limite d'utilisation (mm)
Largeur du siège ..	1	+ 1,5

En cas de portée très légèrement marquée, un simple rodage des soupapes suffit. Si les sièges sont trop larges ou détériorés, les rectifier.

**Nota.** — Afin de ne pas abaisser le siège qui amènerait à un détartage des ressorts hélicoïdaux avec un risque d'affolement des soupapes, il est important de diminuer en premier lieu la largeur de la portée en travaillant l'intérieur et l'extérieur du siège à l'aide de deux fraises, l'une à 53° et l'autre à 105°. Ensuite, utiliser la fraise à 90° pour refaire la portée et retrouver sa largeur voulue.

Ensuite, il faut roder les soupapes avec de la pâte à roder du commerce et vérifier comme indiqué précédemment.

#### c) Contrôle des soupapes et des guides

A l'aide d'un comparateur dont le toucheau est en contact avec la queue de soupape, contrôler le jeu diamétral dans le guide selon deux axes perpendiculaires, la soupape devant être largement dégagée de son siège.

	Jeu standard (mm)	Jeu limite (mm)
Soupapes d'admission .....	0,01 à 0,03	0,08
Soupapes d'échappement .....	0,03 à 0,05	0,10

Lorsque le jeu diamétral dépasse la valeur limite indiquée dans le tableau ci-dessus, mesurer au palmer le diamètre des queues de soupapes. Contrôler également le diamètre intérieur des guides à l'aide d'un palmer d'intérieur ou de pige calibrée qui doivent être dans les tolérances indiquées ci-dessous.

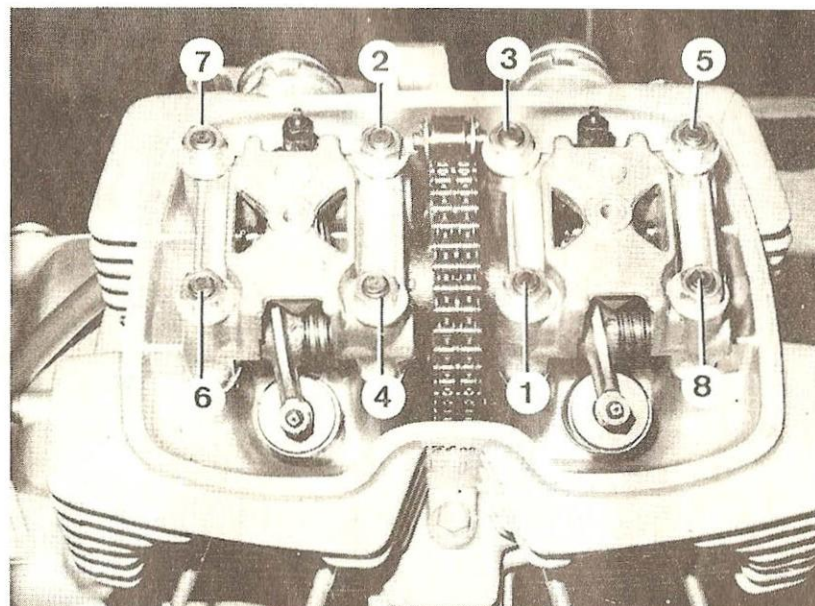
	Valeur standard (mm)	Limite d'utilisation (mm)
⊗ soupape d'admission .....	5,45 à 5,46	— de 5,42
⊗ soupape d'échappement .....	5,43 à 5,44	— de 5,40
⊗ intérieur des guides .....	5,47 à 5,48	+ de 5,50

Si ces valeurs sont dépassées ; remplacer les soupapes ou les guides suivant les cotes relevées.

• Mesurer le faux-ronde des soupapes. Pour cela :

— Poser la queue de soupape dans un « V » puis la faire tourner, le comparateur dont le toucheau est en contact avec la tranche de la tête de soupape, ne doit pas indiquer un faux-ronde supérieur à 0,05 mm, sinon remplacer la soupape.

Ordre de serrage de la culasse, ne pas oublier les deux fixations de part et d'autre du tendeur ainsi que la 11° fixation à l'avant de la culasse (Photo RMT)



#### d) Contrôle des ressorts

Après une longue période de fonctionnement, les ressorts se tassent et perdent de leur puissance de rappel, ce qui peut provoquer dans les cas extrêmes un affolement des soupapes. Il s'avère donc nécessaire de contrôler la longueur des ressorts à l'état libre avec un pied à coulisse.

	Valeur standard (mm)	Limite d'utilisation (mm)
Ressort intérieur ..	29,9	— de 29,0
Ressort extérieur ..	36,45	— de 35,5

#### e) Remplacement des guides de soupapes

Lorsque le jeu aux queues est important, il est nécessaire de remplacer les guides.

• Faire chauffer légèrement la culasse uniformément puis chasser le guide côté arbre à cames avec l'outil Honda (n°07942-3290100).

• Mettre en place un guide neuf avec l'outil n° 7942-3290200, sans oublier de changer le petit joint d'étanchéité.

• Passer un alésoir Honda (n° 07984-0980000) pour amener l'alésage du guide à la cote standard.

• Tourner l'alésoir toujours dans le sens d'horloge.

• Contrôler la portée de la soupape avec du minium ou de la sanguine. Si la soupape ne porte que d'un côté,

le guide est mal centré et il est nécessaire, dans ce cas, de rectifier le siège de soupape.

Lorsqu'on remplace les guides, il est recommandé de monter les soupapes neuves.

#### Remontage de la culasse

Le remontage s'effectue à l'inverse du démontage en observant les points suivants :

• Au remontage des soupapes, nettoyer convenablement les portées surtout si un rodage a été effectué puis lubrifier avec de l'huile moteur les guides et les queues de soupapes.

• Mettre des joints d'étanchéité neufs aux queues de soupapes.

• Les ressorts de soupapes possèdent un pas variable. Respecter leur sens de montage. Les spires les plus écartées doivent être dirigées vers le haut, c'est-à-dire vers l'extrémité de la queue de soupape.

• Les soupapes en place, vérifier leur étanchéité en remplissant d'essence les chambres de combustion. Il ne doit pas y avoir de traces de fuites dans les conduits d'admission et d'échappement ; si l'on injecte un jet d'air dans ces derniers, il ne doit pas apparaître de bulles dans l'essence.

• Mettre le guide avant de la chaîne en respectant sa position trouvée au démontage.

• Positionner correctement le joint de culasse.

• Engager la culasse sur ses goujons.

• Ne pas oublier de remettre les douilles avec les joints toriques sur les goujons.



## BLOC-CYLINDRES - PISTONS ET SEGMENTS

Tous ces organes sont accessibles moteur dans le cadre.

### 1° Dépose du bloc-cylindres

La culasse déposée, le bloc-cylindres se retire verticalement. Au besoin, frapper avec la paume de la main pour le décoller du joint d'embase.

- Retirer le joint d'embase ainsi que les petits joints toriques d'étanchéité pour les passages d'huile; récupérer les buses d'huile servant aussi de pions de positionnement.

- Retirer l'écrou du tendeur de chaîne de distribution et sortir le mécanisme de tension du bloc-cylindres.

### Contrôle des cylindres

Ce contrôle s'effectue tout d'abord visuellement pour s'assurer qu'il n'y a pas de traces de grippage. En ce qui concerne l'usure, elle ne peut être contrôlée qu'avec des appareils précis, soit avec un palmer d'intérieur, ou à l'aide d'un comparateur d'alésage.

Ces vérifications s'effectuent à trois hauteurs différentes (vérification de la conicité) puis dans le sens axe de piston et à 90° (pour l'ovalisation).

	Valeur standard (mm)	Limite d'utilisation (mm)
Alésage .....	44 à 44,01	+ de 44,10
Conicité .....	—	+ de 0,05
Ovalisation .....	—	+ de 0,05

Au-delà de ces valeurs, réaléser les cylindres. Pour cela, il existe quatre modèles de pistons en cote réparation de 0,25 mm en 0,25 mm jusqu'à 1 mm par rapport au diamètre standard.

En cas de montage de pistons neufs, supprimer le cordon d'usure qui se trouve dans le haut des cylindres.

### 2° Démontage des pistons

- Mettre un chiffon autour des bielles pour éviter aux circlips des axes de pistons de tomber dans le carter en cas d'incident de démontage.

- Extraire les circlips à l'aide d'une pince à becs fins ou d'un petit tournevis logé dans la rainure prévue à cet effet.

- Extraire l'axe qui doit sortir facilement du fait de son montage gras.

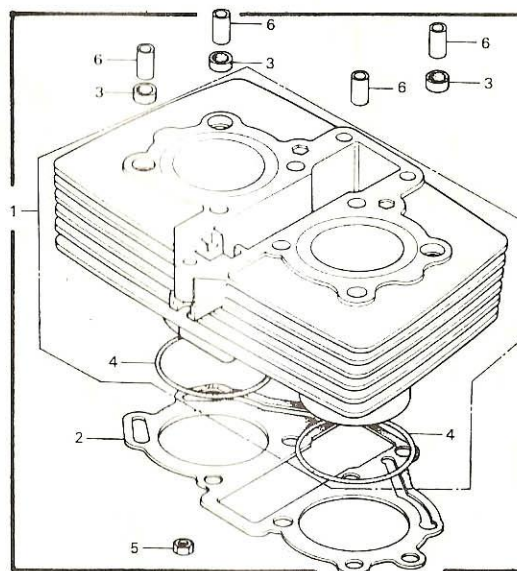
- Introduire le piston avec son axe dans le cylindre correspondant pour empêcher toute interversion.

- Déposer les autres pistons de la même manière puis extraire ses segments en écartant avec précaution leurs becs en commençant par celui du haut.

### Contrôle des pistons, axes et segments

#### a) Diamètre des pistons

Les diamètres indiqués ci-dessous sont pris à l'aide d'un palmer perpendiculairement à l'axe de piston, à la partie inférieure de la jupe. (10 mm du bord inférieur).



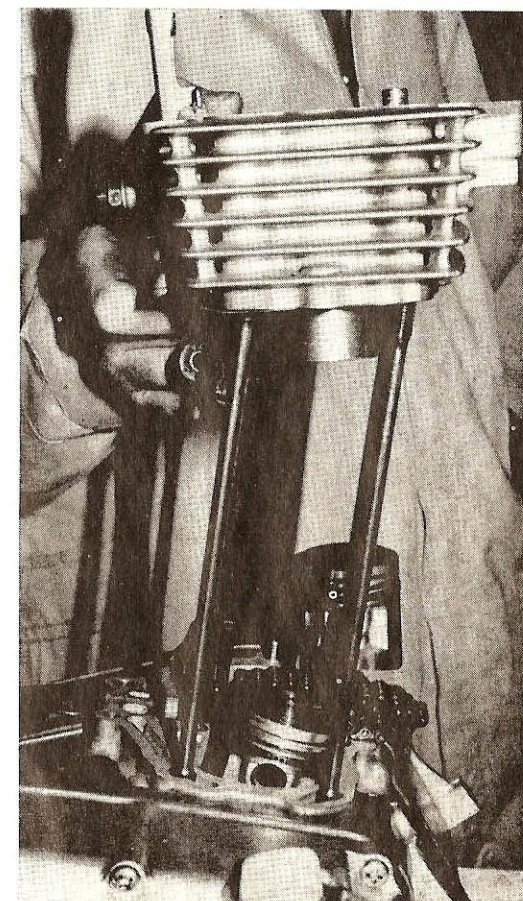
BLOC-CYLINDRES  
1. Bloc-cylindres nu - 2. Joint d'embase -  
3. Joint - 4. Joint torique

	Valeur standard (mm)	Limite fonctionnement (mm)
⊙ de la jupe des pistons	43,97 à 43,99	— de 43,90

Le jeu entre le piston et le cylindre est difficile à déterminer du fait de la forme elliptique du piston. Cependant, lorsque le jeu est supérieur à 0,1 mm à la jupe perpendiculairement à l'axe, il s'avère nécessaire de réaléser les cylindres et de monter, par conséquent, des pistons en cote réparation. Un réalésage maximum de + 1 mm pouvant être effectué, il existe quatre cotes de piston réparation.

#### b) Diamètre des axes de pistons

	Valeur standard (mm)	Valeur limite d'utilisation (mm)
⊙ bossage du piston .....	13,003 à 13,008	+ de 13,05
⊙ extérieur de l'axe .....	12,994 à 13,000	— de 12,98
Jeux .....	0,003 à 0,014	+ de 0,07



Dépose du bloc-cylindres (Photo RMT)

#### c) Contrôle des segments

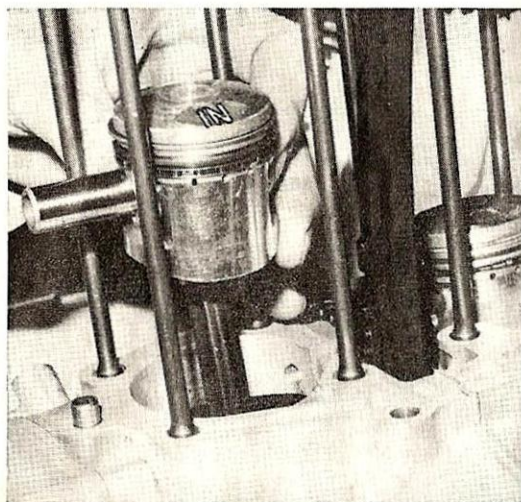
1° Le jeu à la coupe se vérifie en introduisant chaque segment bien perpendiculairement à l'axe du cylindre correspondant et en faisant coulisser une cale d'épaisseur entre les becs.

Segment de feu et d'étanchéité :  
— Jeu standard : 0,15 à 0,35 mm.  
— Limite d'utilisation : + de 0,5 mm.

Segment raclleur :  
— Jeu standard : 0,2 à 0,5 mm.  
— Limite d'utilisation : + de 0,7 mm.

2° Contrôler le jeu des segments dans les gorges des pistons qui doivent être parfaitement propres. Introduire chaque segment par la tête du piston en commençant par le segment raclleur. Pour cela, écarter





Les repères « IN » sur les calottes des pistons doivent être dirigés vers l'admission (Photo RMT)

avec précaution les becs de chaque segment en prenant soin que le repère soit dirigé vers le haut.

A l'aide d'une cale d'épaisseur, mesurer le jeu aux gorges. Si ce jeu dépasse les valeurs indiquées dans le tableau ci-dessous alors que l'épaisseur des segments est correcte, le piston doit être remplacé car ses gorges sont trop larges.

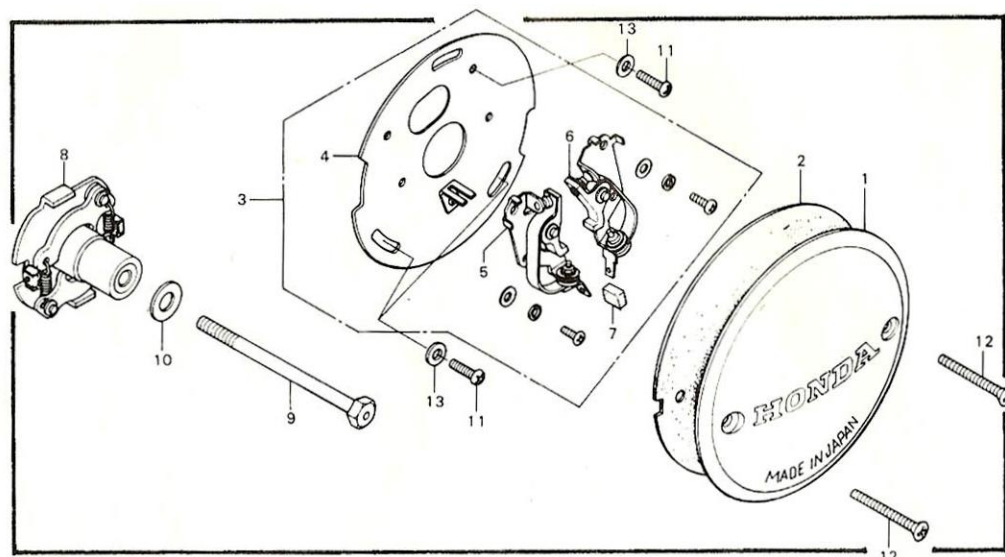
Segments	Jeu standard (mm)	Jeu limite (mm)
De feu et d'étanchéité .....	0,015 à 0,045	+ de 0,12
Racleur .....	0,015	+ de 0,17

#### Remontage des pistons

- Lubrifier l'alésage des pieds de bielles avec de l'huile moteur.
- Présenter chaque piston muni des segments sur le pied correspondant.

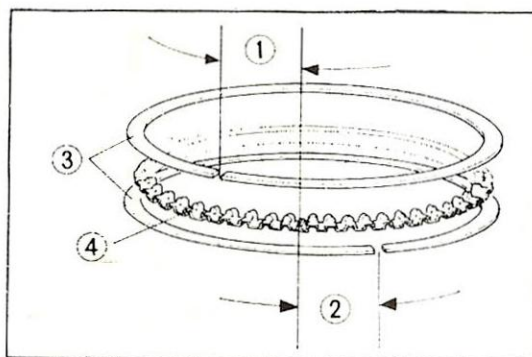
**Nota.** — Il y a un sens de montage du piston sur la bielle; le repère « IN » frappé sur la calotte du piston doit être dirigé vers l'admission.

- Lubrifier avec de l'huile moteur les axes puis les introduire dans les pistons et les pieds de bielle sans forcer du fait de son montage gras.
- Entourer les bielles d'un chiffon pour ne pas faire tomber les circlips des axes dans le carter-moteur.
- Présenter chaque circlip (neuf) en positionnant son ouverture à l'opposé de l'encoche du piston puis le pousser avec le pouce latéralement en l'enfonçant jusqu'à introduction dans son logement.



#### SYSTEME D'ALLUMAGE

- 1 et 2. Couvercle et joint - 3. Plateau d'allumage complet - 4. Plateau d'allumage nu - 5. Rupteur gauche - 6. Rupteur droit - 7. Feutre - 8. Mécanisme d'avance centrifuge



Montage des trois éléments des segments racleurs afin que la coupe des segments fins (3) soit à 10 mm (1 et 2) de part et d'autre de l'élément central (4).

- Dégager la gorge du circlip opposé en poussant légèrement l'axe de piston puis introduire le deuxième circlip comme décrit précédemment.

- S'assurer que les circlips sont bien au fond de leur gorge.
- Nettoyer parfaitement les pistons puis les lubrifier avec de l'huile moteur.
- Tiercer les segments.
- La coupe des deux éléments du segment racleur doit être décalée de 20 à 30 mm par rapport à la coupe du ressort extenseur.

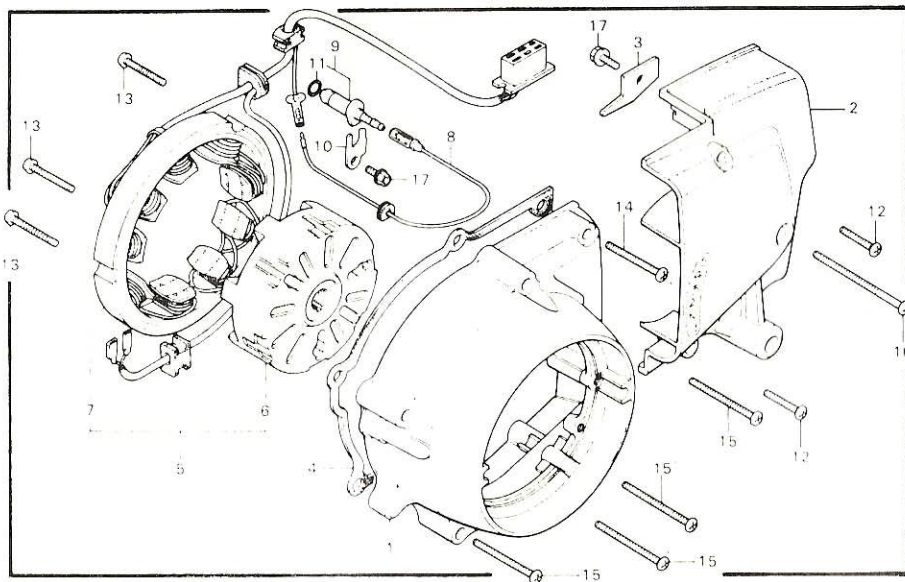
#### Remontage du bloc-cylindres

- Introduire les deux pions de positionnement sur le carter-moteur. Ces deux pions doivent être parfaitement propres.
- S'assurer de la présence des joints toriques (neufs) aux embases des chemises.
- Mettre un joint d'embase neuf, après avoir nettoyé les surfaces de contact.
- Lubrifier les chemises avec de l'huile moteur.
- Insérer des cales de bois sous chaque piston de préférence en forme de « U ».
- Aligner parfaitement les pistons et les cylindres. En utilisant des pinces à segments, la descente du bloc ne pose pas de problème.

A défaut de pinces, il est nécessaire d'être à deux pour maintenir au fond des gorges les segments. Le poids du bloc-cylindres doit suffire pour le faire descendre. Ne pas forcer au risque de casser un segment.

- Bien appliquer le bloc-cylindre sur le carter-moteur puis, tout en le maintenant, faire tourner le vilebrequin pour s'assurer du bon coulisement des pistons dans les cylindres.





#### ALTERNATEUR ET COUVERCLES

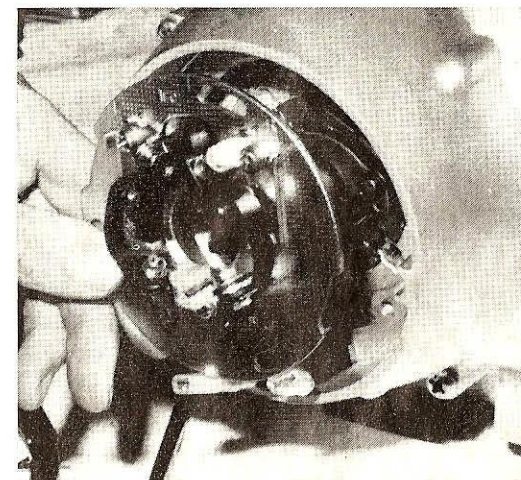
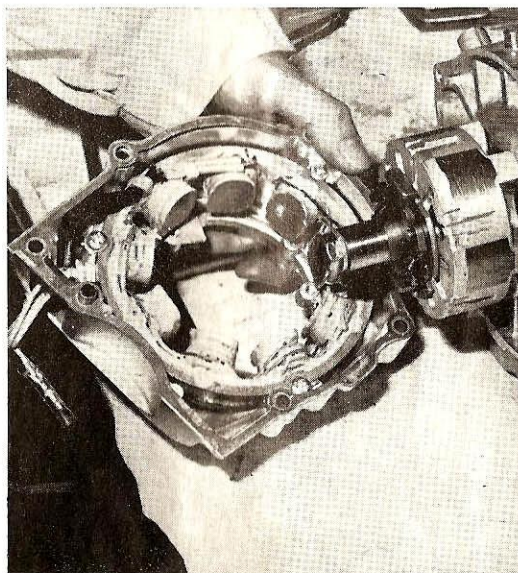
1. Couvercle d'alternateur - 2. Couvercle de sortie de boîte -  
3. Guide de chaîne - 4. Joint du couvercle - 5. Alternateur  
complet - 6. Rotor d'alternateur - 7. Stator - 8. Fil du contac-  
teur de point mort

#### SYSTEME D'ALLUMAGE

- Retirer le couvercle d'allumeur côté gauche et récupérer son joint.
  - Retirer les trois vis du plateau d'allumage.
  - Extraire le plateau d'allumage avec le faisceau.
  - Retirer la vis centrale de l'allumeur dans le sens normal pour déposer le mécanisme d'avance centrifuge. Vérifier ensuite l'état des ressorts des masselottes qui ne doivent être ni cassés ni détendus.
- Profiter de cette intervention pour lubrifier les axes des masselottes.

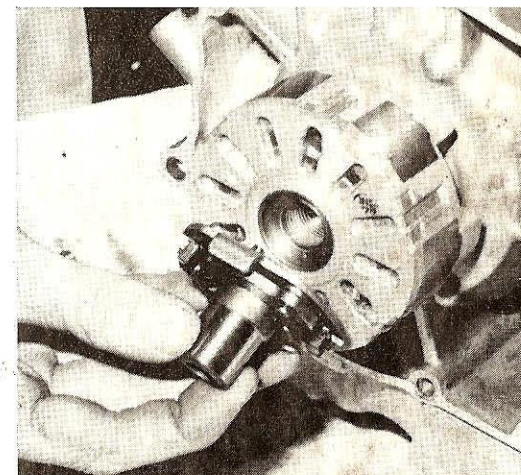
#### ALTERNATEUR

- Déposer le système d'allumage comme décrit précédemment.
- Retirer les vis fixant le couvercle d'alternateur.
- Décoller le couvercle et l'extraire latéralement.
- Son extraction peut réclamer un peu de fermeté du fait de l'aimantation du rotor d'alternateur.
- Déposer le rotor d'alternateur pour cela :  
— Immobiliser le vilebrequin soit si le moteur est dans le cadre, par passage du 5<sup>e</sup> rapport et en appuyant sur la pédale de frein arrière, soit si le moteur est déposé, par blocage du pignon de sortie de boîte à l'aide de la chaîne secondaire.



Dépose du plateau d'allumage (Photo RMT)

Dépose du couvercle d'alternateur  
équipé du stator (Photo RMT)

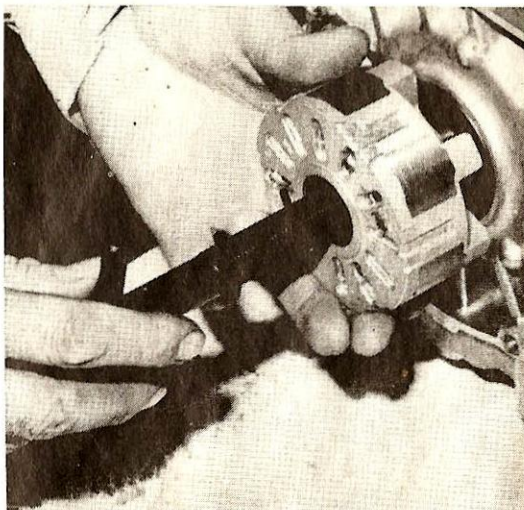


Dépose du mécanisme d'avance centrifuge  
(Photo RMT)

— Extraire le rotor en vissant dans son moyeu l'extracteur Honda N° 07933-216000. Si après serrage de l'extracteur le rotor ne vient pas, frapper d'un coup sec avec un maillet en bronze, l'embout de l'extracteur.

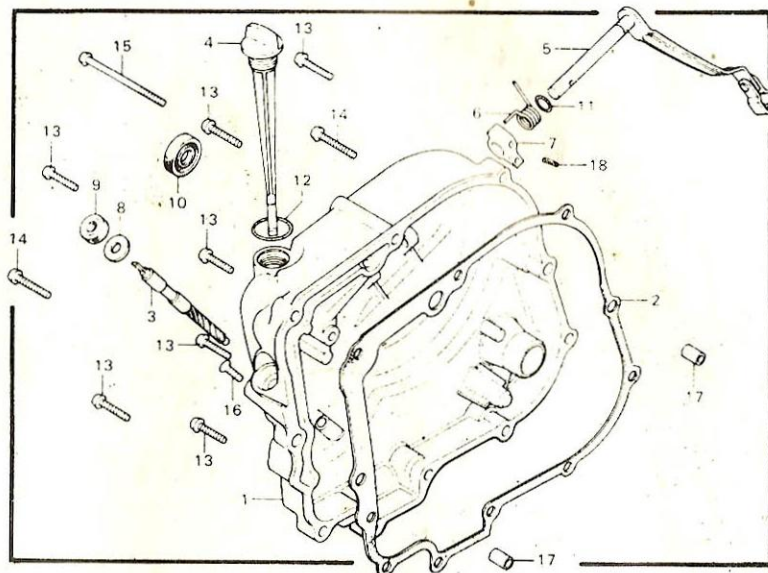
Pour le contrôle de l'alternateur, voir le paragraphe « Equipement électrique » de ce même chapitre.





**COUVERCLE D'EMBRAYAGE**

1 et 2: Couvercle avec joint - 3. Vis sans fin d'entraînement du compte-tours - 4. Jauge à huile avec bouchon de remplissage - 5 et 6. Arbre et biellette du mécanisme de débrayage avec ressort de rappel - 7. Came de commande - 9. Joint 6,5 x 14,5 x 7 mm - 10. Joint 18 x 29 x 7 mm



Dépose du rotor d'alternateur avec l'extracteur Honda. A défaut, utiliser une vis 16 x 1,50 mm (Photo RMT)

**POMPE A HUILE - EMBRAYAGE - TRANSMISSION PRIMAIRE - KICK-STARTER - MECANISME DE SELECTION**

Tous ces organes sont accessibles moteur dans le cadre après avoir vidangé le moteur, comme indiqué dans le chapitre « Entretien courant ».

**1° POMPE A HUILE**

- Retirer la pédale de kick-starter.
- Désaccoupler l'embout du câble de la biellette sur le couvercle d'embrayage.
- Enlever toutes les vis du couvercle d'embrayage.
- Décoller le couvercle, au besoin en le frappant avec un maillet en plastique.
- Récupérer le joint du couvercle.
- Déposer la pompe à huile complète en retirant les trois vis la fixant au carter.
- Retirer le couvercle de la pompe à huile pour atteindre les rotors.

**Contrôle**

Vérifier le jeu entre les rotors à l'aide de cales d'épaisseur (pointes du rotor intérieur et faces incurvées du rotor extérieur), jeu standard : 0,15 mm.

Limite d'utilisation : + de 0,2 mm.

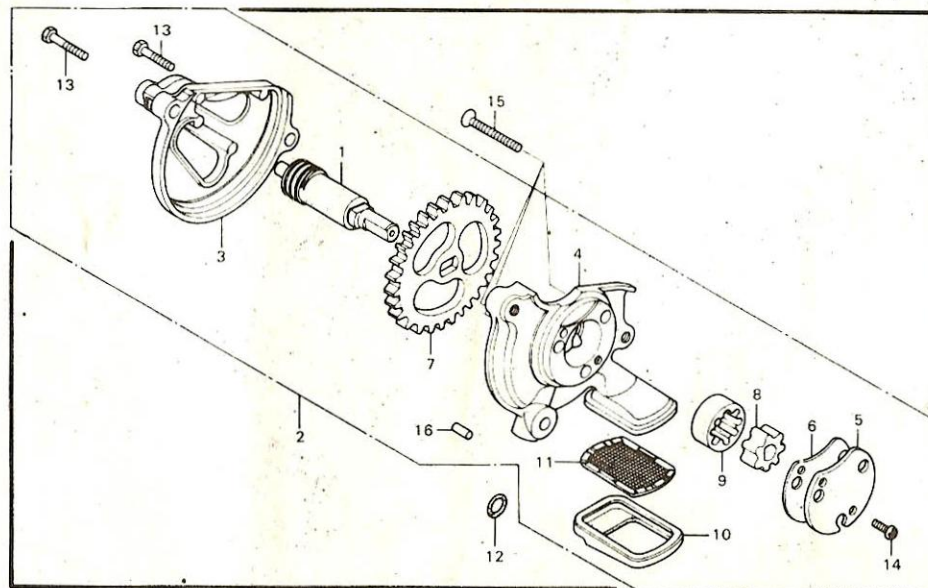
Jeu entre le rotor extérieur et corps de pompe :

— Jeu standard : 0,15 à 0,18 mm.

— Limite d'utilisation : + de 0,25 mm.

Si ces valeurs sont dépassées, remplacer les deux rotors.

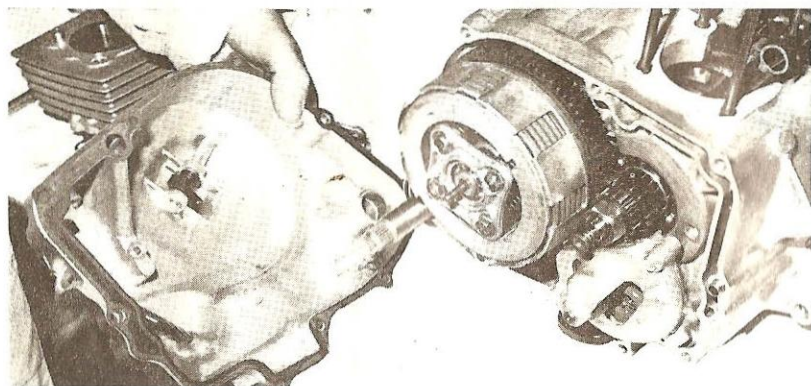
Les rotors doivent avoir un léger jeu latéral, le contrôler avec un jeu de cales. Pour cela, disposer le talon



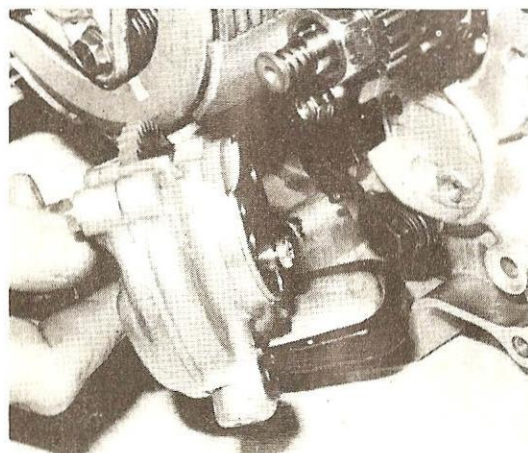
**POMPE A HUILE**

1. Arbre d'entraînement - 2. Pompe à huile complète - 3 et 4. Couvercle et corps de pompe - 5 et 6. Flasque d'accès aux rotors avec joint - 8. Rotor intérieur - 9. Rotor extérieur - 11. Crépine





Dépose du couvercle d'embrayage (Photo RMT)



Dépose de la pompe à huile (Photo RMT)

d'une jauge de profondeur ou la règle d'un pied à coulisse bien à plat sur la face du corps de pompe et insérer une cale d'épaisseur entre les deux.

— Jeu standard : 0,01 à 0,07 mm.

— Limite d'utilisation : + de 0,12 mm.

**Important :** Ne pas oublier de nettoyer la crépine solidaire du corps de pompe, la dégraisser avec de l'essence puis chasser les impuretés avec une soufflette.

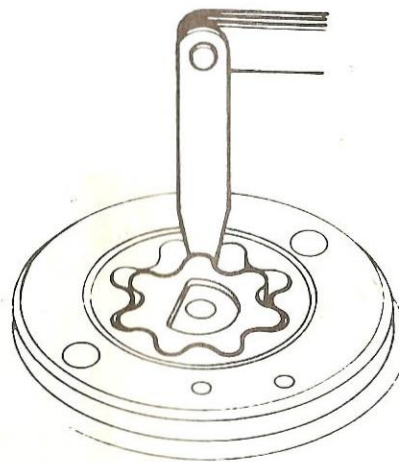
#### Remontage

Si les rotors ont été déposés, prendre soin de les remonter dans le même sens que trouvé au démontage. Lubrifier les rotors avec de l'huile moteur.

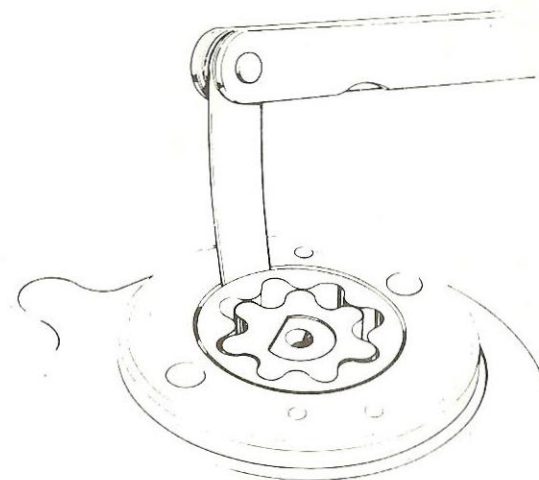
• Remettre le joint neuf de préférence puis le couvercle.

