

MODEL ST70

MANUEL UTILISATEUR



Nous vous remercions d'avoir acheté un produit HONDA.

Ce motorcycle HONDA a été créée pour être aisément transporté en automobile, bateau, avion de tourisme, etc... de façon à ce que vous puissiez apprécier le motocyclisme en n'importe quel endroit.

Ce manuel est le guide d'emploi et d'entretien de votre HONDA ST 50, ST 70. Prenez-en une complète connaissance afin de pouvoir utiliser votre machine avec le plus grand plaisir de conduite. Votre Concessionnaire HONDA est équipé pour vous rendre les services désirés, de plus il sera toujours heureux de vous apporter l'assistance désirée.

Nous vous souhaitons de longs kilomètres de plaisir de conduite en toute sécurité.

**TABLE DES
MATIERES**

EMPLACEMENT DES NUMEROS DE SERIE	4
NOMENCLATURE	5
INSTRUCTIONS D'UTILISATION	10
COMMANDES ELECTRIQUES	10
Compteur	10
Contacteur principal	11
Bouton d'éclairage	12
Contacteur de phare	13
Contacteur des feux de direction	13
Bouton avertisseur	13
COMMANDES MECANIQUES	14
Verrou de selle	14
Lever de starter	14
Pédale de sélecteur des vitesses	15
CARBURANT ET HUILE	17
Réservoir de carburant	17
Bouchon de réservoir de carburant	17
Robinet d'essence	18
Préconisation d'huile	19
TRANSPORT DE LA MACHINE	20
PREPARATION AVANT LA CONDUITE	22
MISE EN ROUTE DU MOTEUR	23
Démarrage à froid	23
Démarrage par très grand froid	24
Démarrage à chaud	24
CONDUITE DE LA MACHINE	24

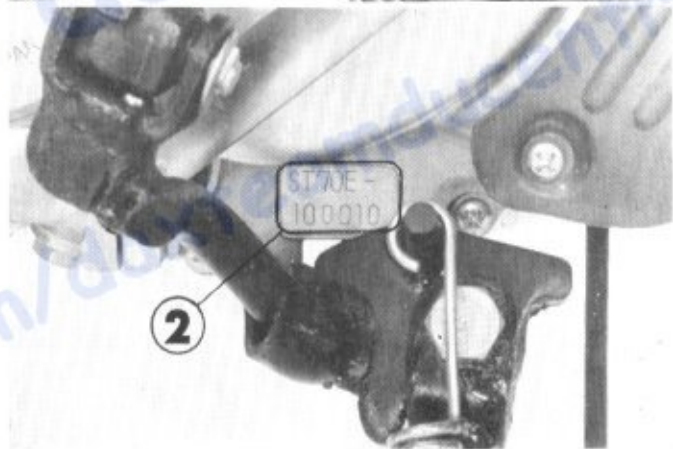
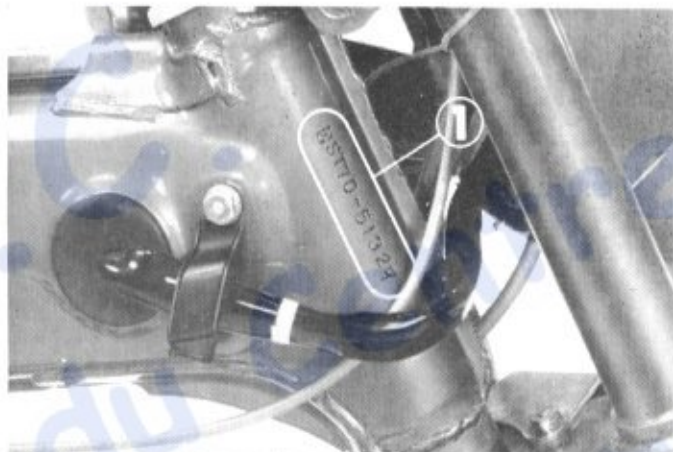
ENTRETIEN	26
TABLEAU D'ENTRETIEN	26
OUTILLAGE	29
OPERATIONS D'ENTRETIEN	31
Huile moteur	31
Embrayage	33
Réglage de l'allumage	33
Jeu de soupapes	35
Frein avant	37
Frein arrière	38
Chaîne	39
Batterie	41
Filtre à air	42
Roue avant	43
Roue arrière	43
Fusible	44
Bougie	45
Contacteur de feu de stop	46
Lampe de phare	47
Lampe de veilleuse et de stop	48
Lampes de feux de direction	48
Carburateur	49
Câble d'accélérateur	49
Filtre à essence	50
CARACTÉRISTIQUES	51
SCHEMA ELECTRIQUE	53

EMPLACEMENT DES NUMEROS DE SERIE

Le numéro de cadre ① est frappé sur le côté droit du tube de support de la direction, et le numéro du moteur ② est situé sur le carter juste au-dessus du joint de fixation de la barre du repose pied.

Ultérieurement le numéro de cadre sera toujours à rappeler que ce soit pour une demande de garantie comme pour les commandes de pièces détachées.

- ① Numéro de cadre
- ② Numéro de moteur



NOMENCLATURE



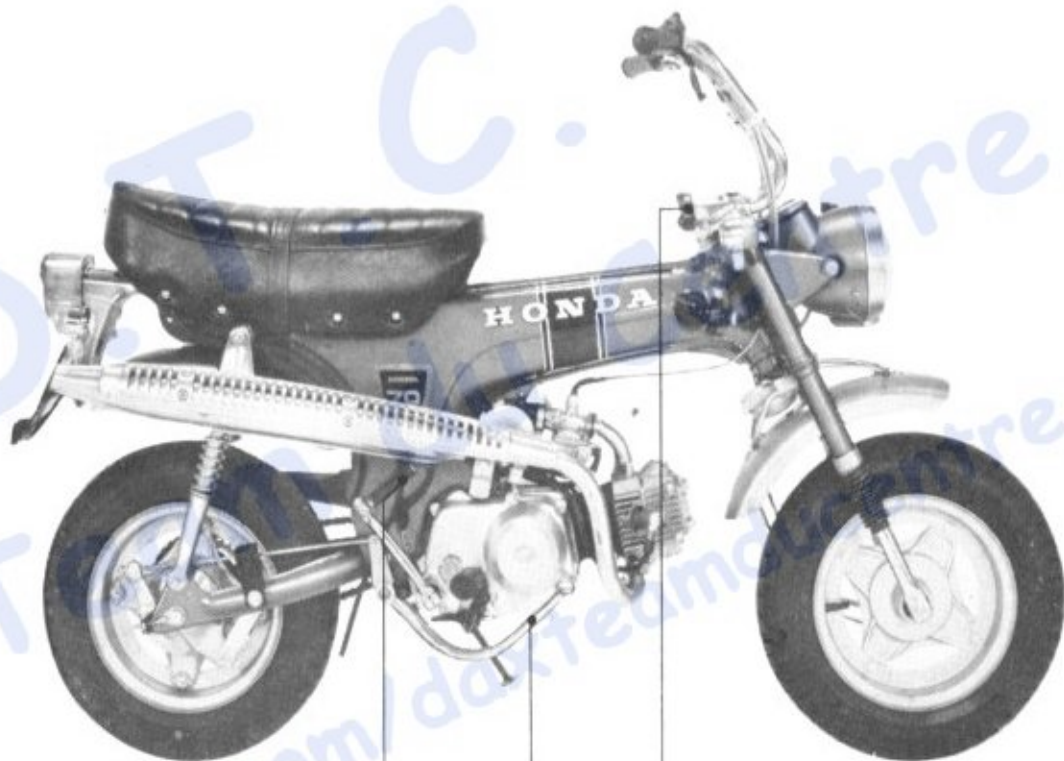
- ① Compteur ② Levier de frein avant ③ Poignée d'accélérateur ④ Contacteur de feux de direction (dessus), d'avertisseur (dessous) ⑤ Pédale de frein arrière ⑥ Repose-pieds ⑦ Feux de direction ⑧ Bouton d'éclairage ⑨ Contacteur de phare ⑩ Contacteur principal ⑪ Vis de guidon ⑫ Levier de sélecteur des vitesses ⑬ Feu de veilleuse et de stop

Modèle ST70

- ① Bouton d'éclairage
- ② Contacteur principal
- ③ Robinet d'essence
- ④ Levier de starter
- ⑤ Levier de sélecteur des vitesses
- ⑥ Boîtier de filtre à air

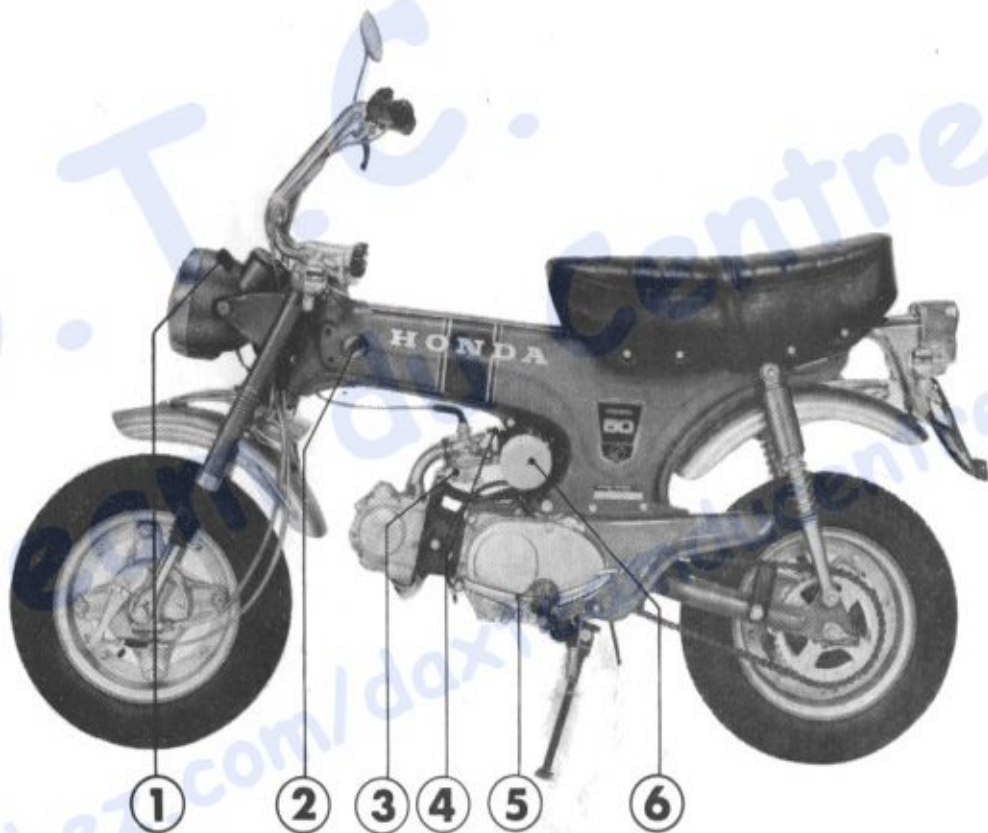


Modèle ST70



- ① Kick de démarrage
- ② Pédale de frein arrière
- ③ Vis de guidon

Modèle ST50



- ① Bouton d'éclairage
- ② Contacteur principal
- ③ Robinet d'essence
- ④ Levier de starter
- ⑤ Levier de sélecteur des vitesses
- ⑥ Boîtier de filtre à air

