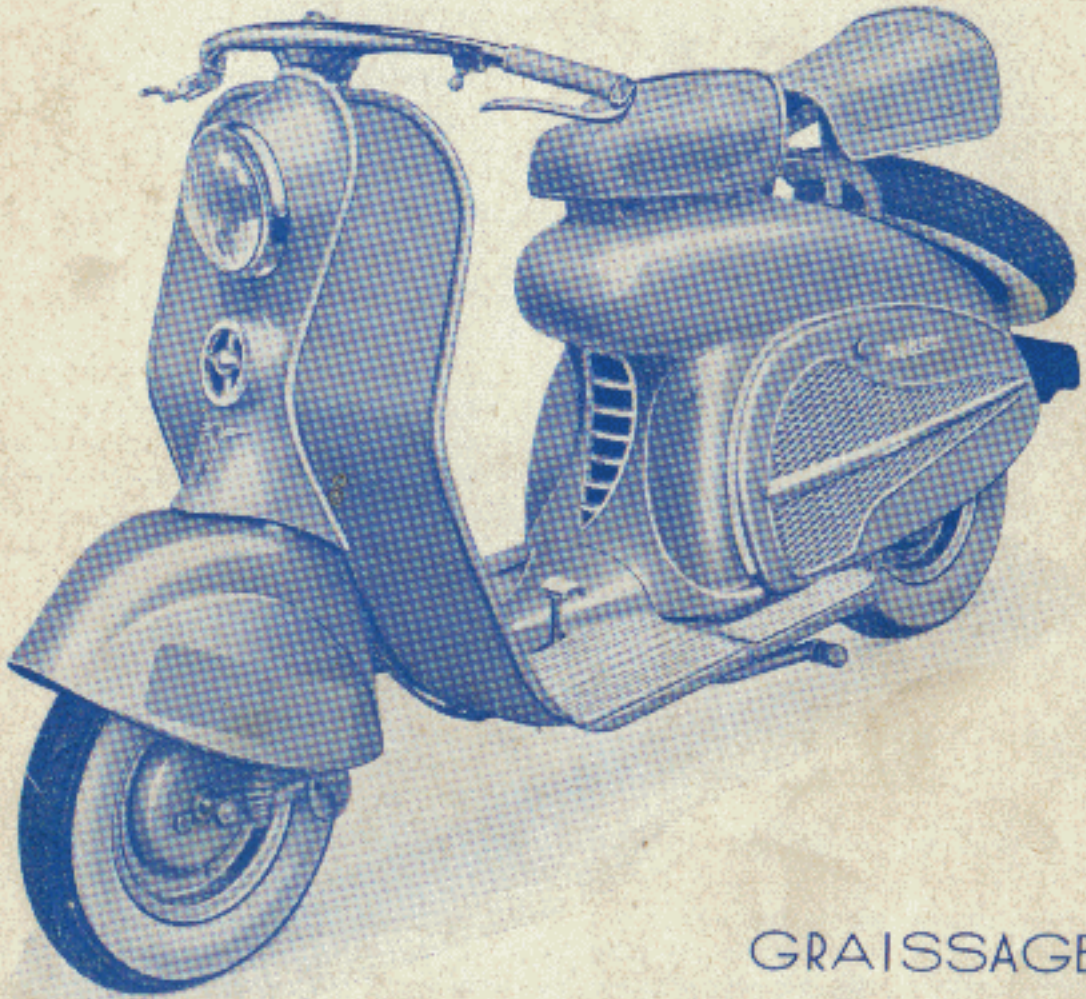
SCOOTER MOTOBÉCANE



GRAISSAGE
ENTRETIEN

BLOC-MOTEUR

4 temps, à culbuteurs - 125 cm³ - 3 vitesses

GRAISSAGE INTÉGRAL PAR CIRCULATION INTÉRIEURE AUTOMATIQUE

ATÉLIERS DE LA MOTOBÉCANE
16, Rue Lesault, 16 — PANTIN (Seine)
Société Anonyme au capital de 524.000.000 de Francs
R.C. Seine 217.036.B — TÉL. : VILLETTE 88-50 (4 lignes groupées) — Adresser la correspondance Boîte Postale N° 49 PANTIN

AVANT-PROPOS

Nous avons édité cette notice en vue de permettre à nos clients de tirer la meilleure performance de leur machine.

C'est pourquoi nous conseillons à tout client de notre Marque de lire attentivement ce petit ouvrage et de suivre rigoureusement tous nos conseils.

De même — et toujours dans leur propre intérêt — nous recommandons à nos clients d'être en règle avec leur assurance et de se conformer strictement aux dispositions du Code de la Route.

D'autre part, nos machines sont garanties pendant six mois à partir du jour de sortie de nos usines. Cette garantie ne s'applique cependant ni aux machines qui comporteraient des pièces autres que celles de notre fabrication, ni en cas de non-observation des prescriptions de cette notice.

Elle se limite au remplacement des pièces détachées reconnues défectueuses par notre service technique. Par contre, les frais de main-d'œuvre, de démontage, d'entretien et de remontage restent à la charge du client.

Cette machine fait l'objet de nombreux brevets français et étrangers : S.G.D.G. 608.010, 603.852, 608.721, 855.887, et de nombreux dépôts de modèle.

GRAISSAGE

MOTEUR.

Le graissage du moteur est une opération extrêmement importante, dont dépendent sa durée et son rendement. C'est pourquoi il est indispensable de suivre rigoureusement nos prescriptions en cette matière.

Le moteur, l'embrayage, la boîte de vitesse sont logés en un carter unique.

Le graissage de cet ensemble est assuré par une circulation d'huile en circuit fermé avec un seul orifice de remplissage situé à gauche du moteur que l'on découvre en ouvrant le panneau de coque. Le bouchon de vidange est situé à la partie inférieure du moteur.

L'évacuation de l'air du carter est assurée à l'aide d'un distributeur rotatif solidaire du vilebrequin, qui envoie l'air dans un espace réservé à cet effet et où les vapeurs d'huile se condensent.

Les vapeurs d'huile prélevées dans le chapeau de culasse graissent au passage la culbuterie, sans excès ni défaut.

Nos moteurs sont expédiés sans huile. Il y a lieu par conséquent de faire le plein d'huile avant de mettre votre machine en marche pour la première fois. Verser dans ce but, par l'orifice de remplissage, un litre d'huile CASTROL XXL. Ne jamais dépasser le niveau qui est atteint lorsque l'huile est à 10 mm en dessous du trou de remplissage.

Pendant la période de rodage, qui est d'environ 2.000 km, il est indispensable de renouveler trois ou quatre fois l'huile du moteur.

Passé cette période, il y a lieu de remettre de l'huile fraîche le plus souvent possible, tous les 500 km environ, de manière à rétablir le niveau normal.

Vidanger entièrement le moteur tous les 2.000 kms. Nous conseillons l'emploi, pendant la période de rodage et également par la suite, de l'huile CASTROLLO, mélangée à l'essence dans la proportion indiquée par le fabricant, afin d'assurer, en plus du graissage normal, la lubrification de la partie haute du cylindre.

EMBRAYAGE ET BOITE DE VITESSES.

Graissage automatique par la circulation d'huile du moteur.

VOLANT MAGNÉTIQUE.

A chaque vérification de l'écartement des vis platinées, mettre deux ou trois gouttes d'huile fine sur le feutre graisseur de la came.

CHAINE.

La chaîne protégée reste toujours bien graissée. Lors d'un démontage, elle devra être nettoyée au pétrole. La tremper ensuite dans un bain d'huile CASTROL DG chauffée, de façon que l'huile s'introduise bien dans les rouleaux : laisser la chaîne dans ce bain jusqu'à refroidissement et l'essuyer avant de remonter.