#### 2° EMBRAYAGE ET TRANSMISSION PRIMAIRE

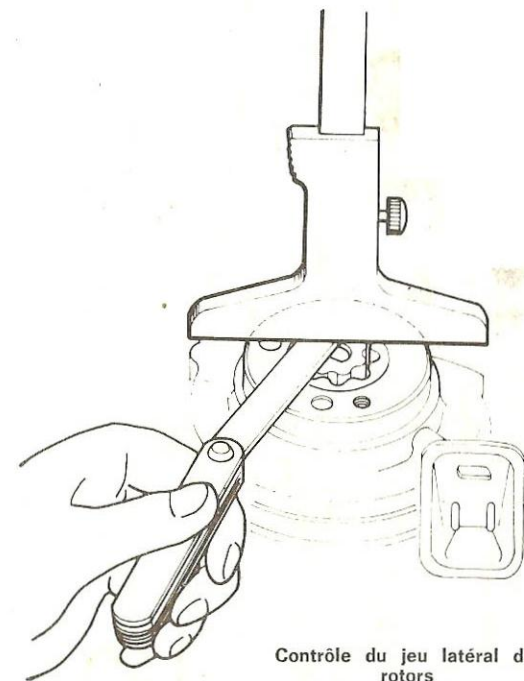
- Déposer le couvercle d'embrayage comme décrit précédemment.
- Récupérer la tige de pression.
- Desserrer et retirer les quatre vis comprimant les ressorts de pression, récupérer la plaque immobilisant les ressorts.
- A l'aide d'une pince ouvrante à becs fins, extraire le circlip de l'arbre primaire immobilisant latéralement la noix d'embrayage.
- Extraire latéralement la noix équipée de tout l'empilage des disques, lisses et garnis avec le plateau de pression.



Contrôle du jeu entre le rotor intérieur et le rotor extérieur

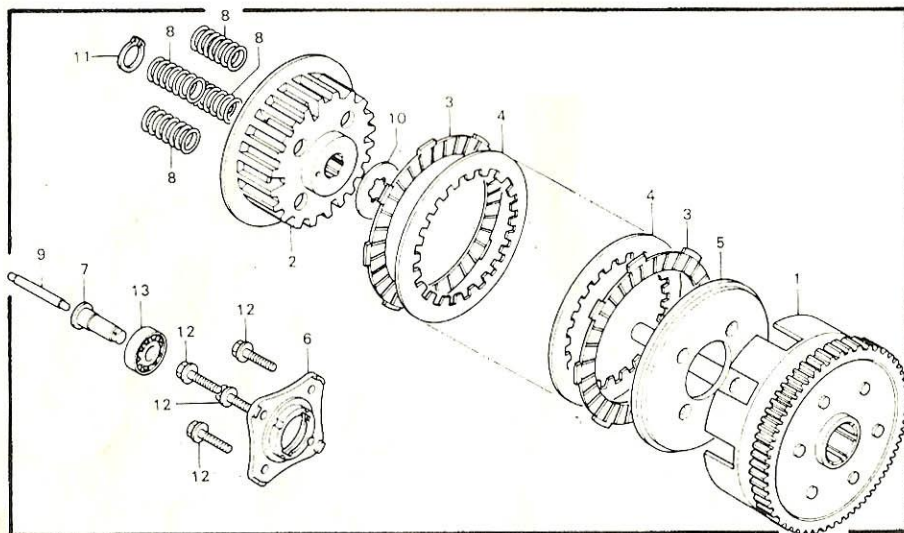


Contrôle du jeu entre le rotor extérieur et le corps de pompe



Contrôle du jeu latéral des rotors





#### EMBAYAGE

1. Cloche - 2. Noix - 3. Disque garni - 4. Disque lisse -  
5. Plateau de pression - 6. Plaque immobilisant les ressorts -  
7. Poussoir formant guide - 8. Ressort de pression - 9.  
Guide - 10. Rondelle de calage latéral - 11. Circlip - 12. Vis de  
pression - 13. Roulement à billes 6001

- Récupérer la rondelle de calage latéral.
- Débloquer l'écrou en bout de vilebrequin après avoir bloqué la transmission primaire par interposition d'un chiffon ou mieux d'un pignon entre les pignons.
- Extraire latéralement la cloche d'embrayage.

#### Contrôles

##### a) Disques garnis

Vérifier l'épaisseur des disques garnis à l'aide d'un pied à coulisse.

- Epaisseur standard : 3,0 mm.
- Limite d'utilisation : de 2,6 mm.

##### b) Disques lisses

Le voile des disques lisses peut être contrôlé à l'aide de cales d'épaisseur ou mieux avec un comparateur, le disque étant posé sur un marbre.

- Voile standard : 0,1 mm.
- Limite d'utilisation : + de 0,2 mm.

##### c) Ressorts

- Longueur standard : 34,2 mm.
- Limite d'utilisation : — de 33,1 mm.

##### d) Cloche d'embrayage - disques garnis

A l'usage, les créneaux des disques garnis matent la cloche d'embrayage. Mesurer ce jeu (à l'origine :

0,3 mm) à l'aide de cales d'épaisseur. Au-dessus de 0,8 mm les disques garnis doivent être remplacés.

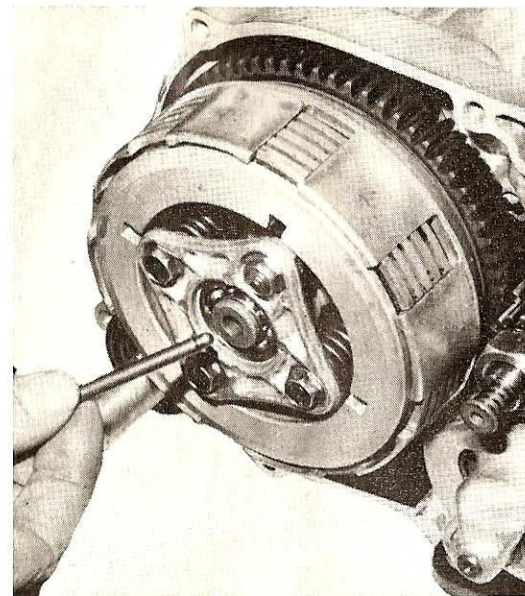
Vérifier les bagues formant amortisseur de couple de la cloche d'embrayage. Pour cela, maintenir fermement d'une main la couronne accolée à la cloche puis de l'autre main, essayer d'imprimer un mouvement de rotation, cela ne doit pas être possible, ou dans des proportions infimes.

- S'assurer que les dents des pignons ne sont pas matées ou ébréchées.

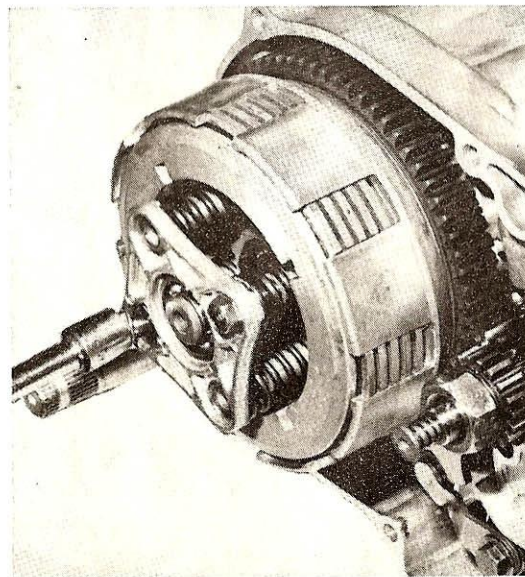
#### Remontage

Procéder à l'inverse du démontage en observant les points suivants :

- Ne pas oublier de remettre la rondelle de calage entre la cloche et le plateau de pression.
- Remettre tout l'empilage des disques garnis et disques lisses sur la cloche avec la noix d'embrayage et le plateau de pression. Si l'empilage des disques garnis et lisses a été déposé séparément, remettre les disques lisses dans le bon sens. Leurs créneaux internes possèdent sur une face des angles arrondis qui doivent être dirigés vers l'extérieur.
- Le premier et le dernier disque de l'empilage sont des disques garnis.
- Remettre le circlip : **attention**, la face arrondie doit être contre la noix.
- Introduire chaque ressort sur le plateau.
- Remettre la plaque immobilisant les ressorts, et serrer les vis au couple de 0,8 à 1,2 m.kg. Ne pas

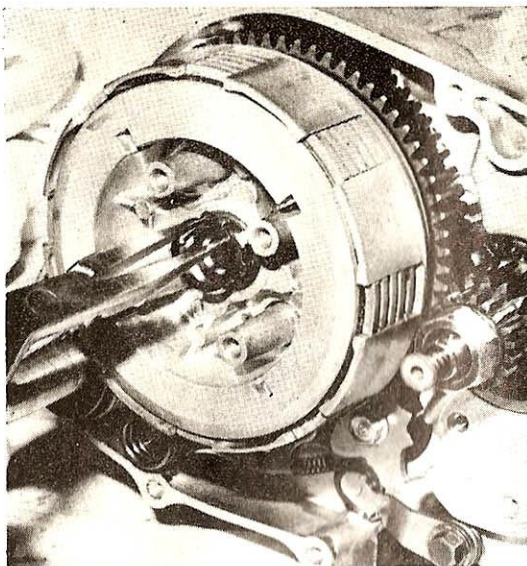


Dépose de la tige de poussée (Photo RMT)

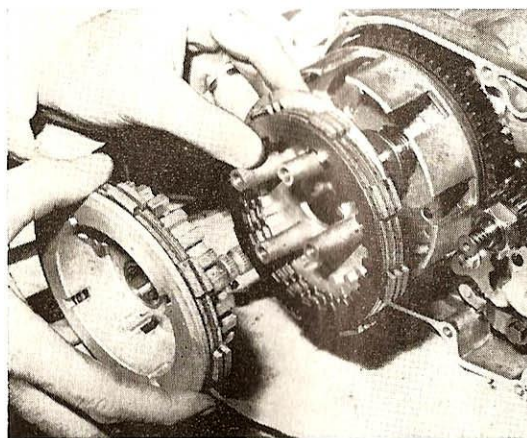


Dépose des vis de pression immobilisant la plaque supportant les ressorts (Photo RMT)

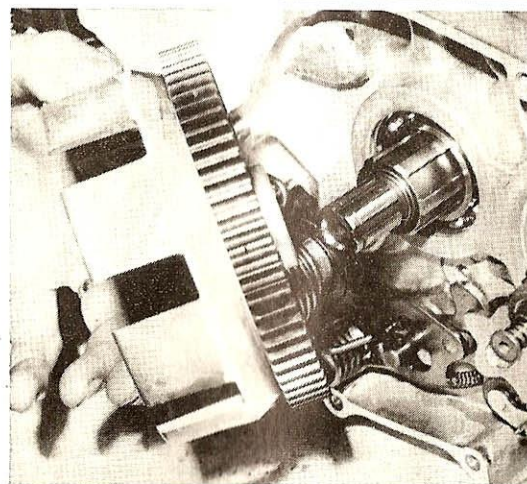




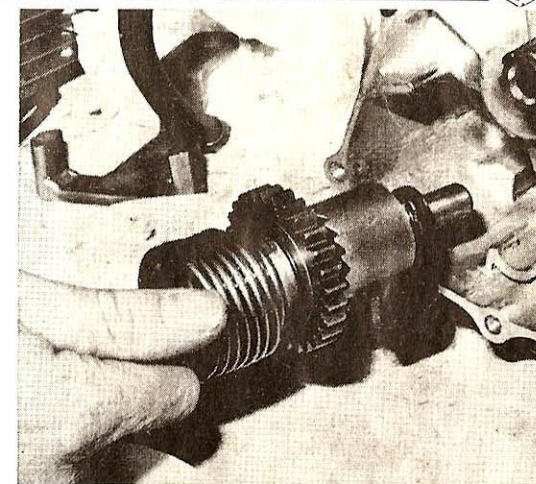
Dépose du circlip calant latéralement la noix d'embrayage, l'empilage des disques garnis et lisses, le plateau de pression et la cloche (Photo RMT)



Dépose de l'empilage des disques avec la noix et le plateau de pression (Photo RMT)



Dépose de la cloche d'embrayage (Photo RMT)



Dépose du mécanisme de kick-starter (Photo RMT)

oublier la tige de débrayage qui vient se loger dans l'orifice de l'arbre primaire.

### 3° MECANISME DE KICK-STARTER

Le mécanisme de kick-starter est accessible par la simple dépose du couvercle d'embrayage comme décrit précédemment ensuite.

- A l'aide d'un tournevis, décrocher l'extrémité du ressort de rappel du carter-moteur.

- Extraire latéralement le mécanisme de kick-starter. Le démontage du mécanisme de kick-starter ne pose pas de problème particulier. S'aider de la vue éclatée.

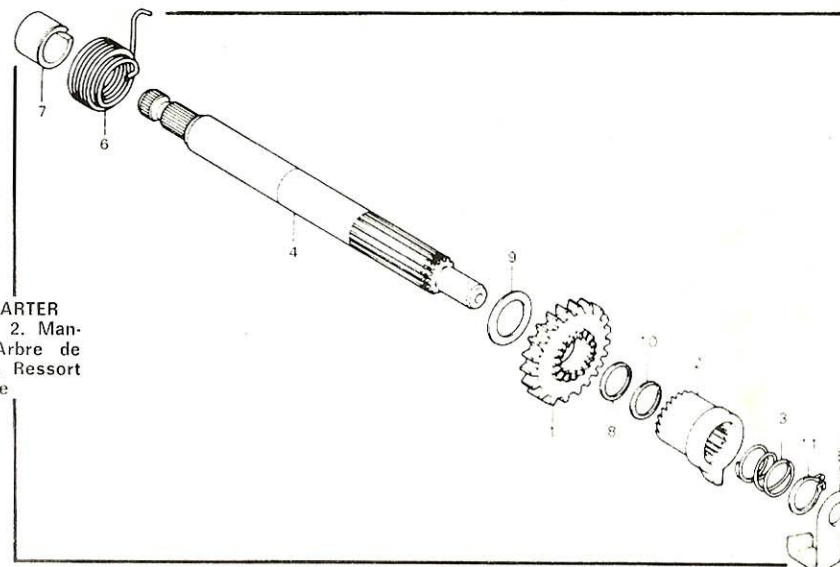
Pour le remontage, procéder à l'inverse du démontage en prenant soin de positionner correctement l'ex-

trémité recourbée du ressort de rappel sur la nervure du carter-moteur. S'assurer du bon fonctionnement.

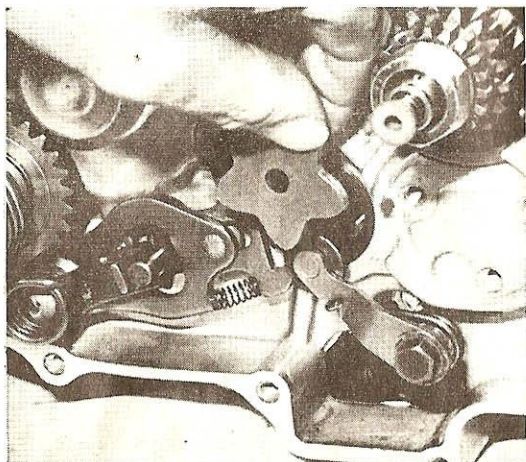
### 4° MECANISME DE SELECTION

Pour déposer le tambour de sélection et les fourchettes, il est nécessaire d'ouvrir le carter-moteur (voir plus loin).

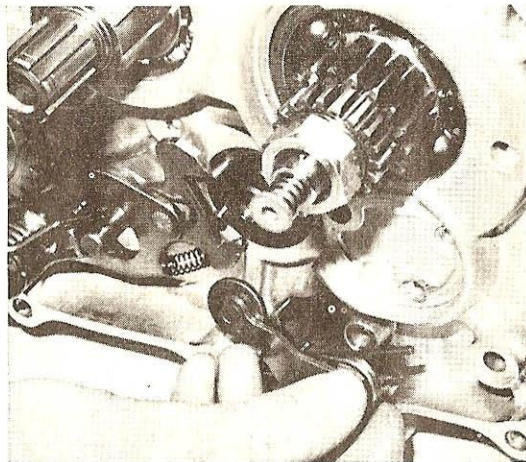
MECANISME DE KICK-STARTER  
1. Pignon d'entraînement - 2. Manchon - 3. Ressort - 4. Arbre de kick-starter - 5. Butée - 6. Ressort de rappel - 7. Douille



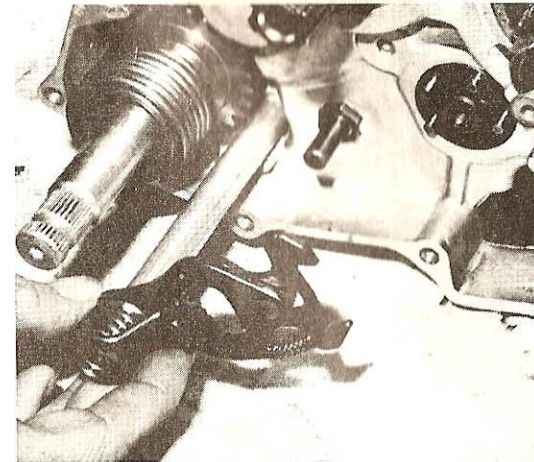




Dépose de l'étoile du barillet  
(Photo RMT)



Dépose du doigt de verrouillage des vitesses (Photo RMT)



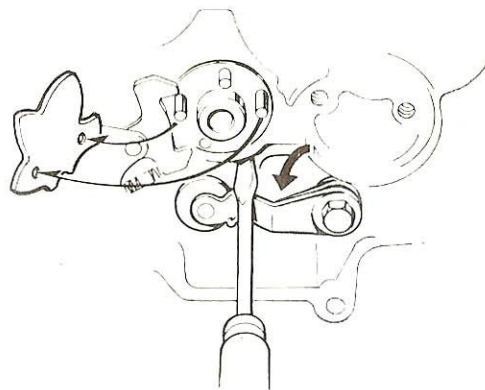
Dépose du bras articulé solidaire de l'axe de sélection (Photo RMT)

Par contre, après la dépose de la cloche d'embrayage, il est possible d'atteindre le bras articulé avec le barillet et le doigt de verrouillage des vitesses.

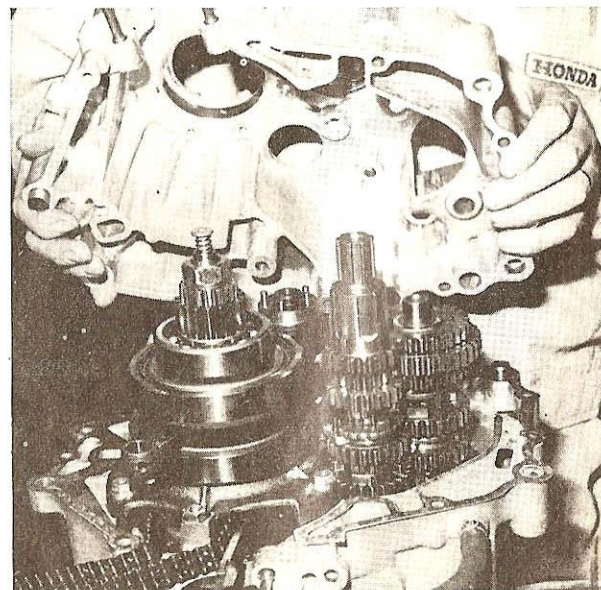
- Retirer la vis fixant l'étoile du barillet à l'extrémité du tambour de sélection.
- Retirer la vis de fixation du doigt de verrouillage des vitesses.
- Retirer la pédale de sélecteur, puis extraire latéralement l'axe du sélecteur solidaire du bras articulé.

#### Remontage

Il s'effectue à l'inverse du démontage en prenant soin toutefois de remettre correctement en place, l'étoile du barillet ses trous borgnes doivent s'engager sur les goupilles du barillet. Bien positionner également le ressort de rappel du doigt de verrouillage.



Au remontage de l'étoile sur le barillet, engager ses deux orifices sur les goupilles du tambour après avoir escamoté le doigt de verrouillage des vitesses



Ouverture des carters moteur (Photo RMT)

#### OUVERTURE DES CARTERS-MOTEUR

L'ouverture des carters-moteur donne accès à l'embiellage, à la boîte de vitesses, au tambour de sélection avec l'axe équipé de ses trois fourchettes.

C'est la seule intervention qui nécessite la dépose du moteur du cadre. Déposer également tous les organes latéraux, à savoir :

- L'ensemble culasse, cylindre et pistons.
- Le couvercle d'alternateur équipé du stator et du rotor.
- Le couvercle de sortie de boîte de vitesses.
- Le couvercle d'embrayage.
- La pompe à huile.
- L'embrayage.
- Le mécanisme du kick-starter.
- Le mécanisme de sélection.
- La transmission primaire.

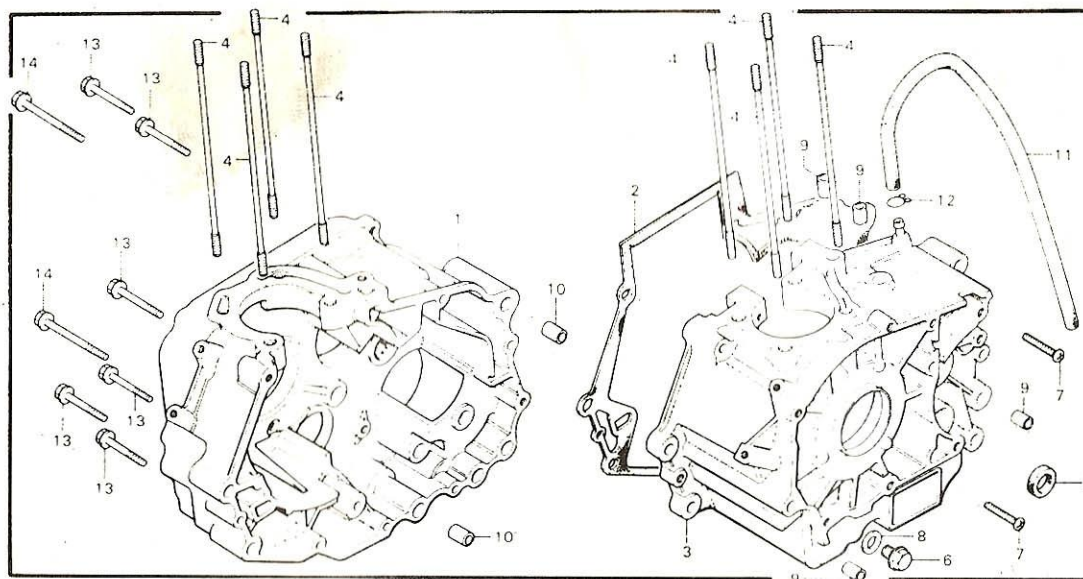
Comme décrit précédemment. Ensuite :

- Retirer les deux vis de la rondelle cannelée fixant le pignon de sortie de boîte de vitesses sur l'arbre
- Retirer toutes les vis assemblant les demi-carters moteur. Ne pas oublier les deux vis du carter gauche.
- La séparation des demi-carters moteurs ne doit pas présenter de difficultés du fait de l'ajustement « gras » des roulements dans les carters. Au besoin, s'aider

d'un maillet en plastique en frappant légèrement les bords du carter.

- Extraire le vilebrequin d'un demi-carter à la main.





## CARTERS MOTEUR

1. Demi-carter droit - 2. Joint - 3. Demi-carter gauche - 4. Goujon d'assemblage cylindre-culasse - 5. Joint de l'axe du sélecteur 11,6 × 24 × 10 mm

## EMBIELLAGE

a) Contrôler le faux-ronde des queues de vilebrequin à l'aide d'un comparateur : le vilebrequin doit être posé sur deux « V » au niveau des roulements, l'ensemble reposant sur un marbre.

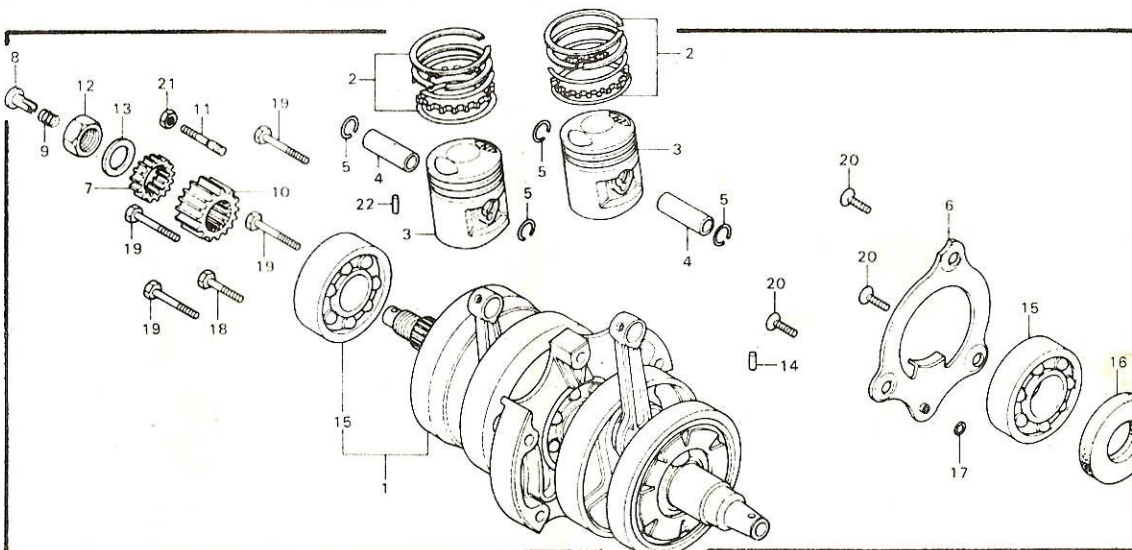
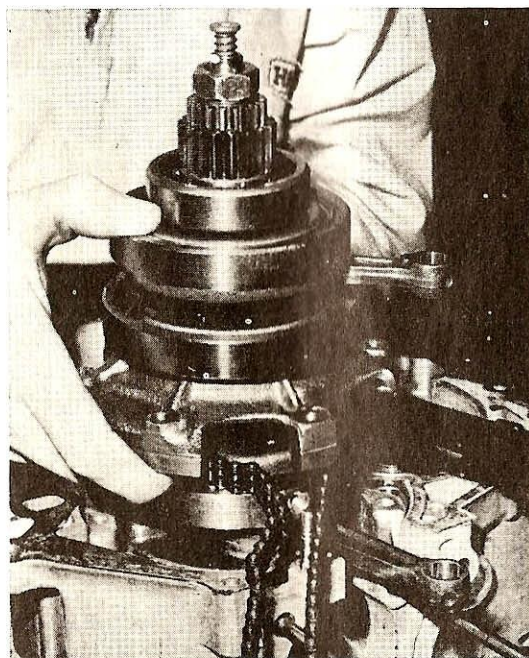
Aux extrémités des queues cylindriques du vilebrequin, le faux-ronde standard ne doit pas dépasser 0,03 mm.

Limite d'utilisation : 0,05 mm

**Important :** En aucun cas, cette valeur ne doit être dépassée, sinon les roulements ne portent plus correctement et ils se détériorent très rapidement.

Si le faux-ronde est égal ou supérieur, recentrer le vilebrequin. Pour cela, disposer celui-ci sur une plaque en plomb et frapper à l'endroit où le faux-ronde est le plus élevé à l'aide d'un maillet en bronze.

Cette intervention requiert beaucoup de soin et d'habitude. Par conséquent, il s'avère préférable que ce travail soit réalisé par une personne compétente et consciencieuse.

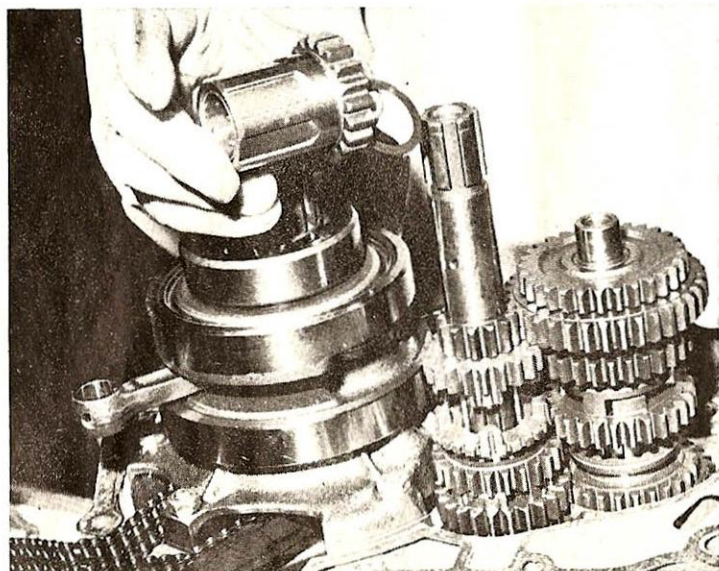


## EMBIELLAGE ET PISTONS

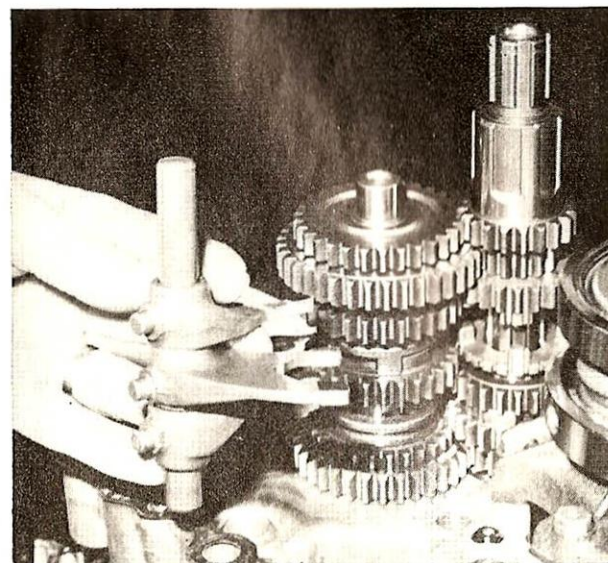
1. Vilebrequin complet - 2. Jeu de segments - 3. Piston - 4. Axe de piston - 5. Clip - 6. Plaque de calage latéral - 7. Pignon d'entraînement de la pompe à huile et du compte-tours - 8 et 9. Passage d'huile et ressort - 10. Pignon de transmission primaire - 12 et 13. Ecrou et rondelle - 14. Goupille 4 × 4,4 mm - 15. Roulement à billes 6305 - 16. Joint à lèvres 24 × 52 × 7 mm - 17. Joint torique

Dépose de l'embiellage du demi-carter gauche (Photo RMT)





Dépose du pignon d'entraînement du kick-starter  
(Photo RMT)



Dépose de l'axe avec les fourchettes de sélection  
(Photo RMT)

#### b) Contrôler les jeux à la tête de bielle

Vérifier le jeu latéral avec un jeu de cales d'épaisseur et le jeu diamétral à l'aide d'un comparateur.

	Valeur standard (mm)	Limite d'utilisation (mm)
Jeu latéral .....	0,10 à 0,40	+ de 0,6
Jeu diamétral ....	0,004 à 0,012	+ de 0,05

#### c) Jeu aux roulements

Il est difficile de mesurer le jeu aux roulements, on peut considérer que le roulement est en bon état lorsqu'il tourne doucement sans accrocher après l'avoir nettoyé à l'essence puis lubrifier.

#### d) Pied de bielle

Vérifier l'alésage du pied de bielle à l'aide d'un comparateur ou d'un palmer d'intérieur.  
Alésage standard : 13,016 à 13,034 mm.  
Limite d'utilisation : + de 13,08 mm.

### BOITE DE VITESSES TAMBOUR DE SELECTION ET FOURCHETTES

#### Dépose

- Sortir les pignons qu'il est possible de déposer sans intervention sur la position des arbres ou des fourchettes. Attention, repérer la position de ces pignons et surtout celle de leur rondelle de calage.
- Extraire latéralement l'axe des fourchettes puis récupérer ces dernières.

- Sortir le tambour de sélection.
- Extraire simultanément les deux arbres de boîte de vitesses avec leurs pignons.

#### Contrôle

1) Si vous constatez un jeu excessif des fourchettes sur leur axe, contrôler les valeurs suivantes :

	Valeur standard (mm)	Valeur limite (mm)
Passage des fourchettes .....	12,000 à 12,018	+ de 12,050
Ø de l'axe .....	11,976 à 11,994	- de 11,960
Jeu diamétral ....	0,006 à 0,042	+ de 0,084

2) Si vous remarquez un jeu excessif des fourchettes dans la gorge des pignons baladeurs, mesurer l'épaisseur des branches des fourchettes :  
— Epaisseur standard : 5,00 à 5,07 mm.  
— Epaisseur limite : — de 4,70 mm.  
Vérifier l'état des pignons, les dents ne doivent être matées, ni ébréchées. Les crabots ne doivent pas être émoussés.

#### Remontage de la boîte de vitesses

- Les pignons montés sur les arbres, présenter simultanément les deux arbres de boîte de vitesses sur le demi-carter gauche.
- Mettre le tambour de sélection dans le demi-carter droit puis le tourner jusqu'à ce que le doigt du contacteur de point mort sur la queue gauche du tambour soit dirigé vers le cylindre dans le but de faciliter le remontage des fourchettes.

- Mettre en place la fourchette gauche de la même manière avec l'axe qui reste sorti.
- Mettre la fourchette droite sur le pignon baladeur de 5<sup>e</sup> vitesse de l'arbre secondaire et la faire pivoter pour la mettre dans la gorge correspondante du tambour.
- Faire de même pour la fourchette centrale qui vient dans le pignon baladeur de 3<sup>e</sup> vitesse de l'arbre primaire et la gorge correspondante du tambour.
- Faire aligner les fourchettes puis pousser l'axe jusqu'à ce qu'il vienne dans le logement du demi-carter.

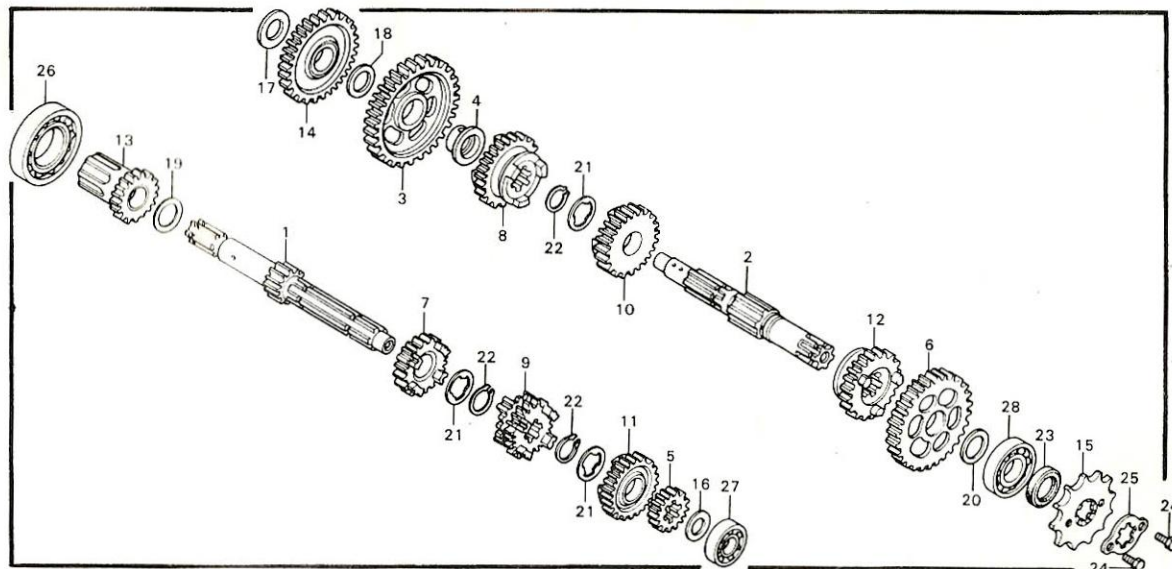
#### FERMETURE DU CARTER-MOTEUR

- S'assurer de la parfaite position de toutes les pièces et de la présence des rondelles de calage comme trouvées au démontage.
- S'assurer du parfait passage de toutes les vitesses.
- Contrôler le bon état des plans de joint des demi-carter.
- Monter un joint neuf après avoir enduit ses faces de graisse ou d'huile moteur. Il n'est pas nécessaire de mettre de la pâte à joint.
- S'assurer de la présence des deux douilles de positionnement.
- Monter le demi-carter droit pour refermer le carter-moteur et le frapper doucement avec un maillet pour l'emboîter parfaitement.
- Remettre toutes les vis assemblant les demi-carter moteur, sans oublier les deux vis du demi-carter gauche.
- S'assurer de la bonne rotation de l'embellage et, à nouveau, du bon passage des vitesses.



