Important

Cette moto a été conçue et construite comme modèle monoplace. La limite de charge et la configuration de la selle de la moto ne permettent pas le transport d'un passager en toute sécurité.

Lire attentivement ce manuel

Ce manuel doit être considéré comme partie intégrante de la moto et doit l'accompagner en cas de revente.

Messages de sécurité

Votre sécurité et celle des autres sont très importantes. Dans ce manuel et sur la COTA 4RT, vous trouverez des messages importants concernant à la sécurité. Lire attentivement ces messages.

Un message de sécurité vous avertit des risques éventuels de blessures que vous courez ainsi que les autres personnes. Chaque message de sécurité est précédé d'un symbole d'avertissement de sécurité ⚠ et de l'un des trois mots d'avertissement suivants : **DANGER, MISE EN GARDE ou PRÉCAUTION**.

Leur signification est la suivante :

⚠ DANGER	**DANGER DE MORT ou DE BLESSURES GRAVES si les instructions ne sont pas respectées.**
⚠ MISE EN GARDE	**POSSIBLE DANGER DE MORT ou DE BLESSURES GRAVES si les instructions ne sont pas respectées.**
⚠ PRÉCAUTION	**RISQUE ÉVENTUEL DE BLESSURES si les instructions ne sont pas respectées.**

Chaque message indique la nature du danger, ses conséquences éventuelles et les mesures pouvant être prises pour éviter ou limiter les dégâts.

Messages de mise en garde contre les dégâts matériels

D'autres messages importants sont également précédés de la mention **AVERTISSEMENT**.

Ceci signifie :

AVERTISSEMENT	*La COTA 4RT ou tout autre bien pourrait être endommagé, si les instructions ne sont pas respectées.*

Ces messages ont pour but d'éviter d'endommager la COTA 4RT ou tout autre bien, ainsi que toute dégradation de l'environnement.

MONTESA COTA 4RT

Manuel du propriétaire

Toutes les informations de cette publication sont fondées sur les dernières données disponibles concernant le produit au moment de la mise sous presse.
MONTESA HONDA, S.A. se réserve le droit d'effectuer des modifications à tout moment, sans préavis et sans aucune obligation de sa part.
Aucune partie de ce manuel ne peut être reproduite sans autorisation écrite.

Table des matières

1. Instructions d'utilisation

Essence 1-1
Liquide de refroidissement 1-1
Fonctionnement de base 1-1
Mode de fonctionnement 1-2
Commandes 1-3

2. Instructions

Spécifications 2-1
Instructions 2-2
Couples de serrage 2-5
Outils 2-7
Points de lubrification et de soudure 2-8
Cheminement de câbles et branchements 2-11

3. Service et entretien

Programme d'entretien 3-1
Contrôle avant la conduite 3-1
Contrôle de chauffe 3-2
Contrôle pendant la conduite 3-2
Contrôle après la conduite 3-2
Pièces de rechange 3-2
Circuit d'alimentation 3-3
Filtre à air 3-3
Bougie 3-4
Jeu aux soupapes 3-4
Filtre à huile de moteur 3-6
Régime de ralenti du moteur 3-8
Huile de boîte 3-8
Liquide de refroidissement 3-9
Système d'embrayage 3-10
Pot d'échappement et silencieux 3-10
Chaîne secondaire 3-11
Patin de guidage de chaîne secondaire 3-11
Couronne/pignon de sortie de boîte 3-12
Liquide de frein 3-13
Usure des plaquettes de frein 3-14
Circuit de freinage 3-14
Guidon et roulements de la colonne de direction 3-15
Roues et pneus 3-15
Fourche avant 3-16
Fourche 3-16
Suspension arrière 3-17
Nettoyage 3-18
Remisage 3-18

4. Entretien du moteur

Clapet de surpression d'huile 4-1
Pompe à huile 4-1
Contrôle du circuit d'alimentation 4-4
Réservoir d'essence/pompe à essence 4-6
Injecteur 4-9
Corps de l'accélérateur 4-10
Remplacement du joint de pompe à eau et du roulement 4-12
Dépose/repose du radiateur 4-14
Dépose/repose du moteur 4-15
Compression du cylindre 4-17
Dépose du couvre-culasse/arbre à cames 4-17
Dépose de la culasse 4-20
Dépose de la culasse 4-22
Contrôle de la culasse 4-23
Remplacement du guide de soupape 4-24
Contrôle/surfaçage du siège de soupape 4-25
Montage de la culasse 4-28
Cylindre/piston 4-29
Repose de la culasse 4-34
Repose du couvre-culasse/arbre à cames 4-35
Cache du carter droit 4-37
Cylindre auxiliaire d'embrayage 4-38
Embrayage 4-40
Démarrage au kick 4-43
Articulation de la boîte de vitesses 4-44
Cache du carter gauche 4-46
Volant 4-49
Séparation/dépose du carter 4-51
Contrôle du vilebrequin/transmission 4-53
Remplacement du roulement du carter 4-54
Montage de la transmission 4-55
Carter moteur 4-56

5. Entretien du cadre

Roue avant 5-1
Fourche 5-3
Colonne de direction 5-12
Roue arrière 5-15
Amortisseur 5-16
Articulation de l'amortisseur 5-18
Bras oscillant 5-19
Remplacement des plaquettes de frein 5-23
Étrier du frein avant 5-24
Étrier du frein arrière 5-25
Maître-cylindre avant 5-26
Maître-cylindre arrière 5-27
Pédale de frein 5-27
Maître-cylindre d'embrayage 5-28

6. Entretien du circuit électrique

Contrôle du circuit de charge 6-1
Contrôle du circuit d'allumage 6-3
Contrôle du système PGM-FI 6-5
PGM-FI 6-6
Voyant indicateur de défaut de fonctionnement de l'autodiagnostic
Codes de défaut de témoin (MIL) 6-7
Contrôle du capteur d'angle d'inclinaison 6-8
Contrôle du bouton d'arrêt moteur 6-9
Contrôle du système de ventilation de refroidissement 6-9
Schémas électriques 6-11

Au nouveau propriétaire

En choisissant la MONTESA COTA 4RT, vous venez d'entrer dans une famille distinguée de propriétaires et de pilotes.

La COTA est une moto trial aux grandes performances utilisant les technologies les plus pointues du trial. Cette moto a été exclusivement conçue pour la compétition, elle doit donc être conduite par des pilotes expérimentés.

Cette nouvelle moto trial a été conçue pour être la plus compétitive possible. Mais le trial est un sport exigeant pour les motos, il faut donc avoir un peu plus qu'une excellente moto de compétition. Pour bien la conduire, il faut être un pilote adroit, en excellente condition physique. Pour obtenir un résultat optimal, il est indispensable de se maintenir en excellente forme et de s'entraîner souvent.

Ce manuel a pour but de vous aider à tirer le meilleur parti de votre nouvelle COTA trial.

L'importance d'une bonne préparation

Une préparation adéquate avant la compétition et des révisions périodiques sont indispensables pour garantir la sécurité du pilote et la fiabilité de la moto. Tout défaut ou négligence de la part du technicien, lors de la préparation ou de la révision, pourrait être la cause d'une panne, de dégâts sur la moto, voire de blessures pour le pilote.

Disponibilité de pièces

Les commandes de pièces ont tendance à s'intensifier durant la saison. Par conséquent, il convient de bien planifier les commandes de pièces. Pour éviter tout retard, il convient d'effectuer les commandes de pièces à changer régulièrement ou s'usant rapidement (Cf. page 3-2) avant la saison.

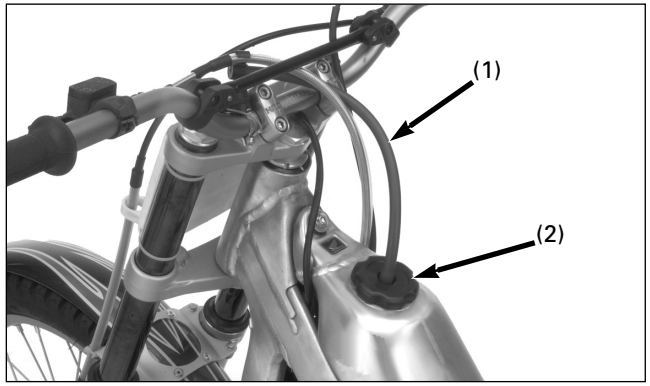
Comment utiliser ce manuel

Ce Manuel du propriétaire a pour but de vous aider à tirer le meilleur parti de votre nouvelle COTA trial :meilleures performances de la moto et victoires en compétition.

Si vous envisagez d'effectuer des travaux d'entretien sur votre Cota, la section 3 décrit l'entretien standard et les sections 4 à 6 contiennent des informations sur les réparations, la dépose, la repose et les outils spéciaux.

Suivez les recommandations du Programme d'entretien (page 3-1) afin que votre COTA soit toujours en parfait état de marche.

Notes



(1) DURITE DU RENIFLARD
(2) BOUCHON DU RÉSERVOIR D'ESSENCE

Carburant

Essence : Super sans plomb (essence sans plomb disponible dans le commerce ayant un indice d'octane de 91 ou supérieur)
Capacité du réservoir d'essence : 2,0 litres

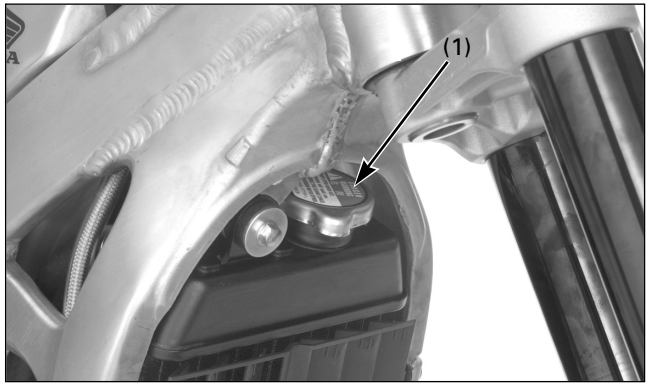
Retirer le collier du reniflard du réservoir d'essence de la gaine du câble d'embrayage.
Dévisser le bouchon du réservoir d'essence dans le sens contraire des aiguilles d'une montre et le retirer.

⚠ MISE EN GARDE

L'essence est extrêmement inflammable et explosive. Elle peut causer des brûlures ou entraîner des blessures graves lorsque l'on fait le plein.

- **Éteindre le moteur et tenir éloignée toute source de chaleur, d'étincelles ou de flammes.**
- **Ne faire le plein que dans un espace en plein air.**
- **Nettoyer immédiatement l'essence renversée.**

Remettre le bouchon du réservoir d'essence en le vissant dans le sens des aiguilles d'une montre.
Installer le collier de la durite du reniflard dans la gaine du câble d'embrayage.



(1) BOUCHON DU RADIATEUR

Liquide de refroidissement

Le moteur de la COTA est refroidi à l'eau. Pour garantir un refroidissement correct, il est essentiel de remplir le radiateur de liquide de refroidissement jusqu'au niveau indiqué (voir pages 3-9).

Liquide de refroidissement : Mélange à 50 % de liquide de refroidissement et d'eau distillée

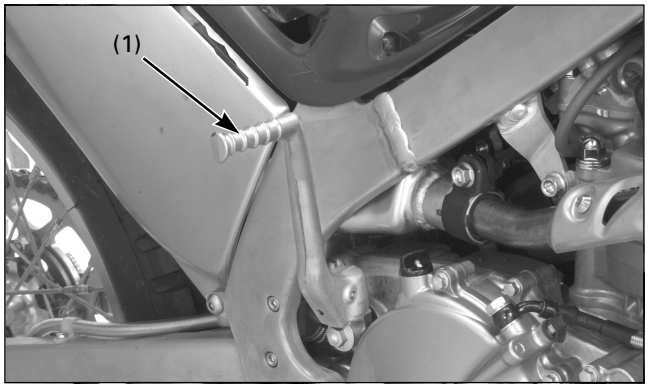
⚠ MISE EN GARDE

Ne pas retirer le bouchon du radiateur lorsque le moteur est encore chaud: le liquide de refroidissement pourrait éclabousser l'utilisateur et le brûler gravement.

Toujours laisser refroidir le moteur et le radiateur avant de retirer le bouchon du radiateur.

AVERTISSEMENT

Lors du remplissage du système de refroidissement, veiller à bien purger l'air,sinon le système ne pourra être suffisamment rempli, ce qui provoquera une surchauffe.



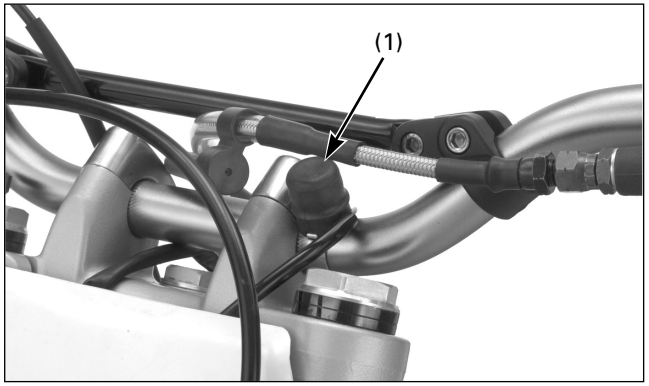
(1) KICK

Fonctionnement de base

Démarrage du moteur

Le tuyau d'échappement de la COTA dégage un gaz nocif, le monoxyde de carbone . Dans des espaces fermés tels qu'un garage, le monoxyde de carbone peut se concentrer rapidement et atteindre un niveau élevé. Ne pas mettre en marche le moteur avec la porte du garage fermée. Même quand la porte est ouverte, n'allumer le moteur que pour sortir la COTA du garage.

Démarrage du moteur à froid
1. Mettre la transmission au point mort.
2. Actionner le kick sans ouvrir la poignée des gaz. Pousser à fond sur le kick, en un mouvement rapide et continu, en commençant par la partie supérieure de sa course.
3. Après avoir démarré le moteur, il faut le laisser tourner quelques minutes, en accélérant par à-coups brefs jusqu'à ce qu'il soit suffisamment chaud pour maintenir le ralenti.



(1) BOUTON D'ARRÊT DU MOTEUR

Avant de passer une vitesse, actionner le frein avant pour éviter que la moto n'avance.

Arrêt du moteur

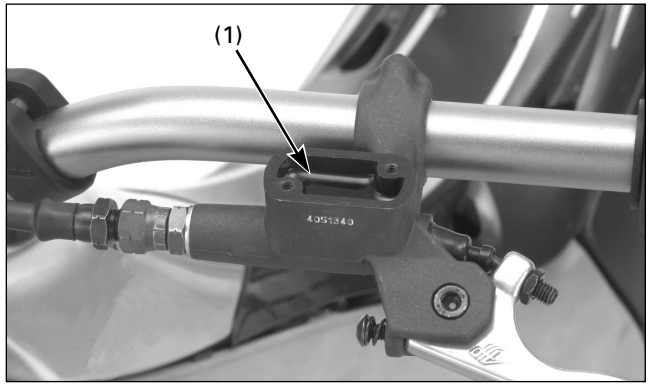
1. Mettre la transmission au point mort.
2. Appuyer sur le bouton d'arrêt du moteur, jusqu'à l'arrêt complet du moteur.

Rodage

Moto neuve
Suivre la procédure de rodage préconisée permet de garantir des performances optimales et une durée de vie accrue des composants les plus importants et les plus chers de cette nouvelle moto. (Il est aussi recommandé de suivre la procédure de rodage préconisée pour un moteur venant d'être rectifié).

Lorsque l'on conduit une moto neuve, durant les 20 premières minutes, il faut la faire fonctionner sans dépasser la moitié de la course de la poignée des gaz et en changeant de vitesse pour que le moteur fonctionne sans à-coup :

Moto rectifiée
- Après un remplacement du cylindre et du vilebrequin, il faut faire fonctionner la moto durant 20 minutes, en prenant les mêmes précautions que celles décrites pour une moto neuve.
- Après un remplacement du piston, du segment du piston, des engrenages, etc., il faut les roder pendant 30 minutes en accélérant à moitié et en changeant de vitesse pour que le moteur fonctionne sans à-coup :

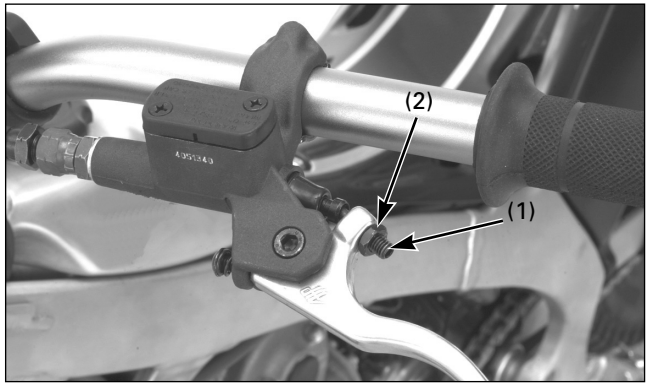


(1) REPÈRE DE NIVEAU MAXIMUM

Commandes

Embrayage

L'embrayage de la COTA est hydraulique. Il n'est pas nécessaire d'effectuer des réglages. Toutefois le système d'embrayage doit être révisé périodiquement (niveau de liquide et fuites).
Si la garde du levier est excessive et que la moto cale lorsque l'on passe une vitesse ou l'embrayage patine, provoquant ainsi le ralentissement de l'accélération à une vitesse inférieure à celle du moteur, ceci signifie que le système hydraulique de l'embrayage contient certainement de l'air. Il faudra donc le purger.



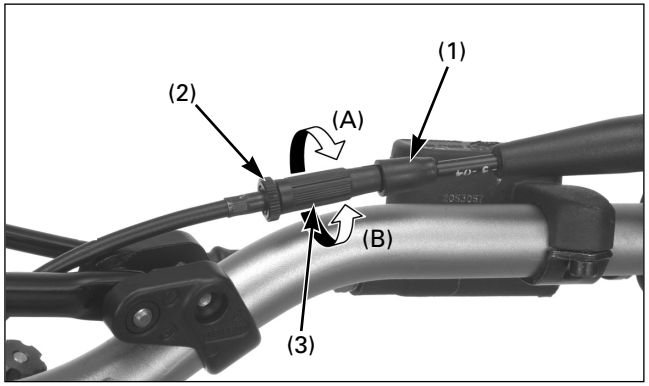
(1) MOLETTE DE RÉGLAGE (2) CONTRE-ÉCROU

Levier d'embrayage

La garde du levier d'embrayage peut être réglée en tournant la molette.
Il faut régler la garde du levier de façon à obtenir un jeu de 0,1 à 1,4 mm, entre l'extrémité de la molette et le piston du maître-cylindre de l'embrayage.
Pour augmenter la garde, tourner la molette de réglage dans le sens des aguilles d'une montre, puis serrer fermement le contre-écrou.
Si la garde du levier d'embrayage est supérieure à 30 mm, même si la distance entre l'extrémité de la molette et le piston du maître-cylindre de l'embrayage est réglée en position minimum (0,1 mm), il est probable que le système d'embrayage contienne de l'air et il faudra donc le purger.

AVERTISSEMENT

La distance entre l'extrémité de la molette et le piston du maître-cylindre de l'embrayage ne doit pas être réglée à moins de 0,1 mm.

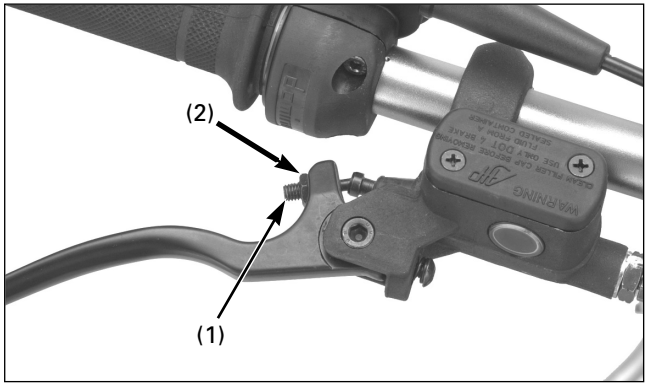


(1) CACHE-POUSSIÈRE (2) CONTRE-ÉCROU
(3) MOLETTE DE RÉGLAGE
(A) RÉDUIRE (B) AUGMENTER

Poignée des gaz

Garde de la poignée des gaz
La garde standard de la poignée des gaz doit être d'environ 3 mm de rotation de la poignée.
Le réglage se fait au moyen de la molette de réglage du câble d'accélérateur.
Retirer le caoutchouc du cache-poussière de la molette de réglage du câble.
Tourner la molette dans le sens "A" pour réduire la garde et dans le sens "B" pour l'augmenter. Resserrer le contre-écrou après le réglage.

Actionner la poignée des gaz pour s'assurer qu'elle fonctionne en douceur et qu'elle revient complètement dans toutes les positions de la direction.



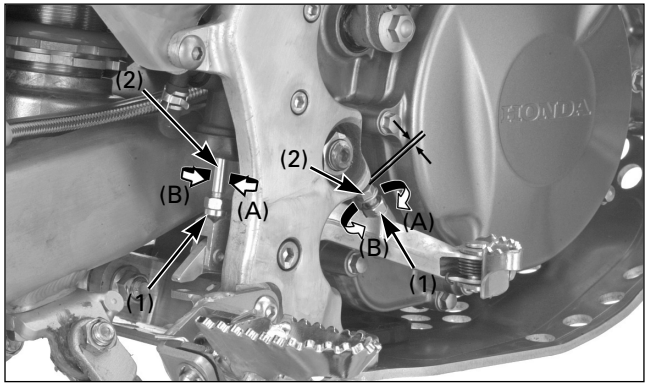
(1) MOLETTE DE RÉGLAGE (2) CONTRE-ÉCROU

Levier de frein avant

Tourner la molette pour régler la garde du levier de frein avant.
Il faut régler la garde de l'embrayage de façon à obtenir un jeu de 0,1 à 1,4 mm entre l'extrémité de la molette et le piston du maître-cylindre du frein avant.
Pour augmenter la garde, tourner la molette de réglage dans le sens des aguilles d'une montre, puis serrer fermement le contre-écrou.
Si la garde du levier de frein est supérieure à 30 mm, même si la distance entre l'extrémité de la molette et le piston du maître-cylindre du frein avant est réglée en position minimum (0,1 mm), il est probable que le système de freinage contienne de l'air et il faudra donc le purger.

AVERTISSEMENT

La distance entre l'extrémité de la molette et le piston du maître-cylindre du frein avant ne doit pas être réglée à moins de 0,1 mm.

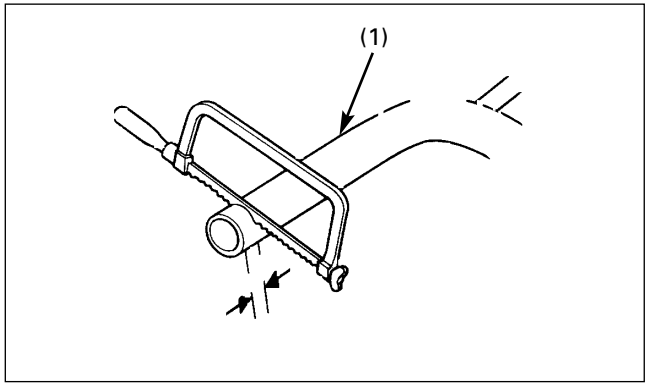


(1) CONTRE-ÉCROU (2) VIS DE RÉGLAGE
(A) RELEVER LA PÉDALE
(B) ABAISSER LA PÉDALE

Hauteur de la pédale de frein

La hauteur de la pédale de frein peut être réglée au goût du conducteur.

Pour régler la hauteur de la pédale de frein arrière :
1. Desserrer le contre-écrou de la tige-poussoir et celui de la vis de réglage de la pédale de frein. Tourner ensuite les deux vis de réglage dans le sens "A" pour relever la pédale ou dans le sens "B" pour l'abaisser.
2. Une fois la pédale à la hauteur désirée, resserrer les contre-écrous.
3. Après le réglage, vérifier que la garde de la pédale de frein atteint l'extrémité supérieure de la pédale.
   Veiller à ce que la distance entre la vis de réglage frontale et le cadre soit d'au moins 1 mm.



(1) GUIDON

Position, largeur et forme du guidon

Placer le guidon dans une position commode pour la prise en main et l'actionnement des commandes, que ce soit assis ou debout, en conduite en ligne droite comme en virage.

Il est possible de réduire la largeur du guidon au moyen d'une scie à métaux, pour l'adapter à la carrure du conducteur ou en fonction des préférences de conduite de chacun. Bien réfléchir avant de scier et ne couper qu'un petit bout à la fois de la même longueur des deux côtés. Car il est toujours plus facile de raccourcir le guidon que de le rallonger !

AVERTISSEMENT

Une fois scié, limer les bords pour supprimer les barbes et autres imperfections ou aspérités.

Une autre forme de guidon, modifiant la hauteur ou la courbure vers l'arrière, permettra une meilleure adéquation de la position de conduite, plus adaptée à la taille du conducteur ou à son style de conduite. Toutes les positions ergonomiques de la moto sont prévues pour s'adapter au plus grand nombre de conducteurs possible, en se basant sur leur taille moyenne.

Spécifications

Élément	Spécifications
Dimensions	
Longueur totale	2,016 mm
Largeur totale	830 mm
Hauteur totale	1,130 mm
Empattement	1,321 mm
Hauteur à la selle	650 mm
Garde au sol	335 mm
Cadre	
Type	Double berceau en tube d'aluminium
Fourche avant	Télescopique
Suspension arrière	Bras oscillant
Pneu avant	MICHELIN TRIAL 2,75 -21 TT
Pneu arrière	MICHELIN TRIAL 4,00 R18 TL (sans chambre)
Frein avant, diamètre	Simple disque, 185 mm
Frein arrière, diamètre	Simple disque, 150 mm
Contenance du réservoir d'essence	2,0 litres
Angle de chasse	23º 00'
Chasse à la roue avant	63 mm
Moteur	
Type	Moteur 4 temps, refroidissement liquide
Disposition du cylindre	Monocylindre, inclinaison de 3,5º par rapport à la verticale
Alésage x course	76,5 x 54,2 mm
Cylindrée	249,1 cm^3
Rapport volumétrique	10,5 : 1
Diagramme de distribution	
Avance ouverture admission	6º avant point mort haut (à 1,0 mm de levée)
Retard fermeture admission	27º après point mort bas
Avance ouverture échappement	30º avant point mort bas
Retard fermeture échappement	1º après point mort haut
Système de lubrification	Forcée par carter humide
Circuit de démarrage	Démarrage au kick

Élément		Spécifications
Circuit d'alimentation		
Type		PGM-FI
Repère d'identification		GQP0
Diamètre du venturi		28 mm
Transmission		
Système d'embrayage		Actionnement hydraulique
Type d'embrayage		Humide, multidisque
Boîte de vitesses		5 rapports à engrenage constant
Démultiplication primaire		3,167 (57/18T)
Rapport de démultiplication	1er	2,800 (42/15T)
	2ème	2,385 (31/13T)
	3ème	2,000 (30/15T)
	4ème	1,273 (28/22T)
	5ème	0,815 (22/27T)
Démultiplication finale		4,100 (41/10T)
Disposition de la boîte de vitesses		1 – N – 2 – 3 – 4 – 5
Circuit électrique		
Alternateur		Alternateur triphasé
Circuit d'allumage		PGM-IGN
Type de redresseur/régulateur		Court-circuit SCR/redressement d'onde complète à triple phase

Instructions

Élément	Spécifications
Lubrification	
Huile moteur préconisée	Huile moto 4 temps Honda Ultra S9 ou huile Repsol 4T SAE 10W-40
Capacité huile moteur	
à la vidange	0,41 litre
au changement du filtre à huile	0,44 litre
après démontage	0,60 litre
Huile de boîte recommandée	ELF HTX740
Capacité huile de boîte	
à la vidange	0,54 litre
après démontage	0,57 litre
Circuit d'alimentation	
Nº d'ident. du corps de l'accélérateur	GQP0A
Garde de la poignée des gaz	3 mm
Régime de ralenti du moteur	1,800 ± 100 min^{-1} (tr/min)
Pression de l'essence	260 kPa (2,65 kg/cm^2) au ralenti
Débit de la pompe à essence à 12 V	17 cm^3 minimum/10 secondes
Résistance de l'injecteur	11,1 -12,3 ohms (20 ºC)
Circuit de refroidissement	
Liquide de refroidissement recommandé	mélange 50/50 de liquide de refroidissement et d'eau distillée
Pression de desserrage du bouchon du radiateur	117 kPa (1,2 kg/cm^2)

Unité : mm (pouce)

Élément		Standard	Limite d'utilisation
Culasse/soupapes			
Compression du cylindre		460 kPa (4,7 kg/cm^2) à 800 min^{-1} (tr/min)	–
Planéité de la culasse		–	0,05 (0,002)
Jeu aux soupapes	AD.	0,12 ± 0,03 (0,005 ± 0,001)	–
	ÉC.	0,30 ± 0,03 (0,012 ± 0,001)	–
D.E. de la queue de soupape	AD.	4,475 – 4,490 (0,1762 – 0,1768)	4,470 (0,1760)
	ÉC.	4,465 – 4,480 (0,1758 – 0,1764)	4,460 (0,1756)
Alésage guide de soupape	AD/ÉCH	4,500 – 4,512 (0,1772 – 0,1776)	4,552 (0,1792)
Jeu entre la queue de soupape et le guide	AD.	0,010 – 0,037 (0,0004 – 0,0015)	–
	ÉC.	0,020 – 0,047 (0,0008 – 0,0019)	–
Projection du guide de soupape au-dessus de la culasse	AD.	8,0 – 8,3 (0,31 – 0,33)	–
	ÉC.	8,2 – 8,5 (0,32 – 0,33)	–
Longueur libre du ressort de soupape			
Intérieure		25,41 (1,000)	24,9 (0,98)
Extérieure		28,32 (1,115)	27,6 (1,09)
Alésage du culbuteur		10,000 – 10,015 (0,3937 – 0,3943)	10,051 (0,3957)
D.E. de l'axe du culbuteur		9,972 – 9,987 (0,3926 – 0,3932)	9,925 (0,3907)
Jeu culbuteur-axe		0,013 – 0,043 (0,0005 – 0,0017)	0,11 (0,04)
Hauteur du lobe de came	AD.	32,011 – 33,051 (1,2603 – 1,3012)	31,871 (1,2548)
	ÉC.	32,855 – 32,935 (1,2935 – 1,2967)	32,748 (1,2893)

Unité : mm (pouce)

Élément		Standard	Limite d'utilisation
Cylindre/piston			
Cylindre	Alésage	76,500 – 76,515 (3,0118 – 3,0124)	76,54 (3,013)
	Conicité	–	0,05 (0,002)
	Ovalisation	–	0,05 (0,002)
	Voile	–	0,05 (0,002)
Piston	D.E.	76,470 – 76,480 (3,0106 – 3,0110)	76,39 (3,007)
	Point de mesure	pris à 5 mm du bas de la jupe	–
	Alésage passage d'axe	16,002 – 16,008 (0,6300 – 0,6302)	16,03 (0,631)
D.E. de l'axe de piston		15,994 – 16,000 (0,6297 – 0,6299)	15,98 (0,629)
Segment de piston			
Jeu à la coupe de segments			
Supérieur		0,20 – 0,30 (0,008 – 0,012)	0,44 (0,017)
Central		0,35 – 0,50 (0,014 – 0,020)	0,64 (0,025)
Rails racleur		0,20 – 0,70 (0,008 – 0,028)	0,90 (0,035)
Jeu dans gorge de segment			
	Supérieur	0,065 – 0,100 (0,0026 – 0,0039)	0,115 (0,0045)
	Central	0,015 – 0,050 (0,0006 – 0,0020)	0,065 (0,0026)
Jeu cylindre-piston		0,020 – 0,045 (0,0008 – 0,0018)	0,18 (0,007)
Jeu piston-axe de piston		0,002 – 0,014 (0,0001 – 0,0006)	0,04 (0,002)
Alésage pied de bielle		16,016 – 16,034 (0,6305 – 0,6313)	16,04 (0,631)
Embrayage/articulation boîte de vitesses			
Liquide d'embrayage recommandé		Liquide de frein DOT 4	–
Longueur libre du ressort d'embrayage		27,6 (1,09)	26,8 (1,06)
Épaisseur du disque d'embrayage		3,22 – 3,38 (0,127 – 0,133)	3,15 (0,124)
Voile du disque lisse d'embrayage		–	0,10 (0,004)
Alésage cylindre d'embrayage auxiliaire		27,000 – 27,021 (1,0630 – 1,0638)	–
D.E. du piston d'embrayage auxiliaire		26,940 – 26,960 (1,0606 – 1,0614)	–
Démarrage au kick			
D.E. de l'axe		16,466 – 16,484 (0,6483 – 0,6490)	16,46 (0,648)
Alésage pignons de sortie de boîte		16,516 – 16,534 (0,6502 – 0,6509)	16,55 (0,652)
Alésage de l'engrenage intermédiaire		17,016 – 17,034 (0,6699 – 0,6706)	17,06 (0,672)
D.E. du moyeu de transmission secondaire dans l'engrenage intermédiaire de démarrage		16,983 – 16,994 (0,6686 – 0,6691)	16,97 (0,668)

Unité : mm (pouce)

Élément			Standard	Limite d'utilisation
Vilebrequin/Transmission				
Faux rond du vilebrequin		Droite	–	0,03 (0,001)
		Gauche	–	0,05 (0,002)
Tête de bielle				
Jeu latéral			0,30 – 0,75 (0,012 – 0,030)	0,8 (0,03)
Jeu radial			0,06 – 0,18 (0,002 – 0,007)	0,05 (0,002)
Alésage de l'engrenage		M4	23,020 – 23,041 (0,9063 – 0,9071)	23,07 (0,908)
de transmission		M5	23,020 – 23,041 (0,9063 – 0,9071)	23,07 (0,908)
		C1	20,020 – 20,041 (0,7882 – 0,7890)	20,06 (0,790)
		C2	25,020 – 25,041 (0,9850 – 0,9859)	25,06 (0,987)
		C3	25,020 – 25,041 (0,9850 – 0,9859)	25,06 (0,987)
Moyeu de l'engrenage	D.I.	M5	20,000 – 20,021 (0,7866 – 0,7882)	20,05 (0,789)
		C1	17,000 – 17,018 (0,6693 – 0,6700)	17,04 (0,671)
		C2	22,000 – 22,021 (0,8661 – 0,8670)	22,04 (0,868)
		C3	22,000 – 22,021 (0,8661 – 0,8670)	22,04 (0,868)
	D.E.	M4	22,979 – 23,000 (0,9047 – 0,9055)	22,96 (0,904)
		M5	22,979 – 23,000 (0,9047 – 0,9055)	22,96 (0,904)
		C1	19,979 – 20,000 (0,7866 – 0,7874)	19,95 (0,785)
		C2	24,979 – 25,000 (0,9834 – 0,9843)	24,95 (0,982)
		C3	24,979 – 25,000 (0,9834 – 0,9843)	24,95 (0,982)
D.E. du moyeu de transmission secondaire				
sur le moyeu C1			16,983 – 16,994 (0,6686 – 0,6691)	16,97 (0,668)
sur le moyeu C2/C3			21,959 – 21,980 (0,8645 – 0,8654)	21,94 (0,864)
sur l'engrenage intermédiaire de démarrage			16,983 – 16,994 (0,6686 – 0,6691)	16,97 (0,668)
Alésage de la fourchette		C	11,003 – 11,024 (0,4332 – 0,4330)	11,04 (0,435)
de sélection		D, I	12,035 – 12,056 (0,4738 – 0,4746)	12,07 (0,475)
Épaisseur des doigts de la		C	4,93 – 5,00 (0,194 – 0,197)	4,8 (0,19)
fourchette de la boîte		D, I	4,93 – 5,00 (0,194 – 0,197)	4,8 (0,19)
Alésage de l'axe de la		C	10,983 – 10,994 (0,4324 – 0,4328)	10,97 (0,432)
fourchette de la boîte		D, I	11,966 – 11,984 (0,4711 – 0,4718)	11,95 (0,470)
Pompe à huile				
Jeu en bout de rotor			–	0,20 (0,008)
Jeu entre rotor extérieur et corps de pompe			0,15 – 0,20 (0,006 – 0,008)	–
Jeu entre faces des rotors et corps de pompe			0,05 – 0,12 (0,002 – 0,004)	–

Unité : mm (pouce)

Élément		Standard	Limite d'utilisation
Roues/pneus			
Décentrage de l'axe		–	0.20 (0.008)
Pression du pneu à froid	Avant	39 – 44 kPa (0,40 – 0,45 kg/cm^2)	–
	Arrière	29 – 34 kPa (0,30 – 0,35 kg/cm^2)	–
Décentrage de la jante	Radial	–	2.0 (0,08)
	Axial	–	2,0 (0,08)
Flèche de la chaîne secondaire		25 – 35 (1,0 – 1,4)	–
Épaisseur du patin de chaîne secondaire		–	2,0 de la surface supérieure
Fourche avant			
Longueur libre du ressort du fourreau gauche		384,8 (15,14)	377,1 (14,85)
Décentrage du tube de fourche		–	0,20 (0,008)
Huile de fourche préconisée		Showa SS05	
Réglage du régulateur de précharge		2 tours en partant de la position la plus souple	–
Réglage du régulateur d'amortissement		Régulateur de compression : 13 clics à partir de la tension maximale	–
		Régulateur de tension : 12 clics à partir de la tension maximale	–
Niveau d'huile du fourreau	Droit	38 (1,5)	–
	Gauche	87 (3,4)	–
Contenance en huile du fourreau	Droit	405 cm^3	–
	Gauche	410 cm^3	–

Unité : mm (pouce)

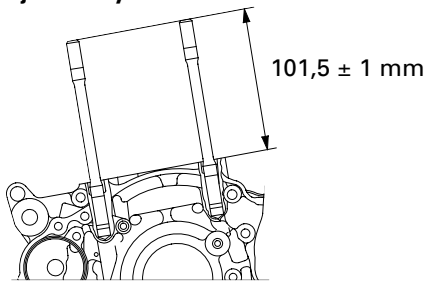
Élément		Standard	Limite d'utilisation
Suspension arrière			
Précharge du ressort de l'amortisseur		126,5	–
Longueur libre du ressort		133 (5,2)	130,3 (5,13)
Pression de l'azote		1,27 kPa (13 kg/cm^2)	–
Force de compression de la tige d'amortisseur à 10 mm de compression		196 - 232 N	–
Réglage du régulateur de tension		10 clics à partir de la tension maximale	–
Freins			
Liquide de frein préconisé		Liquide de frein DOT 4	–
Avant	Épaisseur du disque de frein	3,5 (0,14)	3,0 (0,12)
	Gauchissement du disque de frein	–	0,15 (0,006)
Arrière	Épaisseur du disque de frein	2,5 (0,10)	2,0 (0,08)
	Gauchissement du disque de frein	–	0,15 (0,006)
Circuit électrique			
Bougie	Standard :	NGK : CR6EH-9	–
	Optionnelle	NGK : CR6EH-9	–
Écartement des électrodes de la bougie		0,80 – 0,90 (0,031 – 0,035)	–
Résistance de la bobine d'allumage			
Avant		2,6 -3,2 ohms (20 ºC)	–
Arrière avec capuchon de bougie		17,3 -22,8 kilohms (20 ºC)	–
Arrière sans capuchon de bougie		13,5 – 16,5 kilohms (20 ºC)	–
Générateur d'impulsions d'allumage			
Résistance		85 -115 ohms (20 ºC)	–
Alternateur			
Tension régulée		13,5 – 14,5 V/1,800 min^{-1} (tr/min)	–
Résistance de la bobine de charge		0,7 -1,0 ohms (20 ºC)	–
Résistance du capteur ECT		2,3 -2,6 kilohms (20 ºC)	–
Ampoules			
Phare		12 V – 35/35 W	–
Feu de position		12 V – 4 W	–
Feu arrière/stop		12 V - 21/5 W	–
Feu de clignotants		12 V – 10 W X 4	–

Couples de serrage

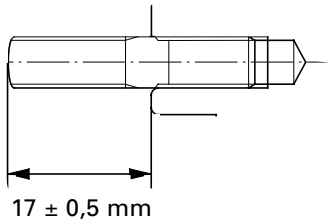
Standard

Élément	Couple de serrage N·m (kgf·m)
Boulon et écrou de 5 mm	5 (0,52, 3,5)
Boulon et écrou de 6 mm	10 (1,0, 7)
Boulon et écrou de 8 mm	22 (2,2, 16)
Boulon et écrou de 10 mm	33 (3,4, 25)
Boulon et écrou de 12 mm	53 (5,4, 40)
Vis de 5 mm	4 (0,42, 3)
Vis de 6 mm et boulon à épaulement (type SH)	9 (0,9, 7)
Boulon à épaulement et écrou de 6 mm	12 (1,2, 9)
Boulon à épaulement et écrou de 8 mm	26 (2,7, 20)
Boulon à épaulement et écrou de 10 mm	38 (3,9, 29)

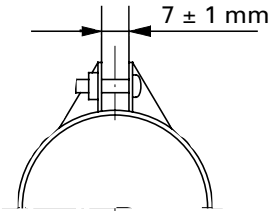
Goujon du cylindre :



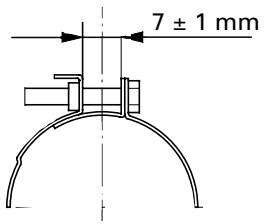
Goujon du pot d'échappement :



Bande isolante (côté de la culasse) :



Bande isolante (côté du corps de l'accélérateur) :



Moteur

Élément	Quant.	Filetage Diam. (mm)	Couple de serrage N·m (kgf·m)	Observ.
Vis de vidange de l'huile de boîte	1	8	22 (2,2, 16)	Note 1
Vis de vidange de l'huile moteur	1	8	22 (2,2, 16)	Note 1
Durite de jonction du cache du carter droit	1	18	18 (1,8, 13)	Note 2
Bouchon de l'orifice de distribution	1	14	7 (0,7, 5,1)	Note 3
Vis six pans de la plaque de fixation du roulement	4	6	9,8 (1,0, 7)	Note 4
Vis de la plaque de fixation du roulement	2	6	12 (1,2, 9)	Note 4
Vis tête plate de la plaque de fixation du roulement	2	6	9,8 (1,0, 7)	Note 4
Boulon d'étanchéité de la culasse	1	12	32 (3,3, 24)	Note 4
Écrou de montage de la culasse	2	9	39 (4,0, 29)	Note 1
Durite de jonction de la culasse	1	18	18 (1,8, 13)	Note 2
Joint de l'ouverture de dépression	1	5	2,5 (0,25, 1,8)	
Vis spéciale de l'engrenage de la transmission primaire	1	12	108 (11,0, 80)	Note 1
Écrou du volant	1	18	167 (17,0, 123)	Note 1
Vis de tension de la chaîne de came	1	6	12 (1,2, 9)	Note 4
Vis de réglage du jeu à la soupape	4	6	14 (1,4, 10)	Note 1
Vis six pans du support de l'injecteur	2	6	9,8 (1,0, 7)	
Vis du logement de la durite d'essence (sur le côté du support)	1	18	27 (2,8, 20)	
Rotor de la pompe à eau	1	7	12 (1,2, 9)	
Vis de purge de l'huile d'embrayage	1	8	6 (0,6, 4,3)	
Vis du ressort d'embrayage	6	6	12 (1,2, 9)	
Contre-écrou de la noix d'embrayage	1	18	69 (7,0, 51)	Note 1
Vis UBS du pignon de sortie de boîte	1	8	31 (3,2, 23)	
Vis spéciale de la noix du tambour de sélection	1	8	22 (2,2, 16)	Note 4
Vis de biellette de butée de tambour de sélection	1	6	12 (1,2, 9)	
Goujon du ressort de rappel du sélecteur	1	8	22 (2,2, 16)	
Filetage des vis du générateur	2	5	5,4 (0,55, 4,0)	Note 4
Vis de montage du stator	3	5	5,4 (0,55, 4,0)	Note 4
Bougie	1	10	16 (1,6, 12)	Note 2

Notes :
1. Appliquer de l'huile moteur neuve sur les filetages et les portées.
2. Appliquer un produit d'étanchéité sur les filetages.
3. Appliquer de la graisse sur les filetages.
4. Appliquer un produit frein filet sur les filetages.

Cadre

Élément	Quant.	Filetage Diam. (mm)	Couple de serrage N·m (kgf·m)	Observ.
Vis du support du guidon	4	8	22 (2,2, 16)	
Axe avant	1	17	69 (7,0, 51)	Note 1
Axe arrière	1	17	69 (7,0, 51)	Note 1
Écrou de la couronne de transmission finale	4	8	29 (3,0, 22)	
Amortisseur :				
Vis/écrou supérieur de montage	1	10	39 (4,0, 29)	
Vis/écrou inférieur de montage	1	10	39 (4,0, 29)	
Boulon de fixation du té supérieur de la fourche	2	8	20 (2,0, 14)	Note 1
Boulon de fixation du té inférieur de la fourche	4	8	20 (2,0, 14)	Note 1
Écrou de l'axe de pivotement du bras oscillant	1	14	69 (7,0, 51)	Note 1
Boulon de montage du disque de frein avant	4	6	18 (1,8, 13)	Note 2
Boulon de montage du disque de frein arrière	4	6	17 (1,7, 12)	Note 2
Écrou de l'axe de pivotement de la béquille latérale	1	10	23 (2,3, 17)	
Vis de montage du collier de la béquille latérale	2	8	26 (2,7, 20)	Note 2
Boulon à épaulement du pot d'échappement	1	6	12 (1,2, 9)	
Support suspendu du moteur :				
Vis/écrou du support suspendu supérieur	1	8	24 (2,4, 17)	
Vis du support suspendu avant	1	10	49 (5,0, 36)	Note 1
Vis de montage du tube inférieur	4	8	25 (2,6, 19)	Note 1
Vis du support de l'axe avant	2	6	23 (2,3, 17)	Note 1
Plaque de protection :				
Vis de montage avant	2	8	26 (2,7, 20)	
Vis de la carcasse de l'accélérateur	2	5	4,2 (0,43, 3,1)	
Vis du support du levier d'embrayage	2	5	3,2 (0,33, 2,4)	
Vis du support du maître-cylindre du frein avant	2	6	3,2 (0,33, 2,4)	
Vis de montage de l'étrier de frein avant	2	8	26 (2,7, 20)	Note 2
Flexible du frein :				
Maître-cylindre avant	1	10	27 (2,8, 20)	
Porte-étrier avant	1	10	27 (2,8, 20)	
Maître-cylindre arrière	1	10	27 (2,8, 20)	
Étrier du frein arrière	1	10	27 (2,8, 20)	
Vis de l'axe de pivotement de la pédale de frein	1	8	29 (3,0, 22)	
Filetage supérieur de la colonne de direction	1	26	5 (0,5, 3,6)	Note 1

Élément	Quant.	Filetage Diam. (mm)	Couple de serrage N·m (kgf·m)	Observ.
Vis de la colonne de direction	1	20	88 (9,0, 65)	Note 1
Flexible de l'embrayage (maître-cylindre)	1	10	20 (2,0, 14)	
Vis de montage du maître-cylindre arrière	2	6	8 (0,8, 5,8)	
Capteur ECT	1	12	15 (1,5, 11)	
Vis logement durite d'essence				
Côté de la pompe à essence :	1	12	22 (2,2, 16)	
Vis de montage de la durite d'essence	6	5	7 (0,7, 5,1)	
Rayons avant	32	BC 3,5	3,2 (0,33, 2,4)	
Rayons arrière	32	4	2,5 (0,25, 1,8)	
Contre-écrou du ressort de l'amortisseur	1	50	49 (5,0, 36)	
Vis/écrou du bras de l'amortisseur	1	10	39 (4,0, 29)	
Vis/écrou de l'articulation de l'amortisseur	2	10	39 (4,0, 29)	
Vis de purge de l'huile d'embrayage	1	10	23 (2,3, 17)	
Contre-écrou de la jante	1	8	13 (1,3, 9)	
Bouchon de fourche	2	36	23 (2,3, 17)	
Serr. du bouchon de fourche sur le boîtier du régulateur	1	22	34 (3,5, 25)	
Contre-écrou du boîtier du régulateur de la fourche	1	10	20 (2,0, 14)	
Vis centrale du fourreau droit	1	14	34 (3,5, 25)	Note 2
Vis centrale du fourreau gauche	1	15	34 (3,5, 25)	Note 2

Notes : 1. Appliquer de la graisse sur les surfaces glissantes.
2. Appliquer un produit frein filet sur les filetages.

Outils

Spécial

Description	Nº de l'outil	Application
Extracteur de roulements, 12 mm	07936–1660101	Roulement de la pompe à eau
– Axe de l'extracteur	07936–1660120	
– Contrepoids de l'extracteur	07741–0010201	
Chasse-joint de pompe à eau	07945–KA30000	Joint de pompe à eau
Accessoire, 28 x 30 mm	07946–1870100	Roulement de la pompe à eau
Immobilisateur de la noix d'embrayage	07JMB–MN50301	Contre-écrou de la noix d'embrayage
Ensemble du chasse-bague d'étanchéité de la fourche	07947–4630100	Joint d'huile de fourche
Support de l'amortisseur de la fourche	89515–NN3–821	Vis six pans du fourreaudroit
Support de l'amortisseur de la fourche	07930–KA50100	Vis six pans du fourreau gauche
Extracteur de rainure guide de roulement à billes	07948–4630100	Rainure guide du roulement de la colonne
Chasse-colonne de la direction	07946–4300000	Roulement inférieur de la colonne
Chasse-roulements	07946–KA50000	Roulement de l'axe de pivotement du bras oscillant
Extracteur de roulements	07946–MJ00100	Palier à aiguilles d'union de l'amortisseur Palier d'union du bras oscillant
Chasse-roulements sphériques	07HMF–KS60100	Roulement de l'amortisseur
Pinces pour anneau à ressort	07914–3230001	Anneau à ressort du maître-cylindre
* Support du volant	89020–NN4–003	Volant
* Tirette du volant	89010–NN4–003	Volant
Accessoire du compresseur	07959–MB10000	Ressort de l'amortisseur

* Nouveaux outils conçus spécialement pour ce modèle.

Commun

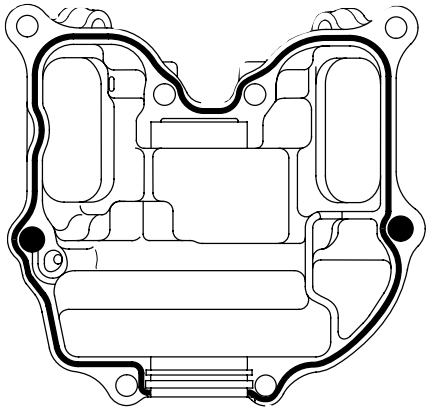
Description	Nº de l'outil	Application
Clé à rayons	07701–0020200	Rayons avant
Immobilisateur d'engrenages	07724–0010100	Vis de l'engrenage de la transmission primaire
Tête de l'extracteur de roulements	07746–0050600	Roulement de roue
Axe de l'extracteur de roulements	07746–0050100	Roulement de roue
Chasse	07749–0010000	Extraction/installation de roulements
Accessoire, 24 x 26 mm	07746–0010700	Roulement de l'axe de pivotement du bras oscillant
Accessoire, 32 x 35 mm	07746–0010100	Roulement droit du moyeu de transmission secondaire Roulement gauche du moyeu de transmission primaire
Accessoire, 37 x 40 mm	07746–0010200	Roulement gauche du tambour de sélection
Accessoire, 42 x 47 mm	07746–0010300	Roulement droit du moyeu de transmission primaire Roulement gauche du moyeu de transmission secondaire Roulement droit du tambour de sélection Roulement de roue Rainure guide de roulement à billes
Accessoire, 52 x 55 mm	07746–0010400	Joint d'huile du vilebrequin
Accessoire, 62 x 68 mm	07746–0010500	Roulement du vilebrequin gauche
Accessoire, 72 x 75 mm	07746–0010600	Roulement du vilebrequin droit
Témoin, 12 mm	07746–0040200	Roulement de la pompe à eau
Témoin, 17 mm	07746–0040400	Roulement droit du moyeu de transmission secondaire Roulement gauche du moyeu de transmission primaire
Témoin, 20 mm	07746–0040500	Roulement gauche du moyeu de transmission secondaire Roulement de roue Roulement de l'axe de pivotement du bras oscillant
Témoin, 22 mm	07746–0041000	Roulement droit du moyeu de transmission primaire
Témoin, 25 mm	07746–0040600	Roulement droit du tambour de sélection
Témoin, 30 mm	07746–0040700	Roulement du vilebrequin droit
Clé à crochet/à ergot	07702–0020001	Régulateur du ressort de l'amortisseur (il en faut deux)
Compresseur d'amortisseurs	07GME–0010000	Ressort de l'amortisseur

Points de lubrification et de soudure

Moteur

Élément	Matériel	Observ.
Filetage de la vis d'étanchéité du carter et portée Paroi intérieure du cylindre Filetage des écrous de la culasse et portée Alésage et surface extérieure de l'axe de piston Surface extérieure de l'axe de piston Surface du segment de piston Lèvres du joint d'huile du vilebrequin Surface glissante du poids du compresseur Filetage de l'écrou de réglage de la soupape Surface glissante du rotor de la pompe à huile Surface glissante de la cloche d'embrayage Surface du disque garni de l'embrayage Filetage de l'écrou de la noix d'embrayage et portée Zone du palier à aiguilles de l'actionneur d'embrayage Filetage de la vis de l'engrenage de transmission primaire et portée Rainures du tambour de sélection Cannelures de l'arbre de boîte Filetage de l'écrou du volant et portée Chaque roulement Chaque joint torique Intérieur du carter (huile de boîte)	ELF HTX740	600 cm^3
Intérieur du carter (huile moteur)	Huile moteur 4 temps Honda Ultra S9 ou huile Repsol 4T 10W-40-MB	600 cm^3

Élément	Matériel	Observ.
Alésage du pied de bielle Tête de bielle Surface extérieure de l'arbre à cames Alésage du bras oscillant Surface glissante de la queue de soupape Surf. glissante de l'extrémité de la queue de soupape Surf. glissante de l'anneau de la cloche d'embrayage Surface glissante de la rainure du moyeu de transmission primaire et de l'embrayage Surface glissante de la rainure du moyeu de transmission secondaire et de l'engrenage Alésage de la fourchette de sélection et zone de contact de l'engrenage Surface de l'axe de la fourchette de sélection Surface glissante de la zone cannelée de l'axe de démarrage au kick et de l'engrenage Chaque engrenage	Solution d'huile de molybdène (Mélange 50/50 de graisse de bisulfure de molybdène et d'huile moteur	
Filetage des vis de la plaque de fixation du roulement du vilebrequin droit Filetage des vis du roulement du moyeu de transmission primaire droit/plaque de fixation du roulement du tambour de sélection Filetage des vis de la plaque de fixation du roulement du moyeu de transmission secondaire gauche Filetage des vis d'étanchéité du carter gauche Filetage des vis de montage du cylindre Filetage des vis d'étanchéité de la culasse Filetage des vis de tension de la chaîne de came Filetage de la vis de la noix du tambour de sélection Filetage des vis du générateur d'impulsions d'allumage Filetage des vis de montage du stator	Produit frein filet	6,5 ± 1 mm 3,5 ± 1 mm 6,5 ± 1 mm 6,5 ± 1 mm

Élément	Matériel	Observ.
Joint torique/piston du cylindre d'embrayage auxiliaire	Graisse de silicone	
Filetage du bouchon du cache du carter gauche Lèvres des joints d'huile Lèvres du joint de pompe à eau	Produit d'étanchéité à graisse à usage multiple à base de lithium	
Filetage du joint de la durite d'eau du cache du carter droit Filetage du joint du flexible de frein arrière	Produit d'étanchéité	
Surface de jonction du couvre-culasse	Three Bond 1215B	
		

Roues

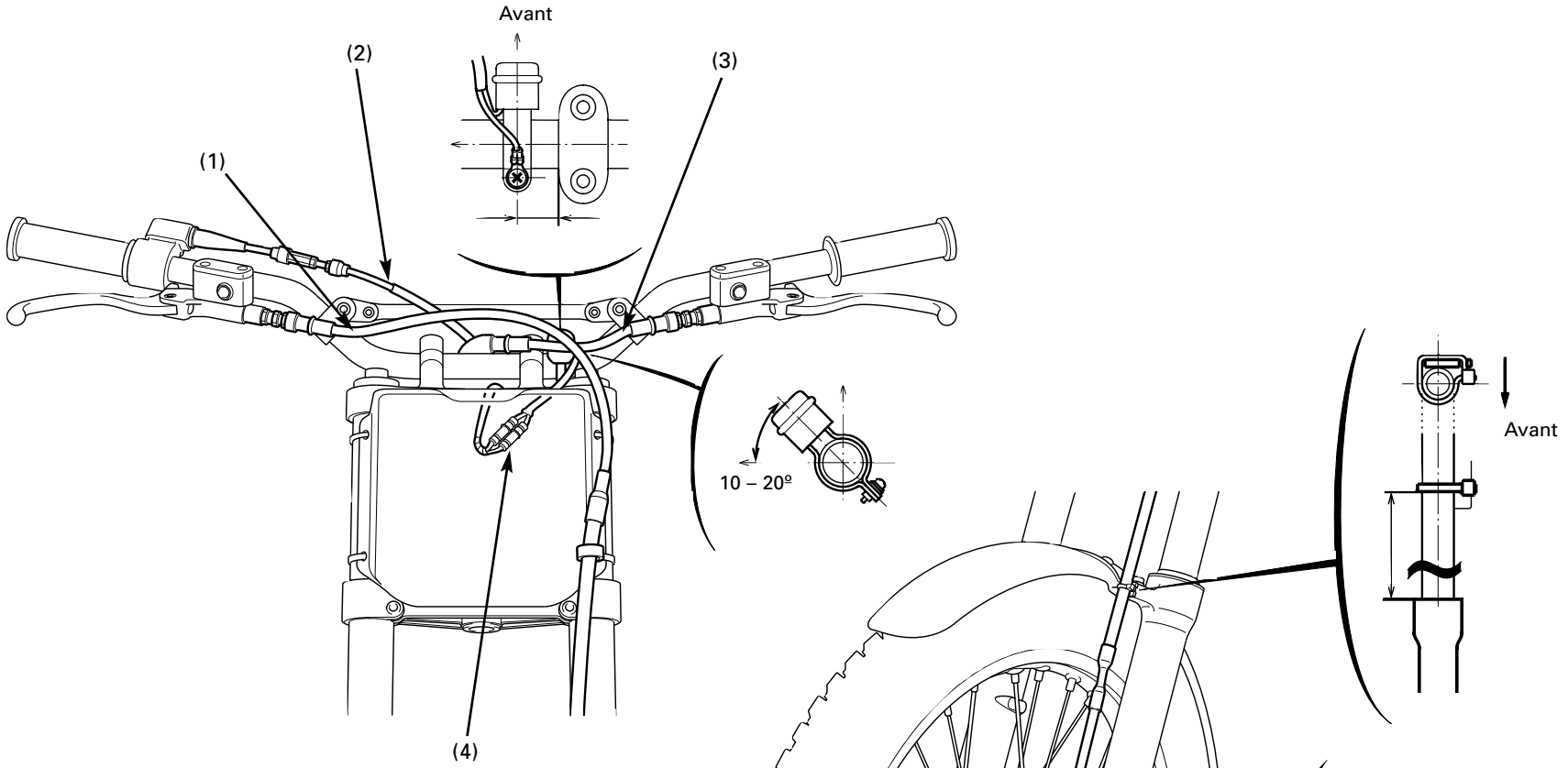
Élément	Matériel	Observ.
Rayon roue arrière	Produit frein filet Candar C73R	

Cadre

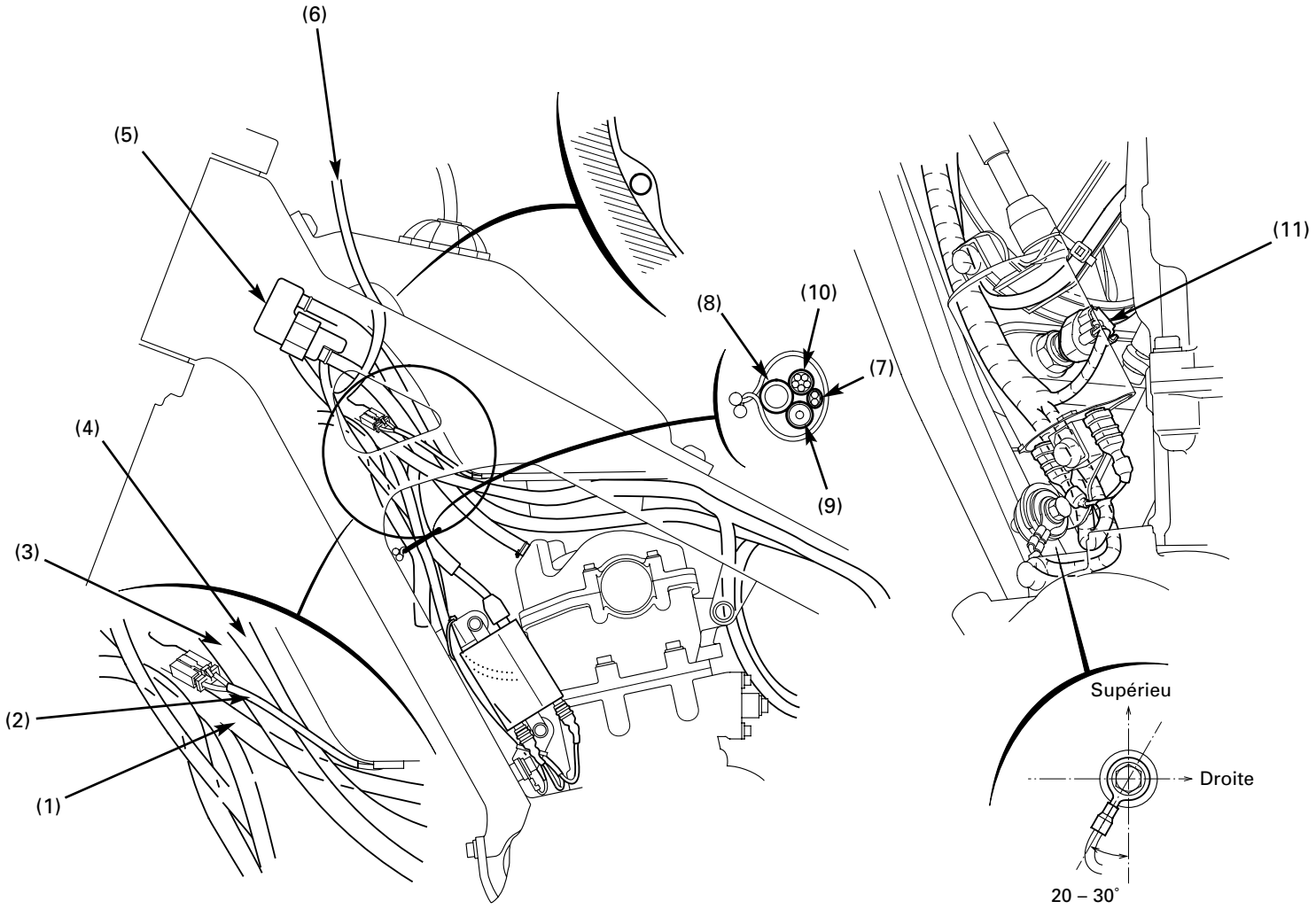
Élément	Matériel	Observ.
Roulements et rainure guide du roulement de la colonne de direction Lèvres du cache-poussière de la colonne de direction Palier à aiguilles de l'axe de pivotement du bras oscillant Lèvres du cache-poussière de l'axe de pivotement du bras oscillant Paliers à aiguilles du bras/articulation de l'amortisseur Lèvres du cache-poussière du bras/articulation de l'amortisseur Surface glissante du joint du bras du kick Surface glissante de l'axe de pivotement du levier de frein Surface glissante de l'axe de pivotement de la béquille latérale Surface glissante de l'axe de pivotement de la pédale de frein Roulements des rouleaux de tension de la chaîne Surface glissante de l'axe de pivotement du levier d'embrayage Zone de rotation du roulement de la roue Filetage de l'axe de roue Surface de la clavette du joint des étriers	Graisse à usage multiple	
Surface glissante du câble de l'accélérateur et tambour du câblage de l'accélérateur	Huile moteur 4 temps	
Filetage des vis du boîtier de l'accélérateur	Graisse de bisulfure de molybdène	
Intérieur du circuit hydraulique de freinage Intérieur du circuit hydraulique de l'embrayage	Liquide de frein DOT 4	
Cartouche du filtre à air	Huile moteur	
Surface glissante du câble d'accélérateur	Lubrifiant pour câbles	
Poignées du guidon	Honda Bond A ou équivalent	

Élément	Matériel	Observ.
Filetage de la vis de butée du tendeur de la chaîne secondaire Filetage de la vis du collier de la béquille latérale Filetage de la vis de butée de la direction Filetage de la vis de montage du patin de guidage de la chaîne secondaire Filetage de la vis de l'agrafe du flexible du frein arrière Filetage des écrous du ventilateur de refroidissement	Produit frein filet	

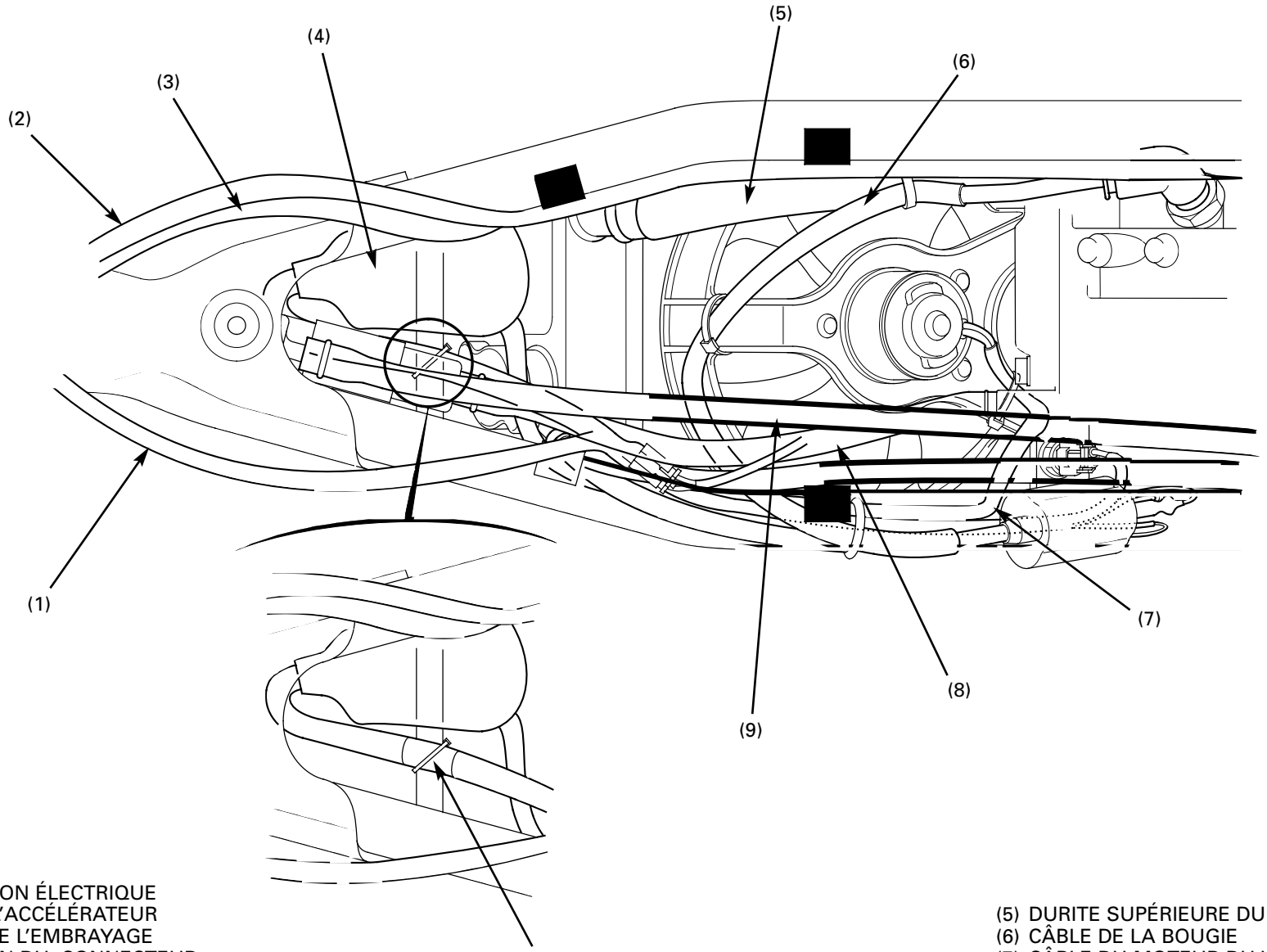
Cheminement de câbles et branchements



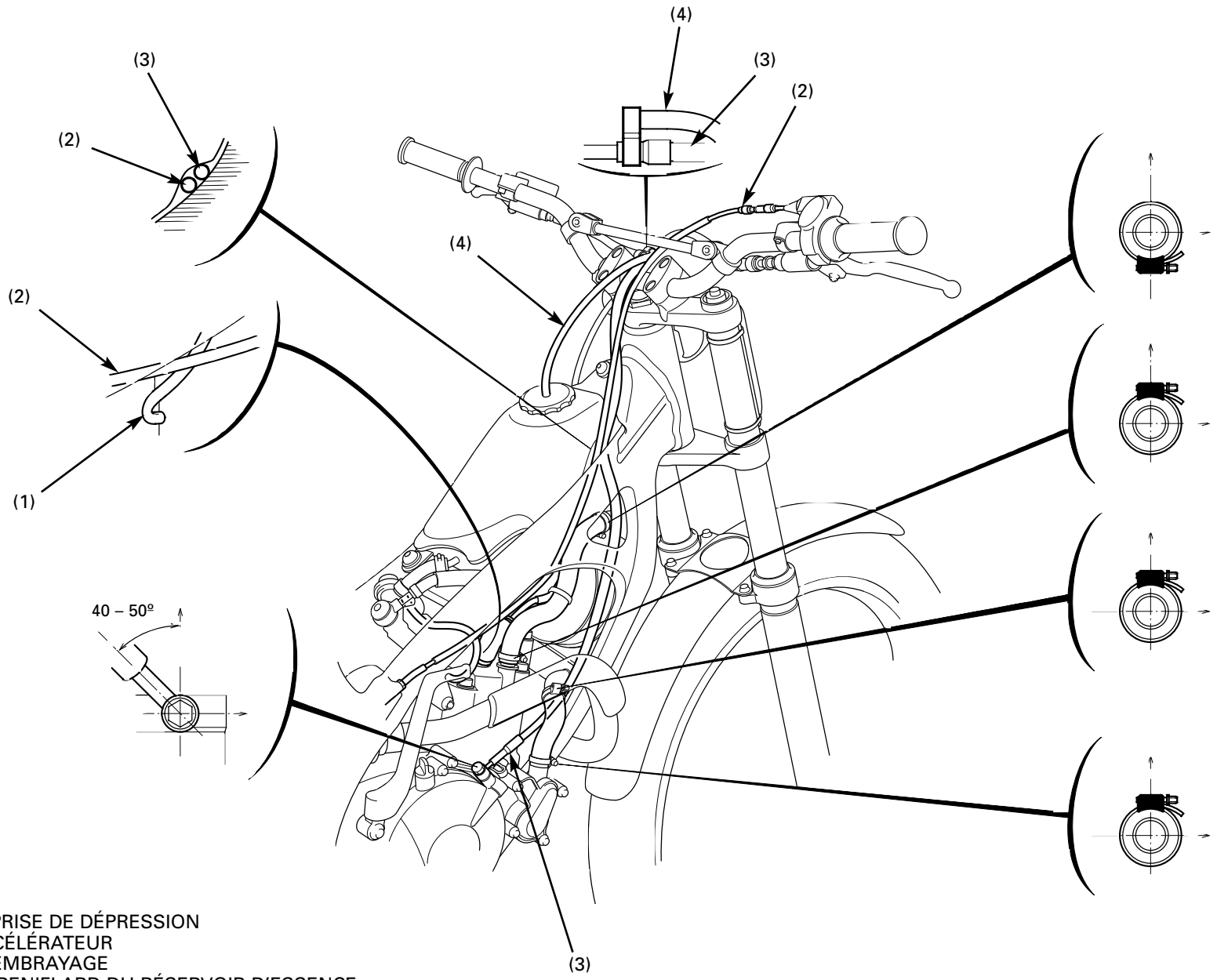
(1) FLEXIBLE DU FREIN AVANT
(2) CÂBLE DE L'ACCÉLÉRATEUR
(3) FLEXIBLE DE L'EMBRAYAGE
(4) CONNECTEUR DU BOUTON D'ARRÊT MOTEUR



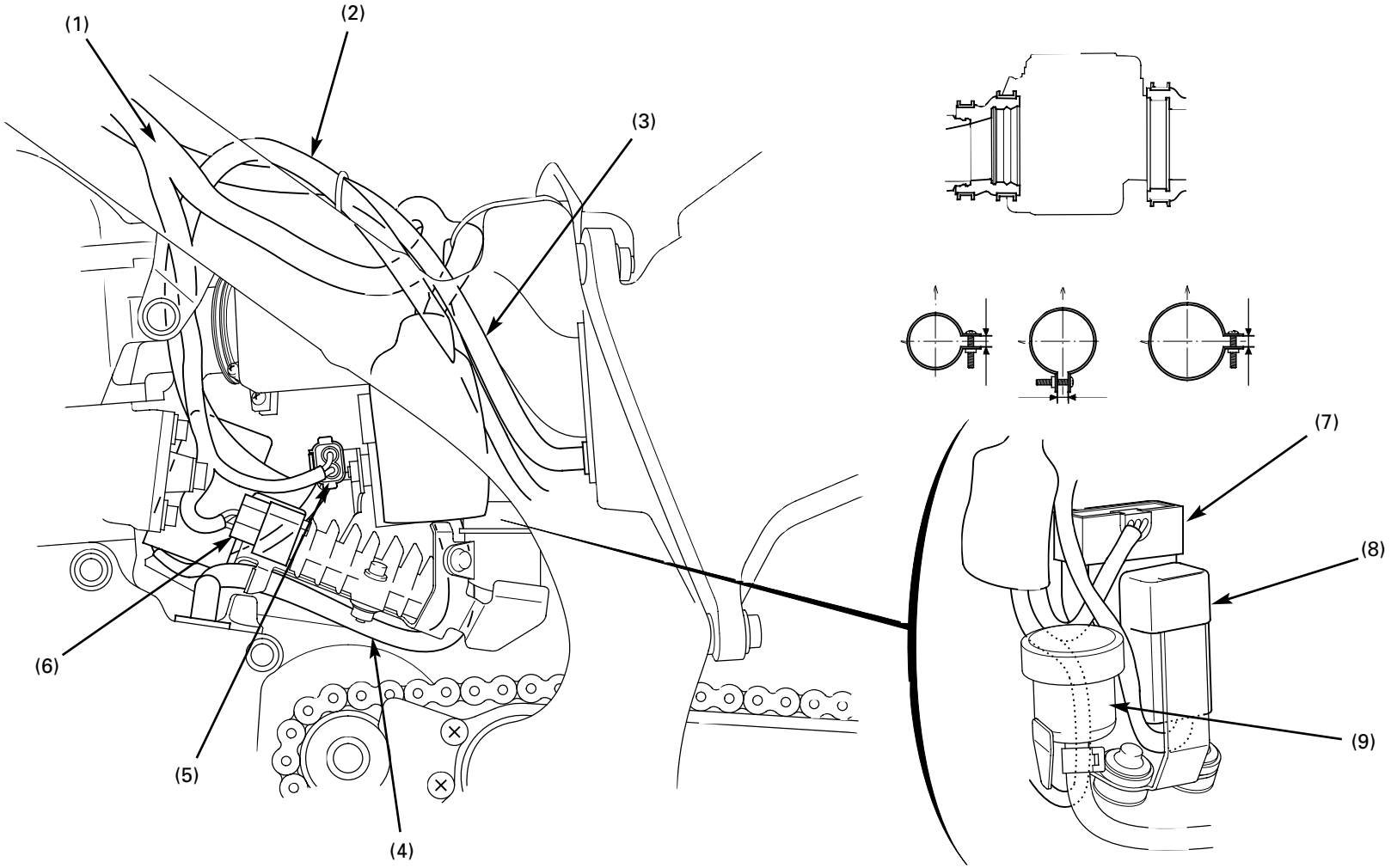
(1) INSTALLATION ÉLECTRIQUE PRINCIPALE
(2) CÂBLE DE LA POMPE A ESSENCE
(3) MANCHON DU RENIFLARD DU CARTER MOTEUR
(4) MANCHON DU RENIFLARD DU CARTER
(5) RÉSERVOIR DE CONDENSATION D'HUILE
(6) CÂBLE DU CONTACTEUR D'ARRÊT MOTEUR
(7) CÂBLE DU MOTEUR DU VENTILATEUR
(8) TUYAU DE TROP-PLEIN DU RADIATEUR
(9) CÂBLE DE LA BOUGIE
(10) INSTALLATION ÉLECTRIQUE (À LA BOBINE D'ALLUMAGE)
(11) CAPTEUR ECT



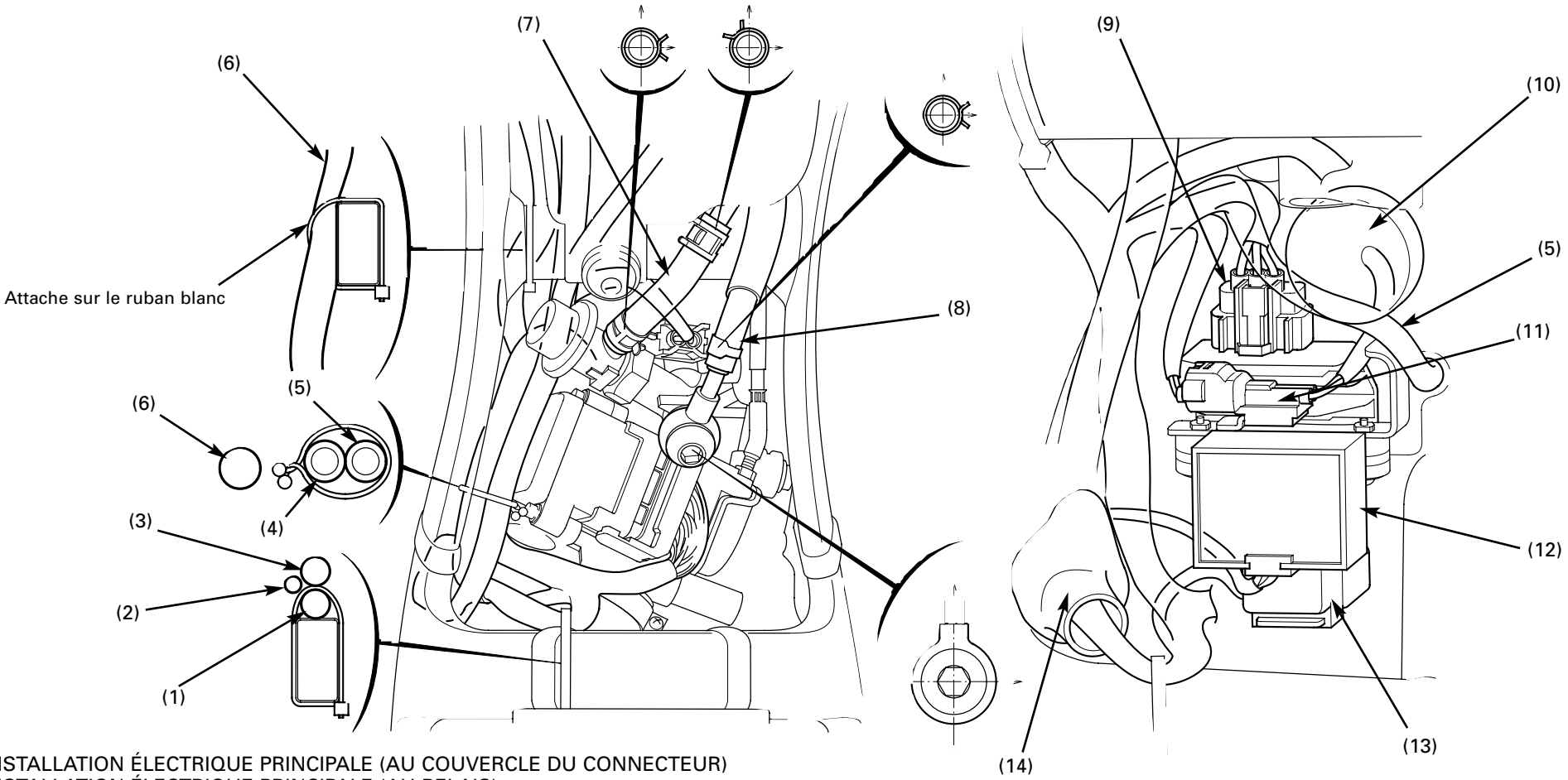
(1) INSTALLATION ÉLECTRIQUE
(2) CÂBLE DE L'ACCÉLÉRATEUR
(3) FLEXIBLE DE L'EMBRAYAGE
(4) PROTECTION DU CONNECTEUR
– CONNECTEUR 2P (NOIR) DU MOTEUR DU VENTILATEUR
– CONNECTEUR D'ALIMENTATION
(5) DURITE SUPÉRIEURE DU RADIATEUR
(6) CÂBLE DE LA BOUGIE
(7) CÂBLE DU MOTEUR DU VENTILATEUR
(8) MANCHON DU RENIFLARD DU CARTER MOTEUR
(9) MANCHON DU RENIFLARD DU CARTER



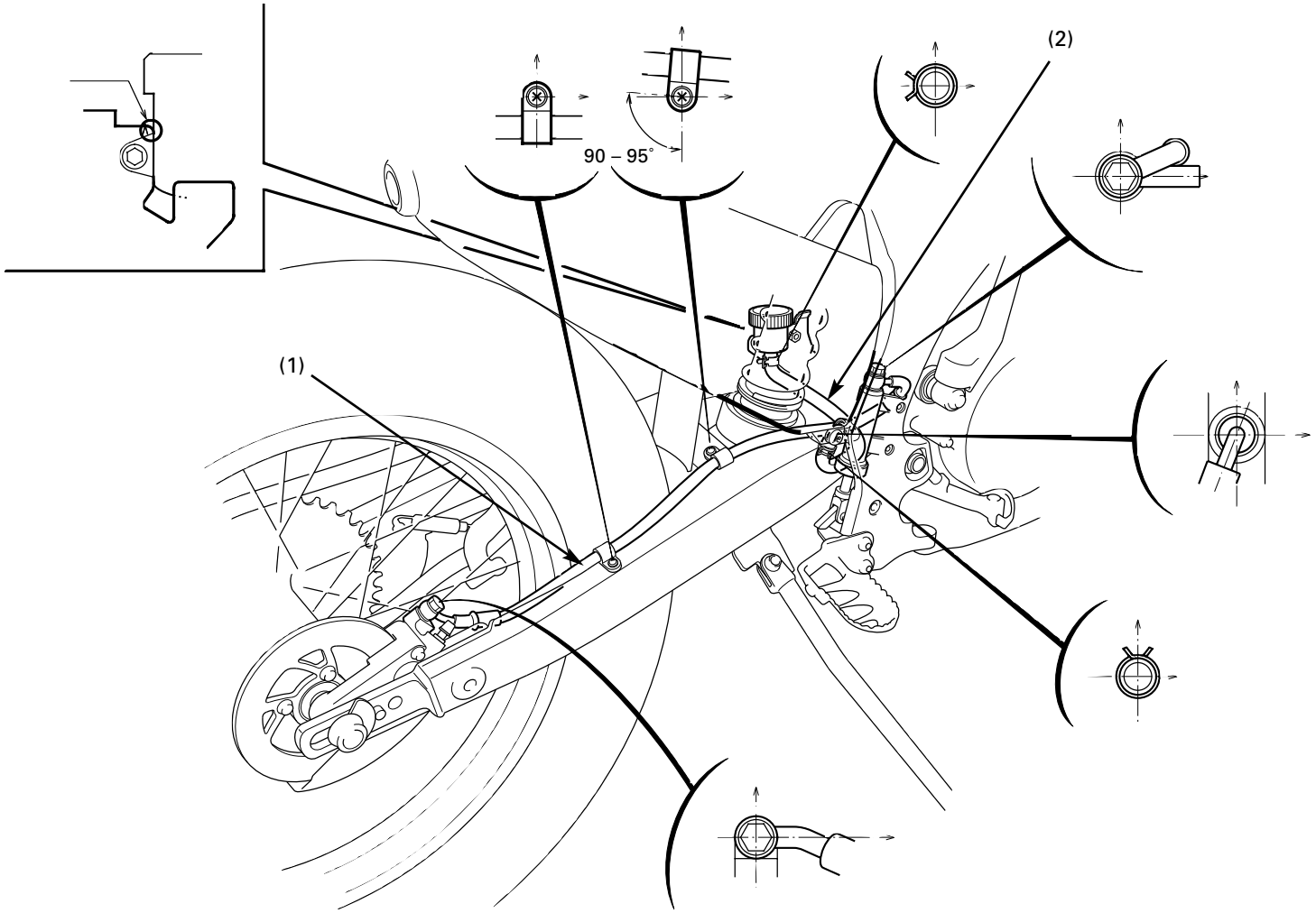
(1) CONDUITE DE PRISE DE DÉPRESSION
(2) CÂBLE DE L'ACCÉLÉRATEUR
(3) FLEXIBLE DE L'EMBRAYAGE
(4) MANCHON DU RENIFLARD DU RÉSERVOIR D'ESSENCE



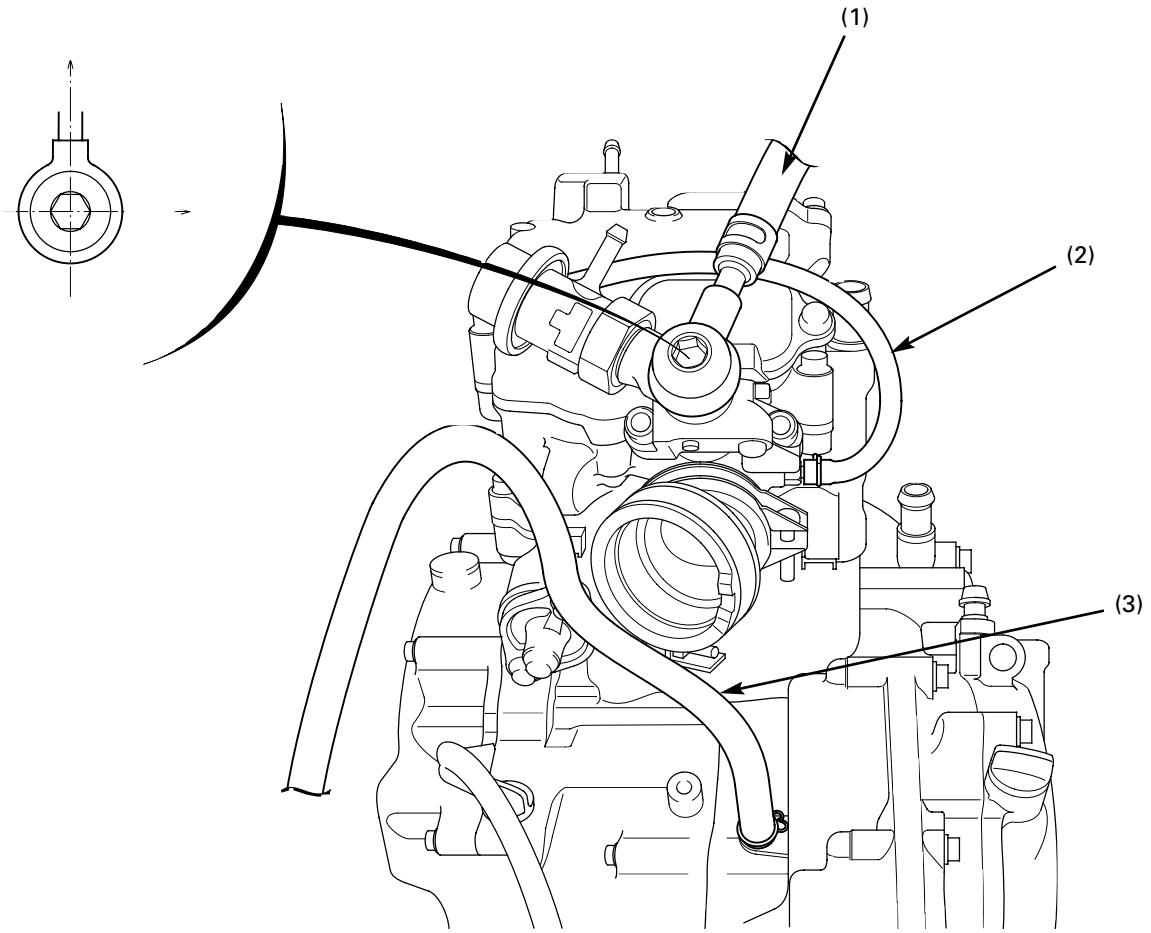
(1) INSTALLATION ÉLECTRIQUE PRINCIPALE
(2) TUBE DU RENIFLARD DE LA TRANSMISSION
(3) MANCHON DU RENIFLARD DU CARTER
(4) CÂBLE DE L'ALTERNATEUR
(5) CONNECTEUR 2P (NOIR) DU CONDENSATEUR
(6) CONNECTEUR 5P (NOIR) DU REDRESSEUR/RÉGULATEUR
(7) RELAIS D'ARRÊT DU MOTEUR
(8) RELAIS DU MOTEUR DU VENTILATEUR
(9) RÉSERVOIR DU FREIN ARRIÈRE



(1) INSTALLATION ÉLECTRIQUE PRINCIPALE (AU COUVERCLE DU CONNECTEUR)
(2) INSTALLATION ÉLECTRIQUE PRINCIPALE (AU RELAIS)
(3) INSTALLATION ÉLECTRIQUE PRINCIPALE (À L'ÉCU)
(4) MANCHON DU RENIFLARD DU CARTER
(5) TUBE DU RENIFLARD DE LA TRANSMISSION
(6) INSTALLATION ÉLECTRIQUE
(7) DURITE DE RETOUR D'ESSENCE
(8) DURITE D'ALIMENTATION EN ESSENCE
(9) CONNECTEUR 5P (NOIR) DU REDRESSEUR/RÉGULATEUR
(10) CONDENSATEUR
(11) CONNECTEUR 2P (NOIR) DU CONDENSATEUR
(12) CAPTEUR D'ANGLE D'INCLINAISON
(13) RELAIS DU MOTEUR DU VENTILATEUR
(14) COUVERCLE DU CONNECTEUR



(1) FLEXIBLE DU FREIN ARRIÈRE
(2) DURITE DU RÉSERVOIR DE FREIN ARRIÈRE



(1) DURITE D'ALIMENTATION EN ESSENCE
(2) CONDUITE DE PRISE DE DÉPRESSION
(3) TUBE DU RENIFLARD DE LA TRANSMISSION

Programme d'entretien

Respecter la périodicité des révisions et effectuer les contrôles avant la conduite.
I : Contrôler et nettoyer, régler, lubrifier ou changer en cas de besoin. C : nettoyer, R : changer, L : lubrifier.

Périodicité / Élément	À chaque course ou environ 2,5 h	Toutes les 6 courses environ 15 h	Tous les 6 mois	Toutes les année	Observations
Circuit d'alimentation	I				
Fonctionnement de la poignée des gaz	I				
Filtre à air	C				Vérifier le filtre à air après avoir conduit dans des zones poussiéreuses.
Bougie	I	R			
Jeu aux soupapes			I		I : Après le premier rodage
Huile moteur	I	R			R : Après le premier rodage
Filtre à huile du moteur.		R			R : Après le premier rodage
Crépine du filtre à huile du moteur		I			
Régime de ralenti du moteur	I				
Huile de boîte		R			
Liquide de refroidissement du radiateur	I			R	
Circuit de refroidissement	I			R	
Piston		I		R	
Segments de piston		I	R		
Chaîne secondaire	I, L				
Patin de guidage/tendeur de chaîne secondaire	I				
Pignon/couronne de boîte	I				
Liquide de frein	I		R		
Usure des plaquettes de frein	I				
Circuit de freinage	I				
Liquide d'embrayage	I				
Système d'embrayage	I				
Câbles de commande	I, L				
Pot d'échappement et silencieux	I	C			
Suspension	I	C			S'assurer que le roulement sphérique n'est pas endommagé.
Biellettes/articulation de l'amortisseur	I	C			
Huile de fourche	I		R		
Roues/pneus	I				
Roulement de la colonne de direction	I				
Écrous, vis, dispositifs de fixation	I				

Contrôle avant la conduite

Pour votre propre sécurité, il est très important de consacrer quelques minutes, avant la conduite, à contrôler l'état de votre Cota 4RT.

⚠ MISE EN GARDE

Un mauvais entretien de la COTA 4RT ou tout manquement à la réparation d'un défaut avant la conduite peut provoquer un accident dont le résultat pourrait être de graves blessures, voire la mort.

Toujours effectuer un contrôle avant la conduite et avant une course pour corriger tout problème éventuel.

Avant de monter sur la COTA 4RT, il faut vérifier les points suivants :

- Fuites d'essence, d'huile et d'eau
- Niveau correct du liquide de refroidissement
- Degré thermique correct, incrustations de calaminesur la bougie et capuchons de bougie bien branchés
- Fonctionnement de l'embrayage
- Bon état des roulements de la colonne de direction et des pièces annexes
- Dommages ou déformation du cadre
- Bon fonctionnement de la poignée des gaz et du papillon des gaz
- Bon état des pneus et pression de gonflage correcte
- Bon fonctionnement de la fourche avant et de la suspension arrière
- Bon fonctionnement des freins avant et arrière
- Tension et lubrification correctes de la chaîne secondaire
- Défaut ou usure du patin de guidage de la chaîne secondaire et du rouleau
- Bien serrer les vis et les autres dispositifs de fixation

Contrôle de chauffe

Lors de la chauffe du moteur, vérifier les points suivants :
- Ne pas faire tourner le moteur à un régime supérieur à ce qui est nécessaire, car ceci pourrait l'endommager.
- S'assurer qu'il n'y a pas de fuite d'essence, d'huile et d'eau.
- Faire chauffer le moteur pendant quelques minutes jusqu'à ce qu'il atteigne sa température normale de fonctionnement et qu'il réponde en douceur à la poignée des gaz.

Contrôle pendant la conduite

Durant la conduite de la COTA, vérifier les points suivants :
- Système de contrôle
- Capacité de freinage

Contrôle après la conduite

Après la conduite de la COTA, vérifier les points suivants:
- Couleur de la bougie et de la tête du piston.
- Signes de détonation
- Fuites d'essence, d'huile et d'eau
- Vis et écrous desserrés ou manquant

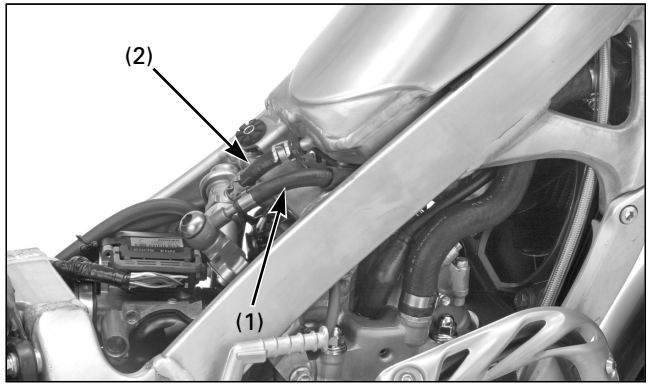
Pièces de rechange

Pièces devant être remplacées périodiquement

Élément	Périodicité de remplacement	Cause
Moteur		
Bougie/capuchon de bougie	Toutes les 6 courses	Pollution ou émulsion
Huile moteur	Toutes les 6 courses	
Filtre à huile de moteur	Toutes les 6 courses	
Huile de boîte	Toutes les 6 courses	
Piston	Chaque année	Défaut ou usure de la jupe
Segment de piston usées	Tous les 6 mois	Coupes de segment endommagées ou Chaque année
Liquide de refroidissement du radiateur		
Cadre		
Liquide de fourche avant	Tous les 6 mois	

Pièces à usure rapide/jetables

Élément	Cause
Moteur	
Disque d'embrayage	Usure ou décoloration
Ressort d'embrayage	Fatigue
Pignon de sortie de boîte	Usure ou défaut
Cadre	
Pneu avant/arrière	Usure
Plaquette de frein	Usure
Patin de guidage de chaîne	Usure
Couronne de sortie de boîte	Usure ou défaut
Chaîne secondaire	Étirement ou usure

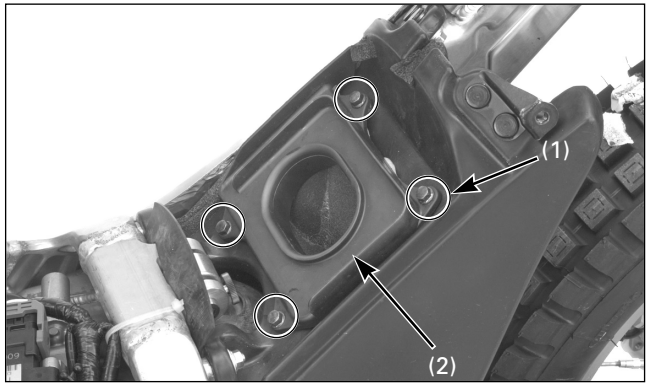


(1) DURITE D' ALIMENTATION EN ESSENCE
(2) DURITE DE RETOUR D' ESSENCE

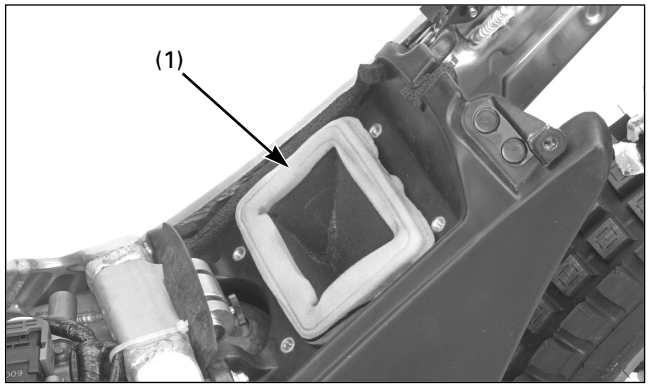
Circuit d'alimentation

Démonter le garde-boue arrière.

S'assurer que la durite d'alimentation ou de retour d'essence n'est pas fissurée ou détériorée et qu'elle ne présente pas de fuite.



(1) VIS
(2) COUVERCLE DU BOÎTIER DU FILTRE À AIR

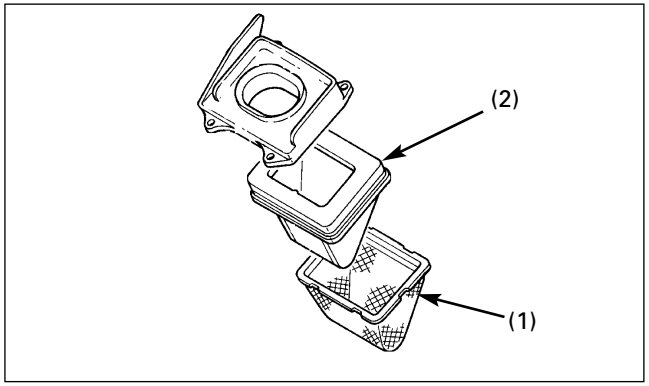


(1) ÉLÉMENT DU FILTRE À AIR

Filtre à air

Démonter le garde-boue arrière.
Retirer les quatre vis et le couvercle du boîtier du filtre à air.

