

Journal de bord d'une Honda CA 125 Rebel de 1998

Lexique

D : diamètre extérieur

d : diamètre intérieur

AV : avant, AR : arrière

ADM : admission, ECH : échappement

Resp. : respectivement

04-JUN-2023 : ~4776,5 km

Trousse à outils complète.

Manuel de bord en 4 langues, copie partielle de la RMT N°100, partie sur la CA 125 Rebel seulement.

Pneumatiques d'origine, sans doute plaquettes, disque et chaîne.

Seconde main selon le vendeur.

Seul l'avertisseur sonore ne fonctionne pas.

Il manque le rétroviseur droit.

C'est un modèle allemand (G : Germany), concession Honda de Trèves, première immatriculation le 29-MAI-1998, importée en France par son premier propriétaire le 01-OCT-2002, qui a changé d'adresse le 08-OCT-2008 et qui l'a revendue le 01-AOU-2019 à 18h00.

L'actuelle carte grise a été perdue et le vendeur a entamé les démarches pour en faire une nouvelle. Malgré cet état de fait, mon frère a acheté la bécane.

08-JUN-2023 : 4900,2 km

Il y a du mou dans la corde à nœuds côté carte grise. L'administration aurait envoyé un document qui n'est jamais arrivé. Le vendeur semble vraiment de bonne foi.

Dépose des couvercles latéraux, du couvercle de compartiment à outils, de la batterie et du couvercle de filtre à air.

Année modèle 1998 fabriqué chez Montesa en Espagne, moteur made in Japan.

Chassis VTM JC26A OWE 300901, moteur JC24E 5112761.

Couleur « noir menthe », NH-1, code NH1, sur étiquette couvercle boîte à air.

Joint droit de fourche fuyard, tube de fourche de 33 mm alors que la RMT dit 33,5 mm.

Piqûres en saillie sur tubes fourches, attention aux lèvres des joints de fourches.

Profonde griffe (chute ?) sur fourreau de fourche gauche. Limer l'excès ?

Fourche Showa KEB 641.

Huile de fourche ATF Dexron selon RMT, vidange tous les 12000 km selon RMT

Notice Honda, aucune maintenance prévue, aucun fluide listé

ATF Dexron II (depuis 1973) 35 cSt à 40°C, 7.4 cSt à 100°C,

ATF Dexron III (depuis 1993) 35.8 cSt à 40°C, 7.5 cSt à 100°C

SAE 10W 35.9 mm²/s à 40°C, 6 mm²/s à 100°C (1 cSt=1 mm²/s)

Pneu AV Bridgestone MAG MOPUS L303 3.00-18 47P, made in Japan en semaine 28 de 1997. Jante DID, made in Japan, 1.85 X 18.

Pneu AR Bridgestone MAG MOPUS G508 130/90-15 M/C 66P, made in Japan en semaine 24 de 1997. Jante DID, made in Japan, 2.75MT X 15 M/C.

Le câble du compteur est raffistolé côté roue.

Manque sangle de maintien pour passager.

Garde du starter/choke trop grande.

Manque sorte de gaine pare-poussière sur le bout du levier d'embrayage.

Levier embrayage ne revient pas en butée, garde à régler, passage des vitesses.

Côté cloche d'embrayage, le levier a du jeu axial.

Commande cligno dure, un coup de WD-40-> royal au bar.

Action du levier de frein AV saccadée : liquide, piston ou axe ?

Disque AV de marque Sunstar de 3.99 mm d'épaisseur, cote limite à 3.5 mm selon l'inscription.

Manque un petit écrou M6 de retenue peu haut du couvercle latéral droit (celui de la batterie).

Batterie Varta AGM 12 V 4 Ah 80 A (-18°C) sans évent remplaçant les YTX5L-4/YTX5L-BS dont la sangle bat la campagne. « *Les batteries AGM (Absorbed Glass Mat) sont composées d'électrolyte liquide imprégnant un tissu ou buvard en fibre de verre. Cela permet qu'elles soient utilisées même couchées sans craindre des fuites* ». Selon la RMT, d'origine c'est une YTX7L-BS de 6 Ah (???) de 110 X 67 X 130 [mm]. La Varta faisant 110 X 67 X 110, on comprend qu'il manque 20 mm de hauteur, ce qui explique la sangle lâche.

Les connecteurs des câbles de batterie sont en tôle zinguée avec deux plis à 90° (blocage en rotation ?) chapeautant les bornes et qui ont été redressés à plat. Mauvaise taille pour la batterie AGM ?

Manque 2 vis au couvercle boîte à air.

Filtre à air mal monté, écrase la lèvres trompette de la sorte de pipe d'admission et bouche la moitié de l'entrée, ressort de maintien (à lame) à l'envers aussi, picot du couvercle qui tape dans le média, tout est gras, le média, apparemment d'origine, est dur et cassant.

Contrairement au manuel et à la RMT qui montrent une recirculation des vapeurs d'huile vers l'entrée du filtre à air à partir des modèles 97 fabriqués à Montesa (et non plus à Kumamoto au Japon), il n'y a

rien de tel sur ce modèle. Le tube des gaz de carter rejoint les nombreux tubes de trop plein près du pied droit (trop plein de réservoir, mise à l'air du réservoir, mise à l'air de carburateur)

Niveau huile au MAX, huile pas très sale mais plus neuve non plus.

Trace grasse sur carter, non loin du bouchon de remplissage.

Trace d'huile sur le numéro du moteur côté carter d'alternateur.

Traces blanches sur de nombreux points du cadre.

Piqûres sur tous les « chromes » : collecteurs, pots, tubes de fourche, cuvelage de phare, guidon, garde-chaîne, jantes, rayons.

Carters alu tous oxydés fortement : traces, coulures craquelures qui semblent toutes être sous le vernis. Rien ne s'essuie, les surfaces sont lisses.

Deux griffes sur réservoir avec de la rouille autour et peinture boursoufflée.

Chaîne sans joint torique apparemment.

Pallier de bras oscillant en plastique.

09-JUN-2023 : 4900,2 km

J'ai déposé les deux selles. Avec de la paille de fer imbibée d'huile fine, j'ai nettoyé superficiellement en vitesse tous les chromes (pots mais pas en dessous, tube de fourche, support de sissy bar, cuvelage de phare, guidon, tés, garde chaîne) afin de voir l'étendue de la corrosion : ce n'est pas trop mal.

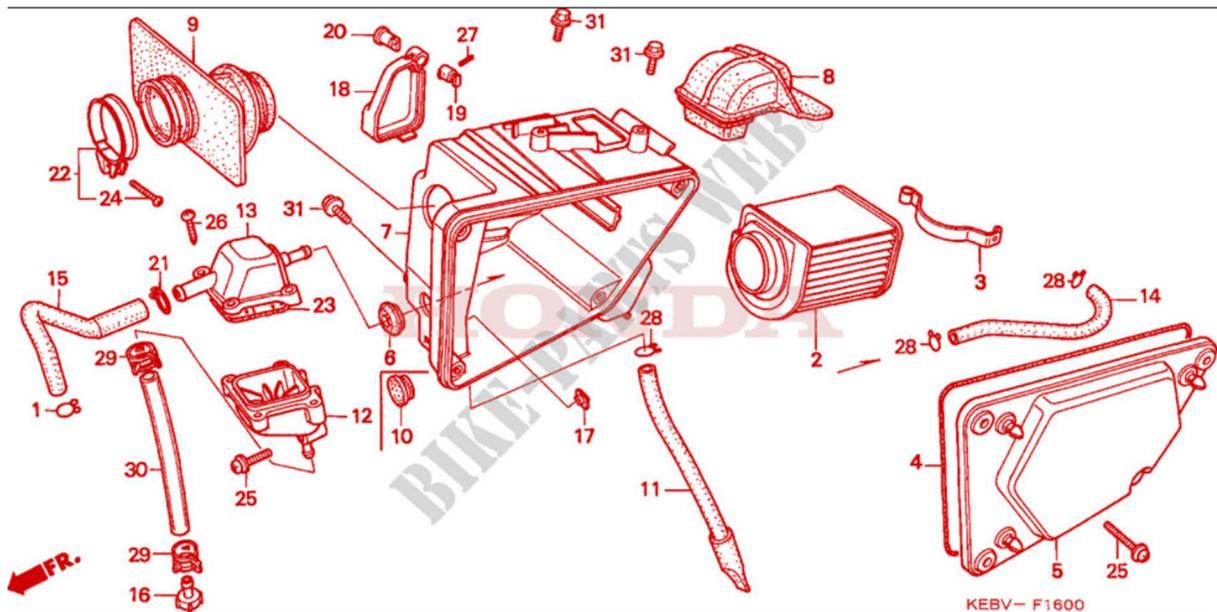
Il faut aussi trouver des moyens de levage : cric en tout genre, chandelles, supports sur mesure en bois, etc.

12-JUN-2023 : 4900,2 km

J'ai commandé quelques bricoles en ligne en provenance de Chine. Ça vaut vraiment peu et on verra la qualité : un outil, un instrument, un peu d'élastomère et un peu de laiton...

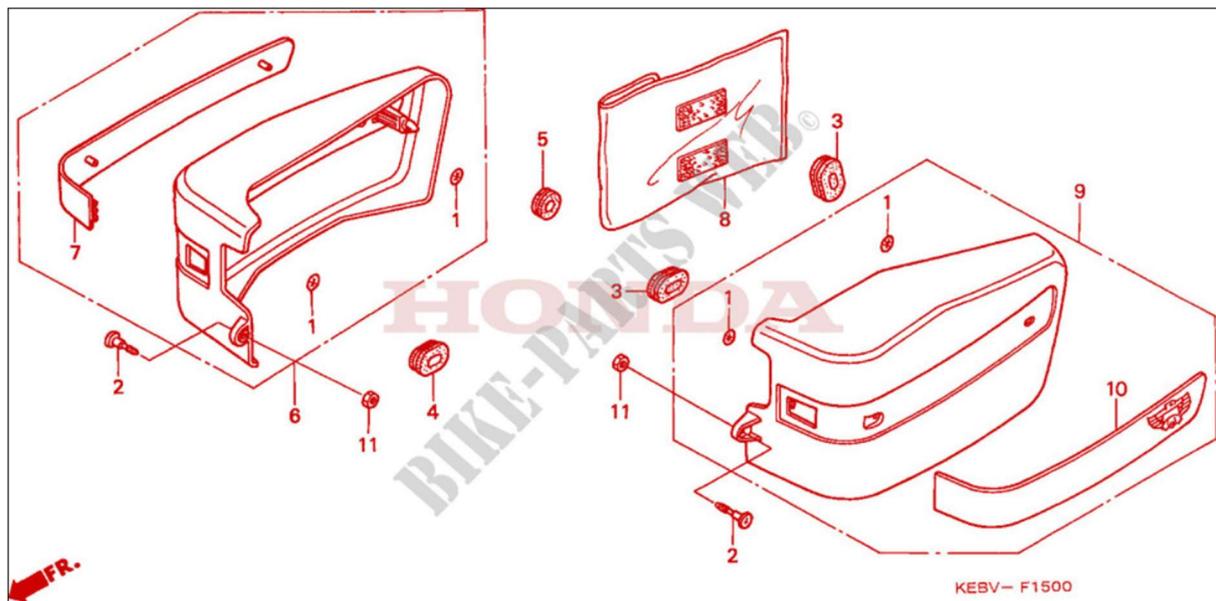
13-JUN-2023 : 4900,2 km

J'ai pu consulter en ligne les microfiches des pièces détachées sur un site Honda Allemand. Contrairement au modèle français, le modèle teuton n'a pas de sangle de série. Aucun de ces deux modèles ne possède les canalisations pour ramener les gaz de carter dans le filtre à air. La RMT contient donc des erreurs à ce sujet (on est tenté de dire : « encore ! »). Aucun ne possède non plus le caoutchouc de protection du levier d'embrayage que je vois parfois sur des photos.



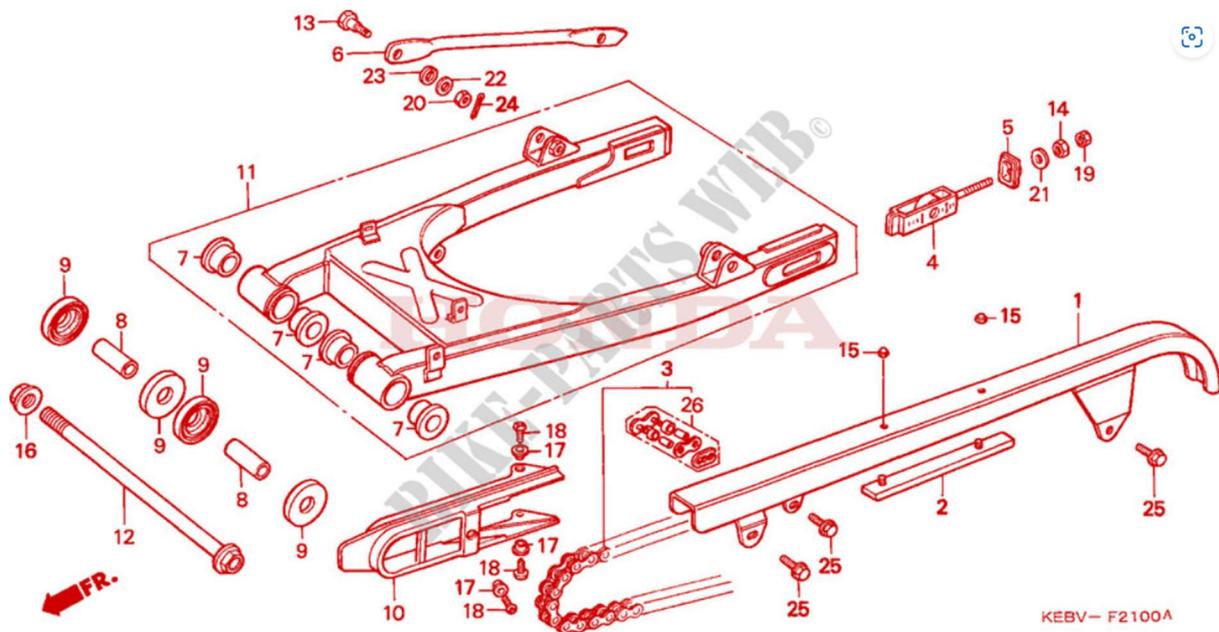
La durite n°14 n'existe pas sur les modèles F et G (ni le déshuileur n°12 et 13). Les vis M6 93891-0602807 n°25, dont deux sont manquantes font 28 mm de longueur sous tête. J'ai trouvé quatre vis hexacaves à tête bombée et rondelle incluse de 25 mm pour les remplacer, 30 mm étant trop long.

En revanche il manque la pochette contenant le manuel de bord, pochette avec velcro dont on trouve les autres velcros encore derrière le couvercle latéral gauche (qui cache le filtre à air)



Pochette 83642-ML0-000 n°8, 1 écrou M6 94002-060000S n°11 manquant dont j'ai parlé

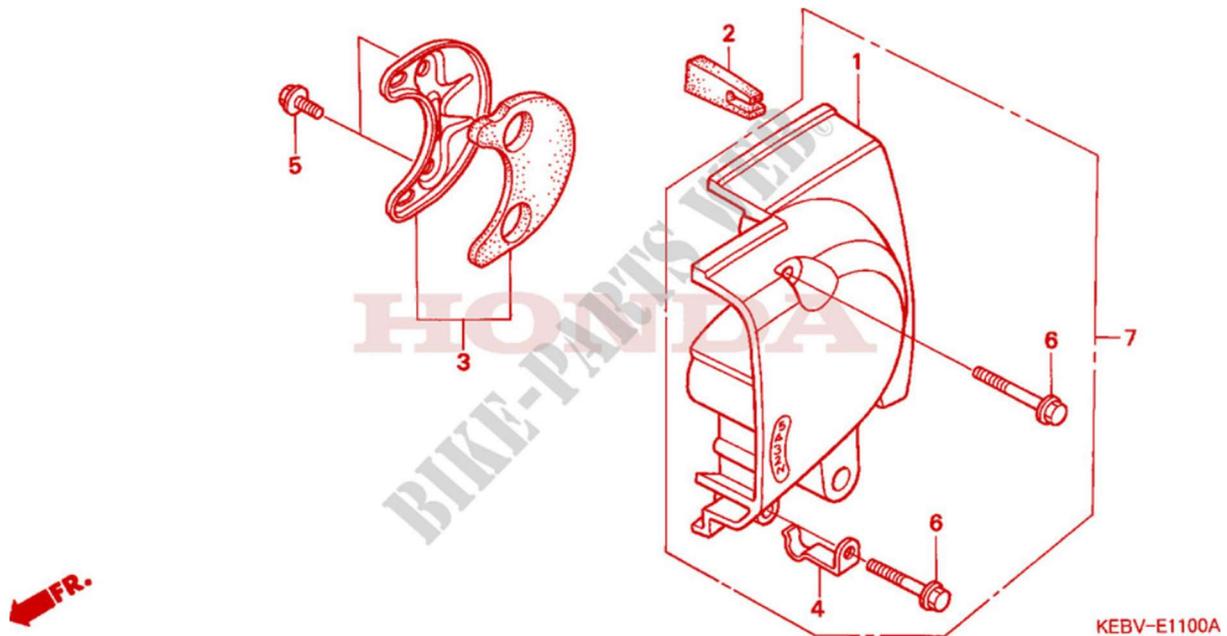
J'ai déposé le garde chaîne 40150-KEB-620 n°1 (3 vis H-M6-8 96001-0600802 n°25, clé de 8 mm) qui est bien rouillé dans les parties cachées, malgré le chrome. Je ne comprenais pas à quoi servait les écrous borgnes M5 90303-GC2-630 n°15 jusqu'à voir l'intérieur : un patin 40515-KR3-700 n°2 anti bruit et de protection. Pour une catégorie 125 où je pense les prix tirés, c'est un louable sens du détail (la chaîne contre un garde chaîne métallique aurait fait du bruit)



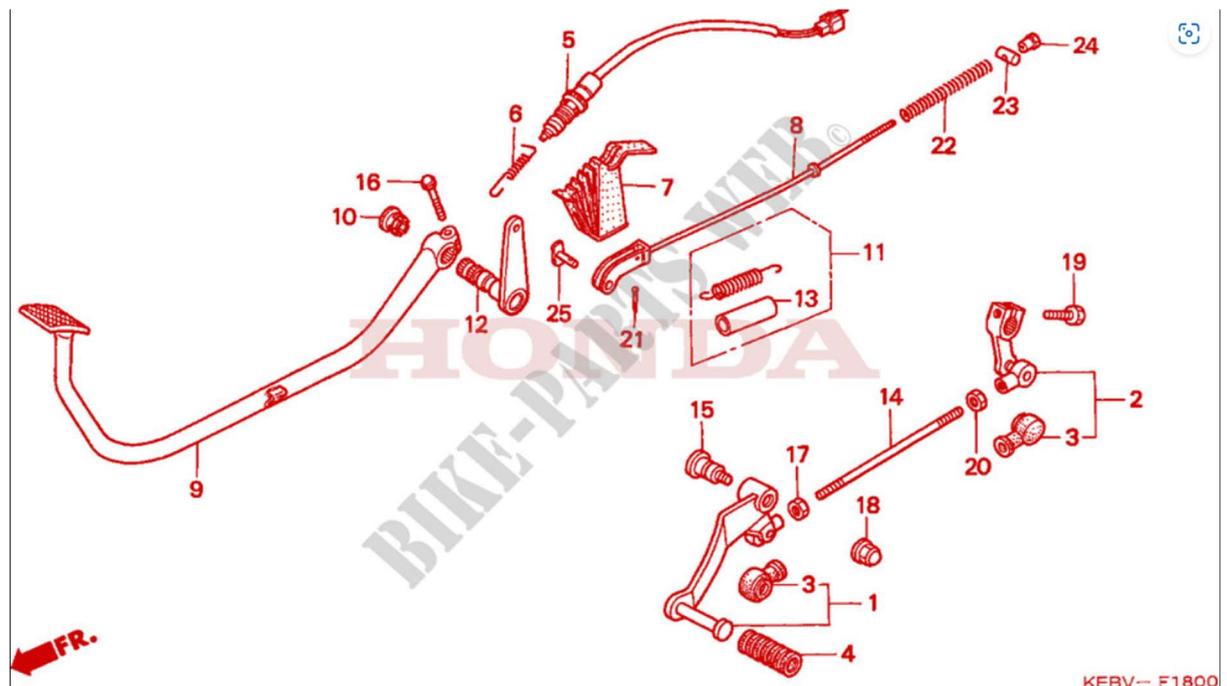
J'ai déposé sans difficulté le couvercle 11361-KR3-600 n°1 du pignon de sortie de boîte (2 vis H-M6-40 96001-0604000 n°6, clé de 8 mm et 1 vis H-M6-20 92101-060200A n°19- seconde vue, clé de 10 mm). La bride sur l'axe de sélecteur -non désignée seule sur la microfiche- a un poinçon en face d'un autre poinçon sur l'axe, afin de pouvoir les appairer. Je les aime chez Honda !

J'ai découvert derrière la pièce 11365-KR3-600 n°3, sans comprendre à quoi elle sert. Son nom dans les microfiches est plutôt laconique : ensemble plaque complète, couvercle sortie de boîte (si je traduis). Un truc contre le bruit ?

Toujours ce sens du détail : notez « l'isolateur » 11362-464-000 n°2. Sans doute un truc contre des vibrations ou un bruit parasite. Invisible ici, le trou de passage dans le couvercle de l'axe du sélecteur de vitesse est garni d'une douille à aiguilles (avec de la graisse encore propre !) pour reprendre l'effort et éviter une flexion de l'axe. Honda me laisse sur le cul ! Je n'ai pas trouvé ce roulement dans les microfiches.

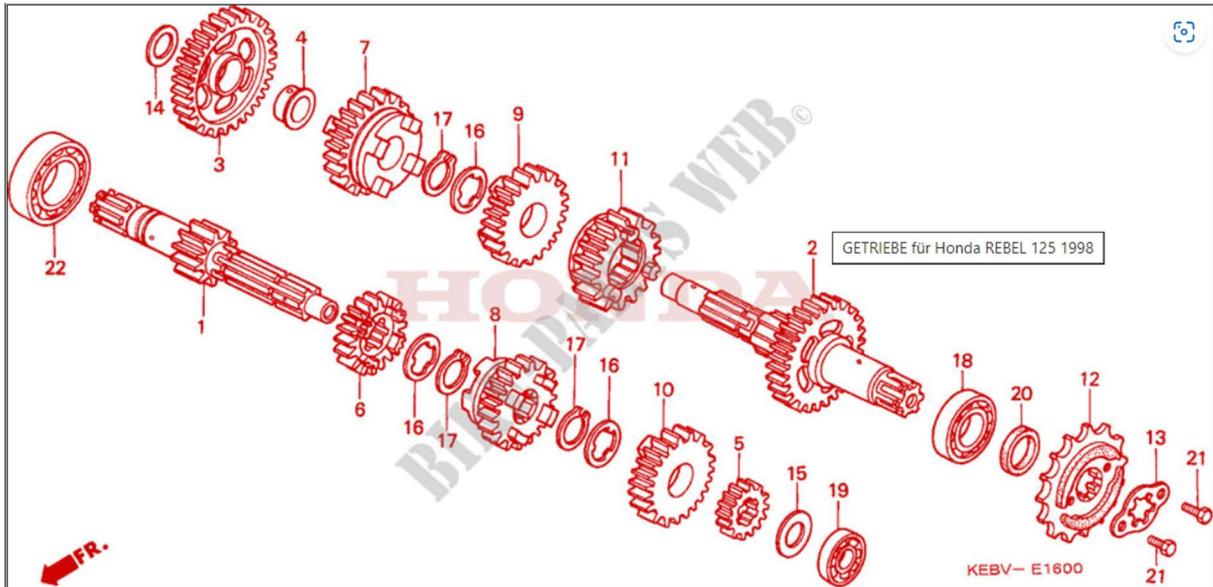


KEBV-E1100A

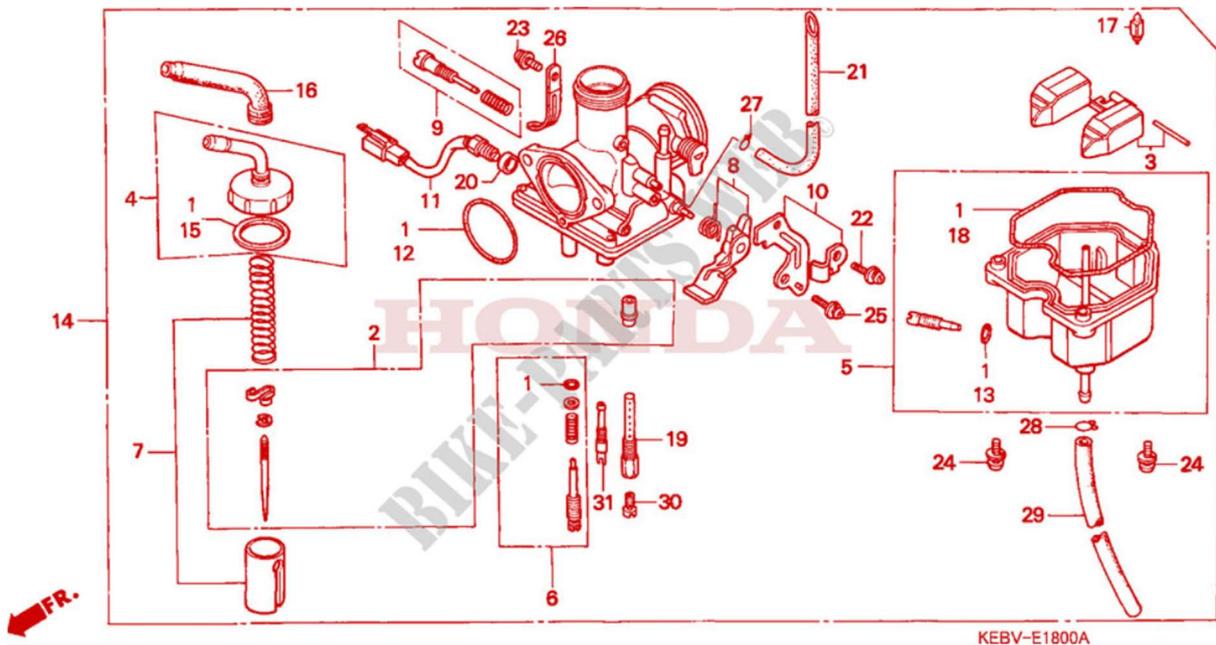


KEBV-F1800

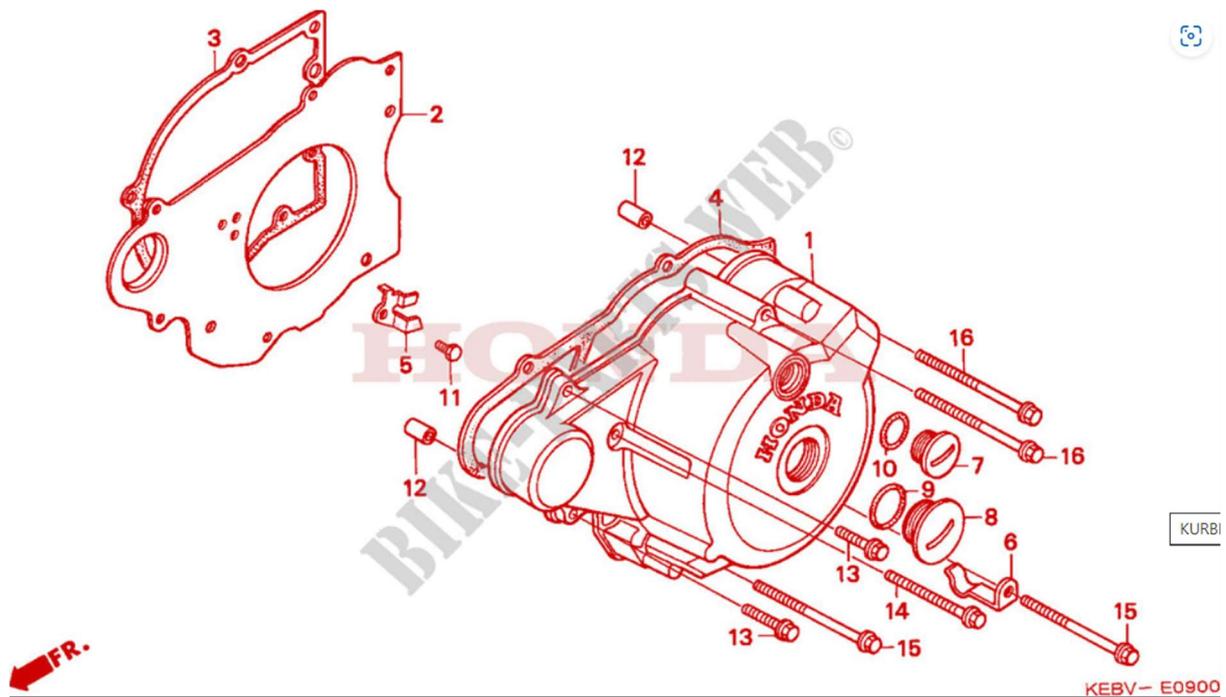
Derrière c'est sale, un mélange de graisse et de poussière de la route qui a l'avantage de bien protéger contre la corrosion le carter et l'axe du sélecteur, mais je voulais surtout inspecter les dents du pignon de sortie 23801-KEB-900 n°12 (il a 13 dents). On commence à voir une légère usure en creux du flanc de dent qui prend l'effort de traction alors que la couronne (39 dents, marque Sunstar) n'a rien de visible. Avec moins de 5000 km sur le paletot et 11 CV toute mouillée, on se doute que la cause principale est une lubrification suboptimale.



