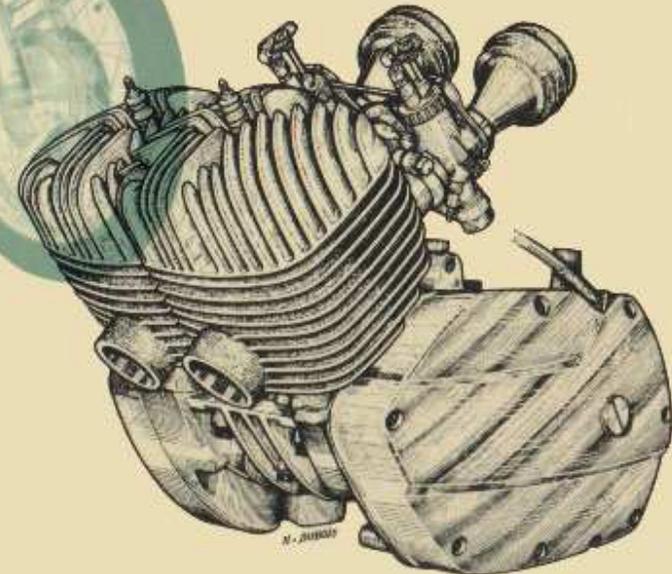




**MOTOBECANE
MOTOCONFORT**

VELOMOTEUR

125



*Manuel Général
des Réparations*

VÉLOMOTEUR 125

AVANT-PROPOS

Ce "Manuel de Réparations" a été édité spécialement à l'usage de nos Agents pour leur servir de guide et de conseiller pour la plupart des opérations moteur à effectuer. En effet nous admettons que tous nos Agents connaissent l'entretien et la réparation de la "Partie Cycle", dans ce domaine, nous n'avons donc traité que les opérations principales.

Les techniques préconisées dans ce Manuel sont celles que nous employons et enseignons lors des stages en nos ATELIERS DE RÉPARATIONS (1). Nous espérons donc qu'il vous rendra les services que vous attendez de lui.

(1) Nous demander les notes $\frac{623}{14-24}$ et $\frac{624}{14-24}$ concernant les conditions et demande de stages.

TABLE DES MATIERES

OUTILLAGE	
Outillage	4-5
VOLANT MAGNÉTIQUE ÉLECTRONIQUE	
Dépose du volant	6
Repose du volant	7
Calage	7-8
EMBAYAGE	
Remplacement commande	9
Dépose embrayage complet	10
Démontage embrayage	10
Remontage embrayage	11
Repose embrayage complet	11
SÉLECTEUR	
Dépose et démontage	12
Remontage et repose	13
Remplacement du joint d'arbre de commande	17
FOURCHE TÉLESCOPIQUE	
Démontage - remontage fourche Cériani	27
Démontage - remontage fourche Télesco	28

MOTEUR	
Démontage (culasses cylindres pistons)	14
Remontage (pistons cylindres culasses)	15
Remplacement pignon sortie de boîte	16
Remplacement joint d'arbre sélecteur	17
Dépose moteur complet	18
Démontage	19-20-21
Remontage	22-23
Repose du vilebrequin	24
Fermeture des carters	25
Dépose et repose du carburateur	26

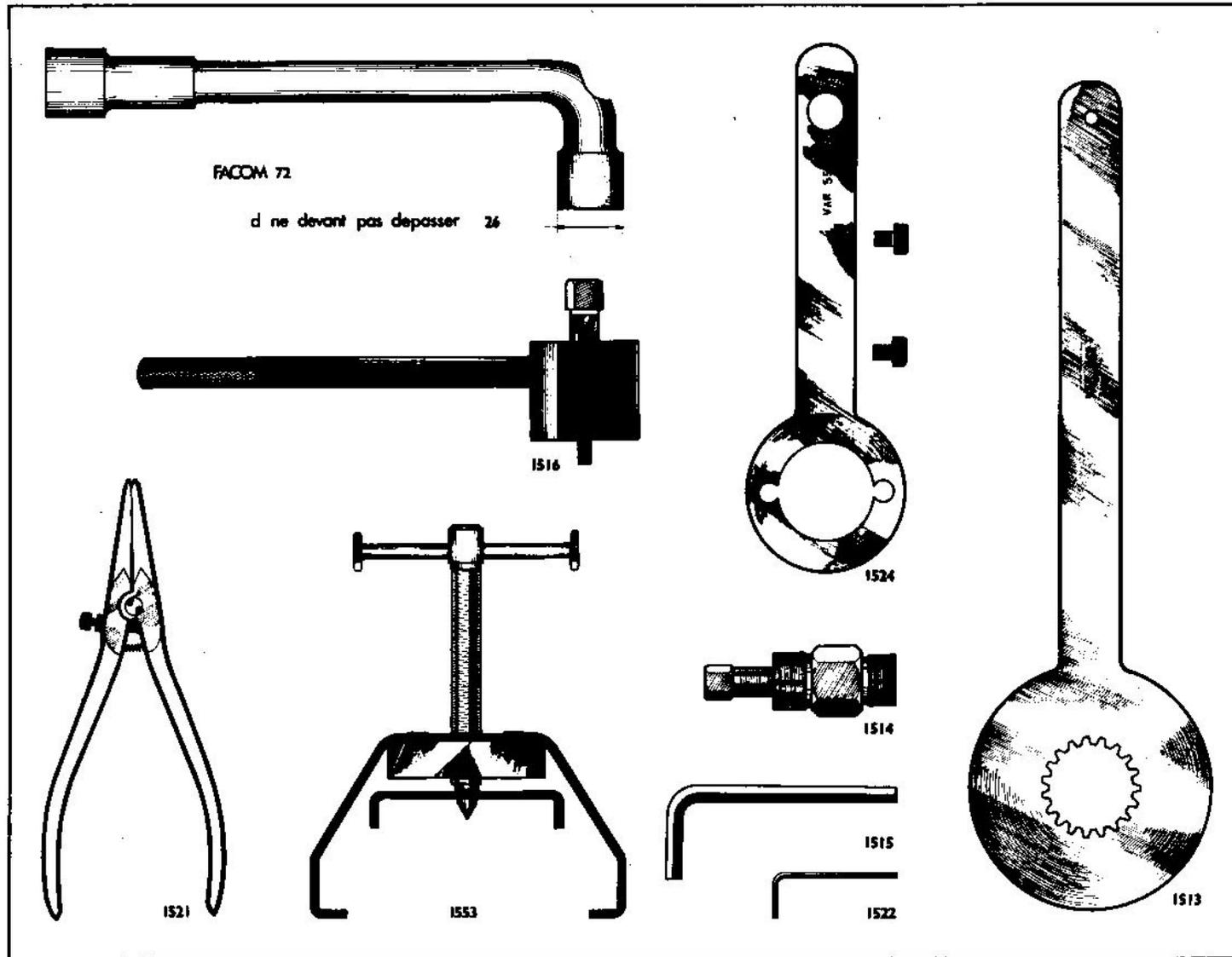
SCHÉMAS ÉLECTRIQUES

Schéma électrique 125 S	29
Schéma électrique 125 L	30
Schéma électrique 125 L	31
Incidents de fonctionnement	33 et la suite

BATTERIE

Recommandations relatives à la batterie Bosch	38
Recommandations relatives à la batterie Yuasa	39
Notes importantes	40

OUTILLAGE SPÉCIFIQUE A 125



Les outillages communs à la Mobylette et au Cady ne sont volontairement pas représentés

RÉCAPITULATIF DES OUTILLAGES DE RÉPARATION

5

DÉSIGNATION	Outillage fourni par M.B N° P.D.	FONCTION
Extracteur de 22/100	1514	Pour moyeu volant magnétique
Clé de 4 pour vis 6 pans creux	1409	Pour volant magnétique (déjà nécessaire en CADY)
Clé de 5 pour vis 6 pans creux	1408	Pour réglage direction (déjà nécessaire en CADY)
Clé de 6 pour vis 6 pans creux	1515	Serrage de broche sur fourche Cériani
Outillage de maintien moyeu embrayage	1513	Indispensable pour le maintien du moyeu d'embrayage
Pince droite ouvrante pour circlips	1521	Démontage du circlips maintien d'embrayage
Pince à bec long	1537	Pour jonc d'axe de piston
Outillage de maintien de sélecteur	1426	Pour maintenir le sélecteur pendant ses montage-démontage et essais (déjà nécessaire en D 52 - D 75)
Ressort de maintien des billes	1424	Pour maintenir les billes avant emmanchement roulement de pignon de chaîne (déjà nécessaire en D 52 - D 75)
Support moteur	1519	A berceau spécial 125
Extracteur de pignon de transmission	1516	
Clé à tube de 19	1690	Pour embrayage et prise de compte-tours
		NOTA. - Il est impératif que cette clé n'ait pas un diamètre extérieur supérieur à 26 mm (voir croquis page précédente)
Extracteur d'embrayage	1553	
Clé à tube de 17	1688	Vis de butée de kick
Clé à tube de 11	1684	Vis de fixation sélecteur et clavette de kick
Clé à tube de 10	1533	Pour écrou culasse
Clé à tube de 9	1683	Carburateurs
Clé plate de 10/12	1699	Pour pipe de carburateur
Clé plate de 12/14	1540	Pour boîte de vitesses
Chasse axe de piston (avec embout)	17635	Démontage de l'axe de piston
Clé carrée	16733	Ecrou de volant magnétique (nécessaire sur Mobylette tous types)
Jauge de calage	1470	(déjà utilisé en Mobylette)
Tournevis		
Monte axe de piston	1349	(déjà utilisé en Mobylette)
Clé de 2 pour vis 6 pans creux	1522	Pour bouton commutateur
Clé de 42 mixte	1763	Pour écrou d'échappement
Tournevis pour vis à tête cruciforme	1753	Pour garde boue AV
Clé de 30 mixte	1734	Pour tête de fourche Cériani et Télesco
Pince fermante à circlips	987	Pour fourche Cériani (déjà nécessaire en Mobylette) pour embrayage ou variateur
Outillage de démontage des roulements de moyeu 15 x 35 x 11	1520	
Clé immobilisation du rotor de volant	1524	Pour les 2 moyeux Griméca
Clé à pipe débouchée(6 pans de 10)	1804	
Clé dynamométrique a/embouts de 8 à 14	1776	
Clé plate de 5	1696	
Pince ouvrante à circlips	988	
Clé à pipe de 13	1686	Pour réglage embrayage

NOTA. - Nous rappelons qu'il est indispensable de posséder les appareils de contrôle volant électronique N° 1500/1501 ce dernier équipé d'un dispositif « atténuateur N° 1523 » s'intercalant sur le fil de mesure.

VOLANT MAGNÉTIQUE

OPÉRATIONS POUVANT S'EFFECTUER SUR LA MACHINE

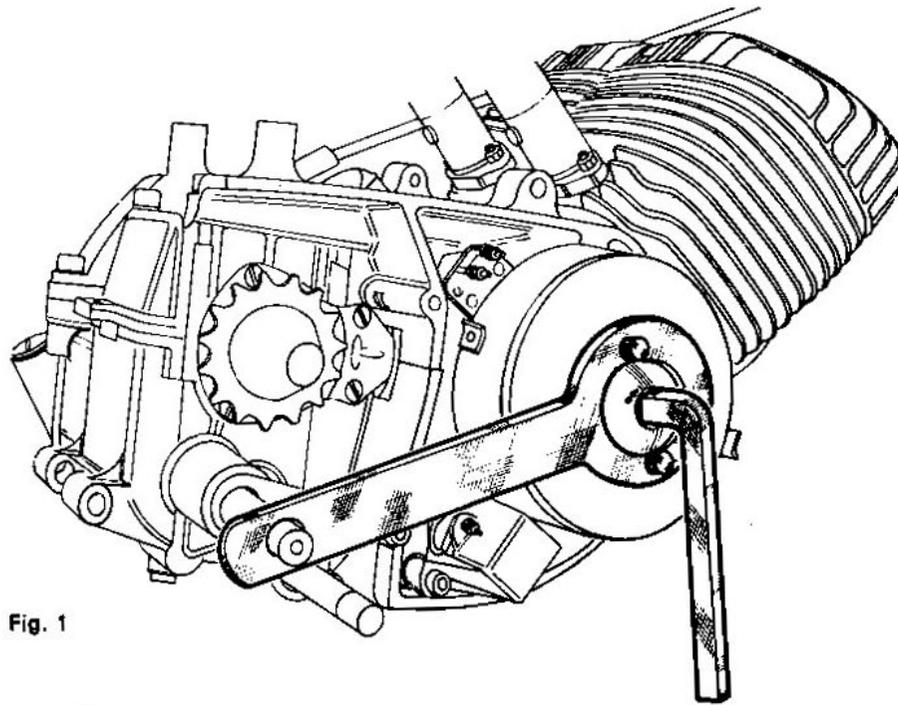


Fig. 1

2° DÉPOSE DU BLOC CAPTEUR

Déconnecter les 2 fils noirs reliés au capteur double (clé de 5 mm)
Débloquer et retirer la vis de fixation inférieure n° 13105 (clé de 5 mm 1408 pour vis à 6 pans creux).
Débloquer et dévisser légèrement les 2 vis de fixation supérieure n° 13105.
Sortir le capteur en le glissant vers le bas.

3° DÉPOSE DU PLATEAU DE VOLANT

Déconnecter les fils reliés à la plaque à bornes du plateau de volant (clé de 5 mm plate).
Débloquer et retirer les 3 vis de fixation du plateau de volant (clé de 4 mm 1409).
Déposer le plateau de volant.

Liste des outils spéciaux nécessaires pour dépose des diverses pièces de volant

Clé de 5 (pr vis 6 pans creux)	1408	Clé pour écrou de volants ..	16733
Clé de 4 (pr vis 6 pans creux)	1409	Clé de 11 à pipe	1684
Extracteur 22/100	1514	Clé plate de 5	1696
Clé de maintien rotor	1524		

Temps moyen nécessaire pour cette opération 0 h 75

1° DÉPOSE DU ROTOR

Retirer le repose pieds conducteur fixé par 4 boulons (clé à pipe de 11)
Après avoir déposé la clavette de pédale de mise en marche et la pédale de sélecteur, dévisser les 3 vis 6 pans creux de 5 mm (clé 1408) qui maintiennent le couvercle de carter droit.
Déposer ce couvercle en tirant vers soi.

N.B. - Il est important de ne jamais débloquer les vis 13332 de maintien du rotor sur son moyeu.

Mettre en place sur l'ensemble rotor la clé de maintien 1524 suivant figure en engageant les 2 vis fournies dans les trous taraudés de la rondelle 13328.

Engager le trou du manche de clé dans l'axe de kick.

Débloquer l'écrou de volant 17429 (filetage à gauche) clé 16733, au besoin, utiliser une rallonge tubulaire pour la clé carrée.

Après déblocage de l'écrou 17429, il est nécessaire d'enlever l'outil 1524 pour dégager cet écrou.

Visser dans le moyeu du rotor l'extracteur de 22/100 n° 1514 (fig. 2).
Le corps d'extracteur doit être maintenu à l'aide d'une clé plate de 27 mm.

Sortir l'ensemble du rotor muni de son moyeu et de sa rondelle de maintien.

Le rotor enlevé on a accès à tous les composants du volant qui se démontent alors sans difficultés.

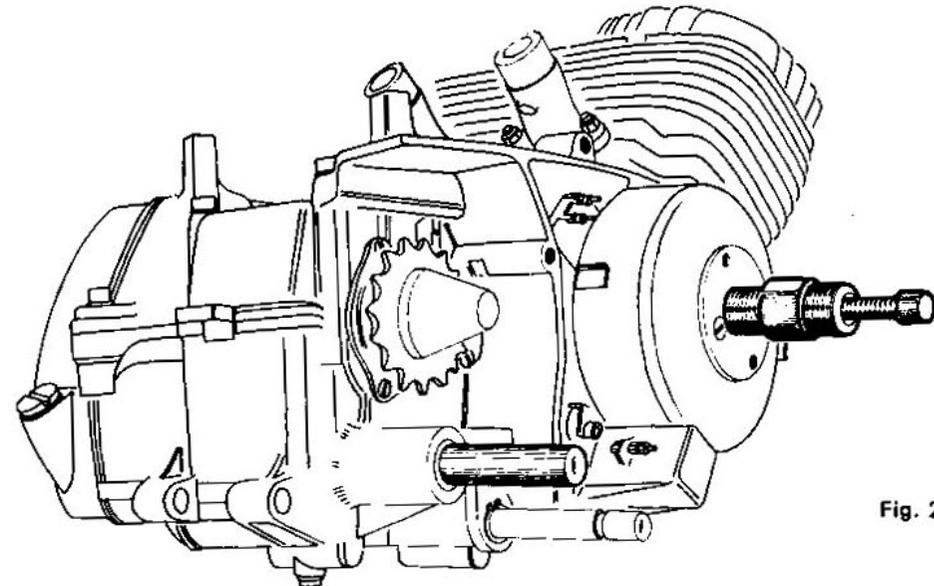


Fig. 2

Pour toutes les opérations de contrôle des différents éléments de volant, consultez notre manuel électronique 125 en votre possession.

VOLANT MAGNÉTIQUE

7

VOIR INFORMATION 10080 CONCERNANT LE MONTAGE DES INDUITS
DES 2300 PREMIÈRES MACHINES

REMONTAGE DU VOLANT ÉLECTRONIQUE, CALAGE

1° REPOSE DU STATOR

Remonter le plateau de volant sur le carter moteur et vérifier le centrage des induits. Rebrancher les 2 fils bleus sur la borne gauche du plateau de volant (voir schéma électrique pages 29 et la suite).

Rebrancher les 2 fils (bleu et noir) sur la borne droite du plateau de volant (voir schémas pages 29 et 30) borne éclairage.

Le branchement du plateau de volant étant très légèrement différent en 125 S et 125 L, (consulter les schémas correspondants pages 29 et 30).

2° REPOSE DU BLOC CAPTEUR

Remonter le bloc capteur sur le carter moteur sans bloquer les vis de façon à pouvoir régler l'entrefer lors de la repose du Rotor (Entrefer 1 à 2/10).

Rebrancher les 2 fils noirs sur le bloc capteur (le fil repéré par une torsade bleue correspond au cylindre droit, voir schémas pages 29 et 30).

3° CALAGE DE L'AVANCE 125 S, (pour 125 L voir page suivante)

Il est recommandé de régler l'avance sur le cylindre droit de la machine (utiliser la jauge 1470, fig. 4). (Voir page suivante pour modification de la jauge 1470, dans le cas d'une culasse à filetage long).

