

## MISE EN MARCHÉ ET ÉTAT DU BANC.

- ↻ Vérifier qu'aucun papier ou objet ne puisse être aspiré entre le banc et la console informatique, ou posé au dessus de la console informatique.
- ↻ Vérifier qu'aucun câble électrique ne se trouve près du dispositif de fixation de la moto.
- ↻ Vérifier la liberté du capteur de présence roue.
- ↻ Vérifier que pression d'alimentation en air du banc est supérieure à 9 bars

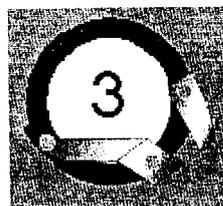
## ÉTAT DE LA MOTO.

- ↻ Les pneus doivent être secs, propres et gonflés aux pressions prévues pour une utilisation route en duo. En cas d'essais intensifs, surgonfler le pneu arrière de 0,5 bars.
- ↻ Éviter les essais avec des pneus cross.
- ↻ Ne pas graisser la chaîne juste avant l'essai, risque de projection.
- ↻ Le moteur doit être à sa température de fonctionnement, y compris l'huile. Il est possible de mettre le moteur en température sur le banc.
- ↻ L'alignement des roues devra être contrôlé avant l'essai.

## INSTALLATION DE LA MOTO.

- ↻ Démarrer le logiciel Kheops et identifier la moto.
- ↻ Indication de la Placer l'index du positionneur sur le N° de cran indiqué sur l'écran de directives :

Kheops vous indique le numéro de cran du SAFE (icône SAFE), et une ligne d'instructions éventuelles spécifiques au type de la moto.



- ↻ Monter la moto sur le banc à l'aide du moteur, en marchant à gauche de la moto.
- ↻ Engager sans brutalité la roue avant dans le berceau du positionneur, sans le pousser. En maintenant la moto mais sans appuyer sur les freins, pousser la bouton de verrouillage du positionneur.
- ↻ Lorsque la moto est en place, vérifier si la roue est positionnée en arrière de l'axe du rouleau ( point de contact roue/rouleau au niveau du capteur de roue ).
- ↻ Ne pas chercher à centrer la roue arrière, cela se fera automatiquement.
- ↻ Placer la ou les bouches d'aspiration des gaz.
- ↻ Couper un morceau de 2 cm du scotch réfléchissant, et le coller en appuyant fortement
- ↻ Mettre en marche l'extracteur de gaz et le refroidissement de la roue.
- ↻ Assis sur la moto, démarrer et monter puis redescendre quelques rapports.
- ↻ Aller voir le trait que la rainure usinée sur le rouleau aura laissé apparent sur le pneu.
- ↻ Si ce trait est à moins de 1 cm du milieu du pneu, on pourra faire l'essai.
- ↻ Mettre en marche le refroidissement moteur pendant les accélérations prononcées.

# PROGRAMME DE MAINTENANCE

Exécuter le contrôle avant conduite comme indiqué dans le Manuel d'Utilisation, à l'occasion de chaque maintenance programmée.

I : Inspecter et nettoyer, régler, lubrifier ou remplacer si nécessaire. C : Nettoyer R: Remplacer. A Régler. L: Lubrifier

Les éléments suivantes exigent certaines connaissances mécaniques. Certains éléments (surtout lorsqu'ils portent les symboles \* et \*\*) peuvent exiger des informations et des outils plus techniques. Consulter leur concessionnaire HONDA agréé.