## ARBRES DE BOITE DE VITESSES

1. Arbre primaire - 2. Arbre secondaire - 3. Pignon fou de 1<sup>re</sup> vitesse - 4. Bague - 5. Pignon de 2<sup>e</sup> vitesse - 6. Pignon fou de 2<sup>e</sup> vitesse - 7. Pignon fou de 3<sup>e</sup> vitesse - 8. Pignon baladeur de 3<sup>e</sup> vitesse - 9. Pignon baladeur de 4<sup>e</sup> vitesse - 10. Pignon fou de 4<sup>e</sup> vitesse - 11. Pignon fou de 5<sup>e</sup> vitesse - 12. Pignon baladeur de 5<sup>e</sup> vitesse - 13 et 14. Pignons d'entraînement intermédiaires de kick-starter - 15. Pignon de sortie de boîte de vitesses - 21 et 22. Rondelle de calage latéral et circlip - 23. Joint à lèvres 20 × 34 × 7 mm - 25. Plaquette de fixation du pignon de sortie - 26. Roulement 6006 - 27. Roulement à billes 6202 Z - 28. Roulement à billes de sortie de boîte de vitesses 6204 U



## CARBURATION

La vue éclatée des carburateurs permet d'effectuer un démontage et un remontage qui ne posent pas de problèmes particuliers.

Les réglages de base des carburateurs sont indiqués au chapitre : « Entretien Courant ».

## NIVEAU DE CUVE

Un bon niveau de cuve détermine une bonne alimentation des différents circuits du carburateur.

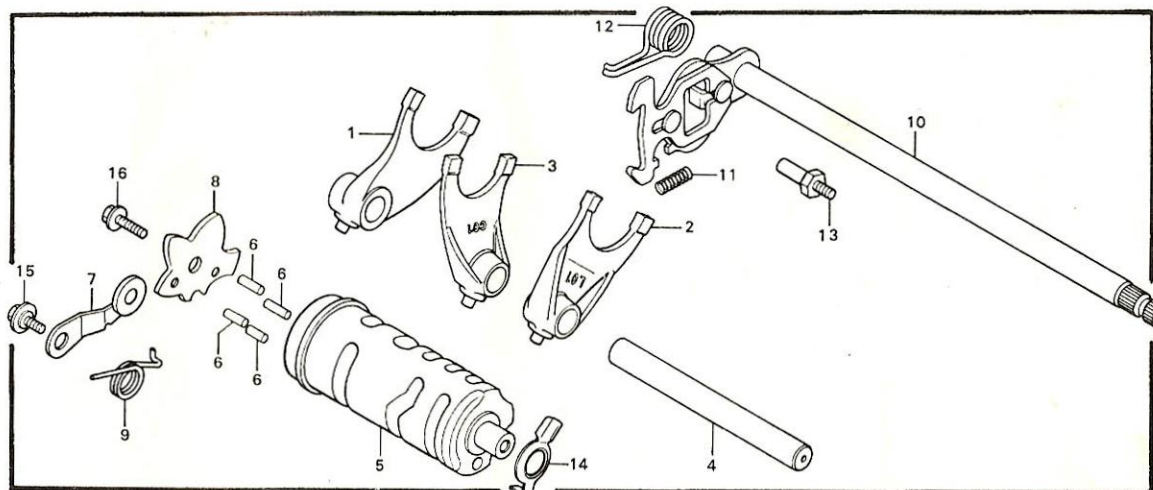
En pratique, on règle le niveau de cuve en modifiant la position des flotteurs.

Pour cela, il faut déposer le carburateur puis retirer sa cuve inférieure. Positionner le carburateur passage des gaz vertical pour fermer l'arrivée d'essence sans comprimer le ressort amortisseur du pointeau, ce qui fausserait le réglage.

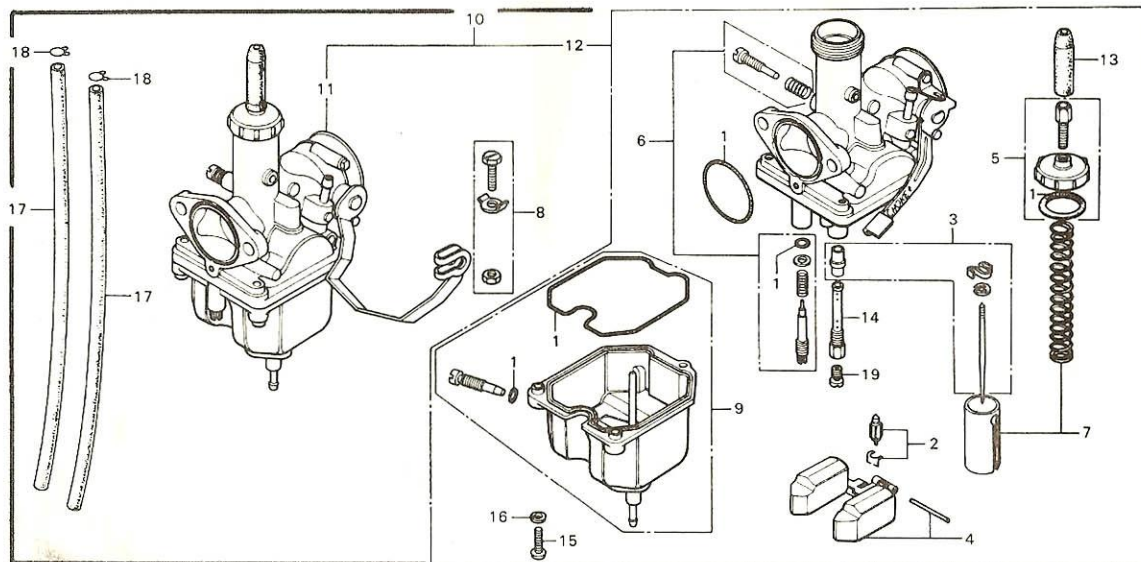
A l'aide d'une jauge de profondeur ou d'un réglét, mesurer la distance entre le plan de joint et les flotteurs qui doit être de :  $12 \pm 0,5$  mm. Au besoin tordre légèrement la languette du flotteur, venant en contact avec le pointeau.

## MECANISME DE SELECTION

1. 2. et 3. Fourchettes de sélection - 4. Axe des fourchettes - 5. Tambour - 6. Axes du barillet - 7. Doigt de verrouillage - 8. Etréile du barillet - 9. Ressort de rappel du doigt de verrouillage - 10. Axe de sélection solidaire du bras articulé - 11. Ressort - 12. Ressort en épingle - 13. Butée de rappel du ressort - 14. Contacteur du point mort







**CARBURATEUR**

- 1. Joint torique - 2. Pointeau - 3. Aiguille avec gicleur - 4. Flotteur avec axe - 5. Bague supérieure du boisseau fileté avec tendeur et joint - 6. Vis de butée de boisseau et vis de richesse - 7. Boisseau avec ressort de rappel - 9. Cuve et joint torique - 10. Carburateur complet

La synchronisation des carburateurs peut s'effectuer à l'aide de dépressiomètre à colonne de mercure Benoit (Photo RMT)

**SYNCHRONISATION DES BOISSEAUX**

La synchronisation des carburateurs doit être bonne si les jeux aux câbles sont corrects comme décrit au chapitre : « Entretien courant ». Néanmoins, l'évaluation du jeu au câble est très imprécise et ne tient pas compte du tassement des gaines toujours possible. De plus, une légère différence des pressions de compression sur chaque cylindre peut donner une alimentation inégale au moteur. Notons enfin, qu'une désynchronisation peut être à l'origine de graves dommages pour le moteur utilisé à hauts régimes (souples grillées, trou dans le piston). Pour cela, il s'avère préférable d'utiliser un appareil de contrôle précis et indérégable. Dans ce domaine, un dépressiomètre à colonne de mercure Benoit permet d'obtenir sans difficultés des réglages précis. Les pipes d'admission en alliage léger de la CB 125 T sont équipées de prises à dépression, obturées par des vis. Le moteur étant à sa température de fonctionnement procéder de la manière suivante :

- Retirer les deux vis des prises à dépression pour visser les raccords en s'assurant de leur bonne étanchéité.
- Démarrer le moteur et vérifier le bon régime de ralenti soit 1400 tr/mn. Au besoin agir sur les vis de butée de boisseau, en prenant soin de respecter une bonne égalisation des dépressions. Il est admis une différence maxi de 5 à 8 mm de hauteur de mercure entre les deux carburateurs. Parfaire le réglage des vis de richesse à l'aide d'un compte-tours précis, de manière à obtenir le ralenti le plus régulier possible.

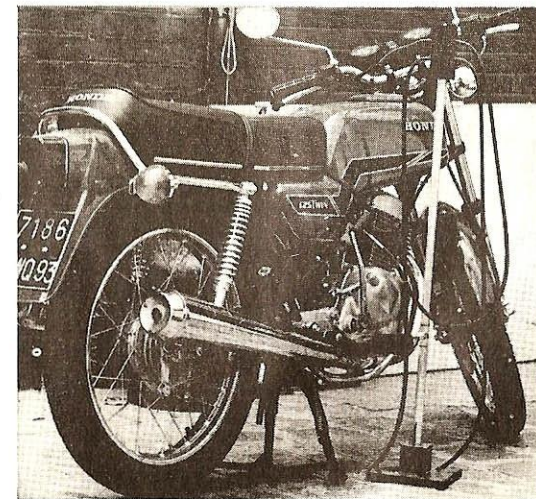
- Rétablir au besoin le régime de ralenti 1400 tr/mn avec les vis de butée.
- Contrôler ensuite la synchronisation en marche normale. Pour cela, les dépressiomètres toujours branchés, tourner la poignée de gaz pour accélérer le moteur, lorsque le régime est stabilisé, les dépressions doivent être identiques, vérifiables sur les deux colonnes de mercure. En cas de différence, agir sur un des deux tendeurs de câble de gaz sans oublier de resserrer ensuite le contre-écrou.
- Contrôler à nouveau en accélérant. Atteindre quelques secondes un régime relativement élevé afin d'être certain que les gaines des câbles sont bien tassées. Au besoin, parfaire le réglage, en agissant uniquement sur des tendeurs de câble.
- S'assurer en fin de réglage qu'il existe du jeu au câble.

**EQUIPEMENT ELECTRIQUE**

**COURANT DE CHARGE**

Contrôler les valeurs du courant de charge à l'aide d'un voltmètre branché en parallèle sur la batterie et d'un ampèremètre branché en série entre la borne négative de la batterie et sa cosse après l'avoir débranchée. Contacteur d'éclairage sur la position : « OFF ». l'ampèremètre doit indiquer le début de charge à 1200 tr/mn, pour atteindre 6,2 A maxi. La tension doit être de l'ordre de :

- 6,8 V à 1600 tr/mn ;
- 7,8 V à 5000 tr/mn ;
- 8,8 V à 10000 tr/mn.

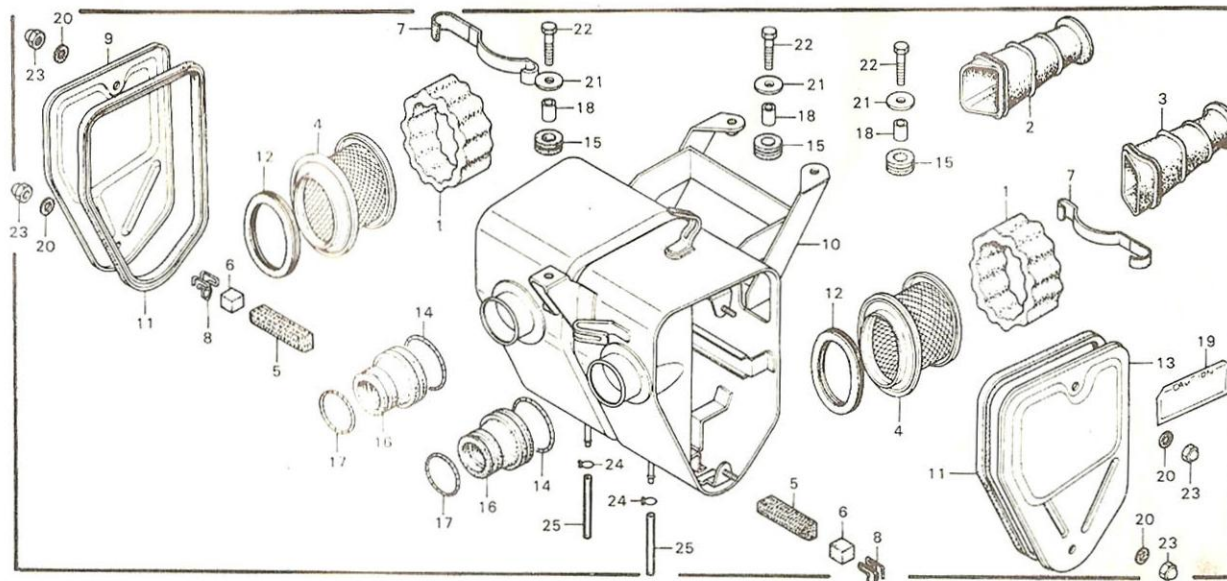


Contacteur d'éclairage sur la position : « ON », l'ampèremètre doit indiquer le début de charge à 2500 tr/mn pour atteindre 8,2 A maxi.

- La tension doit être de l'ordre de :
- 6,8 V à 2500 tr/mn ;
  - 7,2 V à 5000 tr/mn ;
  - 8,8 V à 10000 tr/mn.



**FILTRE A AIR**  
 1. Élément filtrant - 2 et 3. Conduit d'air - 4. Support de l'élément filtrant - 7. Lame formant ressort de maintien de chaque élément - 9. Couvercle droit du boîtier - 11. Joint des couvercles - 13. Couvercle gauche du boîtier - 16. Raccord reliant le boîtier aux carburateurs



#### Contrôle de l'alternateur

Vérifier les enroulements du stator d'alternateur à l'aide d'un ohmmètre.

Pour cela, débrancher la prise multiple à la sortie de l'alternateur.

Vérifier la résistance entre les trois fils jaunes. l'ohmmètre doit indiquer une faible résistance. Si la résistance est nulle le bobinage est court-circuité, si elle est infinie le bobinage est coupé.

#### CELLULE REDRESSEUSE

Une cellule redresseuse défectueuse peut aussi bien couper le courant de charge que ne plus redresser le courant fourni par le volant magnétique.

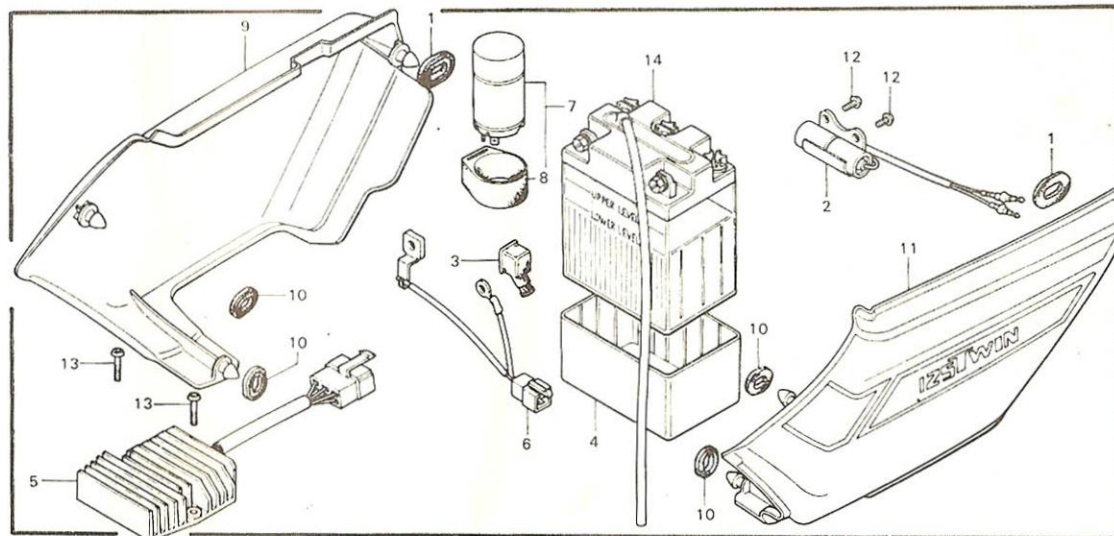
Dans le premier cas, la diode est dite coupée et elle est court-circuité dans le deuxième cas.

Toujours avec un ohmmètre, sonder les fils de la cellule redresseuse après avoir débranché sa prise multiple la reliant au circuit électrique.

Au niveau de la prise multiple, toucher avec l'ohmmètre le fil rouge/blanc et successivement chaque fil jaune. Pour chaque contrôle inverser le branchement. Dans un sens l'ohmmètre doit enregistrer une faible résistance et dans l'autre, une résistance infinie. Si la résistance est nulle ou infinie dans les deux sens, la cellule redresseuse doit être remplacée.

#### Régulateur

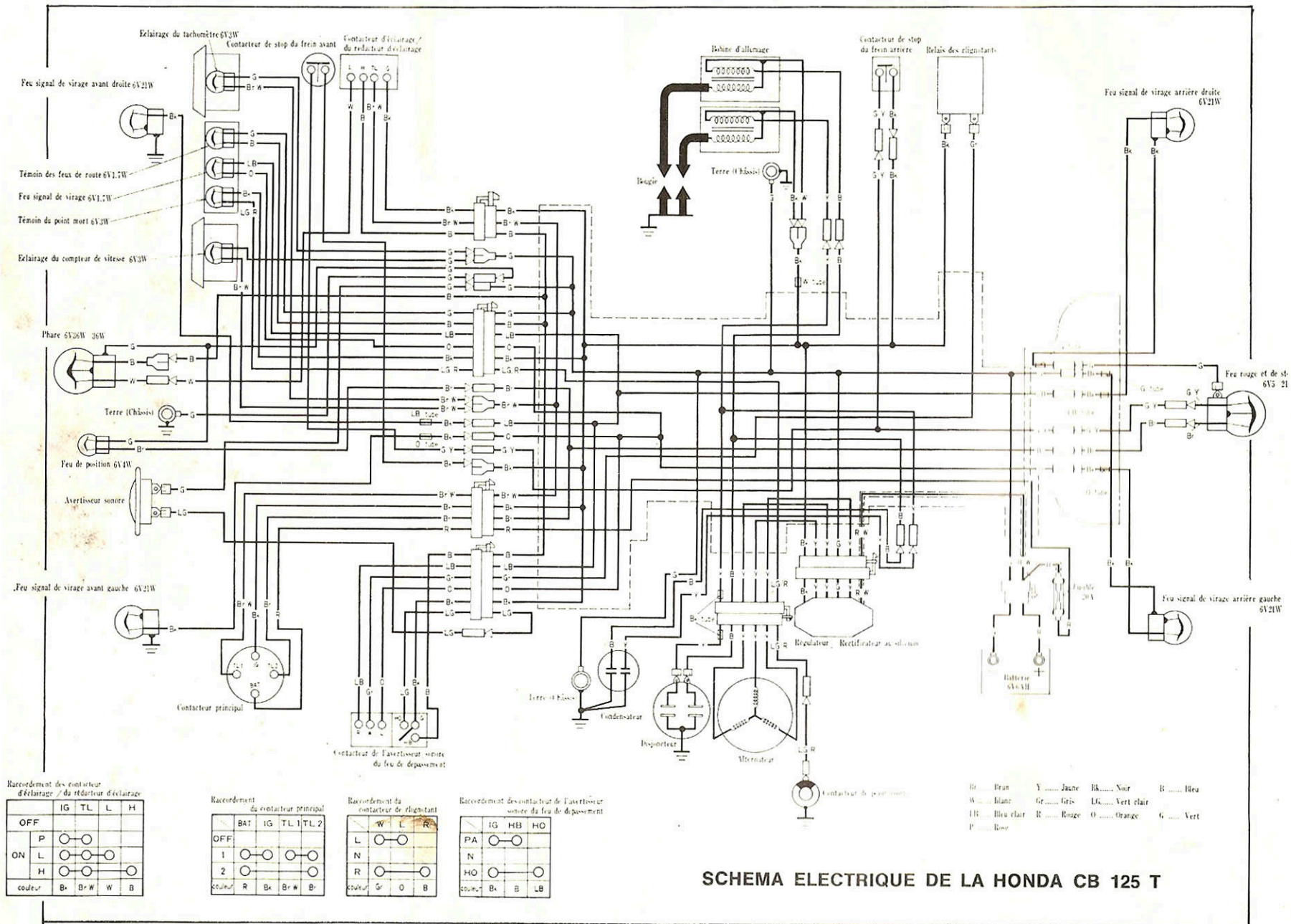
Le contrôle du régulateur intégré à la cellule redresseuse dans le cas de la 125 T s'effectue à l'aide d'un voltmètre branché en parallèle sur la batterie comme décrit précédemment dans le contrôle du courant de charge.



#### EQUIPEMENT ELECTRIQUE

2. Condensateur - 4. Bac à batterie - 5. Cellule redresseuse - 6. Câble de batterie - 7. Centrale de clignotants - 9. Cache latéral droit - 11. Cache latéral gauche







**BOBINE HAUTE TENSION**

Les enroulements primaire et secondaire doivent être parfaitement isolés de la masse et doivent laisser passer le courant, preuve qu'ils ne sont pas coupés. Ceci peut être contrôlé avec un ohmmètre.

Le moteur tournant, il est possible de vérifier la puissance de la bobine d'allumage en approchant le fil haute tension de la culasse après avoir retiré l'antiparasite. L'étincelle doit avoir au minimum 7 mm de longueur. A moins de 6 mm, la bobine doit être remplacée.

**Nota.** — Durant ce contrôle, éviter de faire tourner le moteur avec le fil HT trop éloigné de la culasse car l'étincelle d'allumage ne pouvant se former, la bobine d'allumage risque d'être détériorée.

**CONDENSATEUR**

Le condensateur doit avoir une certaine capacité afin d'absorber l'étincelle qui se produit lors de l'ouverture des contacts du rupteur. Si cette capacité est trop faible, l'allumage est défectueux et le rupteur se détériore.

- Capacité satisfaisante : 0,22 à 0,24  $\mu$ F (microfarads) ;
- Capacité insuffisante : en-dessous de 0,20  $\mu$ F.

**PARTIE CYCLE****COLONNE DE DIRECTION****Réglage du jeu à la colonne de direction**

Lorsqu'on sent un durcissement dans le pivotement de la colonne de direction ou inversement un jeu créant des vibrations au freinage, le réglage du jeu à la colonne de direction devient nécessaire sinon les billes et les cuvettes risquent de se marquer rapidement.

Régler le jeu comme suit :

- Débloquer l'écrou borgne supérieur à la colonne de direction.
- A l'aide d'une clé à ergot agir sur l'écrou à créneaux placé sous le « T » supérieur. En vissant, on supprime le jeu et inversement, en dévissant on l'augmente. La direction doit pivoter librement sans jeu.
- Rebloquer énergiquement l'écrou borgne (couple de serrage : 6 à 8 m.kg).

**Dépose**

- Déposer le support avant sur lequel sont montés le phare, les instruments de bord, les clignotants avant et l'avertisseur sonore. Pour cela, débrancher tous les fils ainsi que la prise multiple reliant ces instruments au circuit électrique, débrancher le câble du compteur et du compte-tours, retirer les deux vis supérieures du support et extraire l'ensemble vers le haut.
- Dégager le guidon de la fourche avant après avoir retiré ses demi paliers.
- Déposer le « T » supérieur. Pour cela, retirer l'écrou supérieur de la colonne de direction, retirer les deux bouchons supérieurs des tubes enlever les boulons bri-

Le condensateur est curieusement placé près de la batterie et non pas près du rupteur. Cela n'est peut-être pas étranger au fait que les grains de rupteur ont tendance à se piquer plus rapidement que d'habitude.

**Nota.** — Après avoir chargé le condensateur pour le contrôler, il est important de le décharger en approchant son fil de la carcasse. Tenir le fil par sa gaine isolante.

**CONTROLE DE L'AVANCE A L'ALLUMAGE****A la lampe stroboscopique**

Sur un moteur à quatre temps l'utilisation de la lampe stroboscopique se révèle particulièrement intéressante, car elle permet de contrôler le bon fonctionnement du mécanisme d'avance centrifuge. De plus, ce contrôle se faisant moteur tournant, il absorbe les jeux de fonctionnement.

Après avoir vérifié et au besoin réglé l'écartement des contacts de chaque rupteur comme décrit au chapitre « Entretien courant », procéder ensuite de la manière suivante :

- Brancher les deux câbles d'alimentation sur les bornes de la batterie en respectant la polarité et le troisième câble sur le fil de bougie du cylindre gauche.

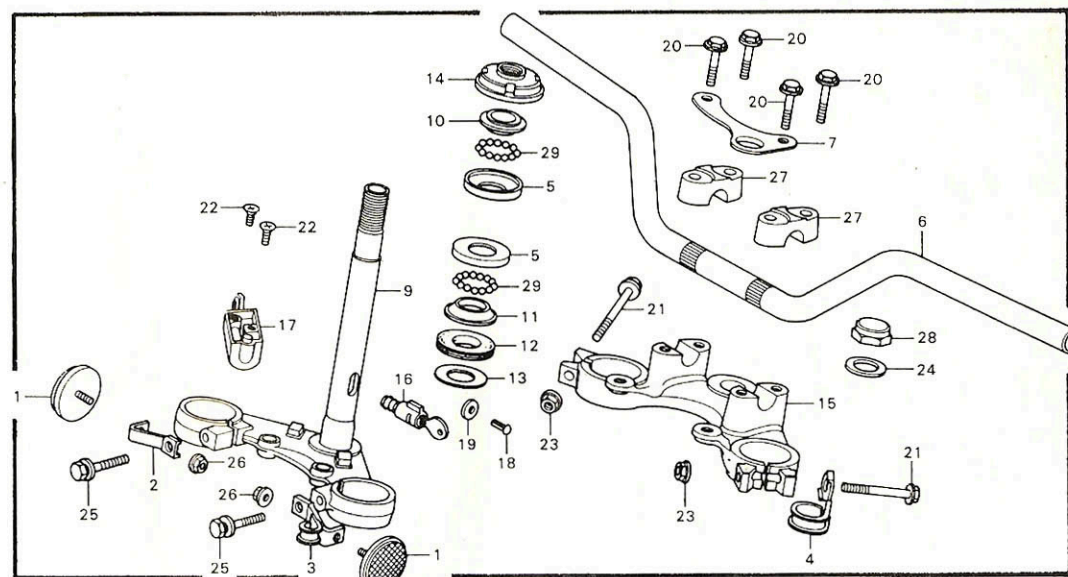
- Procéder à cette vérification moteur chaud au ralenti.
- Diriger la lampe sur la fenêtre supérieure du plateau d'allumage. On doit avoir le repère mobile « F 1 » en parfaite correspondance avec le repère fixe, sinon desserrer les trois vis de fixation du plateau d'allumage et modifier sa position jusqu'à concordance des deux repères. Ensuite, resserrer les trois vis et contrôler à nouveau.

- Vérifier et au besoin régler le deuxième cylindre en branchant le fil de la lampe stroboscopique sur le fil de bougie du cylindre droit.

- Dans ce cas, c'est le repère « F 2 » qui doit être en regard du repère fixe, sinon modifier l'écartement des contacts du rupteur pour obtenir un point d'avance correct.

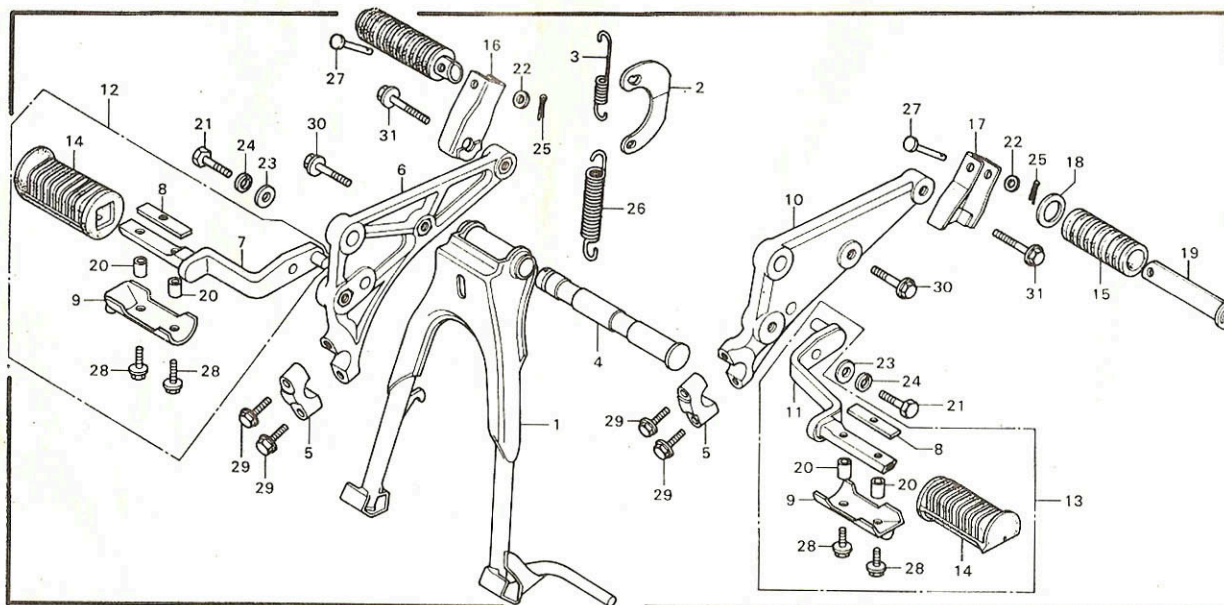
Ensuite, pour chaque cylindre, vérifier le bon fonctionnement de l'avance centrifuge.

- Accélérer légèrement et vérifier sur le compte-tours de la moto que l'avance centrifuge commence bien à agir à partir de 1 400 à 1 600 tr/mn et monte progressivement jusqu'au régime de 3 000 à 3 200 tr/mn. A ce régime on doit voir les repères d'avance maxi en regard des repères fixes. Si les repères sont en regard d'une manière instable ou à des régimes nettement supérieurs à 3 200 tr/mn, le système d'avance est grippé et doit être démonté pour nettoyage et lubrification.

**COLONNE DE DIRECTION**

1. Catadioptres latéraux - 2 et 3. Fixation des catadioptres - 4. Guide du câble - 5. Cuvette du cadre - 6. Guidon - 9. Colonne de direction solidaire du « T » inférieur - 10 et 11. Cuvettes supérieure et inférieure - 12. Joint cache-poussière - 14. Ecrou à créneaux de réglage - 15. « T » supérieur - 16. Antivol à clé - 27. Demi-palier du guidon

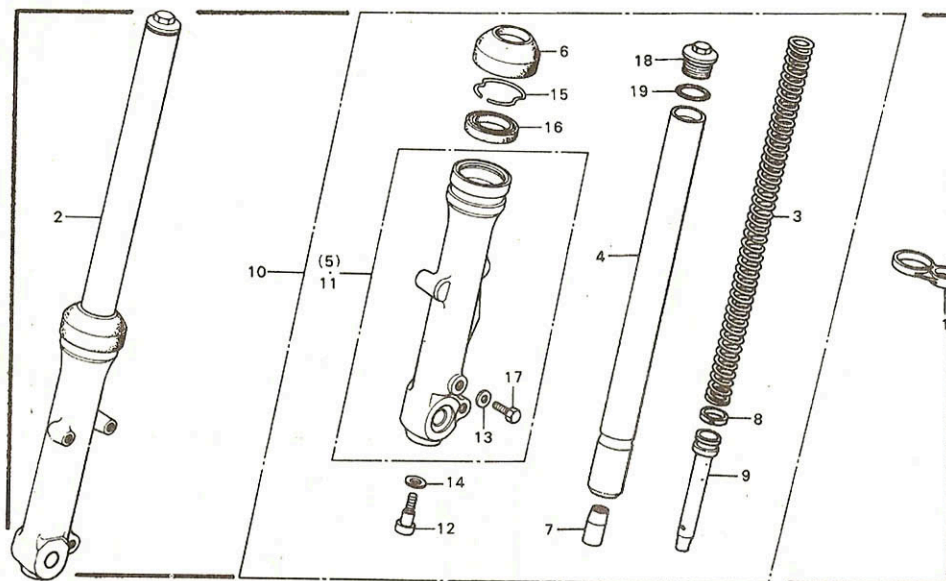




**BEQUILLE ET REPOSE-PIED**

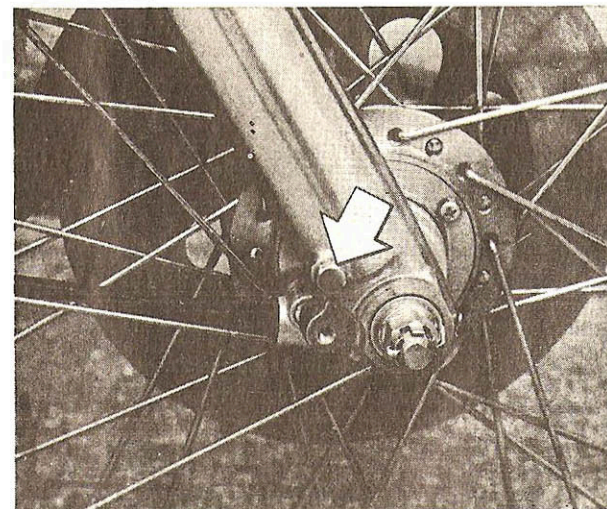
1. Béquille centrale - 3. Ressort - 4. Axe de béquille - 6. Platine - 7, 8, 9, et 11. Support de repose-pieds - 10. Platine gauche des repose-pieds - 12 et 13. Repose-pieds complet - 14 et 15. Caoutchouc protecteurs des repose-pieds

La flèche indique la vis de vidange de l'huile de fourche (Photo RMT)

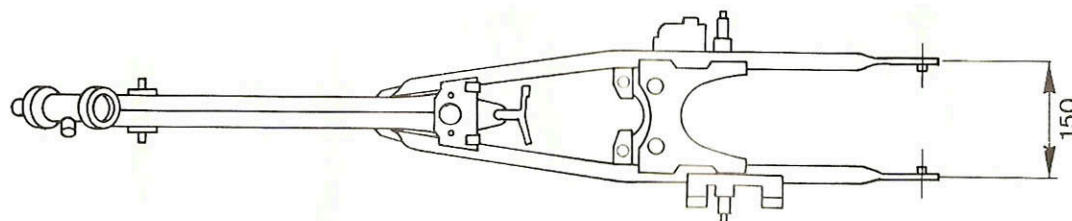


**FOURCHE AVANT**

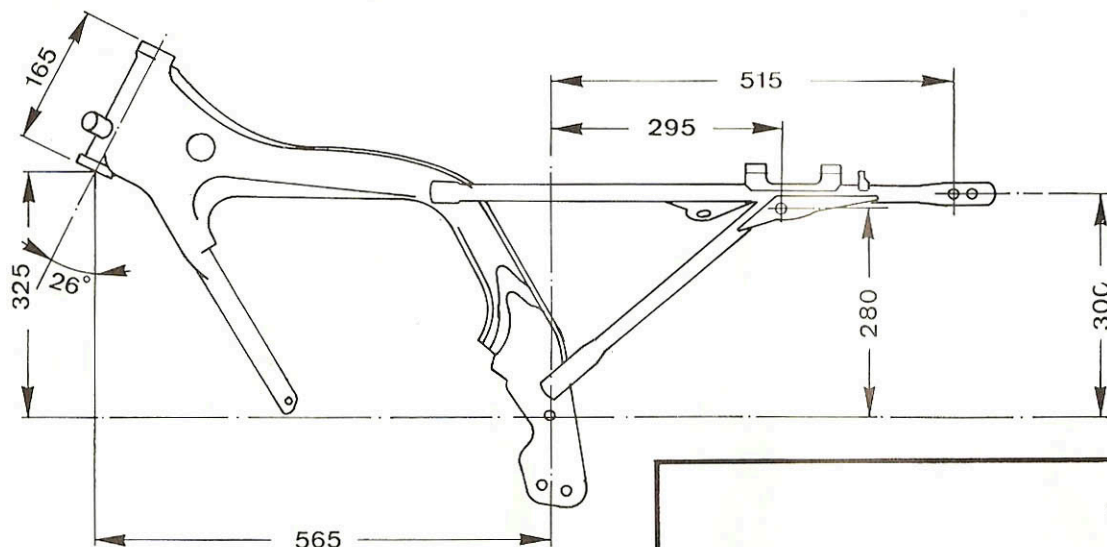
1. Guide du câble - 2. Élément de fourche droit - 3. Ressort amortisseur - 4. Tube plongeur - 5 et 11. Fourreaux inférieurs droit et gauche - 6. Joint cache-poussière - 7. Pièce butée inférieure - 8. Segment - 9. Guide - 10. Élément gauche de la fourche - 12. Vis de fixation - 15. Clip - 16. Joint à lèvres 31 x 43 x 10 mm - 17. Vis de vidange - 18 et 19. Bouchon de remplissage avec joint torique Ø 23 x 2,4 mm







Plan coté du cadre



dant le « T » supérieur au niveau des tubes de fourche, extraire verticalement le « T » supérieur.