AUTRES ORGANES.

Tous les 1.000 kms, graisser avec la pompe à pression, remplie pour cet usage de graisse CASTROLEASE (donner un ou deux coups de pompe par graisseur) la pédale de sélecteur, la pédale de frein, le renvoi de sélecteur, les deux axes de fourche avant, la prise de compteur sur le bras arrière, la gaine de commande de débrayage, la gaine de commande de frein arrière.

Tous les 1.000 km, graisser à la burette avec de l'huile CASTROL X.L. les différentes petites articulations (rotules de commande de sélecteur, poignées de freins, etc.) et la gaine de commande de volet de gaz.

Tous les 4.000 km, graisser légèrement les roulements de moyeux avant et arrière, un excès de graisse pouvant pénétrer dans les tambours de freins et diminuer leur efficacité. Utiliser la graisse SPHEEROL S.

ENTRETIEN ET REGLAGE

Toutes les opérations ci-dessous devront, de préférence, être confiées à un agent de notre Marque, qui s'en chargera moyennant une dépense modique.

DISTRIBUTION.

Après un long service, si la distribution devient bruyante, il y a lieu de vérifier le jeu des soupapes, qui doit être de 1/10 environ.

Ce réglage s'effectue par le vissage ou le dévissage de la rotule (clef de 6) située à la partie inférieure de la tige de culbuteur que l'on atteint par le regard de visite sur le côté gauche du cylindre.

Avant de faire ce réglage, débloquer le contre-écrou (clef de 10) en maintenant la tige de culbuteur avec une clef de 8.

Après réglage, resserrer le contre-écrou en maintenant la tige de culbuteur.

CALAGE DU MOTEUR.

Il n'y a pas lieu de craindre un déréglage du moteur. Nous indiquons, cependant, le tableau de réglage de nos moteurs qui est le suivant :

A.O.A. = 22°
R.F.A. = 45°
A.O.E. = 60°
R.F.E. = 20°

Angles mesurés avec 2/10 de jeu aux soupapes.

BOUGIES.

La distance entre les électrodes de la bougie doit être comprise entre 4 et 6/10 de mm. Il y a lieu de vérifier fréquemment l'état de la bougie sans attendre le moment où elle sera hors d'état de servir, sous peine de

provoquer un rendement défectueux, des départs difficiles et une consommation d'essence exagérée.

La bougie devra être serrée normalement sur son siège. Remplacer tout joint qui serait trop aplati par suite de son service.

Une bougie qui aura fait, pour une raison quelconque, de l'auto-allumage, est inutilisable. Les bougies du type que nous montons sur nos machines conviennent parfaitement, et elles sont susceptibles d'assurer un long service, à condition d'être vérifiées et nettoyées périodiquement.

La bougie est atteinte en ouvrant le panneau de coque à droite, et en rabattant vers le bas le volet-cache du passage de bougie sur la coque.

Pour démonter la bougie, utiliser la clef spéciale n° 829.060.

VOLANT MAGNÉTIQUE.

Le volant magnétique NOVI, à avance automatique, assure l'allumage du moteur et la recharge de la batterie par l'intermédiaire d'une cellule redresseuse.

Le volant ne nécessite aucun entretien autre que la vérification de l'écartement des vis platinées, après les premiers 200 km, ensuite tous les 1.000 km.

Un mauvais réglage occasionne des difficultés de mise en marche. L'écartement des vis platinées doit être de 4/10.

Pour accéder aux vis platinées, il suffit d'enlever le cache en tôle fixé au centre du rotor par deux vis. Le réglage s'effectue en desserrant la vis de blocage et en tournant la vis excentrique de réglage à travers la lumière du rotor.

Le calage de l'avance à l'allumage est de 2,5 mm à tout retard.

ÉCLAIRAGE.

Le volant magnétique alimente la batterie 6 V. 7 A. par l'intermédiaire d'une cellule redresseuse.

La batterie alimente l'avertisseur, la veilleuse, les filaments code et phare et la lanterne arrière.

D'un bon entretien de la batterie dépend le bon fonctionnement de l'installation.

Le niveau du liquide doit affleurer les trois orifices de remplissage. En cas de nécessité, compléter avec de l'eau distillée.

La batterie peut être déposée en débranchant les bornes, en retirant la sangle et en faisant pivoter la batterie vers l'extérieur.

Le phare est réglable en direction et en inclinaison à l'aide des trois écrous moletés situés sur le support du phare.

Pour effectuer ce réglage, retirer la portière du phare (dévisser l'écrou situé à sa partie inférieure) et sortir le réflecteur en appuyant dessus et en même temps en le tournant vers la gauche.

Pour le remontage, faire les mêmes opérations en sens inverse. Remplacer les ampoules hors d'usage par des ampoules de même type que celles que nous montons sur les machines.

Soit : Lampe de veilleuse : navette 6 volts, 0,35 amp.
Lampe de projecteur : gros culot 6 volts. Phare 4 amp. Code 2 amp.
Lampe de feu rouge et plaque arrière : culot à vis ballon, diam. 11, 6 volts, 0,1 amp.

Pour procéder à un réglage de l'avertisseur ou à une vérification des canalisations électriques, il y a lieu de démonter le cache avant. Ce démontage se fait aisément, après avoir déposé le réflecteur comme indiqué plus haut, en dévissant les deux écrous de fixation situés de part et d'autre du tube de direction, sous la lyre support de réflecteur.

CARBURATEUR

Cet appareil bien réglé doit assurer, en toutes circonstances, une carburation correcte.

Réglage du carburateur.

Marque GURTNER. Type E-17-G. Aiguille position moyenne. Gicleur 34. Volet n° 8.

EMBRAYAGE

Cet appareil absolument inusable fonctionne dans l'huile. Au cas où l'on constaterait un patinage de cet appareil, il y aurait lieu d'augmenter la tension des ressorts. Pour ce faire, le panneau de coque gauche étant déposé, enlever le levier de commande, dévisser le bouchon de visite. On a alors accès aux ressorts. Ecarter les languettes des freins d'écrous de réglage et visser les six écrous d'un tour environ. Remettre les languettes de frein et essayer si les ressorts sont suffisamment tendus. En cas de nécessité, recommencer l'opération jusqu'à obtention du résultat désiré. Au remontage du levier, respecter une garde de 2 à 3 mm à la poignée de débrayage.

BOITE DE VITESSE ET SELECTEUR

Le graissage de la boîte de vitesse se faisant par circulation d'huile du moteur, ne nécessite aucun entretien.

Le sélecteur bien conduit ainsi qu'il est indiqué au chapitre Conduite de la machine, ne demande aucun réglage. Toutefois, si le besoin s'en fait sentir, agir sur les longueurs des deux tringles de commande. Si ce réglage devient impossible, on peut alors agir sur la position du boîtier de sélecteur, en débloquant l'écrou situé sous le boîtier, mais ce dernier travail devra de préférence être confié à un de nos agents spécialistes.

CHAINE.

La chaîne devra toujours être bien graissée (voir à ce sujet notre recommandation du chapitre Graissage). Vérifier souvent la tension de la chaîne.

Pour tendre la chaîne, desserrer légèrement les deux vis de l'axe de bras arrière avant d'agir sur les tendeurs.

(Agir de la même quantité de chaque côté, afin de conserver la roue en ligne).

Le réglage de la tension de chaîne doit être effectué au point d'entraxe maximum, c'est-à-dire la machine chargée d'un passager.

