



Révision de la distribution

Réalisé grâce à l'aide de : Kaplan

Un point névralgique (encore un) de la 125 K5 : le tendeur de chaîne de distribution. Pour avoir un moteur qui tourne bien rond et souple, il est nécessaire d'avoir une chaîne de distribution tendue comme il faut (ni trop, ni trop peu) et il est nécessaire de vérifier sa tension régulièrement pour absorber le jeu dû à l'usure des pièces constitutives (galets intermédiaires, galet de réglage, pignon de vilebrequin, couronne d'arbre à cames et chaîne.)

Rien de plus classique, si ce n'était qu'en fin de réglage, beaucoup confondent ou ont confondu blocage et serrage de la tige du tendeur de distribution. En effet il suffit d'amener la vis de blocage du tendeur en contact avec la tige, serrer un léger poil et serrer le contre coup. Donc suivant les cas de serrage massacreur, le filetage M6 du carter où se loge la vis de blocage a foiré (possible de tarauder en M8, dans ce cas il faut également percer le carter gauche avec un foret de 8 pour une nouvelle vis de 8). Si le filetage a tenu, c'est la tige qui est marquée voire tordue. Celle-ci reste donc bloquée dans l'alésage et il n'y a donc plus aucun moyen de régler la tension et il faut généralement démonter le mécanisme de tension pour le réparer ou le remplacer.

Pour le filetage foiré, facile de s'en rendre compte. Pour la tige éventuellement bloquée, il faut procéder comme pour un réglage classique. Il faut donc desserrer la vis de blocage sur le côté du carter, puis retirer l'obturateur sur le carter supérieur (à côté du n° moteur). Suivant l'usure la tige doit arriver entre le début de filetage du trou d'obturateur et le sommet du trou d'obturateur. La tige doit descendre sous une faible pression du doigt et remonter instantanément sous l'effet du ressort. Si ce n'est pas le cas, la tige est bloquée, et il faut démonter le mécanisme...

Démontage du mécanisme :

- Vidanger le moteur
- Retirer le carter gauche
- Avec une vis M3 vissée sur le dessus de la tige, tirer avec une pince de façon à plaquer le galet mobile contre la chaîne
- Comprimer le grand ressort dans son puits et le dégager par le côté
- Retirer le circlip devenu apparent (repérer l'ordre des pièces)
- Tirer à nouveau la tige avec la pince pour la sortir totalement (ça peut être dur)
- Observer les défauts de la tige (marquée, tordue, etc...) et la réparer (lime douce, pierre à huile) ou la changer

Remontage du mécanisme :

- Impossible à remonter moteur vertical. Il faut selon les cas coucher le moteur, ou carrément la K5 si le moteur est en place.
- Vérifier le coulissement parfait de la tige dans son logement (pas de point dur)
- Plaquer le galet mobile contre la chaîne, assembler les pièces dans le bon sens et dans le bon