Modèle ST50



- ① Kick de démarrage
- ② Pédale de frein arrière
- ③ Vis de guidon

1

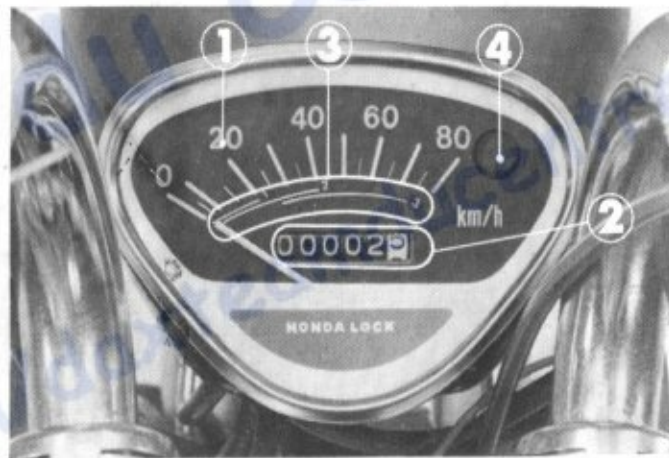
2

3

INSTRUCTIONS D'UTILISATION

COMMANDES ELECTRIQUES

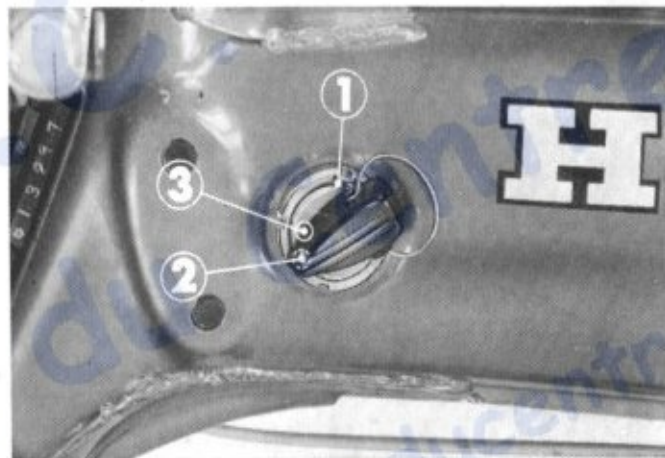
Compteur : Le compteur ① est situé sur le carter de phare et le totalisateur ② placé dans le compteur indique la distance totale parcourue. Des repères de plage d'utilisation des rapports de boîte de vitesses sont gravés sur le tableau du compteur et indiquent la meilleure utilisation des différents rapports. La lampe témoin de point mort (verte) ④ est placée à la droite du compteur. Cette lampe s'allumera lorsque la boîte de vitesses sera au point mort.



- ① Compteur
- ② Totalisateur
- ③ Repères de plage d'utilisation des vitesses
- ④ Lampe témoin de point mort

Contacteur principal: Le contacteur principal ① est situé sur le côté gauche du tube principal de cadre.

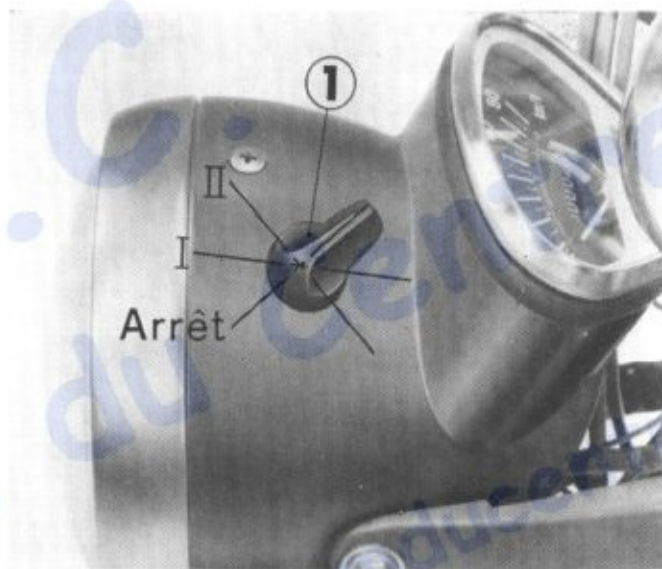
Les fonctions respectives de chaque position de contacteur sont expliquées dans le tableau ci-dessous:



① Contacteur principal

Position de la clé	Fonction	Sortie de la clé
② Point noir	Circuit électrique coupé, le moteur ne peut fonctionner.	La clé peut être retirée.
③ Point rouge	Circuit électrique établi, le moteur peut fonctionner (Marche de Jour).	La clé ne peut être retirée.

Bouton d'éclairage : Le bouton d'éclairage ① est situé sur le carter du phare. La fonction des positions respectives du bouton est indiquée sur le tableau ci-dessous.



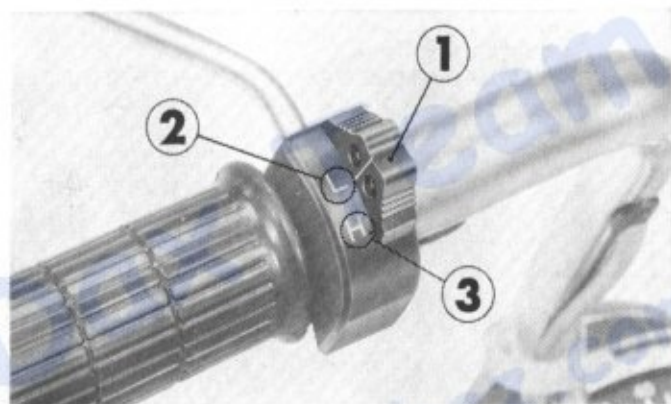
① Bouton d'éclairage

Position du bouton	Fonction
Arrêt	Le phare et la veilleuse sont éteints
I	Le feu de position et la veilleuse sont allumés
II	Le phare et la veilleuse sont allumés

Contacteur de phare : Le contacteur de phare ① est situé sur le logement de la poignée gauche.

“L” correspond à la position de feu de croisement (feu de croisement et feu de veilleuse). “H” correspond aux feux de route et de veilleuse.

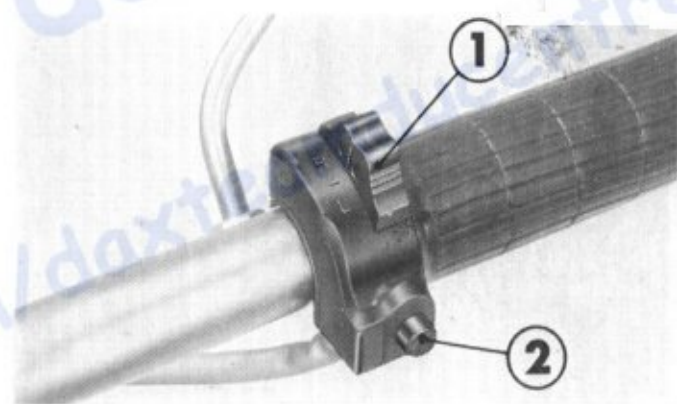
Les feux de phare ne fonctionneront que lorsque la clé de contact est sur la position désirée. (Voir tableau page 11, 12).



- ① Contacteur de phare
- ② Position “L”
- ③ Position “H”

Contacteur de feux de direction : Le contacteur de feux de direction ① est situé sur le logement de la poignée droite. Pour tourner à gauche mettre le contacteur à la position “L” et pour tourner à droite à la position “R”.

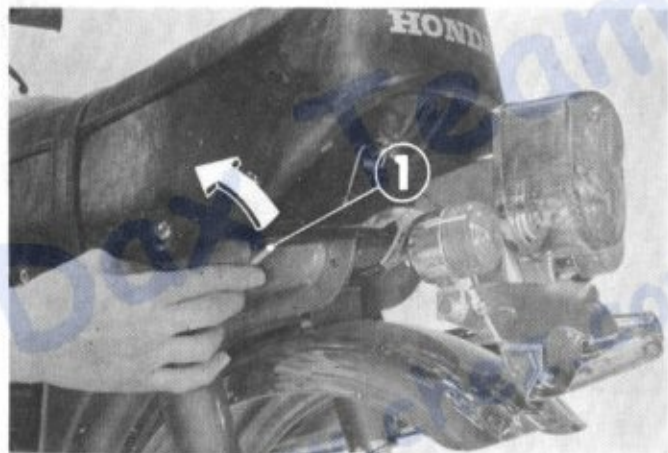
Bouton avertisseur : Le bouton avertisseur ② est situé sous le contacteur de feux de direction.



- ① Contacteur de feux de direction
- ② Bouton avertisseur

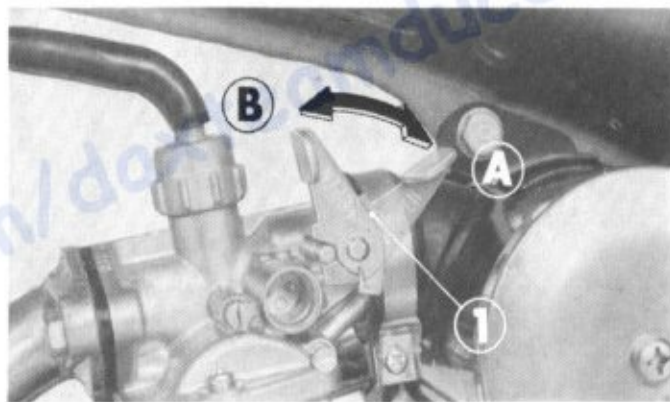
COMMANDES MECANIQUES

Verrou de selle : Le verrou ① est situé à l'arrière, gauche de la selle. La selle peut être soulevée en libérant le verrou.



① Verrou de selle

Levier de starter : Le levier de starter ① se trouve sur la gauche du carburateur. Lorsque le levier est abaissé A le starter ne fonctionne pas. (position de conduite normale). Lorsque le levier est relevé B le starter est mis (position de départ à froid).



① Levier de starter

Pédale de sélecteur : La pédale de sélecteur ① est située à côté du repose-pied gauche et assure une sélection progressive de type à blocage, c'est-à-dire ne permettant à chaque sollicitation de ne passer qu'une seule vitesse.



① Pédale de sélecteur.

Les changements de vitesses s'effectuent comme montré sur la figure.