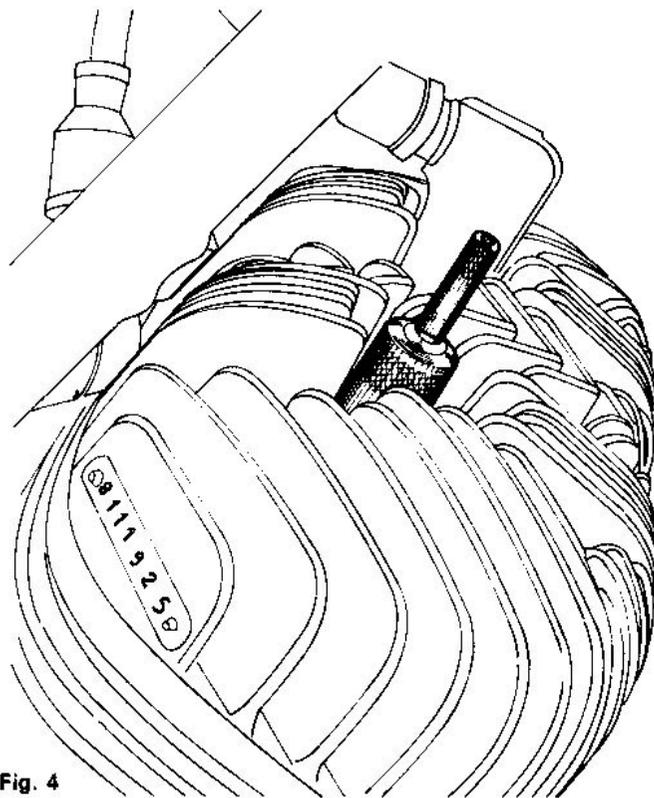


Fig. 4

Le calage de l'avance est seulement nécessaire en cas de dépose de l'ensemble du rotor avec son moyeu et sa rondelle.

Faire tourner le moteur à l'aide du rotor et le mettre en position d'avance correcte sur le cylindre droit (1,5 mm).

Enlever le rotor (sans faire tourner le moteur) et le mettre en position d'allumage du cylindre droit. (Capteur et picot les plus près de l'opérateur coïncidant comme indiqué au dessin ci-contre).

Bloquer l'ensemble rotor sur le cône vilebrequin (clé 1524).

Après blocage, vérifier si l'avance est correcte sur le cylindre de gauche, les repères étant alignés l'avance est de : 1,5.

Au moment du remontage des vis de carter volant, observez l'ordre de serrage indiqué page 25.

Les outils nécessaires sont identiques à ceux de la dépose.

Temps moyen nécessaire pour cette opération 1 h 25

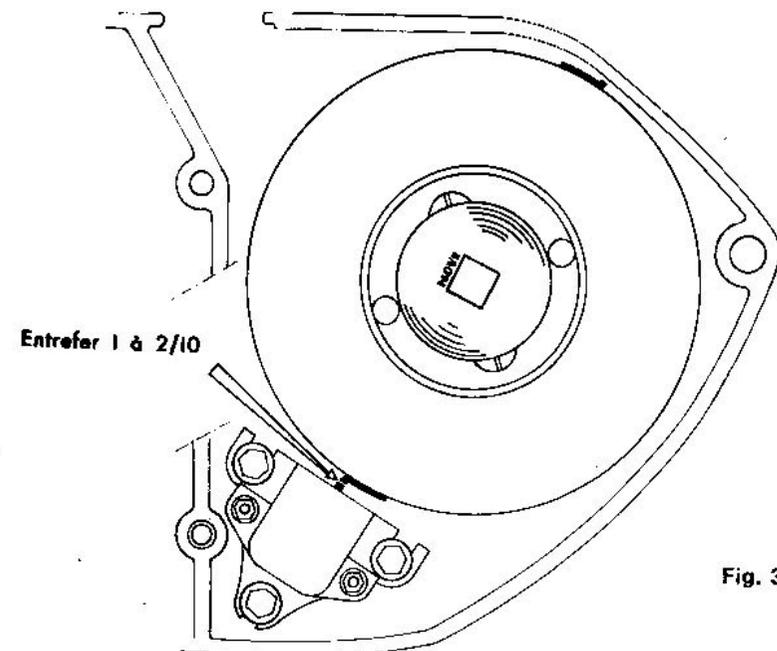


Fig. 3

VOLANT MAGNÉTIQUE

CALAGE DE L'AVANCE (suite)

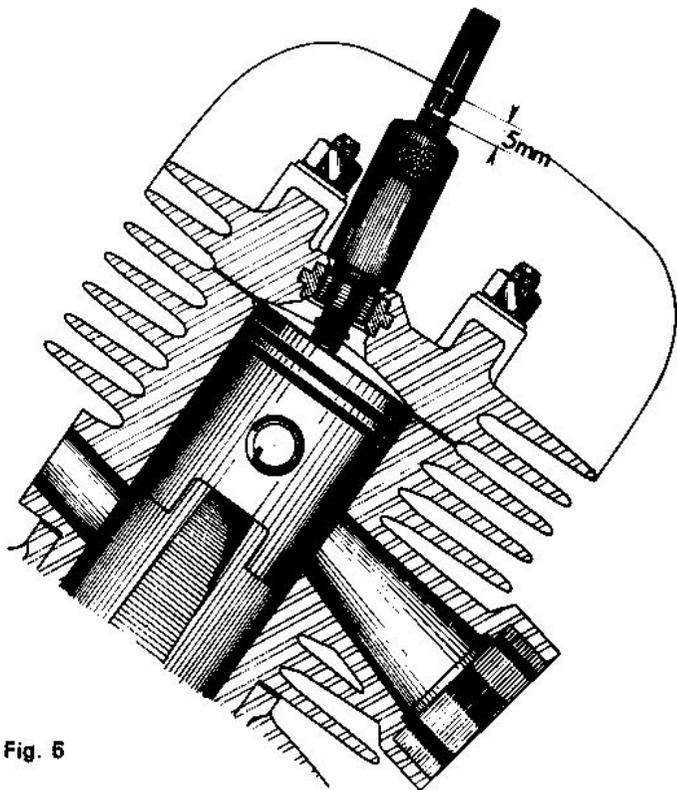


Fig. 5

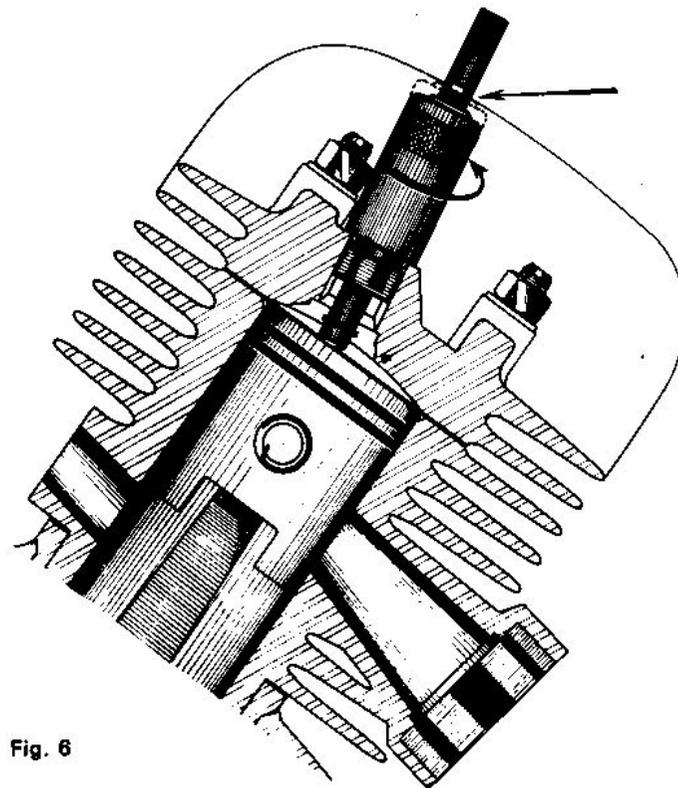


Fig. 6

A partir du 20 avril 1971, les machines 125 L possèdent des culasses pour bougie à culot long.

En conséquence notre jauge de calage 1470 a été modifiée pour convenir aux deux modèles de culasse.

Dans le cas de calage d'une machine possédant des culasses pour bougie à culot long, utiliser le repère situé $5 \frac{m}{m}$ plus haut que la base des anciens repères (voir figure) et opérer comme indiqué page précédente.

BOUGIES

Les bougies à utiliser sont exclusivement les suivantes :

Culot court
 CHAMPION L. 78
 BOSCH W. 260 T 1

Culot long
 BOSCH W. 260 T 2

écartement $4/10 \frac{m}{m}$.

Nous insistons sur le fait que ce moteur a été réglé avec ces types de bougies qui doivent être montées à l'exclusion de toutes autres sous peine de destruction rapide des pistons et perte de la garantie.

Il est indispensable que les bougies soient bien de la même marque et du même coefficient thermique sur chacun des cylindres. De même, une bougie à culot court ne peut en remplacer une à culot long et, réciproquement.

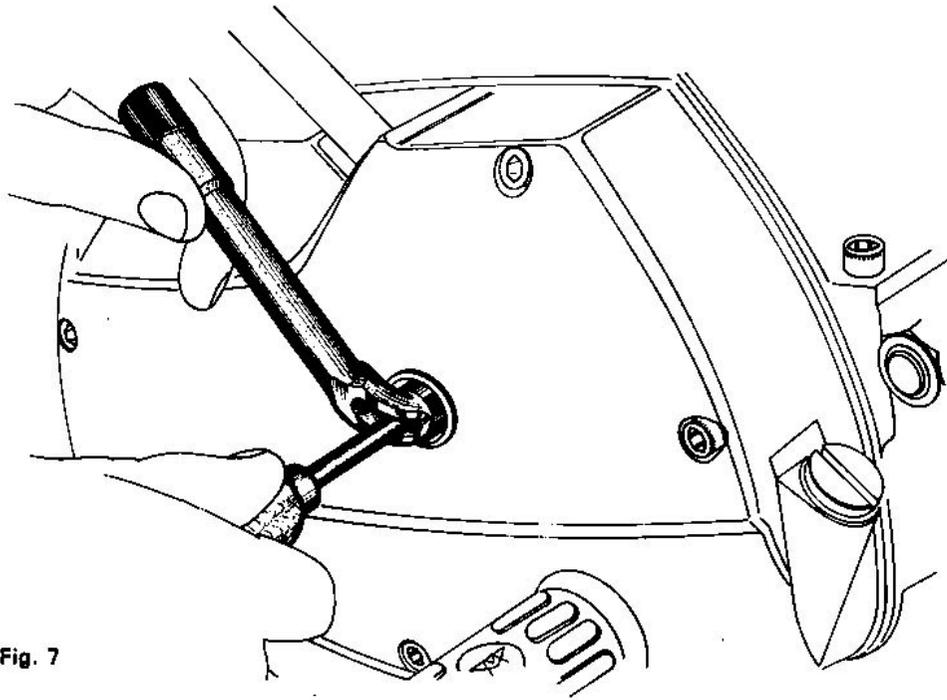


Fig. 7

1° Réglage

Dévisser le bouchon de réglage situé sur le carter gauche.

Dévisser complètement le barillet de réglage situé au guidon de manière à donner le jeu maximum à la commande.

Débloquer le contre-écrou du doigt de réglage de butée en maintenant celui-ci avec un tournevis, fig. 7.

Amener en contact en vissant, le doigt de réglage et revenir en arrière de 1/8ème de tour et non de 1/4 comme indiqué dans la notice d'entretien.

Bloquer ensuite le contre-écrou comme indiqué fig. 7.

Ensuite effectuer le réglage au guidon à l'aide du barillet fendu 1182 représenté fig. 8 (ou du barillet plastique sur nouveau modèle).

Laisser au câble une garde d'environ 1,5 mm.

En dernier lieu, selon le montage, orienter le barillet acier fendu 1182 de manière à ce que le câble ne puisse venir coincer dans la fente (fente vers l'avant de la machine), fig. 8. Dans le cas de barillet nylon aucune précaution particulière.

Cette recommandation est également valable lorsque l'on remplace la commande d'embrayage comme indiqué ci-dessus.

Ne pas oublier que le mauvais réglage de l'embrayage peut provoquer son glissement et affecter le fonctionnement de la boîte de vitesses.

2° Changement du câble d'embrayage

Détendre complètement au guidon la commande d'embrayage (écrou et contre-écrou moletés). Retirer l'embout de gaine de son logement puis retirer également de son logement le plomb de départ du câble.

Du côté carter, enlever le capuchon de protection et le repousser vers l'avant; dévisser le guide de la commande et dévisser le carré de 4 d'embout de câble.

Au remontage, engager l'embout de câble dans la chape du levier intérieur de commande d'embrayage, chape située dans le carter, en utilisant le téton de guidage de l'embout de câble. Visser l'embout de câble et le guide de la gaine. Remettre en place le capuchon de protection.

Au remontage, ne pas oublier de refaire la garde du câble qui doit être d'environ 1,5 mm.

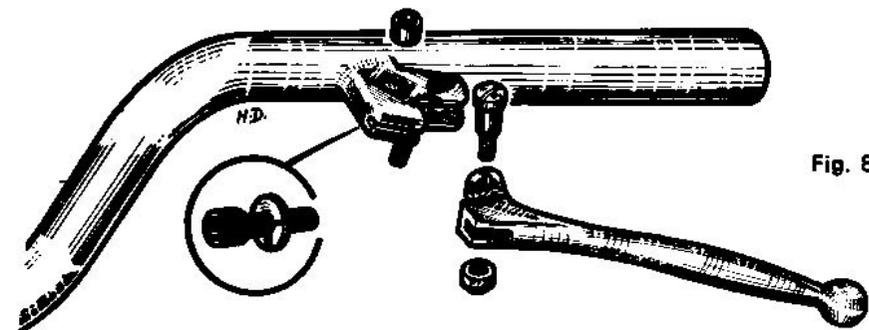


Fig. 8

Liste des outils nécessaires pour cette opération

Clé à pipe débouchée 6 pans de 10	1804
Tournevis	
Clé plate de 9	1530
Clé plate de 4	1696

EMBRAYAGE

OPÉRATIONS POUVANT S'EFFECTUER SUR LA MACHINE

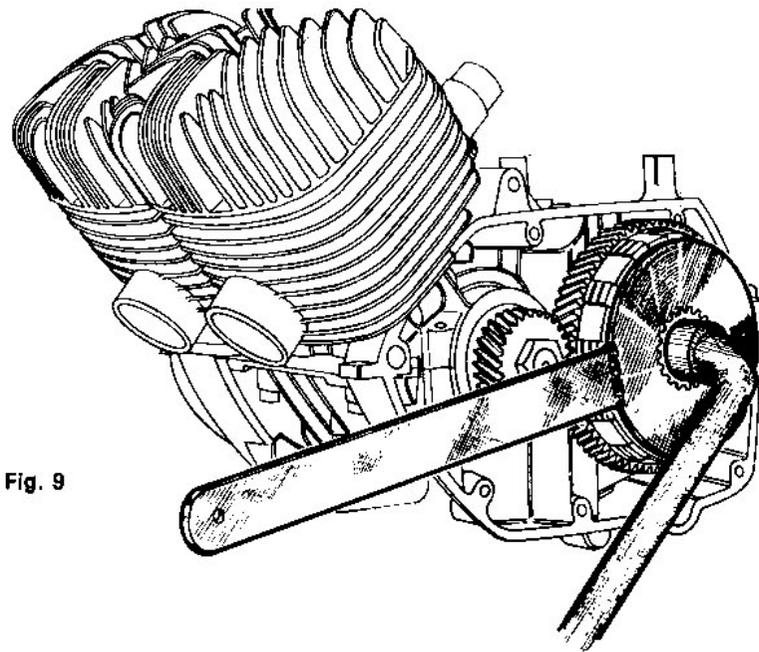


Fig. 9

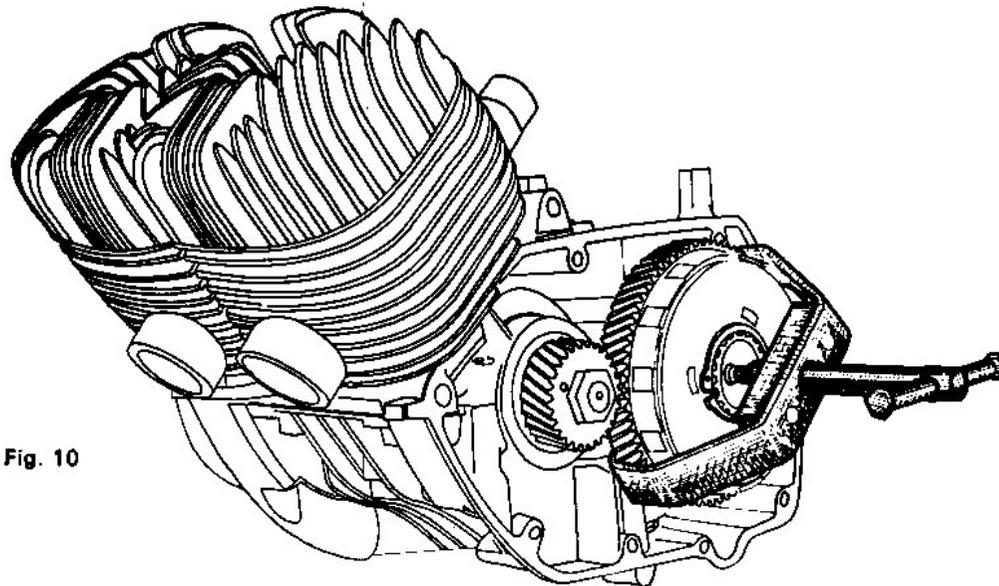


Fig. 10

Liste des outils spéciaux nécessaires pour dépose et démontage de l'embrayage

Clé à tube de 11 mm	1684	Clé à pipe de 19	1690
Clé de 5 (4 vis à 6 pans creux) ..	1408	Extracteur embrayage	1553
Clé immobilisation embrayage ..	1513	Pince à circlips	1521

Vidanger la boîte de vitesses.

1° DÉPOSE DU CARTER D'EMBRAYAGE

Démonter le repose-pieds conducteur (clé de 11 mm).

Débloquer et retirer les 8 vis de fixation carter (clé de 5 mm 1408 pour vis à 6 pans creux).

Déposer le carter sans démonter la commande d'embrayage.

2° DÉPOSE DE L'EMBRAYAGE COMPLET

Sortir la butée d'embrayage en tirant sur celle-ci.

Utiliser la clé de maintien n° 1513 pour immobiliser l'embrayage (comme indiqué fig. 9), dévisser et retirer l'écrou (filetage à droite, clé à pipe 19 mm).

Utiliser l'outil d'extraction n° 1553 pour sortir l'ensemble de l'embrayage muni de son moyeu (fig. 10).

3° DÉMONTAGE DE L'EMBRAYAGE

L'embrayage peut être démonté soit à l'étau, soit sur la machine.

Utiliser ce même outil n° 1553 pour compresser l'ensemble des disques.

Extraire le circlips avec la pince n° 1521. Notre fig. 11 représente une phase du démontage de l'embrayage sur la machine.

Décompresser l'outil, sortir les disques acier et les disques FERODO.

Enlever les 4 ressorts de friction 13058, le ressort diaphragme 13052, la rondelle d'appui 13051, le moyeu 13462, la roue d'embrayage 13047 et sa rondelle d'appui 13048.

Temps moyen nécessaire pour cette opération 0 h 75

EMBRAYAGE

11

REMONTAGE DE L'EMBRAYAGE ET REPOSE SUR LA MACHINE

Remonter la rondelle d'appui 13048 et la roue d'embrayage 13047 sur l'arbre primaire.