Extraire le bloc de l'élément du filtre à air de son boîtier.



(1) CRÉPINE
(2) ÉLÉMENT DU FILTRE À AIR

Retirer la crépine de l'élément du filtre à air.
Vérifier si la crépine n'est pas endommagée et la remplacer en cas de besoin.

Décrasser soigneusement l'élément du filtre à air avec un dissolvant de nettoyage non inflammable, puis le laver dans une solution d'eau chaude savonneuse (liquide vaisselle). Appliquer de l'huile moteur sur l'élément et éliminer l'excédent.
Nettoyer l'intérieur du boîtier du filtre à air.

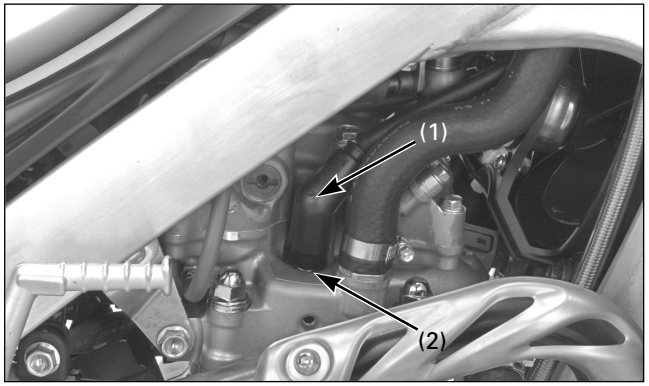
⚠ MISE EN GARDE

Ne jamais utiliser d'essence ou de dissolvants à point d'éclair bas pour nettoyer l'élément du filtre à air. Ceci pourrait provoquer une explosion ou un incendie.
Tremper l'élément dans de l'huile de moteur et laisser égoutter l'excédent d'huile.

AVERTISSEMENT

Ne pas tordre l'élément pour essorer l'excédent d'huile. Il pourrait s'endommager si cette consigne n'est pas suivie.

L'installation s'effectue dans l'ordre inverse de la dépose.



(1) CAPUCHON DE BOUGIE (2) BOUGIE

Bougie

L'utilisation d'une bougie au degré thermique incorrect peut endommager le moteur ou encrasser la bougie. Veiller à choisir une bougie adaptée aux différentes conditions de conduite.

Bougie standard : NGK : CR6EH-9
Bougie optionnelle pour climats froids : CR5EH-9

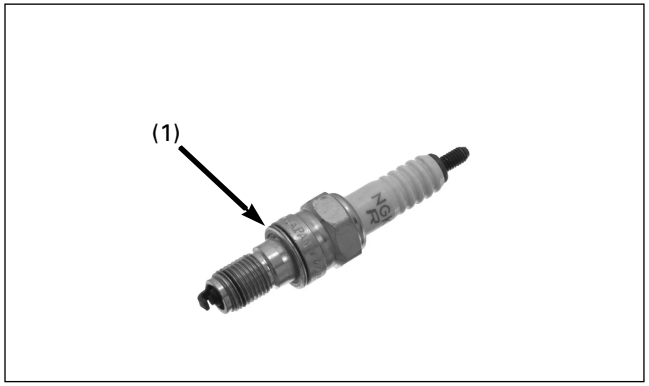
Écartement des électrodes

Retirer la bougie et mesurer l'écartement entre les électrodes de la bougie.

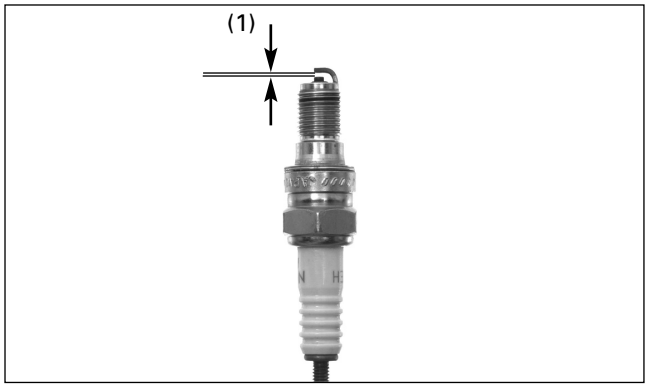
Standard : 0,8 – 0,9 mm

Remplacer la bougie si l'écartement de ses électrodes est différent de celui stipulé.
Installer et serrer la bougie.

Couple de serrage : 16 N·m (1,6 kgf·m)



(1) ISOLANT



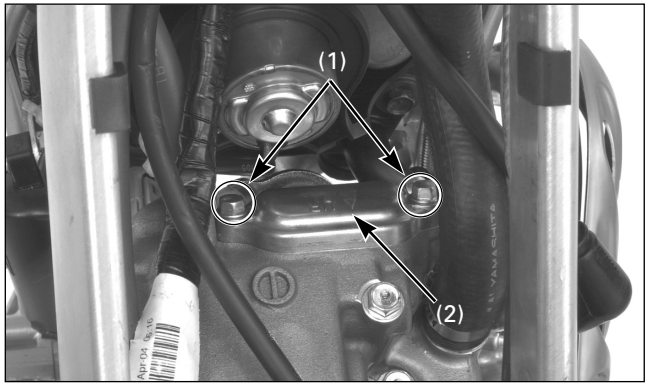
(1) ÉCARTEMENT DES ÉLECTRODES DE LA BOUGIE

Court-circuit provoquant des étincelles

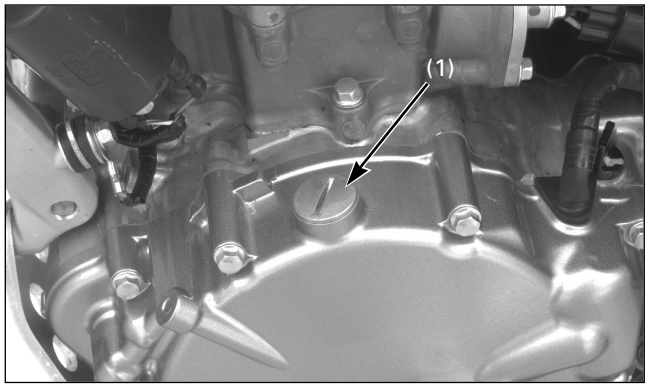
En cas d'allumage défectueux du moteur dû à la formation d'un arc électrique, changer la bougie et le capuchon.

Capuchon de bougie

Débrancher la bougie du capuchon.
Pour éviter les pannes d'allumage, nettoyer l'intérieur du capuchon avec un produit de nettoyage pour contacts électriques.



(1) VIS
(2) BOUCHON DE L'ORIFICE DE RÉGLAGE DES CULBUTEURS



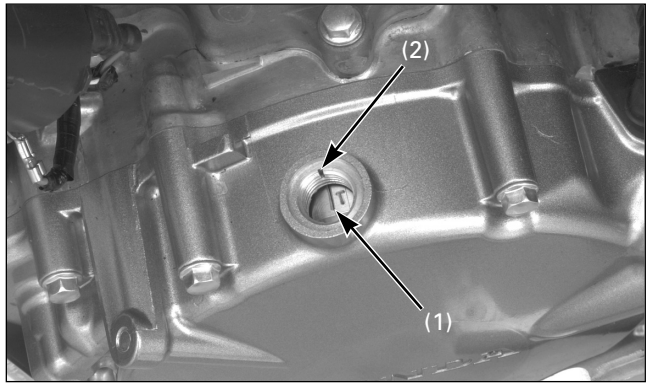
(1) BOUCHON/JOINT TORIQUE DE L'ORIFICE DE RÉGLAGE

Jeu aux soupapes

Contrôle

Contrôler et régler le jeu aux soupapes lorsque le moteur est froid (au-dessous de 35 ºC).

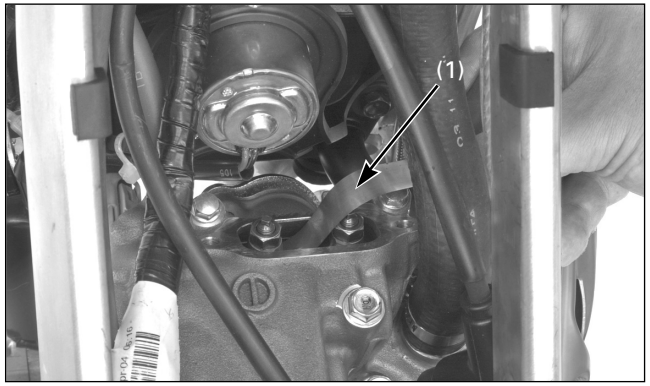
Déposer le bloc de l'injecteur/réservoir d'essence.
Retirer les vis et le bouchon de l'orifice de réglage des culbuteurs du couvre-culasse.
Retirer le bouchon de l'orifice de réglage et le joint torique.



(1) REPÈRE "T"
(2) REPÈRE DE RÉFÉRENCE

Actionner le kick et aligner le repère "T" du volant sur le repère de référence du cache du carter gauche.

S'assurer que le piston est en position TDC (point mort haut) pendant le temps de compression en déplaçant les culbuteurs.



(1) CALIBRE D'ÉPAISSEURS

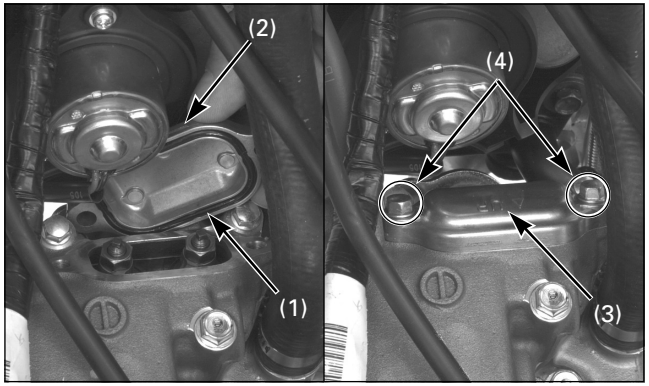
Insérer un calibre d'épaisseurs entre le culbuteur et la queue de soupape et mesurer les jeux aux soupapes d'admission et d'échappement.

Jeu aux soupapes :
Admission : 0,12 ± 0,03 mm
Échappement : 0,30 ± 0,03 mm

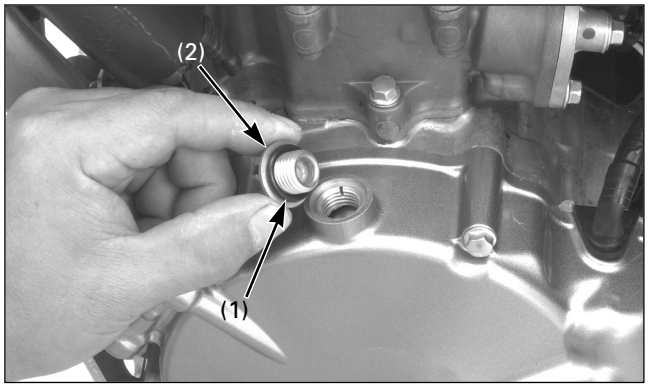
Les régler en desserrant le contre-écrou et en tournant la vis de réglage jusqu'à ce qu'elle effleure le calibre d'épaisseurs.

Outils :
Clé de réglage de soupapes, 8 x 9 mm 07708-0030100
(ou équivalente disponible dans le commerce)
Dispositif de réglage des soupapes B 07708–0030100

Après le réglage, resserrer le contre-écrou tout en fixant la vis de réglage.
Vérifier à nouveau le jeu aux soupapes.

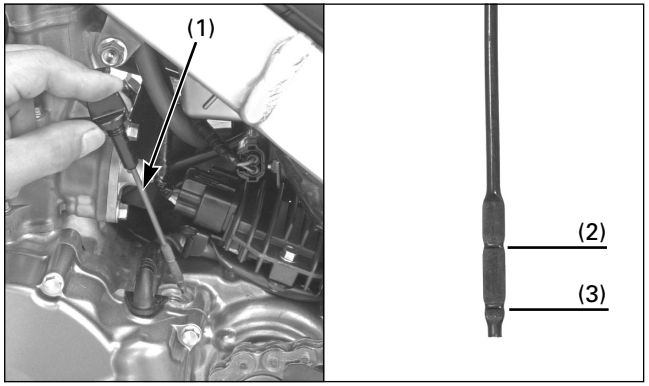


(1) JOINT TORIQUE
(2) BOUCHON DE L'ORIFICE DE RÉGLAGE DES SOUPAPES
(3) REPÈRE "UP" (4) VIS



(1) JOINT TORIQUE
(2) BOUCHON DE L'ORIFICE DE RÉGLAGE

Vérifier si le joint torique du bouchon de l'orifice de réglage des soupapes est en bon état et le remplacer si nécessaire.
Enduire les joints toriques d'huile de moteur neuve et les installer dans les rainures du bouchon de l'orifice de réglage des soupapes.
Installer le bouchon de l'orifice de réglage des soupapes avec le repère "UP" vers le haut, puis remettre et visser fermement les vis.
Vérifier si le joint torique du bouchon de l'orifice de réglage est en bon état et le remplacer si nécessaire.
Installer et serrer le bouchon de l'orifice de réglage.



(1) BOUCHON DE L'ORIFICE DE REMPLISSAGE D'HUILE/JAUGE DE NIVEAU D'HUILE
(2) REPÈRE DE NIVEAU MAXIMUM
(3) REPÈRE DE NIVEAU MINIMUM

Huile et filtre à huile de moteur

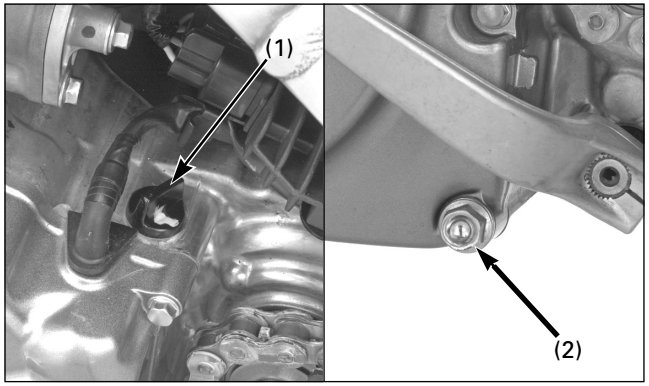
Contrôle du liquide de frein

Faire démarrer le moteur et le laisser tourner au ralenti environ 3 minutes.
Arrêter le moteur et attendre 3 minutes.
Mettre la moto en position verticale sur une surface nivelée.

Retirer le bouchon de l'orifice de remplissage d'huile/ jauge de niveau d'huile et essuyer l'huile avec un chiffon propre.
Introduire la jauge de niveau sans la visser, la retirer et vérifier le niveau d'huile.

Si le niveau d'huile est proche du repère minimum de la jauge, voire au-dessous, rajouter de l'huile de moteur recommandée jusqu'au repère supérieur, dans l'orifice de remplissage d'huile.

Huile moteur préconisée :
Huile moto 4 temps Honda Ultra S9 ou huile Repsol 4T (10W–40)



(1) BOUCHON DE L'ORIFICE DE REMPLISSAGE D'HUILE/JAUGE DE NIVEAU D'HUILE
(2) VIS DE VIDANGE/RONDELLE D'ÉTANCHÉITÉ

Vidange d'huile

Vidanger l'huile moteur avec le moteur chaud.
Appuyer la moto sur la béquille latérale.
Retirer les vis et la plaque de protection.

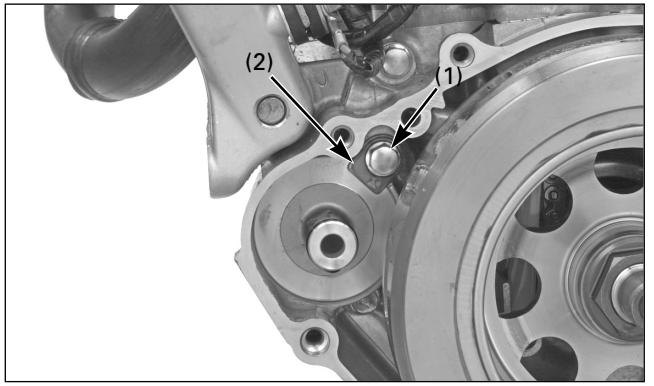
1. Enlever le bouchon de l'orifice de remplissage d'huile/jauge de niveau d'huile.
2. Placer un récipient sous la moto et démonter les vis de vidange du cache du carter gauche.
3. Une fois l'huile totalement vidangée, s'assurer que la rondelle d'étanchéité est en bon état et remonter la vis de vidange. Serrer la vis de vidange au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage : 22 N·m (2,2 kgf·m)

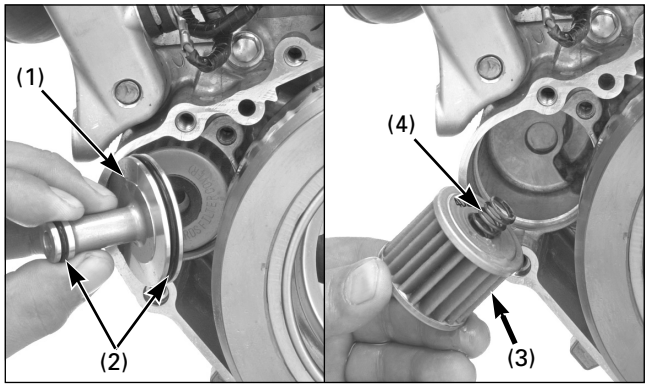
4. Verser lentement l'huile moteur recommandée dans l'orifice de remplissage d'huile.

Huile moteur préconisée :
Huile moto 4 temps Honda Ultra S9 ou huile Repsol 4T (SAE : 10W-40)
Capacité : 0,41 litre à la vidange
0,44 litre au changement du filtre à huile
0,60 litre après démontage

Remettre en place le bouchon de l'orifice de remplissage d'huile/ jauge de niveau d'huile.



(1) VIS (2) PLAQUE DE FIXATION



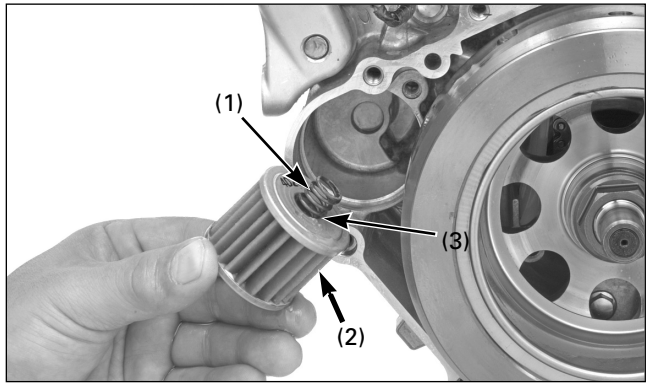
(1) COUVERCLE DU FILTRE À HUILE
(2) JOINTS TORIQUES
(3) FILTRE À HUILE (4) RESSORT

Changement du filtre à huile

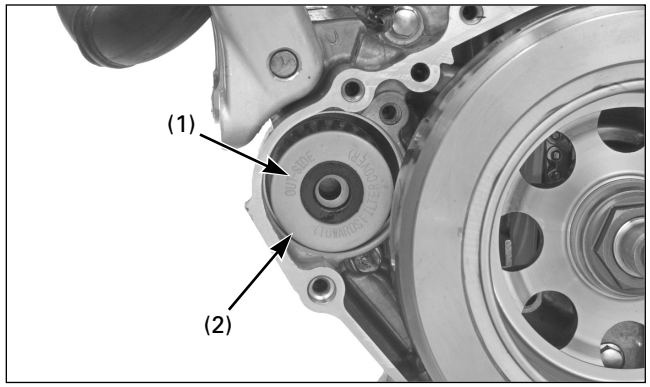
Démonter le cache du carter gauche (page 4-46).

Retirer le couvercle du filtre à huile, la vis et la plaque de fixation.
Retirer le couvercle du filtre à huile et les joints toriques.

Retirer le filtre à huile et le ressort.



(1) RESSORT (2) FILTRE À HUILE
(3) GRAISSAGE



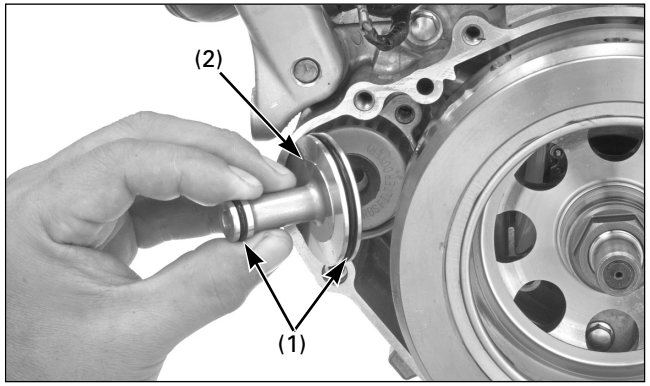
(1) FILTRE À HUILE
(2) REPÈRE "OUT SIDE"

Graisser l'extrémité du ressort du filtre à huile (côté du filtre)
Installer le ressort dans le filtre à huile neuf.

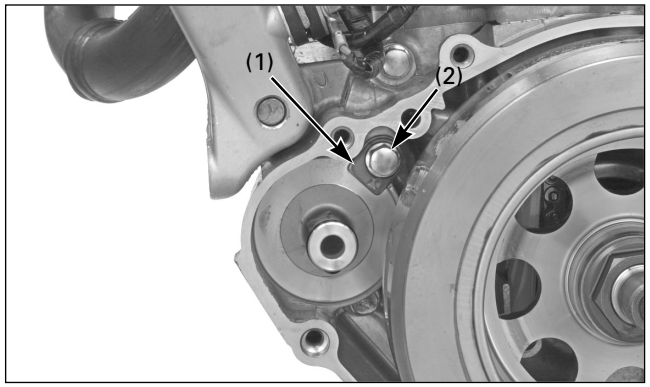
Installer le filtre à huile neuf à l'intérieur du cache gauche du carter avec le repère "OUT SIDE" vers l'extérieur.

AVERTISSEMENT

L'installation du filtre à huile à l'envers pourrait endommager gravement le moteur.



(1) JOINTS TORIQUES NEUFS
(2) COUVERCLE DU FILTRE À HUILE

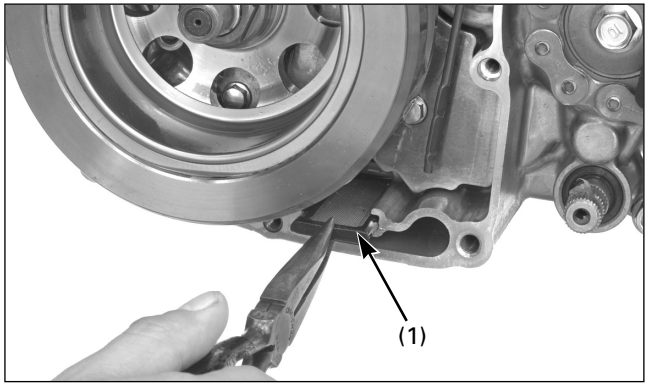


(1) PLAQUE DE FIXATION (2) VIS

Installer les joints toriques neufs dans les rainures du couvercle du filtre à huile.

Remettre le couvercle du filtre à huile dans le carter gauche en alignant le rebord du couvercle sur la rainure du filtre à huile.
S'assurer que le couvercle du filtre à huile est correctement installé dans le carter.

Installer la plaque de fixation et serrer la vis fermement.

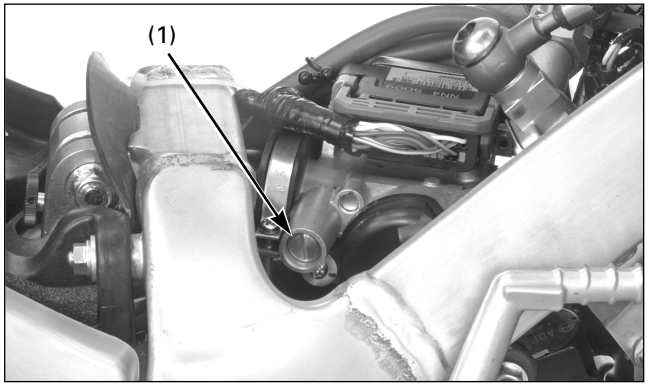


(1) CRÉPINE DU FILTRE À HUILE

Nettoyage de la crépine du filtre à huile

Retirer la crépine du filtre à huile de la rainure du carter gauche.
Nettoyer la crépine.
Reposer la crépine.
Faire attention au sens de la crépine.

Installer le cache du carter gauche en veillant à ne pas endommager le joint torique et le joint d'huile.



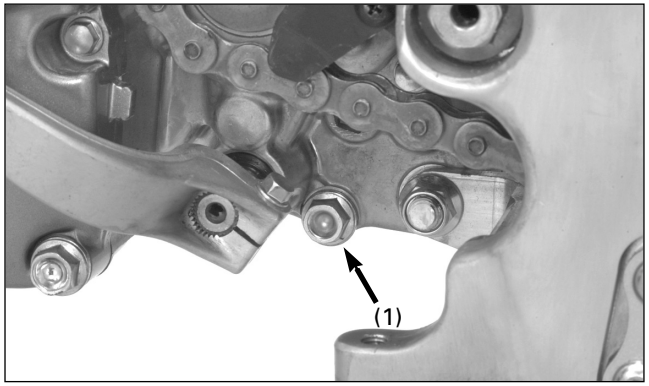
(1) VIS DE BUTÉE DE RALENTI

Régime de ralenti du moteur

Contrôler et régler le ralenti après avoir réalisé correctement tous les autres réglages du moteur.
Le moteur doit être chaud pour garantir la précision de la vérification et du réglage du ralenti. Dix minutes de conduite avec arrêts et démarrages répétés suffiront.

Faire chauffer le moteur, placer le levier de vitesses au point mort et la moto en position verticale.
Brancher un compte-tours et suivre les instructions d'utilisation de son fabricant.
Si le ventilateur de refroidissement ne fonctionne pas, tourner la vis de richesse du ralenti pour obtenir le régime de ralenti stipulé.

Régime de ralenti : 1.800 ± 100 min^{-1} (tr/min)



(1) VIS DE VIDANGE

Huile de boîte

Vidange d'huile

- Il faut changer l'huile de boîte au minimum toutes les six courses, afin de garantir un rendement constant et de prolonger la durée de vie de la boîte et des pièces de l'embrayage.
- Faire chauffer le moteur avant de vidanger l'huile. Ceci garantira une vidange rapide et complète.

Retirer les vis et la plaque de protection.

1. Mettre la moto en position verticale sur une surface nivelée.
2. Retirer le bouchon de remplissage d'huile du couvercle de l'embrayage.
3. Placer un récipient sous le moteur pour récupérer l'huile, puis, retirer la vis de vidange et la rondelle d'étanchéité du cache gauche du carter.
4. Après la vidange complète de l'huile, reposer la vis de vidange avec une rondelle d'étanchéité neuve. Serrer la vis de vidange au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage :22 N·m (2,2 kgf·m)

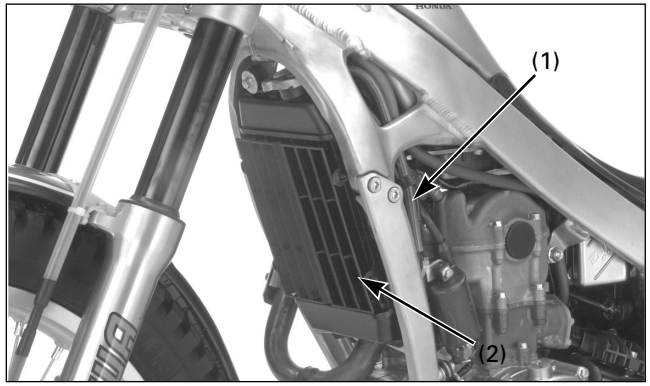


(1) BOUCHON DE REMPLISSAGE
(2) JOINT TORIQUE

5. Verser de l'huile de boîte préconisée.

Huile de boîte recommandée :
ELF HTX 740
Capacité : 0,54 litre à la vidange
0,57 litre après démontage

S'assurer que le joint torique est en bon état et replacer le bouchon de remplissage d'huile.

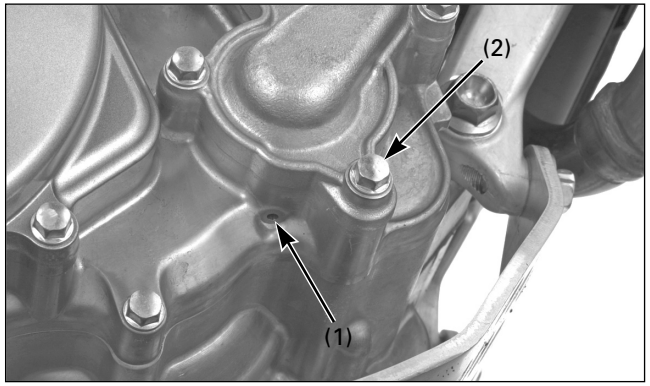


(1) TUYAU DE TROP-PLEIN
(2) RADIATEUR

Liquide de refroidissement

Contrôle du circuit de refroidissement

1. S'assurer que le circuit de refroidissement ne présente pas de fuite.
2. S'assurer que les durites d'eau ne sont ni fissurées ni endommagées et que leurs colliers ne sont pas desserrés.
3. Vérifier si le support du radiateur n'est pas desserré.
4. S'assurer que la durite de surpression est branchée et qu'elle n'est pas bouchée.
5. S'assurer que les ailettes du radiateur ne sont pas obstruées ou endommagées.



(1) ORIFICE DE CONTRÔLE
(2) VIS DE VIDANGE DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT/RONDELLE D'ÉTANCHÉITÉ

6. Vérifier si l'orifice de contrôle du fond de la pompe à eau ne présente pas de fuite. S'assurer que l'orifice reste ouvert.
   En cas de fuite d'eau au niveau de l'orifice de contrôle, ceci signifie que le joint de la pompe à eau est endommagé. En cas de fuite d'huile au niveau de l'orifice de contrôle, ceci signifie que le joint d'huile est endommagé.
   Remplacer le joint de pompe à eau ou le joint d'huile (page 4-12).

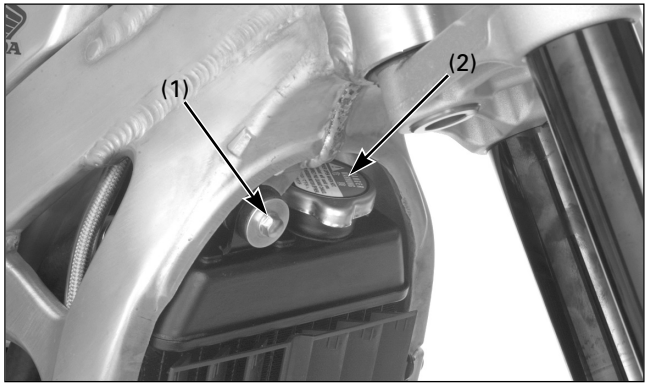
Vidange du liquide de refroidissement

⚠ MISE EN GARDE

Ne pas ouvrir le bouchon du radiateur lorsque le moteur est encore chaud: le liquide de refroidissement pourrait éclabousser l'utilisateur et le brûler gravement.

Toujours laisser refroidir le moteur et le radiateur avant de retirer le bouchon de radiateur.

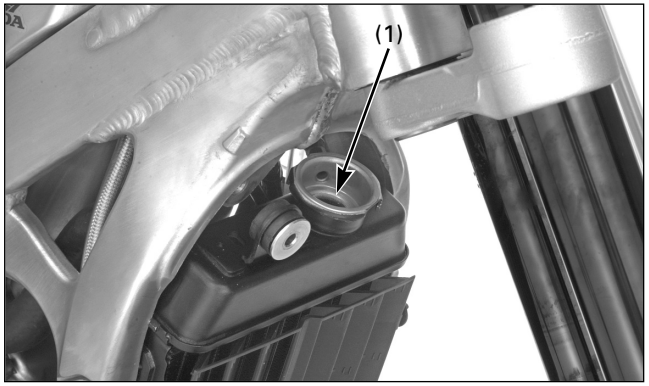
1. Enlever la vis de vidange du liquide de refroidissement et la rondelle d'étanchéité.



(1) VIS
(2) BOUCHON DU RADIATEUR

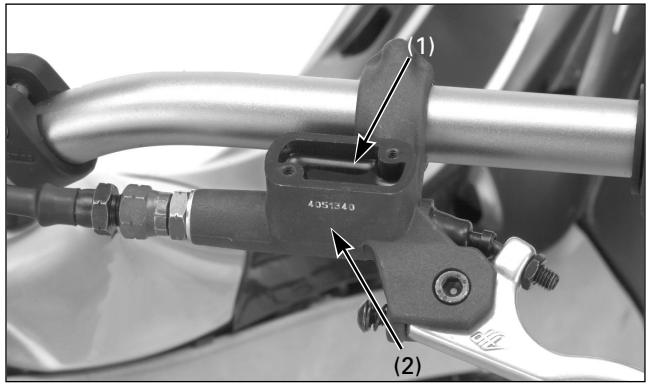
2. Dévisser la vis supérieure de montage du radiateur et tirer le radiateur vers l'avant, puis, retirer le bouchon du radiateur et vidanger le liquide de refroidissement.
3. Installer une rondelle d'étanchéité neuve et revisser la vis de vidange en la serrant au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage : 9,8 N·m (1,0 kgf·m)



(1) GOULOT DE L'ORIFICE DE REMPLISSAGE

4. Remplir le radiateur de liquide de refroidissement jusqu'au goulot de l'orifice de remplissage.
5. Resserrer les durites du radiateur de façon alternée. Rajouter du liquide de refroidissement, si son niveau baisse.
6. Remplir le radiateur de liquide de refroidissement jusqu'au goulot de l'orifice de remplissage.
7. Après ce premier remplissage, faire démarrer le moteur et vérifier le niveau du liquide de refroidissement (page 1-1).

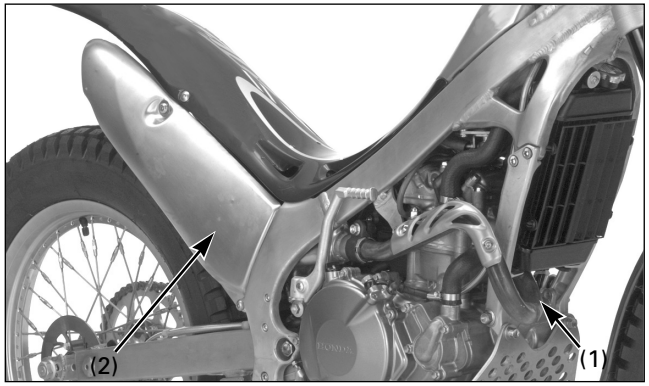


(1) RÉSERVOIR DU LIQUIDE D'EMBRAYAGE
(2) REPÈRE DE NIVEAU MINIMUM

Système d'embrayage

Contrôle du système

1. Actionner le levier d'embrayage et vérifier si le système ne contient pas d'air. Si le levier d'embrayage est un peu dur, trop souple ou semble spongieux, purger l'air du système.
2. Retirer le bouchon et le diaphragme du réservoir et vérifier le niveau du liquide d'embrayage. Si le niveau est bas, vérifier si la durite et les éléments de l'embrayage ne sont pas endommagés, détériorés ou fissurés ou s'ils ne présentent pas de signes évidents de fuite. Resserrer tous les éléments desserrés. Remplacer les durites et les éléments si besoin est.



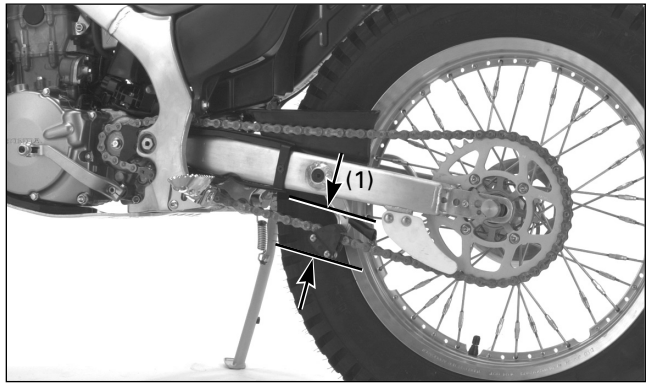
(1) POT D'ÉCHAPPEMENT (2) SILENCIEUX

Pot d'échappement et silencieux

Contrôle

Vérifier si le silencieux n'est pas bouché.
Vérifier qu'aucune vis ou écrou ne manque ou n'est desserré.
S'assurer que le pot d'échappement et le silencieux ne présentent pas de fissure ou de déformation.
Vérifier le joint du pot d'échappement.
Vérifier le joint du silencieux.

La rupture du pot d'échappement entraînera une perte de puissance.



(1) TENSION DE LA CHAÎNE SECONDAIRE

Chaîne secondaire

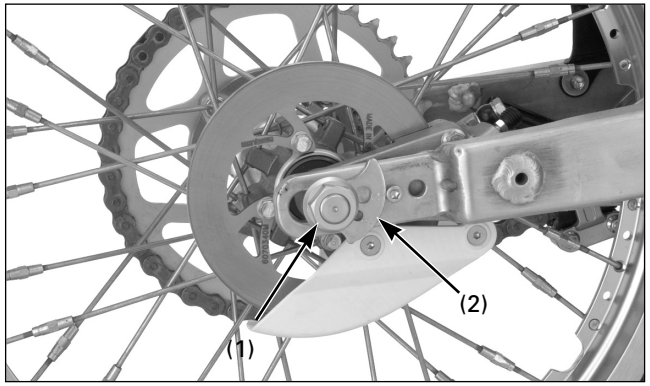
Vérification de la tension de la chaîne secondaire

Durant le rodage, il faut vérifier et régler souvent la tension de la chaîne secondaire. Il faut aussi contrôler la tension lorsque la chaîne secondaire vient d'être remplacée.
Un nettoyage et une lubrification périodiques et un réglage adapté aideront à prolonger la durée de vie de la chaîne secondaire.

Mettre la boîte au point mort, éteindre le moteur et appuyer la moto sur la béquille latérale.
Décrocher le ressort de tension de la chaîne secondaire pour libérer la chaîne de toute charge.
Mesurer la flèche dans la section inférieure, à mi-chemin entre les pignons.

Flèche de la chaîne secondaire : 25 – 35 mm

Faire tourner la roue et mesurer la flèche de la chaîne sur plusieurs sections. Si la flèche d'une section est supérieure à la mesure standard, ceci signifie que la chaîne s'est étirée et qu'il faut la changer.
Attention à ne pas se coincer les doigts entre la chaîne et le pignon !



(1) ÉCROU DE L'AXE DE ROUE (2) TENDEUR

Réglage de la tension de la chaîne secondaire

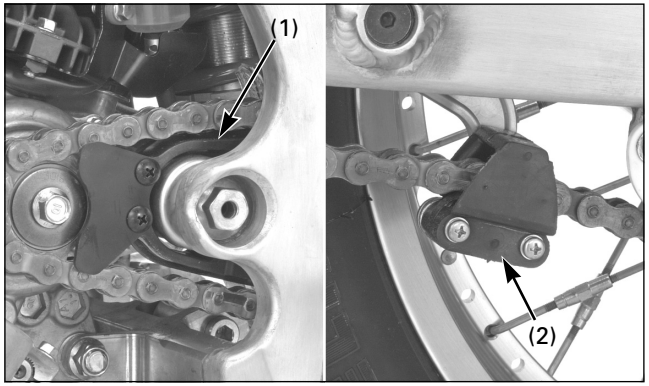
Desserrer l'écrou de l'axe de roue arrière juste ce qu'il faut pour pouvoir déplacer la roue vers l'avant.
Agir simultanément sur les deux tendeurs de chaque côté, pour amener la flèche de la chaîne secondaire dans la plage de tension désirée.
Faire tourner le tendeur dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour réduire la flèche et le tourner dans le sens contraire pour l'augmenter.

- Régler la chaîne avec les tendeurs de chaîne, de façon à ce qu'elle soit parallèle à la ligne centrale du cadre.
- S'assurer que la butée est bien située entre les dents du tendeur.

Vérifier de nouveau la tension de la chaîne secondaire et si la roue tourne librement.
Après le réglage, serrer l'écrou de l'axe de roue au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage : 69 N·m (7,0 kgf·m)

Lubrifier la chaîne secondaire.
Raccrocher le ressort de tension de la chaîne secondaire.



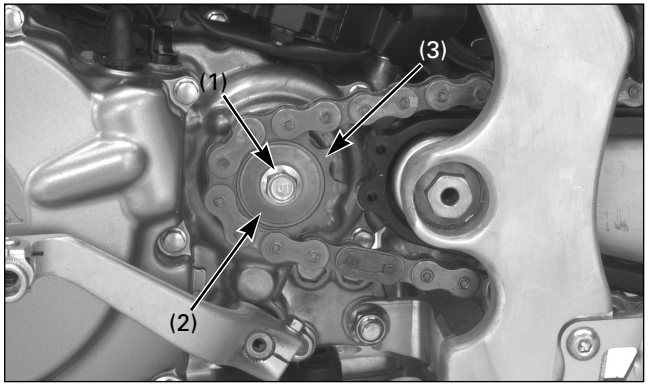
(1) PATIN DE GUIDAGE DE LA CHAÎNE SECONDAIRE
(2) TRAIT REPÈRE DU TENDEUR DE CHAÎNE SECONDAIRE

Patin de guidage de chaîne secondaire

Contrôle/remplacement

Vérifier si le patin de guidage de la chaîne secondaire n'est pas endommagé ou usé.
Si l'usure est de 2,0 mm ou plus, changer le patin de guidage.
Vérifier si le trait repère du tendeur de chaîne secondaire n'est pas endommagé ou usé.
Si l'usure est de 2,0 mm ou plus, changer le trait repère.

Les vis du tendeur et du patin de guidage de la chaîne secondaire doivent être de nouveau resserrées à la fin du rodage.



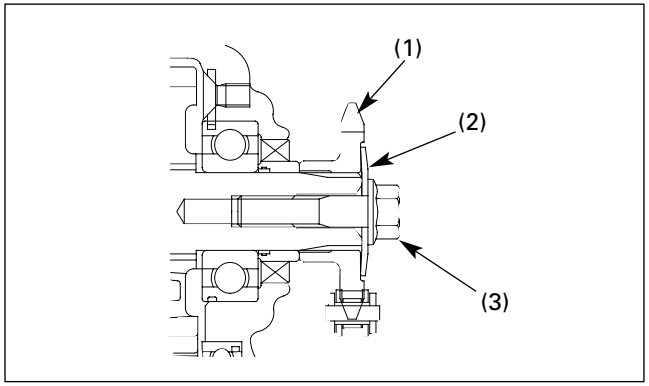
(1) VIS (2) ANNEAU À RESSORT
(3) PIGNON DE SORTIE DE BOÎTE

Pignon/couronne de boîte

Changement du pignon de sortie de boîte

Retirer le couvercle du pignon de sortie de boîte.
Desserrer complètement la chaîne secondaire.

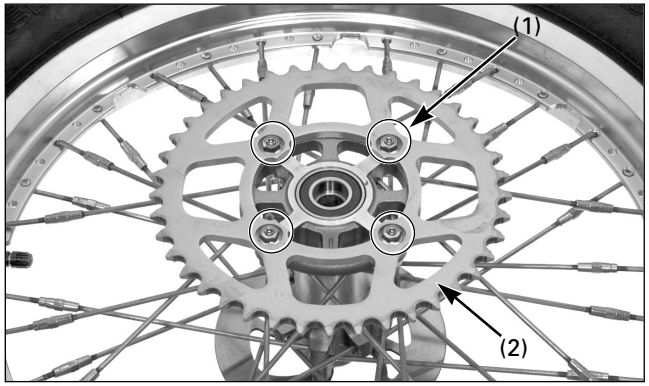
Enlever l'anneau à ressort et la vis du pignon de sortie de boîte.



(1) PIGNON DE SORTIE DE BOÎTE
(2) ANNEAU À RESSORT
(3) VIS

Installer le pignon sur le moyeu de transmission secondaire comme indiqué.
Replacer l'anneau à ressort et la vis et serrer cette dernière au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage : 31 N·m (3,2 kgf·m)



(1) VIS/ÉCROUS
(2) COURONNE DE TRANSMISSION SECONDAIRE

Changer la couronne de transmission secondaire

Démonter la roue arrière (page 5-15).

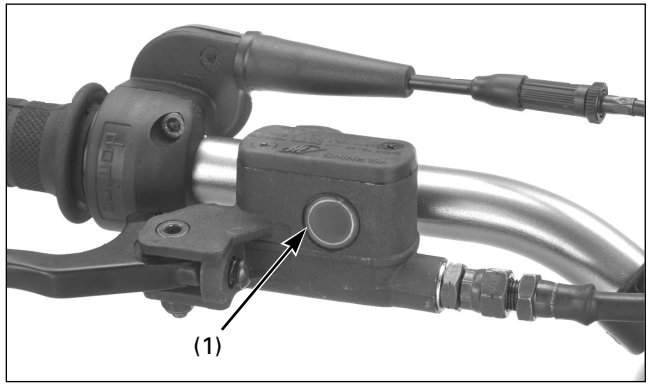
Démonter les vis/écrous, les rondelles et la couronne de transmission secondaire.

L'installation s'effectue dans l'ordre inverse de la dépose.

Fixer les boulons et serrer les écrous au couple indiqué.

Couple de serrage : 29 N·m (3,0 kgf·m)

Régler la tension de la chaîne secondaire (page 3-11).



(1) NIVEAU “MIN.”

Liquide de frein

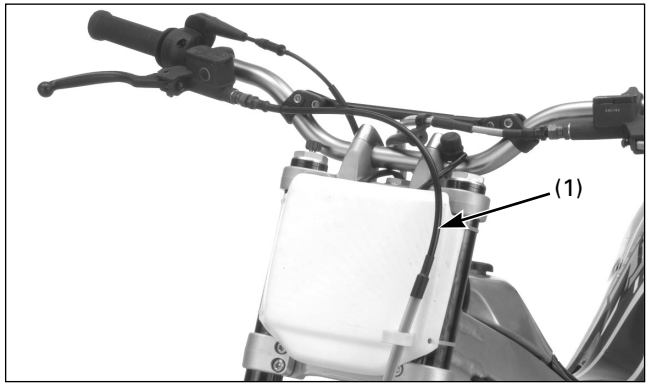
Maître-cylindre du frein avant

Il faut toujours vérifier le niveau du liquide de frein.

Démonter les vis, le couvercle du maître-cylindre et le diaphragme.

Si le niveau du liquide est au-dessous du repère “MIN”, vérifier l’usure des plaquettes de frein.
Changer les plaquettes de frein si nécessaire.
Pour remplacer les plaquettes de frein, consulter la page 5-23.

S’assurer aussi que le circuit de freinage ne présente pas de fuite.

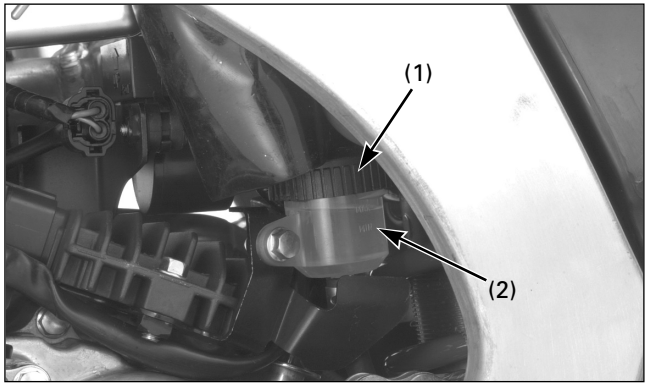


(1) FLEXIBLE DU FREIN

Vérifier si le flexible de frein ne se coince pas, ni ne s’emmêle, dans toutes les positions de la direction et s’il ne s’étire pas lorsque la suspension est à son point le plus haut.

Changer le liquide de frein tous les 6 mois.
Changer le flexible du frein tous les ans.
Ne pas effectuer de travaux d’entretien sur le circuit de freinage en présence d’une forte humidité.

Liquide de frein : DOT 4 uniquement



(1) COUVERCLE (2) NIVEAU “MIN”

Maître-cylindre arrière

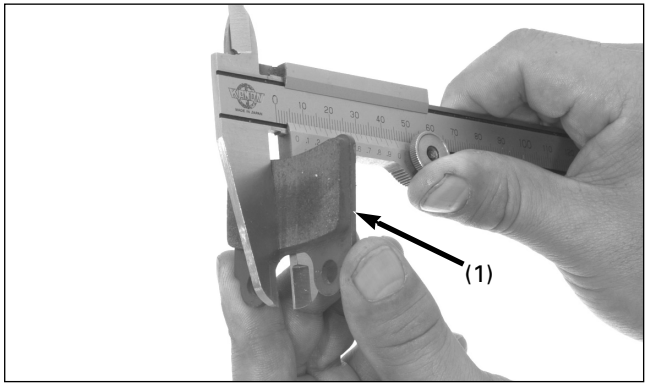
Il faut toujours vérifier le niveau du liquide de frein.

Déposer le bouchon du réservoir du maître-cylindre, la plaque de fixation et le diaphragme.
Si le niveau du liquide est au-dessous du repère “MIN”, vérifier l’usure des plaquettes de frein.
Changer les plaquettes de frein si nécessaire.
Pour remplacer les plaquettes de frein, consulter la page 5-24.

S’assurer aussi que le circuit de freinage ne présente pas de fuite.

Changer le liquide de frein tous les 6 mois.
Changer le flexible du frein tous les ans.
Ne pas effectuer de travaux d’entretien sur le circuit de freinage en présence d’une forte humidité.

Liquide de frein : DOT 4 uniquement



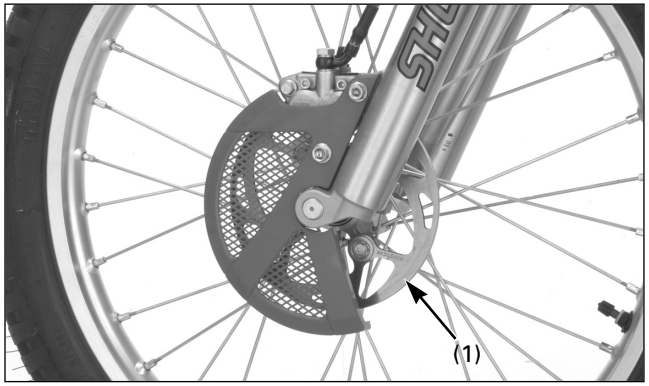
(1) PLAQUETTE DE FREIN

Usure des plaquettes de frein

Mesurer l'épaisseur des plaquettes de frein.

Épaisseur minimum : 1,0 mm

Si l'une des plaquettes est usée jusqu'à l'indicateur, il faut remplacer les deux plaquettes.



(1) DISQUE DE FREIN

Circuit de freinage

Consulter la page 1-3 pour le réglage du levier de frein.
Consulter la page 1-4 pour le réglage de la hauteur de la pédale de frein.

Disques de frein

Mesurer le voile du disque de frein arrière avec un calibre.

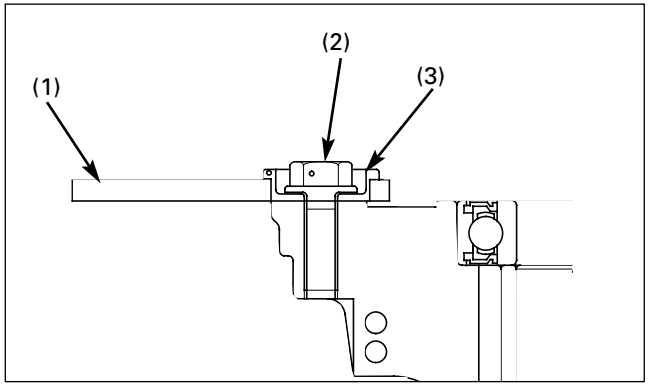
Limite d'utilisation : 0,15 mm

Remplacer le disque de frein si le voile dépasse la limite d'utilisation préconisée.

Mesurer l'épaisseur du disque de frein.

Limite d'utilisation : Avant : 3,0 mm
Arrière : 2,5 mm

Remplacer le disque de frein si nécessaire.
Consulter les pages 5-1 et 5-15 pour la dépose.

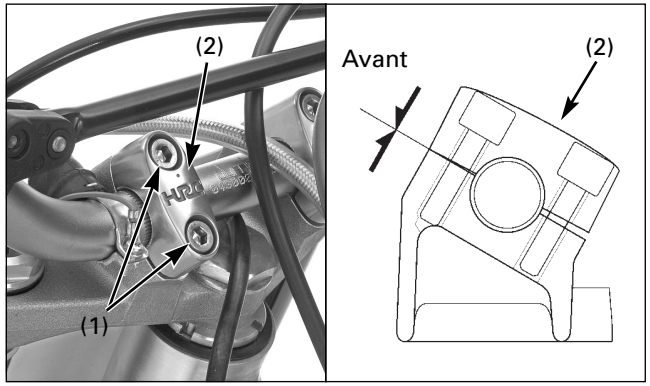


(1) DISQUE DE FREIN (2) VIS DU DISQUE
(3) DOUILLE

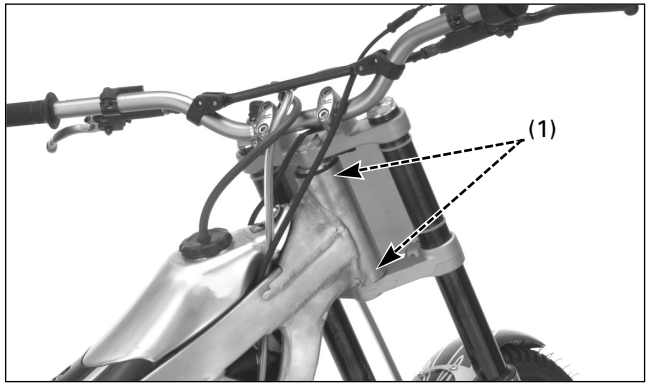
Le frein avant est à disque flottant.
Remplacer le disque et les vis du disque si le jeu dans le sens de rotation dépasse 2 mm, en le mesurant sur sa périphérie. Le jeu standard est de 0,3 - 1,0 mm
Appliquer du produit frein filet sur le filetage des vis du disque de frein, avant de l'installer.

Couple de serrage :
Avant : 18 N·m (1,8 kgf·m)
Arrière : 17 N·m (1,7 kgf·m)

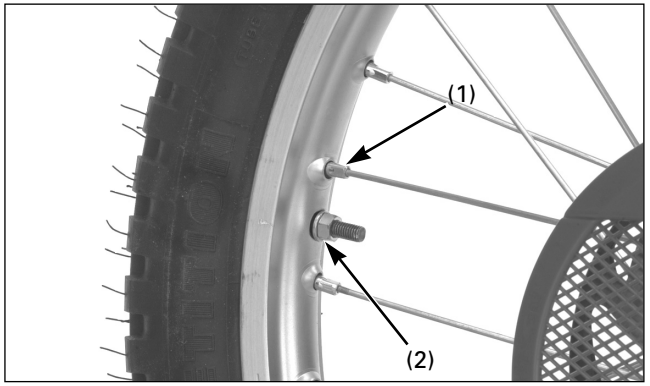
Sur le frein avant, remplacer la douille par une neuve si le disque commence à osciller de droite à gauche.



(1) VIS DU SUPPORT (2) SUPPORT SUPÉRIEUR



(1) ROULEMENTS DE LA COLONNE DE DIRECTION



(1) RAYONS (2) CONTRE-ÉCROU DE LA JANTE

Guidon et roulements de la colonne de direction

Guidon

S'assurer que le guidon n'est ni tordu, ni fissuré.

S'assurer que le guidon ne s'est pas déplacé de la position correcte.
S'assurer que les vis du support du guidon sont bien serrées.
Resserrer les vis du support en cas de besoin.
Resserrer d'abord les vis avant, puis les vis arrière au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage : 22 N·m (2,2 kgf·m)

Roulements de la colonne de direction

Mettre la moto sur le support d'entretien avec la roue avant surélevée.

Faire pivoter le guidon de droite à gauche pour s'assurer que les roulements de la colonne de direction ne présentent pas d'irrégularité. Se tenir debout devant la moto et prendre la fourche (au niveau de l'axe) puis, pomper sur la fourche vers le bas (vers le moteur) et vers le haut pour vérifier le jeu des roulements de la colonne de direction. En cas d'irrégularité ou de jeu, serrer ou changer les roulements de la colonne de direction.

Roues et pneus

Une pression d'air correcte garantira une stabilité optimale et le prolongement de la durée de vie du pneu. Vérifier fréquemment la pression des pneus et la régler si nécessaire.
Il faut vérifier la pression d'air lorsque les pneus sont FROIDS.

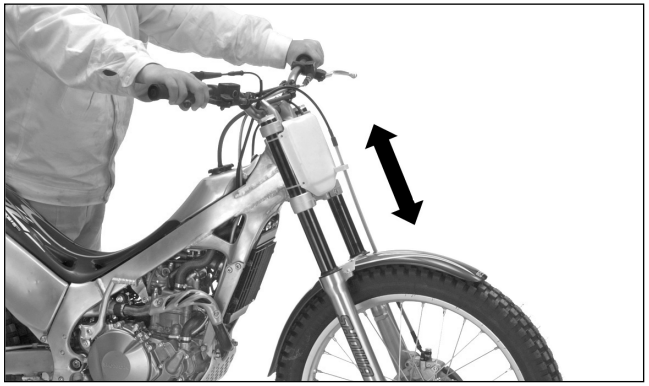
Pression d'air standard du pneu à froid :
Avant : 39 - 44 kPa (0,40 - 0,45 kg/cm²)
Arrière : 29 - 34 kPa (0,30 - 0,35 kg/cm²)

Vérifier si la roue n'est pas endommagée.
Vérifier le voilage de la roue. En cas de voilage, vérifier la tension des rayons ou changer la roue.

S'assurer que l'axe n'est pas décentré.
Vérifier l'état des roulements des roues avant et arrière.
Vérifier l'alignement de la roue, la tension des rayons et le serrage du contre-écrou de la jante.

Outil :
Clé à rayons (avant) 07701–0020200

Couple de serrage :
Écrou du rayon
Avant : 3,2 N·m (0,33 kgf·m)
Arrière : 2,5 N·m (0,25 kgf·m)
Contre-écrou de la jante : 13 m.daN (1,3 kgf·m)

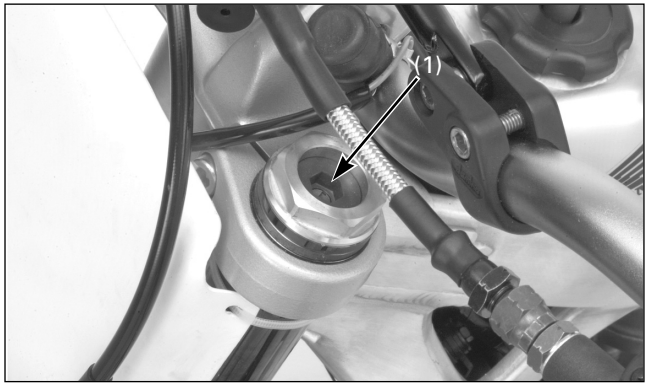


Fourche avant

Contrôle

1. S'assurer que les surfaces de la fourche et les cache-poussières sont propres.
2. S'assurer qu'il n'y a pas de fuite d'huile. Remplacer toute bague d'étanchéité de la fourche étant endommagée ou présentant des fuites, avant de conduire la moto.
3. Effectuer une inspection rapide du fonctionnement de la fourche en bloquant le frein avant et en poussant plusieurs fois le guidon vers le bas.

- Lorsque la COTA est neuve, il faut la roder afin de garantir la mise en place correcte de la fourche.
- Après le rodage, faire un essai de conduite avec la COTA avec la fourche avant en position standard, avant d'entreprendre tout réglage.



(1) RÉGULATEUR DE PRÉCHARGE

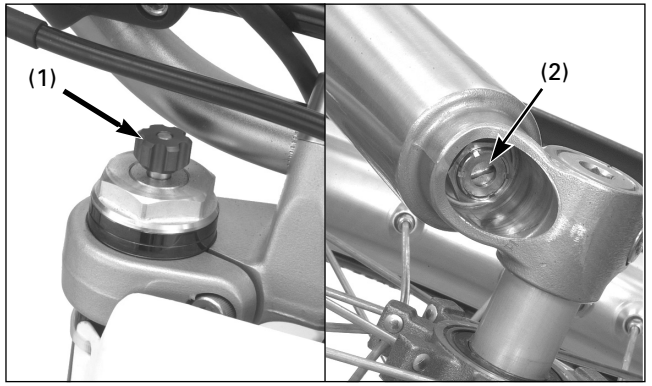
Fourche

La moto est livrée avec une fine couche de graisse sur les fourreaux. Cette graisse n'est donc pas signe de fuite.

Il faut toujours régler la fourche en fonction du poids du conducteur et des conditions du circuit, en réalisant le ou les réglages suivants.
Trois types de réglages peuvent être effectués sur la fourche avant :

- Amortissement d'extension (fourreau droit)
  Tourner la vis de réglage de l'amortissement d'extension pour régler la vitesse d'extension de la fourche.
- Amortissement de compression (fourreau droit)
  Tourner la vis de réglage de l'amortissement de compression pour régler la vitesse de compression de la fourche.
- Précharge du ressort (fourreau gauche)
  Tourner le régulateur de précharge du ressort pour régler la longueur initiale de précharge du ressort.
- Volume du liquide de fourche
  Les effets d'un niveau de liquide de fourche plus ou moins élevé ne sont notables qu'en fin de course de la fourche.

Remplacer le liquide de fourche tous les 6 mois. Consulter la page 5-8, 5-11 pour le réglage du niveau du liquide de fourche, lorsque celui-ci vient d'être renouvelé.

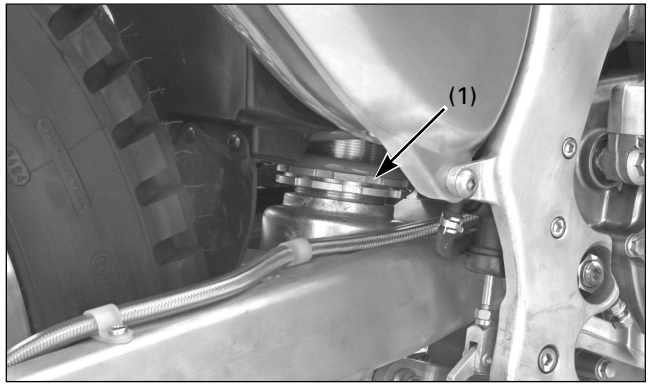


(1) RÉGULATEUR D'EXTENSION
(2) RÉGULATEUR DE COMPRESSION

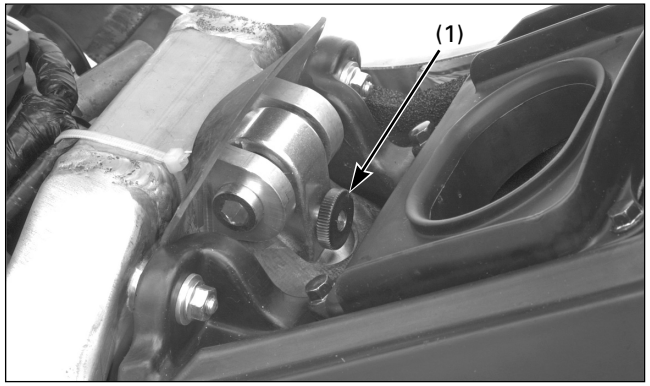
Utiliser le liquide de fourche préconisé, ses additifs garantiront un fonctionnement optimal de la fourche avant de la COTA.

Liquide de fourche préconisé :
Gauche : Showa SS05
Droite : Showa SS05

- Vérifier et nettoyer périodiquement tous les composants de la fourche avant, afin de garantir des performances optimales. S'assurer que les cache-poussières ne contiennent pas de poussière, de saleté ou des corps étrangers. S'assurer que le liquide n'est pas pollué.
- Effectuer le réglage de l'amortissement d'extension en l'augmentant point par point. Si l'un des points est omis, il pourrait être difficile de trouver le réglage idéal. Faire un essai de conduite après chaque réglage.
- En cas de doute au cours du réglage, revenir à la position initiale et recommencer la manœuvre.



(1) RÉGULATEUR DE PRÉCHARGE



(1) RÉGULATEUR D'EXTENSION



Suspension arrière

Le bras oscillant est contrôlé par un amortisseur. Il faut toujours régler l'amortisseur arrière en fonction du poids du conducteur et des conditions du circuit, en réalisant le ou les réglages suivants.

- Précharge du ressort
  Tourner le régulateur de précharge du ressort pour régler la longueur initiale de précharge du ressort.
- Amortissement d'extension :
  Tourner la vis de réglage de l'amortissement d'extension pour régler la vitesse d'extension de l'amortisseur.

- Lorsque la COTA est neuve, il faut la roder afin de garantir la mise en place correcte de la suspension.
- Après le rodage, faire un essai de conduite de la COTA avec la suspension arrière en position standard, avant d'entreprendre tout réglage.
- Effectuer tous les réglages de l'amortissement d'extension en l'augmentant point par point. Si l'un des points est omis, il pourrait être difficile de trouver le réglage idéal. Faire un essai de conduite après chaque réglage.
- En cas de doute au cours du réglage, revenir à la position initiale et recommencer la manœuvre.

Contrôle

1. S'assurer que le ressort n'est pas cassé ou grippé.
2. Faire jouer la partie arrière vers le haut et vers le bas pour vérifier si la suspension fonctionne en douceur.
3. S'assurer que l'axe de l'amortisseur arrière n'est pas tordu et que ce dernier ne présente pas de fuite d'huile.
4. Pousser la roue arrière d'un côté pour vérifier si les roulements du bras oscillant ne sont pas usés ou desserrés. Aucun mouvement ne doit être perceptible. Dans le cas contraire, changer les roulements (page 5-19).

Nettoyage

Nettoyer régulièrement la COTA, afin de protéger les finitions de surface et de vérifier qu'elle n'est pas endommagée et qu'elle ne présente pas de signes d'usure ou de fuite d'huile.
Lors du nettoyage de la COTA, toujours utiliser de l'eau avec un détergent doux (de type liquide vaisselle) pour éviter de décolorer les autocollants.

AVERTISSEMENT

L'eau (ou l'air) sous haute pression peut endommager certaines pièces de la moto.

Moyeux de roue
Contacteur d'arrêt moteur et de feux
Sortie de silencieux
Éléments électriques
Chaîne secondaire
Maître-cylindre du frein et de l'embrayage

1. Après le nettoyage, bien rincer la COTA à grande d'eau (propre). Les restes de détergent peuvent corroder les pièces en alliage.
2. Sécher la COTA, faire démarrer le moteur et le laisser tourner au ralenti quelques minutes.
3. Lubrifier la chaîne secondaire immédiatement après avoir lavé et séché la COTA.
4. Tester les freins, avant de conduire la COTA. Il faudra sans doute actionner les freins à plusieurs reprises, avant qu'ils ne recommencent à fonctionner normalement. Juste après le lavage de la COTA, les performances de freinage risquent d'être réduites.

Remisage

Après un remisage prolongé, comme par exemple durant l'hiver, il convient de suivre une certaine procédure afin de réduire les effets de son immobilisation. Il convient, en outre, d'effectuer les réparations nécessaires AVANT de remiser la COTA, pour ne pas risquer de les oublier au moment de la remise en circulation de la moto.

Préparation de la moto pour le remisage

1. Bien nettoyer toutes les pièces de la COTA. La laver à l'eau douce et l'essuyer.
2. Vidanger le réservoir d'essence dans un récipient apte pour l'essence.

⚠ MISE EN GARDE

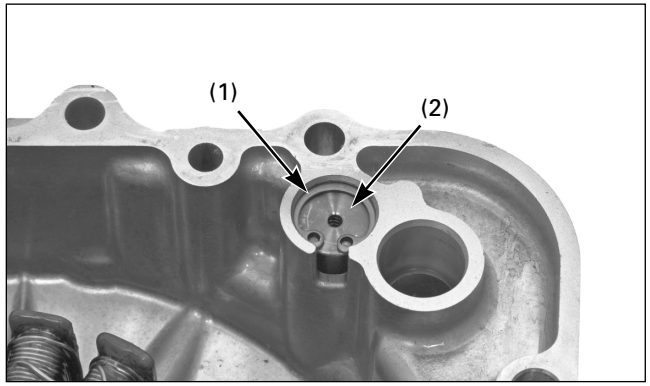
L'essence est extrêmement inflammable et explosive.
Elle peut causer des brûlures ou des blessures graves lors de la vidange ou du remplissage.

- **Éteindre le moteur et tenir éloignée toute source de chaleur, d'étincelles ou de flammes.**
- **La vidange ou le remplissage du réservoir ne doit se faire qu'en plein air.**
- **Nettoyer immédiatement l'essence renversée.**

3. Pour vidanger le liquide de refroidissement, enlever les vis de vidange du liquide de refroidissement, situées sur le couvercle de la pompe à eau. Vidanger le liquide de refroidissement dans un récipient approprié. Après la vidange complète, s'assurer que les rondelles d'étanchéité de la vis de vidange sont en bon état et replacer cette dernière.
4. Lubrifier la chaîne secondaire.
5. Démonter la bougie et verser une cuillerée (15 - 20 cm^3) d'huile de moteur neuve dans le cylindre.
   Avec la bougie à la masse ou en appuyant sur le bouton d'arrêt moteur, faire tourner à plusieurs reprises le moteur pour répartir l'huile.
6. Gonfler les pneus aux pressions préconisées.
7. Mettre la Cota sur le support d'entretien ou quelque chose d'équivalent pour surélever les deux roues du sol.
8. Boucher la sortie du silencieux avec un chiffon. Puis, attacher un sac en plastique autour de l'extrémité du silencieux pour éviter que l'humidité n'y pénètre.
9. Couvrir la COTA et l'entreposer dans un lieu à l'abri de l'humidité et de la poussière.

Remise en service après une immobilisation prolongée

1. Enlever la bâche de protection et nettoyer la COTA. Changer l'huile moteur et de la boîte si la moto a été immobilisée plus de 4 mois.
2. Retirer le sac en plastique de l'extrémité du silencieux, ainsi que le chiffon.
3. Remplir le réservoir d'essence avec de l'essence recommandée.
4. Verser lentement le liquide de refroidissement recommandé dans le goulot de l'orifice de remplissage du radiateur.
   Purger l'air du circuit de refroidissement, puis remettre en le serrant bien le bouchon du radiateur (page 1-1).
4. Effectuer toutes les vérifications d'entretien (page 3-1).



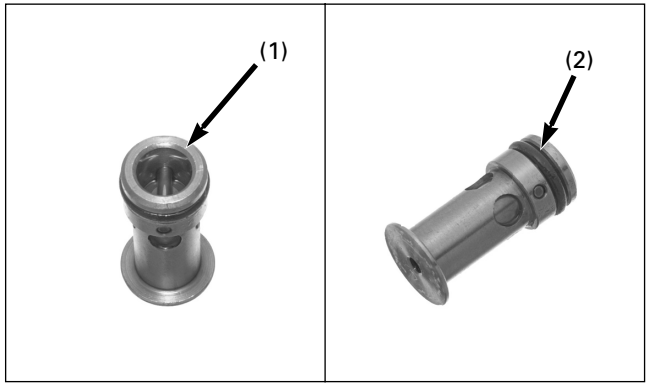
(1) CIRCLIP
(2) CLAPET DE SURPRESSION

Clapet de surpression d'huile

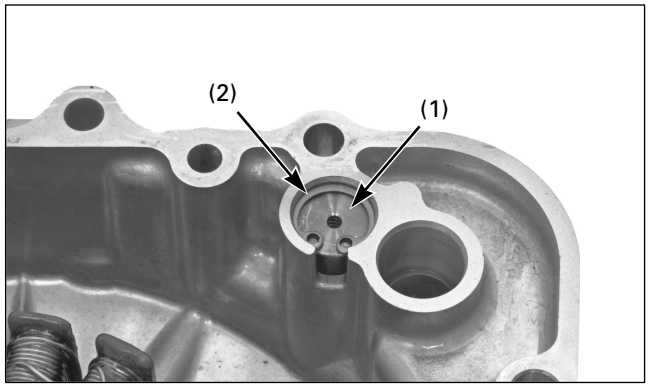
Dépose/contrôle

Vidanger l'huile du moteur.
Démonter le cache du carter gauche (page 4-46).

Ôter le circlip.
Déposer le clapet de surpression du cache du carter gauche.



(1) CLAPET DE SURPRESSION
(2) JOINT TORIQUE

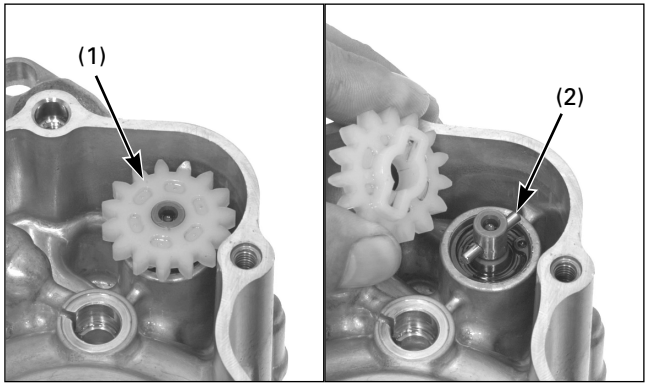


(1) CLAPET DE SURPRESSION
(2) CIRCLIP

Vérifier le bon fonctionnement du clapet de surpression en poussant sur son piston.

Pose

Appliquer de l'huile sur un joint torique neuf et l'introduire dans la rainure du clapet de surpression.
Reposer le clapet de surpression dans le cache du carter gauche.
Installer fermement le circlip dans la rainure du cache du carter.
Remonter le cache du carter gauche (page 4-48).



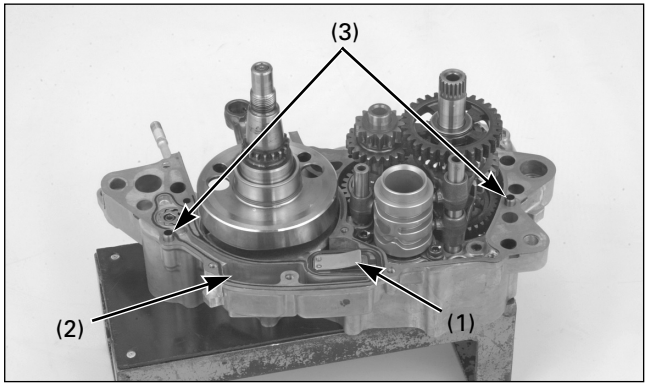
(1) ENGRENAGE MENÉ
(2) ARBRE MENANT

Pompe à huile

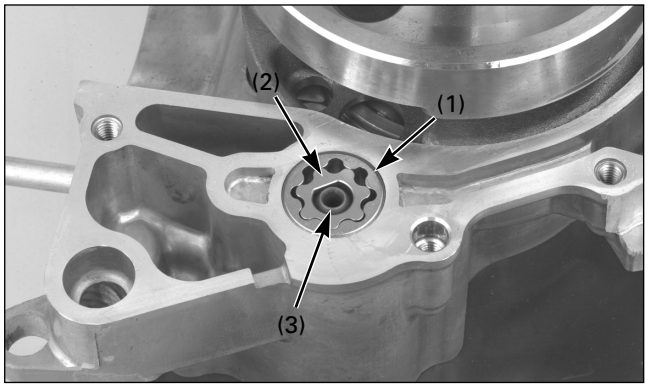
Dépose

Déposer le moteur du cadre.
Séparer les deux moitiés du carter (page 4-51).

Déposer l'engrenage mené et l'arbre menant de la pompe à huile.



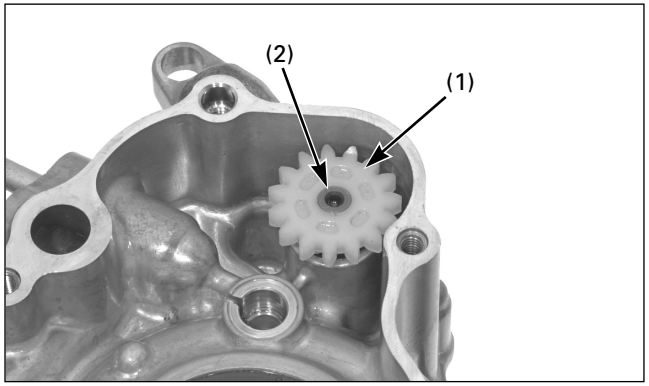
(1) SOUPAPE À LAMELLES UNIDIRECTIONNELLE
(2) JOINT (3) DOUILLE DE POSITIONNEMENT



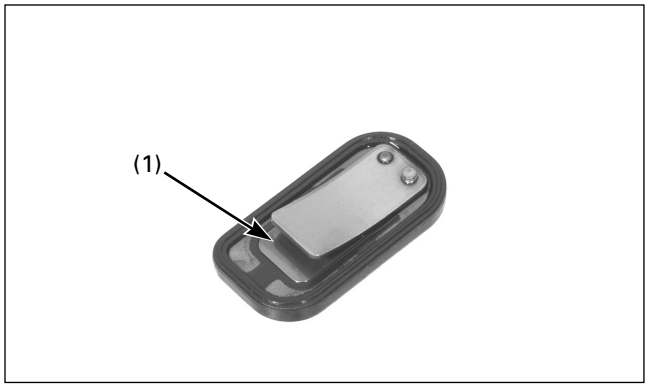
(1) ROTOR EXTERNE (2) ROTOR INTERNE
(3) AXE DE LA POMPE À HUILE

Démonter la soupape à lamelles, le joint et les douilles de positionnement.

Déposer l'axe de la pompe à huile et les rotors interne et externe.



(1) ENGRENAGE MENÉ
(2) AXE DE LA POMPE À HUILE

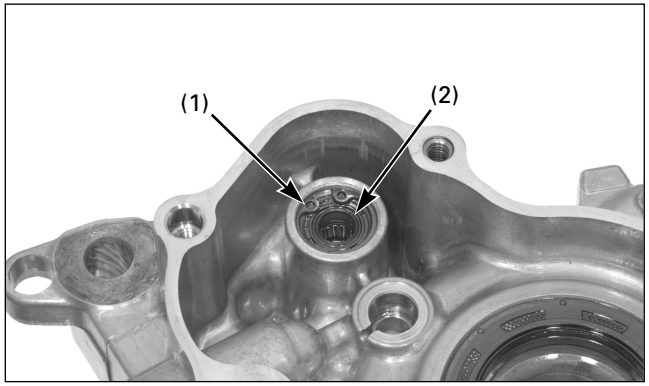


(1) SOUPAPE À LAMELLES UNIDIRECTIONNELLE

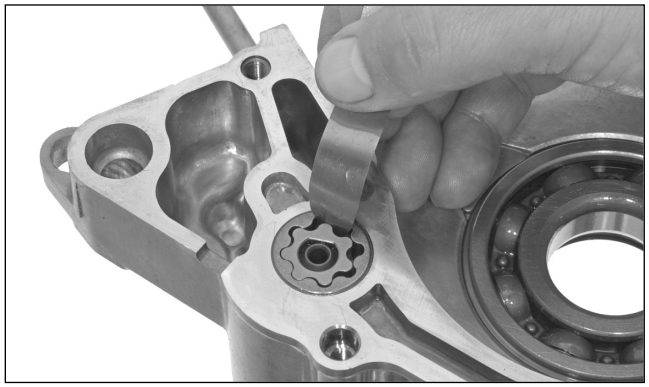
Contrôle

S'assurer que l'engrenage mené de la pompe à huile n'est pas usé ou endommagé.
Contrôler que l'axe de la pompe à huile n'est pas usé ou endommagé.

Vérifier si la soupape à lamelles unidirectionnelle n'est pas endommagée et la remplacer si besoin est.



(1) CIRCLIP
(2) JOINT D'HUILE

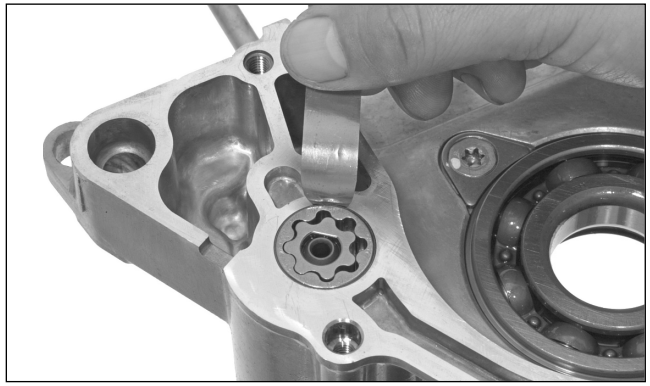


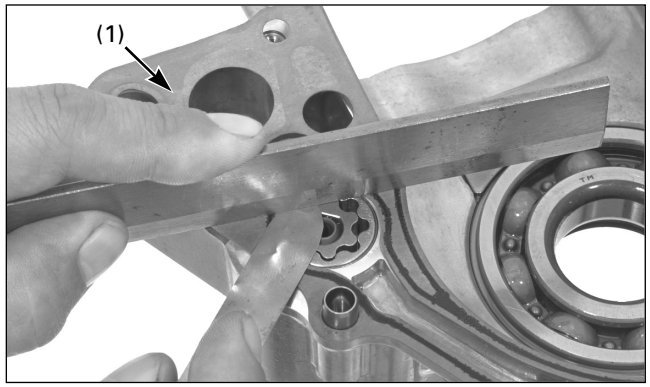
Vérifier si le joint d'huile de l'axe de la pompe à huile, situé dans le carter gauche, est endommagé ou abîmé et, le cas échéant, le remplacer.

Remonter provisoirement l'axe de la pompe à huile et les rotors interne et externe dans le carter droit.

Mesurer le jeu en bout de rotor de la pompe à essence.

Limite d'utilisation : 0,20 mm





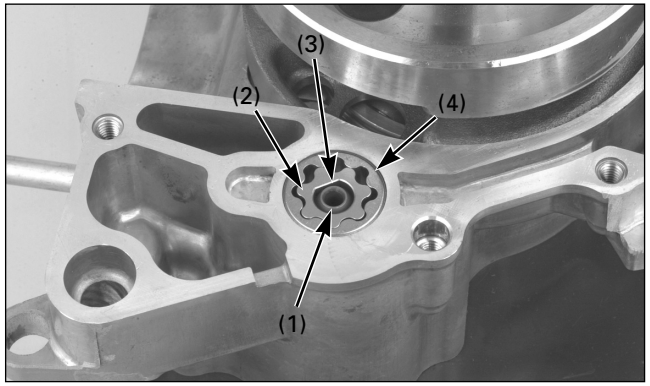
(1) JOINT

Mesurer le jeu du corps de la pompe à essence.

Standard : 0,15 – 0,20 mm

Remonter provisoirement le joint du carter.
Mesurer le jeu latéral au moyen d'une règle et d'un calibre d'épaisseurs.

Standard : 0,05 – 0,12 mm

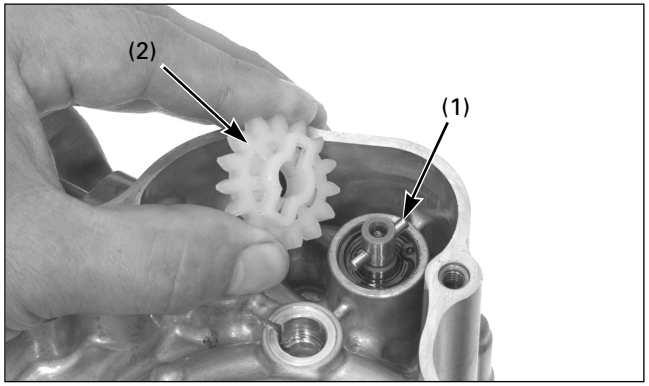


(1) AXE DE LA POMPE À HUILE
(2) ROTOR INTERNE (3) SURFACES PLANES
(4) ROTOR EXTERNE

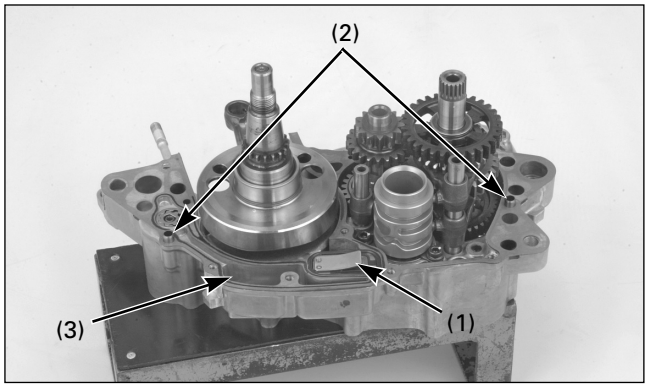
Pose

Appliquer de l'huile de moteur neuve sur les rotors et l'axe de la pompe à huile.

Installer l'axe de la pompe à huile dans le carter droit.
Installer le rotor interne en alignant la surface plane entre le rotor et l'axe de la pompe.
Reposer le rotor externe.

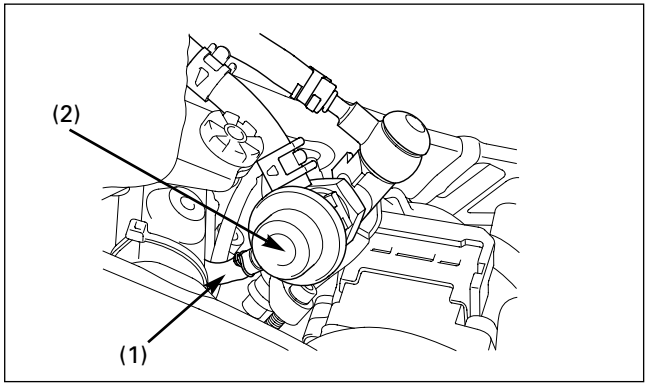


(1) ARBRE MENANT
(2) COURONNE DE TRANSMISSION SECONDAIRE



(1) SOUPAPE À LAMELLES UNIDIRECTIONNELLE
(2) DOUILLES DE POSITIONNEMENT
(3) JOINT NEUF

Introduire l'arbre menant dans l'orifice de l'axe de la pompe à huile.
Installer la couronne de la pompe à huile en alignant sa rainure sur l'arbre menant.
Reposer la soupape à lamelles unidirectionnelle dans le carter droit.
Faire attention au sens de la soupape à lamelles.
Replacer les douilles de positionnement et le joint neuf.
Remonter le carter.
Remonter les pièces déposées, dans l'ordre inverse du démontage.



(1) TUYAU DE DÉPRESSION
(2) RÉGULATEUR DE PRESSION

Contrôle du circuit d'alimentation

Contrôle de la pression d'essence

⚠ MISE EN GARDE

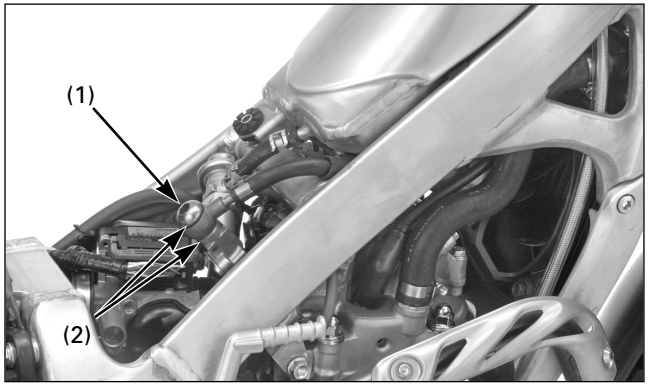
L'essence est extrêmement inflammable et explosive. Elle peut entraîner des brûlures ou des blessures graves.
- **Éteindre le moteur et tenir éloignée toute source de chaleur, d'étincelles ou de flammes.**
- **Ne faire le plein que dans un espace en plein air.**
- **Nettoyer immédiatement l'essence renversée.**

AVERTISSEMENT

- *Avant de débrancher les durites d'essence, libérer la pression de l'essence en desserrant la vis creuse de la durite d'alimentation en essence dans le support de l'injecteur.*
- *Toujours changer les rondelles d'étanchéité lorsqu'on a desserré ou retiré la vis creuse de la durite d'essence.*

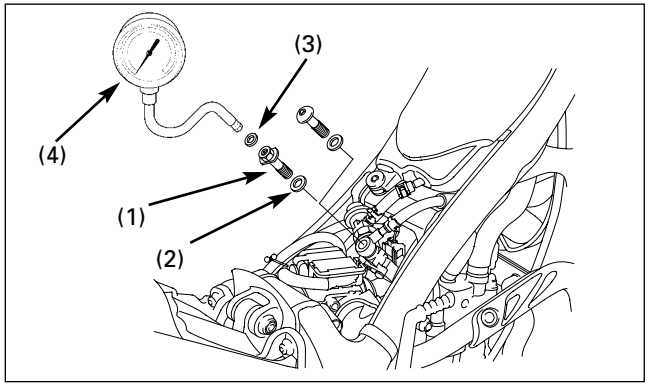
Démonter le garde-boue arrière.

Débrancher le tuyau de dépression du régulateur de pression et brancher le tuyau de dépression.



(1) VIS CREUSE
(2) RONDELLE D'ÉTANCHÉITÉ

Recouvrir d'un chiffon d'atelier la vis creuse de la durite d'alimentation en essence.
Desserrer doucement la vis creuse et récupérer l'essence restante dans un récipient à essence homologué.

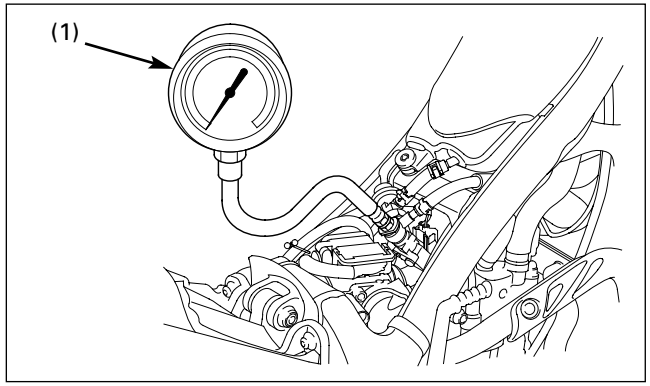


(1) VIS CREUSE, 12 mm
(2) RONDELLE D'ÉTANCHÉITÉ, 12 mm
(3) RONDELLE D'ÉTANCHÉITÉ, 6 mm (4) MANOMÈTRE

Enlever la vis creuse d'alimentation en essence et brancher le manomètre d'essence sur les pièces d'origine Honda suivantes.

(1) Vis creuse, 12 mm
Nº pièce 90008-PP4-E02
(2) Rondelle d'étanchéité, 12 mm
Nº pièce 90428-PD6-003
(3) Rondelle d'étanchéité, 6 mm
Nº pièce 90430-PD6-003

Outil :
Manomètre d'essence 07406-0040003 ou 07406-0040002



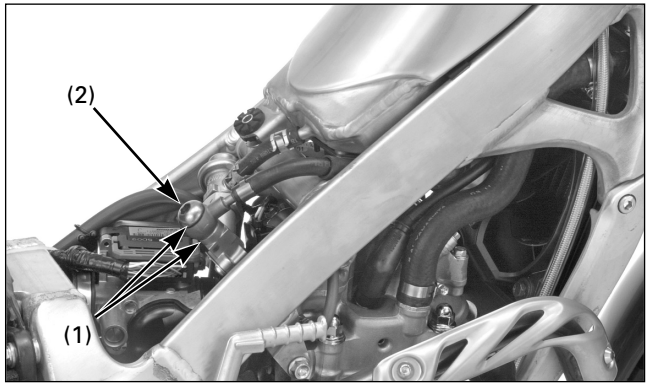
(1) MANOMÈTRE D'ESSENCE

Faire démarrer le moteur.
Lire la pression d'essence au ralenti.

Régime de ralenti **1.800 ± 100 min^{-1} (tr/min)**
Standard : **260 kPa (2,65 kg/cm^2)**

Si la pression d'essence est supérieure à celle préconisée, contrôler les points suivants :
– Pincements ou obstructions de la durite de retour d'essence
– Régulateur de pression
– Pompe à essence (page 4-6)

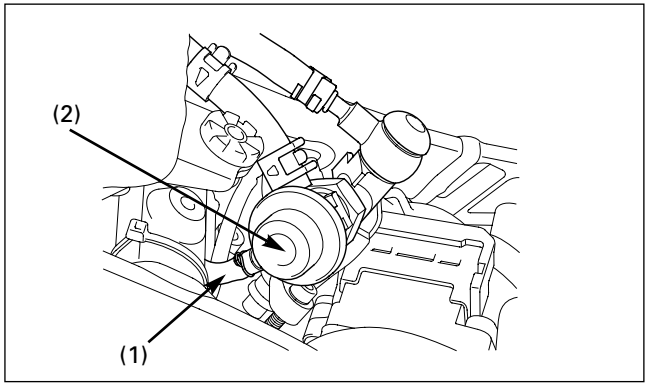
Si la pression d'essence est inférieure à celle préconisée, contrôler les points suivants :
– Fuites dans le circuit d'alimentation
– Filtre à essence obstrué
– Régulateur de pression
– Pompe à essence (page 4-6)



(1) RONDELLES D'ÉTANCHÉITÉ NEUVES
(2) VIS CREUSE

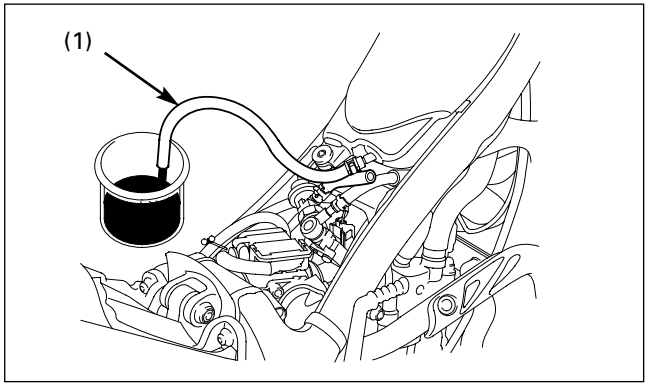
Après le contrôle, retirer la vis creuse et remonter la vis creuse de la durite d'alimentation en essence en utilisant une rondelle d'étanchéité neuve.
Toujours remplacer les rondelles d'étanchéité lorsqu'on a desserré ou retiré la vis creuse de la durite d'essence.

Couple de serrage : 22 N·m (2,2 kgf·m)



(1) TUYAU DE DÉPRESSION
(2) RÉGULATEUR DE PRESSION

Brancher le tuyau de dépression du régulateur de pression.



(1) DURITE DE RETOUR D'ESSENCE

Contrôle du débit de la pompe à essence

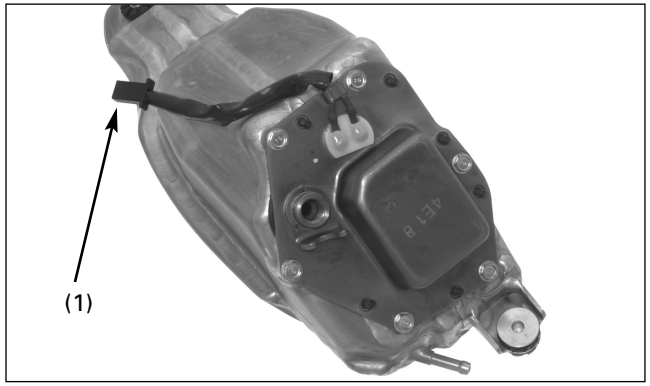
Démonter le garde-boue arrière.

Débrancher la durite de retour d'essence du régulateur de pression et brancher l'extrémité de la durite.
Brancher une autre durite d'essence sur le régulateur de pression et introduire l'extrémité de la durite dans un récipient à essence homologué.

Brancher la batterie de 12 V sur les bornes du connecteur 2P (noir) de la pompe à essence et contrôler le débit d'essence durant 10 secondes.

Débit :
17 cm³ minimum/
10 secondes à 12 V

Si le débit d'essence est inférieur à celui préconisé, vérifier les points suivants :
– Pincements ou obstructions de la durite d'alimentation ou de retour d'essence
– Filtre à essence obstrué
– Régulateur de pression
– Pompe à essence (page 4-6)

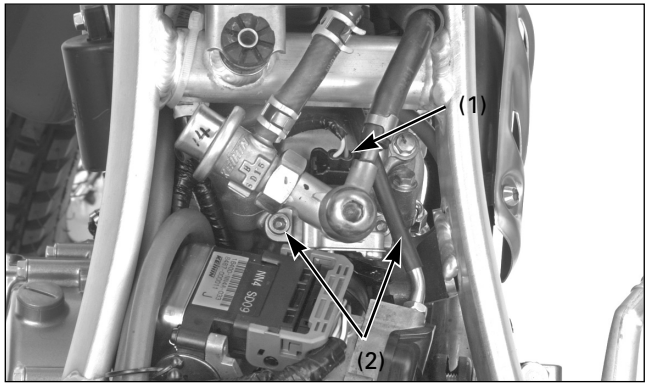


(1) CONNECTEUR 2P (NOIR)

Après la vérification, débrancher la durite d'essence montée provisoirement et brancher la durite de retour d'essence sur le régulateur de pression.

Brancher le connecteur 2P (noir) de la pompe à essence.

Faire démarrer le moteur et s'assurer qu'il n'y a pas de fuite d'essence.



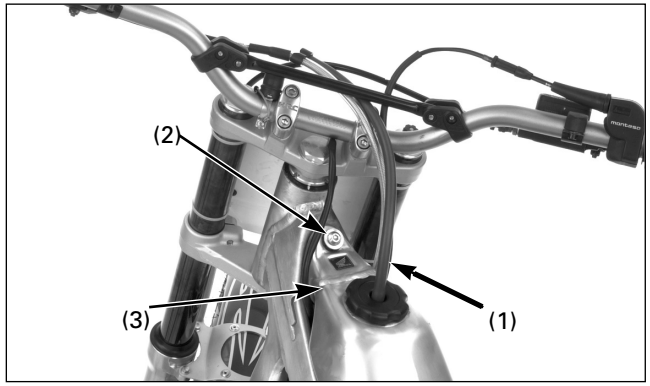
(1) CONNECTEUR 2P (NOIR)
(2) VIS SIX PANS

Réservoir d'essence/pompe à essence

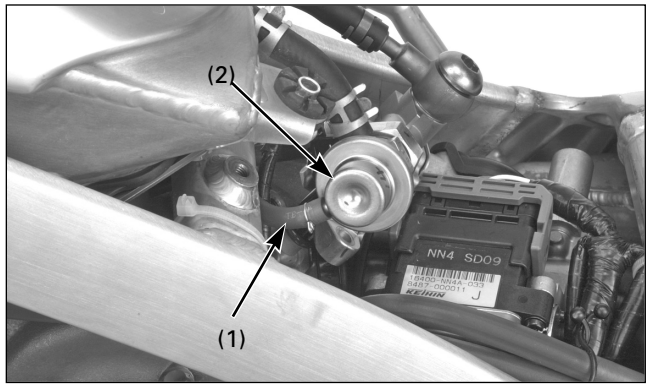
Dépose

Démonter le garde-boue arrière.

Débrancher le connecteur 2P (noir) de l'injecteur.
Enlever les vis six pans du support de l'injecteur.



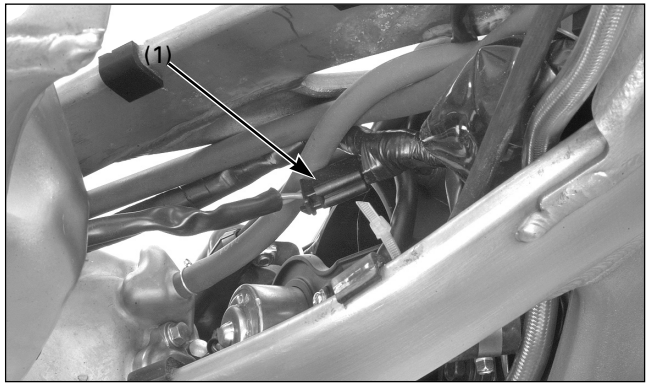
(1) DURITE DU RENIFLARD
(2) VIS (3) RÉSERVOIR D'ESSENCE



(1) TUYAU DE DÉPRESSION
(2) RÉGULATEUR DE PRESSION

Débrancher la durite du reniflard du réservoir d'essence Enlever les vis de montage du réservoir d'essence.

