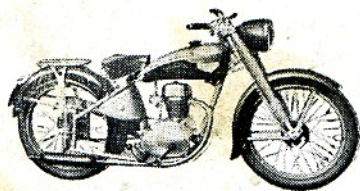


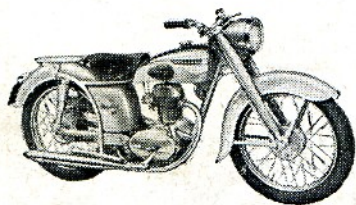
GRAISSAGE ENTRETIEN 50



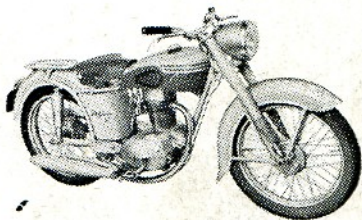
Z 54 C



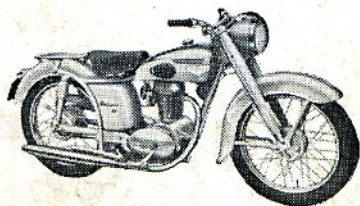
Z 57 C



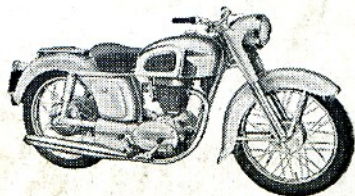
Z 56 C



Z 27 C



Z 26 C



Z 23 C

Conseils relatifs à nos machines équipées d'un moteur 4-temps à culbuteurs :

Vélocycleurs 125^{cm³} 4 vitesses

TYPES : Z 54 C - Z 56 C - Z 57 C

Motocyclettes 175^{cm³} 4 vitesses

TYPES : Z 24 C - Z 26 C - Z 23 C - Z 27 C



GRAISSAGE

ENTRETIEN

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Pages</i>
<i>Avertisseur</i>	5
<i>Batterie</i>	11
<i>Bougie</i>	12
<i>Canalisations électriques</i>	20-21-22
<i>Carburateur</i>	3
<i>Chaîne</i>	9-12
<i>Commutateur</i>	7
<i>Conduite</i>	4
<i>Départ</i>	3
<i>Echanges standard</i>	25
<i>Eclairage</i>	5-6-7
<i>Embrayage</i>	18
<i>Entretien</i>	8
<i>Freins</i>	14-17
<i>Fourche télescopique</i>	9
<i>Garantie</i>	24
<i>Graissage</i>	8-9-10
<i>Incidents de route</i>	23
<i>Mise en marche</i>	3
<i>Moteur</i>	8
<i>Phare</i>	17
<i>Pneus</i>	19
<i>Réglages divers</i>	12
<i>Rodage</i>	3
<i>Roues</i>	14 à 17
<i>Sélecteur</i>	19
<i>Vis platinées</i>	11
<i>Volant magnétique</i>	10

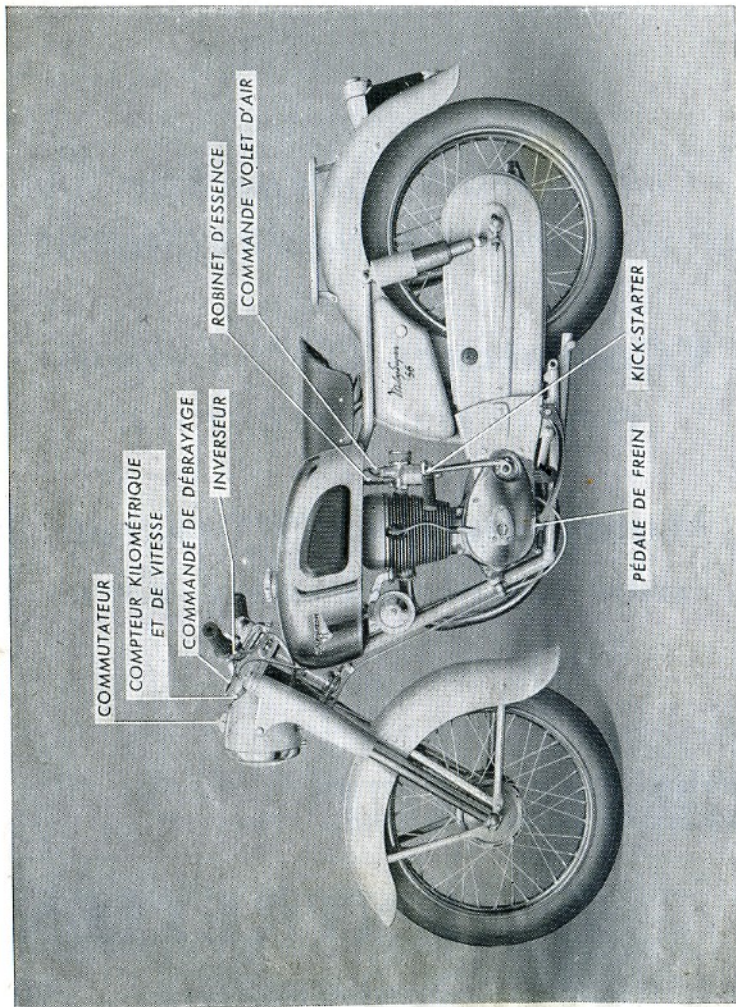


FIG. 1 - Z 23 C

PÉRIODE DE RODAGE

Du rodage dépend la bonne tenue future de la machine.

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

Autrement dit, il ne faut pas emballer le moteur à vide, ni le faire peiner à un régime trop bas.

A cet effet, nous vous recommandons de respecter les vitesses minimum et maximum indiquées ci-dessous, c'est-à-dire de changer de vitesse à temps voulu.

1 ^{re}	0 à 25 km./h.
2 ^e	20 à 45 km./h.
3 ^e	35 à 55 km./h.
4 ^e	50 à 65 km./h.