Ne jamais tendre avec excès sous peine de détériorer les pignons.

FREINS.

En ce qui concerne les freins, il y a lieu de régler les câbles de commandes en fonction de l'usure des garnitures.

PNEUMATIQUES.

Vérifier fréquemment la pression des pneus, qui doit être de :

1 kg 200 pour l'avant ;
1 kg 500 pour l'arrière (en solo) ;
1 kg 900 pour l'arrière (avec passager).

Un pneu trop gonflé diminue le confort de la machine et risque de se déchirer ; un pneu gonflé insuffisamment s'use rapidement, se coupe et risque également de se déchirer.

CHANGEMENT DE ROUES.

ROUE AVANT. — Dévisser l'écrou de broche. Chasser la broche. Dégager la roue du bras de fourche. Dévisser les trois écrous de fixation.

Au remontage, veiller à ce que l'ancrage de frein dans la patte droite et les entretoises de broche soient à leur place.

ROUE ARRIERE. — Déposer le panneau gauche. Dévisser les trois écrous de fixation et enlever la roue en basculant la machine légèrement sur le côté droit.

COQUE

La coque ne demande aucun entretien si ce n'est, en même temps que le tablier, un nettoyage à l'éponge avec de l'eau suivi d'un essuyage à la peau de chamois.

La coque, par sa conception, permet tous les réglages et entretiens courants, cités plus haut.

Elle permet un accès facile au débrayage, à la porte de visite des tiges de culbuteurs, à la tringlerie de commande de sélecteur, au carburateur en déposant le panneau gauche ; à la bougie, à la commande de compteur, à la batterie, aux vis platinées en déposant le panneau droit.

La coque permet le démontage éventuel de la batterie et du carburateur.

En cas de révision complète du moteur, il y a lieu de démonter la coque.

Ce démontage s'effectue aisément en procédant de la façon suivante :

1) Débrancher le fil de feu rouge sur le montant arrière droit de la coque.

2) Dévisser le bouton de commande de starter après avoir enlevé le capuchon en caoutchouc.

3) Démonter la roue arrière.

4) Démonter le boulon d'attache inférieure du ressort de suspension arrière.

5) Démonter les deux chapeaux de paliers de supports droit et gauche et les deux vis de fixation avant sous la traverse de cadre.

6) Débrancher la tubulure d'essence.

7) Sortir la coque en la dégageant du tablier en levant légèrement l'arrière.

CONDUITE DE LA MACHINE

AVANT LE DÉPART.

Faire le plein d'essence. Pour accéder au bouchon de réservoir, basculer la selle vers l'avant après avoir dévissé le ressort de selle en le tournant vers la gauche. Nous rappelons nos recommandations en ce qui concerne l'emploi, pendant la période de rodage et après cette période, de l'huile CASTROLLO, mélangée à l'essence, dans la proportion indiquée par le fabricant.

Vérifier le gonflage des pneus, s'assurer que les manettes et pédales jouent librement et que le moteur se trouve au point mort.

DÉPART.

Ouvrir le robinet d'essence situé derrière la selle. Tirer la commande d'enrichissement de mélange (starter) située sur le côté gauche de la coque vers l'avant. Ne pas s'en occuper par la suite, le retour au mélange normal se faisant automatiquement. Lancer le moteur à l'aide de la pédale de mise en marche.

Le moteur étant parti, le faire tourner quelques instants au ralenti, pour permettre surtout en hiver à l'huile de chauffer légèrement.

Pour partir, après s'être installé sur la selle,* débrayer à fond et passer en première vitesse en appuyant à fond sur le patin arrière de la pédale de

---

* *Le conducteur a la possibilité de régler à sa convenance la position sur machine, en intercalant sous les deux vis de fixation avant de selle des entretoises.*

sélecteur (éventuellement et pour aider l'enclenchement de la vitesse, faire effectuer un léger balancement d'avant en arrière à la machine), emballer légèrement le moteur, puis lâcher doucement la poignée de débrayage, si cette dernière opération est bien faite, la machine avancera doucement et sans à-coup.

Pour ralentir, il suffit généralement de couper les gaz ; ne se servir des freins que pour un arrêt brusque ; ne jamais freiner sans avoir coupé complètement les gaz, et il y a intérêt, si l'état de la route le permet, à débrayer d'abord.

Pour monter les côtes, se servir du changement de vitesses, et prendre la vitesse qui permet de monter sans fatiguer le moteur. Pour descendre une côte, ne pas débrayer, ni mettre au point mort, mais se rappeler que le moteur constitue le meilleur des freins.

Se rappeler, en tous cas, que pour monter les vitesses, il faut réduire les gaz, et que pour les descendre il y a lieu, au contraire, de donner davantage de gaz.

Les vitesses sont montées en appuyant à fond successivement sur le patin arrière de la pédale de sélecteur pour la première vitesse, puis sur le patin avant pour la seconde et la troisième vitesse.

Pour descendre les vitesses, appuyer à fond sur le patin arrière. Le point mort est obtenu à mi-course, entre la première vitesse et la deuxième, soit en appuyant sur le patin arrière quand on est en deuxième vitesse, soit en appuyant sur le patin avant lorsqu'on est en première vitesse.

Il est vivement recommandé d'exercer une action ferme et maintenue, mais non brutale, sur les patins de la pédale de sélecteur si l'on veut obtenir un fonctionnement correct de ce dernier.

RODAGE

Pendant les 1.500 premiers kilomètres, le rodage correct doit s'effectuer en utilisant la machine normalement, c'est-à-dire ni trop vite, ni trop doucement, suivant le régime du moteur.

Il ne faut pas emballer le moteur, soit à vide, soit à une position de vitesse inférieure à son régime, de même que le faire peiner à une position de vitesse supérieure à son régime.

A cet effet, il convient de ne pas hésiter à changer de vitesse au moment nécessaire, afin d'éviter ces deux faits. Dans le cas contraire, l'usure du moteur sera prématurée et rapide.

En principe, pendant la période de rodage, respecter rigoureusement les vitesses minima et maxima indiquées ci-dessous.

Première vitesse : de 0 à 20 kilomètres à l'heure.
Deuxième vitesse : de 20 à 35 kilomètres à l'heure.
Troisième vitesse : de 35 à 50 kilomètres à l'heure.

D'autre part, suivre exactement nos prescriptions de graissage et se rappeler que notre garantie cesse pour toute machine dont le rodage et le graissage n'auront pas été exécutés normalement.

ARRÊT.

Fermer complètement la manette des gaz et fermer le robinet d'essence.

ECLAIRAGE

L'éclairage de la machine est commandé par un commutateur à trois positions situé à droite sur le tablier et par un inverseur à gauche sur le guidon.

Le commutateur, dans sa position verticale, éteint tout l'éclairage. La première position en le tournant vers la droite correspond à l'éclairage ville. L'inverseur permet, avec cette position du commutateur, de passer de l'éclairage lanterne à l'éclairage code et inversement.

La seconde position du commutateur, en le tournant toujours vers la droite, correspond à l'éclairage route. L'inverseur permet avec cette position du commutateur de passer de l'éclairage phare à l'éclairage code et inversement.

RECOMMANDATIONS IMPORTANTES

En vue d'éviter certains ennuis qui pourraient se produire, tenir compte rigoureusement de nos prescriptions indiquées plus haut, ainsi que des points suivants :

Après avoir mis le moteur en marche, vérifier que la pédale de mise en marche est bien revenue à sa position de repos (en contact avec sa butée). Vérifier qu'il y ait toujours un peu de mou à toutes les commandes s'effectuant par câbles.