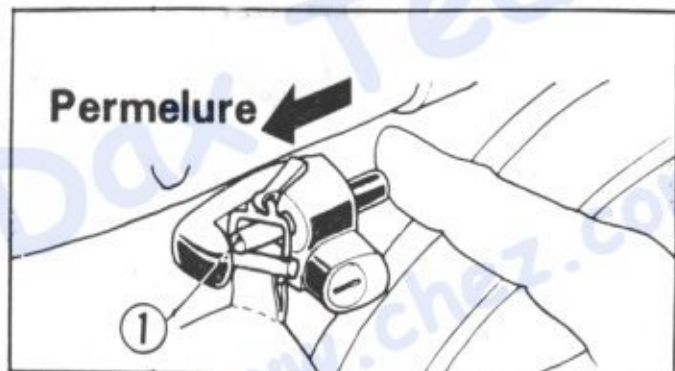


Phases de changement de vitesses

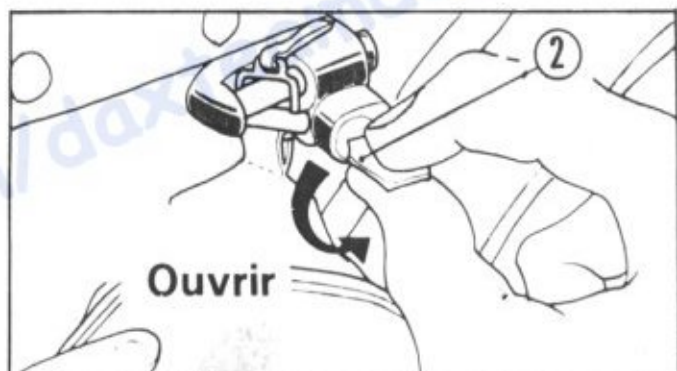
Le passage du point mort en première vitesse s'effectue en appuyant sur la branche arrière de la pédale ; le passage en deuxième et troisième vitesses, s'effectue en appuyant successivement sur la branche avant de la pédale. Pour rétrograder les vitesses, appuyer successivement sur la branche arrière.

Support de casque : Le support de casque vous évite de devoir emporter votre casque avec vous lorsque vous parquez votre motocyclette. En outre, le support de casque peut être verrouillé pour empêcher le vol.

1. Accrocher votre casque à l'agrape du support et la pousser. Cette action permet de verrouiller automatiquement le support de casque.
2. Se servir de la clé de contact principale pour ouvrir le support de casque.



(1) Agraphe du support de casque



(2) Clé

CARBURANT ET HUILE

Réservoir de carburant : Le réservoir de carburant ① est installé sous la selle.



- ① Réservoir de carburant
- ② Clapet de réservoir
- ③ Bouchon de réservoir

La capacité du réservoir est de 2,5 l

dont une réserve de 0,5 l.

Le volume de la réserve est suffisant pour accomplir approximativement une distance de 45 kilomètres à allure modérée.

NOTA : Utiliser un carburant dont l'indice d'octane est au moins égal à 85.

Ne pas mélanger d'huile à l'essence.

Bouchon de réservoir : Le bouchon du réservoir ③ possède un clapet marqué "ON" et "OFF" permettant ou non la mise à l'air libre du réservoir. Le clapet doit être tourné sur "ON" afin de permettre à l'essence de s'écouler lorsque le moteur est en marche.

Tourner le clapet sur "OFF" lors du transport du motorcycle de manière à prévenir toute fuite d'essence par le trou de mise à l'air libre.

Robinet d'essence : Le robinet d'essence est situé sur le côté gauche du carburateur. Lorsque le robinet est à la position "S", l'essence ne peut aller du réservoir au carburateur. Le robinet doit être mis sur cette position lorsque la machine est à l'arrêt ou en transport.

Tourner le robinet sur la position "ON" permet à l'essence, depuis le réservoir, d'arriver au carburateur.

Tourner le robinet sur la position "RES" permet d'utiliser l'essence de la réserve. Lorsque l'essence du réservoir est épuisée, le robinet doit être mis à la position "RES".



① Robinet d'essence

Préconisation d'huile : Utiliser une huile de bonne qualité de la classe MS, DG ou DM (API Service classification) ou équivalente. Choisir la viscosité de l'huile en fonction de la température ambiante selon le tableau.

Toutefois l'huile SAE 10W-30 multi-grade peut être utilisée pour toutes températures extérieures normales.

L'huile doit être remplacée suivant les intervalles prescrits dans le tableau de révision (page 27) et suivant la méthode de remplacement comme définie dans les opérations de révision (pages 31-32).

Température extérieure		Groupe SAE (viscosité)	
°C	°F		
		#30	} #10W-30
15	60	#20 ou	
0	32	#20W	
		#10	

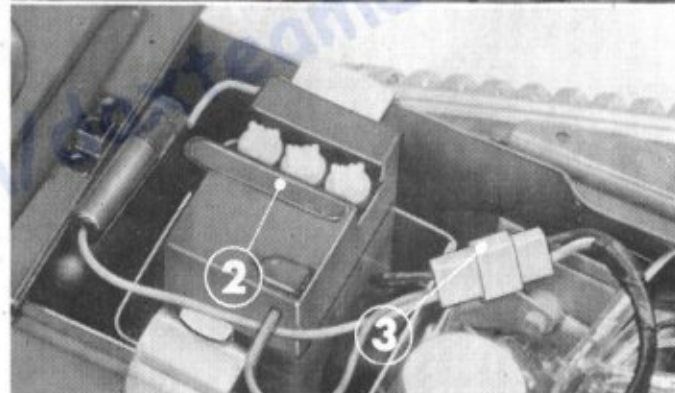
TRANSPORT DE LA MACHINE

Exécuter les opérations suivantes pour le transport:

1. Tourner le clapet du bouchon de réservoir ① sur la position "OFF".

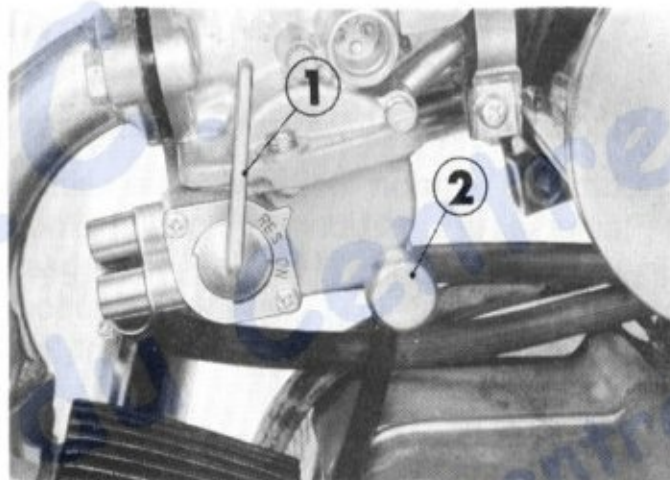


2. Déposer la batterie en retirant sa sangle de maintien et en débranchant la prise ③. Conserver la batterie en position droite.

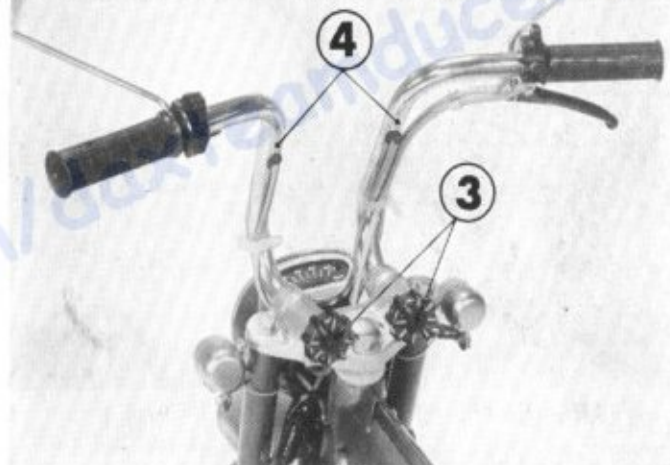


- ① Clapet du bouchon de réservoir
② Batterie ③ Prise

3. Tourner le robinet d'essence ① sur la position "S".
4. Dévisser la vis de vidange d'essence ② située sur le côté gauche du carburateur de façon à vidanger le carburateur du carburant qu'il contient et refixer la vis.



5. Dévisser les grosses vis des tubes de guidon ③, basculer chaque tube ④ vers le bas et revisser ces dernières.

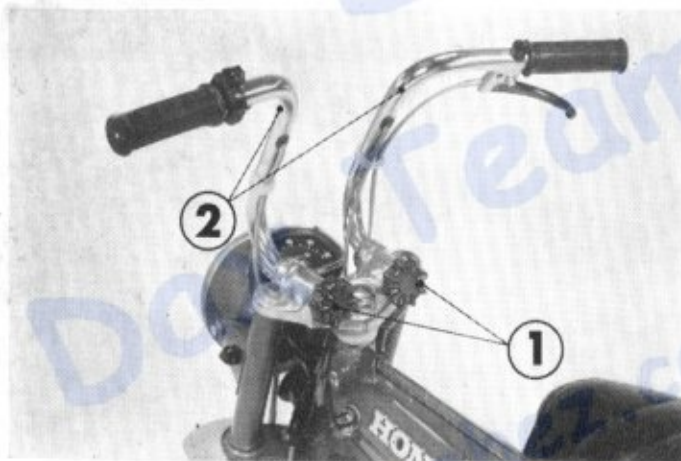


- ① Robinet d'essence
- ② Vis de vidange d'essence
- ③ Vis de tube de guidon
- ④ Tubes de guidon

PREPARATION AVANT LA CONDUITE

Exécutez les opérations suivantes avant de conduire la machine :

1. Libérer le tube de guidon, le rebasculer à la position de conduite normale, positionner le guide de la base du tube dans le logement du support de tube et serrer énergiquement les vis de bloquage.

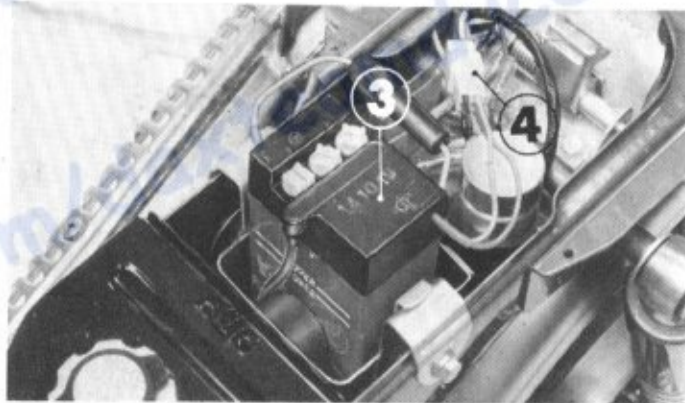


- ① Vis de tubes de direction
② Tubes de direction

NOTA: Tourner la direction complètement de gauche à droite pour s'assurer que les câbles de frein et d'embrayage ne sont pas tirés. Ils doivent rester libres.

2. Soulever la selle, installer la batterie ③ et fixer la prise ④.

NOTA: En réinstallant la batterie, faire attention à ne pas pincer son tube de mise à l'air libre.



- ③ Batterie ④ Prise de batterie

MISE EN ROUTE DU MOTEUR

Démarrage à froid : Il est recommandé de suivre le procédé suivant pour faire démarrer le moteur :

1. Tourner le clapet de bouchon d'essence ① à la position "ON"
3. Tourner le contact sur la position "ON" (voir page 11, 12).



① Clapet de bouchon d'essence

2. Tourner le robinet d'essence à la position "ON"
4. Soulever le levier de starter (Voir page 13).
5. Appuyer d'un coup rapide sur la pédale de Kick en ouvrant en même temps le passage des gaz au carburateur en tournant la poignée d'accélérateur d'environ 15° à 20°. Répéter cette opération jusqu'à ce que le moteur fonctionne.