Remonter le moyeu d'embrayage 13462, la rondelle d'appui du ressort diaphragme 13051 et le ressort diaphragme 13052.

Engager le premier disque récepteur intérieur et placer les ressorts de friction 13058 de façon à ce qu'ils soient diamétralement opposés et la bavure de découpe orientée côté férodo. Utiliser à cet effet des petits morceaux de bois comme indiqué fig. 12 et 13.

Remonter l'ensemble des disques férodo et acier comme indiqué page 5 de notre catalogue pièces détachées.

S'assurer que les lumières des disques acier correspondent de façon à pouvoir engager les pieds de butée.

Compresser l'ensemble des disques à l'aide de l'outil n° 1553 de manière à ce que la gorge du circlips soit dégagée, remonter le circlips et enfoncer les 4 ressorts de friction (tournevis).

Engager la butée d'embrayage et remonter le carter embrayage en ayant préalablement passé une couche de SCOTCH SEAL 3 M. sur le plan de joint.

Au moment du blocage des vis de carter d'embrayage, observez l'ordre de serrage indiqué page 25.

Outils identiques à l'opération Dépose et Démontage

Temps nécessaire moyen pour cette opération 1 h 25

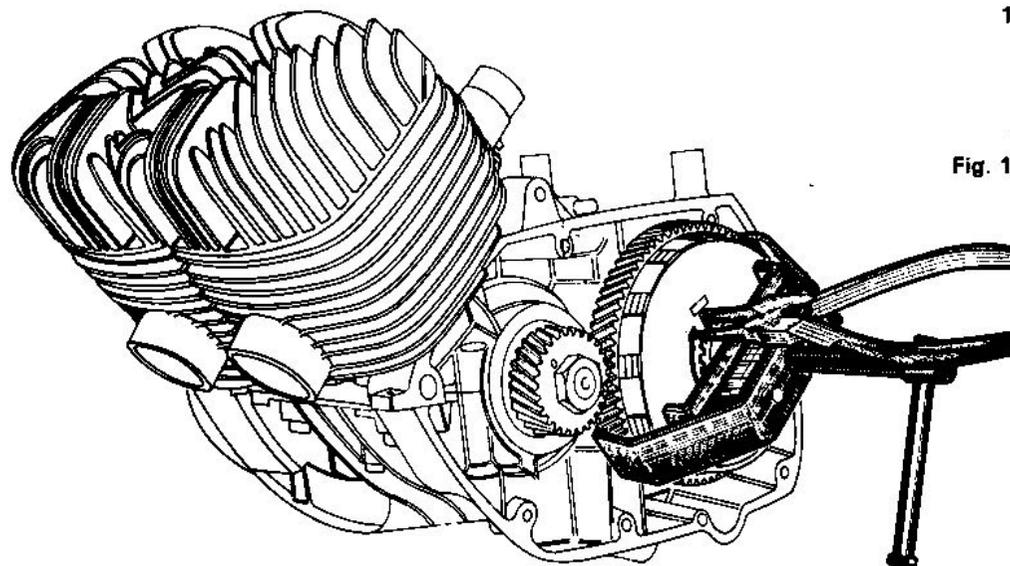


Fig. 11

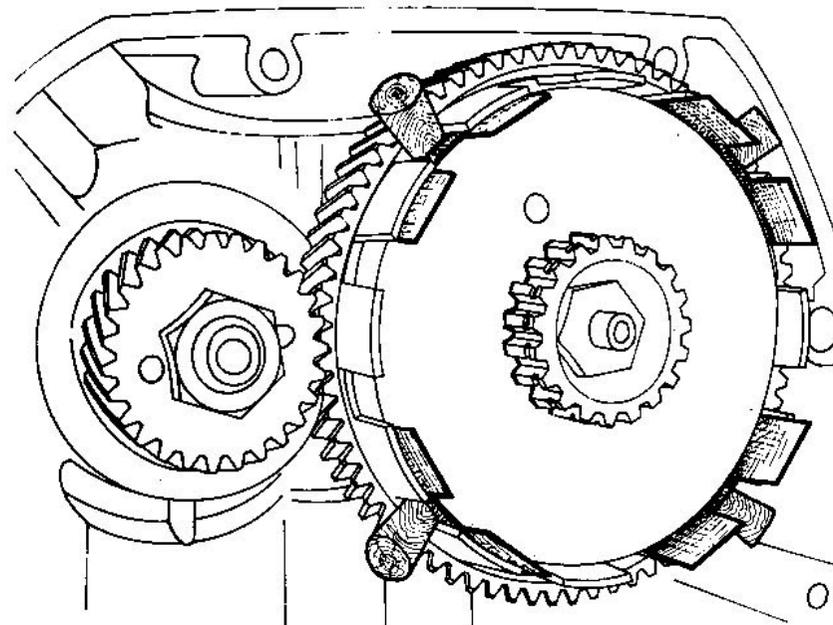


Fig. 12

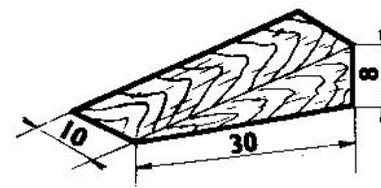


Fig. 13

SÉLECTEUR

DÉPOSE DU SÉLECTEUR

CETTE OPÉRATION PEUT S'EFFECTUER SUR LA MACHINE A CONDITION D'AVOIR DÉPOSÉ PRÉALABLEMENT L'EMBRAYAGE COMPLET (voir page précédente)

Déposer l'embrayage complet (voir dépose embrayage page 10) pour avoir accès au sélecteur.

Rabattre les freins de vis n° 18713.

Débloquer et retirer les vis de fixation sélecteur n° 13114 (clé à pipe de 11 mm).

Dégager le sélecteur en le faisant pivoter pour libérer la fourchette de son roulement. En vue de faciliter cette dernière manœuvre, il est conseillé de se placer sur le 4° ou 5° rapport.

Temps moyen nécessaire pour cette opération 1 h

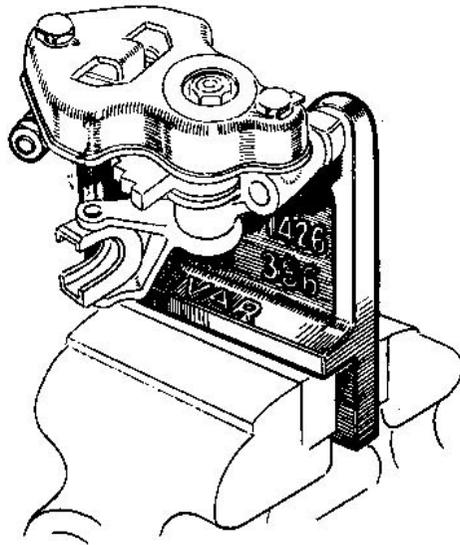


Fig. 14

DÉMONTAGE DU SÉLECTEUR

Fixer le sélecteur sur l'outil n° 1426 (fig. 14).

Rabattre les freins 18737 et 18711, débloquer et retirer les 2 vis 18712 (clé à pipe de 10 mm).

Retirer le boltier 18709 et le ressort 18710.

Enlever l'anneau truarc 18708 (pince ouvrante 988).

Démonter la plaque porte cliquet 18702 et son cliquet 18703.

Débloquer et retirer l'écrou 14147 de fourchette (clé à pipe de 13 mm).

Retirer la rondelle 18738, la fourchette complète 13111 et la roue à rochet 18701 (fig. 15).

Liste des outils nécessaires pour cette opération

Clé à pipe de 11 mm	1684	Pince ouvrante	988
Outil de maintien sélecteur ...	1426	Clé à pipe de 13 mm.....	1686
Clé à pipe de 10 mm.....	1533		

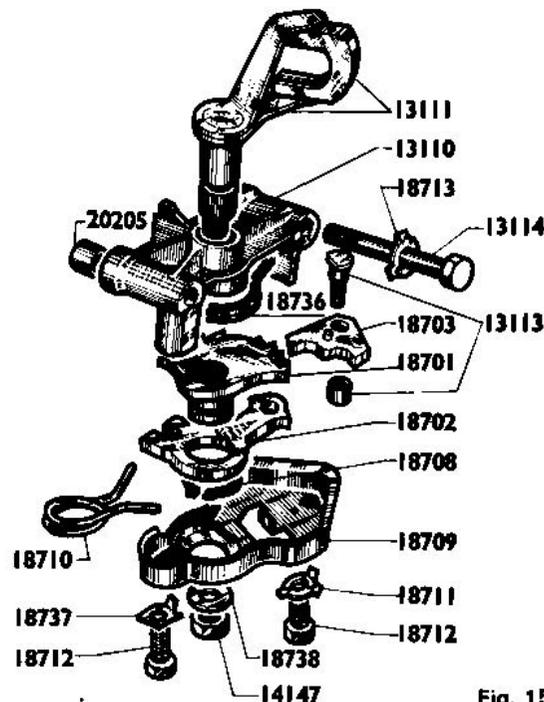


Fig. 15

Temps moyen nécessaire pour cette opération 0 h 25

REMONTAGE

Poser le ressort de cliquet 18736 (voir figure n° 15).

Positionner la fourchette 13111 et la roue à rochet 18701. **ATTENTION** : la position de la roue à rochet et de la fourchette doit correspondre à la fig. 16 lors de l'assemblage des deux pièces.

Bloquer l'écrou 14147 sans oublier la rondelle 18738 (clé à pipe de 13 mm).

Mettre en place la plaque porte cliquet 18702 équipée de son cliquet avec ergot 18703 (l'ergot du cliquet doit s'adapter entre les extrémités du ressort 18736).

Poser l'anneau truarc 18708 (pince ouvrante 988).

Fixer le boîtier 18709 et le ressort de rappel 18710 sur le support 13110 en utilisant les 2 freins 18737 et 18711 ainsi que les 2 vis n° 18712 (clé à pipe de 10 mm).

S'assurer que les extrémités du ressort 18710 soient positionnées de chaque côté de l'embout axe de cliquet n° 13113.

Vérifier l'équilibrage de la boîte en enclenchant une vitesse. Monter et descendre cette vitesse ; l'effort porté sur le roulement doit être nul. Dans le cas contraire, régler en agissant sur la vis de réglage 13463 (voir page 7 catalogue Pièces Détachées) ; pour cela redéposer le sélecteur.

5 sur nouveau.

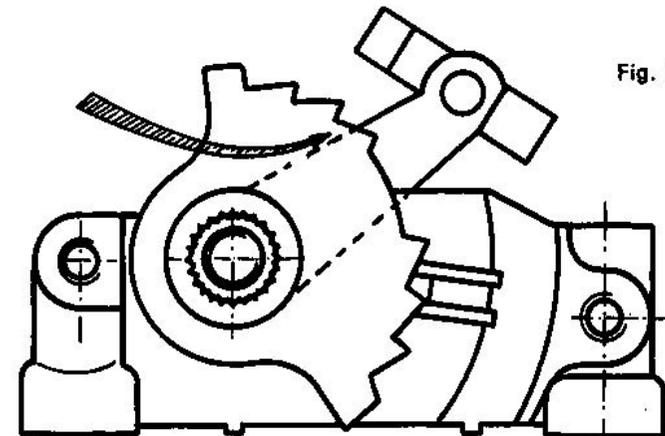


Fig. 16

Sélecteur vu de dessus, montrant la position relative de la fourchette et de la roue à rochets.

Outillage nécessaire identique à celui de l'opération Dépose et Démontage

Temps moyen nécessaire pour cette opération 1 h 25

DÉMONTAGE CULASSES - CYLINDRES - PISTONS

CETTE OPÉRATION PEUT ÊTRE EFFECTUÉE SUR LA MACHINE

Déposer le silencieux d'admission (4 vis - clé à pipe de 10 mm) (fig. 17).

Desserrer les colliers (clé à pipe de 9 mm) et déposer l'ensemble des carburateurs.

Démonter les pipes d'admission (clé à pipe de 10 mm).

Démonter les culasses (clé à pipe de 10 mm).

Sortir les cylindres en les dégageant des goujons.

Enlever les segments.

Enlever les freins d'axe de piston.

Chasser les axes de pistons (chasse axe n° 17635).

Enlever les pistons et les cages à aiguilles de pied de bielle.

Dans le cas de remplacement d'un goujon de cylindre il est impératif de fixer celui-ci à l'OMNIFIT suivant les indications de notre note d'information 10056.

Au moment du démontage des pistons et segments il est nécessaire de repérer ceux-ci de façon à ce qu'ils soient remis à la place initiale qu'ils occupaient avant le démontage.

Dans le cas de remplacement d'un piston, veuillez vous reporter pour identifier celui-ci au tableau figurant page 4 de notre catalogue Pièces Détachées.

Liste des outils nécessaires pour cette opération

Clé à pipe de 13 mm ..	1686	Chasse axe	17635
Clé à pipe de 9 mm ..	1683	Pose axe	1349
Clé à pipe de 10 mm ..	1533		

Temps moyen nécessaire pour cette opération 1 h

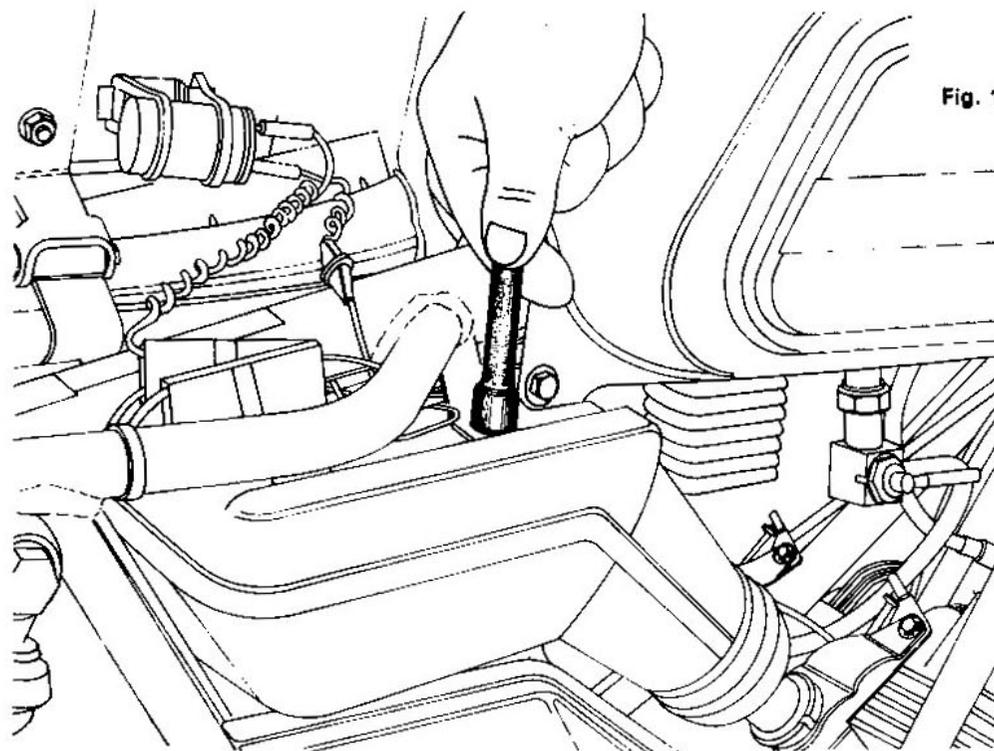


Fig. 17

REMONTAGE PISTONS - CYLINDRES - CULASSES

CETTE OPÉRATION PEUT ÊTRE EFFECTUÉE SUR LA MACHINE

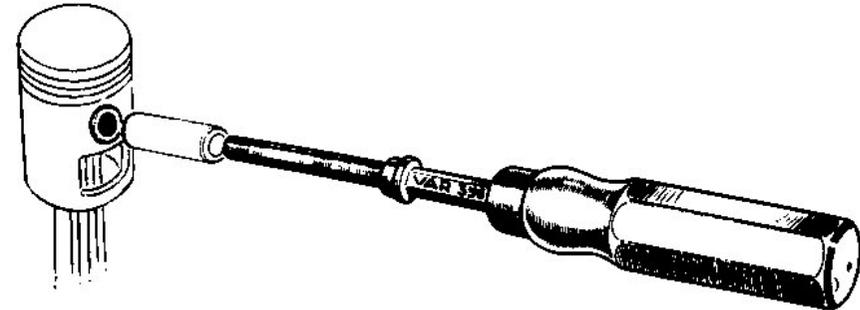
Remonter les pistons en les chauffant et en utilisant le pose axe n° 1349. (Voir dessin fig. 18).

Montage pistons (ergotage orienté vers l'échappement) à la place initiale qu'ils occupaient avant démontage.

Remonter les cylindres sur les pistons encore chauds pour éviter la déformation à l'air libre.

Remonter les segments, les freins d'axes, les joints d'embase des cylindres et les cylindres.

Remonter les joints des culasses, les culasses, les rondelles de contact et les écrous et serrer ceux-ci dans l'ordre de la figure 19 à 1,2 mkg.



Monte axe de piston N° 1349

OUTILLAGE
Monte axe N° 1349

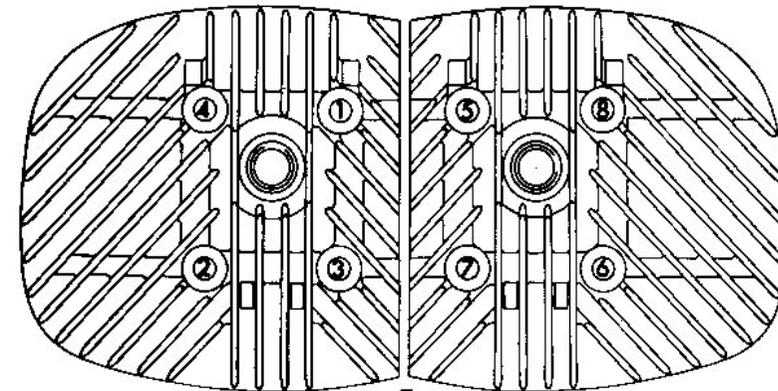
Fig. 18

Couple de serrage des écrous de culasse 1,2 mkg.

TOUS LES JOINTS DOIVENT ÊTRE MONTÉS A L'HUILE EXCEPTÉS LES JOINTS DE CULASSE.

Outillage nécessaire identique à l'opération Démontage page précédente

Temps moyen nécessaire pour cette opération 1 h 50



AVANT

Fig. 19

DÉPOSE ET REPOSE DU PIGNON SORTIE DE BOITE

OPÉRATION POUVANT S'EFFECTUER SUR LA MACHINE

DÉMONTAGE DU PIGNON SORTIE DE BOITE

Après avoir déposé le carter volant (comme indiqué page 6) :

Déposer la chaîne en faisant sauter l'attache rapide.

Enlever le capuchon cache poussière n° 13086 à l'aide d'un petit tournevis.

Extraire le circlips 17909 à l'aide de la pince ouvrante 988.

Sortir le pignon de chaîne 13085 au besoin à l'aide de l'extracteur n° 1498.

Avant de remonter un nouveau pignon de chaîne, il est nécessaire de s'assurer du bon état du joint 13018. Fig. 21.