ELEMENTS	FREQUENCE	A LA PREMIERE DE CES DEUX ECHEANCES	RELEVÉ D'ODOMETRE (NOTE 1)								CONSULTER LA PAGE	
			X 1 000 km	1	6	12	18	24	30	36		
			X 1 000 mi	0,6	4	8	12	16	20	24		
			Mois		6	12	18	24	30	36		
* CONDUITE DE CARBURANT						I		I			I	3-4
* FONCTIONNEMENT DU PAPILLON						I		I			I	3-5
FILTRE A AIR		NOTE 2						R			R	3-5
BOUGIE								TOUS LES 24 000 km I, TOUS LES 48 000 km R				3-6
* JEU DE SOUPAPE											I	3-8
HUILE MOTEUR				R		R		R			R	3-13
FILTRE A HUILE MOTEUR				R		R		R			R	3-14
* REGIME DE RALENTI DU MOTEUR				I		I		I			I	3-16
LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DU RADIATEUR		NOTE 3									R	3-16
* CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT											I	3-16
* SYSTEME D'ALIMENTATION EN AIR SECONDAIRE											I	3-17
CHAINE D'ENTRAINEMENT								TOUS LES 1 000 km I, L				3-18
GLISSIERE DE CHAINE D'ENTRAINEMENT											I	3-23
LIQUIDE DE FREIN		NOTE 3			I	I		R			I	3-23
USURE DES PLAQUETTES DE FREIN					I	I		I			I	3-24
SYSTEME DE FREINAGE				I		I		I			I	3-25
* CONTACTEUR DE FEU STOP						I		I			I	3-26
* ORIENTATION DU FAISCEAU DE PHARE						I		I			I	3-27
SYSTEME D'EMBRAYAGE						I		I			I	3-27
LIQUIDE D'EMBRAYAGE		NOTE 3				I		R			I	3-28
BEQUILLE LATERALE						I		I			I	3-28
* SUSPENSION						I		I			I	3-29
* ECROUS, BOULONS, FIXATIONS				I		I		I			I	3-31
** ROUES/PNEUS						I		I			I	3-32
** ROULEMENTS DE COLONNE DE DIRECTION				I		I		I			I	3-32

Pression de fin de compression à 300 tr/min : de 10 à 14 bar

## CODES DE PANNE D'AUTODIAGNOSTIC DE TEMOIN DE DYSFONCTIONNEMENT (MIL) DE PGM-FI

Le témoin MIL sert à déterminer les codes de pannes. Un témoin allumé pendant 1,3 seconde équivaut à 10 clignotements

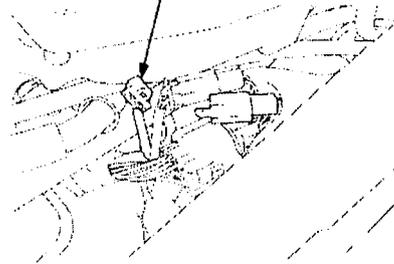
Nombre de clignotement du témoin MIL de PGM-FI	Symptômes	Causes
0	Le moteur ne démarre pas	Alim. ECM défectueuse Capteur Angle d'inclinaison HS Ligne de témoin diag. Endommagé Coupe circuit ou sécurités défectueux
0' (reste allumé)	Moteur fonctionne normalement	ECM défectueux Ligne de vérification d'entretien
1	Moteur fonctionne normalement	Sonde MAP ou ligne sonde MAP défectueuse
2	Moteur fonctionne normalement	Tube de dépression défectueux ou sonde MAP défectueuse
7	Démarrage à froid difficile	Sonde ECT ou ligne sonde ECT défectueuse
8	Moteur manque de réponse à ouverture rapide du papillon des gaz	TPS déréglé TPS ou ligne TPS défectueux
9	Moteur fonctionne normalement	Sonde IAT ou ligne sonde IAT défectueuse
11	Le moteur fonctionne normalement	Capteur vitesse véhicule ou ligne capteur défectueuse
12	Le moteur ne démarre pas	Injecteur n°1 ou ligne injecteur n°1 défectueuse
13	Le moteur ne démarre pas	Injecteur n°2 ou ligne injecteur n°2 défectueuse
14	Le moteur ne démarre pas	Injecteur n°3 ou ligne injecteur n°3 défectueuse
15	Le moteur ne démarre pas	Injecteur n°4 ou ligne injecteur n°4 défectueuse
18	Le moteur ne démarre pas	Générateur d'impulsions de came ou ligne de générateur d'impulsions de came défectueuse
19	Le moteur ne démarre pas	Générateur d'impulsions d'allumage ou ligne défectueuse
21	Moteur fonctionne normalement	Sonde O <sub>2</sub> n° 1 défectueuse
22	Moteur fonctionne normalement	Sonde O <sub>2</sub> n° 2 défectueuse
23	Moteur fonctionne normalement	Dispositif de chauffage de la sonde O <sub>2</sub> n° 1 défectueuse
24	Moteur fonctionne normalement	Dispositif de chauffage de la sonde O <sub>2</sub> n° 2 défectueuse
27	Moteur fonctionne normalement	Electrovanne V-TECH ou ligne d'électrovanne V-TECH défectueuse
33	Moteur fonctionne normalement Ne mémorise pas les mémoires d'autodiagnostic	ECM défectueux