En inspectant le carburateur, j'ai repéré un tube dont le cheminement autour du carbu et du levier de starter m'a intrigué (comme si ça ne devait pas être là). Son extrémité coupée en biais débouche à l'air libre. Un reniflard ? C'est la durite 16199-KEB-900 n°21 ci-dessous. Je traduis la microfiche : « tube d'évacuation d'air ».

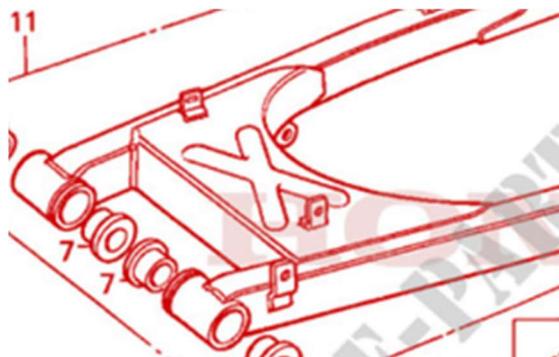


Mais où est la durite qui amène l'essence au carbu dans les microfiches ? Tout juste Auguste, sur la microfiche du réservoir ! Il s'agit de la durite 95001-5512040 n°15 (D5,3 X 120 [mm], seulement encore dispo à la coupe dans un rouleau 95005-45001 de 60 m !)



J'ai scié deux planchettes de bois en prévision d'un levage futur

- 20 X 10 [cm] dans un bois dur (essence inconnue : du hêtre peut-être) et épais (4,5 cm) destinée à venir s'appuyer sur le berceau, à l'avant du tube de jonction entre les deux tubes d'échappement
- 14 X 10 X 1,5 [cm] dans une chute tendre (épicéa, le genre qui sert à faire des palettes) destinée à servir d'appui à un cric qui pousserait sur le bras oscillant, en dessous de la zone marqué d'un X sur le dessin suivant. Il faudra sans doute interposer des couches additionnelles de bois, le cric risquant d'interférer avec des parties de la moto



14-JUN-2023 : 4900,2 km

J'ai trouvé en ligne sur le site allemand de pièces Honda deux pages (page 1, page 2) de spécificités techniques de la bécane. Site allemand et tout le texte est en français !

J'ai nettoyé un peu le garde chaîne avec de la paille de fer et le multispray de marque Bison de chez Action. Il y a de grosses piqûres de rouille qui ne sortent plus dans les zones les moins aspergées de graisse, cambouis, etc.

16-JUN-2023 : 4900,2 km

J'ai trouvé dans les poubelles à bois de l'usine des blocs en copeaux pressés issus de palettes. Je compte les utiliser sous les points de levage. Alors on se demande si ces trucs ne vont pas éclater sous la compression. Cela me semble risqué pour la sécurité. Mais en même temps dans la palette, ces blocs font exactement la même chose : ils sont compressés par la charge sur la palette. J'avoue qu'avec leur équivalent historique (en bois massif), je serai plus à l'aise. C'est d'ailleurs ça que je cherchais sans succès au départ.

Punaise on trouve tout sur Internet...



Entreprise

Produits

Présence commerciale

Au cœur de



AVANTAGES PRODUIT

- ☰ Qualité standardisée grâce à une production industrielle ultramoderne
- ☰ Haute résistance en compression
- ☰ Densité de matière élevée et constante, aucun gonflement
- ☰ Haute résistance à l'arrachage des clous
- ☰ Peu de réparations nécessaires, durée de vie de la palette prolongée
- ☰ Aucune formation de fissures

PROPRIÉTÉS TECHNIQUES

- ☰ Environ 10% d'humidité résiduelle après production
- ☰ Respect des cotes à humidité constante
- ☰ Stabilité conservée en cas de variations de température
- ☰ L'encollage hydrofuge garantit une qualité constante des palettes aussi bien à l'abri qu'à ciel ouvert
- ☰ Résiste aux influences météorologiques
- ☰ Idéal pour réaliser des palettes sur mesure

AVANTAGES PAR RAPPORT AU BOIS MASSIF

- ☰ Matériau composite « no solid wood » (sans bois massif) au regard des règles internationales de traitement des emballages en bois – ISPM 15
- ☰ Aucun traitement anti-SIREX nécessaire
- ☰ Garantit l'absence d'infestation par les champignons et les insectes en raison de la faible humidité du matériau. Aspect de la palette toujours propre
- ☰ Grande disponibilité permanente

On dirait que ces blocs vont le faire...Il est content Rosco.

J'ai trouvé un câble de compteur chez Louis.de : réf. 1003 7185 de 93 cm. Filtre essence Mahle KL26, durite carburant 5 X 11 mm ou 6 mm.

18-JUN-2023 : 4900,2 km, fête des pères (avec ou sans cancer de la prostate)

A l'occasion d'un passage chez mes parents, j'en ai profité pour rapatrier des outils pour la bécane du frerot. Je n'ai pas réussi à retrouver mon cric losange, mon compressiomètre et mes cales d'épaisseurs. J'ai également oublié de prendre de l'huile 10W-40.

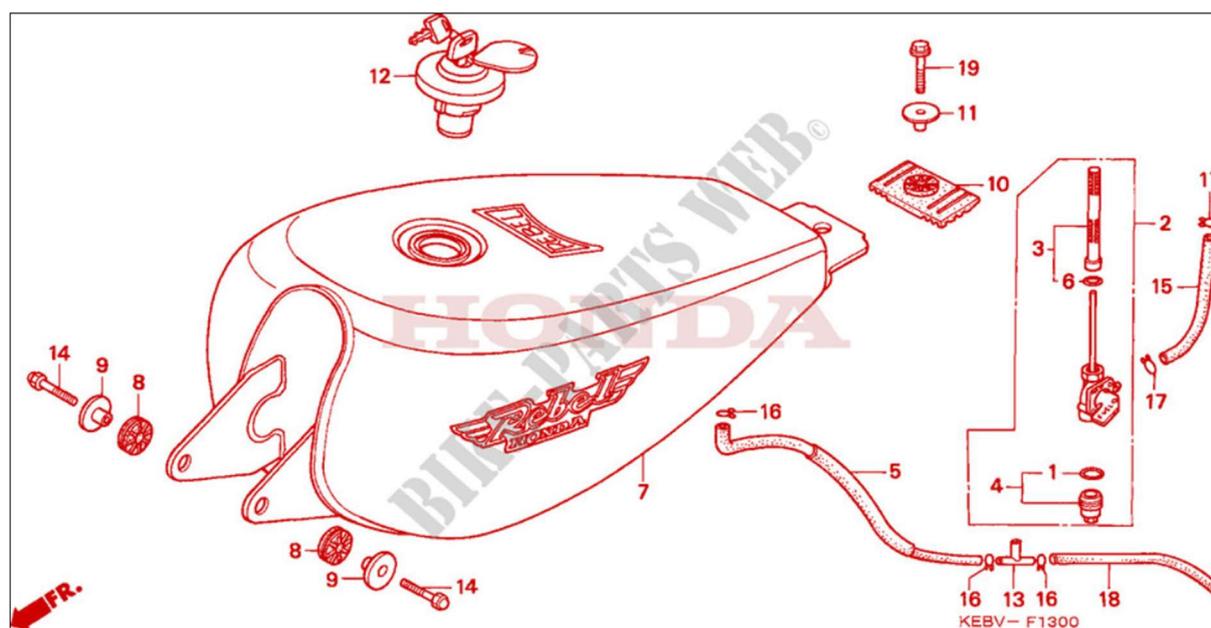
Plus tard dans mon garage, j'ai retrouvé le cric, le compressiomètre (hélas en M12 avec un adaptateur M14 en laiton que j'avais fait pour mes Béhèmes) et même mes cales.

J'ai mis la batterie AGM en charge avec mon chargeur intelligent. Les batteries AGM ne doivent pas être chargées au-delà de 14,6 V selon la littérature, ce qui fut le cas selon l'affichage au début. Moins de 3 heures plus tard, batterie chargée mais on était au-delà de 15 V. Contrôle à la main, la batterie n'était même pas tiède. Je suppose que tout va bien.

J'ai retiré la durite d'essence 95001-5512040 n°15 côté robinet car c'était le seul petit collier élastique D10 mm 95002-02080 n°17 accessible (impossible côté carburateur). Elle collait alors le vieux truc de la lever pour y pulvériser un lubrifiant fin a fonctionné à merveille. Elle est venue facilement. Après 25 ans, cette durite est encore souple et pas cassante du tout. Attention je ne berce pas d'illusions en l'imaginant comme neuve. La pipette du robinet a un diamètre de 6.04 mm.

Avec un bout de tube transparent enfilé en lieu et place j'ai vidangé le réservoir dans un entonnoir avec filtre à café au-dessus d'un jerrycan. Ça coulait vraiment bien et le niveau montait trop vite à cause du filtre. Le carburant était non pollué alors je suis passé dans le jerrycan directement.

Ensuite j'ai déposé le réservoir : une vis H-M8 X 28 96300-0802807 n°19 (clé de 12 mm) près de la selle et deux vis H-M6 X 20 92601-060200B n°14 (clé de 10 mm, tête façon écrou borgne) près de la colonne de direction. Aucune difficulté. Une dernière mini durite 16957-KEB-900 n°5 de mise à l'air à retirer sous le réservoir (toujours mini collier élastique de merde D8 mm 95002-02080 n°16) et le voilà déposer. La peinture noire sur la pipette de la mise à l'air (reniflard) s'est écaillée au retrait de la durite. Pas de rouille en dessous, que du métal propre et lisse. La pipette de mise à l'air a un diamètre de 4.97 mm.



Le robinet se dépose avec une clé de 23 mm. J'avais mis du dégrippant sur le filet il y a une semaine. Ça coinçait mais sans plus. Le filetage du piquage a un diamètre de 18 mm avec sans doute un pas métrique de 1.5 mm (non mesuré). L'alésage du piquage est lisse avec un diamètre d'environ 11 mm.



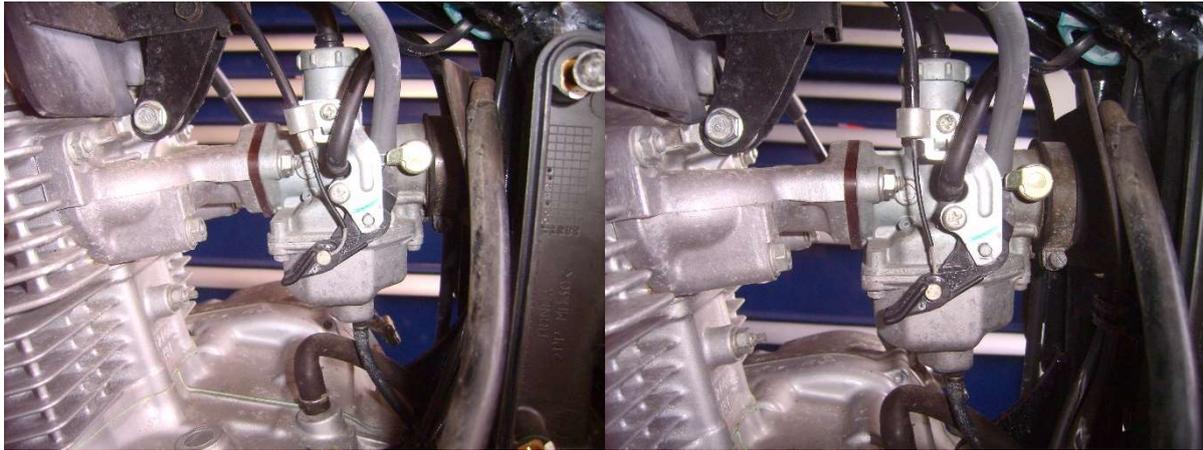
Le bas de la crépine un peu déformée et le piquage étaient plein de rouille.

Le robinet possède un tube d'une certaine hauteur et un autre trou à sa base (la réserve) tous deux alimentés par la crépine. L'étanchéité se fait par le joint torique 16075-GHB-720 n°6. Pas de dimension dans les microfiches. Le mien semble en bon état mais il avait comme une pellicule qui se détachait. Le joint est sans doute gonflé depuis 25 ans de contact permanent avec l'essence, mais son diamètre de tore est de 1.12 mm. Le lamage dans lequel il se place dans le robinet fait 14 mm de diamètre et 0.92 mm de profondeur. Le joint torique semble bien monté pour faire une étanchéité axiale avec une compression de $1.12-0.92=0,2$ mm environ. On peut donc imaginer qu'il s'agissait d'un joint proche des dimensions **12 X 1 [mm]** à l'état neuf.

J'ai rincé la crépine à contre-courant avec du nettoyant pour frein. Je possède une loupe graduée (loupe d'expertise à réticule gradué de marque Peak) qui m'a permis de voir le maillage de la crépine. Il est un peu en dessous de 0,1 mm. Lorsque je bossais dans ce secteur entre 1997 et 1999, notre produit standard au cul des pompes à essence avait un maillage de 80 µm (micromètres ou communément microns, soit encore 0,08 mm). Je pense que le maillage Honda est de cet ordre de grandeur aussi et qu'il est très efficace.

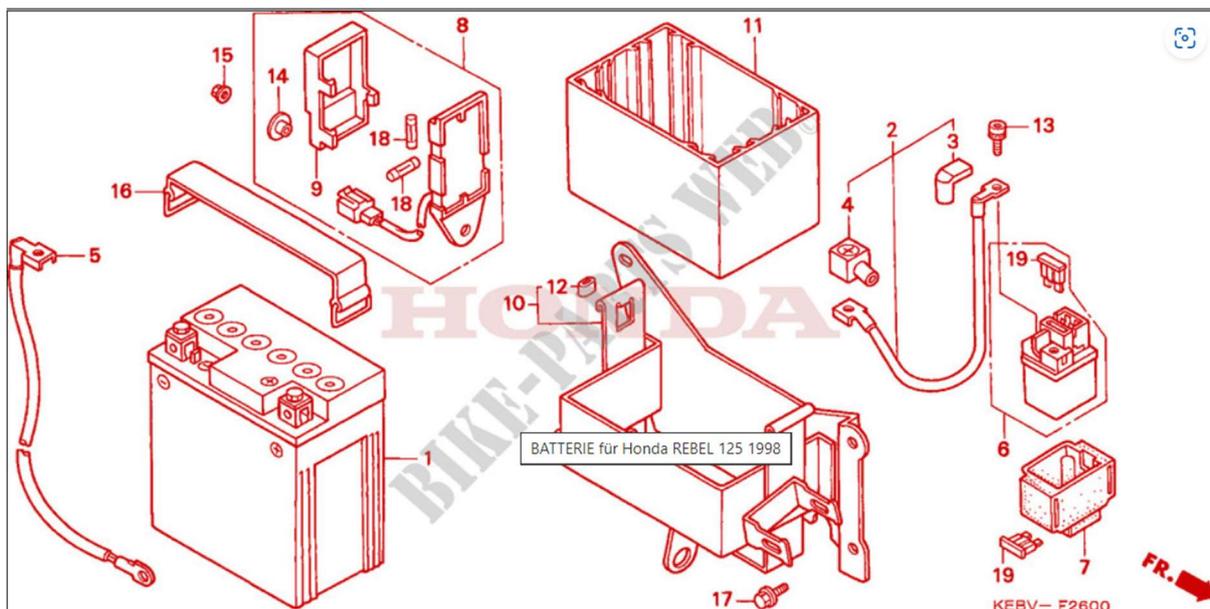
Des choses se baladent au fond du réservoir vide. J'y ai versé des fonds de bouteilles de white spirit et d'alcool ménager pour essayer de rincer tout cela. Un peu de rouille et 3 longs serpentins noirs (comme des algues) en sont sortis. Mais ça fait toujours autant de bruit. Le réservoir est tellement alambiqué que je ne me vois pas y mettre des écrous et des billes pour décaper le plus gros : jamais je n'arriverai à les récupérer. La goulotte a une haute collerette pour ménager un « ciel » gazeux suffisant dans le réservoir et formant rebord, elle empêchera tout objet de sortir d'autant qu'elle est juste en face du creux/de la bosse qui passe sur la poutre centrale du cadre. Bref faudra d'abord penser avant de décider et d'agir. Je me souviens d'un mécano de l'usine Citroën où j'ai fait mon projet de fin d'études qui m'avait dit que l'acide phosphorique bouffait la rouille. J'utilise aussi le vinaigre blanc pour décalaminer mes bruts de forge en coutellerie. Mais faudra rincer. Avec quoi ? De l'eau évidemment, mais il faudra vide sécher tout cela. WD-40 ? Air comprimé. Faut que je réfléchisse.

J'ai réglé la garde du câble de starter, même s'il faudra sans doute le refaire si je dépose le carbu pour le contrôler.



Il suffit de déplacer le bout de la gaine dans la bride (vis cruciforme Philips n°1)

J'ai déposé plusieurs vis 95701-0601008 H-M6 X 10 n°17 (clé de 10 mm) pour bouger le support de la batterie qui reçoit le relais du démarreur n°6, le fusible principal n°19 et d'autres fusibles n°8 ainsi que la boîte à air. Cette dernière ne sort pas tant elle est coincée dans le cadre (comment ils ont fait pour la monter à l'usine ?)



J'ai déposé le Klaxon (clé de 10 mm) et je l'ai branché en direct sur du 12 V. Rien. Un coup d'ohm-mètre dessus : résistance infinie. J'en conclus que le Klaxon est HS. Peut-on l'ouvrir pour éventuellement le réparer ?

19-JUN-2023 : 4900,2 km

Pour le réservoir, il y a des traitements du commerce et il y a des trucs de mécanos amateurs ou pros avec de la lessive de soude, des billes, des clous, des écrous, de l'acide phosphorique, du vinaigre

blanc, de la résine époxy et de l'acétone. La lessive de soude est assez bon marché. L'acide phosphorique est cher et pas facile à trouver en faible quantité. Je vais donc me rabattre sur le vinaigre blanc. J'ai acheté 4 bouteilles de 1 litre pour 2,36 €. Je vais voir si je peux récupérer avec un aimant des objets dans le réservoir et si ça marche, je pense faire un nettoyage grossier avec clous, billes et écrous, puis laisser agir du vinaigre blanc pur, rincer plusieurs fois à l'eau et enfin chasser l'eau avec de l'acétone, de l'alcool ménager ou du WD-40. Pas de protection supplémentaire pour le moment, sauf peut-être un petit filtre en papier entre robinet et carburateur.

J'ai ouvert assez facilement l'attache rapide de la chaîne de transmission secondaire et je l'ai mise à tremper dans du gazole qu'il me reste de mes changements de filtres à gazole. Plus tard j'ai nettoyé le plus gros de la crasse avec un pinceau avant de pendre la chaîne pour qu'elle s'égoutte. Je confirme conformément à la RMT qu'il s'agit d'une chaîne de marque Regina made in Italy. Elle ne possède pas de joints toriques et je ne lui ai trouvé aucun point dur (si je compare à mes souvenirs de la chaîne de ma Suzuki 500 GSE). Je l'ai bien essuyé avec un chiffon avant de la ranger dans un carton.



La chaîne en train de s'égoutter.

Le pignon de sortie de boîte a un montage (en sandwich entre deux autres plaques vissées) qui m'est inconnu mais qui a un certain jeu axial et radial. Je pense qu'il s'agit d'un jeu fonctionnel tout à fait normal, mais par comparaison à ma vieille Suzuki (montage avec cannelures, épaulement et circlip), ça bat la campagne.

J'ai essayé d'ouvrir le klaxon pour le réparer. Il y a un grand écrou central très fin que j'ai pu ouvrir, coincé dans l'étau. Le support est constitué d'une superposition de tôles fines identiques. Pour limiter les pertes magnétiques ? (car j'imagine que ça marche avec un électro aimant). Il y avait encore une petite vis avec un téton au bout qui est venue facilement aussi mais toujours impossible à ouvrir. Je crois deviner deux rivets qu'il va falloir meuler j'en ai peur.

J'ai contrôlé un peu l'allumage à l'ohmmètre. Entre les deux bornes (verte et blanche) de la bobine (le « primaire ») on doit avoir 0,20..0,22 Ω . Impossible de démonter l'anti parasite sans forcer, alors comme tout marchait, je n'ai pas forcé pour juste mesurer le « secondaire » entre la borne verte et l'extrémité de l'antiparasite. On doit avoir 6,65..9,45 k Ω . Mon Ohmmètre ne donne qu'un chiffre après la virgule mais ça l'a fait.

Bobine : primaire 0,20..0,22 Ω et secondaire avec antiparasite 6,65..9,45 k Ω

Bobine gauche : 0,2 Ω et 8,58 k Ω , RAS.

Bobine droite : : 0,2 Ω et 8,18 k Ω , RAS.

L'antiparasite est de marque Nichiwa, made in Japan, référence XD05F (5 k Ω ?)

J'ai redressé les bornes en tôle des câbles venant sur la batterie. Pour cela, j'ai dû les déposer et m'aider de l'étau. Le câble de masse était vissé sur le bloc (vis H-M6, clé de 10 mm) et celui du « + » sur le bloc du relais de démarreur (vis CHC-M4, clé Allen de 4 mm). J'en ai profité pour mettre du spray « contact » (Kontakt 60 de chez Wack Chemie) car les petites tôles ont déjà bien souffert. Je pense qu'en 25 ans la bécane a surtout consommé des batteries.

J'ai déposé les deux extrémités du câble d'embrayage. Côté moteur, un tendeur avec deux écrous de 12 et 14 mm. Côté levier, un tendeur classique avec son contre-écrou, fendus et cannelés tous les deux. Je l'ai lubrifié avec de l'huile fine, par gravité. J'ai déposé le levier. Un contre-écrou (clé de 10 mm) et une vis à tête fendue. C'est assez bien foutu chez Honda : le levier a une bague antifriction sur l'axe et le petit cylindre en bout de câble est recouvert d'une sorte de bague partielle antifriction en plastique (PTFE ?) rouge. J'ai tout nettoyé, lubrifié modérément à la graisse marine et remonté en serrant un peu plus fort la vis à tête fendue, ce qui a réduit un peu le jeu axial du levier. Je remonterai le câble plus tard, le temps que l'huile parvienne à son extrémité inférieure.

J'ai mis du « Multispray » Bison sur l'axe du sélecteur qui était « dur » et il est redevenu super agréable en un instant. Il faudra démonter l'axe pour bien le lubrifier. J'ai pulvérisé le même lubrifiant sur le cambouis autour du pignon de sortie de boîte pour tout ramollir en vue d'un nettoyage ultérieur. Avec un chiffon huilé, j'ai mis un petit coup de propre sur la poutre centrale du cadre et les alentours.

J'ai vu sur Youtube que le câble de compteur vendu sur les sites n'avait pas toujours la bonne longueur. Le site Louis indique une longueur de 93 cm pour sa référence 10037185. J'ai mesuré environ 94 cm sur la bécane, câble en place. La référence Louis semble donc être la bonne.

20-JUN-2023 : 4900,2 km

J'ai cherché en ligne comment réparer un klaxon. Autant vous dire que je n'ai pas démonté les bonnes pièces. En meulant mes pseudos rivets, j'aurai fait plus de mal que de bien sans parvenir à ouvrir. Il faut ouvrir l'anneau serti autour du Klaxon. En dessous ça fonctionne comme une sonnette : un électro aimant qui est constamment coupé dès que la membrane se déplace et vient ouvrir un contact, libérant à nouveau la membrane. Souvent c'est le contact qui est corrodé. La petite vis que j'ai démontée sert à ajuster la course de la membrane ou du contact apparemment.

J'ai aussi réfléchi au changement des joints de fourche. Comme tout le haut des tubes est fortement piqué, il y a de gros risque à passer les lèvres neuves des joints dessus : Il faudra consciencieusement limer et éliminer la moindre imperfection et s'aider d'un film plastique enroulé autour des tubes. Tout serait plus facile en venant du bas du tube : toute la surface sera parfaite. Il faudra juste enlever la bague antifriction avant d'enfiler les joints sauf que... Comment enfoncer le joint ? En effet il faut venir par-dessus avec un tube qui prendra appui non loin du bord extérieur du joint. Or au-dessus il y aura le jonc d'arrêt et le joint pare-poussière. Il faudrait un tube court constitué de deux demi-tubes, avec de la masse utiliser le tout comme outil d'impact. De tels outils existent, mais je n'en ai pas trouvé

pour notre petit tube de 33 mm. Et ils sont très chers ! Reste l'idée de se faire un tel tube en 2 parties, de le pincer avec une pince étau tout en pouvant frapper au marteau sur la pince. A cogiter.

Pas grand-chose comme travaux aujourd'hui. J'ai fait sauter au tournevis plat le cerclage autour du klaxon : il est plastique. Le vrai sertissage est en dessous. Il est bien solide. L'ouverture va être longue et difficile.

J'ai ressorti mon vieux gazole, un pinceau et mon bac à tout faire : j'ai nettoyé la zone du pignon de sortie de boîte, le couvercle qui vient par-dessus et le garde-chaîne. J'ai dû gratter au tournevis certaines zones dures comme du goudron. J'ai tout laissé imbiber en attendant la prochaine fois.

J'ai essayé de polir avec une pâte abrasive le carter de l'alternateur : aucun changement, les traces sont bien EN DESSOUS du vernis.

J'ai remonté le câble d'embrayage avec un peu de graisse marine aux deux extrémités. J'ai mis une garde me semblant bonne (tendeur avec le plus de course possible restante au levier, tout le réglage étant fait côté moteur), ce qui donne environ 10 mm en bout de levier (10 à 20 mm selon Honda). Je préfère la méthode BMW qui mesure l'ouverture du levier au niveau de la butée près du tendeur. A cet endroit, cela fait environ 4 mm.

J'ai imbibé les fixations du carburateur avec du dégrippant (2 écrous sur la bride et la vis du collier).

21-JUN-2023 : 4900,2 km

J'ai cherché à décoller les roues de la moto. J'avais des blocs et planchettes de bois, 2 chandelles, un cric hydraulique et un cric mécanique en forme de losange. Tout cela ne me semblait pas très stable, mais voici comment je m'y suis pris, tout seul.

Planchette placée sous le berceau à la verticale du moteur avec le cric hydraulique jusqu'à ce que la roue AV décolle. Faut tenir le guidon pendant la montée, on ne sait jamais. Dans cet équilibre peu stable, j'ai pu lever l'AR de la moto à la main (un peu comme la moto était en équilibre sur une béquille centrale ; en fait elle pivote un peu sur la planchette) et placer les deux chandelles sous le bras oscillant. Ensuite j'ai reposé la roue AV au sol pour échanger le cric hydraulique avec le cric mécanique. Le point clé de la stabilité ce sont vraiment les chandelles.



Dans une optique de dépose prochaine des roues, j'ai déposé la bavette arrière : 2 vis H clé de 10 mm et 1 vis H clé de 8 mm. Aucune difficulté à desserrer.

J'ai déposé tout le sélecteur car je n'ai pu déposer son axe seul. Il a une empreinte hexacave de 6 mm qui semble très juste. Impossible d'y glisser un outil, tringlerie en place. Dehors tout fut facile. J'ai nettoyé la vieille graisse et j'ai constaté pas mal de jeu dans les rotules. Jeu que je trouve excessif comparé aux rotules de mes Béhèmes, mais les rotules ayant un soufflet de protection, je pense qu'il y a peu d'usure en 4900 km et que ce jeu est « normal ». J'ai constaté que le soufflet de la rotule AV ne joint plus la rotule sur une petite collerette prévue à cet effet. La lèvres saute en permanence et j'imagine que c'est ainsi depuis l'usine peut-être. Le caoutchouc a une espèce de mémoire de forme qui fait que même remise en place, la lèvres « saute ».

J'ai attaqué la purge du frein AV. Couvercle ouvert (deux vis FHC M4-12, Philips n°1) : tout est en super état, notamment la membrane. Pas poreuse, pas sèche, pas déchirée, nickel. Aurait-elle été changée par le passé ? Liquide de frein hyper noir mais toujours très liquide. Je m'attendais à du Nutella. J'ai tout aspiré et nettoyé : réservoir et toutes les pièces. La vis de purge (clé de 8 mm) est venue facilement aussi. J'ai dû verser pas mal de liquide neuf jusqu'à ce que ça ressorte enfin propre en bas. Je dirai 4 à 5 fois le contenu du réservoir. J'ai mis le niveau jusqu'à un trait dans le réservoir et j'ai tout refermé. Est-ce le liquide neuf ou le fait d'avoir fait faire des pleines courses au piston, quoiqu'il en soit la course du levier est à nouveau continue et sans saccade, bref comme on s'y attend d'un frein en bon état.



On voit la ligne dont je parle mais pas le liquide, alors que je vous assure qu'il y en a sur cette photo.

J'ai aussi déposé le levier (contre écrou clé de 10 mm et tournevis plat de 6 mm) pour nettoyer et lubrifier son axe et les surfaces axiales à la graisse marine. La peinture du levier a sauté dans la zone d'appui sur le piston, causant une sorte de petit trottoir. Je l'ai poli et lubrifié la zone à la graisse marine.



Pas de coussinet ou autre sur ce levier.
En rouge la zone où la peinture a sauté et forme rebord.

J'ai fini de nettoyer la zone du pignon de sortie de boîte ainsi que le couvercle. Le gazole a bien ramolli le reste du cambouis ces dernières 24 heures.