Si le moteur ne fonctionne pas avec ce procédé, retirer le contact, remettre le starter vers le bas (starter

retiré) et appuyer sur le kick plusieurs fois en tournant complètement la poignée d'accélérateur. Ensuite remettre le contact, et continuer le procédé de démarrage normal.

6. Lorsque le moteur a démarré, faire chauffer ce dernier pendant deux à trois minutes.
7. Lorsque le moteur est chaud, retirer complètement le starter.

Démarrage par très grand froid:

Commencer par lancer plusieurs fois le moteur au kick sans mettre le contact, le starter devant être complètement mis et la poignée d'accélérateur complètement ouverte. Puis faire démarrer le moteur en continuant par le procédé précédent.

Démarrage à chaud : Lorsque le moteur doit être redémarré alors qu'il est chaud, la méthode doit être la même que lorsque le moteur est froid sauf qu'il n'est pas nécessaire d'utiliser le starter.

CONDUITE DE LA MACHINE

1. Lorsque le moteur est chaud il est possible de conduire la machine.
2. Lacher la poignée d'accélérateur jusqu'à la position de ralenti et appuyer sur la branche arrière de la pédale de sélecteur pour engager la première vitesse.
3. Tourner la poignée d'accélérateur pour augmenter la vitesse de rotation du moteur. Lorsque la machine at-

teint la vitesse approximative de 16 kilomètres/heure, faire revenir la poignée d'accélérateur et engager la deuxième vitesse en appuyant sur la branche avant de la pédale de sélecteur.

4. Cette opération sera répétée pour progressivement engager la vitesse supérieure (voir page 12 les opérations de changement de vitesses).

NOTA : A chaque changement de rapport, la poignée d'accélérateur doit être fermée.

5. Pour ralentir, fermer la poignée d'accélérateur et utiliser simultanément les freins avant et arrière. L'utilisation indépendante du frein avant ou du frein arrière est possible, mais en cas d'emploi trop prononcé cela peut être la cause du blocage

de la roue correspondante, entraînant une perte de contrôle de la machine. Les freins avant et arrière doivent être utilisés ensemble d'une façon uniforme et progressive.

De plus, pour ralentir, le frein moteur peut être utilisé comme frein sans danger ou possibilité d'incident pour le moteur.



ENTRETIEN

TABLEAU D'ENTRETIEN

Les intervalles kilométriques indiqués dans le tableau d'entretien entendent vous servir de guide pour établir l'entretien régulier de révision et de graissage de votre HONDA. Une utilisation plus sévère dans de mauvaises conditions peut nécessiter un entretien plus fréquent. Pour déterminer les recommandations spécifiques au genre d'utilisation de la machine, consulter votre concessionnaire officiel.

Après une chute ou une collision votre HONDA ST50/70 doit être soigneusement contrôlée par votre concessionnaire HONDA notamment en ce qui concerne les organes principaux tels que cadre, pièces de suspension et de direction, pour permettre de déterminer tout désalignement ou cassures afin de procéder à une remise en état pour votre sécurité future.

Entretien demandé	Mois ou kilomètres jusqu'à concurrence des premiers atteints					Voir page
	1 ^{er}	2 ^{ème}	3 ^{ème}	ensuite répéter chaque		
	mois	6	12	6	12	
kms	300	5.000	10.000	5.000	10.000	
Remplacement huile moteur	○	Tous les 1600 kms				31
Nettoyage, réglage ou remplacement des bougies		○	○	○		45
Réglage ou remplacement du rupteur		○	○	○		34
Contrôle-réglage du point d'allumage	○	○	○	○		33
Contrôle-réglage du jeu des soupapes	○	○	○	○		35
Filtre à air : Nettoyage		○			○	42
Contrôle de l'accélérateur			○	○		49
Contrôle-réglage du carburateur		○	○	○		49
Nettoyage du filtre de robinet d'essence		○	○	○		50
Contrôle du réservoir et du tube d'essence		○	○	○		17
Contrôle-réglage de l'embrayage	○	○	○	○		33

Entretien demandé	Mois ou kilomètres jusqu'à concurrence des premiers atteints					Voir page
	1 er	2 ème	3 ème	ensuite répéter chaque		
	mois	6	12	6	12	
kms	300	5.000	10.000	5.000	10.000	
Contrôle-graissage ou remplacement de la chaîne et des pignons	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		39
Réglage des freins avant et arrière	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		37
Contrôle ou remplacement des mâchoires de frein avant et arrière			<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	—
Contrôle des biellettes de frein avant et arrière		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		—
Contrôle des jantes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		—
Contrôle ou remplacement des pneumatiques		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		43
Contrôle ou réglage des paliers de direction			<input type="radio"/>			—
Contrôle et niveau du liquide de batterie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		41
Contrôle du fonctionnement ou remplacement du compteur, de l'avertisseur et des feux		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		10, 11, 12, 13,

OUTILLAGE

La trousse à outils ① est située dans un logement sous la selle. Quelques réglages et certaines pièces peuvent être remplacés par les outils contenus dans cette trousse.

Les réparations ou réglages qui ne peuvent être exécutés avec cet outillage doivent être soumis à votre concessionnaire HONDA



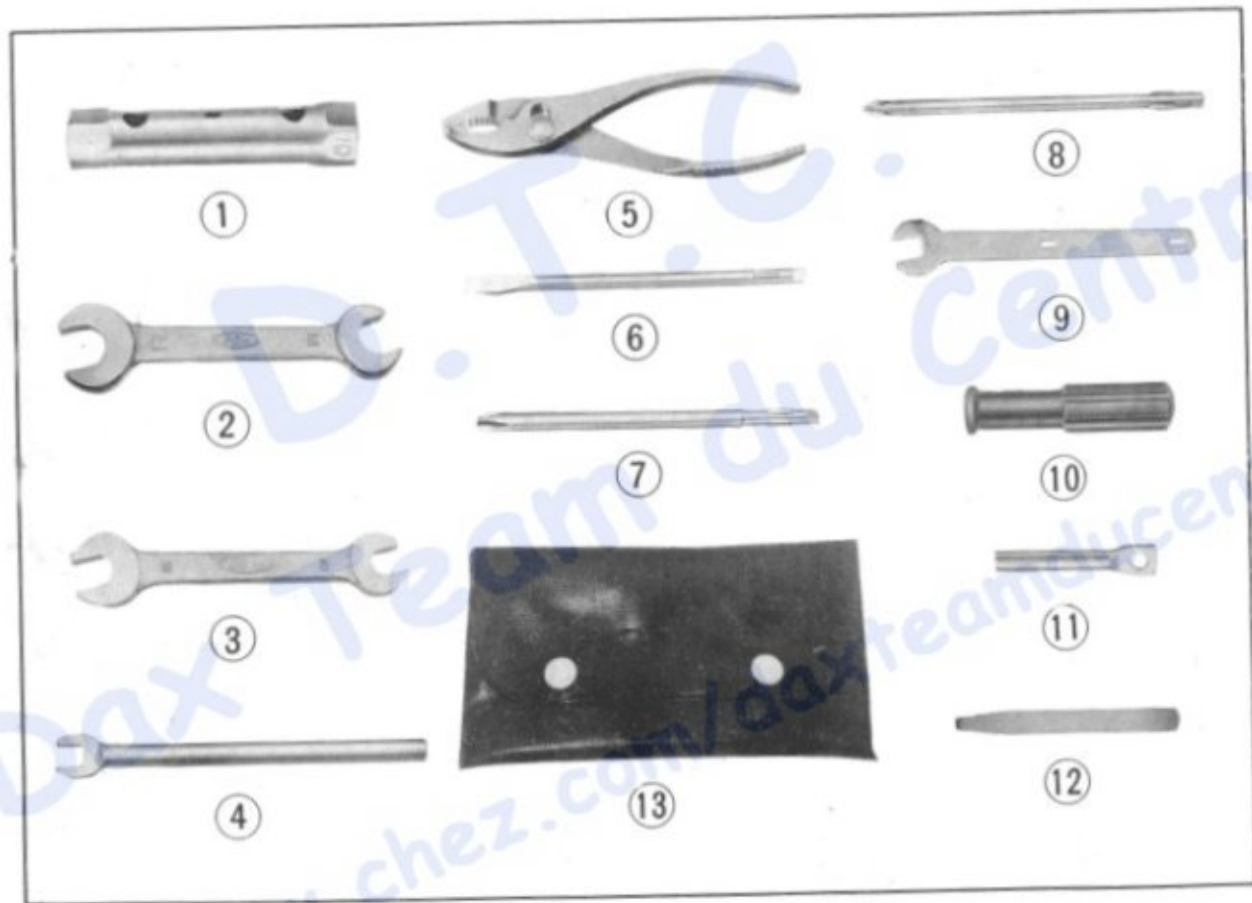
① Trousse à outils

Liste des outils compris dans la trousse :

- ① Clé à bougie: pour les bougies et les écrous de moyeu avant et arrière
- ② Clé plate de 14 et 17 mm
- ③ Clé plate de 10 et 12 mm
- ④ Clé de 8 mm
- ⑤ Pincés
- ⑥ Tournevis n° 2
- ⑦ Tournevis crussiforme n° 3
- ⑧ Tournevis crussiforme n° 2
- ⑨ Clé de 9 mm pour réglage du jeu de soupapes
- ⑩ Manche de tournevis
- ⑪ Clé spéciale pour réglage du jeu des soupapes
- ⑫ Jauge d'épaisseur pour réglage du jeu des soupapes
- ⑬ Trousse

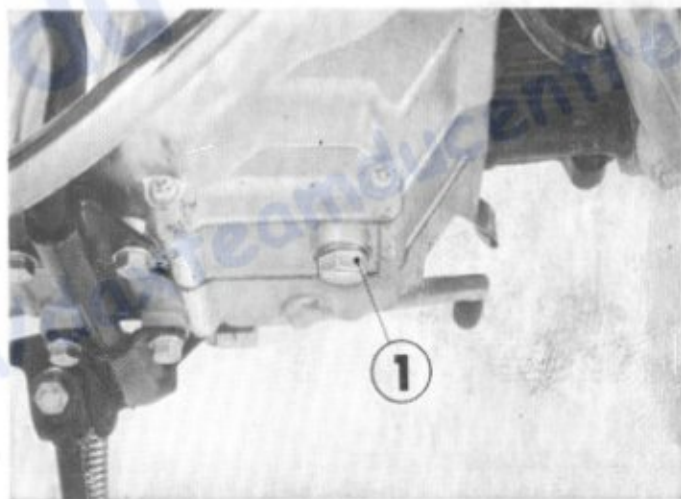
Sont également fournis avec la machine :

- ① Un mini pot de peinture pour retouche
- ② Un fusible de batterie



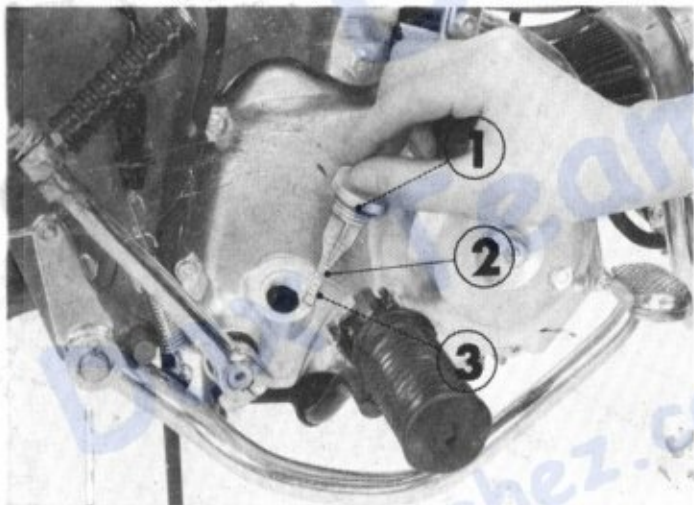
Huile moteur : L'action de l'huile moteur étant limitée dans le temps, il est nécessaire de remplacer cette huile aux intervalles préconisés par le tableau d'entretien. Le moteur doit être vidangé lorsqu'il est chaud de façon à assurer une vidange complète et rapide et ainsi permettre de gagner du temps.