Débrancher le tuyau de dépression du régulateur de pression.

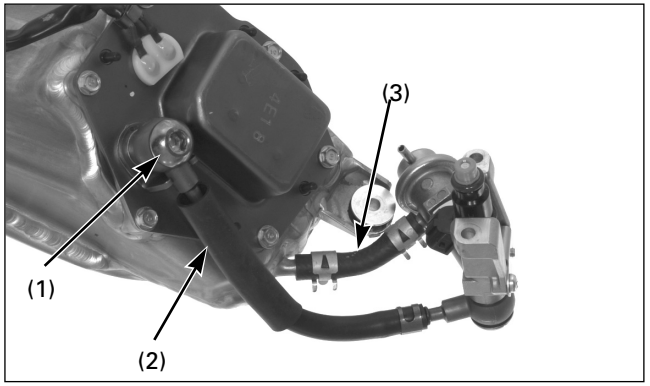


(1) CONNECTEUR 2P (NOIR)

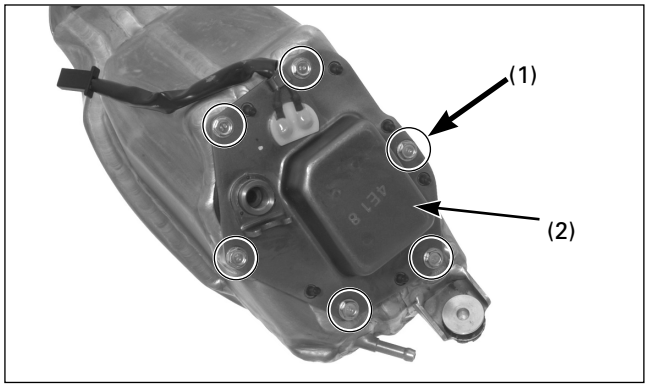
Retirer le réservoir d'essence et débrancher le connecteur 2P (noir) de la pompe à essence.

Retirer conjointement le réservoir d'essence et l'injecteur en veillant à ne pas endommager ce dernier, en particulier son extrémité.

Une fois le réservoir d'essence et l'injecteur démontés, protéger l'extrémité de l'injecteur.
Couvrir aussi l'orifice de l'injecteur de la culasse pour éviter la pénétration de poussière ou d'impuretés dans la chambre de combustion.



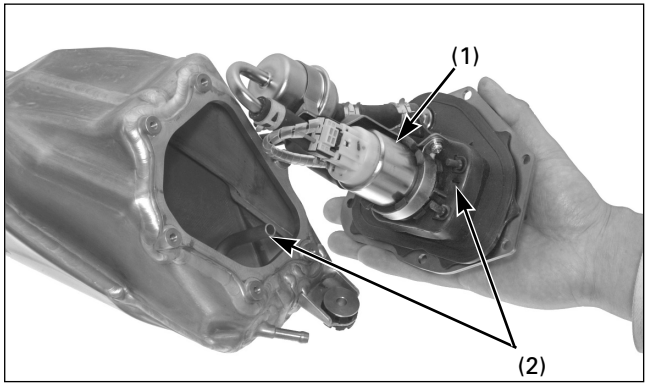
(1) VIS CREUSE
(2) DURITE D'ALIMENTATION EN ESSENCE
(3) DURITE DE RETOUR D'ESSENCE



(1) VIS (2) POMPE À ESSENCE

Retirer la vis creuse, les rondelles d'étanchéité et la durite d'alimentation en essence.

Enlever les vis de montage de la base du réservoir d'essence.
Déposer le bloc de la pompe à essence, en veillant à ne pas endommager la pompe.



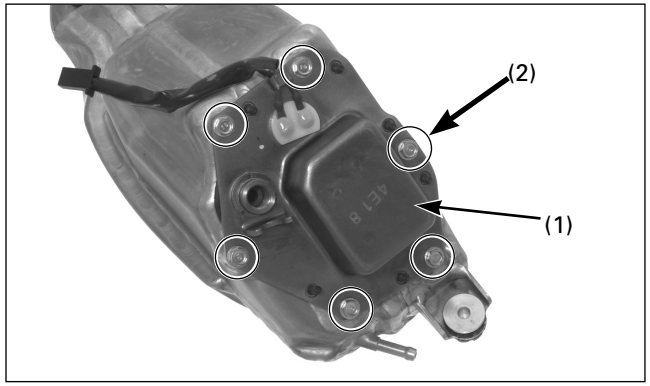
(1) POMPE À ESSENCE (2) ALIGNER

Pose

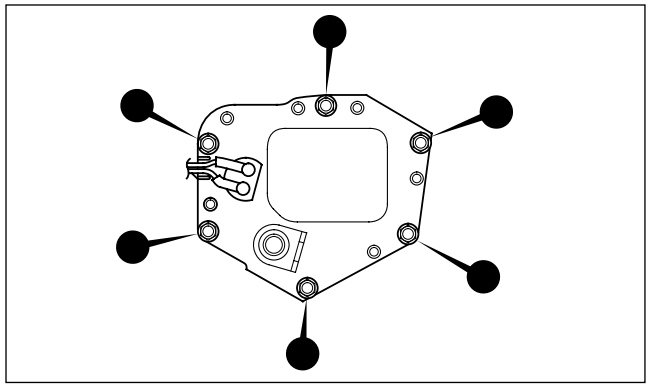
AVERTISSEMENT

Changer le joint chaque fois que la pompe à essence est démontée.

Essuyer l'huile pouvant être présente sur le plan de joint entre la base de la pompe à essence et le réservoir d'essence.
Installer un nouveau joint sur la base de la pompe à essence.
Remonter le bloc de la pompe à essence dans le réservoir d'essence en alignant la fente du joint sur la durite de retour d'essence du réservoir.
Veiller à ne pas endommager le câble de la pompe à essence.
S'assurer que le joint est convenablement installé dans le réservoir d'essence.
Vérifier aussi s'il n'est pas situé sur le rebord du réservoir.



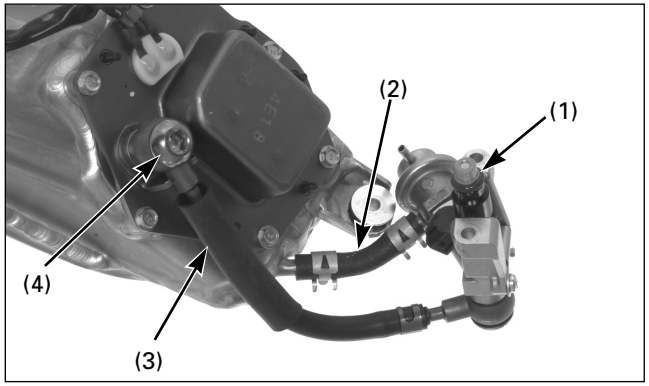
(1) POMPE À ESSENCE
(2) VIS



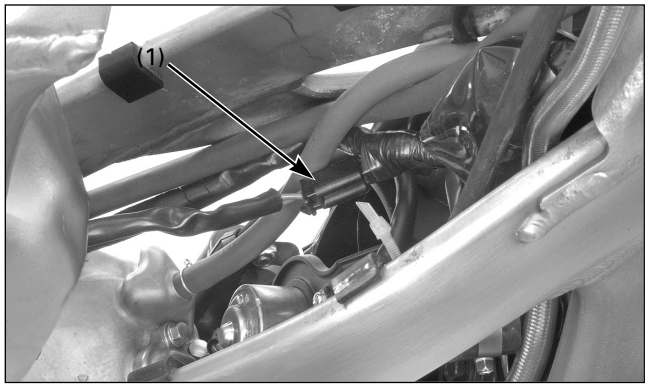
Remonter les vis de montage du réservoir d'essence.

Les resserrer par ordre alphabétique, comme indiqué sur l'image.

Couple de serrage : 6,9 N·m (0,7 kgf·m)



(1) JOINT TORIQUE NEUF (2) DURITE DE RETOUR
(3) DURITE D'ALIMENTATION EN ESSENCE
(4) RONDELLES D'ÉTANCHÉITÉ NEUVES/VIS CREUSE

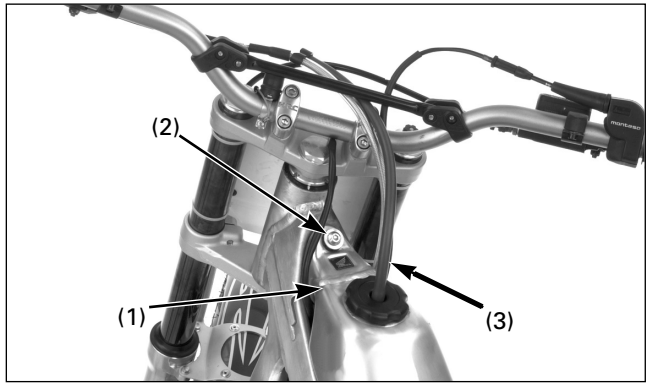


(1) CONNECTEUR 2P (NOIR)

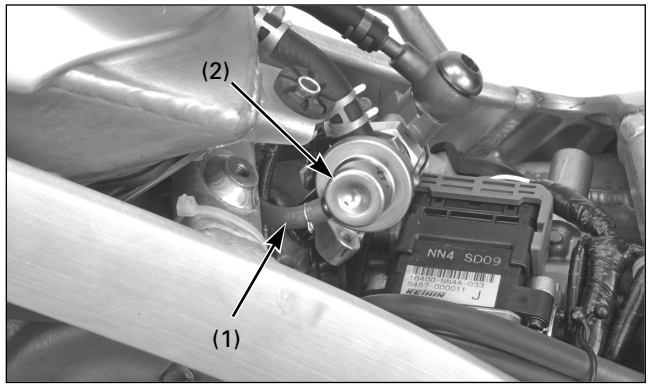
Changer le joint torique de l'injecteur et en installer un neuf, chaque fois que l'injecteur de la culasse est démonté.
Introduire un joint torique neuf dans la rainure de l'injecteur.
Installer la durite d'alimentation en essence entre les butées de la durite de la base du réservoir d'essence avec des rondelles d'étanchéité neuves.
Serrer la vis creuse de la durite d'essence au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage : 22 N·m (2,2 kgf·m)

Reposer le réservoir d'essence sur le cadre et brancher le connecteur 2P (noir) de la pompe à essence.



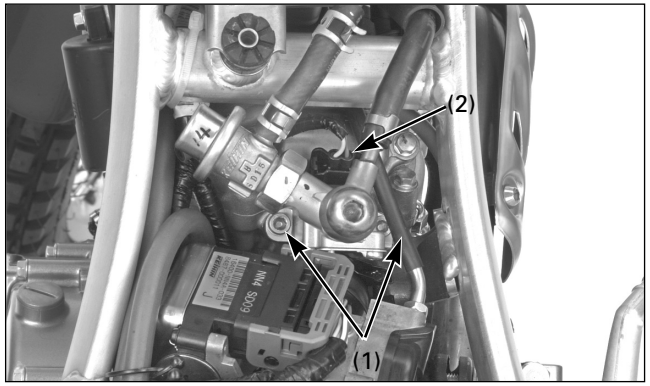
(1) RÉSERVOIR D'ESSENCE (2) VIS
(3) DURITE DU RENIFLARD



(1) TUYAU DE DÉPRESSION
(2) RÉGULATEUR DE PRESSION

Reposer le réservoir d'essence sur le cadre en veillant à ne pas coincer le câble d'accélérateur.
Brancher le tuyau de dépression sur le régulateur de pression.

Reposer et serrer les vis de montage du réservoir d'essence.
Brancher la durite du reniflard du réservoir d'essence sur l'agrafe de la durite.



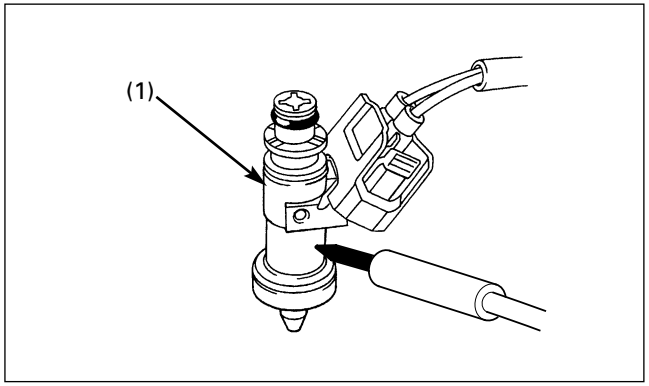
(1) VIS SIX PANS
(2) CONNECTEUR 2P (NOIR)

Reposer et serrer les vis six pans du support de l'injecteur au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage : 9,8 N·m (1,0 kgf·m)

Brancher le connecteur 2P (noir) de l'injecteur d'essence.

Remonter le garde-boue arrière.



(1) INJECTEUR

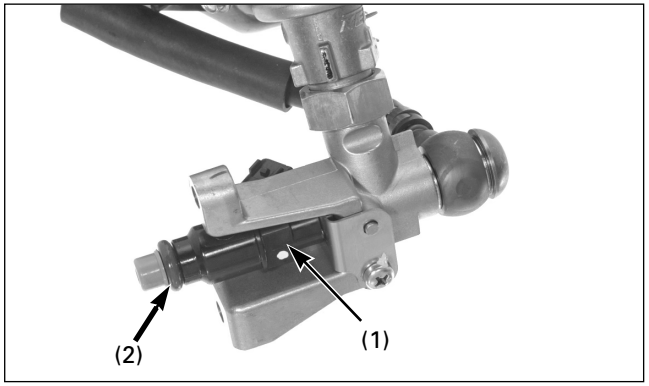
Injecteur

Contrôle

Démonter le garde-boue arrière.

Mettre le moteur en marche et le laisser tourner au ralenti.
Examiner les sons émis par l'injecteur lorsqu'il fonctionne, au moyen d'une tige de sondage ou d'un stéthoscope.

Remplacer l'injecteur s'il ne marche pas.

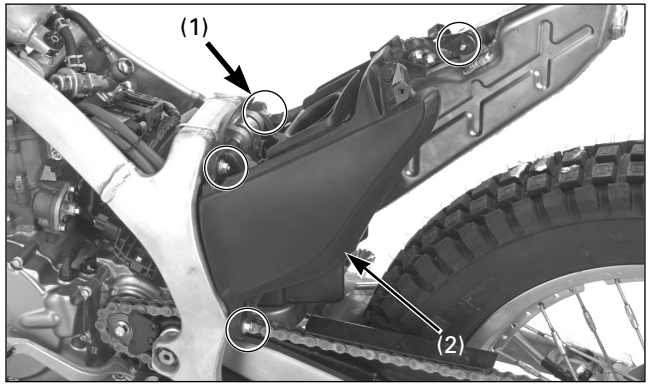


(1) INJECTEUR
(2) JOINT TORIQUE NEUF

Dépose/Repose

Ne pas retirer l'injecteur de son support.
Remplacer le bloc entier injecteur/support.

Changer le joint torique chaque fois que le bloc de l'injecteur d'essence de la culasse est démonté.



(1) VIS/ÉCROUS
(2) CARCASSE DU FILTRE À AIR

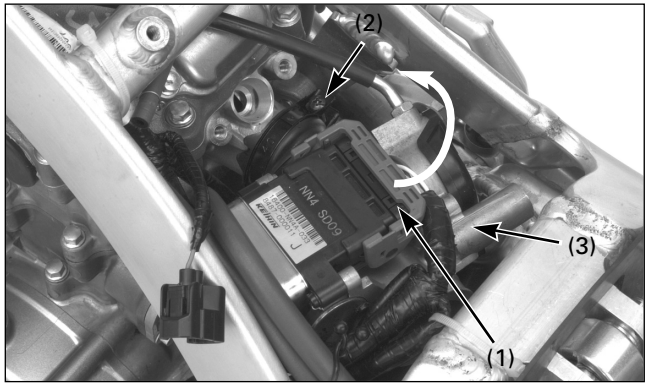
Corps de l'accélérateur

Dépose

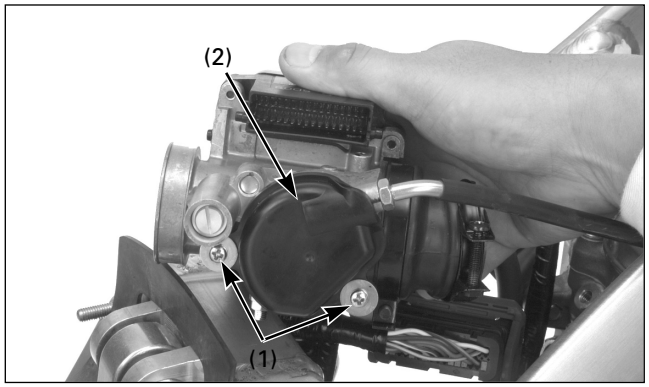
Démonter le garde-boue arrière.
Retirer conjointement le réservoir d'essence et l'injecteur (page 4-6).

Desserrer la vis du tuyau connecteur.
Enlever la vis de montage du silencieux.
Retirer la vis et les écrous de montage de la carcasse du filtre à air.

Pousser la carcasse du filtre à air vers l'arrière en veillant à ne pas endommager le circuit électrique.
Débrancher la durite du reniflard du carter du joint de la carcasse.



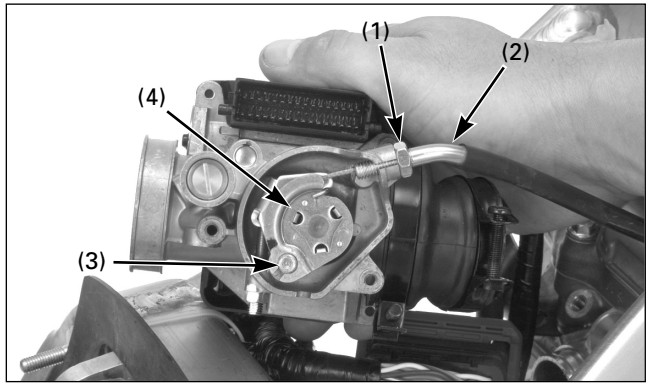
(1) CONNECTEUR 32P (NOIR)
(2) VIS
(3) CORPS DE L'ACCÉLÉRATEUR



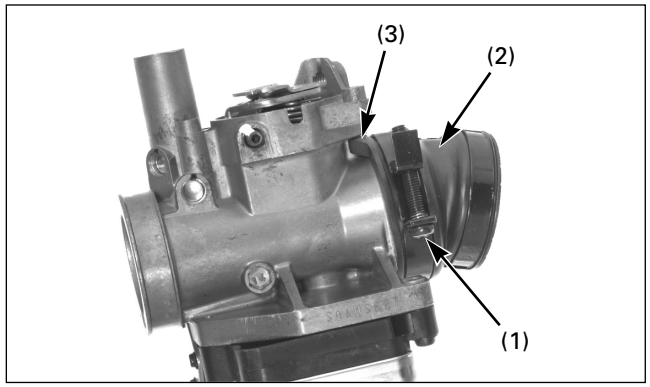
(1) VIS
(2) COUVERCLE DU TAMBOUR D'ACCÉLÉRATEUR

Débrancher le connecteur 32P (noir) de l'ECM.
Ne pas tirer directement sur le connecteur : soulever la languette de sécurité.
Desserrer la vis de la tubulure d'admission, puis déposer le corps de l'accélérateur.

Retirer les vis et le couvercle du tambour d'accélérateur.



(1) CONTRE-ÉCROU (2) CÂBLE D'ACCÉLÉRATEUR
(3) EXTRÉMITÉ DU CÂBLE D'ACCÉLÉRATEUR
(4) TAMBOUR D'ACCÉLÉRATEUR

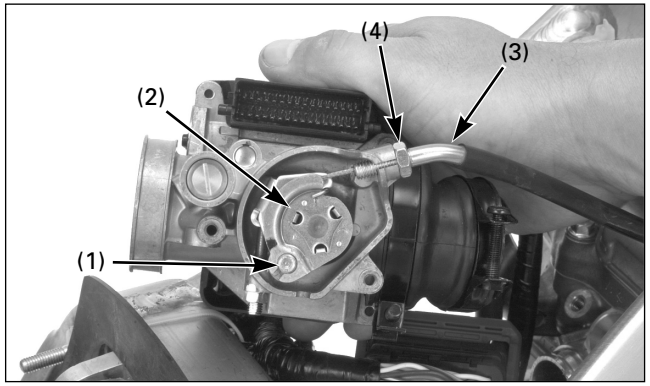


(1) VIS
(2) TUBULURE D'ADMISSION
(3) ALIGNEMENT

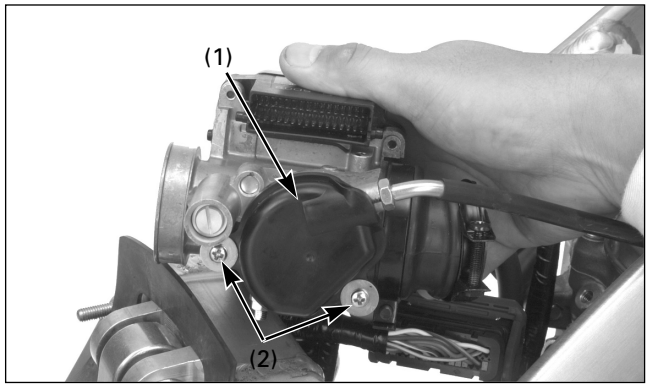
Desserrer le contre-écrou et débrancher le câble d'accélérateur du corps de l'accélérateur.
Débrancher ensuite l'extrémité du câble du tambour d'accélérateur.

Dévisser la vis de la bride de la tubulure d'admission et retirer cette dernière du corps de l'accélérateur.

Pose
Réinstaller la tubulure d'admission dans le corps de l'accélérateur en alignant sa rainure sur la languette du corps de l'accélérateur, comme indiqué sur l'image.



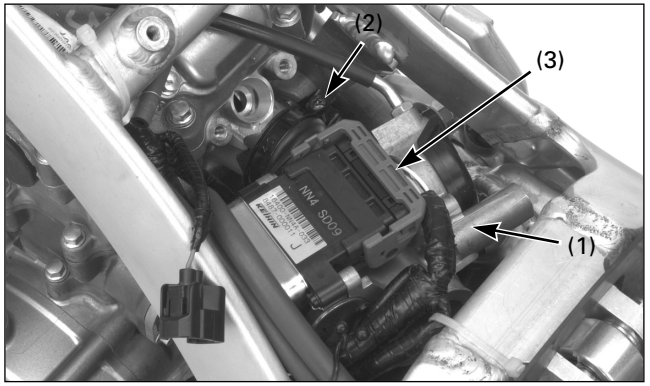
(1) EXTRÉMITÉ DU CÂBLE D'ACCÉLÉRATEUR
(2) TAMBOUR D'ACCÉLÉRATEUR
(3) CÂBLE D'ACCÉLÉRATEUR (4) CONTRE-ÉCROU



(1) COUVERCLE DU TAMBOUR D'ACCÉLÉRATEUR
(2) VIS

Rebrancher l'extrémité du câble d'accélérateur sur le tambour d'accélérateur.
Installer le câble d'accélérateur dans le corps de l'accélérateur.
Régler la garde de la poignée des gaz.

Reposer le couvercle du tambour d'accélérateur et serrer les vis.

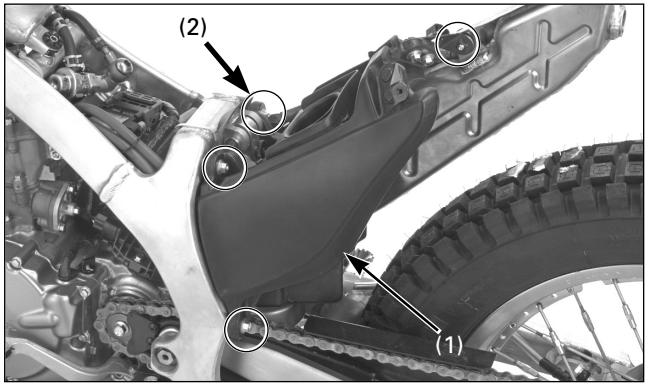


(1) CORPS DE L'ACCÉLÉRATEUR
(2) VIS
(3) CONNECTEUR 32P (NOIR)

Reposer le corps de l'accélérateur dans la tubulure d'admission.
S'assurer que le corps de l'accélérateur présente les écarts suivants :
– Entre le corps de l'accélérateur et le capteur d'angle d'inclinaison : plus de 5 mm
– Entre le corps de l'accélérateur et le silencieux : plus de 5 mm

Régler l'angle de la bande de la tubulure d'admission et serrer fermement la vis.

Brancher le connecteur 32P (noir) de l'ECM.



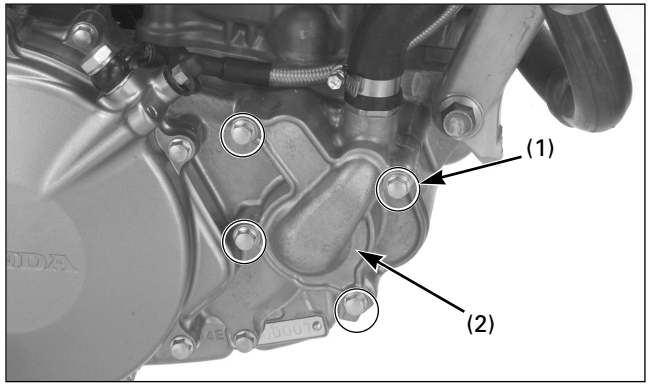
(1) CARCASSE DU FILTRE À AIR
(2) VIS/ÉCROUS

Reposer la carcasse du filtre à air sur le cadre et brancher la durite du reniflard du carter.

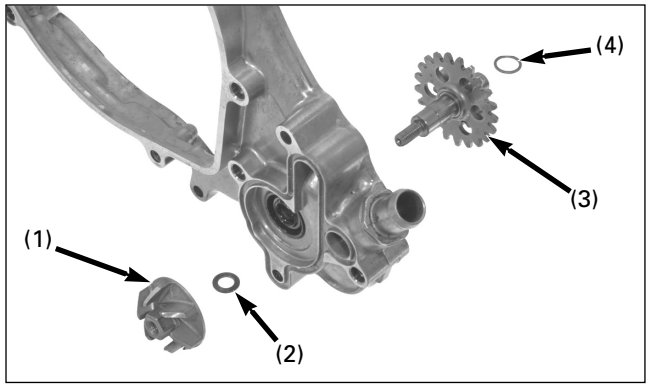
Remettre les vis et les écrous de montage de la carcasse du filtre à air et les serrer fermement.
Reposer la rondelle et la vis de montage du silencieux et serrer la vis à fond.

Bien serrer la vis du tuyau connecteur.

Remonter le garde-boue arrière.



(1) VIS (2) COUVERCLE DE LA POMPE À EAU

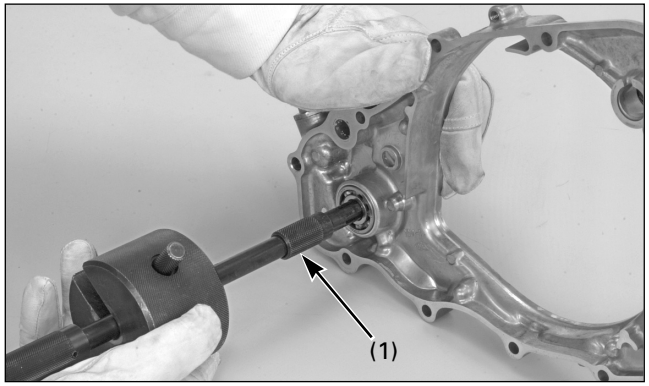


(1) ROTOR (2) RONDELLE EN CUIVRE
(3) AXE DE LA POMPE À EAU
(4) RONDELLE

Remplacement du joint de la pompe à eau et du roulement

Vidanger l'huile de boîte (page 3-8).

Déposer les pièces suivantes :
– Joint torique/douilles de positionnement/couvercle/vis du couvercle de la pompe à eau
– Cache du carter droit et rondelle (page 4-37)
Fixer les dents de l'engrenage de la pompe à eau à l'aide de l'outil adéquat, puis déposer le rotor, la rondelle en cuivre et l'axe de la pompe à eau.



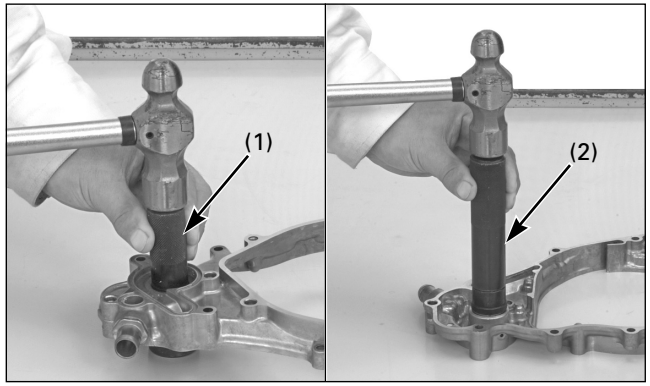
(1) EXTRACTEUR DE ROULEMENT, 12 mm

Retirer le roulement de la pompe à eau du cache du carter droit, à l'aide des outils spéciaux.

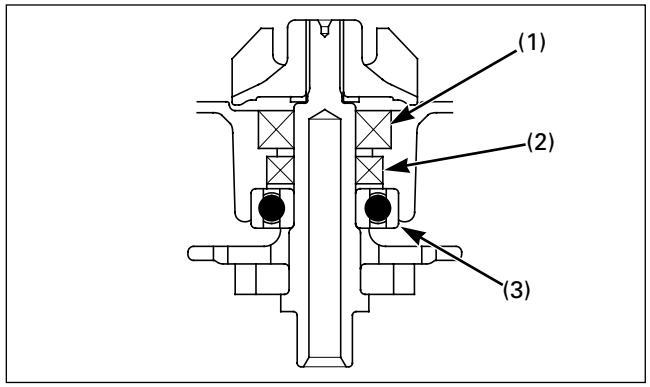
Outils :

Extracteur de roulement, 12 mm	**07936-1660101**
– Axe de l'extracteur	**07936-1660120**
– Contrepoids de l'extracteur	**07741-0010201**

Démonter le joint d'huile et celui de la pompe à eau.



(1) CHASSE-JOINT DE POMPE À EAU
(2) CHASSE/ACCESSOIRE

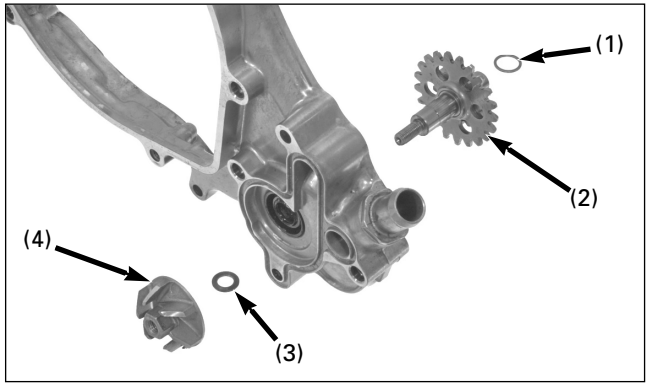


(1) JOINT DE POMPE À EAU (2) JOINT D'HUILE
(3) ROULEMENT

Installer le joint de pompe à eau dans le cache du carter droit dans le même sens que celui indiqué sur l'illustration ci-dessus.

Outil :
Chasse-joint de pompe à eau 07945–KA30000

Reposer un joint d'huile neuf dans le même sens que celui indiqué sur l'illustration ci-dessus.
Introduire un roulement neuf dans le cache du carter droit (outils ; page 2-7).

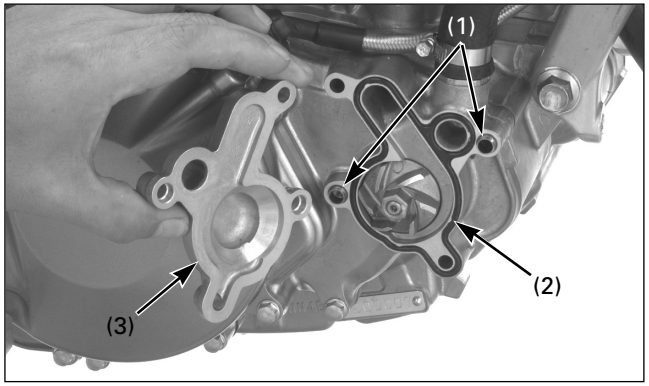


(1) RONDELLE (2) AXE DE LA POMPE À EAU
(3) RONDELLE NEUVE EN CUIVRE (4) ROTOR

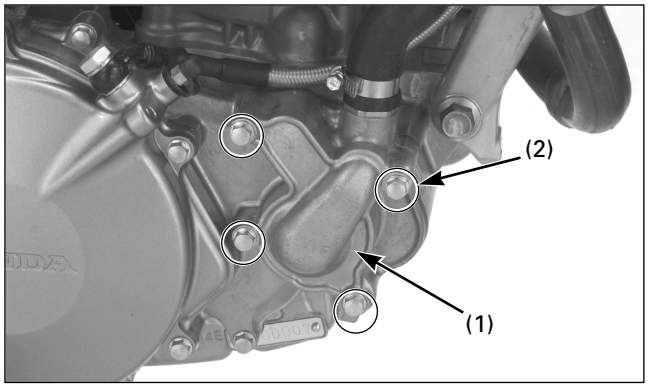
Installer l'axe de la pompe à eau, la rondelle neuve en cuivre et le rotor dans le cache du carter droit.
Fixer les dents de l'engrenage de la pompe à eau à l'aide de l'outil adéquat et resserrer le rotor au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage : 12 N·m (1,2 kgf·m)

Remonter la rondelle et le cache du carter droit (page 4-38).



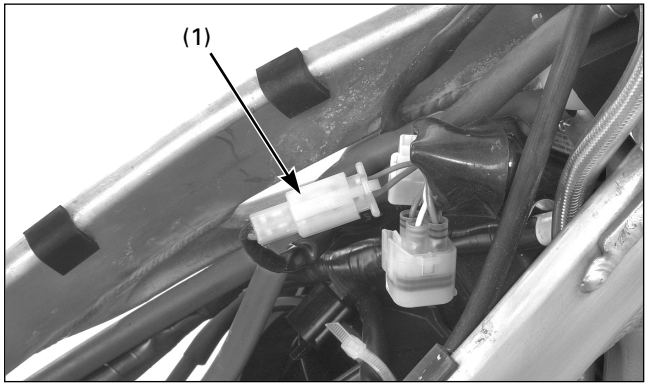
(1) DOUILLES DE POSITIONNEMENT
(2) JOINT TORIQUE NEUF
(3) COUVERCLE DE LA POMPE À EAU



(1) COUVERCLE DE LA POMPE À EAU (2) VIS

Reposer les pièces suivantes :
– Douilles de positionnement, joint torique neuf
– Couvercle de la pompe à eau, vis

Remplir le carter d'huile de boîte recommandée (page 3-8).
Remplir de liquide de refroidissement et purger l'air (page 3-8).

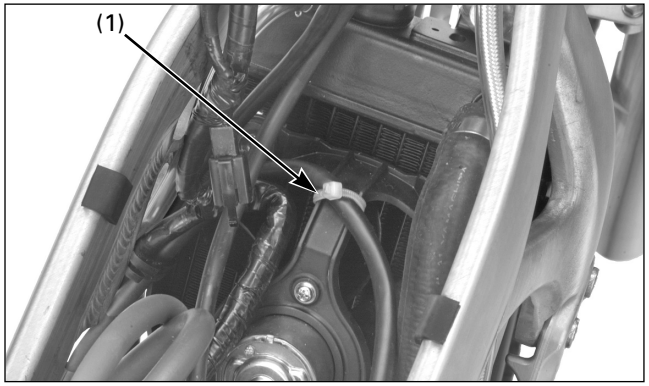


(1) CONNECTEUR 2P (NATUREL)

Démontage/montage du radiateur

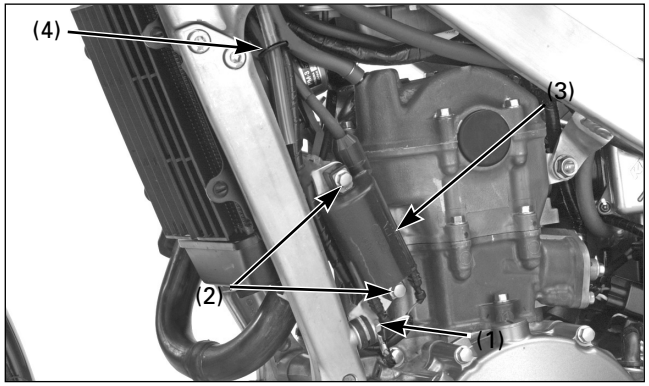
Déposer les pièces suivantes :
– Pot d'échappement
– Plaque de protection
– Bloc injecteur/réservoir d'essence (page 4-6)

Débrancher le connecteur 2P (naturel) du radiateur.

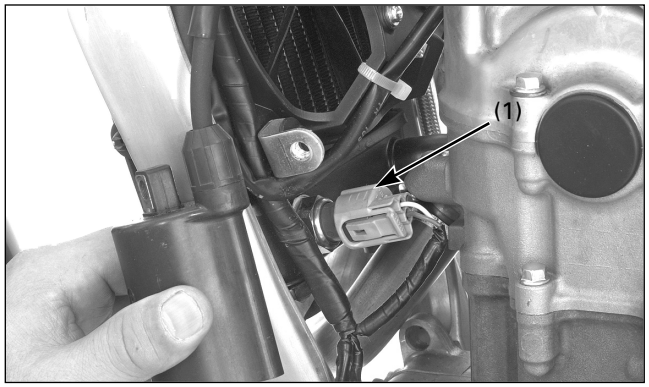


(1) BRIDE

Enlever la bride du câble de la bougie, située sur la protection du moteur du ventilateur.



(1) BORNE RELIÉE À LA MASSE
(2) VIS (3) BOBINE D'ALLUMAGE
(4) BRIDE

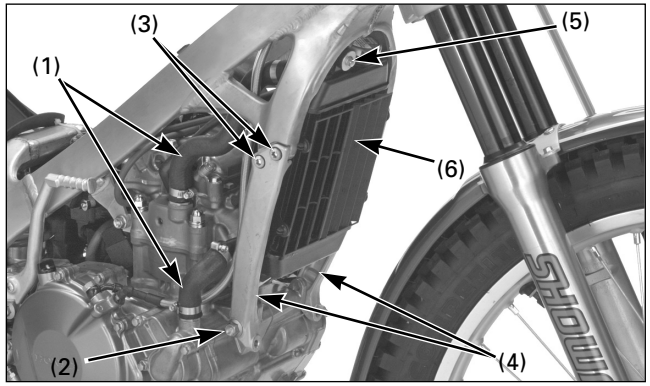


(1) CONNECTEUR 3P (GRIS)

Enlever la vis de la borne reliée à la masse.
Enlever la vis de montage de la bobine d'allumage.

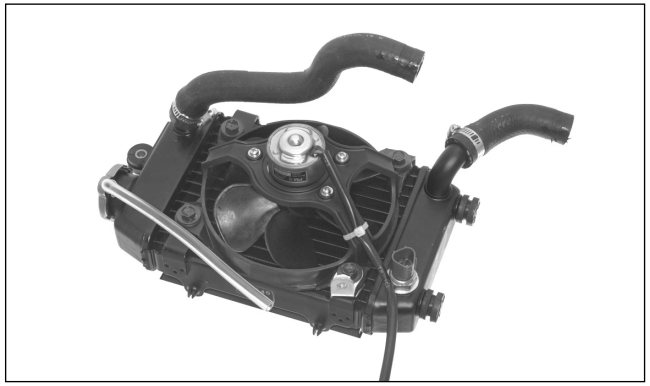
Retirer le câble de bougie/installation électrique/collier de la durite du reniflard

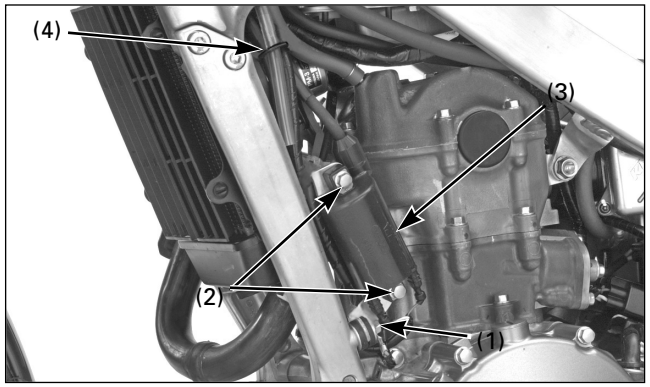
Débrancher le connecteur 3P (gris) du capteur ECT.



(1) DURITES DU RADIATEUR
(2) VIS DU SUPPORT PARTIE INFÉRIEURE
(3) VIS DU SUPPORT PARTIE SUPÉRIEURE
(4) SUPPORTS
(5) VIS (6) RADIATEUR

Débrancher les durites du radiateur sur le cache du carter droit et la culasse.
Enlever les vis avant du support inférieur du moteur et les vis de montage avant des supports. Retirer ensuite les supports de la partie inférieure.
Ôter la vis de montage du radiateur, et déposer le bloc du radiateur.



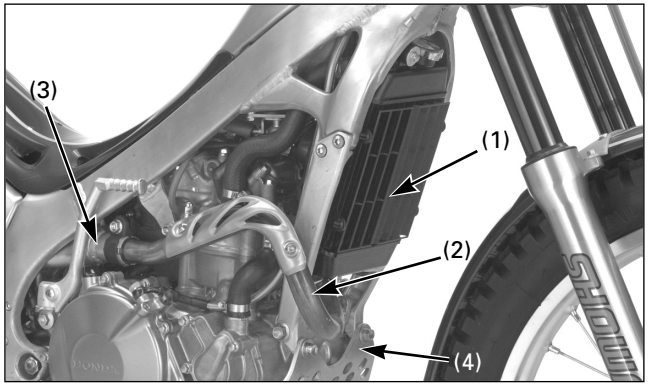


(1) BOBINE D'ALLUMAGE (2) VIS
(3) BORNE RELIÉE À LA MASSE
(4) BRIDE

L'installation s'effectue dans l'ordre inverse de la dépose.

AVERTISSEMENT

Lors du montage de la bobine d'allumage, installer la borne à la masse avec la vis de montage de support inférieur de la bobine d'allumage, comme indiqué sur l'illustration.

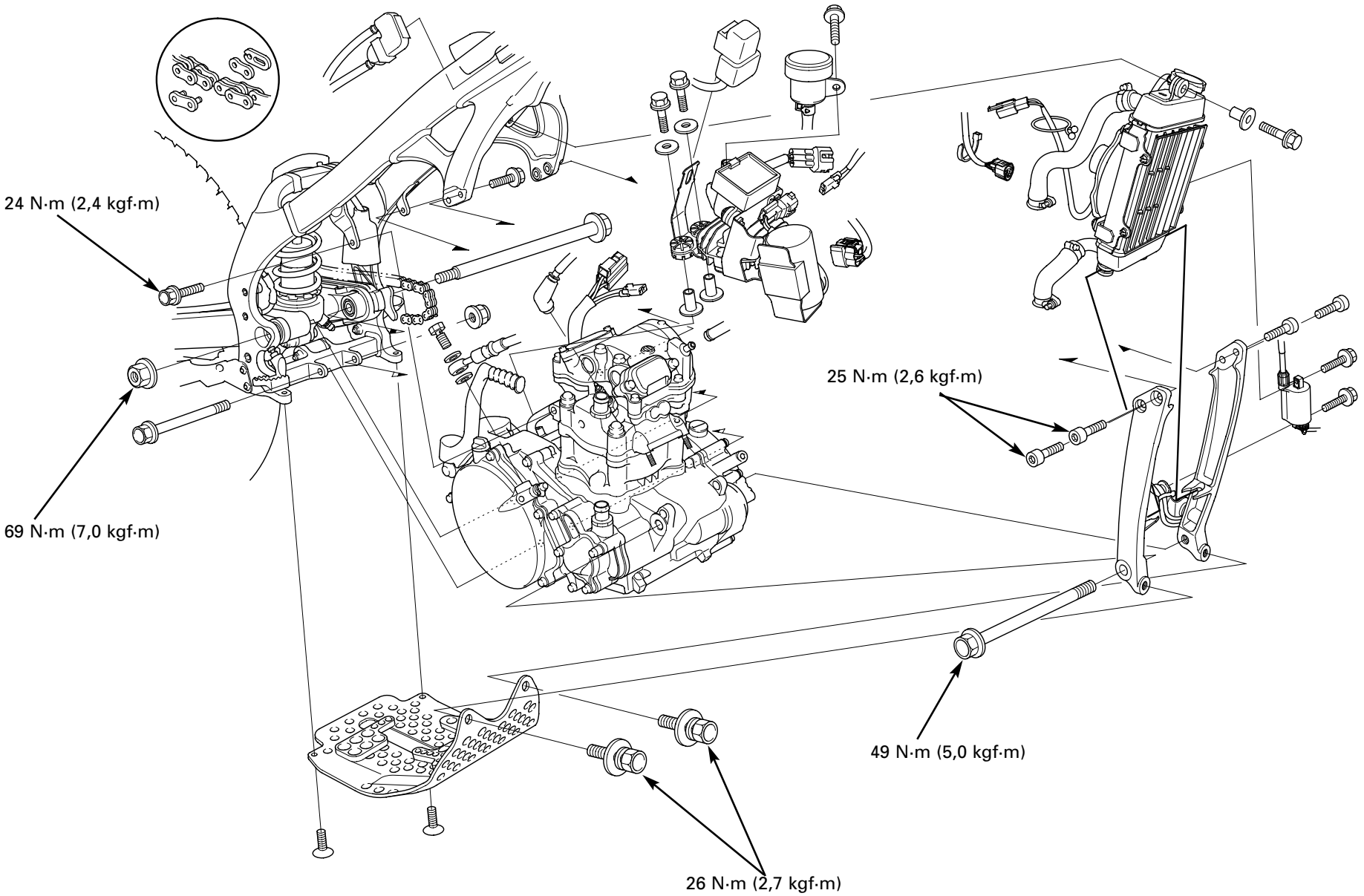


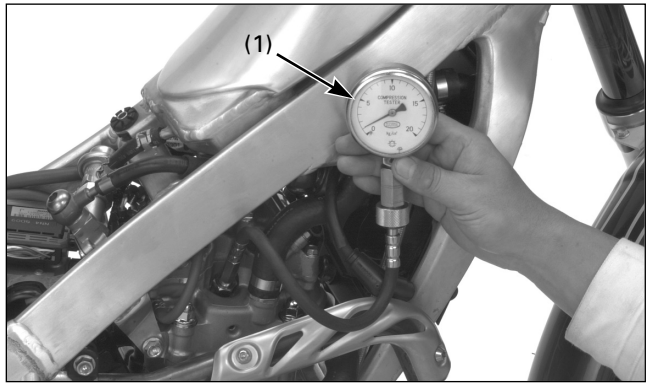
(1) RADIATEUR (2) POT D'ÉCHAPPEMENT
(3) SILENCIEUX (4) PLAQUE DE PROTECTION

Dépose/repose du moteur

- Fixer fermement la moto, au moyen d'un support de sécurité ou équivalent.
- Avant de déposer le moteur, il faut démonter les pièces suivantes :
  – Pot d'échappement, silencieux
  – Plaque de protection
  – Supports, radiateur (page 4-14)
  – Carcasse du filtre à air (page 4-10)
- Il est possible de travailler sur les pièces suivantes sans déposer le moteur :
  – Culasse/cylindre/piston
  – Embrayage/articulation de la boîte de vitesses
  – Volant/stator
  – Kick de démarrage/articulation de la boîte de vitesses
- Pour les pièces suivantes, il faudra en revanche déposer le moteur :
  – Vilebrequin
  – Pompe à huile
  – Fourchettes de sélection et tambour de sélection
  – Boîte de vitesses

Illustration dépose/repose du moteur





(1) JAUGE DE COMPRESSION DU CYLINDRE

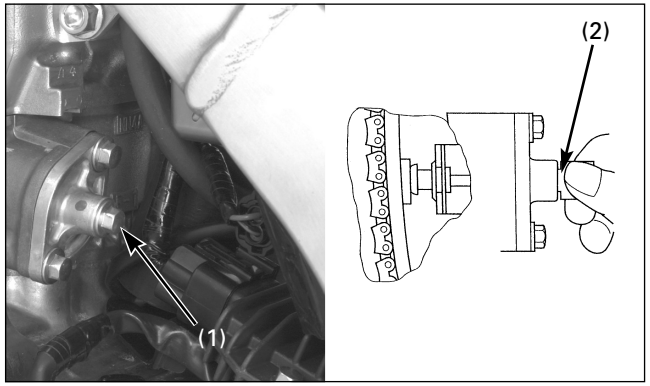
Compression du cylindre

Faire chauffer le moteur jusqu'à ce qu'il atteigne sa température normale de fonctionnement.
Éteindre le moteur et enlever la bougie.
Installer une jauge de compression.
Mettre la transmission au point mort.
Ouvrir les gaz à fond, faire démarrer le moteur au kick et le laisser tourner jusqu'à ce que la lecture de la jauge devienne stationnaire.

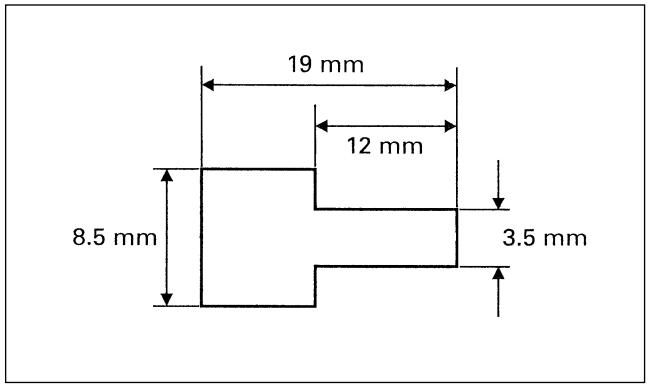
Pression de compression :
460 kPa (4,7 kg/cm^3) à 800 min^{-1} (tr/min)

Un taux de compression bas peut être dû à :
– Joint de culasse détérioré
– Mauvais réglage des soupapes
– Fuites au niveau des soupapes
– Usure du segment de piston ou du cylindre

Un taux de compression haut peut être dû à :
– Dépôts de calamine dans la chambre de combustion ou sur la tête de piston
– Mauvais réglage des soupapes



(1) VIS/RONDELLE D'ÉTANCHÉITÉ
(2) OUTIL DE FIXATION

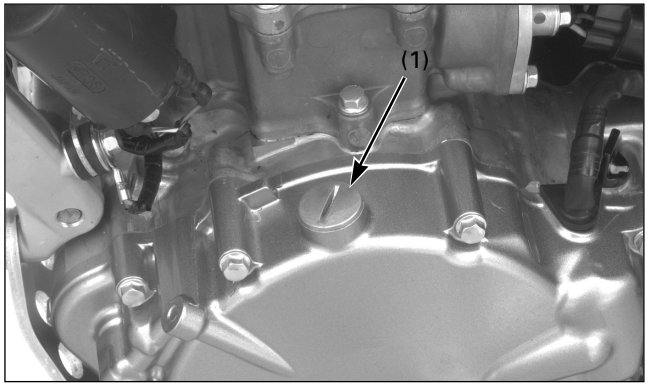


(1) RELEVEUR TENDEUR DE CHAÎNE DE DISTRIBUTION

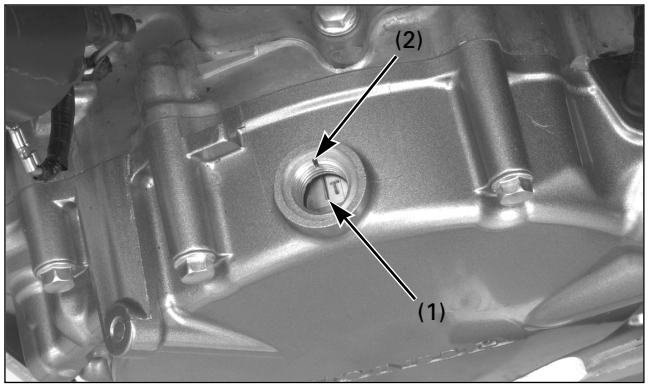
Dépose du couvre-culasse/arbre à cames

Enlever la vis et la rondelle d'étanchéité du releveur tendeur de chaîne de distribution.

Faire tourner le releveur tendeur dans le sens des aiguilles d'une montre au maximum et le fixer avec l'outil de fixation.
Cet outil peut être facilement construit avec du fil d'acier fin (1 mm d'épaisseur), comme indiqué sur l'image.



(1) BOUCHON DE L'ORIFICE DE RÉGLAGE

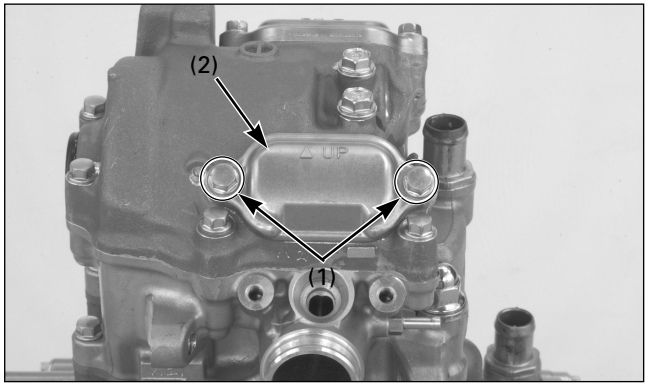


(1) REPÈRE "T"
(2) REPÈRE DE RÉFÉRENCE

Déposer le bloc injecteur/réservoir d'essence.

Enlever le bouchon et le joint torique de l'orifice de réglage du cache du carter gauche.

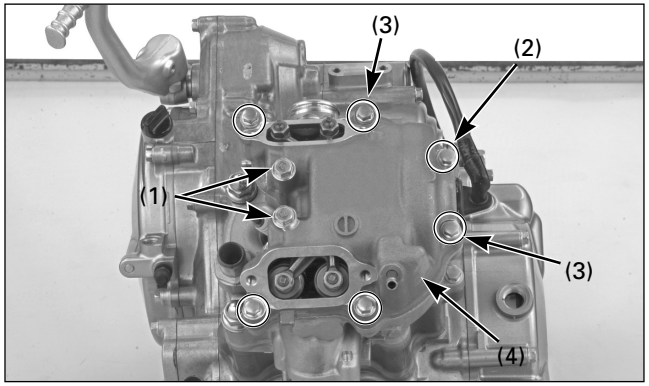
Faire tourner le vilebrequin en actionnant le kick et aligner le repère "T" du volant sur le repère de référence du cache du carter gauche.



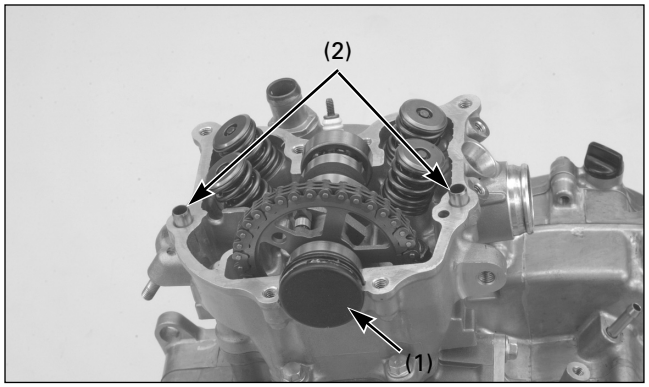
(1) VIS
(2) COUVERCLE DE L'ORIFICE DE RÉGLAGE DES CULBUTEURS

Enlever les vis et les couvercles des orifices de réglage des culbuteurs

Fixer le piston en position TDC (point mort haut) pendant le temps de compression en déplaçant les culbuteurs.



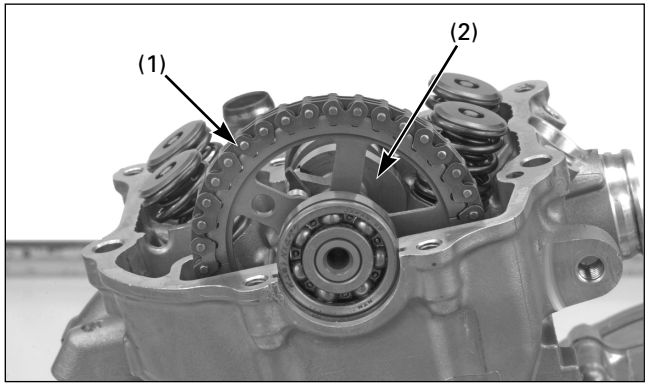
(1) VIS/RONDELLES D'ÉTANCHÉITÉ
(2) VIS
(3) RONDELLES D'ÉTANCHÉITÉ (4) COUVRE-CULASSE



(1) CACHE LATÉRAL
(2) DOUILLES DE POSITIONNEMENT

Débrancher la durite du reniflard du carter.
Enlever les deux vis de 6 mm.
Desserrer les huit vis du couvre-culasse de 2 ou 3 pas, en diagonale.
Enlever les vis et les quatre rondelles d'étanchéité.
Déposer l'ensemble du couvre-culasse.

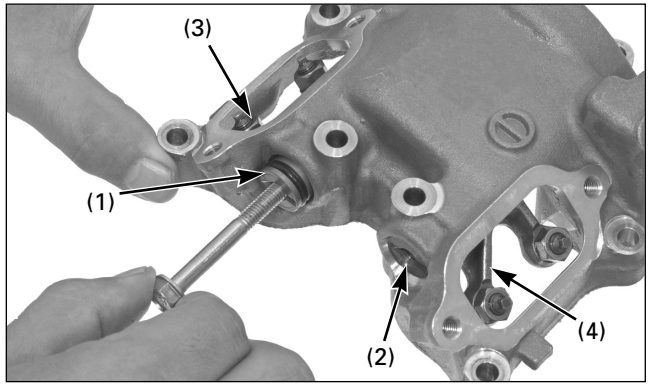
Retirer les douilles de positionnement.
Démonter le couvre-culasse latéral.
Ôter le dispositif de fixation du roulement de l'arbre à cames du couvre-culasse.



(1) CHAÎNE DE DISTRIBUTION (2) ARBRE À CAMES

Sortir la chaîne de distribution du pignon et la maintenir en l'air au moyen d'un fil de fer, afin d'éviter qu'elle ne tombe dans le carter.

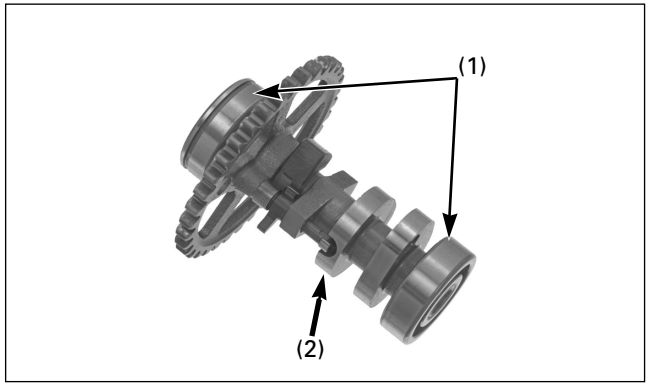
Déposer le bloc de l'arbre à cames.



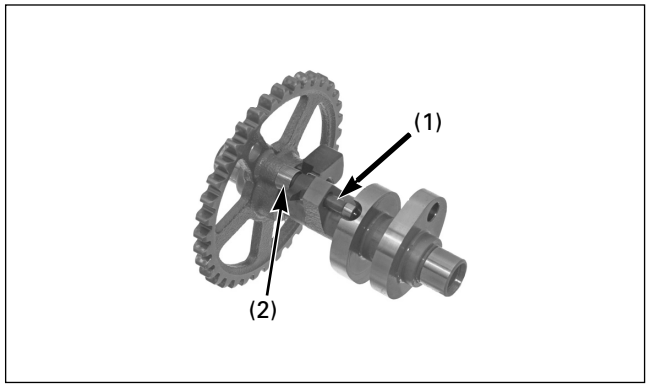
(1) AXE DU CULBUTEUR D'ADMISSION
(2) AXE DU CULBUTEUR D'ÉCHAPPEMENT
(3) CULBUTEUR D'ADMISSION (4) CULBUTEUR D'ÉCHAPPEMENT

Dépose

Tirer sur les axes des culbuteurs en utilisant une vis de 6 mm adaptée et déposer les culbuteurs d'admission et d'échappement.



(1) ROULEMENTS
(2) ARBRE À CAMES

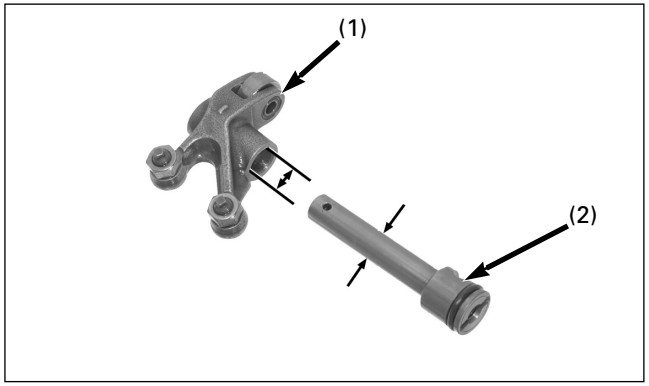


(1) DÉCOMPRESSEUR
(2) RESSORT DE RAPPEL

Contrôle

Extraire les roulements de l'arbre à cames.
Faire tourner la rainure guide de chaque roulement avec le doigt.
Le roulement doit tourner en douceur sans faire de bruit. Dans le cas contraire, il faudra le remplacer.

S'assurer que la came de décompression n'est pas usée ou endommagée.
Si l'une des pièces s'avère défectueuse, remplacer l'ensemble de l'arbre à cames.



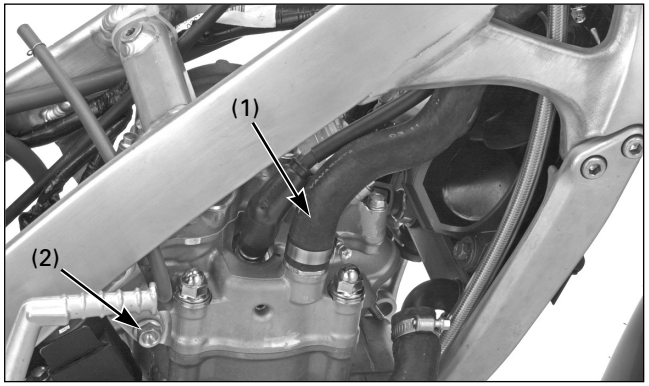
(1) CULBUTEUR
(2) AXE DU CULBUTEUR

S'assurer que les culbuteurs et leur axe ne sont pas usés ou endommagés.
Mesurer l'alésage du culbuteur.

Limite d'utilisation : 10,051 mm

Mesurer le D.E. de l'axe du culbuteur au niveau de sa partie coulissante.

Limite d'utilisation : 9,925 mm



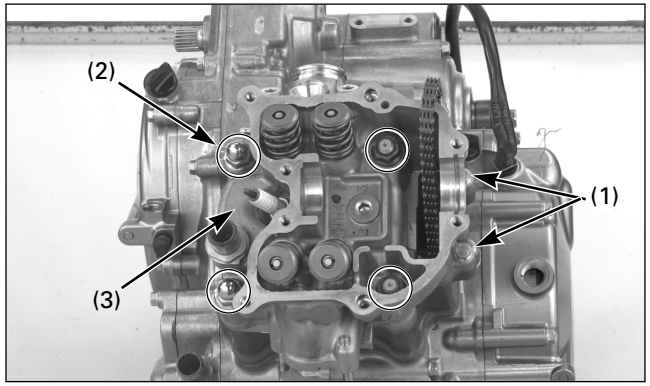
(1) DURITE DU RADIATEUR
(2) VIS DU SUPPORT DU CADRE

Dépose de la culasse

Démonter les pièces suivantes :
– Pot d'échappement
– Corps de l'accélérateur/tubulure d'admission
– Couvre-culasse/arbre à cames
– Bougie

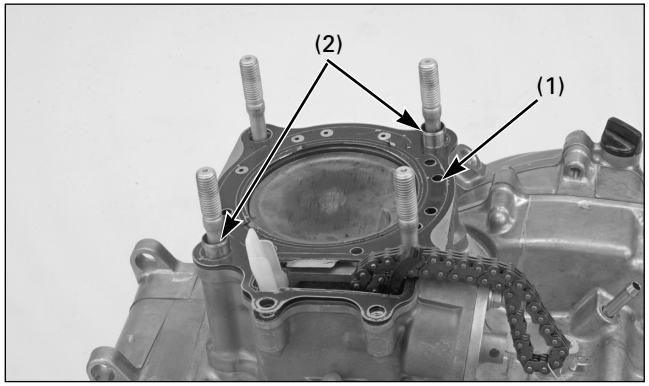
Vidanger le liquide de refroidissement.
Desserrer la vis de la durite et débrancher la durite supérieure du radiateur de la culasse.

Enlever les vis supérieures du support suspendu du moteur.

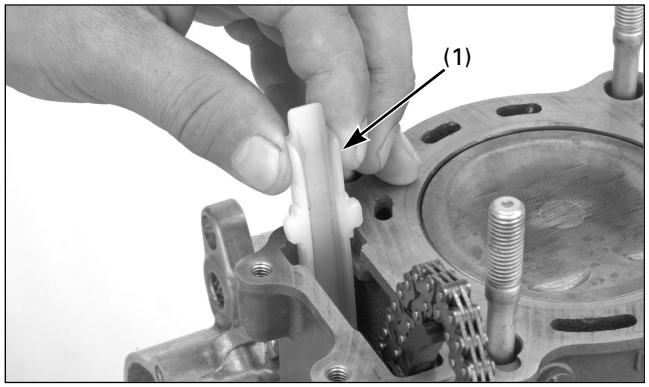


(1) VIS
(2) ÉCROUS/RONDELLES
(3) CULASSE

Enlever les vis de montage de la culasse.
Desserrer les écrous de montage de la culasse de 2 ou 3 pas, en diagonale.
Ôter les écrous, les rondelles et la culasse.



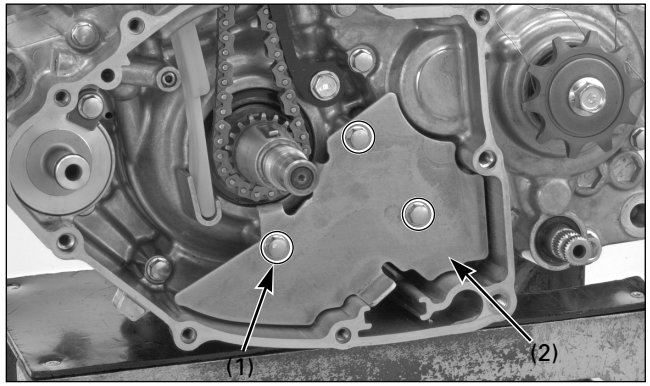
(1) JOINT (2) DOUILLE DE POSITIONNEMENT



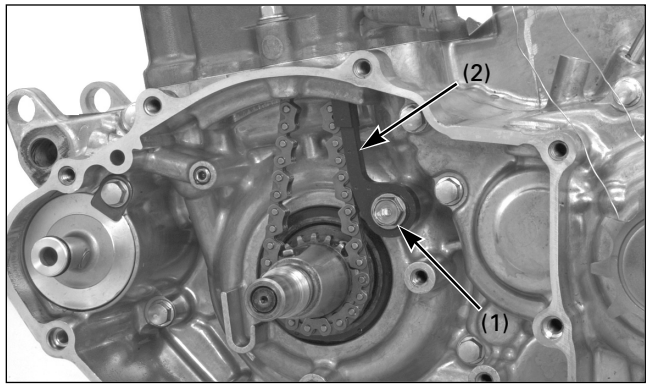
(1) GALET DE GUIDAGE DE LA CHAÎNE DE DISTRIBUTION

Démonter le joint et les douilles de positionnement.

Déposer le galet de guidage de la chaîne de distribution.



(1) VIS
(2) PLAQUE DU GALET DE GUIDAGE DE LA CHAÎNE DE DISTRIBUTION

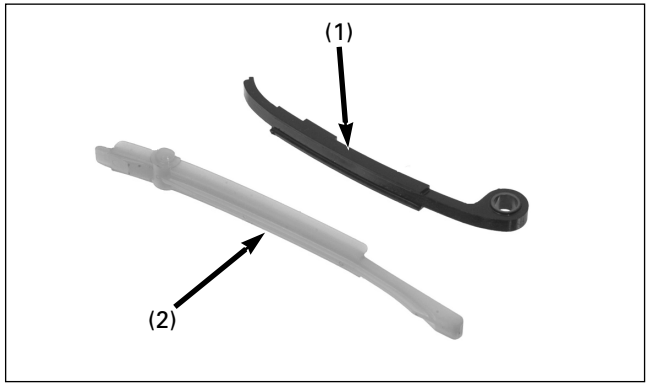


(1) VIS
(2) TENDEUR DE LA CHAÎNE DE DISTRIBUTION

Démonter les pièces suivantes :
– Culasse (page 4-20)
– Cache du carter gauche (page 4-46).
– Volant (page 4-49)

Enlever les vis et la plaque du galet de guidage de la chaîne de distribution.

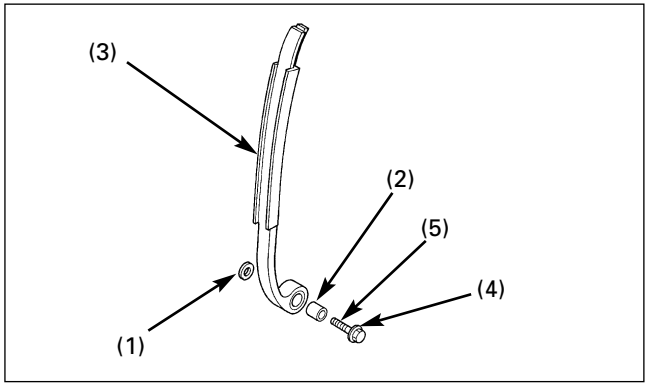
Retirer la vis, le tendeur de la chaîne de distribution, la douille de l'axe de pivotement et la rondelle.



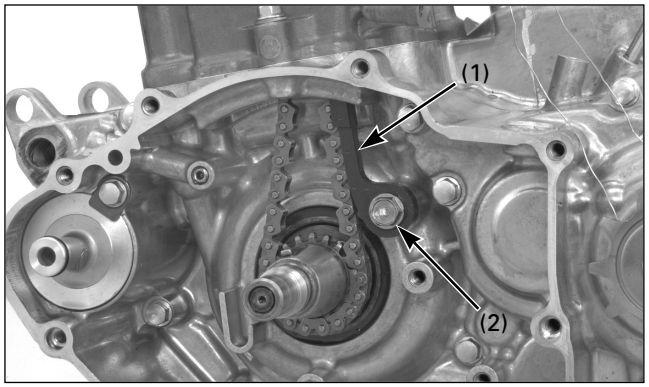
(1) TENDEUR DE LA CHAÎNE DE DISTRIBUTION
(2) GALET DE GUIDAGE DE LA CHAÎNE DE DISTRIBUTION

Contrôle

S'assurer que le tendeur et le galet de guidage de la chaîne de distribution ne présentent pas une usure excessive et qu'ils ne sont pas endommagés. Les remplacer si nécessaire.



(1) RONDELLE (2) DOUILLE DE L'AXE DE PIVOTEMENT
(3) TENDEUR DE LA CHAÎNE DE DISTRIBUTION
(4) VIS DE L'AXE DE PIVOTEMENT (5) APPLIQUER UN PRODUIT FREIN FILET

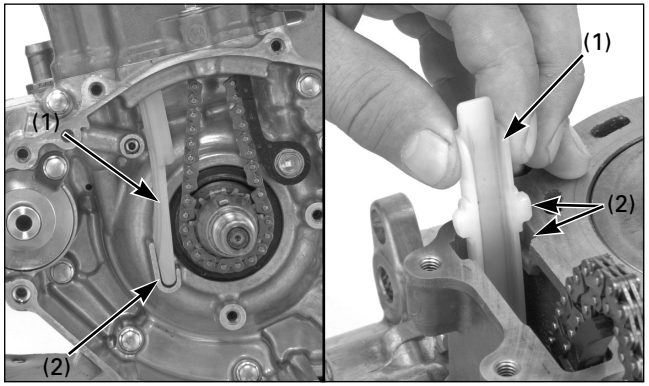


(1) TENDEUR DE LA CHAÎNE DE DISTRIBUTION
(2) VIS DE L'AXE DE PIVOTEMENT

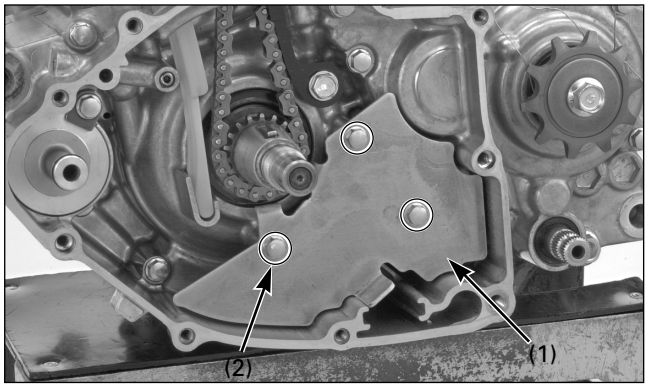
Pose

Appliquer un produit frein filet sur le filetage des vis de l'axe de pivotement du tendeur de la chaîne de distribution. Reposer la rondelle, le tendeur de la chaîne de distribution, la douille de l'axe de pivotement et la vis de ce dernier. Serrer la vis de l'axe de pivotement au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage : 12 N·m (1,2 kgf·m)



(1) GALET DE GUIDAGE DE LA CHAÎNE DE DISTRIBUTION
(2) ALIGNEMENT

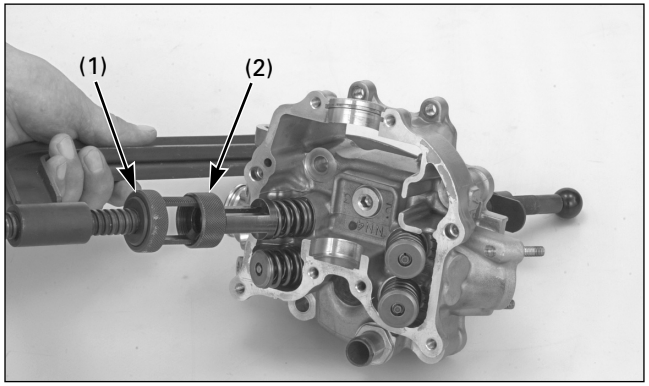


(1) PLAQUE DU GALET DE GUIDAGE DE LA CHAÎNE DE DISTRIBUTION
(2) VIS

Installer le galet de guidage de la chaîne de distribution en alignant l'extrémité du galet de guidage sur la rainure du carter et la languette sur la rainure du cylindre.

Reposer la plaque du galet de guidage de la chaîne de distribution et serrer les vis.

Reposer les pièces suivantes :
– Volant (page 4-50)
– Cache du carter gauche (page 4-48)
– Culasse (page 4-34)



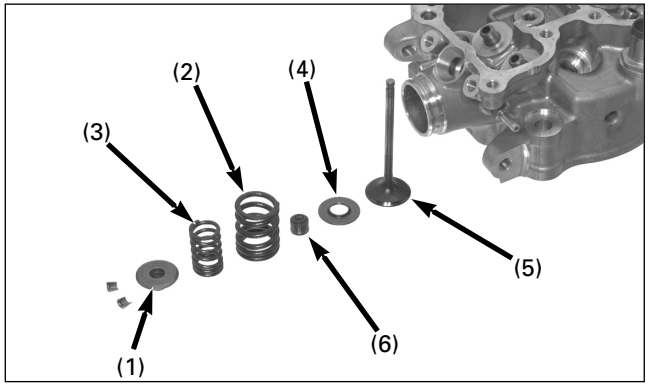
(1) COMPRESSEUR DE RESSORTS DE SOUPAPE
(2) ACCESSOIRE

Dépose de la culasse

Déposer la culasse (page 4-20)

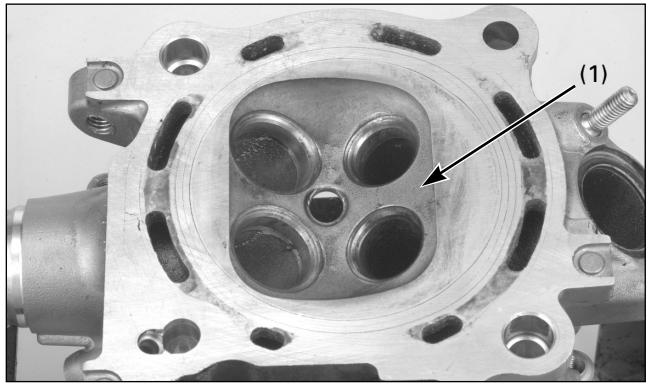
Ôter les demi-fermetures des ressorts de soupape avec les outils spéciaux.
Pour éviter une baisse de tension, éviter de trop comprimer les ressorts de soupape lors de l'extraction des demi-fermetures.

Outils :
Compresseur de ressorts de soupape 07757-0010000
Accessoire du compresseur 07959-KM30101



(1) COUVERCLE DU RESSORT DE SOUPAPE
(2) RESSORT EXTÉRIEUR
(3) RESSORT INTÉRIEUR (4) SIÈGE DU RESSORT
(5) SOUPAPE (6) BAGUE D'ÉTANCHÉITÉ DE LA SOUPAPE

Démonter les pièces suivantes :
– Couvercle du ressort de soupape
– Ressorts de soupape interne et externe
– Bague d'étanchéité de la soupape
– Siège du ressort de soupape
– Soupape d'admission et d'échappement



(1) CHAMBRE DE COMBUSTION

Contrôle de la culasse

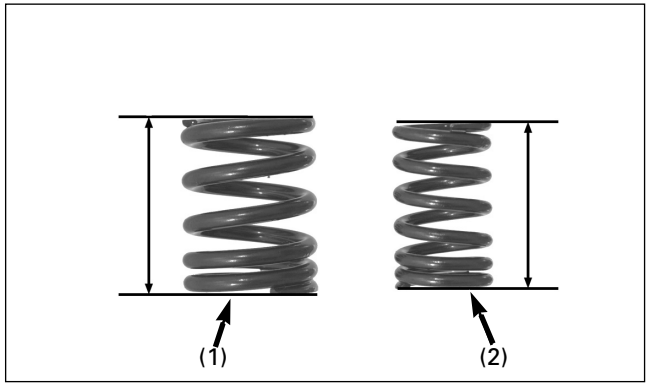
Culasse

Nettoyer les dépôts de calamine de la chambre de combustion ou de l'orifice d'échappement.
Veiller à ne pas rayer la chambre de combustion ou la surface du joint de culasse.

S'assurer que l'orifice de la bougie et la zone de la soupape ne sont pas fissurées.

S'assurer que la culasse ne présente pas de déformation, au moyen d'une règle et d'un calibre d'épaisseurs.

Limite d'utilisation : 0,05 mm

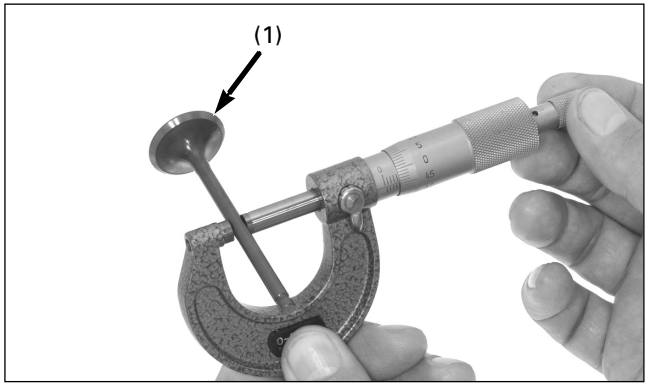


(1) RESSORT DE SOUPAPE EXTÉRIEUR
(2) RESSORT DE SOUPAPE INTÉRIEUR

Ressort de soupape

Vérifier si les ressorts de soupape présentent des signes de fatigue ou s'ils sont endommagés.
Mesurer la longueur libre des ressorts des soupapes d'admission et d'échappement.

Limites d'utilisation :
Intérieur : 24,9 mm
Extérieur : 27,6 mm



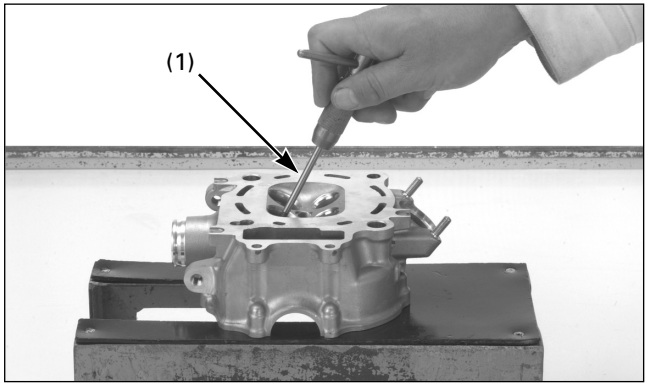
(1) SOUPAPE

Soupape/guide de soupape

S'assurer que les soupapes ne présentent pas d'ovalisation, de brûlure, de fissure ou une usure anormale de la queue.

Vérifier le mouvement de la soupape dans le guide.
Mesurer et annoter le D.E. de la queue de soupape.

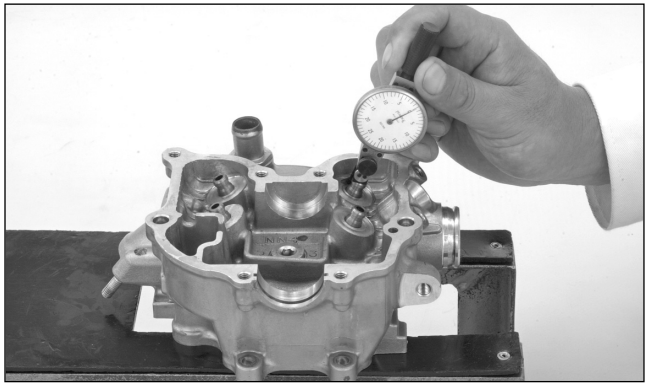
Limites d'utilisation :
AD : 4,470 mm
ÉCH : 4,460 mm



(1) ALÉSOIR DE GUIDES DE SOUPAPE

Aléser le guide de soupape pour retirer tout dépôt de calamine avant de mesurer le guide.
Introduire l'alésoir par le côté de la chambre de combustion de la culasse et toujours le faire tourner dans le sens des aiguilles d'une montre.

Outil :
Alésoir de guides de soupape, 4,508 mm
07HMH–ML00101



Mesurer et enregistrer l'alésage du guide de soupape en utilisant un indicateur sphérique ou un micromètre d'alésages.

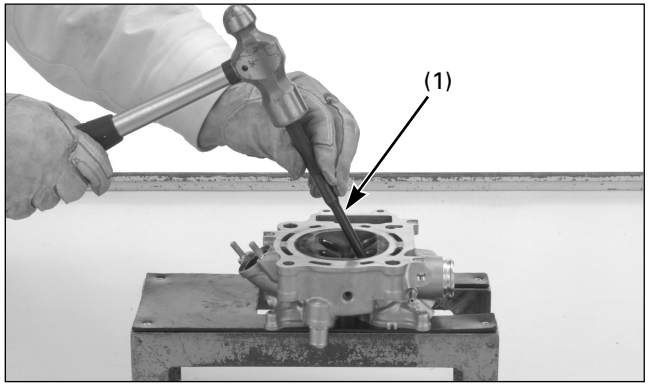
Limite d'utilisation :
AD/ÉCH : 4,552 mm

Soustraire le D.E. de chaque queue de soupape de l'alésage du guide correspondant pour calculer la distance entre la queue et le guide.

Standard :
AD : 0,010 – 0,037 mm
ÉCH : 0,020 – 0,047 mm

Si la distance entre la queue et le guide est supérieure aux valeurs préconisées, vérifier si avec un guide neuf de dimensions standard, la distance entre dans les limites autorisées.
Si c'est le cas, remplacer tous les guides nécessaires et les aléser pour les ajuster.
Surfacer les sièges de soupape chaque fois que les guides de soupape sont remplacés (page 4-25).

Si la distance entre la queue et le guide est supérieure aux limites préconisées, même avec des guides neufs, il faudra alors remplacer les soupapes et les guides.



(1) DISPOSITIF DE MISE EN PLACE DE GUIDES DE SOUPAPE

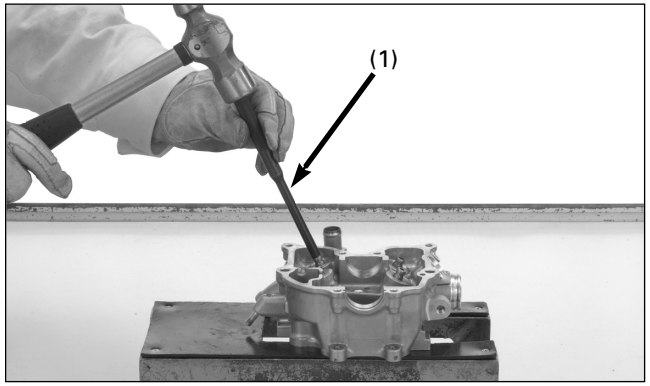
Remplacement du guide de soupape

Marquer de nouveaux guides de soupape à la profondeur requise (Cf. spécifications ; page 4-25) à l'aide d'un marqueur.
Refroidir les nouveaux guides de soupape dans un réfrigérateur, pendant une heure environ.
Faire chauffer la culasse à 100 - 150º C sur une plaque chaude ou dans un four.
Ne pas chauffer la culasse au-delà de 180º C. Utiliser des bâtonnets indicateurs de température, disponibles dans les magasins de soudure, afin de s'assurer que la culasse est chauffée à la température requise.
L'utilisation d'un chalumeau pour chauffer la culasse peut entraîner des déformations.

Fixer la culasse et ôter les guides de la soupape de la culasse par le côté de la chambre de combustion.

Outil :
Dispositif de mise en place de guides de soupape

07HMD–ML00101

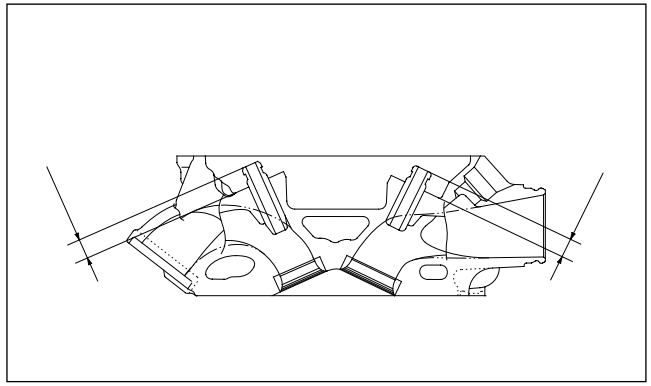


(1) DISPOSITIF DE MISE EN PLACE DE GUIDES DE SOUPAPE

Sortir le guide du réfrigérateur.
Avec la culasse encore chaude, insérer les guides de soupape neufs dans la culasse depuis la partie supérieure du cylindre (côté de l'arbre à cames).
Introduire les guides jusqu'à ce que les repères soient parallèles à la culasse.

Outil :
Dispositif de mise en place de guides de soupape

07HMD–ML00101



Vérifier si les guides de soupape sont à la bonne profondeur, par le biais d'une pince coulissante, en réglant la hauteur si nécessaire.

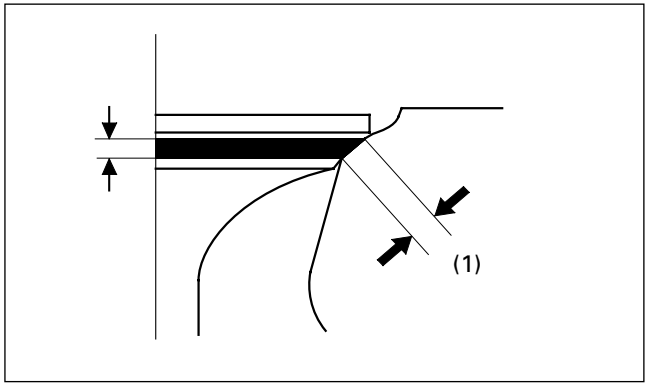
Profondeur requise :
AD : 8,0 – 8,3 mm
ÉCH : 8,2 – 8,5 mm

Laisser refroidir la culasse à température ambiante.

Aléser les guides de soupape neufs.
Introduire l'alésoir par le côté de la chambre de combustion de la culasse et toujours le faire tourner dans le sens des aiguilles d'une montre.
Durant cette opération, utiliser un lubrifiant pour lames dans l'alésoir.
Veiller à ne pas incliner l'alésoir et à ne pas l'appuyer sur le guide durant l'alésage.

Outil :
Alésoir de guides de soupape, 4,508 mm
07HMH–ML00101

Nettoyer complètement la culasse pour éliminer les particules métalliques après l'alésage et surfacer les sièges de soupape.



(1) LARGEUR DU SIÈGE DE SOUPAPE

Contrôle/surfaçage du siège de soupape

Bien nettoyer les soupapes d'admission et d'échappement pour éliminer les dépôts de calamine.
Appliquer une couche fine de bleu de Prusse sur le siège de soupape.

Taper légèrement sur les soupapes et leur siège avec un tuyau en caoutchouc ou un autre outil de rectification manuelle.

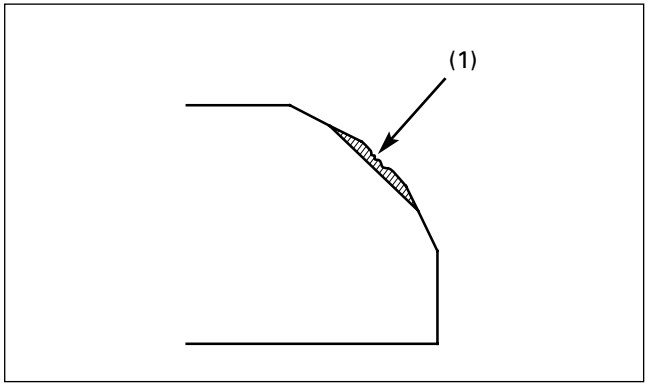
Déposer la soupape et vérifier l'avant du siège de soupape.
Le contact du siège de soupape doit être dans la plage de largeur indiquée et uniforme sur toute sa circonférence.

Standard :
AD/ÉCH : 0,9 – 1,1 mm

Limite d'utilisation :
AD/ÉCH : 1,7 mm

Si la largeur du siège n'est pas dans les limites stipulées, surfacer le siège de la soupape (page 4-26).

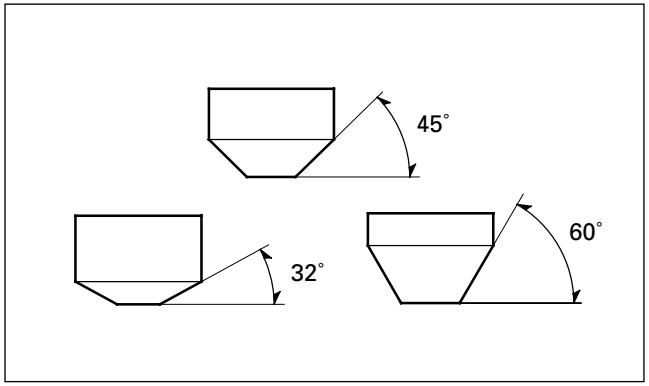
Vérifier si la face du siège de soupape présente :
- Irrégularités sur sa circonférence :
  – Remplacer la soupape et surfacer le siège de soupape.
- Face endommagée :
  – Remplacer la soupape et surfacer le siège de soupape.



(1) ASPÉRITÉ

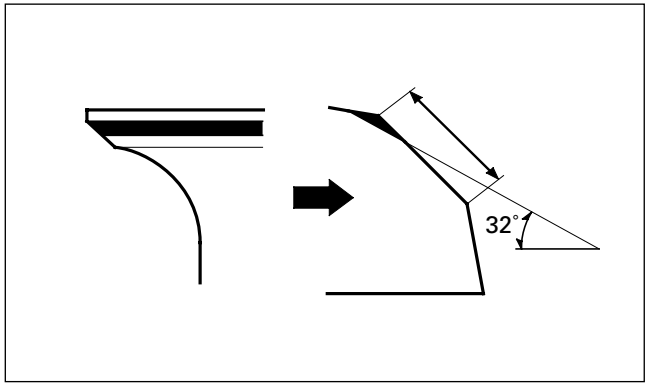
- Zone de contact (trop haute ou trop basse)
  – Surfacer le siège de soupape.

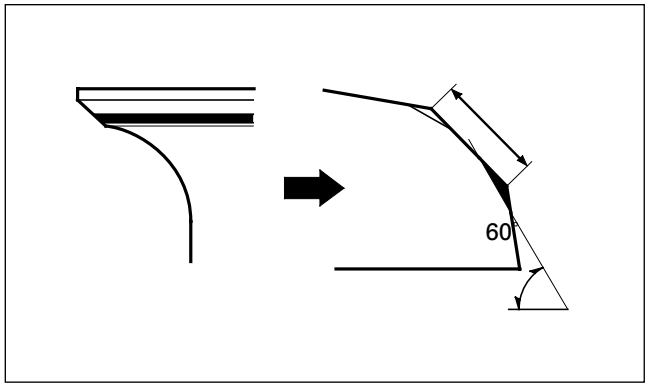
Les soupapes ne peuvent être meulées. Si la face d'une soupape est brûlée ou très usée, ou si le contact avec le siège n'est pas uniforme, remplacer la soupape.



Surfaçage du siège de soupape

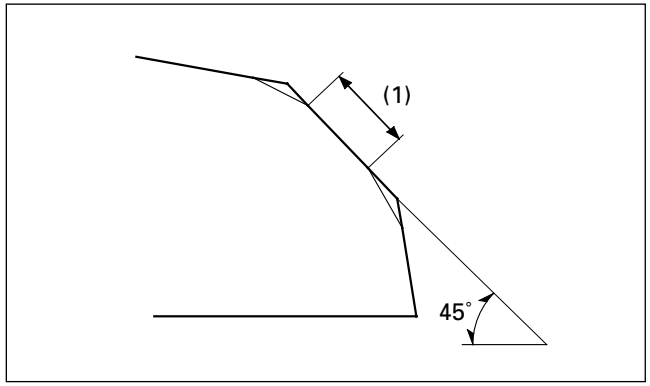
Il est recommandé d'utiliser des lames/rectificateurs de siège de soupape ou un équipement de surfaçage équivalent pour corriger un siège de soupape usé.
Suivre les instructions de surfaçage du fabricant.





Si la zone de contact est dans une zone trop élevée de la soupape, le siège doit être rabaissé en utilisant une lame plate inclinée à 32º.

Si la zone de contact est dans une zone trop basse de la soupape, le siège doit être relevé en utilisant une lame intérieure inclinée à 60º.



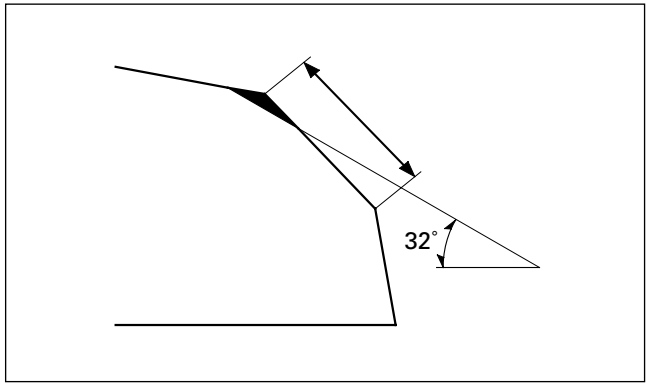
(1) LARGEUR DU SIÈGE

Utiliser une lame à 45º pour éliminer les rugosités ou les irrégularités du siège.
Surfacer le siège avec une lame à 45º chaque fois qu'un guide de soupape est remplacé.

Outils :

Lame de siège, 35 mm	**07780–0010400**
Lame de siège, 33 mm	**07780–0010800**
Porte-lames, 5,0 mm	**07781–0010400**

ou équivalent disponible dans le commerce

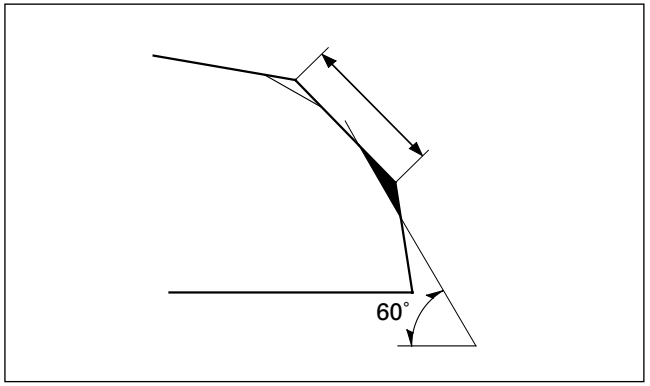


Utiliser une lame plate à 32º pour éliminer 1/4 du matériel du siège de soupape existant.

Outils :

Lame plate, 33 mm	**07780–0012900**
Lame plate, 28 mm	**07780–0012100**
Porte-lames, 5,0 mm	**07781–0010400**

ou équivalent disponible dans le commerce

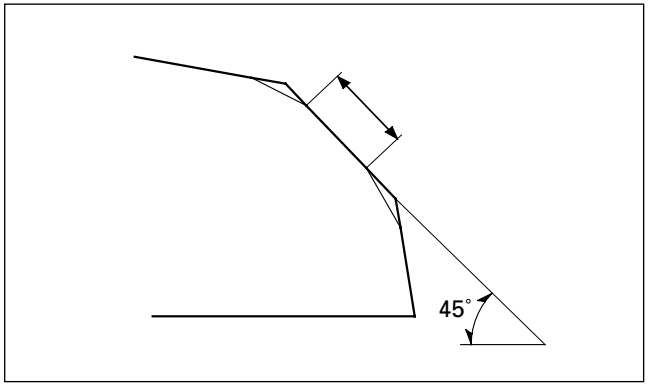


Utiliser une lame intérieure pour éliminer 1/4 du matériel du siège de soupape existant.

Outils :

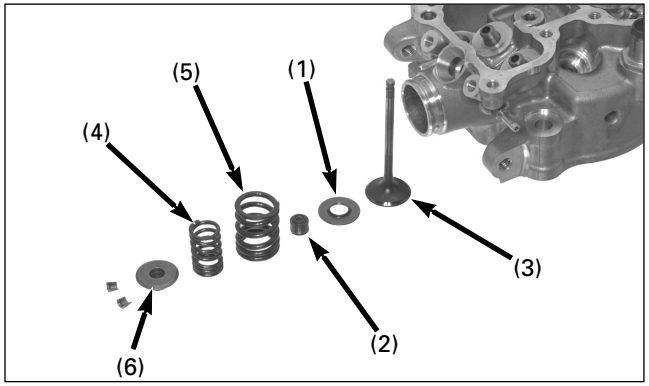
Lame intérieure, 37,5 mm	**07780–0014100**
Lame intérieure, 30 mm	**07780–0014000**
Porte-lames, 5,0 mm	**07781–0010400**

ou équivalent disponible dans le commerce



Couper le siège à la bonne largeur, au moyen d'une lame de siège à 45º.
Veiller à éliminer toutes les aspérités et les irrégularités. Corriger la finition si nécessaire.