- Mettre une cale sous le moteur pour soulever la roue avant.
- Retirer la roue avant comme décrit à la fin du chapitre « Entretien courant ».
- Dévisser l'écrou à créneaux supérieur à la colonne de direction tout en soutenant la fourche avant.
- Retirer la rondelle supérieure d'appui et les 21 billes de la cuvette supérieure.
- Faire glisser vers le bas la fourche avant en prenant garde de ne pas égarer les 21 billes de la cuvette inférieure. Au besoin, prendre la précaution d'entourer le bas de la colonne d'un chiffon.

#### Contrôle

Vérifier l'état des billes et des cuvettes qui ne doivent présenter aucune marque, ni fissure. Au besoin, changer les pièces défectueuses.

Les cuvettes dans le tube de direction sont emmanchées à force. Pour une éventuelle dépose, utiliser un jet en bronze ou en aluminium pour les chasser. Mon-

ter les cuvettes qui doivent avoir un serrage de  $+ 0,034$  à  $+ 0,084$  mm. Bien les mettre en butée dans le tube de direction.

#### Remontage

Procéder à l'inverse du démontage en observant les points suivants :

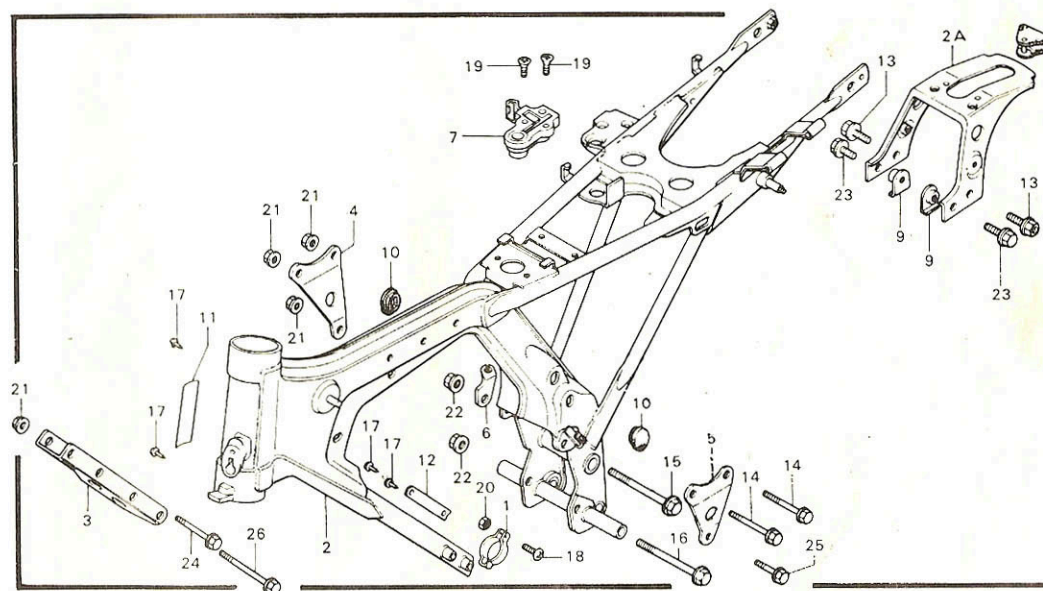
- Les billes sont au nombre de 42 (21 dans chaque cuvette inférieure et supérieure). Ne pas oublier de graisser abondamment ces cuvettes ce qui, de plus, maintient les billes en position ;
- La douille supérieure à créneaux règle le jeu dans les cuvettes. Il ne doit pas y avoir de jeu vertical, pour cela ne pas serrer mais seulement approcher pour laisser un libre fonctionnement de la direction ;
- Ne pas partager le serrage des demi-paliers du guidon, mais au contraire, serrer une des 2 vis, puis bloquer l'autre ensuite.

#### FOURCHE AVANT

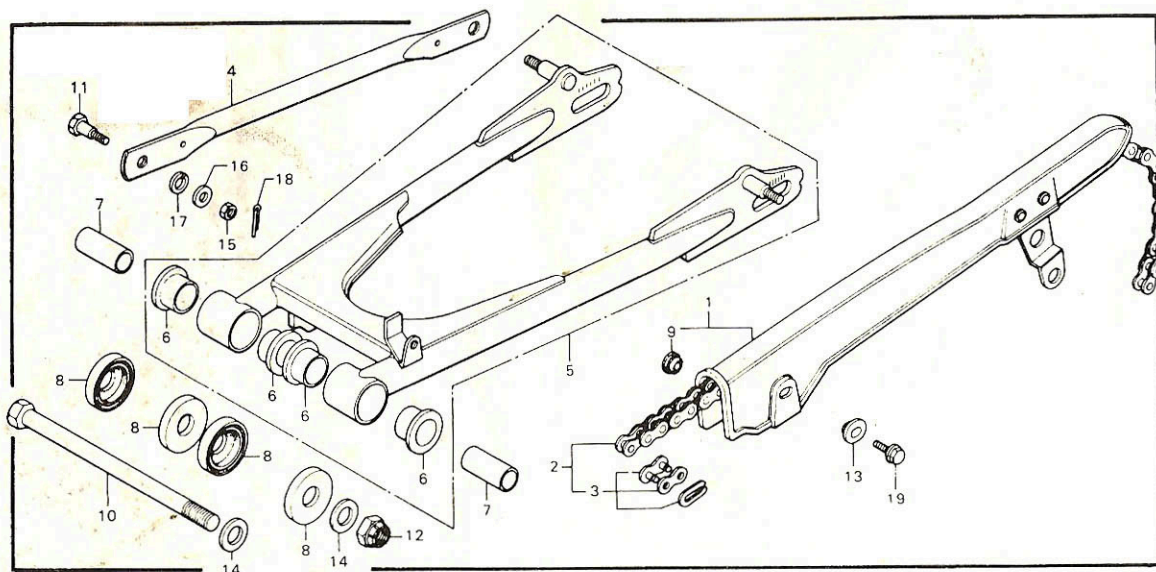
##### Démontage

- Retirer la roue avant après avoir disposé une cale sous le moteur (voir le chapitre « Entretien Courant »).
- Déposer le garde-boue avant en retirant les vis le fixant aux fourreaux inférieurs.
- Enlever les boulons bridant les tubes de fourche au niveau des « T » supérieur et inférieur puis dans chaque fente ainsi libérée, introduire un tournevis pour sortir

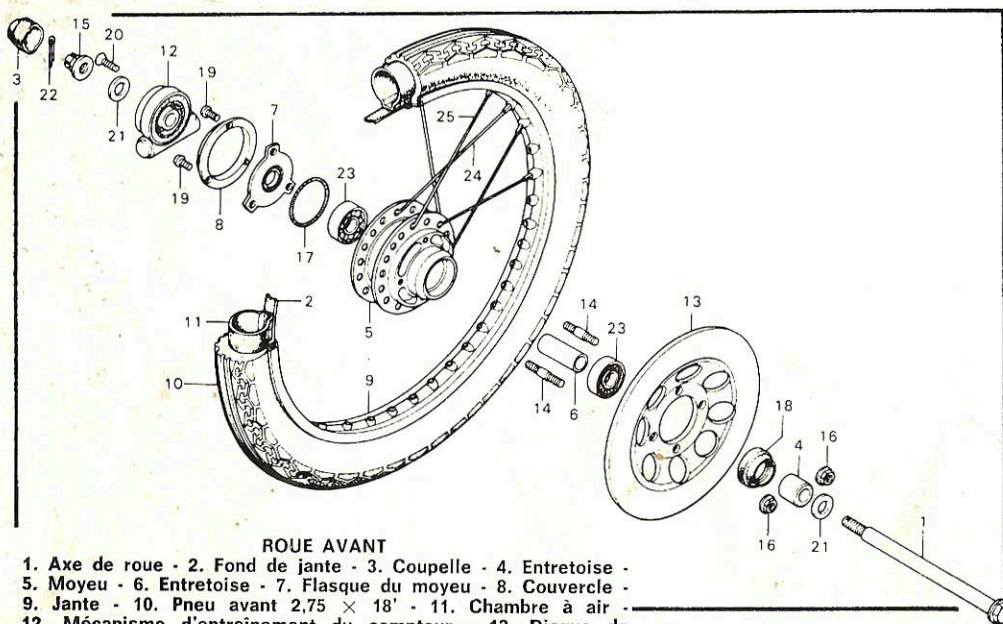
Cadre et fixations





**BRAS OSCILLANT ARRIERE**

1. Carter de chaîne - 2. Chaîne et maillon d'attache rapide - 4. Patte d'ancrage du frein - 5. Bras oscillant complet - 6. Bague - 7. Tube de pivotement - 8. Coupelle - 10. Axe du bras oscillant - 12. Ecrou

**ROUE AVANT**

1. Axe de roue - 2. Fond de jante - 3. Coupelle - 4. Entretoise - 5. Moyeu - 6. Entretoise - 7. Flasque du moyeu - 8. Couvercle - 9. Jante - 10. Pneu avant 2,75 x 18' - 11. Chambre à air - 12. Mécanisme d'entraînement du compteur - 13. Disque de frein - 14. Goujon - 15 et 16. Ecrans - 17. Joint torique - 18. Joint à lèvres 23 x 37 x 7 mm - 22. Goupille fendue Ø 3 x 25 mm - 23. Roulement à billes 6301 U - 24 et 25. Rayons

chaque élément de fourche qui peut ainsi glisser vers le bas.

- Retourner chaque élément de fourche pour le vidanger et récupérer le ressort.
- Extraire le cache-poussière à la partie supérieure du fourreau.
- Retirer la vis six pans creux avec une clé allen à l'extrémité inférieure du fourreau sous le passage de l'axe de roue.
- Sortir le tube plongeur du fourreau inférieur.
- Pour un remplacement du joint à lèvres, extraire le circlip du fourreau et chasser le joint usagé avec un tournevis. Remettre bien en place le joint neuf en utilisant un tube d'un diamètre équivalent à celui du joint puis remonter le circlip.

**Contrôle****a) Ressorts**

Contrôler la longueur libre des ressorts.  
— Longueur standard : 479,6 mm ;  
— Limite d'utilisation : — de 470,6 mm.

**b) Jeu tube plongeur-fourreau**

	Valeur standard (mm)	Valeur limite (mm)
Alésage des fourreaux .....	31,042 à 31,104	+ de 31,165
Ø des tubes ....	30,915 à 30,950	— de 30,870
Jeu de fonctionnement .....	0,092 à 0,189	+ de 0,295



c) Contrôler l'état des joints d'étanchéité. Ne pas hésiter à les remplacer en cas de suintement.

d) Contrôler si les tubes de fourche n'ont pas un léger flambage en les faisant rouler sur un marbre.

#### Remontage

Remonter les deux éléments de fourche à l'inverse du démontage en observant les points suivants :

- Toutes les surfaces frottantes ainsi que les joints à lèvres doivent être lubrifiés avec de l'huile de fourche ;
- Vérifier l'état de la rondelle joint de la vis hexacave inférieure à chaque fourreau ;
- Ne pas oublier de mettre la quantité d'huile préconisée après un démontage soit 110 à 115 cm<sup>3</sup> d'huile type Dexron ATF ;
- Les ressorts étant à pas variable, prendre garde au remontage de diriger les spires les plus rapprochées vers le haut.

#### BRAS OSCILLANT

Pour graisser les bagues du bras oscillant ou pour leur remplacement, déposer le bras oscillant comme suit :

- Déposer la roue arrière comme décrit à la fin du chapitre « Entretien Courant ».
- Démonter le carter de chaîne.
- Déposer complètement la chaîne.

#### Dépose des amortisseurs arrière

Leur dépose s'effectue rapidement après avoir dévissé les fixations supérieure et inférieure.

- Mettre la bague de tarage sur la position I.
- Serrer l'œillet inférieur dans un étau.
- Faire glisser vers le bas la petite butée en caoutchouc sous l'œillet supérieur pour dégager le contre-écrou de la tige centrale.
- Maintenir le contre-écrou avec une clé plate puis débloquer et dévisser l'œillet supérieur.

#### Contrôle des ressorts

Contrôler la longueur libre des ressorts arrière.

- Longueur standard : 181,9 mm ;
- Limite d'utilisation : de 178,7 mm.

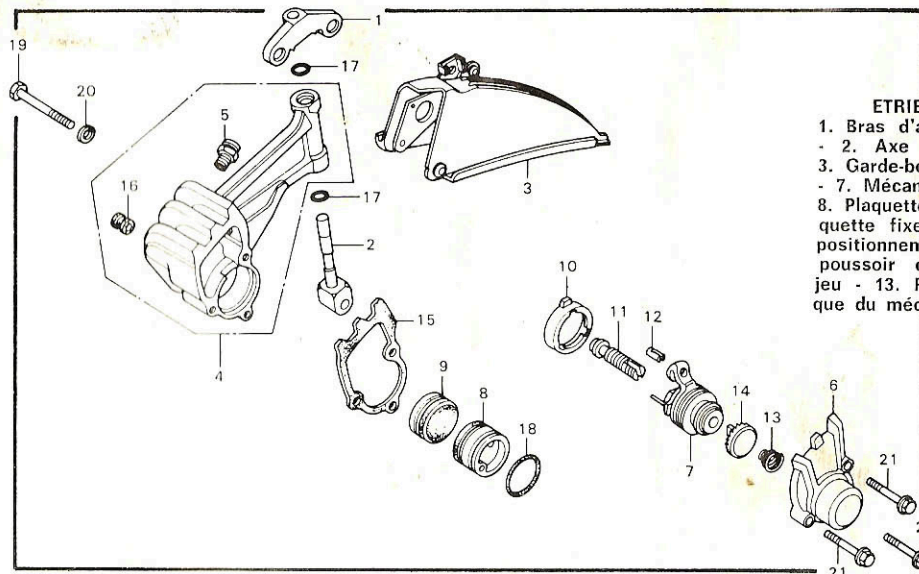
#### Dépose du bras oscillant

Débloquer et retirer l'écrou de l'axe puis chasser l'axe latéralement en récupérant le bras oscillant avec ses bagues.

#### Contrôle

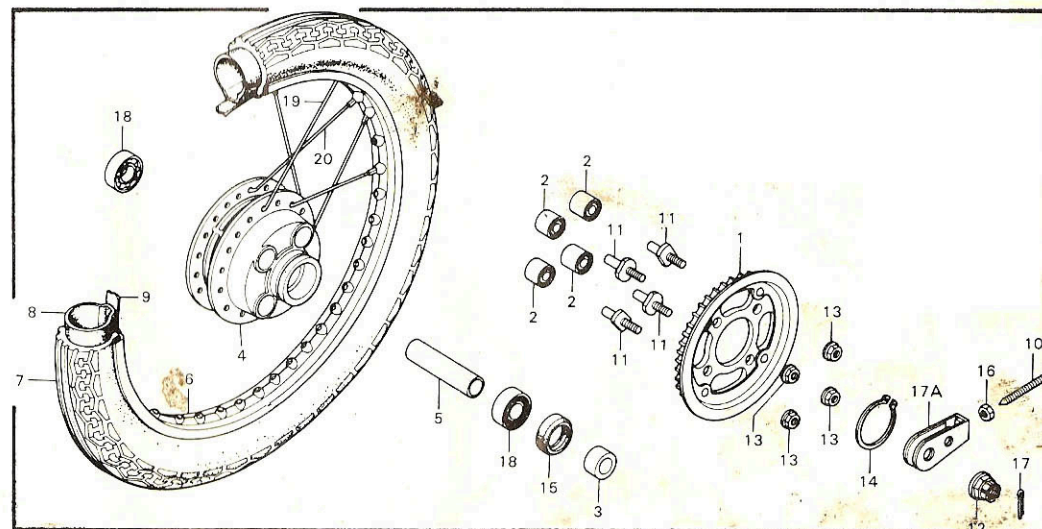
Vérifier l'état ainsi que le jeu des bagues avec les tubes pivots par différence de mesures prises avec un pied à coulisse.

- Jeu standard : 0,2 à 0,3 mm ;
  - Limite d'utilisation : + de 0,5 mm.
- Remplacer les bagues en cas de jeu supérieur.
- Vérifier si l'axe du bras oscillant est bien rectiligne.
- Faux-rond standard : 0 à 0,05 mm ;
  - Limite d'utilisation : + de 0,2 mm.



#### ETRIER DE FREIN

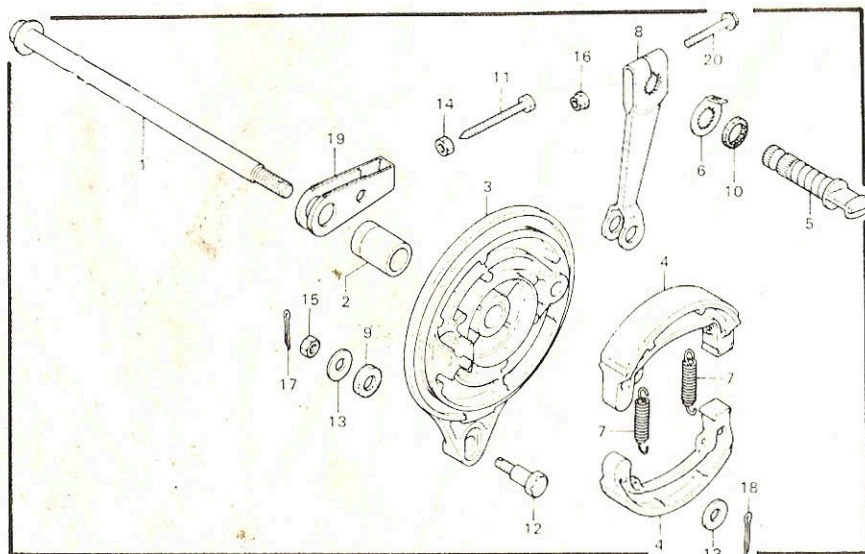
1. Bras d'attache de l'étrier
2. Axe de pivotement
3. Garde-boue
4. Etrier nu
7. Mécanisme à cliquets
8. Plaquette mobile
9. Plaquette fixe
10. Bague de positionnement
11. Vis poussoir de rattrapage de jeu
13. Ressort
14. Disque du mécanisme à cliquets



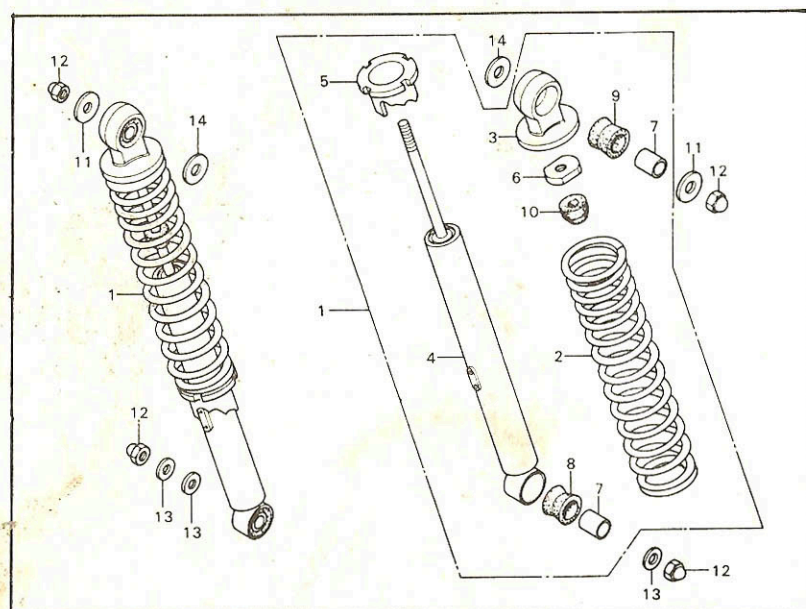
#### ROUE ARRIERE

1. Couronne arrière
2. Bagues silentblocs formant amortisseur de couple
3. Entretoise
4. Moyeu
5. Entretoise
6. Jante
7. Pneu arrière 3,00 x 18
8. Chambre à air
9. Fond de jante
11. Fixation de la couronne
- 12 et 13. Ecrous
14. Circlip
15. Joint à lèvres 28 x 42 x 7 mm
17. Tendeur
18. Roulement à bille 6302 U
- 19 et 20. Rayons



**FREIN ARRIERE**

1. Axe de roue - 2. Entretoise - 3. Flasque de frein - 4. Demi-segments garnis - 5. Came - 6. Témoin d'usure - 7. Ressort - 8. Bielle de commande - 19. Tendeur de chaîne droit

**AMORTISSEURS ARRIERE**

1. Amortisseur complet - 2. Ressort - 3. Oeillet supérieur formant siège du ressort - 4. Élément amortisseur - 5. Bague de réglage du tarage - 6. Contre-écrou - 7. 8. et 9. Douille et bagues caoutchouc - 10. Butée caoutchouc

**Remontage**

Procéder dans l'ordre inverse du démontage en prenant soin d'enduire les tubes pivots, les bagues et l'axe du bras oscillant de graisse de bonne qualité.

Utiliser si possible une graisse graphitée ou à base de bisulfure de molybdène.

**FREIN AVANT A DISQUE**

Le démontage de l'étrier de frein avant a été décrit ultérieurement dans le paragraphe « Remplacement des Plaquettes de Frein » au chapitre « Entretien Courant ».

**Disque de frein**

Le voile du disque mesurable à l'aide d'un comparateur, ne doit pas dépasser 0,20 mm.

L'épaisseur du disque ne doit pas descendre en-dessous de 4 mm.

Les rayures sur la surface de frottement doivent être inférieures à 0,3 mm, sinon le rectifier ou le remplacer.

La dépose du disque se fait après avoir retiré la roue avant, défreiné et dévissé les écrous maintenant le disque au moyeu.

Au remontage du disque, les écrous doivent être serrés au couple de 1,8 à 2,3 m.kg.

**FREIN ARRIERE**

Les segments arrière sont facilement déposés, après le démontage de la roue arrière, comme indiqué au chapitre « Entretien Courant ».

● Dépoussiérer le tambour et, au besoin, retirer toute trace de graisse éventuelle avec du trichloréthylène. Nettoyer aussi le flasque et les demi-segments. Mais ne pas utiliser du trichlore pour les garnitures.

● Supprimer les traces de glaçage des garnitures avec de la toile émeri fine.

● Prendre soin ensuite de chasser tous les grains d'abrasifs à l'aide d'une soufflette.

**Contrôle du frein arrière****a) Tambour**

- Ø standard : 130 mm ;
- Limite d'utilisation : + de 131 mm ;

**b) Demi-segments garnis**

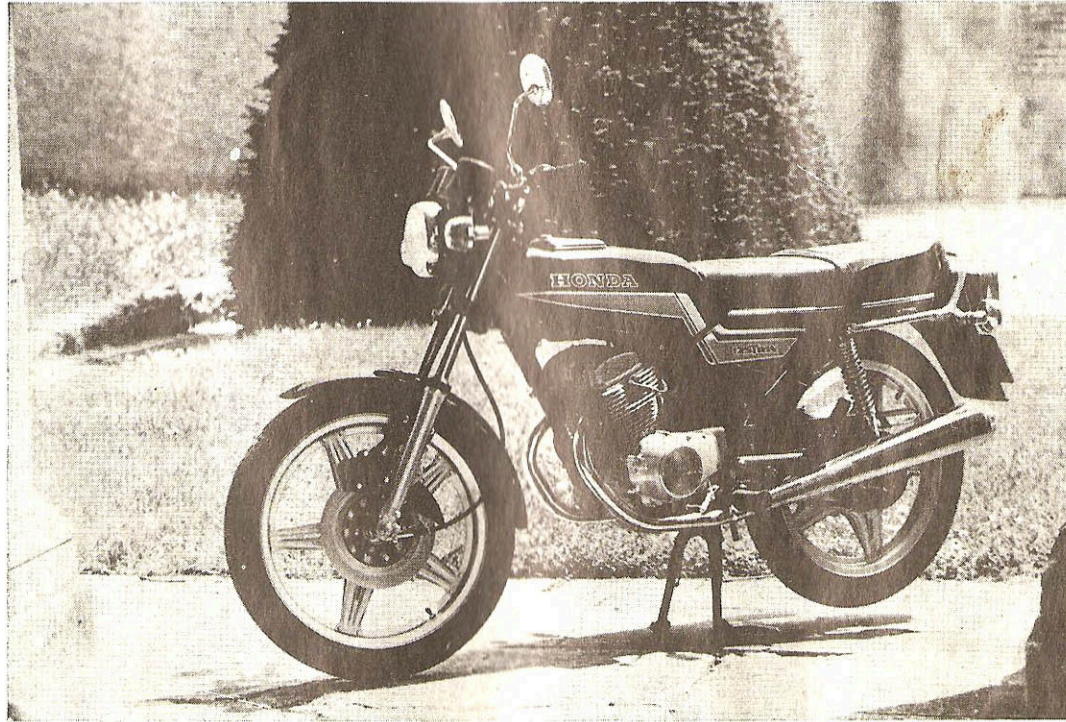
- Epaisseur standard : 4,0 mm ;
- Limite d'utilisation : — de 2,0 mm.

● Procéder au remontage à l'inverse du démontage, comme décrit au chapitre « Entretien Courant ».

Classification documentaire et rédaction : J.-P. N.



# ÉVOLUTION TECHNIQUE DE LA HONDA "CB 125 T" : LA "T II"



Outre une esthétique légèrement modifiée, la CB 125 T II bénéficie de petites améliorations, fruit de l'expérience acquise sur les modèles CB 125 T. Quelques petits défauts de jeunesse ont ainsi pu être éliminés. Sinon le moteur conserve les mêmes caractéristiques et réglages. Les principales modifications sont les suivantes, la plupart ayant d'ailleurs été apportées dès les dernières séries des modèles T.

La commercialisation de la CB 125 T II date de mai 1978, à partir des numéros moteur et cadre 2200024, et a été arrêtée en avril 1983 au profit du modèle suivant (la CB 125 TD) qui est apparu en janvier 1983. Durant les trois premiers mois de 83, les deux modèles T II et TD ont été vendus conjointement.

*Les roues « Comstar » constituent la plus grosse modification esthétique apportée sur la T II. Moins évident est le nouveau dessin de l'étrier de frein. La décoration du réservoir et des caches latéraux est désormais bicolore, les coloris disponibles sont bleu, rouge, gris ou noir (PhotoRMT)*

## JOINT DE CULASSE

Très rapidement après la sortie de la CB 125 T, la matière du joint de culasse a été changée, afin d'améliorer la tenue du joint et son étanchéité.

## TENDEUR DE CHAÎNE DE DISTRIBUTION

Depuis le numéro moteur 2026688, les CB 125 T et T II bénéficient d'un support renforcé de tendeur de

chaîne de distribution, qui élimine toute probabilité de casse.

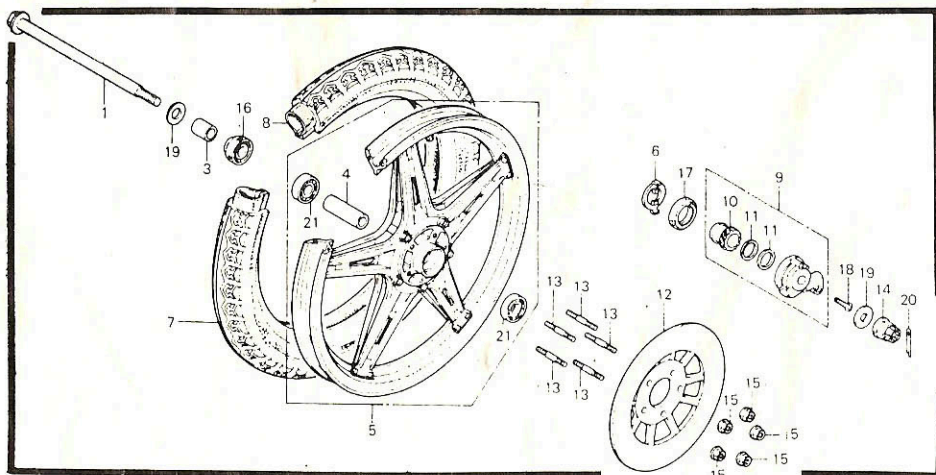
## VERROUILLAGE DES VITESSES

Le doigt de verrouillage des vitesses est désormais rappelé par un ressort plus fort, monté sur les CB 125 T depuis le numéro moteur 2005318. En effet il avait été constaté sur quelques machines une tendance de la 1<sup>re</sup> vitesse à sauter, due à une faiblesse de ce ressort.

## JOINT D'ÉTANCHÉITÉ DE SORTIE DE BOÎTE

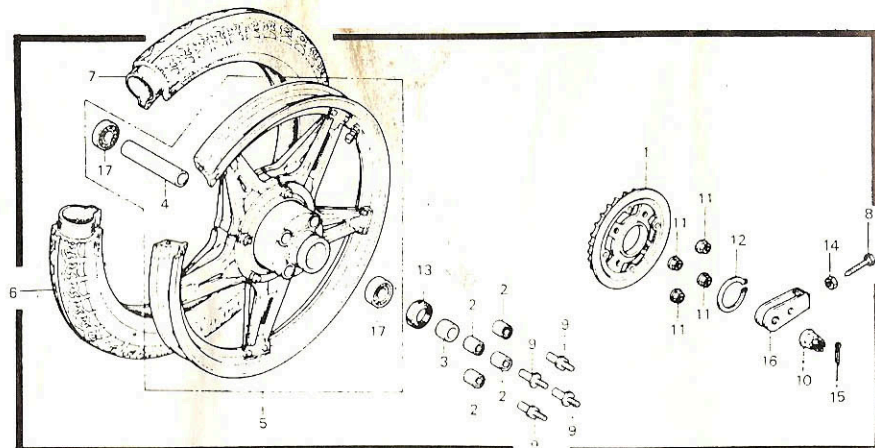
Afin d'être mieux maintenu dans son logement, le joint à lèvres assurant l'étanchéité en sortie de boîte a été légèrement agrandi. Ce joint équipe en série les modèles T II depuis le numéro de cadre 2201569. En cas de remplacement, seul ce nouveau joint doit être monté.





**ROUE AVANT « COMSTAR »**

1. Axe de roue - 3. Entretoise côté droit - 4. Entretoise centrale - 5. Roue « Comstar » nue - 6. Rondelle ergotée d'entraînement de prise de compteur de vitesse - 9. Prise de compteur - 12. Disque de frein - 13. Goujons de fixation du disque - 14. et 20. Ecrou d'axe de roue et goupille de sécurité - 16. Joint d'étanchéité 40X50X5 mm - 21. Roulements à billes 6301 Z



**ROUE ARRIERE « COMSTAR »**

1. Couronne arrière - 2. Silentblocs caoutchouc formant amortisseur de couple - 3. Entretoise côté gauche - 4. Entretoise centrale - 5. Roue « Comstar » nue - 9. et 11. Boulons de positionnement de la couronne dans les silentblocs - 12. Circlip de maintien de la couronne - 17. Roulements à billes 6302 U.

### JOINTS D'ÉTANCHÉITÉ DE FOURCHE

La tenue de ces joints s'est trouvée améliorée par la modification des dimensions et de la matière. Ces joints sont montés en série sur les CB 125 T et II depuis les numéros de cadre respectifs 2027279 et 2210613. Egalement seuls ces nouveaux joints doivent être utilisés en cas de remplacement.

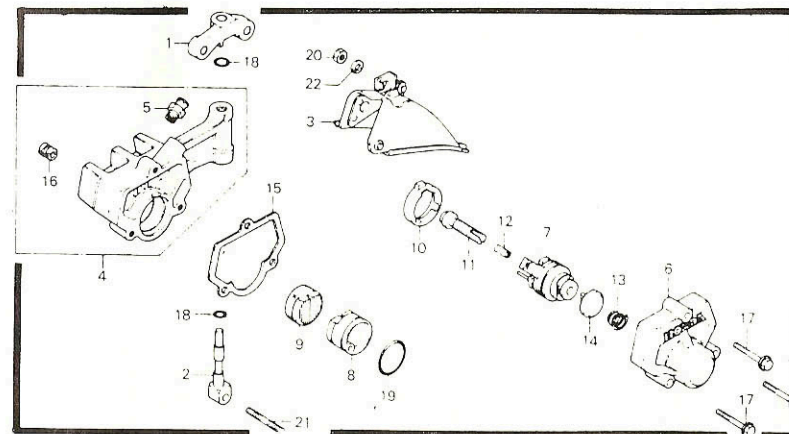
### FREIN AVANT

La « T II » reçoit un nouvel étrier de frein avant de forme extérieure légèrement différente, mais de même conception que sur la « T ». Il s'agit donc toujours d'un frein avant à commande mécanique agissant sur un étrier de type pivotant. Honda affirme que ce nouvel étrier renforce de 25% la puissance du freinage.

Pour l'entretien et le changement des plaquettes, se référer à l'Étude de base.

### ETRIER DE FREIN AVANT DE LA CB 125 T II

1. Bras d'attache de l'étrier - 2. Axe de pivotement - 3. Garde-boue du disque - 4. Etrier nu - 6. Flasque d'étrier - 7. Mécanisme à cliquets - 8. Plaquette mobile - 9. Plaquette fixe - 10. Bague de positionnement - 11. Vis-poussoir de rattrapage de jeu. 13. Ressort - 14. Disque cranté de mécanisme à cliquets - 15. Joint papier - 16. Joints anti-poussière - 18. et 19. Joints toriques.



**CB 125 T II modèle 1980**

### ROUES COMSTAR

Ces roues équipent désormais tous les modèles Honda de route (sauf le CM 125 T) et la T II s'en est vue enjolivée.

Trois éléments principaux composent ces roues : la jante en alliage d'aluminium, les branches en tôle d'acier em-

boutie et le moyeu. Les branches sont rivetées sur la jante et boulonnées sur le moyeu. Cette technique est très au point, puisque testée en compétition sur la RCB d'endurance.