Dans le cas où le joint est à remplacer, déposer le couvercle de roulement 13016 immobilisé par 4 vis fraisées 13017.

Remplacer le joint 13018 et remonter le couvercle de roulement en ayant préalablement passé une couche de mastic Scotch SEAL 3 M sur le plan de joint.

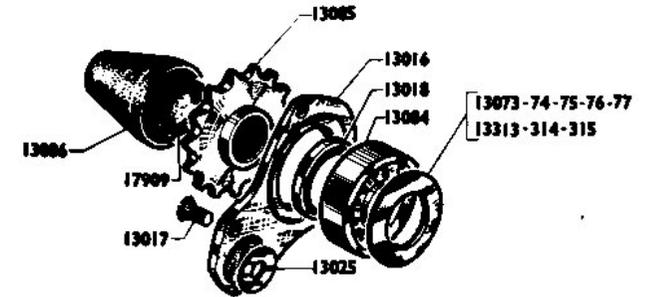
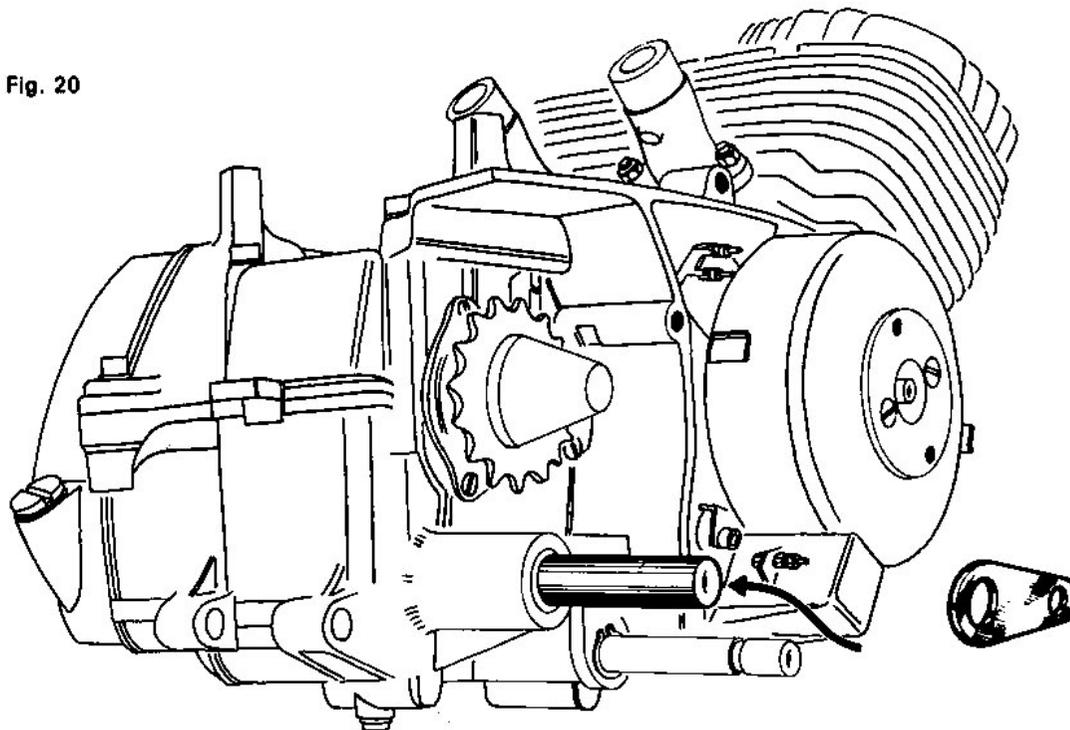


Fig. 21

DÉMONTAGE DE LA BUTÉE DE PÉDALE DE MISE EN MARCHÉ

Fig. 20



Après avoir déposé la clavette de pédale de mise en marche et la pédale de sélecteur, dévisser les trois vis 6 pans creux de 5 (clé 1408) qui maintiennent le couvercle de carter droit. Le couvercle muni de la pédale de mise en marche étant retiré, dévisser l'axe de butée de celle-ci (clé de 17).

IMPORTANT. - A ce stade du démontage, il est très important de ne pas tirer sur l'axe de la pédale de mise en marche, celui-ci n'étant plus maintenu. L'ensemble des pièces de lanceur risquerait alors de tomber dans la boîte de vitesses. Fig. 20.

Liste des outils nécessaires pour cette opération

Tournevis	
Pince ouvrante	988
Extracteur.....	1498
Clé de 5 pour vis 6 pans creux	1408
Clé à pipe de 17.....	1688

Temps moyen nécessaire pour cette opération 0 h 50

REPLACEMENT DU JOINT D'ARBRE DE COMMANDE SÉLECTEUR

OPÉRATION POUVANT S'EFFECTUER SUR LA MACHINE

Dans le cas d'une fuite d'huile à l'arbre de commande de sélecteur, il est nécessaire de remplacer le joint 18635 de $12 \times 19 \times 3$. Fig. 23.

On peut effectuer cette opération sans « ouvrir » les carters principaux.

Après avoir déposé le carter volant (comme indiqué page 6) :

Dégager le circlips 18679 (pince ouvrente 988).

Enlever la rondelle 13109.

Engager un outil comme indiqué fig. 22 pour enlever le joint défectueux en le détruisant (prendre soin de ne pas détériorer le carter).

Engager le nouveau joint sur l'arbre de commande en ayant préalablement entouré celui-ci d'un ruban adhésif Scotch pour que les lèvres du joint ne se coupent pas au contact des gorges.

Dans le cas où le joint ne serait pas suffisamment « serré » dans le carter, nous conseillons de l'immobiliser à l'OMNIFIT. (Voir note 10056). Il sera nécessaire de vidanger et de coucher la machine.

Fig. 22

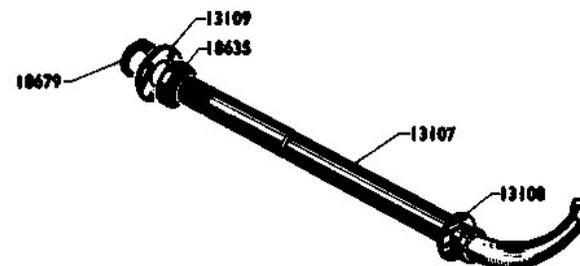
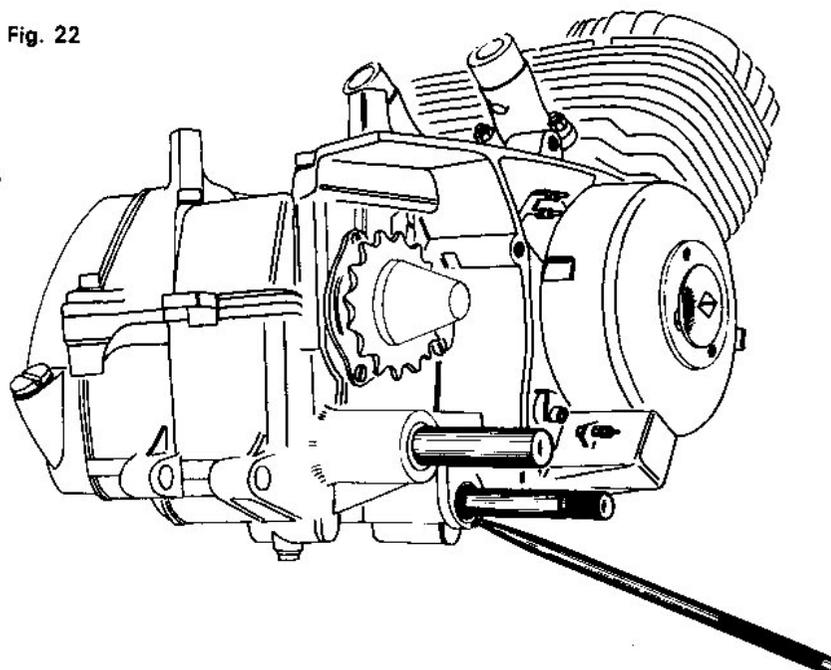


Fig. 23

Liste des outils nécessaires pour cette opération

Clé à pipe de 11 mm	1684	Pince ouvrente	988
Outil de maintien sélecteur	1426	Clé à pipe de 13 mm	1686
Clé à pipe de 10 mm	1533	Clé à pipe de 19 mm	1690

Temps moyen nécessaire pour cette opération 0 h 50

DÉPOSE DU MOTEUR

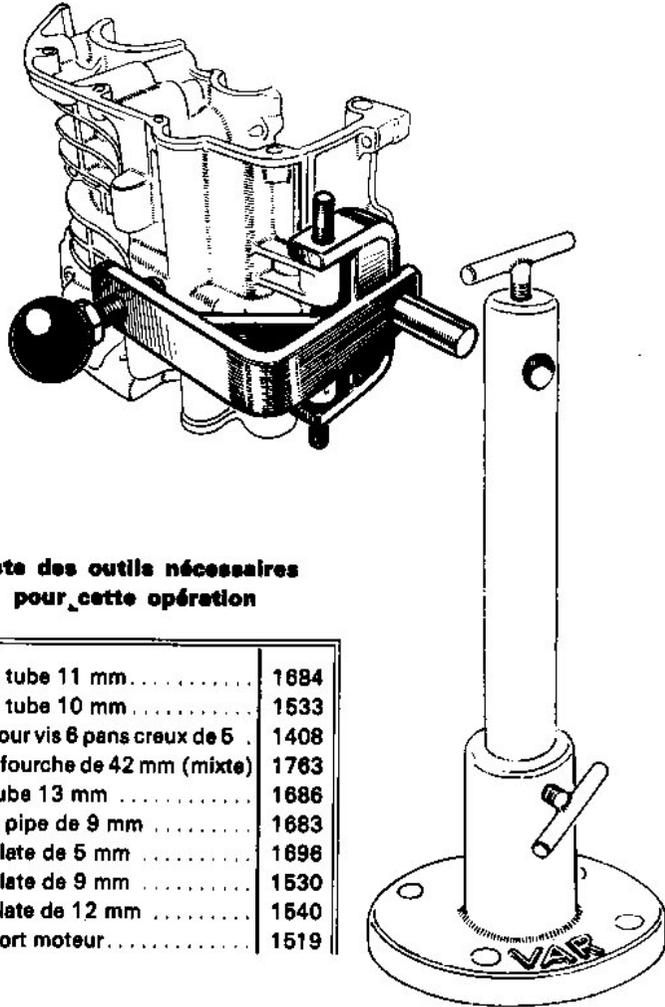


Fig. 24

Liste des outils nécessaires pour cette opération

Clé à tube 11 mm	1684
Clé à tube 10 mm	1533
Clé pour vis 6 pans creux de 5	1408
Clé à fourche de 42 mm (mixte)	1763
Clé tube 13 mm	1686
Clé à pipe de 9 mm	1683
Clé plate de 5 mm	1696
Clé plate de 9 mm	1530
Clé plate de 12 mm	1540
Support moteur	1519

Démonter le repose-pieds conducteur (4 boulons clé de 11 mm).
 Déposer la pédale de sélecteur (clé de 10 mm).
 Extraire la clavette de la pédale de mise en marche (clé de 10 mm).
 Débloquer et retirer les 3 vis de fixation carter volant (clé de 5 mm pour vis à 6 pans creux 1408).
 Déposer le carter côté volant en tirant vers soi.
 Déconnecter les fils reliés au capteur double.
 Déconnecter les fils reliés à la plaque à bornes du plateau de volant.
 (Pour détail voir page 6).

Vidanger la boîte de vitesses.
 Débloquer et dévisser les écrous de cintre échappement (clé à fourche 42 mm).
 Desserrer les colliers de pot (clé de 13 mm).
 Sortir les cintres en tournant et en tirant.
 Déposer le silencieux d'admission (4 vis - clé à pipe de 10 mm).
 Déposer l'ensemble des carburateurs (clé à pipe de 9 mm).
 Débrancher la commande de compte-tours.
 Débrancher la commande de débrayage (clés plates de 5 et 9 mm).
 Déposer la chaîne en faisant sauter l'attache rapide.
 Débrancher les antiparasites.
 Débloquer et retirer les 2 vis de fixation moteur (fixation supérieure arrière clé de 13 mm).
 Débloquer et retirer le bouchon de fixation arrière moteur (partie inférieure du cadre) (clés de 12 et 13 mm).
 En dernier lieu, débloquer et retirer les 2 vis de fixation supérieure avant.
 Séparer et déposer le moteur de la partie cycle.
 Dans le cas de travaux à effectuer sur le moteur déposé, nous conseillons d'utiliser le support moteur 1519, fig. 24.
 Ce dispositif permet d'immobiliser le bloc moteur dans toutes les positions possibles.

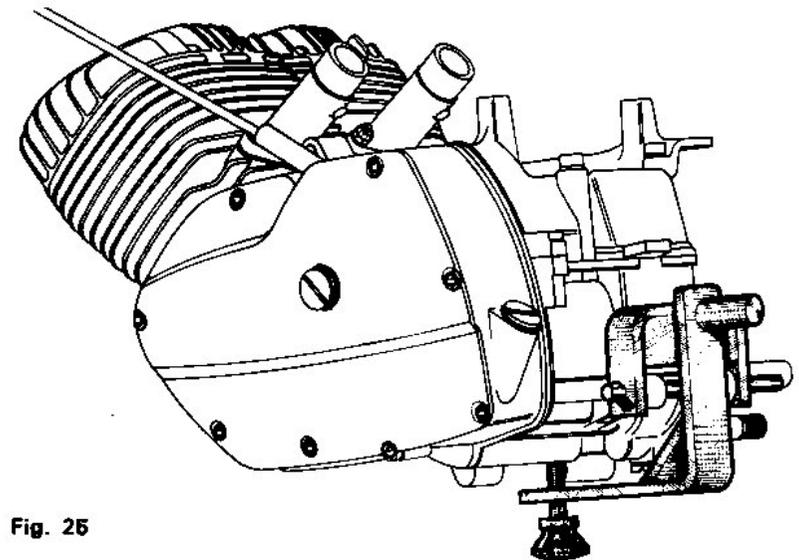


Fig. 25

SÉPARATION DES CARTERS

Fixer le moteur complet sur le support n° 1519. Fig. 24 et 25.

Démonter le volant électronique (voir paragraphe relatif page 6).

Démonter le pignon de sortie de boîte et le couvercle de roulement (voir paragraphe relatif page 16).

Démonter l'embrayage et le sélecteur (voir paragraphe relatif page 10, 11 et 12).

Démonter l'ensemble culasses-cylindres-pistons (voir paragraphe relatif page 14).

Débloquer et retirer les 7 vis (clé de 6 mm pour vis à 6 pans creux) et les 2 vis (clé de 5 mm pour vis à 6 pans creux) partie inférieure moteur.

Débloquer et retirer les 6 vis (clé de 6 mm pour vis à 6 pans creux) partie supérieure moteur.

Désaccoupler le 1/2 carter supérieur du moteur. Si, au moment de la séparation, il se présentait une légère résistance, tapoter légèrement à l'aide d'un maillet sur les renforts avant et arrière du 1/2 carter supérieur. Fig. 26.

L'ensemble boîte de vitesses et vilebrequin reste dans le 1/2 carter inférieur et toutes les pièces internes sont accessibles.

IMPORTANT : Dans le cas où l'on a besoin d'intervenir seulement dans la partie boîte de vitesses, immobiliser le moteur en position "retourné".

Ne pas démonter l'ensemble culasses-cylindres.

Dégager le carter inférieur, l'ensemble vilebrequin et la boîte de vitesses restant dans le carter supérieur.

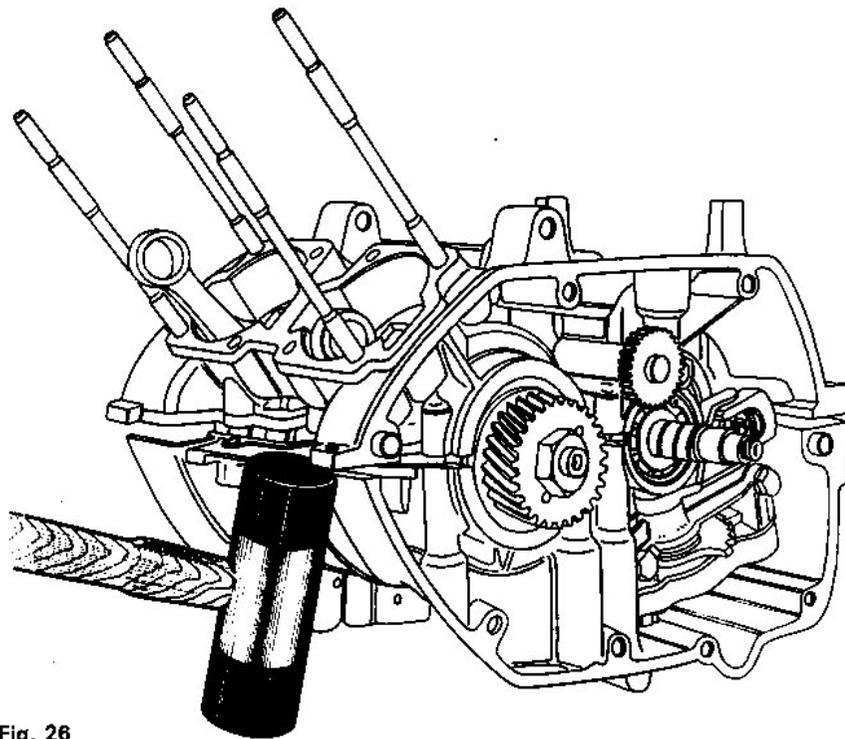


Fig. 26

Liste des outils nécessaires pour cette opération

Support moteur.....	1519
Clé de 6 pour 6 pans creux... ..	1515
Clé de 5 pour 6 pans creux... ..	1408
Maillet bois ou plastique.....	

DÉMONTAGE DU MOTEUR (SUITE)

ARBRE PRIMAIRE

Déposer l'arbre primaire en le soulevant pour le dégager de son logement.

Si nécessaire, extraire le roulement avec l'extracteur n° 1273 (coquille de 35), le circlips de maintien n° 13420 Fig. 27.

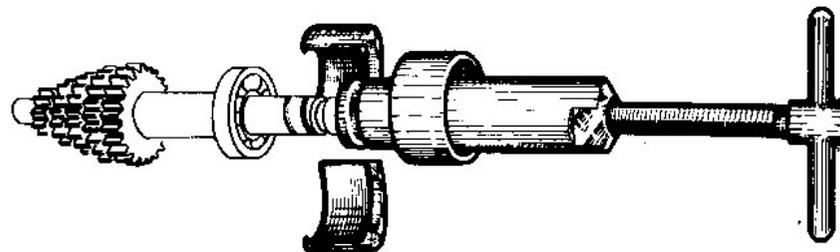


Fig. 27

DÉMONTAGE ARBRE SECONDAIRE ET VERROUILLAGE DES VITESSES

Déposer l'arbre secondaire en le soulevant pour le dégager de son logement.

Sortir le roulement opposé au verrouillage (monté libre) ou les rondelles de latéral.

Sortir les 5 roues.