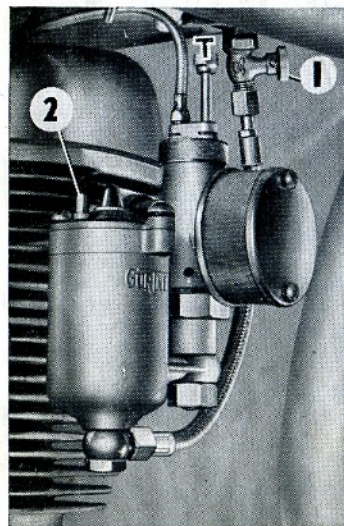


Fig.2

Nous vous rappelons également que les conditions de garantie ne sont valables qu'en ce qui concerne les machines rodées et graissées normalement.

MISE EN MARCHÉ

- Mettre la machine sur ses roues et non sur sa béquille. Ouvrir le robinet d'essence (tirer horizontalement sur le bouton moleté 1).
- Appeler l'essence en appuyant, sans exagération, sur le bouton 2 du carburateur destiné à cet effet. (Fig. 2).

- c) Ouvrir la poignée des gaz de la quantité convenable.
Moteur froid, fermer le volet d'air en appuyant sur la tirette T.
Moteur chaud, laisser le volet d'air ouvert.
- d) Vérifier qu'aucune vitesse n'est enclenchée.
- e) Lancer le moteur à l'aide de la pédale de mise en marche ; dès que le moteur est en marche, ouvrir le volet d'air s'il a été fermé.
Laisser tourner le moteur au ralenti quelques instants afin de le mettre en température.

CONDUITE

DÉPART

- a) Pour partir, débrayer totalement, engager la 1^{re} vitesse en appuyant à fond vers l'avant, sur la pédale de sélecteur et simultanément, relâcher lentement le levier de débrayage en accélérant progressivement.
Si ces opérations sont exécutées convenablement, la machine doit avancer doucement et sans à-coups.
Pour passer en 2^e - 3^e - 4^e vitesse, débrayer, fermer les gaz, appuyer à fond sur l'avant de la pédale de sélecteur, embrayer et donner des gaz selon besoin.
- b) Pour ralentir, il suffit généralement de couper les gaz, afin d'utiliser le frein moteur. Si cette manœuvre s'avère insuffisante, utiliser les freins normalement. De toute façon, ne jamais freiner sans avoir coupé complètement les gaz.
- c) Dans une descente, ne pas débrayer ni mettre au point mort, se rappeler que le moteur constitue le meilleur des freins. Ne jamais rouler avec la main sur la poignée de débrayage.
Se rappeler que, pour "monter" les vitesses, il faut réduire les gaz. Pour "descendre" les vitesses, au contraire, il convient au moment d'embrayer de donner davantage de gaz.

ARRÊT

Pour arrêter le moteur, fermer complètement la poignée des gaz, passer au point mort et fermer le robinet d'essence.

ECLAIRAGE

Le volant magnétique NOVI à avance automatique assure l'éclairage de la machine et l'allumage du moteur.

Z 24 - Z 54 - Z 27 - Z 57

Le volant magnétique alimente directement le projecteur et la lanterne arrière.

Z 26 - Z 56

Le volant magnétique alimente directement les filaments code et phare du projecteur, il maintient en charge la batterie par l'intermédiaire d'une cellule redresseuse et d'une lampe régulatrice éclairant un

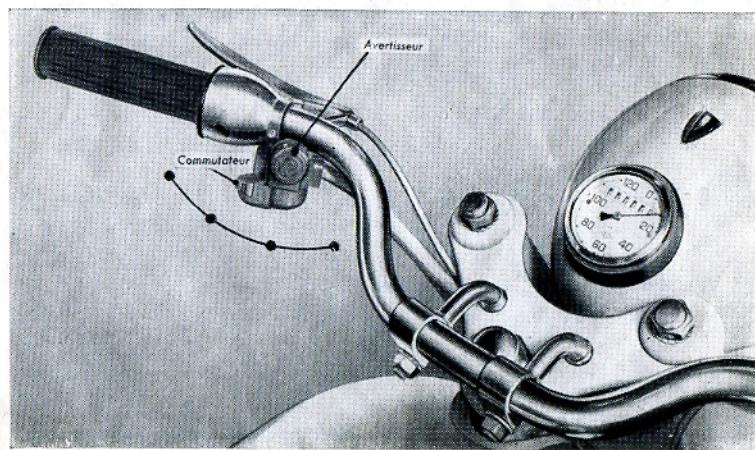


FIG. 3 - Commutateur 4 positions : Arrêt - Veilleuse - Code - Phare

voyant (N° 3, fig. 5) situé dans le phare. La batterie alimente l'avertisseur, la veilleuse et la lanterne arrière.

En marche normale, le voyant de charge doit s'éclairer, il doit s'éteindre à l'arrêt et en position phare code.

S'il ne s'allume pas, vérifier en premier lieu la lampe régulatrice (R 2,2), et le cas échéant, les contacts de la canalisation. Si le voyant restait allumé à l'arrêt, débrancher la batterie au plus tôt, vérifier les canalisations et la cellule.

Z 23 - L'ensemble de l'éclairage de ce modèle est fourni par la batterie (N° 2, fig. 4) dont la recharge est assurée par une cellule redresseuse

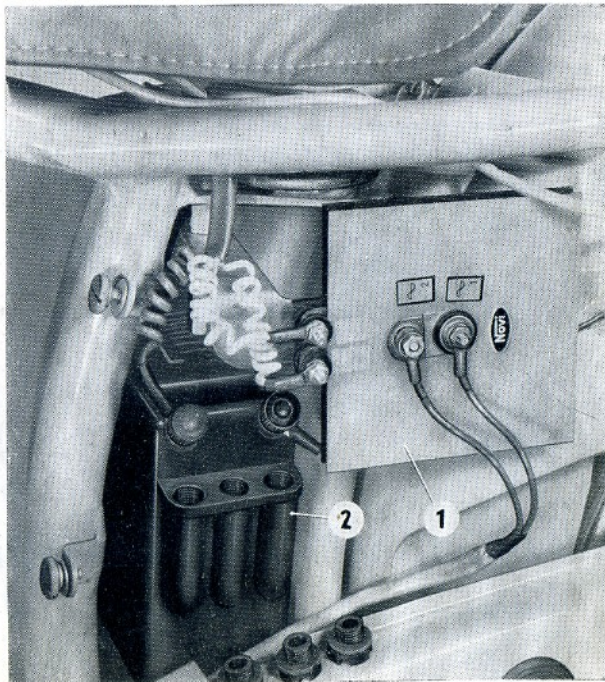


FIG. 4

double (N° 1, fig. 4). Cette cellule redresse soit par une seule alternance en position "O" et ville le courant passant par la régulatrice (4,2), soit les deux alternances sur les positions route. Dans ce dernier cas, le courant maximum de charge est de 6 ampères. L'inverseur (9) du guidon permet d'avoir, avec le commutateur (10), les positions suivantes :