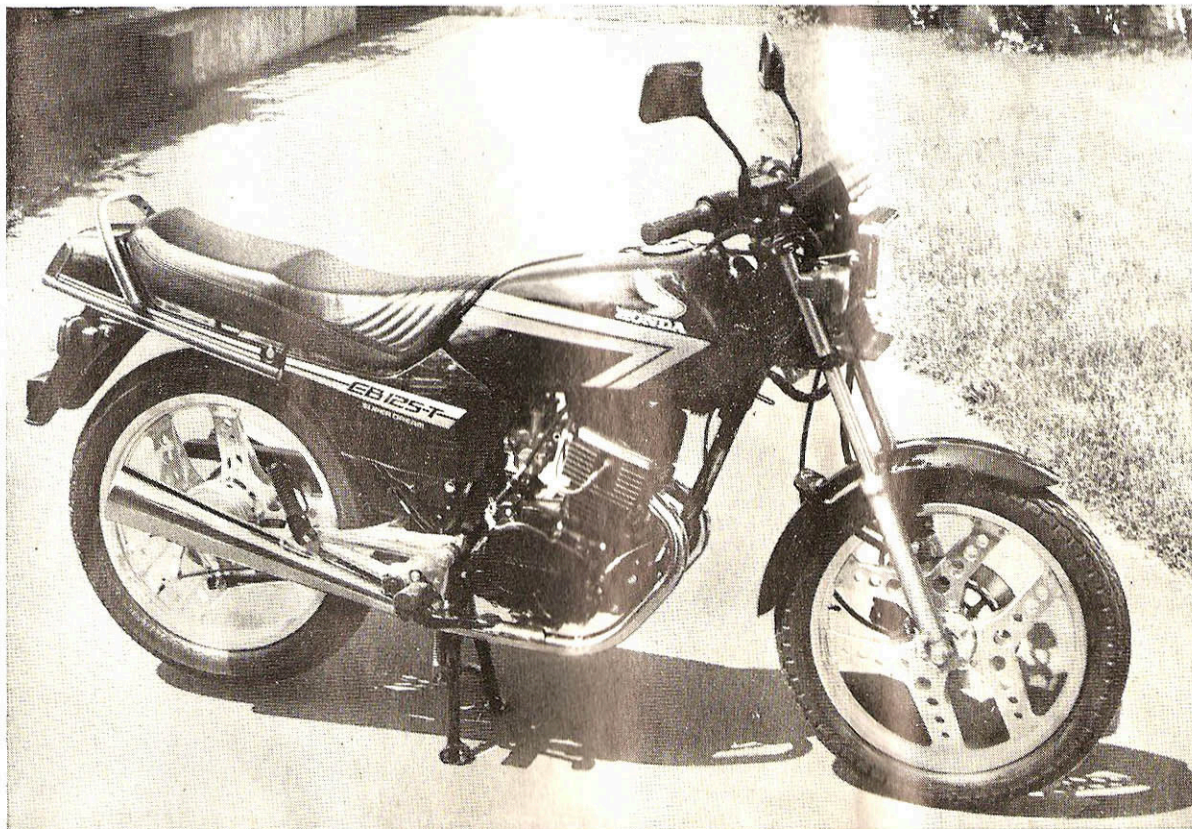
Classification documentaire et rédaction : A.L.

A partir du No de série 2 300 001, la CB 125 T II bénéficie des aménagements suivants :

- cocottes droite et gauche en aluminium poli ;
- guidon plus relevé ;
- clignotants rectangulaires en plastique ;
- bas de fourche aluminium mat.



# ÉVOLUTION TECHNIQUE DES HONDA "CB 125 T" LA "CB 125 TD" TYPE JC 06



*Dernière version de la CB 125 T, la CB 125 TD modèle 84 ne se différencie du modèle 83 que par le décor du réservoir (Photo RMT)*

Ne figurent dans cette évolution que les différences qui caractérisent le modèle « CB 125 TD ». Nous laissons donc sous silence les points qui restent inchangés par rapport aux précédents modèles, vous invitant pour ceux-ci à vous reporter à l'Étude initiale « CB 125 T » et à l'évolution « CB 125 T II ».





Cinq ans après la commercialisation du premier modèle CB 125 T en mars 1977, ce modèle reçoit de nombreuses modifications tant esthétiquement que pour son équipement. La CB 125 TD que nous connaissons depuis le Salon d'octobre 1982 succède donc à la « T II » de mai 1978 issue du modèle initial « T ».

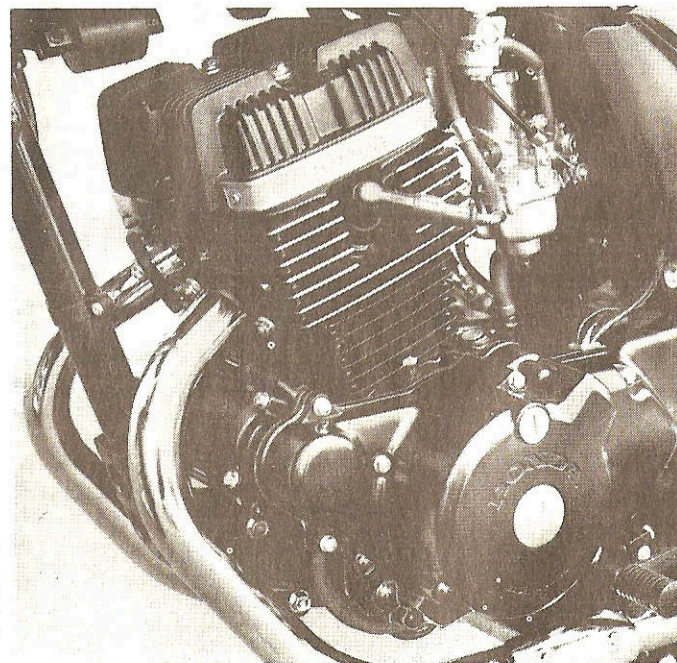
Alors que la « T II » était presque inchangée par rapport à la « T » hormis les roues Comstar et quelques petits détails (voir précédemment l'évolution de ce modèle), la CB 125 TD reçoit de nombreuses modifications que nous énumérerons ci-après et sur lesquelles nous reviendrons plus en détail dans notre chapitre « Particularités Techniques ».

Ce sont :

- 1) Pour le moteur :
  - légère amélioration des performances par l'adoption de nouveaux filtres à air, des réglages de carburation modifiés et de nouveaux échappements. Notons également l'allumage électronique C.D.I. avec avance variable électroniquement.
  - bloc-moteur peint en noir mat avec nouvelle esthétique du cache arbre à cames et du couvercle d'alternateur, dûe à l'entraînement du démarreur électrique ;
  - abandon du kick-starter au profit du démarreur électrique ;
  - Rapports de boîte inchangés mais modifications des arbres primaire et secondaire et montage d'entretoise consécutifs à la suppression du kick-starter.
- 2) Pour l'équipement électrique :
  - modification totale du circuit qui passe en 12 volts avec batterie de 9 Ah.

*La CB 125 TD modèle 1983 est radicalement différente des précédents modèles principalement par la partie cycle mais également par le moteur entièrement peint en noir (Photo Studio Hautefeuille)*

*En haut à droite, la CB 125 TD modèle 1984 côté gauche (Photo RMT)*



*Moteur entièrement noir côté gauche avec son démarreur électrique et la forme particulière du couvercle du volant alternateur (Photo RMT)*



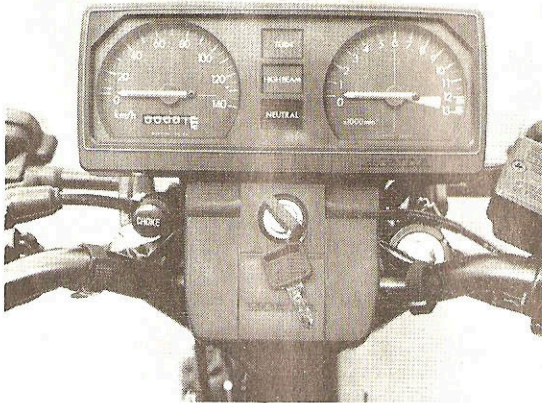
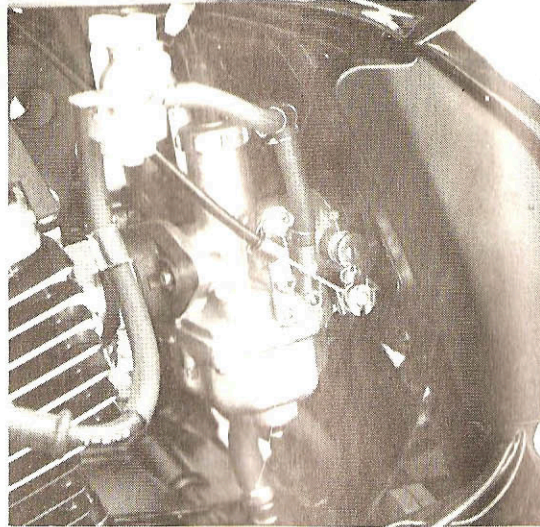
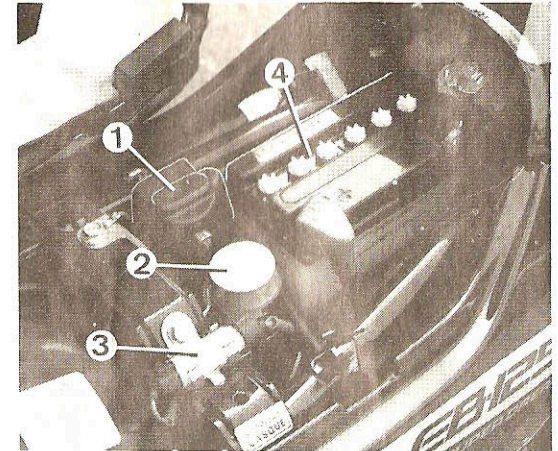


Tableau de bord très lisible et d'une extrême finition. Noter la tirette « Choke » de commande du starter (Photo RMT)



Commande de starter par câble équipant désormais la CB 125 TD (Photo RMT)



- Remplacement du kick-starter par démarreur électrique de 0,4 kW.
- Alternateur triphasé de 150 W à 5 000 tr/mn fournissant le courant de charge et le système d'allumage électronique C.D.I.

3) Pour la partie cycle :

- cache ouvert de conception identique mais de dimensions différentes procurant une modification de la chasse à la roue avant.
- Fourche avant de 140 mm de débattement au lieu de 115 mm.
- Suspension arrière Pro-Link de 95 mm de débattement au lieu de 65 mm.
- Freins avant à disque à commande hydraulique et étrier à deux pistons jumelés.
- Roues Comstar du type boomerang équipées de pneus de section plus importante.

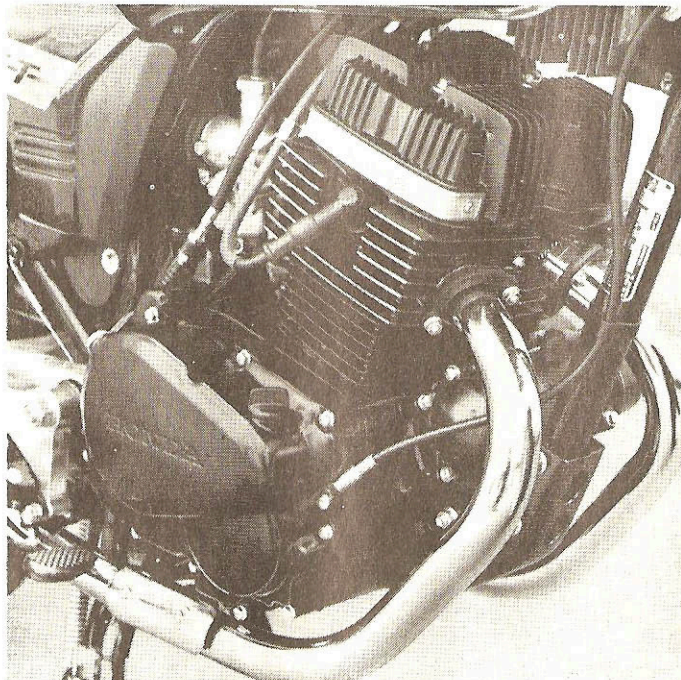
Cette nouvelle CB 125 TD fait beaucoup plus moto que les précédents modèles. L'équipement plus complet (partie cycle et équipement électrique), les nouveaux dessins de l'ensemble selle-réservoir et des roues, le tableau de bord, l'optique rectangulaire et pour finir ce moteur noir mat sont autant de détails qui apparentent plus ce modèle à ceux de cylindrée supérieure.

La CB 125 TD a été réceptionnée aux Services des Mines le 20 juillet 1982, la série commençant au n° JC 06 - 5 000 002. Sa commercialisation est apparue en janvier 1983.

La CB 125 TD est disponible en trois présentations :

- gris argent (réf. NH - 104 M - U) avec bandes décoratives rouge et grise.
- rouge (réf. R - 107 C - U) avec bandes décoratives or.
- bleu (réf. PB - 117 C - U) avec bandes décoratives orange.

En 1984, la CB 125 TD nous apparaît avec un décor du réservoir un peu différent (voir les photos) et une autre présentation noire vient se rajouter aux trois autres du modèle 1983.



Remarquer l'absence de pédale de kick-starter et la forme nouvelle du cache arbre à cames (Photo RMT)

En haut à droite, en basculant la selle on découvre le relais du démarreur électrique (1), le répéteur de clignotants (2), le fusible (3) et la batterie de 12 Volts (4) (Photo RMT)



# CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES ET RÉGLAGES DE LA HONDA "CB 125 TD" TYPE JC 06

Ne figurent dans ce tableau que les différences essentielles par rapport aux modèles CB 125 T et T II étudiés dans les pages précédentes.

## BLOC-MOTEUR

Puissance maximale : 12,5 kW (17 ch) à 11 500 tr/mn.  
Couple maximal : 10,8 Nm (1,1 kgm) à 10 500 tr/mn.

## ALIMENTATION

Réservoir d'essence de 14 litres dont 1,5 l de réserve.  
Robinet d'essence manuel à 3 positions avec double filtration de l'essence : un tamis interne au réservoir sur le tube du robinet et un tamis interne à la cuve de décan-tation.

## CARBURATION

Deux carburateurs Keihin type PD 94 B. Réglages :

- Gicleur principal : 88.
  - Gicleur de ralenti : 38.
  - Réglage de l'aiguille : 2° cran à partir du haut.
  - Vis de richesse de ralenti desserrée de 1 tour 1/2.
  - Hauteur des flotteurs : 17,0 mm.
  - Régime de ralenti : 1 300 tr/mn.
- Deux éléments de filtre à air en papier.

## GRAISSAGE

Contenance du carter d'huile : 1,6 litre.

## EQUIPEMENT ELECTRIQUE

### 1) Circuit de charge et d'éclairage

Volant alternateur triphasé fournissant le courant de charge de la batterie et le courant d'allumage électronique C.D.I. Puissance de 150 W à 5 000 tr/mn.

Redresseur-régulateur électronique Shundengen type SH 532-12. Élément redresseur à 6 diodes au silicium. Élément régulateur à thyristors. Tension de régulation : 14 à 15 V.

Batterie Yuasa type 12 N9-4B-1 de 9 Ah sous 12 V. Négatif à la masse. Dimensions : long. 135 × larg. 75 × haut. 138 mm.

### 2) Circuit d'allumage

Allumage électronique C.D.I. (décharge de condensateur) fourni par le volant alternateur. Bobinage de charge du condensateur à deux étages (avance automatique) interne au volant et deux capteurs de déclenchement externes.

Avance à l'allumage contrôlable à la lampe stoboscopique. Progression électronique.

— Initiale : 15° avant PMH à 1 300 tr/mn (ralenti).

— Maximale : 40° avant PMH.

— Début d'avance automatique à 1 700 ± 200 tr/mn.

Deux boîtiers électroniques Shindengen type CF 417 C.

Deux bobines d'allumage Toyo Denso type AS 41 - CDI.

Bougies Ø 10 × 12,7 mm à résistance incorporée.

Préconisation : NGK type CR 8 HS ou ND type U 24 FSR - U. Ecartement des électrodes : 0,6 à 0,7 mm.

### 3) Circuit de démarrage

Démarrateur électrique Mitsubishi de 0,4 kW de puissance fixé à l'avant du carter-moteur. Entraînement du démarreur par chaîne reliant le pignon fou de la roue libre.

Roue libre à trois galets de coincement fixée sur la face arrière du rotor du volant alternateur.

Sécurité de démarrage par contacteur sur le levier d'embrayage.

### 4) Eclairage et signalisation

Optique rectangulaire Stanley 160 × 100 mm.

Ampoule code/phare type européen : 12 V - 45/40 W.

Veilleuse (feu de position) : 12 V - 4 W.

Feu arrière et stop : 12 V - 21/5 W.

Clignotants : 12 V - 21 W × 4.

Eclairages compteur/compte-tours et témoins : 12 V -

4 W × 5.

Fusible de protection : 15 A.

## TRANSMISSION

### TRANSMISSION SECONDAIRE

Par pignons et chaîne d'un rapport de démultiplication de 2,666 à 1 (40/15).

Rapports totaux de démultiplication (primaire × boîte × secondaire) :

Vitesse	Rapport à 1	Vitesse aux 1 000 tr/mn (environ)
1 <sup>re</sup> .....	28,296	4,04
2 <sup>e</sup> .....	19,432	5,94
3 <sup>e</sup> .....	14,817	7,71
4 <sup>e</sup> .....	12,436	9,19
5 <sup>e</sup> .....	11,067	10,32

Chaîne secondaire Takasago type RK 428 FD de 120 maillons avec attache rapide. Tension : 15 à 25 mm de débattement.

### ROULEMENTS ET JOINTS A LEVRE MOTEUR

Roulement à billes du poussoir de débrayage : 16 003 (17 × 35 × 8 mm).

Roulement à billes de l'arbre primaire côté droit (entrée de boîte) : 6 304 (20 × 52 × 15 mm).

Joint à lèvres du pignon fou de la roue libre de démarrage : 22 × 31 × 5 mm.

## PARTIE CYCLE

### CADRE

Angle de la colonne de direction : 61°.

Angle de chasse de la fourche : 64° 15'.

Chasse à la roue avant : 87 mm.

### FOURCHE AVANT

Débattement total : 140 mm.

Capacité de chaque tube de fourche : 130 ± 2,5 cm<sup>3</sup>.

Utilisation d'huile type Dexron ATF pour transmission automatique.

### SUSPENSION ARRIERE

Suspension Pro-Link mono-amortisseur central à flexibilité variable. Débattement total à la roue : 95 mm.

Amortisseur unique disposé verticalement non réglable.

Liaison entre le cadre et le bras oscillant par biellettes s'articulant sur bagues lisses.

Bras oscillant en tubes d'acier de section rectangulaire.

Articulation sur bagues lisses. Graissage par deux graisseurs type Tecalemit.



# PARTICULARITÉS TECHNIQUES

## MOTEUR ET EQUIPEMENTS

### FREIN AVANT

Frein avant simple disque à commande hydraulique.  
Maitre-cylindre au guidon avec piston de  $\varnothing$  14,0 mm.  
Étrier flottant à deux pistons jumelés de  $\varnothing$  30,2 mm.  
Fixation à l'arrière du fourreau gauche de fourche avant.  
Plaquettes de frein rectangulaire avec témoins d'usure.  
garnitures Asahi type ACK-A 29 - FG ou JB - CH - FF.

### ROUES ET PNEUS

Roues en alliage léger Comstar du type « Boomerang ».

Dimensions :

- A l'avant : DID 1.60 X 18"
- A l'arrière : DID 1.85 X 18"

Pneus avec chambre à air. Caractéristiques :

- A l'avant : 3.00 X 18"
- A l'arrière : 3.25 X 18"

### ROULEMENTS ET JOINT PARTIE CYCLE

Roulements de roue avant : deux 6302 Z (15 X 42 X 13 mm).

Joint à lèvres de roue avant :

- à gauche : 40 X 50 X 5 mm.
- à droite : 22 X 42 X 7 mm.

### DIMENSIONS ET POIDS

Longueur hors tout : 2 060 mm.

Largeur hors tout : 730 mm.

Hauteur hors tout : 1 070 mm.

Hauteur à la selle : 775 mm.

Empattement : 1 350 mm.

Garde au sol : 180 mm.

Poids à sec : 124 kg.

Poids les pleins effectués : 136 kg.

Répartition AV/AR (kg) : 62/74.

Répartition AV/AR (%) : 45,6/54,4.

Sa présentation noir mat allié aux nouvelles formes du cache arbre à cames et des couvercles latéraux donnent un aspect tout-à-fait nouveau à ce bloc-moteur de la CB 125 TD. Le moteur de ce modèle ne se différencie du précédent que sur des points de détail plus axés sur des modifications de montage que sur des transformations fondamentales. Le tableau des « Caractéristiques Générales » donne un aperçu de ces modifications. Dans ce chapitre, nous revenons plus en détail sur ces modifications.

Arbre à cames et soupapes restent identiques au précédent moteur. Le tendeur de chaîne de distribution qui avait été renforcé sur la « T II » équipe bien sûr le modèle « TD ».

On remarque le montage de nouveaux pistons avec deux segments supérieurs un peu plus minces (1,0 mm au lieu de 1,2)

L'adoption d'un démarreur électrique ne change pratiquement pas le carter-moteur qui était prévu sur les précédents modèles pour recevoir cet équipement. Par contre le couvercle gauche est entièrement nouveau pour contenir le volant alterna.eur plus puissant et l'allumage C.D.I. et surtout pour permettre l'adaptation du démarreur électrique avec plaque entretoise de montage prise en sandwich entre le carter-moteur et le couvercle. Le couvercle d'embrayage est obturé au niveau de l'arbre de kick-starter.

L'embrayage reçoit trois modifications. Ce sont :

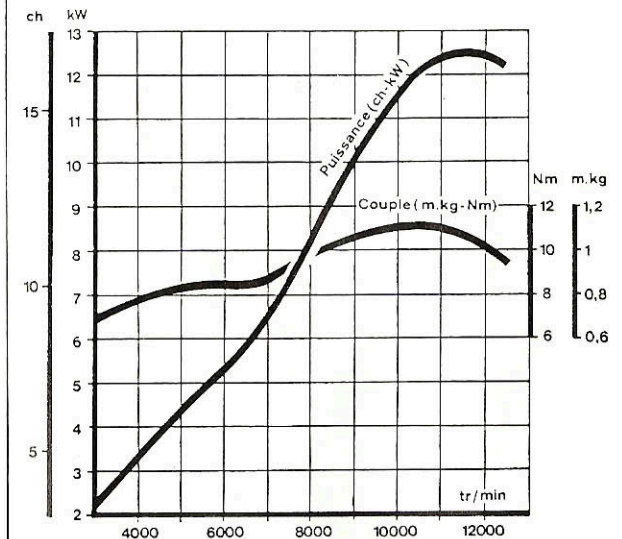
- un roulement à billes de butée de débrayage de dimensions supérieures.
- Une fixation de la noix d'embrayage sur l'arbre primaire par écrou au lieu d'un circlip de calage.
- Une cloche d'embrayage tournant directement sur l'arbre primaire au lieu d'être montée sur le manchon cannelé du pignon relais d'entraînement du kick-starter qui est supprimé sur ce modèle.

La boîte de vitesses reçoit des modifications consécutives à la suppression du kick-starter (nouveaux arbres primaire et secondaire, roulement d'entrée de boîte de dimensions différentes, entretoises sur l'arbre secondaire, etc...)

Egalement les pignons de 5<sup>e</sup> vitesse des arbres primaire et secondaire sont nouveaux tout en conservant le même nombre de dents. On dénote aussi de nouvelles références pièce pour l'axe de sélection et le système de verrouillage (étoile du barillet, doigt et ressort).

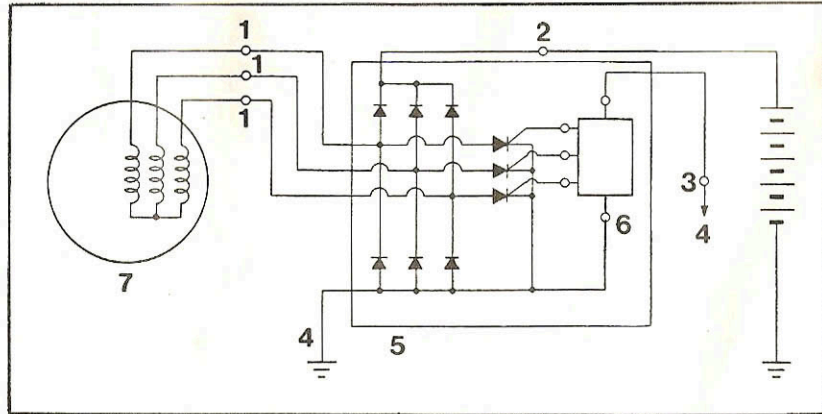
L'amélioration sensible des performances du moteur est due au nouveau boîtier de filtre à air, aux réglages de carburation modifiés et au nouveau système d'échappement.

L'adoption d'un démarreur électrique a nécessité de changer complètement le circuit électrique qui passe ainsi en 12 volts avec batterie d'une capacité de 9 Ah

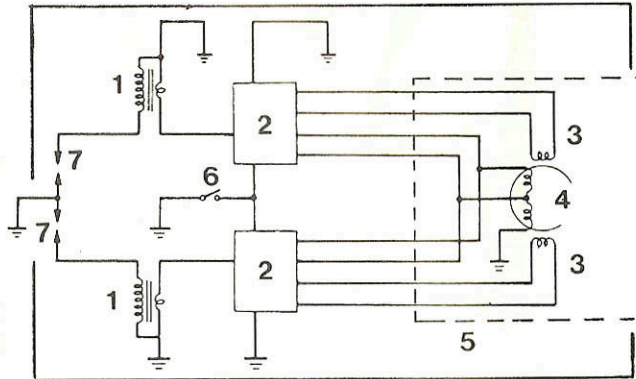


Courbes caractéristiques du moteur Honda CB 125 TD (Dessin RMT)





**SCHÉMA DU CIRCUIT DE CHARGE**  
 1. Fils jaunes du courant alternatif de charge - 2. Fil rouge - 3. Fil noir de retour à la masse pour la régulation du courant de charge - 4. Fil vert - 5. Redresseur-régulateur - 6. Élément de régulation alternateur



**SCHÉMA DU CIRCUIT D'ALLUMAGE ÉLECTRONIQUE C.D.I.**

1. Les deux bobines H.T. - 2. Les deux boîtiers C.D.I. - 3. Les deux capteurs - 4. Bobinage de charge des condensateurs d'allumage - 5. Volant alternateur - 6. Contacteur à clé - 7. Les deux bougies

**ALLUMAGE ELECTRONIQUE C.D.I.**

Pour ce moteur tournant à des régimes très élevés, puisque Honda donne un régime maximal tolérable de 12 100 tr/mn, l'allumage électronique C.D.I. en remplacement des rupteurs est un réel avantage. En effet ce type d'allumage est plus puissant et surtout d'une puissance constante quel que soit le régime moteur, indé réglable puisque même l'avance automatique est électronique (pas de mécanisme centrifuge) et insensible à l'humidité. De plus, même si la batterie est déchargée, l'allumage peut se faire pour peu que le moteur soit entraîné, à la poussette par exemple.

L'allumage électronique C.D.I. est constitué d'éléments électrique et électronique. Il n'y a aucune pièce frottante donc aucune usure possible. On distingue trois éléments principaux :

- le volant alternateur qui, en plus du courant de charge de la batterie, fournit le courant de charge du condensateur grâce à un bobinage incorporé au stator et un courant de déclenchement grâce à un capteur externe au volant.
- Le boîtier C.D.I. qui renferme tous les éléments électroniques dont le condensateur et le thyristor.
- La bobine HT qui est de même constitution que celle des allumages classiques batterie-bobine.

Le principe de fonctionnement de l'allumage C.D.I est le suivant ; Le bobinage d'allumage du volant fournit un courant alternatif au même titre que les autres bobinages. Ce courant est utilisé pour charger le condensateur incorporé au boîtier C.D.I. via une diode pour redresser ce courant. Un thyristor, branché en parallèle dans le circuit d'alimentation de la bobine HT, ne permet pas à l'état statique la décharge du condensateur. Par contre, au point d'allumage sous l'influence d'une impulsion produite par le capteur, le thyristor se débloquent court-circuitant le condensateur qui alimente ainsi brutalement l'enroulement primaire de la bobine HT. Ce courant de moyenne tension (4 à 500 V) induit un courant de haute tension dans l'enroulement secondaire destiné à la bougie.

Il s'agit là d'un principe car le circuit est plus complexe au niveau de l'enroulement du volant alternateur qui est à deux étages pour permettre une variation électronique du point d'avance à l'allumage et aussi au niveau des deux boîtiers C.D.I. qui contiennent de nombreux éléments électroniques.

A noter pour finir que l'allumage de la CB 125 TD est réglé d'usine et qu'il n'est pas possible d'intervenir sur le point d'avance. Le seul entretien consiste donc au contrôle à la lampe stroboscopique.

**PARTIE CYCLE**

La partie cycle de cette CB 125 TD est entièrement nouvelle. Le cadre s'il reste de même conception (ouvert avec épine dorsale en tôle emboutie), a des cotes modifiées comme en témoigne le plan de cadre donné dans le chapitre « Conseils Pratiques ». La fourche avant

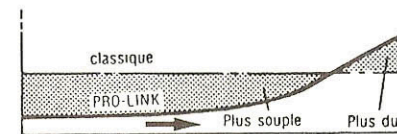
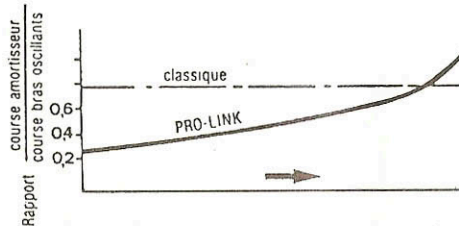
reste de conception identique mais le débattement est supérieur. Le frein avant, toujours à disque, est désormais commandé hydrauliquement.

Mais la plus importante modification de la partie cycle se rapporte à la suspension arrière Pro-Link qui a gagné en débattement et en progressivité d'amortissement comme nous l'expliquons ci-après.

**SUSPENSION ARRIERE PRO-LINK**

Rappelons les grandes lignes de cette suspension Pro-link qui peut être appelée : **suspension mono-amortisseur central à progressivité variable**.

C'est dans la biellette inférieure (5) que réside tout le secret du Pro-link. En effet, son implantation et sa petite taille font, qu'au débattement du bras oscillant, le basculeur (6) est animé d'un mouvement elliptique du



Ces deux graphiques montrent la différence fondamentale entre une suspension arrière classique et la suspension Pro-Link

A gauche : le rapport de course entre l'amortisseur et bras oscillant est constant pour une suspension classique alors qu'il est variable pour la suspension Pro-Link (voir le texte)

A droite : ce graphique montre que la suspension Pro-Link est plus souple qu'une suspension classique jusqu'aux trois quarts d'enfoncement environ pour devenir plus dure au-delà



fait que ses deux extrémités décrivent deux arcs de cercle très différents : un arc de cercle dont le point de centre est celui de l'articulation du bras oscillant pour l'extrémité reliée à ce dernier et un arc de cercle dont le centre est l'articulation de la biellette inférieure sur le cadre pour l'autre extrémité reliée à cette dite biellette. Ce faisant, la tige de l'amortisseur qui est articulée sur le basculeur est animé d'un mouvement proportionnellement variable par rapport au débattement du bras oscillant grâce au mouvement de bascule du basculeur (6).

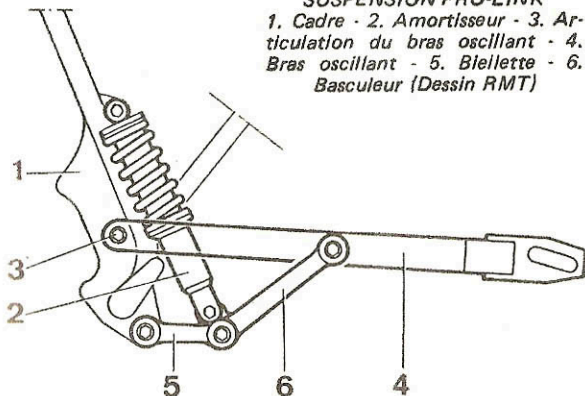
Ainsi, comparativement à une suspension classique avec amortisseurs disposés perpendiculairement par rapport au bras dont l'enfoncement de l'amortisseur reste d'un rapport constant par rapport au débattement du bras oscillant (ce qui explique que les amortisseurs ont été de plus en plus inclinés par la suite pour obtenir une certaine progressivité), le système Pro-link procurant une variation du rapport permet de partir d'un rapport plus faible (voir le graphique) qui rattrapera le rapport d'une suspension classique sensiblement aux 3/4 de course d'enfoncement de l'amortisseur pour devenir d'un rapport rapidement plus important en fin de course. De cette manière, la suspension Pro-link est plus souple pour de faibles débattements — apportant un réel confort en conditions normales d'utilisation — pour devenir plus dures qu'une suspension classique en fin de course d'enfoncement supprimant ainsi tout risque de talonnage en utilisation sur route mauvaise. Remarquons aussi qu'à la détente, le mouvement du bras oscillant va se freiner de plus en plus du fait de la diminution progressive du rapport entre les courses amortisseur et bras oscillant, évitant ainsi les coups de raquettes.

Autres avantages du Pro-link :

- Inertie minimale du bras oscillant, les masses non suspendues étant réduites au strict nécessaire (1 seul élément amortisseur) et situées très près de l'axe de pivotement.
- Amortisseur travaillant dans des conditions idéales

**SCHÉMA DE MONTAGE DE LA SUSPENSION PRO-LINK**

1. Cadre - 2. Amortisseur - 3. Articulation du bras oscillant - 4. Bras oscillant - 5. Biellette - 6. Basculeur (Dessin RMT)



et ne subissant pratiquement aucune variation d'inclinaison. La tige ne subit donc pas d'effet de flambage et son usure est minime.

- Parfaite rigidité de la biellette et de l'étrier, pièces courtes et trapues.
- Compacité de l'ensemble dont le poids est concentré

près du centre de gravité de la moto qui se trouve abaissé par la même occasion.

- Montage d'une telle suspension possible qu'elle que soit la hauteur du moteur dans le cadre alors que, par exemple, une suspension Cantilever doit tenir compte de ce critère.

**ENTRETIEN**

**COURANT**

**Nota.** — Les entretiens non mentionnés dans ce chapitre restent inchangés par rapport aux précédents modèles. Se reporter à l'étude initiale.

**GRAISSAGE MOTEUR**

Les procédés de contrôle de niveau et de vidange sont les mêmes que ceux décrits dans notre étude initiale seule la quantité est légèrement augmentée (1,6 l au lieu de 1,5 l) à cause des modifications apportées à ce moteur.

Le niveau doit être vérifié 2 à 3 minutes après avoir arrêté le moteur, moto sur sa béquille centrale. Ne pas revisser la jauge pour le contrôle du niveau.

**JEU AUX SOUPAPES**

Le jeu aux soupapes à froid restent toujours de 0,05 mm aussi bien à l'admission qu'à l'échappement.

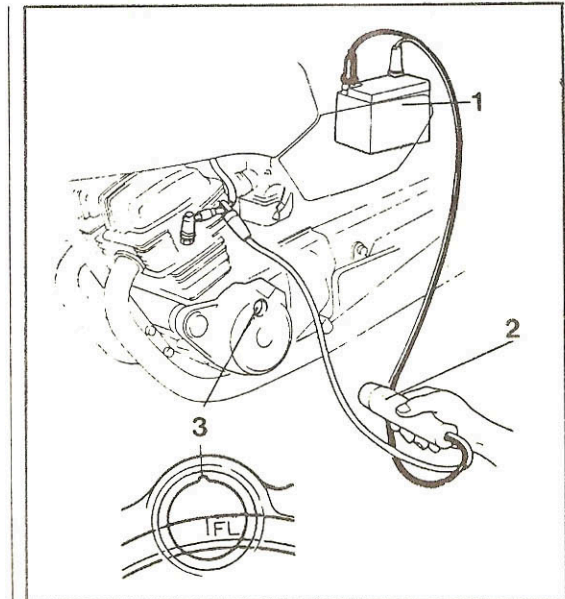
Par contre, les repères de positionnement pour le contrôle du jeu sont différents. Tenir compte du trait du repère « TL » (PMH du piston gauche) pour contrôler le jeu aux soupapes du cylindre gauche. Pour celles du cylindre droit, c'est le trait du repère « TR » (1/2 tour de vilebrequin dans le sens inverse d'horloge).