1. Retirer le bouchon de vidange du carter droit.
2. Placer un récipient vide sous le carter afin de recueillir l'huile et déposer le bouchon de vidange ① avec une clé de 17 mm.
3. Lorsque l'huile ne s'écoule plus du carter, manoeuvrer plusieurs fois la pédale de kick dans le but de faire s'écouler tout reste d'huile éventuel.



① Bouchon de vidange

4. L'huile étant complètement vidangée, refixer le bouchon de vidange en s'assurant du bon état de son joint.
5. Remplir le carter par l'orifice de remplissage d'un volume de 0,8 l d'huile de la viscosité recommandée. Contrôler le niveau d'huile avec la



- ① Bouchon de remplissage d'huile
② Repère supérieur ③ Repère inférieur

jauge du bouchon de remplissage sans toutefois revisser ce dernier.

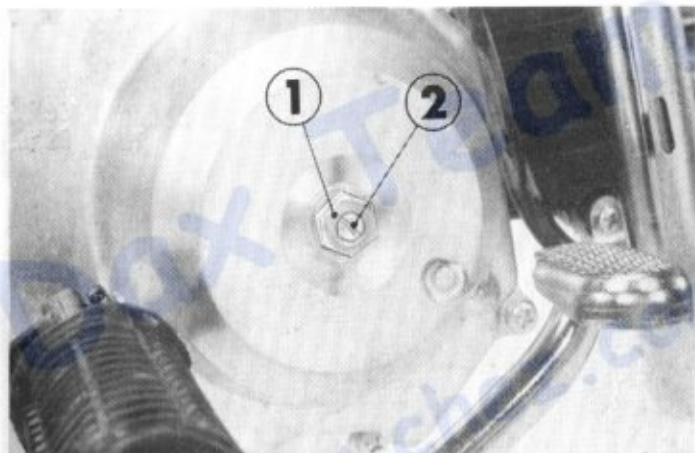
Le niveau doit se situer entre les repères supérieurs ② et inférieur ③ de la jauge.

NOTA :

- Ne pas mettre en route le moteur si le niveau d'huile se situe sous le repère inférieur.
- Lorsque la machine est utilisée dans une ambiance inusuellement poussiéreuse il est recommandé de remplacer l'huile à des intervalles plus fréquents que ceux spécifiés dans le tableau d'entretien ; ceci sera très bénéfique pour le moteur.

Embrayage : Cette machine est équipée d'un embrayage centrifuge automatique. Régler l'embrayage de la façon suivante :

1. L'embrayage doit être réglé moteur arrêté. Desserrer l'écrou de blocage ①.
2. Tourner la vis de réglage ② d'un tour dans le sens des aiguilles d'une montre ; ne pas visser avec excès.



① Ecrou de blocage ② Vis de réglage

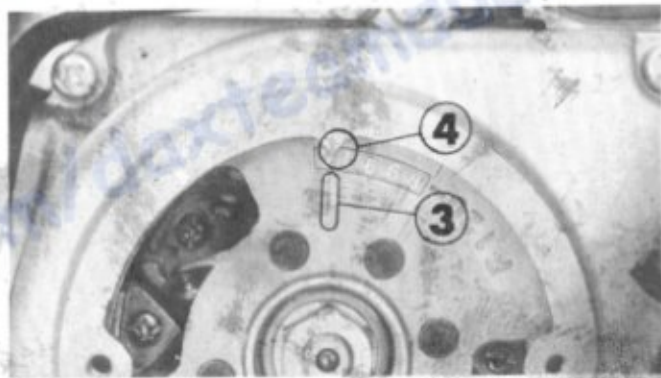
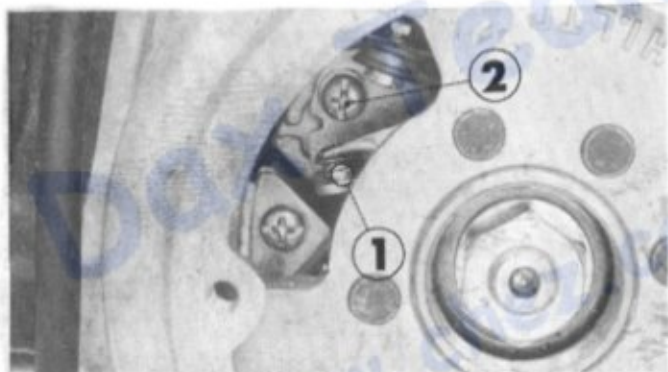
3. Tourner ensuite la vis de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que la vis commence à devenir ferme.
4. A partir de ce point revenir de 1/4 à 1/8 de tour dans le sens des aiguilles d'une montre puis bloquer le contre écrou.
5. Pour finir vérifier que l'embrayage fonctionne normalement :
 - 1) Le moteur doit démarrer facilement au kick sans que l'embrayage patine.
 - 2) Lors des passages de vitesses l'embrayage doit fonctionner avec douceur et légèreté, spécialement en rétrogradant au point mort.

Réglage de l'allumage : Les réglages de l'écartement des points de contact du rupteur et du point d'allumage sont nécessaires pour obtenir avec satisfaction les performances du moteur.

1. Déposer le couvercle du carter moteur gauche.
2. Faire tourner le volant moteur dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que l'ouverture du rupteur soit maximum. Contrôler la valeur de cette ouverture avec une jauge d'épaisseur.
3. L'ouverture ① doit être comprise entre 0,3 et 0,4 mm.
- 4 Si un réglage est nécessaire, dévisser la vis de blocage du rupteur ② et

tourner la base du rupteur dans le sens des aiguilles d'une montre ou dans le sens inverse pour obtenir le bon écartement.

5. Après avoir réglé l'écartement du rupteur, contrôler le joint d'allumage. Pour cela, faire tourner le volant moteur de façon à ce que le repère du point d'allumage "F" ③ du volant moteur soit aligné avec l'index ④ du carter moteur gauche alors que le rupteur commence juste à s'ouvrir.



① Ouverture du rupteur ② Vis de blocage du rupteur ③ Repère "F" ④ Index d'allumage

Jeu de soupapes : Un jeu excessif aux soupapes provoquera un bruit de culbuteurs ; sans jeu les soupapes seront endommagées avec diminution des performances du moteur. Ainsi le jeu des soupapes doit être fait correctement. Cette opération doit être exécutée moteur froid.

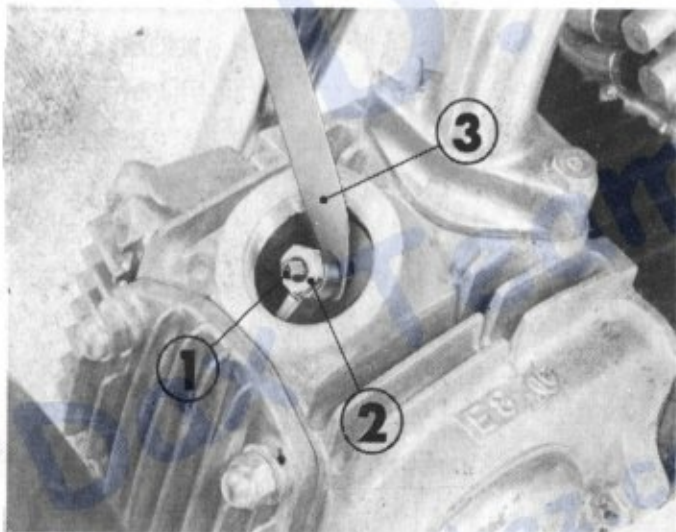
1. Déposer les bouchons des trous de réglage du jeu des soupapes.
2. Déposer le couvercle du carter gauche moteur.
3. Faire tourner le volant moteur dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le repère "T" du volant moteur soit aligné avec l'index ① de la flasque de carter.



- ① Index de réglage du point d'avance
- ② Repère "T"

A cette position le piston peut être soit au temps de la compression soit au temps de la détente. Le réglage doit être fait lorsque le piston est au point mort haut en fin de compression. Les soupapes sont alors fermées. Ceci peut être contrôlé en faisant basculer avec les doigts les culbuteurs au travers des orifices de réglage et si les culbuteurs sont libres cela indique que les soupapes

sont fermées et le piston en compression. Si les culbuteurs sont serrés, les soupapes sont ouvertes, alors faire tourner le volant moteur de 360° et realigner le repère "T" avec l'index de point d'allumage.



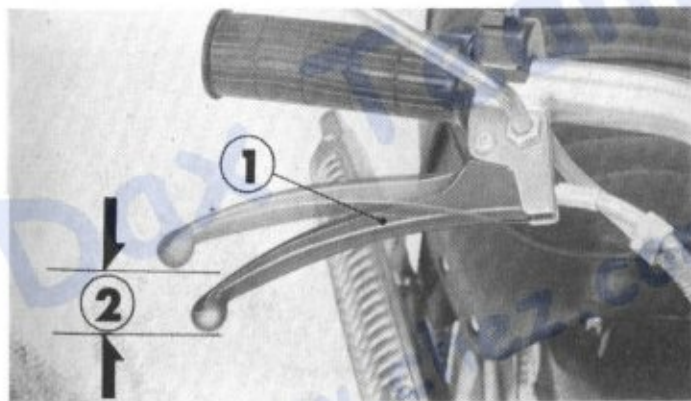
- ① Vis de réglage
- ② Contre-écrou de blocage
- ③ Jauge d'épaisseur

4. Le jeu à la soupape se mesure entre l'extrémité de la queue de soupape et la vis de réglage du culbuteur. La soupape d'admission et la soupape d'échappement doivent être réglées avec un jeu de 0,05 mm. Pour effectuer ce réglage, desserrer le contre-écrou de blocage ② et faire tourner la vis de réglage ①. Tourner la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre réduit le jeu.

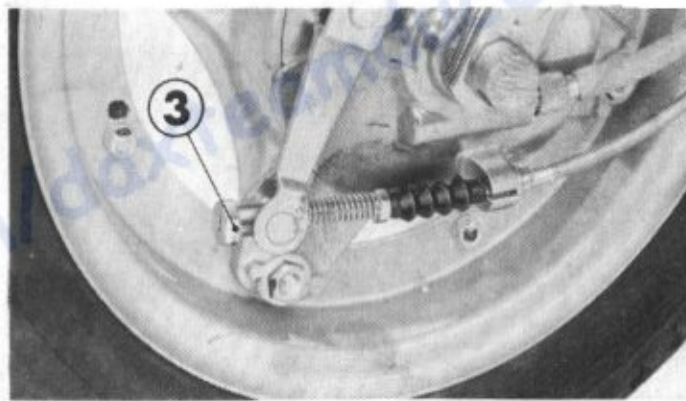
NOTA : S'assurer que le réglage n'a pas varié lors du blocage du contre-écrou en recontrôlant le jeu après ce blocage.