Se rappeler qu'un piston en aluminium, dans un cylindre à ailettes, est toujours susceptible de serrer lorsqu'on pousse à fond, et cela même si la machine a longtemps roulé. Dans ce cas, débrayer instantanément et la machine repart en général peu de temps après.

Lorsque le moteur tourne, ne pas le laisser très longtemps débrayé. Ne pas se servir non plus du débrayage pour descendre les côtes en "roue libre" ; ce serait au détriment de la durée de l'embrayage. En résumé, ne pas faire un usage abusif de cet organe.

Changer de vitesses en temps voulu. Ne pas laisser peiner le moteur lorsqu'il tourne au ralenti. La marche par à-coups d'un moteur s'effectue au détriment de sa durée, ainsi que de celle de la transmission.

INCIDENTS DE ROUTE

LE MOTEUR NE PART PAS.

Vérifier si le robinet d'essence est ouvert.

Vérifier si la canalisation d'essence n'est pas bouchée, la démonter et souffler pour la nettoyer.

Vérifier si le filtre d'essence à l'entrée du carburateur n'est pas bouché.

Fil de bougie cassé ou dénudé, le remplacer.

Bougie encrassée : la démonter, la nettoyer et vérifier l'écartement des pointes.

Bougie cassée ou usée : la remplacer.

Volant magnétique décalé : vérifier et faire refaire le calage par un mécanicien.

LE MOTEUR PART, MAIS S'ARRÊTE IMMÉDIATEMENT.

Vérifier si la canalisation d'essence n'est pas bouchée (voir plus haut).

Gicleur bouché : voir notice du carburateur.

Eau dans le carburateur : le démonter et le nettoyer soigneusement, ainsi que la canalisation d'essence.

LE MOTEUR TOURNE IRRÉGULIÈREMENT.

Bougie desserrée : la resserrer en vérifiant son joint.

Bougie encrassée ou pleine d'huile : la nettoyer.

Isolant de bougie cassé ou bougie usée . remplacer la bougie.

Pointes de bougie trop écartées : les rapprocher à la distance normale (4 à 6/10 de mm).

Carburateur sale : le nettoyer.

Vis de ralenti déréglées : faire faire le réglage par un mécanicien.

MAUVAISE COMPRESSION.

Bougie desserrée ou isolant cassé : voir plus haut.

Les segments ne portent pas : les faire remplacer.

Les soupapes ne portent pas : les nettoyer ou les roder.

Poussoirs déréglés : régler le jeu des soupapes (1/10 de mm).

LE MOTEUR NE TIRE PAS.

Graissage insuffisant : vérifier et rétablir le niveau d'huile.

Volant magnétique décalé : voir plus haut.

Canalisation d'essence ou gicleur bouché : voir plus haut.

Gicleur insuffisant : le remplacer par un gicleur de calibre supérieur.

LE MOTEUR COGNE.

Frein serré : régler la commande de frein.

Huile de mauvaise qualité : avoir soin d'employer l'huile que nous recommandons.

Bougie incandescente : la remplacer.

Corps étranger dans le cylindre : le faire démonter et nettoyer par un mécanicien.

ÉCLAIRAGE.

Arrêt de l'éclairage : vérifier les ampoules et les connexions.

Mauvaise tenue des ampoules : vérifier le commutateur, l'inverseur, les connexions et l'isolement des fils.

NOTA IMPORTANT

Les machines perdent le bénéfice de la garantie si les instructions mentionnées dans cette notice ne sont pas respectées.

CONDITIONS DE GARANTIE

1. — La garantie de nos machines est de six mois. Cette garantie se limite exclusivement au remplacement ou à la remise en état, à notre convenance, des pièces reconnues par notre Service Technique comme étant défectueuses au point de vue fabrication ou défaut de matière. Cette garantie ne peut entraîner aucune autre responsabilité de notre part, à raison des accidents de personnes ou de choses ayant pu résulter de tels vices ou défauts.

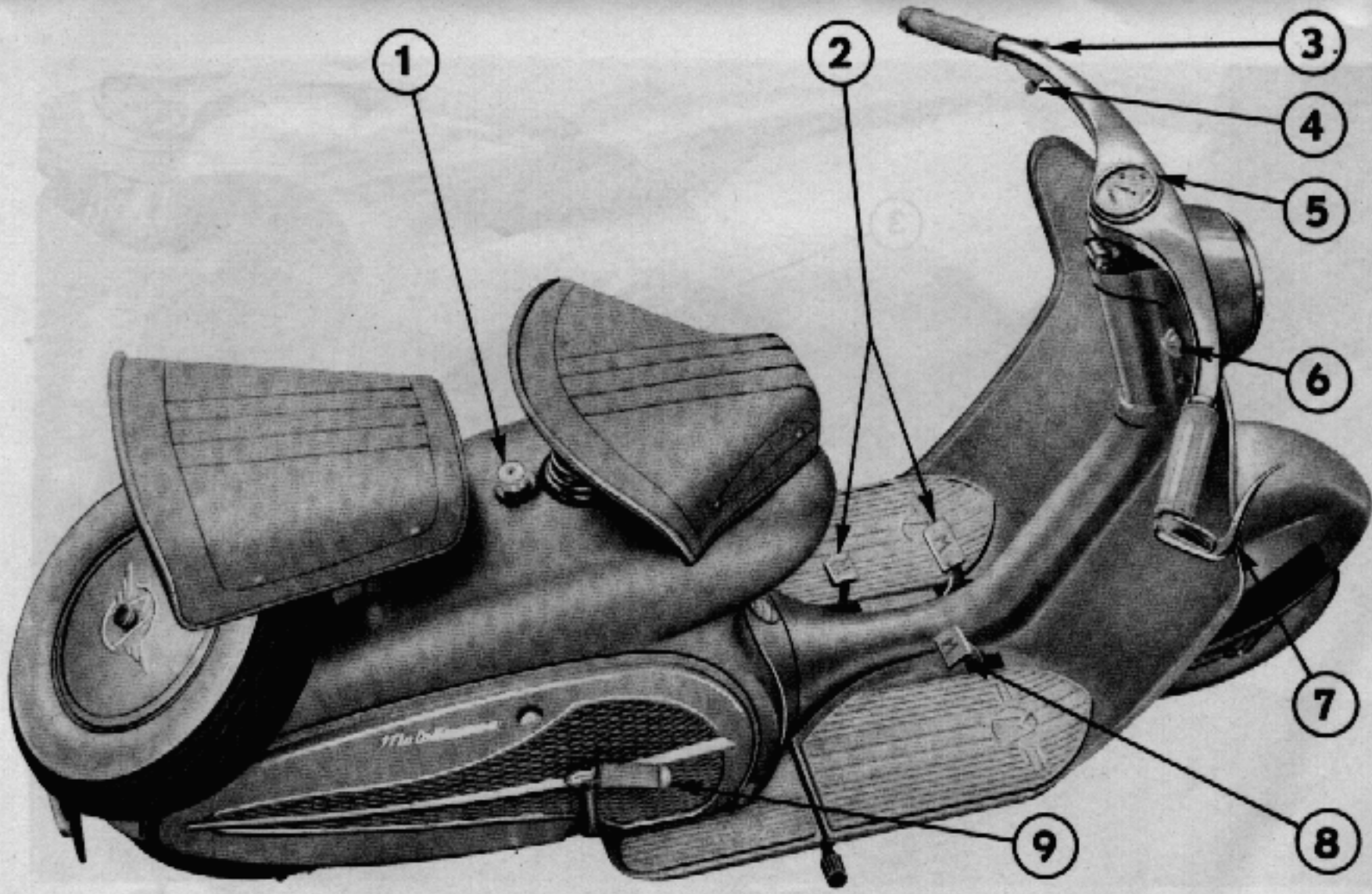
2. — Les frais de main-d'œuvre relatifs au démontage, remontage et essais, de même ceux d'entretien et de port aller et retour, restent à la charge du client.