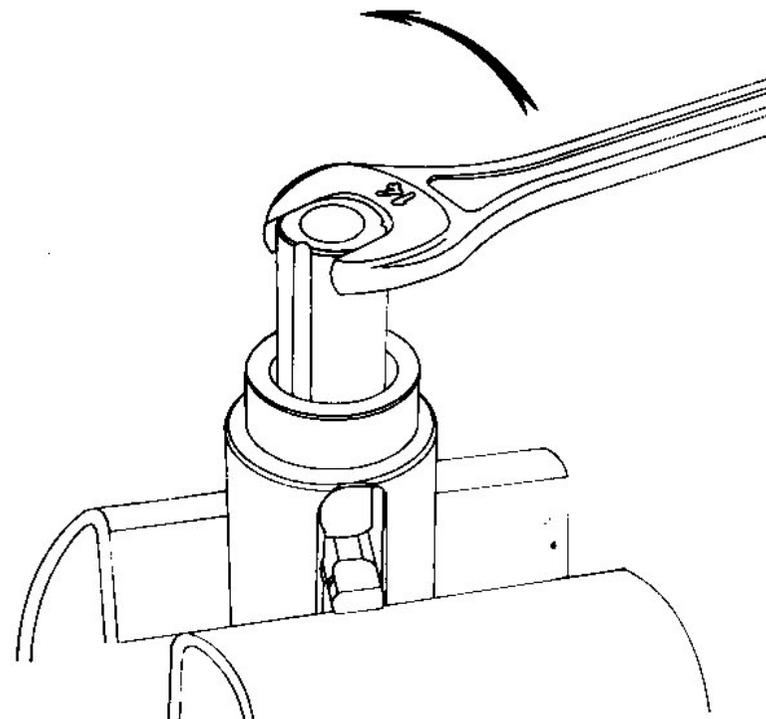
Extraire le roulement côté verrouillage avec l'extracteur 1431 et les coquilles $\varnothing 47$ n° 1379.

ATTENTION : Ce roulement libère les 4 ressorts et les 4 billes du verrouillage.

Placer l'arbre secondaire dans l'étau (mordaches bronze) et débloquer l'arbre enclencheur (fig. 28). Nous précisons qu'au moment du remontage cette pièce devra être immobilisée à l'OMNIFIT suivant notre note 10056.

Le dévisser à fond et le sortir.

Décaler le doigt de l'arbre enclencheur en le tournant



DÉMONTAGE DU MÉCANISME DE MISE EN MARCHÉ

Débloquer et retirer la butée complète 13100.

Sortir la plaquette 13096 d'arrêt de l'arbre.

Tirer sur l'arbre 13087 et le sortir.

Récupérer la roue de mise en marche 13089, le moyeu 13306, le baladeur 13536 et les rondelles de latéral 13092 et 13095. Fig. 29.

S'assurer du bon état de la roue 13089, du baladeur 13536, du moyeu 13306.

Remplacer ces pièces si besoin est.

*Temps moyen nécessaire à l'ensemble de l'opération de Démontage 4 h
(en partant du moteur sur la machine)*

REMONTAGE DU MOTEUR

REMONTAGE DU MÉCANISME DE MISE EN MARCHÉ

Positionner la roue de mise en marche 13089 avec le moyeu 13306 et le baladeur 13536.

Engager l'arbre de mise en marche 13087. Fig. 29.

S'assurer que le ressort 13091 de baladeur est bien ancré dans son logement.

Placer les rondelles de latéral 13092 et 13095. (Attention : une des rondelles a un plat de façon à épouser le fraisage du carter.)

Pousser à fond l'arbre de mise en marche.

Placer la plaquette d'arrêt 13096.

Remonter la butée 13100 de pédale de mise en marche (clé de 17).

L'ensemble doit être remonté libre sans jeu latéral.

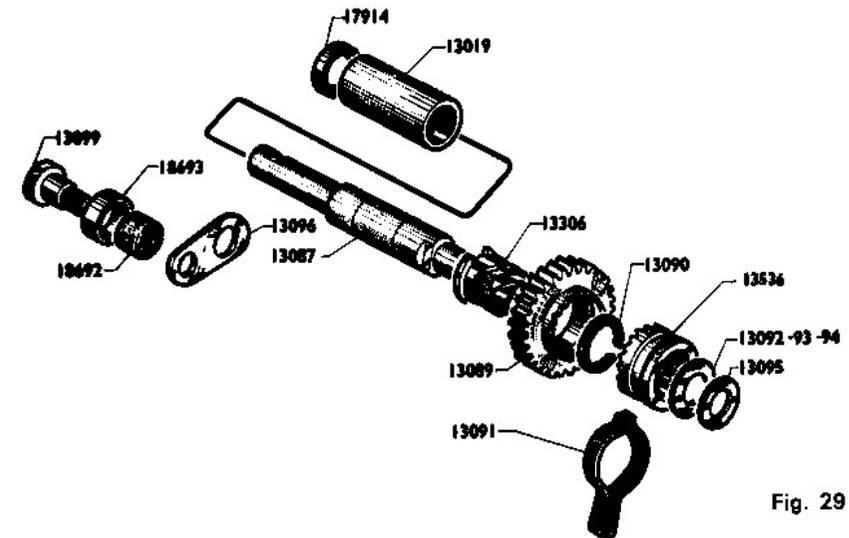


Fig. 29

REMONTAGE DU MOTEUR (SUITE)

REMONTAGE DE L'ARBRE SECONDAIRE ET VERROUILLAGE DES VITESSES

Placer le doigt de l'arbre enclencheur (13487) dans l'arbre secondaire, engager l'arbre enclencheur, le visser et le bloquer énergiquement.

Procéder comme au démontage indiqué fig. 28, page 20 (il est recommandé, pour éviter tout desserrage, d'utiliser l'OMNIFIT comme indiqué dans notre note 10056).

Vérifier si l'ensemble glisse librement dans l'arbre secondaire; dans le cas contraire, retourner le doigt d'un demi-tour.

Placer les 4 billes et les 4 ressorts dans leur logement et serrer à l'aide du collier 1424 (en ayant préalablement engagé l'arbre enclencheur dans une position de vitesse). Fig. 30.

Placer la rondelle de calage au centre des ressorts et laisser le collier libre sur l'arbre. Fig. 31.

Monter le roulement 13084 à l'aide d'un tube de $\varnothing 27$ intérieur. En s'engageant, le roulement chassera la rondelle et maintiendra l'ensemble du verrouillage.

Au moment du remontage du doigt de l'arbre enclencheur, il est impératif de fixer celui-ci à l'OMNIFIT (voir note 10056)

Fig. 30

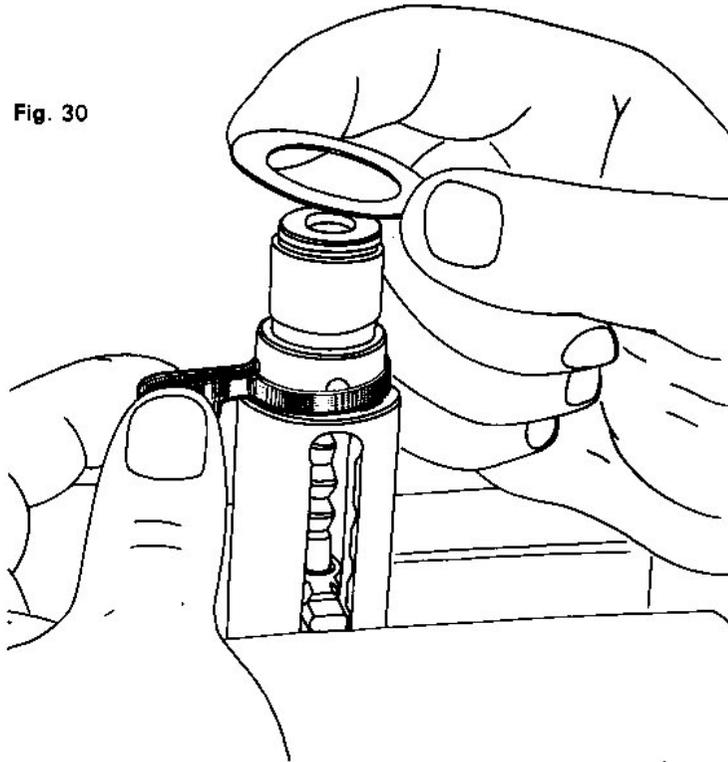
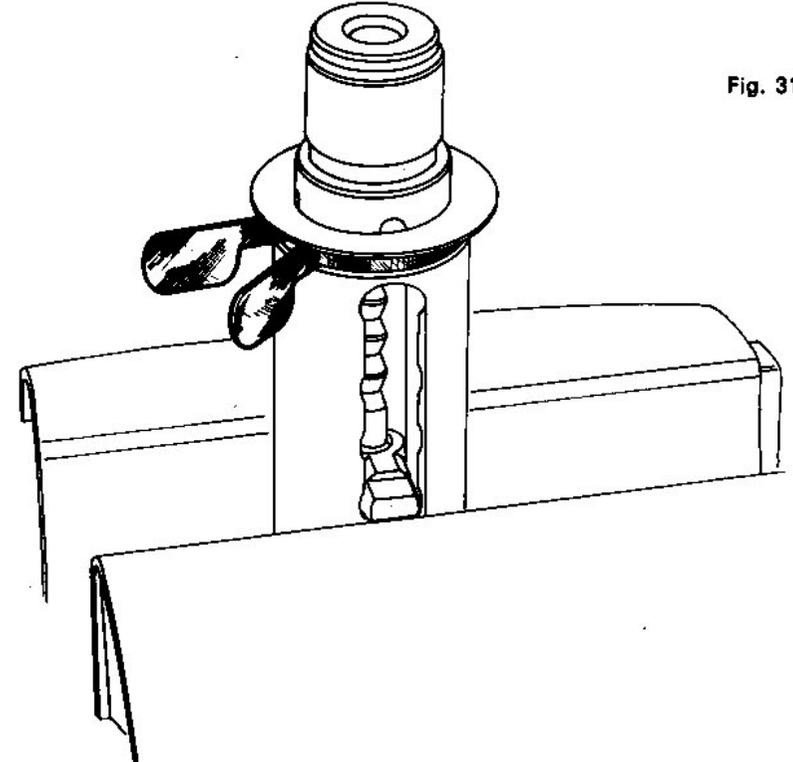


Fig. 31



REMONTAGE ET CALAGE DE L'ARBRE SECONDAIRE

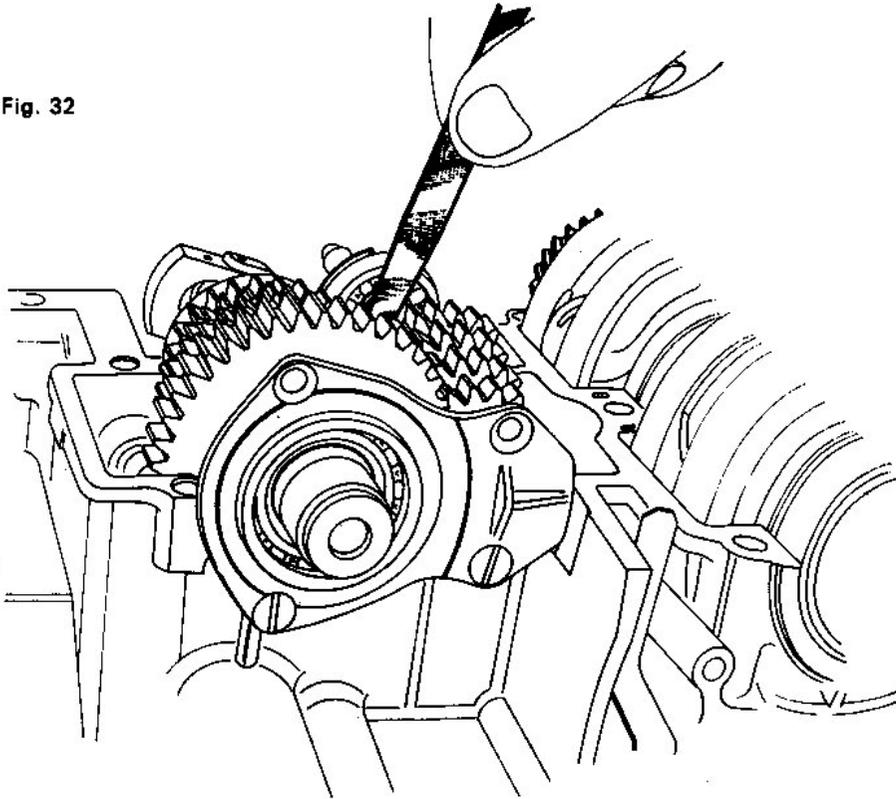
Placer les 5 roues, les gorges de graissage tournées vers le verrouillage.

Mettre la ou les rondelles de latéral et le roulement.

Placer l'arbre secondaire dans son logement.

Jeu latéral 3/10 sur l'ensemble. Ce jeu sera vérifié en remontant le couvercle de roulement 13016 avec 2 vis. Fig. 32.

Fig. 32



REMONTAGE DE L'ARBRE PRIMAIRE

Remonter le roulement $15 \times 35 \times 11$ sur l'arbre primaire à l'aide d'un tube $\varnothing 18 \times 22$ L = 150 mm.

Placer le circlips de maintien n° 13420.

Remonter le roulement à aiguilles n° 13024.

Placer l'ensemble dans le carter et le circlips de latéral 13027.

Cet ensemble ne nécessite pas de jeu latéral.

Au moment du réassemblage des 2 carters principaux il est important d'observer l'ordre de serrage des vis indiqué page 25.

Fig. 34.

REMONTAGE DU MOTEUR (SUITE)

REPOSE DU VILEBREQUIN - EMMANCHEMENT DES ROULEMENTS

LA REPOSE DU VILEBREQUIN NE DOIT S'EFFECTUER QU'EN DERNIER LIEU, AVANT FERMETURE DES CARTERS

La dépose du vilebrequin après séparation des carters, s'opérant sans difficultés, n'a pas été traitée.

Néanmoins, nous conseillons de bien nettoyer les portées des roulements et des joints après dépose.

Dans le cas d'une défectuosité des pièces composant le palier central (roulement, joints) ou de l'un des embiellages, le vilebrequin complet est à remplacer.

Par contre, on peut procéder, sans difficultés, au remplacement de l'un ou des 2 roulements extérieurs.

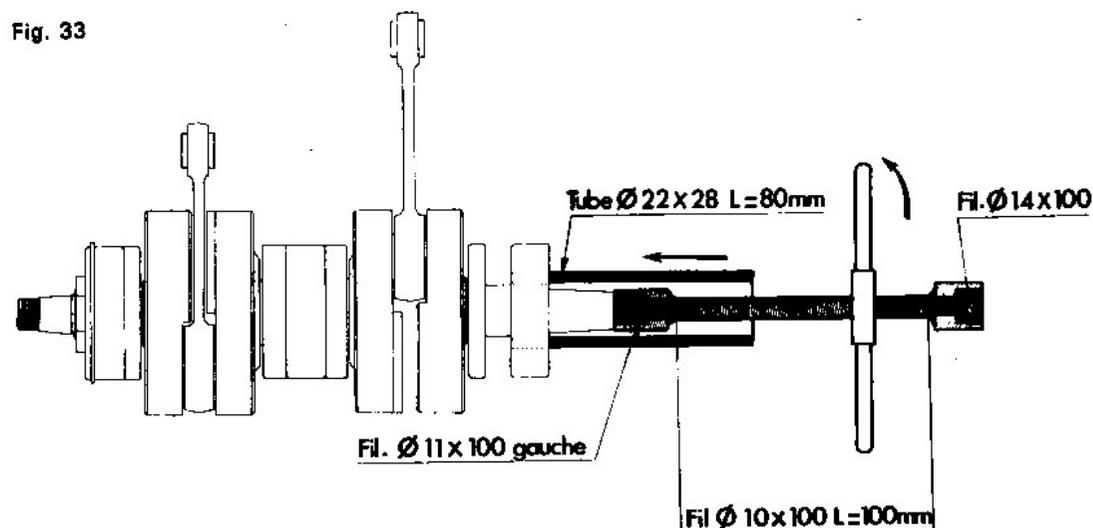
L'extraction du pignon hélicoïdal 27 dents s'effectue à l'aide de notre extracteur 1516.

Procéder à l'emmanchement des roulements extérieurs en utilisant un outil (comme indiqué fig. 33).

Il est recommandé de ne pas émancher les roulements sur le vilebrequin en frappant sur la cage intérieure de ceux-ci à l'aide d'un tube, cette opération pouvant provoquer un décentrage.

ATTENTION : Au sens - Des joints d'étanchéité.
- Du roulement 13006 côté embrayage.

Fig. 33



Au moment du remontage du vilebrequin complet, immobiliser les roulements et joints de celui-ci à l'OMNIFIT.

Dépose, démontage, vérification des organes et remontage complet 12 h

Avant repose d'un vilebrequin dans le carter inférieur :

- 1° Faire « plaquer » les joints d'étanchéité sur les roulements.
- 2° Déposer sur l'extérieur des cages de roulements et des joints d'étanchéité 4 gouttes d'OMNIFIT réparties sur la périphérie (voir notice 10056).
- 3° S'assurer de la qualité du plan de joint des 2 carters principaux. **(IMPORTANT.)**
- 4° Déposer avec précaution le vilebrequin dans son carter inférieur.
- 5° Procéder immédiatement après à la fermeture des carters (comme indiqué page suivante).

FERMETURE DES CARTERS

ORDRE DE SERRAGE DES VIS

Avant fermeture des 2 carters principaux, s'assurer de la qualité du plan de joint, nous recommandons en effet de les monter sans apport d'aucun produit d'étanchéité.

Observer l'ordre de serrage indiqué ci-dessous.