J'ai trouvé deux rondelles à peine plus épaisses que la largeur des fentes dans les deux bouchons de visite sur le couvercle d'alternateur. Je les ai enfoncées à coup de maillet souple et avec une pince j'ai pu ouvrir les deux assez facilement. Peut-être que les coups de marteau ont aussi décollé les filets ?



On voit combien les carters ont pris cher : les traces vertes sont des restes d'un essai avec un abrasif en pâte contre les rayures.

24-JUN-2023 : 4900,2 km

J'ai desserti le klaxon avec un tournevis plat pour débiter puis avec une pince multiprise petit à petit en faisant le tour du cerclage, comme si j'ouvrais une boîte de conserve. Le contact n'avait pas l'air oxydé. Encore un essai avec la batterie : rien. Un coup de spray contact « Kontakt 60 », nouvel essai et le klaxon fonctionne à nouveau. Mesure à l'ohmmètre : on est passé de l'infini à 2 Ω ! Je trouve son faible mais c'est sans doute dû à l'absence de sertissage. On verra après remontage.



Pas la moindre trace d'oxydation à l'intérieur du klaxon.

J'ai desserré les vis du té supérieur de fourche (clé Allen de 6 mm) pour pouvoir desserrer les bouchons supérieurs des tubes de fourche (clé de 22 mm). Ils étaient un peu serrés mais c'est venu. Tout est resté en place, c'est juste préparatoire aux travaux sur la fourche (vidange et joints).

J'ai continué de réfléchir à un outil de montage des joints de fourche lorsqu'on remonte toutes les pièces par le bas du tube. Le diamètre du logement du joint est de 46 mm. J'ai des restes de tube PVC de 40 mm de diamètre avec 3 mm d'épaisseur de paroi datant de la construction de ma maison. Pourquoi ne pas « ouvrir » un court morceau de tube et le forcer avec l'aide de chaleur à rester au diamètre 46 ? La fente aurait alors une largeur de $(46-40) \times \pi = 18.85$ mm, soit environ presque 20 mm si on suppose que la scie nous consommera environ 1 mm de largeur. Bon ça ne passe pas sur un tube de 33 mm, mais peut-être qu'avec l'élasticité du PVC ça le fera ? Dans un tel cas l'outil prendrait appui sur $(40 \times \pi - 1) / (46 \times \pi) = 86.26\%$ de la circonférence du joint. Ça devrait suffire à enfoncer le joint.

Et si le tube n'est pas élastique et qu'il faille lui faire une fente de 33 mm ? $(40 \times \pi - 33) / (46 \times \pi) = 64.12\%$, soit pas loin des deux tiers de la circonférence. Bon la pratique nous le révélera.

26-JUN-2023 : 4900,2 km

J'ai remonté le klaxon en repliant la tôle aussi bien que j'ai pu. Il m'a fallu au moins trois fois plus de temps que pour l'ouverture, pour un résultat pitoyable... Mais le klaxon marche à nouveau ! Un peu de frein filet sur la vis de réglage, de graisse cuivrée sur l'écrou de fixation (clé de 10 mm) et de « Kontakt 60 » sur les cosses : roulez jeunesse !



Massacre de tôle repliée

27-JUN-2023 : 4900,2 km

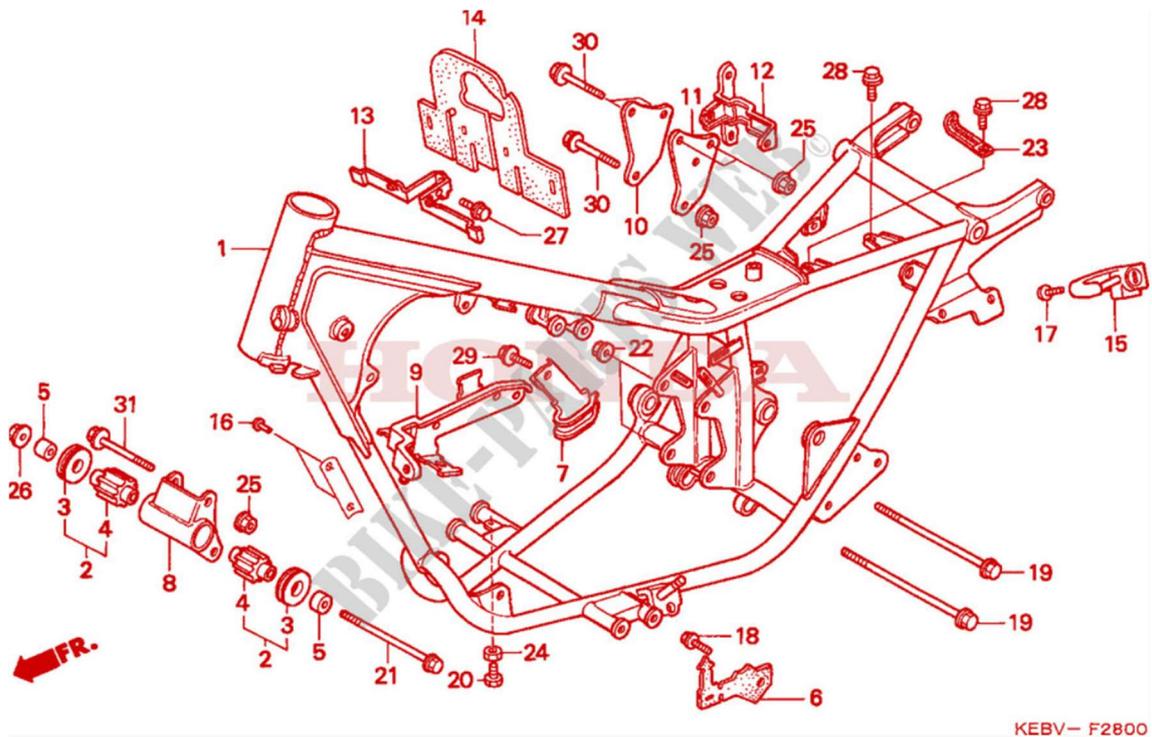
J'ai reçu ma petite livraison de Chine : joints de fourche et pare-poussière, pochette de réparation de carburateur et compte-tours (deux...). Il y avait deux qualités de joints sur la boutique, standard et top. J'ai pris la meilleure des deux. La marque est « DWNOP » (DIWEINUOPU). La pochette est pour une copie chinoise de Keihin, le modèle PZ26. J'ai espoir que les Chinois aient tout copié bêtement, sans réfléchir. Reste un compte-tours gradué jusqu' 13000 tr/min à poser comme accessoire (5 fils et pas le moindre schéma de câblage...) et un autre avec pince ampèremétrique très bas de gamme pour le réglage du régime de ralenti. Là en revanche avec notice... Ultra succincte et traduite dans un anglais approximatif...



Les joints de fourche ont des petites touches de graisse silicone entre les deux lèvres :

Un détail qui fait plaisir et semble refléter un certain niveau de qualité

J'ai déposé la feuille de caoutchouc 50362-KEB-670 n°14 entre couvre-culasse et carburateur ainsi que son petit support en tôle 50361-KEB-620 n°13 (et une vis H-M6-10, 95701-0601007 n°27, clé de 10 mm) pour les nettoyer. A quoi cela sert-il ? Un pare-chaaleur ? La microfiche en allemand dit « déflecteur de vent ». Pour ne pas trop refroidir le carbu en hiver ? J'ai vu que certaines versions de la Rebel avaient un réchauffeur de cuve de carbu dans le schéma électrique.



J'ai gratté un peu de la rouille sur le support 50351-KEB-620 n°8 et alentours à l'avant de la bécane. Je me demande si je ne vais pas le déposer pour mieux en prendre soin. J'ai encore un peu nettoyé le cadre par ci par là.

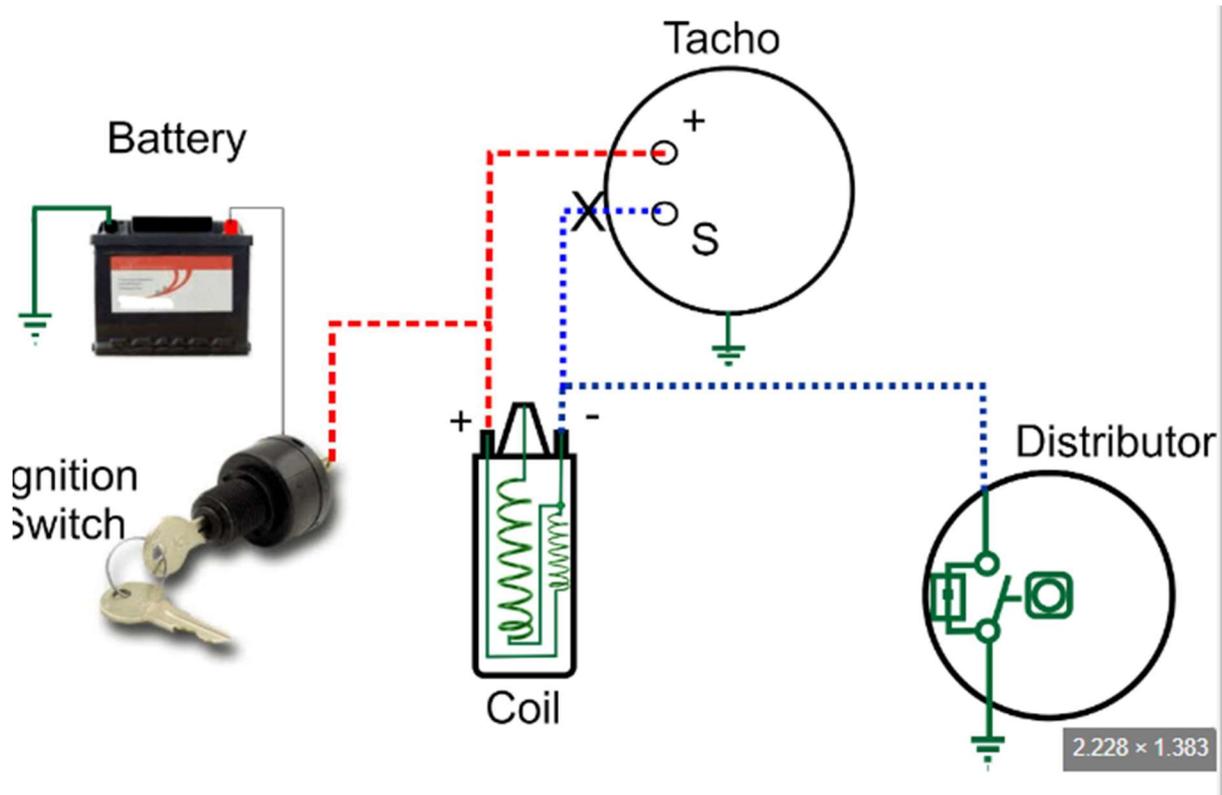
En voyant une vieille cartouche de silicone, j'ai songé à un second outil de montage pour les joints de fourche. La cartouche a un diamètre extérieur de 50 mm. Un cylindre de faible hauteur, coupé le long d'une génératrice et replié en spirale pourrait aussi faire l'affaire. On verra le moment venu.

28-JUN-2023 : 4900,2 km

J'ai cherché un peu parmi les produits similaires à mon compte-tours sur d'autres boutiques chinoises et j'ai trouvé un semblant d'indications de connections, si on s'y connaît un peu tout en interprétant un anglais approximatif où il manque parfois des mots. Voici mes conclusions du moment. Fils longs et fins rouge et noir pour l'alimentation du rétroéclairage de l'instrument. Je compte les connecter à ceux du compteur pour bénéficier à la fois de l'alimentation et de sa commande ON/OFF. Il reste trois gros fils courts : le vert est la masse, le noir le plus après contact et le jaune et noir est à mettre au

primaire d'une bobine d'allumage. Le négatif selon le schéma que j'ai trouvé en ligne. La pratique nous le dira. Je compte prendre le vert et le noir pas loin du contact. Reste à décider comment faire des connections propres, fiables dans le temps et si possible sans trop modifier le circuit d'origine (idéalement avec possibilité de retour en arrière pour un futur qu'on ne connaît pas).

Long red- positive,
Long Black- Negative
Short Green- Ground,
Short Yellow-Engine Signal
Short Black- power/ignition lock positive



Je me suis attaqué aux jeux aux soupapes. J'ai mis les capuchons de bougies en hauteur (avec un serre-joint) pour qu'ils ne me gênent pas. J'ai déposé les bouchons sur le carter d'alternateur pour faire tourner le moteur en sens anti horaire avec une clé de 15 mm et voir passer un repère dans le trou supérieur. Je trouve les repères peu clairs. Il m'a fallu plusieurs tours jusqu'à ce que j'aperçoive des repères. Lequel est le bon ? J'ai ôté les bougies pour introduire un tournevis dans les chambres de combustion et le voir monter au point le plus haut et ainsi conclure quel repère était celui du PMH. Je lis avec du mal un T je crois (Top ?)

J'ai déposé les deux vis du couvre-culasse (clé de 10 mm). Leur joint était lisse et huilé dans la partie fonctionnelle conique et un peu effilé juste sous la rondelle d'appui. Tout était très propre dans la distribution. On y voit aussi que l'huile n'est pas très noire. Elle a peu de kilomètres. L'arbre à cames

a une rainure radiale sur son extrémité gauche. Au PMH celle-ci est aligné (tantôt à gauche, tantôt à droite) avec le plan de joint du couvre-culasse. C'est le meilleur moyen pour trouver le PMH rapidement. Pour trouver les culbuteurs à régler, il faut essayer de rattraper le jeu. Ceux qui bougent sont ceux à régler. Sauf si le jeu est nul ou négatif évidemment.

Voici les jeux relevés à froid (tolérance 0,06 à 0,10 mm)

Echappement cylindre gauche : 0,12 mm	Echappement cylindre droit	0,11 mm
Admission cylindre gauche : 0,10 mm	Admission cylindre droit	0,10 mm

Le contre-écrou requiert une clé de 9 mm mais un épaulement dans le culbuteur m'a empêché d'utiliser l'anneau d'une clé mixte. La douille 3/8" de 9 mm avait en revanche des parois suffisamment fines pour passer sans souci. Tous les contre-écrous avaient une sorte de touche de peinture qui est partie au desserrage. Je suppose que personne n'a jamais touché ces pièces depuis l'usine. La vis de réglage a un carré de 3 mm. J'ai dû la manipuler avec une petite clé à molette n'ayant rien de plus approprié.

J'ai réglé les jeux du cylindre gauche à 0,08 mm sans trop serrer le contre-écrou. J'ai fait un tour moteur puis j'ai réglé ceux du cylindre droit, également à 0,08 mm. Encore un tour moteur pour contrôler le cylindre gauche.



Cale de 0,08 mm entre soupape d'échappement et culbuteur du cylindre droit.

Les jeux étaient beaucoup trop faibles. J'ai compris en ouvrant les yeux : au moment de serrer le contre-écrou, la vis de réglage est entraînée. J'ai donc recommencé les réglages mais en tenant la vis avec ma clé à molette cette fois pendant le serrage du contre-écrou. Je ne l'avais pas fait croyant que la vis de réglage ne bougerait pas. Et un nouveau contrôle. Cette fois les jeux n'avaient pas bougé.

J'ai serré les contre-écrous à 10 Nm. Et recontrôlé les jeux : RAS.

Le joint de couvre-culasse n'était pas en lambeaux. J'ai tout remonté provisoirement : bougies, couvre-culasse, capuchons de bougies et bouchons du carter d'allumage. J'ai lubrifié les filets et les joints toriques des bouchons avec de la graisse céramique (à cause de l'alu sur de l'alu).

Il n'y a aucun couple de serrage pour les deux vis du couvre-culasse dans la RMT car ces vis ont un épaulement (comme sur ma R1100 RT). Ce n'est pas la force de serrage des vis qui définit l'écrasement

du joint de couvre-culasse mais la distance entre l'épaulement et le dessous de la tête des vis de fixation. Il suffit donc d'amener les vis en butée et de serrer raisonnablement.

Une remarque concernant les jeux relevés qui étaient tous trop grands. Je formule plusieurs hypothèses.

Si les jeux aux soupapes ont tendances à diminuer (cas le plus fréquent sur les moteurs post 1980), cela signifie que le tassement des sièges de soupapes l'emporte sur l'usure des pièces en action. Soit les jeux réglés en usine étaient par sécurité plus grands pour la période de rodage (avec correction prévue à la révision des 1000 km), soit un prédécesseur a fait de la merde ou par expérience et sécurité, il a préféré laisser des jeux supérieurs. A cause des touches de peinture sur les contre-écrous, je penche pour l'usine avec des jeux spéciaux pour le rodage.

Si les jeux aux soupapes ont tendances à augmenter, on aura pris 0,03 à 0,04 mm en 4900 km (en supposant aucun réglage à la révision des 1000 km à cause de la peinture sur les contre-écrous).

On en saura plus dans 4000 km si la moto est encore en la possession de mon frère d'ici là.

29-JUN-2023 : 4900,2 km

J'ai inspecté l'intérieur du réservoir avec ma piteuse caméra endoscopique chinoise. Je dis piteuse car il n'est pas possible de faire de mise au point : l'image est nette à partir d'environ 3 à 4 cm de distance, mais souvent en mécanique, il y a moins de place que cela dans des endroits exigus. Les photos sont donc de très mauvaise qualité.



C'est beaucoup moins dramatique que ça en a l'air. A l'œil nu par le trou de remplissage, j'ai l'impression de voir une sorte de petites billes brillantes.



C'est sûr je ne suis pas le futur Robert Doisneau...



Tant que la caméra était de sortie, j'ai fait un tour dans les chambres de combustion (gauche et droite)... Restées hélas au PMH (les manetons sont calés à 360°) suite au réglage du jeu aux soupapes, donc impossible d'y entrer. Je trouve les calottes très sales.



Et un petit tour par le trou de remplissage d'huile. Je crois qu'un des deux pignons sert à entrainer la pompe à huile. Mais bon, tout est super propre !

01-JUL-2023

La moto a été achetée sous l'impulsion d'un rêve de dernière minute d'une passagère. Elle nous a quitté aujourd'hui vers 17h05, finalement vaincu par la maladie malgré une opiniâtre envie de vivre

encore et toujours. Même si je l'avais fini plus tôt, Nadège n'était pas physiquement en état de prendre place à son bord. Une dernière opération devait lui donner un peu de répit, mais il n'en fut rien. Elle est partie entourée de l'amour des siens. Veille sur tes enfants et Yannick de là-haut, belle-sœur.



04-JUL-2023 : 4900,2 km

Histoire de faire quelque chose, j'ai ouvert la boîte électrique sous le compteur pour y trouver des piquages pour l'éventuel futur compte-tours. Il aura fallu d'abord déposer le câble du compteur puis deux vis (Philips n°1). Vers le compteur il y a de quoi fournir le rétro éclairage (fils marron et vert) et vers le contact, il y a une masse et un plus après contact. Seul le fil d'impulsions de la bobine devra aller plus loin sous le réservoir.

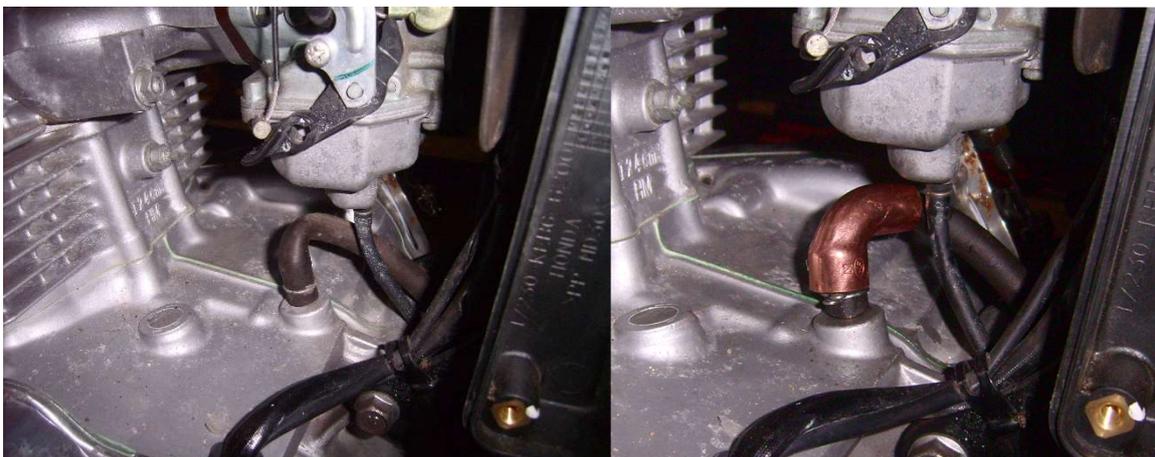
J'ai remarqué que le compteur n'est plus très bien maintenu dans son support. J'ai l'impression que l'anneau de caoutchouc utilisé à cette fin a un peu rétréci au cours des années. Il faudra trouver une astuce.



Je crois que le montage par Montesa en Espagne aurait énervé les Japonais du service qualité... Deux passe-câbles n'ont jamais été montés à l'endroit prévu...

05-JUL-2023 : 4900,2 km

J'ai déposé la durite de mise à l'air du moteur. Je la trouve pincée dans la zone pliée à 90°. Elle fait 13 mm de diamètre extérieur. J'ai voulu faire comme sur ma K1 pour forcer de la durite essence à prendre un virage à 90° : y glisser un coude. Il m'en resté un, en cuivre, male femelle, à braser. Il porte l'inscription 20 et fait 14 mm de diamètre intérieur. Un coup de lubrifiant pour l'enfiler et repose. Il y a juste un de ces adorables circlips japonais que je déteste.



Ensuite j'ai déposé la roue AR. J'ai d'abord retiré l'écrou de réglage de la garde du frein AR (clé de 14 mm) en bout de la tige de commande, puis celui du tirant (on dit comme ça ?) qui maintient le frein AR (une goupille cylindrique fendue, clé de 12 mm). J'ai fini par l'écrou freiné de l'axe de roue (clé de 22 mm). Il était serré très fort et c'est là que j'ai vu que la moto était instable : son point d'appui à l'avant est trop petit (le cric sous la planche), la moto pivote facilement autour. Il faudrait une plaque

« rigide ». Seul ce n'est pas facile, mais j'ai réussi. Pas besoin de défaire les tendeurs de chaîne. J'ai bien remonté toutes les petites pièces dans l'ordre sur l'axe de la roue avant de la ranger.

Au tour de la roue AV : d'abord coincer une cale en bois entre poignée et levier de frein avec des élastiques (pour empêcher de repousser accidentellement les pistons de l'étrier, moins de boulot au remontage). Ensuite on dépose l'étrier de frein, deux vis H (clé de 12 mm). Les deux vis étaient serrées très fort et pour cause, il y avait du frein filet (orange). Encore une fois ce n'était pas facile à cause de l'équilibre précaire de la bécane. J'ai repris le poids de l'étrier avec un empilage de fortune pour soulager la durite.

Ensuite au tour de la vis de bride de l'axe de roue, en bas du fourreau de fourche droit (clé de 12 mm). Serrée fort aussi, toujours gaffe à la bécane... Enfin l'axe de roue (clé de 17 mm), encore serré très fort, encore avec du frein filet, encore en risquant à chaque instant de faire basculer la bécane. Il y a juste un tube entretoise d'un côté et le mécanisme de prise de mouvement du compteur de l'autre.

Au tour du garde-boue avec 4 vis H (clé de 10 mm). Le câble du compteur et son mécanisme sont alors de fait déposés aussi. J'ai mesuré le câble bien à plat, bien droit. Il fait 94 cm entre la surface d'appui côté roue et l'extrémité extérieure de l'écrou, soit 1 cm de plus que la référence adaptable de chez Louis. Hmm ? Oui c'est vrai, ça dépend où le fournisseur de Louis mesure de son côté.

06-JUL-2023 : 4900,2 km

Congé aujourd'hui.

J'ai nettoyé des billes et des rouleaux de roulements qu'il me restait. J'ai introduit une bille dans le réservoir et j'ai vérifié que je pouvais la récupérer avec un aimant. J'ai alors introduit tous les éléments roulants dans le réservoir et j'ai secoué dans tous les sens. J'ai l'impression d'y voir plein de particules de rouille dans une sauce étrange à base des derniers produits que j'y avais versé (du white spirit et de l'alcool ménager).

J'ai lavé la jante AR avec un produit récurrent non agressif pour évier inox et rincé. Dégraissage de la couronne, du tambour et nettoyage du mécanisme de frein AR. Il y avait pas mal de poussière de frein. Je trouve le mécanisme très qualitatif. Le tambour qui fait aussi office de moyeu est de marque Grimeca.

J'ai lavé la roue AV de la même façon.

Eponge, eau et produit récurrent sortis, j'ai donné un petit coup de propre sur les pots et l'intérieur du garde-boue AV. Ce dernier a un peu de rouille.



Roues, frein AR, couronne et câble de compteur. On ne la voit pas, mais il y a pas mal de piqûres de rouille sur les jantes.



Détails de l'extrémité HS du câble de compteur et sa réparation à pas chère, plutôt intelligente.



L'intérieur du garde-boue AV quelque peu rouillé, surexposé (trop de soleil !)

L'après-midi je suis parti à la cérémonie funéraire de Nadège, avec mon vieux père assez faible en ce moment et ma fille. Ma mère n'a plus assez de mobilité.

07-JUL-2023 : 4900,2 km

J'ai commandé 5 bricoles chez Louis : un filtre à air, un câble de compteur, un rétroviseur une petite clé plate à empreinte carrée spéciale Honda et une mini pince multiprise qui n'a rien à voir avec le projet.

10-JUL-2023 : 4900,2 km

J'ai nettoyé l'intérieur du garde-boue AR. Puis j'ai dégraissé au nettoyeur frein l'intérieur des deux garde-boues ainsi que le support moteur derrière la roue avant. Ensuite je leur ai mis une première couche d'un 2 en 1, à la fois convertisseur de rouille et couche de fond.

11-JUL-2023 : 4900,2 km

J'ai mis la seconde couche de 2 en 1.

24-JUL-2023 : 4900,2 km

De retour de vacances, j'ai récupéré le colis de chez Louis avec le filtre à air (marque maison de Louis, DELO), un rétroviseur et le câble de compteur (marque JMP, made in Europe). Après les avoir posé l'un contre l'autre, je confirme que le modèle adaptable chez Louis est plus court d'exactly 1 cm que celui d'origine (94 contre 93 cm). Le rétro n'a pas l'air mal. La petite clé avec des empreintes carrées de 3 et 4 mm (pour le jeu aux soupapes et le tendeur de la chaîne de distribution) est de qualité très moyenne.

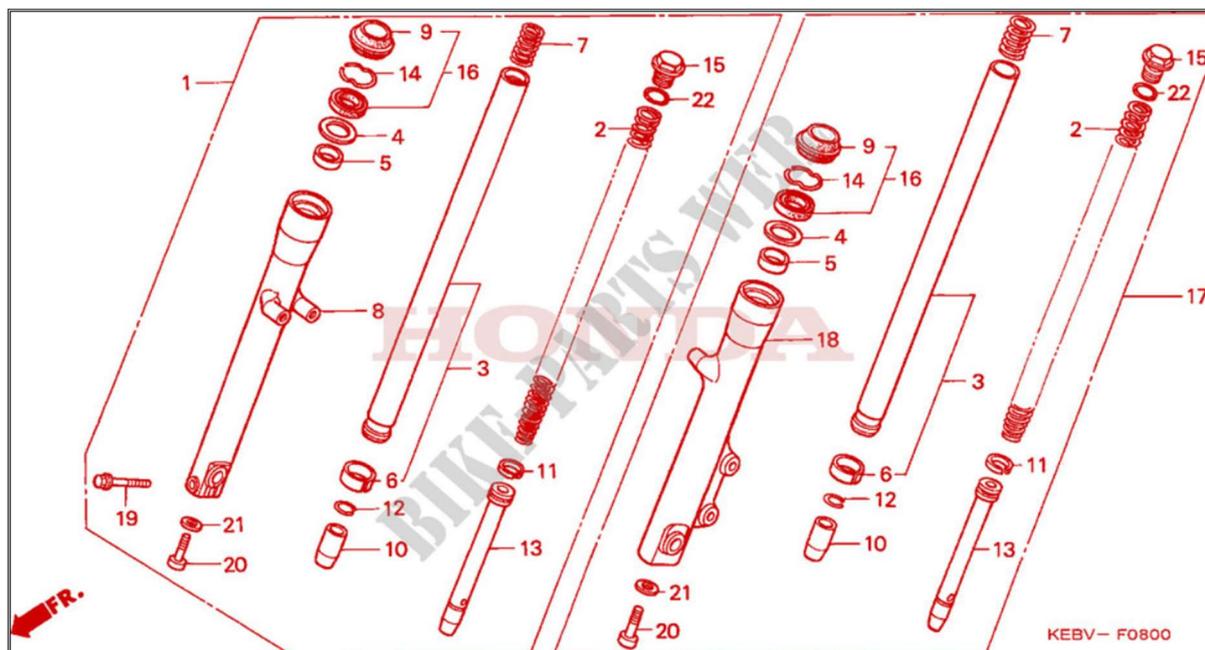
25-JUL-2023 : 4900,2 km

On avait prévu de bricoler aujourd'hui avec mon frère, mais nous avons des soucis de santé avec notre mère. J'ai pu lui montrer mes travaux et on a commencé à démonter le fourreau de fourche droit histoire de faire au moins quelque chose pour nous changer les idées. D'abord on dépose le circlip qui maintient le joint de fourche sous le pare-poussière. Un petit tournevis plat fait très bien le boulot. Il faut être deux pour bloquer en rotation le fourreau pendant qu'on desserre la vis inférieure (clé Allen longue de 6 mm) qui maintient la pipe qui fait amortisseur (comment s'appelle cette pièce au juste ?). Malgré la pression du ressort sur la pipe, une fois desserrée, la vis entraîne la pipe qui glisse contre la pression du ressort. On était bloqué. Mon frère est reparti pour s'occuper de mes parents.