Frein avant : Les freins étant synonymes de sécurité, ils doivent toujours être bien réglés.

1. Soulever la roue avant du sol en plaçant un support sous le moteur et faire tourner la roue à la main pour sentir la garde. La poignée de frein avant ① doit fonctionner librement avant que le frein entre en action. Le jeu doit être compris entre 20 et 30 mm au bout de la poignée.
2. Lorsque le réglage devient nécessaire, reexécuter l'opération à l'aide de l'écrou de réglage ③. En tournant l'écrou dans le sens des aiguilles d'une montre, le jeu diminuera et en sens inverse le jeu augmentera.



① Poignée de frein avant ② Jeu



③ Ecrou de réglage de frein avant

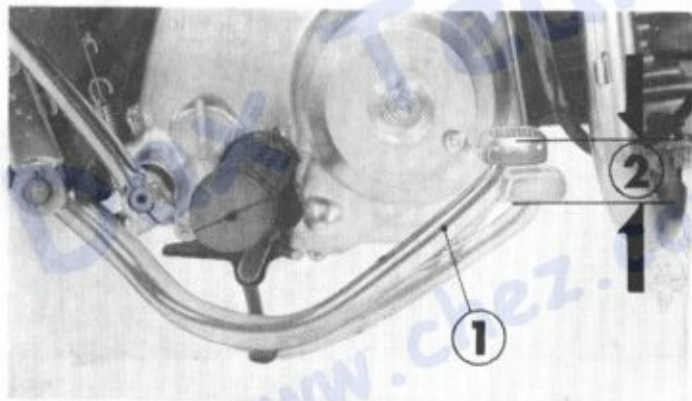
Frein arrière :

1. Placer le support sous la machine, soulever la roue arrière, puis appuyer sur la pédale de frein arrière en faisant tourner légèrement la roue arrière. Contrôler le jeu de la pédale jusqu'à ce que le frein arrière commence à fonctionner.

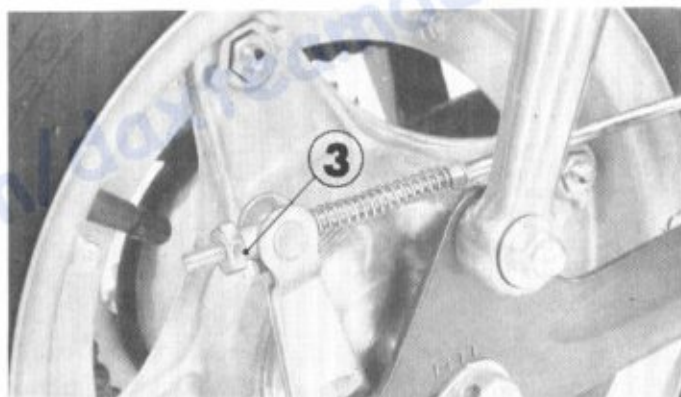
Le jeu normal doit être de 20 à 30 mm.

2. Le réglage s'effectue avec l'écrou de réglage ③.

Le jeu diminuera en tournant l'écrou dans le sens des aiguilles d'une montre alors qu'il augmentera en le tournant en sens inverse.



① Pédale de frein arrière ② Jeu



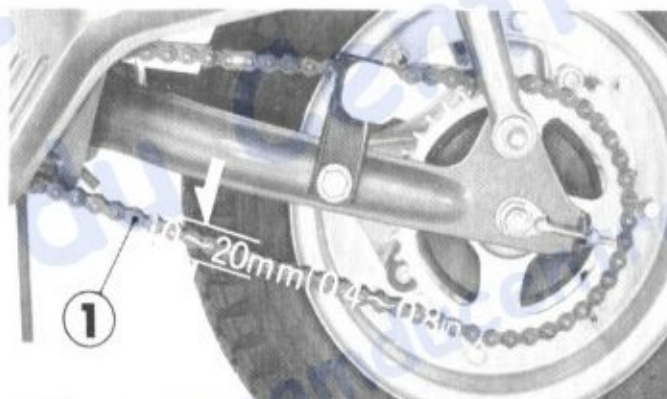
③ Ecrou de réglage de frein arrière

Chaîne : La tension de la chaîne aura un rôle important sur la transmission de la puissance à la roue arrière aussi bien que sur la longévité de la chaîne elle-même. La chaîne doit toujours être maintenue à la même tension, en d'autres mots ni trop tendue, ni trop lâche. A chaque réglage, prenez pour habitude de lubrifier la chaîne avec de l'huile moteur.

1. L'importance de la tension se mesure en appuyant de haut en bas au milieu de la chaîne, entre les deux pignons. Le mou maximum de la chaîne doit être compris entre 10 et 20 mm.
2. Si le réglage est nécessaire, dévisser l'écrou de moyeu arrière ① (page 40).
3. Régler la tension de la chaîne à l'aide de l'écrou de blocage ⑤ en le tournant dans le sens des aiguilles d'une montre ce qui tendra la chaîne ; en le tournant en sens inverse la chaîne se détendra. Pour compléter ce réglage, faire coïncider l'index ② des tendeurs de chaîne gauche et droite ④ avec les mêmes repères ③ de

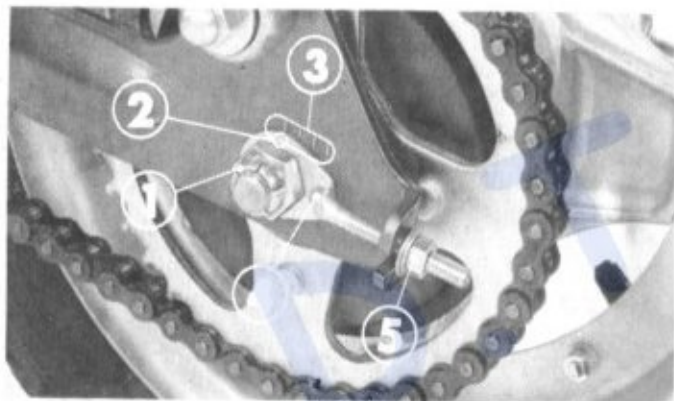
chaque côté de la fourche arrière (page 40).

4. Pour terminer, resserrer l'écrou de moyeu avec sécurité afin d'éviter tout desserrage de cet écrou.



① chaîne

5. Lorsque la chaîne est excessivement sale et encrassée, il est recommandé de la nettoyer en respectant les points suivants :
 - 1) Déposer la chaîne en retirant le clip d'attache ⑥ et laver la chaîne dans un solvant avec une brosse afin de la débarrasser des pous-



- ① Ecrou de moyeu arrière ② Index
- ③ Repère ④ Tendeur de chaîne
- ⑤ Ecrou de blocage de tendeur

sières et de la vieille graisse. Après l'avoir séchée complètement, faire tremper la chaîne dans un récipient contenant un mélange d'huile de bonne viscosité et de paraffine solidifiée (0,51 d'huile pour 150 grammes de paraffine). Faire chauffer pendant 10 minutes à une température de 50 à 120° en agitant la chaîne.

Ensuite suspendre la chaîne. Lorsque la graisse s'est durcie, essuyer l'excédent avec un chiffon propre et reposer la chaîne sur la machine.



- ⑥ Clip d'attache rapide

- 2) Pour refermer la chaîne, desserrer le moyeu arrière pour permettre à chaque extrémité de la chaîne de recevoir l'attache. Le clip d'attache doit être placé de façon que son côté ouvert soit orienté dans la direction opposée au sens de rotation.

Batterie : Si la machine est utilisée avec une batterie ayant un niveau d'électrolyte insuffisant, il s'en suivra une sulfation et la destruction des plaques. Le contrôle et l'entretien de la batterie sont une opération simple, ainsi ils doivent être exécutés fréquemment comme indiqué dans le tableau de révision page 28.

1. La batterie de 6 volts, 2 ampères-heure ① est fixée sous la selle. Pour accéder à la batterie, tirer le verrou de selle situé à l'arrière de cette dernière et la soulever de par ce côté.
2. Retirer la sangle en caoutchouc de fixation et soulever légèrement la batterie pour vérifier le niveau d'électrolyte.
Le niveau normal de l'électrolyte doit se situer entre les repères de niveaux supérieur et inférieur.



- ① Batterie ② Bouchon d'éléments
③ Repère de niveau supérieur
④ Repère de niveau inférieur
3. Pour corriger le niveau d'électrolyte, retirer les bouchons ② des éléments nécessitant une correction de niveau. En cas de correction utiliser une petite seringue ou un petit entonnoir en plastique. Ajouter soigneusement de l'eau distillée pour amener le niveau de l'électrolyte entre les repères supérieur et inférieur pour

obtenir de bonnes performances et une bonne longévité de la batterie utiliser seulement de l'eau distillée ; cependant en cas de situation critique, le niveau d'électrolyte étant très bas et de l'eau distillée n'étant pas disponible, il peut être utilisé de l'eau de table ou de l'eau à faible charge de sels minéraux. Pour terminer refixer les bouchons des éléments.

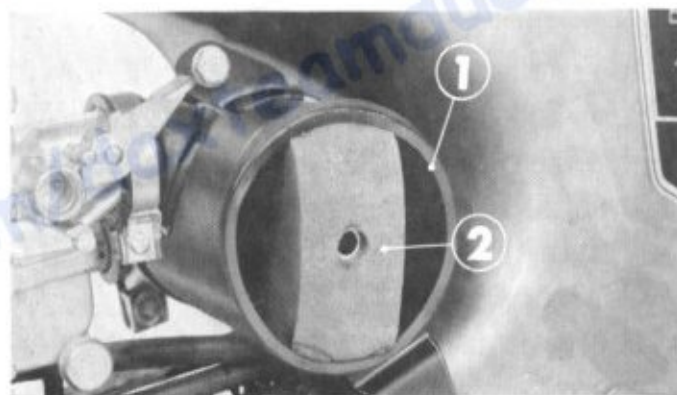
4. En reposant la batterie dans son logement, s'assurer que le tube de mise à l'air libre n'est ni pincé ni bloqué.

NOTA : Si le niveau de l'électrolyte baisse fréquemment, consultez votre concessionnaire HONDA afin qu'il en recherche la cause.