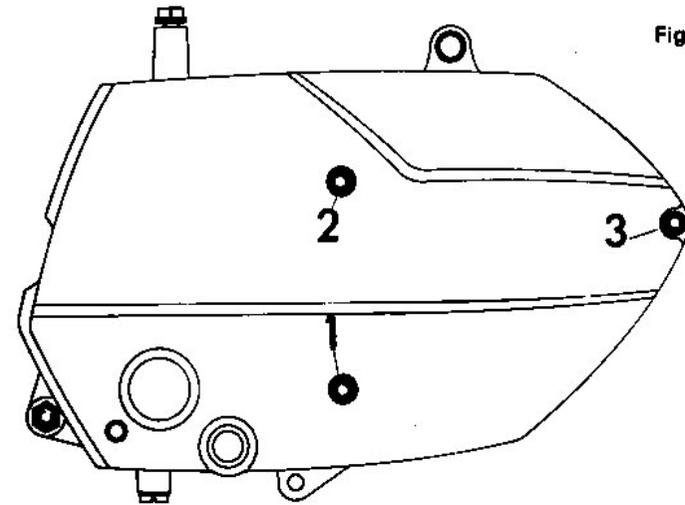
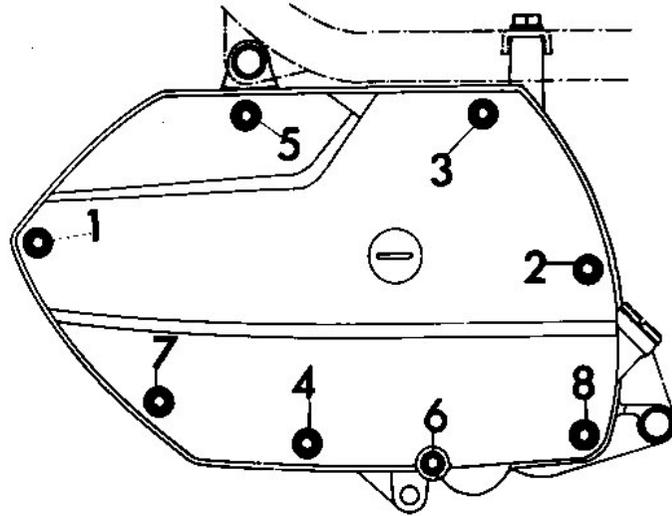
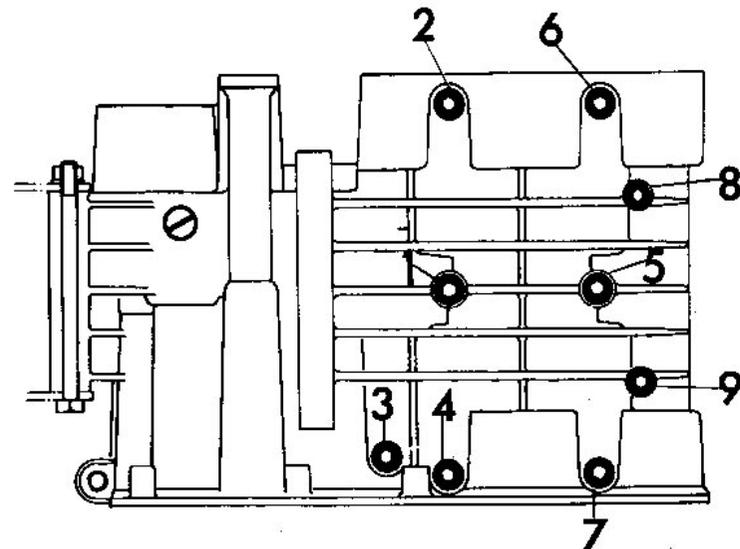
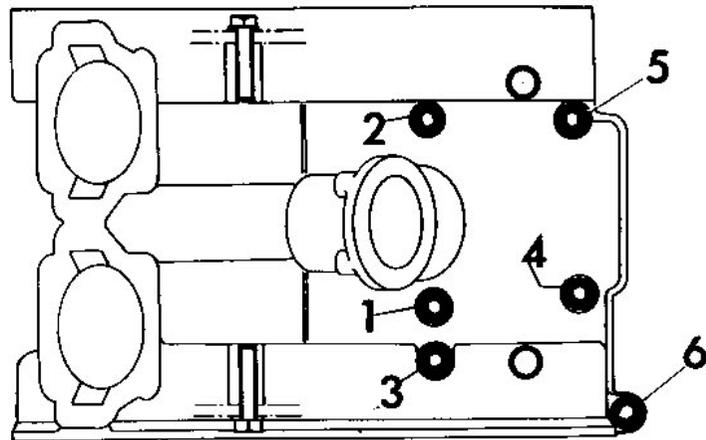


Fig. 34



DÉPOSE ET REPOSE DU CARBURATEUR

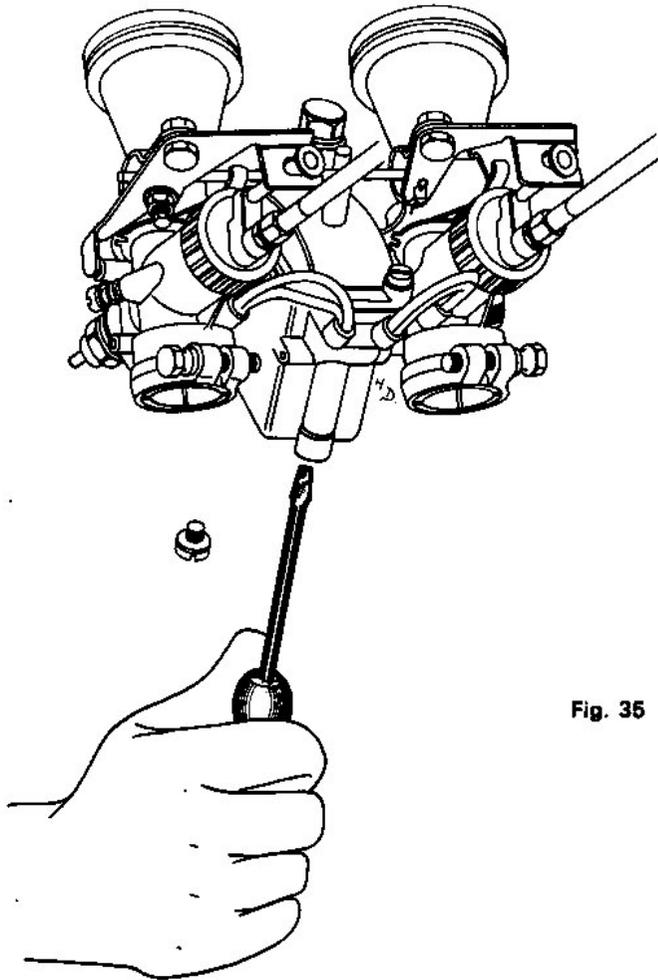


Fig. 35

La dépose du carburateur seul s'opère sans difficultés après avoir préalablement enlevé :

- les joints caoutchouc 13135.
- les cornets d'entrée d'air 13340.

Au moment où l'on dégage l'ensemble du carburateur, prendre soin de ne pas détériorer les canaux raccord de ralenti en caoutchouc n° 13356. Profiter d'une dépose de carburateur pour s'assurer du bon état de ceux-ci.

Pour avoir accès au gicleur de ralenti, opérer comme indiqué fig. 35 après avoir enlevé la vis 13375 et son joint, utiliser un tournevis ne dépassant pas $4 \frac{m}{m}$ de largeur de lame.

Lors de la repose du carburateur sur la machine, s'assurer de la perpendicularité des corps. Par ailleurs veiller à ne pas serrer exagérément le raccord 13345 sur le couvercle de cuve 13343.

Liste des outils nécessaires pour cette opération

Clé à pipe de 9 mm	1683
Tournevis	

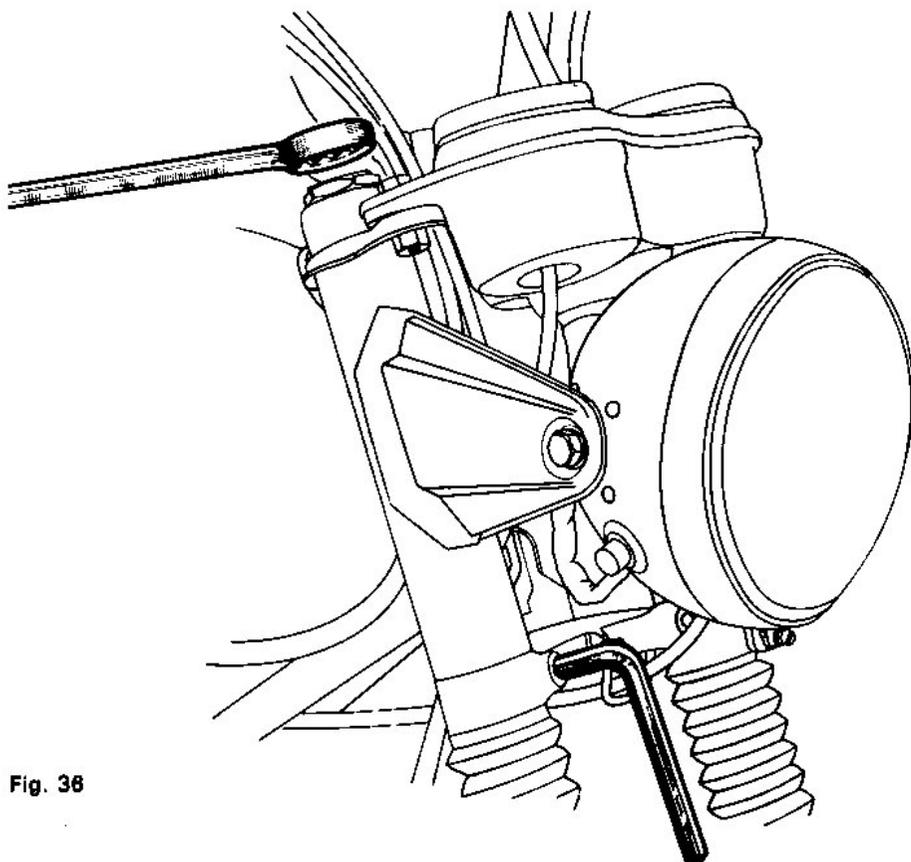


Fig. 36

Dévisser à l'aide de la clé 1515 la vis 6 pans creux 13380 en bas du plongeur (à l'intérieur du logement de passage de l'axe de roue).
 Dans le cas de difficultés, tirer énergiquement sur le fourreau.

REMONTAGE D'UN ENSEMBLE PLONGEUR NEUF OU RÉPARÉ

OPÉRER A L'INVERSE DU DÉMONTAGE ; toutefois, lorsqu'un ensemble plongeur, ou les deux, ont été remplacés, nous recommandons après montage de la roue :

- 1° de serrer définitivement la broche de roue ;
- 2° de faire fonctionner la fourche plusieurs fois avant de serrer la vis 13385 qui pince la broche de roue côté plongeur gauche.

Contenance en huile de chacun des éléments de 130 à 135 cm³, huile BP spéciale LHM.

Liste des outils nécessaires pour cette opération

Clé polygonale	1734
Clé de 6 pans vis 6 pans creux	1515
Maillet	

DÉPOSE ENSEMBLE PLONGEUR

Compte tenu des difficultés que peut présenter le démontage complet de cette fourche, nous vous conseillons, dans le cas d'avarie, le remplacement complet des éléments plongeurs avec leur fourreau :

- pour côté droit S.E. 13512 ;
- pour côté gauche S.E. 13513.

Pour déposer ces éléments plongeurs procéder de la façon suivante :

- 1° dévisser les écrous aluminium de 30 $\frac{m}{m}$ à la partie supérieure (clé polygonale), fig. 36 ;
- 2° sur plaque supérieure (émaillée rouge) déposer le support combiné pour avoir accès au vis 6 pans creux de 6 mm clé n° 1515 ;
- 3° desserrer les vis de blocage plongeur (6 pans creux de 6) ;
- 4° répéter la même opération sur plaque inférieure (émaillée gris) comme indiqué fig. 36 ;
- 5° chasser l'ensemble plongeur de haut en bas au maillet après avoir dégagé les caoutchoucs de protection.

Note importante : Les ensembles plongeurs sont vendus remplis avec la quantité d'huile nécessaire au fonctionnement. Au remontage prendre soin de dévisser l'écrou aluminium 6 pans en maintenant l'élément en position verticale pour que cette huile ne s'échappe pas.

DÉMONTAGE ENSEMBLE PLONGEUR FOURCHE CÉRIANI

Vidanger la fourche en la retournant.

Pour le démontage complet d'un ensemble plongeur nous conseillons d'immobiliser la tige guide 13402 à l'aide d'un outil (long. 530, diamètre 12) terminé par une pointe pyramidale carrée, fig. 37.



Fig. 37

Temps moyen nécessaire pour cette opération 0 h 75

FOURCHE TÉLESCOPIQUE TÉLESCO

(VOIR DOCUMENTATION 490)

DÉPOSE ENSEMBLE PLONGEUR

Opérer comme pour la fourche CERIANI page précédente.

DÉMONTAGE ENSEMBLE PLONGEUR TELESCO

Dévisser la vis de purge et de fixation d'amortisseur 13642.

Dévisser l'écrou émaillé gris 13647, l'ensemble des pièces intérieures se dégagent facilement.

**L'ensemble plongeur et fourreau complets
Droit 13636
Gauche 13637
de marque TÉLESCO
peuvent remplacer les pièces correspondantes
13512 et 13513
de marque CÉRIANI
et inversement.**

REMONTAGE ENSEMBLE PLONGEUR

Il est nécessaire, au moment du remontage, d'orienter l'ensemble 13641 pour que le trou de fixation vienne en face de la vis 13642. Le reste du remontage ne présente aucune difficulté; opérer à l'inverse du démontage.

Toutefois, lorsqu'un ensemble plongeur ou les deux ont été remplacés, nous recommandons après montage de la roue :

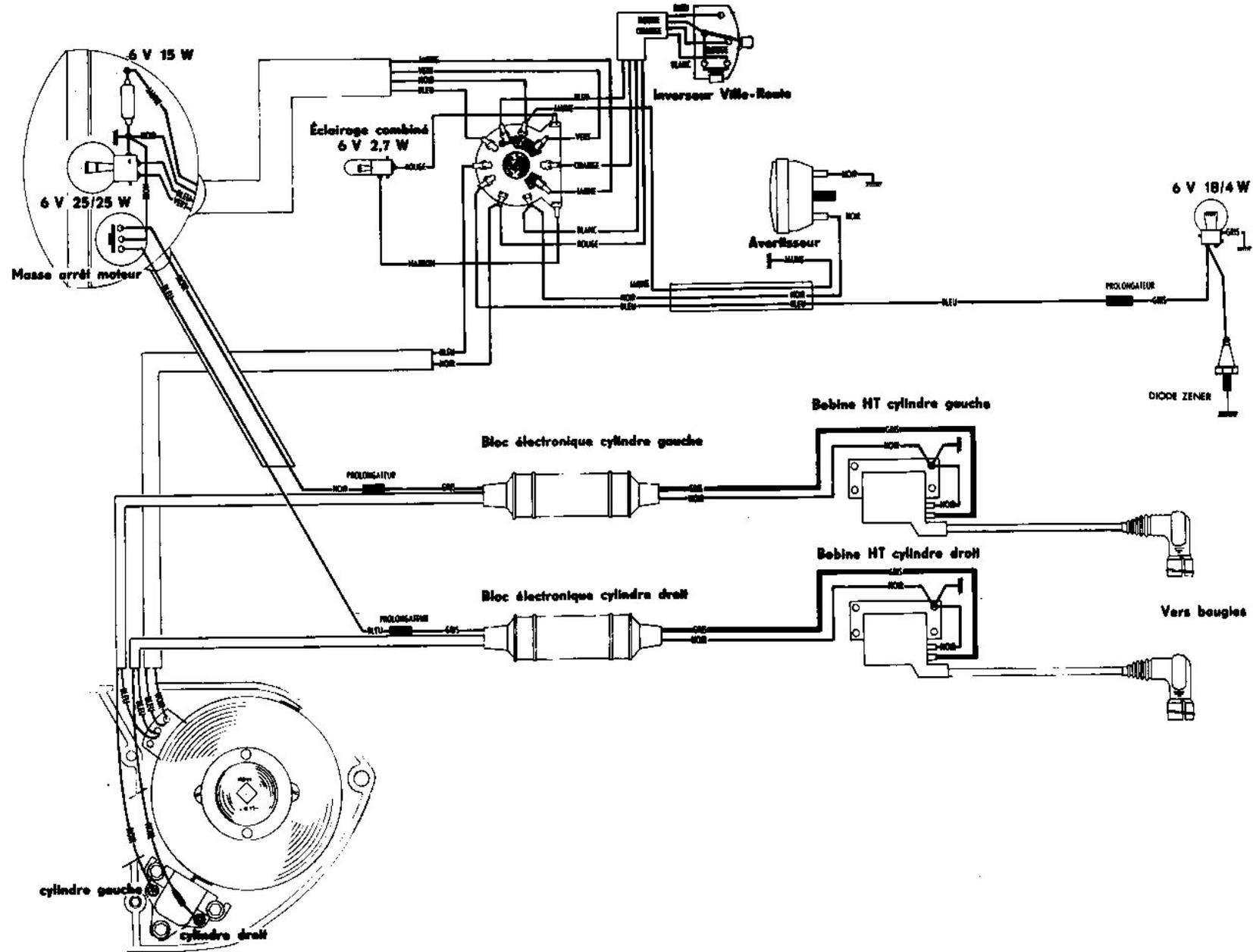
- 1° de serrer définitivement la broche de roue;
- 2° de faire fonctionner la fourche plusieurs fois avant de serrer la vis 13657 qui pince la broche de roue côté plongeur gauche.

Contenance en huile de chacun des éléments 160 à 165 cm³ d'huile moteur B.P. 20.

IMPORTANT : Pour effectuer seulement la vidange de la fourche Télesco, il est recommandé de ne pas enlever complètement la vis de purge n° 13642.

Du fait que cette vis maintient également le piston d'amortisseur.

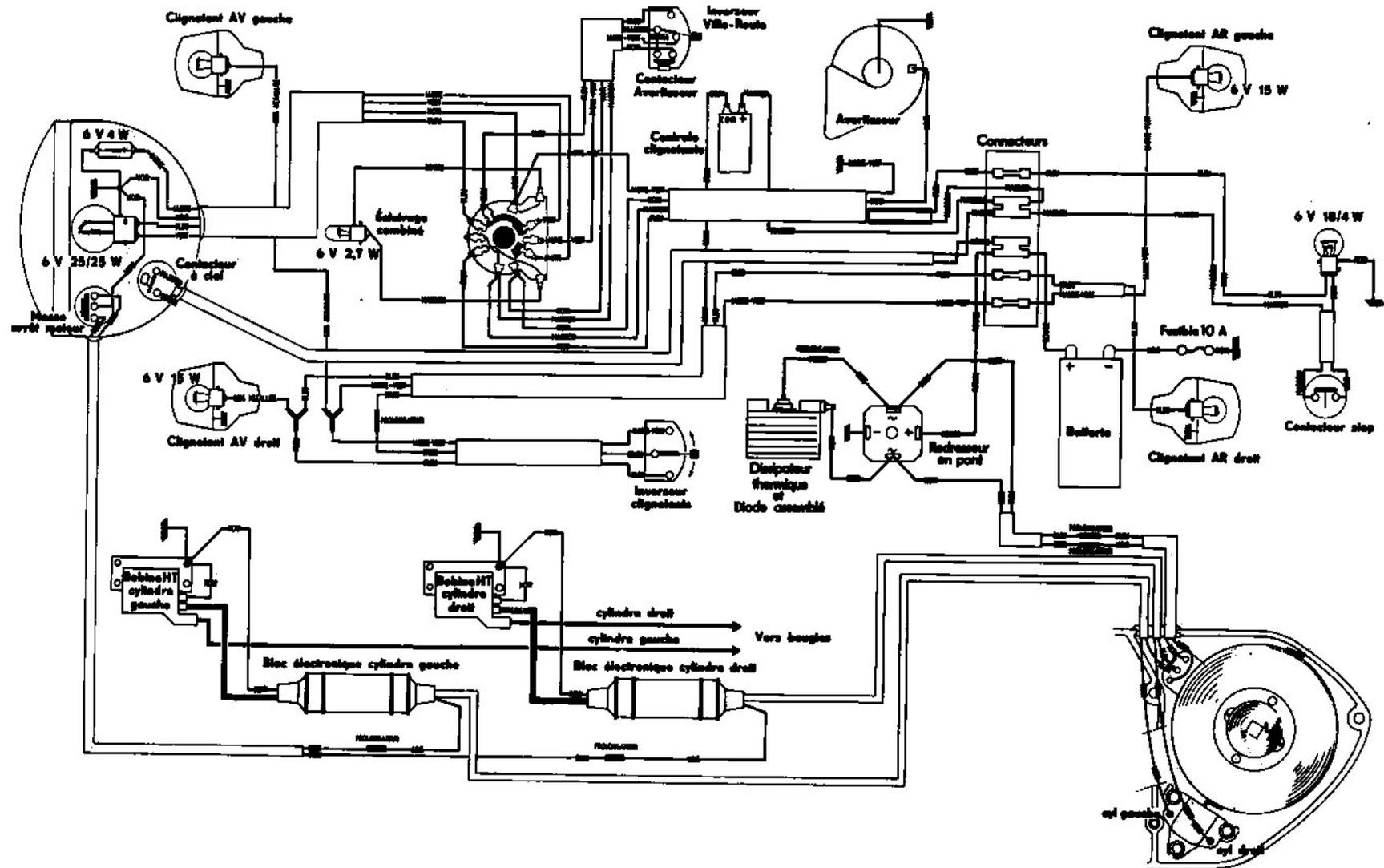
SCHÉMA ÉLECTRIQUE 125 STANDARD



NOTA. - Tous les branchements correspondant au cylindre droit sont repérés par une gaine spirale bleue.