Le soir, j'ai déposé la fourche droite (clé Allen de 6 mm et clé de 8 mm). J'ai refermé le bouchon supérieur, posé la fourche au sol à l'envers en la comprimant le plus possible et j'ai à nouveau tenté de dévisser la vis inférieure avec ma visseuse. Rien à faire.

26-JUL-2023 : 4900,2 km

Dans la RMT, ma fameuse pièce (n°13 ci-dessous) s'appelle la pipe d'amortissement. Dont acte !



Le texte suivant se base sur les numéros de ce dessin

Nouveau jour. J'ai recommencé la même séquence de démontage mais pour le fourreau de fourche gauche. Pas le moindre problème : la vis 20 (clé Allen longue de 6 mm) est venue directement. Il a fallu tirer plusieurs fois sur le fourreau pour s'en servir comme masse d'impact, mais une fois le clip 14 déposé (au tournevis) j'ai pu démonter la fourche qui avait déjà perdu la majorité de son huile au moment de la dépose de la vis 20.



A ce propos, je confirme la présence d'huile ATF dans le tube gauche : comme les huiles de boîtes manuelles, ces huiles ont une odeur spécifique. L'huile avait de nombreux dépôts noirâtres. La pièce 10 (cône de butée selon la RMT) était semble-t-il montée à l'envers (cône vers le haut) par rapport au schéma des micro-fiches. Bizarre.



Le détail de la position relative des pièces (notez le cône).



Détail de la rouille sur la rondelle 4.

Pour sortir les autres pièces, j'ai déposé le bouchon supérieur 15 (clé de 22 mm). Il y a très peu de tension du ressort. Pas de gros risque pour la binette du mécano mais gaffe tout de même. Les spires rapprochées du ressort étaient en bas contrairement aux specs Honda qu'on trouve avec les microfiches en ligne... Le schéma en début de paragraphe semble indiquer des spires (ressort n°2) rapprochées en bas. Si on compare avec des soupapes, les spires éloignées en haut semblent logiques.

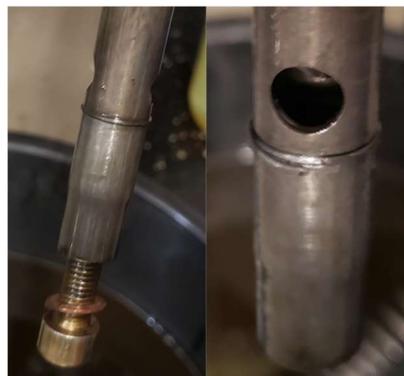


SUSPENSION
AVANT
Débattement, Diamètre
Capacité d'huile
Niveau d'huile

Télescopique hydraulique
116mm / Diamètre 33mm
234 Cm3 (ressorts spires serrées vers le haut)
129 mm

Réalité vs. spec Honda.

Bon j'essaie de sortir la pipe en la faisant remonter : impossible. Je soupçonne le jonc/clip 12 de s'y opposer. Je le dépose. Toujours pas moyen de faire remonter la pipe.



Détail du jonc/clip 12.

Bon il va falloir malgré tout déposer le tube gauche (clé Allen de 6 mm, clé de 8 mm). Mais avant je fais passer les joints et les bagues 4, 5, 6 et 16 par le bas en déposant d'abord la bague de friction 6 (il suffit de l'écartier un peu ; rangez les pièces dans le bon sens !). Une fois le tout en main, la pipe 13 et son ressort de butée 7 sont venus tout seuls. Bref, normalement mon astuce de juste déposer les fourreaux et de tout passer par le bas devrait fonctionner, mais je n'ai pas réussi. La honte. C'était une bonne idée que je n'ai pas réussi à concrétiser. Sans doute parce qu'à ce stade la dépose du tube est très facile.



Pipe 13 (notez le segment) et ressort de butée 11.



Au bas du tube de fourche, il y a une pièce sertie, montée flottante qui possède en son centre un coussinet. C'est lui qui bloque le passage de la pipe si on ne dépose pas le jonc/clip 12. Je comprends que de l'huile passe dans l'espace annulaire entre tube et pièce flottante (il y a un trou radial dans chaque pièce). J'imagine que cela fait partie de l'amortissement.

Après avoir écrit ces lignes je me suis souvenu avoir en ma possession une perceuse électrique (220 V). Elle a sans doute plus de « patate » que ma visseuse 18 V. Et en plus elle a une fonction impulsion qui la transforme un peu en clé à chocs. Ni une, ni deux j'essaie : quedalle. Je décide de comprimer la fourche au maximum. Je réfléchis et je monte la fourche à l'envers dans l'étau en comprimant le tube avec mon cric rouleau. Bingo !



Cette fois encore le cône de butée est monté comme le premier, c-à-d à l'opposé de la position montrée dans les micro-fiches.

Plus tard j'ai trouvé deux vidéos de changement de joint de fourche sur Youtube

- https://www.youtube.com/watch?v=K7-DiSEo_Wo: pour une 125 Rebel
- <https://www.youtube.com/watch?v=SiNt4NdQnN0>: pour une 250 Rebel dont la fourche a une construction très similaire

Dans ces deux vidéos, les spires rapprochées sont en bas et le cône est monté vers le haut.

27-JUL-2023 : 4900,2 km

J'ai amené les roues chez Dafy et j'y ai commandé deux pneus Dunlop D404 (AV 89.90 EUR, AR 122.90 EUR), deux chambres à air de marque Michelin (18" 13.90 EUR, 15" 21.90 EUR ; c'est plus cher que leur chambre à air de base mais je les espère plus étanches), deux fonds de jantes et deux montages sur roues déposées (2 X 15 EUR). Le prix des fonds de jante est inconnu pour le moment.

J'ai observé les cônes de butée. Ils ont un épaulement intérieur côté cône qui semble être fait pour s'appuyer sur le jonc/clip, lui interdisant de s'ouvrir sous l'effort.

La RMT n°100 (page 54-C.P.) indique « *Mettre en place le ressort de fourche ses spires les plus jointives tournées vers le bas* ».

Bref entre l'état trouvé à l'ouverture, le même constaté sur deux autres exemplaires, la déduction logique issue de l'observation attentive du cône et le conseil de la RMT, je déclare

- Que je vais tout remonter comme trouvé à l'ouverture.

- Que les specs Honda trouvées en ligne et que la représentation du cône dans les microfiches sont fausses.

J'ai monté au mieux le rétroviseur adaptable droit. Pour qu'il soit à la même hauteur que le gauche, j'ai laissé l'espèce d'entretoise d'origine (M10 mâle, M10 avec pas à gauche femelle en place)

Le ressort du tube gauche fait exactement 546 mm, soit la longueur exacte donnée par les specs Honda et la RMT. Il n'est donc pas tassé.

La rondelle en cuivre usagée sous la vis de fixation de la pipe 90544-KEB-620 fait **7.93 X 13.51 X 0.90 [mm]**. Elle a été déformée en coupelle au montage.

Le joint du tube de fourche gauche (qui ne fuyait pas) porte l'inscription *Ars F-4 33-05 RSA 33 46 11*. Le circlip y a laissé deux profondes marques, ce qui tend à me faire dire qu'une épaisseur de 10.5 mm est plus appropriée que 11 mm.

Le pare-poussière du tube de fourche gauche porte l'inscription *Ars B 15*.

Les joints du tube de fourche droit (qui fuyait) sont rigoureusement identiques, mêmes marques du circlip. Le pare-poussière était fissuré au niveau de sa lèvre.

Mon frère est passé en milieu d'après-midi et nous avons remonté le tube de fourche gauche. D'abord nous avons nettoyé au nettoyant pour freins et au dissolvant toutes les pièces. Mon frère a aussi dérouillé en polissant à plat les deux faces de la rondelle 4 rouillée (papier abrasif P600 sur un miroir avec du WD-40). Le fond du fourreau avait de gros pâtés qui ne sont pas sortis au rinçage. Il a fallu l'action mécanique d'un chiffon au bout d'une tige.

Le joint neuf en cuivre le plus approchant que j'avais dans ma collection (30 ans de collecte) pour la vis de fixation de la pipe d'amortissement était un **8,3 X 11,8 X 0,85 [mm]**. La RMT dit qu'il faut utiliser un frein filet de type Loctite Frenetanch. Il n'y a rien à étancher ici, c'est juste pour lutter contre le desserrage dû aux chocs dans la suspension. Le Frenetanch est un frein de type moyen faible à moyen. Un type 241, 242 ou 243 fera aussi l'affaire. Nous avons pris un 542 (de plomberie) car c'est ce que j'avais de plus frais en stock. J'en ai mis l'équivalent d'un disque de 7 mm sur plusieurs filets et hop, 20 Nm. Bizarrement au serrage, la pipe ne tourne pas seule.

Pour le remontage, nous avons enfilé les pièces dans l'ordre classique d'une fourche normale : bague antifricction du fourreau 5, rondelle 4, joint 16, circlip 14 et pare-poussière 9 par le haut. Il y avait de gros impacts sur le tube (cailloux ?) et pour ne pas endommager les lèvres du joint, nous avons interposé un film plastique (emballage du câble de compteur) entre bague et tube. Vieux truc : pour préserver le joint dans le temps, on bourre l'espace annulaire entre les deux lèvres avec de la graisse silicone. Truc de Moto Mag : pour absorber la grosse poussière, on remplit l'espace annulaire entre joint et pare-poussière avec de la graisse. J'ai mis de la graisse marine (contre l'eau).

Pour les pièces à remonter par le haut et le bas, il faut enfiler la pipe et son ressort de butée par le haut, puis lorsque la pipe dépasse, y remettre le clip/jonc, le cône (avec cône en haut), puis passer le tout dans le fourreau et serrer la vis inférieure.

La fourche travaillant en flexion d'avant en arrière, on placera les fente des bagues antifricction à gauche ou droite mais pas à l'avant ou l'arrière. Sinon ce n'est pas dramatique non plus.

Pour remonter la bague antifricction dans le fourreau nous avons utilisé un tube de PVC de 40 mm de diamètre et de 3 mm d'épaisseur de paroi (diamètre intérieure 34 mm ; diamètre du tube de fourche 33 mm). Comme celui-ci n'était pas assez long pour dépasser du tube, j'ai pris appui sur son sommet

avec une pince étau (avec un chiffon entre dents de la pince et le tube) pour taper au marteau de façon déportée. Ça a très bien fonctionné.

Pour monter le joint de fourche neuf, j'ai fendu sur une génératrice une partie du tube en PVC et je l'ai forcé à passer à chaud sur une douille de 27 mm. De cette façon, son diamètre extérieur passe à 46 mm et on appuie ainsi sur le bord extérieur du joint. Mais le PVC semble trop fragile et nous avons abandonné plutôt que de forcer et risquer d'abîmer le joint.

Mon frère a alors proposé de faire une sorte de chasse pour tapoter tout autour du joint et le faire rentrer progressivement. Cet outil a été fabriqué dans une chute de tourillon en hêtre de 16 mm dont l'extrémité a été amputée de deux tiers sur la hauteur du logement du joint (12 à 13 mm). La forme précise a été figolée à la lime demi-douce et au couteau. Il aura fallu 3 tours pour rentrer le joint complètement, mais ça a plutôt bien marché.



Basiques : le tube PVC de 40/46 mm et la chasse en hêtre

J'ai provisoirement remonté le ressort (spires serrées en bas !) sans remplir le tube d'huile. Quelques va et vient du tube font remonter la graisse marine à travers le pare-poussière, mais je pense que ça va se stabiliser très vite. Il faudra peut-être en mettre moins dans l'autre tube de fourche. Je tâcherai de prendre des photos pour l'autre tube. On avait peu de temps pendant la présence de mon frère.

31-JUL-2023 : 4900,2 km

Très peu de temps disponible aujourd'hui, mais tâchons de faire un minimum. J'ai démonté la cocotte droite du guidon (2 vis Philips N°2, une courte M5 X 20 devant, une plus longue M5 X 28 derrière). Les internes de la poignée semblent en une sorte de Téflon qui tournent à sec sur le guidon alors que la RMT dit de lubrifier pour empêcher la pénétration d'eau. Bref j'ai introduit un peu d'huile fine dans la gaine du câble d'accélérateur et j'ai graissé à la graisse marine le petit cylindre en bout de câble et la poignée avant de remonter le tout. Le mouvement des pièces est très « satisfaisant » à présent. Je n'ai pas ajusté le jeu du câble car il ne posait aucun problème jusqu'alors (il ne faut pas que guidon braqué à fond, le moteur accélère par une accidentelle tension du câble).

01-AOÛ-2023 : 4900,2 km

J'ai continué avec le tube de fourche droit (celui qui fuyait). J'ai fini le démontage des ressorts et de la pipe d'amortissement, puis j'ai nettoyé toutes les pièces. J'ai aussi à nouveau poli au P600 huilé la

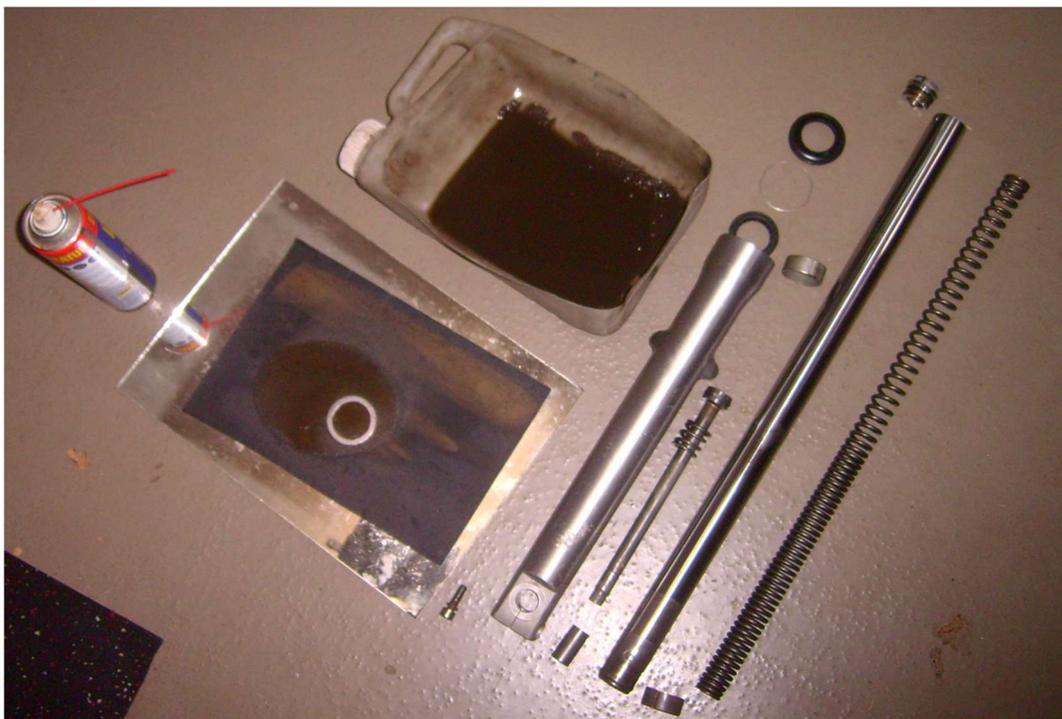
rondelle d'appui 4. Comme sur le fourreau de gauche, il y avait un gros pâtre au fond que je n'ai réussi à ôter que de façon mécanique avec une longue tige et un chiffon. Le reste au nettoyant pour frein.

Dans la zone où coulisse le joint de fourche, il y a 3 petites piqûres (moins d'un millimètre) sur le tube où le chrome a sauté. J'ai un peu poli ces endroits au P2500 huilé. Le P2500 ne laisse aucune trace et il « gomme » à peine les « trottoirs » qu'on sent bien à l'angle. Je crains que cela n'endommage les lèvres du nouveau joint, mais je pense que le mieux est de vivre avec cette situation pour le moment.

Remontage de la pipe avec un joint cuivre neuf et du Loctite 542 sur sa vis de fixation (20 Nm). Pas de gros problème au serrage (compresser un peu sur le ressort si la pipe tourne), mais j'ai eu un peu plus de mal cette fois avec le montage de la bague antifriction du fourreau. J'en ai cassé mon tube PVC. J'ai fini par asseoir la bague en chauffant un peu le haut du fourreau pour dilater l'aluminium et c'est venu en me servant du fourreau comme masse d'inertie. Montage du joint au fameux chasse en hêtre. J'ai remis de la graisse silicone entre les deux lèvres du joint et de la graisse marine dans le volume annulaire entre joint pare-poussière.

J'en ai profité pour mesurer au mieux la taille du joint torique du bouchon supérieur de tube de fourche et son logement. **Joint 24,50 X 2.47 [mm]**. Logement avec fond de gorge du bouchon au diamètre extérieur de 24,50 mm et largeur 3.10 mm, alésage dans le tube au diamètre intérieur de 28.45 mm. Cela nous fait un tore comprimé de $2.47 - ((28.45 - 24.5) / 2) = 0.495$ mm, soit encore 20% de compression (de base on a 15 à 30% sur un joint torique).

Seul et moins pressé, je vous ai enfin pris quelques photos.



Voilà toutes les pièces avec le P600, la vitre plate, le WD-40 et un bac de récupération. Le second ressort fait 545,8..546 mm au mètre ruban : il ne s'est donc pas tassé non plus.



Serrage au couple de la vis de fixation de la pipe d'amortissement (20 Nm),
Loctite 542 et fourreau pris en mordaches de bois dans l'étau.



Montage de la bague antifriction du fourreau : la vis entre fourreau
et rondelle doit juste vous montrer la présence de la rondelle d'appui.
On voit le tube PVC de 40 mm et comment la pince étau me sert d'appui
déporté pour taper dessus au marteau (mettre un chiffon entre griffes de la
pince et le tube ; il n'y en pas ici pour faire une photo plus explicite).



Bloqué à mi-course, j'ai pu finalement asseoir la bague avec ce montage en chauffant très peu la zone de logement de la bague. Tube dans l'étau, c'est le fourreau qui m'a servi de masse d'inertie. Notez le tube PVC cassé à force de taper dessus dans la tentative précédente sans que la bague ne vienne en butée dans son logement.

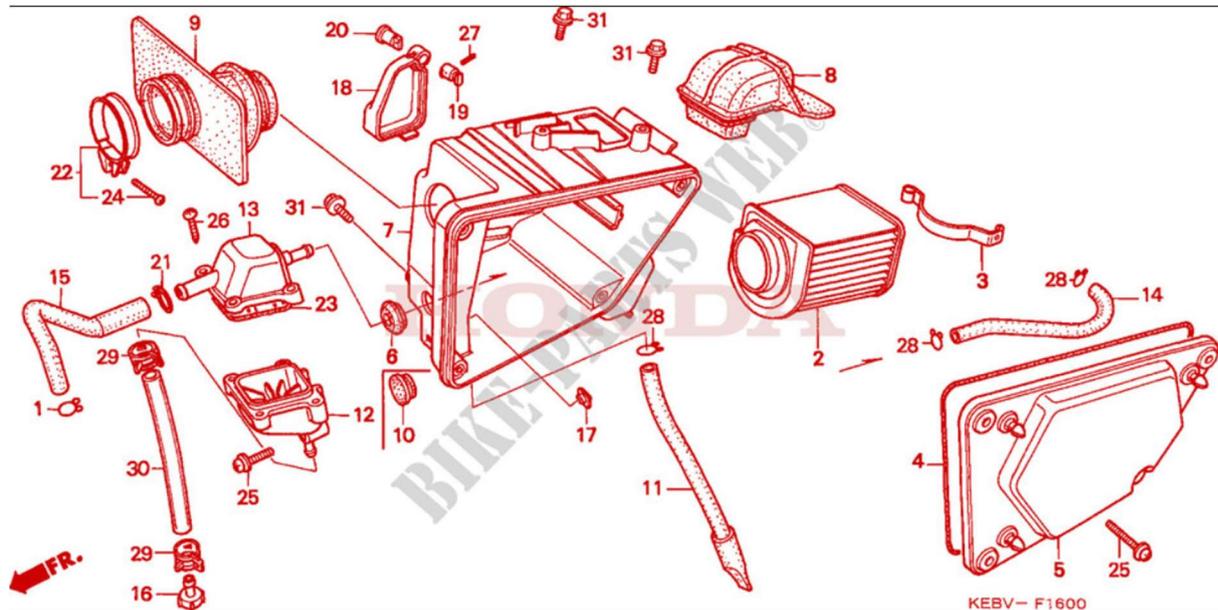


Le film plastique entre haut du tube piqué et joint, pour protéger les lèvres.
Faire descendre le joint dans une zone lisse en tirant sur le film. (photo tournée de 90°)



Détail du montage progressif du joint au chasse en hêtre : il appuie à l'extérieur !
Lubrifier aussi l'extérieur du joint pour faciliter son montage.

J'ai décidé pour le moment de ne pas ouvrir le carburateur, ni de déposer la pièce n°9 en élastomère durci entre boîte à air (chambre de tranquillisation !) et carburateur. Après tout, le moteur marchait plutôt bien côté carburation (pas de « trous ») avant remise en état, je n'ai pas trouvé de rouille après le tamis du réservoir et si je fissure la pièce 9 au démontage, comme elle s'est plus disponible, je serai dans la merde.



Alors j'ai simplement remonté le filtre à air neuf et j'ai fermé avec 4 vis hexacaves à tête bombée M6 de 25 mm neuves (deux cruciformes d'origine n°25 de 28 mm perdues, réf. Honda 93891-0602807) le couvercle de la boîte à air (voir 13-JUN-2023). J'ai ajouté une clé Allen de 4 mm nécessaire au démontage à la trousse à outil. Les lèvres abimées/déformées de la pièce 9 par le mauvais montage du filtre précédent ne sont pas fonctionnelles : c'est un disque de mousse polyuréthane sur le filtre qui fait l'étanchéité.

02-AOÛ-2023 : 4900,2 km

J'ai rempli les deux tubes de fourche avec de l'huile ATF Dexron III. La RMT et les spec Honda donnent 234 ml ou encore 129 mm. Cette dernière est la distance entre le niveau d'huile et le sommet du tube de fourche : elle est plus importante qu'une quantité d'huile similaire dans chaque tube car ce coussin d'air est un ressort progressif supplémentaire en série avec le mécanique déjà en place. On cherche donc un comportement gauche droite des tubes le plus identique possible.

Notez que **la hauteur se mesure sans le ressort et tube enfoncé à fond.**

J'ai rempli à l'œil un verre doseur gradué à environ 235 ml. Cela faisait exactement 200 g d'huile ATF. Remplissage du tube droit suivi d'une dizaine de lents va et vient pour bien purger l'ensemble. J'ai mesuré la hauteur de l'huile et je suis arrivé à 137 mm.

J'ai recommencé ma pesée avec 205 g pour le tube gauche et j'avais 128..129 mm de hauteur. L'huile ATF aurait alors une densité de $205/234=0.876$ g/ml. C'est plausible.

J'ai ajouté très peu d'huile en deux fois dans le tube droit pour arriver également à 129 mm.

J'ai remonté les ressorts (spires serrées en bas !), les tubes et fermé les bouchons (je les serrerais au couple une fois montés dans les tés).

J'ai fixé la boîte à air au cadre ainsi que le support de batterie (plein de vis H très courtes, clé de 10 mm). J'ai mis de la graisse cuivrée sur les filets des vis se prenant dans l'acier du cadre. Celles allant dans les inserts en laiton de la boîte à air sont restées sèches.

J'ai remonté le contacteur de frein AR dans son support en connectant son extrémité au ressort lié à la pédale.

La batterie au gel étant un peu plus basse que celle d'origine, j'ai ajouté en son sommet un petit morceau de bois de 85 X 20 X 10 [mm] afin de mettre la sangle sous tension (elle battait la campagne auparavant) et mieux plaquer la batterie.

03-AOÛ-2023 : 4900,2 km

J'ai réfléchi à la façon de rattraper le jeu entre le caoutchouc/silent-block et le support du compteur. J'ai fait de même pour le montage du compte-tours. Je pense faire une sorte d'anneau ouvert (environ 2 mm d'épaisseur ?) à caler quelque part dans le montage du compteur : entre support et silent-block ou entre le cuvelage et le silent-block. Quant au compte-tours, il faudra modifier le support ou en faire un autre et rejoindre une vis existante à moins de percer et tarauder le té supérieur, mais ce dernier offre peu de matière restante entre les nombreuses zones recevant des vis. Plus le support sera long ou déporté, plus je nourris de craintes vis à vis de vibrations, rendant la lecture difficile (sans compter les contraintes mécaniques sur l'instrument).

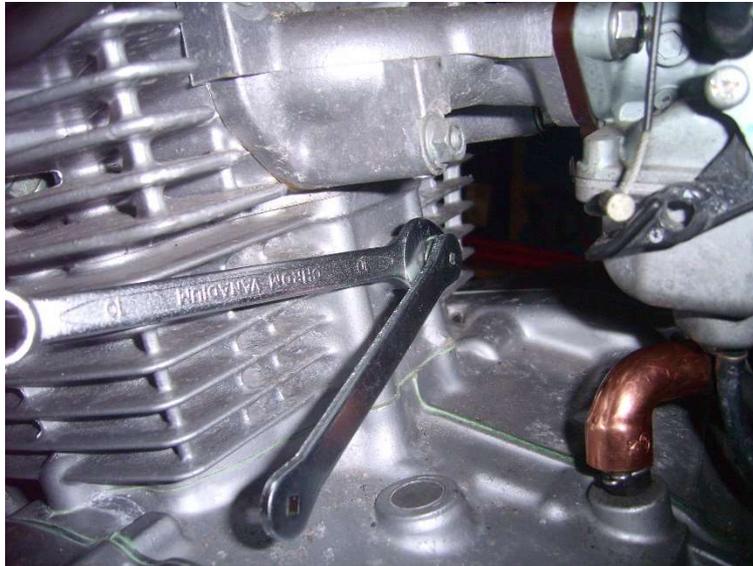
Ma clé spéciale reçue le 24-JUL-2023 doit être utilisée. J'ai tendu la chaîne de distribution et refait le jeu aux soupapes.



Clé Louis réf. 10003921 avec carrés de 3 et 4 mm. Pas trouvé d'utilité au carré de 4 mm pour le moment.

La RMT précise que la tension de la chaîne de distribution doit être réglée/vérifiée après les 1000 premiers kilomètres puis tous les 4000 km. C'est presque automatique : il faut desserrer le contre-écrou (clé de 10 mm) du tendeur, le tendeur se déplace de la valeur nécessaire si besoin et on ressert le contre-écrou en prenant soin que le tendeur (clé de 3 mm) ne tourne pas. Contre-écrou desserré, j'ai fait tourner le tendeur avec ma clé « pour voir ». Comme j'avais le couvre culasse déjà déposé, on

voit que le patin du tendeur monte ou descend un peu selon le sens de rotation du tendeur. Mais lorsqu'on relâche l'effort, on voit que le tendeur revient toujours au même endroit. Grace à la longueur de la clé carrée de 3 mm, on voit bien sa position. J'ai vérifié la position avant de desserrer le contre-écrou : la clé carrée était horizontale. Après réglage, elle avait tourné en sens anti horaire d'environ 10° à vue d'œil. Le tendeur a effectivement changé de position.



Position de la clé carrée après réglage.

C'est encore la longueur de la clé qui permet un réglage fin de la vis de réglage (clé de 3 mm) du jeu aux soupapes. Visuellement cela aide beaucoup je trouve. J'ai donc essayé d'affiner et d'égaliser les jeux au maximum. Contre-écrou (clé de 9 mm) des culbuteurs à serrer à 10 Nm selon la RMT. J'ai fait de multiples vérifications sur plusieurs tours moteur.



Cale de 0,08 mm, pour un jeu de $0,08^{\pm 0,02}$ mm à la valeur nominale.

04-AOÛ-2023 : 4900,2 km

J'ai eu un appel du mécano Dafy à propos du sens de rotation de la roue AV. Il n'y avait pas d'indication sur le pneu d'origine. Donc simplement disque de frein à gauche. Je lui ai posé la question de l'équilibrage de la roue AR : il le fait sans la couronne arguant que par expérience cela ne change pas grand-chose sur ce genre de bécane.

En fin de journée je suis allé chercher les roues ainsi qu'un peu de peinture noire et grise pour l'intérieur des gardes boue et du couvre culasse. J'ai aussi récupéré les vieilles chambres à air et les vieux fonds de jante sur conseil du mécano, pour un éventuel dépannage.

En plus des prix cités au 27-JUL-2023, on connaît enfin les prix des fonds de jante : 2.90 EUR pour l'AV en 18" et 4.37 EUR pour l'AR en 15", marques inconnues. Petit plaisir des yeux et des sens, le technicien Dafy connaît son métier : il a parfaitement aligné les repères de balourd avec les valves. Le pneu AR est équilibré avec 20 g de masses collées à la jante tandis que devant 15 g ont repris leur place en enserrant un rayon. Les masses sont plus ou moins diamétralement opposées à la valve. La valve de la chambre à air AR est coudée et le technicien a mis le coude côté frein, là où il y a le plus de place. Il ne s'est trompé sur aucun sens de rotation des roues non plus. Les deux pneus ont été faits en semaine 15 de 2023, ils sont super récents. Je vous redonne les inscriptions exactes sur les flancs

- AV Dunlop D404 3.00-18 47P, front only, tube type
- AR Dunlop D404 130/90 15 M/C 66P, tube type

06-AOÛ-2023 : 4900,2 km

Je confirme que le joint d'étanchéité dynamique à contact radial qui vient sur la prise du compteur à la roue (côté gauche, réf. Honda 91258-410-013) a une lèvre déchirée en deux endroits. Les 3 autres joints des deux roues n'ont rien. Ses dimensions sont **40 X 50 X 5 [mm]**. J'ai trouvé la pièce spécifique sur internet mais j'ai préféré commander un composant standard en NBR. Je veux voir s'il fait l'affaire et il ne coûte que 20 à 25% du prix de la pièce Honda. En revanche son délai de livraison est nettement plus long.