Ces repères sont visibles après dépose du petit bouchon supérieur du couvercle volant. Pour tourner le vilebrequin, déposer le bouchon central de ce couvercle et utiliser une clé à pipe ou à douille de 14 mm.

**AVANCE A L'ALLUMAGE**

Utiliser obligatoirement une lampe stroboscopique pour contrôler l'allumage de la CB 125 TD en la branchant sur le fil de bougie du cylindre gauche en respectant les instructions du fabricant.

Après dépose du bouchon supérieur du couvercle du volant, faire tourner le moteur au ralenti (1 300 tr/mn) et diriger la lampe stroboscopique sur l'orifice du couvercle. A ce régime, le trait du repère « FL » sur le volant doit correspondre avec l'encoche de l'orifice. En accélérant, l'avance automatique doit commencer à 1 700 ± 200 tr/mn c'est-à-dire que le repère « FL » doit commencer à disparaître vers la droite.



**CONTROLE DE L'AVANCE A L'ALLUMAGE A LA LAMPE STROBOSCOPIQUE**

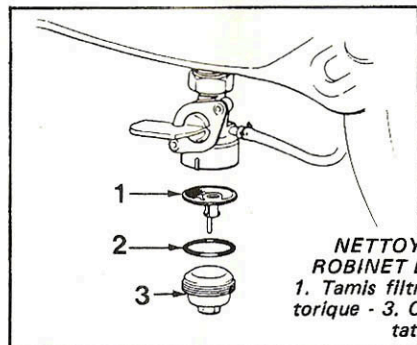
1. Batterie - 2. Lampe stroboscopique - 3. Encoche fixe sur laquelle doit s'aligner le trait du repère « FL » au régime de ralenti

**Nota.** — Il n'est pas possible d'intervenir sur le réglage de l'avance. Autrement dit, si l'avance est incorrecte, il faut contrôler tous les éléments du circuit d'allumage comme décrit plus loin au chapitre « Conseils Pratiques ».

**FILTRE ET ROBINET D'ESSENCE**

Pour protéger les carburateurs des impuretés et de l'eau de condensation, une cuve de décantation avec tamis filtrant équipe le robinet. Périodiquement, dévisser la cuve pour la nettoyer ainsi que le tamis interne (voir





**NETTOYAGE DU ROBINET D'ESSENCE**  
1. Tamis filtrant - 2. Joint torique - 3. Cuve de décan-  
tation

le dessin) Au remontage, le tamis a une position précise qu'il faut respecter, le joint torique doit être en parfait état et la cuve doit être serrée que modérément.

A l'intérieur du réservoir, un autre tamis chapeaute le tube du robinet. Tous les 2 ans environ, vidanger le réservoir, dévisser le robinet, nettoyer ce tamis et rincer le réservoir à l'essence propre.

**FILTRES A AIR (photo 1)**

Les deux éléments en mousse sont remplacés sur ce modèle par deux éléments en papier accessibles de façon similaire (photo 1).

Le nettoyage de ces éléments en papier se fait à l'aide d'une soufflette à air comprimé. Ne pas humecter les éléments d'huile.

**FREIN AVANT A DISQUE A COMMANDE HYDRAULIQUE**

**1) Liquide de frein**

**a) Niveau de liquide de frein (photo 2)**

Le hublot du réservoir du maître-cylindre permet de vérifier le niveau de liquide, la direction devant être droite pour que le maître-cylindre soit horizontal.

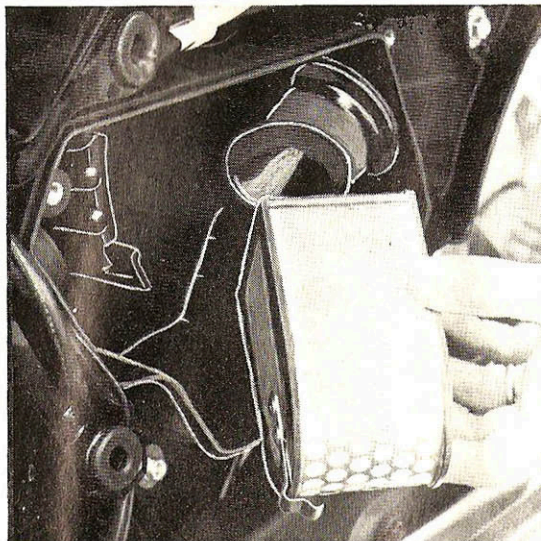
Le niveau doit être au-dessus du repère « Lower » (photo 2) sinon compléter le niveau avec du liquide répondant à la norme SAE J 1703 ou DOT 3 (ou 4) après avoir retiré le couvercle du réservoir (2 vis) et la membrane. Une nervure à l'intérieur du réservoir délimite le niveau maxi (dessin) qu'il ne faut pas dépasser au risque de renverser du liquide qui attaquerait la peinture et la matière plastique. Essuyer immédiatement du liquide qui serait renversé.

**b) Purge du circuit (dessin)**

Si la commande de frein devient « spongieuse » ou si la garde devient trop importante, cela peut prouver la présence d'air dans le circuit, imputable à une mauvaise étanchéité d'un joint ou à un raccord desserré.

Après avoir décelé et remédié à la cause, il faut purger le circuit pour éliminer l'air.

- Retirer le capuchon caoutchouc de la vis de purge sur l'étrier de frein puis brancher un tuyau dont l'extrémité vient plonger dans un récipient contenant un peu de liquide de frein (dessin).

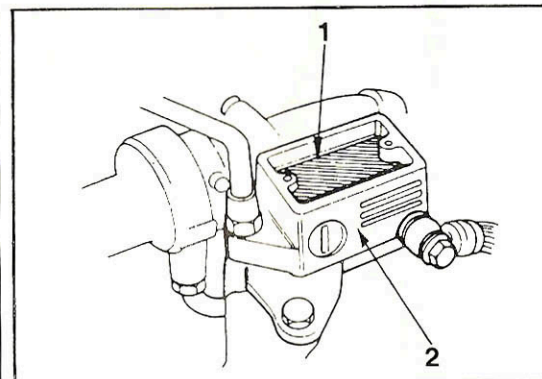


**PHOTO 1 : Accessibilité d'un des deux éléments de filtre à air (Photo RMT)**



**PHOTO 2 : Hublot de contrôle de niveau de liquide de frein avant (Photo RMT)**

- Agir sur le levier de frein jusqu'à sentir une résistance.
- Tout en maintenant une pression sur le levier, dévisser d'un demi-tour la vis de purge de l'étrier et agir à fond sur le levier de frein : le levier doit venir en butée contre la poignée.
- Garder ainsi le levier maintenu à fond et resserrer aussitôt la vis de purge. Relâcher progressivement le



**Niveau maxi (1) du liquide dans le maître-cylindre (2) de frein avant**

levier et attendre quelques secondes puis répéter l'opération jusqu'à ce que toutes les bulles d'air observées dans le liquide du récipient se soient échappées du tuyau.

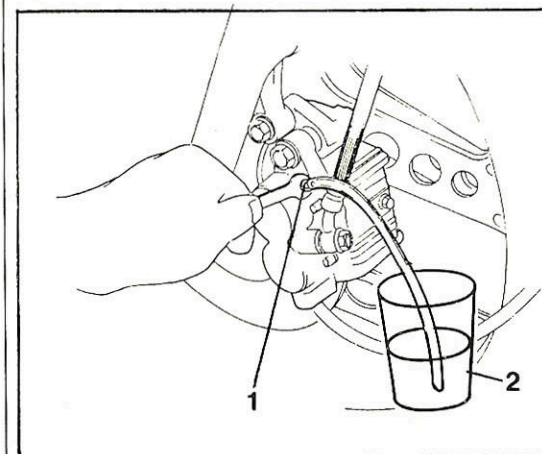
Durant la purge, le niveau dans le réservoir de liquide ne doit pas être trop bas. Au besoin, compléter avec le fluide préconisé. Remettre le capuchon caoutchouc sur la vis de purge, la membrane et le bouchon du réservoir.

Couple de serrage de la vis de purge : 0,4 à 0,7 kg.m.

Après la purge, ne jamais réutiliser le liquide usagé.

**c) Vidange du circuit de freinage**

Tous les deux ans, il faut renouveler le liquide de frein dans tout le circuit.



**PURGE DU CIRCUIT DE FREIN AVANT**  
1. Vis de purge - 2. Récipient avec liquide de frein



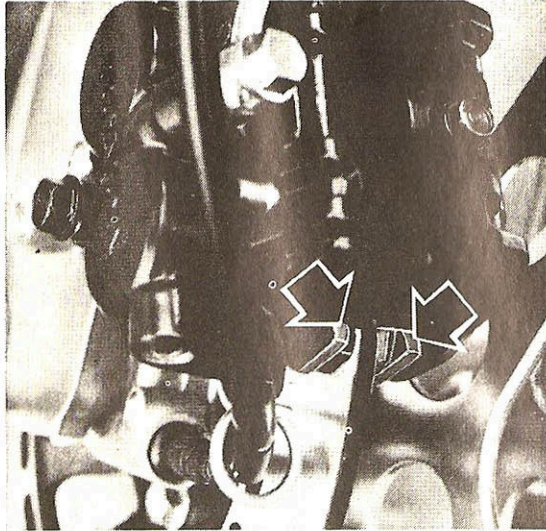


PHOTO 3 : Contrôle d'usure, plaquettes de frein en place (Photo RMT)

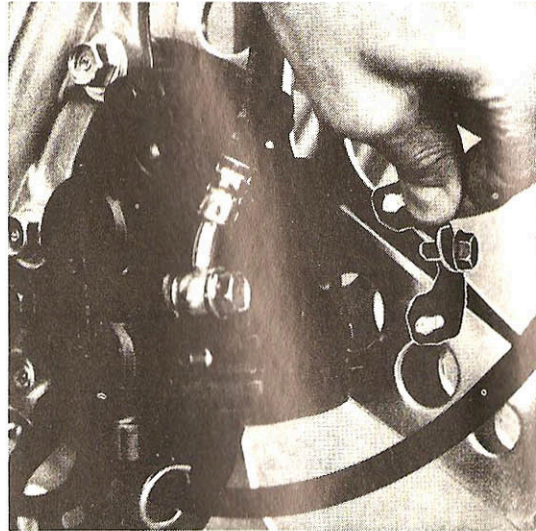


PHOTO 4 : Dépose de la plaque de calage latéral des axes des plaquettes (Photo RMT)

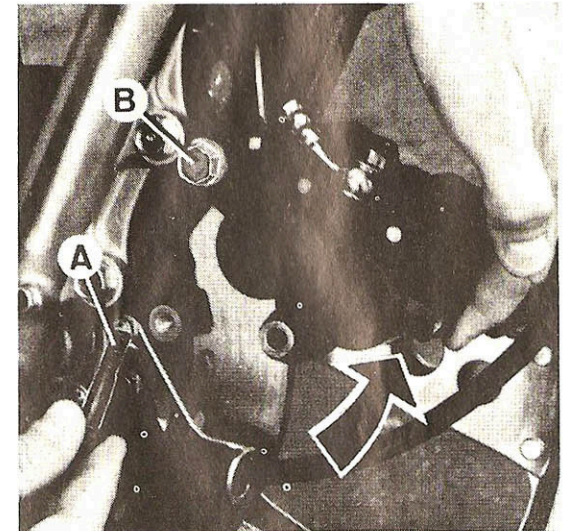


PHOTO 5 : Dépose de la vis de translation inférieure (A) pour basculer l'étrier vers l'arrière qui pivote sur son axe de translation supérieur (B) (Photo RMT)

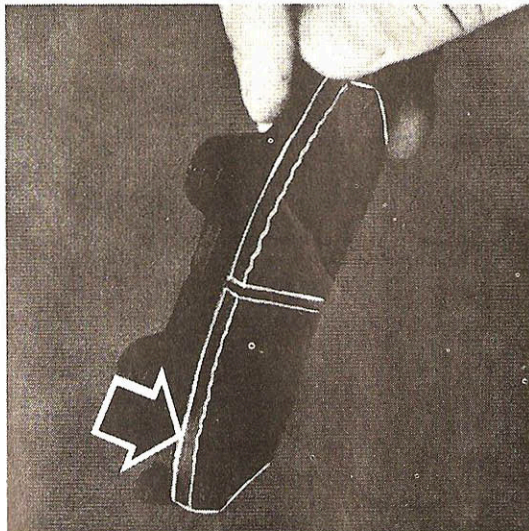


PHOTO 3 Bis : Rainure délimitant l'usure maximale des plaquettes de frein (Photo RMT)

En effet, le liquide de frein s'oxyde rapidement car il a l'inconvénient d'absorber l'humidité de l'air. La couleur du liquide devient alors brunâtre.

Pour vidanger le circuit de freinage, vous procédez comme pour une purge (voir plus haut) à la seule différence que vous complétez régulièrement le niveau dans le réservoir du maître-cylindre avec du liquide de frein neuf répondant à la même norme SAE J 1703 ou DOT 3, jusqu'à renouvellement complet.

## 2) Plaquettes de frein

### a) Contrôle d'usure des plaquettes (photo 3)

Tous les 5 000 km, ou plus souvent si nécessaire, contrôler l'usure des deux plaquettes de frein.

A cet effet, la tranche des deux plaquettes de frein est visible par la fente entre support et étrier. Egalement, l'extrémité inférieure des plaquettes dépasse de l'étrier, ce qui permet aussi en regardant par en dessous de voir l'usure des plaquettes (photo 3, flèches). Sur la tranche de ces garnitures est tracée une gorge qui délimite l'usure maximale (photo 3 bis). Lorsque cette gorge arrive en contact avec le disque, il faut remplacer les deux plaquettes.

### b) Remplacement des plaquettes (photos 4 à 6)

**Nota.** — Ne pas remplacer qu'une seule plaquette de l'étrier mais les deux pour obtenir un bon freinage.

- Pousser sur l'étrier pour enfoncer les pistons dans leur logement.
- Dévisser et retirer la vis qui fixe la plaque de calage latéral des axes de plaquettes (photo 4).

- Retirer la vis de translation inférieure de l'étrier.
- Basculer l'étrier vers le haut qui pivote sur sa vis de translation supérieure puis le dégager en le tirant vers soi (photo 5).
- Extraire les deux axes de maintien des plaquettes (photo 6) tout en appuyant de la paume de la main pour faciliter cette opération. Sortir les deux plaquettes.
- Repousser les pistons avec les doigts pour permettre le logement des plaquettes neuves plus épaisses. Si cette opération n'est pas possible, s'assurer que le niveau de liquide dans le réservoir n'est pas trop important, ce qui expliquerait cette impossibilité. Au besoin, en retirer.
- Vérifier la présence et le bon montage du ressort antibruit au fond de l'étrier.
- Remettre les deux plaquettes de frein, les presser puis enfiler les deux axes de maintien.
- Remonter l'étrier sur le fourreau en engageant sa vis supérieure de pivotement puis en le faisant pivoter vers le bas. Les plaquettes doivent être écartées pour laisser le passage du disque.
- Remettre la vis intérieure de translation en la serrant convenablement (couple de serrage 2,0 à 2,5 kg.m).
- Remonter la plaque de calage latéral des axes et serrer sa vis de fixation.
- Actionner plusieurs fois le levier de frein pour rapprocher les plaquettes du disque afin de ne pas avoir de surprise au premier freinage.

**Nota.** — Des plaquettes neuves doivent être rodées. Ne pas freiner trop brutalement durant les premiers kilomètres.



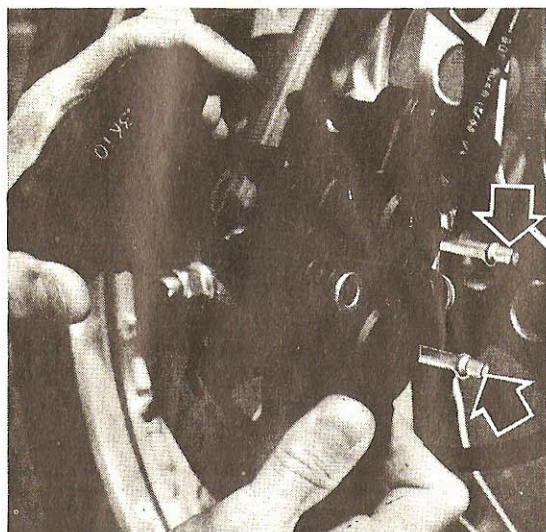


PHOTO 6 : Extraction des deux axes pour sortir les plaquettes (Photo RMT)

## CONSEILS PRATIQUES

### VOLANT ALTERNATEUR

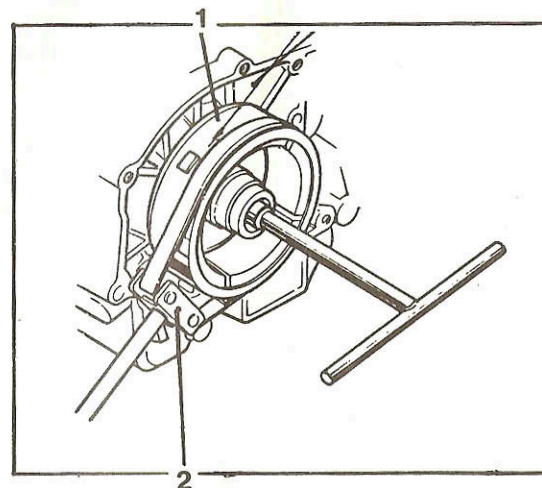
#### DEMONTAGE

- Vidanger l'huile moteur.
- Déposer le couvercle du volant alternateur.
- Retirer la vis centrale du vilebrequin en immobilisant le rotor avec une clé à sangle (clé Honda réf. 07725-0040 000 par exemple) comme le montre le dessin ci-joint.

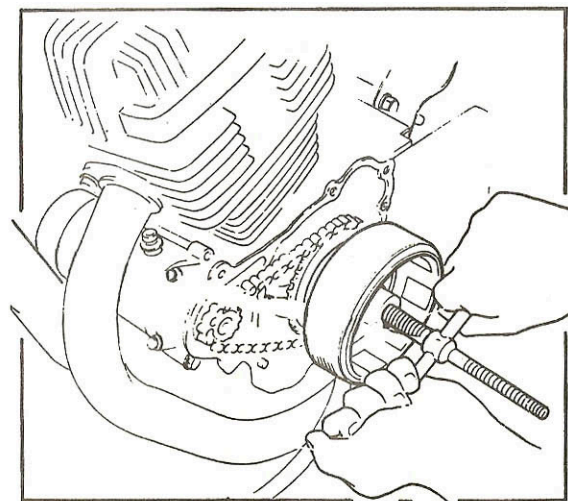
Nota. — Prendre garde que la sangle ne porte pas sur les deux plots de déclenchement d'allumage.

- Extraire le volant avec l'extracteur Honda (réf. 07 733-0 020 001) (voir le dessin). Prendre garde de ne pas égarer les trois galets et ressorts de la roue libre de démarrage.

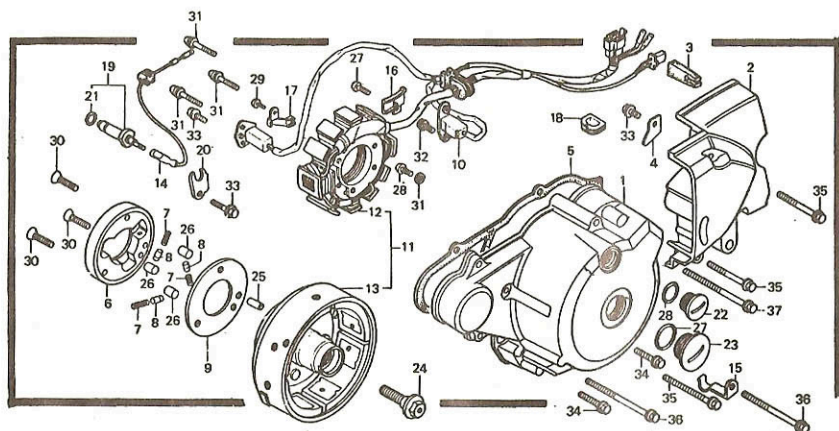
Nota. — Les différences de démontages, contrôles et remontages spécifiques à la CB 125 TD sont décrits ci-après. Ce qui n'est pas mentionné ici reste inchangé par rapport aux modèles antérieurs. Se reporter à l'étude initiale.



Immobilisation du rotor (1) avec la clé à sangle Honda (2) pour débloquer la vis centrale



Extraction du rotor du volant alternateur



#### VOLANT ALTERNATEUR ET ROUE LIBRE DE DÉMARRAGE

1. Couvercle du volant - 2. Couvercle du pignon de sortie de boîte - 5. Joint - 6. Corps de la roue libre - 7. et 8. Ressorts et poussoirs des galets de coincement - 9. Flasque - 10. Ensemble des capteurs d'allumage - 11. Alternateur complet - 12. Stator - 13. Rotor - 14. Fil du contacteur de point mort - 15. à 17. Pattes de maintien des câblages - 19. et 20. Contacteur de point mort et patte de fixation - 22. et 23. Bouchons de visite - 25. Pion de clavetage Ø 6 x 13,5 mm - 26. Galets de coincement Ø 10,2 x 9,5 mm



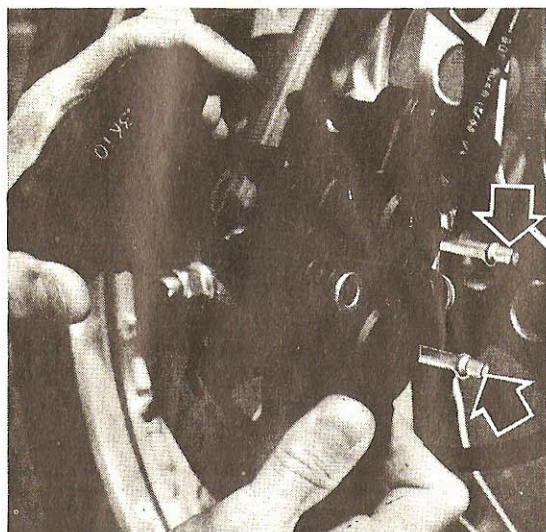


PHOTO 6 : Extraction des deux axes pour sortir les plaquettes (Photo RMT)

## CONSEILS PRATIQUES

### VOLANT ALTERNATEUR

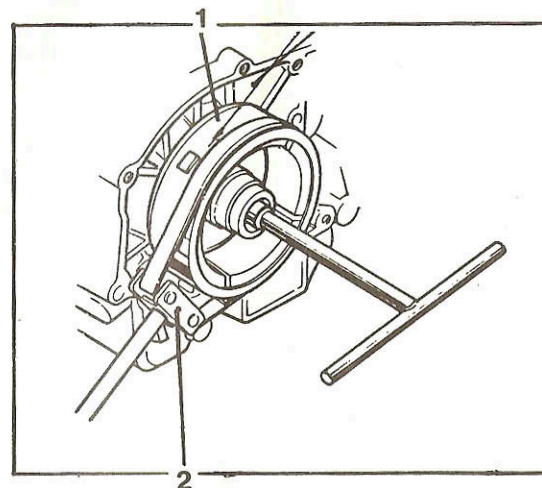
#### DEMONTAGE

- Vidanger l'huile moteur.
- Déposer le couvercle du volant alternateur.
- Retirer la vis centrale du vilebrequin en immobilisant le rotor avec une clé à sangle (clé Honda réf. 07725-0040 000 par exemple) comme le montre le dessin ci-joint.

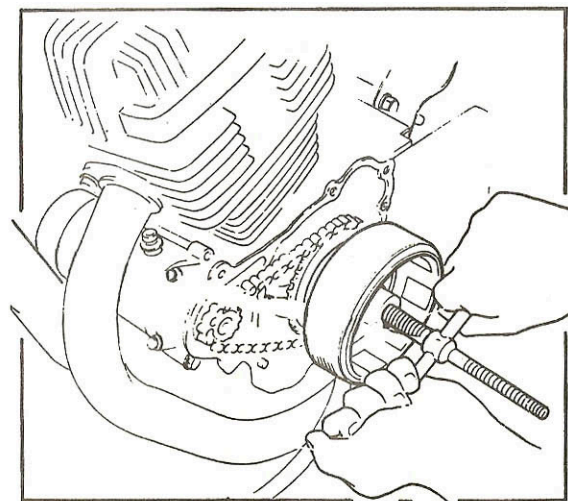
Nota. — Prendre garde que la sangle ne porte pas sur les deux plots de déclenchement d'allumage.

- Extraire le volant avec l'extracteur Honda (réf. 07 733-0 020 001) (voir le dessin). Prendre garde de ne pas égarer les trois galets et ressorts de la roue libre de démarrage.

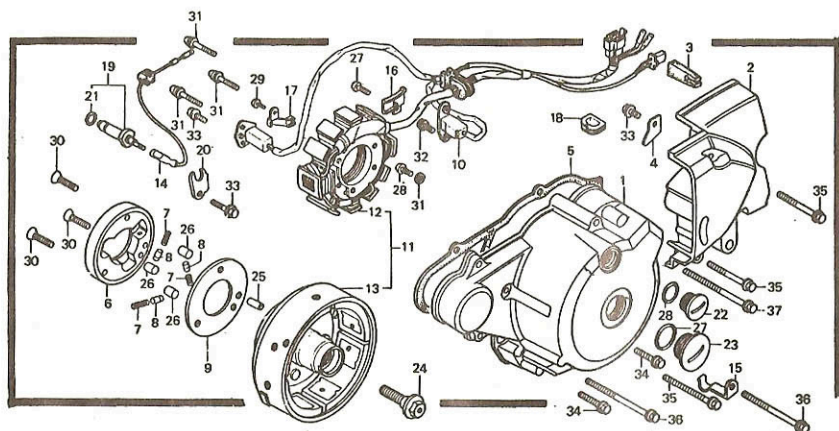
Nota. — Les différences de démontages, contrôles et remontages spécifiques à la CB 125 TD sont décrits ci-après. Ce qui n'est pas mentionné ici reste inchangé par rapport aux modèles antérieurs. Se reporter à l'étude initiale.



Immobilisation du rotor (1) avec la clé à sangle Honda (2) pour débloquer la vis centrale



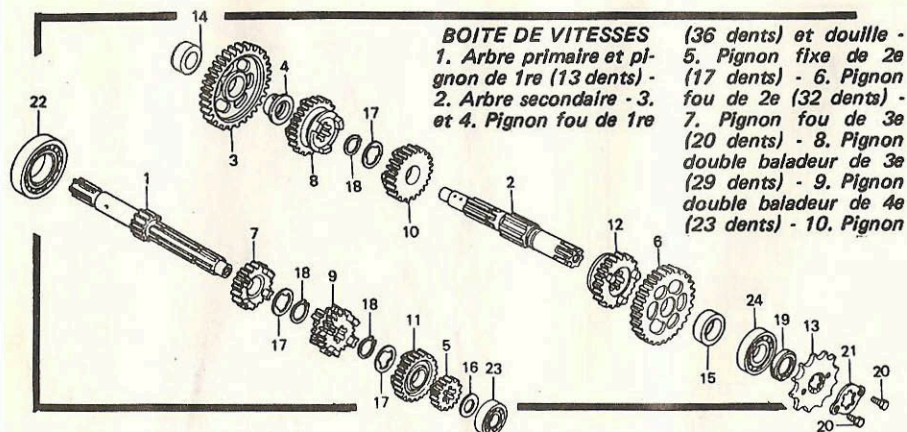
Extraction du rotor du volant alternateur



#### VOLANT ALTERNATEUR ET ROUE LIBRE DE DÉMARRAGE

1. Couvercle du volant - 2. Couvercle du pignon de sortie de boîte - 5. Joint - 6. Corps de la roue libre - 7. et 8. Ressorts et poussoirs des galets de coincement - 9. Flasque - 10. Ensemble des capteurs d'allumage - 11. Alternateur complet - 12. Stator - 13. Rotor - 14. Fil du contacteur de point mort - 15. à 17. Pattes de maintien des câblages - 19. et 20. Contacteur de point mort et patte de fixation - 22. et 23. Bouchons de visite - 25. Pion de clavetage Ø 6 x 13,5 mm - 26. Galets de coincement Ø 10,2 x 9,5 mm





**BOITE DE VITESSES**

1. Arbre primaire et pignon de 1re (13 dents) - 2. Arbre secondaire - 3. et 4. Pignon fou de 1re (36 dents) et douille - 5. Pignon fixe de 2e (17 dents) - 6. Pignon fou de 2e (32 dents) - 7. Pignon fou de 3e (20 dents) - 8. Pignon double baladeur de 3e (29 dents) - 9. Pignon double baladeur de 4e (23 dents) - 10. Pignon

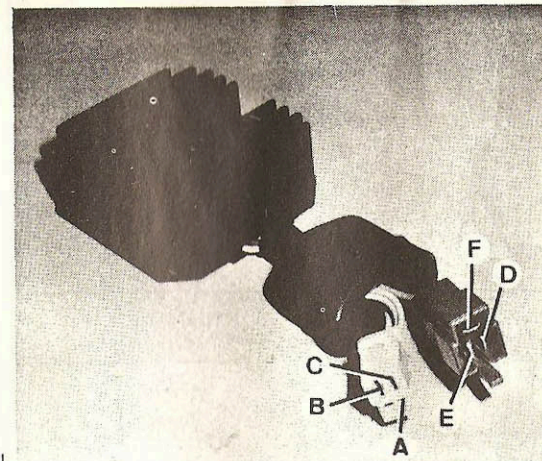
- fou de 4e (28 dents) - 11. Pignon fou de 5e (24 dents) - 12. Pignon baladeur de 5e (26 dents) - 13. Pignon de sortie - 14. Entretien Ø 16,5 mm - 15. Entretien Ø 20 mm - 16. Rondelle Ø 15 mm - 17. Rondelles crénelées Ø 20 mm - 18. Circlips d'extérieur Ø 20 mm - 19. Joint à lèvres 20 x 34 x 7 mm - 20. et 21. Vis et plaque de fixation - 22. Roulement à billes 6304 - 23. Roulement à billes 6202 Z - 24. Roulement à billes 6204 U

Seul le montage de la noix change puisqu'elle est fixée sur l'arbre primaire par un écrou au lieu du circlip de calage.

Pour débloquer cet écrou central, il faut immobiliser la noix avec la clé spéciale Honda (réf. 07 725-0 030 000).

A défaut de cet outil, on peut passer la 5<sup>e</sup> vitesse et bloquer le pignon de sortie de boîte. Si le moteur est dans le cadre avec la chaîne en place, il suffit d'appuyer énergiquement sur la pédale de frein arrière.

Au remontage, l'écrou doit être serré énergiquement (couple de 4,0 à 5,0 kg.m).



**CONTROLE DU REDRESSEUR-RÉGULATEUR**

- A. Jaune - B. Jaune - C. Jaune - D. Noir - E. Rouge - F. Vert (Photo RMT)

**CIRCUIT D'ALLUMAGE**

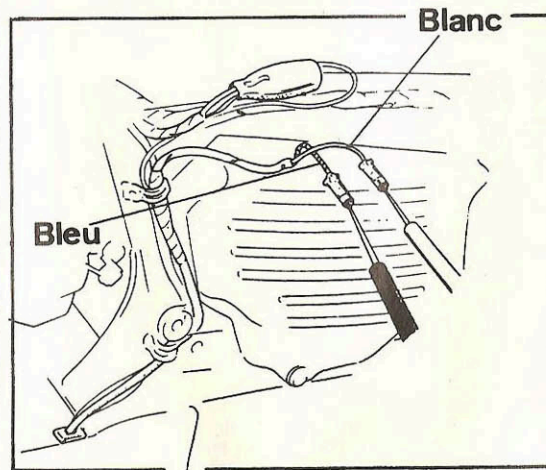
**Tableau de dépannage**

Absence d'étincelle à la bougie	Le moteur démarre mais tourne mal
<p><b>Causes probables :</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Bougie d'allumage défectueuse</li> <li>Fils mal branchés, cassés ou en court-circuit :                     <ol style="list-style-type: none"> <li>Entre l'alternateur et la bobine d'allumage</li> <li>Entre le boîtier C.D.I. et la bobine d'allumage</li> <li>Entre le boîtier C.D.I. et le commutateur d'allumage</li> <li>Entre la bobine d'allumage et la bougie d'allumage</li> </ol> </li> <li>Commutateur d'allumage défectueux</li> <li>Bobine d'allumage défectueuse</li> <li>Boîtier C.D.I. défectueux</li> <li>Alternateur défectueux</li> </ol>	<p><b>Causes probables :</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Circuit primaire d'allumage :                     <ol style="list-style-type: none"> <li>Bobine d'allumage défectueuse</li> <li>Fil dénudé ou connecteur desserré</li> <li>Commutateur d'allumage mal connecté</li> </ol> </li> <li>Circuit secondaire d'allumage :                     <ol style="list-style-type: none"> <li>Bobine d'allumage défectueuse</li> <li>Bougie d'allumage défectueuse</li> <li>Câble haute tension défectueux</li> <li>Capuchon de bougie défectueux</li> </ol> </li> <li>Avance à l'allumage incorrecte :                     <ol style="list-style-type: none"> <li>Alternateur défectueux</li> <li>Stator mal fixé</li> <li>Boîtier C.D.I. défectueux</li> </ol> </li> </ol>

**BOBINES HAUTE TENSION**

Résistance des enroulements à 20 °C :

- Primaire : 0,2 à 0,4 Ω.
- Secondaire : 3,5 à 4,5 kΩ (sans capuchon de bougie).



Contrôle de la résistance du bobinage de charge du condensateur d'allumage

**CAPTEURS D'ALLUMAGE**

- Soulever la selle, enlever le capuchon puis débrancher la prise multiple de trois fils reliant les capteurs aux boîtiers C.D.I.
- Prendre un ohmmètre et toucher en même temps les deux fils vert/blanc et jaune/blanc puis les deux fils vert/blanc et bleu/jaune. Dans les deux cas, on doit trouver une résistance de 110 à 120 Ω à 20 °C.

Si la résistance est très différente, remplacer les deux capteurs qui se vendent en un ensemble.

**BOBINAGES DE CHARGE DU CONDENSATEUR**

Ces bobinages branchés en série sont logés dans le stator du volant alternateur.

Débrancher les deux fils bleu et blanc au niveau du cache en caoutchouc proche de la batterie, côté gauche (voir le dessin) et mesurer la résistance avec un ohmmètre entre ces deux fils puis entre le fil blanc et la masse :

- entre bleu et blanc : 3,5 à 6,0 Ω à 20 °C.
- entre blanc et masse : 270 à 390 Ω à 20 °C

Si la résistance est très différente, remplacer le stator complet.

**BOITIERS C.D.I.**

Les deux boîtiers d'allumage C.D.I. ne peuvent être contrôlés valablement qu'avec un appareil spécial Sanwa type SP-10 ou Kowa type TH - 5 H. Les valeurs données dans le tableau ci-dessous sont celles que vous trouvez avec l'un ou l'autre de ces appareils. Si vous utilisez un ohmmètre quelconque, les valeurs qu'il enregistrera



Sonde + Sonde -	SW	EXT (H)	EXT (L)	PC	E (1)	E (2)	IGN
SW .....		∞	∞	∞	∞	∞	∞
EXT (H) .....	10 à 1 000		∞	∞	∞	∞	∞
EXT (L) .....	∞	∞		∞	∞ (*)	∞ (*)	∞
PC .....	2 à 200	∞	1 à 100		0,5 à 50	0,5 à 50	∞
E (1) .....	1 à 100	∞	0,3 à 30	0,5 à 50		0	∞
E (2) .....	1 à 100	∞	0,3 à 30	0,5 à 50	0		∞
IGN .....	∞	∞	∞	∞	∞	∞	

\* Pour ces contrôles, l'aiguille oscille puis revient du fait qu'il y a charge du condensateur. L'important est que l'aiguille après cette oscillation revienne sur l'infini.

seront légèrement ou très différentes suivant sa tension d'alimentation. Néanmoins, on peut avoir une idée approximative de l'état du boîtier qu'on croit défectueux et même, comme il serait bien étonnant que les deux boîtiers C.D.I. soient en cause, on peut toujours les tester et comparer les valeurs enregistrées à l'ohmmètre.