Filtre à air : Un filtre à air encrassé influera sur les performances du moteur, ainsi il doit être nettoyé périodiquement

de la façon suivante :

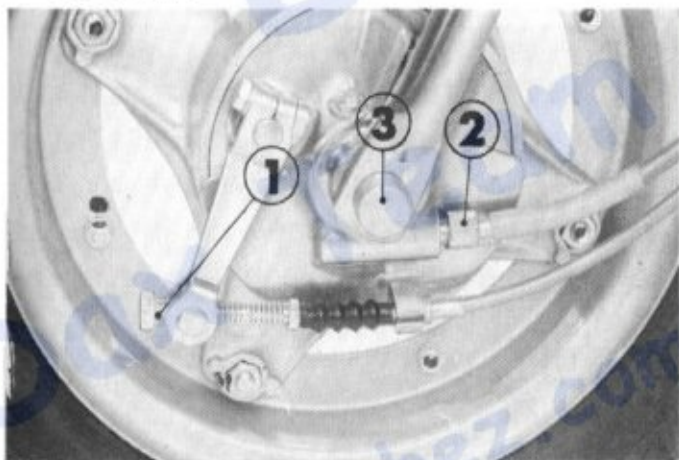
1. Dévisser l'écrou de fixation du couvercle de filtre et déposer ce couvercle.
2. Déposer l'élément de filtre ②.
3. Laver l'élément de filtre à l'essence puis le sécher entièrement.
4. Tremper l'élément dans de l'huile moteur, l'essorer à la main puis le replacer dans le filtre.



① Filtre à air ② Élément de filtre

Roue avant : La dépose de la roue avant s'effectue de la façon suivante :

1. Placer un support approprié sous le moteur de façon à soulever la roue avant.
2. Déposer l'écrou de réglage de frein ① et sortir le câble de frein du levier de frein.



- ① Ecrou de réglage de frein
- ② Câble de compteur
- ③ Axe de moyeu avant

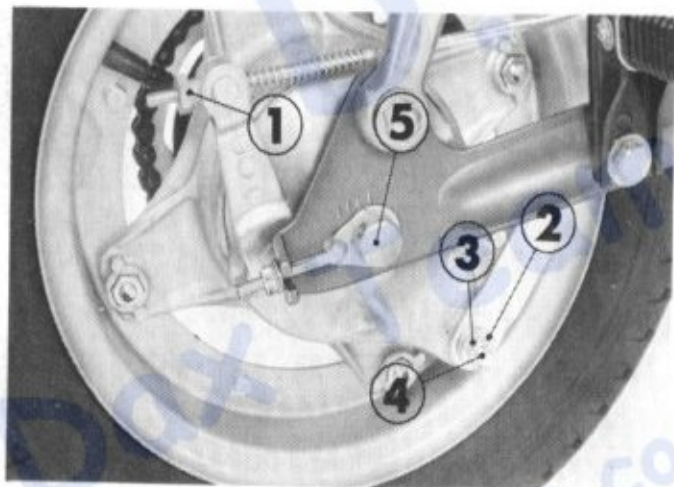
3. Déposer le câble de compteur ②.
4. Retirer l'écrou d'axe de moyeu et déposer l'axe de moyeu ③.
5. La roue avant peut alors être sortie du cadre.
6. La repose de la roue s'effectue dans l'ordre inverse des opérations décrites ci-dessus.

La pression normale de gonflage du pneu est de 1,0 Kg/cm².

Roue arrière : La dépose de la roue arrière s'effectue de la façon suivante :

1. Placer la machine sur un support reposant sous le moteur de façon à soulever du sol la roue arrière.
2. Dévisser l'écrou de tendeur de chaîne et l'écrou d'axe de moyeu arrière.
3. Déposer le clip d'attache de chaîne puis la chaîne.

4. Déposer l'écrou de réglage de frein ① et séparer le levier de frein de la tige de commande.
5. Retirer la goupille ② dévisser l'écrou de blocage ③ et retirer le boulon du bras de poussée ④.



6. Retirer l'axe de moyeu de roue arrière ⑤ et la roue peut être sortie du cadre.
7. Le remontage de la roue s'effectue dans l'ordre inverse des opérations expliquées ci-dessus.
La pression normale du pneu est de 1,2 Kg/cm².

Fusible : Le fusible se situe à côté de la batterie. Lorsque le fusible est fondu, la cause doit en être trouvée et corrigée puis le fusible remplacé. Le fusible est de 7 ampères. Il ne doit être employé de fusible d'autre valeur

- ① Ecrou de réglage de frein
- ② Goupille ③ Ecrou de blocage
- ④ Boulon de fixation du bras de poussée
- ⑤ Axe de moyeu

Bougie : Cette machine est équipée d'origine d'une bougie NGK C-7 HS ou ND V 22 FS. La bougie s'entretient de la façon suivante :

1. Débrancher le bil de bougie et disposer la bougie avec la clé à bougie fournie dans la trousse à outils.
2. Contrôler les électrodes de la bougie et la porcelaine centrale : dépôts, électrodes corrodées, calamine. Si les dépôts sont importants et les électrodes corrodées, remplacer la bougie par une neuve. Si la bougie est calaminée ou humide, elle peut être nettoyée avec un fil dur, genre fine gouille.
3. Régler l'écartement des électrodes entre 0,6 à 0,7 mm. L'écartement peut être mesuré avec une jauge d'épaisseur.

Le réglage s'effectue en pliant l'électrode de masse ②.

4. En remontant la bougie, en pas la serrer exagérément.



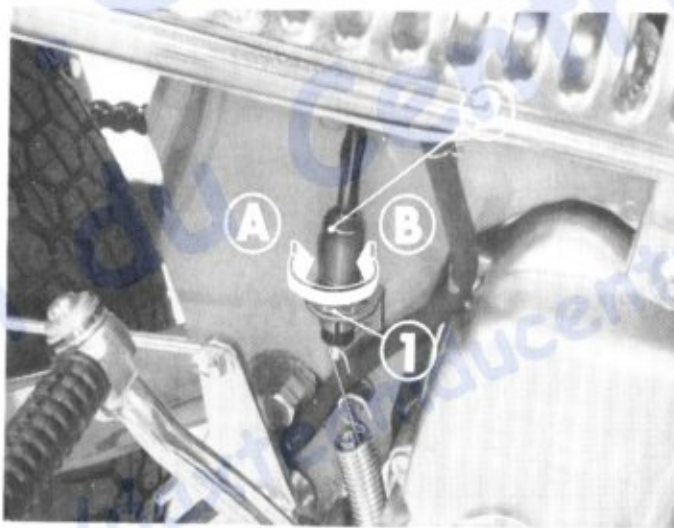
- ① Ecartement des électrodes
- ② Electrode masse

NOTA :

- **Ne jamais utiliser une bougie de valeur thermique impropre.**
- **Ne jamais essayer de sécher ou de supprimer les suies ou calamines par brûlage.**

Contacteur de feu de stop : Le réglage du contacteur de feu de stop s'effectue sur le contacteur lui-même ② situé à l'arrière droit du moteur.

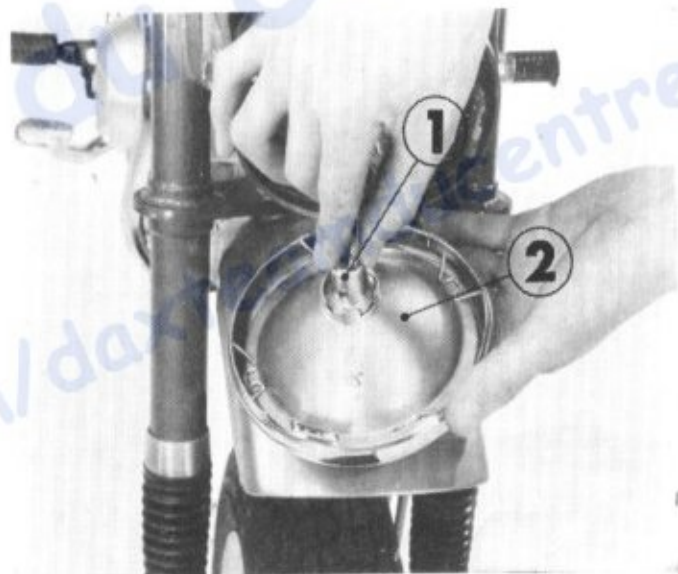
1. Contrôler tout d'abord le réglage à la pédale du frein arrière comme mentionné page 35 pour être sûr que le frein arrière est convenablement réglé.
2. Mettre le contact.
3. Régler le contacteur de stop ② de façon à ce que le feu de stop s'allume lorsque par action sur la pédale le freinage commence à s'effectuer. Si le feu de stop s'allume avec retard, tourner dans le sens ④ la vis de réglage ① du contacteur ; s'il s'allume trop tôt tourner la vis de réglage dans le sens ⑤.



- ① Ecrou de réglage
② Contacteur de feu de stop

Lampe de phare : Pour changer la lampe de phare, opérer de la manière suivante :

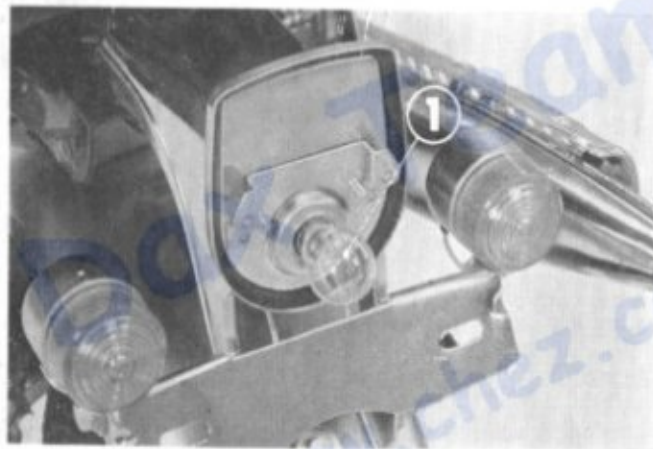
1. Déposer la vis de montage en bout de phare et retirer le cercle de phare.
2. Déposer le support ① en poussant et en faisant tourner ce support dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour le dégager du réflecteur ②.
3. Retirer et remplacer la lampe.



① Support de lampe ② Réflecteur

Lampe de veilleuse et de stop : Le remplacement de la lampe de veilleuse/ lampe de stop s'effectue de la façon suivante :

1. Déposer les deux vis maintenant la verrine.
2. Pousser puis tourner vers la gauche la lampe qui peut ainsi être déposée.
3. En refixant la verrine ne pas serrer



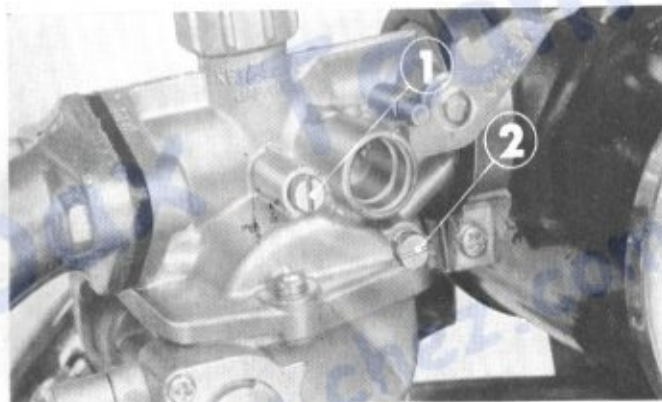
① Lampe de veilleuse/Stop

exagérément les deux vis, cela pourrait endommager cette dernière.

Lampe de feu de direction : Le remplacement de la lampe s'effectue de la même façon que pour celle du feu de veilleuse/stop décrite dans le paragraphe précédent.

Carburateur : Effectuer le réglage du carburateur périodiquement ou lorsque cela devient nécessaire. Le réglage du carburateur s'effectue lorsque le moteur a atteint sa température de fonctionnement.