J'ai mis deux couches de peinture noire en bombe sur l'intérieur des deux garde-boues ainsi que sur le support moteur AV qui reçoit les projections de la roue AV.

07-AOÛ-2023 : 4900,2 km

J'ai mis de la graisse sur les lèvres du joint côté couronne et sur l'axe de la roue AR avant de la remonter non sans un peu de difficulté, étant seul pour l'opération. Je n'ai pas serré l'axe pour le moment, ni reconnecté le frein AR.

J'ai remonté la chaîne de transmission (j'avais noté son sens) et son attache rapide, puis le couvercle du pignon de sortie de boîte (2 vis H-M6-40, clé de 8 mm) dont j'ai regarni de graisse la douille à aiguilles. Puis tout le sélecteur de vitesse après avoir lubrifié son axe (clé Allen de 6 mm et clé de 12 mm pour l'axe, clé de 12 mm pour les vis de fixation, 1 vis H-M6-20, clé de 10 mm pour la bride cannelée qui a des repères à aligner). J'ai mis de la graisse cuivrée sur toute la visserie. Le soufflet de la rotule AV du sélecteur restera tel quel (un peu déchiré et déboîté de sa collerette). Je n'ai trouvé aucun couple de serrage dans la RMT. Je vais encore chercher.

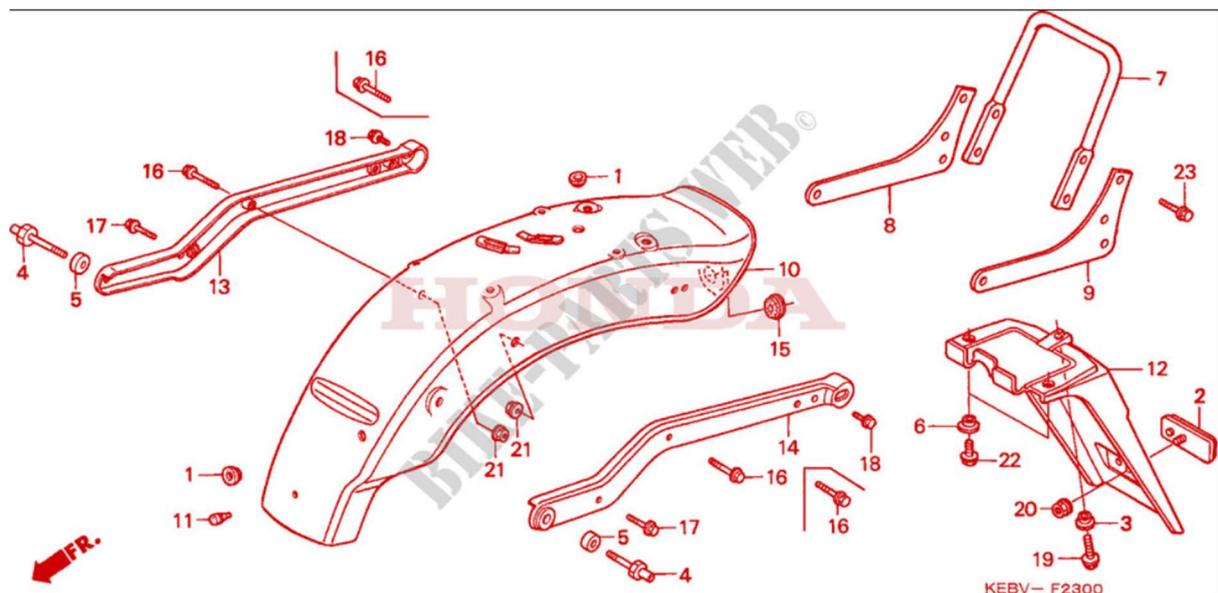
Je trouve que le sélecteur a trop de jeu. Après observation je constate un jeu radial entre sélecteur et son axe (faudrait que je renouvelle un montage sur roulement comme sur mes Béhèmes) mais aussi un jeu latéral. En le rattrapant, on améliorerait déjà la situation. J'aurais dû prendre les cotes et mesurer le jeu.

08-AOÛ-2023 : 4900,2 km

J'ai mesuré le jeu axial de l'axe du sélecteur à la cale d'épaisseur : 0.40 mm. Un empilage de 0.45 mm ne rentre plus. Le diamètre extérieur est de 20 mm. Le diamètre intérieur de l'axe est de 14 mm. Il me faudrait donc idéalement une rondelle/cale de 14 X 20 X 0,4 [mm].

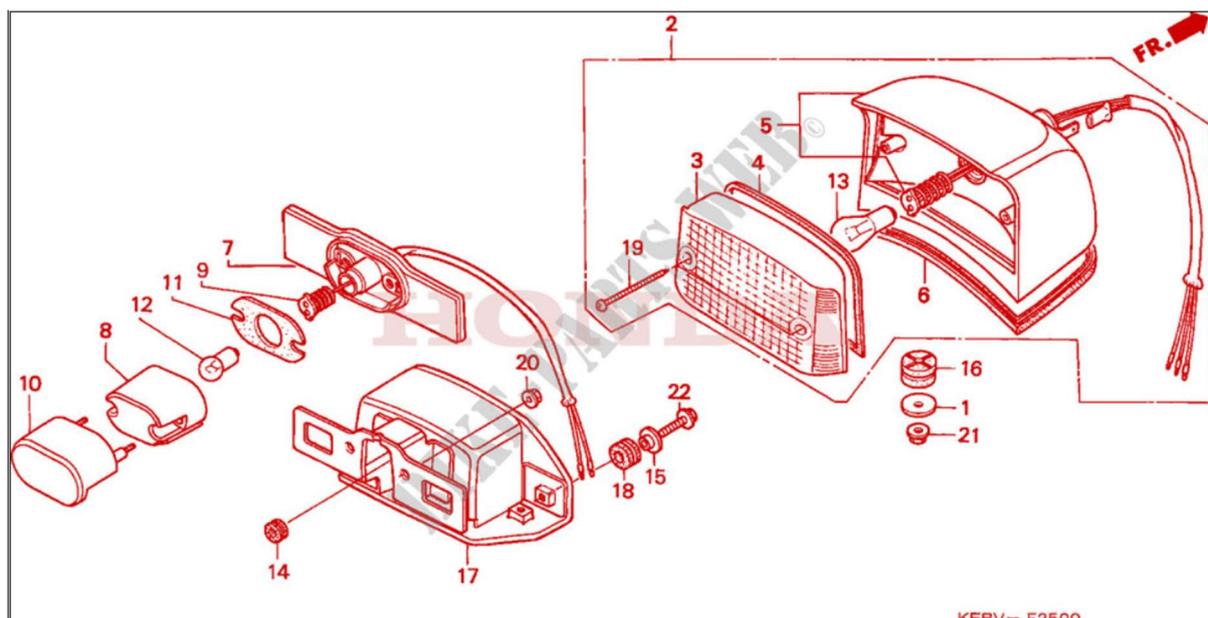
Je n'ai trouvé aucun couple de serrage pour le remontage du couvercle de pignon de sortie de boîte ou du sélecteur. Il y a un tableau de couples standards dans la RMT (reproduit à la fin de ce document), alors j'y ai pioché. Pour le couvercle de pignon de sortie de boîte 2 vis H-M6-40, clé de 8 mm à 9 Nm. Pour le sélecteur, axe et fixation (clé de 12 mm, clé Allen de 6 mm) à 22 Nm, vis H-M6-20, bride cannelée clé de 10 mm à 9 Nm. Les deux vis de fixation étaient montées au frein filet à l'origine. Je n'en ai pas remis, au contraire j'ai mis de la graisse cuivrée. Il faudra voir avec le temps.

Repose du garde chaîne : 3 vis H M6-8 clé de 10 mm serrées à 9 Nm. Repose de la bavette arrière nettoyée : 2 vis H clé de 10 mm et 1 vis H clé de 8 mm. J'ai mis de la graisse cuivrée sur toute la visserie. La bavette bouge énormément, pourquoi ?



Ce sont les vis 19 et 22 que j'ai remonté pour fixer la bavette AR.

L'explication se trouve sur le schéma suivant : Les vis 19 et 22 (de ci-dessus) se prennent dans la pièce 17 (ci-dessous) maintenue par 3 silent blocks 18 et vis 22 (aussi ci-dessous).



Les silent-blocks 18 ont dû séché/se tasser en 25 ans et on a beau resserrer les vis 22, il ne se passe rien car c'est la rondelle tube 15 qui détermine la distance entre vis 22 et pièce 17. Il faut raccourcir le tube pour à nouveau avoir du coincement... Ou le reculer. Il m'a suffi de mettre une rondelle M10 de moins de 2 mm d'épaisseur entre la rondelle tube 15 et le silent block 18 pour que tout rentre dans l'ordre.

J'ai fini de remonter le frein AR : flasque de tambour au bras d'ancrage, clé de 12 mm pour l'écrou (serrage à la main) et goupille fendue pour la sécurité. J'ai repris l'ancienne goupille. A ne jamais faire selon la littérature. J'ai des goupilles neuves ailleurs. Si j'y pense, je les ramènerai... J'ai fini avec la tige filetée de commande du frein AR : ressort, axe et écrou de réglage (clé de 14 mm) pour avoir une course de la pédale d'environ 20 à 30 mm.

J'ai nettoyé les bougies NGK CR6HS de 1998 avec une brosse à poils en laiton et j'ai enduit leur filetage avec de la graisse cuivrée.

J'ai enduit les vis de bride des tés de fourche avec de la graisse cuivrée et j'ai passé un coup de papier abrasif P400 avec du WD-40 dans les alésages des tés de fourche pour enlever l'oxydation et assurer des contacts francs sans particules prisonnières.

J'ai remonté les tubes de fourche à fleur avec le té supérieur. Vis de bride de té inférieur serrées à 35 Nm (clé Allen de 6 mm, vis M8). Puis j'ai serré les bouchons des tubes de fourche à 22 Nm (clé de 22 mm) et enfin les vis de bride de té supérieur serrées à 11 Nm (clé Allen de 6 mm, vis M6). Restait les brides des clignotants (clés de 8 et 10 mm).

Au tour du garde boue (4 vis H M6-14 enduites de graisse cuivrée, clé de 12 mm, serrées à la main). Il ne faut pas oublier de monter à gauche en sandwich entre tube et garde boue la petite plaquette support pour la durite de frein.

J'ai remonté à blanc la roue AV sans rien serrer au couple : axe, entretoise, pris de compteur et vis de bride. C'est attendant le nouveau joint de prise de compteur et ça évite d'avoir la roue qui traîne. Je suis de plus en plus à l'étroit dans mon garage.

Tant que j'y étais et pour soulager la durite, j'ai aussi remonté à blanc l'étrier de frein AV. La peinture de l'étrier s'écaille sur la surface verticale face à la route.

09-AOÛ-2023 : 4900,2 km

J'ai déposé le couvre culasse afin de la décaper chimiquement. J'ai mis un chiffon propre sur le moteur ouvert.



Un peu de masquage avant décapage chimique

J'ai serré les bougies à 12 Nm (douille longue de 16 mm).

J'ai récupéré avec un aimant tous les éléments roulants dans le réservoir rouillé. Je me dis que c'était une mauvaise idée d'utiliser des objets arrondis pour gratter des surfaces. Il aurait fallu autre chose comme des clous ou des vis. Mais la récupération fut fastidieuse à cause de l'intérieur torturé. Des clous se seraient peut-être coincés de manière irréversible dans certains recoins.

J'ai réfléchi à l'accès de la vis de richesse de ralenti du carburateur. Il faut toujours des tournevis avec des manches très courts ou coudés avec des renvois d'angle (mucho \$\$\$). Je vais prendre un simple embout de 1/4" monté dans une douille porte-embout. Ça devrait suffire pour avoir l'effort de rotation nécessaire. J'ai cherché lequel de mes nombreux embouts avait l'épaisseur de lame qui faisait exactement la largeur de l'empreinte de ladite vis de richesse (pour abimer le laiton de la vis le moins possible). Étonnamment il s'agit du tournevis plat de 6 mm (de large ! Son épaisseur doit osciller autour du millimètre).

10-AOÛ-2023 : 4900,2 km

J'ai lavé le couvre culasse à grande eau chaude et savonneuse avec une brosse à poils en laiton. Je n'ai pas l'impression que le vernis soit bien parti. Il y a surtout de grosses traces de corrosion que je veux couvrir. Je n'ai pas la moindre intention de faire tout le moteur, juste protéger cette zone. Ce sont

peut-être des coulures d'essence qui ont fait sauter le verni là où il y a de la corrosion ? J'ai passé un long coup de brosse rotative à poils en plastique avant de tout dégraisser. Puis j'ai passé 3 légères couches croisées de peinture grise à base de zinc et d'aluminium, qui sert aussi bien en sous-couche (pour des soudures) qu'en couche de finition. Ce n'est pas tout à fait la couleur d'origine. Pendant les diverses opérations, j'ai pris soin de masquer les deux surfaces d'appui des joints sous les têtes de vis et je n'ai travaillé que sur la surface supérieure. Après quelques heures, sec au toucher, j'ai remonté le couvre culasse avec les joints d'origine en serrant les deux vis à 10 Nm.



C'est beau...

J'ai remonté le « déflecteur de vent » entre couvre-culasse et carburateur ainsi que son petit support en tôle (une vis H-M6-10, clé de 10 mm) pour les nettoyer. Voir 27-JUN-2023. Vis lubrifiée à la graisse cuivrée.

J'ai rincé deux fois à l'eau très chaude et au liquide vaisselle (la première fois) le réservoir avant d'y verser 5 litres (4 neufs, 1 usagé) de vinaigre blanc chauffé à 46..47°C (1 litre au micro-ondes 850 W pour 3 minutes). J'ai bouché le réservoir avec un embout conique de cartouche silicone. J'ai laissé agir 12 heures en mettant le réservoir tantôt à l'horizontale, tantôt à la verticale.



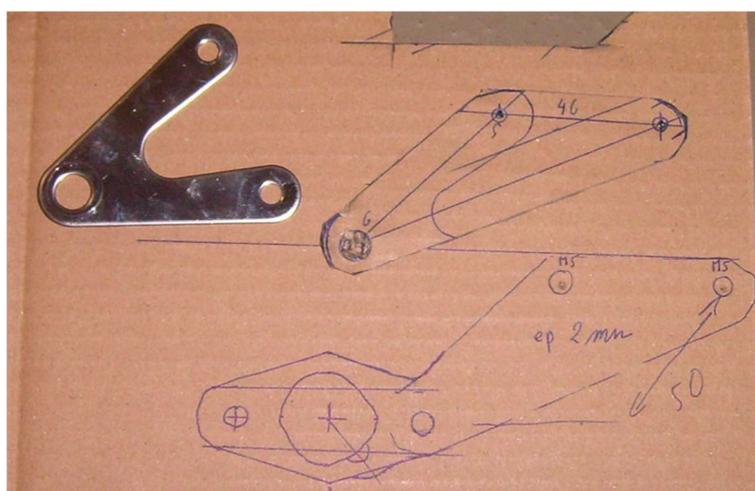
Photo tournée de 90°, c'est absolument étanche.

De temps en temps j'ai observé l'intérieur du réservoir : d'abord une soupe translucide blanchâtre qui est devenue peu à peu opaque, orange et très chargée en particules. La rouille est complètement partie par endroit, laissant un beau métal blanc.

Au bout de 12 heures, j'ai récupéré le vinaigre et j'ai rincé le réservoir avec de l'eau chaude sanitaire (environ 55°C chez moi). D'abord avec 10 litres. Puis avec environ 5 litres et du liquide vaisselle et ensuite encore 5 fois (total 7 rinçages) avec environ 3 litres secoués dans tous les sens. J'ai cru que l'eau ne ressortirai jamais claire. C'est toujours vers la fin du rinçage que sortent encore de grosses particules noires.

J'ai vidé autant que possible l'eau du dernier rinçage mais il en restait un peu. Un coup d'œil aux entrailles du réservoir : c'est nettement mieux. Même le métal à nu sous le joint du bouchon de réservoir a été dérouillé, mais un léger film de rouille se forme presque instantanément là où je peux observer. Il s'enlève facilement avec un chiffon. J'ai versé 1 litre d'acétone pour finir. J'ai secoué dans tous les sens et je l'ai récupéré. Cela devrait chasser l'eau restante et permettre un séchage rapide. Une heure de séchage plus tard, j'ai pulvérisé une bonne dose de WD-40 (« water dispersant », formula number 40) dans le réservoir pour encore chasser de l'eau éventuelle et limiter la formation du léger film d'oxyde. Opération réservoir enfin terminée ! Je suppose que mettre un filtre à essence serait une bonne idée. Il doit y avoir des risques de voir passer encore pas mal de microparticules dans le carburateur. Non pas que cela le boucherait, mais je pense à des dépôts, ce qui n'est jamais bon dans des organes mécaniques au débit précis.

J'ai déposé le support de compteur (2 vis, clé de 8 mm) pour observer la vis de fixation droite de la serrure du contact (1 vis Philips n°3 M6-11, même pas dans les microfiches). J'ai essayé de prendre quelques mesures pour un support de compte-tours. J'ai fabriqué un premier gabarit en carton, sans doute pas assez rigide, ce qui m'a permis d'en dessiner un second. Je suis parvenu ensuite à un compromis intéressant avec le support d'origine, vissé en un seul endroit mais comme il s'appuie sur un des bossages du té supérieur de fourche, il semble très stable. Il faudrait « juste » lui ajouter une patte...



Le support d'origine (trous de 6 et 10 mm), le premier gabarit et le second en bas.

Je suis assez exigeant pour le compte-tours :

- il doit être à droite du compteur pour laisser la molette de remise à zéro du totalisateur partiel libre,
- il doit être proche du compteur, pour un ensemble compact,
- je veux une lecture horizontale,

- je veux des faces avant d'instruments parallèles et dans le même plan.
- (Idéalement il serait monté sur silent blocks... 😊)



Voilà ce que ça donnerait, pas mal, non ?



La fixation temporaire se prenant entre serrure du contact et le té.

L'entraxe entre seconde vis de fixation et trou libre est exactement de 50 mm pour avoir l'instrument horizontal.

Le support du compte tours fait 1,93 mm d'épaisseur. Pour compenser cette épaisseur sous la seconde fixation de la serrure du contact, la rondelle la plus approchante que j'ai trouvé fait 2,02 mm (c'est une rondelle frein -dite Grower, avec une coupe en biais- issue de ma quincaillerie personnelle, 30 ans de collecte on vous dit...).

Il faut aussi compenser cette surépaisseur avec les vis de fixation qui sont déjà trop courtes d'origine : Elles font 11 mm sous tête et prennent en sandwich un support de 5,5 mm. Elles ont donc à peine 5,5 mm de prise. Le filetage dans le bossage du té peut recevoir au moins 11 mm de filetage. On peut donc logiquement y passer à présent une vis de $5,5+2(1,93..2,02)+11=17,5$ mm. La tête des vis Philips d'origine fait 10 mm de diamètre, il reste 1 mm de jeu radial avec le voisinage, il n'y a pas de rondelle sous sa tête. Je vais voir ce que je trouve en vis H ou CHC M6 avec maximum 12 mm de diamètre de tête. Si la tête CHC est trop haute, je pourrais la raboter si nécessaire.

Faudra encore faire une patte de rigidification entre support et compte-tours et on pourra faire un premier essai. Je ne sais pas comment cela va se comporter : vibrations, lecture difficile ?

A condition bien entendu que j'arrive à brancher le truc et qu'il marche !

11-AOÛ-2023 : 4900,2 km

Il y a des jours comme ça où les planètes s'alignent... Travailler dans l'industrie a quelques rares avantages parfois. Ainsi je suis parti chercher à l'atelier d'outillage la meilleure vis possible pour fixer la serrure du contact dans le projet compte-tours et j'ai trouvé des vis hexacaves M6-20 mais à tête bombée qui remplaceront parfaitement les vis d'origine en termes d'encombrement. Il faudra peut-être les raccourcir.

Tant que j'y étais j'ai mesuré l'épaisseur de certaines rondelles pour voir si je pouvais faire mieux que 2.02 mm pour m'approcher de l'épaisseur de 1.93 mm du support. J'ai trouvé un reliquat de rondelles cales M6 de 0.1 mm qui empilées sur une rondelle standard me donne exactement 1.93 mm.

En passant à côté de la benne, j'ai trouvé des chutes d'alu de 2 mm dans lesquelles je pourrai faire la patte de rigidification. Je compte d'ailleurs la plier en « Z » pour aligner dans l'espace les surfaces d'appui.

Voilà plusieurs jours que je cherche une matière en feuille pour faire une rondelle de calage pour le sélecteur : métal, voir même un plastique. Je n'ai rien trouvé d'approchant les 0.4 mm. Tout est trop épais (0.8 mm) ou trop fin (0.2 mm ; non je n'en prendrai pas deux ! Pas tout de suite...). En voyant les chutes de nos capteurs qui font 0.35 ou 0.40 mm d'épaisseur selon les variantes, je me suis dit « va pour du PET, ce n'est pas hyper stable mais ça sera mieux que rien pour le moment. Faudra sortir le ciseau et le cutter. » Pas la peine, les mécanos qui changent les outils en production avaient par hasard sorti leur emporte-pièce dont le coffret comporte une douille de 14 et une autre de 20 mm ! Elle n'est pas belle la vie ? Je devrai me laver la queue des fois qu'on me suce d'ici ce soir...



Vis M6-20, rondelles M6 de calage, autres rondelles de 14 mm en PET, Support avec rondelles M3 pour « boucher » le trou de 10 mm et petite ébauche de patte en alu.

13-AOÛ-2023 : 4900,2 km

J'ai monté une cale de 14 X 20 X 0,4 [mm] en PET entre le sélecteur et son axe. C'est un peu trop serré : presque plus de jeu en bout de sélecteur mais la course n'est plus libre. Je dois être trop proche du maxi. Je vais voir ce que je peux trouver en 0.35 mm d'épaisseur et recommencer.

J'ai un peu plié ma patte en aluminium (en forme de Z) pour avoir un déport de l'épaisseur du support de compte-tours (c-à-d environ 2 mm) et j'y ai percé deux trous de 5 et 6 mm à 50 mm d'entraxe. Ensuite j'ai fait un montage à blanc de tout le système du compte-tours et c'est parfait. Il faut encore que j'embellisse les contours de la patte (arrondis, bords droits ébavurés) et ça devrait être fini côté montage. Il restera le raccordement électrique.

Craignant la rouille dans le réservoir, je me suis décidé à le remonter pour vite le remplir avec de l'essence. J'ai repris le robinet d'essence et le vieux joint torique d'origine. Le robinet est très « dur ». Un petit coup de lubrifiant par une arrivée de carburant et tout allait bien mieux. Les joints avaient séché je suppose. Quant au joint torique, je le trouvais soudain très petit dans le logement de la pipette de sortie du réservoir. Il est incroyablement dur au toucher. Nouvelle mesure : il est passé de 12 X 1,12 [mm] à 10 X 1,11 [mm] ! Il a dû sécher et rendre une partie des hydrocarbures absorbés. Dans l'autre direction, le tore fait 1,25 mm. Il doit donc être écrasé. J'ai mesuré le diamètre à la base de la crépine, là où vient le joint : 10,6 mm soit exactement le diamètre donné par Internet lorsqu'on cherche ce fameux joint.

Que faire ? J'ai une boîte de joints toriques parmi lesquels j'ai pris un 10 X 1,5 [mm], ce qui était le plus approchant (à volume identique c-à-d joint incompressible, ça fait du 10,6 X 1,46 [mm]). Il s'agit bien sûr de NBR standard (OK à moyen terme, mais pas l'idéal pour de l'essence, il faudrait un caoutchouc fluoré « Viton », FPM, FKM, etc) et au toucher il est super mou/souple. Je dirai plutôt 60 que 70 shore A (c'est une mesure de dureté d'élastomère ; le standard est à 70 et ça va jusqu'à 90, de 10 en 10 de 60 à 90). J'ai lubrifié le joint et je l'ai monté en l'enfilant sur la partie lisse de la crépine, côté robinet avant de monter la crépine elle-même. J'ai mis un peu de Téflon sur le filetage de la pipette du réservoir (clé de 23 mm, serrage modéré à la main lorsque le robinet est en butée), pas pour l'étanchéité mais contre le grippage futur. Les métaux entre réservoir et robinet ne me semblent pas très compatibles sur le long terme.

Ensuite j'ai remonté le réservoir (clé de 10 mm devant, 12 mm derrière, serrage modéré à la main) en prenant soin de lubrifier à la graisse cuivrée les filetages. Avant il aura fallu raccorder le reniflard. Comme toujours la mise en place du circlip bas de gamme est un peu pénible. La sortie se raccorde réservoir monté et c'est plus simple. J'ai remis l'essence de la bécane et pas de fuite constatée.

J'ai fini par remettre la trousse à outil à sa place en y incluant, en plus de la clé Allen de 4 mm, les deux rondelles m'ayant servi à ouvrir les bouchons de visite sur le carter d'alternateur.

14-AOÛ-2023 : 4900,2 km

Au boulot je suis allé à la poubelle me chercher des chutes de feuilles de PET de 125 et 175 µm. J'y ai refait des rondelles de 14 X 20 [mm]. J'espère qu'un empilage de 2 x 175 µm=0,35 mm règlera mon problème de sélecteur un peu dur.

Pour la fixation du compte-tours j'ai aussi pu me procurer un écrou borgne M6. L'emporte-pièce étant de sortie, j'ai essayé avec peu de succès de me découper 2 rondelles de 95 X 104 [mm] en 2.5 et 1 mm d'épaisseur dans une chute de revêtement de sol et une autre d'élastomère. Ce sera pour essayer de

caler au mieux le compteur dans son support (rattrapage du jeu dû au vieillissement du silent-block d'origine).

J'ai commandé en ligne un lot de 10 joints toriques en caoutchouc fluoré FKM pour remplacer celui du robinet d'essence. Le lot port compris est 50 à 70% moins cher qu'un seul joint Honda (parce que le port pour le joint est de 2 à 3 fois le prix du joint !). En revanche je me suis contenté d'une dimension approchante plus standard : 10,5 X 1,5 au lieu de 10,6 X 1,3 [mm]. Les différences et la taille du logement nous laisse encore dans la plage des 15 à 30% de compression normalement utilisée. Je n'ai pas réussi à trouver de joint avec un diamètre de tore de 1,3 mm et en caoutchouc fluoré. J'ai mis plus de priorité sur la matière que sur la taille exacte pour résister au carburant sur le très long terme.

Le réservoir ne fuit toujours pas après 24 heures : le joint torique 10 X 1,5 [mm] en NBR60 issu d'un coffret de hard discount alimentaire semble faire l'affaire au moins temporairement. Je précise que mon frère avait fait le plein avec du SP98-E5 le jour de l'achat.

J'ai fini les contours de ma patte en alu avec ma petite ponceuse à bande verticale (au P120). Elle est superbe à présent. Ça fait « quali » comme disent les jeunes Youtubeurs experts auto proclamés.

J'ai calé à nouveau le jeu axial du sélecteur. Plusieurs essais et j'ai fini avec un empilage de $0,175+0,125=0,30$ mm. Bizzare.

Charge de la batterie, raccordement et tentative de démarrage. Elle a démarré avec beaucoup de mal au bout de très nombreuses tentatives (ressenti 20). Elle tient si mal le ralenti qu'il faut en permanence jouer avec la pognée des gaz. J'ai l'impression que le starter est sans le moindre effet. En jouant avec la vis de ralenti sur le côté droit du carbu, j'ai pu me passer de tenir la poignée des gaz. Dès que le moteur chauffe, le ralenti augmente et il faut à nouveau jouer avec la vis de ralenti, à la baisse cette fois. J'ai injecté un peu de nettoyant pour frein dans la boîte à air pour voir si le régime augmentait : au contraire, le moteur cale. Bref ça sent le réglage difficile. J'ai vérifié la position de la vis de richesse au ralenti et elle était à 2 tours et un chouilla de la butée.

J'ai aussi pu tester mon petit compte-tours inductif chinois bas de gamme sur un fil de bougie. Il semble bien marcher. J'ai mis le voltmètre aux bornes de la batterie : 13,8 V au ralenti de merde que j'avais, c'est pas mal. Je pensais qu'on ne sortirait 13,5 V qu'à partir d'un régime supérieur.

J'ai essayé de caler au mieux le compteur avec ma rondelle de revêtement de sol entre cuvelage et silent-block, mais j'ai mal préparé mon affaire : d'abord le matériau est trop épais, mais surtout il y a plein de zones autour du cuvelage où il y a interférence mécanique. Découpe, pli de tôle... Un coup dans l'eau. Le salut est venu de l'autre rondelle de 1 mm. Elle était ouverte (car accident de coupe) et j'ai pu la caler entre le rebord de la vitre du compteur et le silent-block. Ce fut parfait pour bien maintenir le compteur.