Valeurs de contrôle avec l'un des deux appareils cités ci-dessus. L'appareil Sanwa doit être sélectionné sur l'échelle kΩ et l'appareil Kowa sur 100 Ω.

## CIRCUIT DE CHARGE

### COURANT DE CHARGE

**Nota.** — Etre certain que la batterie est complètement chargée.

● Faire tourner le moteur pour qu'il atteigne sa température de fonctionnement puis l'arrêter.

● Brancher un ampèremètre sur le fil du fusible en série au niveau du relais du démarreur et un voltmètre en parallèle sur les bornes de la batterie (voir le dessin).

**Nota.** — L'ampèremètre ne doit en aucun cas être branché sur le câble de grosse section relié au « + » de la batterie, sinon, au moment du démarrage, la forte intensité absorbée par le démarreur détériorerait l'ampèremètre.

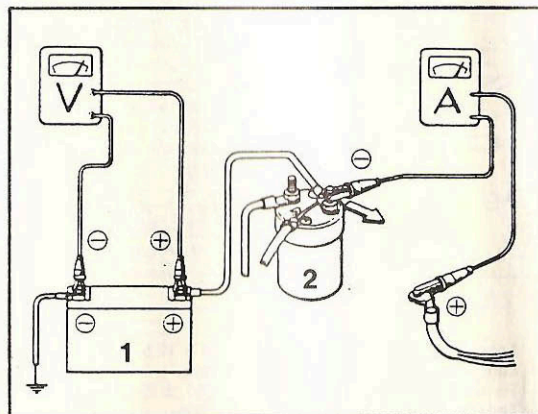
● Démarrer le moteur et contrôler le courant de charge qui doit être le suivant :

Position du contacteur d'éclairage	Début de charge	Charge à 5 000 tr/mn	Charge à 12 500 tr/mn
Position jour (OFF)	1 750 tr/mn maxi	9 A mini	15 A maxi
Position nuit (code)	2 250 tr/mn maxi	5 A mini	10 A mini

Tension de charge : 14 à 15 V

### BOBINAGE DE CHARGE DE LA BATTERIE

- Déposer le réservoir à essence.
- Désaccoupler la prise multiple reliant les trois fils jaunes du volant alternateur au redresseur-régulateur
- Toucher deux à deux avec les sondes d'un ohmmètre les fiches des trois fils jaunes côté volant alternateur ce qui fait trois mesures. L'ohmmètre doit être sélectionné sur l'échelle  $\times 1 \Omega$ . Il doit y avoir dans les trois cas



Branchement d'un voltmètre sur la batterie (1) et d'un ampèremètre sur le circuit d'excitation du relais de démarrage (2) pour contrôler le courant de charge

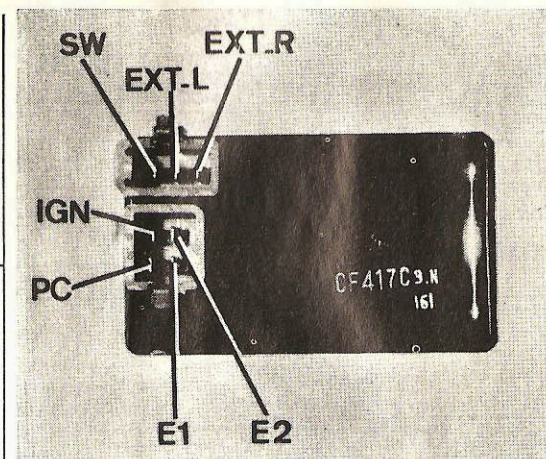
une résistance quasiment nulle sinon un ou plusieurs bobinages sont coupés et il faut remplacer dans ce cas le stator.

● Toujours avec l'ohmmètre, toucher chacun des trois fils et la masse. La résistance dans les 3 cas doit être infinie, preuve d'une bonne isolation des bobinages. Si ce n'est pas le cas, il faut remplacer le stator

### REDRESSEUR - REGULATEUR

#### a) Contrôles des diodes

Les valeurs que donne Honda pour le contrôle du redresseur-régulateur sont celles relevées avec l'appareil Sanwa type SP - 10 D que possèdent les concessionnaires

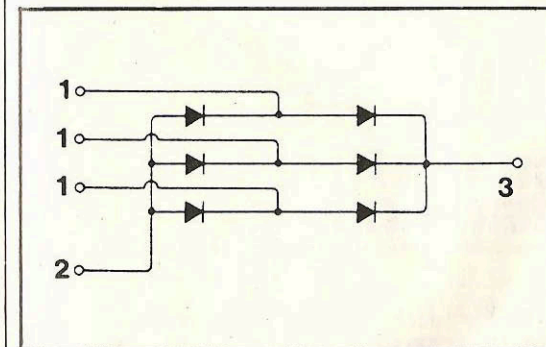


Contrôle d'un boîtier d'allumage C.D.I. (Photo RMT)

et agents de la marque. Bien que cet appareil ne soit pas disponible pour le particulier, nous donnons ces valeurs dans le tableau ci-dessous à titre indicatif.

Il est possible d'utiliser un ohmmètre du commerce mais les valeurs qu'il enregistrera risquent d'être assez différentes. Il faut en tenir compte mais à la lumière du tableau ci-dessous, on peut avoir une idée sur l'état du redresseur-régulateur.

Valeurs enregistrées par l'appareil Sanwa type SP - 10 D sélectionné sur l'échelle X k Ω. (Tableau page suivante)

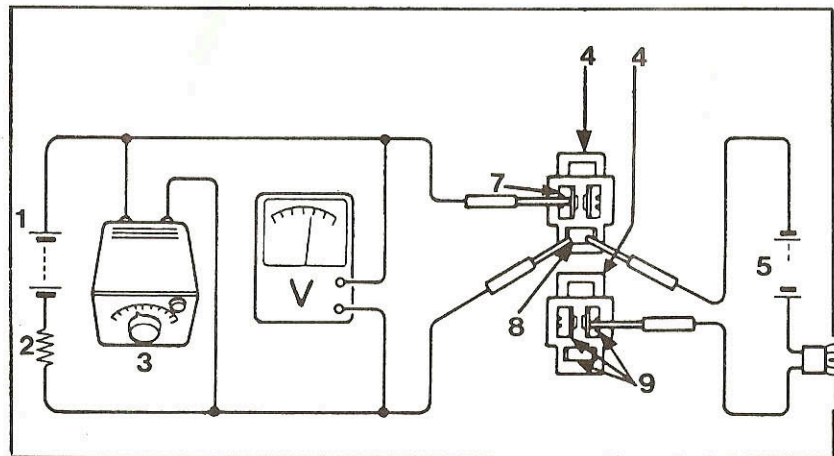


Branchement en pont des diodes de redressement du courant de charge  
1. Fils jaunes - 2. Fil vert - 3. Fil rouge



Sonde — \ Sonde +	Jaune (A)	Jaune (B)	Jaune (C)	Noir	Rouge	Vert
Jaune (A)	∞	∞	∞	∞	0,5 à 10	∞
Jaune (B)	∞	∞	∞	∞	0,5 à 10	∞
Jaune (C)	∞	∞	∞	∞	0,5 à 10	∞
Noir	30 à 70	30 à 70	30 à 70	∞	30 à 100	30 à 70
Rouge	∞	∞	∞	∞	∞	∞
Vert	0,5 à 10	0,5 à 10	0,5 à 10	1 à 10	2	∞

Valeurs données en k Ω.



**b) Contrôle de régulation**

Redresseur-régulateur déposé, effectuer un contrôle de régulation à l'aide d'une résistance variable.

Effectuer les branchements comme indiqué sur le schéma ci-joint. Lorsqu'en réglant la résistance variable on amène la tension entre 14 et 15 V, la lampe témoin doit s'allumer sinon la partie régulation fait défaut et il faut remplacer le redresseur-régulateur

## CIRCUIT DE DEMARRAGE

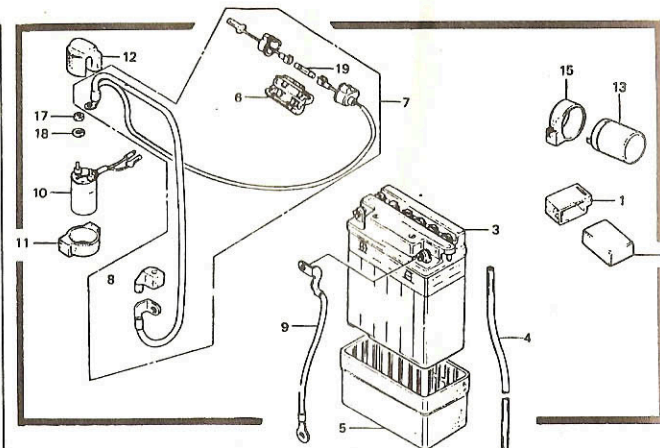
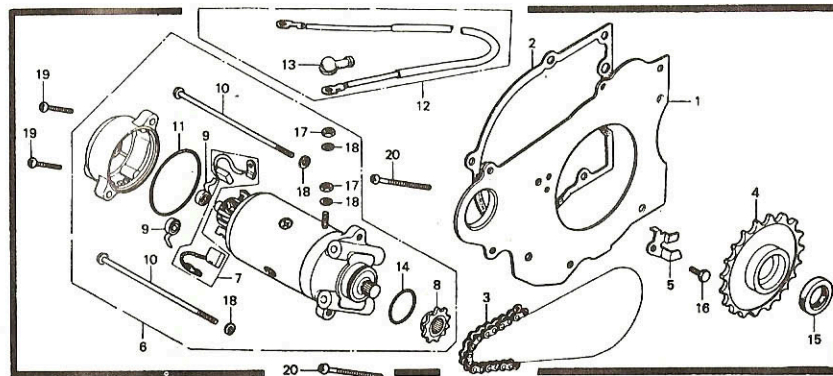
**DEMARREUR ELECTRIQUE**

La dépose du démarreur a été décrite dans un paragraphe précédent. Le désassemblage du démarreur ne pose aucun problème (se reporter à la vue éclatée de ce même paragraphe). Il faut repérer l'emplacement et le nombre de rondelles de calage latéral du rotor.

- Longueur standard des balais : 11 à 12,5 mm.
- Longueur limite des balais : 5,5 mm.
- Tension standard des ressorts : 550 ± 5 g.
- Tension limite des ressorts : 400 g.

**DÉMARREUR ÉLECTRIQUE**

1. et 2. Plaque de montage et joint - 3. et 4. Chaîne et pignon fou - 5. Plaquette de calage - 6. Démarreur complet - 7. Jeu de balais - 8. Pignon - 9. Ressorts des balais - 11 Joint torique 60 x 1,4 mm - 12. Câble d'alimentation - 14. Joint torique - 15. Joint à lèvres 22 x 31 x 5 mm



**BATTERIE ET ÉQUIPEMENT ANNEXE**

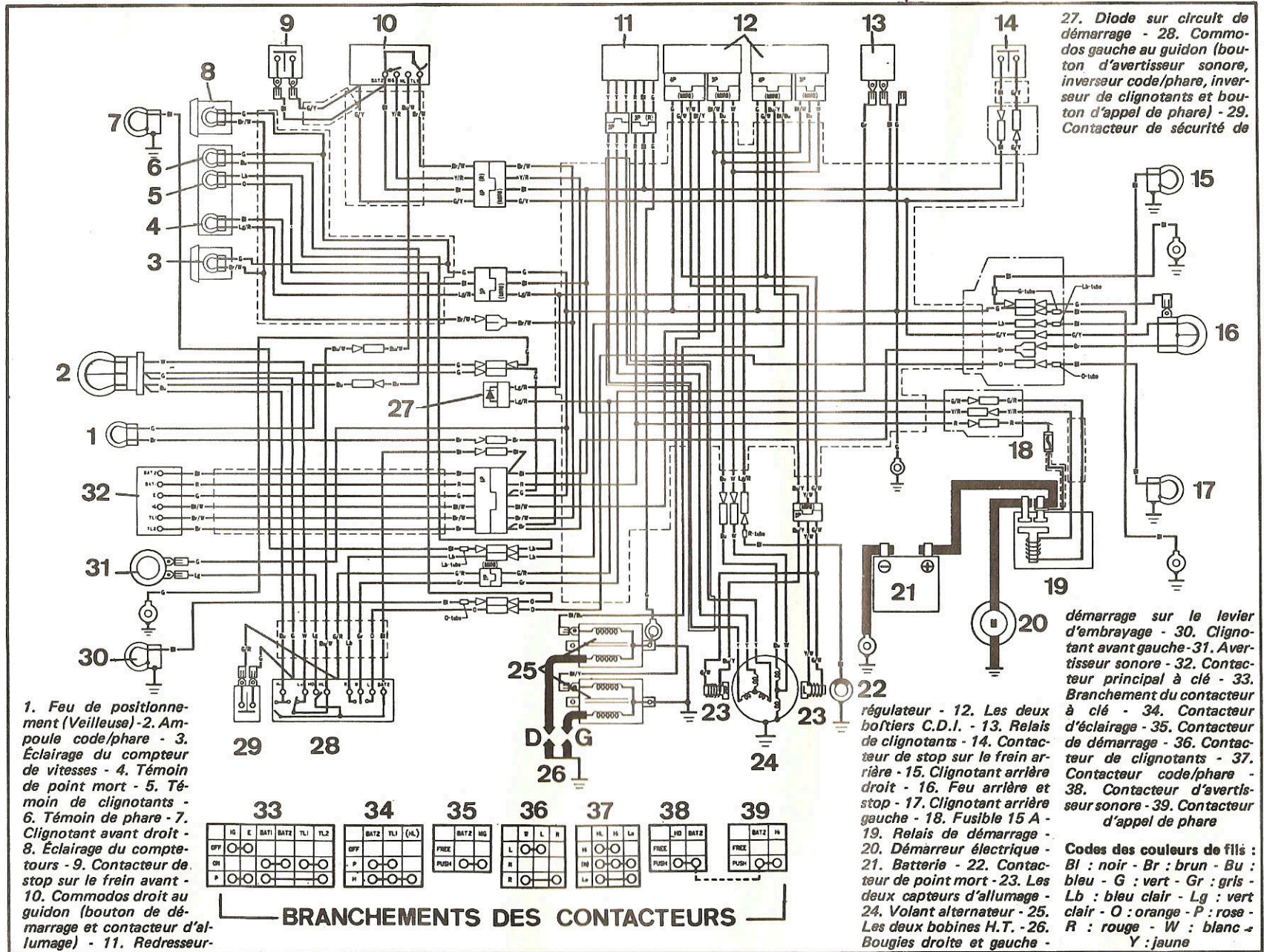
1. et 2. Sangle support et boîtier C.D.I. (un seul représenté) 3. Batterie - 4. Tube d'évent - 6. Boîtier à fusibles - 7. Ensemble des câbles positifs - 9. Câble négatif - 10. et 11. Relais de démarrage et sangle support - 13. Relais de clignotants - 19. Fusible 15 A

Vérifier l'état du collecteur et, au besoin, fraiser les interstices de mica entre les lamelles cuivre avec une lame de scie à métaux cassée.

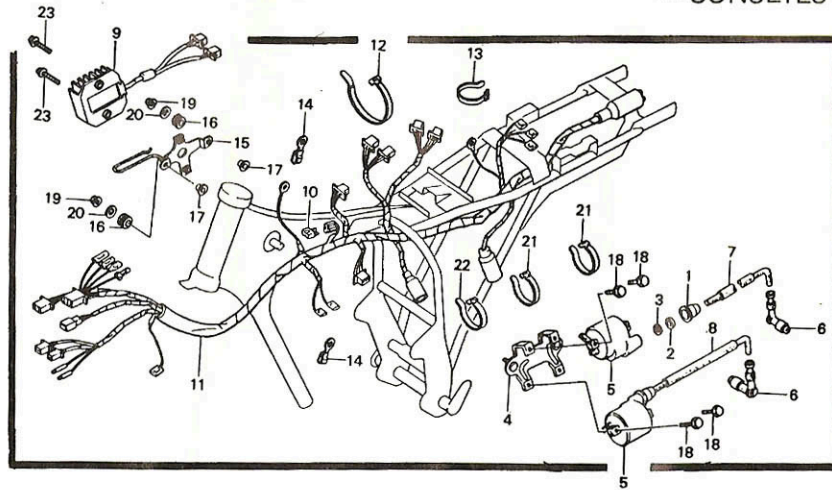
Avec un ohmmètre, vérifier le passage de courant entre deux lamelles voisines du collecteur, mais une discontinuité totale (résistance infinie) entre le collecteur et le moyeu du rotor.

Vérifier l'état des bobinages du stator avec un ohmmètre entre l'arrivée du courant de la batterie et le



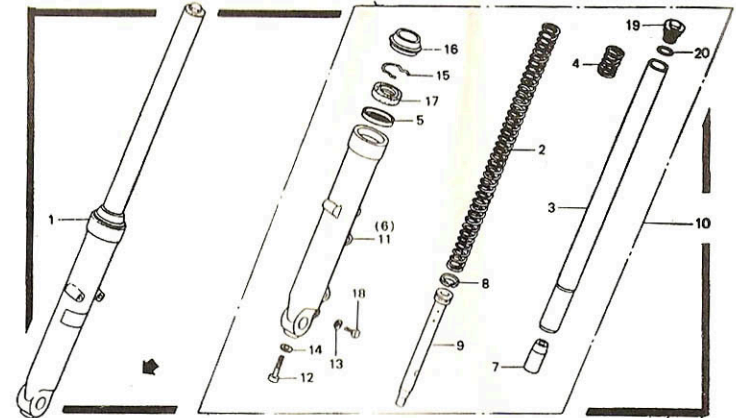






**CABLAGE ÉLECTRIQUE ET ÉQUIPEMENT ANNEXE**

4. et 5. Support et bobines H.T. - 6. Capuchons de bougies - 7. et 8. Fils H.T. - 9. Redresseur-régulateur - 10. Diode redresseuse sur circuit de démarrage - 11. Câblage complet - 15. Support du redresseur-régulateur



**FOURCHE AVANT**

1. Élément droit complet - 2. Ressorts - 3. Tubes - 4. Ressorts de butée d'extension - 5. Sièges des joints à lèvres - 6. Fourreau inférieur droit - 7. Embases coniques - 8. et 9. Segments et pipes d'amortissement - 10. Élément gauche complet - 11. Fourreau inférieur gauche - 12. Vis hexacaves Ø 8 mm - 13. Rondelles joint Ø 8 mm - 14. Rondelles joint Ø 8 mm - 15. Joints de calage des joints à lèvres - 16. Caches-poussières - 17. Joints à lèvres 31 x 43 x 10,3 mm - 18. Vis de vidange Ø 6 x 8 mm - 19. Bouchons supérieurs - 20. Joints toriques 23 x 2,8 mm

balai positif. Il doit y avoir passage de courant. Par contre entre les balais positif et négatif il ne doit pas y avoir passage de courant.

**Attention.** — Le couvercle des balais a une position bien précise par ergot avec traits repères.

**RELAIS DU DEMARREUR**

Le bobinage du relais est en bon état lorsque vous entendez un claquement en appuyant sur le bouton du démarreur contact mis et en débrayant. La batterie doit être bien entendue complètement chargée et le fusible en parfait état.

Si le démarrage ne se fait pas pour autant, les contacts du relais sont peut-être brûlés ne permettant pas d'alimenter le démarreur. Vérifier la continuité entre les deux bornes du relais avec un ohmmètre. Le relais est logé sous la selle près de la batterie.

Déposer le relais ou tout au moins débrancher les deux câbles, l'un qui vient du positif de la batterie, l'autre qui va au démarreur. Il est indispensable auparavant de débrancher la batterie pour éviter tout court-circuit (fil négatif puis fil positif). Après rebranchement de la batterie, tourner la clé de contact, appuyer sur le bouton de démarrage et contrôler les deux bornes du relais s'il y a continuité avec un ohmmètre. Si ce n'est pas le cas, les contacts internes du relais sont oxydés. Il faut donc remplacer le relais.

**DIODE DE SECURITE DE DEMARRAGE**

Vérifier le bon état de la diode du circuit de sécurité de démarrage. Cette diode est placée sous le réservoir. Après avoir débranché ses deux fils, vérifier que le courant passe dans un sens et pas dans l'autre à l'aide d'un ohmmètre. Le remplacer si le courant ne passe pas ou au contraire passe dans les deux sens.

**FOURCHE AVANT**

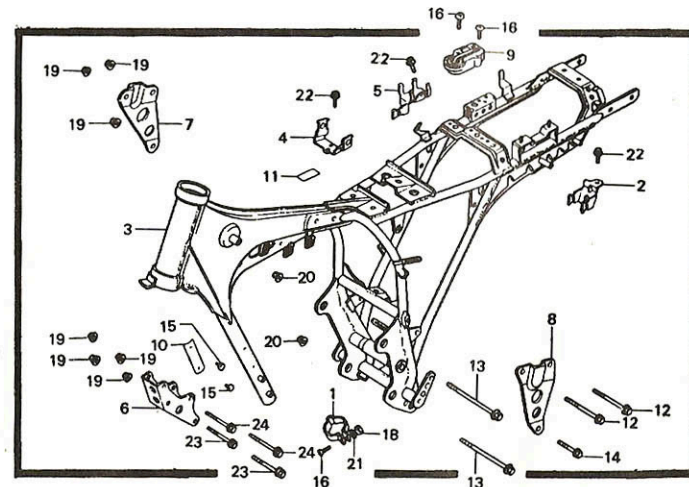
La constitution de cette fourche avant ne change pratiquement pas. Les procédés de démontage-remontage sont les mêmes que pour celle du précédent modèle (voir l'étude initiale).

On remarque un petit ressort de butée d'extension qu'il ne faut pas oublier au remontage de la pipe d'amortissement (voir le dessin).

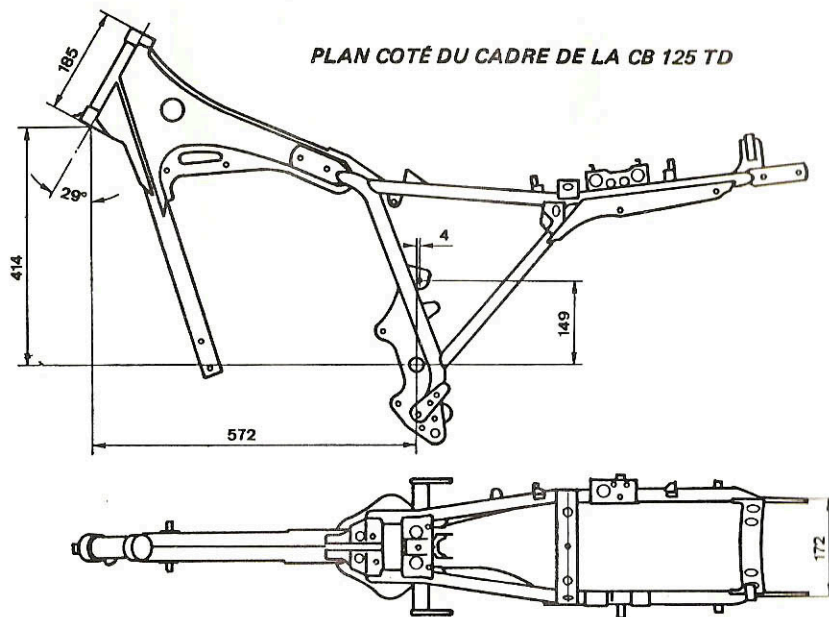
Egalement, le montage du joint à lèvres dans chaque fourreau est un peu différent. Il faut extraire en premier le cache-poussière avec un tournevis, retirer l'anneau de calage latéral, extraire le joint à lèvres et récupérer le siège.

**CADRE ET FIXATIONS MOTEUR**

1. Collier de maintien du câble de compte-tours - 2. Support du relais de démarreur - 3. Cadre - 4. Support des boîtiers C.D.I. - 5. Support du boîtier à fusibles - 6. Platine support moteur avant - 7. et 8. Platines support moteur arrière droite et gauche - 9. Verrou de selle - 10. Plaque constructeur - 12. Vis Ø 8 x 72 mm - 13. Vis Ø 10 x 110 mm - 14. Vis Ø 8 x 37 mm - 23. Vis Ø 8 x 60 mm - 24. Vis Ø 8 x 65 mm

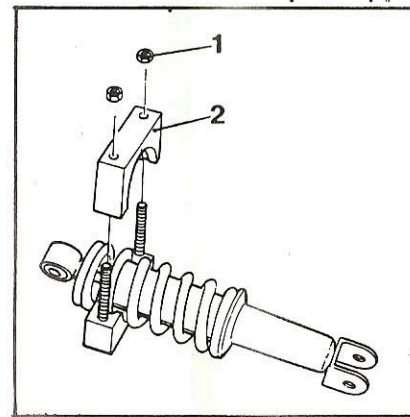
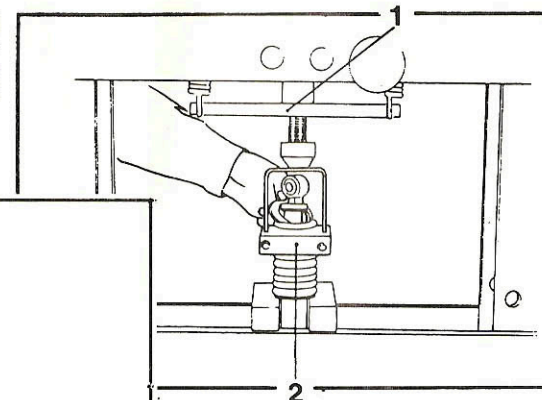






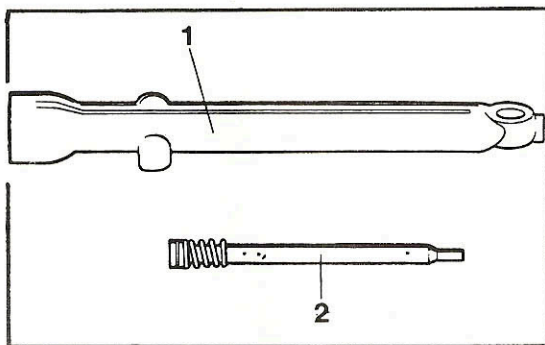
PLAN COTÉ DU CADRE DE LA CB 125 TD

Utilisation d'une presse (1) pour comprimer le ressort d'amortisseur arrière à l'aide du collier Honda (2)



Montage du collier Honda pour comprimer le ressort de l'amortisseur arrière  
1. Écrou - 2. Collier

Longueur libre des ressorts de fourche avant :  
— standard : 529 mm.  
— limite : 513 mm.



Les fourreaux inférieurs (1) de fourche avant contiennent des pipes d'amortissement (2) équipées des ressorts de butée d'extension

## SUSPENSION PRO-LINK

### AMORTISSEUR

#### Dépose

Moto sur sa béquille centrale retirer les boulons supérieur et inférieur fixant l'amortisseur au cadre et au basculeur Pro-link. Pour plus de facilité, vous pouvez désaccoupler les biellettes Pro-link comme expliqué dans le paragraphe suivant.

#### Remplacement du ressort

Il faut pouvoir comprimer le ressort sans exagération pour ne pas le détériorer afin de retirer son siège supérieur de la tête de l'amortisseur.

On utilise soit des compresseurs de ressorts soit un collier d'adaptation Honda (réf. 07 967 - KC1 - 000) qui permet de comprimer le ressort sous une presse (voir le dessin).

Longueur libre du ressort d'amortisseur :  
— standard : 137 mm.  
— limite : 133 mm.

### Repose de l'amortisseur

Avant de reposer l'amortisseur, vérifier l'état de ses bagues d'articulation après avoir retiré les cache-pous-sières. Après nettoyage, mettre sur les bagues de la graisse au bisulfure de molybdène.

Serrer les deux boulons supérieur et inférieur au couple de 2,5 à 3,5 kg.m.

### BIELLETES PRO-LINK

#### Démontage

Retirer toutes les fixations au niveau du cadre, du bras oscillant et de l'amortisseur. Il y en a 5 au total.

#### Contrôles

Vérifier l'état de surface des bagues-entretoises des biellettes ainsi que l'état des caches latéraux. Remplacer les pièces au besoin.

#### Remontage

Nettoyer et graisser les bagues-entretoises (graisse au bisulfure de molybdène).

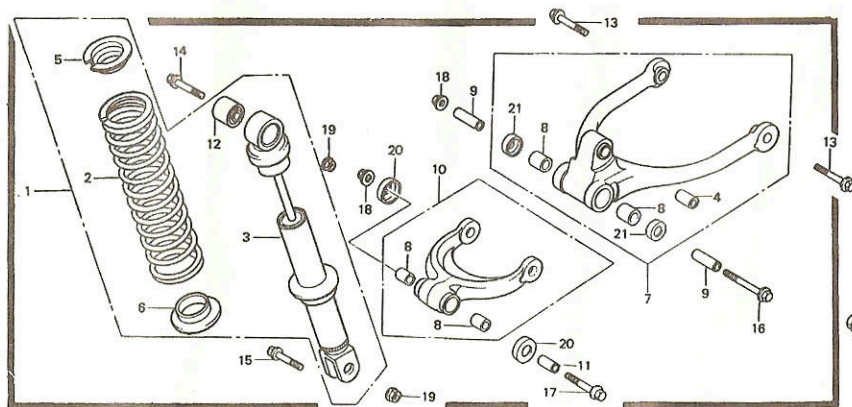
Respecter le couple de serrage des vis et boulons d'assemblage (4,5 à 5,5 kg.m).

### BRAS OSCILLANT

#### Dépose

- Déposer la roue arrière.
- Déposer le boulon d'accouplement de la biellette Pro-link sur le bras oscillant.
- Retirer l'axe d'articulation du bras.





**AMORTISSEUR ET BIELLETES PRO-LINK**

1. Amortisseur complet - 2. Ressort - 3. Amortisseur nu - 4. Bague inférieure d'amortisseur - 5. et 6. Sièges supérieur et inférieur de ressort - 7. Basculeur complet - 8. et 9. Bagues et entretoise - 10. Bielle complète - 11. Entretoise - 12. Bague supérieure d'amortisseur - 13. Vis Ø 10 x 63 mm - 14. Vis Ø 8 x 45 mm - 15. Vis Ø 8 x 48 mm - 16. Vis Ø 10 x 78 mm - 17. Vis Ø 10 x 62 mm - 20. et 21. Caches-poussières

**Contrôle et remplacement des bagues**

Vérifier toutes les pièces (bagues, entretoise centrales d'articulation, alignement des extrémités du bras).

Pour remplacer les bagues du bras, utiliser un jet en bronze ou un extracteur expandeur à inertie.

**Repose du bras oscillant**

Graisse au bisulfure de molybdène pour toutes les articulations et couples de serrage sont les deux points importants.

— Couple de serrage de l'écrou d'axe d'articulation du bras oscillant : 5,5 à 6,5 kg.m.

**FREIN AVANT A DISQUE**

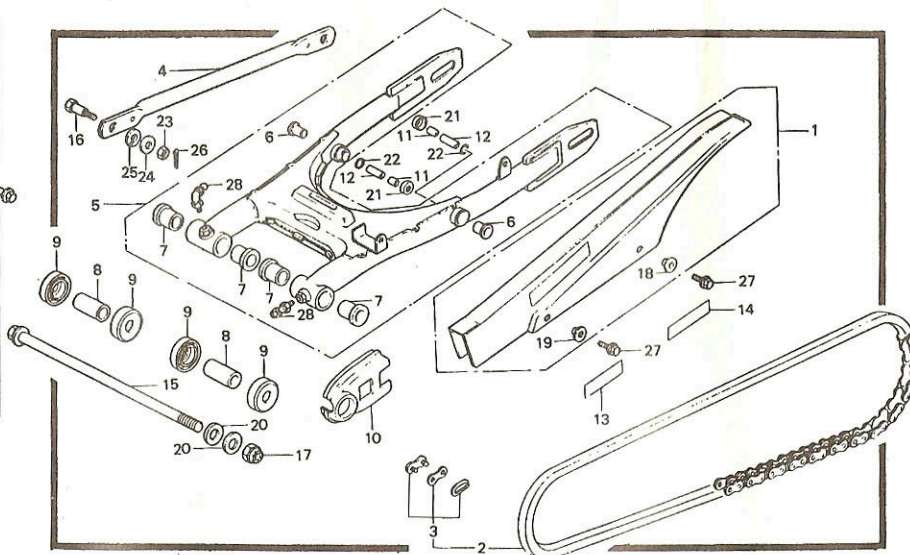
**MAITRE-CYLINDRE**

**Désassemblage**

● Vidanger le maître-cylindre en retirant la vis de raccord Banjo et au besoin en pompant avec le levier pour faciliter cette opération. Ne pas renverser de liquide de frein sur la peinture ou la matière plastique. La canalisation allant à l'étrier doit être maintenue et fixée bien verticalement et protégée par un sac en plastique.

● Retirer le levier de frein, le contacteur de stop et le rétroviseur droit puis déposer le maître-cylindre du guidon.

● Enlever le couvercle du réservoir et la membrane.



**BRAS OSCILLANT ARRIERE**

1. Carter de chaîne - 2. Chaîne - 3. Attache-rapide - 4. Bras d'ancrage du flasque de frein - 5. Bras oscillant complet - 6. Bagues - 7. Bagues d'articulation du bras oscillant - 8. Entretoises de pivotement - 9. Caches-poussières - 10. Protection du bras - 11. et 12. Bagues et colliers - 15. et 17. Axe et écrou Ø 14 mm du bras - 20. Rondelles Ø 14 mm - 21. Bagues joint - 22. Joints toriques 20,8 x 2,4 mm - 28. Graisseurs

● Retirer le soufflet et extraire le circlip avec une pince fermante.

● Sortir le piston et le ressort.

● Nettoyer toutes les pièces uniquement avec du liquide de frein neuf.

Ø du piston :  
— standard : 13,957 à 13,984 mm.  
— limite : 13,940 mm.

En cas d'usure, de rayure ou de fuite des coupelles, remplacer toutes les pièces internes vendues en un ensemble.

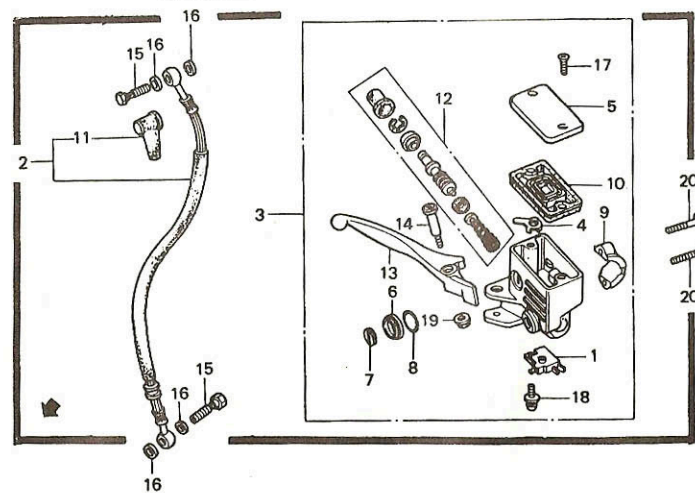
**Contrôles**

Alésage du maître-cylindre :

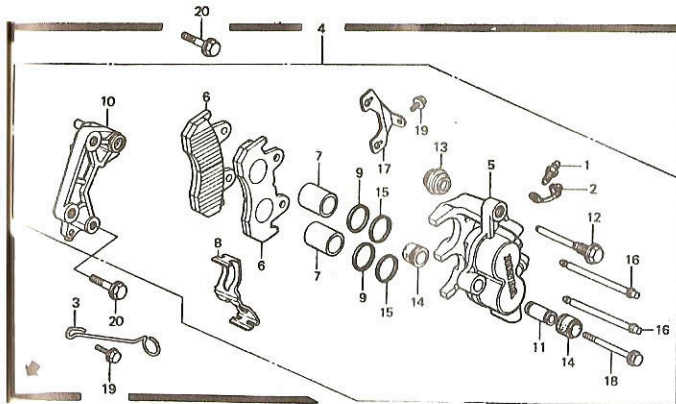
— standard : 14,000 à 14,043 mm.  
— limite : 14,055 mm.