Après le surfaçage, laver la culasse et les soupapes.
Après avoir coupé les sièges, appliquer un produit de rectification sur la face de la soupape et rectifier la soupape par une légère pression.
Après la rectification, nettoyer la culasse et la soupape pour éliminer les restes de produit.

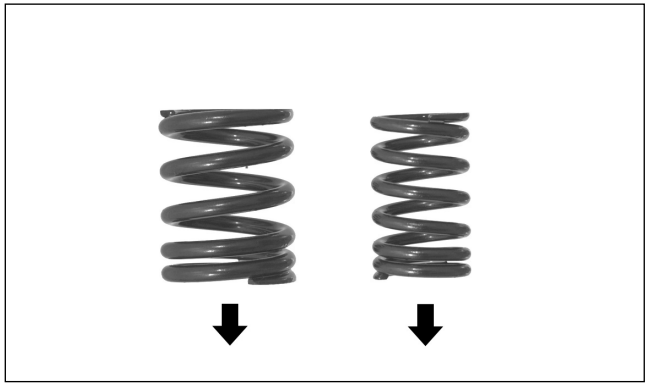


(1) SIÈGE DE RESSORT (2) BAGUE D'ÉTANCHÉITÉ DE LA SOUPAPE
(3) SOUPAPE (4) RESSORT INTÉRIEUR
(5) RESSORT EXTÉRIEUR
(6) COUVERCLE DU RESSORT DE SOUPAPE

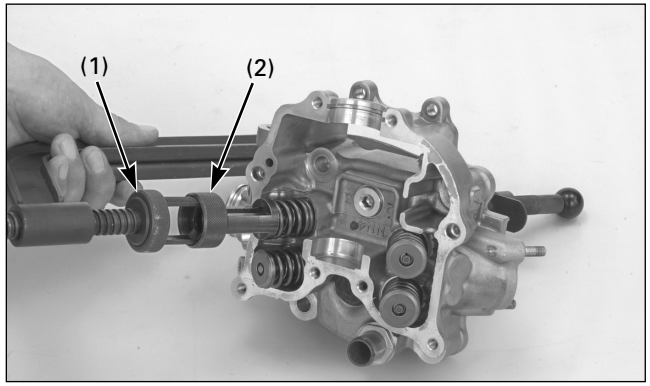
Montage de la culasse

Faire passer de l'air comprimé dans toutes les durites d'huile de la culasse.
Installer le siège du ressort en utilisant une bague d'étanchéité de queue de soupape neuve.

Lubrifier la surface coulissante de la queue de soupape avec une solution de molybdène.
Introduire les soupapes dans le guide en le faisant tourner lentement pour éviter d'endommager la bague d'étanchéité de la queue.



Installer les ressorts de soupape avec la spirale très serrée du côté de la chambre de combustion.
Reposer les dispositifs de fixation des ressorts.

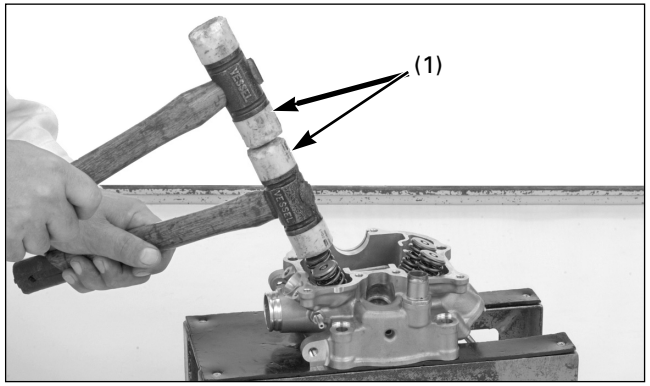


(1) COMPRESSEUR DE RESSORTS DE SOUPAPE
(2) ACCESSOIRE

Comprimer les ressorts de soupape avec les outils spéciaux et installer les demi-fermetures.
Graisser les demi-fermetures pour faciliter leur installation.

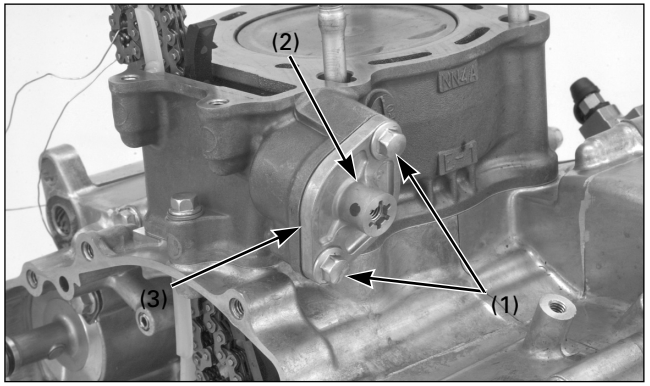
Outils :
Compresseur de ressorts de soupape 07757-0010000
Accessoire du compresseur 07959KM30101

Pour éviter une baisse de tension, éviter de trop comprimer les ressorts de soupape.



(1) MARTEAUX EN PLASTIQUE

Taper légèrement sur les queues de soupape avec deux marteaux en plastique, comme indiqué, pour bien asseoir les demi-fermetures.
Fixer la culasse de façon à ce que les têtes de soupape ne touchent rien pouvant les endommager.



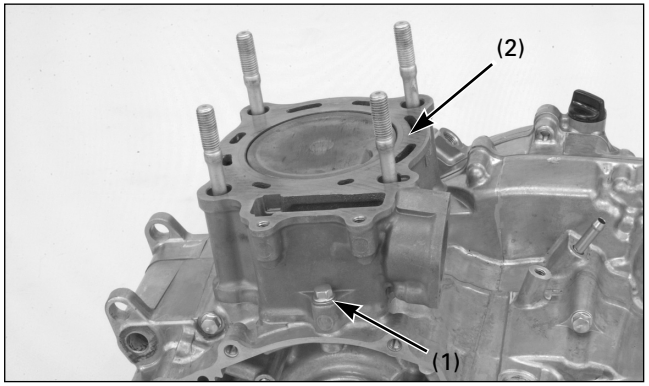
(1) VIS
(2) RELEVEUR TENDEUR DE CHAÎNE DE DISTRIBUTION
(3) JOINT

Cylindre/piston

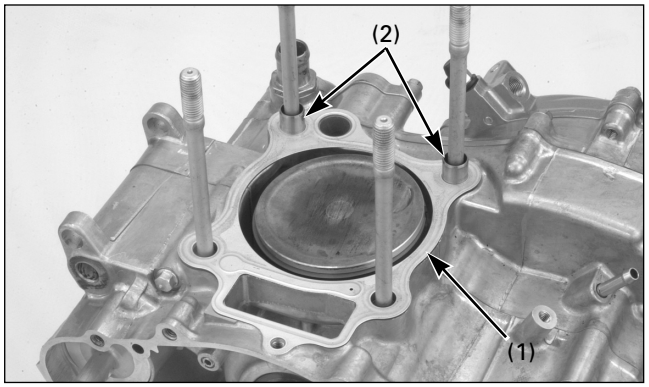
Dépose du cylindre

Déposer la culasse (page 4-20)

Retirer les vis, le releveur tendeur de la chaîne de distribution et le joint.



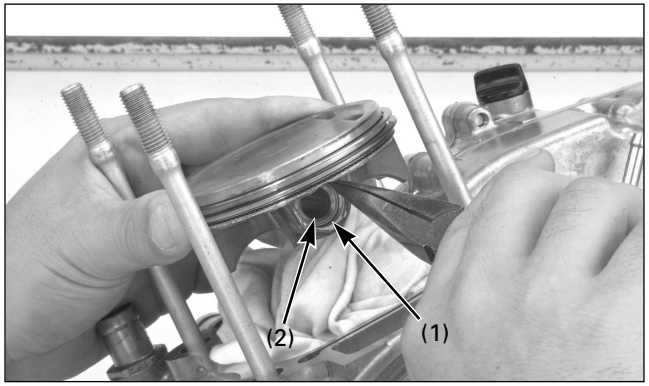
(1) VIS D'ÉTANCHÉITÉ/RONDELLE D'ÉTANCHÉITÉ
(2) CYLINDRE



(1) JOINT
(2) DOUILLES DE POSITIONNEMENT

Ôter la vis d'étanchéité de montage, la rondelle d'étanchéité et le cylindre.

Démonter le joint et les douilles de positionnement.

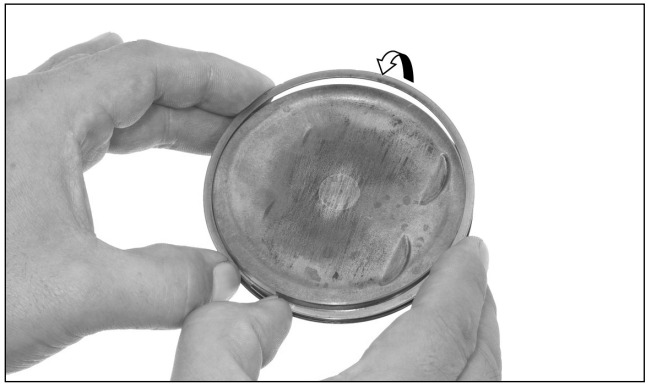


(1) CIRCLIP DE L'AXE DE PISTON
(2) AXE DE PISTON

Dépose du piston

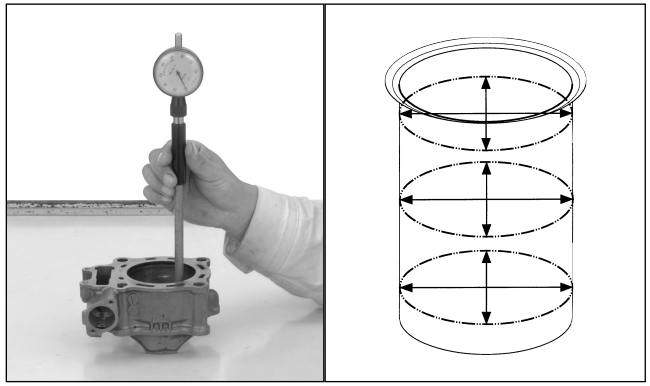
Placer un chiffon d'atelier propre sur le carter pour éviter que le circlip ne tombe dans le carter.
Retirer les circlips de l'axe du piston avec des pinces.

Appuyer sur l'axe pour le faire sortir du piston et déposer le piston.



Ouvrir les segments du piston et les démonter en soulevant l'extrémité opposée à la coupe.

Les segments de piston se cassent facilement. Veiller à ne pas les endommager durant la dépose.



Contrôle

Cylindre
Vérifier si la surface intérieure du cylindre est usée ou endommagée.
Mesurer l'alésage du cylindre sur les axes horizontal et vertical en trois points.
Noter la lecture la plus élevée pour déterminer l'usure du cylindre.

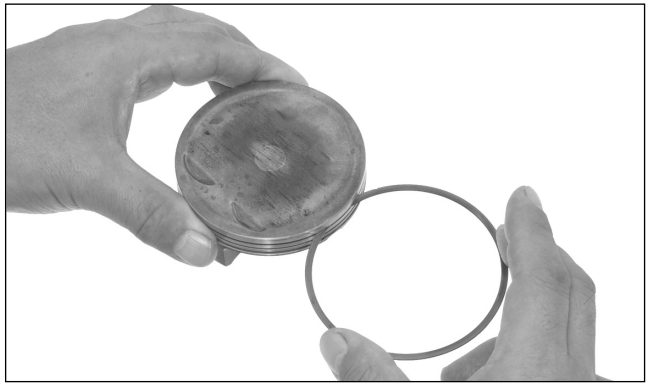
Limite d'utilisation : 76,54 mm

Calculer le renflement et l'ovalisation en trois points sur les axes horizontal et vertical. Noter la lecture la plus élevée pour déterminer l'état du cylindre.

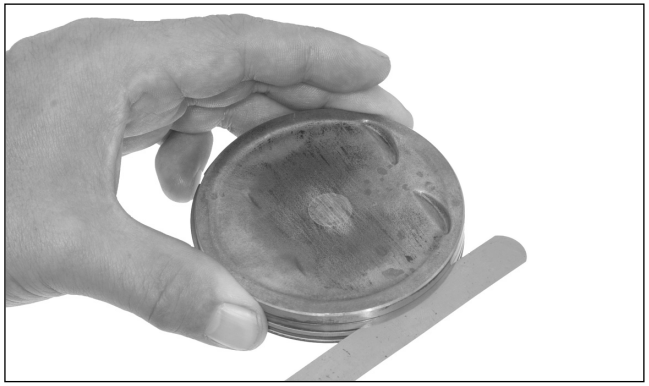
Limite d'utilisation :
Renflement : 0,05 mm
Ovalisation : 0,05 mm

S'assurer que la partie supérieure du cylindre ne présente pas de déformation.

Limite d'utilisation : 0,05 mm



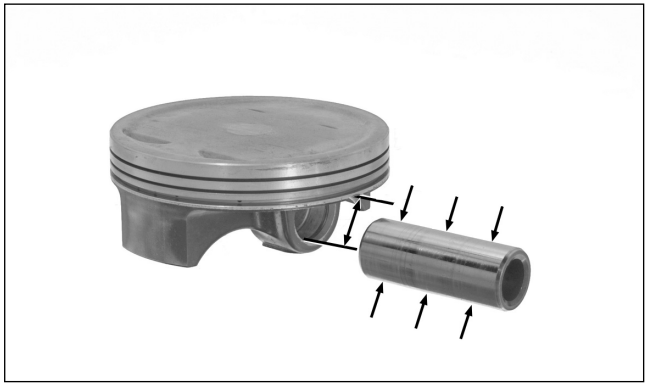
Piston/segment du piston
Éliminer les dépôts de calamine de la tête du piston ou des rainures du segment du piston en utilisant de vieux segments de piston.
Vérifier si le piston est endommagé et si les rainures des segments sont usées.



Installer provisoirement les segments du piston dans la position correcte avec le repère vers le haut.
Mesurer l'écart entre la rainure du segment et le segment, avec les segments introduits dans les rainures.

Limite d'utilisation :
Supérieur : 0,015 mm
Central : 0,065 mm

Vérifier si les rainures des segments du piston sont usées ou endommagées.



Mesurer le D.E. du piston à partir de 5 mm du fond de la jupe et à 90 degrés jusqu'à l'orifice de l'axe du piston.

Limite d'utilisation : 76,39 mm

Si le D.E. est inférieur à la valeur préconisée, remplacer le piston par un neuf.

Calculer l'écart entre le piston et le cylindre.

Limite d'utilisation : 0,18 mm

Mesurer l'alésage de l'axe du piston.

Limite d'utilisation : 16,03 mm

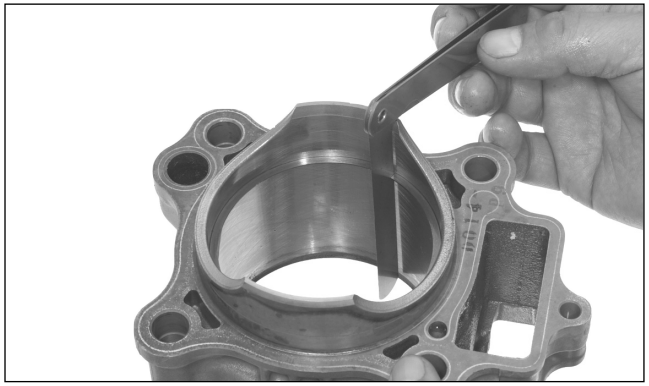
S'assurer que l'axe du piston n'est pas usé ou ne présente pas de décoloration excessive.
Mesurer le D.E. de l'axe du piston.

Limite d'utilisation : 15,98 mm

Remplacer l'axe du piston si nécessaire.

Calculer l'écart entre l'axe du piston et le piston.

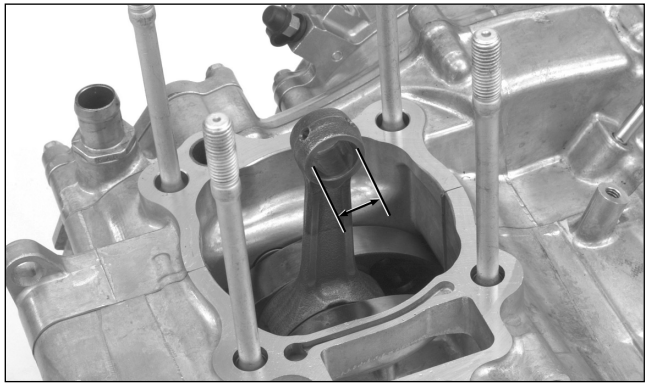
Limite d'utilisation : 0,04 mm



Insérer les segments du piston dans le cylindre et mesurer l'écart de la coupe du segment.
Pousser le segment dans le cylindre par la partie supérieure du piston, pour s'assurer que le segment est complètement inséré dans le cylindre.

Limite d'utilisation :

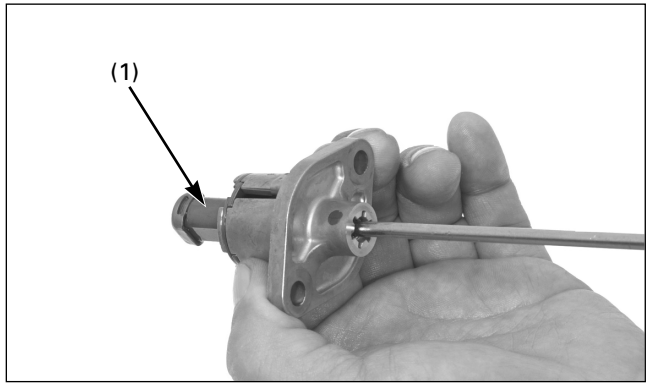
Supérieur :	**0,44 mm**
Central :	**0,64 mm**
Rails racleur :	**0,90 mm**



Bielle
Mesurer l'alésage du pied de bielle

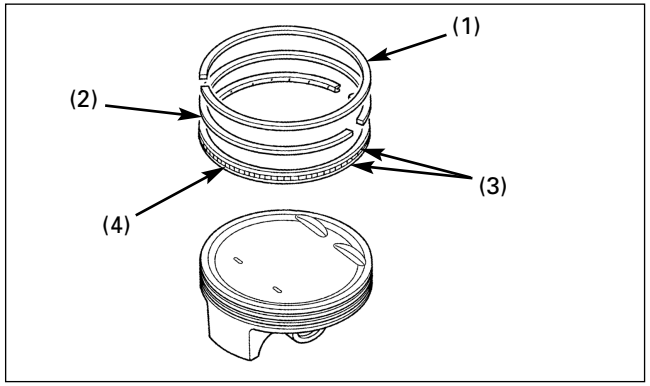
Limite d'utilisation : 16,04 mm

Si l'alésage est inférieur à la limite préconisée, remplacer l'axe du piston.
Si l'alésage est supérieur à la limite préconisée, remplacer le vilebrequin (page 4-51).



(1) RELEVEUR TENDEUR

Releveur tendeur
Vérifier le bon fonctionnement du releveur tendeur de la façon suivante :
– L'axe du tendeur ne doit pas entrer dans le corps lorsqu'on le pousse.
– L'axe du tendeur doit entrer dans le corps lorsqu'on le fait tourner dans le sens des aiguilles d'une montre avec un tournevis. L'axe doit sortir immédiatement du corps dès qu'on lâche le tournevis.



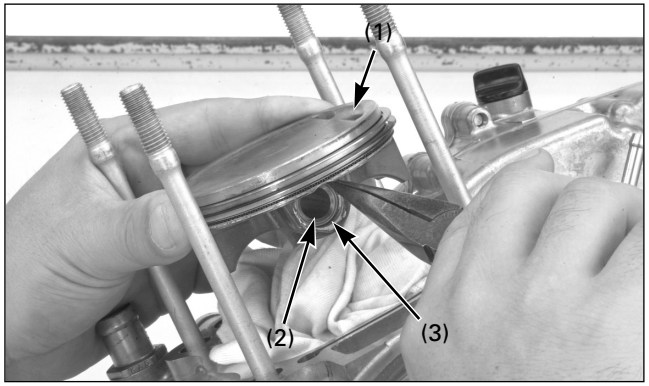
(1) SEGMENT SUPÉRIEUR
(2) SEGMENT CENTRAL
(3) SEGMENTS RACLEURS (4) EXPANDEUR

Pose des segments de piston

Nettoyer à fond les rainures du segment de piston.
Appliquer de l'huile moteur sur les segments de piston et sur les rainures des segments de piston.
Installer le segment de piston dans les rainures avec les repères vers le haut.

- Ne pas trop étirer les extrémités car ceci pourrait endommager le segment du piston.
- Veiller à ne pas endommager le piston durant la pose des segments.
- Ne pas aligner les orifices de lubrification des segments (rail latéral).
- Tiercer la coupe du segment du piston à 120 degrés.

L'installation terminée, normalement, les segments doivent tourner librement dans les rainures du segment.



(1) REPÈRE "IN" (2) AXE DU PISTON
(3) CIRCLIP DE L'AXE DU PISTON NEUF

Pose du piston

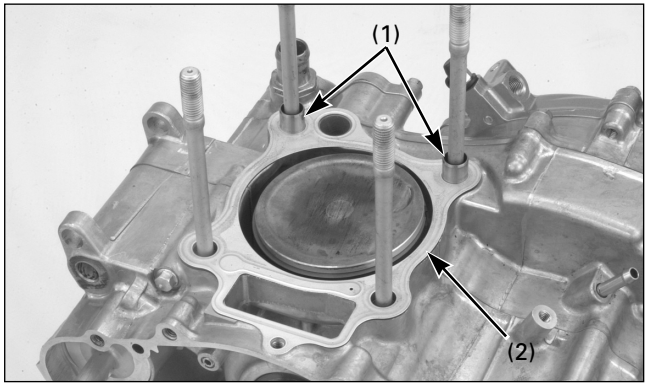
Couvrir l'ouverture du cylindre avec un chiffon d'atelier pour éviter la pénétration de poussière ou de saletés dans le moteur.
Nettoyer tout reste de joint sur les plans de joint du cylindre et du carter.
Appliquer une solution d'huile de molybdène sur le pied de bielle.

Couvrir d'un chiffon d'atelier la jupe du piston et le carter pour éviter que les circlips de l'axe du piston ne tombent dans le carter.

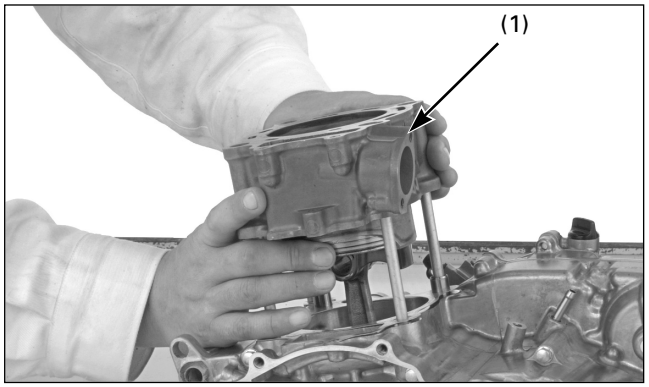
Appliquer de l'huile moteur sur la surface extérieure et sur l'alésage de l'axe du piston.

Installer le piston avec le repère "IN" tourné vers le côté de l'admission.
Installer l'axe du piston et les circlips neufs de l'axe du piston.
Veiller à ce que le circlip de l'axe du piston ne tombe pas dans le carter.

Utiliser toujours des circlips neufs pour l'axe du piston. Reposer des circlips d'axe de piston usagés pourrait endommager gravement le moteur.
Ne pas aligner l'orifice de l'extrémité du circlip de l'axe du piston avec l'encoche du piston.



(1) DOUILLES DE POSITIONNEMENT
(2) JOINT NEUF

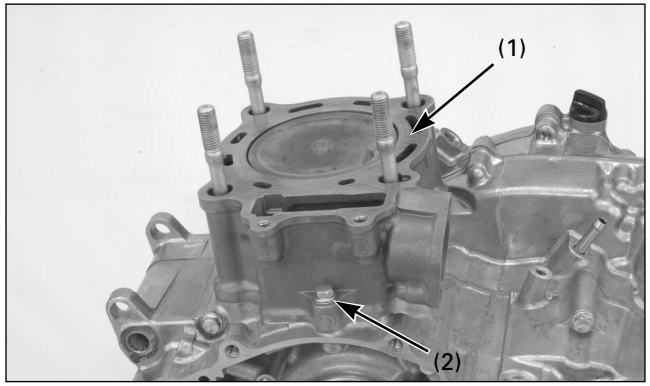


(1) CYLINDRE

Pose du cylindre

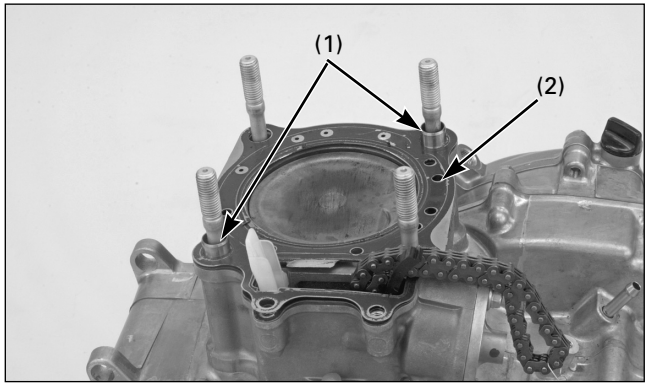
Reposer les douilles de positionnement et le joint neuf.

Couvrir d'huile moteur propre l'alésage du cylindre, le piston et les segments de piston et installer le cylindre tout en comprimant les segments de piston et en évitant de les endommager.

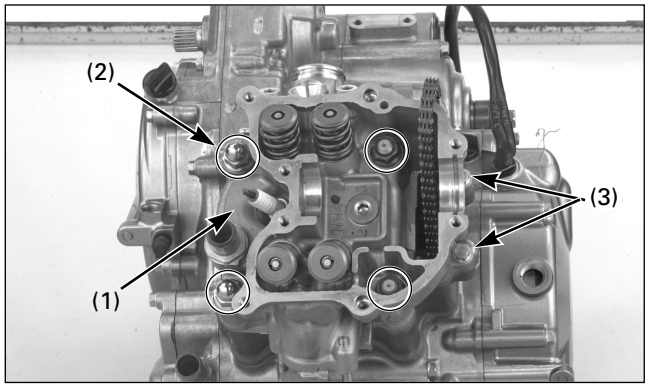


(1) CYLINDRE
(2) RONDELLE ET VIS D'ÉTANCHÉITÉ NEUVES

Appliquer du produit frein filet sur le filetage des vis d'étanchéité de montage du cylindre.
Installer, sans la resserrer, la vis d'étanchéité de montage du cylindre avec une rondelle d'étanchéité neuve.



(1) DOUILLES DE POSITIONNEMENT
(2) JOINT NEUF

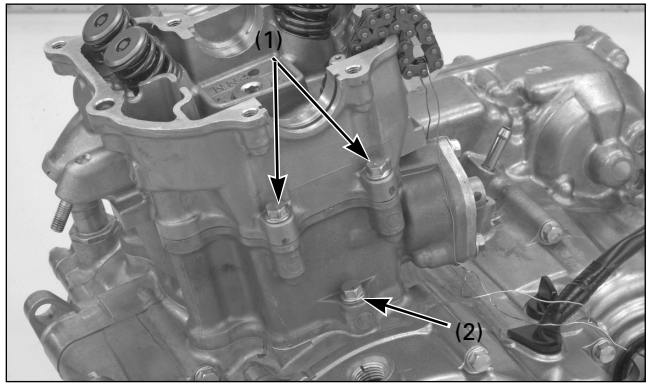


(1) CULASSE
(2) RONDELLES/ÉCROUS
(3) VIS

Installation de la culasse

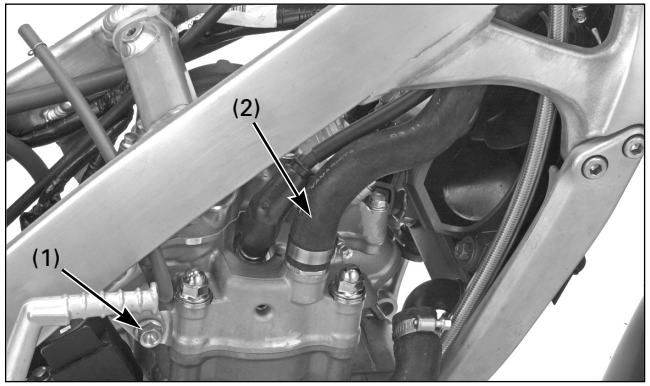
Reposer les douilles de positionnement et le joint neuf.
Introduire la culasse dans le cylindre.
Appliquer de l'huile sur les filetages des écrous de montage et sur le plan de joint de la culasse et les remonter avec des rondelles.
Reposer les deux vis de 6 mm de la culasse.
Resserrer les écrous de la culasse (les écrous borgnes du côté droit) de 2 ou 3 pas en diagonale, au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage : 39 N·m (4,0 kgf·m)



(1) BOULONS DE LA CULASSE
(2) VIS D'ÉTANCHÉITÉ DU CYLINDRE

Resserrer fermement la vis d'étanchéité du cylindre et les boulons de montage de la culasse.



(1) VIS/ÉCROU DU SUPPORT SUSPENDU
(2) DURITE DU RADIATEUR

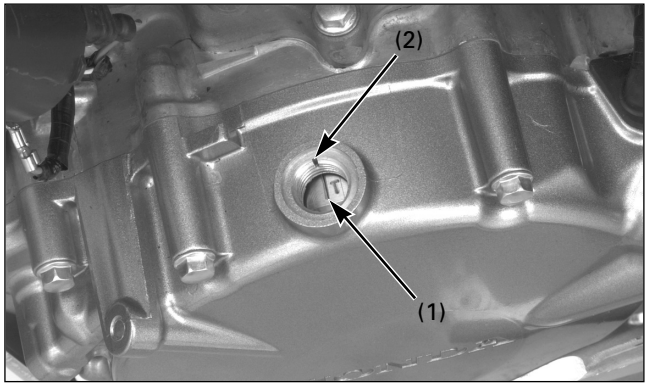
Reposer la vis et l'écrou du support suspendu supérieur du moteur et resserrer l'écrou au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage : 24 N·m (2,4 kgf·m)

Brancher la durite du radiateur sur le joint de la pompe à eau et resserrer fermement la vis du collier.

Reposer les pièces suivantes :
– Arbre à cames
– Couvre-culasse
– Corps de l'accélérateur/tubulure d'admission
– Pot d'échappement

Verser le mélange de liquide de refroidissement recommandé et purger l'air.

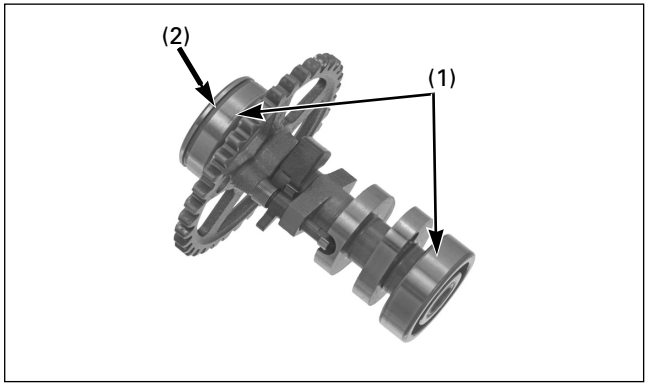


(1) REPÈRE "T"
(2) REPÈRE DE RÉFÉRENCE

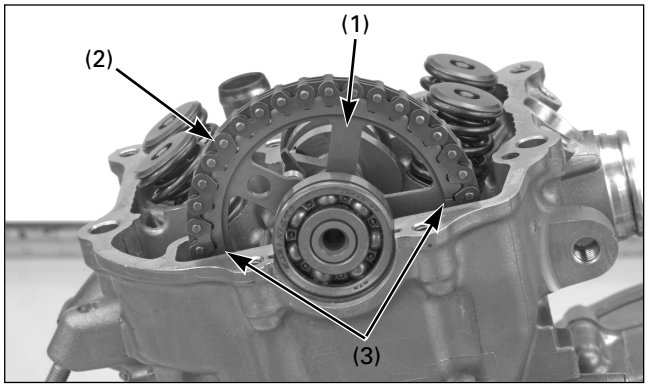
Installation du couvre-culasse/arbre à cames

Pose de l'arbre à cames

Faire tourner le vilebrequin en actionnant le kick et aligner le repère "T" du volant sur le repère de référence du cache du carter gauche.



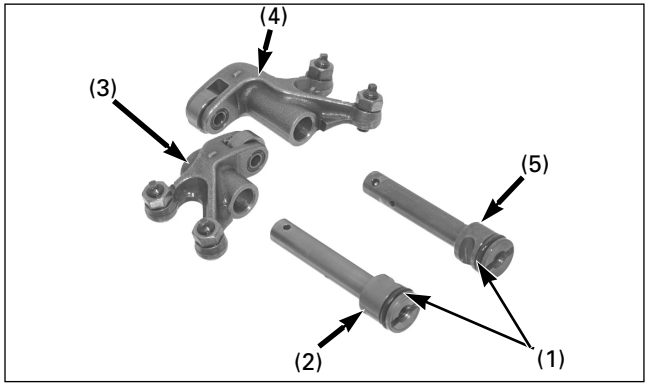
(1) ROULEMENTS
(2) RAINURE



(1) PIGNON DE CAME
(2) CHAÎNE DE DISTRIBUTION
(3) REPÈRES DE RÉFÉRENCE

Appliquer une solution d'huile de molybdène sur la surface de l'arbre à cames.
Placer les roulements sur les deux extrémités de l'arbre à cames.
Installer le roulement de l'arbre à cames gauche avec la rainure tournée vers l'extérieur.

Installer la chaîne de distribution sur le pignon de came, puis remonter l'arbre à cames dans la culasse, en alignant les repères de référence du pignon avec la surface supérieure de la culasse.



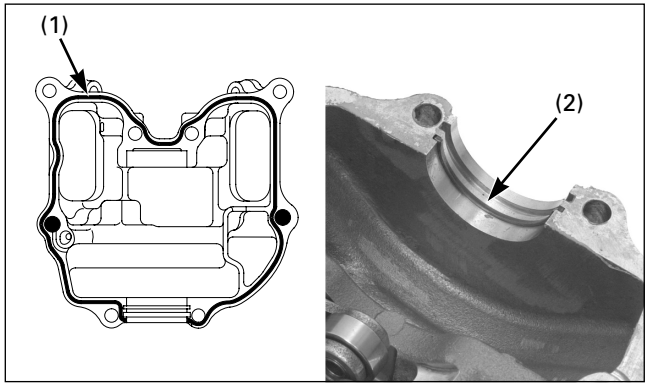
(1) JOINTS TORIQUES NEUFS
(2) AXE DU CULBUTEUR D'ADMISSION
(3) CULBUTEUR D'ADMISSION (4) CULBUTEUR D'ÉCHAPPEMENT
(5) AXE DU CULBUTEUR D'ÉCHAPPEMENT

Montage du couvre-culasse

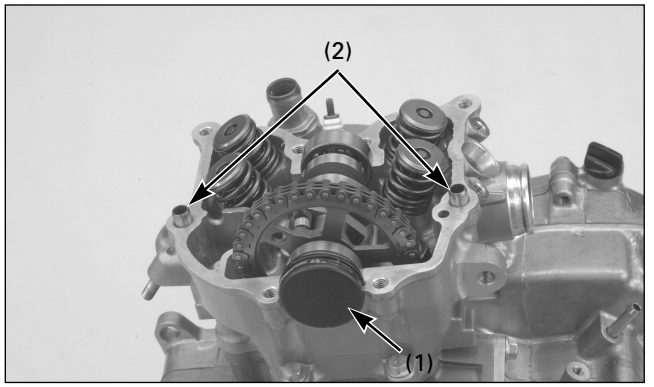
Appliquer une solution d'huile de molybdène sur l'alésage du culbuteur et sur la surface coulissante de l'axe du culbuteur.
Installer un joint torique neuf dans chaque rainure de l'axe du culbuteur.

Introduire les culbuteurs d'admission et d'échappement dans le couvre-culasse.
Le culbuteur d'admission est identifiable par une rainure sur le bout de l'axe.

Installer les axes des culbuteurs d'admission et d'échappement avec les encoches vers l'intérieur et l'orifice de lubrification de l'extrémité de l'axe tourné vers le haut, comme indiqué sur l'image.



(1) APPLIQUER UN PRODUIT D'ÉTANCHÉITÉ
(2) DISPOSITIF DE FIXATION DU ROULEMENT

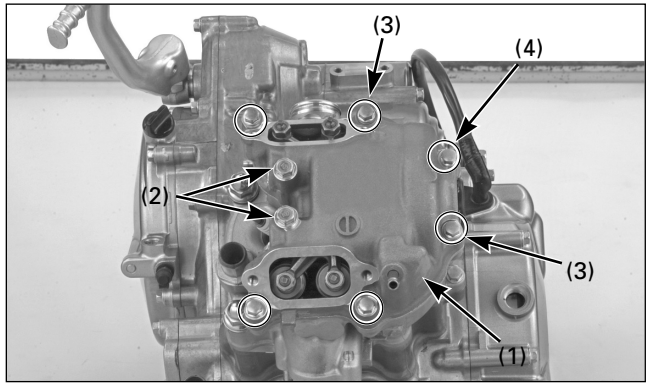


(1) CACHE EXTRÉMITÉ DE L'ARBRE À CAMES
(2) DOUILLES DE POSITIONNEMENT

Pose du couvre-culasse

Appliquer du produit d'étanchéité sur le plan de joint du couvre-culasse.
Installer le dispositif de fixation du roulement de l'arbre à cames dans la rainure intérieure du couvre-culasse.

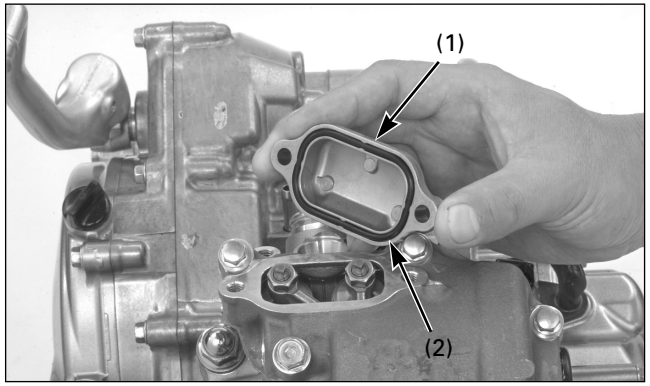
Installer le cache extrémité de l'arbre à cames.



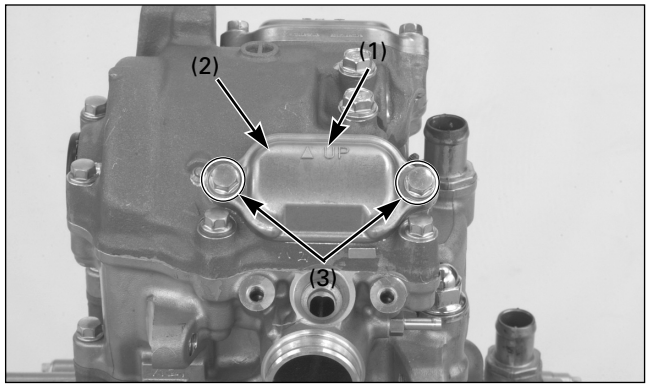
(1) COUVRE-CULASSE
(2) RONDELLES D'ÉTANCHÉITÉ NEUVES/VIS 6 mm
(3) RONDELLES D'ÉTANCHÉITÉ NEUVES (4) VIS

Remonter le couvre-culasse.
Poser les rondelles d'étanchéité neuves et les vis de 6 mm.
Installer les deux rondelles d'étanchéité neuves et les vis du couvre-culasse.

Serrer fermement les vis du couvre-culasse.



(1) CACHE DE L'ORIFICE DE RÉGLAGE DES CULBUTEURS
(2) JOINT TORIQUE

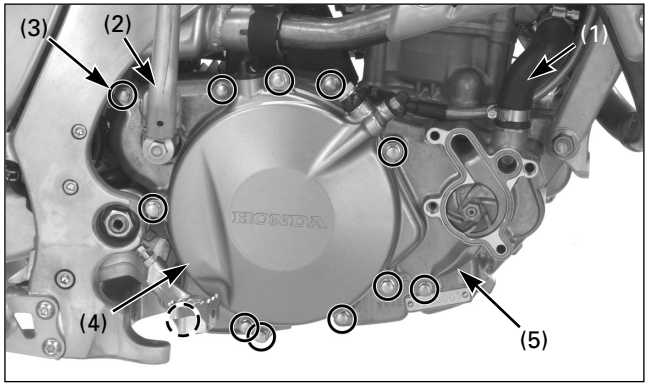


(1) REPÈRE "UP"
(2) CACHE DE L'ORIFICE DE RÉGLAGE DES CULBUTEURS
(3) VIS

Vérifier le jeu aux soupapes (page 3-4).

Installer les joints toriques neufs dans les rainures du cache de l'orifice de réglage des culbuteurs.
Installer le cache de l'orifice de réglage des culbuteurs avec les repères "UP" tournés vers le haut.

Installer et serrer fermement les vis du cache.
Brancher la durite du reniflard du carter sur le couvre-culasse.



(1) DURITE DU RADIATEUR
(2) KICK
(3) VIS (4) COUVERCLE DE L'EMBRAYAGE
(5) CACHE DU CARTER DROIT

Cache du carter droit

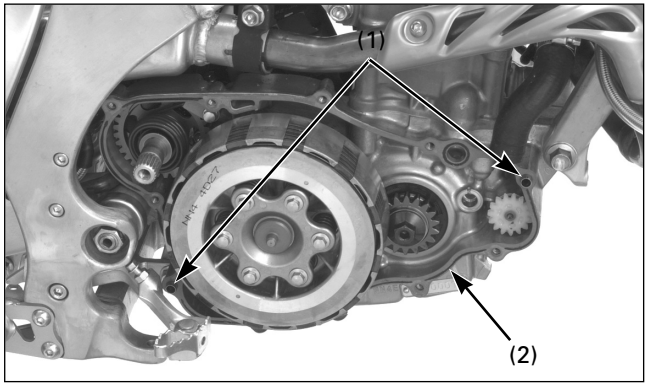
Dépose

Retirer le couvercle de la pompe à eau (page 4-12).

Démonter la vis et le kick de démarrage.

Serrer le levier d'embrayage et le fixer pour empêcher que le piston auxiliaire de l'embrayage ne sorte du couvercle d'embrayage.

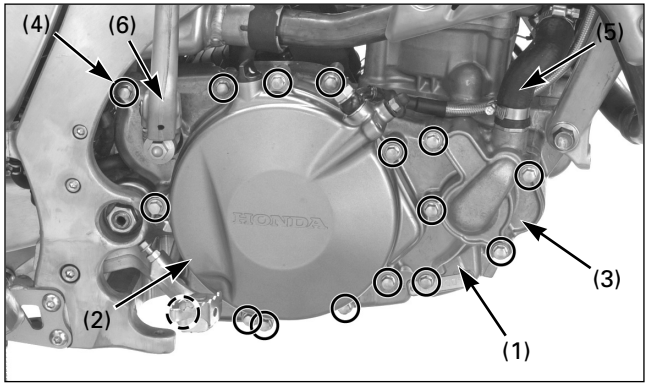
Débrancher la durite inférieure du radiateur.
Retirer les vis, le couvercle d'embrayage, le cache du carter droit, le joint et les douilles de positionnement.



(1) DOUILLES DE POSITIONNEMENT (2) JOINT NEUF

Pose

Poser deux douilles de positionnement et le joint neuf dans le carter.



(1) CACHE DU CARTER DROIT
(2) COUVERCLE DE L'EMBRAYAGE
(3) COUVERCLE DE LA POMPE À EAU (4) VIS
(5) DURITE DU RADIATEUR
(6) KICK

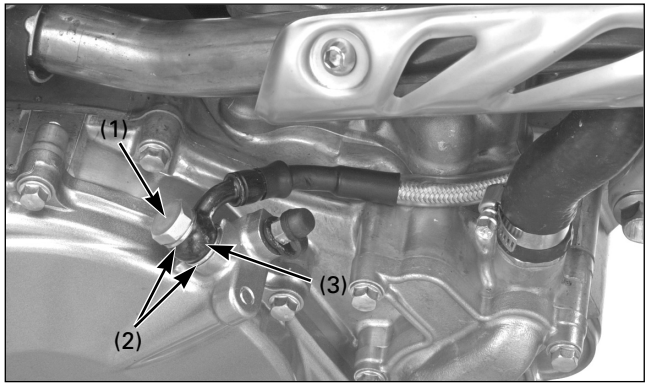
Poser le cache du carter droit tout en faisant tourner le rotor de la pompe à eau.
Vérifier si le joint torique du couvercle d'embrayage est en bon état et le remplacer si nécessaire.
Installer le couvercle d'embrayage.

Reposer le couvercle de la pompe à eau (page 4-12).

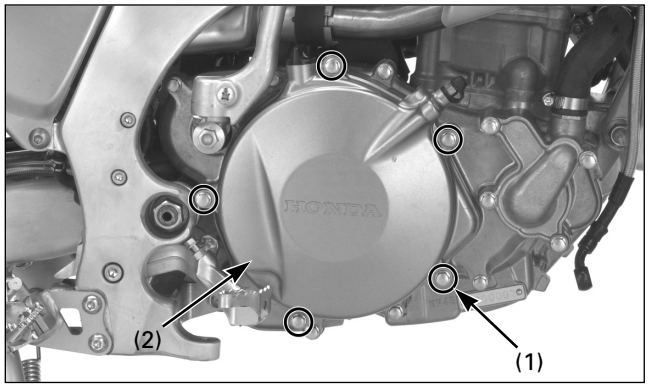
Serrer les vis du cache du carter droit de 2 ou 3 pas, en diagonale.
Remonter le kick de démarrage et serrer la vis au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage : 26 N·m (2,7 kgf·m)

Brancher la durite inférieure du radiateur.
Remplir le carter en utilisant l'huile de boîte recommandée (page 3-8).
Verser le liquide de refroidissement et purger l'air.



(1) VIS DE VIDANGE D'HUILE
(2) RONDELLES D'ÉTANCHÉITÉ
(3) JOINT



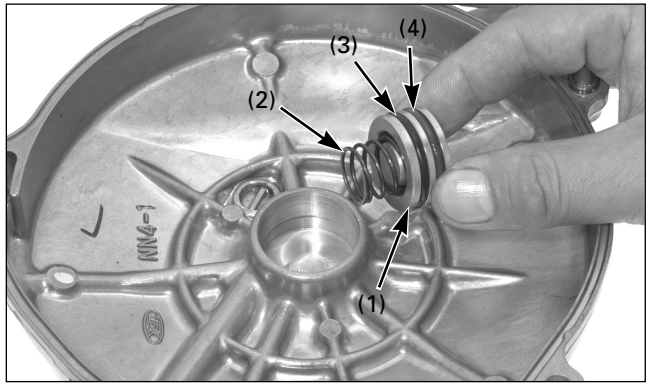
(1) VIS (2) COUVERCLE D'EMBRAYAGE

Cylindre auxiliaire d'embrayage

Vidanger le liquide d'embrayage du circuit hydraulique de l'embrayage.

Enlever la vis de vidange d'huile, les rondelles d'étanchéité et l'œillet de la durite de l'embrayage.

Retirer les vis, le couvercle d'embrayage et le joint torique.
Retirer les douilles de positionnement.



(1) PISTON DU CYLINDRE AUXILIAIRE (2) RESSORT
(3) JOINT TORIQUE (NOIR) (4) JOINT TORIQUE (VERT)

Appliquer de petits jets d'air sous pression sur l'entrée du liquide pour démonter le piston.
Ne pas utiliser d'air sous haute pression et ne pas trop rapprocher l'embout du jet de l'entrée.

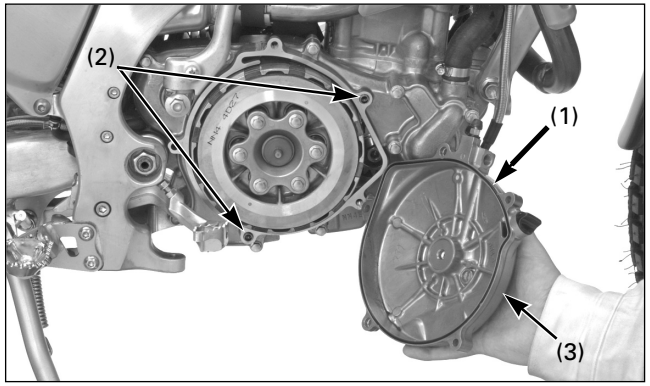
Retirer le piston du cylindre auxiliaire, le ressort de rappel et les joints toriques.
Extraire les joints toriques du piston.

S'assurer que le cylindre auxiliaire du couvercle d'embrayage n'est ni rayé, ni endommagé.
Vérifier si le piston du cylindre auxiliaire est rayé, strié ou endommagé.
Vérifier si le ressort du piston présente des signes de fatigue ou s'il est endommagé.

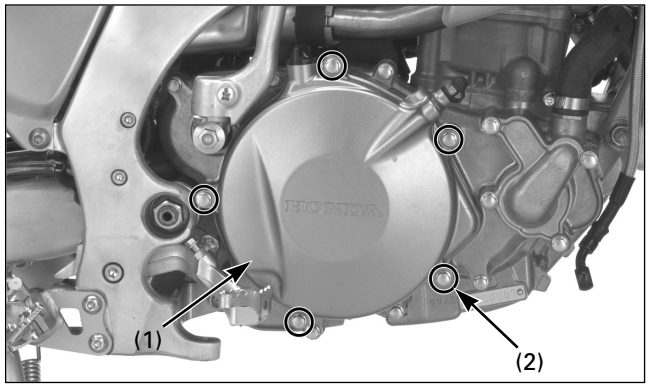
Nettoyer les rainures du joint torique du cylindre auxiliaire avec du liquide de frein neuf.

Appliquer de la graisse de silicone sur les joints toriques.
Poser le joint torique (noir) de 23 x 2,1 mm dans la rainure latérale du ressort.
Poser le joint torique (vert) de 21,8 x 2,4 mm dans la rainure latérale de la plaque du releveur.
Ne pas échanger les joints toriques.

Installer le ressort de rappel et le piston dans le cylindre auxiliaire du couvercle d'embrayage.



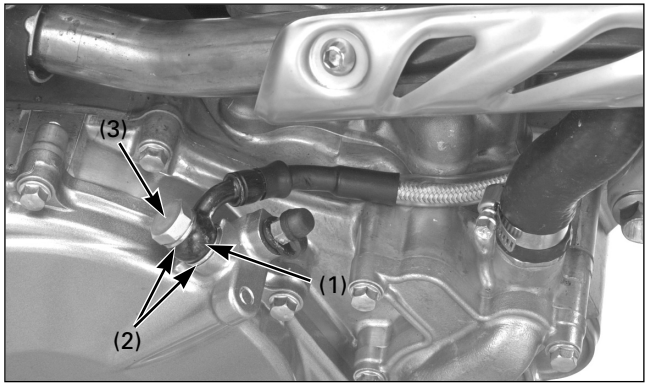
(1) JOINT TORIQUE
(2) DOUILLES DE POSITIONNEMENT
(3) COUVERCLE D'EMBRAYAGE



(1) COUVERCLE D'EMBRAYAGE
(2) VIS

Introduire un joint torique neuf dans la rainure du couvercle d'embrayage.
Installer les douilles de positionnement dans le cache du carter droit.
Monter le couvercle d'embrayage dans le cache du carter droit.

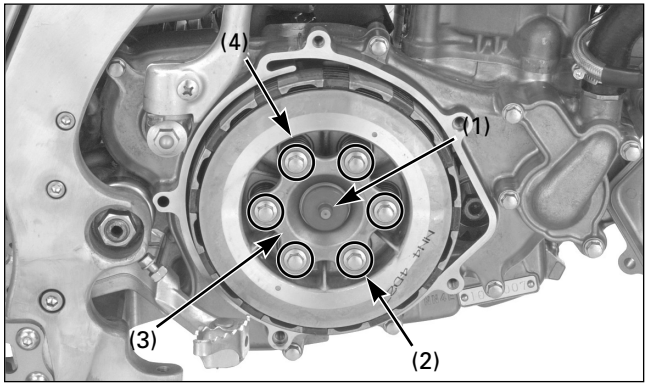
Installer et serrer fermement les vis du couvercle d'embrayage.



(1) JOINT (2) RONDELLES D'ÉTANCHÉITÉ
(3) VIS DE VIDANGE D'HUILE

Installer l'œillet de la durite de l'embrayage avec des rondelles d'étanchéité neuves.
Poser et serrer la vis de vidange d'huile.

Remplir le système d'embrayage en utilisant le liquide de frein recommandé et purger l'air.



(1) ENSEMBLE ACTIONNEUR D'EMBRAYAGE
(2) VIS DE LA PLAQUE DE CAME
(3) CAME D'EMBRAYAGE
(4) RESSORTS D'EMBRAYAGE

Embrayage

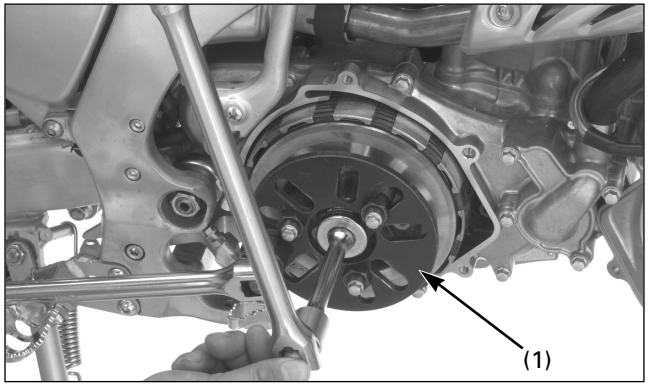
Dépose

Resserrer le levier d'embrayage et le fixer avec une fixation adaptée.

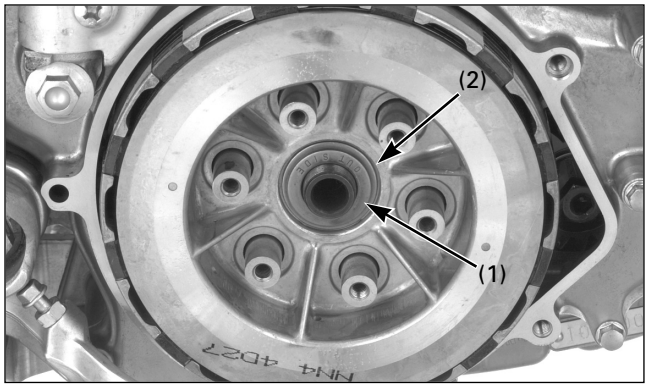
Enlever les vis et le couvercle d'embrayage sans débrancher la durite du liquide d'embrayage.

Retirer l'ensemble actionneur d'embrayage.

Démonter les pièces suivantes :
– Vis de la plaque de came d'embrayage
– Plaque de came
– Ressorts d'embrayage



(1) IMMOBILISATEUR DE LA NOIX D'EMBRAYAGE

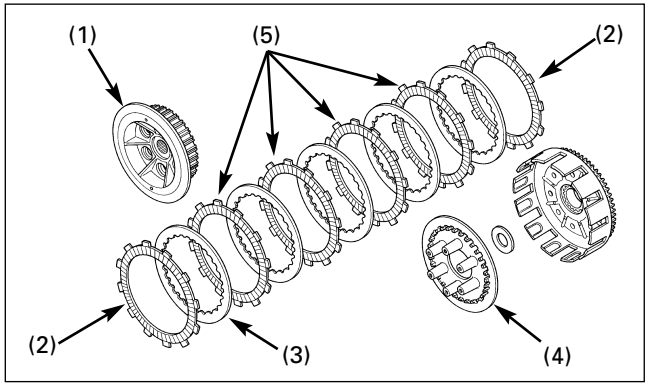


(1) RONDELLE DE PRESSION (2) RONDELLE PLATE

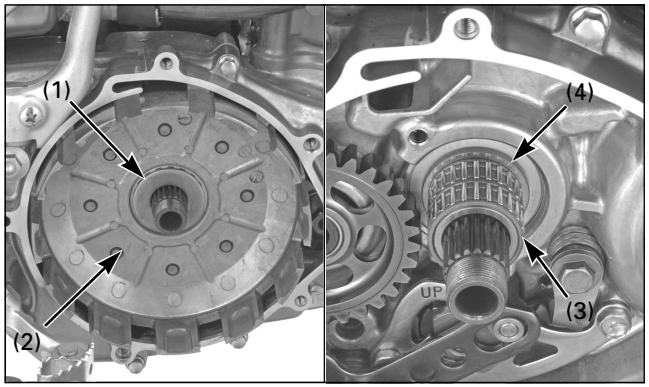
Fixer l'ensemble de l'embrayage avec l'immobilisateur de la noix d'embrayage et retirer l'écrou de la noix d'embrayage.

Outil :
Immobilisateur de la noix d'embrayage
07JMB-MN50301

Enlever la rondelle de pression et la rondelle plate.



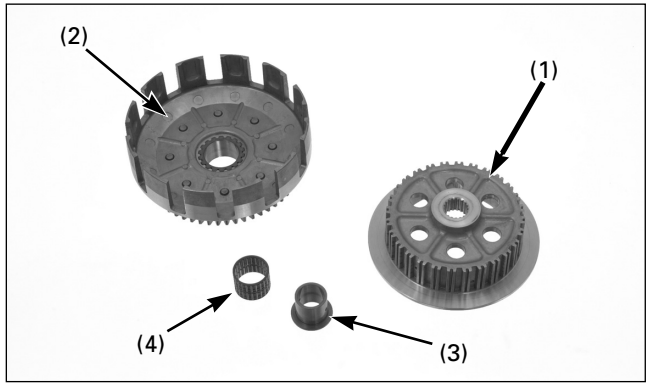
(1) NOIX D'EMBRAYAGE
(2) DISQUES D'EMBRAYAGE (3) PLAQUE D'EMBRAYAGE
(4) PLATEAU DE PRESSION (5) DISQUES EN PAPIER



(1) RONDELLE-POUSSOIR
(2) CLOCHE D'EMBRAYAGE
(3) ROULEMENT À AIGUILLES
(4) GUIDE DE LA CLOCHE D'EMBRAYAGE

Démonter les pièces suivantes :
– noix d'embrayage
– Six disques d'embrayage
– Cinq plaques d'embrayage
– Plateau de pression de l'embrayage

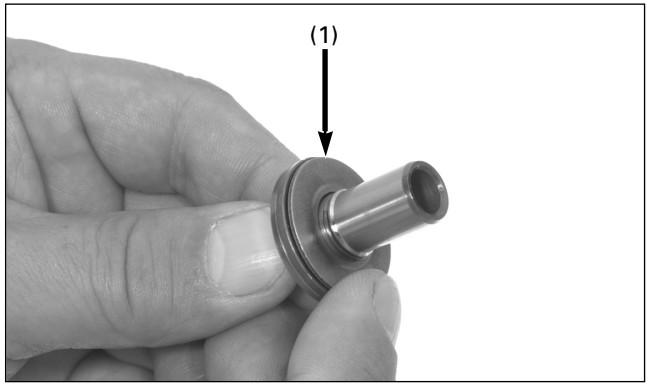
Enlever la rondelle-poussoir, la cloche d'embrayage, le roulement à aiguilles et le guide de la cloche d'embrayage.



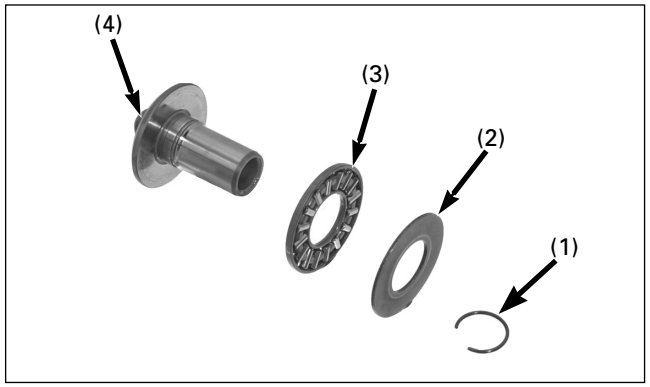
(1) NOIX D'EMBRAYAGE
(2) CLOCHE D'EMBRAYAGE
(3) GUIDE DE LA CLOCHE (4) ROULEMENT À AIGUILLES

Contrôle

Vérifier les éléments suivants (spécifications ; 2-2).
- Cloche d'embrayage : vérifier si elle usée, fissurée ou si elle présente des entailles produites par les disques d'embrayage.
- Rainures de la noix d'embrayage : vérifier si elles sont endommagées, fissurées ou si elles présentent des entailles produites par les plateaux d'embrayage.
- Roulement à aiguilles de la cloche d'embrayage : vérifier s'il est usé ou endommagé.
- Longueur libre du ressort d'embrayage
- Épaisseur du disque d'embrayage
- Déformation de la plaque d'embrayage
- Alésage de la cloche d'embrayage
- Alésage et D.E du guide de la cloche d'embrayage
- Plateau de pression de l'embrayage : vérifier s'il est usé ou endommagé
- D.E. du moyeu de transmission primaire sur le guide de la cloche d'embrayage



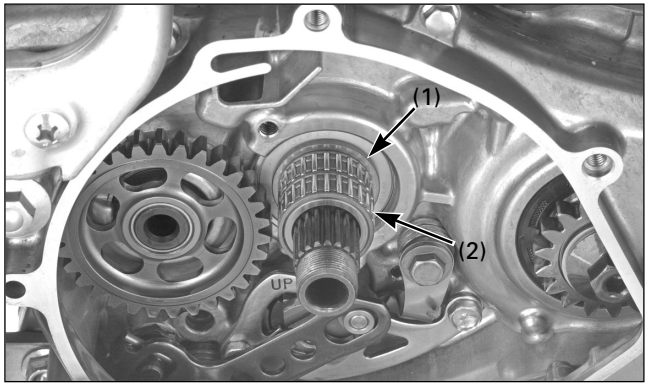
(1) ENSEMBLE ACTIONNEUR D'EMBRAYAGE



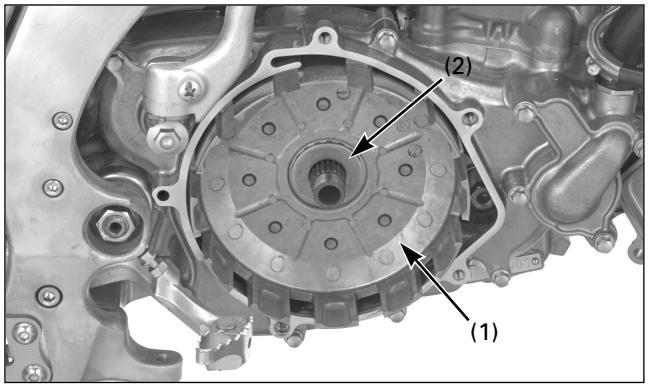
(1) CIRCLIP (2) RONDELLE-POUSSOIR
(3) ROULEMENT-POUSSOIR À AIGUILLES
(4) CAME

Contrôler le roulement à aiguilles de la came en faisant tourner la rondelle-poussoir avec le doigt.
Si le roulement ne tourne pas en douceur, démonter le roulement et le remplacer.

Retirer le circlip, la rondelle-poussoir et le roulement-poussoir à aiguilles de la came.
Remonter la came en suivant la procédure inverse à la dépose.



(1) GUIDE DE LA CLOCHE
(2) ROULEMENT À AIGUILLES

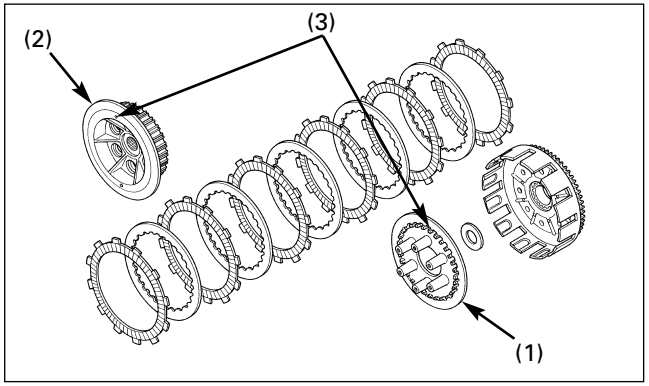


(1) CLOCHE D'EMBRAYAGE
(2) RONDELLE-POUSSOIR

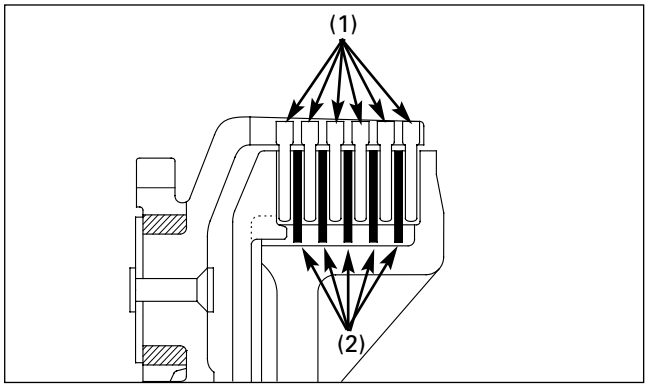
Pose

Remonter le guide de la cloche d'embrayage et le roulement à aiguilles sur le moyeu de transmission primaire.

Installer la cloche d'embrayage et la rondelle-poussoir.



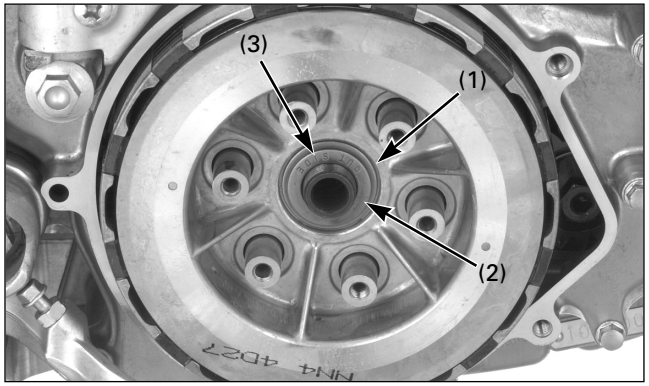
(1) PLATEAU DE PRESSION
(2) NOIX D'EMBRAYAGE
(3) REPÈRES DOT



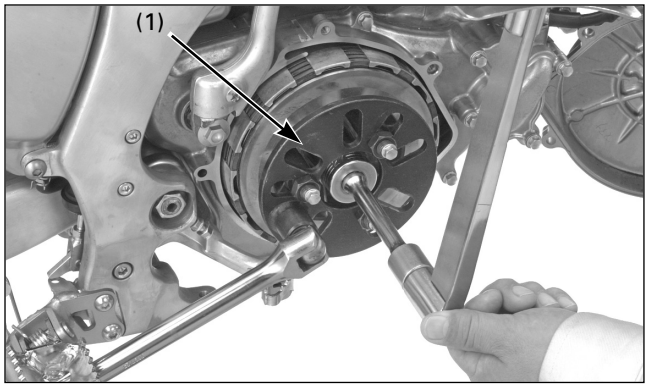
(1) DISQUES D'EMBRAYAGE
(2) PLAQUE D'EMBRAYAGE

Enduire d'huile de boîte propre les plaques d'embrayage.
Poser les disques et les plaques de façon alternée dans la noix d'embrayage en commençant par le disque d'embrayage.
Installer le plateau de pression de l'embrayage dans la noix d'embrayage, en alignant le repère du plateau de pression avec les repères de la noix d'embrayage, comme indiqué sur l'image.

Monter l'ensemble de la noix d'embrayage dans la cloche d'embrayage.

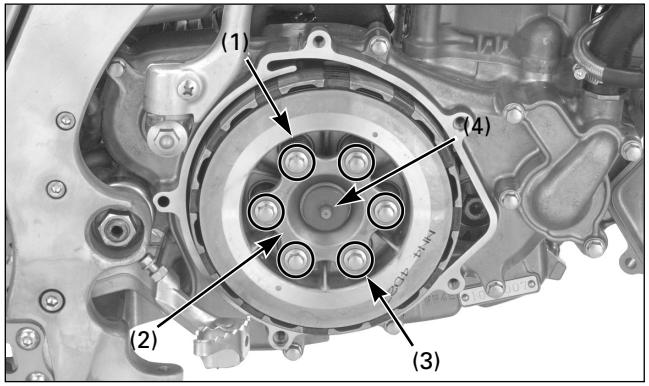


(1) RONDELLE-POUSSOIR
(2) RONDELLE DE PRESSION (3) REPÈRE "OUTSIDE"



(1) IMMOBILISATEUR DE LA NOIX D'EMBRAYAGE

Installer la rondelle-poussoir sur le moyeu de transmission primaire.
Monter la rondelle d'étanchéité neuve avec le repère "OUTSIDE" vers l'extérieur.
Appliquer de l'huile sur l'écrou de la noix d'embrayage et le reposer.
Immobiliser l'ensemble de l'embrayage avec l'immobilisateur de la noix d'embrayage et serrer l'écrou de la noix d'embrayage au couple de serrage indiqué.
Outil :
Immobilisateur de la noix d'embrayage 07JMB-MN50301
Couple de serrage : 69 N·m (7,0 kgf·m)



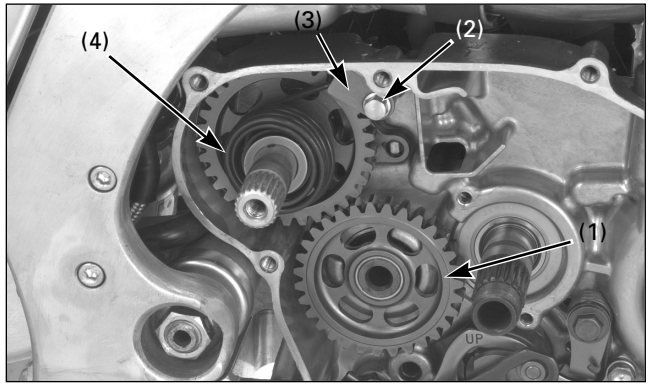
(1) RESSORTS D'EMBRAYAGE (2) PLAQUE DE CAME
(3) VIS
(4) ENSEMBLE ACTIONNEUR D'EMBRAYAGE

Installer les ressorts d'embrayage, la plaque de came et les vis des ressorts.
Serrer les vis des ressorts de plusieurs pas en diagonale, puis les visser au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage : 12 N·m (1,2 kgf·m)

Monter l'ensemble actionneur d'embrayage.

Remonter le couvercle d'embrayage (page 4-39).



(1) ENGRENAGE INTERMÉDIAIRE/RONDELLE-POUSSOIR
(2) VIS (3) PLAQUE DE BUTÉE
(4) BLOC DU KICK DE DÉMARRAGE

Kick de démarrage

Dépose/démontage

Déposer l'embrayage (page 4-40).

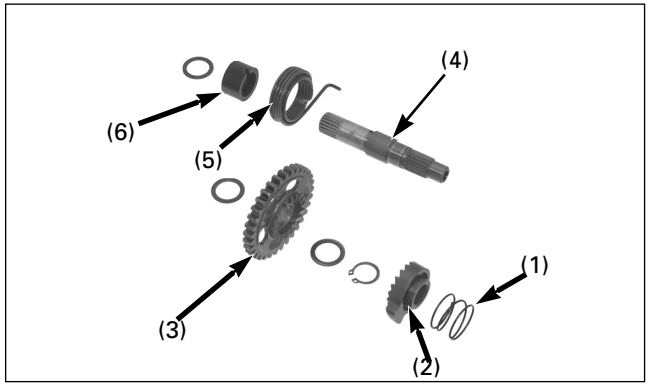
Retirer l'engrenage intermédiaire du kick de démarrage et la rondelle-poussoir.

Enlever la vis et la plaque de butée du ressort de rappel. Décrocher l'extrémité du ressort de rappel du carter et démonter le kick de démarrage comme un ensemble.

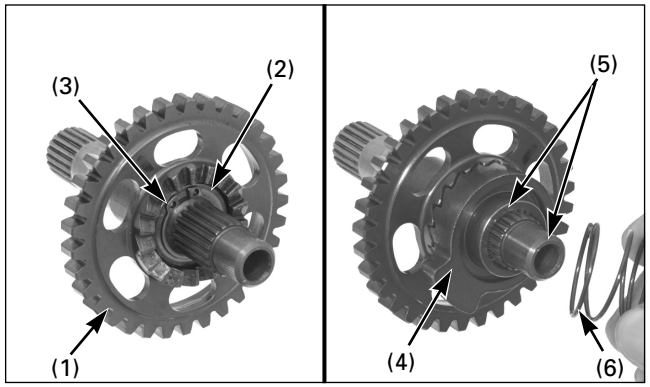
Démonter le kick de démarrage.

Contrôle

Vérifier les éléments suivants (spécifications, page 2-2) :
- Ressort de rappel et ressort de cliquet : vérifier s'ils sont usés ou endommagés.
- Roulement à aiguilles : vérifier s'il est usé ou endommagé.
- Alésage de l'engrenage du pignon et D.E. de l'axe strié
- Alésage de l'engrenage intermédiaire et alésage et D.E. du moyeu
- D.E. du moyeu de transmission secondaire dans le moyeu de l'engrenage intermédiaire.



(1) RESSORT DE CLIQUET (2) CLIQUET DE DÉMARRAGE
(3) ENGRENAGE DE PIGNON (4) AXE STRIÉ
(5) RESSORT DE RAPPEL (6) DOUILLE

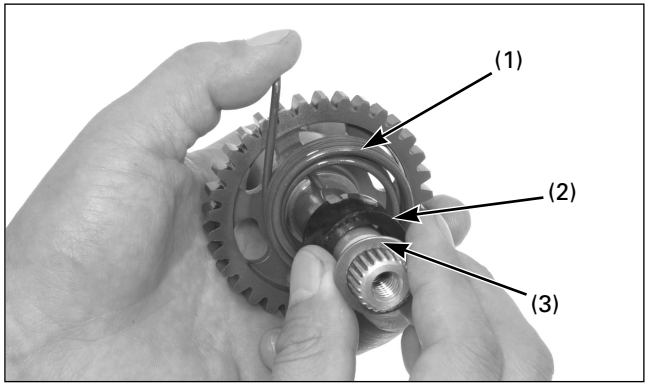


(1) ENGRENAGE INTERMÉDIAIRE (2) RONDELLE-POUSSOIR
(3) CIRCLIP (4) CLIQUET DE DÉMARRAGE
(5) REPÈRES DE PERFORATION (6) RESSORT DE CLIQUET

Montage/installation

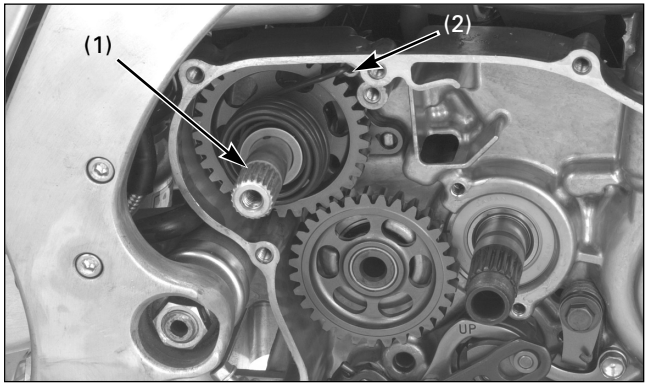
Monter le kick de démarrage, conformément à l'illustration précédente.

Installer la rondelle-poussoir, l'engrenage du pignon, la rondelle-poussoir et le circlip.
Installer le cliquet de démarrage en alignant les repères de perforation sur le cliquet et sur l'axe strié.
Poser le ressort de cliquet.



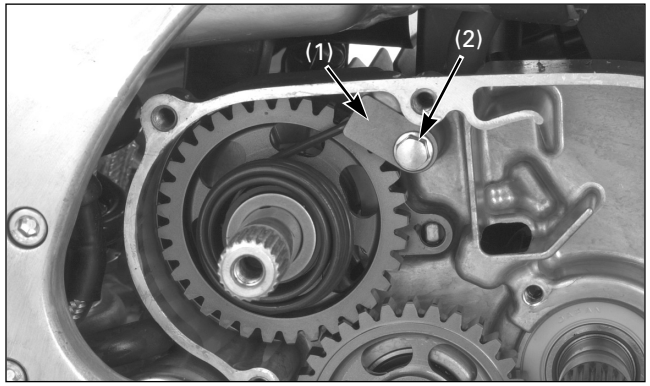
(1) RESSORT DE RAPPEL (2) DOUILLE
(3) RONDELLE

Installer le ressort de rappel en introduisant son extrémité dans l'orifice de l'axe strié.
Monter la douille en alignant sa rainure sur l'extrémité du ressort de rappel, puis installer la rondelle.

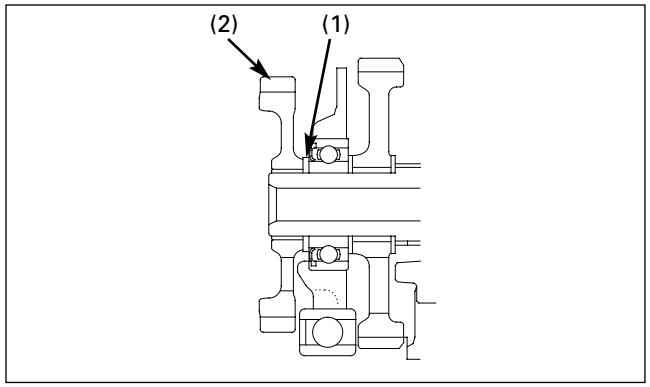


(1) BLOC DU KICK DE DÉMARRAGE
(2) CROCHET DU RESSORT

Remonter le bloc du kick de démarrage et enclencher le cliquet de démarrage à la butée.
Installer l'extrémité du ressort de rappel dans l'orifice du carter, comme indiqué sur la figure.



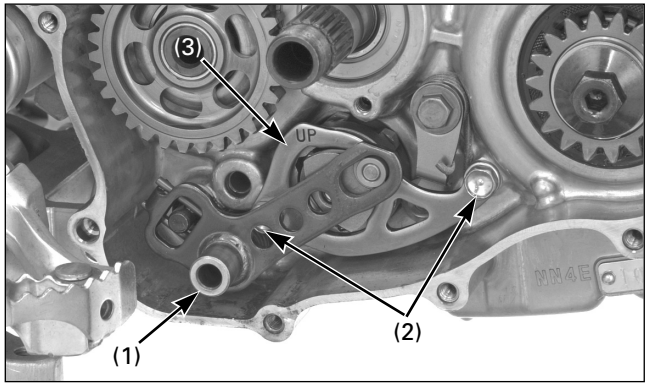
(1) PLAQUE DE BUTÉE
(2) VIS



(1) RONDELLE-POUSSOIR
(2) ENGRENAGE INTERMÉDIAIRE

Installer la plaque de butée du ressort de rappel du kick de démarrage, puis resserrer la vis fermement.

Installer la rondelle-poussoir et l'engrenage intermédiaire dans le moyeu de transmission secondaire.
Tenir compte du sens de l'engrenage intermédiaire, comme indiqué sur l'illustration.



(1) AXE STRIÉ DE LA BOÎTE (2) VIS
(3) PLAQUE DU GUIDE

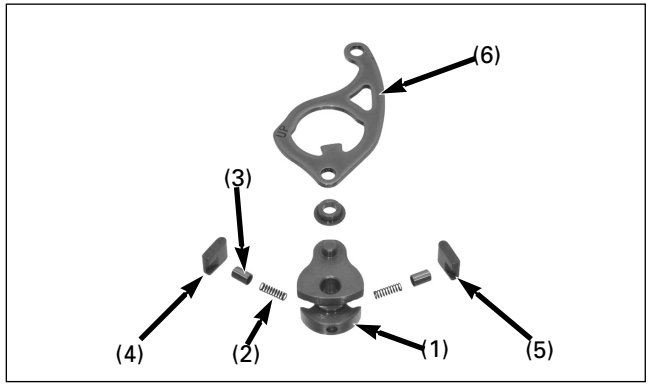
Articulation de la boîte de vitesses

Dépose

Démonter la pédale de changement de vitesses.
Extraire du carter l'axe strié de la boîte de vitesses.

Enlever les vis de la plaque guide et la plaque guide comme un ensemble.

Démonter la vis et le centre du tambour.
Démonter les vis et le bras de butée, le ressort de rappel et la rondelle.



(1) TAMBOUR DE SÉLECTION (2) RESSORT (3) PISTON
(4) SÛRETÉ DU CLIQUET A
(5) SÛRETÉ DU CLIQUET B (6) PLAQUE DU GUIDE

Contrôle

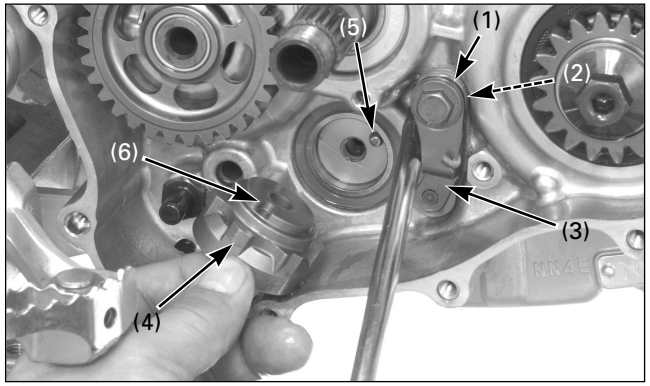
S'assurer que les pièces ne sont pas usées ou endommagées et les remplacer si nécessaire.

Pose

Appliquer de l'huile de boîte sur les sûretés du cliquet, les ressorts et les pistons.
Monter le tambour de sélection, les ressorts, les pistons et les sûretés de cliquet sur la plaque du guide, comme indiqué sur l'illustration.

AVERTISSEMENT

Tenir compte du sens des sûretés des cliquets A et B.

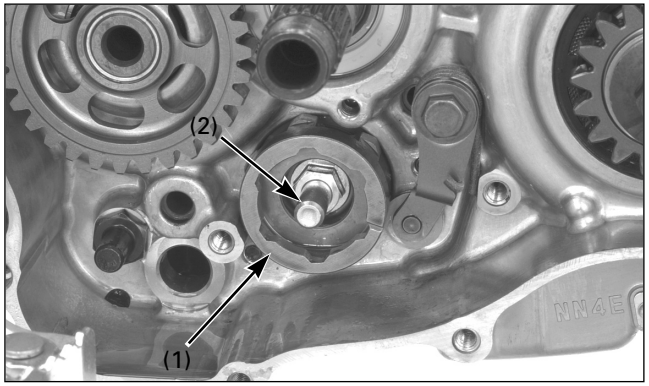


(1) RESSORT DE RAPPEL
(2) RONDELLE (3) BRAS DE BUTÉE
(4) CENTRE DU TAMBOUR
(5) DOUILLE DE POSITIONNEMENT (6) ENCOCHE

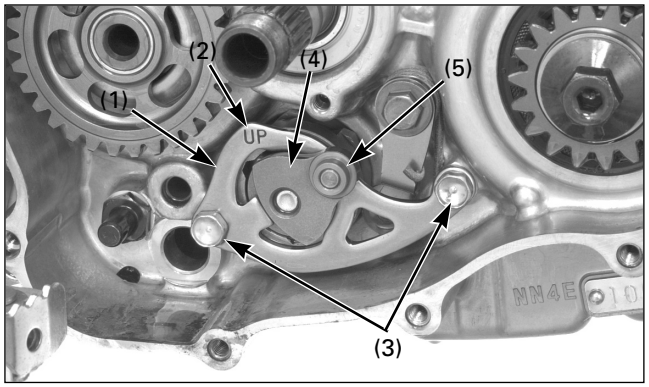
Installer le ressort de rappel, la rondelle plate et le bras de butée et serrer la vis du bras de butée au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage : 12 N·m (1,2 kgf·m)

Monter la douille de positionnement dans le tambour de sélection.
Installer le centre du tambour en alignant l'encoche sur la douille de positionnement du tambour de sélection, tout en fixant le bras de butée avec un tournevis, comme indiqué sur l'image.

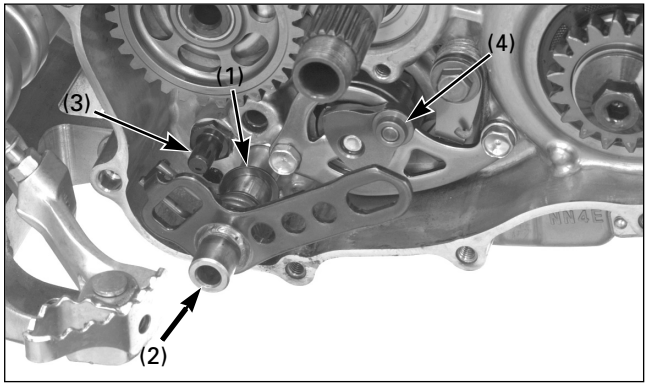


(1) CENTRE DU TAMBOUR DE SÉLECTION
(2) GOUPILLE CENTRALE

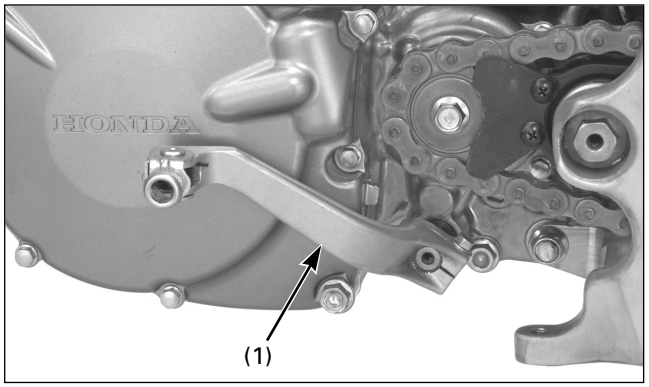


(1) PLAQUE DU GUIDE (2) REPÈRE "UP"
(3) VIS (4) TAMBOUR DE SÉLECTION
(5) DOUILLE DE SÉLECTION

Appliquer du produit frein filet sur le filetage de la vis centrale, puis installer et serrer la vis centrale du tambour au couple de serrage indiqué.
Couple de serrage : 22 N·m (2,2 kgf·m)
Placer le centre du tambour dans une position autre que le point mort.
Installer le tambour de sélection avec la plaque du guide, tout en fixant les sûretés de cliquet.
Installer les vis de la plaque du guide et les serrer.
Poser la douille de sélection dans le tambour de sélection.



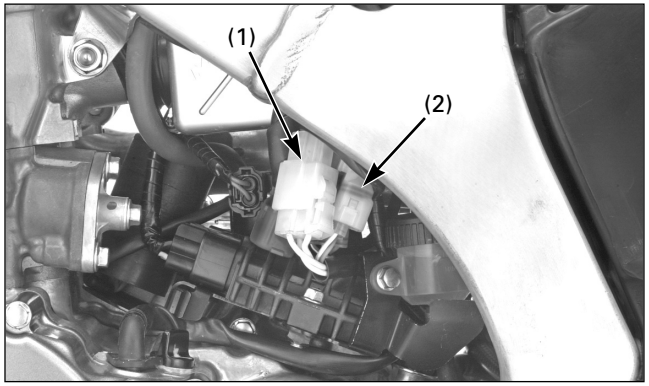
(1) RONDELLE (2) AXE STRIÉ DE LA BOÎTE DE VITESSES
(3) GOUPILLE DU RESSORT DE RAPPEL
(4) DOUILLE DE SÉLECTION



(1) PÉDALE DE CHANGEMENT DE VITESSES

Installer la rondelle et l'axe strié de la boîte de vitesses, en alignant les extrémités du ressort de rappel sur l'axe de la fourchette de sélection du carter et l'orifice de la plaque du guide sur la douille de sélection.

Installer la pédale de changement de vitesses et vérifier son fonctionnement.



(1) CONNECTEUR 3P (BLANC)
(2) CONNECTEUR 2P (NATUREL)

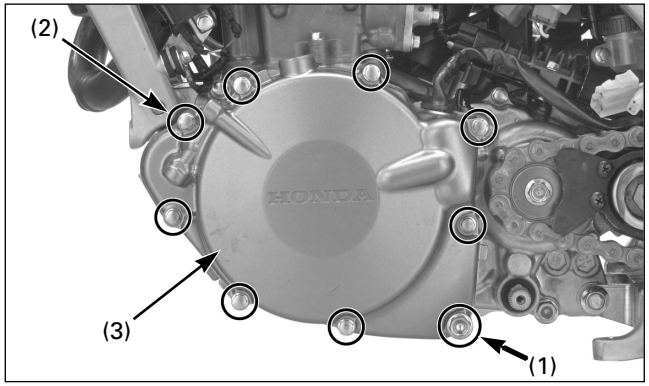
Cache du carter gauche

Dépose

Ôter la plaque de protection et vidanger l'huile du moteur.

Débrancher le connecteur 3P (blanc) de l'alternateur et les connecteurs 2P (naturel) du générateur d'impulsions d'allumage.

Démonter la pédale de changement de vitesses.



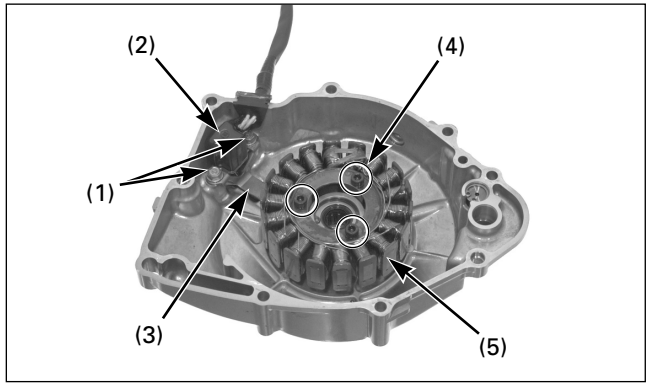
(1) VIS DE VIDANGE/RONDELLE D'ÉTANCHÉITÉ
(2) VIS
(3) CACHE DU CARTER GAUCHE

Enlever la vis de vidange d'huile du moteur et la rondelle d'étanchéité pour vidanger l'huile du moteur.
Démonter les vis et le cache du carter gauche.

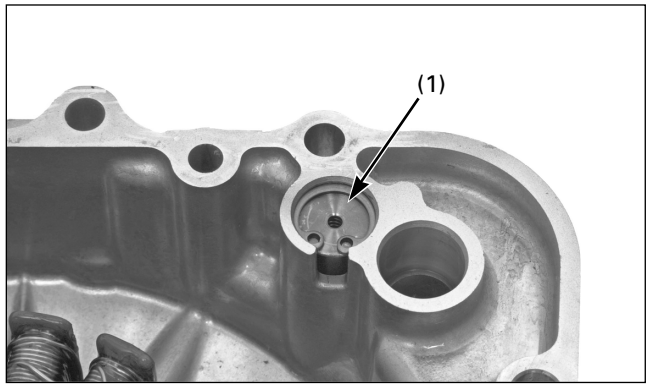
AVERTISSEMENT

Le cache du carter gauche (stator) est uni magnétiquement au volant. Faire attention lors de la dépose.

Démonter le cache du carter gauche, le joint et les douilles de positionnement.



(1) VIS (2) GÉNÉRATEUR D'IMPULSIONS D'ALLUMAGE
(3) GUIDE-CÂBLE (4) VIS SIX PANS
(5) STATOR

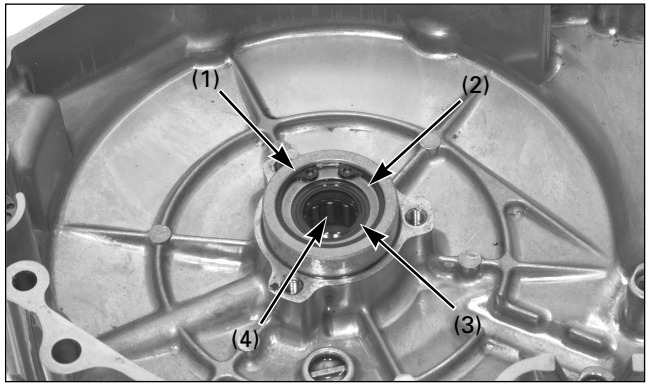


(1) CLAPET DE SURPRESSION D'HUILE

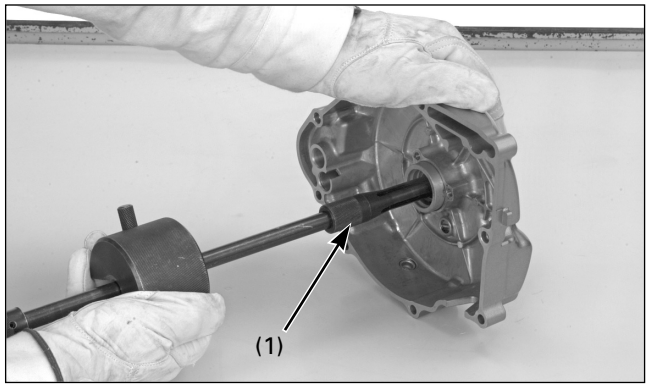
Dépose/repose

Enlever les boulons à épaulement de montage du générateur d'impulsions d'allumage et le collier du câble de l'alternateur.
Ôter les vis six pans de montage du stator.
Extraire le stator/générateur d'impulsions d'allumage du cache du carter gauche.

Démonter le clapet de surpression d'huile (page 4-1).



(1) CIRCLIP (2) RONDELLE
(3) JOINT D'HUILE (4) ROULEMENT À AIGUILLES



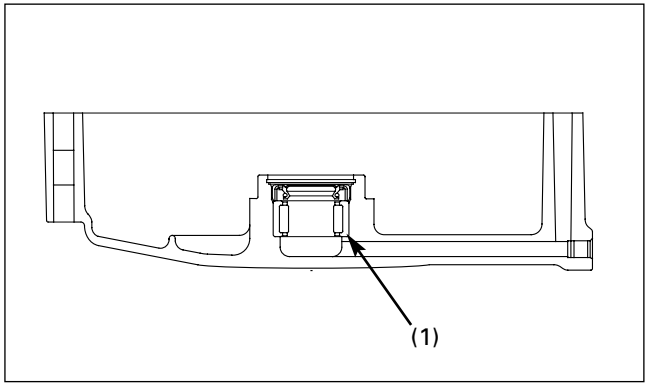
(1) EXTRACTEUR DE ROULEMENT

S'assurer que le joint d'huile du vilebrequin et le roulement à aiguilles ne sont pas usés ou endommagés et les remplacer si nécessaire.
Enlever le circlip et la rondelle, puis retirer le joint d'huile.

Extraire le roulement à aiguilles avec des outils spéciaux.

Outils :

Axe de l'extracteur de roulements, 15 mm	**07936–KC10100**
Tête de l'extracteur de roulements, 15 mm	**07936–KC10200**
Contrepoids de l'extracteur	**07741–0010201**

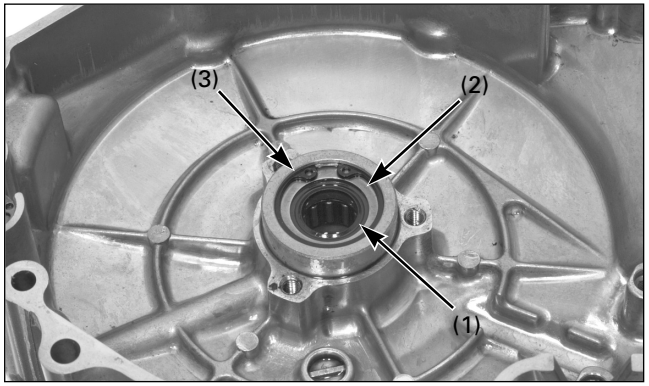


(1) ROULEMENT À AIGUILLES

Pousser le roulement à aiguilles neuf dans le cache du carter gauche à l'aide des outils spéciaux.

Outils :

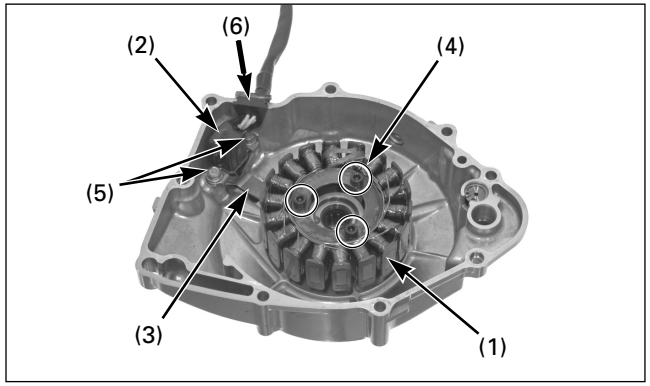
Chasse	**07749–0010000**
Accessoire, 22 x 24 mm	**07746–0010800**
Témoin, 15 mm	**07746–0040300**



(1) JOINT D'HUILE
(2) RONDELLE
(3) CIRCLIP

Appliquer de la graisse sur la lèvre du joint d'huile neuf et l'installer dans le cache du carter gauche.
Monter la rondelle et le circlip.

Remonter le clapet de surpression d'huile (page 4-1).



(1) STATOR
(2) GÉNÉRATEUR D'IMPULSIONS D'ALLUMAGE
(3) COLLIER DE CÂBLE (4) VIS SIX PANS
(5) VIS (6) CAOUTCHOUC ISOLANT

Remonter le bloc du stator/générateur d'impulsions d'allumage dans le cache du carter gauche.
Appliquer un produit frein filet sur le filetage des vis de montage du stator et du générateur d'impulsions d'allumage.
Installer le collier du câble de l'alternateur.

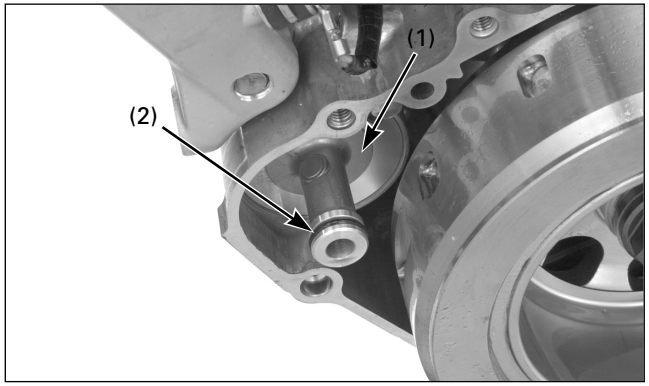
Poser les vis de montage du stator et du générateur d'impulsions d'allumage.
Serrer les vis de montage du stator au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage : 5,4 N·m (0,55 kgf·m)

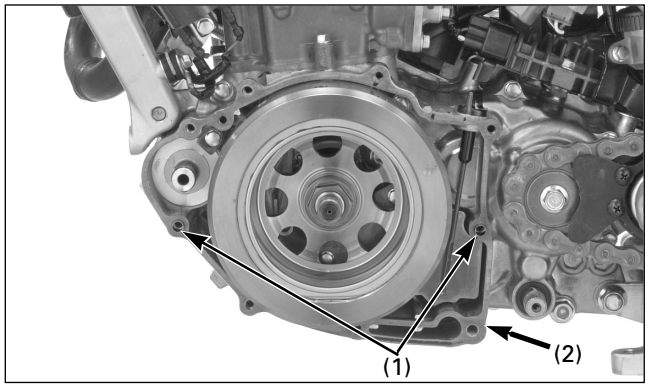
Serrer les vis de montage du générateur d'impulsions d'allumage au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage : 5,4 N·m (0,55 kgf·m)

Appliquer un produit d'étanchéité sur le caoutchouc isolant du câble du stator/générateur d'impulsions d'allumage et l'introduire dans la rainure du cache du carter gauche.