Par ailleurs, nous ne participons pas, et en aucun cas, aux frais et conséquences dus à l'immobilisation du véhicule.

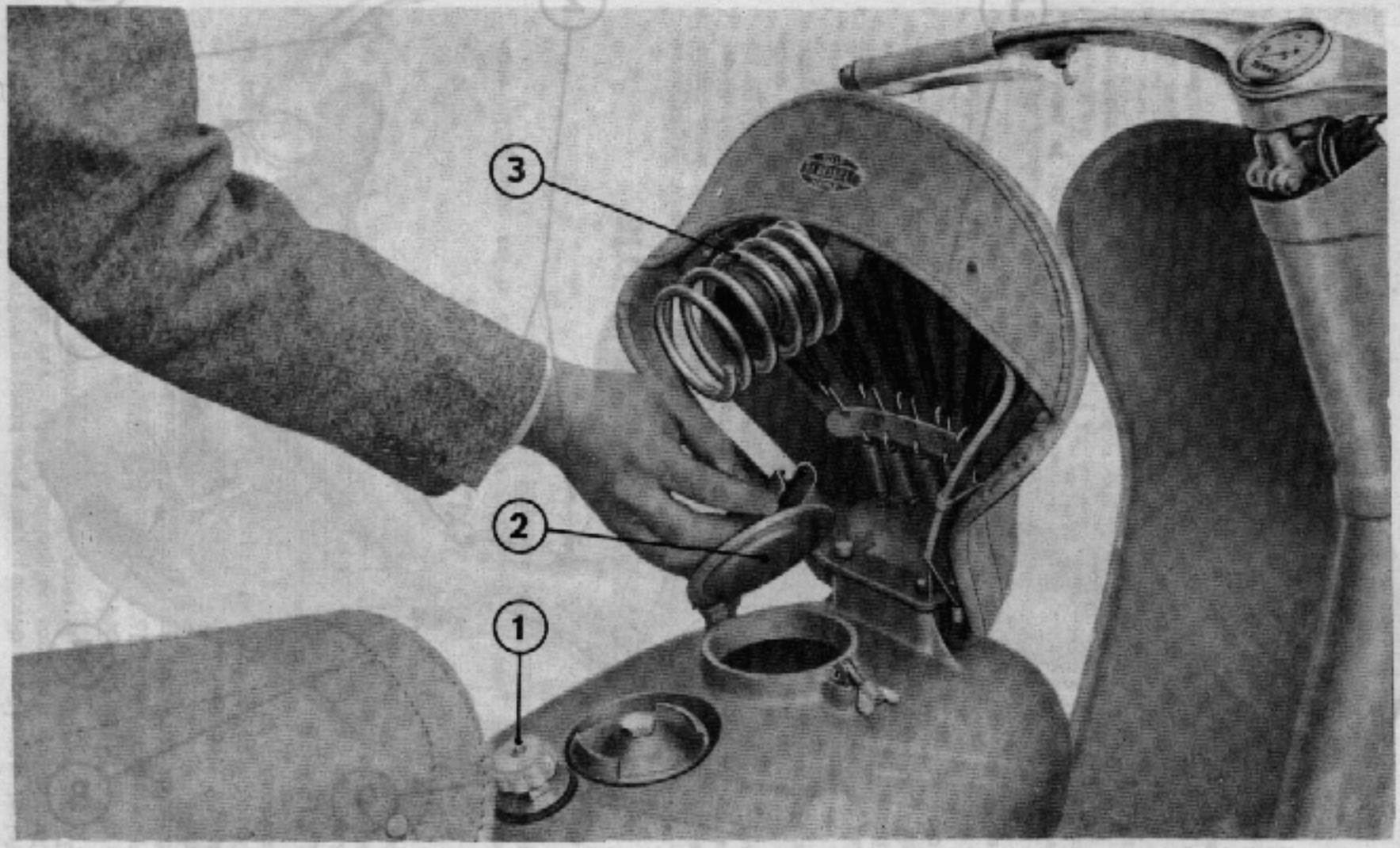
3. — Les échanges et les remises en état, faits au titre de la garantie, ne peuvent avoir la conséquence de prolonger la durée de celle-ci.

4. — Les machines transformées, modifiées ou réparées en dehors de nos ateliers, ou par des tiers autres que nos agents officiels, perdront le bénéfice de la garantie. Il en sera de même si les instructions d'utilisation, de graissage et d'entretien mentionnées sur les notices fournies avec chaque machine n'avaient pas été suivies.

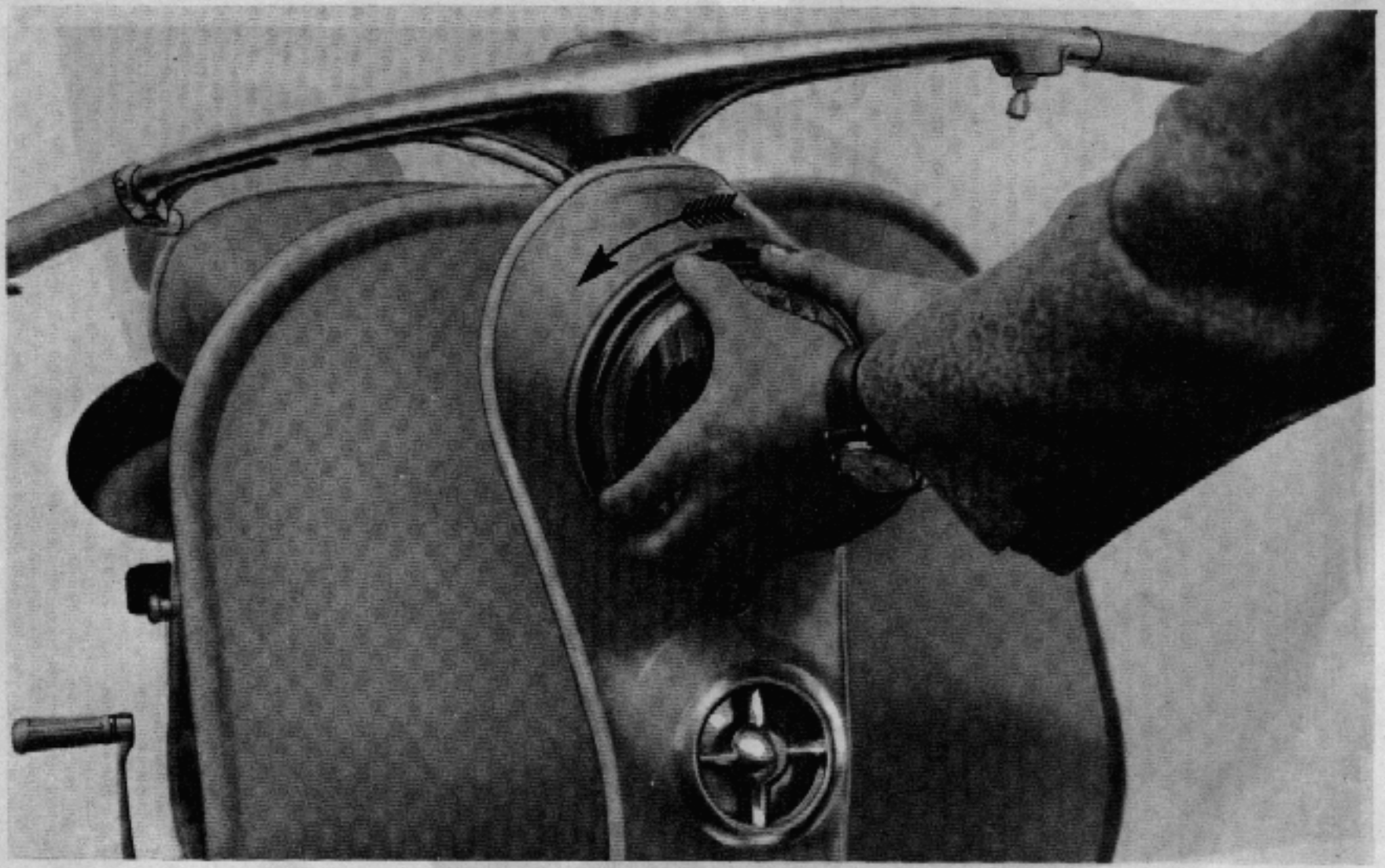
5. — En ce qui concerne les organes et accessoires qui ne sont pas de notre fabrication, la garantie se limite intégralement à celle du fournisseur intéressé.