## CONTROLE DU CAPTEUR REGIME (CKPS)

### 2. Contrôle de court-circuit de générateur d'impulsions d'allumage

Mettez le contacteur d'allumage et le bouton d'arrêt d'urgence sur OFF.  
Débranchez le connecteur à deux broches (2P) de générateur d'impulsions d'allumage.

GENERATEUR D'IMPULSIONS D'ALLUMAGE  
CONNECTEURS 2P



Vérifiez la continuité entre la borne de connecteur de générateur d'impulsions d'allumage et la masse.

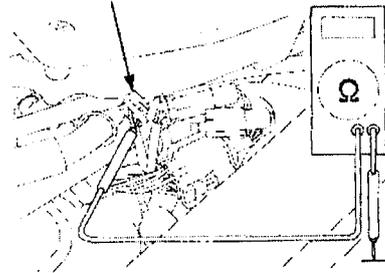
Raccordement : Blanc/jaune (+) - Masse (-)

*La continuité est-elle relevée ?*

OUI - Générateur d'impulsions d'allumage défectueux.

NON - VOIR POINT 3.

GENERATEUR D'IMPULSIONS  
D'ALLUMAGE



### 3. Contrôle de tension de crête de générateur d'impulsions d'allumage

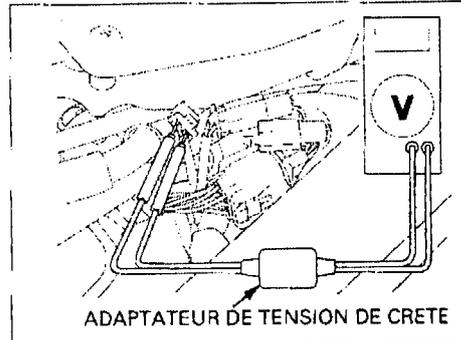
Lancez le moteur au démarreur et mesurez la tension de crête du générateur d'impulsions d'allumage au connecteur à deux broches (2P) de générateur d'impulsions d'allumage.

Raccordement : Jaune (+) - Blanc/Jaune (-)  
Standard ; 0,7 V minimum (20 °C)

*La tension correspond-elle à la valeur standard ?*

NON - Générateur d'impulsions d'allumage défectueux.

OUI - VOIR POINT 4.



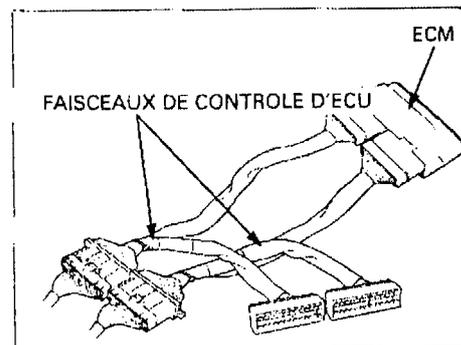
### 4. Contrôle de tension de crête du générateur d'impulsions d'allumage à l'ECM

Mettez le contacteur d'allumage sur OFF.

Branchez le connecteur à deux broches (2P) de générateur d'impulsions d'allumage.