Commutateur position : **I** Pas d'éclairage

II Ville — Inverseur

III Route — Inverseur

I Veilleuse, Eclairage, Lanterne AR

II Code

I Phare

II Code

Si le code est utilisé pendant un certain temps, placer le commutateur (10) sur la position route pour avoir la charge maximum sur les 2 alternances.

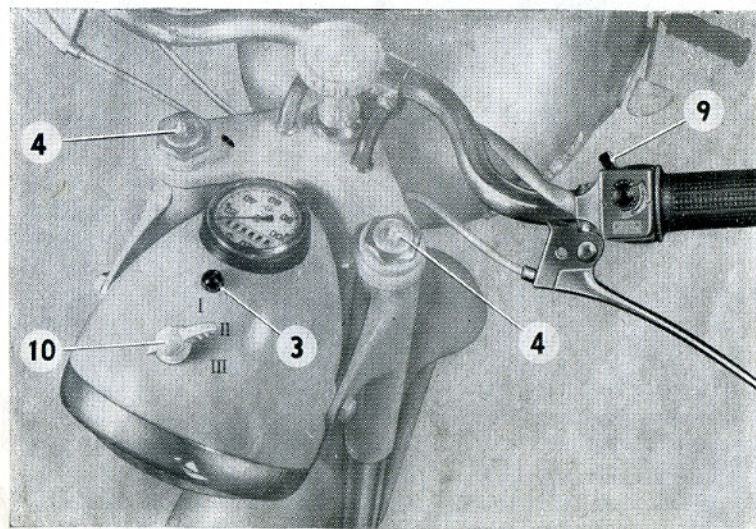


FIG. 5

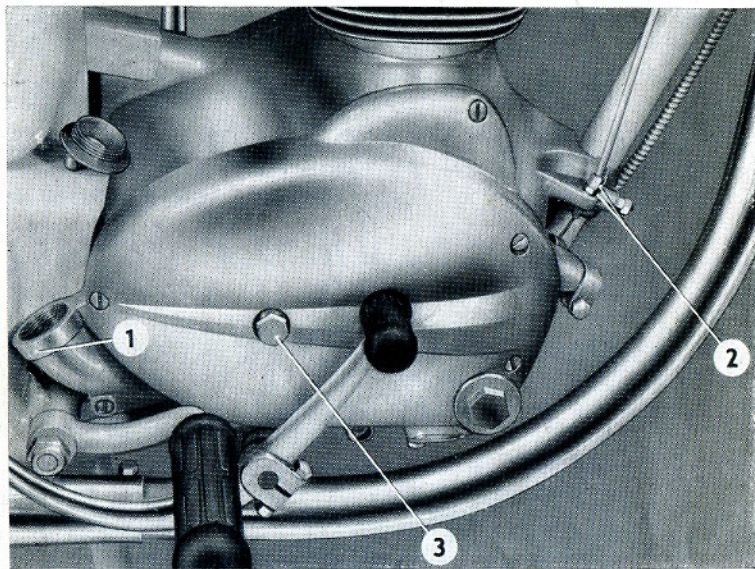


FIG. 6

ENTRETIEN

MOTEUR

Le moteur, l'embrayage et la boîte de vitesses, étant logés dans un carter unique, le graissage de cet ensemble est assuré par une circulation d'huile en circuit fermé, avec un seul orifice de remplissage (N° 1, fig. 6) situé à la partie inférieure AR droite du bloc moteur. Le bouchon de vidange placé sous le moteur est vissé sur la plaque de sélecteur.

Nos moteurs sont expédiés sans huile, aussi est-il nécessaire de faire le plein avant la première mise en route. Pour ce faire, verser par l'orifice de remplissage 1 L 3/4 d'huile CASTROL XL. De toute façon ne pas dépasser le niveau indiqué sur la photo N° 6.

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

Le niveau d'huile doit être vérifié régulièrement tous les 500 kms, le compléter si besoin est.

La vidange du moteur doit être faite tous les 1.500 kms, en profiter pour nettoyer sérieusement l'aimant du bouchon de vidange.

Pendant et après la période de rodage, nous conseillons l'emploi 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.

CHAÎNE

Veiller à ce que la chaîne soit toujours bien graissée. Elle devra être démontée tous les 2.000 kms environ, et nettoyée au pétrole avec un pinceau. La tremper ensuite dans un bain d'huile CASTROL D, chauffée, de façon que l'huile s'introduise bien dans les rouleaux ; laisser la chaîne dans ce bain jusqu'après refroidissement, et l'essuyer avant de la remonter.

FOURCHE TÉLESCOPIQUE

Les fourches télescopiques sont graissées au départ d'usine. Tous les 2.000 kms, introduire la valeur d'une 1/2 pompe à pression dans chaque montant (N° 4, fig. 5) d'une huile fluide, SAE 10 par exemple. Une huile trop épaisse durcirait la fourche par temps froid, un excès d'huile provoquerait des suintements.

La fourche des modèles Z 24 - Z 54 - Z 26 - Z 56 - Z 57 - Z 27 ne comporte pas de bain d'huile. A l'arrière de chaque montant se trouve un graisseur (N° 1, fig. 7, page suivante), tous les 1.000 kms, donner quelques coups de pompe à pression remplie pour cet usage de graisse CASTROLEASE.