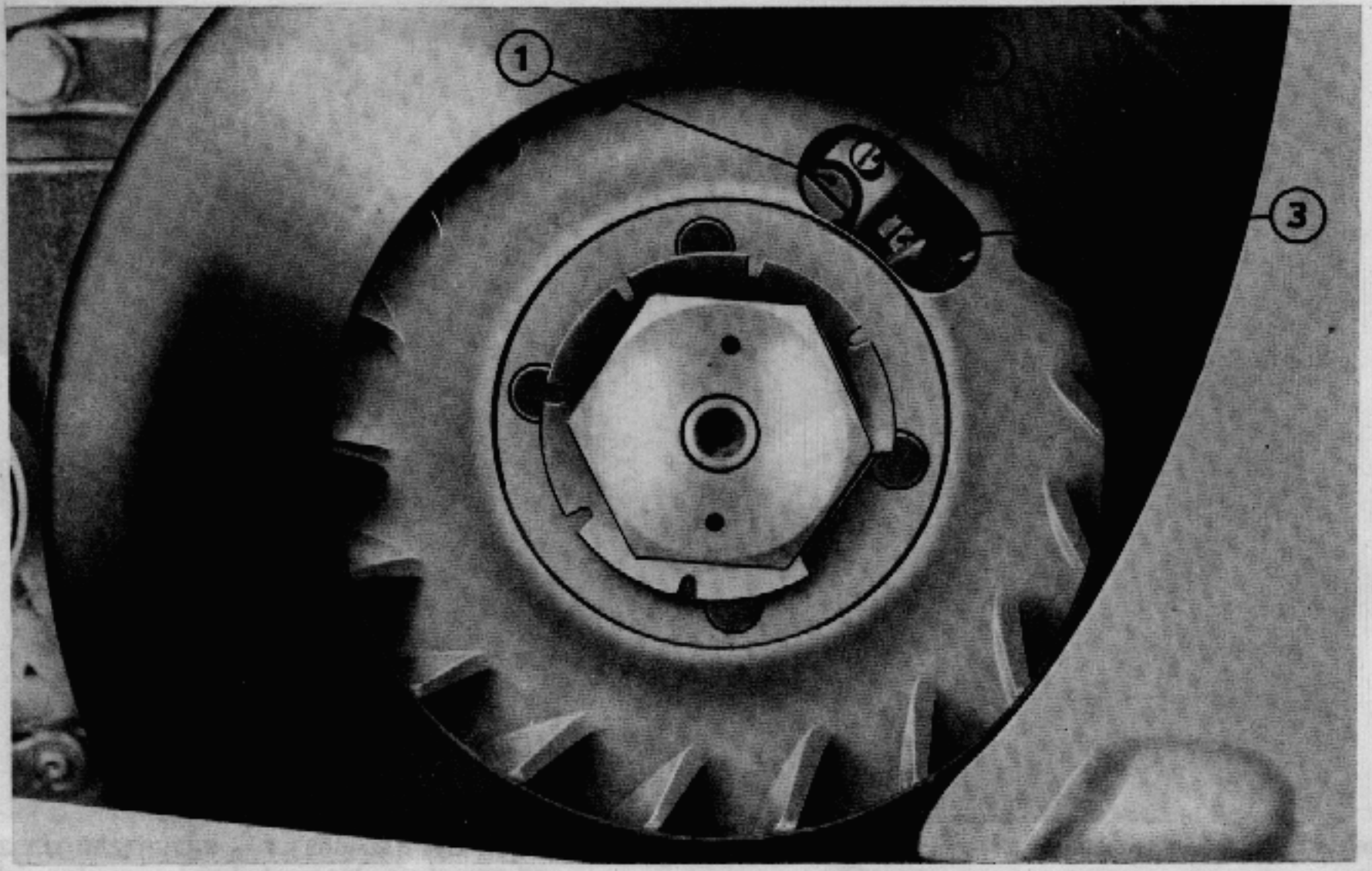
COMMANDES — 1 - *Robinet d'essence* — **2** - *Pédale de sélecteur* — **3** - *Levier de débrayage* — **4** - *Commande d'inverseur*
5 - *Compteurs de vitesse et kilométrique* — **6** - *Commande de commutateur* **7** - *Levier de frein AV* — **8** - *Pédale de frein AR*
9 - *Pédale de mise en marche.*



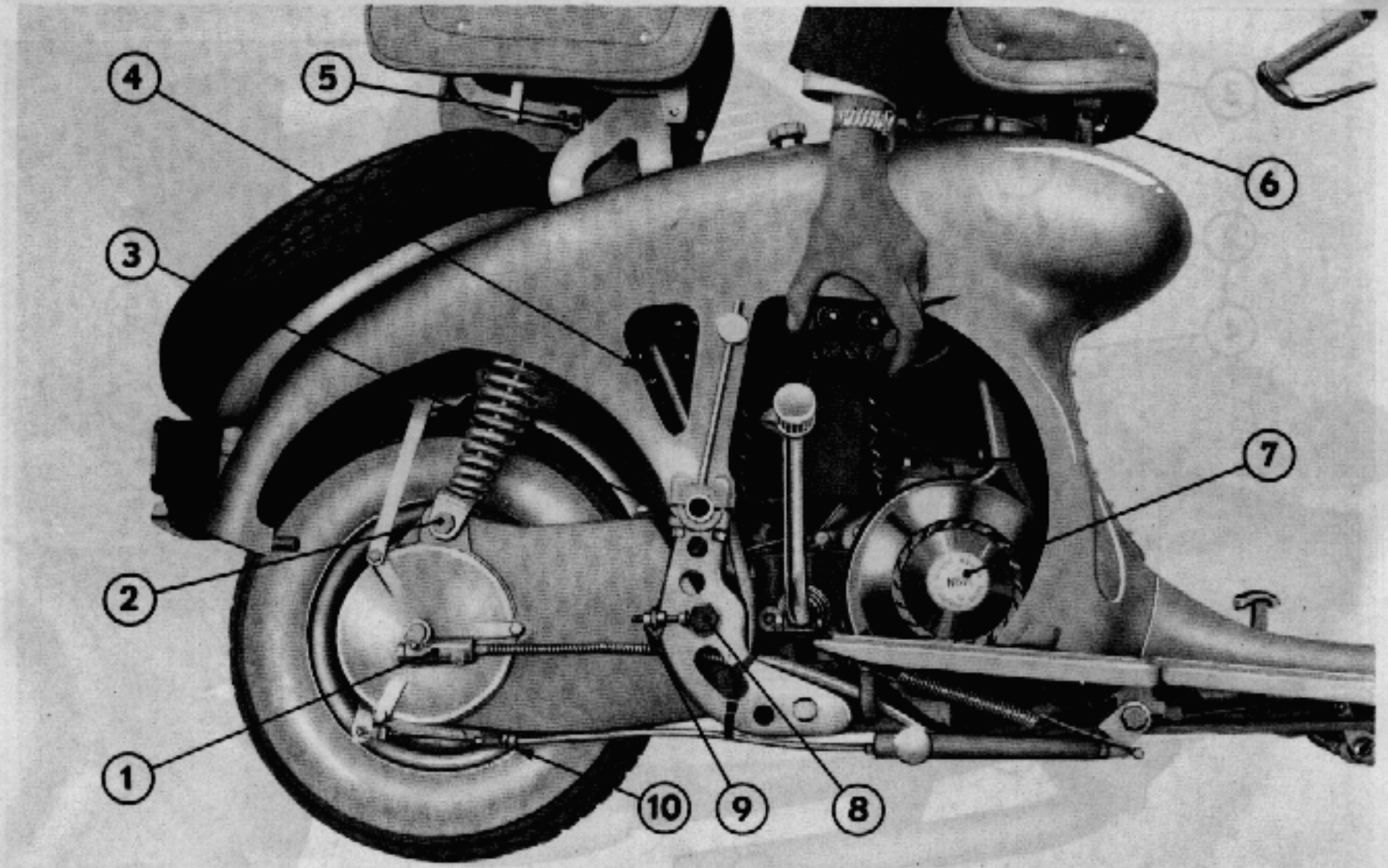
ACCÈS AU RÉSERVOIR — **1** - *Robinet d'essence ; ouverture en dévissant vers la gauche* — **2** - *Bouchon du réservoir d'essence* **3** - *Dévisser le ressort en le tournant vers la gauche.*