**MAITRE-CYLINDRE ET CANALISATION DE FREIN AVANT**

1. Contacteur de stop - 2. Canalisation - 3. Maître-cylindre complet - 4. Ergot - 5. Couvercle - 6. à 8. Anneaux, hublot et joint torique - 9. Demi-palier - 10. Membrane - 12. Nécessaire de réparation - 13. et 14. Levier et vis pivot - 15. et 16. Vis des raccords Banjo et rondelles joint Ø 10 mm







**ÉTRIER DE FREIN AVANT**

1. et 2. Vis de purge et capuchon - 4. Étrier complet - 5. Étrier nu - 6. Plaquettes - 7. Pistons - 8. Lamelle ressort - 9. Caches-poussières - 10. Support d'étrier - 11. et 12. Bague inférieure et axe supérieur de translation - 13. et 14. Soufflets - 15. Anneaux joints des pistons - 16. et 17. Axes de montage des plaquettes et tôle de clavetage - 18. Vis Ø 8 x 49 mm inférieure de translation - 20. Vis Ø 10 x 32 mm de fixation du support

**Réassemblage**

- Toutes les pièces doivent être nettoyées uniquement avec du liquide de frein neuf.
- Les deux coupelles du piston doivent être enduites de graisse au silicone.
- S'assurer que le circlip est bien à fond de logement.
- Au remontage du flexible, s'assurer du parfait état des deux rondelles joint du raccord Banjo. La vis de ce raccord doit être serrée au couple de 2,5 à 3,5 kg.m.
- En fin de réassemblage et repose, remplir et purger le circuit (voir le chapitre « Entretien courant »).

**ÉTRIER DE FREIN**

**Démontage**

- Retirer les plaquettes de frein comme décrit précédemment au chapitre « Entretien courant ».
- Sur l'étrier, retirer la vis du raccord de canalisation pour la débrancher.

**Nota.** — Pour éviter au liquide de se vider complètement, lorsque la canalisation est débranchée, maintenir avec un élastique ou une ficelle le levier de frein en contact avec la poignée. Entourer l'extrémité inférieure de la canalisation avec un plastique pour éviter que la poussière ne s'y introduise

- Entourer l'étrier d'un chiffon propre et injecter de l'air comprimé par l'orifice d'alimentation pour chasser les pistons. Utiliser une faible pression pour ne pas endommager les pistons.

A défaut d'air comprimé, rebrancher la canalisation sur l'étrier et chasser les pistons en appuyant sur le levier de frein. Attention aux éclaboussures de liquide.

- Retirer les anneaux d'étanchéité restés dans les gorges de l'étrier et au besoin les anneaux anti-poussière.

**Contrôles**

- Nettoyer toutes les pièces avec **uniquement** du liquide de frein neuf. Tout autre produit endommagerait le circuit de freinage en attaquant les joints.
- Vérifier l'état de surface de l'étrier et des pistons. De très fines rayures peuvent être rattrapées avec du papier à poncer très fin (n° 600) imbibé de liquide de frein. Avec ce même liquide, nettoyer ensuite soigneusement les pièces.

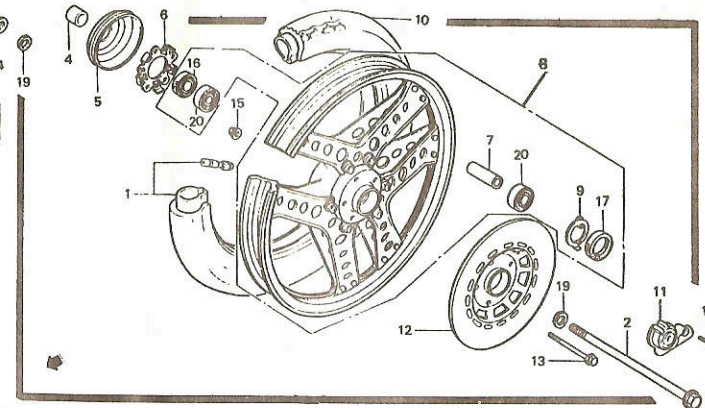
- Alésages de l'étrier :**
- standard : 30,230 à 30,280 mm.
  - limite : 30,290 mm.
- Ø des pistons :**
- standard : 30,148 à 30,198 mm.
  - limite : 30,140 mm.

**Remontage**

- Nettoyer et lubrifier toutes les pièces avec du liquide de frein neuf. Tremper les anneaux d'étanchéité dans ce liquide.
- Mettre dans les gorges de l'étrier les deux anneaux.
- Graisser pistons et anneaux avec un peu de graisse au silicone.
- Enfoncer les deux pistons jusqu'à ce qu'ils dépassent de 3 à 5 mm de l'étrier.
- Essuyer parfaitement tout l'excès de graisse ou de liquide de frein.
- Remonter les plaquettes et l'étrier (voir le chapitre « Entretien Courant »).
- Remplir le circuit et le purger (voir « Entretien Courant »).

**DISQUE DE FREIN**

Le disque de frein avant doit avoir une surface parfaitement plane afin d'obtenir un freinage puissant et progressif. Le voile standard du disque est de 0 à 0,15 mm ; en aucun cas le voile ne doit dépasser 0,3 mm sinon rectifier le disque de frein ou le remplacer.



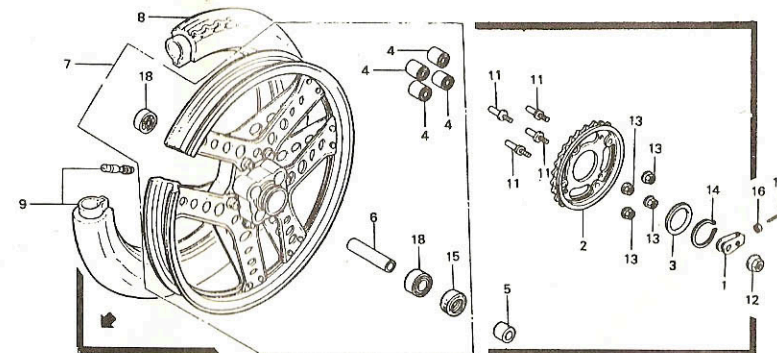
**ROUE AVANT ET DISQUE**

1. Chambre à air - 2. Axe de roue - 4. Entretoise droite - 5. Flasque - 6. Siège entretoise - 7. Entretoise centrale - 8. Roue avant complète - 9. Rondelle à ergots d'accouplement de la prise de compteur - 10. Pneu - 11. Prise de compteur - 12. et 13. Disque et vis de fixation Ø 8 x 87 mm - 14. Ecrout Ø 14 mm d'axe de roue - 15. Ecrout Ø 8 mm - 16. Joint à lèvres 22 x 42 x 7 mm - 17. Joint à lèvres 40 x 50 x 5 mm - 18. Vis tête fraisée Ø 5 x 16 mm de clavetage du câble de compteur - 19. Rondelles Ø 14 mm - 20. Roulements 6302 Z

Vérifier aussi que la surface de frottement des plaquettes n'ait pas entamé trop profondément le disque. L'épaisseur standard du disque est de 5,0 ± 0,1 mm. L'épaisseur limite après utilisation ne doit pas descendre en-dessous de 4,0 mm sinon remplacer le disque. Si le disque a été rectifié, s'assurer de la planéité des faces. Un défaut ne doit pas être supérieur à 0,05. L'état de surface doit être de 0,003 à 0,005 mm.

Au remontage du disque, les vis de fixation doivent être serrées convenablement (1,8 à 2,5 kg.m).

Rédaction et classification documentaire : B.L.

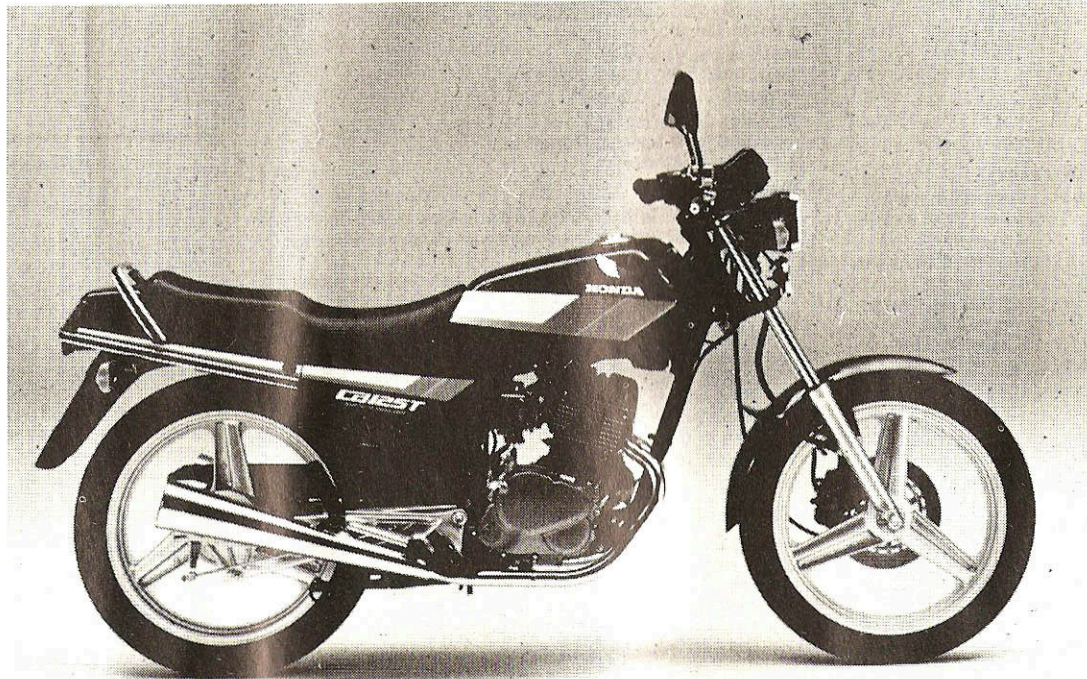


**ROUE ARRIERE**

1. Tendeur de chaîne - 2. Couronne arrière - 3. Rondelle 58 x 67 x 2 mm - 4. Silentblocs - 5. Entretoise droite - 6. Entretoise centrale - 7. Roue complète - 8. Pneu - 9. Chambre à air - 10. Vis de tendeur - 11. Goujons de montage - 12. Ecrout Ø 14 mm d'axe de roue - 13. Ecrouts Ø 10 mm - 14. Circlip d'extérieur Ø 58 mm - 15. Joint à lèvres 28 x 42 x 7 mm - 17. Roulements 6302 U



# ÉVOLUTION TECHNIQUE DE LA HONDA "CB 125 TD" MODÈLE J (1988)



*La CB 125 TD, modèle J, commercialisée depuis juin 1988 reçoit un certain nombre de modifications tant techniques qu'esthétiques. Elle est reconnaissable par une nouvelle décoration, son bloc-moteur couleur alu ; et de nouvelles jantes trois branches de section en S, de couleur alu*

Ce n'est pas parce qu'un modèle dépasse le cap des dix années de commercialisation qu'il ne doit plus être modifié, tant au point de vue de l'esthétique que du point de vue technique. La première version de la CB 125 T est apparue sur notre marché en mars 1977. Elle reçoit ses premières modifications une année plus tard, avec l'apparition du modèle T II. Il faut

attendre le salon de Paris de 1982 pour voir apparaître la CB 125 TD qui apportera un nombre important de modifications techniques. Citons entre autres : l'équipement électrique sous 12 V ; un allumage électronique du type CDI ; l'adoption d'un démarreur électrique ; un étrier de frein avant à double piston. Cette version évoluera du point de vue de l'esthéti-





L'évolution constante de la CB 125 TD fait que celle-ci n'a pris que peu de rides malgré ses dix années d'existence

que avec le modèle 1984 (premier numéro de série du moteur : 5015001 ; du cadre : 5100002). Il faudra attendre le millésime 1988 pour revoir évoluer la CB 125 TD avec la version J. Elle reçoit un certain nombre de modifications techniques que nous énumérons ci-après et sur lesquelles nous reviendrons en détail dans le chapitre technique :

- Adoption d'une rampe de carburateurs à dépression avec commande des gaz par double câble.
- Nouvel embrayage avec mécanisme de progressivité.
- Alternateur plus puissant.
- Nouvelles jantes de roues.

Du point de vue esthétique nous noterons une nouvelle décoration de la moto.

Date de commercialisation de la CB 125 TD-J : Juin 1988.

#### NUMÉROS DE SÉRIE DU CADRE ET DU MOTEUR SUIVANT L'ANNÉE MODÈLE

CB 125 TD-C (1982) :

- Cadre : 5006864 à 5013298.
- Moteur : 5006869 à 5010049.

CB 125 TD-E 1984 :

- Cadre : 5100002 à 5104530.
- Moteur : 5013384 à 5018071.

CB 125 TD-J (1988) :

- Cadre : 5300002 à .....
- Moteur : 5100002 à .....

Côté coloris, la CB 125 TD-J est proposée soit en noir (Code coloris Honda : NH1) ou soit en rouge ( Code coloris : R 123).

## CARACTÉRISTIQUES ET RÉGLAGES PROPRES A LA CB 125 TD MODÈLE J

Ne figurent dans ce tableau que les différences essentielles par rapport aux modèles CB 125 T ; T II et TD étudiés dans les pages précédentes.

#### BLOC MOTEUR

- Puissance maxi : 11,1 kW (15 ch) à 11500 tr/mn.
- Couple maxi : 4,05 m.daN à 10 000tr/mn.
- Régime de rotation maxi : 12 000 tr/mn.

#### CARBURATION

- Deux carburateurs à dépression Keihin.
- Gicleur principal : 88.
- Gicleur de ralenti : 35.
- Réglage de l'aiguille : non réglable.
- Vis de richesse : desserrer de 1,5 tour.
- Hauteur de flotteur : 18,5 mm.
- Régime de ralenti : de 1200 à 1400 tr/mn.

#### DISTRIBUTION

- Réglage du jeu aux soupapes (Adm. et Echap.) : 0,08 mm. (moteur froid).

#### TRANSMISSION

#### EMBRAYAGE

Embrayage du type multidisques, travaillant dans l'huile moteur, avec système de progressivité composé de deux anneaux dont un flexible. Cinq disques garnis, dont celui logé contre la noix d'embrayage d'un diamètre interne plus important dans le but de loger le système de progressivité, solidaires de la cloche d'embrayage. Quatre disques lissés solidaires de la noix d'embrayage.

#### BOITE DE VITESSES

Rapport	Démultiplication totale	Vitesses à 1000 tr/mn (en km/h)
1 <sup>re</sup> .....	28,3064	4,08
2 <sup>e</sup> .....	19,2406	6,01
3 <sup>e</sup> .....	14,8217	7,80
4 <sup>e</sup> .....	12,4431	9,30
5 <sup>e</sup> .....	11,0734	10,45

#### ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

##### CIRCUIT DE CHARGE

- Alternateur triphasé d'une puissance de 180 W au régime de 5 000 tr/mn.

#### PARTIE CYCLE

##### ROUES

- Jantes en alliage léger à trois branches dont la section est en S.
- Dimension : à l'avant : 1,60 x 18". A l'arrière : 1,85 x 18".

#### DIMENSIONS

##### POIDS (en kg) :

- A vide en ordre de marche : 138.
- Total autorisé en charge : 306
- Charge maxi admissible : à l'avant : 106. A l'arrière : 200.



# CONSEILS PRATIQUES

## CULASSE

Valeurs de contrôle :

- Diamètre des tourillons d'arbre à cames : 19,967 à 19,980 mm (Valeur limite d'utilisation : 19,92 mm).
- Alésage des supports d'arbre à cames : 20,063 à 20,083 mm (Valeur limite d'utilisation : 20,20 mm).
- Epaisseur de la culasse : 72,75 à 72,85 mm (Valeur limite d'utilisation : 72,60 mm).

**Nota.** — Ces valeurs non communiquées dans l'étude de base sont valables pour toutes les versions de la CB 125 T.

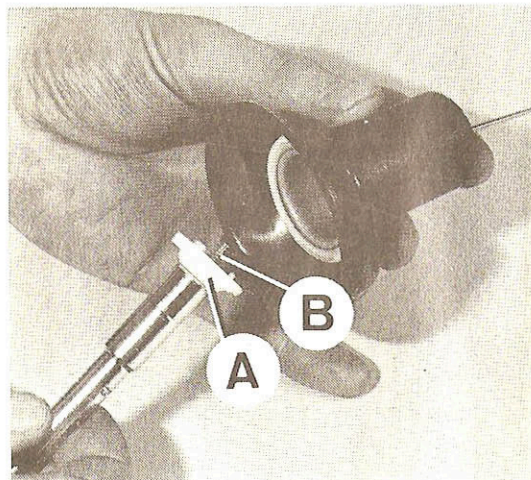
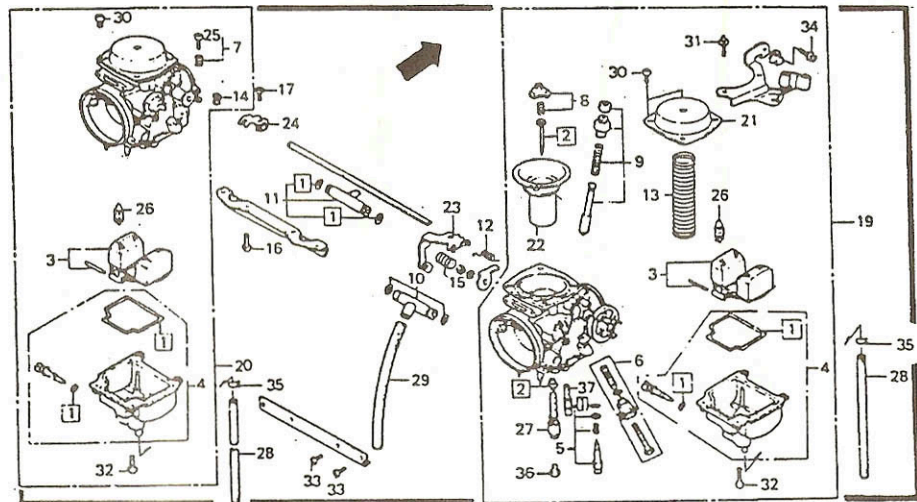
## CARBURATION

La vue éclatée du carburateur permet d'effectuer un démontage puis un remontage du carburateur sans que cela ne pose de problèmes particuliers. Les réglages de base sont identiques à ceux indiqués dans l'étude au paragraphe « Carburation ».

Seuls dans les lignes ci-après vous sont décrits : la dépose du boisseau à dépression et de son aiguille, le réglage de la hauteur du flotteur et la synchronisation des deux carburateurs.

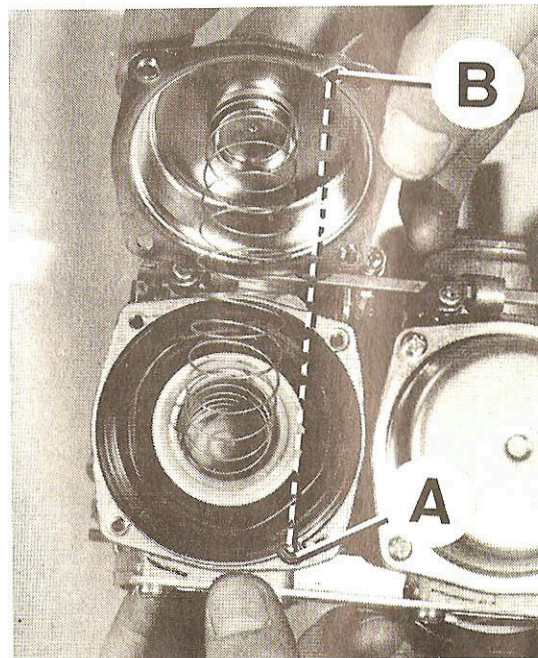
## CARBURATEUR

1. Pochette de joints - 2. Jeu aiguille gicleur - 3. Flotteur - 4. Ensemble cuve - 5. Vis de richesse - 6. Vis de ralenti - 8. Support et ressort d'aiguille - 9. Plongeur de starter - 10 et 11. Raccord de carbu - 12. Ressort de rappel - 13. Ressort de rappel - 15. Ressort de rappel - 16-17. Vis - 19. Carburateur complet droit - 20. Carburateur gauche - 21. Couvercle de boisseau - 22. Boisseau - 23 et 24. Leviers de commande - 26. Pointeau - 27. Puits d'aiguille - 36. Gicleur principal - 37. Gicleur de ralenti



Dépose de l'aiguille du boisseau de carbu à l'aide d'une clé de 8 (photo RMT)  
A. Support d'aiguille - B. Ressort

Faire correspondre le canal de dépression (A) avec le bossage (B) sur le couvercle de boisseau de carburateur (photo RMT)

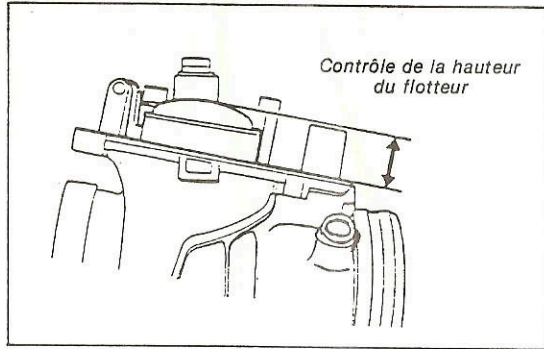


## DÉMONTAGE/REMONTAGE DU BOISSEAU DE CARBURATEUR

Le boisseau ou l'aiguille n'ont à être déposés que pour une raison valable : membrane de boisseau déchirée ; aiguille usée ; boisseau grippé.

- Déposer le couvercle de la cloche à dépression maintenu par quatre vis cruciformes. Maintenir la cloche de façon qu'elle ne soit pas éjectée par le ressort de boisseau situé sous elle.
- Retirer le ressort de boisseau, le boisseau équipé de sa membrane et dans lequel est installée l'aiguille.
- A l'aide d'une clé à pipe ou à douille de 8, tourner de 1/4 de tour tout en l'enfonçant le support d'aiguille. Déposer ensuite : le support, le ressort et l'aiguille.
- Vérifier que l'aiguille ne soit pas usée à son extrémité ou si elle n'est pas endommagée.
- Contrôler que la membrane du boisseau ne soit pas déchirée ou endommagée. A la repose de l'aiguille et du boisseau procéder aux opérations inverses de la dépose en respectant les points suivants :
  - Ne pas oublier d'intercaler entre l'aiguille et son support le ressort d'aiguille.
  - La pièce de maintien de l'aiguille ne doit pas être serrée de plus de 1/4 de tour.
  - Avant de loger le boisseau dans le carburateur, retourner sa membrane vers le bas. Ainsi le rebord de la membrane peut se loger plus facilement.
  - A l'aide des doigts, maintenir le boisseau soulevé.
  - Faire correspondre l'onglet de la membrane avec le petit orifice de dépression.
  - Présenter le ressort et le couvercle, le petit bossage sur la périphérie du couvercle venant coiffer le petit perçage de la dépression.
  - Ne relâcher le boisseau qu'après avoir refixé le couvercle.





### NIVEAU DE CUVE

Le niveau de cuve est déterminé par la hauteur du flotteur lorsque celui-ci ferme l'arrivée d'essence en appuyant sur le pointeau. Maintenir le carburateur incliné pour fermer l'arrivée d'essence, mais sans pour autant comprimer le petit ressort interne au pointeau. Mesurer la hauteur entre le plan de joint du carburateur et le dessous du flotteur. La hauteur correcte du flotteur est de 18,5 mm.

Si la hauteur du flotteur n'est pas correcte, procéder au remplacement du flotteur, celui-ci n'étant pas réglable.

### SYNCHRONISATION DES CARBURATEURS

#### a) Carburateurs en place (au dépressiomètre).

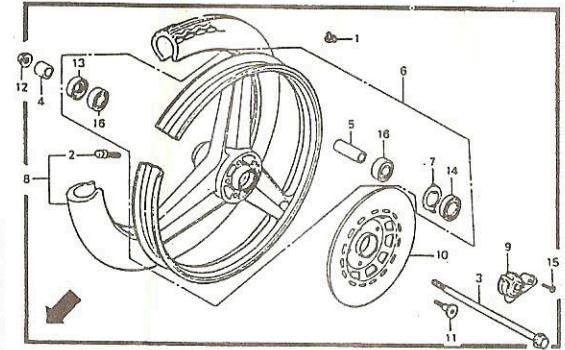
- Faire chauffer le moteur pour le mettre en température, puis l'arrêter.
- Dégager le réservoir de carburant et relier le robinet aux carburateurs à l'aide d'une durit de longueur adéquate.
- Retirer les deux vis de prise à dépression, situées sur les pipes d'admission.
- Visser les embouts d'adaptation, puis brancher les tuyaux du dépressiomètre, à cadran ou mieux encore à colonne de mercure (Dépressiomètre BENOIT).
- Démarrer le moteur, le laisser tourner au ralenti et vérifier les dépressions.
- Ajuster, au besoin, les dépressions en agissant sur la vis de synchronisation située entre les deux carburateurs.
- Débrancher le dépressiomètre et dévisser les embouts puis remettre les deux vis équipées de leur rondelle. Reposer le réservoir.

#### b) Carburateurs déposés (à la pige)

- Agir sur la vis de butée de ralenti pour aligner le papillon du carburateur n° 1 avec le bord de l'orifice de progression.
- Aligner le papillon du deuxième carburateur avec le bord de l'orifice de progressivité en agissant sur la vis de synchronisation située entre les deux carburateurs.
- Vérifier le fonctionnement des papillons en procédant comme indiqué ci-après :
  - Ouvrir légèrement le papillon des gaz en appuyant sur la tringlerie de commande des papillons. Relâcher ensuite la tringlerie.
  - S'assurer qu'ils reviennent parfaitement en place, en douceur.
  - Contrôler qu'il n'y ait pas de résistance lorsque l'on ouvre ou que l'on ferme les papillons.

### ROUE AVANT

2. Valve - 3. Axe de roue - 4. Entretoise latérale
- 5. Entretoise centrale - 6. Roue complète - 7. Rondelle à ergots d'accouplement de la prise
- 8. Pneumatique - 9. Prise de compteur - 10. Disque de frein - 11. Fixation du disque - 12. Ecrou d'axe de roue - 13 et 16. Roulements à billes - 14. Cache-poussière



- A l'aide d'une clé à ergots de 16 mm, débloquer l'écrou immobilisant latéralement la noix d'embrayage en vous aidant de l'outil Honda d'immobilisation de la noix d'embrayage. Retirer l'écrou.
- Extraire la noix d'embrayage avec tout son empilage de disques et avec le plateau de pression.
- Retirer le plateau de pression puis tous les disques ainsi que les deux rondelles du mécanisme de progressivité.
- Effectuer les différents contrôles décrits dans l'étude de base. Les valeurs données, dans l'étude, sont valables pour cette nouvelle version de la CB 125 TD.

#### b) Repose des disques d'embrayage

Procéder à l'inverse des opérations de dépose en respectant les points suivants :

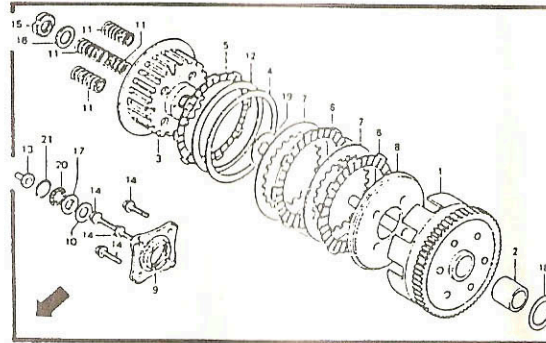
- Installer en fond de noix d'embrayage la rondelle plate du mécanisme de progressivité puis la rondelle flexible, son plus grand diamètre devant être en contact avec la rondelle plate du mécanisme.
- Monter le disque garni ayant le plus grand diamètre intérieur de façon à venir recouvrir les deux rondelles du mécanisme.
- Remonter ensuite tout l'empilage de disques en sachant que le premier et le dernier disque sont des disques garnis.
- Ne pas oublier la rondelle de calage latéral.
- Après avoir réinstallé la noix d'embrayage, monter l'écrou crénelé ainsi que sa rondelle plate. Serrer l'écrou au couple de serrage prescrit de 4,0 à 5,0 m.daN. Utiliser pour serrer l'écrou l'outil Honda d'immobilisation de la noix d'embrayage.
- Les vis de maintien des ressorts de pression se serrent à environ 1,0 m.daN.

Rédaction et classification documentaire S.L.G.

### EMBRAYAGE

#### a) Dépose des disques d'embrayage

- Déposer le couvercle d'embrayage.
- Récupérer la tige de pression.
- Desserrer et retirer les quatre vis comprimant les ressorts de pression. Retirer la plaque immobilisant les ressorts.

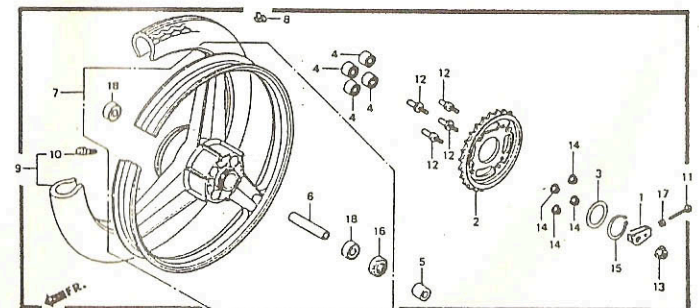


### EMBRAYAGE

1. Cloche - 2. Entretoise - 3. Noix - 4. Rondelle flexible du mécanisme de progressivité - 5. Disques garnis - 6. Disques lisses - 7. Plateau de pression - 8. Plaque de maintien des ressorts - 9. Ressorts de pression - 10. Rondelle plate - 11. Rondelle flexible du mécanisme de progressivité - 12. Poussoir - 13. Vis - 14. Vis - 15. Ecrou à créneaux - 16. Rondelle - 17. Butée de roulement - 18. Rondelle plate - 19. Rondelle crénelée - 20. Roulement à aiguilles - 21. Anneau d'arrêt

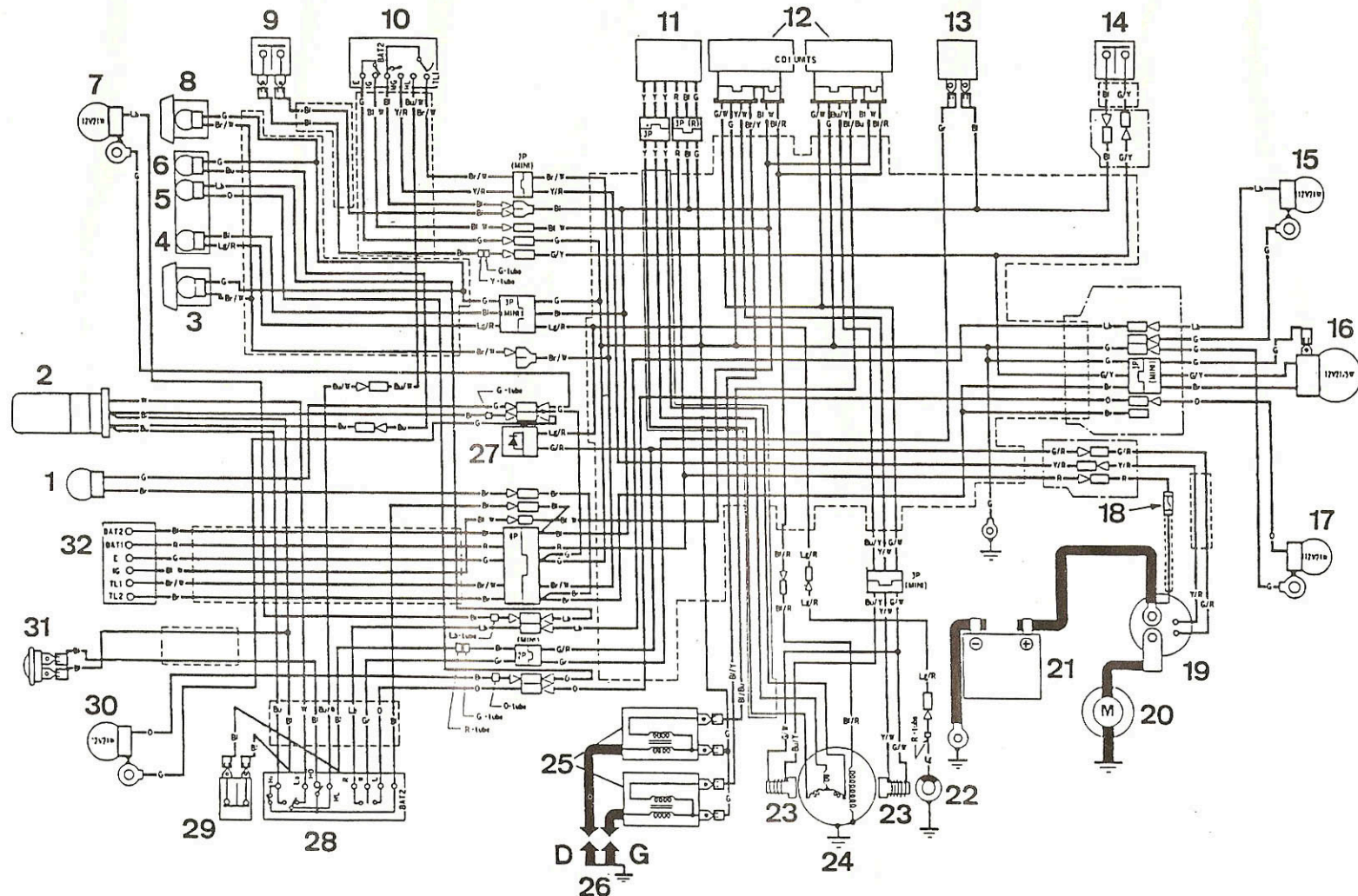
### ROUE ARRIÈRE

1. Tendeur de chaîne - 2. Couronne - 3. Rondelle - 4. Silent-blocs - 5. Entretoise latérale - 6. Entretoise centrale - 7. Roue arrière - 8. Pneumatique - 9. Valve - 10. Vis de tendeur - 11. Goujons - 12. Ecrou d'axe de roue - 13. Ecrus de couronne - 14. Circlips - 15. Cache-poussière - 16. Contre-écrou de tendeur - 17. Roulement à billes





### SCHÉMA ÉLECTRIQUE DE LA « CB 125 TD » MODÈLE J



1. Feu de position - 2. Phare - 3. Eclairage compteur - 4. Témoin de point mort - 5. Témoin de clignotants - 6. Témoin de plein phare - 7. Clignotant AV droit - 8. Eclairage compte-tours - 9. Contacteur feu stop AV - 10. Commandes au guidon droit (de gauche à droite) : contacteur de démarreur, coupe-circuit, contacteur d'éclairage - 11. Redresseur/régulateur - 12. Boîtier d'allumage - 13. Relais des clignotants - 14. Contacteur feu stop AR - 15. Clignotant AR droit - 16. Feu stop et rouge - 17. Clignotant AR gauche - 18. Fusible principal - 19. Relais de démarreur - 20. Démarreur - 21. Batterie - 22. Contacteur de point mort - 23. Capteurs d'allumage - 24. Alternateur - 25. Bobines d'allumage - 26. Bougies - 27. Rectificateur silicium

- 28. Commandes au guidon gauche (de gauche à droite) : appel de phare, feu de route, avertisseur sonore, inverseur clignotants - 29. Contacteur d'embrayage - 30. Clignotant AV gauche - 31. Avertisseur sonore - 32. Contacteur à clé

#### CODE DES COLORIS

Bl. Noir - Y. Jaune - Bv. Bleu - G. Vert - R. Rouge - W. Blanc - Br. Marron - O. Orange - Lb. Bleu clair - Lg. Vert clair - P. Rose - Gr. Gris