(1) COUVERCLE DU FILTRE À HUILE
(2) JOINT TORIQUE

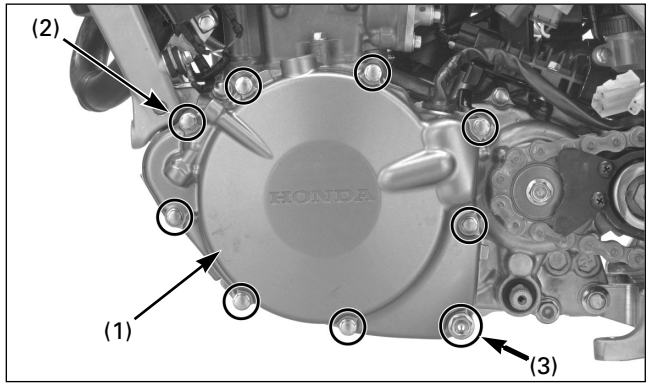


(1) DOUILLES DE POSITIONNEMENT (2) JOINT NEUF

Pose

Vérifier si le joint torique du couvercle du filtre est en bon état et le remplacer si nécessaire.

Reposer les douilles de positionnement et le joint neuf.



(1) CACHE DU CARTER GAUCHE
(2) VIS
(3) RONDELLE D'ÉTANCHÉITÉ NEUVE/VIS DE VIDANGE

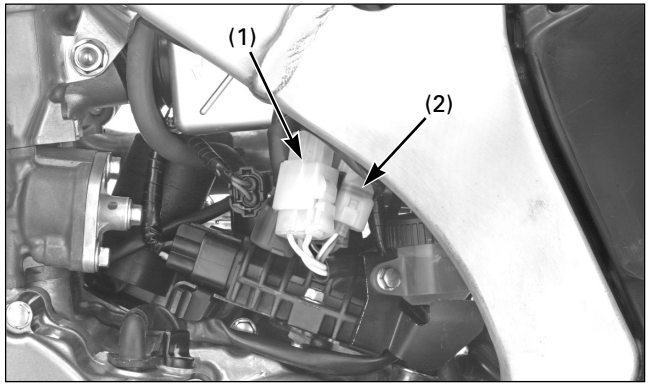
Installer le cache du carter gauche en veillant à ne pas endommager le joint torique du couvercle du filtre à huile.

AVERTISSEMENT

Le cache du carter gauche (stator) est fixé magnétiquement au volant. Faire donc attention lors de l'installation.

Poser et serrer les vis du carter de 2 ou 3 pas en diagonale.
Installer la rondelle d'étanchéité neuve et la vis de vidange d'huile du moteur et serrer la vis au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage : 22 N·m (2,2 kgf·m)



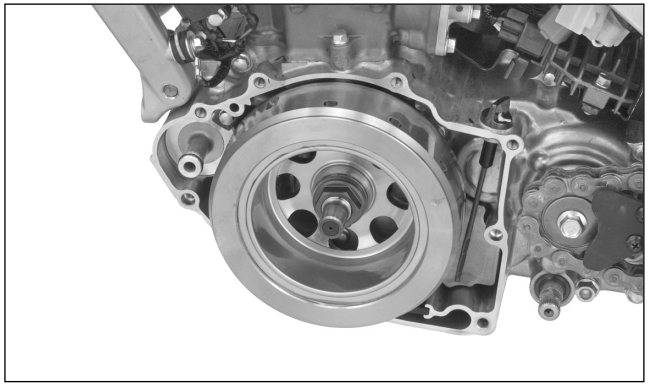
(1) CONNECTEUR 3P (BLANC)
(2) CONNECTEUR 2P (NATUREL)

Remonter la pédale de changement de vitesses.

Débrancher le connecteur 3P (blanc) de l'alternateur et les connecteurs 2P (naturel) du générateur d'impulsions d'allumage.

Verser de l'huile de moteur recommandée jusqu'au repère.

Installer la plaque de protection.



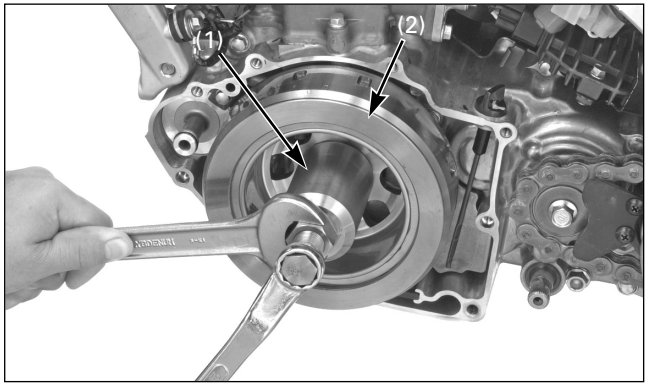
Volant

Dépose

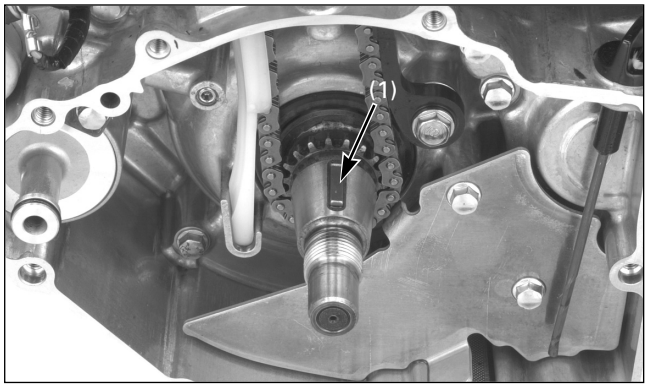
Démonter le cache du carter gauche (page 4-46).

Fixer le volant avec l'immobilisateur de volant et desserrer l'écrou du volant.

Outil :
Immobilisateur de volant 89020–NN4–003



(1) TIRETTE DU VOLANT
(2) VOLANT



(1) CLAVETTE DE DISQUE

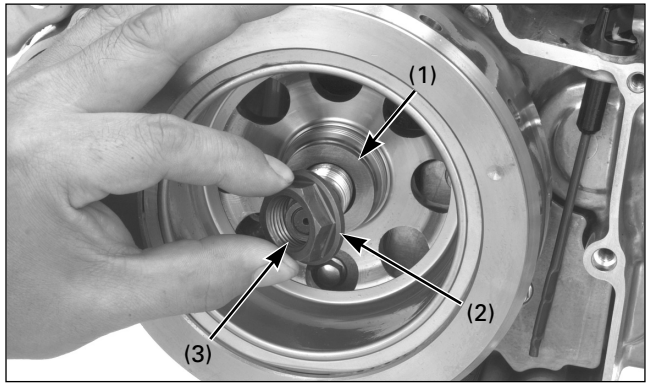
Démonter le volant au moyen d'un outil spécial.

Outil :
Extracteur de volant 89010–NN4–003

Retirer la clavette de disque.

Pose

Introduire la clavette de disque dans la rainure du vilebrequin.



(1) RONDELLE
(2) ÉCROU DU VOLANT
(3) APPLIQUER DE L'HUILE

Installer le volant dans le vilebrequin.
Appliquer de l'huile sur le filetage des écrous du volant et sur la portée.
Installer la rondelle et l'écrou du volant.

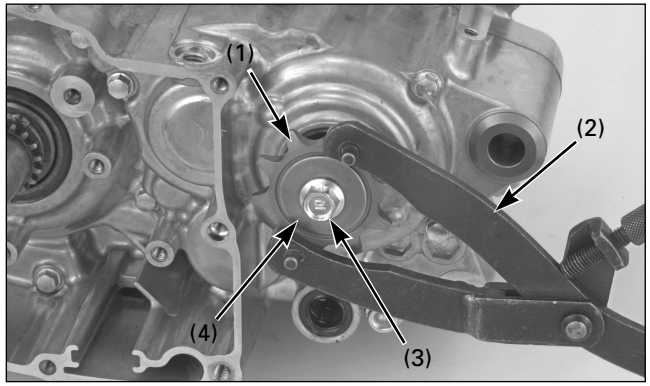


Fixer le volant avec l'immobilisateur de volant et serrer l'écrou du volant au couple de serrage indiqué.

Outil :
Immobilisateur de volant 89020–NN4–003

Couple de serrage : 167 N·m (17,0 kgf·m)

Remonter le cache du carter gauche (page 4-48).



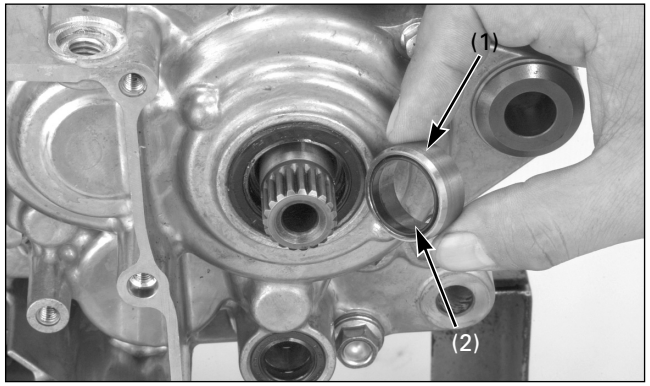
(1) PIGNON DE SORTIE DE BOÎTE
(2) SUPPORT UNIVERSEL
(3) VIS (4) ANNEAU À RESSORT

Séparation/dépose du carter

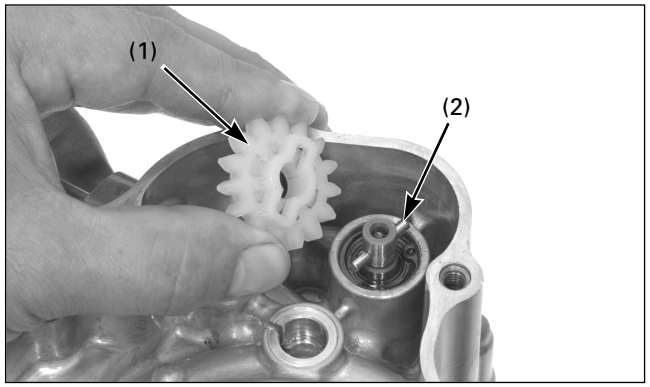
Déposer le moteur du cadre.

Démonter les pièces suivantes :
– Culasse, cylindre, piston
– Embrayage
– Kick de démarrage
– Articulation de la boîte de vitesses
– Volant et stator
– Filtre à huile
– Durite du reniflard du carter

Fixer le pignon de sortie de boîte avec le support universel et retirer la vis du pignon, l'anneau à ressort et le pignon de sortie de boîte.



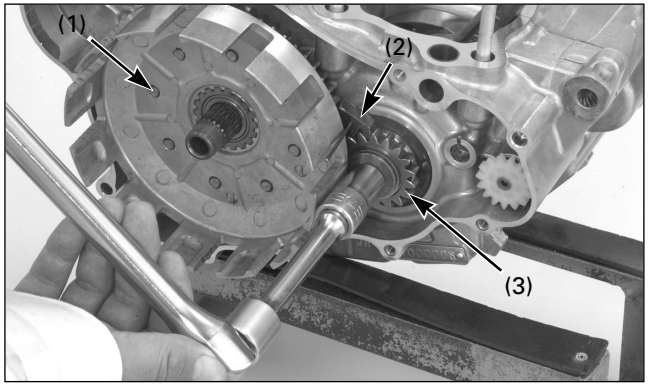
(1) DOUILLE DU MOYEU DE TRANSMISSION SECONDAIRE
(2) JOINT TORIQUE



(1) ENGRENAGE MENÉ DE LA POMPE À HUILE
(2) ARBRE MENANT

Ôter la douille du moyeu de transmission secondaire et le joint torique.

Déposer l'engrenage mené et l'arbre menant de la pompe à huile.

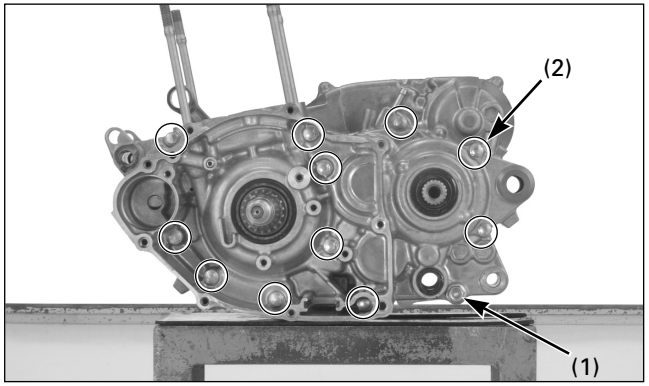


(1) CLOCHE D'EMBRAYAGE
(2) IMMOBILISATEUR D'ENGRENAGES
(3) ENGRENAGE DE TRANSMISSION PRIMAIRE

Installer provisoirement le guide de la cloche d'embrayage, le roulement à aiguilles et la cloche d'embrayage dans le moyeu de transmission primaire et placer l'immobilisateur d'engrenages entre l'engrenage de transmission primaire et l'engrenage mené.
Démonter la vis de l'engrenage de transmission primaire.

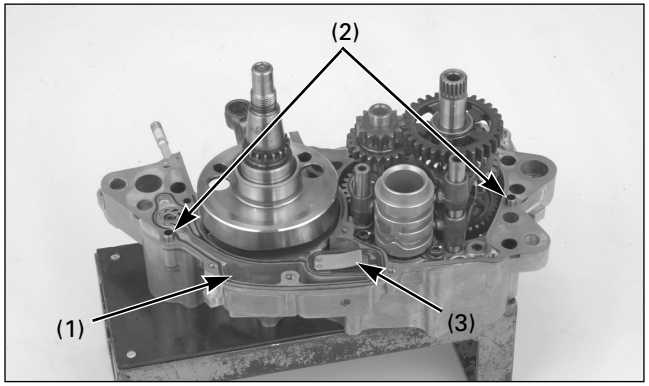
Outil :
Immobilisateur d'engrenages 07724-0010100

Démonter la rondelle, l'engrenage de transmission primaire et la douille de l'engrenage de transmission.

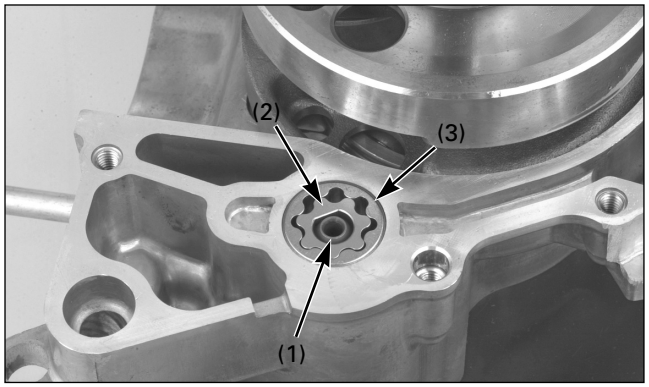


(1) VIS DE VIDANGE DE L'HUILE DE BOÎTE
(2) VIS DU CARTER

Enlever la vis de vidange de l'huile de boîte et la rondelle d'étanchéité.
Desserrer les vis du carter de 2 ou 3 pas en diagonale.
Enlever les vis du carter.



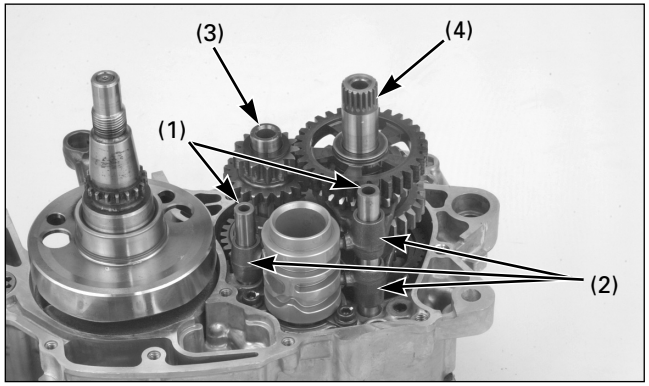
(1) JOINT (2) DOUILLE DE CENTRAGE
(3) SOUPAPE À LAMELLES UNIDIRECTIONNELLE



(1) AXE DE LA POMPE À HUILE
(2) ROTOR INTERNE (3) ROTOR EXTERNE

Placer le carter droit vers le bas et séparer le carter gauche du carter droit.
Démonter le joint et les douilles de positionnement.
Démonter la soupape à lamelles unidirectionnelle

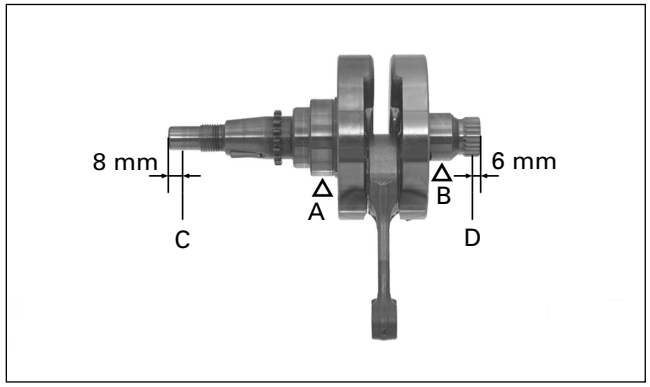
Déposer l'axe de la pompe à huile et les rotors interne et externe.



(1) AXES DE LA FOURCHETTE DE SÉLECTION
(2) FOURCHETTES DE SÉLECTION
(3) MOYEU DE TRANSMISSION PRIMAIRE
(4) MOYEU DE TRANSMISSION SECONDAIRE

Démonter les pièces suivantes :
– Vilebrequin
– Axes de la fourchette de sélection, fourchettes de sélection et tambour de sélection.
– Ensemble du moyeu de transmission primaire et du moyeu de transmission secondaire

Démonter les moyeux de transmission primaire et secondaire.

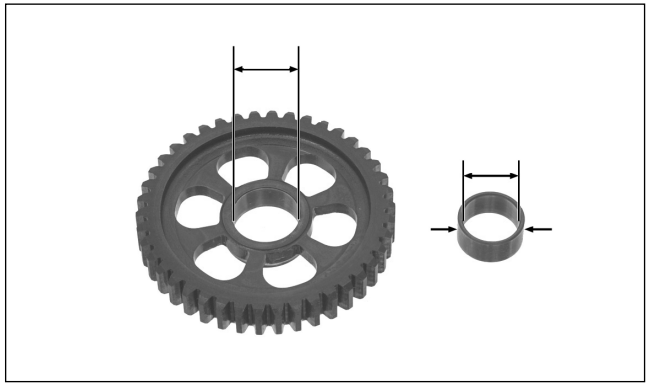


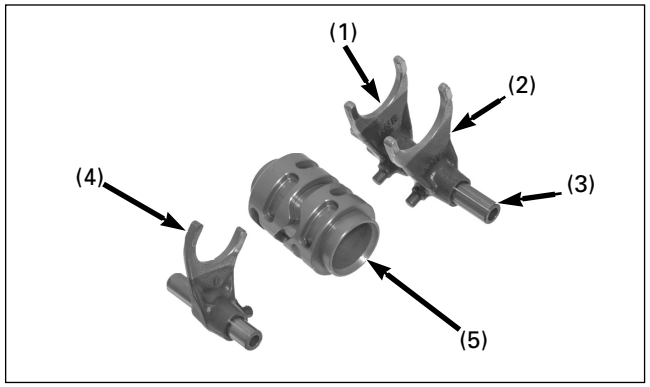
Contrôle du vilebrequin/transmission

Mesurer le faux rond du vilebrequin.
Fixer le vilebrequin sur les points “A” et “B”, puis mesurer le faux rond sur les points “C” et “D”.

Limite d’utilisation : C : 0,05 mm
D : 0,03 mm

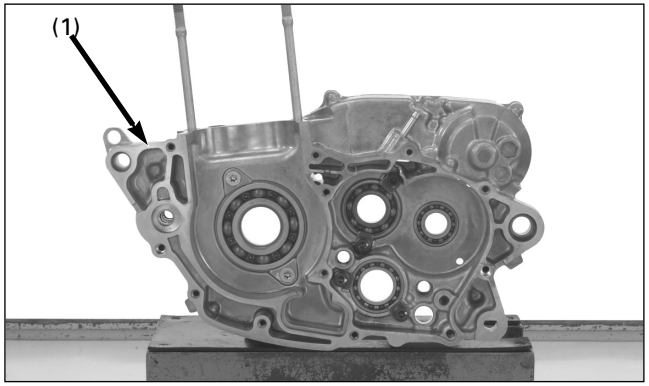
Mesurer le jeu latéral et le jeu axial/radial de la tête de bielle (spécifications ; page 2-3).



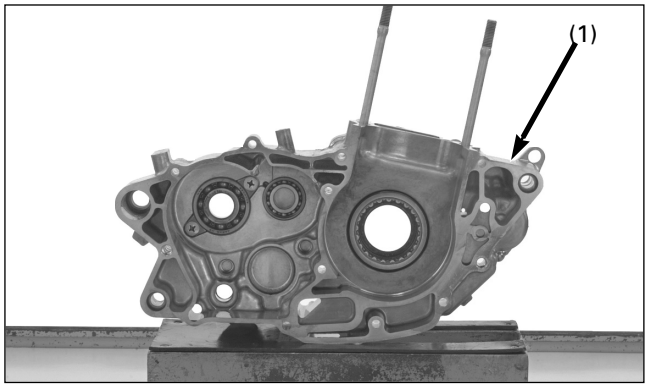


(1) FOURCHETTE DE SÉLECTION DROITE
(2) FOURCHETTE DE SÉLECTION GAUCHE
(3) AXE DE LA FOURCHETTE DE SÉLECTION DROITE/GAUCHE
(4) FOURCHETTE/AXE DE SÉLECTION CENTRAL
(5)TAMBOUR DE SÉLECTION

S’assurer que les pièces ne sont pas usées ou endommagées.
Vérifier les éléments suivants (spécifications, page 2-3).
- Alésage de l’engrenage de rotation
- Alésage et D.E. du moyeu
- D.E. des moyeux de transmission primaire et secondaire.
- Alésage de la fourchette de sélection et épaisseur des pointes
- Alésage de l’axe de la fourchette de sélection
- D.E. du tambour de sélection.



(1) CARTER DROIT



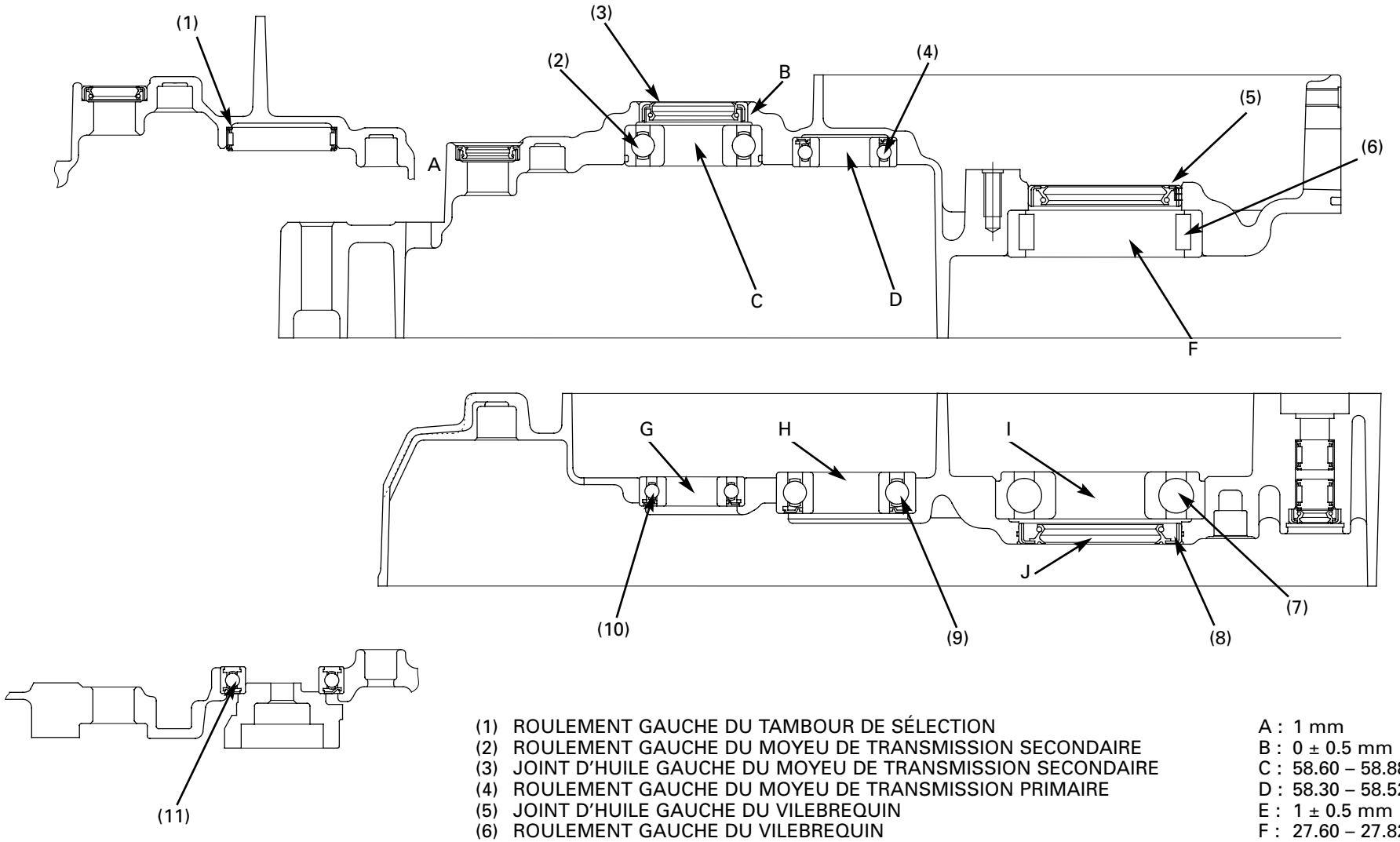
(1) CARTER GAUCHE

Remplacement du roulement du carter

Démonter les joints d’huile et les plaques de fixation du roulement.
Retirer le roulement à l’aide des outils spéciaux (Outils ; page 2-6).

Installer le roulement neuf comme indiqué sur l’illustration en utilisant les outils spéciaux.

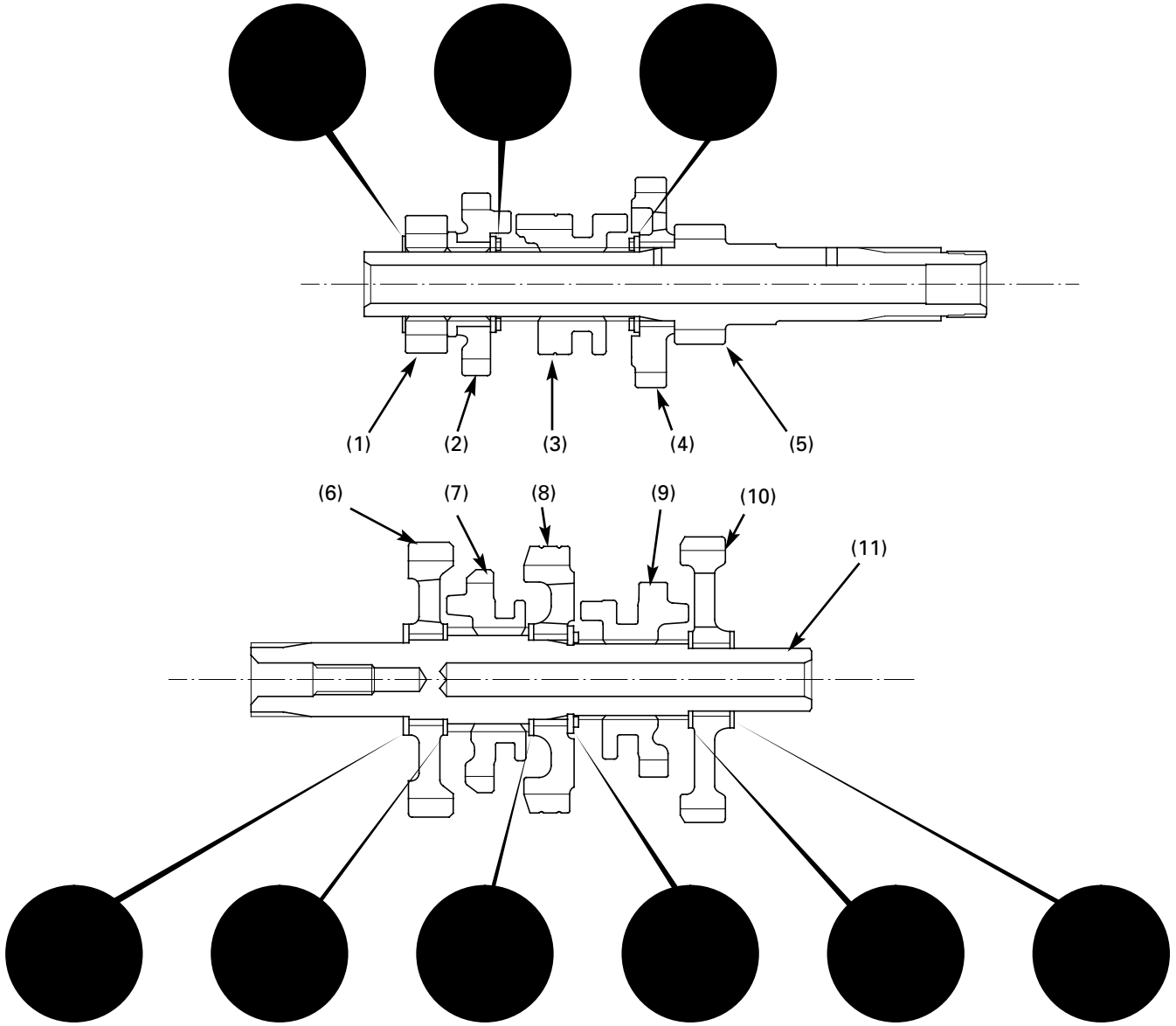
Emplacement des roulements du carter/joints d'huile



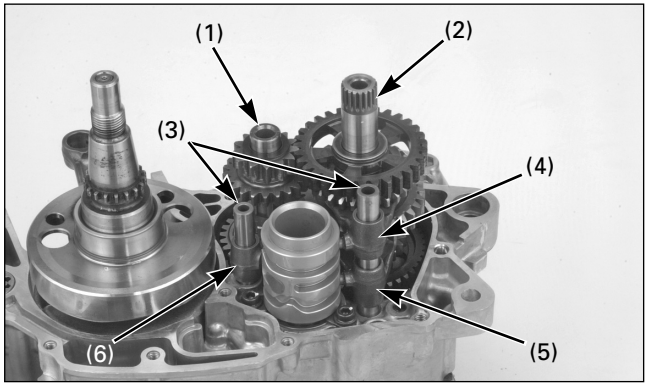
(1) ROULEMENT GAUCHE DU TAMBOUR DE SÉLECTION
(2) ROULEMENT GAUCHE DU MOYEU DE TRANSMISSION SECONDAIRE
(3) JOINT D'HUILE GAUCHE DU MOYEU DE TRANSMISSION SECONDAIRE
(4) ROULEMENT GAUCHE DU MOYEU DE TRANSMISSION PRIMAIRE
(5) JOINT D'HUILE GAUCHE DU VILEBREQUIN
(6) ROULEMENT GAUCHE DU VILEBREQUIN
(7) ROULEMENT DROIT DU VILEBREQUIN
(8) JOINT D'HUILE DROIT DU VILEBREQUIN
(9) ROULEMENT DROIT DU MOYEU DE TRANSMISSION PRIMAIRE
(10) ROULEMENT DROIT DU MOYEU DE TRANSMISSION SECONDAIRE
(11) ROULEMENT DROIT DU TAMBOUR DE SÉLECTION

A : 1 mm
B : 0 ± 0.5 mm
C : 58.60 – 58.88 mm
D : 58.30 – 58.52 mm
E : 1 ± 0.5 mm
F : 27.60 – 27.82 mm
G : 28.50 – 28.72 mm
H : 27.00 – 27.22 mm
I : 27.00 – 27.22 mm
J : 0 ± 0.5 mm

Montage de la transmission



(1) M2 (13T)
(2) M5 (28T)
(3) M3 (15T)
(4) M5 (22T)
(5) MOYEU DE TRANSMISSION PRIMAIRE/M1 (15T)
(6) C2 (31T)
(7) C4 (28T)
(8) C3 (30T)
(9) C5 (22T)
(10) C1 (42T)
(11) MOYEU DE TRANSMISSION SECONDAIRE



(1) MOYEU DE TRANSMISSION PRIMAIRE
(2) MOYEU DE TRANSMISSION SECONDAIRE
(3) AXES DE LA FOURCHETTE DE SÉLECTION
(4) FOURCHETTE DE SÉLECTION GAUCHE
(5) FOURCHETTE DE SÉLECTION DROITE
(6) FOURCHETTE DE SÉLECTION CENTRALE

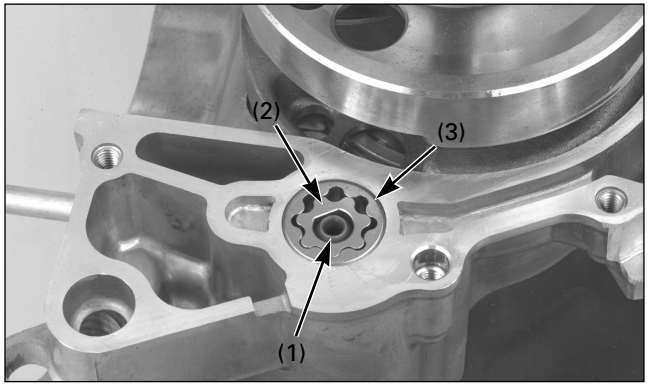
Ensemble du carter

Nettoyer les plans de joint du carter avant la pose et s'assurer qu'ils ne sont ni usés, ni endommagés.
En cas d'aspérités ou d'irrégularités sur les plans de joint du carter, les rectifier au moyen d'une pierre à huile.

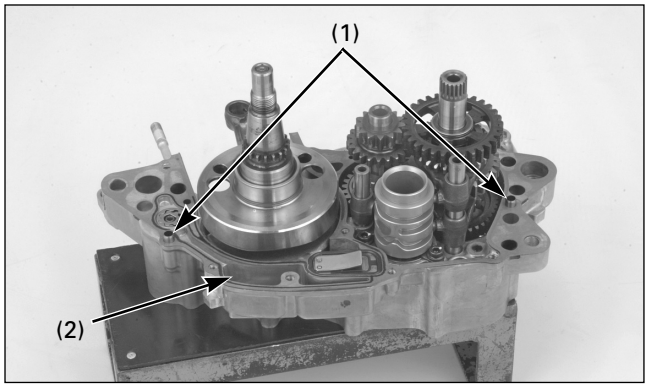
Lubrifier le roulement du vilebrequin avec de l'huile de moteur.
Lubrifier les roulements de transmission avec de l'huile de boîte.

Installer le vilebrequin dans le carter droit.

Installer les moyeux de transmission primaire et secondaire comme un ensemble dans le carter droit.
Remonter la fourchette de sélection avec le repère d'identification vers l'intérieur.
Installer les fourchettes de sélection gauche et droite avec leur repère d'identification vers l'extérieur.
Installer le tambour de sélection.
Poser les fourchettes de sélection.



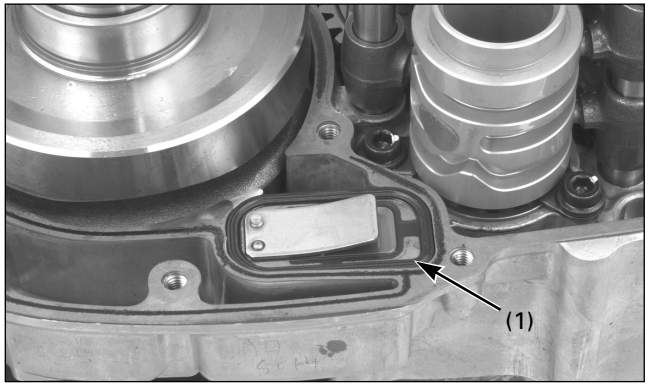
(1) AXE DE LA POMPE À HUILE
(2) ROTOR INTERNE (3) ROTOR EXTERNE



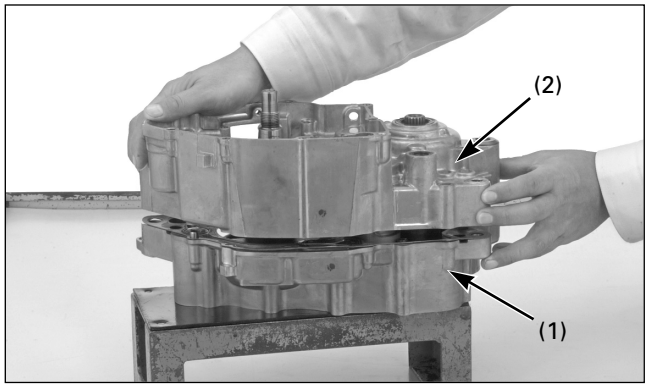
(1) DOUILLES DE POSITIONNEMENT (2) JOINT NEUF

Installer l'axe de la pompe à huile et les rotors interne et externe de la pompe à huile.

Replacer les douilles de positionnement et le joint neuf.



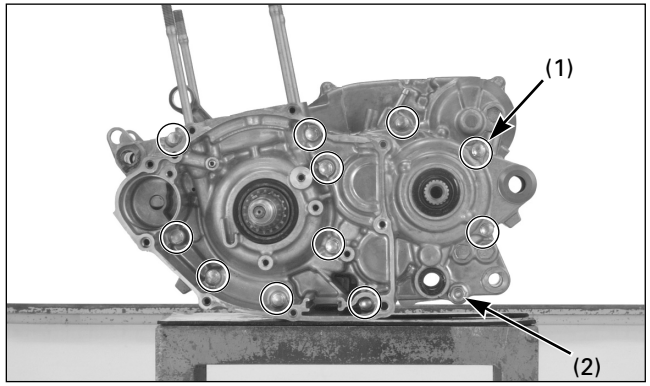
(1) SOUPAPE À LAMELLES UNIDIRECTIONNELLE



(1) CARTER DROIT
(2) CARTER GAUCHE

Remettre la soupape à lamelles unidirectionnelle dans le carter droit.

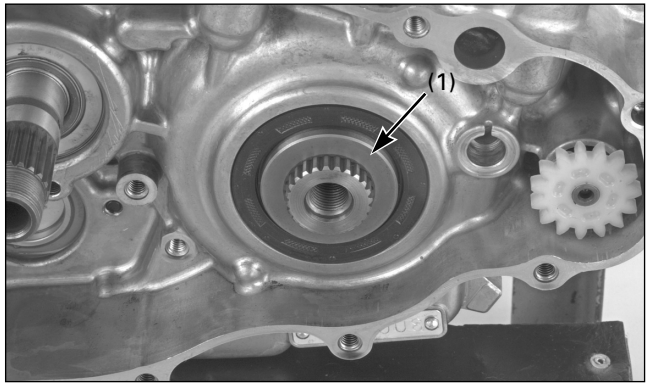
Poser le carter gauche sur le carter droit.



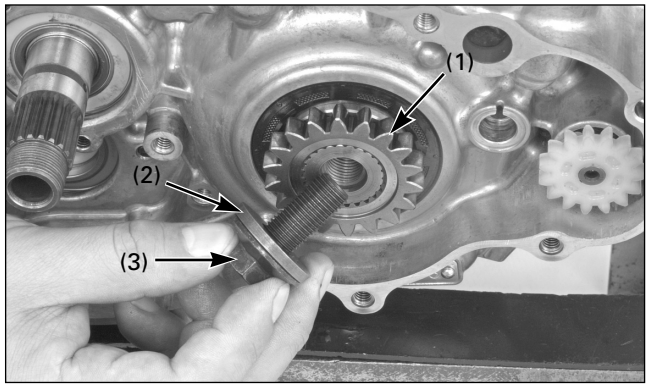
(1) VIS DU CARTER
(2) RONDELLE D'ÉTANCHÉITÉ NEUVE/VIS DE VIDANGE D'HUILE

Poser les vis du carter.
Serrer les vis du carter de 2 ou 3 pas en diagonale.
Installer la vis de vidange de l'huile de boîte avec une rondelle d'étanchéité neuve et la serrer au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage : 22 N·m (2,2 kgf·m)



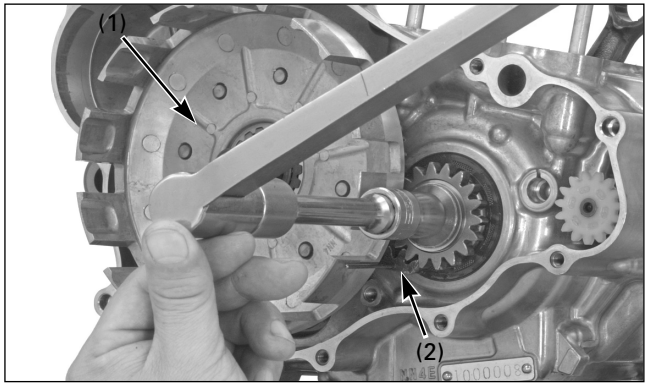
(1) DOUILLE DE L'ENGRENAGE DE TRANSMISSION



(1) ENGRENAGE DE TRANSMISSION PRIMAIRE
(2) RONDELLE (3) VIS SPÉCIALE

Installer la douille de l'engrenage de transmission primaire dans le vilebrequin.

Installer l'engrenage de transmission primaire avec la rainure vers l'extérieur.
Appliquer de l'huile sur le filetage de la vis spéciale et sur la portée de l'engrenage de transmission primaire.
Monter la rondelle et la vis spéciale.



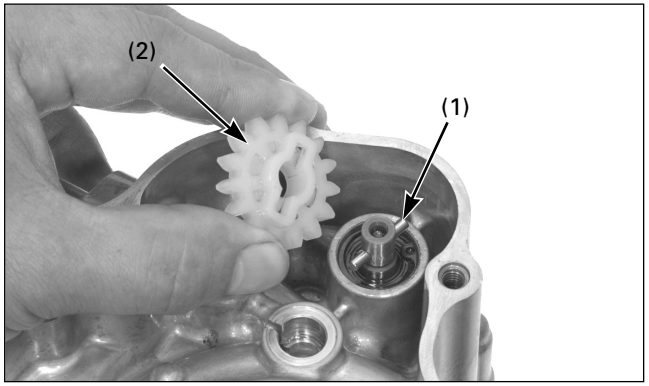
(1) CLOCHE D'EMBRAYAGE
(2) IMMOBILISATEUR D'ENGRENAGES

Installer provisoirement le guide de la cloche d'embrayage, le roulement à aiguilles et la cloche d'embrayage dans le moyeu de transmission primaire et placer l'immobilisateur d'engrenages entre l'engrenage de transmission primaire et l'engrenage mené.

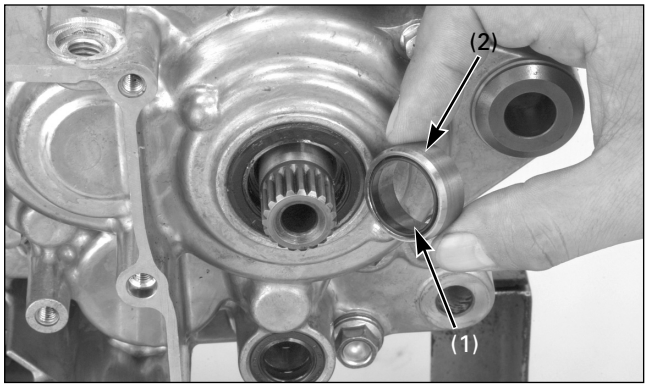
Outil :
Immobilisateur d'engrenages 07724-0010100

Serrer la vis de l'engrenage de transmission primaire au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage : 108 N·m (11,0 kgf·m)



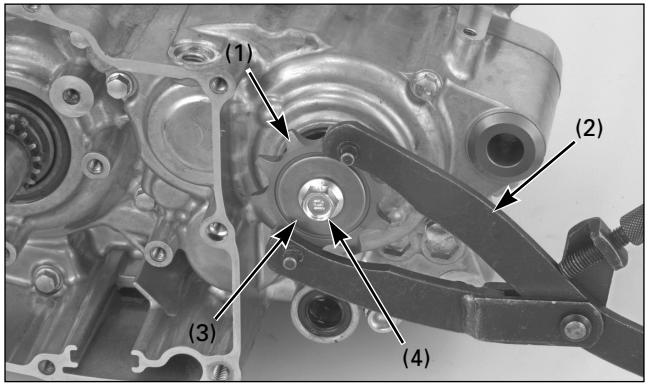
(1) ARBRE MENANT
(2) ENGRENAGE MENÉ DE LA POMPE À HUILE



(1) JOINT TORIQUE NEUF
(2) DOUILLE DU MOYEU DE TRANSMISSION SECONDAIRE

Introduire l'arbre menant dans l'orifice de l'axe de la pompe à huile.
Installer l'engrenage mené de la pompe à huile en alignant sa rainure sur l'arbre menant.

Appliquer de la graisse sur un joint torique neuf et l'introduire dans la rainure de la douille du moyeu de transmission secondaire.
Installer la douille du moyeu de transmission secondaire.

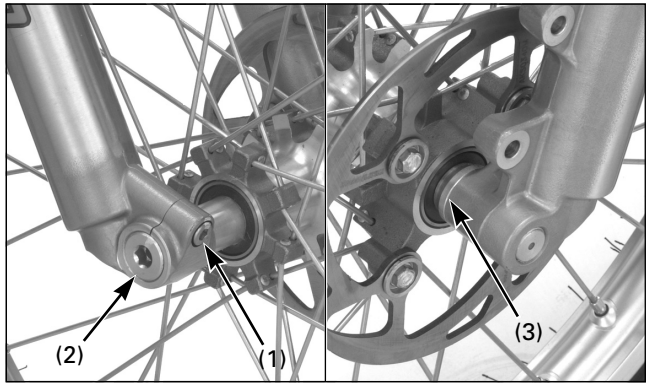


(1) PIGNON DE SORTIE DE BOÎTE
(2) SUPPORT UNIVERSEL
(3) ANNEAU À RESSORT (4) VIS

Monter le pignon de sortie de boîte.
Installer l'anneau à ressort et la vis du pignon de sortie de boîte.
Fixer le pignon de sortie de boîte avec le support universel et serrer la vis spéciale au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage : 31 N·m (3,2 kgf·m)

Remonter les pièces déposées, dans l'ordre inverse du démontage.



(1) VIS DE FIXATION DE L'AXE (2) AXE
(3) ENTRETOISE LATÉRALE

Roue avant

Dépose

Démonter les vis de fixation de l'étrier de frein, le couvercle du disque et les entretoises.
Desserrer la vis de fixation de l'axe.

Appuyer la moto en soulevant la roue avant du sol.
Démonter l'axe, l'entretoise latérale gauche et la roue avant.

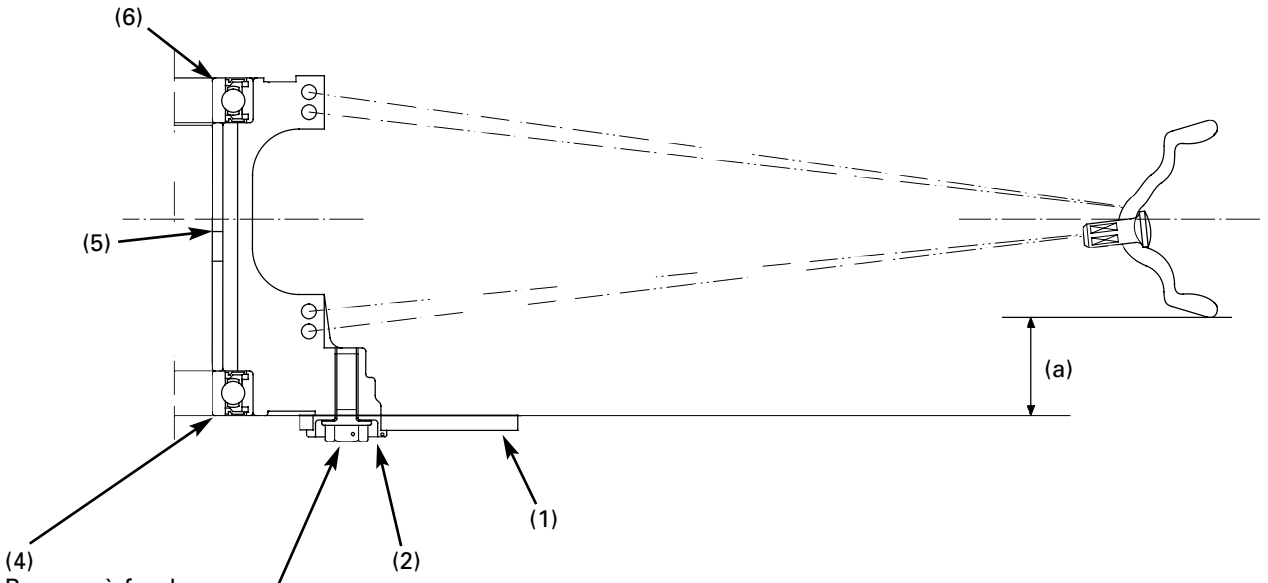
Ne pas actionner le levier de frein après avoir démonté la roue avant.
Ceci déplacerait les pistons de l'étrier, ce qui rendrait le montage difficile.

Dépose/repose

⚠ MISE EN GARDE

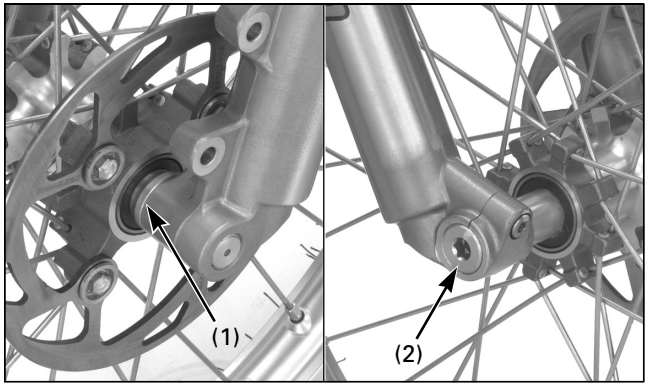
La saleté sur le disque ou la plaquette de frein réduit la capacité de freinage, ce qui pourrait causer de graves blessures, voire la mort.

Jeter les plaquettes sales et nettoyer les disques sales avec un produit dégraissant pour freins de haute qualité.



(1) DISQUE DE FREIN
(2) ENTRETOISE
(3) VIS DU DISQUE
(4) ROULEMENT DE LA ROUE GAUCHE
(5) ENTRETOISE D'ESPACEMENT
(6) ROULEMENT DE LA ROUE DROITE

(a) 26,5 ± 0,5 mm



(1) ENTRETOISE LATÉRALE (2) AXE

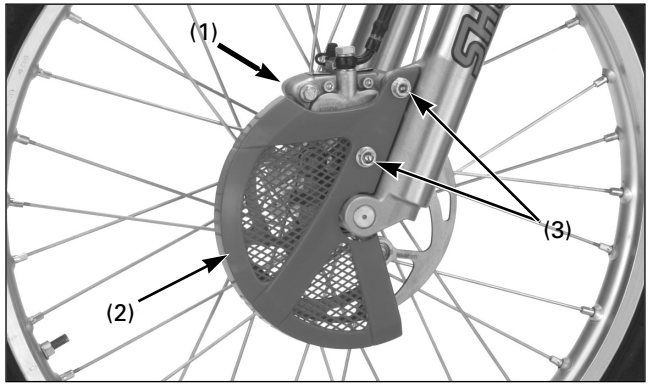
Pose

Nettoyer les portées entre l'axe et les bagues de l'axe.
Placer la roue avant entre les tubes de fourche.

Appliquer une fine couche de graisse sur la surface de l'axe.
Appliquer de la graisse sur le filetage de l'axe.
Installer l'axe par le côté droit en le faisant passer dans la roue et l'entretoise du côté gauche.

Serrer l'axe au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage : 69 N·m (7,0 kgf·m)



(1) ÉTRIER DE FREIN (2) COUVERCLE DU DISQUE
(3) VIS

Installer l'étrier de frein, les entretoises à épaulement et le couvercle du disque. Serrer les vis de fixation au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage : 26 N·m (2,7 kgf·m)

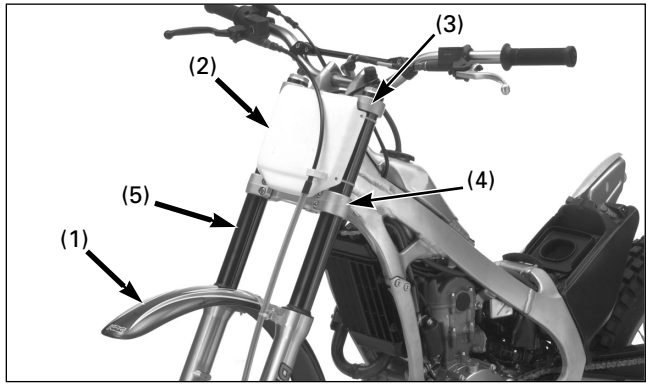
Avec le frein avant actionné, pomper plusieurs fois sur la fourche de haut en bas pour bien asseoir l'axe et vérifier le fonctionnement du frein avant.



(1) VIS DE FIXATION DE L'AXE

Serrer la vis de fixation de l'axe au couple de serrage indiqué, tout en maintenant la fourche parallèle.

Couple de serrage : 23 N·m (2,3 kgf·m)



(1) GARDE-BOUE AVANT
(2) PLAQUE DE NUMÉRO OU PHARE
(3) TÉ SUPÉRIEUR (4) TÉ INFÉRIEUR
(5) TUBE DE FOURCHE

Fourche

Dépose

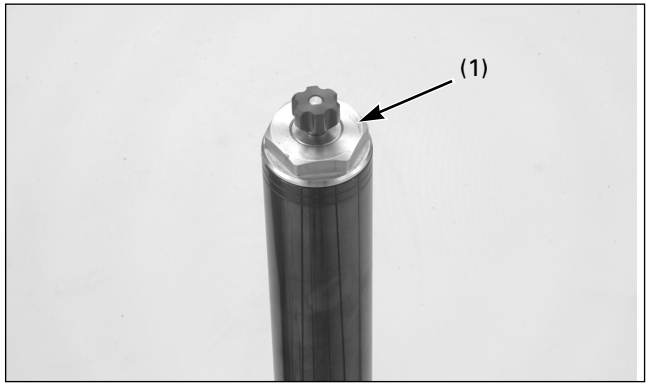
Démonter la roue avant (page 5-1).

Démonter le garde-boue avant et la plaque de numéro ou le phare.
Desserrer la vis de bridage du té supérieur.
Pour démonter les éléments de fourche, desserrer le bouchon de fourche.

AVERTISSEMENT

Pour éviter d'endommager le filetage du bouchon de fourche, desserrer la vis de bridage du té supérieur avant de dévisser le bouchon de fourche.

Desserrer les vis de bridage du té inférieur et déposer le tube de fourche en tirant vers le bas et vers l'extérieur.



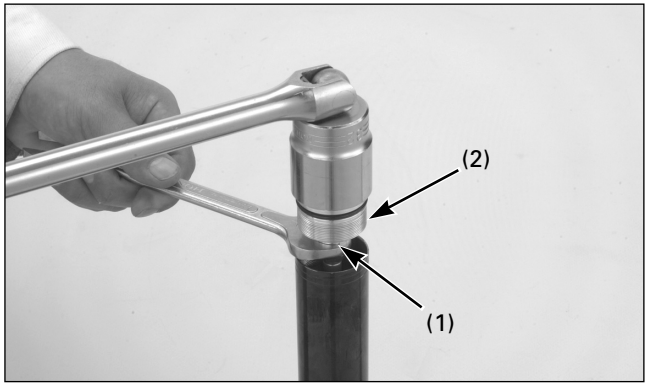
(1) BOUCHON DE FOURCHE

Dépose de l'élément de fourche droit

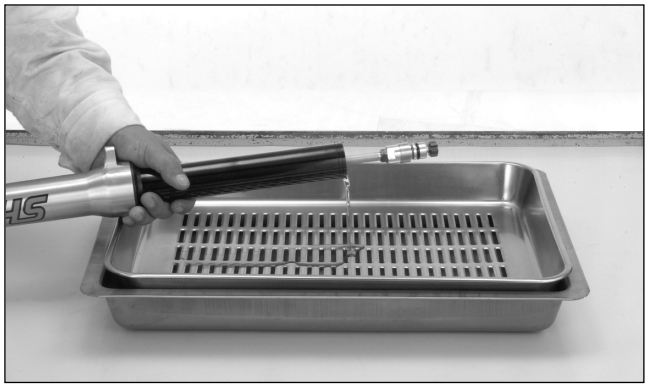
Avant de démonter l'élément de fourche, nettoyer toute la surface coulissante et le fond de la bague de coulissement de la fourche.

Veiller à ne pas rayer le tube de fourche.
Si le tube de fourche est rayé, cela risque d'endommager le joint et de provoquer une fuite d'huile.

Fixer le tube de fourche, enlever le bouchon de fourche et faire glisser le tube vers le bas.

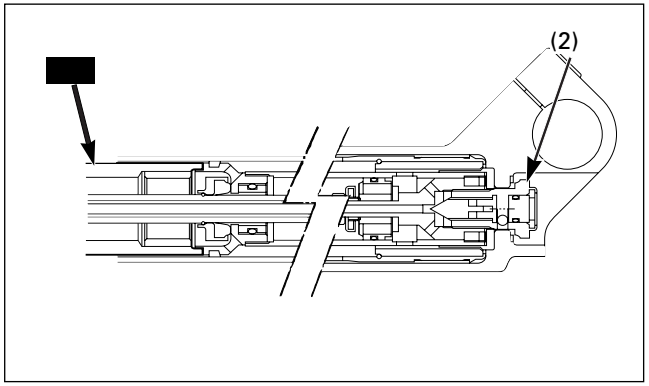


(1) BASE DU RÉGULATEUR D'AMORTISSEMENT
(2) BOUCHON DE FOURCHE



S'assurer que le régulateur d'amortissement est bien enfoncé et non pas en position intermédiaire.
Fixer la base du régulateur d'amortissement et enlever le bouchon de fourche du boîtier du régulateur d'amortissement.
Ne pas retirer la base du régulateur d'amortissement de la pipe d'amortissement.

Vidanger le liquide de fourche.

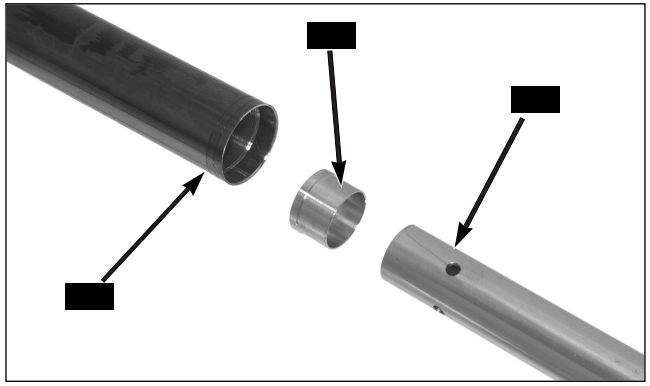


(1) SUPPORT DE LA PIPE D'AMORTISSEMENT DE LA FOURCHE
(2) BOUCHON CENTRAL DE L'ÉLÉMENT DE FOURCHE DROIT

Fixer le support de l'axe dans un étau protégé par une cale en bois ou avec des mordaches douces pour éviter de l'endommager.
Ne pas trop serrer.

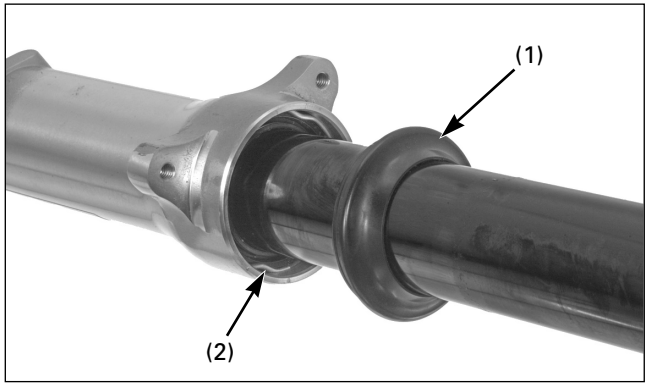
Fixer la pipe d'amortissement de la fourche au moyen d'un outil spécial, puis desserrer le bouchon central de l'élément de fourche droit.

Outil :
Support de la pipe d'amortissement de la fourche
89515–NN3–821

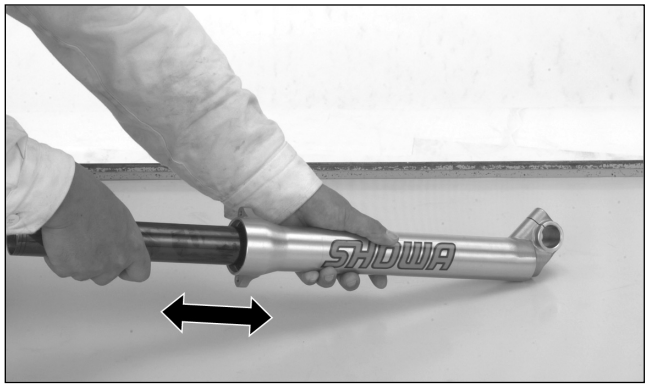


(1) PIPE D'AMORTISSEMENT DE LA FOURCHE
(2) BAGUE DE GUIDAGE
(3) TUBE DE FOURCHE

Démonter l'ensemble de la pipe d'amortissement de la fourche et la bague de guidage du tube de fourche.

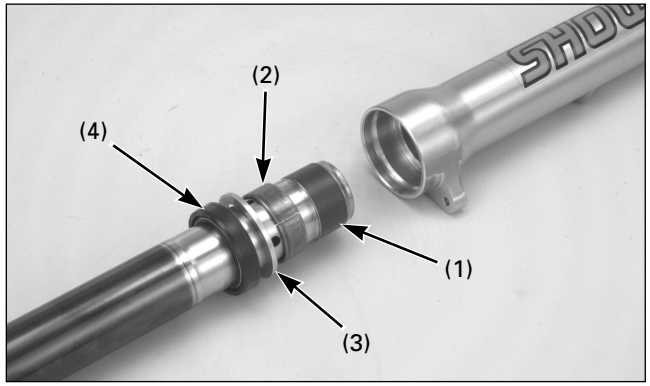


(1) CACHE-POUSSIÈRE (2) EMBASE DE BUTÉE



Ôter le cache-poussière et l'embase de butée en veillant à ne pas rayer le tube de fourche.

Faire sortir le tube de fourche de la bague de coulissement, par des mouvements secs et répétés.
Vidanger le liquide de fourche de la pipe d'amortissement en pompant sur la pipe d'amortissement 8 ou 10 fois.

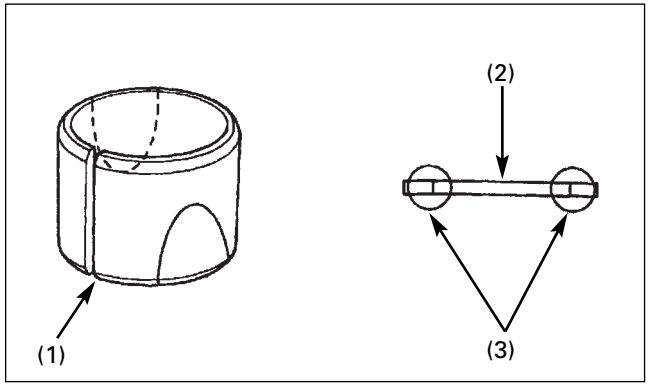


(1) BAGUE DE COULISSEMENT DU TUBE DE FOURCHE
(2) BAGUE DE GUIDAGE
(3) JONC DE MAINTIEN (4) BAGUE D'ÉTANCHÉITÉ

S'assurer que le tube de fourche coulisse en douceur dans la bague de coulissement.
Dans le cas contraire, vérifier si le tube de fourche est tordu ou endommagé et si les bagues de coulissement sont usées ou endommagées.
Si la bague de coulissement et la bague de guidage sont en bon état, contrôler le tube de fourche.

Retirer avec précaution la bague de coulissement du tube de fourche en écartant sa fente avec un tournevis jusqu'à ce que la bague puisse être enlevée à la main.
Veiller à ne pas rayer le revêtement en téflon de la bague de coulissement.

Déposer la bague de guidage, le jonc de maintien et la bague d'étanchéité du tube de fourche.

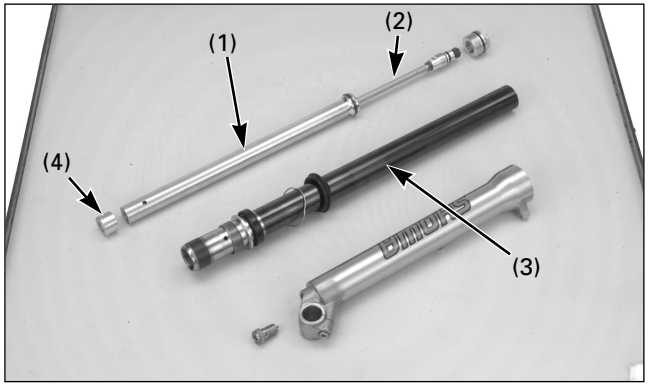


(1) BAGUE DE COULISSEMENT (2) JONC DE MAINTIEN
(3) POINT DE CONTRÔLE

Contrôle de l'élément de fourche droit
Vérifier les éléments suivants (caractéristiques ; page 2-3) :
– Tube de fourche : vérifier s'il présente des stries, des rayures ou une usure excessive.
– Décentrage du tube de fourche
– Bague de coulissement de la fourche : vérifier si elle est endommagée ou déformée.
– Pipe d'amortissement de la fourche : s'assurer qu'elle n'est pas endommagée.

Bague de coulissement/jonc de maintien
Vérifier si les bagues de coulissement présentent des rayures ou une usure excessive.
Éliminer la poussière métallique de la bague de coulissement et des bagues de guidage avec une brosse en nylon et du liquide de fourche.
Si des restes apparaissent sur toute la surface, remplacer la bague.

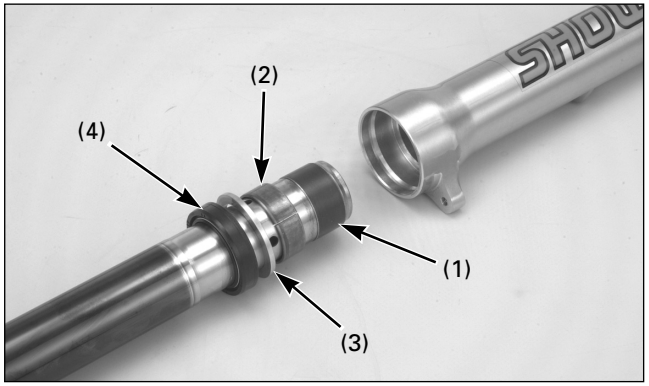
Changer le jonc de maintien, en cas de déformation sur les points indiqués.



(1) ENSEMBLE DE LA PIPE D'AMORTISSEMENT
(2) PIPE D'AMORTISSEMENT
(3) TUBE DE FOURCHE (4) BAGUE DE GUIDAGE

Pipe d'amortissement de la fourche
S'assurer que l'ensemble de la pipe d'amortissement de la fourche n'est pas endommagé ou déformé.
S'assurer que la pipe d'amortissement n'est pas endommagée ou tordue.

Tube de fourche/bague de guidage
S'assurer que le tube de fourche n'est pas tordu ou déformé.
Vérifier si la bague de guidage est endommagée.



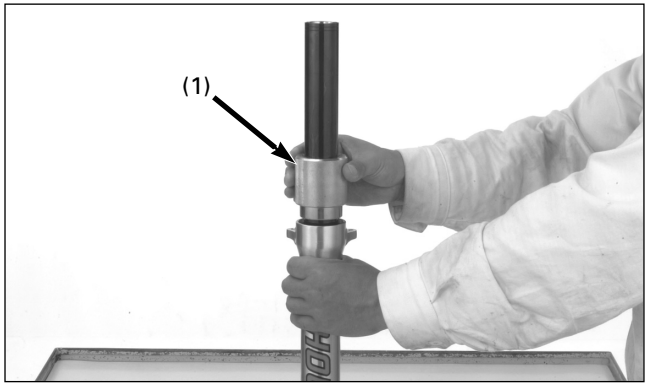
(1) BAGUE DE COULISSEMENT DU TUBE DE FOURCHE
(2) BAGUE DE GUIDAGE
(3) JONC DE MAINTIEN (4) BAGUE D'ÉTANCHÉITÉ

Pose de l'élément de fourche droit

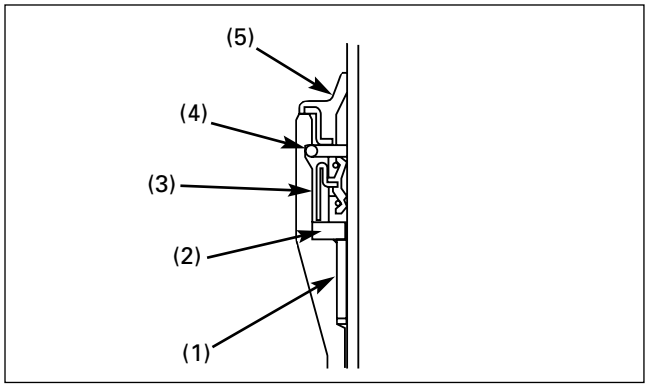
Avant le montage, nettoyer à fond les pièces avec du dissolvant non inflammable ou ayant un point d'éclair élevé.

Reposer les pièces suivantes :
– Bague de coulissement du tube de fourche
– Bague de guidage
– Jonc de maintien
– Bague d'étanchéité neuve

Enduire de liquide de fourche préconisé la bague de guidage et la bague de coulissement du tube de fourche. Remonter l'ensemble du tube de fourche dans la bague de coulissement de la fourche.



(1) CHASSE-JOINT DE FOURCHE

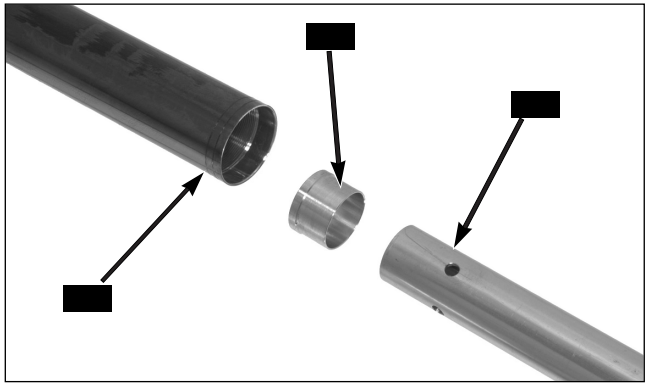


(1) BAGUE DE GUIDAGE (2) JONC DE MAINTIEN
(3) BAGUE D'ÉTANCHÉITÉ (4) EMBASE DE BUTÉE
(5) CACHE-POUSSIÈRE

Pousser la bague de guidage, le jonc de maintien et la bague d'étanchéité au moyen d'un outil spécial, jusqu'à ce qu'apparaisse la rainure de l'embase de butée.

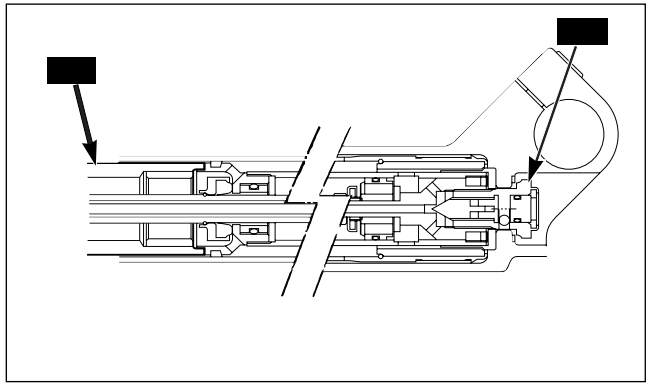
Outil :
Chasse-joint de fourche 07947–4630100

Installer fermement l'embase de butée dans la rainure de la bague de coulissement de la fourche.
Reposer le cache-poussière.



(1) ENSEMBLE DE LA PIPE D'AMORTISSEMENT DE LA FOURCHE
(2) BAGUE DE GUIDAGE
(3) TUBE DE FOURCHE

Monter la bague de guidage et l'ensemble de la pipe d'amortissement de la fourche dans le tube de fourche.



(1) SUPPORT DE LA PIPE D'AMORTISSEMENT DE LA FOURCHE
(2) BOUCHON CENTRAL DE L'ÉLÉMENT DE FOURCHE DROIT

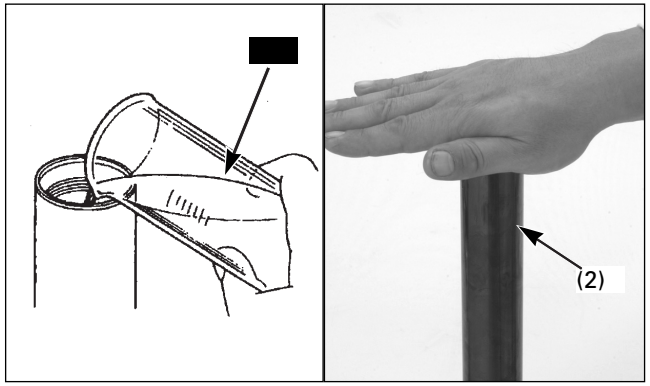
Fixer le support de l'axe dans un étau protégé par une cale en bois ou avec des mordaches douces pour éviter de l'endommager.
Ne pas trop serrer l'étau.

Reposer le bouchon central de l'élément de fourche droit avec une rondelle d'étanchéité neuve.

Fixer la pipe d'amortissement de la fourche au moyen d'un outil spécial, puis resserrer le bouchon central de l'élément de fourche droit au couple de serrage indiqué.

Outil :
Support de la pipe d'amortissement de la fourche
89515–NN3–821

Couple de serrage : 34 N·m (3,5 kgf·m)

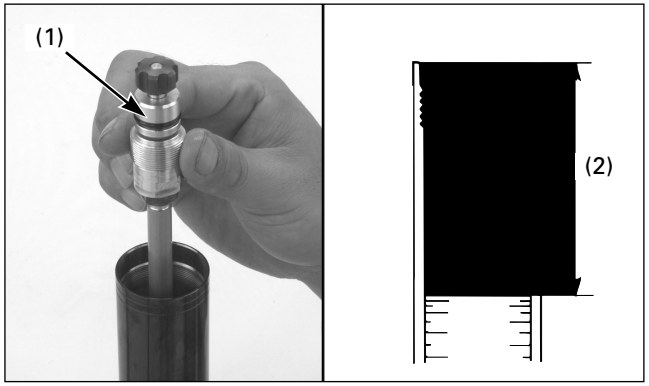


(1) LIQUIDE DE FOURCHE
(2) TUBE DE FOURCHE

Verser le liquide de fourche recommandé dans le tube de fourche.

Liquide de fourche préconisé :
Au-dessus de 5ºC
Showa SS05
Au-dessous de 5ºC
Belray nº 5 ou BP nº 10

Purger l'air de la façon suivante :
1. Étirer la fourche. Couvrir avec la main la partie supérieure du tube de fourche et comprimer lentement la fourche plusieurs fois.



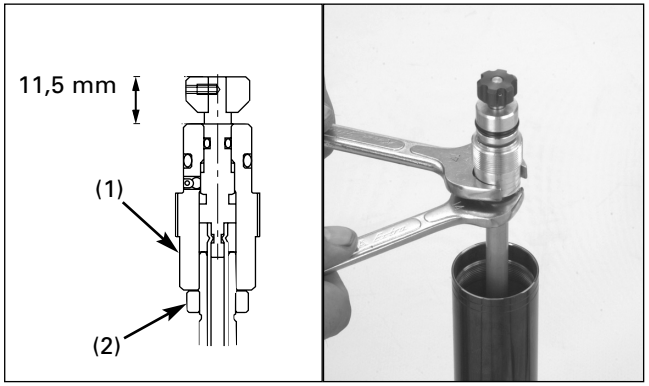
(1) PIPE D' AMORTISSEMENT DE LA FOURCHE
(2) NIVEAU D'HUILE

2. Actionner 8 à 10 fois de haut en bas la pipe d'amortissement.
3. S'assurer que la pipe d'amortissement de la fourche ne contient pas d'air en soulevant lentement la pipe d'amortissement. En cas de résistance dans l'extrémité supérieure, actionner de nouveau la pipe d'amortissement de haut en bas.

Attendre 2 à 3 minutes avant de mesurer le niveau d'huile.
Mesurer le niveau d'huile depuis la partie supérieure du tube de fourche.

Niveau d'huile standard : 38 mm

Contenance en huile : 405 cm^3

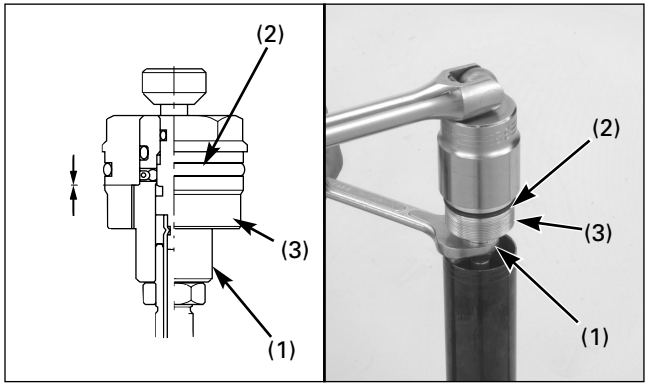


(1) BASE DU RÉGULATEUR D'AMORTISSEMENT
(2) CONTRE-ÉCROU

Si la base du régulateur d'amortissement a été démontée de la pipe d'amortissement, il faut la réinstaller de la façon suivante :

1. Régler la distance à 11,5 mm entre la partie supérieure de la bague du régulateur d'amortissement et la partie supérieure du boîtier du régulateur.
2. Remonter le boîtier du régulateur d'amortissement/ ensemble de la pipe dans le tube de la pipe d'amortissement, jusqu'à ce que le régulateur d'amortissement touche légèrement le fond.
3. Fixer la base du régulateur d'amortissement et serrer le contre-écrou au couple de serrage indiqué. Ne pas faire tourner le boîtier du régulateur d'amortissement.

Couple de serrage : 20 N·m (2,0 kgf·m)

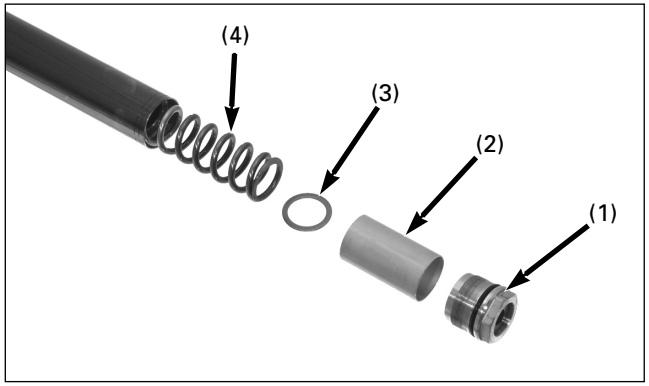


(1) BASE DU RÉGULATEUR D'AMORTISSEMENT
(2) BAGUE D'ÉTANCHÉITÉ NEUVE
(3) BOUCHON DE FOURCHE

Installer une bague d'étanchéité neuve dans la rainure du bouchon de fourche.
Serrer le bouchon de fourche sur la base du régulateur d'amortissement jusqu'à ce qu'il soit correctement assis. Fixer la base du régulateur d'amortissement et serrer le bouchon de fourche au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage : 34 N·m (3,5 kgf·m)

Appliquer du liquide de fourche recommandé sur la bague d'étanchéité, puis visser le bouchon de fourche sur le tube de fourche.



(1) BOUCHON DE FOURCHE
(2) ENTRETOISE D'ÉCARTEMENT
(3) SIÈGE DU RESSORT (4) RESSORT DE LA FOURCHE

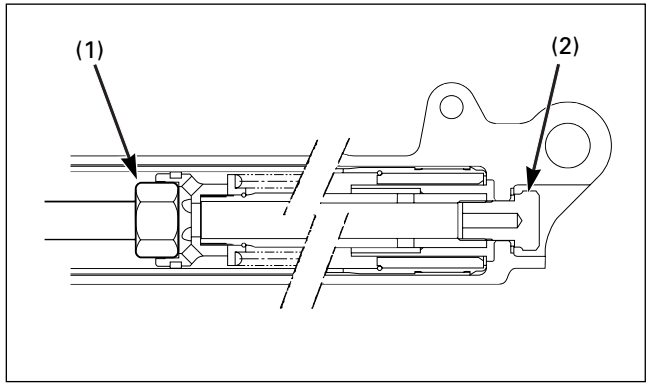
Dépose de l'élément de fourche gauche

Avant de démonter la fourche, nettoyer toute la surface coulissante et le fond de la bague de coulissement de la fourche.

Veiller à ne pas rayer le tube de fourche.
Si le tube de fourche est rayé, cela risque d'endommager la bague d'étanchéité et de provoquer une fuite d'huile.

Le ressort met le bouchon de fourche sous pression.
Avant d'enlever le bouchon de fourche, tourner la molette de réglage de précharge pour qu'elle soit en position la plus souple.
Retirer le bouchon de fourche du tube de fourche.

Ôter l'entretoise d'écartement, le siège du ressort et le ressort de la fourche.
Vidanger le liquide de fourche.



(1) SUPPORT DE LA PIPE D'AMORTISSEMENT DE LA FOURCHE
(2) BOUCHON CENTRAL

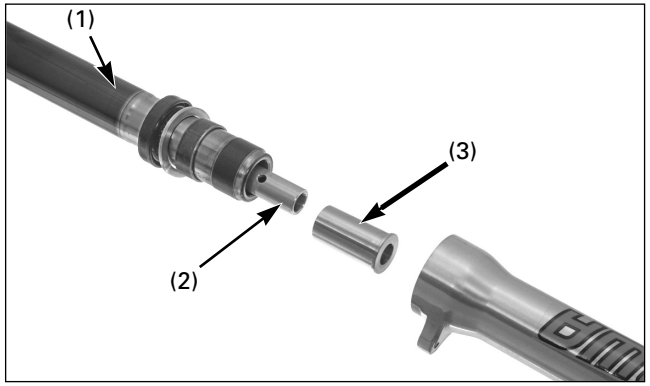
Fixer le support de l'axe dans un étau protégé par une cale en bois ou avec des mordaches douces pour éviter de l'endommager.
Ne pas trop serrer.

Fixer le tube plongeur au moyen d'un outil spécial et desserrer le bouchon central, comme indiqué sur l'image.

Outil :
Support de la pipe d'amortissement de la fourche
07930–KA50100

Enlever le bouchon central et la rondelle d'étanchéité.

Déposer les éléments suivants en utilisant la même procédure que pour la dépose de l'élément de fourche droit (page 5-3) :
– Cache-poussière
– Embase de butée
– Tube de fourche de la bague de coulissement de la fourche



(1) TUBE DE FOURCHE
(2) ENSEMBLE DU TUBE PLONGEUR
(3) PIÈCE DE BLOCAGE D'HUILE

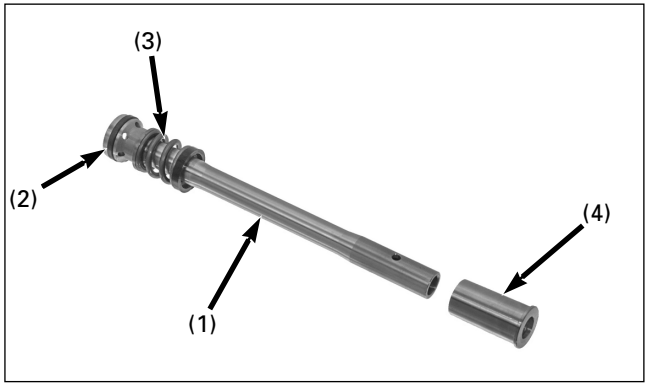
Retirer la pièce de blocage d'huile du piston de la fourche.

AVERTISSEMENT

Veiller à ne pas endommager la pièce de blocage d'huile.

Retirer l'ensemble du tube plongeur du tube de la fourche.

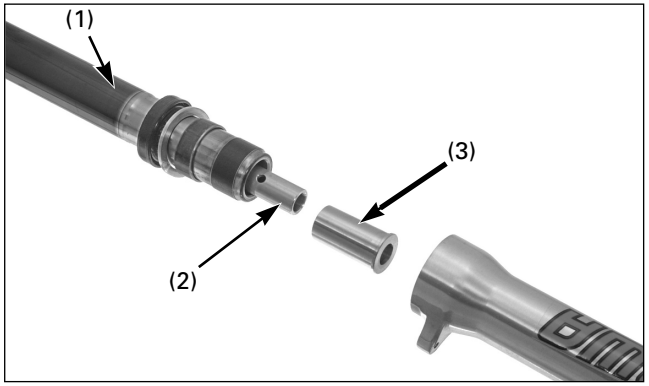
Déposer les éléments suivants en utilisant la même procédure que pour la dépose de l'élément de fourche droit (page 5-3) :
– Bague d'étanchéité
– Jonc de maintien
– Bague de guidage
– Bague de coulissement



(1) TUBE PLONGEUR (2) SEGMENT DU PISTON
(3) RESSORT D'EXTENSION
(4) PIÈCE DE BLOCAGE D'HUILE

Contrôle de l'élément de fourche gauche

Vérifier les éléments suivants (caractéristiques ; page 2-3) :
– Bague de coulissement de la fourche : vérifier si elle est endommagée ou déformée
– Décentrage du tube de fourche
– Longueur libre du ressort de la fourche
– Tube de fourche : vérifier s'il présente des stries, des rayures ou une usure excessive
– Bague de coulissement/jonc de maintien (page 5-5)
– Segment du piston de la fourche : vérifier s'il est usé ou endommagé
– Pièce de blocage d'huile : vérifier si elle est endommagée
– Ressort d'extension: s'assurer qu'il n'est pas endommagé et qu'il ne présente pas des signes de fatigue



(1) TUBE DE FOURCHE
(2) ENSEMBLE DU TUBE PLONGEUR
(3) PIÈCE DE BLOCAGE D'HUILE

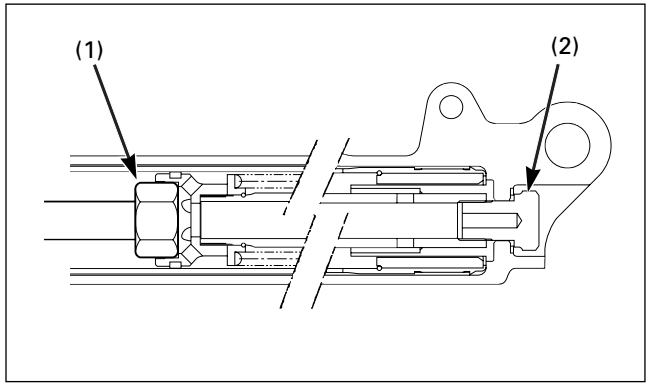
Repose de l'élément de fourche gauche

Avant le montage, nettoyer à fond les pièces avec du dissolvant non inflammable ou ayant un point d'éclair élevé.

Appliquer du liquide de fourche sur le segment du piston.
Installer l'ensemble du tube plongeur dans le tube de la fourche.
Installer la pièce de blocage d'huile dans l'extrémité du tube plongeur.

AVERTISSEMENT

La pièce de blocage d'huile se raye et se déforme facilement. Veiller à ne pas l'endommager lors du montage.



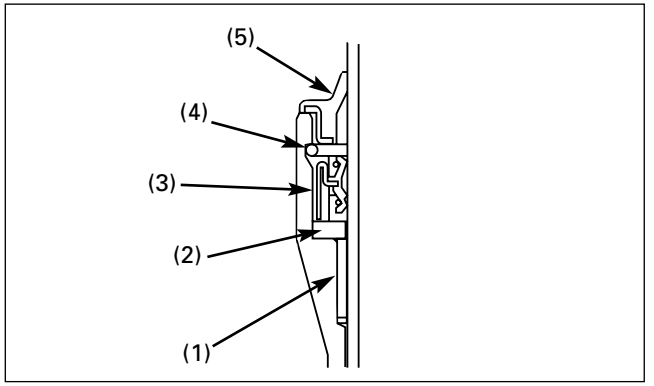
(1) SUPPORT DE LA PIPE D'AMORTISSEMENT DE LA FOURCHE
(2) BOUCHON CENTRAL

Fixer le support de l'axe dans un étau protégé par une cale en bois ou avec des mordaches douces pour éviter de l'endommager.
Ne pas trop serrer l'étau.

Nettoyer le filetage du bouchon central et l'enduire d'un produit frein filet.
Installer le bouchon central avec une rondelle d'étanchéité neuve.
Fixer le tube plongeur au moyen d'un outil spécial, puis serrer le bouchon central au couple de serrage indiqué.

Outil :
Support de la pipe d'amortissement de la fourche
07930–KA50100

Couple de serrage : 34 N·m (3,5 kgf·m)

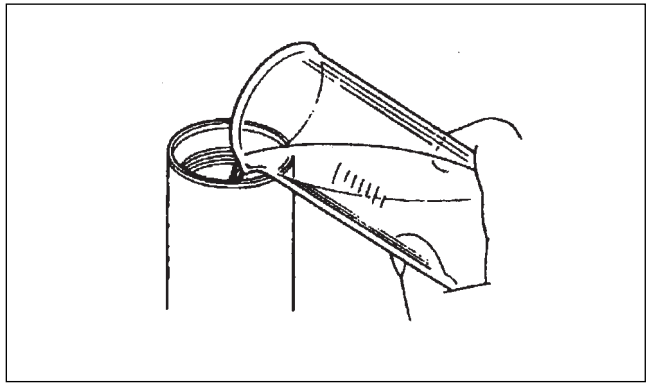


(1) BAGUE DE GUIDAGE (2) JONC DE MAINTIEN
(3) BAGUE D'ÉTANCHÉITÉ (4) EMBASE DE BUTÉE
(5) CACHE-POUSSIÈRE

Installer les pièces suivantes, en utilisant la même procédure que pour l'élément de fourche droit (page 5-5) :
– Bague de coulissement/bague de guidage/bague d'étanchéité neuve/jonc de maintien dans le tube de fourche
– Tube de fourche dans la bague de coulissement de la fourche

Pousser sur la bague de guidage et la bague d'étanchéité avec un outil spécial, jusqu'à ce que la rainure de l'embase de butée soit visible (page 5-6).

Installer l'embase de butée et le cache-poussière.



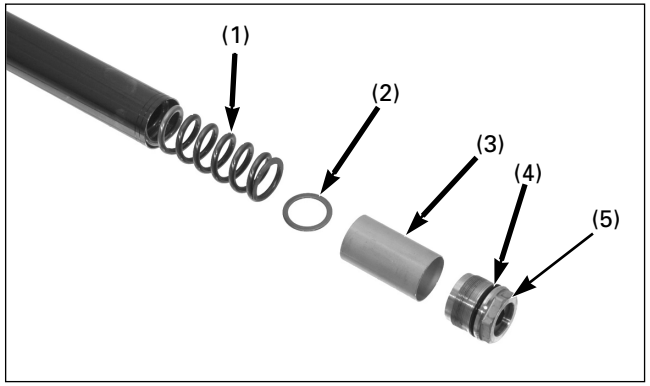
Verser la moitié de la quantité requise de liquide de fourche préconisé dans le tube de fourche.

Liquide de fourche préconisé :
Showa SS05

Actionner 8 à 10 fois, lentement et de haut en bas, le tube de fourche.
Rajouter du liquide en fonction de la contenance indiquée.

Niveau d'huile : 87 mm

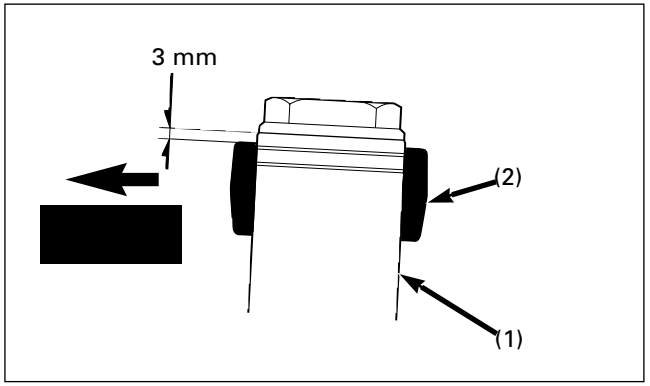
Contenance en huile : 410 cm³



(1) RESSORT DE LA FOURCHE
(2) SIÈGE DU RESSORT
(3) ENTRETOISE D'ÉCARTEMENT
(4) BAGUE D'ÉTANCHÉITÉ (5) BOUCHON DE FOURCHE

Installer le ressort de la fourche, le siège du ressort et l'entretoise d'écartement.

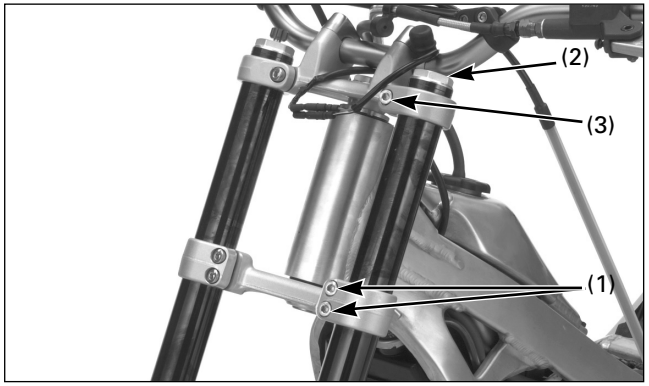
Appliquer du liquide de fourche recommandé sur la bague d'étanchéité neuve, puis visser le bouchon de fourche dans le tube de fourche.



(1) TUBE DE FOURCHE (2) TÉ SUPÉRIEUR

Pose

Installer le tube de fourche.
Soulever la fourche par les tés inférieur et supérieur.
Aligner la position de la fourche de façon à ce que la distance entre la partie supérieure du tube de fourche et la surface supérieure du té supérieur soit de 3 mm, comme indiqué.
Aligner la position du tube de fourche sur la partie avant du té supérieur.



(1) VIS DE BRIDAGE DU TÉ INFÉRIEUR
(2) BOUCHON DE FOURCHE
(3) VIS DE BRIDAGE DU TÉ SUPÉRIEUR

Serrer les vis de bridage du té inférieur au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage : 20 N·m (2,0 kgf·m)

Ne pas trop serrer les vis de bridage : cela pourrait déformer le tube extérieur.
Changer le tube extérieur s'il est déformé.

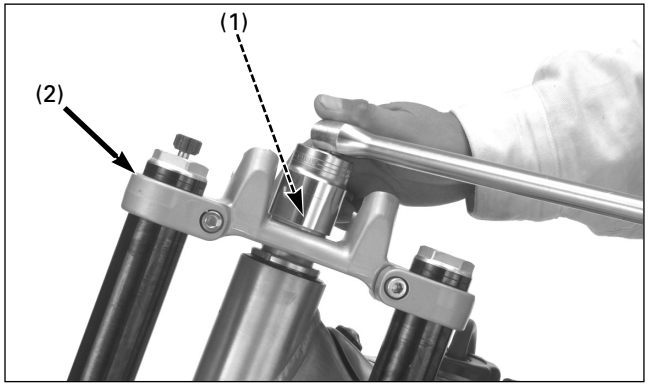
Serrer le bouchon de fourche.

Serrer la vis de bridage du té supérieur au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage : 20 N·m (2,0 kgf·m)

Replacer la précharge du ressort et le régulateur d'extension dans leur position d'origine, comme avant la dépose.

Reposer les pièces suivantes :
– Garde-boue avant
– Roue avant (page 5-2)



(1) BOUCHON DE LA COLONNE (2) TÉ SUPÉRIEUR

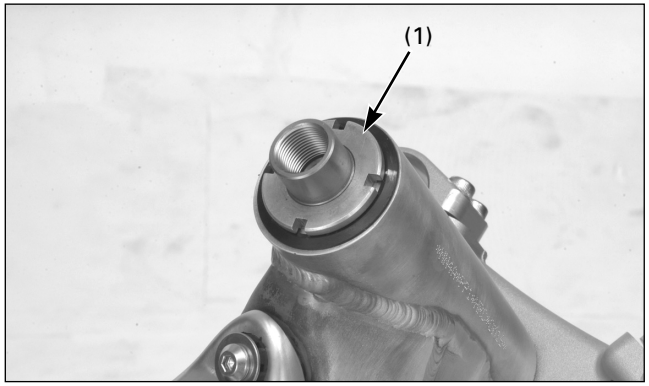
Colonne de direction

Dépose

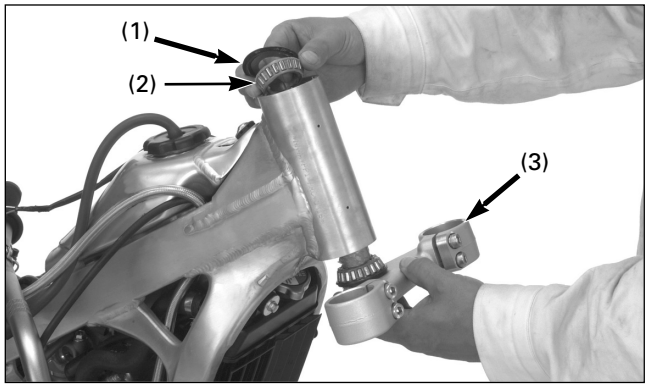
Démonter les pièces suivantes :
– Guidon
– Roue avant (page 5-1)
– Garde-boue avant

Enlever le bouchon de la colonne de direction et la rondelle.

Démonter les tubes de fourche (page 5-3).
Démonter le té supérieur.



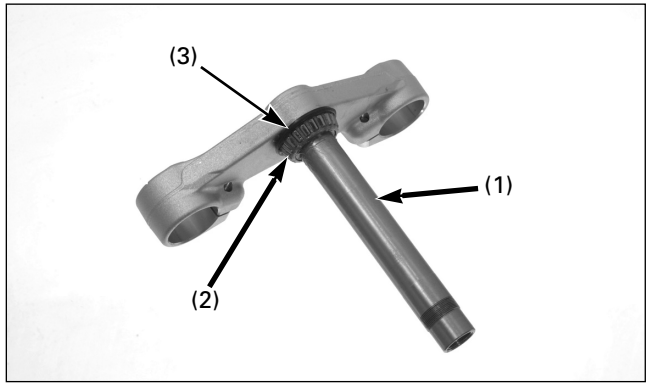
(1) ÉCROU DE RÉGLAGE



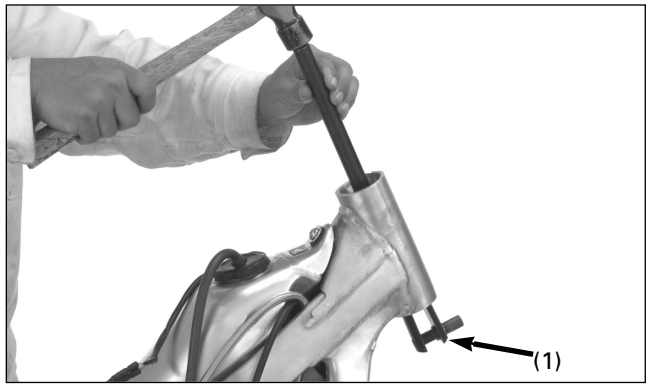
(1) CACHE-POUSSIÈRE
(2) ROULEMENT SUPÉRIEUR (3) COLONNE

Ôter l'écrou de réglage du roulement de la colonne de direction.