DÉMONTAGE DU PHARE — *Appuyer sur le réflecteur et tourner dans le sens de la flèche.*

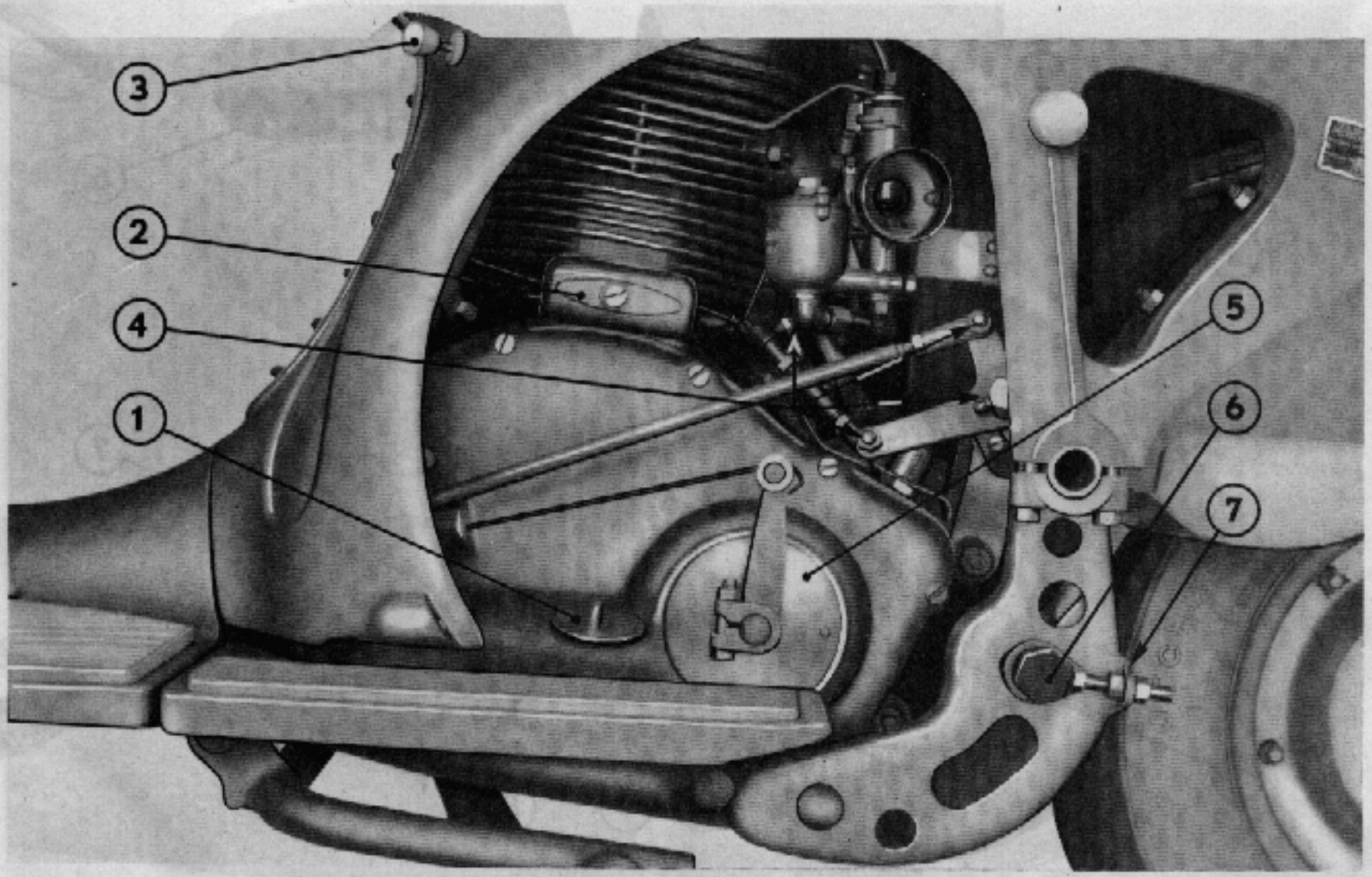


RÉGLAGE DES VIS PLATINÉES — **1** - *Vis de blocage* **2** - *Vis excentrique de réglage* — **3** - *Vis platinées.*

