

Contrôle du jeu aux soupapes – Honda NC 750 X DCT 2018



1. La moto a presque 22 000 km. Le moteur est froid. Il n'y a pas de vent (donc pas de poussières). Nettoyer la moto et les outils préalablement afin de réduire le risque d'introduction de poussières

2. Installer la moto sur un sol bétonné avec un carton et si possible un tissu absorbant

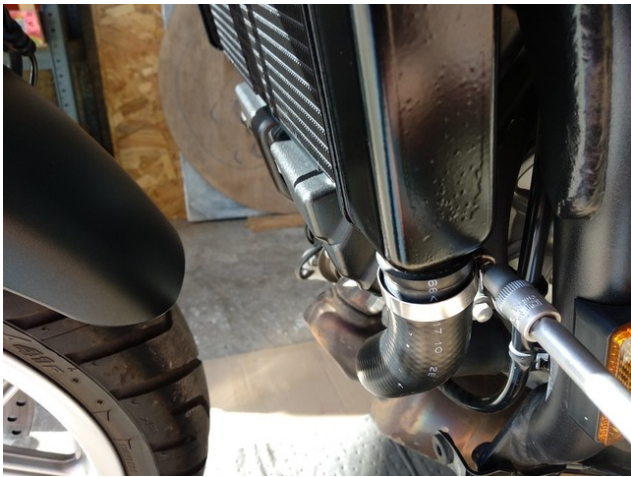


3. Enlever le sabot moteur à l'aide d'une clé six pans

4. Enlever la vis de blocage du bouchon du radiateur



5. Enlever le bouchon du radiateur et si possible aspirer et collecter le liquide de refroidissement



6. Enlever la durite située en bas du radiateur et collecter le liquide de refroidissement



7. Nettoyer les projections au sol. Attacher la durite au cadre à l'aide d'un collier réutilisable. Boucher la durite à l'aide d'un bouchon



8. Enlever les durites situées en haut du radiateur. Les boucher avec un bouchon



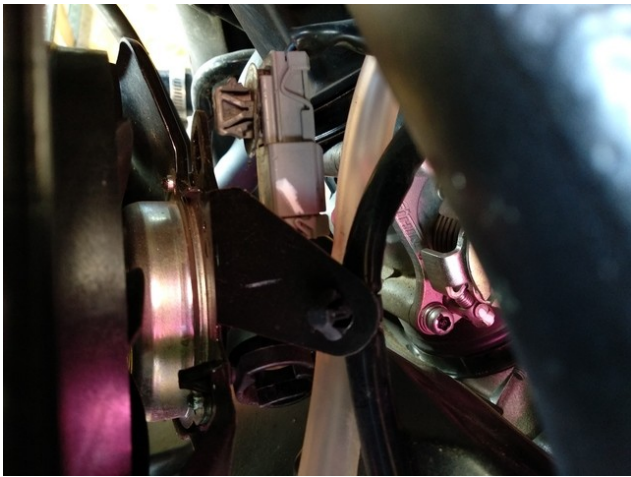
9. Enlever la vis de fixation située en haut du radiateur



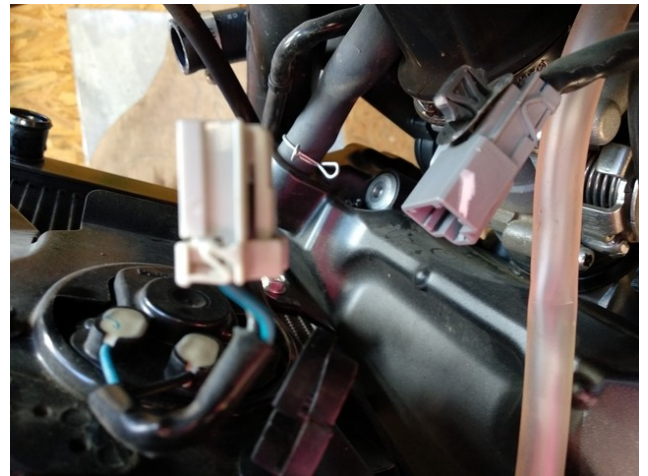
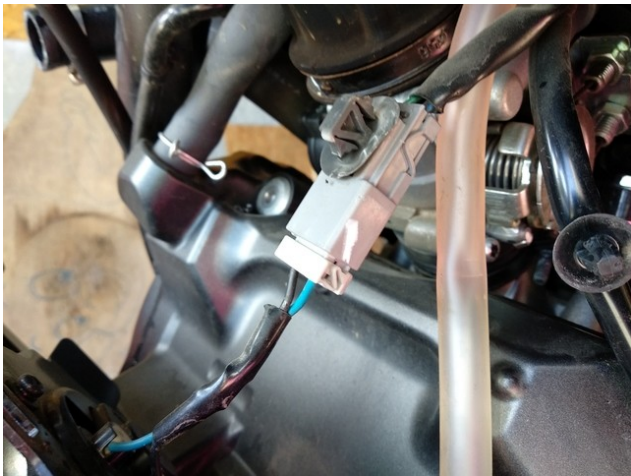
10. Enlever la vis de fixation située en bas du radiateur