SCHÉMA ÉLECTRIQUE 125 LUXE

Valable jusqu'au 27/4/71 N° cadre 25.102.299, à partir de ce N° cadre voir document page suivante



NOTA. - Tous les branchements correspondant au cylindre droit sont repérés par une gaine spirale bleue.

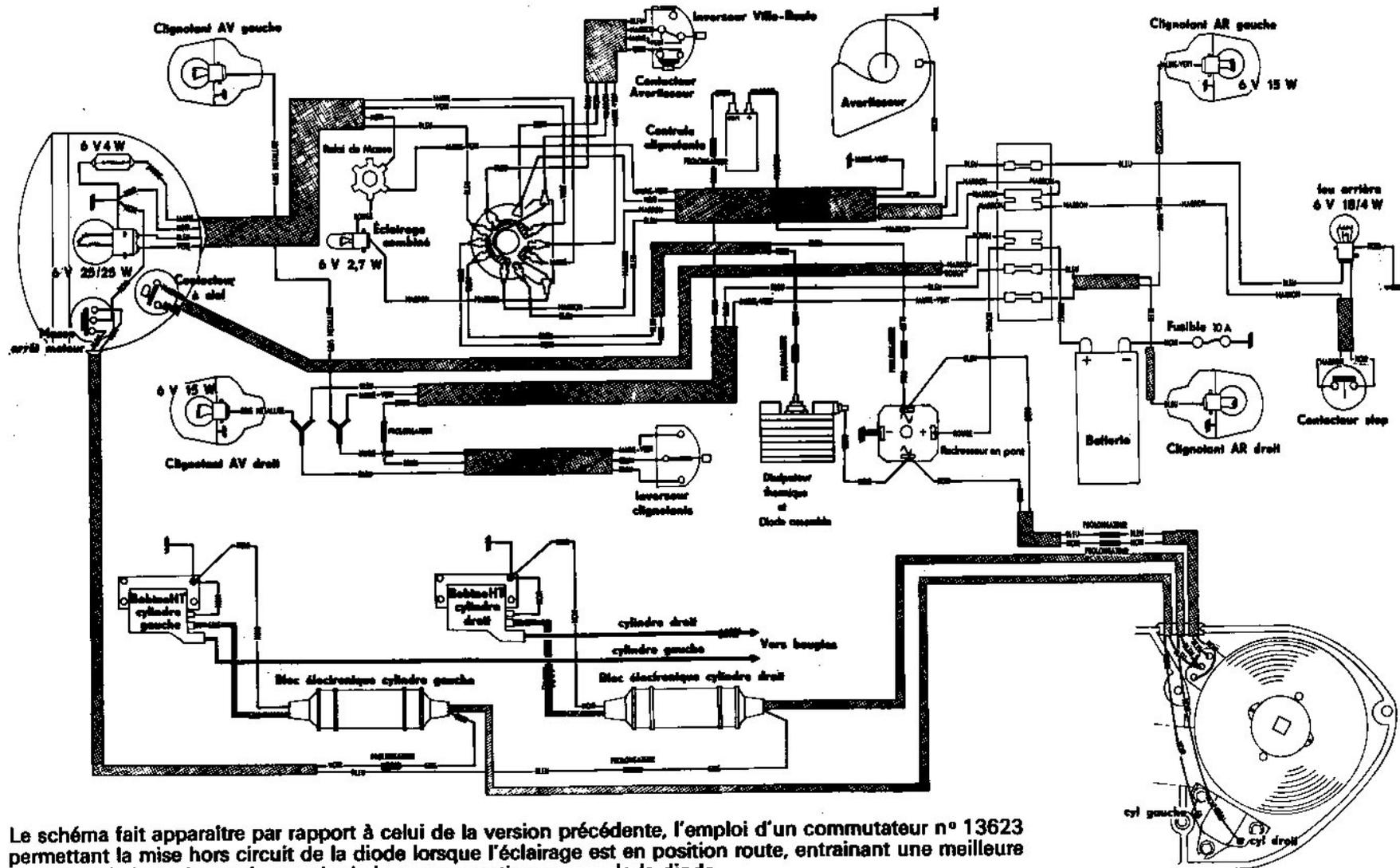
SCHÉMA ÉLECTRIQUE 125 LUXE

37

Compte tenu de leur simplicité et afin de réduire votre stock au minimum, certaines fileries n'ont pas été détaillées dans notre liste provisoire de pièces détachées 125 Luxe (Dec. 478). Elles peuvent être réalisées néanmoins à l'aide du nécessaire n° 1552 comprenant :

- 4 m de fil noir 1 m/m²
 - 4 m de fil marron 1 m/m²
 - 10 cosses rondes de 5 m/m
 - 10 cosses rondes de 3 m/m
- 5 cosses AMP mâles et 5 cosses femelles de 6,35 avec protecteur caoutchouc

A partir du 27 Avril 1971
N° Cadre 25.102.299



Le schéma fait apparaître par rapport à celui de la version précédente, l'emploi d'un commutateur n° 13623 permettant la mise hors circuit de la diode lorsque l'éclairage est en position route, entraînant une meilleure charge de la batterie par économie de la consommation propre de la diode.

ANOMALIES	CAUSES POSSIBLES	VÉRIFICATION A EFFECTUER OU REMEDES A APPORTER
<p>I</p> <p>LE MOTEUR NE DÉMARRE PAS OU DIFFICILEMENT</p>	<p>A) MANQUE OU EXCÈS D'ALIMENTATION</p> <p>pouvant être provoqué par :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 - insuffisance d'essence dans le réservoir; 2 - robinet fermé ou boisseau mal positionné (voir les 3 positions indiquées dans la notice d'entretien); 3 - filtre de robinet bouché; 4 - tubulure d'essence pincée ou percée; 5 - tous cas de fuite; 6 - encrassement du filtre d'essence n° 17091 du carburateur; 7 - gicleurs de marche bouchés ou desserrés (un gicleur qui vient d'être nettoyé peut s'obstruer à nouveau); 8 - Présence d'eau, ou corps étranger dans le mélange; 9 - mise à l'air obstruée de la cuve du carburateur; 10 - carburateur noyé par suite d'une mauvaise fermeture du pointeau ou d'un flotteur percé; 11 - moteur engorgé ou bougies noyées. <p>B) DÉFAUT D'ALLUMAGE</p> <p>pouvant être provoqué par :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 - bougies encrassées, défectueuses, mal réglées, usées ou noyées; 2 - antiparasite défectueux (dans ce cas l'antiparasite retiré, l'étincelle doit jaillir entre l'extrémité du fil et la culasse); 3 - mauvaise isolation du bouton arrêt moteur (mise à la masse des blocs). Le vérifier à la sonde ou au préciphone; 4 - état de la canalisation (pouvant entraîner des masses); 5 - vérifier que les cosses de raccordement aux bornes du capteur ne sont pas au contact du corps de ce dernier ou du carter-volant; 6 - pincement du fil de liaison capteur; bloc électronique; 7 - fil détérioré d'une façon quelconque; 8 - mauvais entrefer capteur picot du rotor; 9 - capteur défectueux; 10 - bloc électronique défectueux. 	<p>Pour s'assurer de l'alimentation en mélange du carburateur, débrancher la canalisation 13224 de son raccord sur le couvercle de cuve et vérifier si le débit est suffisant.</p> <p>Fermer le robinet d'essence, enlever les bougies, mettre plein gaz et actionner le kick, le temps nécessaire à l'assèchement du moteur.</p> <p>Dans le cas de bougies noyées, s'assurer qu'il y a production d'étincelles aux 2 cylindres en actionnant le kick, et vérifier le carburateur comme indiqué en 10 du paragraphe précédent.</p> <p>Pour tout ce qui est de la vérification ou du réglage des éléments du volant électronique 125, veuillez vous reporter au manuel en votre possession complété de notre « Information » 10091.</p>

IMPORTANT : DANS LE CAS OU UN BLOC ÉLECTRONIQUE EST DÉFECTUEUX, IL EST IMPÉRATIF DE REMPLACER LES DEUX PIÈCES.

ANOMALIES	CAUSES POSSIBLES	VÉRIFICATION A EFFECTUER OU REMÈDES A APPORTER
III	<p>A) FONCTIONNEMENT NON SATISFAISANT DE L'EMBRAYAGE</p> <p>les causes peuvent être :</p> <ul style="list-style-type: none"> — butée de débrayage défectueuse due à un défaut de réglage du grain, filetage détérioré ; — levier de coupelle dessoudé ou mauvais réglage de la coupelle d'embrayage (réglage de l'embrayage, voir page 9). <p>B) FONCTIONNEMENT NON SATISFAISANT DE LA BOITE DE VITESSES</p> <p>Il se manifeste par :</p> <ul style="list-style-type: none"> — difficulté à passer les vitesses (voir réglage de l'embrayage page 9) ; — décrochage des vitesses <p>Cause : ressort verrouillage cassé, vis de l'arbre enclencheur dérégulée, écaillage du doigt de verrouillage.</p>	<p style="text-align: center;">Vérifier le réglage du sélecteur (voir page 13)</p>

VÉRIFICATION SYSTÉMATIQUE DU DISPOSITIF DE CHARGE BATTERIE EN 125 L

- 1 - Mesurer à l'aide d'un voltmètre la tension alternative, aux points indiqués, entre le fil noir et le fil bleu (voir figure ci-contre).

SI L'ON N'OBTIENT PAS ENVIRON 25 V A 6 000 tr/mn
L'INDUIT D'ÉCLAIRAGE EST A INCRIMINER

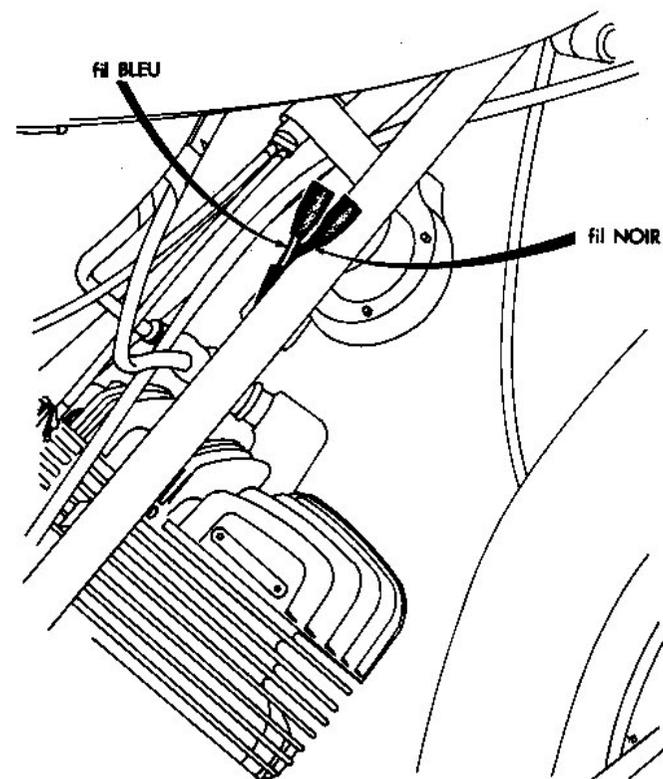
- 2 - Si l'induit n'est pas en cause, rebrancher les cosses AMP et mesurer la tension continue en sortie de redresseur en pont entre le fil rouge (positif batterie) et la masse. Le commutateur d'éclairage étant en position d'arrêt.

SI L'ON OBTIENT 8 V A 8,5 V A 6 000 tr/mn
LA BATTERIE SEULE EST A INCRIMINER (DÉCHARGÉE)

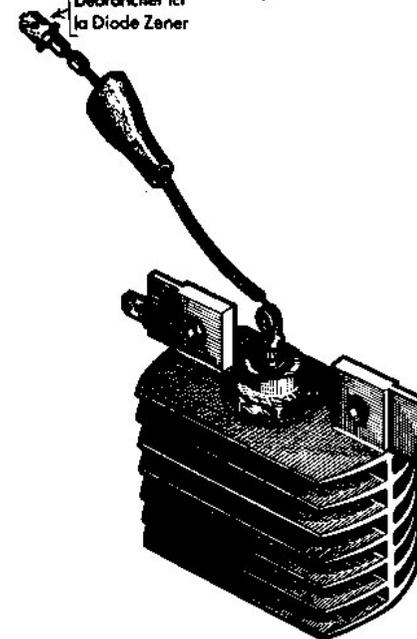
- 3 - Si l'on n'obtient pas cette tension 8 V à 8,5 V, laisser le voltmètre branché et continuer l'opération en débranchant la diode Zener (fig. ci-contre).

SI L'ON N'A PAS 35 V ENVIRON A 6000 T./M., LE REDRESSEUR EN PONT EST A REMPLACER

SI L'ON A 35 V ENVIRON LA DIODE ZENER DOIT ÊTRE REMPLACÉE



Debrancher ici
la Diode Zener



La diode joue le rôle de régulation du courant de charge de la batterie, de façon à ne pas charger excessivement celle-ci le jour, lorsqu'elle n'est pas sollicitée.

RECOMMANDATIONS RELATIVES A LA BATTERIE "BOSCH"

MISE EN SERVICE DE LA BATTERIE

Remplir les éléments jusqu'à la ligne repère ou jusqu'à 15 mm. au-dessus de l'arête supérieure des plaques (mais non de l'arête supérieure de séparation) avec 420 cm³ d'électrolyte de densité 1,285 (notre référence 1811) vendu en conditionnement de 3 bouteilles de 1 litre. (L'électrolyte 1549 n'est pas conseillé pour cette batterie).

Il est important qu'au moment du remplissage la batterie et l'électrolyte soient au moins à + 10 °C. (Veuillez vous entourer des précautions nécessaires en période de froid.)

Ne pas utiliser pour cette opération d'entonnoir métallique. Bien revisser les bouchons après remplissage.

LA BATTERIE N'EST PRÊTE AU SERVICE SANS CHARGE PARTICULIÈRE QUE 20 MINUTES APRÈS REMPLISSAGE

Nous conseillons après ce temps écoulé :

- 1 - de vérifier le niveau d'électrolyte afin de le compléter si besoin est ;
- 2 - de vérifier l'état de charge à l'aide d'un densimètre du commerce (voir fig. ci-contre).

Si une charge est nécessaire, l'effectuer à l'aide d'un chargeur réglé pour un courant de charge ne devant pas dépasser 1,2 A.

La batterie doit être mise en place, propre et sèche. Après vous être assuré de la qualité des contacts. Il est conseillé d'enduire les bornes d'une légère couche de graisse neutre.

Au remontage prendre soin de ne pas inverser les polarités ce qui pourrait amener une destruction du redresseur en pont de Diodes.

GARANTIE

Les réclamations relatives au manque de tenue de la charge des batteries ont presque toujours pour cause une mauvaise mise en service, laps de temps de 20 minutes non observé, niveau inadéquat, état de charge non contrôlé. Dans aucun de ces cas, la garantie ne pourra être appliquée.

TOUTE BATTERIE SOUMISE POUR EXAMEN TECHNIQUE DEVRA OBLIGATOIREMENT ÊTRE RETOURNÉE PLEINE, ACCOMPAGNÉE DES RENSEIGNEMENTS SUIVANTS :

- Date de vente
- Durée du service (kilométrage)
- Numéro du cadre

Pour tous renseignements concernant câblage de batterie, consulter nos schémas électriques page 29 et la suite.

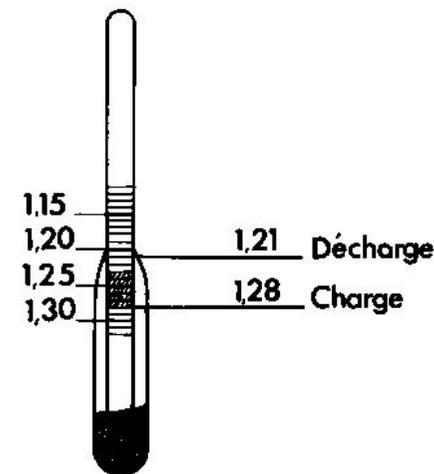
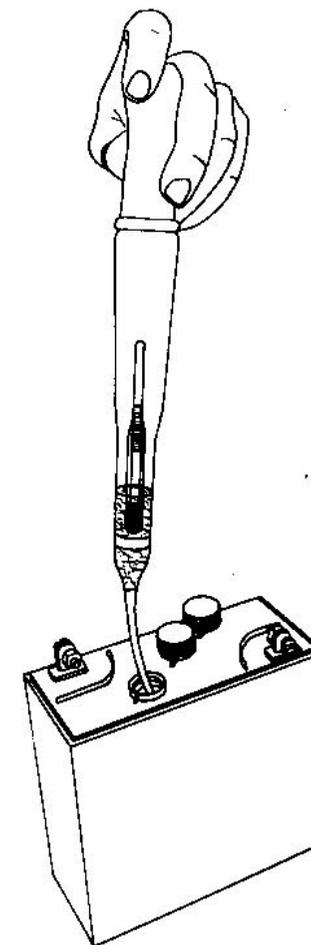
STOCKAGE BATTERIES CHARGÉES

Il peut arriver que pour une raison quelconque vous ayez mis en service une batterie qui ne se trouve pas utilisée (machine de démonstration par exemple).

Il est alors important que la période de non fonctionnement n'excède pas deux semaines. Passé ce délai, il est indispensable de recharger la batterie.

Vous devez avoir connaissance de cet état de chose pour le signaler au client qui n'a qu'un usage intermittent de son véhicule, celui-ci devra en effet faire procéder périodiquement si besoin est, à la charge de sa batterie au cas d'immobilisation trop conséquent (HIVER).