AUTRES ORGANES

Tous les 5.000 kms environ, faire graisser les moyeux de roue par un Agent de notre marque. Ce graissage nécessite le démontage du moyeu. Tous les 1.000 kms graisser également les commandes de frein et toutes les articulations.

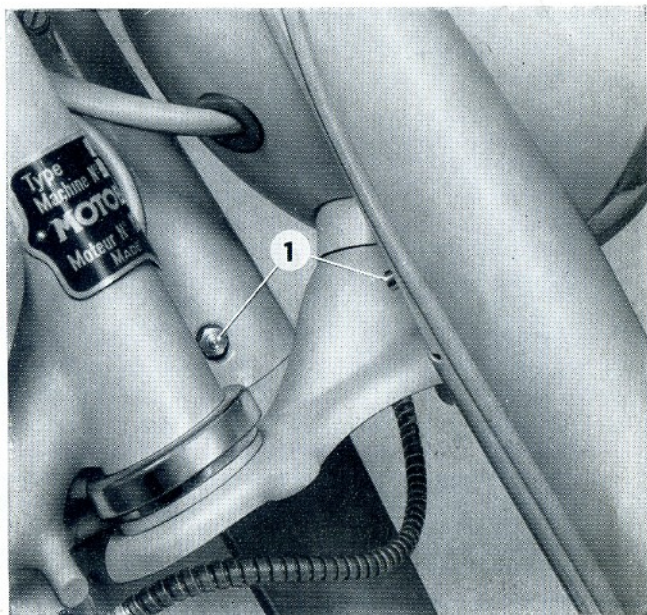


FIG. 7 - Types 24 - 54 - 26 - 56 - 27 - 57 - Graisseurs de fourche AV.

Pour les graisseurs à pression, employer la graisse CASTROLEASE, et pour les articulations non munies de graisseurs, employer l'huile CASTROL XL.

Tous les 1.000 kms, graisser, avec la pompe à pression, le renvoi de prise de compteur : graisseur situé sur le couvercle gauche du moteur.

VOLANT MAGNÉTIQUE

Le volant magnétique NOVI, à avance automatique assure l'allumage du moteur et l'éclairage.

Ecartement des vis platinées de 3 à 4/10 de millimètre au maximum.

Le volant ne nécessite aucun entretien autre que la vérification de l'écartement des vis platinées (N° 1, fig. 8) après les premiers 500 kms, ensuite tous les 2.000 kms. Un mauvais réglage occasionne des difficultés de mise en marche.

En procédant à cette vérification, il est utile de mettre quelques gouttes d'huile fine NOVI OIL sur le feutre graisseur de la came, comme il est indiqué d'autre part. Sauf le réglage des vis platinées, les réparations du volant magnétique devront toujours être confiées à un Agent de notre marque.

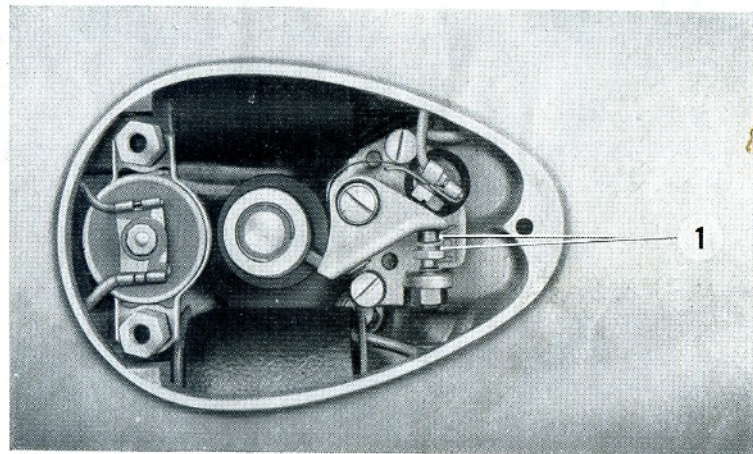


FIG. 8 - Vis platinées

BATTERIE

Vérifier souvent le niveau surtout en été, il doit affleurer les 3 orifices de remplissage (N° 2, fig. 4). S'il y a lieu, ajouter de l'eau distillée seulement (l'acide ne s'évapore pas). Graisser les bornes, après les avoir nettoyées.

Si la machine doit rester inutilisée pendant plusieurs mois, il est conseillé de débrancher la batterie et de confier celle-ci pour entretien à un Agent de notre marque.

Une batterie bien chargée résiste à une température de $- 25^{\circ}$.

BOUGIE

Nous recommandons à nos clients de se servir de bougies de même marque et de même type que celles que nous livrons sur nos machines. En cas de ratés d'allumage, démonter la bougie pour la nettoyer et vérifier l'écartement des électrodes, qui doit être de 4 à 5/10^e de millimètre. Une bougie trop sèche et de teinte blanchâtre indique un excès d'air, autrement dit un manque d'essence, d'où nécessité de monter un gicleur plus gros. Par contre, une bougie encrassée indique un mélange trop riche. Il conviendra en ce cas, de remplacer le gicleur existant contre un plus faible, ceci sous réserve que cet encrassement ne soit pas imputable au calaminage du moteur et de l'échappement.

Il est bon de vérifier l'écartement des électrodes tous les 2.000 kms.

RÉGLAGES DIVERS

CHAÎNE

La chaîne devra toujours être bien graissée. **Elle ne doit pas être trop tendue**, sinon son usure et celle des pignons seraient prématurées.

Z 24 - Z 54

Pour tendre la chaîne, desserrer légèrement les écrous de serrage de l'axe de moyeu arrière, avant d'agir sur les tendeurs.

Z 26 - Z 56 - Z 23 - Z 27 - Z 57

La tension de la chaîne se règle au moyen de tendeurs (11), se trouvant de chaque côté du bras oscillant AR. Après avoir desserré la broche (12) et légèrement l'écrou du faux moyeu (écrou moleté situé sous l'entretoise côté gauche (13), agir sur les tendeurs et resserrer la broche (fig. 9).