Débranchez les connecteurs d'ECM.

Branchez le faisceau de contrôle aux connecteurs de faisceau de fils électriques.



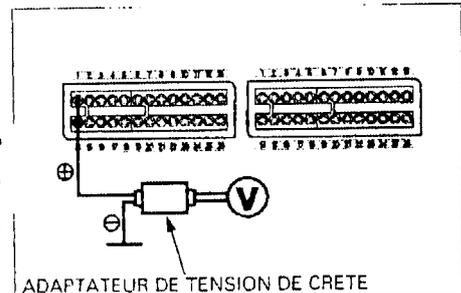
Lancez le moteur au démarreur et mesurez la tension de crête du générateur d'impulsions d'allumage, aux bornes de faisceau de contrôle.

Raccordement : A1 (+) - masse (-)  
Standard : 0,7 V minimum (20 °C)

*La tension correspond-elle à la valeur standard ?*

NON - Circuit ouvert ou court-circuit aux fils Blanc/jaune et/ou Jaune.

OUI - Remplacez l'ECM par un neuf et procédez de nouveau au contrôle.



ADAPTATEUR DE TENSION DE CRETE

## CONTROLE DU CAPTEUR TEMPERATURE MOTEUR

### 2. Contrôle de résistance de capteur ECT

Mettez le contacteur d'allumage sur OFF.

Débranchez le connecteur de capteur ECT.

Mesurez la résistance aux bornes de capteur ECT.

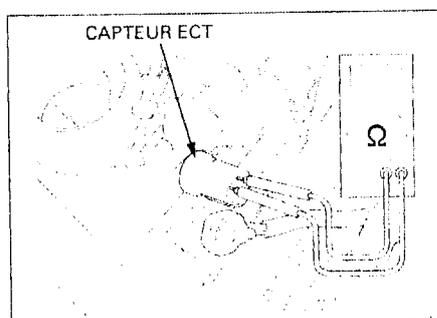
Raccordement : Jaune/bleu (+) – Vert/orange (–)  
(bornes côté sonde)

Standard :  $2,3 \text{ à } 2,6 \text{ K}\Omega \text{ à } 20^\circ \text{ C}$   
 $2,3 \text{ K}\Omega < R < 2,6 \text{ K}\Omega ?$

(20 °C) ?

NON – Capteur ECT défectueux.

OUI – VOIR POINT 3.



### 3. Contrôle de tension de ligne d'alimentation de capteur ECT

Mettez le contacteur d'allumage sur ON.

Mesurez la tension entre la borne de connecteur de capteur ECT côté faisceau de fils électriques et la masse.

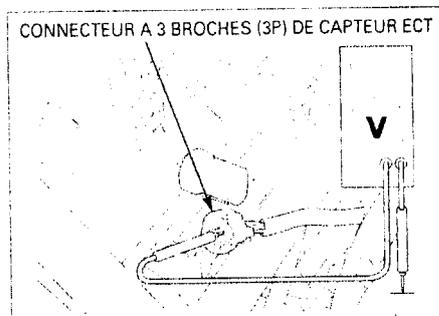
Raccordement : Jaune/bleu (+) – Masse (–)

Standard : 4,75 – 5,25 V

La tension est-elle comprise entre 4,75 – 5,25 V ?

Non – • Circuit ouvert ou court-circuit au fil Jaune/bleu.  
• Connecteurs d'ECM desserrés ou mal branchés.

OUI – VOIR POINT 4.



### 4. Contrôle de tension de ligne de signal de capteur ECT

Mesurez la tension au connecteur de capteur ECT côté faisceau de fils électriques.

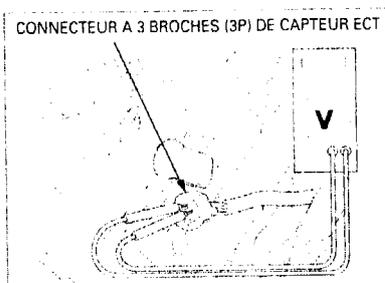
Raccordement : Jaune/bleu (+) – Vert/orange (–)

Standard : 4,75 – 5,25 V

La tension est-elle comprise entre 4,75 – 5,25 V ?