Le manuel du propriétaire a un schéma électrique complet que j'ai étudié à la loupe pour essayer de déterminer le raccordement du compte-tours : trouver un plus après contact et une masse dans la serrure du contact. Il se trouve que ces fils sont respectivement noir et vert selon le schéma, soit exactement la couleur des fils du compte-tours. Hasard ou norme, Chinois qui travaillent bien ? On verra cela une fois la bécane tournante.

Contact mis, j'ai vérifié toutes les lumières, boutons et voyants : feu de position, croisement et route, clignos, feu stop avec les deux leviers, avertisseur sonore (qui ramone sa race !) : tout est OK !

J'ai aussi remplacé la goupille fendue qui assure la fixation du bras d'ancrage au flasque du tambour de frein AR.



La vieille et une autre plus longue, « au mieux » dans mon lot. (photo floue, désolé)

J'ai remonté les deux selles en lubrifiant à la graisse cuivrée les vis de fixations. A ce moment, j'ai vu sous la selle un ruban adhésif rouge d'électricien qui ne me semble pas d'origine. Rien ne semble endommagé pourtant.



C'est quoi ce bin's ?!

J'ai remonté les deux caches latéraux en lubrifiant à la graisse cuivrée les vis de fixations.

J'ai lubrifié la chaîne avec une bombe d'huile Décathlon pour chaîne de vélo en protégeant le flanc du pneu avec un carton. Mon idée c'est d'avoir une huile qui pénètre bien les axes des maillons. Honda dit de prendre de l'huile SAE 80 ou 90 (de l'huile de boîte de vitesses donc). Ensuite j'ai voulu emprisonner cette huile avec une seconde couche de graisse blanche en bombe spéciale chaîne de chez Louis.

15-AOÛ-2023 : 4900,2 km

Mon frère doit passer aujourd'hui pour qu'on essaie de mettre au point la carburation. En l'attendant je me plonge dans la RMT, plus précisément la carburation, puis l'allumage et les diagrammes de distribution. Je vous résume mes découvertes

	Modèle JC24 95..96 Japon	Modèle JC26 97..00 Espagne
carburateur	Keihin PD18	Keihin PD18
Référence du carbu	PDA1C	PDA1P
Gicleur principal	98	95
Gicleur de ralenti	35	38
Aiguille	Réf. JA9AD, 5 crans, réglé au 3	Non réglable
Vis de richesse (au ralenti)	-1.75 tour	-2 tours
Ralenti	1400±100 tr/min	1400±100 tr/min
Hauteur de flotteur	14 mm	Supposé identique
Avance initiale	0° av PMH à 1400 tr/min (F)	15° av PMH à 1400 tr/min
Début d'avance	0° av PMH à 1600 tr/min	15° av PMH à 1600 tr/min
Avance maxi	17.5° av PMH à 6000 tr/min	32.5° av PMH à 6000 tr/min
Pression de compression	10 à 11 kgf/cm ² à 5..6000 tr/min	12 kgf/cm ² à 700 tr/min
Rapport volum. de comp.	9,4 :1	Supposé identique (???)
Puissance maxi	7,8 kW/10,6 CV à 9500 tr/min	8.1 kW/11 CV à 9500 tr/min
Couple maxi	91 Nm à 6000 tr/min	Supposé identique (???)
Régime maxi	9950 tr/min	10500 tr/min
AOA	0° av PMH	Supposé identique
RFA	20° ap PMB	Supposé identique
AOE	30° av PMB	Supposé identique
RFE	0° ap PMH	Supposé identique

1 kgf/cm²=0.980665 bar.

La RMT précise qu'elle n'a listé que les différences, les autres choses sont restées identiques. Je pense qu'il s'agit de raisons de dépollution, à partir de 1997 il y a des différences. Celle que j'ai déjà dû citer c'est la recirculation des vapeurs d'huiles qui sont condensées et décantées, les gaz restants étant renvoyés à l'admission... Sur les modèles suisses only selon les microfiches et partout selon la RMT.

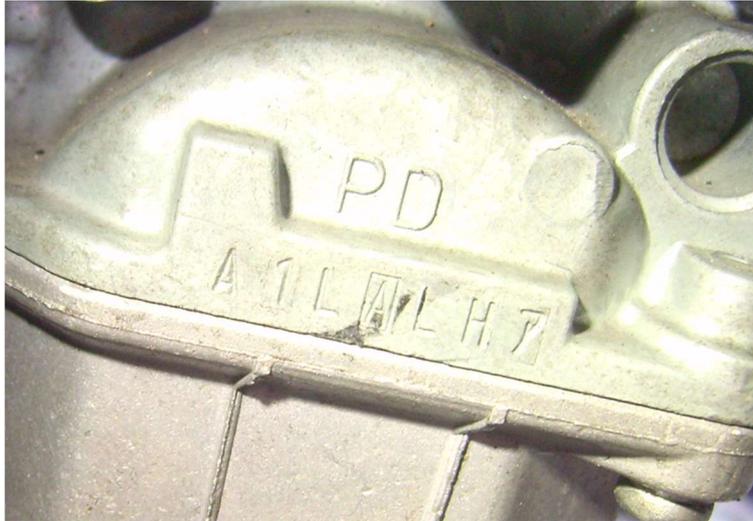
Mais sinon on voit que le carburateur a légèrement changé de gicleurs, toute la courbe d'allumage est décalée en avance de 15° (la remarque repère F-comme « fire »- sur le volant a disparu), la pression de compression est plus élevée (ce qui me fait dire que le rapport volumétrique de compression a dû changer) ce qui logiquement se traduit par plus de puissance et de couple, le régime maxi a changé (autres ressorts de soupapes ou soupapes plus légères/petites) et le diagramme de distribution reste inchangé (mêmes arbres à cames).

La vis de richesse change aussi de position, ainsi que la procédure dans la RMT. Jusqu'en 1996, c'est un réglage classique : on ouvre à la valeur préconisée, puis autour de cette valeur on cherche le régime de ralenti maxi et stable (combustion optimale, mais un poil trop riche) par quart de tour en plus ou en moins, on ajuste la valeur du régime de ralenti par la vis dite de ralenti (mais ici c'est la butée mécanique du boisseau) et éventuellement on recommence 1 ou 2 itérations (richesse pour régime maxi, puis butée de ralenti) jusqu'à être satisfait.

A partir de 1997, la RMT précise qu'il faut (seulement si on change la vis de richesse) mettre la vis de richesse à 2 tours (baptisé réglage initial), régler le ralenti avec la vis de butée à 1400 tr/min, puis diminuer le régime de 50 tr/min (donc 1350 tr/min) toujours avec la vis de butée (donc pourquoi ne

pas la mettre dès le départ à 1350 tr/min ?), puis tourner la vis de richesse pour remonter à 1400 tr/min, redescendre à 1350 tr/min avec la vis de butée, puis revenir à la vis de richesse jusqu'à avoir le bon ralenti et la vis de richesse à -1/8 de tour (ce que j'interprète par vis de richesse à -2 1/8 tours (soit -2.125 tours). A quoi servent toutes ces itérations ? On pourrait se mettre dès le départ à -2.125 tours et régler 1400 tr/min et basta, non ? Mystère.

Avant que mon frère n'arrive j'ai mis les pneus à la pression de 2 bar AV et AR (il y avait 2.1 bar à l'AV et 2.2 à l'AR) et j'ai regardé les inscriptions sur le carburateur.



PD A1LALH7...

Un PDA1L. n'est pas un PDA1C ou un PDA1P ! Va savoir si le tableau de la RMT correspond bien ? Quel bordel ! A qui se fier madame Chombier ? La fiche technique Honda avec les microfiches indique PDA1C/PDA1H... Il y a un H dans le numéro du mien, est-ce alors un PDA1H ?

J'ai dévissé entièrement la vis de richesse de ralenti pour l'inspecter. Elle n'avait rien. A peine sale et pas tordue. Petit nettoyage tout doux et retour à -2 tours de la butée. Il reste une petite trace noire sur l'aiguille qui je pense est une légère entaille horizontale faite par la butée peut-être.



On distingue un peu la zone noircie (photo avant nettoyage)

La vis de richesse au ralenti est aussi dans le kit inutilisé de réparation de carbu chinois PZ26 que j'ai. Elle semble rigoureusement identique.

Mon frère est arrivé, je lui ai fait le topo en montant le câble du compteur. J'ai trouvé le câble très peu lubrifié alors je lui ai remis une couche de graisse (à roulements, marque SKF, savon de lithium pour ceux que ça intéresse). En serrant modérément la vis de fixation côté roue, j'ai réussi à péter l'anneau

de fixation au bout du câble : c'était déjà trop fort et rageant ! Ça tient très bien mais ça m'agace au plus haut point.

Nous avons redémarré le moteur starter tiré fond : le moteur a démarré aussitôt. Très vite il faut fermer le starter et jouer avec la poignée de gaz pour éviter de caler. Mon compte-tours inductif chinois déconne à plein tube. En gros avec un régime assez stable à l'oreille, il varie souvent de 500 à 2000 tr/min. On ne peut pas compter dessus. Comme moi hier soir, on a joué avec la vis de butée de ralenti, tantôt plus ouverte, puis en chauffant tantôt plus fermée. Je trouve que la moto vibre beaucoup (calage à 360° c'est normal en soi). A l'oreille (et par comparaison avec ma vieille Suzuki GS500 E à 1300 tr/min et ma R1100 RT à 1100 tr/min) je trouve le ralenti beaucoup trop haut, instable et toujours près de caler. Il faut que je raccorde le compte-tours pour enfin savoir où on en est du régime moteur. Cela sent fort l'essence, elle doit tourner trop riche. C'est aussi ce que semblait me dire les calottes des pistons.

En Crocs, je sens de l'air sur mon pied : C'est le reniflard moteur qui expulse au rythme des deux pistons qui descendent ensemble. C'est normal. Il y a cependant une seconde source dans le même coin. C'est un petit trou dans le pot à la jonction entre tube et silencieux. Très vite de l'eau noire en sort et fait une petite flaque : c'est un trou pour l'eau de condensation. Il y a le même de l'autre côté. C'est normal aussi. Ouf !

Il fallait faire un tour pour chauffer la bécane sur route. A deux nous avons descendu la moto des chandelles et du cric. La voilà enfin à nouveau au sol. Serrage de l'étrier de frein (31 Nm, clé de 12 mm) et de l'axe de roue AV (63 Nm, clé de 17 mm). Puis on cale la roue AV contre un obstacle fixe et on fait pomper la fourche plusieurs fois. C'est seulement là qu'il faut serrer la vis de bride de l'axe de roue AV (22 Nm, clé de 12 mm).

Ensuite on a vérifié la tension de la chaîne (20 à 30 mm de flèche, un poil trop lâche) et l'alignement de la roue AR avec un mètre ruban entre les centres théoriques des axes (bras oscillant-roue AR). On a trouvé 2 à 3 mm de différence (axe pas assez tiré à gauche ou trop tiré à droite). Il y a bien des repères sur le bras oscillant et le dernier qui est passé par là à aligner à gauche et à droite les bords des rondelles d'appui de la visserie. Mais ces rondelles n'ont pas le même diamètre extérieur (et peut-être intérieur aussi !) : 31 et 32 mm. On est déjà faux de 0,5 mm (au rayon). Nouvelles mesures répétées au mètre ruban en prenant plusieurs références et nous décidons de tirer de 1 mm l'axe du côté gauche (écrou clé de 12 mm, contre-écrou clé de 10 mm). Comme le tirant est fileté M6, cela fait pile un tour d'écrou. Ensuite serrage final de l'axe de roue (90 Nm, clés de 17 et 22 mm).

Je suis parti faire le tour du lotissement pour tout vérifier et j'ai cru entendre un petit bruit métallique derrière moi. Je donne la moto au frérot pour un vrai tour et il se met à pleuvoir... Pour le reste de la journée. Il y a des projections d'huile (ou de gazole ?) de la chaîne sur la plaque d'immatriculation.

On rentre la moto, béquille latérale avec une cale en bois pour redresser un peu la moto et on l'a fait encore tourner 10 minutes. Ça chauffe, ça vibre, ça pue et ça fait trop de bruit (pour moi). Parfois le cuvelage de phare vibre. Les deux échappements ont des températures similaires à 2 ou 5 degrés près selon l'endroit où je pointe le thermomètre IR à visé laser. Il semble qu'on puisse rouler ainsi (vis de richesse à 2 tours et vis de butée de ralenti au mieux). A force de tirer à fond sur le starter, l'extrémité de la gaine du câble est sortie de son logement pincé sur le carburateur (voir au 18-JUN-2023). Je l'ai refixée et très vite elle se déboîte à nouveau. La petite vis Philips M3 ne se prend que sur 3 filets dans une tôle ultra fine, si on sert plus fort on va foirer le filet. Mon frère a marqué la position maximum d'ouverture du starter au guidon avec un marqueur à peinture, se promettant de ne plus dépasser cette limite.

La moto a 4901,0 km et on décide de profiter du moteur chaud pour vidanger. Montage un peu spécial avec douille de 17 mm, cardan et rallonge longue pour atteindre en latéral par la tringlerie du sélecteur la vis du bouchon de vidange. J'en profite pour me brûler l'avant-bras sur le coude d'échappement gauche. Le bouchon vient bien et le déflecteur d'origine fait bien son boulot en déviant le jet vers mon bac de vidange. La surface d'appui du joint est en parfait état. Comme précisé par la RMT, avec le coupe-contact enclenché, je mets trois petits coups de démarreur pour parfaire la vidange. Faut-il mettre la moto droite ou penchée pour vidanger au maximum ? C'est toujours en la redressant qu'il en sort à nouveau. La réponse est donc moto et moteur verticaux.

Concernant le bouchon de vidange c'est du M12 avec un pas de 1,5 mm. Le prédécesseur a laissé un joint en alu très déformé (sans doute celui d'origine), il est bien large et fait 12 X 21 X 1,5 [mm]) doublé d'un second joint... De 14 mm !... En fibre ! C'est un joint de plomberie pour eau froide !



Je gueule, je gueule, mais c'était étanche, sans rien abimer. Pas mal en fait...

J'ai ajouté un petit aimant en terres rares, collé avec un peu de pâte à joint. Je rêve qu'il chope un bout de métal. Il n'y a pas de filtre à huile (comme sur les tondeuses !) alors tout ce qui peut aider sera le bienvenu.



L'aimant a une diagonale de 4,1 mm et j'ai percé à 4,5 mm.

16-AOÛ-2023 : 4901,0 km

A l'usine je suis parti en recherche d'une vis CHC M3 pour remplacer la vis cruciforme qui pince le bout de la gaine du câble de starter côté carburateur. Et tant que j'y étais j'ai trouvé des vis FHC M4-12 pour remplacer les vis qui ferment le bocal de liquide de frein.



Pour des vis FHC, le 12 n'est pas la longueur sous tête mais la longueur totale.

Ma vis CHC M3 aurait dû être une M4 !

Découpe aux ciseaux d'une nouvelle rondelle de calage du compteur.

J'ai redécoupé une nouvelle rondelle de calage de 1 mm d'épaisseur pour le compteur. Un peu plus petite 85 X 95 X 1 [mm], je l'ai faite à la paire de ciseaux. Les bords sont moins réguliers mais au moins je ne l'ai pas ouverte par mégarde. Son élasticité permet de la monter juste derrière la vitre du compteur.

J'ai remplacé les vis du bocal de liquide frein par deux vis FHC M4-12 (clé Allen de 2 mm ; c'est tout petit mais ça riipe infiniment moins qu'un tournevis Philips cruciforme n°1...)

Quant à la vis de blocage de la gaine du câble de starter sur le carburateur, je me suis trompé. Ce n'est pas une M3 mais une M4. Je retournerai demain en chasse à l'usine.

Même si un joint alu, comme celui d'origine, serait sans doute le plus adéquat (surtout sur un carter en alu), je n'ai trouvé que deux joints en cuivre de 12 mm dans ma collection : le premier, très ancien, vient de chez Louis et il est extrêmement petit et fin : 12 X 15,3 X 1,35 [mm]. Le second, encore plus vieux, c'est pour le bouchon de vidange de liquide de refroidissement sur les blocs XUD PSA. Une de ses faces est bombée et il est très épais : 12 X 18 X 3 [mm]. Pour l'instant j'hésite quant à la démarche à suivre : trouver mieux ou choisir parmi ces deux-là. Je n'ai donc pas remis de l'huile dans le moteur.

Je me suis alors concentré sur le raccordement du compte-tours. J'ai d'abord vérifié la polarité des câbles du rétro-éclairage du compteur, puis le plus après contact et la masse après la serrure du contact. Le schéma électrique Honda de la notice du propriétaire était parfait : tout était correct.

J'ai commencé par étamer les extrémités des câbles rouge et noir du rétro-éclairage du compte-tours, puis j'ai ouvert les cosse de raccordement du rétro-éclairage du compteur (plus fil marron, moins fil vert). Un peu de flux décapant sur une zone plate des cosse que j'ai ensuite étamée. J'ai tout soudé ensemble et remonté les cosse dans leur gaine de protection après avoir mis deux morceaux de gaine thermo-rétractable pour joindre ces deux câbles.

Ensuite j'ai prolongé le plus (câble noir) et la masse (câble vert) du compte-tours avec hélas un câble de la mauvaise couleur (vert avec vert et noir avec marron ; je n'avais que ça). Sertissage, décapant, étamage côté compte-tours, sans oublier une petite gaine thermo rétractable.

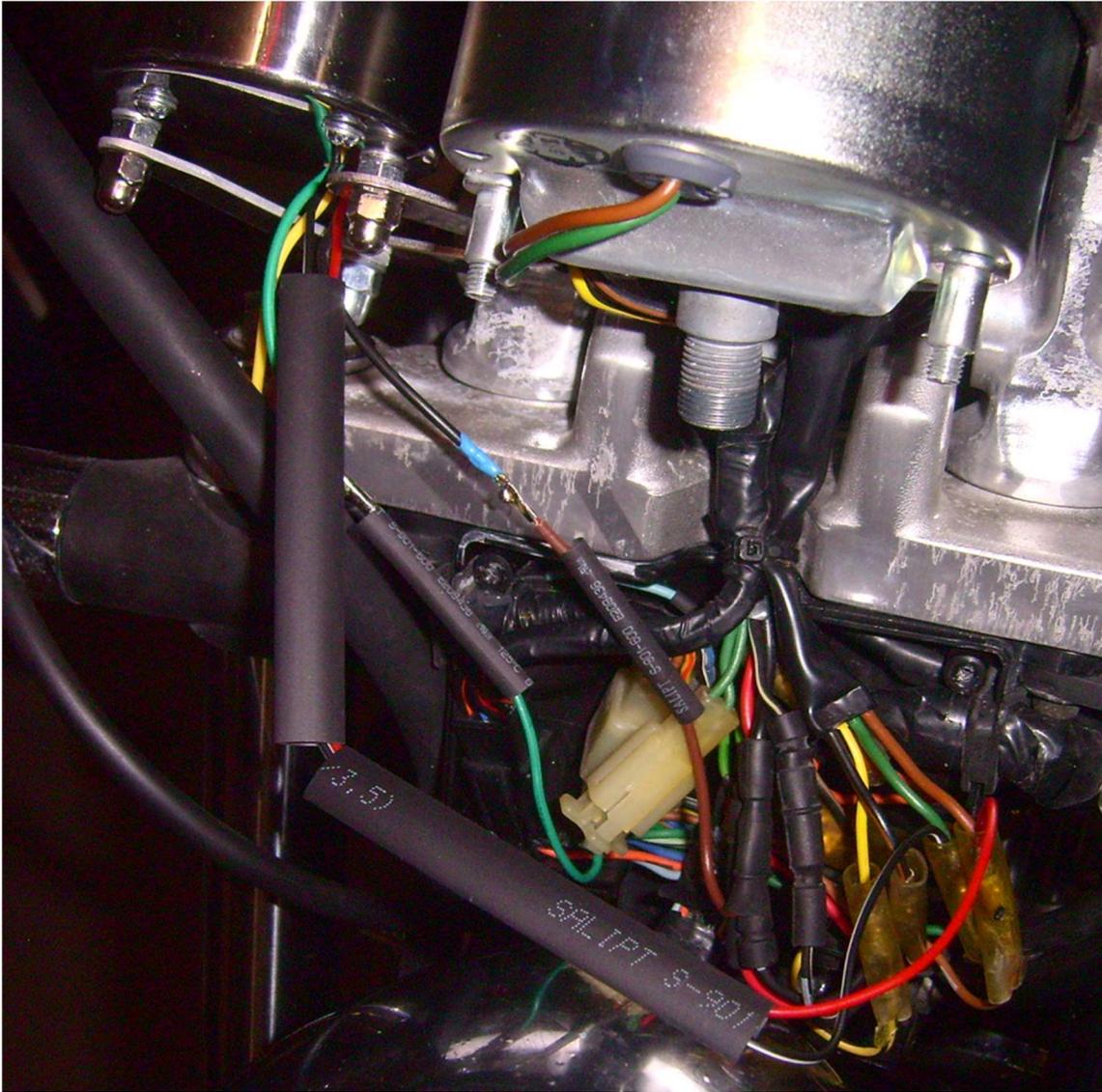
J'ai pu ouvrir la cosse du plus après contact (câble noir) et refaire le même coup que pour le rétro-éclairage : décapage d'une zone plane, étamage et soudure avec l'autre extrémité de mon fil marron déjà étamée. Il a suffi de forcer la cosse dans sa gaine de protection et voilà.

Pour le câble vert de masse, il y avait un connecteur double que j'ai ouvert. J'ai réussi à en extraire une cosse type « faston » et comme avant, je me suis greffé dessus : décapage, étamage et soudure. Remontage dans le connecteur et remontage du contre-connecteur.

J'ai contrôlé toutes les connections : l'allumage des feux de position déclenche le rétro-éclairage des deux instruments. Le voltmètre indique bien une mise sous tension du compte-tours à la mise du contact et un circuit ouvert dans le cas contraire.

Il reste pour une autre séance le raccordement du dernier câble jaune du compte-tours au moins (câble jaune vert) du circuit primaire d'une bobine d'allumage. Il faudrait faire un essai moteur tournant avant de tout souder... Et pour cela il faudra démarrer le moteur, donc y remettre de l'huile, donc fermer le bouchon de vidange donc se décider pour un joint. Et nous voilà au même point qu'avant.

Au fait, un tour dans les microfiches en ligne indique un carburateur Keihin PDA1D A de 1995 à 96 et un PDA1L A de 1997 à 98 et un PDA1P A en 1999 pour les modèles allemands comme celui sujet cette prose. Rien qui ne corresponde avec la RMT (modèle français ?), mais plutôt avec les inscriptions sur le carbu qui équipe la bécane. Petits détails, le carburateur du modèle 1998 pour la Suisse est un PDA1J A, pour la France c'est un PDA1H A, en 1995 la version française du carbu est PDA1C A. Punaise c'est le premier qui correspond à la RMT ! On ne trouve aucune autre donnée à comparer pour comprendre les différences. Bref, aujourd'hui pour savoir, il faudra démonter. Sinon vous pouvez faire de la spéléo en microfiches pour vos longues soirées d'hiver.



J'espère que cette photo illustre un peu les propos ci-dessus.

17-AOÛ-2023 : 4901,0 km



J'ai trouvé une vis hexacave M4-8 (clé Allen de 2 mm) au boulot, mais à tête arrondie qui est plus jolie, plus légère et remplace visuellement au mieux la vis cruciforme en place. Il y a une rondelle frein sous la vis et je l'ai remplacé par une autre, que j'espère moins fatiguée. Je l'ai monté le soir venu. Il ne faut pas serrer trop fort pour ne pas foirer le filet du support en tôle fine, surtout qu'avec une « vraie » clé, l'effort excessif est vite atteint.

J'ai cherché en ligne un joint de bouchon de vidange de 12 mm en aluminium.

- L'équivalent à l'origine existe chez Restagraf par paquet de 3 (réf. 227390) ou 10 (réf. 7390), chez Norauto ou en ligne. Très cher pour un joint, le meilleur marché semblant être chez Norauto. Il est spécifié pour Daihatsu, Lexus et Toyota (toutes des marques de Toyota), un vrai standard japonais j'imagine.
- Les approchants font tous 12 X 18 X 1,5 [mm] et sont bien meilleurs marchés
- Sauf le modèle le plus fin chez Louis en 12 X 16 X 1,5 [mm] au tarif plancher par 5.

Il faut aussi un support de certificat d'assurance. A cette heure je pense passer dans l'économie réelle chez Norauto pour des joints parfaits (comme ça je dormirai mieux, tant pis pour le prix un peu élevé pour un simple composant industriel) et Dafy juste à côté pour le support.

Pour le dernier raccord du compte-tours, j'ai déposé le réservoir (et donc forcément les deux selles) et je l'ai laissé connecté pour pouvoir faire tourner le moteur. Il s'agissait juste d'avoir accès au primaire des bobines en reculant un peu le réservoir.

Comme hier, j'ai allongé le câble jaune sortant du compte-tours. Ma première tentative a lamentablement échoué, alors j'ai dû raccourcir les deux câbles et je les ai simplement soudé bout à bout en entremêlant les brins individuels. N'ayant pas de câble jaune, j'ai dû me contenter d'un câble bleu que j'ai entièrement recouvert de gaine thermo rétractable et mené par le boîtier sous le compteur, le long d'un gros faisceau à droite de la colonne de direction jusque sous le réservoir.

Cherchant le moins du circuit primaire des bobines, il y avait pour chaque bobine un câble jaune et noir et un câble vert. J'ai dû me replonger dans les schémas électriques du manuel et de la RMT : pas moyen de savoir lequel est au moins. Le compte-tours « devrait » avoir un câble pour le signal qui est jaune et noir selon certains descriptifs de vendeurs chinois. Comme toutes les autres couleurs de câbles correspondaient à celles sur la bécane, on se dit que ça devrait le faire sur le câble jaune et noir. Mais sur les schémas, c'est le câble vert qui « semble » être le moins. A moins que ce compte-tours ne se branche sur le plus de la bobine ?

Bref il va falloir essayer. Les câbles des bobines ont des cosses et des protections identiques à celles en provenance de la serrure du contact. J'en ai ouvert une et je me suis repiqué là-dessus comme hier encore : décapage, étamage, soudure. Contact. Petit coup de démarreur (oui sans huile, je sais c'est pas bien) pour voir si l'aiguille du compte-tours bouge : RAS.

Bon on va attendre de remettre de l'huile et on va essayer. La soudure sous le réservoir à main levée avec tous les fils en suspension, ce n'est pas très confortable, mais vous vous en doutiez, non ? Si je pouvais ne pas avoir à y retourner...

J'ai réfléchi où mettre le support de certificat d'assurance. Sous une vis latérale de fixation du réservoir. Ça m'a l'air bien.

18-AOÛ-2023 : 4901,0 km

Je suis passé chez Norauto et Dafy acheter des joints identiques à l'origine et un support de certificat d'assurance.

20-AOÛ-2023 : 4901,0 km

Les joints Restagraf ont une sorte de couche bleue de part et d'autre, pas les Honda d'origine. Cela ressemble à ce qu'on trouve sur des vis pré-enduites de frein filet. Peut-être un produit qui entre dans les anfractuosités du métal quand les surfaces ne sont plus parfaites ? Cela explique sans doute les 5.49 € pour 3 pièces.



J'ai nettoyé le dessous du moteur, puis j'ai monté un joint Restagraf en serrant le bouchon à 25 Nm (clé de 17 mm). J'ai versé 1,3 litre d'huile Total Activa 7000 pour moteurs à essence. Je me suis mis sur la moto pour la redresser bien verticalement avec le bouchon de remplissage posé sur l'orifice de remplissage. Le niveau s'établit à 50% de la hauteur [MAX-MIN]. On ajustera après le premier essai routier. J'ai retiré le joint torique 18 X 3 [mm] du bouchon de vidange pour noter la position du bouchon une fois serré en butée. C'est pour ne pas le serrer à l'excès (c'est du plastique de 25 ans !) une fois le joint en place. Par expérience, il faut toujours un peu le serrer pour éviter un suintement à la longue. J'ai mis deux petits coups de pointeau sur le bouchon et le carter pour bien les appairer.

Premier démarrage, du premier coup avec le starter tiré. Le compte-tours ne tourne pas... Bon alors c'est peut-être bien le fil jaune du compte-tours sur le fil jaune et noir de la bobine (le plus du circuit primaire selon moi) ? J'ai dessoudé le fil en provenance du compte-tours sur un des fils verts (le moins) de la bobine et j'ai recommencé sur un des deux fils jaunes et noirs : décapage au flux, étamage et soudure. Remontage du cache plastique sur les cosses. Je n'ai pas fait de photo mais les cosses et leurs protections en plastique sont rigoureusement identiques à ce qu'on trouve derrière la serrure du contact.

Une petite note de l'électricien : les câbles qui sortent du compte-tours sont des 0,25 (rétroéclairage) et 0,50 mm² multibrins. Tout ce que j'ai ajouté est en 0,75 mm² multibrins, parce que je n'avais que cela et que c'est plus gros que les câbles du compte-tours.

Nouveau démarrage : bingo ! L'aiguille du compte-tours se déplace, ça marche ! A bas régime, le compte-tours tremble. Pas étonnant, il est en porte à faux sur un support pas infiniment rigide, encastré à des kilomètres, avec un poids relatif important vis-à-vis du support.