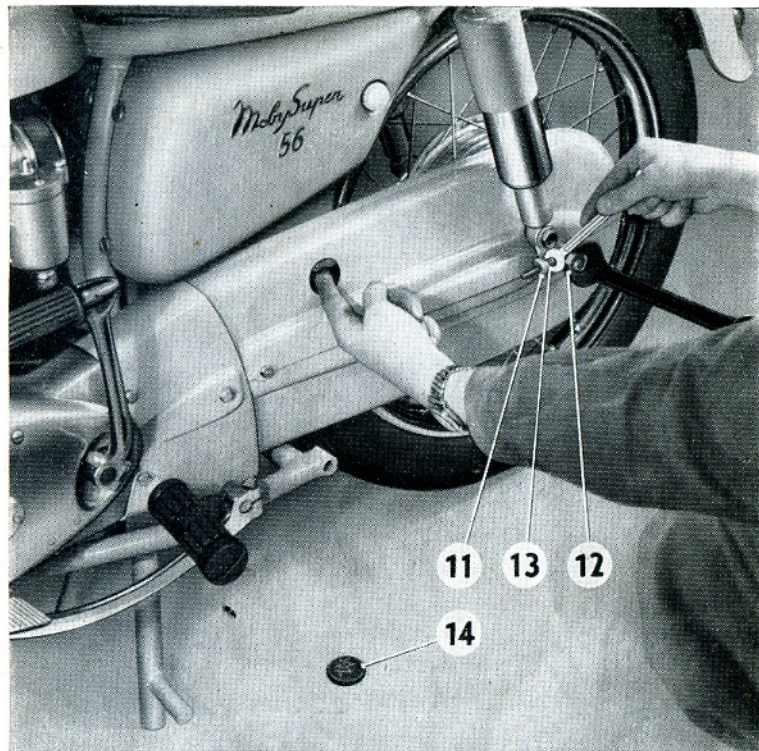


FIG. 9 - Tension de chaîne

A noter que la tension maximum est atteinte environ à mi-course du bras oscillant. Le réglage s'effectue, la machine étant sur béquille. La chaîne une fois amenée à une tension normale, on desserrera les tendeurs d'un demi-tour pour tenir compte de l'augmentation de tension lors du débattement du bras.

Sur la Z 23, un regard en caoutchouc (14) permet de vérifier l'état de la chaîne.

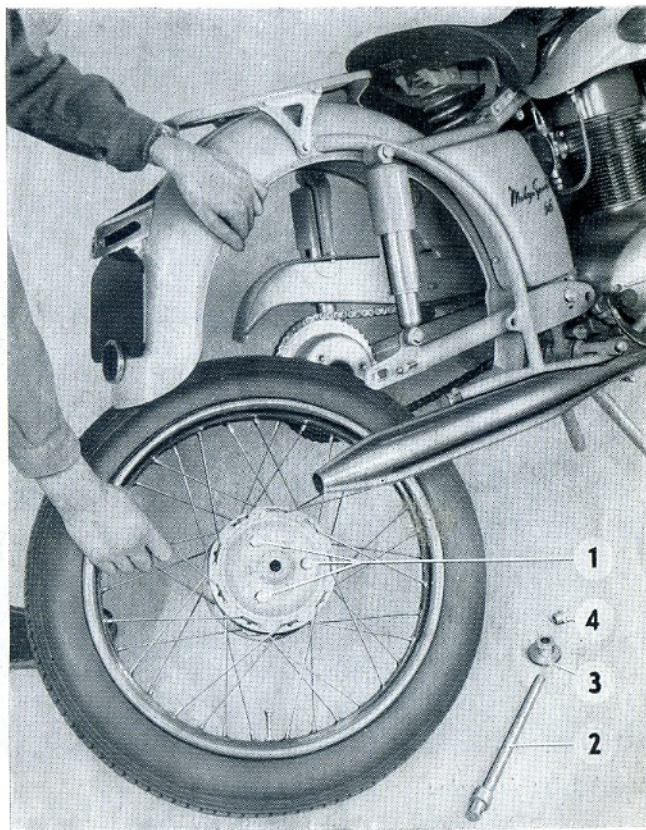


FIG.
10

MOYEURS ET FREINS - Z 26 - Z 56 - Z 27 - Z 57

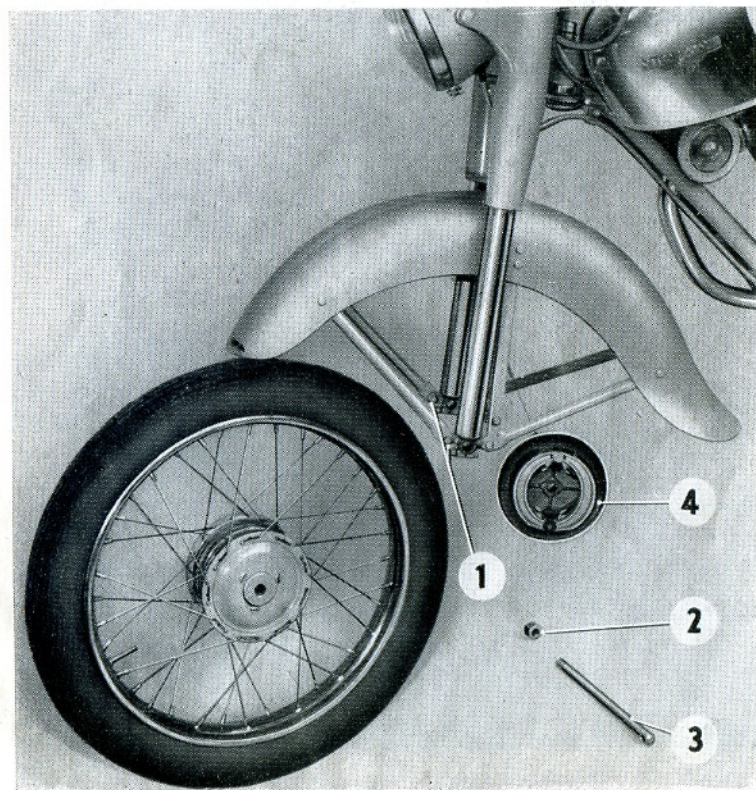
Pour retirer la roue arrière enlever les trois vis (N° 1, fig. 10) d'entraînement et la broche (N° 2) au moyen de la clé spéciale, l'entretoise (N° 3) tombe d'elle-même et la roue échappe en penchant légèrement la machine vers soi. Pour remonter, procéder en sens inverse. Avant remontage, bien graisser la broche et resserrer l'écrou (N° 4).