1. Régler le ralenti à un régime approximatif de 1300 tours minute à l'aide de la vis de réglage d'accélération ①.
2. Tourner la vis d'air ② en avant ou en arrière pour obtenir le plus haut



① Vis d'accélérateur ② Vis d'air

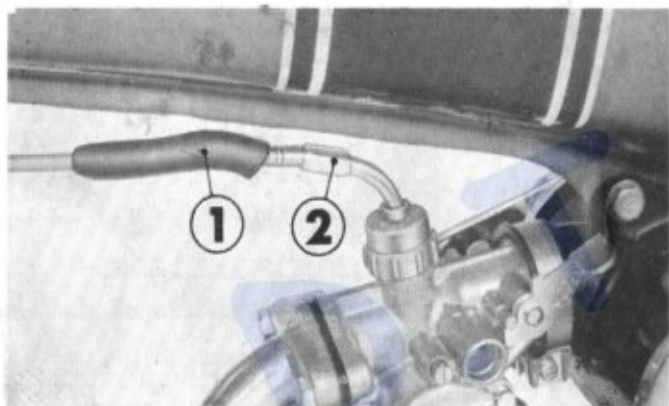
régime moteur.

3. Si le régime de ralenti se trouve trop élevé, réduire la vitesse du moteur à l'aide de la vis d'accélération, puis révéifier la vis d'air.

Répéter cette opération si nécessaire pour obtenir un réglage stable.

Cable d'accélérateur : Par sécurité, comme pour obtenir une bonne réponse du moteur, il est nécessaire que la poignée et le câble d'accélérateur fonctionnent correctement et soient en bon état.

1. Contrôler que la poignée d'accélérateur tourne librement de la position fermée à la position ouverture maximum. Faire également ce contrôle lorsque le guidon est tourné complètement à gauche et à droite.
2. La garde d'accélération de la poignée doit être de 10 à 15° environ.



- ① Capuche en caoutchouc
- ② Tendeur de câble d'accélérateur

Si la garde d'accélération est excessive le réglage par le tendeur de câble ② s'avère nécessaire.

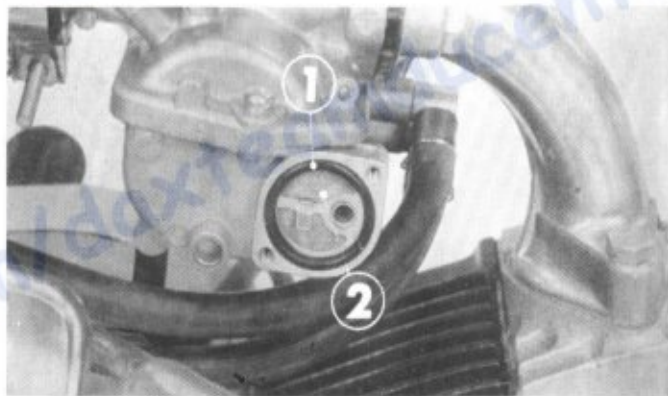
Tourner le tendeur de câble jusqu'à ce que la garde soit réduite à 10 ou 15°.

Filtre à essence : Le filtre à essence est incorporé sur le côté droit du carburateur. L'accumulation de saletés dans le filtre diminuera l'arrivée d'essence et

provoquera un mauvais fonctionnement du carburateur, ainsi le filtre à essence doit être contrôlé régulièrement.

1. Mettre le robinet d'essence sur la position "S".
2. Déposer le couvercle du filtre et le joint torche d'étanchéité ①.
3. L'écrou de filtrage ② peut être retiré du carburateur.

Le nettoyer dans un solvant ou à l'essence puis le remonter.



- ① Joint torche d'étanchéité
- ② Ecran de filtrage

CARACTERISTIQUES

DIMENSIONS :

Longueur totale	1.510 mm
Largeur totale	580 mm
Hauteur totale	960 mm
Empattement	1.035 mm

POIDS

Poids	65 kg (ST 70), 64 kg (ST 50)
-------	------------------------------

CAPACITES :

Huile moteur	0,8 litre
Réservoir de carburant	2,5 litre
Réserve de carburant	0,5 litre

MOTEUR

Alésage et course	47×41,4 mm (ST 70) 39×41,4 mm (ST 50)
Rapport volumétrique	8,8 : 1
Cylindrée	72 cc (ST 70), 49 cc (ST 50)
Puissance	5,6 CV (PS)
Ecartent du rupteur	0,3 à 0,4 mm
Ecartement des électrodes de bougie	0,6 à 0,7 mm
Jeu aux soupapes	0,05 mm

CADRE ET SUSPENSION

Angle chasse	65°
Chasse	58 mm
Dimension pneumatique avant	3.50×10 (2 PR)
Dimension pneumatique arrière	3.50×10 (2 PR)

TRANSMISSION

Réduction primaire	3,722
Réduction finale	2,533 (ST 70), 2,733 (ST 50)
Rapport 1 ère vitesse	3,364
2 ème vitesse	1,722 (ST 70), 1,824 (ST 50)
3 ème vitesse	1,190

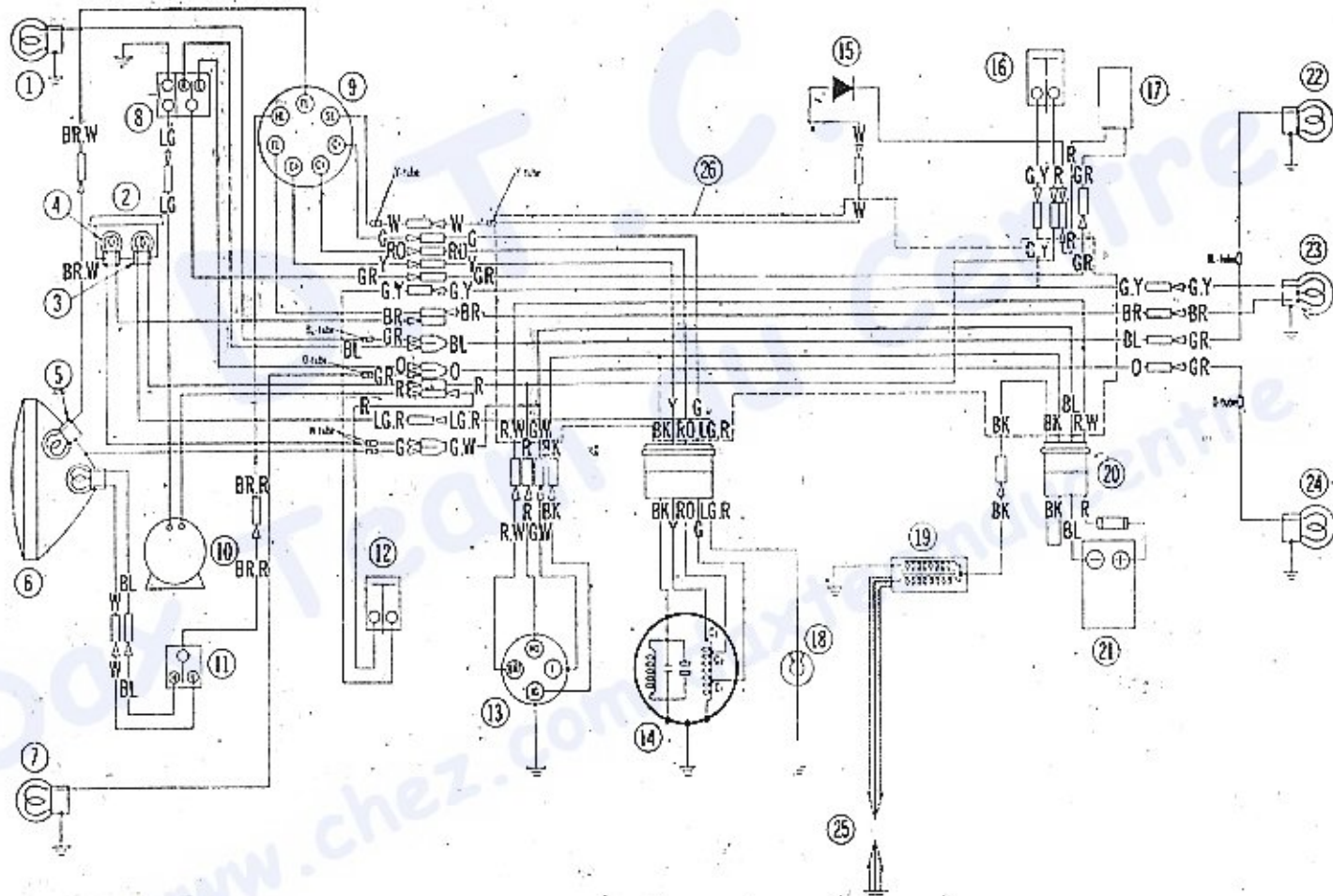
ELECTRICITE

Batterie	6 V-2 AH
Générateur	Volant magnétique

ECLAIRAGE

Lampe de phare	6 V-25/25 W
Veilluse/feu de stop	6 V-3/10 W
Lampe de direction	6 V-8 W
Lampe de compteur	6 V-1,5 W
Lampe de point mort	6 V-1,5 W
Fusible	7 ampe

SCHEMA ELECTRIQUE



Disposition des branchements du contacteur d'éclairage

	C1	C2	C3	SE	PL	TL	HL
Fermé	○			○			
De jour		○		○	○		
De nuit			○	○		○	○

Disposition du contacteur du combinaison

	IG	E	BAT	HO
Fermé	○	○		
I			○	○

- | | | |
|--|---|--|
| ① Clignotant avant droit
lampe 6V-8W | Ⓒ Volant magnétique | BKNoir |
| ② Compteur | ⑮ Redresseur au salinium | BLBleu |
| ③ Indicateur de point mort
lampe 6V-1,5W | ⑯ Contacteur de stop (arrière) | BRMarron |
| ④ Lampe de compteur
6V-1,5W | ⑰ Centrale clignotante | GVert |
| ⑤ Feu de position 6V-4W | ⑱ Contacteur de point mort | GRGris |
| ⑥ Lampe de phare 6V-25/25W | ⑲ Bobine d'allumage | LGVert clair |
| ⑦ Clignotant avant gauche
lampe 6V-8W | ⑳ Fusible 7 amp. | LBBleu clair |
| ⑧ Contacteur de clignotant
et d'avertisseur | ㉑ Batterie 6V-2AH | OOrange |
| ⑨ Interrupteur | ㉒ Clignotant arrière droit
lampe 6V-8W | RRouge |
| ⑩ Avertisseur | ㉓ Feu de feilleuse et de stop
lampe 6V-3/10W | WBlanc |
| ⑪ Contacteur de phare | ㉔ Clignotant arrière gauche
lampe 6V-8W | YJaune |
| ⑫ Contacteur de stop (avant) | ㉕ Bougie | RORose |
| ⑬ Contacteur principal | ㉖ Faisceau | BR. R ...Marron à spirale
rouge |
| | | G. YVert à spirale jaune |
| | | LG. R ...Vert clair à spirale
rouge |
| | | R. W. ...Rouge à spirale
blanche |
| | | BR. W ...Marron à spirale
blanche |
| | | G. W ...Vert à spirale blanche |