Démonter les éléments indiqués, ci-dessous :
– Cache-poussière
– Roulement supérieur
– Colonne de direction/roulement inférieur



(1) COLONNE (2) ROULEMENT INFÉRIEUR
(3) CACHE-POUSSIÈRE

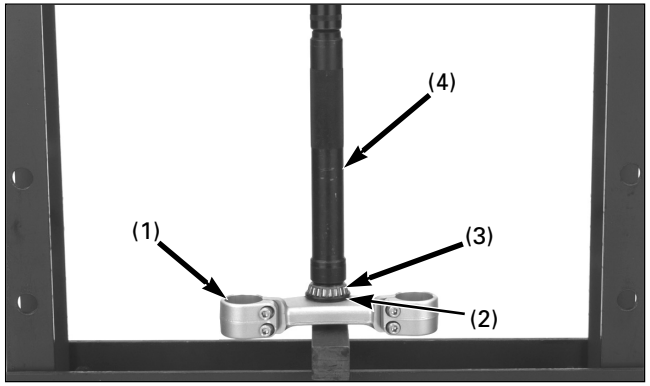


(1) EXTRACTEUR DE RAINURES GUIDES
DE ROULEMENTS

Extraire le roulement inférieur et le cache-poussière de la colonne de direction.

Retirer les rainures guides des roulements supérieur et inférieur de la tête de direction au moyen d'outils spéciaux.

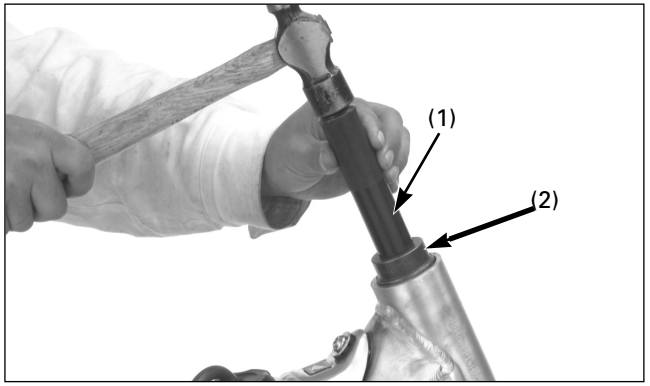
Outil :
Extracteur de rainures guides de roulements
07948-4630100



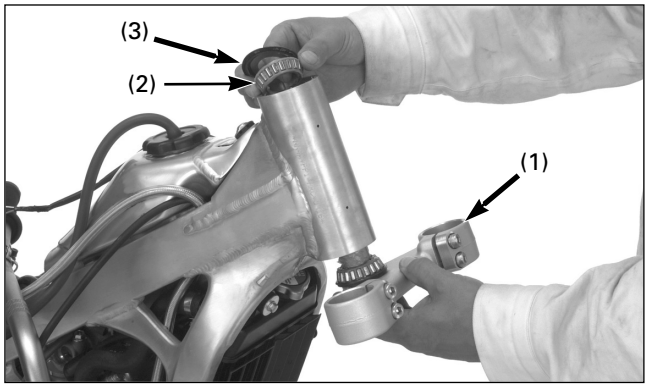
(1) COLONNE (2) CACHE-POUSSIÈRE (3) ROULEMENT
(4) CHASSE-COLONNE DE DIRECTION

Installer le cache-poussière neuf sur la colonne de direction.
Monter le roulement inférieur neuf dans la colonne de direction en utilisant une presse hydraulique et un chasse.

Outil :
Chasse-colonne de direction 07946-4300000



(1) CHASSE (2) ACCESSOIRE

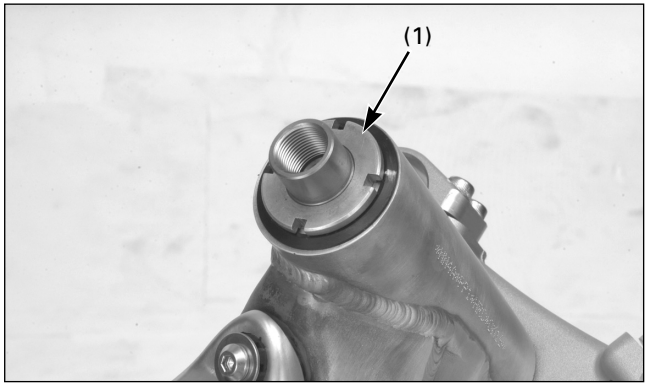


(1) COLONNE (2) ROULEMENT SUPÉRIEUR
(3) CACHE-POUSSIÈRE

Installer les rainures guides de roulement neuves.

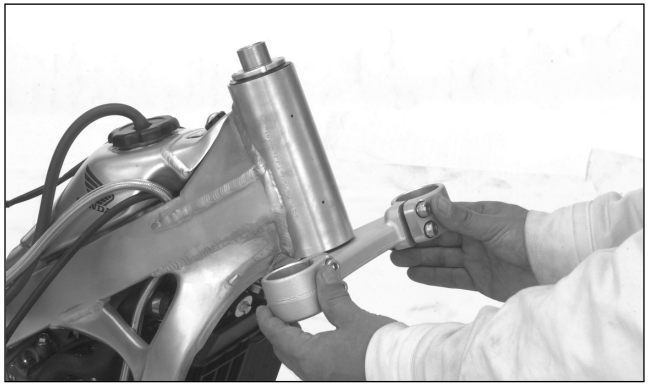
Outils :
Chasse 07749-0010000
Accessoire, 42 x 47 mm 07746-0010300

Remplir de graisse les roulements supérieur et inférieur. Installer la colonne de direction, le roulement supérieur et le cache-poussière.



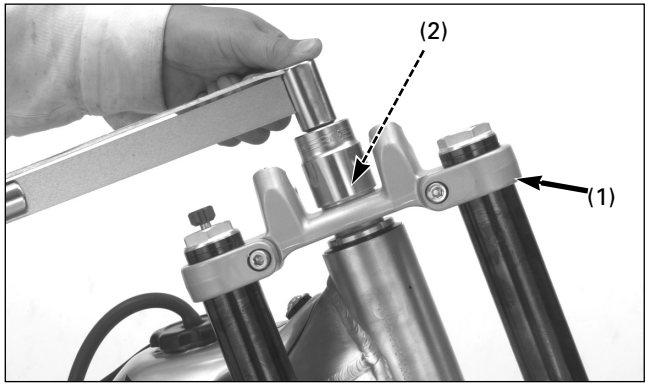
(1) ÉCROU DE RÉGLAGE

Serrer à la main et au maximum l'écrou de réglage du roulement de la colonne.



Faire pivoter la colonne de direction d'un côté à l'autre 5 fois pour asseoir les roulements et resserrer l'écrou de réglage au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage : 5 N·m (0,5 kgf·m)



(1) TÉ SUPÉRIEUR (2) COLONNE DE DIRECTION

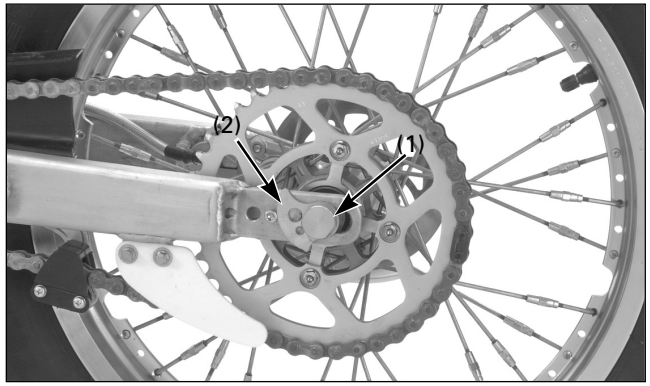
Appliquer de la graisse sur le filetage de l'écrou de la colonne et sur les portées.
Installer le té supérieur, la rondelle et l'écrou de la colonne.
Installer provisoirement les deux tubes de fourche.
Appliquer de la graisse sur le filetage de la vis de bridage du té supérieur et sur les portées.
Installer et serrer les vis de bridage du té supérieur au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage : 20 N·m (2,0 kgf·m)

Serrer l'écrou de colonne au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage : 88 N·m (9,0 kgf·m)

Vérifier de nouveau le réglage de la colonne de direction avant de réinstaller les pièces déposées.



(1) ÉCROU DE RÉGLAGE
(2) AXE

Roue arrière

Dépose

Soulever la roue arrière du sol et soutenir la moto avec un bloc ou un support d'entretien placé sous le moteur.

Démonter les pièces suivantes :
– Écrou de l'axe et tendeur de chaîne secondaire.
– Chaîne secondaire
– Axe, tendeur de chaîne secondaire et roue arrière

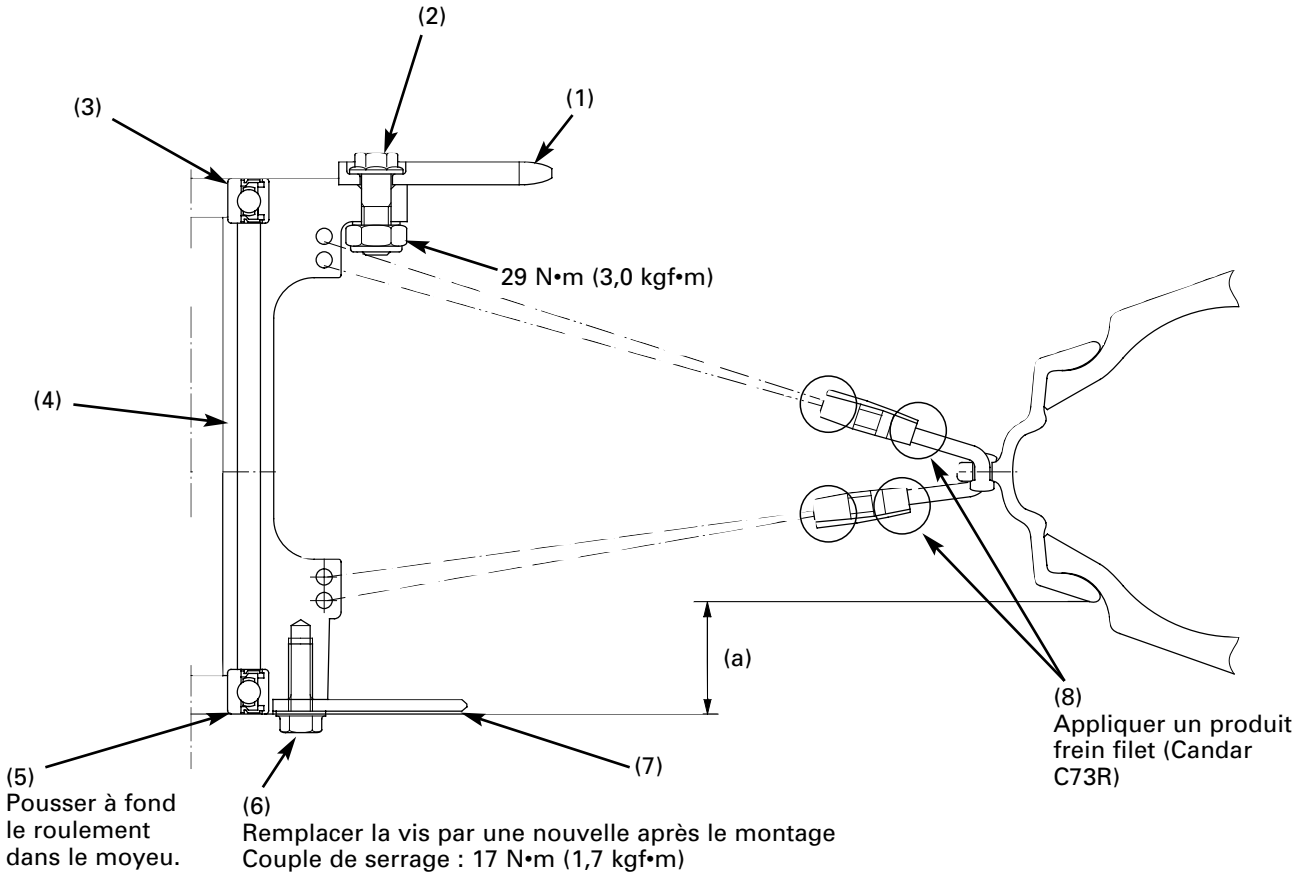
Ne pas actionner la pédale de frein près avoir démonté la roue arrière.
Ceci déplacerait les pistons de l'étrier, ce qui rendrait le montage difficile.

Dépose/repose

⚠ MISE EN GARDE

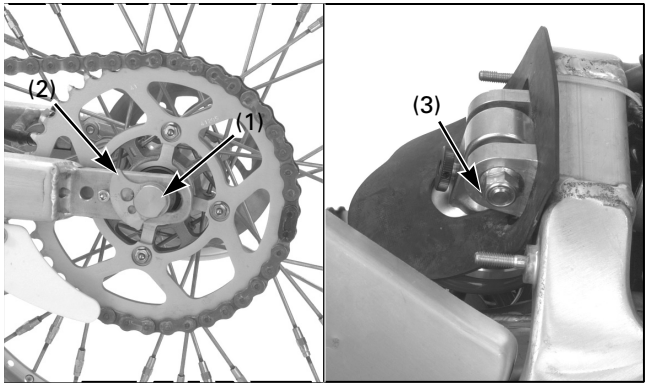
La saleté sur le disque ou la plaquette de frein réduit la capacité de freinage, ce qui pourrait causer de graves blessures, voire la mort.

Jeter les plaquettes sales et nettoyer les disques sales avec un produit dégraissant pour freins de haute qualité.



(1) COURONNE DE TRANSMISSION SECONDAIRE
(2) VIS DE LA COURONNE DE TRANSMISSION SECONDAIRE/ÉCROU
(3) ROULEMENT GAUCHE DE LA ROUE
(4) ENTRETOISE D'ÉCARTEMENT
(5) ROULEMENT DROIT DE LA ROUE
(6) VIS DU DISQUE
(7) DISQUE DE FREIN
(8) RAYON ROUE ARRIÈRE

(A) 30 ± 0,5 mm



(1) AXE (2) TENDEURS
(3) ÉCROU DE L'AXE/RONDELLE

Pose

Installer l'étrier du frein arrière en l'alignant sur la bague de coulissement de l'étrier.

Appliquer une fine couche de graisse sur l'axe.

Reposer soigneusement la roue arrière entre le bras oscillant en veillant à ne pas endommager le disque.
Insérer l'axe arrière dans le tendeur gauche de chaîne, l'entretoise latérale et la roue.

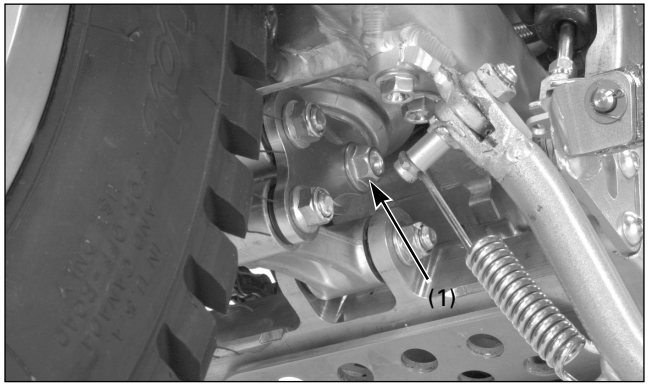
Appliquer de la graisse sur le filetage de l'écrou de l'axe et sur les portées.
Remonter le tendeur droit de la chaîne et l'écrou de l'axe.

Monter la chaîne secondaire.
Si le circlip de retenue du maillon de jonction a été retiré, remonter la chaîne secondaire avec l'extrémité du circlip fermée dans le sens de rotation de la roue.

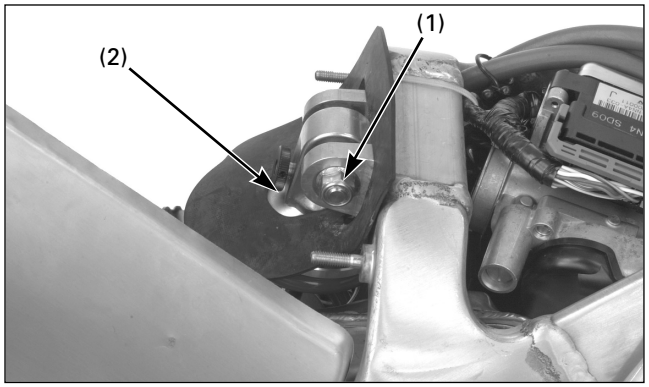
Vérifier et régler la flèche de la chaîne secondaire (page 3-8).

Serrer l'écrou de l'axe.

Couple de serrage : 69 N·m (7,0 kgf·m)



(1) VIS/ÉCROU DE MONTAGE INFÉRIEUR

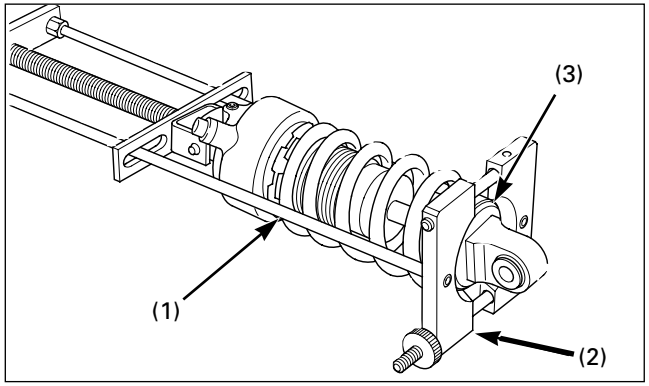


(1) ÉCROU/VIS DE MONTAGE SUPÉRIEUR
(2) AMORTISSEUR

Amortisseur

Dépose

Démonter le boîtier du filtre à air.
Soulever la roue arrière du sol et soutenir la moto avec un bloc ou un support d'entretien placé sous le moteur.
Enlever la vis/écrou de montage inférieur de l'amortisseur.
Enlever la vis/écrou de montage supérieur et l'amortisseur.



(1) COMPRESSEUR DE RESSORTS
(2) ACCESSOIRE
(3) BUTÉE DU SIÈGE DU RESSORT

Dépose

Desserrer le contre-écrou et la molette de réglage du ressort.
Démonter les entretoises de montage inférieures.
Placer l'amortisseur dans le compresseur de l'amortisseur et dans son accessoire.

Outils :

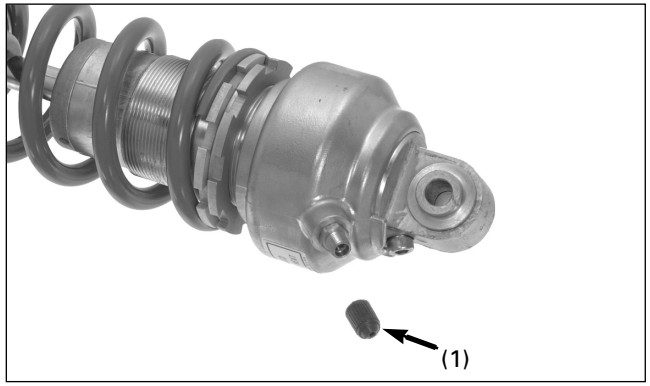
Compresseur d'amortisseurs	**07GME-0010000**
– Accessoire du compresseur	**07959–MB10000**

Démonter l'embase de butée, le siège du ressort et le ressort.

Contrôle

Vérifier les éléments suivants (caractéristiques, page 2-3) :
– Roulements sphériques inférieur et supérieur : vérifier s'ils sont usés ou endommagés.
– Ressort : mesurer la longueur libre et vérifier s'il est endommagé
– Amortisseur : s'assurer que la pipe d'amortissement ne présente pas de fuite d'huile

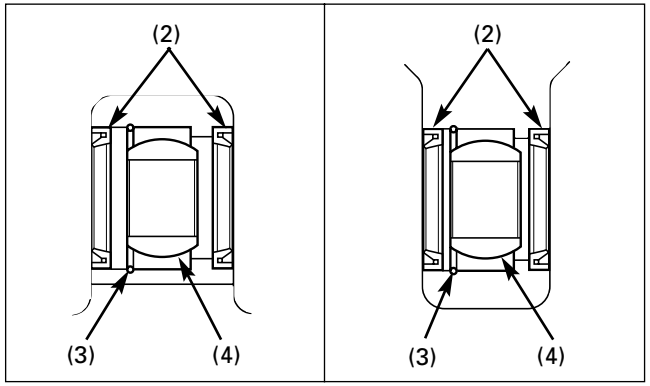
Changer l'ensemble de l'amortisseur en cas de fuite d'huile.



(1) BOUCHON DE LA SOUPAPE

Procédure pour libérer l'azote
Ôter le bouchon de la soupape à air, appuyer sur la queue de la soupape et libérer l'azote de l'amortisseur jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de pression.

Avant de jeter l'amortisseur, libérer l'azote qu'il contient. Toujours porter une protection adéquate pour les yeux. Diriger la soupape de façon à être hors de portée de celle-ci et éviter toute projection dans les yeux.



(2) CACHE-POUSSIÈRE
(3) EMBASE DE BUTÉE (4) ROULEMENT SPHÉRIQUE

Remplacement du roulement sphérique

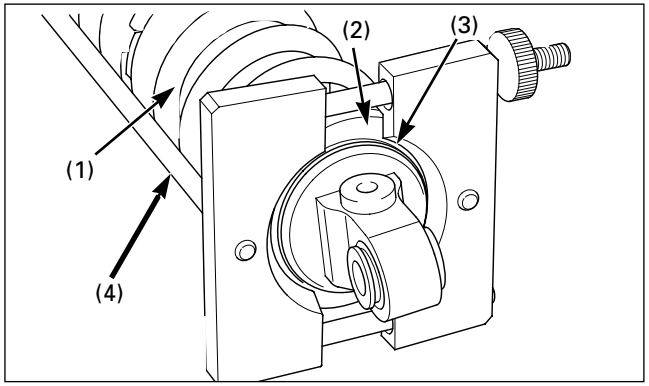
Démonter les entretoises et les cache-poussière.
S'assurer que le roulement sphérique fonctionne en douceur et qu'il n'est pas endommagé.

Démonter l'embase de butée.
Pousser au moyen d'un outil spécial sur le roulement sphérique pour l'extraire.

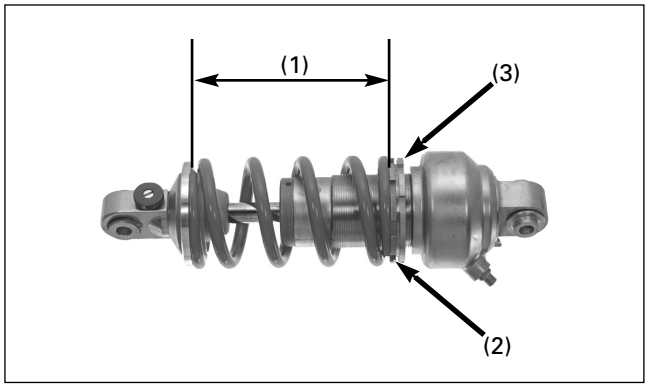
Outil :
Chasse-roulements sphériques 07HMF-KS60100

Introduire un roulement sphérique neuf dans le bras de l'amortisseur et bien l'asseoir en utilisant le même outil. Installer l'embase de butée neuve dans la rainure.

Appliquer de la graisse sur les lèvres des cache-poussière. Remonter les cache-poussière et les entretoises.



(1) RESSORT (2) SIÈGE DU RESSORT
(3) EMBASE DE BUTÉE (4) COMPRESSEUR



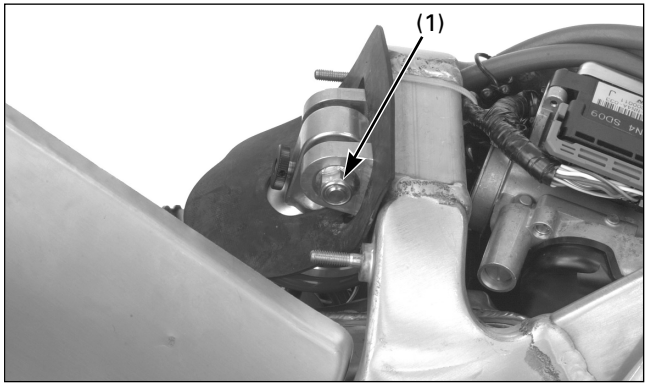
(1) LONGUEUR DE PRÉCHARGE
(2) MOLETTE DE RÉGLAGE
(3) CONTRE-ÉCROU

Pose

Le montage s'effectue dans l'ordre inverse de la dépose.

Régler la longueur de précharge du ressort (page 2-3). Fixer la molette de réglage du ressort et serrer le contre-écrou au couple de serrage indiqué.

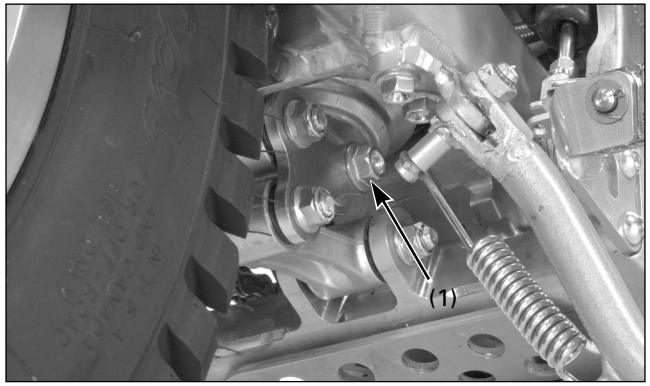
Couple de serrage : 49 N·m (5,0 kgf·m)



(1) ÉCROU/RONDELLE/VIS DE FIXATION SUPÉRIEURE

Pose

Remonter l'amortisseur sur le cadre et installer la vis de fixation supérieure par le côté gauche.
Monter la rondelle et l'écrou.

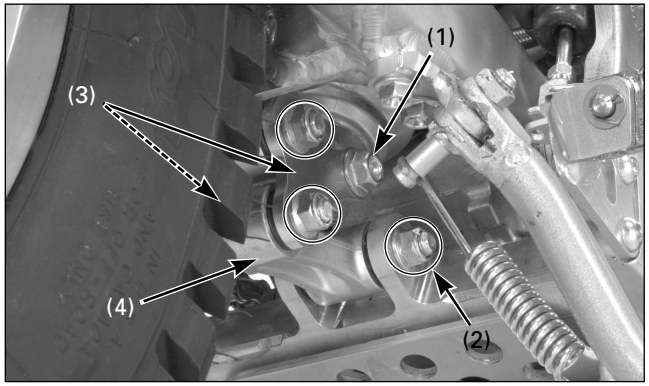


(1) VIS/ÉCROU DE MONTAGE INFÉRIEUR

Déplacer le bras oscillant en alignant la fixation inférieure, puis poser la vis de fixation inférieure par le côté gauche.

Installer et serrer les écrous de fixation inférieur et supérieur au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage :
Vis de fixation supérieure : 39 N·m (4,0 kgf·m)
Vis de fixation inférieure : 39 N·m (4,0 kgf·m)



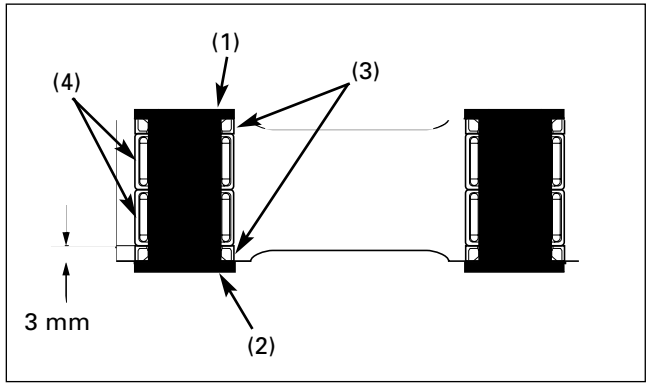
(1) VIS/ÉCROU DE FIXATION INFÉRIEUR
(2) VIS/ÉCROUS
(3) PLAQUES DE BIELLETTE
(4) BIELLETTE

Articulation de l'amortisseur

Dépose

Soulever la roue arrière du sol avec un bloc ou un support d'entretien placé sous le moteur.

Démonter les pièces suivantes :
– Vis/écrou de fixation inférieur de la suspension arrière
– Vis/écrou de montage de la plaque de biellettes sur la biellette de l'amortisseur
– Vis/écrou de fixation des plaques de biellette sur le bras oscillant
– Plaques de biellettes de l'amortisseur
– Vis six pans/écrou de montage de la biellette de l'amortisseur sur le cadre
– Biellette de l'amortisseur



(1) DOUILLE DE L'AXE DE PIVOTEMENT A
(2) DOUILLE DE L'AXE DE PIVOTEMENT B
(3) CACHE-POUSSIÈRE (4) ROULEMENTS À AIGUILLES

Remplacement du roulement à aiguilles

Démonter les douilles des axes de pivotement et les cache-poussière.
S'assurer que les roulements à aiguilles de la biellette de l'amortisseur ne sont pas endommagés.

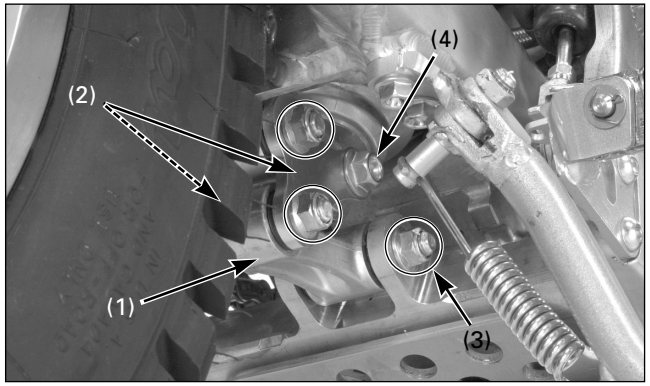
Démonter les roulements à aiguilles de la biellette de l'amortisseur au moyen d'un outil spécial.

Outil :
Chasse-roulements 07946-MJ00000

Introduire le roulement à aiguilles neuf dans la biellette de l'amortisseur et le placer à 3 mm au-dessous de la surface de la biellette de l'amortisseur, en utilisant un outil spécial des deux côtés.
Placer le roulement avec le côté du repère tourné vers l'extérieur.

Outil :
Chasse-roulements 07946-MJ00000

Appliquer de la graisse à usage multiple sur les douilles et sur les lèvres du cache-poussière.
Remonter les cache-poussière et les douilles des axes de pivotement.



(1) ARTICULATION DE L'AMORTISSEUR
(2) PLAQUES DE BIELLETTE
(3) VIS/ÉCROUS
(4) VIS/ÉCROU DE FIXATION INFÉRIEUR

Pose

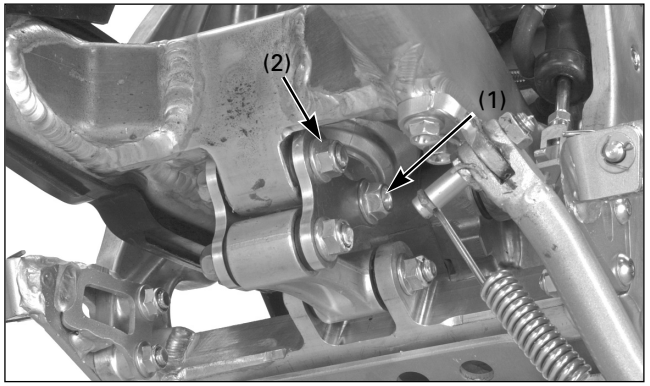
Reposer les pièces suivantes :
– Biellette de l'amortisseur
– Vis six pans/écrou de montage de la biellette de l'amortisseur sur le cadre
– Plaques de biellette
– Vis/écrou de fixation des plaques de biellette sur le bras oscillant
– Vis/écrou de montage de la plaque de biellette de l'amortisseur sur la biellette
– Vis/écrou de montage inférieur de la suspension arrière

Serrer la plaque de biellette et les écrous de la biellette de l'amortisseur au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage : 39 N·m (4,0 kgf·m)

Serrer l'écrou de fixation inférieur de la suspension arrière au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage : 39 N·m (4,0 kgf·m)

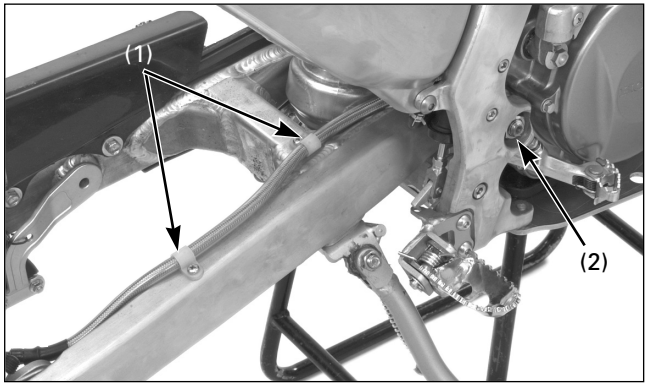


(1) VIS/ÉCROU DE FIXATION INFÉRIEUR DE L'AMORTISSEUR
(2) VIS/ÉCROU DE MONTAGE DE LA PLAQUE DE BIELLETTES DE L'AMORTISSEUR SUR LE BRAS OSCILLANT

Bras oscillant

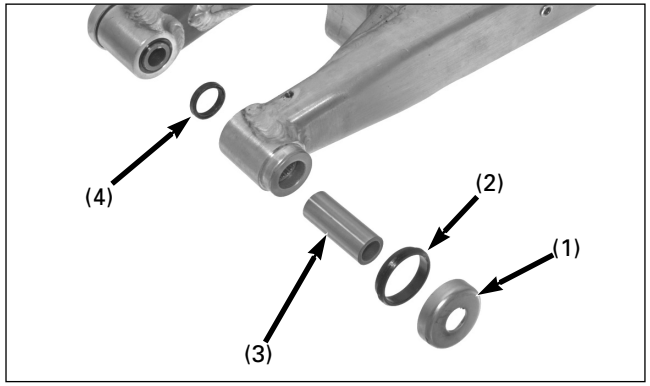
Dépose

Démonter les pièces suivantes :
– Roue arrière (page 5-15)
– Vis/écrou de montage inférieur de l'amortisseur
– Vis/écrou de fixation des plaques de biellette sur le bras oscillant



(1) COLLIERS DU FLEXIBLE DE FREIN
(2) VIS/ÉCROU DE L'AXE DE PIVOTEMENT DU BRAS OSCILLANT

Démonter les pièces suivantes :
– Vis du collier du flexible de frein
– Étrier du frein arrière
– Vis/écrou de l'axe de pivotement du bras oscillant et ensemble du bras oscillant

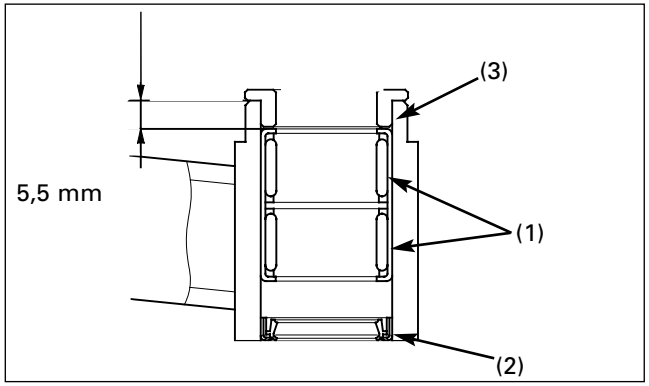


(1) COUVERCLE DU CACHE-POUSSIÈRE (2) CACHE-POUSSIÈRE
(3) DOUILLE DE L'AXE DE PIVOTEMENT (4) CACHE-POUSSIÈRE

Dépose

Démonter les pièces suivantes :
– Vis et cache de la chaîne secondaire
– Vis et protection de la couronne de transmission secondaire
– Vis et patin de guidage de la chaîne secondaire
– Tendeur de chaîne
– Couvercles des cache-poussière
– Cache-poussière
– Douilles de l'axe de pivotement
– Bagues de pression

Les remplacer si elles présentent des stries, des rayures ou une usure anormale ou excessive.
S'assurer que les fixations de l'amortisseur et du bras oscillant ne présentent pas des signes de fatigue et qu'elles ne sont pas fissurées ou endommagées.



(1) ROULEMENTS À AIGUILLES (2) CACHE-POUSSIÈRE
(3) BAGUE

Remplacement du roulement de l'axe de pivotement

Changer les roulements du bras oscillant comme un ensemble.

Démonter les roulements de l'axe de pivotement au moyen d'un outil spécial.

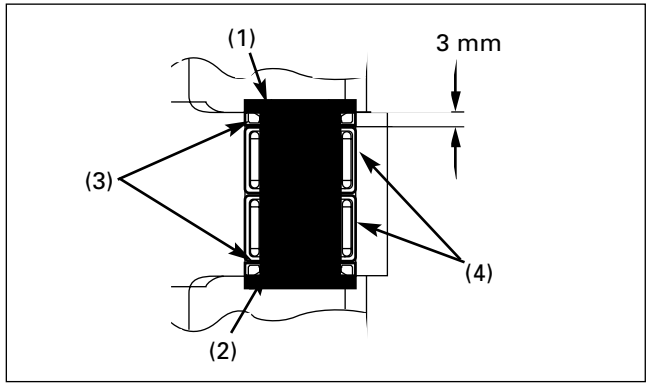
Outil :
Chasse-roulements 07946-KA50000

Introduire le roulement neuf de l'axe de pivotement en utilisant les outils spéciaux.

Outils :
Chasse 07749-0010000
Accessoire, 24 x 26 mm 07746-0010700
Témoin, 20 mm 07746-0040500

Placer le roulement avec le côté du repère tourné vers l'extérieur.
Introduire le roulement à aiguilles et le placer à 5,5 mm au-dessous de l'extrémité du bras oscillant.

Installer les bagues de pression.



(1) DOUILLE DE L'AXE DE PIVOTEMENT A
(2) DOUILLE DE L'AXE DE PIVOTEMENT B
(3) BAGUE D'ÉTANCHÉITÉ (4) ROULEMENTS À AIGUILLES

Remplacement du roulement de l'articulation

Démonter les douilles des axes de pivotement et les cache-poussière.
Démonter les roulements de l'axe de pivotement au moyen d'un outil spécial.

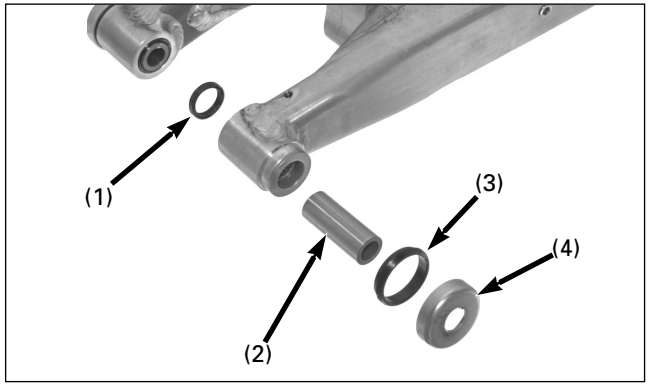
Outil :
Chasse-roulements 07946-MJ00000

Introduire le roulement neuf de l'axe de pivotement en utilisant les outils spéciaux.

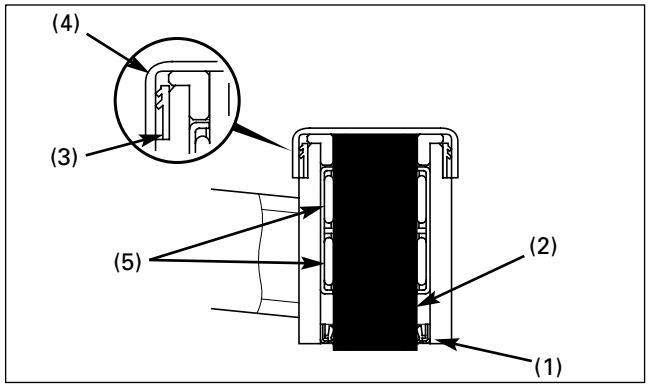
Outil :
Chasse-roulements 07946-MJ00000

Placer le roulement avec le côté du repère tourné vers l'extérieur.
Introduire le roulement à aiguilles et le placer à 3,0 mm au-dessous de l'extrémité du bras oscillant.

Remonter les cache-poussière et les douilles des axes de pivotement.



(1) BAGUE D'ÉTANCHÉITÉ (2) DOUILLE DE L'AXE DE PIVOTEMENT
(3) CACHE-POUSSIÈRE (4) COUVERCLE DU CACHE-POUSSIÈRE

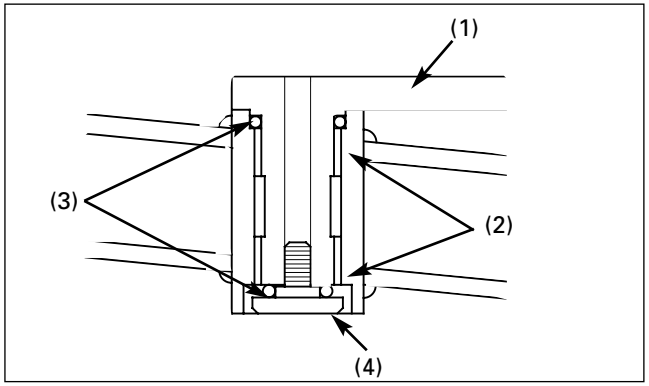


(1) BAGUE D'ÉTANCHÉITÉ (2) DOUILLE DE L'AXE DE PIVOTEMENT
(3) CACHE-POUSSIÈRE (4) COUVERCLE DU CACHE-POUSSIÈRE
(5) ROULEMENTS

Pose

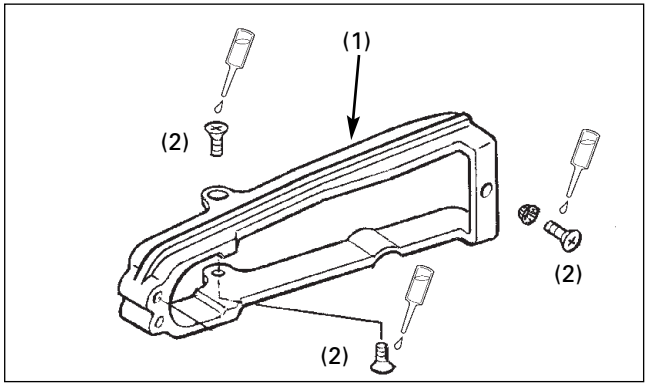
Appliquer de la graisse sur le roulement, sur les douilles de l'axe de pivotement et sur les lèvres des cache-poussière neufs.

Remonter les douilles des axes de pivotement, les cache-poussière et les bouchons des cache-poussière.
Prendre garde au sens du cache-poussière.



(1) TENDEUR DE CHAÎNE (2) MOYEUX
(3) JOINTS TORIQUES (4) VIS DE L'AXE DE PIVOTEMENT

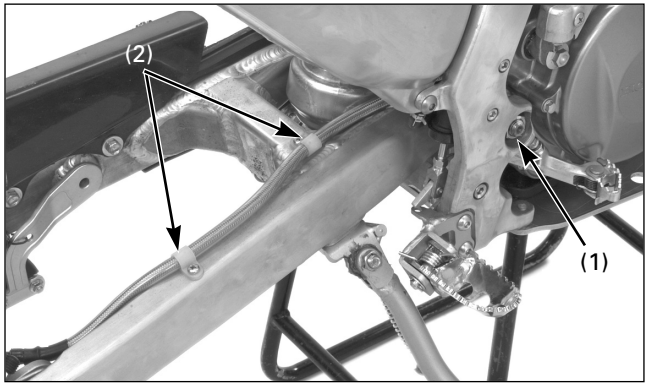
Installer les moyeux de l'axe de pivotement du tendeur de chaîne secondaire dans le bras oscillant.
Poser un joint torique neuf sur l'axe de pivotement du tendeur de chaîne.
Introduire le tendeur de chaîne dans le bras oscillant.
Installer un joint torique neuf et serrer la vis de l'axe de pivotement.



(1) PATIN DE GUIDAGE DE LA CHAÎNE SECONDAIRE
(2) VIS

Remonter les patins de guidage de la chaîne secondaire dans le bras oscillant.
Appliquer un produit frein filet sur le filetage de la vis de patin de guidage de la chaîne secondaire et serrer la vis.

Remettre en place la protection de la chaîne secondaire et serrer les vis.



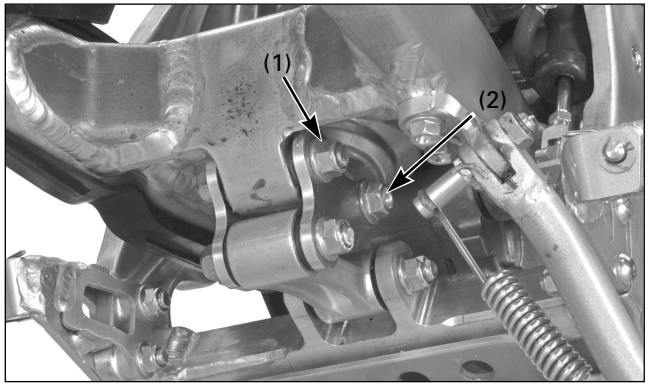
(1) VIS/ÉCROU DE L'AXE DE PIVOTEMENT
(2) COLLIERS DU FLEXIBLE

Pose

Appliquer une fine couche de graisse sur la surface de la vis de l'axe de pivotement du bras oscillant.
Remonter le bras oscillant sur le cadre.
Poser la vis de l'axe de pivotement du bras oscillant par le côté gauche.
Installer et resserrer l'écrou de l'axe de pivotement du bras oscillant au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage : 69 N·m (7,0 kgf·m)

Monter l'étrier de frein dans le patin de guidage du bras oscillant.
Remonter les colliers du flexible du frein et serrer les vis.



(1) VIS/ÉCROU DE MONTAGE DES PLAQUES DES BIELLETTES SUR LE BRAS OSCILLANT
(2) VIS/ÉCROU DE FIXATION INFÉRIEUR DE L'AMORTISSEUR

Reposer les pièces suivantes :
– Vis/écrou de fixation des plaques de biellette au bras oscillant
– Vis/écrou de fixation inférieur de la suspension arrière

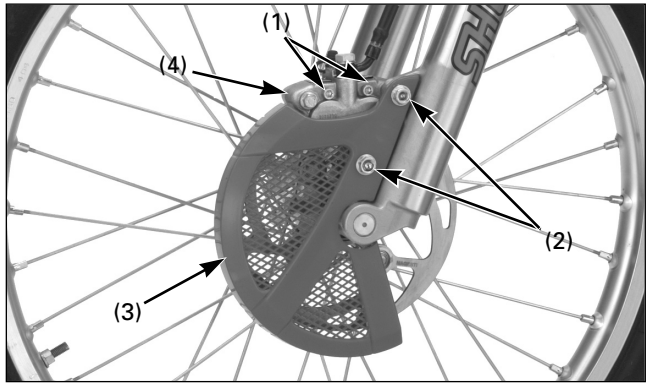
Serrer la vis de la plaque de biellettes.

Couple de serrage : 39 N·m (4,0 kgf·m)

Serrer la vis de fixation inférieure de l'amortisseur au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage : 39 N·m (4,0 kgf·m)

Remonter la roue arrière (page 5-16).



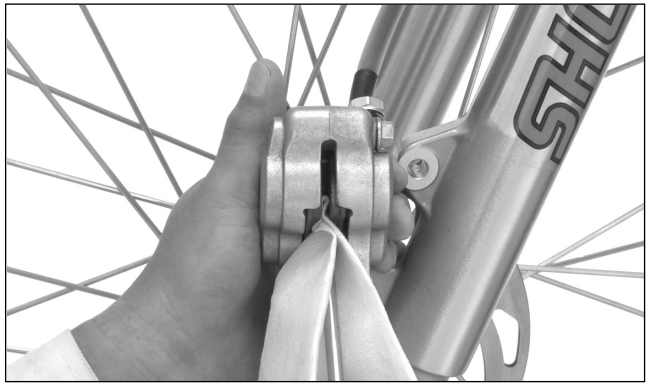
(1) AXE DE MAINTIEN DE PLAQUETTE
(2) VIS (3) COUVERCLE DU DISQUE
(4) ÉTRIER

Remplacement des plaquettes de frein

Nettoyer le disque de frein avec un produit dégraissant de haute qualité s'il est taché d'huile ou de graisse.
Changer les plaquettes de frein si elles sont sales.

Remplacement des plaquettes de frein avant

Desserrer les axes de maintien des plaquettes
Démonter les vis de fixation de l'étrier du frein, le couvercle du disque, les entretoises à épaulement et l'étrier.

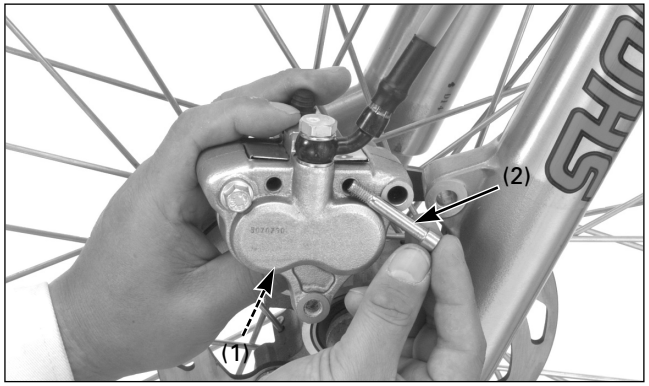




Pousser à fond sur les pistons pour faciliter l'installation des plaquettes de frein neuves.
Vérifier le niveau de liquide de frein dans le réservoir, car cette opération entraîne une hausse du niveau.

Retirer les axes de maintien de la plaquette et la plaquette de frein.

Nettoyer l'intérieur de l'étrier de frein, surtout autour des pistons de l'étrier.



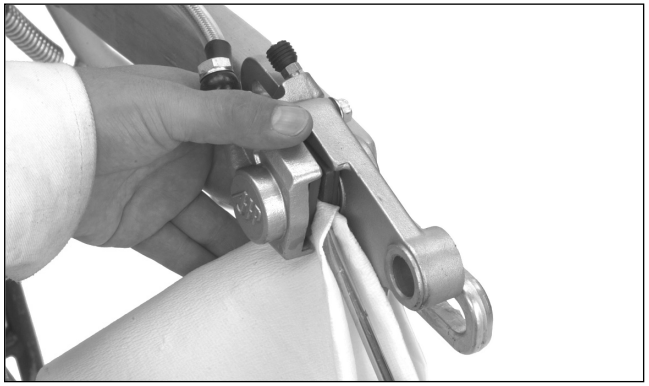
(1) PLAQUETTES NEUVES
(2) AXES DE MAINTIEN DE PLAQUETTE

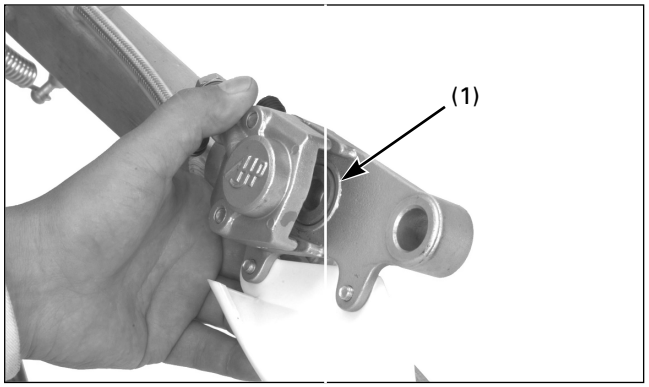
Monter les plaquettes neuves et les fixer avec deux axes de maintien de plaquette.

Remonter l'étrier sur la fourche en introduisant le disque entre les plaquettes, tout en veillant à ne pas endommager ces dernières.
Appliquer un produit frein filet sur les filetages des vis de fixation de l'étrier.
Installer le couvercle du disque, puis poser et resserrer les vis de fixation.

Couple de serrage : 26 N·m (2,7 kgf·m)

Actionner le levier de frein pour asseoir les pistons de l'étrier contre les plaquettes.

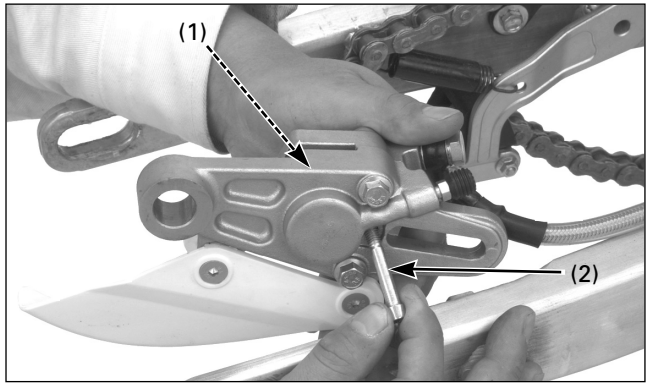




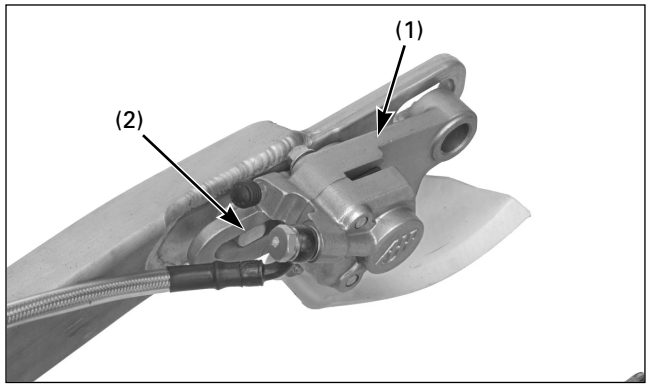
(1) PISTON DE L'ÉTRIER

Remplacement des plaquettes de frein arrière

Démonter la roue arrière (page 5-15).
Pousser à fond sur le piston pour faciliter l'installation des plaquettes de frein neuves.
Vérifier le niveau de liquide de frein dans le réservoir, car cette opération entraîne une hausse du niveau.
Retirer les axes de maintien de la plaquette et la plaquette de frein.
Nettoyer l'intérieur de l'étrier de frein, surtout autour des pistons de l'étrier.



(1) PLAQUETTES DE FREIN
(2) AXE DE MAINTIEN DE PLAQUETTE

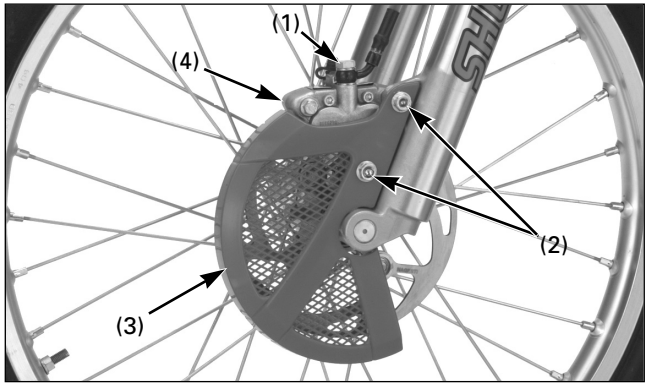


(1) COLLIER DE L'ÉTRIER (2) REBORD/RAINURE

Monter les plaquettes neuves et les fixer avec des axes de maintien de plaquette.

Installer le support de l'étrier de frein en alignant sa rainure sur le rebord du bras oscillant.

Remonter la roue arrière (page 5-16).
Actionner la pédale de frein pour bien asseoir les pistons de l'étrier contre les plaquettes.



(1) VIS D'HUILE (2) VIS DE MONTAGE
(3) COUVERCLE DU DISQUE (4) ÉTRIER DU FREIN

Étrier du frein avant

Dépose :

AVERTISSEMENT

Éviter de renverser du liquide de frein sur les pièces peintes, en plastique ou en caoutchouc.
Toujours couvrir ces pièces avec un chiffon lors de tout travail sur le circuit.

Vidanger le circuit de freinage.
Placer un récipient propre sous l'étrier.

Démonter les pièces suivantes :
– Vis d'huile du flexible du frein
– Rondelles d'étanchéité
– Œillet du flexible du frein
– Vis de fixation de l'étrier
– Couvercle du disque
– Entretoises à épaulement
– Étrier du frein
– Plaquettes de frein (page 5-23)



Contrôle

Nettoyer l'intérieur de l'étrier.
S'assurer que les cylindres de l'étrier ne présentent pas de fuite d'huile.

Si l'une des pièces de l'étrier est endommagée, changer l'ensemble de l'étrier.

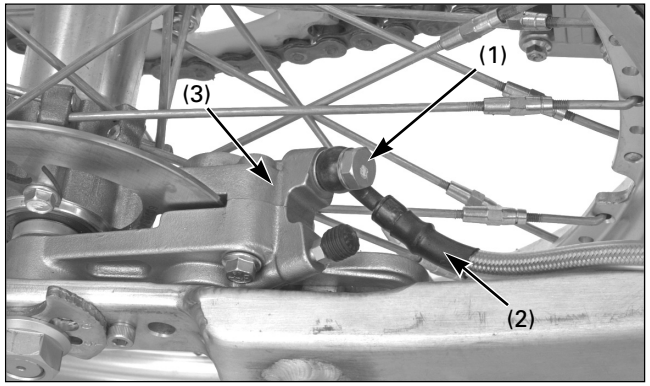
Pose

Appliquer un produit frein filet sur les filetages des vis de fixation de l'étrier.
Installer l'étrier de frein et le couvercle du disque, puis poser et serrer les vis de fixation de l'étrier.

Couple de serrage : 26 N·m (2,7 kgf·m)

Rebrancher le joint de l'œillet du flexible du frein avec deux rondelles d'étanchéité neuves, puis serrer la vis d'huile.

Couple de serrage : 27 N·m (2,8 kgf·m)



(1) VIS D'HUILE (2) FLEXIBLE DU FREIN
(3) ÉTRIER DU FREIN

Étrier du frein arrière

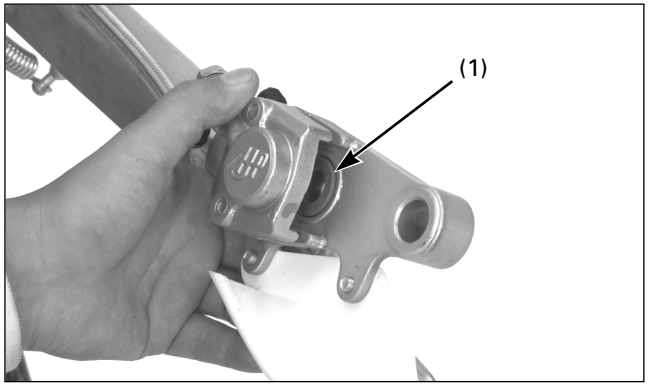
Dépose

AVERTISSEMENT

Éviter de renverser du liquide de frein sur les pièces peintes, en plastique ou en caoutchouc.
Toujours couvrir ces pièces avec un chiffon lors de tout travail sur le circuit.

Vidanger le circuit de freinage.
Placer un récipient propre sous l'étrier.

Démonter les pièces suivantes :
– Vis d'huile du flexible du frein
– Rondelles d'étanchéité
– Œillet du flexible du frein
– Roue arrière (page 5-15)
– Étrier du frein/support
– Plaquettes de frein (page 5-24)



(1) PISTON DE L'ÉTRIER

Contrôle

Nettoyer l'intérieur de l'étrier.
S'assurer que le cylindre de l'étrier ne présente pas de fuite d'huile.

Si l'une des pièces de l'étrier est endommagée, changer l'ensemble de l'étrier.

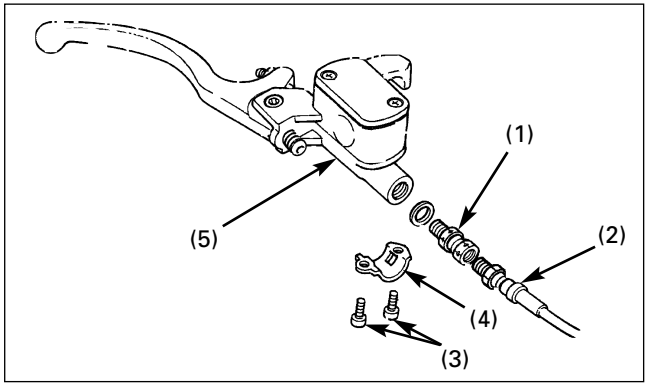
Pose

Monter l'étrier de frein dans le patin de guidage du bras oscillant.
Rebrancher le joint de l'œillet du flexible du frein avec deux rondelles d'étanchéité neuves.

Remonter la roue arrière (page 5-16).

Serrer la vis d'huile au couple de serrage indiqué.

Couple de serrage : 27 N·m (2,8 kgf·m)



(1) VIS D'HUILE (2) FLEXIBLE DU FREIN (3) VIS
(4) SUPPORT (5) MAÎTRE-CYLINDRE

Maître-cylindre avant

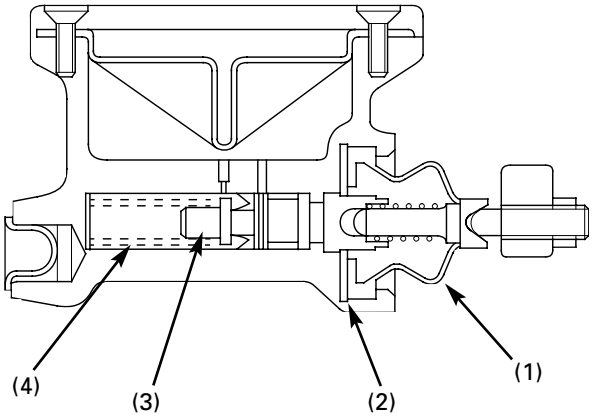
Dépose/repose

AVERTISSEMENT

- *Éviter de renverser du liquide de frein sur les pièces peintes, en plastique ou en caoutchouc. Toujours couvrir ces pièces avec un chiffon lors de tout travail sur le circuit.*
- *Pour démonter la vis du flexible du frein, couvrir l'extrémité des durites pour éviter qu'elles ne se salissent. Fixer les durites pour éviter que le liquide ne s'échappe.*

Vidanger le liquide de frein du circuit hydraulique dans un récipient prévu à cet effet.

Démonter les pièces suivantes :
– Levier de frein
– Vis du flexible du frein et rondelle d'étanchéité
– Œillet du flexible du frein
– Vis du support du maître-cylindre et support
– Maître-cylindre



(1) CACHE-POUSSIÈRE
(2) GOUPILLE
(3) ENSEMBLE DU PISTON
(4) RESSORT

Dépose/repose

AVERTISSEMENT

- *Le piston du maître-cylindre, les cuvettes, le ressort et le circlip doivent être changés en bloc. Ne pas remplacer les pièces individuellement.*
- *Lors de la mise en place des cuvettes, s'assurer que les lèvres ne s'invertissent pas et que le circlip est bien assis dans la rainure.*

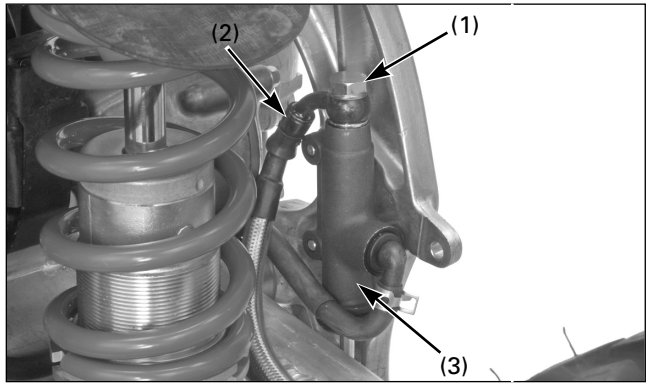
Ôter le circlip et déposer le maître-cylindre.

Contrôle

Vérifier les éléments suivants (caractéristiques ; page 2-4) :
– S'assurer que le maître-cylindre et le piston ne présentent pas de strie, de rayure et qu'ils ne sont pas endommagés.
– D.E. du piston principal et alésage du maître-cylindre

Pose
L'installation s'effectue dans l'ordre inverse de la dépose.

Couple de serrage :
Vis d'huile du flexible du frein : 27 N·m (2,8 kgf·m)
Vis du support du maître-cylindre : 3,2 N·m (0,33 kgf·m)



(1) VIS D'HUILE (2) FLEXIBLE DU FREIN
(3) MAÎTRE-CYLINDRE

Maître-cylindre arrière

Dépose/repose

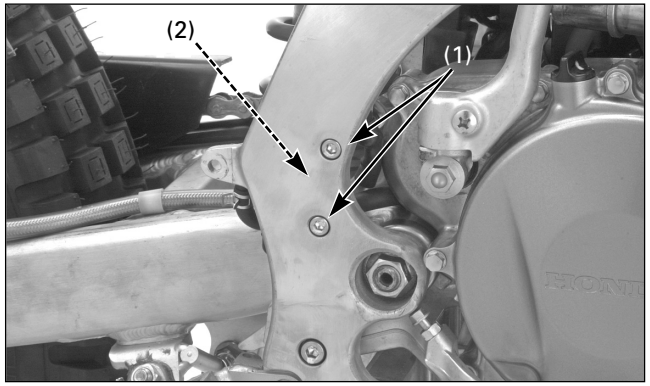
AVERTISSEMENT

- *Éviter de renverser du liquide de frein sur les pièces peintes, en plastique ou en caoutchouc. Toujours couvrir ces pièces avec un chiffon lors de tout travail sur le circuit.*
- *Pour démonter la vis du flexible du frein, couvrir l'extrémité des durites pour éviter qu'elles ne se salissent. Fixer les durites pour éviter que le liquide ne s'échappe.*

Vidanger le liquide de frein du circuit hydraulique dans un récipient prévu à cet effet.

Démonter le boîtier du filtre à air.
Démonter le silencieux du pot d'échappement.
Retirer le réservoir du support.

Enlever la vis d'huile du flexible du frein et débrancher le joint de l'œillet du flexible du frein.



(1) VIS (2) MAÎTRE-CYLINDRE

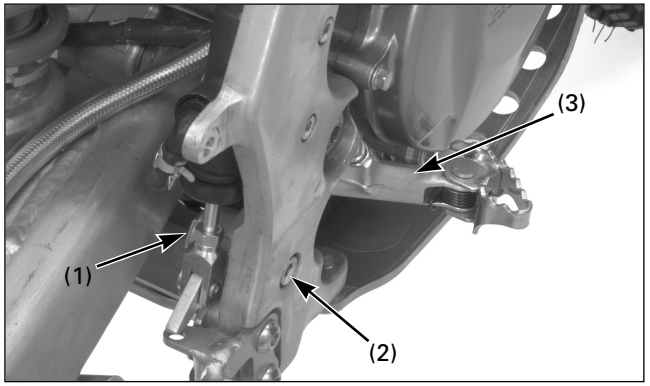
Ôter les vis de fixation et le maître-cylindre.

Pose

L'installation s'effectue dans l'ordre inverse de la dépose.
Rebrancher le joint de l'œillet du flexible du frein avec deux rondelles d'étanchéité neuves, puis serrer la vis d'huile.

Couple de serrage :
Vis d'huile du flexible du frein : 27 N·m (2,8 kgf·m)

Purger l'air du circuit de freinage arrière.

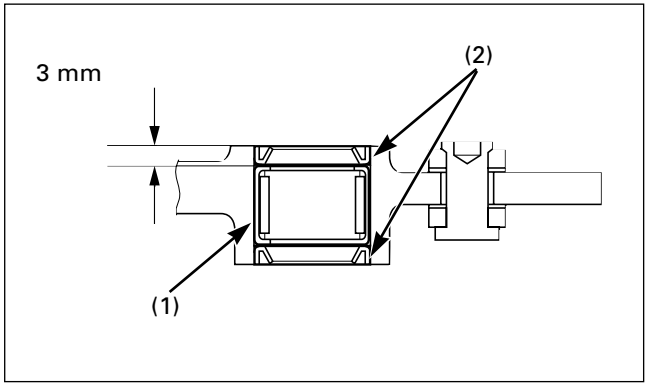


(1) ÉCROU (2) VIS (3) PÉDALE DE FREIN

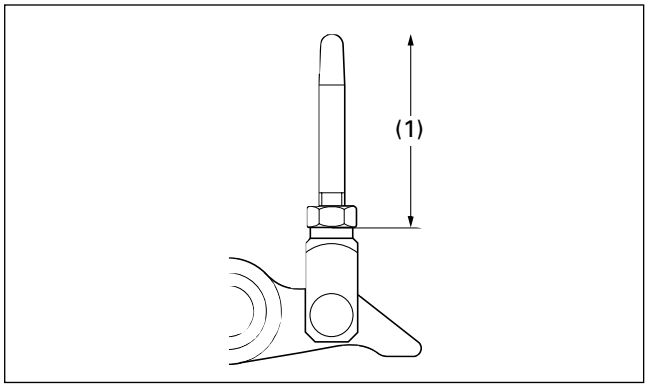
Pédale de frein

Dépose

Enlever la vis et l'écrou de l'axe de pivotement de la pédale de frein.
Démonter la pédale de frein et la douille.



(1) ROULEMENT (2) CACHE-POUSSIÈRE

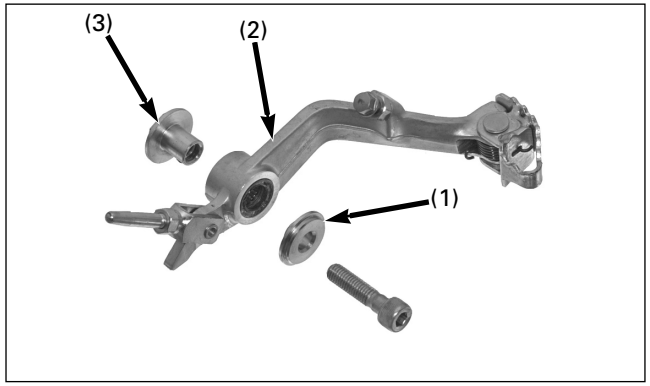


(1) LONGUEUR STANDARD : 35 mm

Remplacement du roulement de l'axe de pivotement

Démonter les cache-poussière.
Déposer le roulement de l'axe de pivotement et introduire le roulement à aiguilles neuf en le plaçant à 3 mm au-dessous de l'extrémité de la pédale.

Régler la hauteur de la pédale de frein en desserrant le contre-écrou et en faisant pivoter la tige-poussoir.
La longueur de la tige-poussoir doit être comprise entre 32,5 et 37,5 mm.

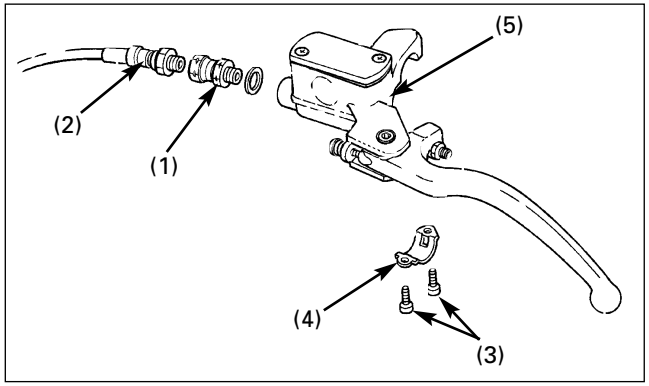


(1) DOUILLE B (2) PÉDALE
(3) DOUILLE A

Pose

Remonter la pédale de frein et les douilles.
Reposer et resserrer l'écrou et la vis de l'axe de pivotement.

Couple de serrage : 29 N·m (3,0 kgf·m)



(1) VIS D'HUILE
(2) DURITE DE L'EMBRAYAGE (3) VIS
(4) SUPPORT (5) MAÎTRE-CYLINDRE

Maître-cylindre d'embrayage

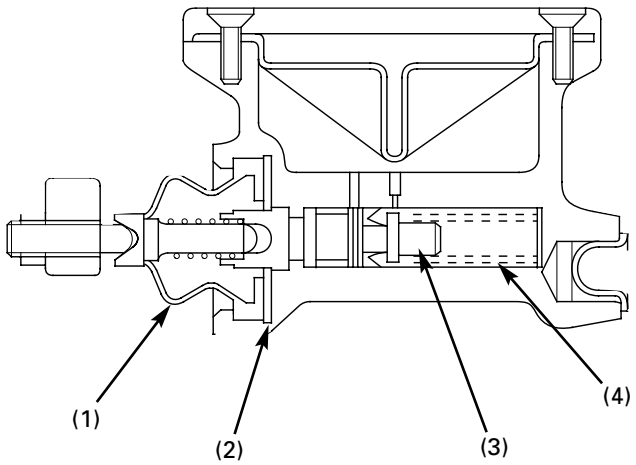
Dépose/repose

AVERTISSEMENT

- *Éviter de renverser du liquide de frein sur les pièces peintes, en plastique ou en caoutchouc. Toujours couvrir ces pièces avec un chiffon lors de tout travail sur le circuit.*
- *Pour démonter la vis de la durite d'embrayage, couvrir l'extrémité de la durite afin d'éviter qu'elle ne se salisse. Fixer la durite pour éviter que le liquide ne s'échappe.*

Vidanger le liquide d'embrayage du circuit hydraulique dans un récipient prévu à cet effet.

Démonter les pièces suivantes :
– Levier d'embrayage
– Vis de la durite d'embrayage et rondelle d'étanchéité
– Œillet de la durite de l'embrayage
– Vis du support du maître-cylindre et support
– Maître-cylindre



(1) CACHE-POUSSIÈRE
(2) GOUPILLE
(3) BLOC DU PISTON
(4) RESSORT

Dépose/repose

AVERTISSEMENT

- *Le piston du maître-cylindre, les cuvettes, le ressort et le circlip doivent être changés en bloc. Ne pas remplacer les pièces individuellement.*
- *Lors de la mise en place des cuvettes, s'assurer que les lèvres ne s'invertissent pas et que le circlip est bien assis dans la rainure.*

Ôter le circlip et déposer le maître-cylindre.

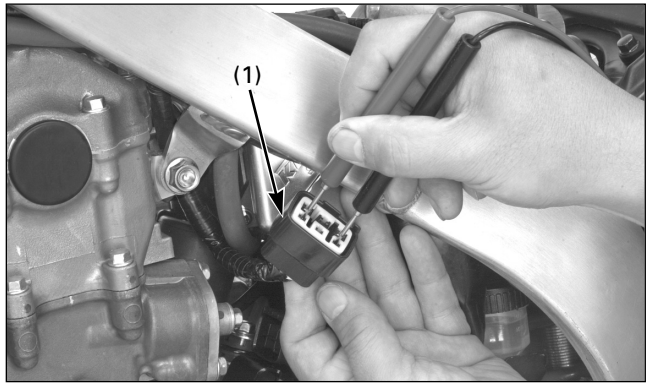
Contrôle

Vérifier les éléments suivants (caractéristiques ; page 2-4) :
– S'assurer que le maître-cylindre et le piston ne présentent pas de strie, de rayure et qu'ils ne sont pas endommagés.
– D.E. du piston principal et alésage du maître-cylindre

Pose
L'installation s'effectue dans l'ordre inverse de la dépose.

Couple de serrage :
Vis d'huile de la durite d'embrayage :
20 N·m (2,0 kgf·m)
Vis du support du maître-cylindre :
3,2 N·m (0,33 kgf·m)

Notes



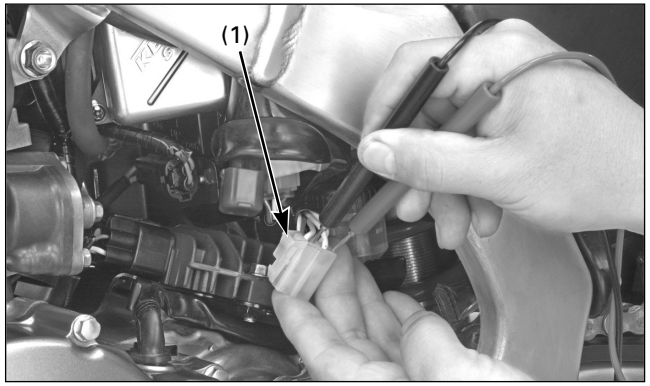
(1) CONNECTEUR 6P (NOIR)

Contrôle du système de charge

Bobine de charge de l'alternateur

Déconnecter le connecteur 6P (noir) du redresseur/régulateur.
Mesurer la résistance entre les bornes jaunes du connecteur latéral de l'installation électrique.

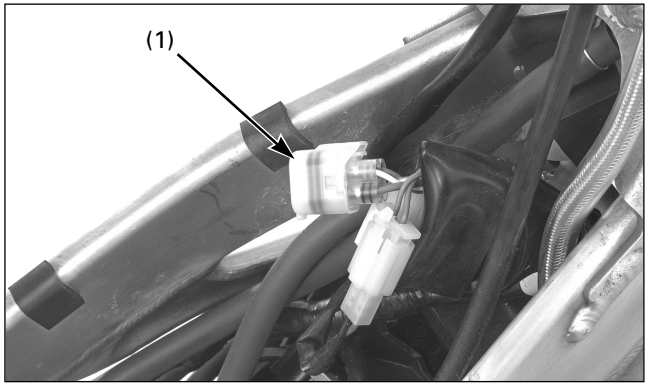
Standard : 0,7-1,0 ohms (20 ºC)



(1) CONNECTEUR 3P (NATUREL)

Si la résistance n'est pas conforme aux spécifications, déconnecter le connecteur 3P (naturel) et mesurer la résistance entre les bornes jaunes du connecteur latéral de l'alternateur.

Si la résistance mesurée au niveau du connecteur 6P (noir) du redresseur/régulateur est incorrecte et celle du connecteur 3P (naturel) est correcte, vérifier l'installation électrique.
Si la résistance est encore hors spécifications, remplacer l'ensemble du stator.

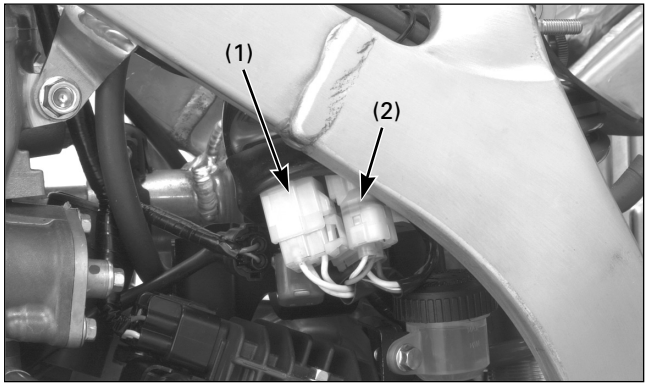


(1) CONNECTEUR 4P (NATUREL)

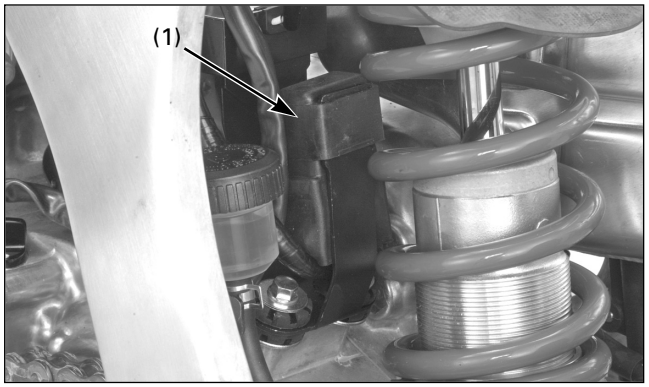
Contrôle de la tension régulée

Déconnecter le connecteur d'alimentation 4P (naturel).
Brancher le voltmètre numérique sur les bornes rouge (+) et verte (-).
Faire démarrer le moteur et vérifier la tension régulée.

Standard : 13,5 – 14,5 V/1 800 min^{-1} (tr/min)



(1) CONNECTEUR 3P (NATUREL)
(2) CONNECTEUR 2P (NATUREL)



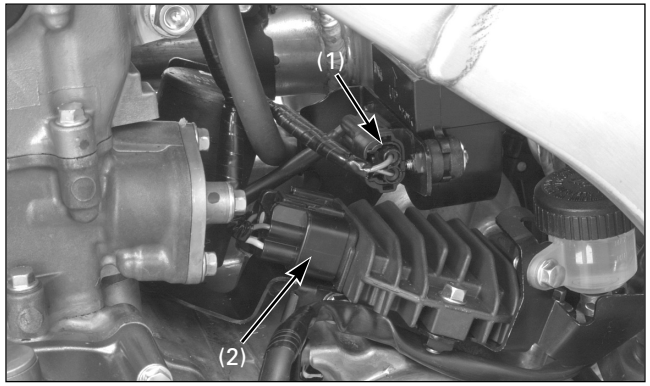
(1) RELAIS DU MOTEUR DE VENTILATEUR

Dépose/installation du redresseur/régulateur

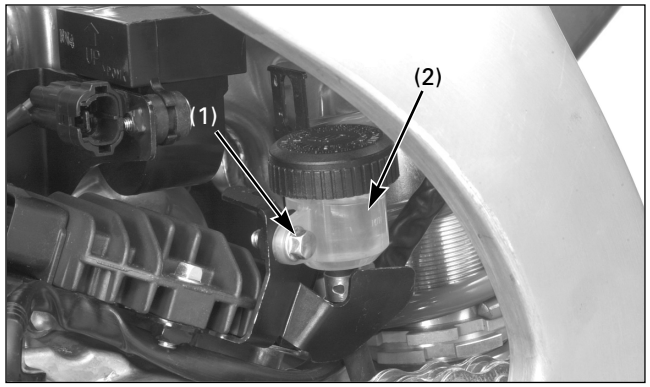
Retirer le corps de l'accélérateur (page 4-10).

Déconnecter le connecteur 3P (blanc) de l'alternateur et le connecteur 2P (naturel) du générateur d'impulsions d'allumage.

Retirer le relais du moteur de ventilateur de son support.



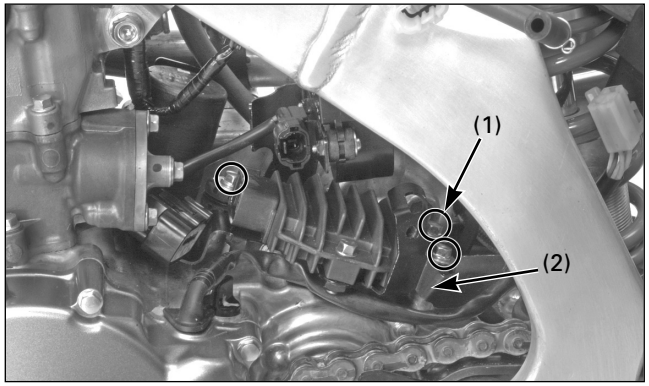
(1) CONNECTEUR 2P (NOIR)
(2) CONNECTEUR 6P (NOIR)



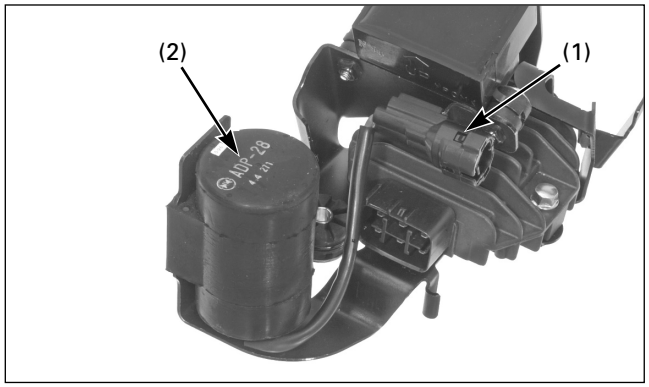
(1) VIS
(2) RÉSERVOIR DE LIQUIDE DE FREIN

Déconnecter le connecteur 2P (noir) du condensateur et les connecteurs 6P (noir) du redresseur/régulateur.

Enlever la vis de montage du réservoir du liquide de frein arrière.



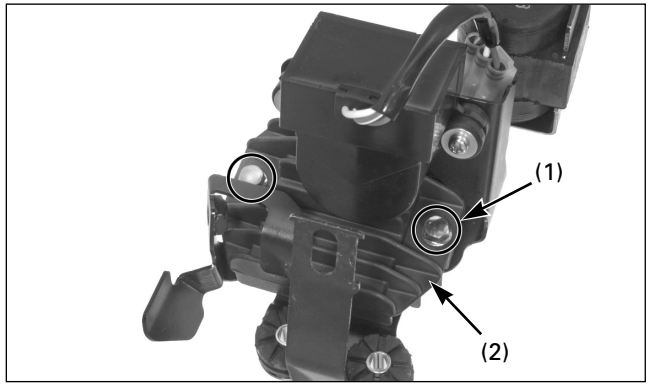
(1) VIS
(2) ENSEMBLE HACHEUR DE TENSION ÉLECTRIQUE



(1) CONNECTEUR 2P (NOIR)
(2) CONDENSATEUR

Dévisser les vis de montage du hacheur de tension électrique et retirer ensuite l'ensemble hacheur du cadre.

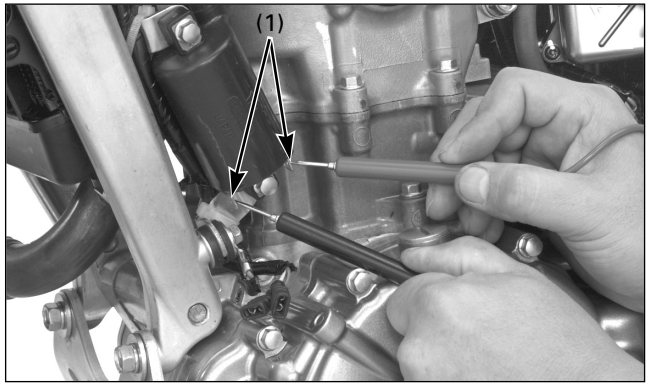
Déconnecter le connecteur 2P (noir) du condensateur puis séparer le condensateur du hacheur de tension électrique.



(1) VIS
(2) REDRESSEUR/RÉGULATEUR

Retirer les vis et le redresseur/régulateur du hacheur de tension électrique.

Remonter le redresseur/régulateur et le condensateur dans l'ordre inverse de la dépose.



(1) BORNES PRIMAIRES

Contrôle du système d'allumage

Contrôle de la bobine d'allumage

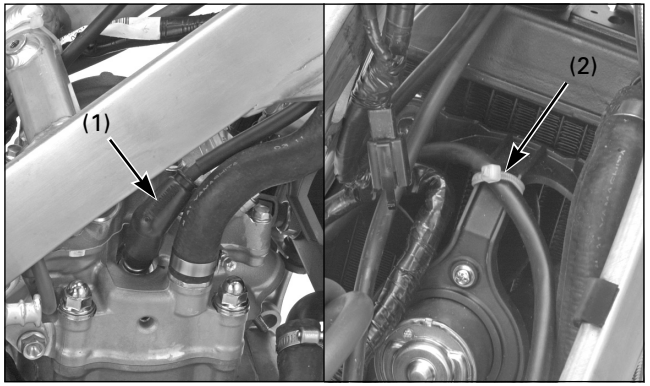
Mesurer la résistance de la bobine primaire d'allumage entre les bornes primaires.

Standard : 2,6-3,2 ohms (20 ºC)

Mesurer la résistance de la bobine secondaire.

Standard :
Avec capuchon de bougie : 17,3 -22,8 kilohms (20 ºC)
Sans capuchon de bougie : 13,5 -16,5 kilohms (20 ºC)

Changer la bobine d'allumage si la résistance est hors spécifications (page 2-9).

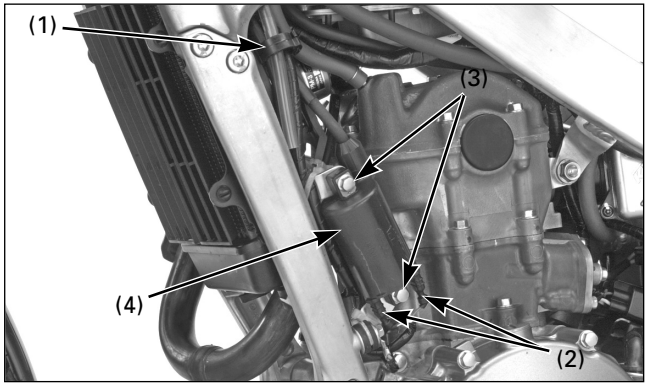


(1) CAPUCHON DE BOUGIE
(2) BRIDE

Dépose/installation

Démonter l'ensemble injecteur/réservoir d'essence.

Débrancher le capuchon de la bougie.
Enlever la bride et libérer le câble de la bougie du support du moteur de ventilateur.

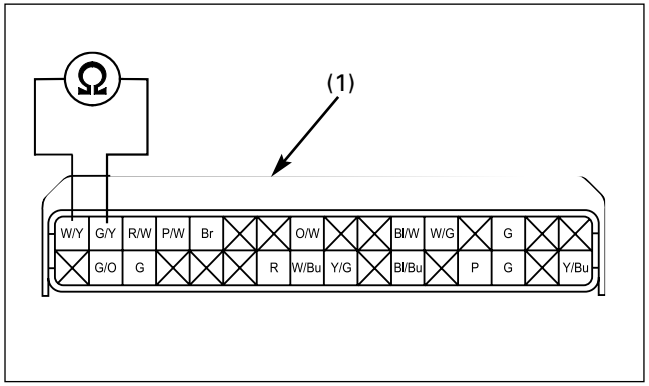


(1) SERRE-CÂBLES
(2) CÂBLES PRIMAIRES (3) VIS
(4) BOBINE D'ALLUMAGE

Retirer le serre-câbles.

Débrancher le câble primaire de la bobine d'allumage.
Retirer les vis de montage et la bobine d'allumage.

L'installation s'effectue dans l'ordre inverse de la dépose.
Remettre correctement le câble de la bougie et le fixer avec la bride.

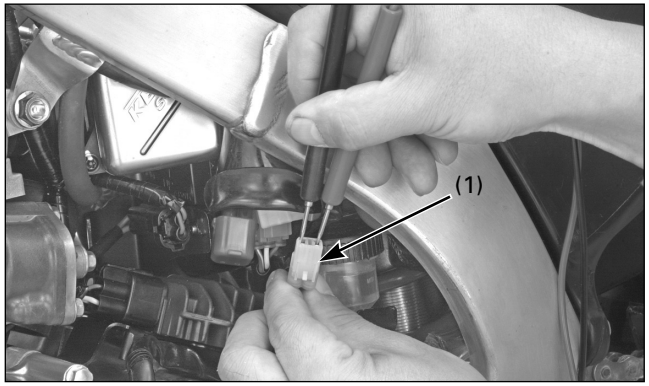


(1) CONNECTEUR 32P (NOIR)

Contrôle du générateur d'impulsions d'allumage

Vérifier la résistance de la bobine d'allumage sur le connecteur 32P (noir) de l'ECM (page 6-5).

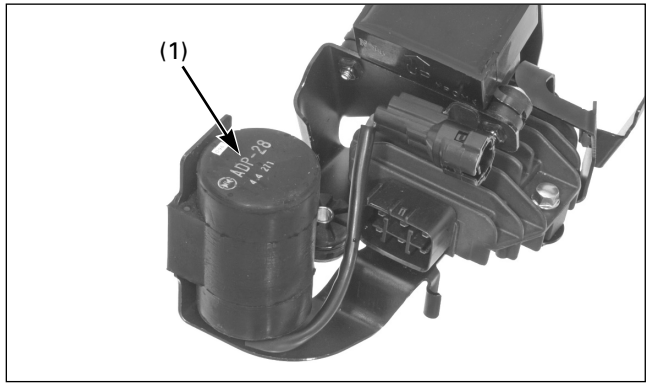
Branchement : blanc/jaune - vert/jaune
Standard : 85-115 ohms (20 ºC)



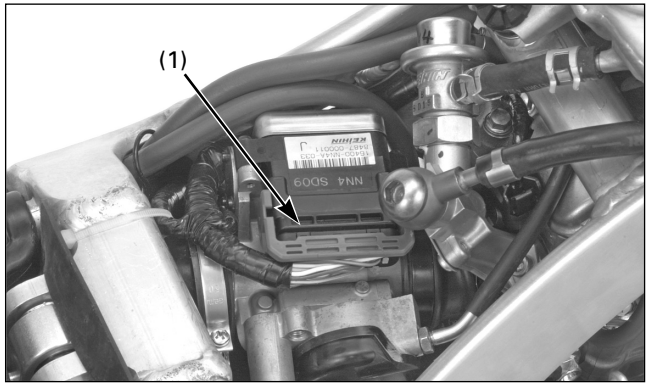
(1) CONNECTEUR 2P (NATUREL)

Si la résistance est hors spécifications, mesurer la résistance sur le connecteur 2P (naturel) du générateur d'impulsions d'allumage.

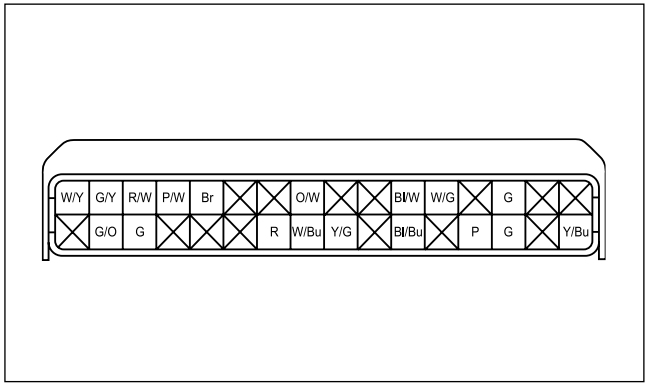
Si la résistance mesurée sur le connecteur 32P (noir) de l'ECM est incorrecte et celle du connecteur 2P (naturel) du générateur d'impulsions d'allumage est correcte, vérifier l'installation électrique.
Si la résistance est encore hors spécifications, remplacer l'ensemble générateur d'impulsions d'allumage/stator (page 4-46).



(1) CONDENSATEUR



(1) CONNECTEUR 32P (NOIR)



Contrôle du condensateur

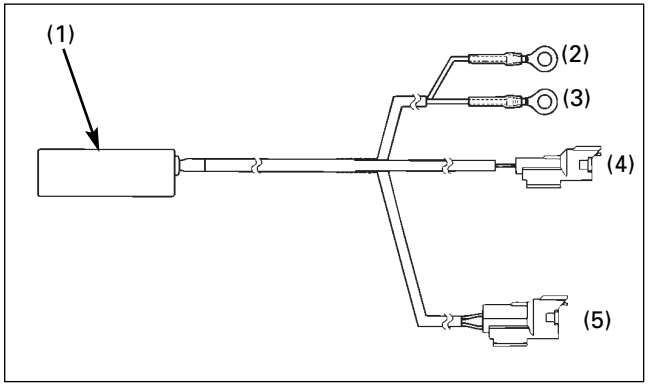
Si le moteur ne démarre pas, vérifier les éléments "moteur ne démarre pas" dans le tableau des codes de pannes du témoin de fonctionnement défectueux (MIL) PGM-FI figurant à la page 6-7.

Si tous les éléments sont corrects, remplacer le condensateur par un condensateur neuf et recommencer la vérification.
Si le moteur démarre, le condensateur remplacé est défectueux.
Si le moteur ne démarre pas, vérifier l'installation électrique.

Contrôle du système PGM-FI

Mettre la motocyclette en position verticale et déposer le garde-boue arrière.
Déconnecter le connecteur 32P (noir) de l'ECM.
Vérifier les points suivants sur les bornes ECM du connecteur latéral de l'installation électrique.

Élément	Borne	Standard
Générateur d'impulsions d'allumage	G/Y – W/Y	85-115 ohms (20 ºC)
Bobine d'allumage (bobine primaire)	Y/Bu – R	2,6-3,2 ohms (20 ºC)
INJ (Injecteur)	P – R	11,1-12,3 ohms (20 ºC)
Bouton d'arrêt moteur	B/W – Prise de terre	Il n'y a continuité que si le bouton est activé
Capteur ECT (température liquide de refroidissement du moteur)	P/W – G/O	2,3 -2,6 kilohms (20 ºC)
Prise de terre du capteur	G – Prise de terre	Continuité
Prise de terre de puissance	G – Prise de terre	Continuité



(1) UNITÉ DE DIAGNOSTIC PGM-FI
(2) ŒILLET DU CÂBLE ROUGE (3) ŒILLET DU CÂBLE VERT
(4) CONNECTEUR (NOIR) 2P (5) CONNECTEUR (ROUGE) 4P

PGM-FI

Procédure d'autodiagnostic

AVERTISSEMENT

Si le capteur ECT ne fonctionne pas correctement, le ventilateur de refroidissement se mettra en marche quand on branchera la batterie de 12 V sur les bornes de l'unité de diagnostic. Ne pas faire cette vérification près du ventilateur de refroidissement.

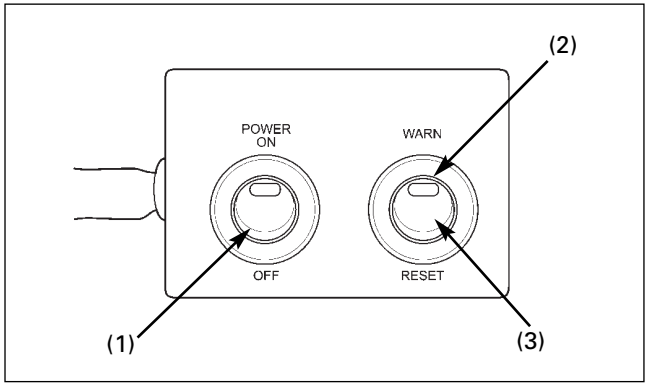
Déconnecter le connecteur 2P (noir) de la pompe à essence.

Déconnecter le connecteur 2P (noir) du condensateur et connecter un connecteur de l'unité de diagnostic au connecteur latéral de l'installation électrique.

Outil :
Ensemble unité de diagnostic PGM-FI 38890-NN4-305

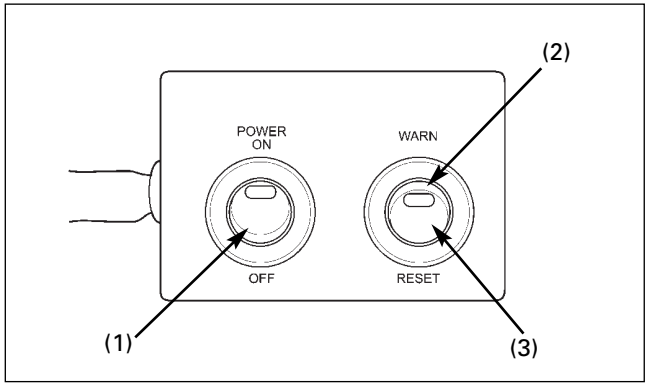
S'assurer que l'interrupteur d'alimentation de l'unité de diagnostic est sur "OFF".
Connecter le connecteur 4P (rouge) de l'unité de diagnostic au connecteur 4P (rouge) de vérification de service.

Brancher la batterie de 12 V complètement chargée sur les bornes de l'unité de diagnostic (œillet du câble rouge sur la borne positive de la batterie et œillet du câble vert sur la borne négative).



(1) INTERRUPTEUR D'ALIMENTATION
(2) MIL
(3) INTERRUPTEUR "WARN/RESET"

Mettre l'interrupteur "WARNING/RESET" en position "WARN".
Mettre l'interrupteur d'alimentation sur "ON" et vérifier le clignotement de la diode LED de l'interrupteur "WARN/RESET".
Si l'ECM n'a pas de données de mémoire d'autodiagnostic, le témoin MIL s'allumera lors de l'actionnement de l'interrupteur.
Si l'ECM a des données de mémoire d'autodiagnostic, le témoin MIL clignotera lors de l'actionnement de l'interrupteur.
Compter les clignotements du témoin MIL et déterminer la cause du problème (consulter la page suivante).



(1) INTERRUPTEUR D'ALIMENTATION
(2) MIL
(3) INTERRUPTEUR "WARN/RESET"

Procédure d'effacement de mémoire du système d'autodiagnostic

Connecter l'unité de diagnostic PGM-FI à l'installation électrique et à la batterie de 12 V de la même façon que pour l'autodiagnostic.

Avant de mettre l'interrupteur d'alimentation sur "ON", situer l'interrupteur "WARN/RESET" sur "WARN".
Mettre l'interrupteur d'alimentation sur "ON", puis l'interrupteur "WARN/RESET" sur "RESET".
Le témoin MIL s'allumera pendant environ 5 secondes.
Quand le témoin MIL est allumé, mettre l'interrupteur "WARN/RESET" sur "WARN".