Pour retirer la roue AV, desserrer les 2 écrous, libérer le câble du frein de son levier, la roue échappe alors de la fourche.

Pour la remonter, effectuer les opérations en sens inverse.

Z 23. - Pour retirer la roue avant de la fourche télescopique, desserrer d'abord les deux pinces (N° 1, fig. 11) des pattes qui tiennent la broche. Dévisser ensuite l'écrou (N° 2, fig. 11) de broche et retirer la broche (N° 3, fig. 11). La roue tombe, le plateau de frein (N° 4, fig. 11)

FIG. 11



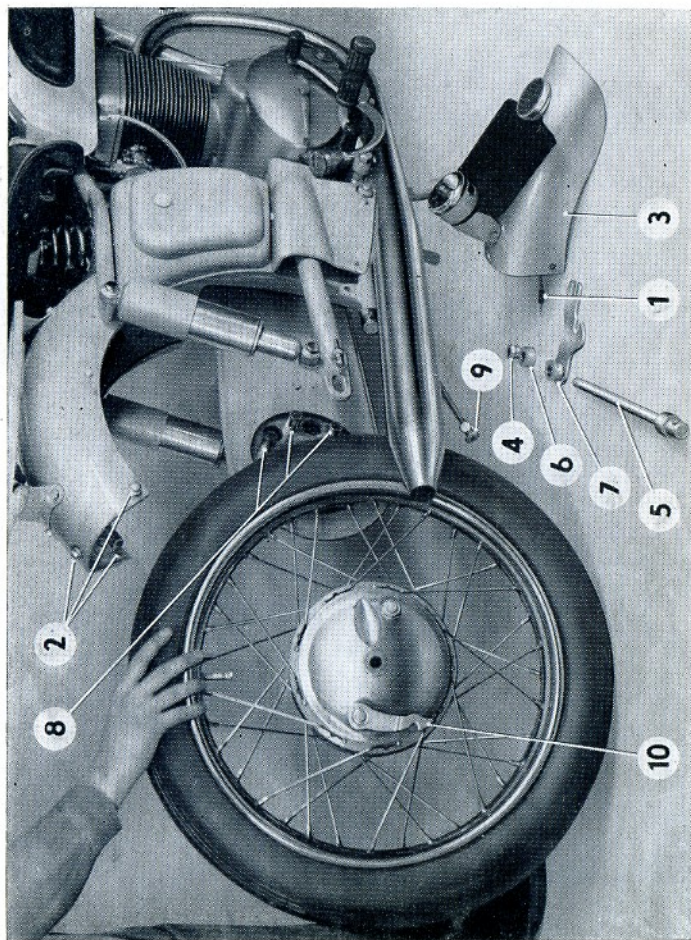


FIG. 12 - Z 23. Démontage roue AR

avec les mâchoires restant suspendu au câble de commande. Au remontage, ne pas trop serrer l'écrou de broche, la rigidité étant assurée par les pinces, serrées en dernier lieu. S'assurer alors que la fourche joue librement.

ROUE AR

Z 23

La machine étant sur béquille, débrancher la fiche n° 1, dévisser les 3 vis (N° 2, fig. 12), pour retirer le bavolet (N° 3) du garde-boue AR. Après avoir démonté la tige de commande du frein (N° 9) du levier (10), enlever l'écrou (4) et retirer la broche (5). L'entretoise (6) et la plaque de point fixe (7) sont libérées et permettent de retirer la roue après avoir exercé une traction parallèle à l'axe de celle-ci pour dégager le faux moyeu des tenons d'entraînements (8).

Pour remonter votre roue, exécuter les opérations ci-dessus dans l'ordre inverse et vérifier la tension de la chaîne ainsi que la commande de frein AR (Voir indication frein AR).

PHARE

Z 24 - Z 54 - Z 26 - Z 56 - Z 27 - Z 57

Le phare est monté sur une rotule qui permet de l'orienter dans toutes les directions. Pour le régler, desserrer à l'aide d'une clé l'écrou de blocage de l'axe et orienter le phare dans la direction désirée.

Z 23

Desserrer les 2 écrous latéraux (N° 1, fig. 13, page suivante) et les bloquer après avoir orienté le projecteur.

Il est dangereux d'avoir un projecteur mal réglé, un code normal doit atteindre une distance entre 30 et 50 mètres.

FREIN ARRIÈRE

Tendre le levier de frein et visser l'écrou sur la tringle jusqu'au moment où l'on ressent la résistance des mâchoires entrant en contact avec le tambour de frein. A ce moment dévisser de 3 tours complets.

FREIN AVANT

Pour le réglage du frein AV, un tendeur est placé à l'extrémité de la gaine.

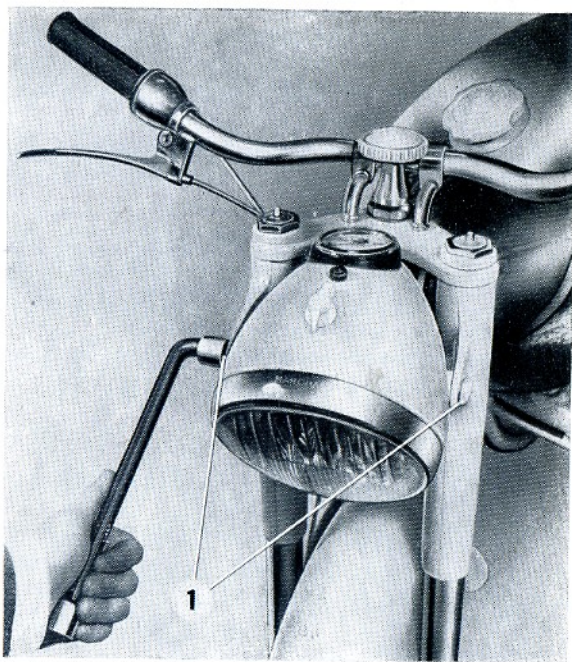


FIG. 13 - Orientation du phare

EMBRAYAGE

Il est absolument inusable et fonctionne dans l'huile, il ne doit pas patiner si on n'exerce aucune pression sur le levier de débrayage. Au cas où cela se produirait : vérifier que le câble coulisse librement dans la gaine et soit correctement graissé.