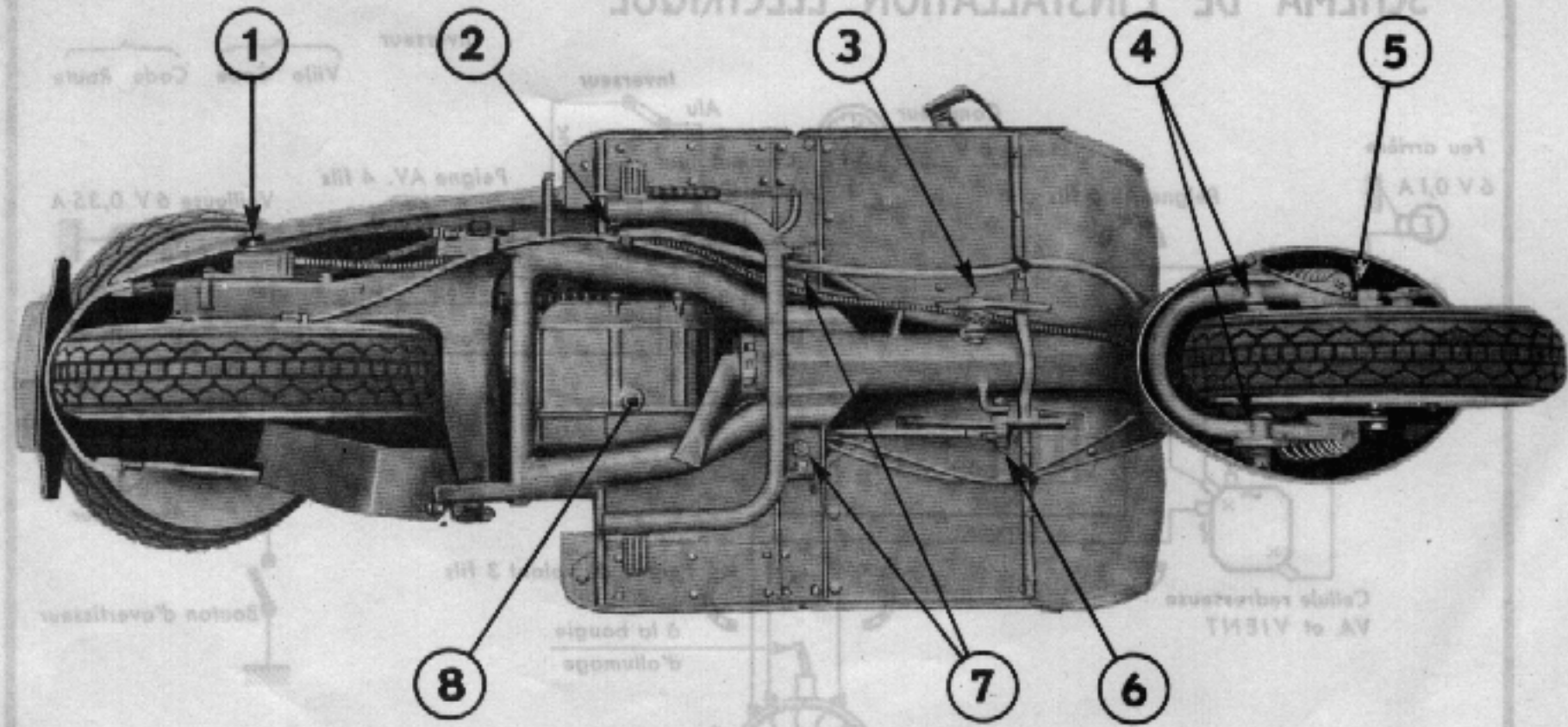


VUE COTÉ VOLANT MAGNÉTIQUE - La batterie se démonte aisément — **1** - *Commande de compteur* - **2*** - *Attache inférieure du ressort* — **3*** - *Chapeau de palier* — **4*** - *Fil de feu rouge* — **5** - *Réglage du ressort de tan-sad* — **6** - *Réglage de hauteur de selle* — **7** - *Cache des vis platinées* — **8** - *Vis de l'axe de bras arrière* — **9** - *Tendeur de chaîne* — **10** - *Barillet de réglage du frein arrière.*

* A déposer pour le démontage de la coque.



VUE COTÉ EMBRAYAGE (le filtre à air étant déposé) **1** - *Bouchon de remplissage d'huile* — **2** - *Porte de visite des tiges de culbuteurs* **3** - *Tirette du starter à retour automatique* **4** - *Articulations de sélecteur à graisser* **5** - *Bouchon de visite de l'embrayage* — **6** - *Vis de l'axe de bras arrière* — **7** - *Tendeur de chaîne.*



VUE DE DESSOUS — **1** - *Graisseur du renvoi de compteur* — **2** - *Graisseur de câble de frein* — **3** - *Graisseur de pédale de frein* — **4** - *Graisseurs de fourche avant* **5** - *Barillet de réglage du frein avant* — **6** - *Graisseur de pédale de sélecteur* **7** - *Vis de fixation avant de la coque* — **8** - *Bouchon de vidange d'huile.*

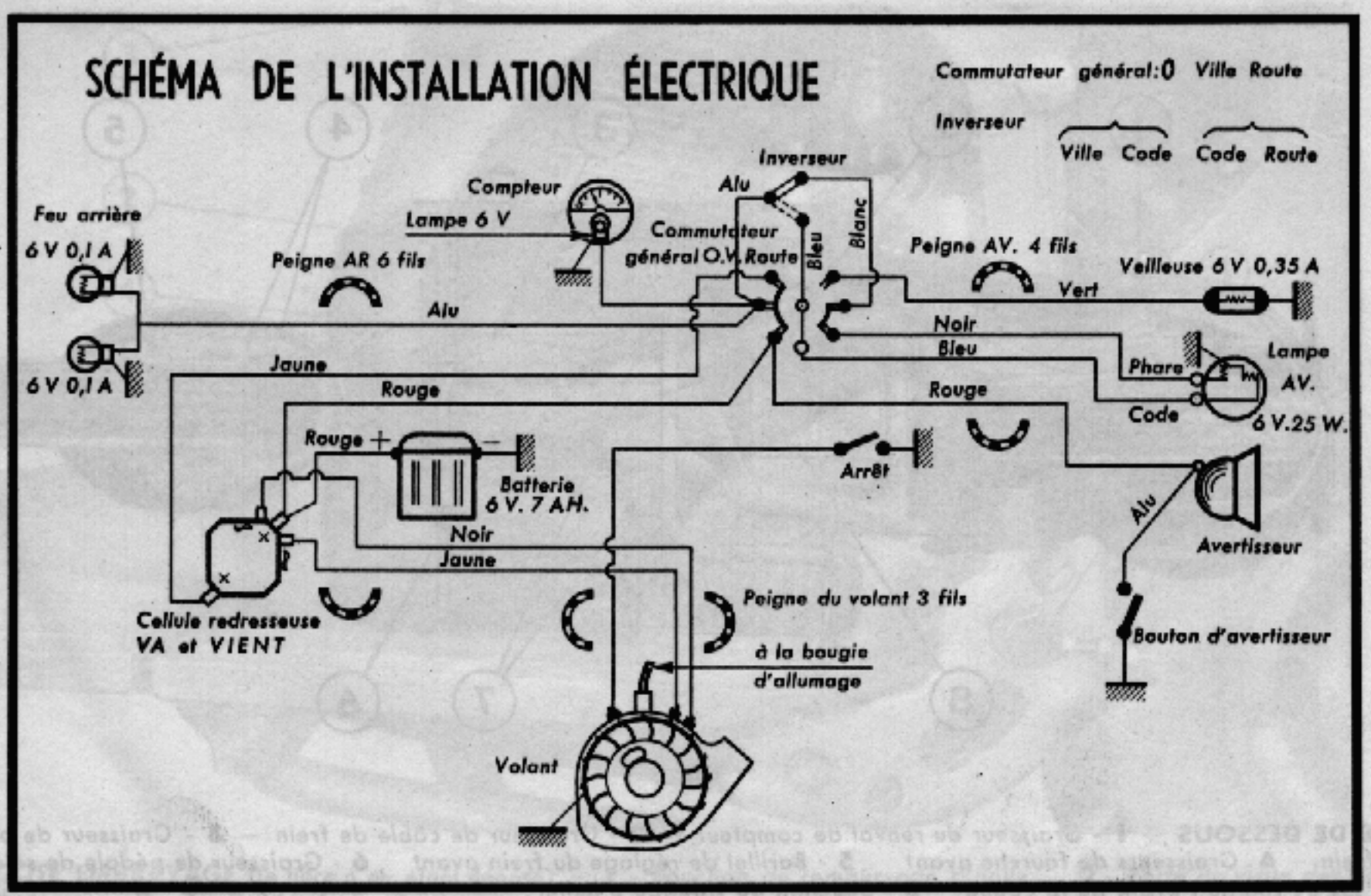



SCHÉMA DE L'INSTALLATION ÉLECTRIQUE