11. Pousser le radiateur vers le côté gauche afin de le déposer



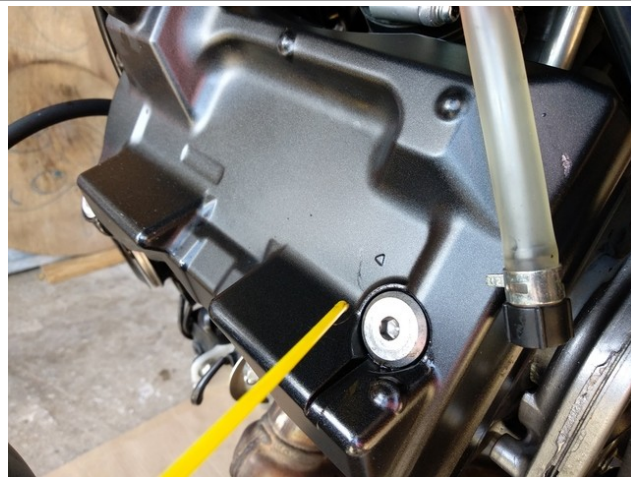
12. Dégrafer la prise électrique du ventilateur de son support. Dégrafer également le tuyau transparent et le câble électrique noir, lesquels sont fixés au radiateur



13. Déconnecter la prise électrique du ventilateur



14. Profitez de l'occasion pour nettoyer le radiateur à l'aide d'un compresseur et redresser les ailettes à l'aide d'un petit tournevis si besoin



15. Déposer un peu de dégrissant sur les deux caches situées à gauche du vilebrequin moteur et sur les trois vis du cache culbuteurs afin de faciliter la dépose



16. Enlever les deux caches situés à gauche du vilebrequin moteur. Utiliser les bonnes empreintes et rester bien dans l'axe afin d'éviter tout risque mécanique. Veiller à collecter les joints. Nettoyer la portée des joints



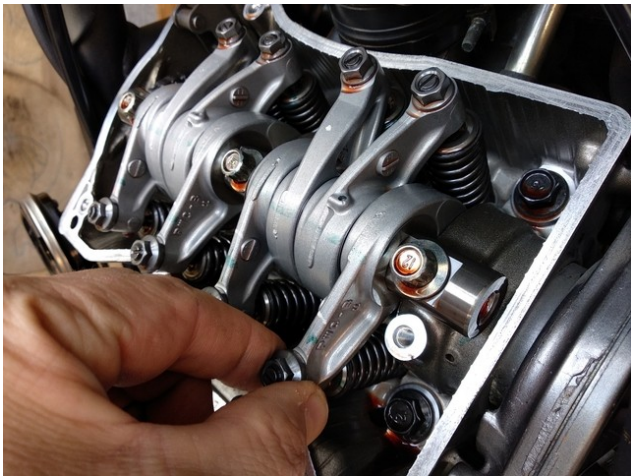
17. Enlever la durite de mise à l'air du cache culbuteur. Enlever les trois vis du cache culbuteurs. Utiliser les bonnes empreintes et rester bien dans l'axe afin d'éviter tout risque mécanique. Veiller à collecter les joints



18. Nettoyer les pièces au fur et à mesure. Les déposer sur un carton propre



19. Tourner le vilebrequin dans le sens anti-horaire jusqu'à obtenir la marque T1



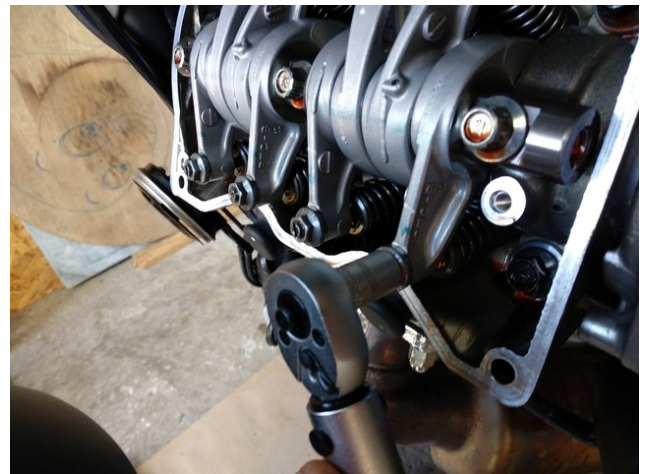
20. Tester manuellement le jeu au niveau des culbuteurs d'admission et d'échappement du cylindre n°1 (celui qui est situé sur le côté gauche de la moto). S'il n'y a pas de jeu, tourner le vilebrequin d'un tour dans le sens anti-horaire (voir photo n°19) jusqu'à la marque T1