Régler soigneusement la commande qui doit toujours, au repos, présenter un certain mou. Agir au besoin sur l'écrou de réglage (N° 3, fig. 6) situé au centre du couvercle, la course à l'embrayage mesurée à cet écrou doit être de $2,5 \frac{m}{m}$.

Pour tout autre réparation de l'embrayage, consulter un Agent de notre marque.

SELECTEUR

Ce dernier, bien conduit, ne demande aucun réglage.

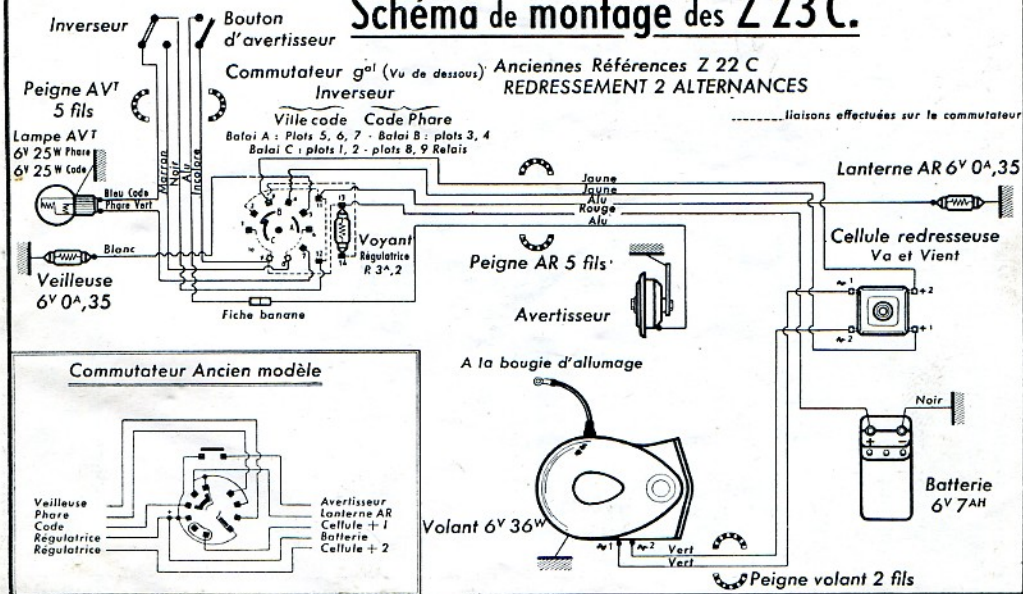
Toutefois, s'assurer après un remontage que la pédale ne vienne heurter, à fond de course, la pédale de repose-pieds. S'il n'en est pas ainsi le montage serait incorrect.

GONFLAGE DES PNEUS

	Avant	Arrière
Solo	1 kg 200	1 kg 300
Duo.....	1 kg 200	1 kg 800

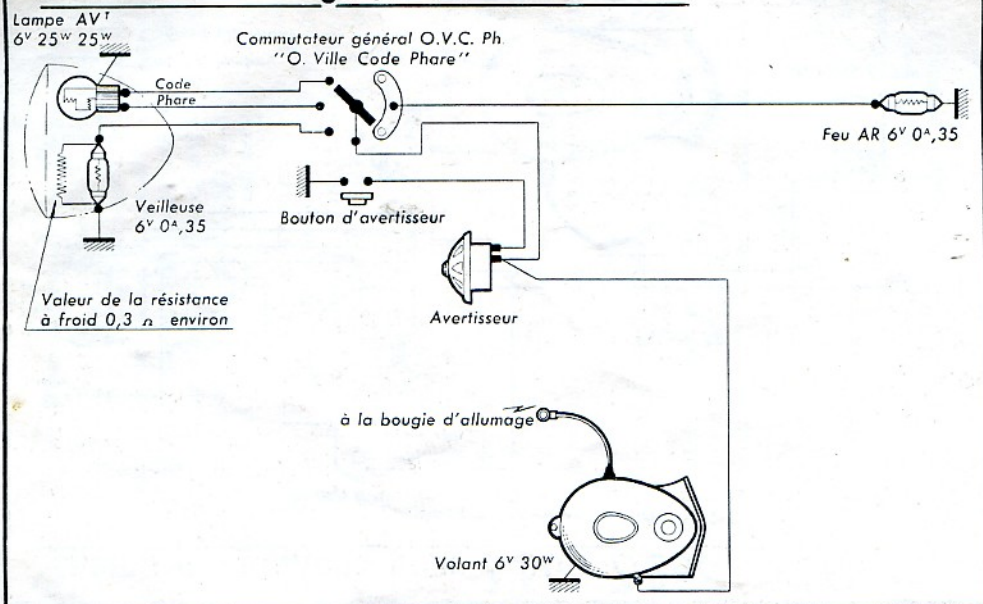


Schéma de montage des Z 23 C.



20

Schéma de montage pour Z 24 c. Z 54 c.