NON – • Circuit ouvert ou court-circuit au fil Vert/orange.  
• Connecteurs d'ECM desserrés ou mal branchés.

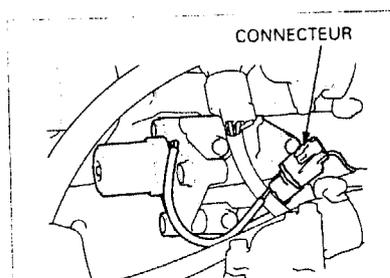
OUI – Remplacez l'ECM par un neuf et procédez de nouveau au contrôle.



## CONTROLE DE L'ELECTROVANNE V-TECH

### 2. Contrôle de court-circuit d'électrodistributeur VTEC

Mettez le contacteur d'allumage et le bouton d'arrêt d'urgence sur OFF.  
Débranchez le connecteur d'électrodistributeur VTEC.



Vérifiez la continuité entre la borne de connecteur d'électrodistributeur VTEC et le connecteur d'ECM.

Raccordement : Vert/jaune – Vert/jaune

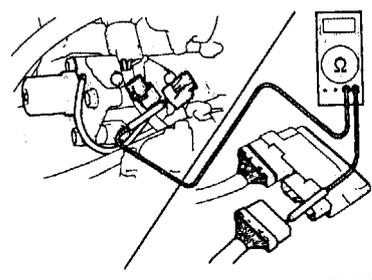
La continuité est-elle relevée ?

NON – Remplacez l'électrodistributeur VTEC.

Résistance au bornes de l'électrovanne :

Raccordement : vert/jaune – Masse

$R = 25 \Omega \pm 2$



au préalable, assurez vous du bon serrage de l'électrodistributeur ainsi que de sa bonne connexion

## ENTRETIEN

### JEU AUX SOUPAPES ET REGLAGE

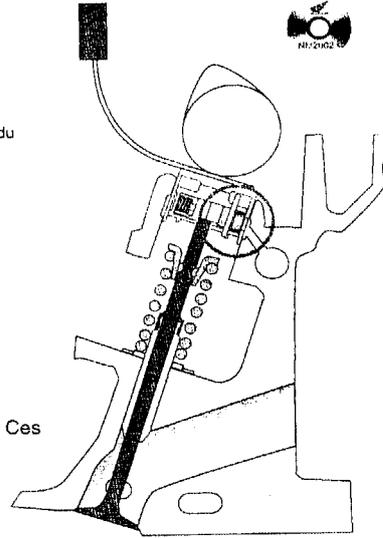
**Note:** Faire attention à l'emplacement de tous les éléments du système; Ne pas hésiter à les marquer.

#### Jeu standard

<b>ADM</b>	Primaires	0.20 ± 0,03 mm
<b>ADM</b>	Secondaires(VTEC)	0.20 ± 0,08 mm
<b>ECH</b>	Primaires	0.35 ± 0,03 mm
<b>ECH</b>	Secondaires (VTEC)	0.35 ± 0,08 mm

#### Outillage

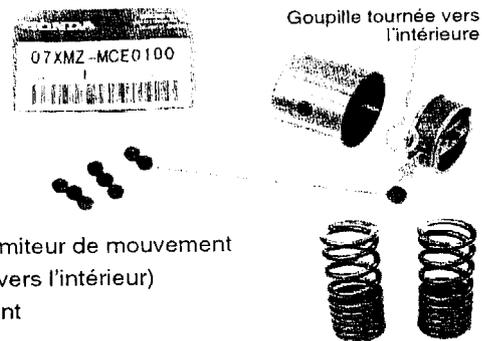
- Un ensemble de cales spéciales est nécessaire. Ces cales doivent être mises en place pour contraindre le limiteur dans son logement, maintenant le système VTEC en position «ON».