21. Contrôler le jeu des soupapes d'échappement et d'admission du cylindre n°1 à l'aide de cales d'épaisseur. Le jeu doit être « gras » avec une épaisseur de 0.28 mm pour l'échappement et 0.17 mm pour l'admission



22. Si besoin, débloquer la vis à l'aide d'une clé à œil et ajuster le jeu à l'aide d'un tournevis. Utiliser les bonnes empreintes et rester bien dans l'axe afin d'éviter tout risque mécanique. Ensuite, bloquer légèrement la vis à l'aide d'une clé plate à œil en

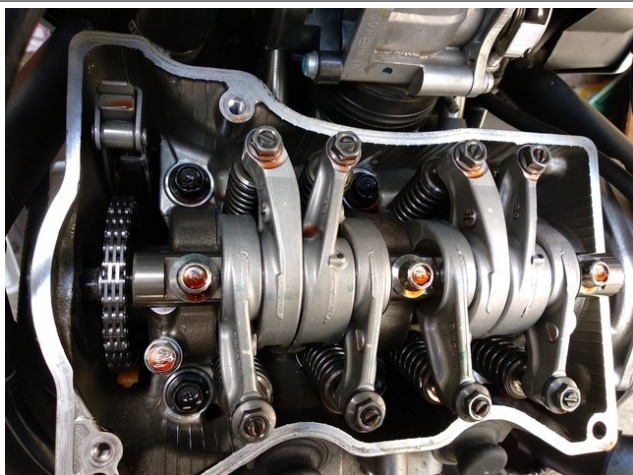


23. Assurer le serrage final de la vis au couple de 14 Nm à l'aide d'une clé dynamométrique. Contrôler à nouveau le jeu à l'issue du serrage final

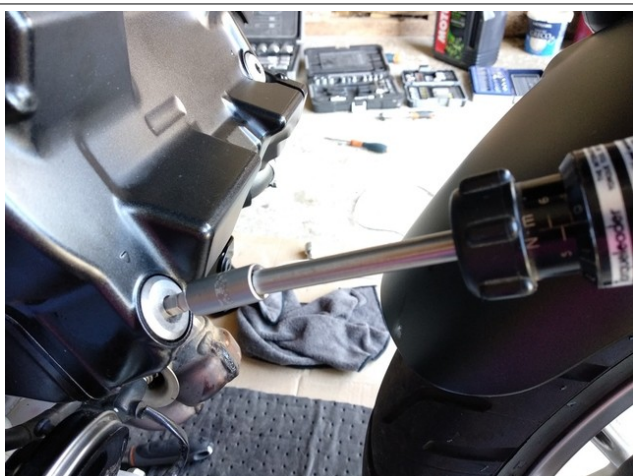
maintenant la vis en position à l'aide d'une tournevis



24. Tourner le vilebrequin dans le sens anti-horaire jusqu'à obtenir la marque T2. Tester manuellement le jeu au niveau des culbuteurs d'admission et d'échappement du cylindre n°2 (celui qui est situé sur le côté droit de la moto). S'il n'y a pas de jeu, tourner le vilebrequin d'un tour dans le sens anti-horaire jusqu'à la marque T2. Contrôler et ajuster le jeu aux soupapes d'admission et d'échappement en répétant les opérations n°20 à n°23 pour le cylindre n°2



25. Nettoyer le joint et la portée du joint du cache culbuteurs. Déposer un film d'huile moteur sur le joint avant repose du cache culbuteurs



26. Mettre en place le cache culbuteurs. Avancer les trois vis (et les joints) manuellement puis procéder au serrage uniforme des trois vis au couple de 4 Nm à l'aide d'un clé dynamométrique

27. Mettre en place le cache vilebrequin et son joint. Utiliser les bonnes empreintes et rester bien dans l'axe afin d'éviter tout risque mécanique. Avancer la vis manuellement puis procéder au serrage final au couple

de 14 Nm à l'aide d'un clé dynamométrique



27. Mettre en place le second cache et son joint. Utiliser les bonnes empreintes et rester bien dans l'axe afin d'éviter tout risque mécanique. Avancer la vis manuellement puis procéder au serrage final au couple de 10 Nm à l'aide d'un clé dynamométrique

28. Remettre en place le radiateur, toutes les durites, les fixations, connecteur électrique, ... (voir les étapes 6 à 13). Remplir le radiateur à l'aide du liquide de refroidissement jusqu'au niveau haut. Placer un collecteur sous le radiateur. Démarrer le moteur durant 3 minutes et donner de petites accélérations afin de chasser les bulles qui potentiellement seraient bloquées. Ajuster le niveau du liquide de refroidissement jusqu'au niveau haut comme ci-dessus. Vérifier le niveau du liquide de refroidissement dans le vase d'expansion



29. Remettre en place le sabot moteur. Démarrer le moteur et contrôler l'absence de fuite au niveau des durites.