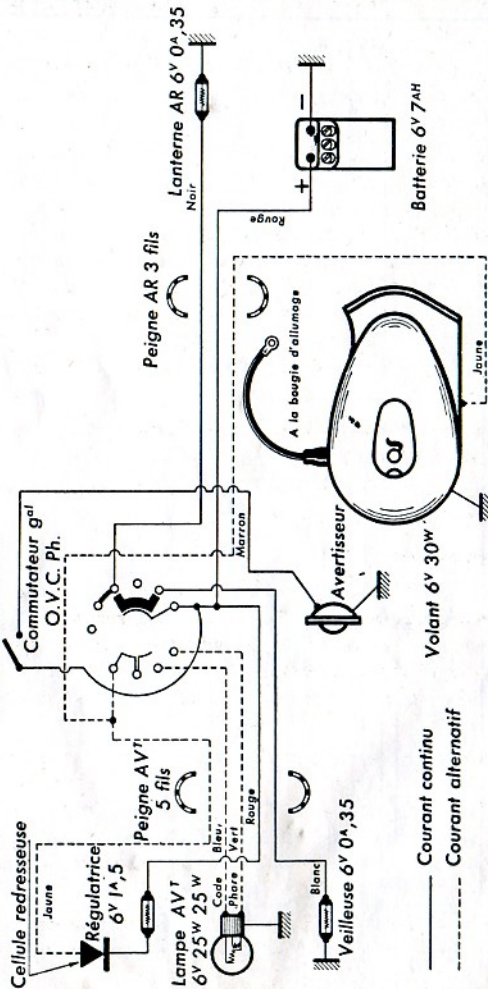


21

Ce schéma est valable également pour les modèles Z 27 C - Z 57 C

Schéma de montage pour Z 56c-Z 26c

Anciennes Références Z 46 - Z 2 C
Bouton d'avertisseur



INCIDENTS DE ROUTE

Signes. - Le moteur s'arrête ou des ratés se produisent.

Causes. - Allumage ou carburateur.

a) Allumage.

Vérifier si la bougie n'est pas encrassée par l'huile. La nettoyer à l'essence et gratter les pointes au papier de verre. Si la bougie est en bon état, et qu'il y a néanmoins manque d'allumage.

- Voir si le fil de bougie n'est pas coupé.
- Vérifier l'état des vis platinees et leur écartement.
- Pour les nettoyer, se servir d'un petit pinceau et d'essence.
- Les polissages de surface des vis platinees se font avec une lime spéciale n'employer jamais de toile émeri.
- Nous rappelons que l'écartement des vis platinees doit être de 3 à 4/10° d'écartement maximum.

En cas de détérioration des vis platinees, il est nécessaire de faire vérifier l'état du condensateur.

La vérification du condensateur et de la bobine doivent être effectuées par un Agent de notre marque.

b) Carburation.

Le moteur part bien, en mettant un peu d'essence dans le cylindre, mais s'arrête après quelques explosions. S'assurer que l'essence arrive bien au carburateur ; si elle n'arrive pas dévisser le tuyau d'arrivée, le filtre du robinet et le nettoyer. Nettoyer le gicleur. Dévisser la vis-bouchon qui se trouve à côté du gicleur et faire couler un peu d'essence (voir éclaté du carburateur).

Si l'essence ne passe pas de la cuve à niveau constant dans la chambre du carburateur, si le moteur marche plus ou moins bien en palier et cale dès que l'on met les gaz, c'est que le gicleur est bouché. Le déboucher en soufflant fortement dessus et nettoyer entièrement le carburateur. Un gicleur qui vient d'être nettoyé peut s'obstruer plusieurs fois de suite si l'essence contient de l'eau ou des corps étrangers.

Un débordement d'essence continu du carburateur peut être imputable au flotteur qui serait percé ou à une impureté empêchant le pointeau de fermer.

Si la machine tousse au ralenti et tire mal, surtout dans les côtes, cela vient d'un réglage trop pauvre ; changer le gicleur pour un gicleur plus grand.

Naturellement, la consommation varie suivant la vitesse à laquelle on marche et les difficultés du parcours.

Lorsque le moteur présente des crachements ou des retours, ce fait est dû à un excès d'air. Il y aura donc lieu de monter un gicleur plus fort. Inversement, une marche saccadée, irrégulière, indique un excès d'essence qui sera compensé par le montage d'un gicleur plus petit.

En principe, ne faire changer le réglage du carburateur qu'en cas de nécessité absolue et par un Agent de notre marque, mais :

- Une très forte chaleur.
- Un très grand froid.
- Les changements atmosphériques peuvent influencer le fonctionnement du carburateur sans que le réglage de celui-ci soit à incriminer.

Il est à noter que la carburation n'est parfaite que lorsque le moteur est chaud.

SUSPENSION ARRIÈRE

Les amortisseurs de notre suspension arrière sont indé réglables et ne nécessitent aucun entretien.

CONDITIONS DE GARANTIE

- 1^a) La garantie de nos machines est de six mois. Elle 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 responsabilité de notre part, à raison des accidents de personnes ou de choses ayant pu résulter de tels vices ou défauts.
- 2^a) 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 et en aucun cas, aux frais et conséquences dus à l'immobilisation du véhicule.

- 3^a) 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^a) 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'ont pas été suivies.
- 5^a) 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.
- 6^a) Les ressorts, lampes, verres et commandes (câbles et gaines) ne sont ni garantis ni échangés.

NOTA. - Un manque de graissage, même momentané, soit par insuffisance, soit par l'emploi d'huile de mauvaise qualité, ainsi qu'une période de rodage effectuée en de mauvaises conditions de même qu'une utilisation anormale de la machine, sont les causes principales de perte du bénéfice de garantie.

CONDITIONS ESSENTIELLES D'ÉCHANGES STANDARD

- 1^a) Les organes à échanger doivent nous parvenir complets, nettoyés et réparables.
- 2^a) S'il s'agit d'un moteur, il devra être complet, c'est-à-dire muni du volant magnétique, carburateur et patte de fixation.
- 3^a) Les moteurs étant fournis complets suivant le paragraphe ci-dessus, toutes pièces manquantes sur les moteurs ou ensembles usagés à remplacer seront débitées en sus de l'échange réparation.
Il ne pourra, à ce moment, être question de reprise de celles-ci par la suite.
- 4^a) Les organes à échanger devront nous parvenir franco de port. Les frais de port et emballage pour le retour seront à la charge du client.
- 5^a) Nos échanges réparations ne concernent que des appareils usés normalement, toutes pièces principales détériorées accidentellement tels que carter, cylindre (ailettes cassées ou filet d'échappement détérioré, etc...) seront débitées en sus suivant le tarif des pièces détachées en cours.