#### Contrôle & procédure de réglage

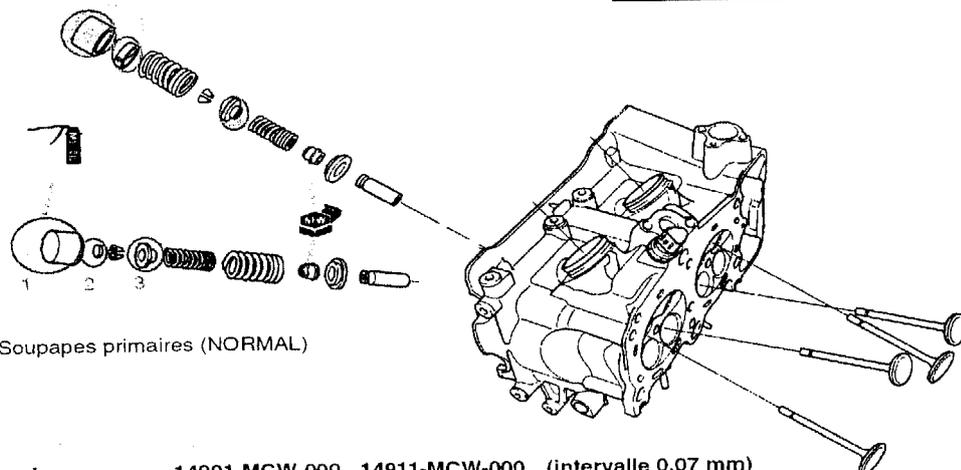
- Démontez les arbres à cames (voir page suivante)
- Retirez les poussoirs et les supports de limiteur et les séparer
- Retirez les ressorts de rappel du limiteur de mouvement
- Installer une cale spéciale dans le trou du limiteur de mouvement
- Insérer l'ensemble dans le poussoir (ergot vers l'intérieur)
- Placer tous les poussoirs dans leur logement
- Installer les ACT et les paliers.
- Mesurer le jeu au PMH au temps de compression suivant l'ordre d'allumage: #1 - #3 - #2 - #4
- Comparer les jeux obtenus avec les valeurs standards
- Si les valeurs sont hors cotes, choisir et recommander un nouveau poussoir avec le jeu nécessaire et remplacer l'ancien poussoir.
- **NE PAS OUBLIER** de retirer les cales spéciales avant de remonter définitivement les arbres à cames.

#### JEU DE CALES SPÉCIALES 07XMZ-MCE0100



Serrage paliers arbres à cames : 12 N/m

#### Soupapes secondaires (VTEC)



#### Soupapes primaires (NORMAL)

1 Poussoir	14901-MCW-000 - 14911-MCW-000	(intervalle 0,07 mm)
2 Support de limiteur	14730-MCW-000	
3 Siège de ressort	14771-MCW-000	