J'ai installé tout le câblage au mieux, surtout le fil du signal qui passe la colonne de direction (laisser du mou), j'ai chauffé toutes les gaines thermo rétractables et j'ai fermé le capot qui cache tous les fils derrière le phare. J'ai remonté le cuvelage du compteur et j'ai refixé le câble de compteur. J'ai enrubanné les fils sortant du compte-tours pour mieux les protéger.

J'ai remonté le réservoir ainsi que le support de certificat d'assurance sur la fixation gauche du réservoir.



Le support ne touche rien, même avec le guidon en butée. Mais c'est au millimètre.

J'ai remonté les selles. J'ai l'impression qu'un des filets de fixation de la selle conducteur est foiré.

21-AOÛ-2023 : 4901,0 km

Démarrage pour un essai. J'ai fait l'aller-retour à la station-service pour compléter le plein avec de l'Eurosuper (SP95-E10) : 5,25 litres à 4910,7 km, ça fait en gros du 3,9 l/100 km, sachant qu'il y a eu des essais statiques et des pertes en vidant/remplissant le réservoir pour le dérouiller. Juste avant, j'ai ajouté 50 ml d'additif Mecerun ECO 10000 que j'avais eu en cadeau avec une commande. C'est dans l'espoir de nettoyer un peu le carburateur et les chambres de combustion.

Tout semble bien fonctionner sur la bécane. Hormis les très bas régimes sur la béquille, le compte-tours ne tremble pas (à moins que ma vue de cinquantenaire qui baisse ne me trahisse). On peut passer la cinquième relativement tôt et avec l'habitude du régime moteur, on cherche désespérément une sixième puis une septième. C'est vrai que ça fait longtemps que je n'ai pas dérouillé les bielles de ma K1 et de ma R1100 RT mais ça doit être comme le vélo : bref à mon goût, c'est clairement sous motorisé. J'ai lu sur Wikimachin que le même cadre sert aussi dans la 250 et 450 Rebel, d'où sa masse.

Alors avec les pneus tout neufs, c'est vrai qu'il ne semble jamais pris en défaut par les hypothétiques et fabuleux 11 poneys, mais même avec la géométrie de cruiser (fourche très inclinée=grand empattement=stabilité de trajectoire), je ne suis pas aussi à l'aise que sur mes propres bécanes.

Mais revenons au principal : le manque cruel de puissance. On arrive assez bien jusqu'à 80 km/h, ce qui doit permettre de rester dans le trafic de façon fluide mais bien que donnée pour 101 km/h max, je n'ai jamais dépassé le 90 km/h (au compteur ! 85 en réel ?) sur le plat. A la faveur d'une descente j'ai atteint les 95 km/h à environ 9000 tr/min. Avec le bruit et les vibrations, on a l'impression d'être à 200 km/h dans sa tête. Voilà donc une famille de moteurs qui doit passer 50% de son temps au-dessus de 7500 tr/min. Impressionnant de durabilité quand on voit les kilométrages de certains twin Honda de la même famille.

Au retour j'avais ajouté 19 km au compteur, total 4920,8 km. Tout a l'air d'avoir tenu. L'arrière gauche de la plaque d'immatriculation était maculé de projections de la chaîne. Je ne souviens pas avoir dégraissé la chaîne après son bain de gazole. J'aurai dû ! Idem partout ailleurs : face interne du silencieux gauche, cadre et autre faisceau de câble. Mais c'était très facile à nettoyer. Je suppose que maintenant que la chaîne est essorée, ça sera beaucoup moins salissant.

Moteur bien chaud j'ai essayé de régler le ralenti. Il n'est pas stable : tantôt 2500 tr/min, tantôt 1500 à finir par caler tout seul, tantôt 2000. Il suffit de mettre un petit coup de gaz pour qu'il se stabilise ailleurs. J'ai fait au mieux avec la vis de richesse de ralenti devisée de 2,25 tours et une vis de régime de ralenti qui nous amène au plus stables possibles 1800 tr/min. On est loin des 1400 !

En songeant aux diverses références de carburateurs, pourquoi le réglage de la RMT pour un PDA1P « français » (-2 tours puis -1/8 ; alors que par ailleurs les microfiches annoncent un PDA1H pour la France) serait-il le même que pour notre PDA1L « allemand » ?

Par peur de fissurer l'élastomère entre boîte à air et carbu, j'ai préféré ne pas ouvrir le carburateur argumentant qu'il marchait bien jusque-là. En y songeant à présent, je m'aperçois que c'est faux en fait : mon frère n'a eu que des soucis de calage lors du rapatriement par la route en juin dernier. Le seul moyen de corriger les défauts, c'est de reprendre tous les réglages de la bécane. Cela passera forcément par une ouverture du carburateur pour le remettre au propre. Avec des bougies neuves aussi. Que faire ?

Ensuite j'ai enlevé les selles pour passer du convertisseur de rouille sur certaines petites zones du cadre où appuient les selles et deux griffes sur le réservoir. J'ai vérifié les filets des écrous et les taraudages des fixations de la selle conducteur : j'ai trouvé un petit bout de filet dans chacun mais tout semble en bon état. Ai-je monté un truc de travers ?

22-AOÛ-2023 : 4920,8 km

Au courrier j'ai reçu les 2 joints d'étanchéité dynamique à deux lèvres à contact radial... Hein ? Oui le joint pour la prise du compteur sur le moyeu de la roue AV, communément appelé « spy ».

Mon frère devrait passer demain pour faire un tour avec la bécane. Je vais discuter avec lui pour voir si on ouvre le carburateur.

J'ai remonté les deux selles. Aucune vis n'est « foirée ». J'ai complété le niveau d'huile à 75% de la hauteur [MAX-MIN].

23-AOÛ-2023 : 4920,8 km

Yannick est passé. Je vois qu'il s'accommode très mal du ralenti instable, il a passé des plombs avant de simplement enfourcher la bécane et partir, mettant de grands coups de gaz, jouant avec la vis de ralenti...

En revenant le compteur ne marchait plus. La vis de fixation du câble côté roue était partiellement dévissée. Evidemment, quel idiot je fais ! Sans la tension qu'oppose la pièce serrée (rappelez-vous je l'ai fissuré) rien ne « coince » la vis. Bon il suffit de tout remettre en place... Non ! La « prise de force » sortant de la prise à la roue est cassée. Je suppose que c'est le retrait partiel du câble qui lui a causé des chocs ou des à-coups et la pièce n'a pas résisté. Nous voilà coincé à 4934, 2 km alors qu'il a dû en faire 50 à 60.



[photo du futur proche] j'ai déjà attaqué l'insert en laiton.

Il est reparti faire un tour l'après-midi et le compteur a fonctionné. Un petit bout de métal restant doit entrainer le câble à qui mieux mieux. Nous voilà à 5010,6 km au compteur. Il trouve que la bécane marche de mieux en mieux et m'a demandé de ne pas ouvrir le carburateur pour le moment. Il adore sa bécane et était très ému en repensant à son SDS. Il a réglé le ralenti au-dessus de 2000 tr/min.

Avant qu'il ne parte, on a remis à deux la bécane sur chandelles et cric auto/cale en bois sous le cadre. Il a tenu la bécane pendant que je desserrai la vis de bride de l'axe de roue, l'axe et les vis d'étrier de frein.

Plus tard j'ai déposé la roue AV. Le vieux joint spy colle horriblement et j'ai pu le déposer en tapant radialement et en biais vers l'intérieur avec un chasse improvisé. J'ai reposé le nouveau à la main en m'aidant d'un cylindre adéquat.



Mon outil de montage était un simple flacon d'un peu moins de 50 mm de diamètre.
Le vieux joint montre où et comment j'ai tapé dessus.

J'ai voulu démonter la prise du compteur à la roue : il y a une pièce en laiton qui maintient la vis de ce mécanisme à roue et vis sans fin dans son carter en aluminium. Impossible, même en chauffant modérément. Je pense que c'est monté en force. J'ai juste réussi à déformer et détruire le laiton.

Selon les microfiches Honda, cette pièce réf. 44800-MY5-731 n'est plus disponible. J'en ai commandé une en Chine pour « Rebel CMX250 CA250 CMX250C », en espérant que le rapport de réduction est le même. La pièce est vendue avec un joint spy... Selon les microfiches Honda, la Rebel 250 de 1998 est la « CMX250C » et la pièce a exactement la même référence que sur la 125. On part donc sous de bons auspices.

24-AOÛ-2023 : 5010,6 km

J'ai finalement cédé à mes démons... J'ai fait un tableau des versions de carburateurs Keihin PD18 montés sur toutes les CA 125 Rebel, des heures dans les microfiches en ligne. Merci qui ?

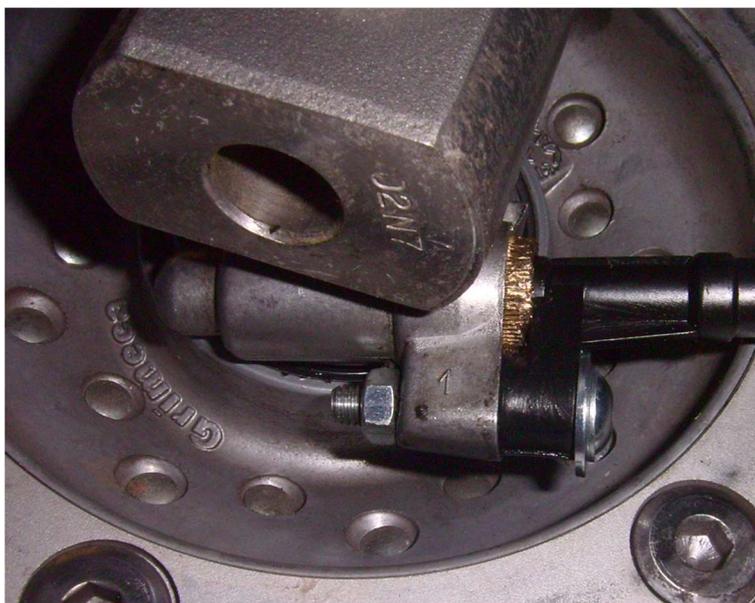
	1995	1996	1997	1998	1999
Allemagne	PDA1 D A	PDA1 D A	PDA1 L A	PDA1 L A	PDA1 P A
Allemagne bridée	-	-	PDA1 L A	PDA1 L A	PDA1 P A
Belgique	PDA1 C A	PDA1 C A	PDA 1 H A	-	-
Espagne	PDA1 C A	PDA1 C A	-	-	-
Europe	-	-	PDA 1 H A	PDA 1 H A	PDA1 P A
France	PDA1 C A	PDA1 C A	PDA 1 H A	PDA 1 H A	PDA1 P A
Italie	PDA1 C A	PDA1 C A	-	-	-
Pays Bas	PDA1 C A	PDA1 C A	-	-	-
Autriche	PDA1 F A	PDA1 F A	PDA1 K A	PDA1 K A	PDA1 P A
Portugal	PDA1 C A	PDA1 C A	-	-	-
Suisse	PDA1 E A	PDA1 E A	PDA1 J A	PDA1 J A	PDA1 Q A
UK	PDA2 A A	PDA2 A A	PDA2 B A	PDA2 B A	PDA2 C A

Il y a 13 variantes ! Index 1: C, D, E, F, H, J, K, L, P, Q et index 2: A, B, C.
La RMT a omis la version 1H de 97 à 98 pour la France.

L'Autriche, la Suisse et l'Allemagne ont toujours droit à des versions particulières. Le Royaume-Uni a la seule version avec réchauffage électrique.

J'ai encore engagé des frais pour deux bougies NGK CR6HS, 1 m de durite essence en 6 X 9 [mm] et un filtre à essence avec entrée/sortie de 6 mm. J'espère qu'il sera assez gros pour un bon débit. J'ai appris cette leçon sur ma GS500 E : avec la seule gravité, le débit n'est parfois pas suffisant. Bon un site de bécane, seulement 125 cm³, ça devrait aller tout de même...

Entre temps mon frère m'a écrit qu'il avait envie d'avaloir les bornes, alors que le temps se gâte. En attendant, j'ai remonté la vieille prise de compteur avec la roue, sans rien serré au couple, mes clés étant de retour chez mes parents. J'ai fait un montage avec un contre écrou sur une vis de fixation plus longue qui plaque bien la pièce en plastique malgré sa fissure. Le contre écrou empêche le desserrage de la vis.



Vis hexacave M5-30 à tête sphérique, rondelle large M5 et contre écrou.

J'ai aussi vérifié le niveau d'huile : on est à ~66% de la plage [MAX-MIN]. Alors conso ou assiette légèrement différente de la moto sur chandelles à l'AR ?

J'ai déposé le garde-chaîne pour nettoyer l'intérieur. Il était en effet maculé juste dans sa partie courbée du mélange à base de gazole qu'on trouvait partout au début. Il n'est pas parfaitement centré sur la chaîne et j'ai essayé d'améliorer cela en redressant les pattes de fixations. Résultat bof bof mais il y a du mieux.

J'ai aussi déposé une partie du sissy bar (4 vis H, clé de 8 mm) qui empêche d'enfourcher la moto facilement. C'est un essai pour voir si cela convient mieux à mon frère.

25-AOÛ-2023 : 5010,6 km

Je suis passé le soir chez mes parents car c'était mon anniversaire et j'en ai profité pour récupérer mes clés dynamométriques.

26-AOÛ-2023 : 5010,6 km

Bougies, durites et filtre étaient déjà arrivés, avec 3 jours ouvrés d'avance. J'ai tout récupéré et fait un crochet par la déchetterie pour vider mes poubelles de mécano.

Sachant que mon frère voulait passer le weekend pour rouler, j'ai monté les nouvelles bougies... Même avec un véhicule avec peu de kilomètres, il faut toujours vérifier les fondamentaux : la bonne huile, le niveau, les bons filtres, bien montés, les bougies, leur écartement, etc.

J'avais déjà démonté les bougies pour voir leur couleur, des NGK CR6HS. A 4776 km, avec un intervalle de changement de 12000 km, forcément celles d'origine...

Manuel du propriétaire : NGK CR6HSA

Microfiches Honda : NGK CR6HSA

RMT : NGK CR6HSA

Tout l'internet de la pièce détachée moto : NGK CR6HSA

Et l'Olive de se dire « oui la ..HSA ça doit être la version moderne de la ..HS ». Si je trouve encore des ..HS dans un vieux stock, autant coller au truc qui a servi d'origine.

Et me voilà avec mes vieilles bougies en main :



Cylindre gauche, une CR6HSA, à droite une CR6HS... Bordel de merde !

Voilà : la première que j'ai prise en main par le passé était la CR6HS, j'en ai déduit qu'elle était d'origine et c'est cela que j'ai commandé... Mais quels cons ! Moi qui ai commandé et l'auteur de cette forfaiture mécanique...

Le manuel de la bécane et la RMT indique un écartement d'électrode de 0,60 à 0,70 mm. Je contrôle les bougies en place : la CR6HSA a 0,55 mm et la CR6HS 0,40 mm. Je comprends mieux pourquoi le moteur est si poussif. Sûr que le carbu a des soucis, mais l'écartement est un compromis entre la tension délivrable par le système d'allumage et la zone de mélange carburé qu'on peut enflammer. Il semble évident que plus cette zone est grande, plus la fiabilité et la répétabilité de l'inflammation seront élevés. Je n'avais rien vérifié de ce côté. Je m'en veux.

Alors d'origine les CR6HSA sont livrés avec 0,5 mm d'écartement et les CR6HS avec 0,6..0,7 mm. J'ai vérifié aussi mes deux CR6HS neuves : elles ont toutes les deux 0,65 mm. C'est parfait. Je les ai montées, filet lubrifié, avec 12 Nm. J'ai marqué l'emplacement de l'électrode de masse pour savoir où elle se situe par rapport aux soupapes. J'aime à penser que c'est optimal si l'électrode de masse ne fait pas obstacle au flux direct des gaz entre entrée et sortie.

Et ben pas de bol : si sur le cylindre gauche, l'ECH est à 9h00 et l'ADM à 3h00, j'aimerais avoir l'électrode de masse entre 4h30 et 7h30. Elle a « atterri » à 12h00... Un bel obstacle au flux gazeux.

A droite ADM à 9h00, ECH à 3h00, électrode à 3h00... Guère mieux. Si un démontage se présente, je les permuterai pour voir si on a mieux.

A présent, penchons-nous sur les différences entre CR6HS et ..HSA. La taille « mécanique », l'indice thermique et la résistance sont identiques. Les électrodes dépassent d'autant partout. C'est quoi alors la différence ? Observons la photo : la partie à l'extérieur de la culasse est environ 2 mm plus longue sur la CR6HS.

En effet, avec les deux bougies CR6HS neuves, les fils de bougies touchent moins le couvre-culasse car environ 2 mm plus en hauteur.

Il y a aussi le dessin des anneaux en céramiques : leur profil change. Arrondis et symétriques sur la ..HSA, en profil « sapin » sur la ..HS. Cela doit empêcher les courants de fuite en créant des sauts abrupts dans le profil. Plus abrupts sur la ..HS, il n'y en a que 5, plus doux sur la ..HSA, il y a en 6.

Bon, peu importe, Honda a choisi des CR6HSA et c'est avec ce modèle qu'il faut équiper le moteur, basta ! On va se contenter des CR6HS car je me suis trompé, c'est tout. Mais ce n'est pas dramatique non plus.

Je trouve juste bizarre que les ..HSA soient vendues en 0,5 mm par défaut alors que Honda les spécifie à 0,65 mm pour leur moteur. Je pense que dans notre cas particulier, l'écartement a plus d'importance que le type ..HS ou ..HSA.

B		P		5	E	S		-11			
Thread Dimensions / Hex. Size		Construction (One or more letters may be combined)		Heat Rating	Thread Reach		Firing End Construction		Spark Gap		
A	18mm / 1" (25.4mm)	L	Compact Type	2	<div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <div style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Hot Type</div> <div style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; height: 100px; margin: 0 5px;"></div> <div style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Cold Type</div> </div>	E	19.0mm (3/4")	A	Special Design	None	Motorcycle: 0.7 - 0.8 mm Car: 0.8 - 0.9 mm
AB	18mm / 13/16" (20.8mm)	M	Compact Type (Bantam) 3/4" Hex Size	4		EH	19.0mm (3/4") Half Thread	B	Integral Terminal (Solid)	-6	0.6mm (.024")
B	14mm / 13/16" (20.8mm)	P	Projecting Insulator Type	5		H	12.7mm (1/2")	C	Low Angle Ground Electrode	-7	0.7mm (.028")
BC	14mm / 5/8" (16.0mm) JIS Type	R	Resistor Type	6		L	11.2mm (7/16")	CM	Low Angle Ground Electrode Compact Type (Insulator Length:18.5mm)	-8	0.8mm (.032")
BK	14mm / 5/8" (16.0mm) ISO Type	U	Surface Gap, Semi-Surface Discharge Gap or Supplementary Gap Inductive Resistor Type	7		S	9.5mm (3/8")	E	V-Grooved Center Electrode (14mm only) 1.5mm Insulator Projection	-9	0.9mm (.036")
C	10mm / 5/8" (16.0mm)			8		Z	Inductive Resistor Type	Z	21mm	F	Tapered Seat
D	12mm (18.0 mm)			9		Bantam Type		G	Fine Wire Nickel Alloy Center Electrode	-11	1.1mm (.044")
DC	12mm / 5/8" (16.0mm)			10		-G	Copper Core Ground Electrode	-13	1.3mm (.052")		
E	8mm / 13.0mm			11		BM---	9.5mm (3/8")	GP	Platinum Alloy Fine Wire	-14	1.4mm (.055")
J	12mm / 5/8" (16.0mm)					BPM---	9.5mm (3/8")	GV	Gold-Palladium Center Electrode (Racing Line)	-15	1.5mm (.060")
						CM---	9.5mm (3/8")	HX	Special Design		
					Tapered Seat		I	Single Iridium Spark Plug			
							IX	High Performance Iridium (0.6mmØ)			
					A-F---	10.9mm	K	2-Ground Electrode	-S	Special Gasket	
					B-F---	11.2mm (7/16")	-L	Medium Heat Rating	-E	Special Resistance	
					B-EF---	17.5mm (.708") Reach 5/8" Hex Size	-LM	Compact Type (Insulator Length:14.5mm)			
					BM-F---	7.8mm	N	Special Ground Electrode			
					No Symbol		P	Premium Platinum			
							Q	4-Ground Electrode			
					18mmØ	12mm Reach	S	Standard Type (2.5mm Center Electrode)			
					14mmØ	9.5mm (3/8") Reach	T	3-Ground Electrode			
							U	Semi-Surface Discharge			
							V	Fine Wire Gold-Palladium Center Electrode			
							VX	High Performance Platinum			
							W	Tungsten Electrode			
							Y	V-Grooved Center Electrode (14mm only) 2.5mm Insulator Projection			
							YA	Fouling Resistant			
							Z	Thick 2.9mm Center Electrode			

Extrait du catalogue NGK : le A est une construction/conception spéciale. On n'en saura pas plus. Peut-être la partie raccourcie ?

Plus tard j'ai serré l'axe et les vis d'étrier de frein au couple. Pour descendre (avec l'aide d'une tierce personne) la moto des chandelles, j'ai dû remonter provisoirement le sissy-bar pour m'en servir de point de levage pour mes petits bras musclés, puis j'ai fait pomper la fourche pour finalement serrer la vis de bride de l'axe de roue au couple.

Mon frère est repassé en journée et je vous livre ses commentaires laissés par SMS.

« Elle roule très bien, je m’amuse comme un petit fou[...] Elle a un beau ronflement et de la reprise même à « bas régime », genre 6000 tr/min[...] Mieux ça se sentait vraiment. Pas un calage. Je trouve le ralenti encore un peu haut mais elle s’étouffe sous les 2000 tr/min[...] Il est à 2200 là, à chaud. C’est pas si mal à l’oreille. Le compteur marche mais fait des sauts en fin de rapport, du coup j’ai pas la Vmax mais c’est 100 mini »

27-AOÛ-2023 : 5156,8 km

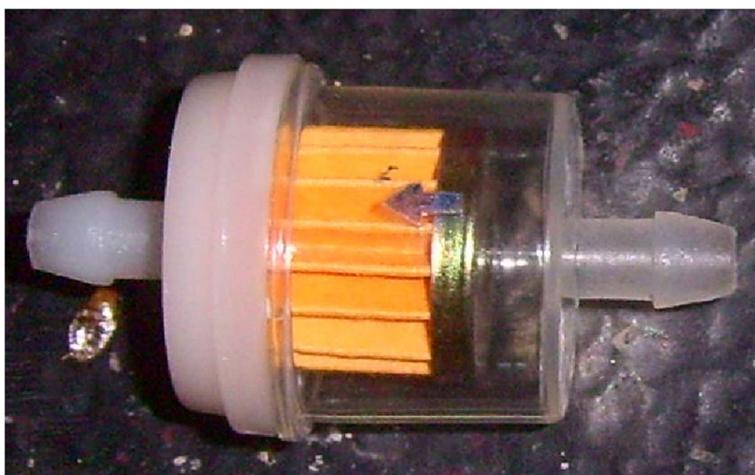
Tiens, le frerot a laissé le robinet d’essence sur ON. Hop sur OFF.

Dans la perspective du montage du filtre à essence, je suis allé retrouver dans mon stock des colliers de type japonais, vendus jadis par Louis sous la référence 1001 8005. Figurez-vous qu’ils sont encore au catalogue en 2023 à 3,99 EUR les 10 avec 9 mm de diamètre.



J’ai observé la durite essence 6 X 9 [mm] achetée en ligne et je trouve l’élastomère d’excellente qualité. Je m’attendais à une merde vu le faible prix. Pour sûr, elle ne convient pas au carburant sous pression, hein, c’est juste pour de l’alimentation par gravité ou par aspiration.

Quant au petit filtre dont j’espère qu’il ne sera pas trop restrictif, j’ai pris quelques mesures. Vendu pour un 6 mm, c’est plutôt un 1/4” (soit 6.35 mm). Jugez-en



Fabricant inconnu.

Entrée [mm] : D 6,35 - Dmax 7,63 - d 3,90 - L 12,45

Sortie [mm] : D 6,31 - Dmax 7,61 - d 3,91 - L 12,34

Lcyl 31,21 - Dtransparent 26,61 - Dopaque 27,76 - Dopaque maxi 30,67 - Ltotale 56,17 [mm]

Là où repose la durite de 6 mm, le filtre fait 6,35 (ça coince un peu, c'est mieux dans ce sens). La plus faible section de passage est d'à peine 4 mm de diamètre. Mais c'est identique sur la sortie du robinet côté Honda. Sur l'arête du profil « sapin » (là où se fait l'étanchéité en fait), on est à 7,60 mm, soit +26% d'extension (15 à 30% c'est OK, mais c'est l'endroit qui devrait vieillir le plus vite). Par rapport à la durite d'origine Honda, il faudra 31,21 mm de moins, puisque compensé par le filtre. On va monter cela prochainement. Je pense aussi vidanger la cuve du carburateur pour voir s'il y a des dépôts. J'aurai déjà fait de même avec le bol de décantation du robinet d'essence, mais il y a un joint torique à cet endroit et j'ai peur d'un délai supplémentaire en cas d'état lamentable probable.

Le filtre probablement chinois a un symbole de son fabricant (mais je ne le connais pas) et une flèche pour le sens (toujours de l'extérieur du papier, avec la surface la plus grande, vers l'intérieur). Il y a des bavures au plan de joint, partout. Je les ai délicatement éliminées au couteau et à la lime aiguille demi douce afin de parfaire l'étanchéité au mieux. Le plastique est sans doute standard (lire « pas prévu pour un contact prolongé et permanent avec des carburants »), mais je pense que ça va le faire plusieurs années. La partie transparente permettra de voir une éventuelle pollution en provenance du réservoir (au moins un certain temps).

Petit détail : il y a un bourrelet gras sur le tube de fourche droit. Je l'ai essuyé. J'ai fait pomper la fourche : nouveau bourrelet, nouvel essuyage. Je ne vois pas d'huile. Je pense que c'est mon excès de graisse entre joint et pare-poussière. On va garder ça à l'œil.

Je m'aperçois aussi que le levier de frein à main est plus relevé que le levier d'embrayage. Cela se voit bien en alignant verticalement à l'œil les deux fixations des rétroviseurs dans leur support au guidon.

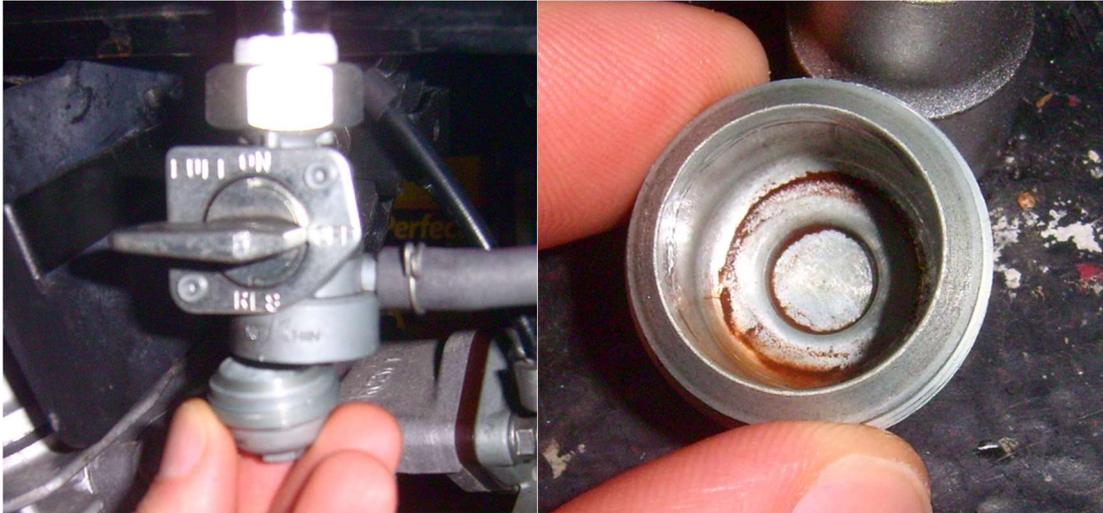
28-AOÛ-2023 : 5156,8 km

Je remarque une tache d'huile au sol, à la verticale du fourreau de fourche droit.



Fuite sous la vis de fixation de la pipe d'amortissement ?
Vis desserrée, joint de remplacement pas assez large ?

J'ai dévissé le bol de décantation (clé de 10 mm) sous le robinet d'essence. Il est venu très facilement. Le joint torique est légèrement déformé en cône (comme la forme complémentaire du bord chanfreiné du bol). Je l'ai mesuré : diamètre 18 mm, hauteur du tore 2,28 mm, largeur du tore 2,31 mm. Les recherches en ligne annoncent 18,6 X 2,4 [mm]. Le bol contient de la rouille en poudre ultrafine. Nettoyage et remontage. Serrage à la main pour retrouver en gros la position d'origine (à noter avant démontage !)



Un bol dont le design astucieux assure une efficace filtration par gravité : impressionnant !

Ensuite j'ai vidangé la cuve du carburateur. La vis de vidange étant un peu abîmée, j'en déduis que ce n'est pas la première fois que cette opération a été effectuée. La même poudre rouge ultrafine en est sortie.



Il semble évident que la rouille en poudre ultra fine a pollué le carburateur au fil des années.