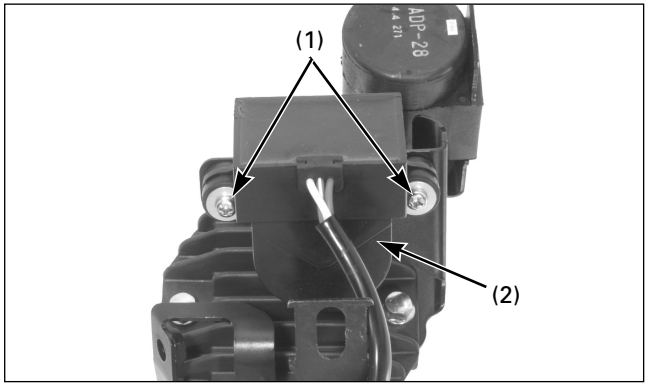
Les données de mémoire d'autodiagnostic s'effaceront si le témoin MIL s'éteint et commence à clignoter.

- L'interrupteur "WARN/RESET" doit être mis sur "WARN" pendant que le témoin est allumé. Dans le cas contraire, le témoin MIL ne commencera pas à clignoter.
- Ne pas oublier que les données de mémoire d'autodiagnostic ne pourront pas être effacées si la batterie est débranchée de l'ensemble de l'unité de diagnostic avant que le témoin MIL commence à clignoter.

Codes de pannes du témoin de fonctionnement défectueux (MIL) d'autodiagnostic PGM-FI

- Le MIL PGM-FI indique les codes de pannes (le nombre de clignotements allant de 0 à 54). Quand le témoin s'allume pendant 1,3 secondes, cela équivaut à 10 clignotements. Par exemple, le témoin allumé pendant 1,3 secondes et clignotant deux fois (0,5 secondes x 2) équivaut à 12 clignotements. Suivre les instructions de dépannage qui correspondent au code 12.
- S'il y a plus d'une panne, le MIL clignote dans l'ordre, du nombre le plus bas au plus haut. Par exemple, si le témoin clignote une fois, puis sept fois, deux pannes se sont produites. Suivre les instructions de dépannage qui correspondent aux codes 1 et 7.

Nombre de clignotements		Causes	Symptômes
0	Sans clignotement	• ECM en panne	• Le moteur ne démarre pas
	Sans clignotement	• ECM en panne (sortie du témoin de diagnostic PGM-FI)	• Le moteur fonctionne normalement
	Reste allumé	• Court-circuit sur le connecteur de vérification de service • ECM en panne (sortie du témoin de diagnostic PGM-FI)	• Le moteur fonctionne normalement
1	Clignotement	• Circuit ouvert ou court-circuit sur la ligne du capteur MAP (dans l'ECM) • Capteur MAP défectueux.	• Ralenti défectueux
7	Clignotements	• Contact détaché ou mauvais contact sur le capteur ECT • Circuit ouvert ou court-circuit sur le câble du capteur ECT • Capteur ECT défectueux	• Démarrage difficile à basse température (Simulation à l'aide de valeurs numériques ; 90 ºC) • Le ventilateur de refroidissement ne s'arrête pas
8	Clignotements	• Circuit ouvert ou court-circuit sur la ligne du capteur TP (dans l'ECM) • Capteur TP défectueux	• Mauvaise réponse du moteur lors d'une accélération rapide (Simulation à l'aide de valeurs numériques ; accélérateur ouvert 0 ºC)
9	Clignotements	• Circuit ouvert ou court-circuit sur la ligne du capteur IAT (dans l'ECM)	• Le moteur fonctionne normalement (Simulation à l'aide de valeurs numériques ; 25 ºC)
12	Clignotements	• Contact détaché ou mauvais contact sur le connecteur de l'injecteur • Circuit ouvert ou court-circuit sur le câble de l'injecteur • Injecteur défectueux	• Le moteur ne démarre pas
54	Clignotements	• Contact détaché ou mauvais contact sur le connecteur du capteur d'angle d'inclinaison • Circuit ouvert sur le câble du capteur d'angle d'inclinaison • Capteur d'angle d'inclinaison défectueux	• Le moteur démarre mais s'arrête peu de temps après

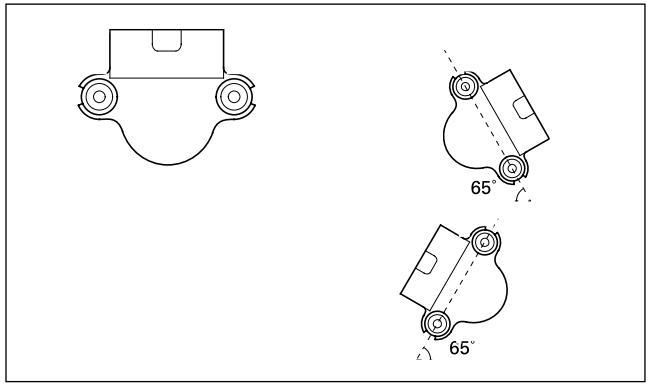


(1) VIS
(2) CAPTEUR D'ANGLE D'INCLINAISON

Contrôle du capteur d'angle d'inclinaison

Déposer l'ensemble hacheur de tension électrique du cadre (page 6-2).

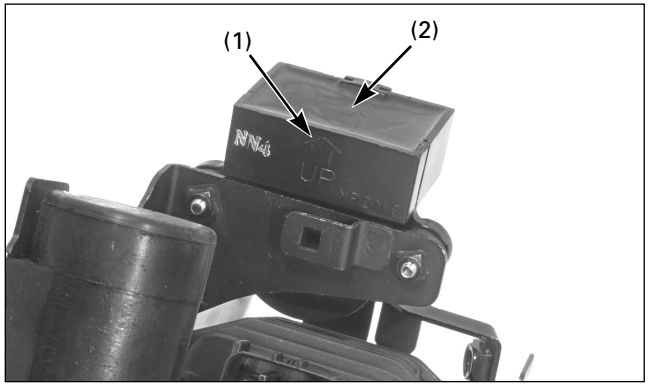
Enlever les vis et le capteur d'angle d'inclinaison du support du capteur.
Remettre le hacheur de tension électrique en place, ainsi que les pièces démontées, dans l'ordre inverse de la dépose



Connecter le connecteur 3P (naturel) du capteur d'angle d'inclinaison.
Quand le repère de la flèche du capteur d'angle d'inclinaison est vers le haut, faire démarrer le moteur.

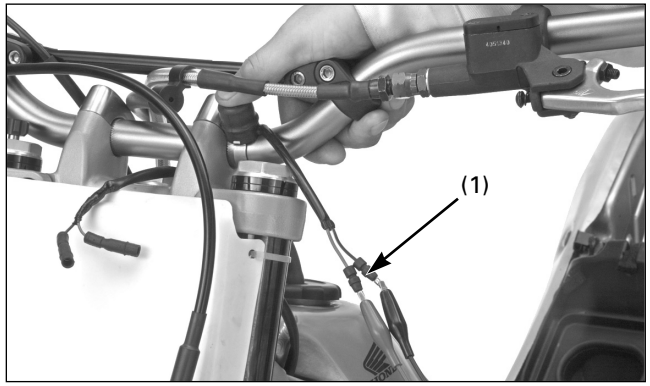
Incliner le capteur d'angle d'inclinaison d'environ 65 degrés vers la gauche ou vers la droite et s'assurer que le moteur s'arrête au bout de quelques secondes.
Si le moteur s'arrête, le capteur d'angle d'inclinaison fonctionne correctement.
Si le moteur ne s'arrête pas, remplacer le capteur d'angle d'inclinaison.

Quand la flèche/repère UP du capteur d'angle d'inclinaison pointe à nouveau vers le haut, redémarrer le moteur.
Si le moteur démarre, le capteur d'angle d'inclinaison fonctionne correctement.



(1) FLÈCHE/REPÈRE UP
(2) CAPTEUR D'ANGLE D'INCLINAISON

Installer le capteur d'angle d'inclinaison en suivant la procédure inverse.
Installer le capteur d'angle d'inclinaison avec la flèche/repère UP pointée vers le haut comme sur l'illustration.

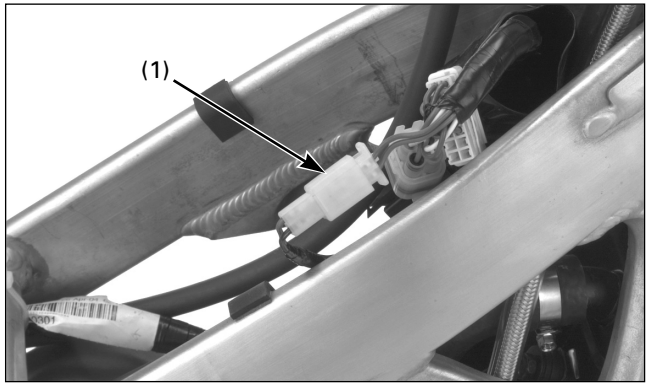


(1) CONNECTEURS

Contrôle du bouton d'arrêt moteur

Déconnecter les connecteurs du bouton d'arrêt moteur.
Vérifier la continuité du bouton d'arrêt moteur.
Il doit y avoir continuité.
Il ne doit pas y avoir continuité quand le bouton d'arrêt moteur est activé.

Remplacer le bouton s'il n'est pas conforme aux spécifications.



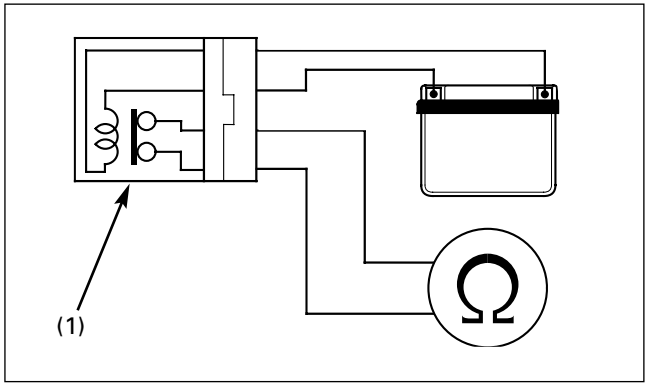
(1) CONNECTEUR 2P (NATUREL)

Contrôle du système de ventilation de refroidissement

Contrôle du moteur de ventilateur

Déposer le réservoir d'essence.
Déconnecter le connecteur 2P (naturel) du moteur de ventilateur.

Brancher directement la batterie de 12 V sur les bornes du connecteur 2P (naturel) du moteur de ventilateur se trouvant sur le côté.
Si quand on branche la batterie de 12 V, le moteur du ventilateur fonctionne, c'est qu'il est en bon état.
Si le moteur de ventilateur ne fonctionne pas, il faut remplacer l'ensemble.



(1) RELAIS DU MOTEUR DE VENTILATEUR

Contrôle du relais du moteur de ventilateur

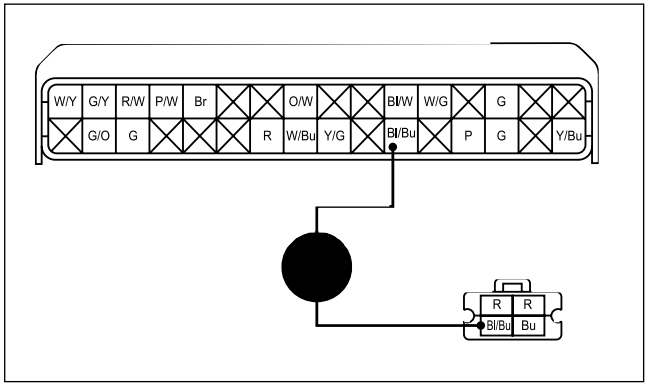
Retirer le relais du moteur de ventilateur.
Brancher l'ohmmètre sur les bornes du connecteur du relais du moteur de ventilateur.

Branchement : rouge - bleu

Brancher la batterie de 12 V sur les bornes suivantes du relais du moteur de ventilateur.

Branchement : rouge - noir/bleu

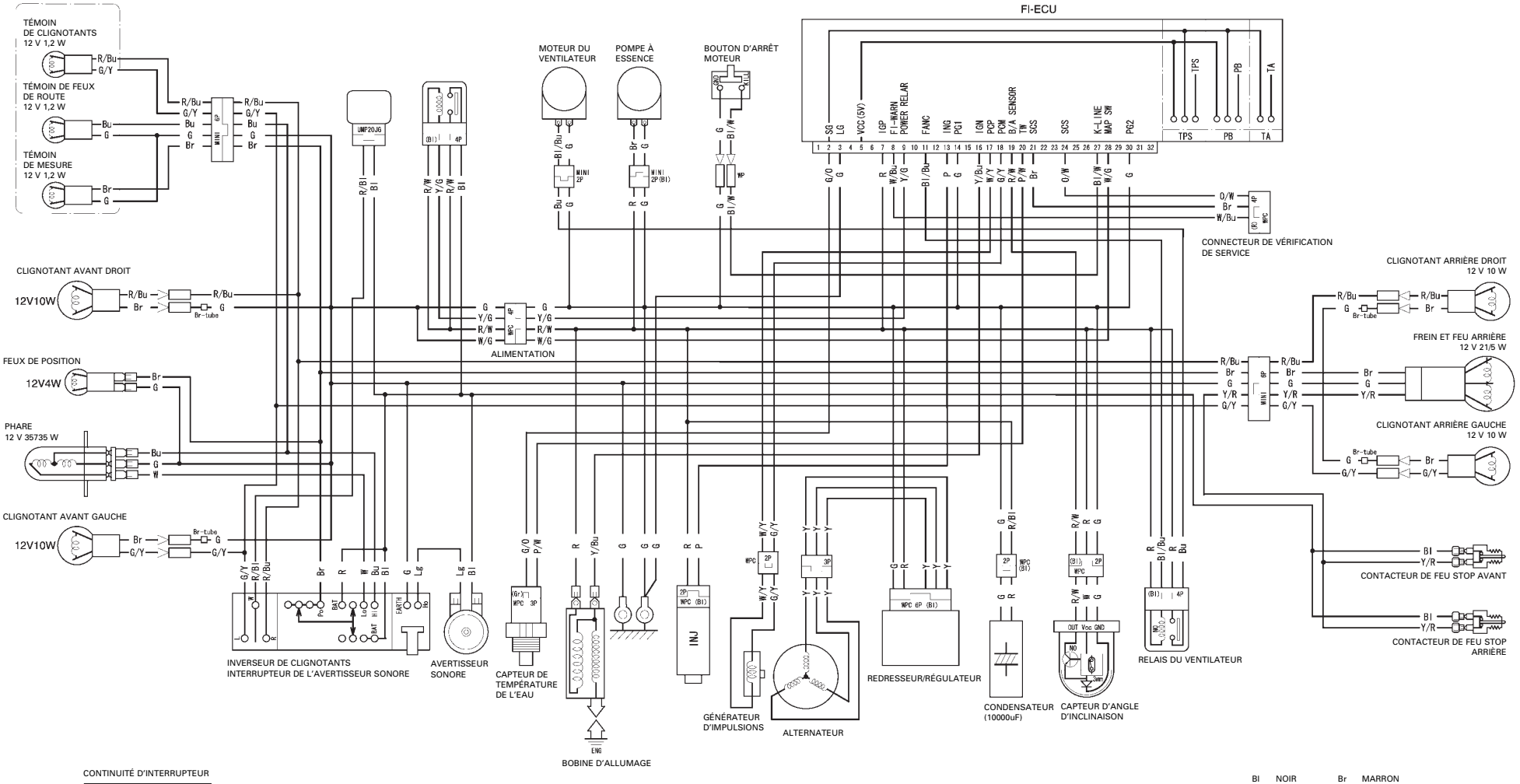
Il devrait n'y avoir continuité que si la batterie de 12 V est branchée.
S'il n'y a pas continuité quand la batterie de 12 V est branchée, remplacer le relais du moteur de ventilateur.

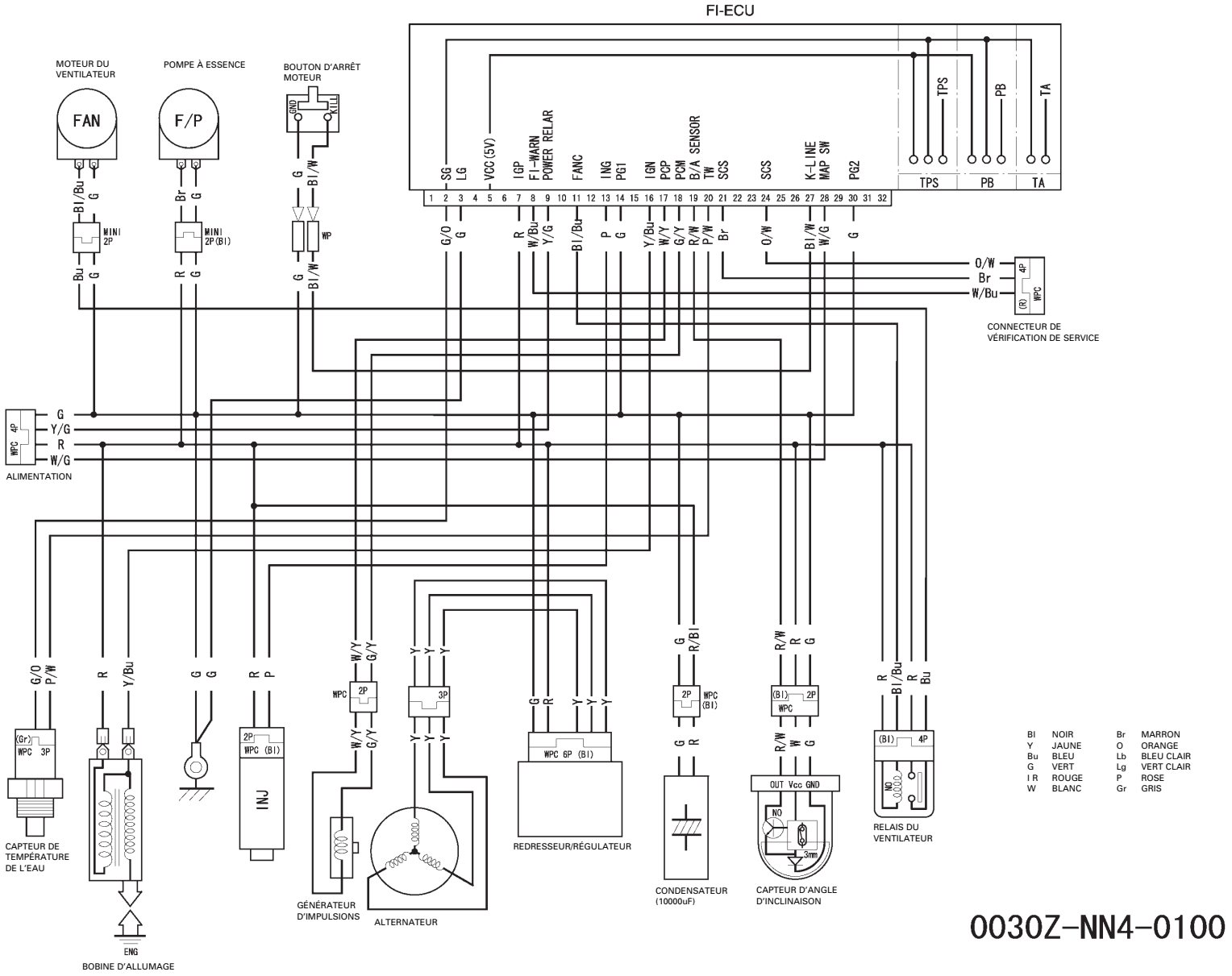


Contrôle de l'installation électrique

Vérifier la continuité du câble noir/bleu entre le connecteur 2P (naturel) du relais du moteur de ventilateur et le connecteur 32P (noir) de l'ECM.
Il doit y avoir continuité.
S'il n'y a pas de continuité, réparer ou remplacer l'installation électrique.

Schémas électriques




FI-ECU
MOTEUR DU VENTILATEUR
POMPE À ESSENCE
BOUTON D'ARRÊT MOTEUR
FAN
F/P
GND
KILL
TPS
PB
TA
SG
LG
VCC(5V)
IGP
FI-WARN
POWER RELAR
FANC
ING
PG1
IGN
POP
PCM
B/A SENSOR
TW
SCS
SCS
K-LINE
MAP SW
PG2
MINI 2P
MINI 2P(Bl)
WP
CONNECTEUR DE VÉRIFICATION DE SERVICE
ALIMENTATION
CAPTEUR DE TEMPÉRATURE DE L'EAU
BOBINE D'ALLUMAGE
INJ
GÉNÉRATEUR D'IMPULSIONS
ALTERNATEUR
REDRESSEUR/RÉGULATEUR
CONDENSATEUR (10000uF)
CAPTEUR D'ANGLE D'INCLINAISON
OUT Vcc GND
RELAIS DU VENTILATEUR
3ms
Bl NOIR
Y JAUNE
Bu BLEU
G VERT
I R ROUGE
W BLANC
Br MARRON
O ORANGE
Lb BLEU CLAIR
Lg VERT CLAIR
P ROSE
Gr GRIS
0030Z-NN4-0100

MONTESA HONDA, S. A.

PART LIST

2006 COTA 4RT

ILLUSTRATION MANAGEMENT NUMBER (IDENTIFICATION)
FOR '06 COTA 4RT PARTS LIST

ENGINE GROUP		ILLUSTRATION NUMBER
E-1	Cylinder head	E-1
E-2	Camshaft - Valve	E-2
E-3	Camchain - Tensioner	E-3
E-4	Cylinder	E-4
E-5	R. Crankcase cover	E-5
E-6	Clutch	E-6
E-7	Oil pump	E-7
E-8	Water pump	E-8
E-9	L. Crankcase cover	E-9
E-10	Generator	E-10
E-11	Crankcase	E-11
E-12	Crankshaft - Piston	E-12
E-13	Transmission	E-13
E-14	Gearshift drum	E-14
E-15	Kick starter spindle	E-15
E-16	Throttle body - Injector	E-16

FRAME GROUP		ILLUSTRATION NUMBER
F-1	Cable - Switch	F-1
F-2	Front brake master cylinder	F-2
F-3	Clutch master cylinder	F-3
F-4	Steering handle pipe - Top bridge	F-4
F-5	Steering stem	F-5
F-6	Front fender	F-6
F-7	Front fork	F-7
F-8	Front brake caliper	F-8
F-9	Front wheel	F-9
F-10	Rear brake caliper	F-10
F-11	Rear brake master cylinder	F-11
F-12	Rear wheel	F-12
F-13	Fuel tank - Fuel pump	F-13
F-14	Rear fender	F-14
F-15	Air cleaner	F-15
F-16	Exhaust muffler	F-16
F-17	Pedal - Kick starter arm	F-17
F-18	Stand - Step	F-18
F-19	Swingarm	F-19
F-20	Rear cushion	F-20
F-21	Wire harness	F-21
F-22	Radiator	F-22
F-23	Frame body	F-23
F-24	Emblem - Stripe	F-24

CONTENTS OF '06 COTA 4RT PARTS LIST

INSTRUCTIONS FOR USE OF PARTS LIST 2

ENGINE GROUP

E-1 Cylinder head 3
E-2 Camshaft - Valve 4
E-3 Camchain - Tensioner 5
E-4 Cylinder 6
E-5 R. Crankcase cover 7
E-6 Clutch 8
E-7 Oil pump 9
E-8 Water pump 10
E-9 L. Crankcase cover 11
E-10 Generator 12
E-11 Crankcase 13
E-12 Crankshaft - Piston 15
E-13 Transmission 16
E-14 Gearshift drum 17
E-15 Kick starter spindle 18
E-16 Throttle body - Injector 19

FRAME GROUP

F-1 Cable - Switch 20
F-2 Front brake master cylinder 21
F-3 Clutch master cylinder 22
F-4 Steering handle pipe - Top bridge 23
F-5 Steering stem 24
F-6 Front fender 25
F-7 Front fork 26
F-8 Front brake caliper 27
F-9 Front wheel 28
F-10 Rear brake caliper 29
F-11 Rear brake master cylinder 30
F-12 Rear wheel 31
F-13 Fuel tank - Fuel pump 32
F-14 Rear fender 33
F-15 Air cleaner 34
F-16 Exhaust muffler 35
F-17 Pedal - Kick starter arm 36
F-18 Stand - Step 37
F-19 Swingarm 38
F-20 Rear cushion 40
F-21 Wire harness 41
F-22 Radiator 42
F-23 Frame body 43
F-24 Emblem - Stripe 44
Part No. Index 45

INSTRUCTIONS FOR USE OF PARTS LIST

This parts list is to be used when ordering replacement parts. It containts all parts for model '06 - COTA 4RT.

1) HOW TO ORDER PARTS

*Replacement parts orders must contain both the part number and the stamped number(s) as described below. This is because any changes and modifications of parts are registered at HONDA with the pertinent parts and stamped numbers.

*If "N" is indicated in the quantity column, it indicates that the parts are to be used as required.

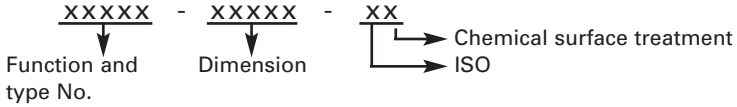
2) HOW TO READ THIS PARTS LIST

• Make-up of the number

*General parts (Example)



*Bolts, nuts and other standard parts (Example)



***Abbreviations**

The following abbreviations are used in this parts list.

A.C.....Alternating current
ASSY. .....Assembly
COMP. .....Complete
G.....Gram
L.....Left
L (100L) .....Link (100 Links)
mm.....Milimeter
D. .....Right
STD .....Standard
T (22T).....Tooth (22 teeth)
t .....Thickness (mm)

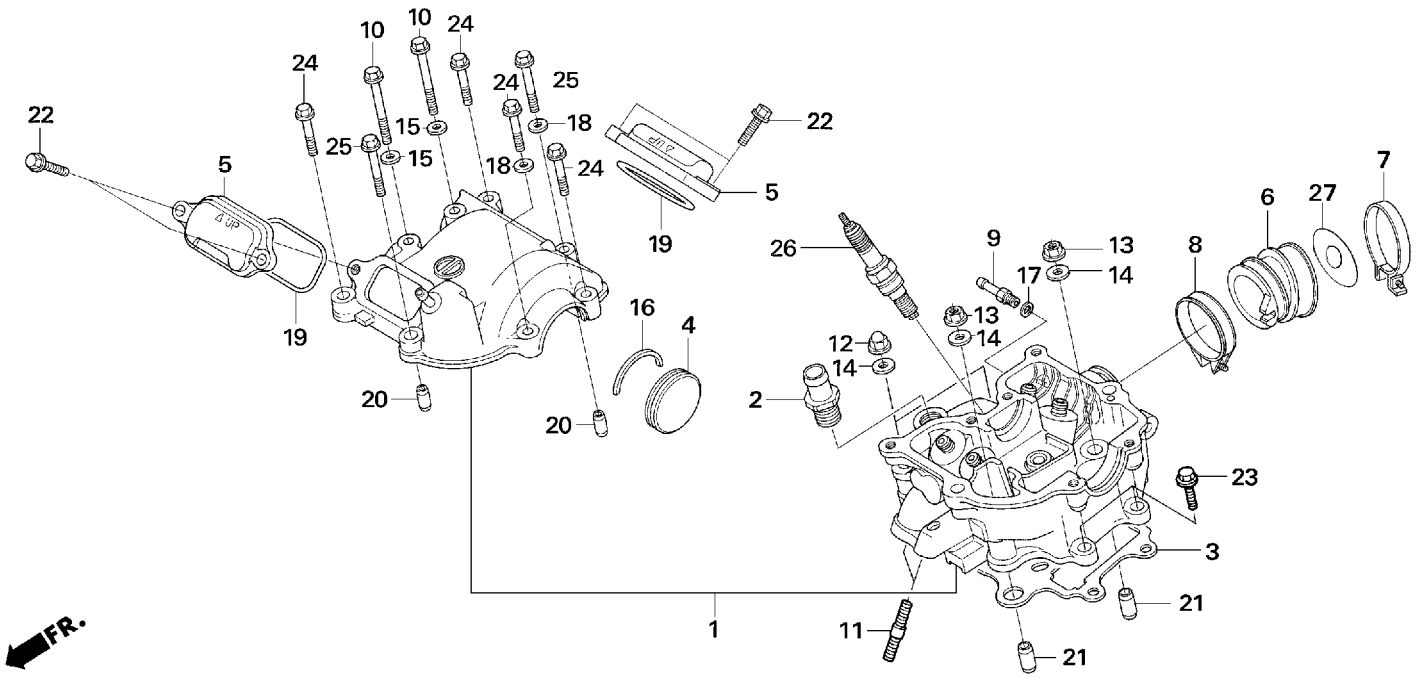
***Serial number**

MODEL	TYPE	FRAME No.	ENGINE No.
'06 COTA 4RT	NN4-ED	VTDMT04A06E010001	NN4E2000002
'06 COTA 4RT	NN4-2E	VTDMT04B06E010001	NN4E2000001
'06 COTA 4RT	NN4-3E	VTDMT04C06E010001	NN4E2000001

Block No.

E-1

Cylinder head



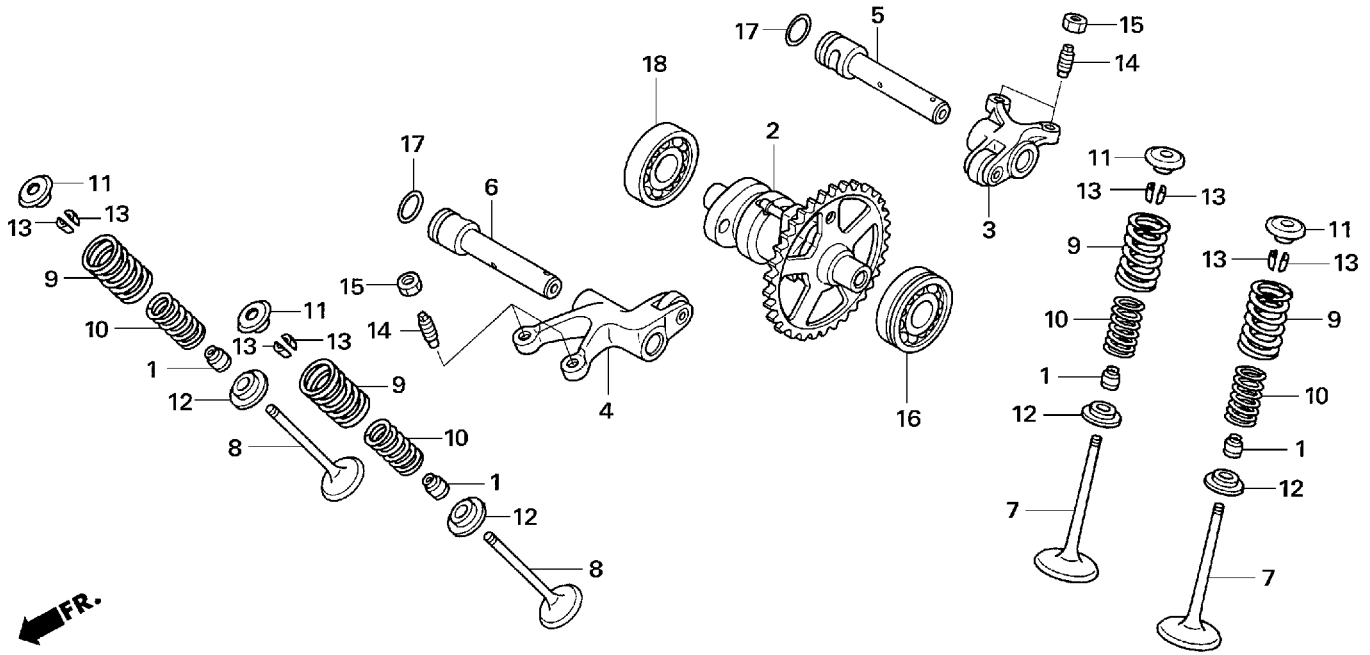
Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
1	12010-NN4-000	HEAD SET, CYLINDER	1
2	12203-KA5-690	JOINT, PIPE 13	1
3	12251-NN4-003	GASKET, CYLINDER HEAD	1
4	12312-NN4-000	CAP, CYLINDER HEAD SIDE	1
5	12351-NN4-000	COVER, TAPPET ADJ HOLE	2
6	16211-NN4-000	INSULATOR, THROTTLE BODY	1
7	16215-NN4-000	BAND, INSULATOR	1
8	16216-MCZ-000	BAND, INSULATOR A	1
9	17113-KSC-670	JOINT, BOOST	1
10	90002-NN4-000	BOLT, SPECIAL 6X50	2
11	90041-NN4-000	BOLT, STUD 2.7X17	2
12	90232-MB6-680	NUT 9MM, CAP	2
13	90233-MM4-000	NUT FLANGE 9mm	2
14	90401-KRN-670	WASHER, PLAIN 9mm	4
15	90441-MR1-770	WASHER, SEALING	2

Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
16	90446-NN4-000	WASHER, CAM SHAFT THRUST	1
17	90452-323-000	WASHER, 5MM	1
18	90463-ML7-000	WASHER, SEALING, 6.5mm	2
19	91303-436-003	O-RING, 43X2.5	2
20	94301-08140	DOWEL PIN, 8X14	2
21	94301-12200	DOWEL PIN, 12X20	2
22	96001-06020-00	BOLT, FLANGE, 6X20	4
23	96001-06022-00	BOLT, FLANGE, 6X22	2
24	96001-06028-00	BOLT, FLANGE, 6X28	4
25	96001-06035-00	BOLT, FLANGE, 6X35	2
26	98059-56916-00	SPARK PLUG, CR6EH-9	1
27	16213-NN4-600	INSOLATE PLATE	1

Block No.

E-2

Camshaft
Valve



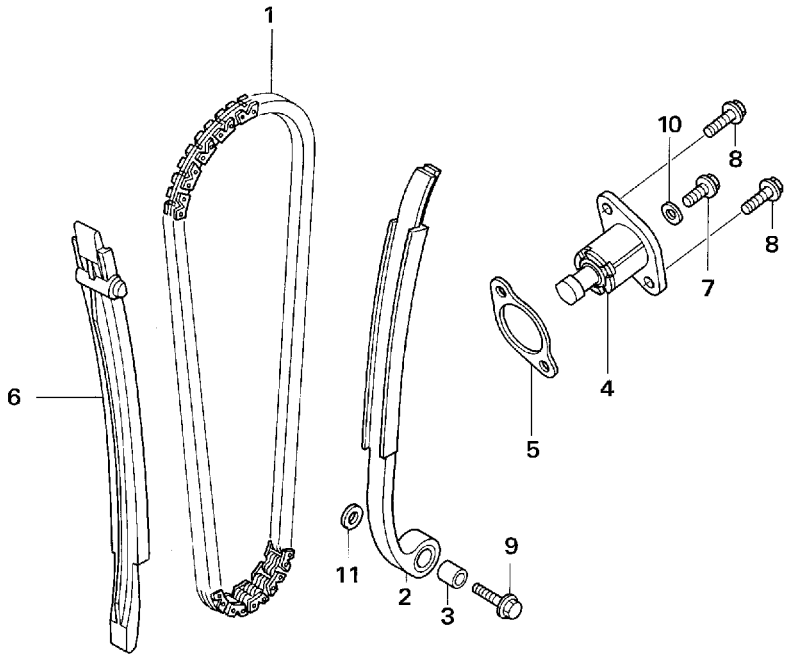
Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
1	12209-ML0-722	SEAL VALVE STEM	4
2	14100-NN4-000	SHAFT COMP., CAM	1
3	14430-NN4-000	ARM COMP., IN. ROCKER	1
4	14440-NN4-000	ARM COMP., EXH. ROCKER	1
5	14450-NN4-000	SHAFT COMP., IN. ROCKER ARM	1
6	14460-NN4-000	SHAFT COMP., EX. ROCKER ARM	1
7	14711-NN4-000	VALVE, INLET	2
8	14721-NN4-000	VALVE, EXHAUST	2
9	14751-NN4-000	SPG, VALVE OUTER	4
10	14752-NN4-000	SPG, VALVE INNER	4
11	14771-KW3-900	RETAINER VALVE SPG	4
12	14776-NN4-000	SEAT, VALVE SPG	4
13	14781-ML0-720	COTTER, VALVE	8
14	90012-KK3-830	SCR., TAPPET ADJG	4
15	90206-250-000	NUT, TAPPET ADJG	4

Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
16	91007-NN4-003	BRG, BALL RADIAL 6201 SPL	1
17	91370-461-000	O-RING, 11.9X2.2	2
18	96100-62013-00	BRG, BALL RADIAL 6201	1

Block No.

E-3

Camchain
Tensioner



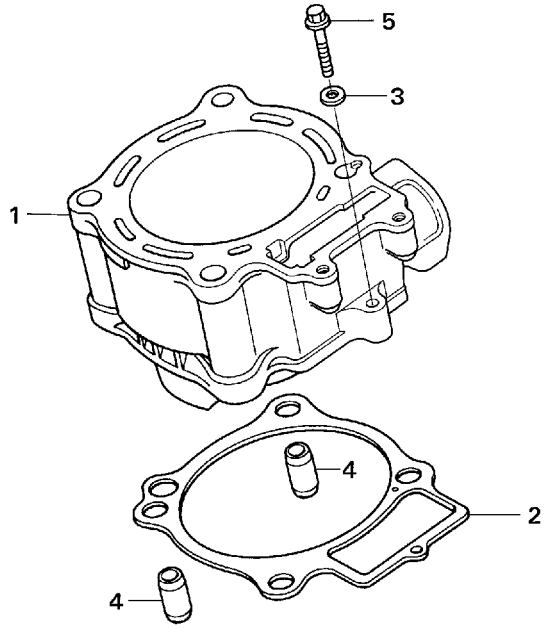
Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
1	14401-NN4-003	CHAIN, CAM	1
2	14510-NN4-000	TENSIONER COMP., CAM CHAIN	1
3	14515-KF0-000	TENSIONER COLLAR	1
4	14520-KRN-671	LIFTER ASSY., TENSIONER	1
5	14560-MEN-671	GASKET, TENSIONER LIFTER	1
6	14620-NN4-000	GUIDE, CAM CHAIN	1
7	90004-GHB-600	BOLT, FLANGE, NSHF, 6X10	1
8	90004-GHB-630	BOLT, FLANGE, NSHF, 6X16	2
9	90088-MEB-670	BOLT, FLANGE 6X25	1
10	90442-397-000	WASHER, SEALING 6mm	1
11	90482-567-000	WASHER, SPECIAL 6mm	1

Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06

Block No.

E-4

Cylinder



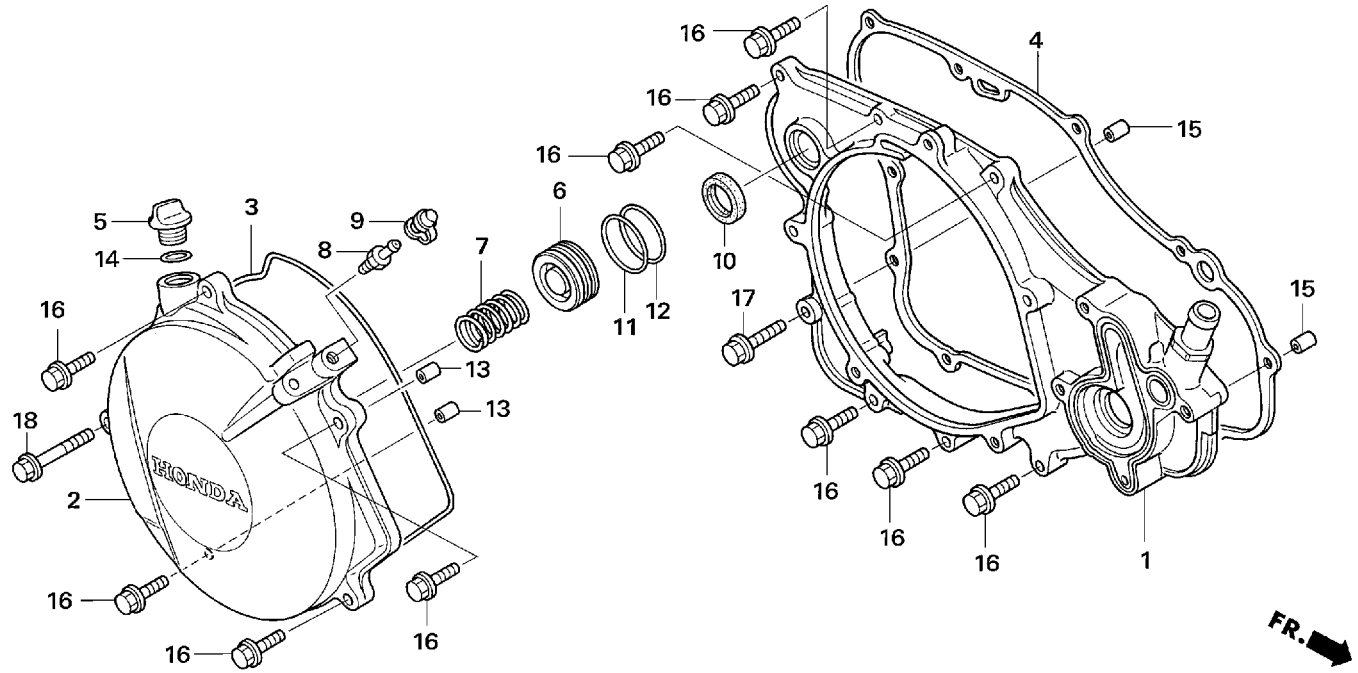
Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
1	12100-NN4-000	CYLINDER	1
2	12191-NN4-003	GASKET, CYLINDER	1
3	90463-ML7-000	WASHER, SEALING, 6.5mm	1
4	94301-12200	PIN, DOWEL, 12X20	2
5	96001-06028-00	BOLT, FLANGE, 6X28	1

Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06

Block No.

E-5

R. Crankcase cover

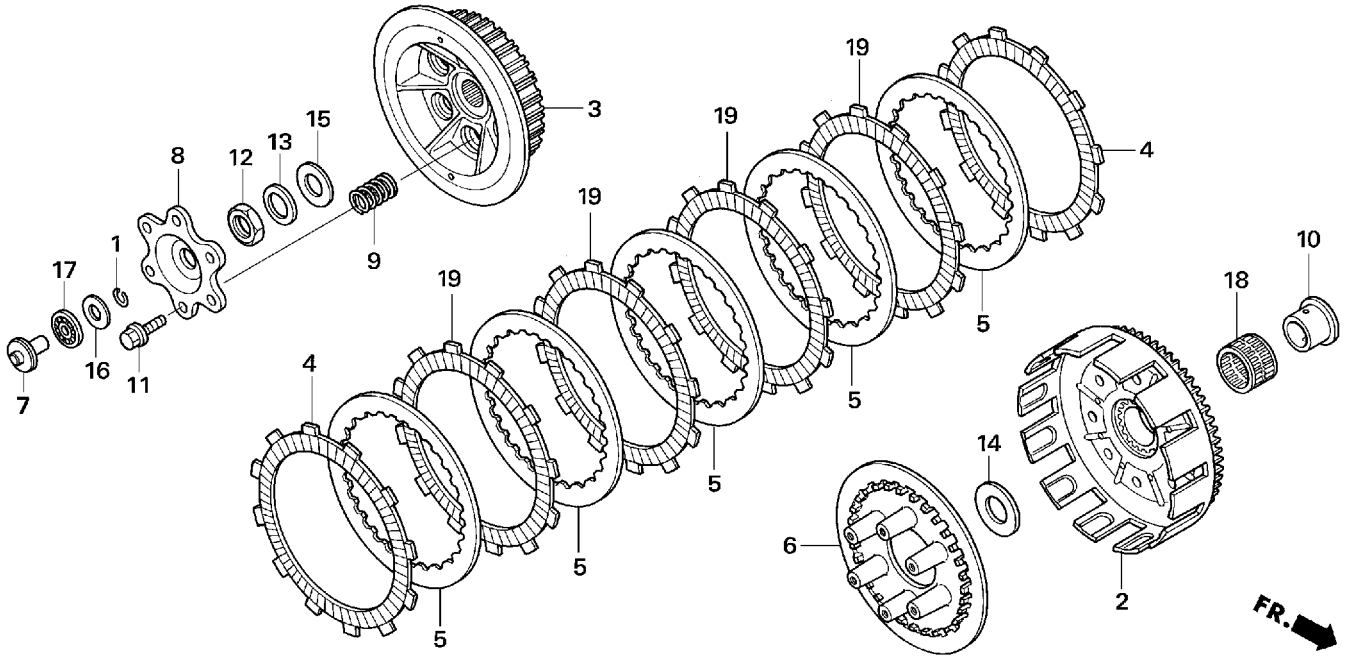


Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
1	11330-NN4-000	COVER COMP., R. CRANK CASE	1
2	11350-NN4-000	COVER COMP., CLUTCH	1
3	11352-NN4-003	GASKET, CLUTCH COVER	1
4	11394-NN4-000	GASKET, R. COVER	1
5	15611-KA3-710	CAP, OIL FILLER	1
6	22863-NN3-000	PISTON COMP., SLAVE CYLN	1
7	22864-NN3-000	SPG, SLAVE CYLN	1
8	43352-568-003	SCREW, BLEEDER	1
9	43353-461-771	CAP, BLEEDER	1
10	91205-KA3-712	OIL SEAL, 16.5X25X5	1
11	91312-371-013	O-RING, 23X2.1	1
12	91312-NN3-003	O-RING, 21.8X2.4	1
13	91320-KE1-000	PIN, DOWEL SPC. 8X7	2
14	91305-PH7-003	O-RING, 11.9X2.2	1
15	94301-08140	DOWEL PIN, 8X14	2
16	96001-06028-00	BOLT, FLANGE, 6X28	10
17	96001-06035-00	BOLT, FLANGE, 6X35	1
18	96001-06055-00	BOLT, FLANGE, 6X55	1

Block No.

E-6

Clutch

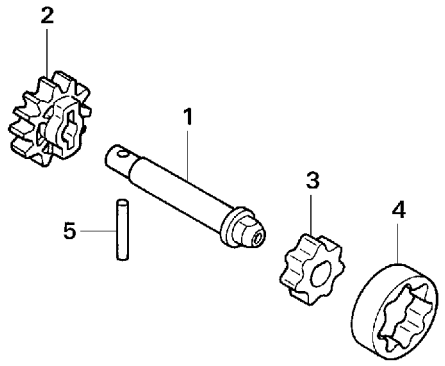


Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
1	13115-147-000	CLIP, PISTON PIN 10mm	1
2	22100-NN4-000	OUTER COMP., CLUTCH	1
3	22121-NN4-000	CENTER, CLUTCH	1
4	22201-KY2-000	DISK, CLUTCH FRICTION	2
5	22321-MG3-000	PLATE, CLUTCH	5
6	22351-NN4-000	PLATE, CLUTCH PRESSURE	1
7	22352-NN4-000	PIECE, CLUTCH LIFTER	1
8	22361-NN4-000	PLATE, CLUTCH LIFTER	1
9	22402-NN4-000	SPRING, CLUTCH	6
10	28237-KZ4-A10	COLLAR, CLUTCH OUTER	1
11	90004-GHB-660	BOLT, FLANGE, NSHF, 6X22	6
12	90201-NN3-000	NUT, 18mm	1
13	90432-KF0-000	WASHER LOCK	1
14	90456-KS6-000	WASHER, THRUST, 20mm	1
15	90501-ML3-910	WASHER, 18X32X2	1
16	90608-072-000	WASHER 12mm	1
17	91001-147-003	BRG., NEEDLE 12mm	1
18	91011-KS6-003	BRG., NEEDLE 25X29X22	1
19	22201-MEL-000	DISK, CLUTCH FRICTION (paper)	4

Block No.

E-7

Oil pump





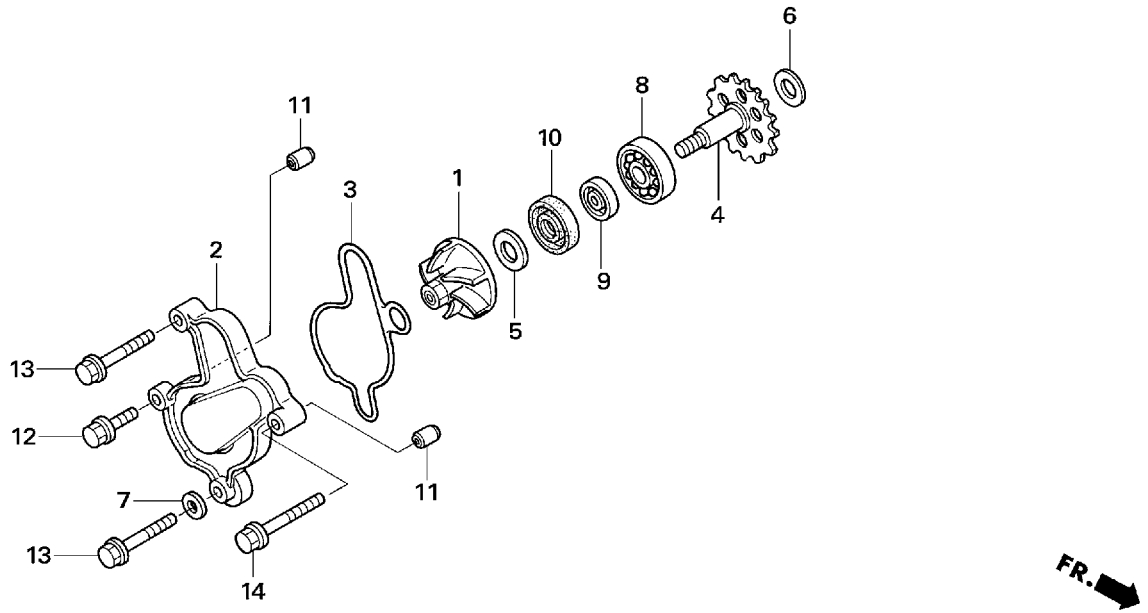
Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
1	15111-NN4-000	SHAFT, OIL PUMP	1
2	15133-NN4-000	GEAR, OIL PUMP DRIVEN	1
3	15331-324-000	ROTOR INNER OIL PUMP	1
4	15332-324-000	ROTOR OUTER OIL PUMP	1
5	96220-30178	ROLLER, 3X17.8	1

Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06

Block No.

E-8

Water pump



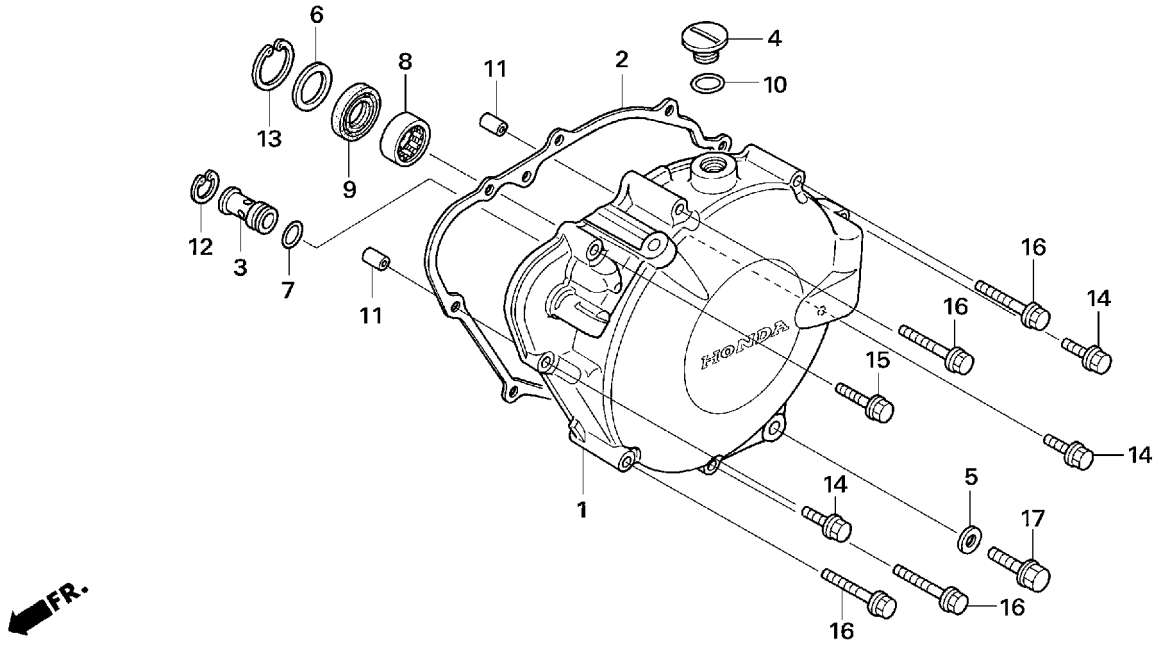
Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
1	19215-GC4-731	IMPELLER, WATER PUMP	1
2	19221-NN4-000	COVER, WATER PUMP	1
3	19229-NN4-000	GASKET, W/P COVER	1
4	19240-NN4-000	GEAR COMP., WATER PUMP	1
5	90447-KE1-000	WASHER, SEALING, 7mm	1
6	90456-333-000	WASHER, THRUST 11mm	1
7	90463-ML7-000	WASHER, SEALING, 6.5mm	1
8	91001-KA4-003	BRG., BALL, 12X28X7	1
9	91201-148-003	OIL SEAL, 12X22X5	1
10	91211-KA3-761	SEAL, WATER PUMP	1
11	91320-KE1-000	PIN, DOWEL SPC. 8X7	2
12	96001-06025-00	BOLT, FLANGE, 6X25	1
13	96001-06050-00	BOLT, FLANGE, 6X50	2
14	96001-06060-00	BOLT, FLANGE, 6X60	1

Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06

Block No.

E-9

L. Crankcase cover

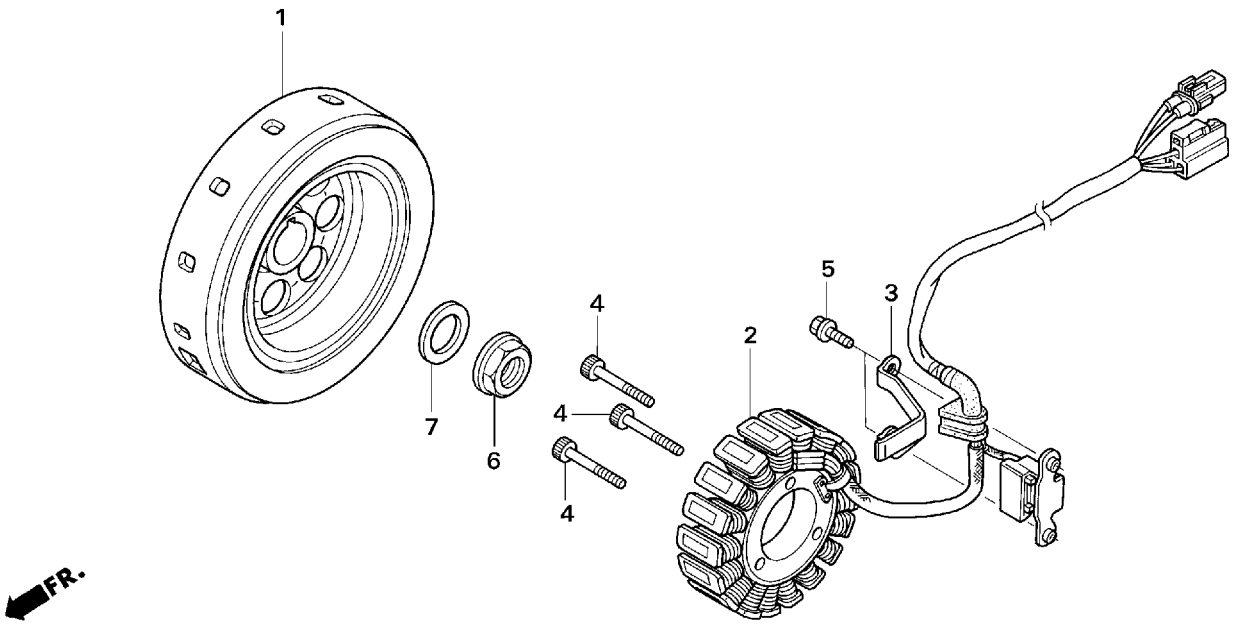


Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
1	11340-NN4-010	COVER COMP., L. CRANK CASE	1
2	11395-NN4-000	GASKET, L. COVER	1
3	15220-MEB-770	VALVE ASSY., RELIEF	1
4	90084-428-000	CAP, ACG.	1
5	90441-ME9-000	WASHER, SEALING 8mm.	1
6	90454-GF9-000	WASHER, 20.2mm.	1
7	90751-GK1-003	O-RING 8.5X1.7	1
8	91008-NN4-003	BRG, NEEDLE 15X25X12	1
9	91202-NN4-003	OIL SEAL, 15X26X5.	1
10	91303-377-000	O-RING, 13.8X2.5	1
11	94301-08100	PIN, DOWEL 8X10	2
12	94520-14000	CIRCLIP, IN, 14	1
13	94520-28000	CIRCLIP, IN, 28	1
14	96001-06028-00	BOLT, FLANGE, 6X28	3
15	96001-06035-00	BOLT, FLANGE, 6X35	1
16	96001-06050-00	BOLT, FLANGE, 6X50	4
17	96300-08035-00	BOLT, FLANGE, DR, 8X35	1

Block No.

E-10

Generator



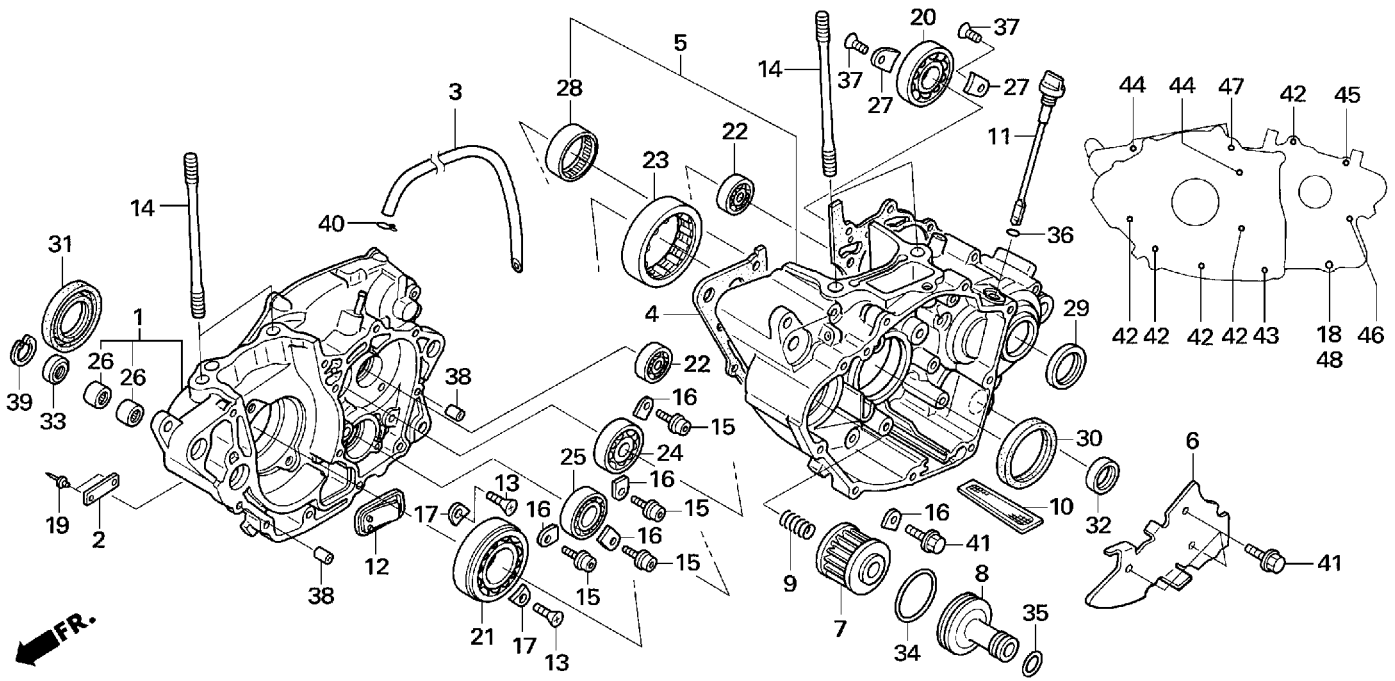
Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
1	31110-NN4-003	FLYWHEEL COMP.	1
2	31120-NN4-003	STATOR COMP.	1
3	31121-NN4-000	CLAMPER, ACG CORD	1
4	90001-NN4-000	BOLT, SOCKET 5X28	3
5	90005-896-000	BOLT, FLANGE 5X16	2
6	90201-NN4-000	NUT, FLANGE 18mm	1
7	90402-NN4-000	WASHER, 18mm	1

Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06

Block No.

E-11

Crankcase



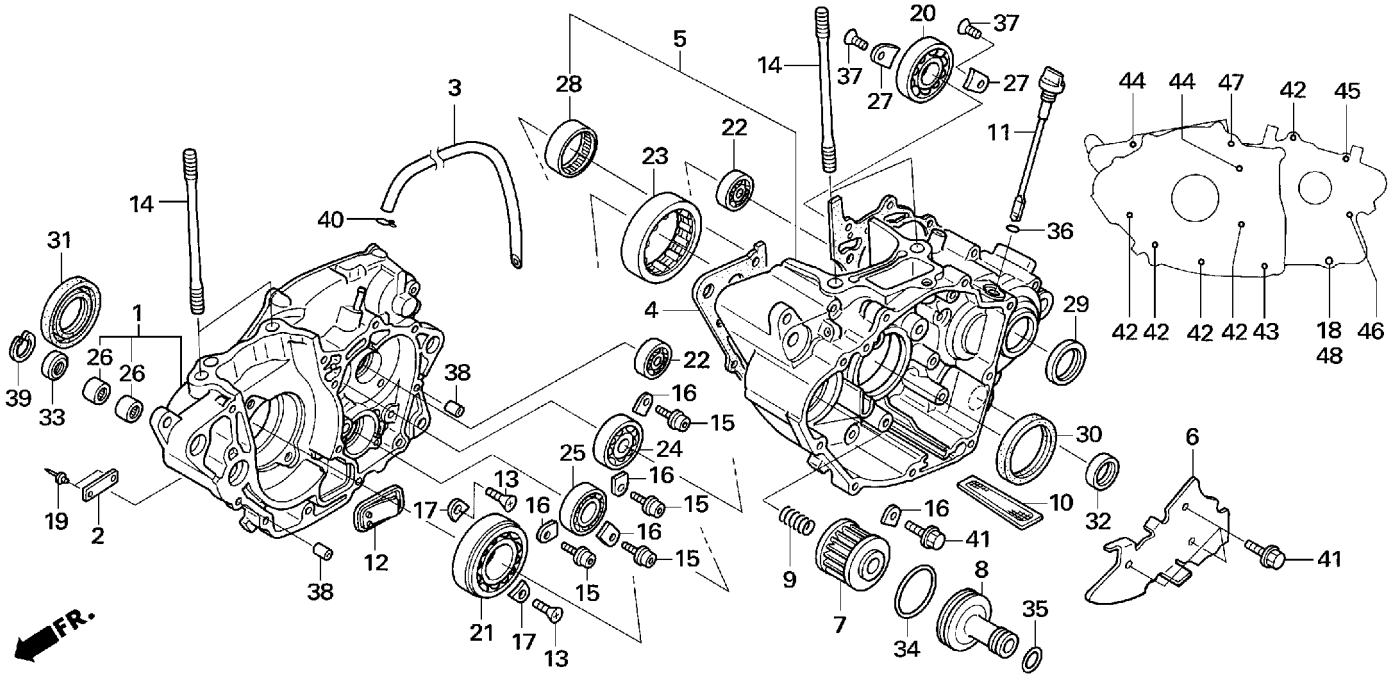
Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
1	11100-NN4-000	CRANKCASE COMP., RIGHT	1
2	11103-444-000	PLATE ENG NUMBER	1
3	11105-NN4-000	TUBE, BREATHER	1
4	11191-NN4-000	GASKET, CRANKCASE	1
5	11200-NN4-000	CRANKCASE COMP., LEFT	1
6	11206-NN4-000	PLATE, CAM CHAIN GUIDE	1
7	15412-MEN-671	FILTER COMP., ENGINE OIL	1
8	15412-NN4-000	COVER, OIL FILTER	1
9	15414-MEB-670	SPG, OIL FILTER	1
10	15421-NN4-000	SCREEN, OIL FILTER	1
11	15650-NN4-000	GAUGE, OIL LEVEL	1
12	18601-MBW-003	REED VALVE COMP.	1
13	90003-KRN-670	SCREW, FLAT SPL 6X12	2
14	90031-NN4-000	BOLT, STUD 10X110	4
15	90071-MF5-000	BOLT, SOCKET FLANGE 6X14	4

Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
16	90441-KA4-700	PLATE, BRG HOLD	5
17	90441-KRN-670	PLATE, BRG HOLD	2
18	90441-ME9-000	WASHER, SEALING 8mm	1
19	90841-444-000	SCREW, RIVET 3.3X5	2
20	91001-KA3-711	BRG, BALL, 6204	1
21	91001-KRN-671	BRG, BALL RADIAL 30X72X16	1
22	91001-KZ4-J11	BRG, BALL RADIAL 17X35X10	2
23	91002-NN4-003	BRG, ROLLER SPL	1
24	91004-KRN-671	BRG, BALL RADIAL 22X47X14	1
25	91004-KY4-900	BRG, BALL RADIAL 6905U	1
26	91006-HA0-003	BRG, NEEDLE 9mm	2
27	91012-KA3-710	PLATE, C-SHAFT BRG.	2
28	91022-KA4-740	BRG, SHELL 33X38X8	1
29	91201-KS6-004	OIL SEAL, 26X37X7	1
30	91201-MEB-671	OIL SEAL, 35X52X7	1

Block No.

E-11

Crankcase

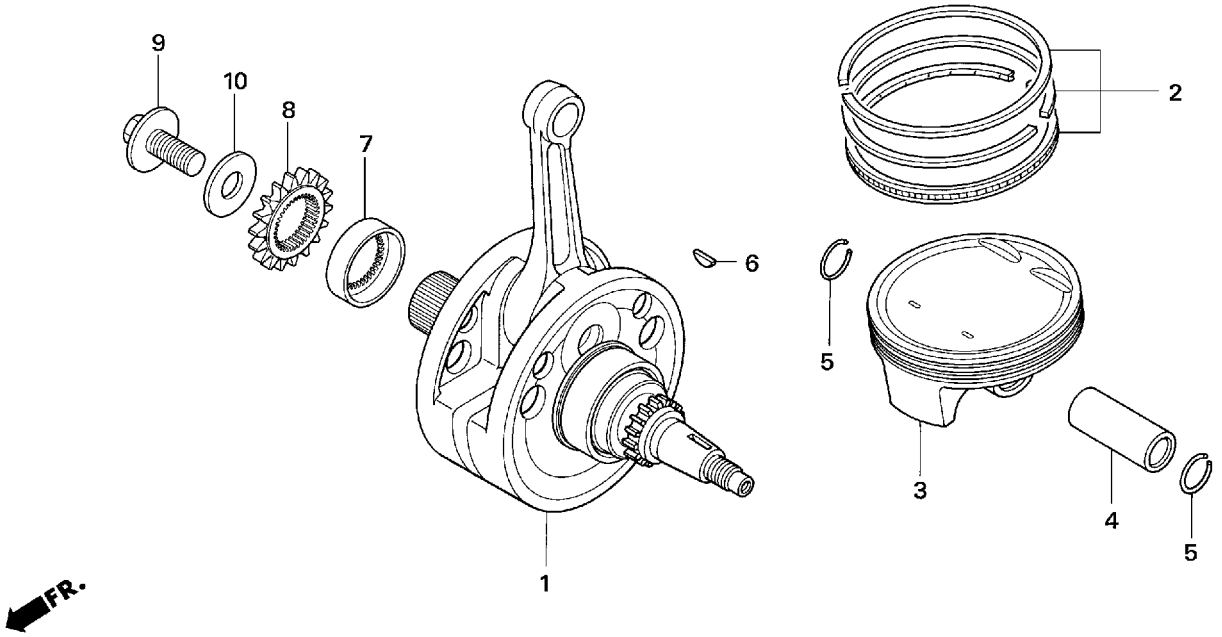


Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
31	91202-MEB-671	OIL SEAL, 39X56X7	1
32	91203-KA4-771	OIL SEAL, 14X22X5	1
33	91204-HB3-004	OIL SEAL, 9X18X5	1
34	91302-PA9-003	O-RING, 39.8X2.2	1
35	91303-HA0-003	O-RING, 11X1.9	1
36	91316-MJ8-003	O-RING, 8.4X2.4	1
37	93600-06010-0H	SCREW, FLAT 6X10	2
38	94301-08140	DOWEL PIN, 8X14	2
39	94520-19000	CIRCLIP, IN, 19	1
40	95002-02100	CLIP B10, TUBE	1
41	96001-06014-00	BOLT, FLANGE, 6X14	4
42	96001-06045-00	BOLT, FLANGE, 6X45	5
43	96001-06055-00	BOLT, FLANGE, 6X55	1
44	96001-06070-00	BOLT, FLANGE, 6X70	2
45	96001-06075-00	BOLT, FLANGE, 6X75	1
46	96001-06080-00	BOLT, FLANGE, 6X80	1
47	96001-06085-00	BOLT, FLANGE, 6X85	1

Block No.

E-12

Crankshaft
Piston



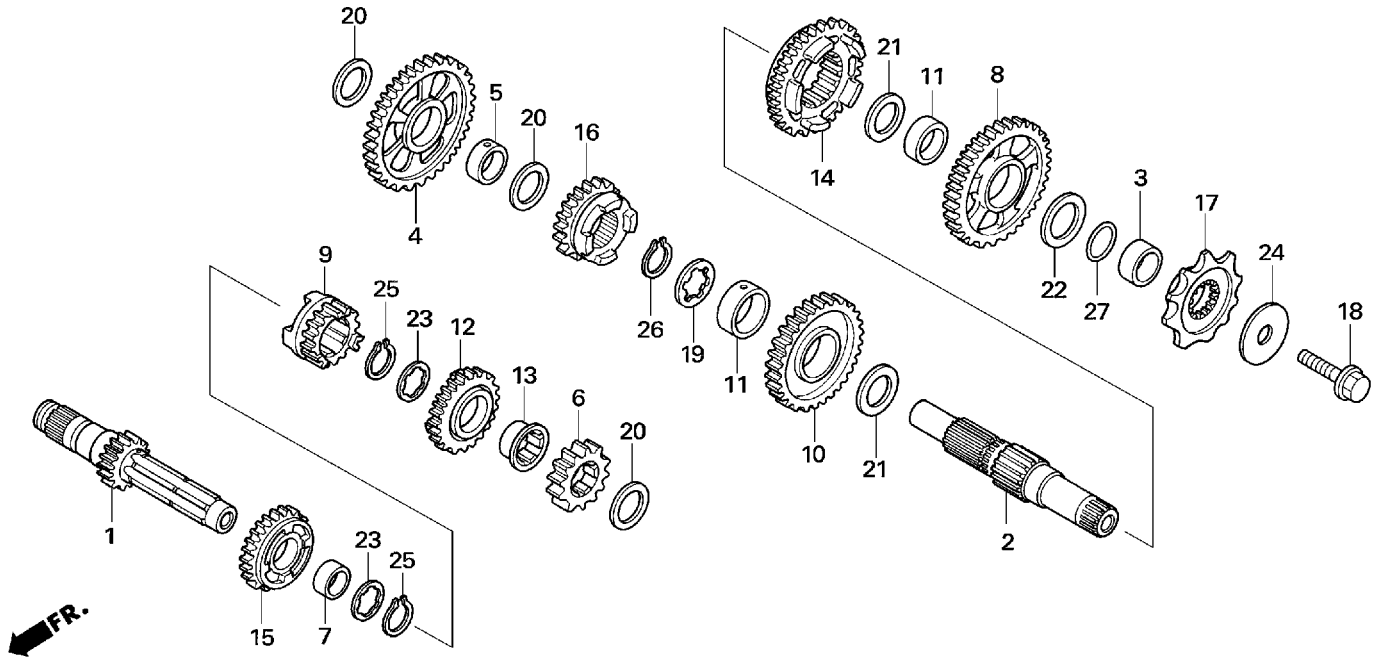
Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
1	13000-NN4-000	CRANK SHAFT COMP.	1
2	13011-NN4-000	RING SET, PISTON	1
3	13101-NN4-000	PISTON	1
4	13111-KRN-670	PIN, PISTON	1
5	13115-KM7-700	CLIP, PISTON PIN 16mm	2
6	13331-357-000	KEY SPECIAL WOODRUFF, 25X18	1
7	13617-NN4-000	COLLAR, DRIVE GEAR	1
8	23121-NN4-000	GEAR, PRIMARY DRIVE	1
9	90013-NN4-000	BOLT, SPECIAL 12X27	1
10	90402-KY4-900	WASHER, PLAIN, 12mm	1

Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06

Block No.

E-13

Transmission

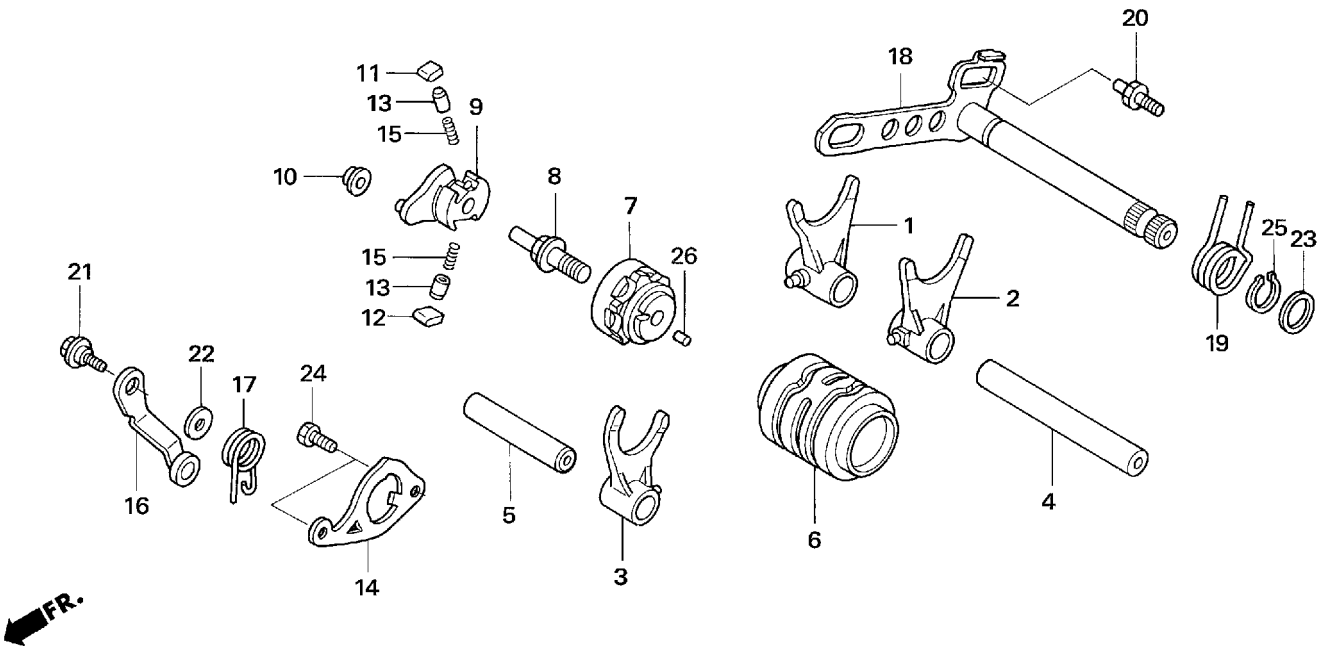


Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
1	23211-NN4-000	SHAFT, MAIN	1
2	23221-NN4-000	SHAFT, COUNTER	1
3	23225-KS6-000	COLLAR, C-SHAFT	1
4	23411-NN4-000	GEAR, C-LOW	1
5	23413-NN4-000	COLLAR, 17mm	1
6	23421-NN4-000	GEAR, M-2ND	1
7	23422-GB4-770	BUSH, 20X9	1
8	23431-NN4-000	GEAR, C-2ND	1
9	23441-NN4-000	GEAR, M-3RD	1
10	23451-NN4-000	GEAR, C-3RD	1
11	23452-NN4-000	COLLAR, C-3RD GEAR	2
12	23461-NN4-000	GEAR, M-4TH	1
13	23462-NN4-000	COLLAR, M-4TH GEAR	1
14	23471-NN4-000	GEAR, C-4TH	1
15	23481-NN4-000	GEAR, M-5TH	1
16	23491-NN4-000	GEAR, C-5TH	1
17	23801-NN4-000	SPROCKET, DRIVE 10T	1
18	90112-413-000	BOLT, UBS 8X33	1
19	90404-KW3-000	WASHER, THRUST, INV 22X21X1	1
20	90446-357-000	WASHER, THRUST 17.2mm	3
21	90452-KZ4-000	WASHER, THRUST 20X30X1	2
22	90453-KZ4-000	WASHER, THRUST 20X30X1.5	1
23	90461-444-000	WASHER, SPLINE 20	2
24	90501-NN4-003	WASHER, SPRING 8X33	1
25	90601-360-000	SET RING 20mm	2
26	90602-360-000	SET RING 22mm	1
27	91351-KA3-711	O-RING, 20mm	1

Block No.

E-14

Gearshift drum

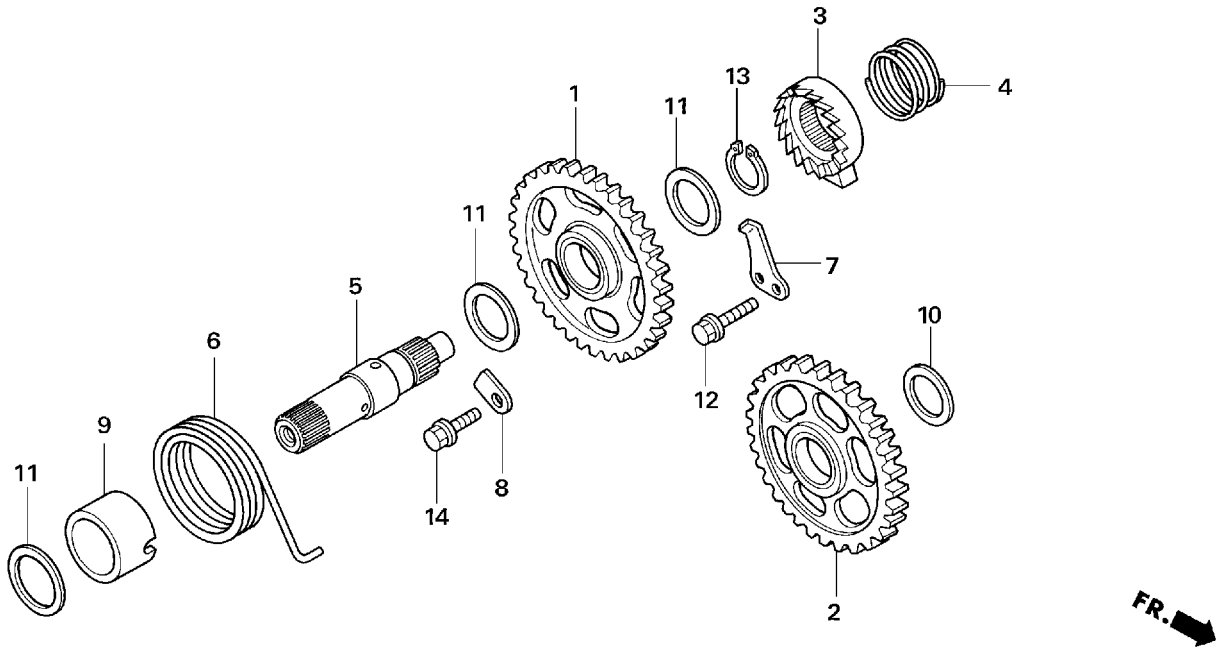


Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
1	24211-KRN-730	FORK R., GEAR SHIFT	1
2	24221-KRN-730	FORK L., GEAR SHIFT	1
3	24231-NN4-000	FORK C, GEAR SHIFT	1
4	24241-MEN-670	SHAFT A, SHIFT FORK	1
5	24242-MEN-670	SHAFT B, SHIFT FORK	1
6	24311-NN4-000	DRUM, GEAR SHIFT	1
7	24312-KA3-741	CENTER, SHIFT DRUM	1
8	24315-HA0-000	PIN. SHIFTER	1
9	24321-KZ4-620	SHIFTER, DRUM	1
10	24322-MM4-000	COLLAR, DRUM SHIFTER	1
11	24324-KA3-711	PAWL A, RATCHET	1
12	24325-KA3-711	PAWL B, RATCHET	1
13	24326-KBH-901	PLUNGER, PAWL	2
14	24328-NN4-000	PLATE, GUIDE	1
15	24329-KA3-740	SPG, PAWL PLUNGER	2
16	24430-NN4-000	STPR COMP., DRUM	1
17	24435-KZ4-690	SPG, DRUM STPR	1
18	24610-NN4-000	SPDL COMP., GEAR SHIFT	1
19	24651-MEB-670	SPG, SHIFT RETURN	1
20	24652-HA0-000	PIN, GEAR SHIFT RETURN SPG.	1
21	90022-MG8-000	PIVOT, SHIFT DRUM STOPPER ARM	1
22	90435-HB3-000	WASHER, 6.1mm	1
23	90451-155-000	WASHER, 14mm	1
24	93301-06016-0A	BOLT, HEX., 6x16mm	2
25	94510-14000	CIRCLIP, EX, 14	1
26	96220-40080	ROLLER, 4X8	1

Block No.

E-15

Kick starter spindle



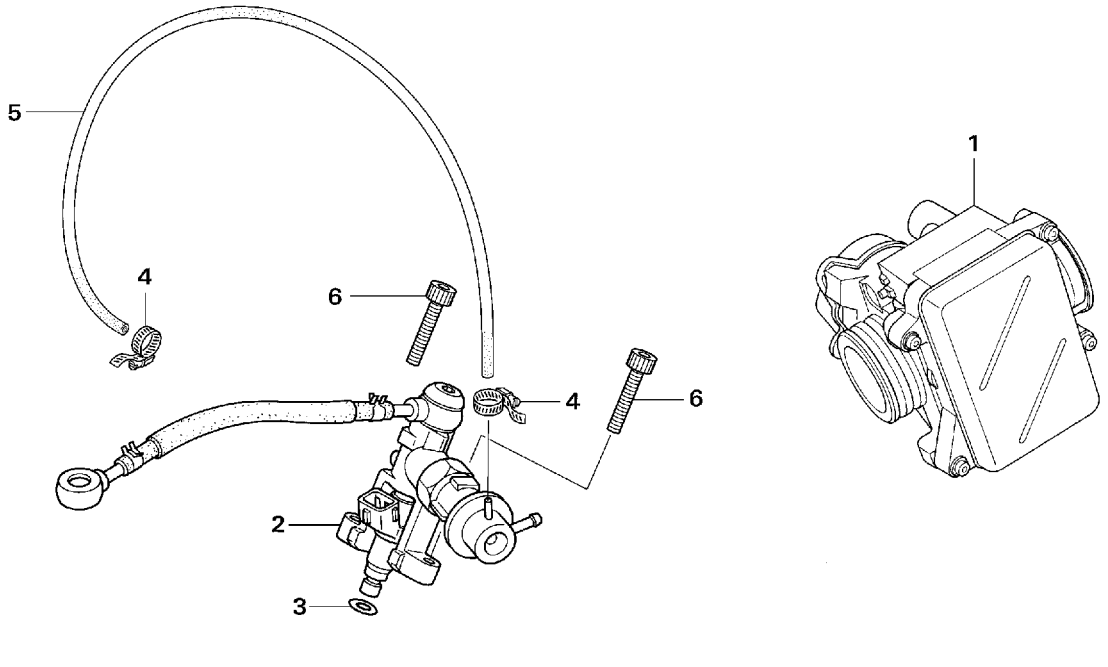
Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
1	28210-NN4-000	PINION COMP., KICK STARTER	1
2	28230-NN4-000	GEAR COMP., STARTER IDLE	1
3	28241-KA3-710	RATCHET, STARTER	1
4	28242-KA3-710	SPG, RATCHET	1
5	28251-NN4-000	SPINDLE, KICK START	1
6	28261-KA3-710	SPG, START RETURN	1
7	28262-NN4-010	PLATE, RATCHET SLIDER	1
8	28263-NN4-000	PLATE, KICK SPG	1
9	28282-NN4-000	COLLAR, KICK SPG	1
10	90452-178-000	WASHER, THRUST 17mm	1
11	90501-444-000	WASHER, 16.8X24	3
12	90085-MCS-000	BOLT, TORX., 6 mm	1
13	94510-16000	CIRCLIP, EX, 16	1
14	96001-06014-00	BOLT, FLANGE, 6X14	1

Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06

Block No.

E-16

Throttle body
Injector



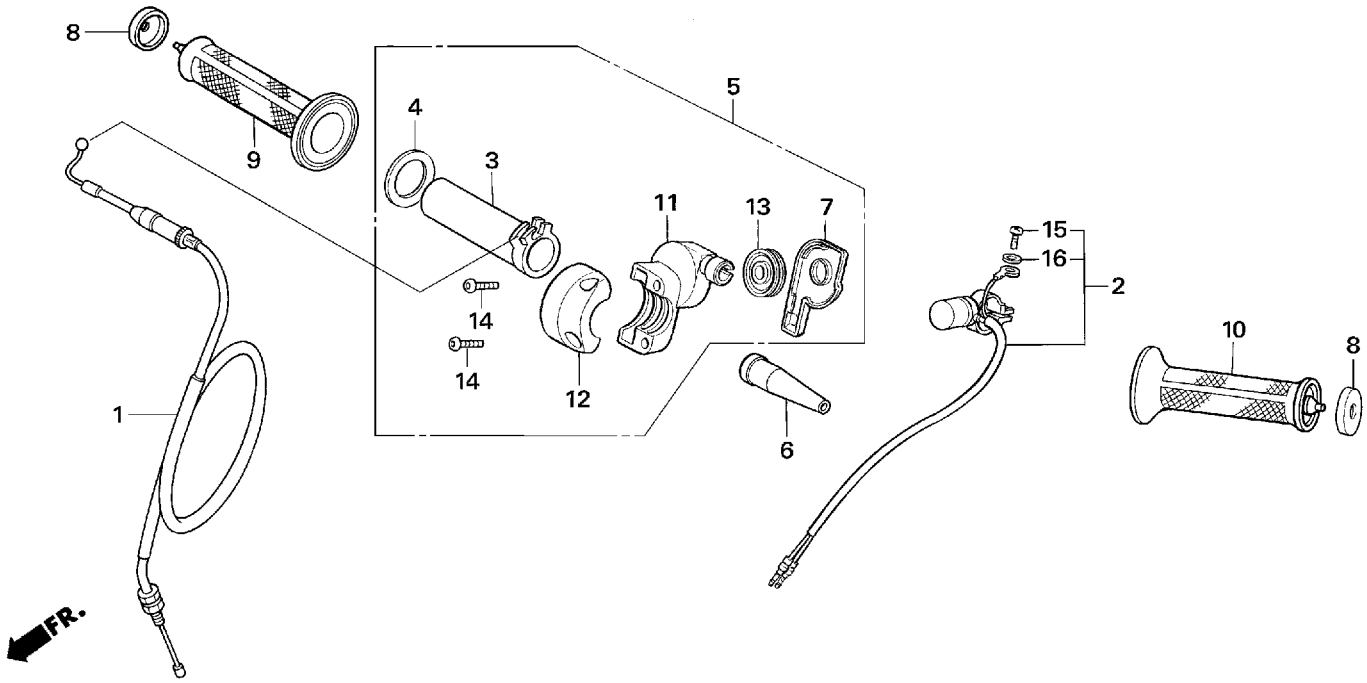
Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
1	16400-NN4-003	THROTTLE BODY ASSY.	1
2	16420-NN4-000	HOLDER INJECTOR ASSY.	1
3	91301-PCL-000	O-RING, 7.4X3.6	1
4	95002-02079	CLIP B1 7, TUBE	2
5	95005-35200-20	TUBE, 35X200	1
6	96700-06022-00	SOCKET BOLT 6X22	2

Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06

Block No.

F-1

Cable
Switch

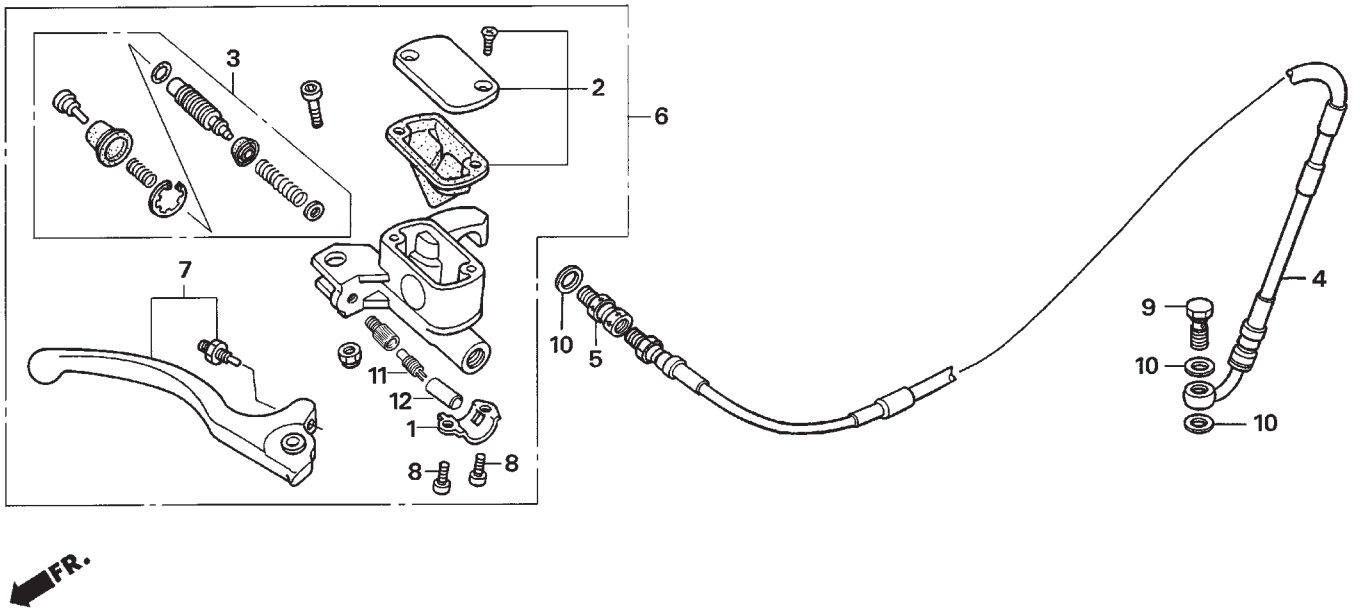


Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
1	17910-NN4-B01	CABLE COMP., THROT	1
2	35130-NN4-600	SW ASSY., KILL	1
3	53141-NN4-000	PIPE, THROT GRIP	1
4	53142-NN3-000	RING, LEAF	1
5	53160-NN4-000	SUB ASSY., THROTTLE	1
6	53161-NN3-000	COVER, THROT CABLE	1
7	53163-NN4-900	COVER, THROT HOUSING	1
8	53164-KR8-000	COVER, GRIP END	2
9	53165-KR8-000	GRIP R, HANDLE	1
10	53166-KR8-000	GRIP L, HANDLE	1
11	53167-NN2-900	HOUSING UP, THROT	1
12	53168-NN2-900	HOUSING LWR, THROT	1
13	53169-NN2-900	PULLEY, THROT	1
14	90107-NN3-000	SOCKET BOLT, 5X16	2
15	93500-04012-1A	SCREW, PAN 4X12	1
16	94111-04000	WASHER, SPRING 4mm	1

Block No.

F-2

Front brake master cylinder



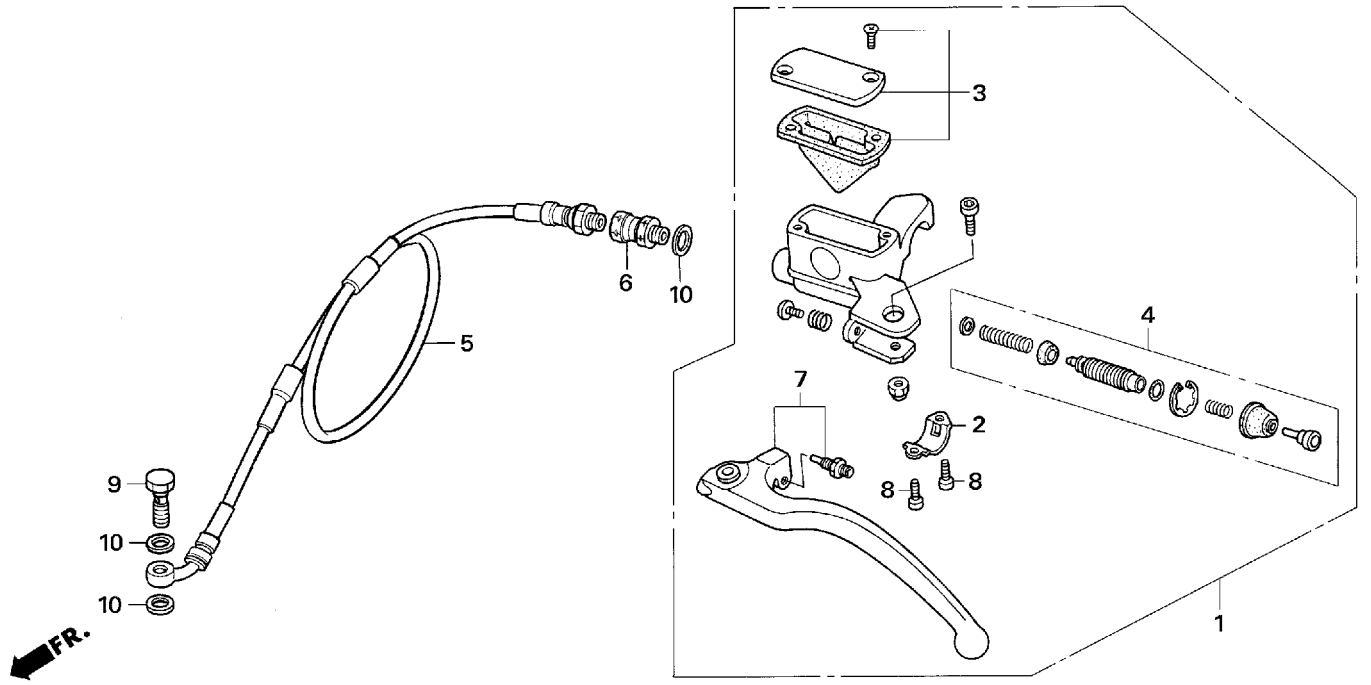
Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
1	22882-NN3-830	HOLDER, M/C	1
2	22883-NN3-306	TANK KIT, CLUTCH M/C	1
3	22886-NN3-307	PISTON SET, CLUTCH M/C	1
4	45125-NN4-610	HOSE, FR BRAKE	1
5	45127-NN3-010	JOINT, BRAKE HOSE	1
6	45500-NN4-600	M/C ASSY., FR	1
7	53170-NN3-840	LEVER ASSY., R. HNDL	1
8	90089-MBK-750	BOLT, SOCKET 5X12	2
9	90145-NN4-000	OIL BOLT, 10X21	1
10	90545-300-000	WASHER, OIL BOLT	3
11	35350-NN4-600	SWITCH ASSY. FRONT CALIPER	1
12	35351-NN4-600	RUBBER COVER	1

Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06

Block No.

F-3

Clutch master cylinder



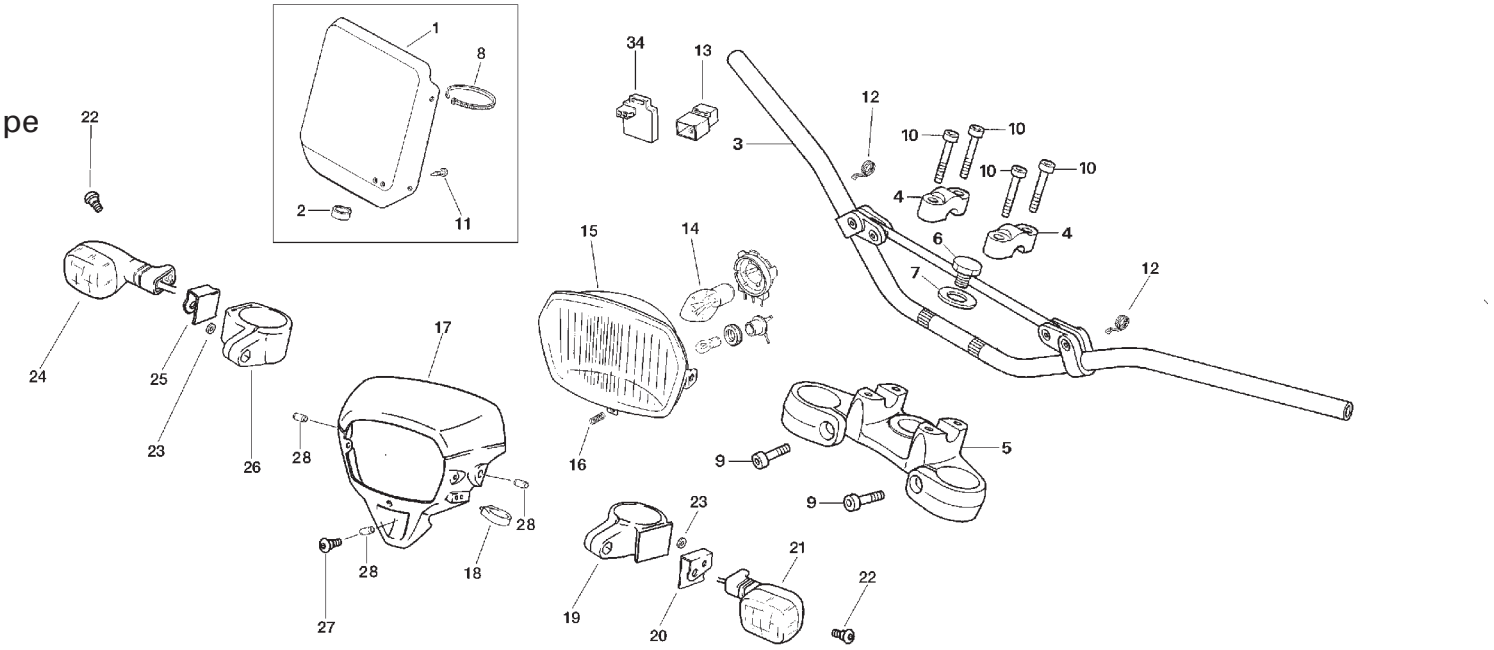
Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
1	22880-NN4-000	M/C ASSY., CLUTCH	1
2	22882-NN3-830	HOLDER, M/C.	1
3	22883-NN4-000	TANK KIT, CLUTCH M/C	1
4	22886-NN4-000	PISTON SET, CLUTCH M/C.	1
5	22900-NN4-000	HOSE, CLUTCH	1
6	45127-NN3-010	JOINT, BRAKE HOSE	1
7	53180-NN4-000	LEVER ASSY., L. HNDL	1
8	90089-MBK-750	BOLT, SOCKET 5X12	2
9	90145-NN4-000	OIL BOLT, 10X21	1
10	90545-300-000	WASHER, OIL BOLT	3

Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06

Block No.