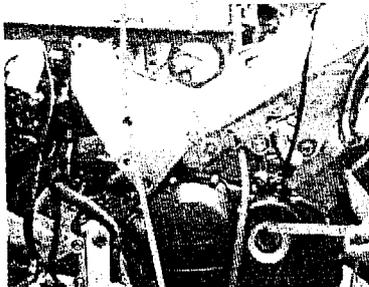
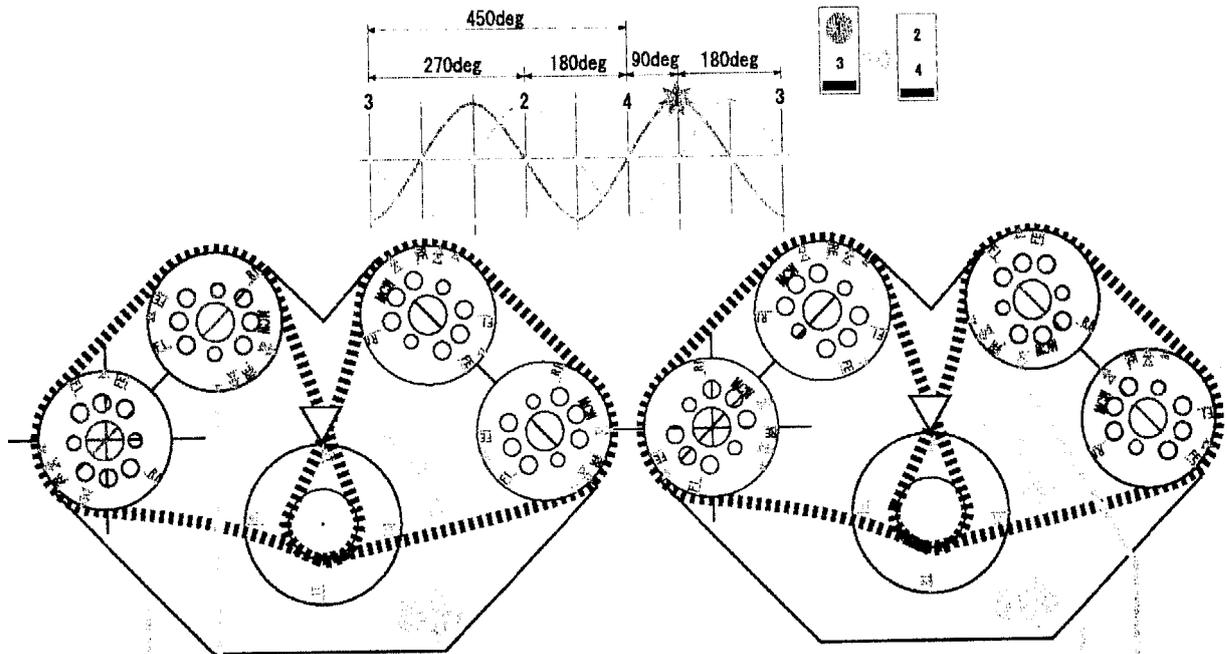
#### Soupapes classiques

1 Poussoir	14731-MT4-000	
2 Pastilles classiques	14901-KT7-013 - 14969-KT7-013	(0,025 mm intervalles)
3 Siège de ressort	14771-KW3-900	

## INSTALLATION DES ARBRES À CAMES

### Procédure

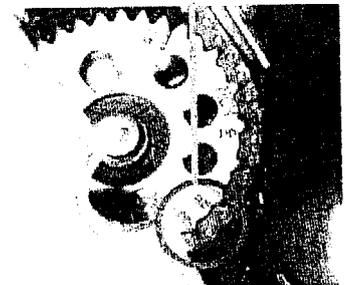
- Tourner l'ACT dans le sens horaire jusqu'à ce que le cylindre #3 (arrière) atteigne le PMH au temps compression.
- Monter les arbre à cames arrières, aligner les repères de calage vers l'extérieur.
- Faire pivoter de 450° (1 + 1/4) de plus jusqu'à ce que le cylindre #4 atteigne le PMH..
- Monter les arbre à cames avant.



Repere d'admission arriere alignes

#### Note:

Le repere (▼) sur le générateur d'impulsion est principalement utilisé en usine mais peut être utilisé pour contrôler la synchronisation de la distribution dans différentes positions, comme illustré ici.

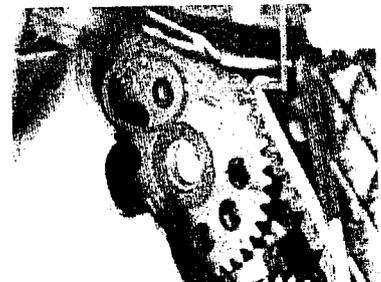


Repere d'echappement avant alignes



L'alignement des repères d'echappement arriere peut être vérifié par cet orifice. admission arriere alignés

"PEEP SHOW"



Repere d'admission avant alignes