J'ai monté le filtre à essence avec 4 nouveaux colliers, les deux d'origine en place étant un peu trop grands. La durite d'origine fait 125 mm. Avec un filtre de 31 mm environ, il ne faut donc plus que $125 - 31 = 94$ mm de durite, que j'ai partagé en 44 et 45 mm. A refaire, je rapprocherai un peu l'entrée du filtre du robinet, peut-être 35 et 54 mm. Le filtre ne me semble pas tout à fait au meilleur endroit. La durite amont est légèrement pincée. Si elle était plus courte, ce serait peut-être la durite aval ? En ouvrant le robinet, j'ai vu l'essence couler pour remplir la cuve, puis le pointeau a bien fermé l'arrivée. Je sais ce que c'est toujours ainsi mais l'air dans le filtre me dérange, j'aimerais qu'il soit complètement plein. Mais pas moyen.



Starter en position maxi, le moteur a démarré du premier coup pour tourner régulièrement a un régime proche des 1600 tr/min. Les bougies neuves, surtout avec le bon écartement y sont sans doute pour quelque chose. Moins de 30 secondes plus tard, il faut déjà le refermer pour que le moteur ne cale pas et en même temps, il faut donner de petits coups de gaz pour aussi éviter le calage. C'est curieux comme le starter est très vite contreproductif, mais si on ne le met pas, le moteur ne démarre pas. L'essence coule bien dans le filtre. Pas de fuite constatée. Arrêt moteur, robinet sur OFF.

29-AOÛ-2023 : 5156,8 km

J'ai commandé en ligne des joints 8 X 14 X 1 [mm] en cuivre. Encore des pièces qui vont prendre leur temps pour venir de Chine à pied.

Pas de nouvelle trace de fuite sous le fourreau de tube de fourche droit.

J'ai un peu tourné les commandes droites du guidon de façon qu'elles soient à la même position que les gauches (main ouverte avec doigts qui reposent sur le levier, le bras et le dos de la main sont alignés). Il a suffi de desserrer la bride (deux demi-coquilles, 2 vis H, clé de 8 mm) et de tourner un peu. L'ensemble « collait » au guidon. J'ai pris à tout hasard le diamètre du guidon : 22,45 mm à peu près partout avec une belle constance.

Ensuite je suis allé faire un tour pour tester la bécane. Démarrage du premier coup au starter, régime vers 1600 tr/min. Contrôles et hop c'est parti.

La bécane marche mieux, c'est indéniable. J'ai fait des accélérations au-delà du régime de puissance en quatrième pour vérifier que le moteur ne s'étouffait pas par manque de carburant (à cause du filtre à essence supplémentaire dans la ligne) : RAS. Filtre validé !

A fond, l'aiguille du compteur sursaute en permanence et il est difficile de voir la vitesse maxi. Mais une fois, j'ai dépassé les 100 km/h. Les 95 km/h sont atteints à chaque fois. Se pencher ne change rien à la vitesse maxi. Mon frère est plus léger et plus menu que moi, ça aide peut-être. Il faudra étalonner le compteur avec un GPS pour avoir une bonne idée de la vitesse réelle. Le dernier plein de mon frère était avec 5 litres de SP98-E5 alors que moi j'y avais mis 5.85 litres de SP95-E10 juste avant. Peut-être

que cela explique un peu le moteur plus vivant ? Est-ce que les kilomètres récents ont un peu dégrassé madame ?

Au retour avec 26 km de plus, moteur bien chaud, le ralenti était à 2200 tr/min. Je me suis retenu de sortir le tournevis. Un coup d'œil au réservoir, il y a comme de la fine rouille poudrée un peu partout en surface. Je suis content d'avoir mis le filtre !

Il y a encore un léger bourrelet gras autour du tube de fourche droit. Un autre presque inexistant à gauche. Toujours ma graisse entre joint et pare-poussière. J'ai tout essuyé. Aucune trace de fuite sous le fourreau droit.

Contrôle du niveau d'huile : 80% de la page [MAX-MIN]. C'est plus haut qu'après la vidange. Niveau difficile à contrôler de façon répétable, huile chaude « dilatée », dilution ? On verra à la longue.

Mon frère pense s'offrir un thermomètre d'huile de chez RR, à visser en lieu et place du bouchon de remplissage. J'ai pris quelques mesures

- Filetage M20 X 2,5.
- Hauteur de la jauge depuis la face d'appui du bouchon 125 mm.
- Hauteur de la jauge depuis le bas du filetage (là où repose le bouchon lorsque qu'on vérifie le niveau) : 113 mm.
- Joint torique confirmé à 18 X 3 [mm].
- Les dimensions M20 X 2,5 et 125 sont exactement celles du produit RR.

J'ai lubrifié l'intérieur du brin mou de la chaîne en protégeant le pneu AR des projections, pour m'apercevoir que je ne pouvais pas tourner la roue... Bref il faudra lubrifier le reste en déplaçant la moto. Une moto sans béquille centrale, ça devrait être interdit.

30-AOÛ-2023 : 5182,6 km

J'ai déplacé la moto mètre par mètre pour finir de lubrifier la chaîne.

Mon frère est passé car il avait un rendez-vous médical auquel il a décidé de se rendre à moto. Mauvais choix : il a plu des trombes en seconde partie d'après-midi. Le voilà baptiser véritable motard.

La moto a très bien fonctionné mais il a plusieurs fois glissé de l'arrière, ce qui m'étonne : les pneus sont rôdés à présent. Sont-ils si mauvais que cela ? Sans doute pas. Alors plutôt les grandes quantités d'eau et la route sale à cause de la sécheresse d'été (le fameux verglas d'été ?).

La bécane est très sale. Il a encore fait le plein avec du SP98-E5. Pas de fuite en bas du fourreau de fourche mais une grosse coulure d'un mélange rose autour du joint : c'est un mélange d'huile ATF rouge et ma graisse marine blanche entre joint et pare-poussière.

Est-ce que la trace au sol et la goutte en bord de bord pourrait venir d'une coulure au niveau du joint ? Bizarre. Il n'était que rouge l'autre fois, pas rose (donc sans graisse). J'ai mis mon doigt dans le logement de la tête de la vis de fixation de la pipe d'amortissement : tout semble sec. L'huile ne serait passée par là alors ? Hmmm.

31-AOÛ-2023 : 5324,9 km

Au courrier il y avait les 10 joints toriques 10,5 X 1,5 [mm] en FKM (caoutchouc carbone fluoré optimal pour les hydrocarbures). Je le trouve un peu moins mou que du NBR70, ça doit être du FKM80 c-à-d avec une dureté de 80 shore A. Je me demande à présent si j'ai fait le meilleur choix de taille pour remplacer un 10,6 X 1,3. A isovolume, le 10,5 étiré à 10,6 mm fera un diamètre de tore d'environ 1,494 mm. Y aura-t-il assez de place dans le logement axial ? Je pense que oui. Avec un seul choix de diamètre de tore à 1,5 mm, il aurait fallu étirer un 7,5 X 1,5 [mm] à 10,6 mm pour obtenir environ 1,3 mm de diamètre de tore. $10,6/7,5 \sim 1.416$ soit une extension de 41.6%, ce qui est définitivement trop. En se limitant à 15% d'extension, j'aurais pu aussi choisir un 9 X 1,5 ou un 9,5 X 1,5 [mm]. Tant pis. La pratique nous révélera ce qui marche et c'est bien là l'essentiel. Parfois il y a plusieurs bons compromis possibles.

04-SEP-2023 : 5324,9 km

Au courrier il y avait la prise du compteur, mais j'étais en déplacement professionnel toute la semaine.

08-SEP-2023 : 5422,9 km

Le totalisateur partiel indique 233,1 km. Je crois que mon frère cherche à faire fonctionner la réserve pour apprendre à la connaître. Il y a à nouveau de l'huile ATF rouge au pied du tube de fourche droit. Cette fois je vois bien que la source part de sous le pare-poussière droit, s'écoule le long du fourreau et tombe goutte à goutte depuis le point le plus bas.



09-SEP-2023 : 5422,9 km

Mon frère va passer prendre la bécane. J'ai essuyé les traces d'huile ATF et j'ai ouvert le pare-poussière : toute la cavité entre joint et pare-poussière est pleine d'huile. J'ai tout absorbé et j'ai remis le pare-poussière.

10-SEP-2023 : 5523,7 km

Le totalisateur partiel indique 81,2 km, ce qui me dit que sa réserve s'est enclenchée vers 5523,7-5422,9-81,2+233,1=252,7 km. En gros ça fait 250 km avant réserve, avec donc 10-2,7=7,3 litres de SP98-E5, soit encore 2,92 l/100 km.

Il y a à nouveau une flaque d'huile ATF sous le tube de fourche droit, un peu plus importante que l'autre fois. Toujours en provenance du pare-poussière. Je l'ai retiré et il y a un peu d'huile dans la cavité, beaucoup moins que l'autre fois. J'y ai mis un papier absorbant.

Pourquoi est-ce que ça fuit ? La réponse la plus évidente est que le joint ne joint pas : il avait un souci dès le départ, je l'ai endommagé en le montant ou bien simplement mal monté, étant belou.

11-SEP-2023 : 5640,8 km

Le frangin est passé en mon absence prendre sa chignole pour lui dégourdir les bielles. Il a dû retirer le papier absorbant et remettre le pare-poussière. A son retour, il y avait encore une fuite le long du fourreau de fourche. Il s'habitue à la brêle et trouve qu'elle roule de mieux en mieux. Pour profiter des derniers beaux jours, il veut reporter la réparation de la fuite au cœur de l'hiver.

Profitant de sa présence, on a remis le bras oscillant sur chandelles afin que je puisse plus tard déposer la roue et changer la prise du compteur.

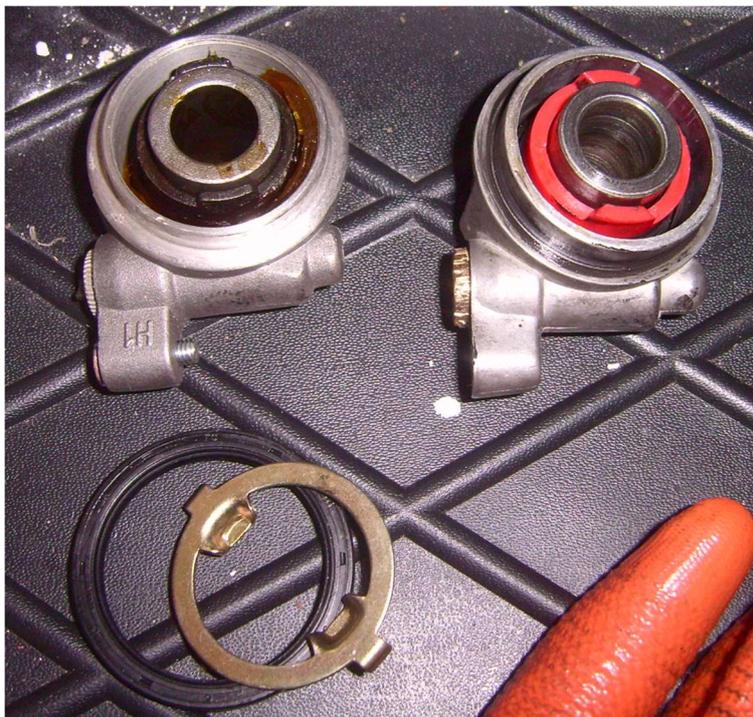
On a aussi ajusté la position du frein AV sur le guidon (clés de 8 mm) en desserrant la bride sur le guidon. Attention je n'ai pas confiance en ces brides en alu. Au serrage on ne sent pas vraiment de point de résistance. On dirait qu'on peut serrer ainsi indéfiniment jusqu'à ce que le filet lâche sans doute.

13-SEP-2023 : 5640,8 km

J'ai monté la nouvelle prise de compteur. Rien de particulier concernant le montage. Il a fallu une fois de plus tout resserrer au couple (étrier de frein AV, axe de roue, bride d'axe). J'ai essayé une vis plus courte de 5 mm pour la fixation du câble (avec un contre-écrou) mais c'était trop court. Bref tout est dans la configuration comme sur la dernière photo du 24-AOU-2023.

J'ai comparé les rapports de réduction des deux prises : toutes les deux ont la sortie qui tourne d'un demi-tour lorsque l'entrée tourne d'un quart de tour (environ hein !). Ça devrait donc le faire. J'ai aussi comparé l'épaisseur des deux pièces. L'origine fait 35.05 mm et la copie 34.80 mm. Ça devrait donc

aussi le faire. Il m'a semblé sentir un point dur dans la copie que j'ai essayé de faire partir en tournant le mécanisme à la main. On verra bien.



Copie vs. originale. Livrée avec un joint, la vis pour le câble et l'anneau d'entraînement.

J'ai repoussé la graisse au fond avec un pinceau et conservé le joint récemment remplacé.

On notera la pièce « d'entrée » en métal sur la copie alors que c'est du plastique (rouge, sans doute autolubrifiant) sur l'originale, ainsi qu'une face d'appui brute de fonderie tandis que l'autre est usinée.

Etant dans la zone, j'ai voulu inspecter de près le joint de fourche supposé fuyard. Sous le pare-poussière tout semble OK et sec. Pourtant j'ai encore essuyé de l'huile le long du fourreau au retour de mon frère (le 11-SEP-2023), en ma présence. Un reliquat de la fuite précédente ? C'est très bizarre. Bref on continue ainsi.

J'ai redescendu la moto des chandelles pour finir avec un contrôle du niveau d'huile : environ 18% (1,5 losanges sur les 5,5 dessinés sur la jauge). L'huile est encore très claire. Cela prouve qu'à cause des régimes de rotation élevés (mon frère m'a dit être presque toujours à fond avec la poignée, maintenant qu'il connaît mieux la bécane et tente de rester dans le flux du trafic), la consommation d'huile est relativement importante (et c'est normal !).

J'ai ajouté ce qu'il me restait d'huile 10W-40, $129+66=63$ g soit environ 85 ml selon les graduations du bidon ($63/85=0,741$; c'est peu plausible ; ce devait plutôt être environ $63/0,85=74$ ml). Le niveau est remonté à 2,5/5,5 soit environ 45%. Ça ferait grosso merdo 400 ml entre MIN et MAX. Ça fait beaucoup, non ?

J'ai fini avec un contrôle de la pression des pneus : Il manquait 0,15 bar devant et 0,05 bar derrière, sur un total de 2 bar théoriques partout.

14-SEP-2023 : 5770,2 km

En rentrant le soir dans mon garage, rien n'a bougé... Mais le moteur de la bécane est tiède. Il y a une légère trace d'huile le long du fourreau. A peine perceptible avec le doigt tant le film est léger. SMS à mon frère. Le compteur fonctionne mais continue à faire des siennes en « sautant » vers les hautes vitesses : de 100 km/h il descend à 80 puis remonte brusquement à 90 etc. La nouvelle prise de compteur déconne déjà ? Le câble n'est pas bon (un poil trop court et il « saute » en sortant en haut ou en bas du mécanisme d'entraînement) ? Le compteur a un souci ?

J'ai encore ouvert le pare-poussière. Derrière c'est aussi sec/humide que la dernière fois. J'y ai remis un chiffon absorbant.

15-SEP-2023 : 5770,2 km

Au courrier, j'ai reçu les rondelles en cuivre 8 X 14 X 1 [mm] pour la vis de fixation de la pipe d'amortissement des tubes de fourche et des cales d'épaisseurs de 14 X 20 X 0,1 [mm] pour caler le sélecteur avec mieux que mes cales en plastique.

Contrôle du niveau d'huile : 1,5 losange sur 5,5 soit environ 27%. J'ai ajouté des fonds de bidons que j'ai retrouvé, histoire de prévoir, car je pense que mon frère va passer pour le weekend.

81-62=19 g (environ 22 ml) de SAE 10W-50 100% synthétique.

372-219=153 g (environ 180 ml) de SAE 15W-40 minérale.

Le niveau est remonté à 4,5/5,5, soit environ 82%.

Cela nous fait grosso merdo 366 ml entre MIN et MAX ce qui reste de l'ordre de grandeur déjà trouvé précédemment.

16-SEP-2023

J'ai profité d'un passage en hyper marché E. Leclerc pour acheter de l'huile : un bidon de 2 litres d'huile Tech9 « deux roues » semi-synthétique SAE 10W-40 aux normes API SL et JASO MA2 pour 8.95 €. Son code EMB est 62413A. D'après un vieux fichier que je ne tiens plus à jour, c'est la société Durand Production à F-62440 Harnes. Mon fichier y associe à son époque certains produits Auchan, Carrefour, Futurax (mais quel nom de merde !), Norauto Carex, Space Oil (retour du nom de merde), Système U, Valco (Cora).

17-SEP-2023 : 5963,0 km

Mon frère a pris la moto deux jours. Toujours encore de légères traces de fuite sur le tube de fourche droit. J'ai ouvert le pare-poussière : presque rien dans l'espace annulaire en dessous, juste des traces. J'ai soigneusement tout essuyé.

Il dit que l'aiguille du compteur a des sauts erratiques à partir des hauts régimes, y compris sur les rapports intermédiaires. Je n'y comprends plus rien. Entre la prise et le câble d'origine chinoise, va trouver l'erreur.

Il continue de dire qu'il trouve qu'elle marche de mieux en mieux. Une action « nettoyante » du SP98-E5 qu'il utilise systématiquement ? Le réservoir lui semble aussi très propre lorsqu'il fait le plein. Le filtre avant le carburateur est tout propre alors peut-être que les plus gros morceaux ont fini leur course dans la crépine du robinet ? Il a vu 120 km/h au compteur en descente, mais c'est sans doute à mettre sur le compte du compteur instable.

Contrôle du niveau d'huile, moteur tiède : 4,5 losanges sur 5,5, soit environ 82%. Aucun changement en presque 200 km.

18-SEP-2023 : 5963,0 km

J'ai réfléchi au problème du compteur. Mon frère ne s'en souvient pas, mais nous sommes à peu près sûr que le compteur ne sautillait pas pendant les 125 km de retour le jour de l'achat de la moto.

Depuis c'est juste le câble qui a été changé. Tout de suite après, la prise a cassé... Parce que le câble s'est dévissé. Ou avait-il un point dur ? Trouvant qu'il manquait de lubrifiant à neuf, je l'ai badigeonné de graisse SKF NGLI grade 2 lors du montage.

Le câble est un ressort enroulé de façon très rapprochée, de sorte à être flexible. Et s'il coïnçait un peu, « s'ouvrant » puis se relâchant finalement, ce qui ferait tourner l'extrémité côté compteur plus vite un court instant ? Côté roue le câble a une sorte de fourchette, côté compteur c'est un carré. Et si le carré n'avait pas tout à fait la bonne taille ? Qu'il ripe de temps en temps ? Il faut que je démonte le câble, que je l'examine de près, que je le compare à celui d'origine. En mode Sherlock.

19-SEP-2023 : 5963,0 km

J'ai déposé le câble du compteur. La prise du compteur est intacte. Ouf ! J'ai sorti des archives le câble du compteur d'origine.



En haut le câble d'origine (notez le pli à la fourchette à droite)

L'ensemble câble et gaine en pièce de rechange adaptable est donné dans son descriptif pour 93 cm. Celui d'origine (44830-KR3-000, anciennement 44830-KEB-621 selon les microfiches, KEB-620 sur le mien) faisait environ 94 cm en comparaison.

C'est bien cette différence que je retrouve entre les câbles seuls : 12 mm de différence de longueur. Celui d'origine a un vilain pli près de la fourchette (extrémité basse qui vient dans la prise du

compteur). Impossible de le redresser. L'espèce de ressort hélicoïdal qui les constitue est enroulé dans le même sens. J'ai sorti le pied à coulisse pour constater des dimensions très proches, avec à peine quelques centièmes de millimètre d'écart partout. La différence la plus notable est dans la dimension de la partie carrée (qui vient dans le compteur) : le nouveau câble est plus gros d'environ 7 à 8 centièmes de millimètre mais il rentre bien dans le compteur. Moi qui pensais qu'il pouvait être trop petit et se mettre de travers. Bof...

Je décide de remonter le nouveau câble avec de la graisse un peu plus épaisse, celle au bisulfure de molybdène en ma possession. Puis il me vient un dernier doute...

Je fais rentrer le carré du câble d'origine dans le compteur : il coulisse parfaitement jusqu'en butée et rentre d'environ 3 cm. Le carré du nouveau coince au bout d'un centimètre. Les fameux 7 à 8 centièmes ! Un coup de lime demi-douce sur deux faces et le carré coulisse parfaitement à présent. Bref je remonte le tout ainsi, avec force graisse.

Alors je ne sais l'expliquer mais peut-être que pour un bon fonctionnement, la gaine qui se courbe en marche (avec le câble en son centre) oblige à un certain coulisement du câble par rapport à la gaine pour compenser les variations de longueur de la gaine dues à sa flexion. Pire, peut-être que le câble, coincé dans le compteur, était trop long par rapport à la gaine et qu'il était empêché de tourner librement ? Ce qui aurait provoqué le bris de la prise du compteur d'origine ? Je ne comprends pas comment cela peut faire sauter le compteur mais je pense avoir résolu UN si ce n'est LE problème. Le prochain essai nous le dira.

Tant que j'y étais, j'ai aussi déposé les deux barres latérales de montage du sissy-bar (clé de 12 mm). Ça fait une ligne générale plus « propre ».

20-SEP-2023 : 5963,0 km

J'ai déposé le sélecteur pour remplacer mes cales d'épaisseur maison en plastique par des modèles en acier de 0,1 mm d'épaisseur trouvées en Chine. Un empilage de 4 rondelles pour un total de 0,4 mm bloque le sélecteur, je me suis donc contenté de 0,3 mm. Ainsi je trouve qu'il y a encore trop de jeu en bout de sélecteur. C'est toujours dingue les effets d'un dixième de millimètre (voir câble compteur).



Le lot de 10 cales chinoises de 0,1 mm a exactement les bonnes dimensions de 14 X 20 [mm].

22-SEP-2023 : 5989,9 km

J'ai fait un galop d'essai de 26 km avec la bécane pour vérifier le compteur. La bécane avait 263 km sur le totalisateur partiel et j'ai dû passer immédiatement sur la réserve.

Impossible de dépasser les 95 km/h... Non pas que je sois grand mais mon frère est plus petit et plus fin que moi. Avec seulement 11 CV, ça doit déjà faire une différence. Le compteur fonctionne parfaitement sur toute la plage sauf lorsqu'on arrive en fin de régime vers 95 km/h - 9500 tr/min. L'aiguille du compteur chute d'un coup de 95 à 90 km/h. En poussant les intermédiaires à fond, le compte-tours monte très haut (12000 tr/min) et sautille aussi, mais je suppose que cela vient d'une sorte de rupteur.

Le tube de fourche droit est resté sec très longtemps mais d'un coup il a eu un anneau gras peu de temps avant la fin de ma balade.

25-SEP-2023 : ~6150 km

Mon frère est passé prendre la bécane pour faire un tour et je lui ai demandé de la stocker désormais chez nos parents car j'ai besoin de récupérer le peu d'espace dont je dispose dans mon garage. Il va donc sans doute s'écouler un peu de temps avant que je ne fasse un nouvel ajout à ce journal de bord.

30-SEP-2023 : ~6240 km

A l'occasion de l'anniversaire de notre mère, mon frère est passé chez elle et il en a profité pour aller faire un tour. Il m'a raconté son calvaire par le menu et par mail. Je vous épargne la longue histoire mais la chiotte marche très mal et pisse encore l'huile par la fourche (ça on le savait !). Si on interprète sa description, il semble que tout soit lié à des problèmes de carburation ou d'allumage. J'exclue de prime abord l'allumage puisque je l'ai contrôlé tout en remplaçant les bougies. Je pense qu'il faudra donc dépiauter le carbu cet hiver.

08-OCT-2023

Mon frère a repris la moto et elle marchait bien mieux que la dernière fois sans que cela soit parfait toutefois. Le compteur semble avoir rendu l'âme. Il a culminé à 60 km/h un court instant puis plus rien. Pas de kilomètre au totalisateur non plus. Rien de cassé aux extrémités du câble selon le frerot. Il pense au compteur.

Fuite fourche droite.

Joint torique robinet d'essence

Carburateur, ralenti.

Replacer les grosses ampoules par des LED pour gérer au mieux la batterie et la charge sur tout le circuit électrique.

Béquille d'atelier

Sangle selle maison.

Second rétroviseur identique au premier

Liste des couples de serrage

Toutes les liaisons par filetage ne sont pas détaillées dans le manuel du propriétaire ou la RMT, mais cette dernière fournit un tableau de couples standards dans lequel j'ai souvent pioché, mais pas toujours. Parfois je fais confiance à ma main et mon expérience, surtout pour de l'accastillage. Je lubrifie la plupart des liaisons filetées (sauf cas spécial comme frein filet ou vis interne au moteur) à la graisse cuivrée. Voici le tableau de la RMT :

Type de fixation	Couple [Nm]
Ecrou / vis de 5 mm	5
Ecrou / vis de 6 mm	10
Ecrou / vis de 8 mm	22
Ecrou / vis de 10 mm	35
Ecrou / vis de 12 mm	55
Vis de 5 mm	4
Vis de 6 mm	9
Ecrou à collerette de 6 mm avec tête de 8 mm	9
Vis / écrou à collerette de 6 mm avec tête de 10 mm	12
Vis / écrou à collerette de 8 mm	27
Vis / écrou à collerette de 10 mm	40

Les valeurs *en italique* ne proviennent pas de la RMT, mais de mon propre raisonnement (à vos risques et périls donc).

Contre-écrou des vis de réglage du jeu aux soupapes 90206-001-000 : 10 Nm.

Vis de fixation du couvre culasse : *10 Nm* (source : copie d'écran du manuel Honda Rebel 250 vu sur Internet).

Vis M12 de bouchon de vidange moteur : 25 Nm.

Bougie d'allumage : 12 Nm.

Vis M6 AV de fixation de réservoir (clé de 10 mm) : *10 Nm*.

Vis M8 AR de fixation de réservoir (clé de 12 mm) : *22 Nm*.

Vis de fixation du couvercle de pignon de sortie de boîte : *9 Nm*.

Vis de fixation du sélecteur du sélecteur au cadre : *22 Nm*.

Vis et écrou d'axe de sélecteur : *22 Nm*.

Vis de bride cannelée du sélecteur : *9 Nm*.

Vis CHC M8 (clé Allen de 6 mm) de fixation de pipe d'amortissement (avec frein filet moyen) : 20 Nm.

Bouchon supérieur de tube de fourche (clé de 22 mm) : 22 Nm.

Vis CHC M6 de bride de té de fourche supérieur (clé Allen de 6 mm) : 11 Nm.

Vis CHC M8 de bride de té de fourche inférieur (clé Allen de 6 mm) : 35 Nm.

Vis H M6-14 de fixation du garde-boue AV au fourreau de fourche (clé de 12 mm) : *10 Nm*.

Vis de fixation du couvercle du réservoir de liquide de frein : ?

Vis de purge de l'étrier de frein AV : 6 Nm.

Vis de fixation d'étrier de frein (clé de 12 mm) : 31 Nm.

Axe de roue AV (clé de 17 mm) : 62 Nm (manuel de la moto,) 63 Nm (RMT).

Vis H-M8 X 45 de bride d'axe de roue AV (clé de 12 mm) : 22 Nm.

Vis de fixation du garde chaîne : 9 Nm.

Ecrou de la vis de fixation du flasque de tambour de frein AR au bras d'ancrage (clé de 12 mm) : 22 Nm.

Ecrou d'axe de roue AR (clé de 22 mm) : 90 Nm.

Vis M6 de fixation de la serrure du contact (Philips n°2) : 9 Nm.

Vis H-M6 de fixation de support de compteur (clé de 8 mm) : 9 Nm.

Dimensions de certains composants standards

(les références alphanumériques sont des références Honda)

Joint torique entre robinet et réservoir d'essence 16075-GHB-720 : 10,6 X 1,3 [mm] selon Internet.
Un modèle en NBR70 standard de 10 X 1,5 [mm] peut dépanner allongé/réduit en 10,6 X 1,46.

Joint torique du bol de décantation du robinet d'essence 16173-001-004 : 18,6 X 2,4 [mm] selon Internet.
Un modèle en NBR70 standard de 18 X 2,5 [mm] peut dépanner allongé/réduit en 18,6 X 2,47.

Joint torique du gros bouchon (central) de carter d'alternateur 91304-MG7-003 : 27,4 X 2,4 [mm] selon microfiche.
Un modèle de plomberie N°18 (chez Casto) de 23 X 30,2 X 3,6 [mm] pourrait dépanner allongé/réduit en 27,4 X 3,35 ? NON.

Joint torique du petit bouchon (supérieur) de carter d'alternateur 91303-MG7-003 : 13,8 X 2,5 [mm] selon microfiche.
Un modèle de plomberie N°10 (chez Casto) de 12,1 X 17,5 X 2,7 [mm] pourrait dépanner allongé/réduit en 13,8 X 2,567.

Joint torique du bouchon de tube de fourche 91356-KEB-620 : 24,50 X 2,47 [mm] mesuré.

Joint torique collecteur admission (3 X) 91301-KR3-003 : 25,5 X 2,5 [mm] selon microfiche.

Joint torique du bouchon de remplissage d'huile 91307-035-000 : 18 X 3 [mm] selon microfiches.
Un modèle de plomberie N°14 (chez Casto) de 18,4 X 23,8 X 2,7 [mm] pourrait dépanner.

Joint à lèvres de la prise du compteur à la roue 91258-410-013 : 40 X 50 X 5 [mm] selon microfiches.

Joint cuivre sous la tête de la vis CHC M8 de fixation de la pipe d'amortissement 90544-KEB-620 : 7,93 X 13,51 X 0,90 [mm] mesuré.

Joint métal en alu du bouchon de vidange moteur 94109-12000 : 12 X 21 X 1,5 [mm] mesuré.