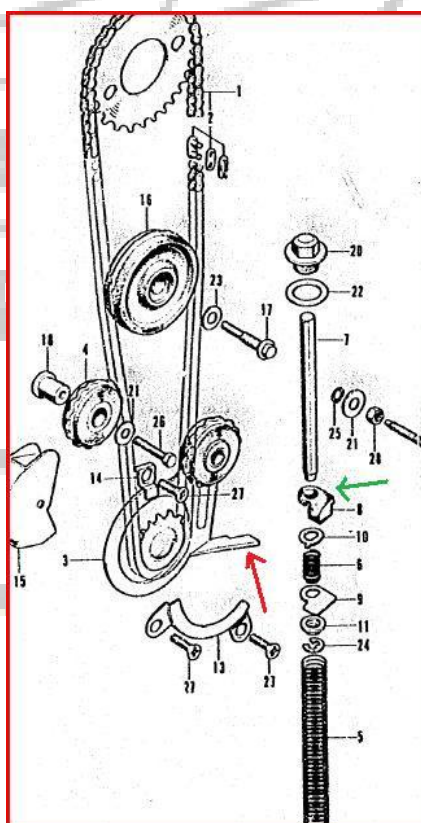
Révision de la distribution

Réalisé grâce à l'aide de : Kaplan

- ordre, puis repositionner le circlip. Insérer ensuite le grand ressort par le côté.
- Vérifier immédiatement le fonctionnement en appuyant sur la tige par le regard du carter supérieur. Cette fois, la tige doit remonter immédiatement et le galet mobile doit être en contact avec la chaîne.
 - Remettre en place le carter gauche, mais sans le carter circulaire d'alternateur.
 - Remettre en place la vis de blocage de la tige (sur le côté du carter gauche) **SANS LA SERRER**.
 - Avec une clé, faire tourner le rotor dans le sens inverse des aiguilles d'une montre tout en observant sur le dessus du regard le moment où la tige est la plus sortie.
 - Quand on a trouvé le bon endroit, on ne touche plus à rien et on serre **MODEREMENT** la vis de blocage du tendeur (juste un petit serrage, puis blocage du contre-écrou).
 - Refermer l'obturateur, remettre l'huile (oui, c'est c..) etce n'est pas fini. En effet le jeu ayant été absorbé, il faut donc régler l'avance à l'allumage. C'est un autre chapitre....

Quelques illustrations pour compléter ce descriptif:

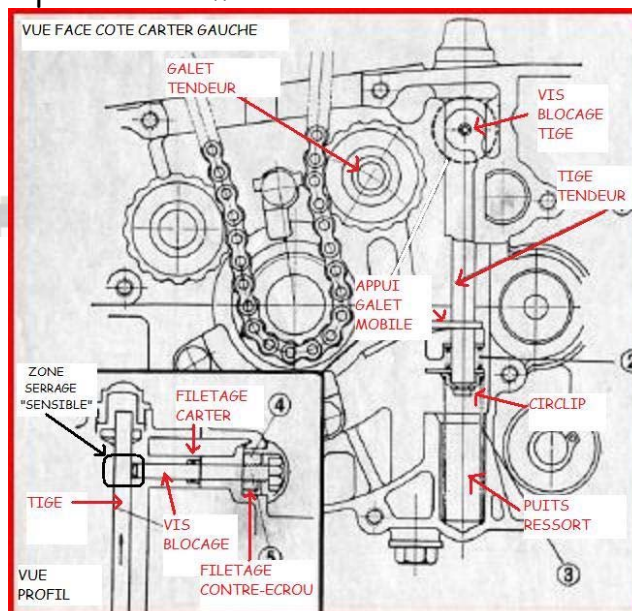
Voici les pièces constitutives du tendeur avec leur position et sens de montage. A noter que l'appui du galet mobile (flèche rouge) vient coiffer le bloc plastique (flèche verte). Bien respecter le sens de montage de la pièce n°10 que l'on inverse facilement.





Révision de la distribution Réalisé grâce à l'aide de : Kaplan

A présent, le schéma de ces pièces assemblées :



Quelques photos : Pièces constitutives, circlip cassé ! Vis de blocage d'origine à 2 filetages (M6 pour le serrage dans le carter et M8 pour le serrage du contre-écrou)



Vis de remplacement en M8 (fileté en totalité) suite au retaradage du filetage foiré sur le carter



Révision de la distribution

Réalisé grâce à l'aide de : Kaplan



Le moteur sans le mécanisme du tendeur



La petite vis M3 pour extraire la tige récalcitrante





LE FORUM DES CB125K

Révision de la distribution

Réalisé grâce à l'aide de : Kaplan

photos comparatives de 2 tiges: une tordue et sérieusement marquée, l'autre en bon état et marquée "normalement"



A savoir que le coulisement de la tige dans son alésage est comparable au coulisement d'un piston dans sa chemise. Imaginez avec un piston tordu, ça coince...

NOTE

Cette procédure a été réalisée par un particulier, elle a pour but d'aider d'autres personnes à réaliser la même opération.

Il s'agit d'une explication sur les opérations qui ont été effectuées, il ne s'agit aucunement d'une procédure officielle à suivre à la lettre, du fait, aucune responsabilité du site www.cb125k.com ou de l'auteur de cette procédure ne pourrait être engagée en cas de dommage causé par des opérations incorrectes réalisées soit à cause d'une mauvaise compréhension des explications, soit à cause d'une erreur dans la procédure elle-même.

La reproduction et l'utilisation de ce document sont entièrement libres et gratuites