F-4

Steering handle pipe
Top bridge
Head light

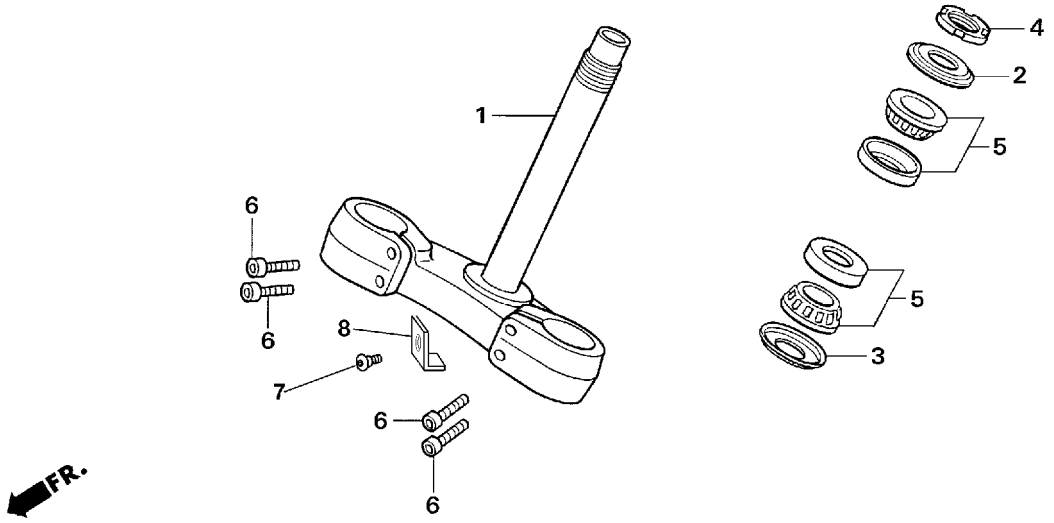


Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
1	61301-NN3-000	PLATE, ZEICHEN	1
2	45468-NN2-000ZB	GUIDE, BRK HOSE	1
3	53100-NN4-000	PIPE, STRG HNDL	1
4	53131-ND9-760	HOLDER, (HANDLE PIPE) UPPER	2
5	53230-NN4-000	BRIDGE, FORK TOP	1
6	53235-NN4-000	BOLT, TOP BRIDGE	1
7	53236-NN2-700	WASHER, TOP BOLT	1
8	61312-NN2-900	TIE-BAND	4
9	96600-08025-10	SOCKET BOLT, 8X25	2
10	96700-08028-00	SOCKET BOLT, 8X28	4
11	93913-14180	SCREW, TAPPING 4X10	1
12	90650-NN4-600	BAND WIRE	2
13	38300-NN3-740	RELAY, ASSY. WINKER	1
14	34901-NN2-90	BULB, GEAD LIGHT	1
15	33100-NN3-740	LIGHT ASSY. HEAD	1
16	33101-NN3-740	SPRING, REG. HEAD LIGHT	1
17	61300-NN4-600ZA	CASE, HEAD LIGHT	1
18	45468-NN2-000ZC	GUIDE, BRAKE HOSE	1
19	61391-NN4-600	BRACKET, WINKER, ASSY. RIGHT	1
20	33491-NN4-600	PLATE, BRACKET WINKER, ASSY. RIGHT	1
21	33450-NN3-740	WINKER, ASSY. LEFT	1
22	90108-NN4-600	WINKER, BOLT	2
23	94001-0600-0S	NUT	2
24	33400-NN3-740	WINKER, ASSY. RIGHT	1
25	33490-NN4-600	PLATE, BRACKET WINKER, ASSY. LEFT	1
26	61390-NN4-600	BRACKET WINKER, ASSY. LEFT	1
27	90111-NN4-600	HEAD LIGHT CASE, BOLT	1
28	90505-NN4-600	COLLAR, CASE HEAD LIGHT	3
29	37200-NN3-740	SPEEDOMETER ASSY	1
30	37215-NN4-600	SPEEDOMETER STAY	1
31	44830-NN2-630	SPEEDOMETER, CABLE ASSY	1
32	37203-NN3-740	SPEEDOMETER FIXING NUT	1
33	90301-MG8-000	NUT FLANGE 5 mm	1
34	38500-GC7-612	RELAY ASW. START	1

Block No.

F-5

Steering stem



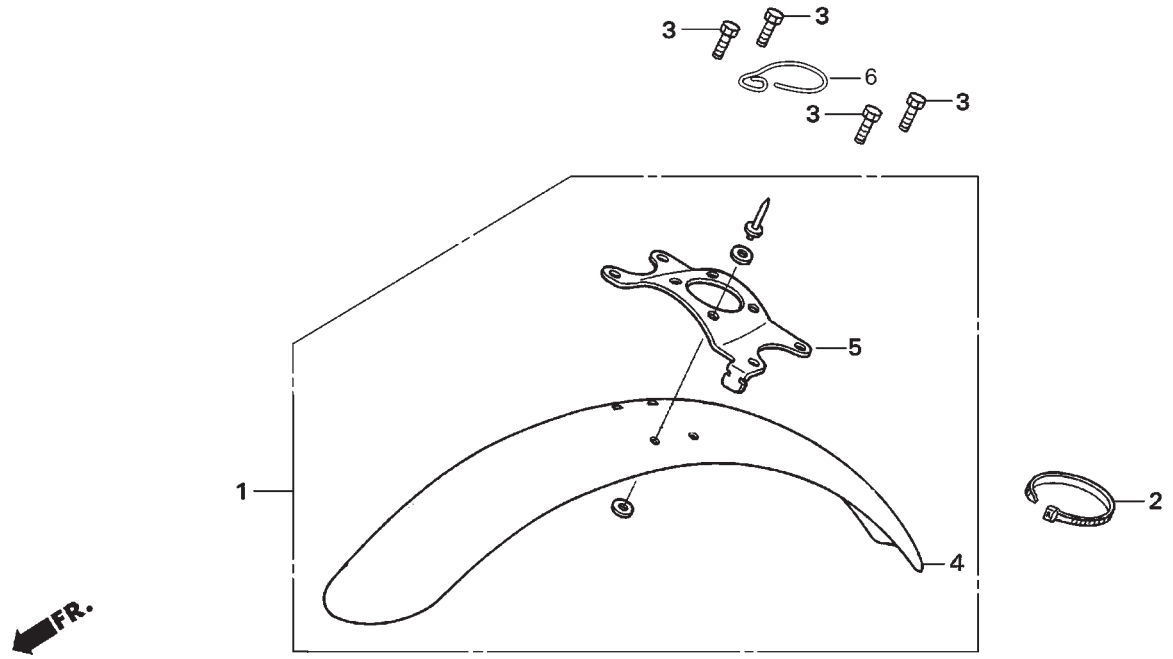
Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
1	53200-NN4-600	STEM COMP., STRG	1
2	53214-KA3-732	DUST SEAL	1
3	53214-KA4-701	DUST SEAL	1
4	53229-NN2-000	THREAD, STRG	1
5	91015-425-831	BRG, HEAD PIPE UP	2
6	96600-08025-10	SOCKET BOLT, 8X25	4
7	90112-NN4-600	BRAKE PLATE, BOLT	1
8	61315-NN4-000	HEAD CASE, BRAKE PLATE	1

Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06

Block No.

F-6

Front fender



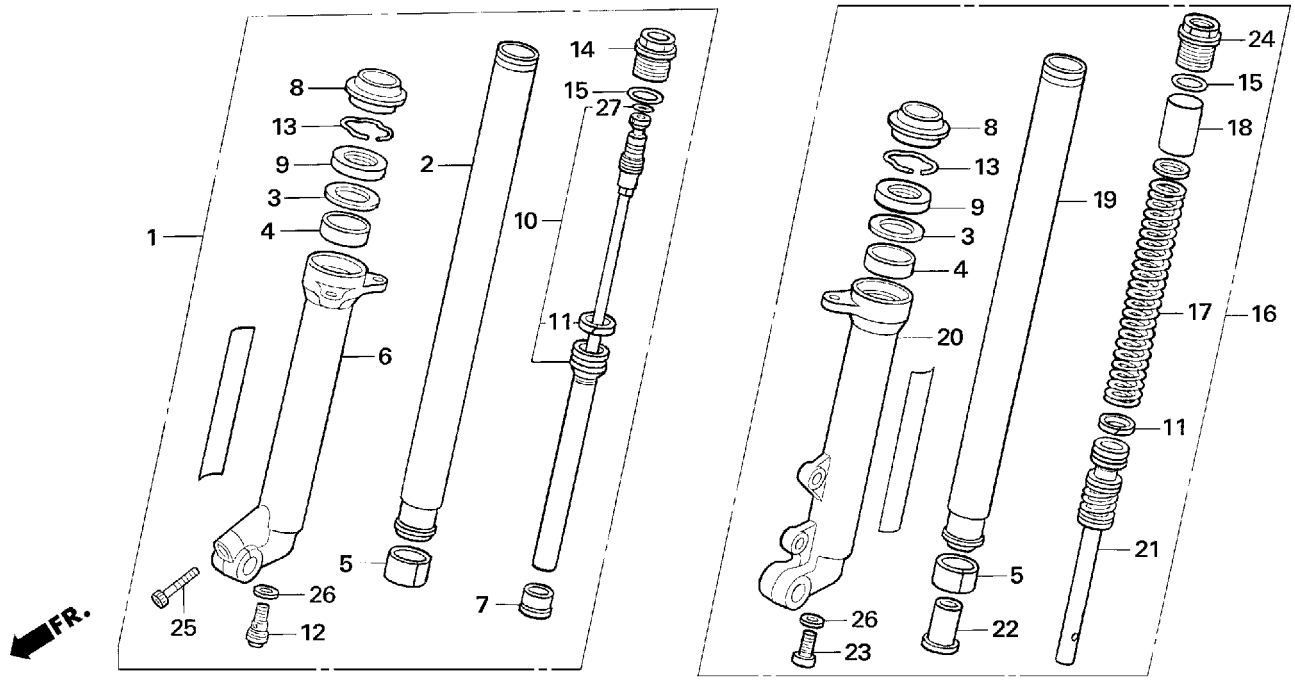
Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
1	61100-NN4-600	FENDER COMP., FR	1
2	61312-NN2-900	TIE-BAND	1
3	96001-06014-00	BOLT, FLANGE SH 6X14	4
4	61050-NN4-600	FRONT FENDER	1
5	61105-NN4-300	STRAY, FRONT FENDER	1
6	44832-NN3-740	SPEEDOMETER CABLE GUIDE	1

Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06

Block No.

F-7

Front fork



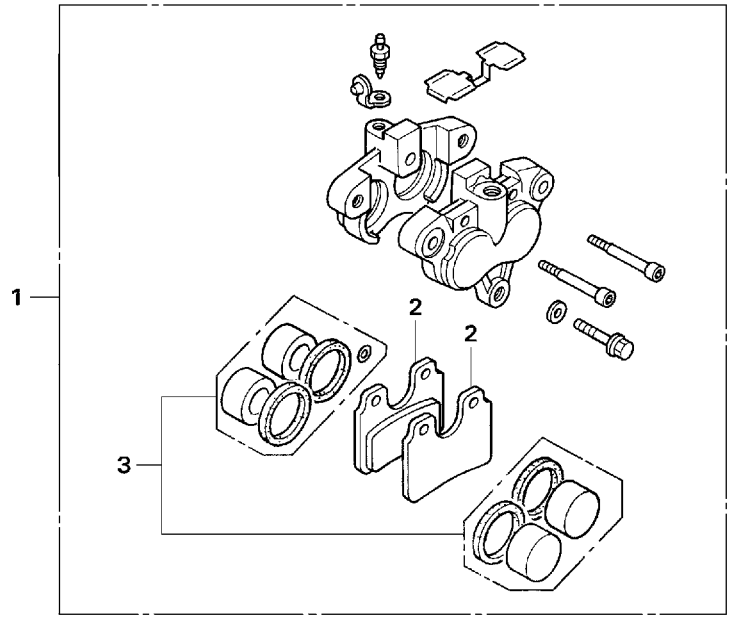
Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
1	51400-NN4-601	FORK ASSY., R. FR	1
2	51410-NN4-003	PIPE COMP., R. FR FROK	1
3	51412-NN4-003	SEAL SPACER	2
4	51414-NN3-821	BUSH, GUIDE	2
5	51415-NN3-821	BUSH, SLIDE	2
6	51420-NN4-003	CASE, R. BOTTOM	1
7	51421-NN3-821	PLATE, CENTERING	1
8	51422-NN3-821	SEAL, DUST	2
9	51425-NN3-821	SEAL, OIL	2
10	51430-NN4-003	DAMPER COMP., R. FR	1
11	51437-MN5-003	RING, PISTON	2
12	51441-NN3-821	BOLT COMP., R. CENTER	1
13	51447-MK7-671	RING, OIL SEAL STOP	2
14	51450-NN3-821	BOLT, R. FR FORK	1
15	51458-NN3-821	O-RING	2

Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
16	51500-NN4-601	FORK ASSY., L. FR	1
17	51501-NN4-003	SPRING, FR FORK	1
18	51502-NN3-821	COLLAR, SPG	1
19	51510-NN4-003	PIPE COMP., L. FR FROK	1
20	51520-NN3-821	CASE, L. BOTTOM	1
21	51530-NN4-003	CYLINDER COMP., FR	1
22	51531-NN3-821	PIECE, OIL LOCK	1
23	51541-NN3-821	BOLT,CENTER	1
24	51550-NN3-821	BOLT COMP., L. FR FORK	1
25	90116-383-721	BOLT, SOCKET, 8mm	1
26	90544-KS7-003	WASHER, SPECIAL	2
27	91311-MR7-003	O-RING	1

Block No.

F-8

Front brake caliper



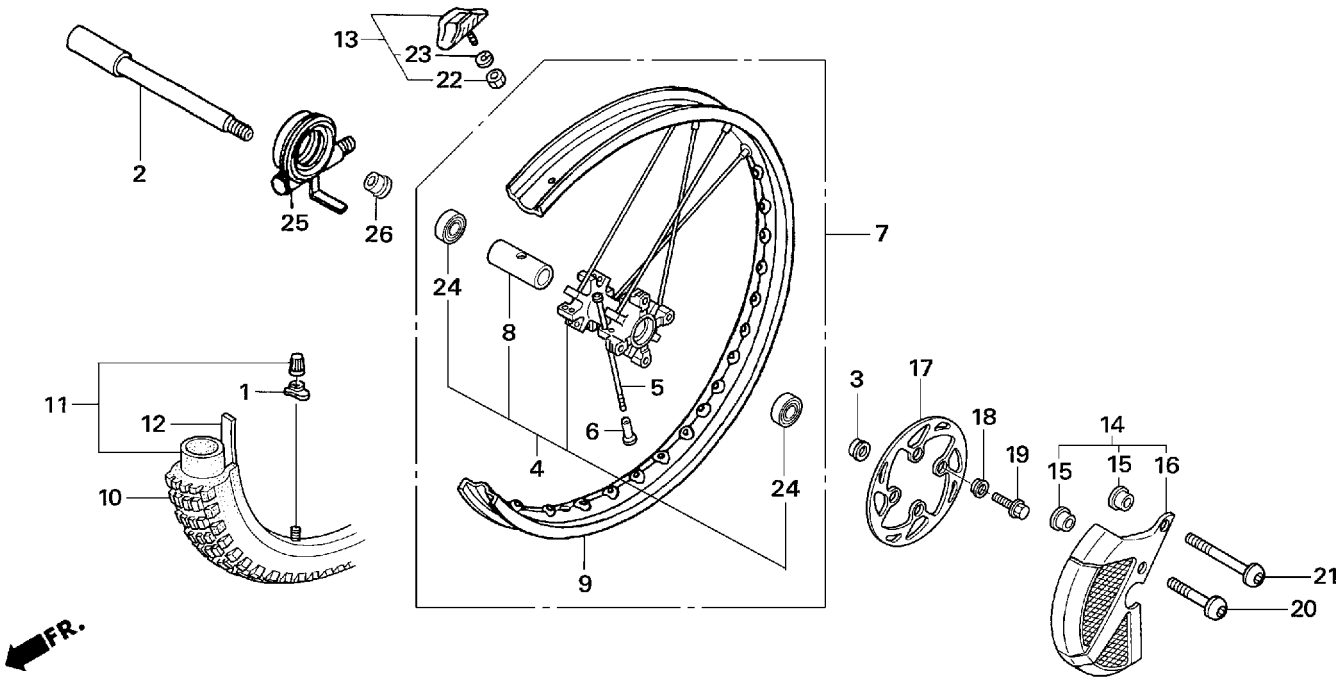
Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
1	45100-NN3-830	CALIPER ASSY., FR	1
2	45105-NN3-830	PAD COMP., FR	2
3	45120-NN3-305	PISTON SET, FR CALIPER	1

Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06

Block No.

F-9

Front wheel

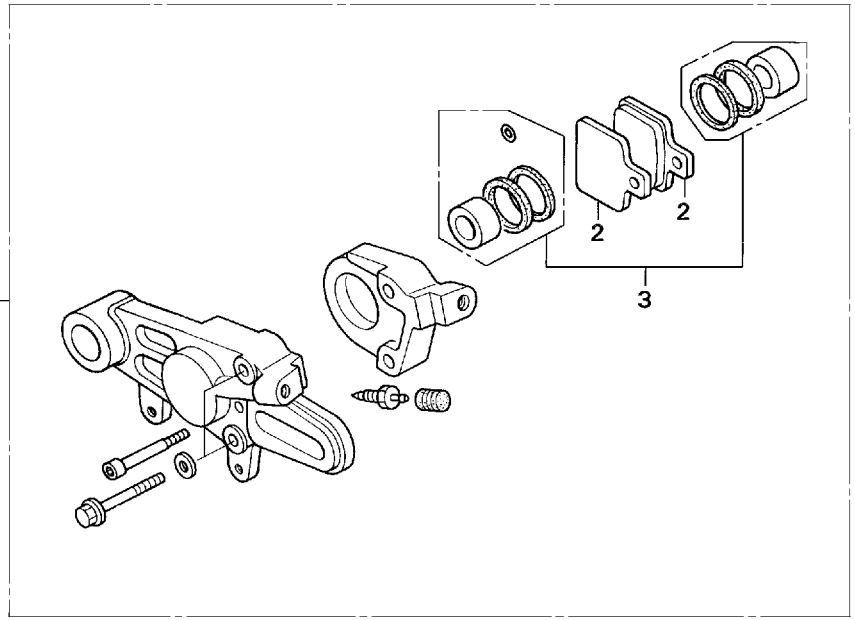


Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
1	42714-KA3-710	CAP, VALVE	1
2	44301-NN3-000	AXLE, FR WHEEL	1
3	44311-NN4-000	COLLAR L., FR WHEEL	1
4	44602-NN4-000	HUB ASSY., FR WHEEL	1
5	44603-NN4-000	SPOKE, FR	32
6	44608-KZ4-J40	NIPPLE, SPOKE	32
7	44610-NN4-000	RIM ASSY., FR	1
8	44620-NN4-000	COLLAR, FR WHEEL DIST	1
9	44701-NN4-003	RIM, FR WHEEL	1
10		TIRE, FRONT (NOT SALE)	1
11		TUBE (NOT SALE)	1
12		RIM, BAND (NOT SALE)	1
13	44715-MA0-770	STOPPER, 1.60 BEAD	1
14	45330-NN4-000ZA	COVER ASSY., FR DISK	1
15	45331-NN3-830	COLLAR	2
16	45332-NN4-000ZA	COVER, FR DISK	1
17	45351-NN4-000	DISK, FR BRAKE	1
18	45352-NN4-000	COLLAR, FR DISK	4
19	90101-NN4-000	BOLT, BRK DISK 6X18	4
20	90113-NN4-000	BOLT, SOCKET 8X33	1
21	90114-NN4-000	BOLT, SOCKET 8X55	1
22	94001-08000-0S	NUT, HEX 8mm	1
23	94111-08000	WASHER, SPG 8mm	1
24	96150-60040-10	BEARING, BALL RADIAL 6004	2
25	44800-NN3-740	GEAR BOX, SPEED	1
26	44313-NN2-900	COLLAR, RIGHT FRONT WHEEL	1

Block No.

F-10

Rear brake caliper



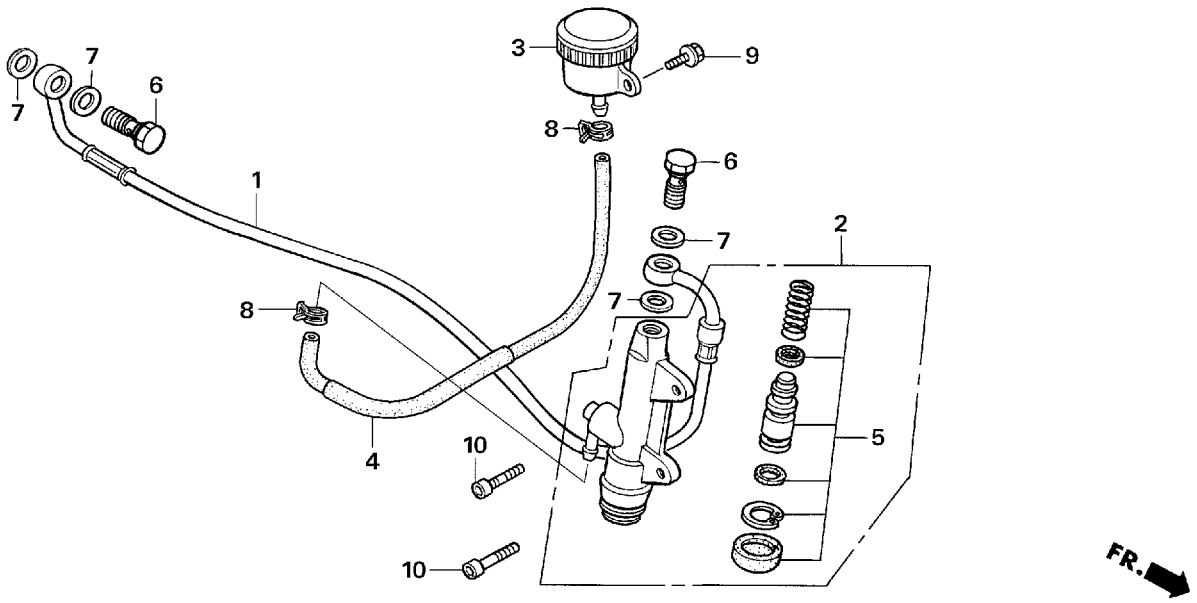
Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
1	43100-NN3-840	CALIPER ASSY., RR	1
2	43105-NN3-830	PAD COMP., RR	2
3	43120-NN3-305	PISTON SET, RR CALIPER	1

Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06

Block No.

F-11

Rear brake master cylinder



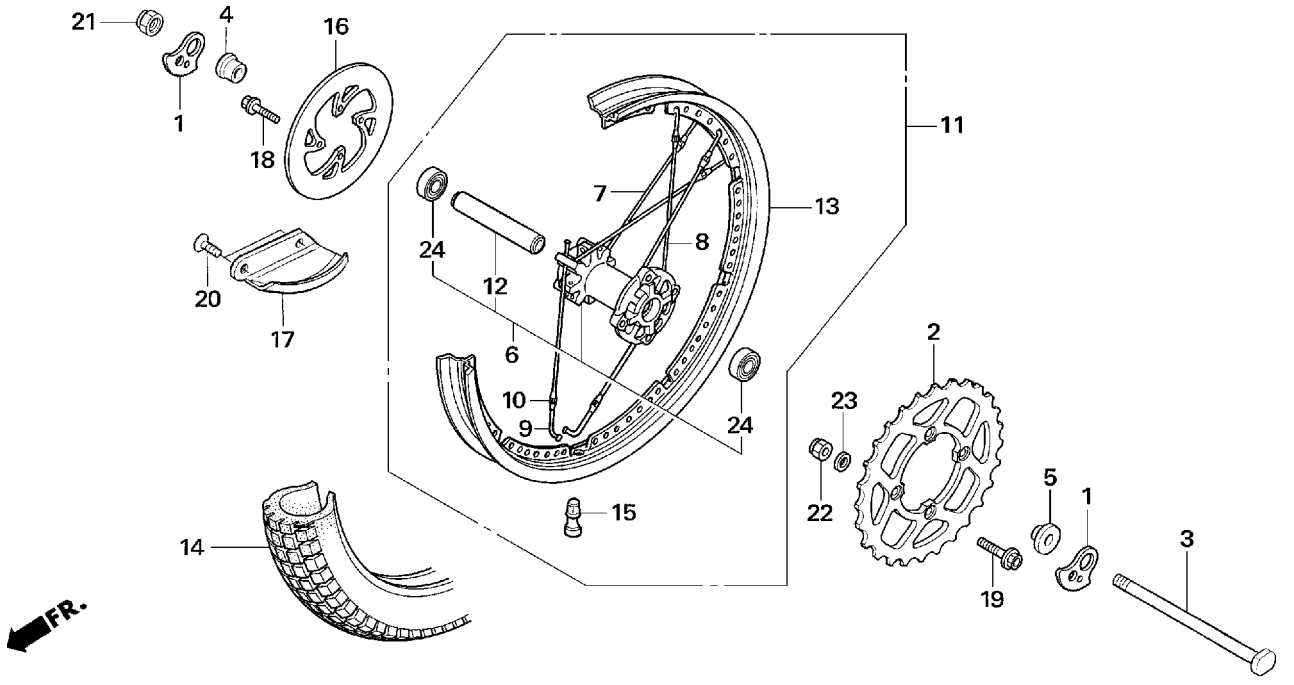
Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
1	43125-NN3-830	HOSE, RR BRAKE	1
2	43500-NN3-830	M/C ASSY., REAR	1
3	43510-NN2-900	TANK ASSY., RESERVE	1
4	43511-NN4-000	TUBE COMP., RR M/C	1
5	43520-NN3-306	PISTON SET, RR M/C	1
6	90145-NN4-000	OIL BOLT, 10X21	2
7	90545-300-000	WASHER, OIL BOLT	4
8	95002-40850-08	CLAMP, D8.5 TUBE	2
9	96001-06014-00	BOLT, FLANGE SH 6X14	1
10	96600-06022-00	SOCKET BOLT, 6X22	2

Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06

Block No.

F-12

Rear wheel



Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
1	40544-NN4-000	ADJUSTER, CHAIN	2
2	41205-NN4-000	SPRKT 41T, FINAL DRIVEN	1
	41206-NN4-600	SPRKT 42T, FINAL DRIVEN (optional)	1
	41207-NN4-600	SPRKT 43T, FINAL DRIVEN (optional)	1
3	42301-NN3-000	AXLE, RR WHEEL	1
4	42311-NN2-000	COLLA R., RR WHEEL	1
5	42312-NN2-000	COLLA L., RR WHEEL	1
6	42602-NN4-B00	HUB ASSY., WHEEL	1
7	42603-NN4-000	SPOKE R., RR WHEEL	16
8	42604-NN4-000	SPOKE L., RR WHEEL	16
9	42605-NN4-000	SPOKE S, RR WHEEL	32
10	42607-NN4-000	NIPPLE, RR WHEEL	32
11	42610-NN4-B00	RIM ASSY., RR	1
12	42620-NN3-830	COLLAR, RR WHEEL DIST	1
13	42701-NN4-003	RIM, RR WHEEL	1

Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
14		TIRE, RR (NOT SALE)	1
15	42753-KBS-901	VALVE, RIM TR412	1
16	43121-NN4-000	DISK, RR BRAKE	1
17	43330-NN3-830	COVER, RR DISK	1
18	90101-NN4-000	BOLT, BRK DISK 6X18	4
19	90125-KZ4-J40	BOLT, SH DR 8X22	4
20	90132-NN2-900	SCREW, 6X12	2
21	90305-NN2-900	NUT, AXLE	1
22	90309-ML3-791	NUT, U 8mm	4
23	90401-NN4-000	WASHER, PLAIN, 8mm	4
24	96150-60040-10	BEARING, BALL RADIAL 6004	2

Block No.

F-13

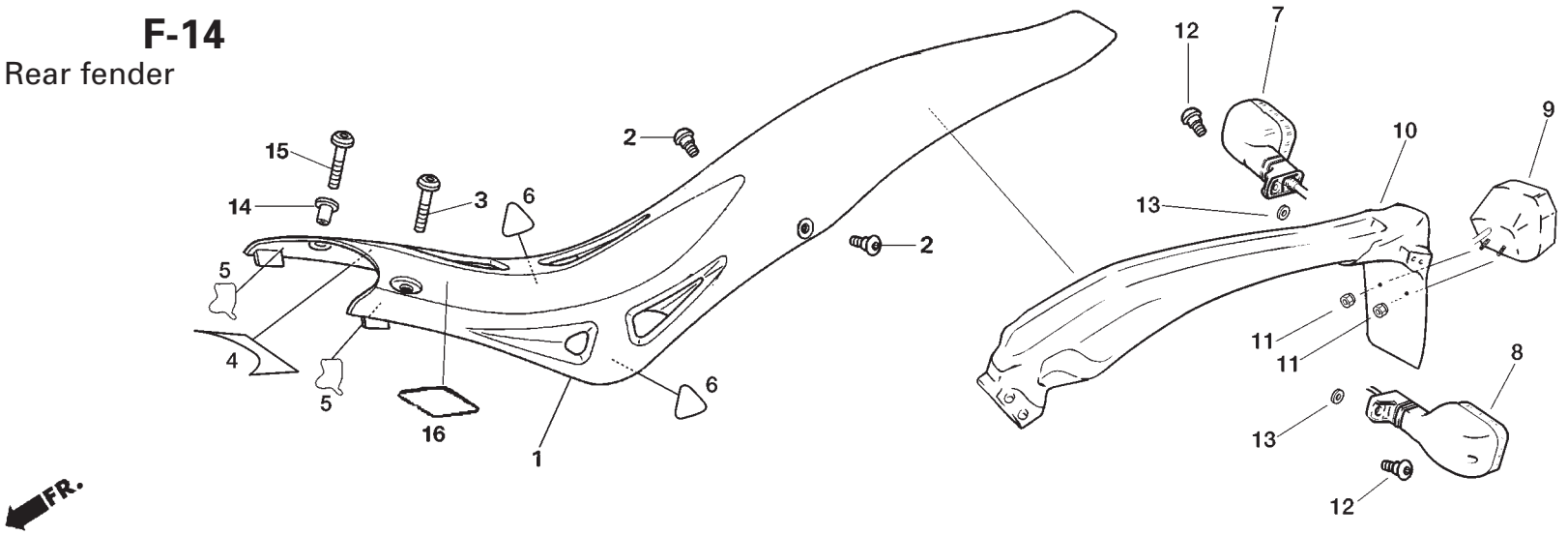
Fuel tank
Fuel pump

Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
1	16700-NN4-000	UNIT ASSY., FUEL PUMP	1
2	17500-NN4-600	SET, FUEL TANK (WITH LABEL)	1
3	17506-NN4-000	RUBBER, FUEL TANK	4
4	17509-NN4-000	COLLAR, TANK SET	1
5	17510-NN4-000	TANK COMP., FUEL	1
6	17523-NN4-000	TUBE, FUEL CAP BREATHER	1
7	17529-NN4-000	HOSE, RETURN FUEL	1
8	17574-NN4-000	PACKING, BASE	1
9	17575-NN4-000	CAP, CHAMBER	1
10	17621-NN4-010	BODY, FUEL CAP	1
11	17624-NN4-000	PACKING, FUEL CAP	1
12	61104-357-000	COLLAR, FR FENDER	1
13	64615-KR1-860	RUBBER, LWR COWL MOUNT	2
14	86150-NN4-600	EMBLEM, PRODUCT	1
15	90102-NN4-000	BOLT, FLANGE, 5X14	6
16	90108-MBG-000	BOLT, BANJO 12mm	1
17	90115-NN4-000	BOLT, SPL, 6X27	1
18	90428-PD6-003	WASHER, SEALING 12mm	2
19	91406-SL4-931	CLAMP D10.5, FUEL HOSE	2
20	90601-NN4-600	CLIP 95 mm	1
21	87586-NN4-600	LABEL, FUEL	1
22	17521-NN4-010	TUBE, FUEL CAP BREATHER	1
23	19114-NN4-600	JOINT 2 WAY	1
24	95005-55070-2	TUBE 5,3 x 70	1
25	95002-0210	CLIP B12	2
26	17625-NF4-003	VALVE	1

Block No.

F-14

Rear fender



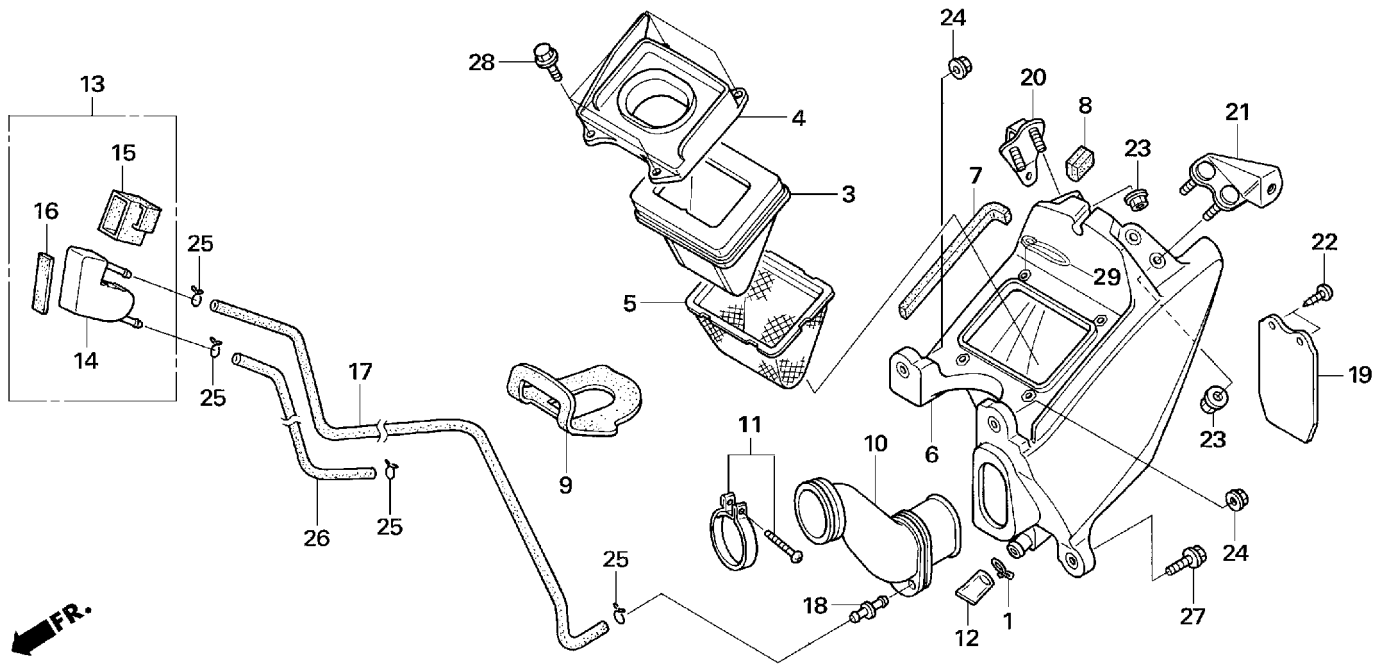
Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
1	80050-NN4-000	FENDER COMP., REAR	1
2	90106-KY2-701	SCREW, PAN 6X11	2
3	90115-NN4-000	BOLT, SPL, 6X27	1
4	80108-NN4-600	FRONT PROTECTOR	1
5	80105-NN4-300	SIDE PROTECTORS A	2
6	80106-NN4-600	SIDE PROTECTORS B	2
7	33600-NN3-740	WINKER ASSY. RIGHT REAR	1
8	33650-NN3-740	WINKER ASSY. RIGHT LEFT	1
9	33700-NN4-600	UNIT, TAIL LIGHT COMP.	1
10	80105-NN4-600	BRACKET, TAIL LIGHT	1
11	90201-NN4-600	WASHERS	2
12	90108-NN4-600	WINKER, BOLT	2
13	94001-0600-0S	WASHER	2
14	80125-NN4-000	COLLAR	1
15	90116-MAS-E00	BOLT 6x16	1

Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
16	87560-NN4-600	LABEL, CAUTION	1

Block No.

F-15

Air cleaner



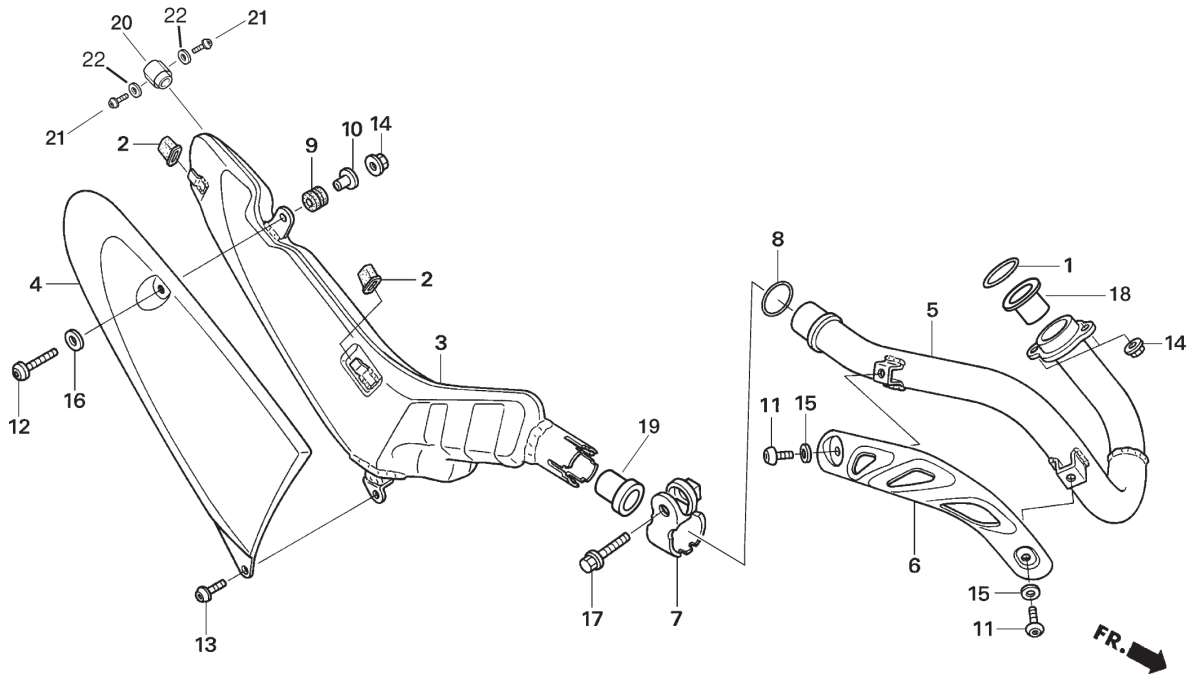
Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
1	15707-634-000	CLIP, BREATHER TUBE	1
3	17211-NN4-000	ELEMENT, AIR/C	1
4	17212-NN4-000	CAP, AIR/C CASE	1
5	17213-NN4-000	TRAP COMP., FLAME	1
6	17230-NN4-000	CASE COMP., AIR/C	1
7	17231-NN4-300	SEAL A, AIR/C CASE	1
8	17232-NN4-300	SEAL B, AIR/C CASE	1
9	17236-NN3-830	AIR GUARD	1
10	17253-NN4-000	TUBE, AIR/C CONN	1
11	17255-KRJ-900	BAND, AIR/C CONNECTING TUBE	1
12	17358-NN2-000	TUBE, DRAIN	1
13	17550-NN4-000	TANK ASSY., STORAGE	1
14	17551-NN4-000	TANK, STORAGE	1
15	17552-NN4-000	RUBBER, STORAGE TANK	1
16	17553-NN4-000	CUSHION, STORAGE TANK	1

Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
17	17554-NN4-000	TUBE, BREATHER A	1
18	55102-166-000	JOINT, OIL TUBE	1
19	80110-NN3-000	MUD GUARD	1
20	80111-NN4-000	STAY R., RR FENDER	1
21	80112-NN4-000	STAY L., RR FENDER	1
22	93913-14180	SCREW, TAPPING 4X10	2
23	94050-06000	NUT, FLANGE 6mm	4
24	94050-06000	NUT, FLANGE 6mm	2
25	95002-02100	CLIP B10, TUBE	4
26	95005-55225-20	TUBE, 5.3X225	1
27	95701-06025-00	BOLT, FLANGE 6X25	1
28	90108-GK1-000	BOLT, FLANGE SH 6X12	4
29	90602-NN4-600	CLIP	1

Block No.

F-16

Exhaust muffler



Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
1	18291-NN4-000	GASKET, EXH PIPE	1
2	18293-MN0-000	RUBBER, PKG PROTR	2
3	18310-NN4-000	SILENCER COMP., EXH	1
4	18314-NN4-600	PROTECTOR, SLNCR	1
5	18320-NN4-000	PIPE COMP., EXH	1
6	18323-NN4-000	PROTECTOR, EXH PIPE	1
7	18371-KCR-000	BAND, MUFFLER	1
8	18391-KEJ-900	PACKING, MUFFLER	1
9	19051-KA3-830	RUBBER, RAD MOUNT	1
10	18391-NN4-000	COLLAR, RAD MT	1
11	90108-KGB-610	SCREW, PAN 6X8	2
12	90115-NN4-000	BOLT, SPL 6X27	1
13	90106-MAS-E00	BOLT, SPL 6X16	1
14	94050-06000	NUT, FLANGE 6mm	3
15	94101-06000	WASHER, PLAIN, 6mm	2

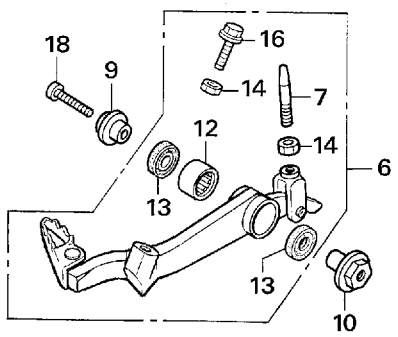
Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
16	90152-921-000	WASHER, PLAIN, 6mm	1
17	96300-08028-00	BOLT, FLANGE DR 8X28	1
18	18340-NN4-000	COLLAR A	1
19	18350-NN4-000	COLLAR B	1
20	18360-NN4-000	DIFUSER EXH.	1
21	90105-GAG-000	SCREW PAN 6x8	2
22	94111-06000	WASHER	2

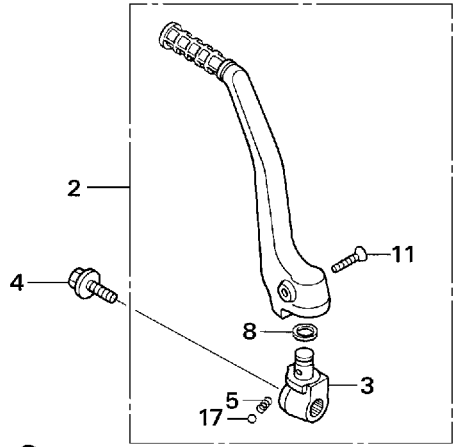
Block No.

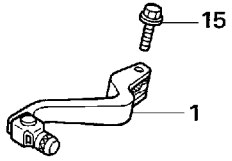
F-17

Pedal

Kick starter arm







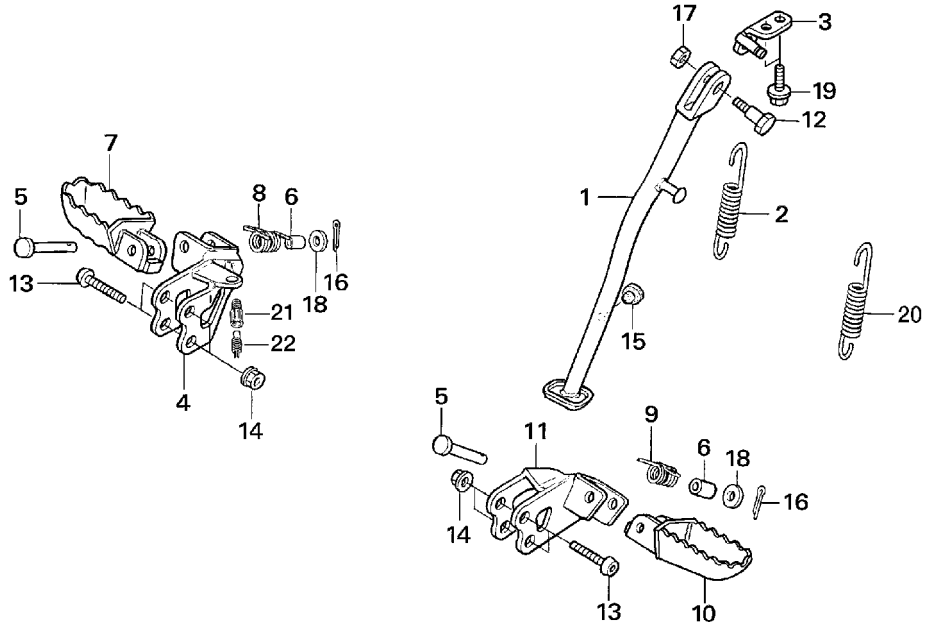


Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
1	24700-NN4-000	PEDAL COMP., CHANGE	1
2	28300-NN4-000	ARM ASSY., KICK (STARTER)	1
3	28302-NN4-000	JOINT, KICK ARM	1
4	28306-MEN-670	BOLT, KICK JOINT	1
5	28333-KK0-000	SPG, KICK STARTER ARM SET	1
6	46500-NN4-000	PEDAL ASSY., RR BRK	1
7	46521-NN4-000	ROD, BRAKE	1
8	46525-KK0-003	DUST SEAL 17X2.0X2.5	1
9	46531-NN4-000	COLLAR A, RR BRK	1
10	46532-NN4-000	COLLAR B, RR BRK	1
11	90101-MAC-680	BOLT, KICK ARM	1
12	91001-GG2-003	BRG, NEEDLE 12X18X12	1
13	91201-951-003	OIL SEAL, 12X18X3	2
14	94001-06000-0S	NUT, HEX 6mm	2
15	96001-06022-00	BOLT, FLANGE SH 6X22	1
16	96001-06025-00	BOLT, FLANGE SH 6X25	1
17	96211-08000	BALL, STEEL 8	1
18	96700-08032-10	BOLT, SOCKET 8X32	1

Block No.

F-18

Stand
Step



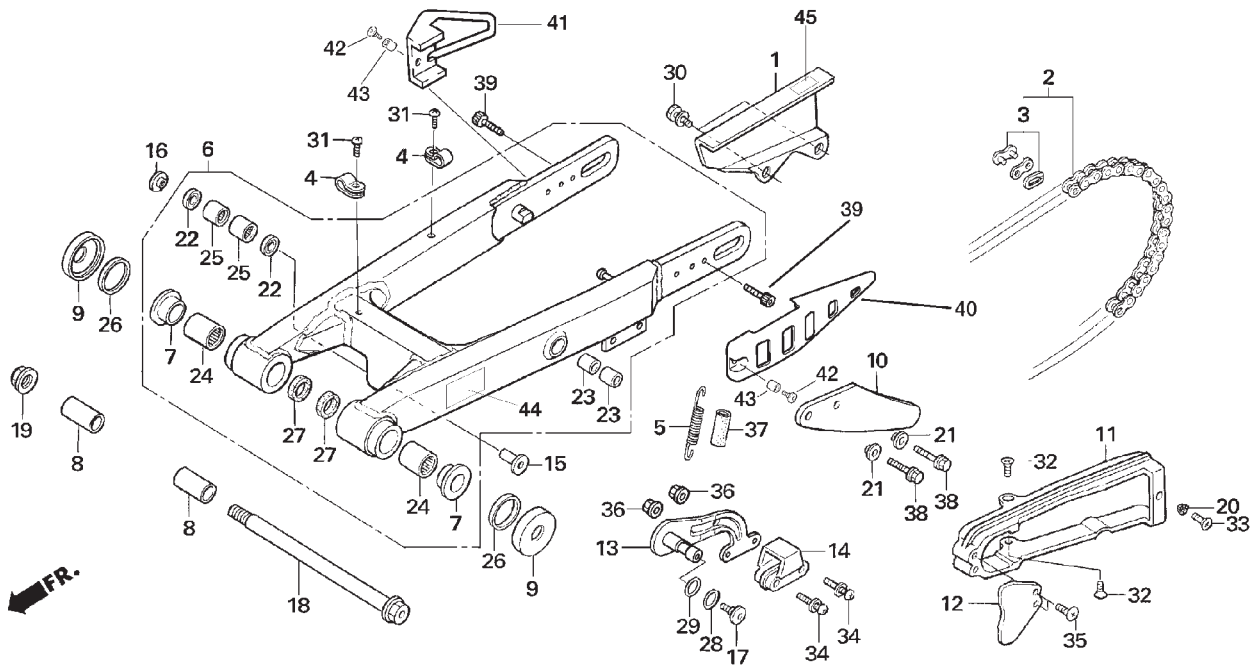
Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
1	50530-NN3-000	BAR COMP., SIDE STAND	1
2	50541-MBL-610	SPRING, SIDE STAND	1
3	50536-NN4-600	BRACKET, SIDE STAND	1
4	50600-NN4-000	BRKT COMP., R. STEP	1
5	50603-MAK-000	PIN, P. STEP BAR	2
6	50604-NN3-000	COLLAR, STEP	2
7	50616-NN4-000	ARM R., STEP	1
8	50617-NN3-000	SPG R., STEP RETURN	1
9	50618-NN3-000	SPG L., STEP RETURN	1
10	50642-NN4-000	ARM L., STEP	1
11	50700-NN4-000	BRKT COMP., L. STEP	1
12	90108-283-000	SCREW, SIDE STAND PIVOT	1
13	90113-NN4-000	BOLT, SOCKET 8X33	4
14	90309-KF0-003	NUT, FLANGE 8mm	4
15	90572-KV3-300	RUBBER, SEPARATOR MOUNT	1

Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
16	90751-MAK-000	PIN, SPLIT 2X16	2
17	94002-10000-0S	NUT, HEX 10mm	1
18	94102-08000	WASHER, PLAIN 8mm	2
19	96300-08025-00	BOLT, FLANGE DR 8X25	2
20	50542-MBL-610	SPRING, SIDE STAND SUB	1
21	35342-NN4-600	COLLAR, REAR BRAKE	1
22	35350-NN4-600	SWITCH ASSY, REAR BRAKE	1

Block No.

F-19

Swingarm

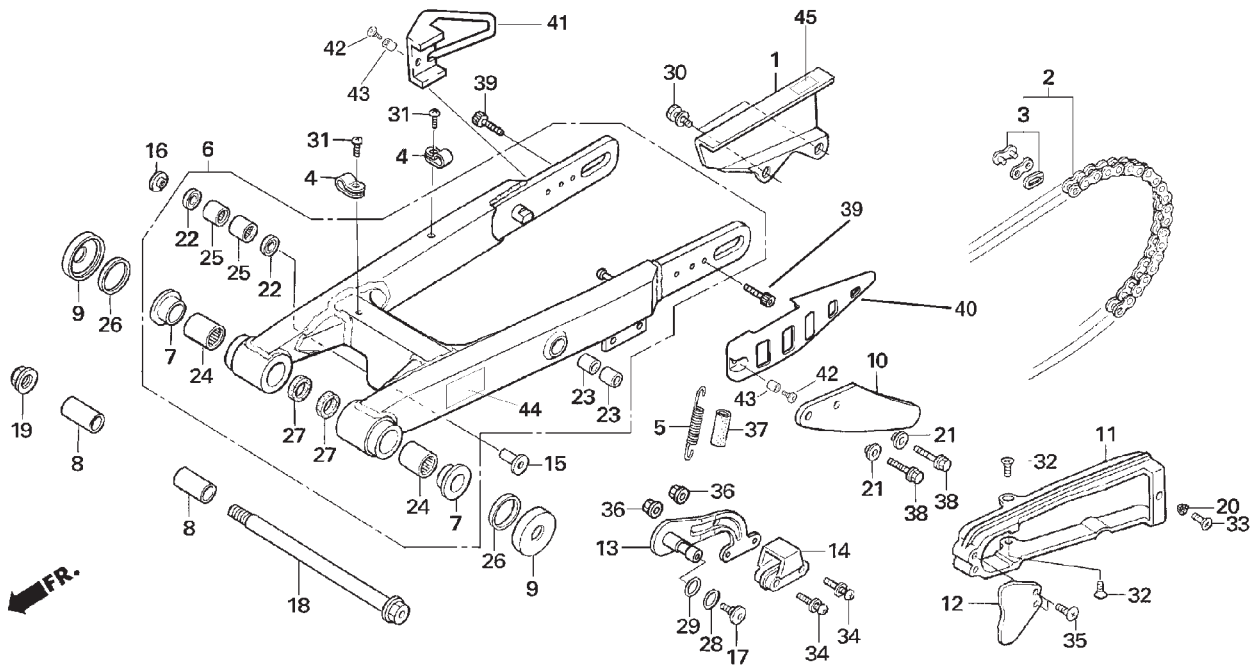


Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
1	40510-NN3-000	CASE, DRIVE CHAIN	1
2	40530-NN2-000	CHAIN, DRIVE	1
3	40531-NN2-000	JOINT, DRIVE CHAIN	1
4	43468-NN2-700	CLIP, RR BRK HOSE	2
5	46514-KY2-700	SPG, BRAKE PEDAL RETURN	1
6	52100-NN4-000	SWINGARM ASSY.	1
7	52109-KA4-701	BUSH, PIVOT THRUST	2
8	52141-NN2-000	COLLAR, RR FORK	2
9	52144-KA3-731	CAP, DUST SEAL	2
10	52157-NN3-000	PROTECTOR, SPRKT	1
11	52170-NN4-000	SLIDER, CHAIN	1
12	52171-NN3-000	COVER, SPRKT	1
13	52181-NN4-000	TENSIONER COMP., CHAIN	1
14	52182-NN3-000	SLIPPER, CHAIN TENS	1
15	52463-NN3-010	COLLAR L., CUSH RINK	1
16	52464-NN3-010	COLLAR R., CUSH RINK	1
17	90102-GM2-000	BOLT, CHNG PEDAL SET	1
18	90117-NN4-000	BOLT, SWINGARM PIVOT	1
19	90201-GC4-000	NUT, FLANGE 14mm	1
20	90502-NN4-000	WASHER SPL.	1
21	90556-004-000	WASHER, FENDER SETTING	2
22	91051-NN1-000	SEAL, BRG 15X21X3	2
23	91052-NN0-000	BUSH, CHAIN TENSIONER	2
24	91071-MA0-003	BEARING, PIVOT	2
25	91071-NN1-000	BRG, NEEDLE 15X21X12	2
26	91253-KA3-731	DUST SEAL 32X36.8X8	2
27	91254-KS6-003	DUST SEAL 20X2.6X4.5	2
28	91305-422-000	O-RING, 9.8X2.4	1
29	91362-ZC3-000	O-RING, 13.8X2.4	1
30	93404-06014-00	BOLT-WASH, 6X14	2

Block No.

F-19

Swingarm



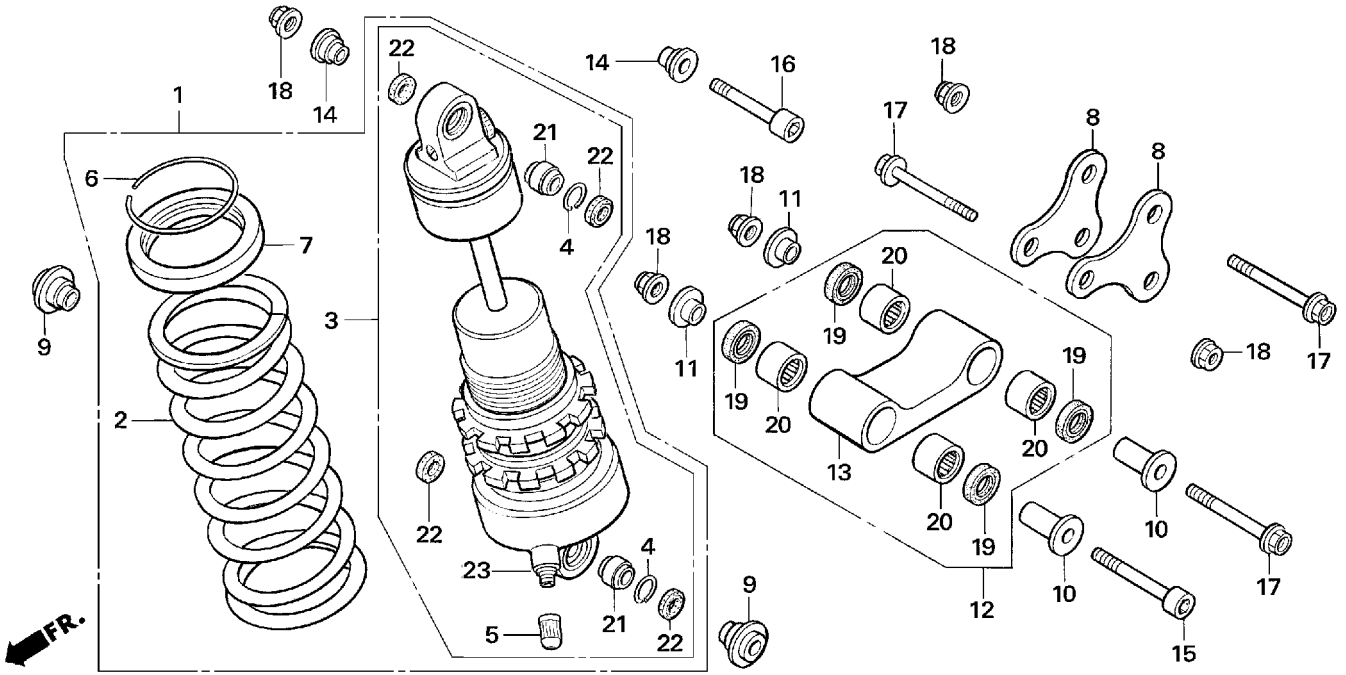
Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
31	93500-05008-0A	SCREW, PAN 5X8	2
32	93600-05012-0G	SCREW, FLAT 5X12	2
33	93600-05016-0G	SCREW, FLAT 5X16	1
34	93891-05032-00	SCREW-WASH, 5X32	2
35	93913-15280	SCREW, TAPPING 5X12	2
36	94050-05000	NUT, FLANGE 5mm	2
37	95003-43004-20	V.TUBE, 13X15X40	1
38	96001-06012-00	BOLT, FLANGE SH 6X12	2
39	96600-06010-10	BOLT, SOCKET 6X10	2
40	40535-NN4-600	PROTECTOR, FINAL DRIVEN	1
41	50535-NN4-600	PROTECTOR, REAR BRAKE	1
42	90111-NN4-600	BOLT SOCKET 6x12	2
43	90504-NN4-600	COLLAR	2
44	87505-NN4-600	LABEL, TIRE	1

Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06

Block No.

F-20

Rear cushion

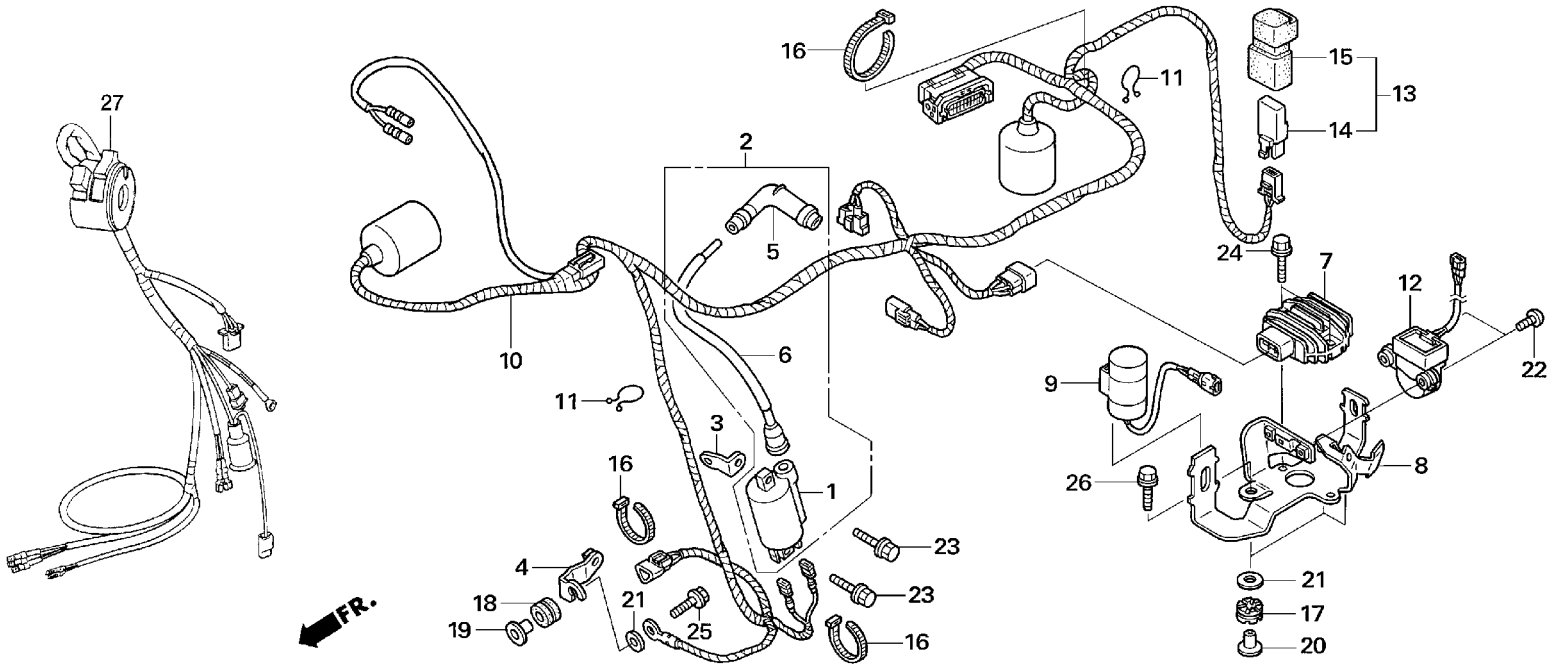


Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
1	52400-NN4-601	CUSHION ASSY., RR	1
2	52401-NN4-003	SPRING, REAR CUSH	1
3	52410-NN4-600	DAMPER COMP., REAR	1
4	52424-GC4-831	RING, STOPPER	2
5	52425-169-003	CAP, AIR VALVE	1
6	52435-NN3-003	RING, STOPPER	1
7	52459-NN3-003	SEAT, SPRING	1
8	52461-NN3-000	ARM, CUSH	2
9	52462-NN3-000	COLLAR A, CUSH ARM	2
10	52463-NN3-010	COLLAR L., CUSH RINK	2
11	52464-NN3-010	COLLAR R., CUSH RINK	2
12	52470-NN3-000	ROD ASSY., CUSH CONN	1
13	52471-NN3-000	ROD, CUSH CONN	1
14	52486-NN3-000	COLLAR, CUSH UP	2
15	90120-NN3-000	BOLT, SOCKET 10X57	1
16	90121-NN4-000	BOLT, SOCKET 10X45	1
17	90182-NN3-000	BOLT, FLANGE 10X57	3
18	90304-GA6-003	NUT, AXLE	5
19	91051-NN1-000	SEAL, BRG 15X21X3	4
20	91071-NN1-000	BRG, NEEDLE 15X21X12	4
21	91074-NN3-003	BEARING, SPHERICAL	2
22	91351-GS2-701	DUST SEAL, CUSHION UPPER	4
23	52426-NN3-003	REAR CUSHION, AIR VALVE	1

Block No.

F-21

Wire harness



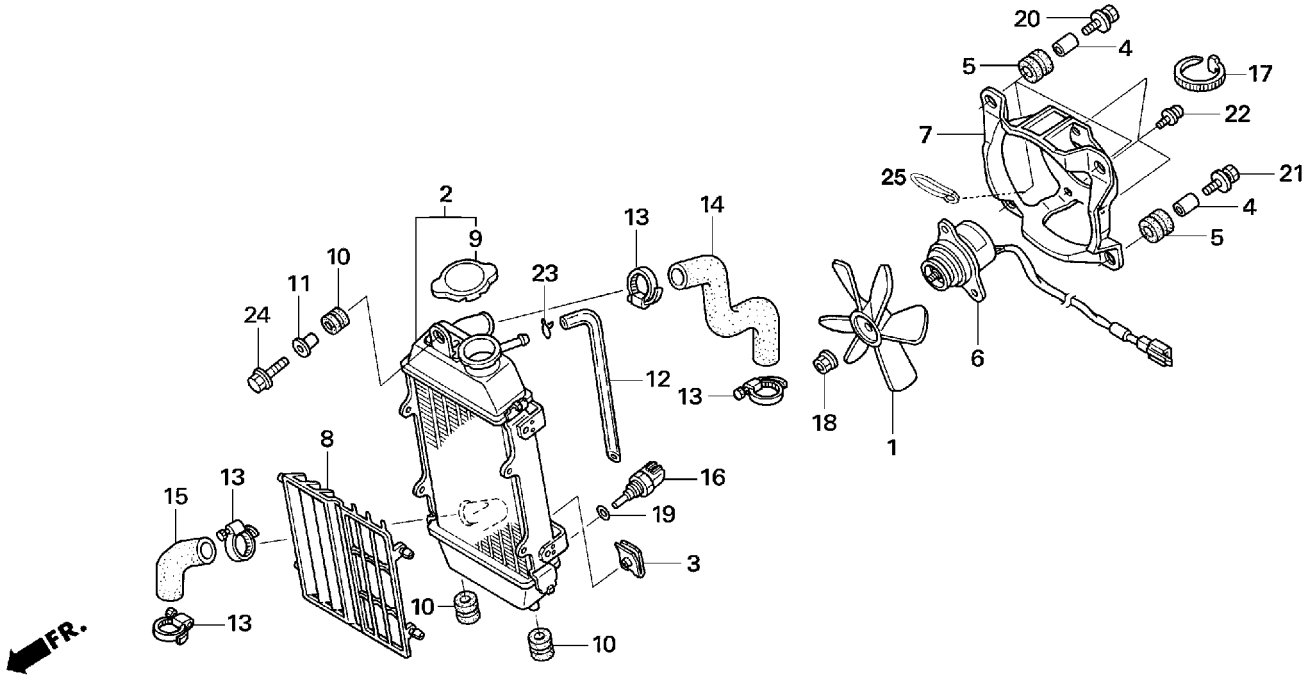
Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
1	30500-ML7-013	COIL COMP., IGN	1
2	30510-NN4-000	COIL ASSY., IGN	1
3	30513-NN4-000	STAY UP, IG COIL	1
4	30514-NN4-000	STAY LWR, IG COIL	1
5	30700-KA2-013	CAP ASSY., NOISE (SUPPRESSOR)	1
6	30731-NN4-000	CORD ASSY., HIGH/T	1
7	31600-NN4-003	REG. RECT. ASSY.	1
8	31605-NN4-B00	STAY, ELECTRIC	1
9	31700-NN4-003	UNIT ASSY., CONDENSER	1
10	32100-NN4-B00	HARNESS, WIRE (3E)	1
	32100-NN4-B10	HARNESS, WIRE (ED, 2E)	1
11	32171-GF9-621	PURSE LOCK	2
12	35160-NN4-030	SENSOR ASSY., BANK ANGLE	1
13	38500-GC7-612	RELAY ASSY., START	1
14	38501-GN2-014	RELAY COMP., START (4P, NO)	1

Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
15	38506-GC7-611	SUSP., START RELAY	1
16	61312-NN2-900	TIE-BAND	N
17	77208-KW7-900	RUBBER B, SEAT MOUNT	3
18	80101-028-940	RUBBER, SPDMT. SETTING	1
19	83601-357-000	COLLAR, COVER SET	1
20	90501-425-000	COLLAR, 6.2X12	3
21	90525-030-000	WASHER B, HANDLE HOLDER	4
22	93500-04020-0A	SCREW, PAN 4X20	2
23	96001-06018-00	BOLT, FLANGE SH 6X18	2
24	96001-06020-00	BOLT, FLANGE SH 6X20	2
25	96001-06022-00	BOLT, FLANGE SH 6X22	1
26	96001-06022-00	BOLT, FLANGE SH 6X22	3
27	35150-NN3-740	SWITCH ASSY., KILL	1

Block No.

F-22

Radiator



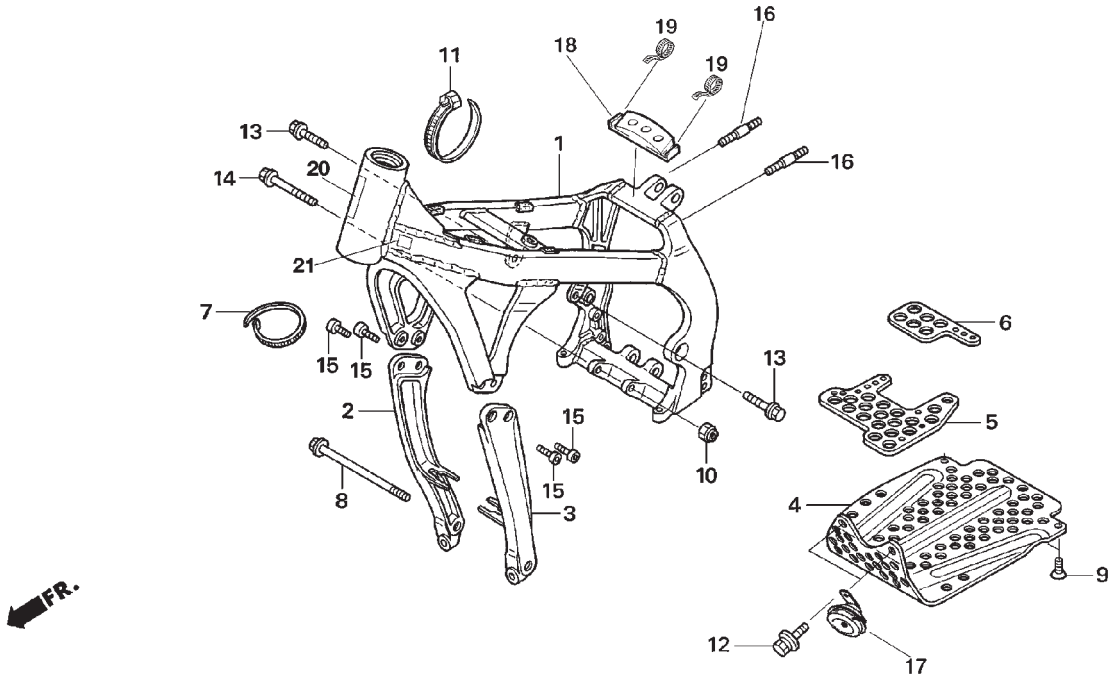
Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
1	19009-KT7-000	FAN COMP., COOLING	1
2	19010-NN4-000	RADIATOR COMP.	1
3	19014-KEA-003	SET, NUT	4
4	19021-NN2-900	COLLAR, FAN SHROUD	4
5	19022-NN2-900	RUB, FAN SHROUD.	4
6	19030-NN4-003	MOTOR, COOLING FAN	1
7	19031-NN4-000	SHROUD, FAN	1
8	19033-NN4-000	GRILL, RADIATOR	1
9	19037-GEE-710	CAP COMP., RAD.	1
10	19051-KA3-830	RUBBER, RAD MOUNT.	3
11	19052-KA3-830	COLLAR, RAD MT	1
12	19111-NN4-000	TUBE, RADIATOR DRAIN	1
13	19504-KY1-003	CLAMP, WATER HOSE D25.	4
14	19531-NN4-000	HOSE UP, WATER	1
15	19532-NN4-000	HOSE LOW, WATER	1

Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
16	37870-NN4-003	SENSOR ASSY., TW	1
17	61312-NN2-900	TIE-BAND	2
18	90308-KM3-003	NUT, TOOTHED 3mm	1
19	90454-MC7-000	WASHER, SPECIAL 12mm	1
20	93404-06018-07	BOLT-WASHER 6X18.	3
21	93404-06020-07	BOLT-WASH, 6X20	1
22	93891-04010-00	SCREW-WASH, 4X10	3
23	95002-02100	CLIP C10, TUBE	1
24	96001-06028-00	BOLT, FLANGE SH 6X25	1
25	90601-KJ9-000	CLIP	1

Block No.

F-23

Frame body



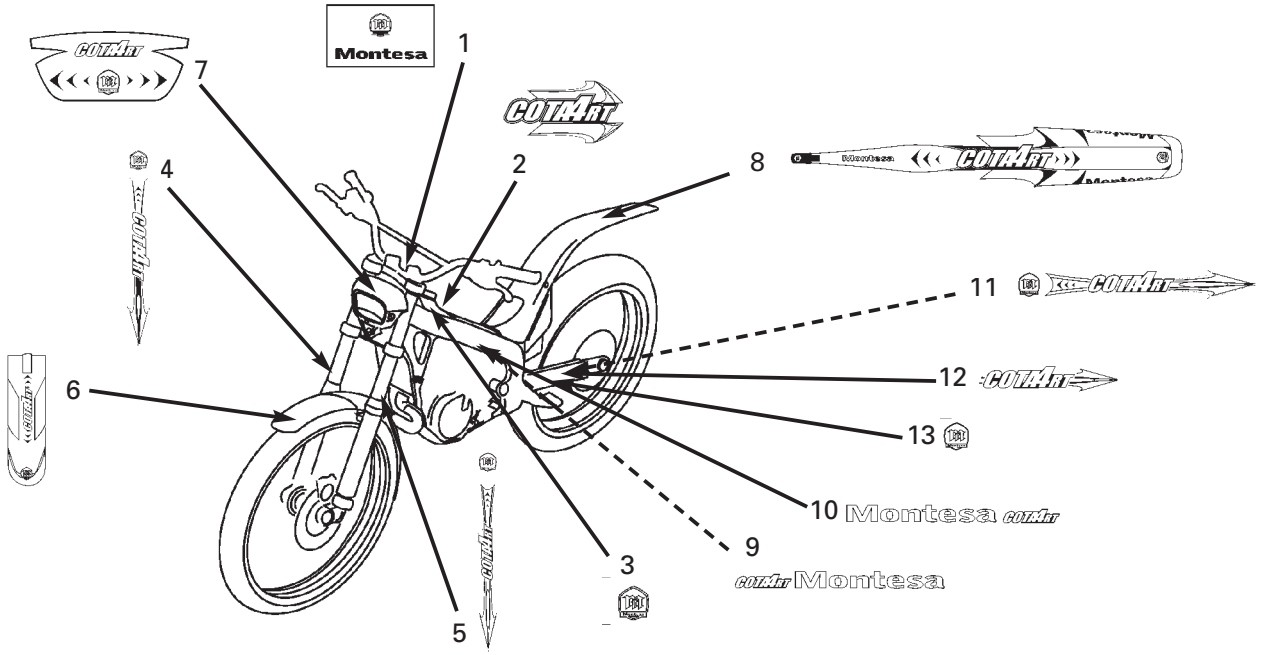
Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
1	50100-NN4-B10	FRAME BODY COMP.	1
2	50310-NN4-600	TUBE R., DOWN	1
3	50320-NN4-600	TUBE L., DOWN	1
4	50351-NN4-000	PLATE, SKID.	1
5	50352-NN4-000	RUBBER A, ENG CUSH.	1
6	50353-NN4-000	RUBBER B, ENG CUSH.	1
7	61312-NN2-900	TIE-BAND	2
8	90119-MJ0-000	BOLT, FLANGE 10X130	1
9	90125-NN2-900	SCREW, FLANT 8X20	2
10	90304-GA6-003	NUT, AXLE	1
11	90650-NN3-000	CLAMPER	1
12	93405-08020-00	BOLT-WASH, 8X20	2
13	96300-08018-00	BOLT, FLANGE DR 8X18	2
14	96400-10085-00	BOLT, FLANGE DR 10X85	1
15	96700-08016-10	SOCKET BOLT, 8X16	4

Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
16	92900-06022-0B	BOLT, STUD 2. 6X22	2
17	38116-KFT-620	HORN	1
18	80121-NN4-600	CUSHION RUBBER	1
19	61312-NN2-900	TIE BAND	2
20	87501-NN4-600H1	PLATE, FRAME NUMBER	1
21	87615-MAG-660H1	MARK, CE.	1

Block No.

F-24

Emblem
Sripe



Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06
1	86150-NN4-600	EMBLEM "MONTESA" F/T	1
2	87134-NN4-B10	CENTRAL FUEL TANK STRIPE	1
3	87145-NN4-600	EMBLEM F/T SIDES "M"	2
4	87139-NN4-B10	STRIPE R FR FORK "COTA4RT"	1
5	87140-NN4-B10	STRIPE L FR FORK "COTA4RT"	1
6	87133-NN4-B10	STRIPE FR FENDER	1
7	87143-NN4-B10	STRIPE CASE H/L	1
8	87135-NN4-B10	STRIPE RR FENDER	1
9	87131-NN4-B10	MARK R "COTA4RT MONTESA" (F/B)	1
10	87132-NN4-B10	MARK L "COTA4RT MONTESA" (F/B)	1
11	87141-NN4-B10	STRIPE R SWINGARM	1
12	87142-NN4-B10	STRIPE FR L SWINGARM	1
13	87144-NN4-600	EMBLEM "MONTESA" FR L SWINGARM	1

Ref.No.	Part No.	Description	Qty. '06

PART No. INDEX '06

Part No.	Block No.
11100	
11100-NN4-000	E-11
11103-444-000	E-11
11105-NN4-000	E-11
11191-NN4-000	E-11
11200-NN4-000	E-11
11206-NN4-000	E-11
11330-NN4-000	E-5
11340-NN4-010	E-9
11350-NN4-000	E-5
11352-NN4-003	E-5
11394-NN4-000	E-5
11395-NN4-000	E-9
12000	
12010-NN4-000	E-1
12100-NN4-000	E-4
12191-NN4-003	E-4
12203-KA5-690	E-1
12209-ML0-722	E-2
12251-NN4-003	E-1
12312-NN4-000	E-1
12351-NN4-000	E-1
13000	
13000-NN4-000	E-12
13011-NN4-000	E-12
13101-NN4-000	E-12
13111-KRN-670	E-12
13115-147-000	E-6
13115-KM7-700	E-12
13331-357-000	E-12
13617-NN4-000	E-12
14000	
14100-NN4-000	E-2
14401-NN4-003	E-3
14430-NN4-000	E-2
14440-NN4-000	E-2
14450-NN4-000	E-2
14460-NN4-000	E-2
14510-NN4-000	E-3
14515-KF0-000	E-3
14520-KRN-671	E-3
14560-MEN-671	E-3
14620-NN4-000	E-3
14711-NN4-000	E-2
14721-NN4-000	E-2
14751-NN4-000	E-2
14752-NN4-000	E-2
14771-KW3-900	E-2
14776-NN4-000	E-2
14781-ML0-720	E-2
15000	
15111-NN4-000	E-7
15133-NN4-000	E-7
15220-MEB-770	E-9
15331-324-000	E-7
15332-324-000	E-7
15412-MEN-671	E-11
15412-NN4-000	E-11
15414-MEB-670	E-11
15421-NN4-000	E-11
15611-KA3-710	E-5
15650-NN4-000	E-11
15707-634-000	F-15
16000	
16211-NN4-000	E-1
16213-NN4-600	E-1
16215-NN4-000	E-1
16216-MCZ-000	E-1
16400-NN4-003	E-16
16420-NN4-000	E-16
16700-NN4-000	F-13
17000	
17113-KSC-670	E-1
17211-NN4-000	F-15
17212-NN4-000	F-15
17213-NN4-000	F-15
17230-NN4-000	F-15
17231-NN4-300	F-15
17232-NN4-300	F-15
17236-NN3-830	F-15
17253-NN4-000	F-15
17255-KRJ-900	F-15
17358-NN2-000	F-15
17500-NN4-600	F-13
17506-NN4-000	F-13
17509-NN4-000	F-13
17510-NN4-000	F-13
17521-NN4-010	F-13
17523-NN4-000	F-13
17529-NN4-000	F-13
17550-NN4-000	F-15
17551-NN4-000	F-15
17552-NN4-000	F-15
17553-NN4-000	F-15
17554-NN4-000	F-15
17574-NN4-000	F-13
17575-NN4-000	F-13
17621-NN4-000	F-13
17624-NN4-000	F-13
17625-NF4-003	F-13
17910-NN4-B01	F-1
18000	
18291-NN4-000	F-16
18293-MN0-000	F-16
18310-NN4-000	F-16
18314-NN4-600	F-16
18320-NN4-000	F-16
18323-NN4-000	F-16
18340-NN4-000	F-16
18350-NN4-000	F-16
18360-NN4-000	F-16
18371-KCR-000	F-16
18391-KEJ-900	F-16
18601-MBW-003	E-11
19000	
19009-KT7-000	F-22
19010-NN4-000	F-22
19014-KEA-003	F-22
19021-NN2-900	F-22
19022-NN2-900	F-22
19030-NN4-003	F-22
19031-NN4-000	F-22
19033-NN4-000	F-22
19037-GEE-710	F-22
19051-KA3-830	F-16
19051-KA3-830	F-22
18391-NN4-000	F-16
19052-KA3-830	F-22
19111-NN4-000	F-22
19114-NN4-600	F-13
19215-GC4-731	E-8
19221-NN4-000	E-8
19229-NN4-000	E-8
19240-NN4-000	E-8
19504-KY1-003	F-22
19531-NN4-000	F-22

Part No.	Block No.
19532-NN4-000	F-22
22000	
22100-NN4-000	E-6
22121-NN4-000	E-6
22201-MEL-000	E-6
22201-KY2-000	E-6
22321-MG3-000	E-6
22351-NN4-000	E-6
22352-NN4-000	E-6
22361-NN4-000	E-6
22402-NN4-000	E-6
22863-NN3-000	E-5
22864-NN3-000	E-5
22880-NN4-000	F-3
22882-NN3-830	F-2
22882-NN3-830	F-3
22883-NN3-306	F-2
22883-NN4-000	F-3
22886-NN3-307	F-2
22886-NN4-000	F-3
22900-NN4-000	F-3
23000	
23121-NN4-000	E-12
23211-NN4-000	E-13
23221-NN4-000	E-13
23225-KS6-000	E-13
23411-NN4-000	E-13
23413-NN4-000	E-13
23421-NN4-000	E-13
23422-GB4-770	E-13
23431-NN4-000	E-13
23441-NN4-000	E-13
23451-NN4-000	E-13
23452-NN4-000	E-13
23461-NN4-000	E-13
23462-NN4-000	E-13
23471-NN4-000	E-13
23481-NN4-000	E-13
23491-NN4-000	E-13
23801-NN4-000	E-13
24000	
24211-KRN-730	E-14
24221-KRN-730	E-14
24231-NN4-000	E-14
24241-MEN-670	E-14
24242-MEN-670	E-14
24311-NN4-000	E-14
24312-KA3-741	E-14
24315-HA0-000	E-14
24321-KZ4-620	E-14
24322-MM4-000	E-14
24324-KA3-711	E-14
24325-KA3-711	E-14
24326-KBH-901	E-14
24328-NN4-000	E-14
24329-KA3-740	E-14
24430-NN4-000	E-14
24435-KZ4-690	E-14
24610-NN4-000	E-14
24651-MEB-670	E-14
24652-HA0-000	E-14
24700-NN4-000	F-17
28000	
28210-NN4-000	E-15
28230-NN4-000	E-15
28237-KZ4-A10	E-6
28241-KA3-710	E-15
28242-KA3-710	E-15
28251-NN4-000	E-15
28261-KA3-710	E-15
28262-NN4-010	E-15
28263-NN4-000	E-15
28282-NN4-000	E-15
28300-NN4-000	F-17
28302-NN4-000	F-17
28306-MEN-670	F-17
28333-KK0-000	F-17
30000	
30500-ML7-013	F-21
30510-NN4-000	F-21
30513-NN4-000	F-21
30514-NN4-000	F-21
30700-KA2-013	F-21
30731-NN4-000	F-21
31000	
31110-NN4-003	E-10
31120-NN4-003	E-10
31121-NN4-000	E-10
31600-NN4-003	F-21
31605-NN4-B00	F-21
31700-NN4-003	F-21
32000	
32100-NN4-B00	F-21
32100-NN4-B10	F-21
32171-GF9-621	F-21
33000	
33100-NN3-740	F-4
33101-NN3-740	F-4
33400-NN3-740	F-4
33450-NN3-740	F-4
33490-NN4-600	F-4
33491-NN4-600	F-4
33600-NN3-740	F-14
33650-NN3-740	F-14
33700-NN4-600	F-14
34000	
34901-NN2-90	F-4
35000	
35130-NN4-600	F-1
35150-NN3-740	F-21
35160-NN4-030	F-21
35342-NN4-600	F-18
35350-NN4-600	F-2
35350-NN4-600	F-18
35351-NN4-600	F-2
37000	
37870-NN4-003	F-22
38000	
38116-KFT-620	F-23
38300-NN3-740	F-4
38500-GC7-612	F-21
38501-GN2-014	F-21
38506-GC7-611	F-21
40000	
40510-NN3-000	F-19
40530-NN2-000	F-19
40531-NN2-000	F-19
40535-NN4-600	F-19
40544-NN4-000	F-12
41000	
41205-NN4-000	F-12
41206-NN4-600	F-12
41207-NN4-600	F-12
42000	
42301-NN3-000	F-12
42311-NN2-000	F-12
42312-NN2-000	F-12
42602-NN4-B00	F-12
42603-NN4-000	F-12
42604-NN4-000	F-12
42605-NN4-000	F-12

Part No.	Block No.
42607-NN4-000	F-12
42610-NN4-B00	F-12
42620-NN3-830	F-12
42701-NN4-003	F-12
42714-KA3-710	F-9
42753-KBS-901	F-12
43000	
43100-NN3-840	F-10
43105-NN3-830	F-10
43120-NN3-305	F-10
43121-NN4-000	F-12
43125-NN3-830	F-11
43330-NN3-830	F-12
43352-568-003	E-5
43353-461-771	E-5
43468-NN2-700	F-19
43500-NN3-830	F-11
43510-NN2-900	F-11
43511-NN4-000	F-11
43520-NN3-306	F-11
44000	
44301-NN3-000	F-9
44311-NN4-000	F-9
44313-NN2-900	F-9
44602-NN4-000	F-9
44603-NN4-000	F-9
44608-KZ4-J40	F-9
44610-NN4-000	F-9
44620-NN4-000	F-9
44701-NN4-003	F-9
44715-MA0-770	F-9
44800-NN3-740	F-9
44832-NN3-740	F-6
45000	
45100-NN3-830	F-8
45105-NN3-830	F-8
45120-NN3-305	F-8
45125-NN4-610	F-2
45127-NN3-010	F-2
45127-NN3-010	F-3
45330-NN4-000ZA	F-9
45331-NN3-830	F-9
45332-NN4-000ZA	F-9
45351-NN4-000	F-9
45352-NN4-000	F-9
45468-NN2-000ZC	F-4
45468-NN2-000ZB	F-4
45500-NN4-600	F-2
46000	
46500-NN4-000	F-17
46514-KY2-700	F-19
46521-NN4-000	F-17
46525-KK0-003	F-17
46531-NN4-000	F-17
46532-NN4-000	F-17
50000	
50100-NN4-B10	F-23
50310-NN4-600	F-23
50320-NN4-600	F-23
50351-NN4-000	F-23
50352-NN4-000	F-23
50353-NN4-000	F-23
50530-NN3-000	F-18
50535-NN4-600	F-19
50536-NN4-600	F-18
50541-MBL-610	F-18
50542-MBL-610	F-18
50600-NN4-000	F-18
50603-MAK-000	F-18
50604-NN3-000	F-18
50616-NN4-000	F-18
50617-NN3-000	F-18
50618-NN3-000	F-18
50642-NN4-000	F-18
50700-NN4-000	F-18
51000	
51400-NN4-601	F-7
51410-NN4-003	F-7
51412-NN4-003	F-7
51414-NN3-821	F-7
51415-NN3-821	F-7
51420-NN4-003	F-7
51421-NN3-821	F-7
51422-NN3-821	F-7
51425-NN3-821	F-7
51430-NN4-003	F-7
51437-MN5-003	F-7
51441-NN3-821	F-7
51447-MK7-671	F-7
51450-NN3-821	F-7
51458-NN3-821	F-7
51500-NN4-601	F-7
51501-NN4-003	F-7
51502-NN3-821	F-7
51510-NN4-003	F-7
51520-NN3-821	F-7
51530-NN4-003	F-7
51531-NN3-821	F-7
51541-NN3-821	F-7
51550-NN3-821	F-7
52000	
52100-NN4-000	F-19
52109-KA4-701	F-19
52141-NN2-000	F-19
52144-KA3-731	F-19
52157-NN3-000	F-19
52170-NN4-000	F-19
52171-NN3-000	F-19
52181-NN4-000	F-19
52182-NN3-000	F-19
52400-NN4-601	F-20
52401-NN4-003	F-20
52410-NN4-600	F-20
52424-GC4-831	F-20
52425-169-003	F-20
52426-NN3-003	F-20
52435-NN3-003	F-20
52459-NN3-003	F-20
52461-NN3-000	F-20
52462-NN3-000	F-20
52463-NN3-010	F-19
52463-NN3-010	F-20
52464-NN3-010	F-19
52464-NN3-010	F-20
52470-NN3-000	F-20
52471-NN3-000	F-20
52486-NN3-000	F-20
53000	
53100-NN4-000	F-4
53131-ND9-760	F-4
53141-NN4-000	F-1
53142-NN3-000	F-1
53160-NN4-000	F-1
53161-NN3-000	F-1
53163-NN4-900	F-1
53164-KR8-000	F-1
53165-KR8-000	F-1
53166-KR8-000	F-1
53167-NN2-900	F-1
53168-NN2-900	F-1
53169-NN2-900	F-1
53170-NN3-840	F-2
53180-NN4-000	F-3
53200-NN4-600	F-5
53214-KA3-732	F-5
53214-KA4-701	F-5
53229-NN2-000	F-5

Part No.	Block No.
53230-NN4-000	F-4
53235-NN4-000	F-4
53236-NN2-700	F-4
55000	
55102-166-000	F-15
61000	
61050-NN4-600	F-6
61100-NN4-600	F-6
61104-357-000	F-13
61105-NN4-300	F-6
61312-NN2-900	F-23
61300-NN4-600ZA	F-4
61301-NN3-000	F-4
61312-NN2-900	F-4
61312-NN2-900	F-6
61312-NN2-900	F-21
61312-NN2-900	F-22
61312-NN2-900	F-23
61315-NN4-000	F-5
61390-NN4-600	F-4
61391-NN4-600	F-4
64000	
64615-KR1-860	F-13
77000	
77208-KW7-900	F-21
80000	
80050-NN4-000	F-14
80101-028-940	F-21
80105-NN4-300	F-14
80105-NN4-600	F-14
80106-NN4-600	F-14
80108-NN4-600	F-14
80110-NN3-000	F-15
80111-NN4-000	F-15
80112-NN4-000	F-15
80121-NN4-600	F-23
80125-NN4-000	F-14
83000	
83601-357-000	F-21
86000	
86150-NN4-600	F-13
86150-NN4-600	F-14
87000	
87131-NN4-B10	F-24
87132-NN4-B10	F-24
87133-NN4-B10	F-24
87134-NN4-B10	F-24
87135-NN4-B10	F-24
87139-NN4-B10	F-24
87140-NN4-B10	F-24
87141-NN4-B10	F-24
87142-NN4-B10	F-24
87143-NN4-B10	F-24
87144-NN4-600	F-24
87145-NN4-600	F-24
87501-NN4-600H1	F-23
87505-NN4-600	F-19
87507-NN4-600	F-19
87560-NN4-600	F-14
87586-NN4-600	F-13
87615-MAG-660H1	F-13
90000	
90001-NN4-000	E-10
90002-NN4-000	E-1
90003-KRN-670	E-11
90004-GHB-600	E-3
90004-GHB-630	E-3
90004-GHB-660	E-6
90005-896-000	E-10
90012-KK3-830	E-2
90013-NN4-000	E-12
90022-MG8-000	E-14
90031-NN4-000	E-11
90041-NN4-000	E-1
90071-MF5-000	E-11
90084-428-000	E-9
90085-MCS-000	E-14
90088-MEB-670	E-3
90089-MBK-750	F-2
90089-MBK-750	F-3
90101-MAC-680	F-17
90101-NN4-000	F-9
90101-NN4-000	F-12
90102-GM2-000	F-19
90102-NN4-000	F-13
90105-GAG-000	F-16
90106-KY2-701	F-14
90107-NN3-000	F-1
90108-NN4-600	F-4
90108-283-000	F-18
90108-KGB-610	F-16
90108-MBG-000	F-13
90111-NN4-600	F-4
90111-NN4-600	F-19
90112-413-000	E-13
90112-NN4-600	F-5
90113-NN4-000	F-9
90113-NN4-000	F-18
90114-NN4-000	F-9
90115-NN4-000	F-13
90115-NN4-000	F-16
90115-NN4-000	F-14
90116-383-721	F-7
90116-MAS-E00	F-14
90117-NN4-000	F-19
90106-MAS-E00	F-16
90119-MJ0-000	F-23
90120-NN3-000	F-20
90121-NN4-000	F-20
90125-KZ4-J40	F-12
90125-NN2-900	F-23
90132-NN2-900	F-12
90145-NN4-000	F-2
90145-NN4-000	F-3
90145-NN4-000	F-11
90182-NN3-000	F-20
90201-GC4-000	F-19
90201-NN3-000	E-6
90201-NN4-000	E-10
90201-NN4-600	F-14
90206-250-000	E-2
90232-MB6-680	E-1
90233-MM4-000	E-1
90304-GA6-003	F-20
90304-GA6-003	F-23
90305-NN2-900	F-12
90308-KM3-003	F-22
90309-KF0-003	F-18
90309-ML3-791	F-12
90401-KRN-670	E-1
90401-NN4-000	F-12
90402-KY4-900	E-12
90402-NN4-000	E-10
90404-KW3-000	E-13
90428-PD6-003	F-13
90432-KF0-000	E-6
90435-HB3-000	E-14
90441-KA4-700	E-11
90441-KRN-670	E-11
90441-ME9-000	E-9
90441-ME9-000	E-11
90441-MR1-770	E-1
90442-397-000	E-3
90446-357-000	E-13
90446-NN4-000	E-1

Part No.	Block No.
90447-KE1-000	E-8
90451-155-000	E-14
90452-178-000	E-15
90452-323-000	E-1
90452-KZ4-000	E-13
90453-KZ4-000	E-13
90454-GF9-000	E-9
90454-MC7-000	F-22
90456-333-000	E-8
90456-KS6-000	E-6
90461-444-000	E-13
90463-ML7-000	E-1
90463-ML7-000	E-4
90463-ML7-000	E-8
90482-567-000	E-3
90501-425-000	F-21
90501-444-000	E-15
90501-ML3-910	E-6
90501-NN4-003	E-13
90502-NN4-000	F-19
90504-NN4-600	F-19
90505-NN4-600	F-4
90525-030-000	F-21
90544-KS7-003	F-7
90545-300-000	F-2
90545-300-000	F-3
90545-300-000	F-11
90556-004-000	F-19
90572-KV3-300	F-18
90601-360-000	E-13
90601-NN4-600	F-13
90601-KJ9-000	F-22
90602-NN4-600	F-15
90602-360-000	E-13
90608-072-000	E-6
90650-NN3-000	F-23
90751-GK1-003	E-9
90751-MAK-000	F-18
90841-444-000	E-11

Part No.	Block No.
91000	
91001-147-003	E-6
91001-GG2-003	F-17
91001-KA3-711	E-11
91001-KA4-003	E-8
91001-KRN-671	E-11
91001-KZ4-J11	E-11
91002-NN4-003	E-11
91004-KRN-671	E-11
91004-KY4-900	E-11
91006-HA0-003	E-11
91007-NN4-003	E-2
91008-NN4-003	E-9
91011-KS6-003	E-6
91012-KA3-710	E-11
91015-425-831	F-5
91022-KA4-740	E-11
91051-NN1-000	F-19
91051-NN1-000	F-20
91052-NN0-000	F-19
91071-MA0-003	F-19
91071-NN1-000	F-19
91071-NN1-000	F-20
91074-NN3-003	F-20
91201-148-003	E-8
91201-951-003	F-17
91201-KS6-004	E-11
91201-MEB-671	E-11
91202-MEB-671	E-11
91202-NN4-003	E-9
91203-KA4-771	E-11
91204-HB3-004	E-11
91205-KA3-712	E-5
91211-KA3-761	E-8
91253-KA3-731	F-19
91254-KS6-003	F-19
91301-PCL-000	E-16
91302-PA9-003	E-11

Part No.	Block No.
91303-377-000	E-9
91303-436-003	E-1
91303-HA0-003	E-11
91305-422-000	F-19
91305-PH7-003	E-5
91311-MR7-003	F-7
91312-371-013	E-5
91312-NN3-003	E-5
91316-MJ8-003	E-11
91320-KE1-000	E-5
91320-KE1-000	E-8
91351-GS2-701	F-20
91351-KA3-711	E-13
91362-ZC3-000	F-19
91370-461-000	E-2
91406-SL4-931	F-13
92000	
92900-06022-0B	F-23
93000	
93301-06016-0A	E-14
93404-06014-00	F-19
93404-06018-07	F-22
93404-06020-07	F-22
93405-08020-00	F-23
93500-04012-1A	F-1
93500-04020-0A	F-21
93500-05008-0A	F-19
93600-05012-0G	F-19
93600-05012-0G	F-19
93600-06010-0H	E-11
93891-04010-00	F-22
93891-05032-00	F-19
93913-14180	F-4
93913-14180	F-15
93913-15280	F-19
94000	

Part No.	Block No.
94001-06000-0S	F-17
94001-06000-0S	F-4
94001-08000-0S	F-9
94002-10000-0S	F-18
94050-05000	F-19
94050-06000	F-15
94050-06000	F-15
94050-06000	F-16
94101-06000	F-16
94102-08000	F-18
90152-921-000	F-16
94111-04000	F-1
94111-06000	F-16
94111-08000	F-9
94301-08100	E-9
94301-08140	E-1
94301-08140	E-5
94301-08140	E-11
94301-12200	E-1
94301-12200	E-4
94510-14000	E-14
94510-16000	E-15
94520-14000	E-9
94520-19000	E-11
94520-28000	E-9
95000	
95002-02079	E-16
95002-02100	E-11
95002-02100	F-15
95002-02100	F-22
95002-0210	F-13
95002-40850-08	F-11
95003-43004-20	F-19
95005-35200-20	E-16
95005-55225-20	F-15
95005-55070-2	F-13
95701-06025-00	F-15

Part No.	Block No.
96000	
96001-06012-00	F-19
90108-GK1-000	F-15
96001-06014-00	E-11
96001-06014-00	E-15
96001-06014-00	F-6
96001-06014-00	F-11
96001-06018-00	F-21
96001-06020-00	E-1
96001-06020-00	F-21
96001-06022-00	E-1
96001-06022-00	F-17
96001-06022-00	F-21
96001-06022-00	F-21
96001-06025-00	E-8
96001-06025-00	F-17
96001-06028-00	F-22
96001-06028-00	E-1
96001-06028-00	E-4
96001-06028-00	E-5
96001-06028-00	E-9
96001-06035-00	E-1
96001-06035-00	E-5
96001-06035-00	E-9
96001-06045-00	E-11
96001-06050-00	E-8
96001-06050-00	E-9
96001-06055-00	E-5
96001-06055-00	E-11
96001-06060-00	E-8
96001-06070-00	E-11
96001-06075-00	E-11
96001-06080-00	E-11
96001-06085-00	E-11
96100-62013-00	E-2
96150-60040-10	F-9
96150-60040-10	F-12
96211-08000	F-17
96220-30178	E-7
96220-40080	E-14
96300-08018-00	F-23
96300-08025-00	F-18
96300-08028-00	F-16
96300-08035-00	E-9
96300-08060-00	E-11
96400-10085-00	F-23
90650-NN4-600	F-4
96600-06010-10	F-19
96600-06022-00	F-11
96600-08025-10	F-4
96600-08025-10	F-5
96700-06022-00	E-16
96700-08016-10	F-23
96700-08028-00	F-4
96700-08032-10	F-17
98000	
98059-56916-00	E-1