Nous vous recommandons, en conséquence, dans le cas où vous seriez contraint d'effectuer d'avance un remplissage, d'avoir à entretenir régulièrement la charge.



1° - PRÉPARATION POUR REMPLISSAGE

Ne retirer les 3 bouchons qu'au moment du remplissage.

Remplacer le tube de sortie plastique par le tube long fourni avec la batterie.

2° - REMPLISSAGE

Remplir la batterie jusqu'au niveau supérieur indiqué sur la batterie, avec 360 cm³ d'électrolyte de densité 1,255 (notre référence 1549) vendu en conditionnement de 3 bidons de 1 litre.

Laisser la batterie au repos une demi-heure, après ce temps compléter le niveau d'électrolyte.

**UNE CHARGE EST RECOMMANDÉE AVANT MISE EN SERVICE DE LA BATTERIE
CHARGER PENDANT 15 HEURES À 1,1 A.**

Veiller à ce que le tube de sortie en plastique ne soit jamais obstrué ou coincé.

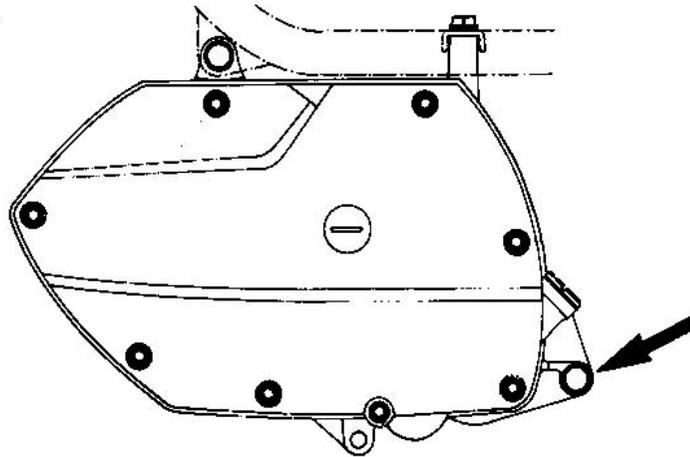
Toutes les opérations de branchement, d'entretien et de stockage des batteries chargées sont identiques à celles de la batterie Bosch.

NOTES IMPORTANTES

IL PEUT ARRIVER QUE VOUS SOYEZ AMENÉS A EFFECTUER QUELQUES OPÉRATIONS DE MISE AU POINT ET DE RÉGLAGE SUR 125 BICYLINDRE, NOUS ATTIRONS VOTRE ATTENTION SUR LES POINTS SUIVANTS :

FIXATION MOTEUR

A la suite d'un examen général de la machine, bien vérifier le serrage des boulons de fixation moteur, en particulier le boulon arrière (croquis ci-joint).



BLOCS ÉLECTRONIQUES

Pour éviter la destruction des blocs électroniques il est impératif de ne pas arrêter le moteur avec le bouton de masse quand ce même moteur est à grande vitesse de rotation.

Lors d'un essai à vide par exemple

Pour les mêmes raisons éviter lors de la dépose des blocs électroniques, que le fil gris de liaison à la bobine HT ne touche la masse de la machine.

CONTACTEUR A CLÉ

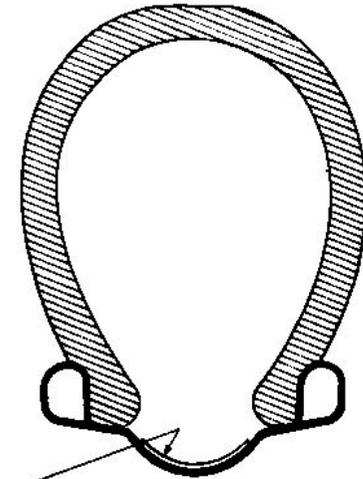
Le montage en 125 du contacteur à clé utilisé sur notre cyclomoteur 93 D est à rejeter, il peut amener la destruction des blocs électroniques.

PNEUMATIQUES

Les pressions de gonflage des pneumatiques sont impératives et doivent être très souvent vérifiées. Nous insistons sur le fait qu'un manque de pression peut amener un arrachement des valves.

	SOLO	DUO
AVANT	1,2 kg	1,2 kg
ARRIÈRE	1,6 kg	2,- kg

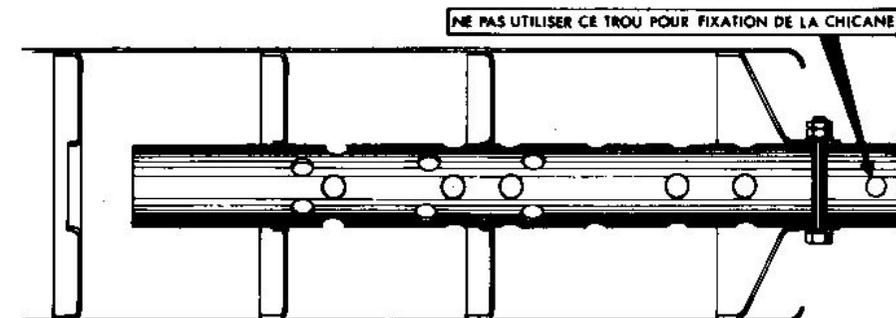
Nous conseillons d'équiper les roues d'un ruban caoutchouc de fond de jante de 30 mm, épaisseur 2,5, dans le cas où celles-ci sont munies d'un ruban mince épaisseur 1,5, ou d'un simple ruban plastique adhésif. Ce ruban épais porte la référence Pièces Détachées 13516.



Remplacer le ruban plastique par le fond de jante 13 516

DÉCALAMINAGE

Lors d'un décalaminage du pot d'échappement veiller à ce que la chicane terminale soit montée comme indiqué au croquis ci-dessous, l'utilisation du trou extrême amène systématiquement un manque de rendement.





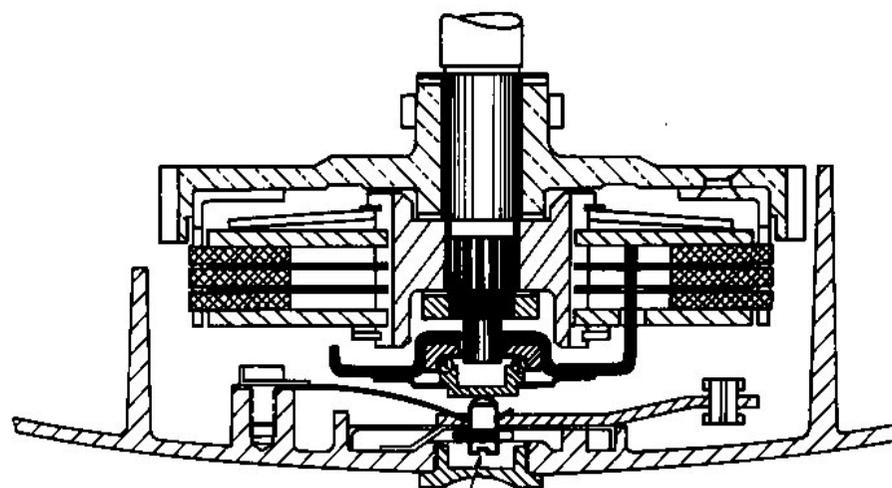
SERVICE
"LIAISONS RÉPARATIONS AGENTS" (L.R.A.)
16, Rue Lesault - PANTIN (Seine)

VELOMOTEUR 125 cm³

INFORMATION N° 10081

MARS 1971

REPLACEMENT BUTEE D'EMBRAYAGE



DOIGT DE REGLAGE

LA BUTEE D'EMBRAYAGE FORMANT TREPIED, REPRESENTEE SUR LE CROQUIS CI-CONTRE, POSSEDERA PROCHAINEMENT D'ORIGINE, UN ROULEMENT A BILLES DU TYPE CONE ET CUVETTE AU LIEU D'UN ROULEMENT ANNULAIRE DU COMMERCE.

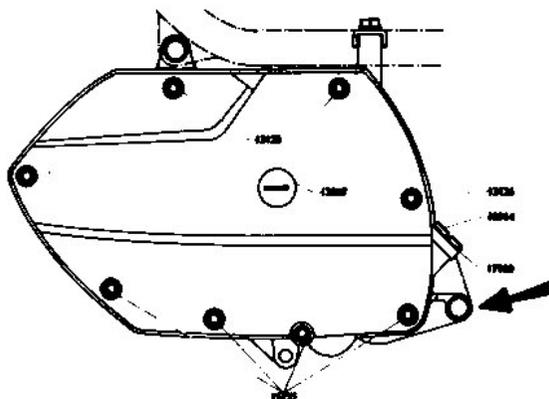
CETTE NOUVELLE BUTEE EST DISPONIBLE A NOTRE SERVICE PIECES DETACHEES SOUS LA MEME REFERENCE 13305.

L'UTILISATION DE CETTE DERNIERE PIECE IMPLIQUE OBLIGATOIREMENT LE REMPLACEMENT DU DOIGT DE REGLAGE A TETE 13062 PAR LE DOIGT 13542 FOURNI.

IL PEUT ARRIVER QUE VOUS SOYEZ AMENES A EFFECTUER QUELQUES OPERATIONS DE MISE AU POINT ET DE REGLAGE
SUR 125 BICYLINDRE, NOUS ATTIRONS VOTRE ATTENTION SUR LES POINTS SUIVANTS :

FIXATION MOTEUR

A la suite d'un examen général de la machine, bien vérifier le serrage des boulons de fixation moteur, en particulier le boulon arrière indiqué au croquis ci-joint.



BOUGIES

Les bougies à utiliser sont exclusivement les suivantes :

Culot court

CHAMPION L. 78
BOSCH W. 260 T 1

Culot long

BOSCH W. 260 T 2

écartement 4/10 m/m.

Nous insistons sur le fait que ce moteur a été réglé avec ces types de bougies qui doivent être montées à l'exclusion de toutes autres sous peine de destruction rapide des pistons et perte de la garantie.

Il est indispensable que les bougies soient bien de la même Marque et du même coefficient thermique sur chacun des cylindres. De même, une bougie à culot court ne peut en remplacer une à culot long et, réciproquement.

EMBRAYAGE

Le passage difficile des vitesses est dû à un embrayage rendu défectueux, soit par un mauvais réglage soit par une mauvaise utilisation de celui-ci.

Il est impératif que la vis de réglage ne soit pas en contact avec la butée, comme indiqué dans notre Notice d'Entretien page 16.

En cas de réfection de l'embrayage, nous conseillons de n'utiliser que :

- des disques intermédiaires fendus n° 13 538
- la butée à billes 13 305 (réparation) vendue à notre Service Pièces Détachées, en remplacement de la butée de lère monte réalisée avec un roulement.

La rupture du câble d'embrayage est souvent provoquée par un manque de graissage soit du plomb soit du câble.

S'assurer que le câble ne vient pas en fonctionnant coincer dans la fente du barillet tendeur.

VOLANT MAGNETIQUE

L'allumage électronique du vélomoteur 125 comporte un dispositif autonome par cylindre, et des picots de commande des capteurs, situés à la périphérie du rotor, permettent un réglage de l'avance (1,5 mm) particulièrement précis. Nous recommandons lors du réglage du volant magnétique, après dépose du carter et du kick, d'éviter en cet état, de mettre le moteur en route par un procédé quelconque, les picots situés à la périphérie du rotor pouvant occasionner des blessures sérieuses si on approche la main du rotor. Il convient de remettre le carter de volant magnétique en place avant de faire tourner le moteur.

En cas de renouvellement de pannes de blocs électroniques, il est impératif de s'assurer du bon fonctionnement de l'induit de charge et de la self de régulation.

Une défectuosité de l'un de ces éléments pouvant amener la mise hors d'état des blocs électroniques.

Vérifier l'induit de charge comme indiqué page 8 de notre manuel "Volant Electronique 125".

Si celui-ci est en bon état, procéder à l'échange de la Self. Cette pièce peut-être vérifiée à l'aide d'un ohmètre. On devra constater une résistance d'environ 100 ohms.

CARBURATEUR

Aussi bien en période de rodage qu'après rodage, le gicleur principal est un gicleur de 76.

Nous insistons sur le fait que ce réglage est définitif et ne doit absolument pas être modifié, de même pour le gicleur de ralenti.

En cas de fuite de carburant, s'assurer du bon état du pointeau et vérifier que l'agitateur ne vient pas en contact du flotteur.

ECLAIRAGE

Une baisse importante de l'intensité de l'éclairage ou son arrêt complet sont très souvent dus à une défektivité de la diode régulatrice; dans ce cas, remplacer diode et support refroidisseur N° 13 270.

Sous peine de mise hors d'état de la diode, il est important de ne pas toucher au serrage de celle-ci sur son support. C'est pour cette raison que nous vendons la diode montée sur son support refroidisseur.

Il ne sera pas procédé à l'échange si l'une de ces pièces est séparée.

Nous recommandons de ne pas rouler avec cette diode débranchée sous peine de destruction des lampes.

FREIN ARRIERE

Si ce réglage est effectué, la machine étant sur béquille, laisser une garde de 20mm à la pédale. Sinon, lorsque la machine sera en charge, le débattement de la suspension, en occasionnant une traction sur la tringle, risquera d'agir sur le frein d'une façon intempestive.

PNEUMATIQUES

Les pressions de gonflage à respecter sont les suivantes :

	SOLO	DUO
AVANT	1,2 Kg	1,2 Kg
ARRIERE	1,6 Kg	2,- Kg

Nous conseillons d'équiper la roue arrière d'un ruban caoutchouc de fond de jante de largeur 30 épaisseur 2,5 dans le cas où elles sont munies d'un ruban mince épaisseur 1,5. Ce ruban épais porte la référence Pièces Détachées 13.516.

CLIGNOTANTS (EN 125 L. SEULEMENT)

S'assurer que la centrale des clignotants située sous la selle est bien libre sur son montage souple. Le bon fonctionnement de cette pièce est lié à sa mobilité.

En cas de fonctionnement irrégulier des clignotants :

- s'assurer d'un bon contact du plomb des lampes sur leur lamelle.
- vérifier les contacts de la poignée droite.

ROUE - MOYEU ARRIÈRE CHAINE

Identique au cat. type 125 page 15 sauf :
13539 Joue cache roue de chaîne N.Mie sans collerette

BATTERIE ÉCLAIRAGE PLAQUE DE POLICE FEU ARRIÈRE CLIGNOTANTS

Identique au cat. type 125 page 16 sauf :
13553 Contacteur de stop avec ressort
13552 Patte d'accrochage ressort contacteur de stop
13554 Axe de fixation contacteur de stop
20868 Batterie 6V. 12AH. avec capot de protection
20918 Fusible 10A.
20924 Bouchon de batterie avec joint
20933 Capot de protection des bouchons de batterie (plastique noir)
13568 Bac de batterie (caoutchouc)
13569 Sangle de batterie avec anneaux (caoutchouc)
13570 Passe-fil (9x13x19) faisceau contacteur (caoutchouc)
13571 Clignotant avant ou arrière avec vis et écrou
13572 Ampoule de clignotant 6V. 15W.
13573 Centrale clignotante 6V. 2X18W
13576 Redresseur en pont
19131 Vis de fixation du redresseur en pont
T.C.B. Ø 6x 100 L= 20mm
13577 Dissipateur thermique et diode assemblés
13588 Contacteur à clés (sur phare)
13589 Rondelle dent. int. pour contacteur à clés
Ø 15x21x0,5
13592 Vis T.H. Ø 5x80 L= 14 fixat. dissipateur thermique
13593 Capot plastique transparent pour clignotant
1550 Vis fix. capot plastique transparent clignotant
Ø 3x50 L= 16mm
1551 Vis fix. porte lampe sur socle clignotant
Ø 4x70 L= 6mm
1549 Bidon de 1 litre d'Electrolyte pour batterie
13597 Caoutchouc support de centrale clignotante
13598 Patte fixat. du support centrale clignotante
13615 Socle ou corps de clignotant
13616 Porte-lampe de clignotant
13617 Joint caoutchouc du transparent de clignotant

GUIDON "SAKER" - COMMANDES POIGNÉE TOURNANTE - RÉTROVISEUR

Identique au cat. type 125 page 17 sauf :
13550 Guidon complet "Saker"
13551 Cintre de guidon nu "Saker" avec supports clignotants
13586 Passe-fil caoutchouc 3x5x1 sur cintre de guidon
13595 Poignée tournante complète "Saker" avec commande clignotants

(A noter que le capuchon caoutchouc de butée de commande de débrayage n° 13524 est annulé -non détaillable-)

CANALISATION ÉLECTRIQUE

13600 Faisceau d'alimentation (bleu-noir et gris-noir)
13601 Faisceau arrière (marron-bleu-jaune-noir)
13602 Faisceau clignotants guidon (bleu-jaune-brun)
13603 Faisceau clignotants AR (brun-bleu-jaune)
13604 Faisceau contacteur à clés (rouge-marron)
13605 Fil batterie avec porte fusible
21087 Porte fusible avec ressort (fusible = 20918)
13606 Connecteur "cigarette" à 1 voie
13607 Connecteur "cigarette" à 2 voies
13609 Raccordement "Y" plat - largeur 6,35 avec gaine noire
13610 Sous-ensemble de languettes et cosse largeur 6,35 avec protecteurs (capote noire) (C = 5)
13611 Fiche mâle plate 6,35 à patin-coudée à 45°-trou Ø 5,3 (batterie).
13612 Canalisation électrique complète
13613 Fil + du pont à + direct (rouge)
13614 Fil + batterie (rouge)
13618 Fil d'alimentation centrale clignotante (marron)
13619 Fil prolongateur centrale clignotante (brun)
20874 Collier de fixation fil électrique.

Compte tenu de leur simplicité, certaines câbleries n'ont pas été détaillées, elles peuvent être réalisées par vos soins à l'aide du nécessaire n° 1552. Cependant, elles sont comprises dans la canalisation complète 13612.

LISTE PROVISOIRE DES PIECES DETACHEES
A INSERER DANS CATALOGUE PIECES DETACHEES "125 S"

CULASSE - CYLINDRE - VILEBREQUIN

Identique au cat. type 125 page 4 sauf :
13582 Moteur complet

EMBRAYAGE

Identique au cat. type 125 page 5

VISSERIE CARTERS BOITE

Identique au cat. type 125 page 6

BOITE DE VITESSES SÉLECTEUR MISE EN MARCHÉ

Identique au cat. type 125 page 7

ROBINET - CARBURATEUR ET SILENCIEUX

Identique au cat. type 125 page 8 sauf :
13555 Robinet d'essence complet

VOLANT ÉLECTRONIQUE

Identique au cat. type 125 page 9 sauf :
13583 Ensemble de volant électronique complet
13584 Plateau de volant électronique complet
13585 Induit d'éclairage (charge-batterie)

FOURCHE TÉLESCOPIQUE - JEU DE DIRECTION

Identique au cat. type 125 page 10

PARTIE CYCLE

Identique au cat. type 125 page 11 sauf :
13556 Poignée de levée assemblée avec support de clignotant
13557 Carter latéral côté droit (habillage batterie) émaillé rouge
13558 Carter latéral côté gauche (habillage batterie) émaillé rouge
13559 Carter central (habillage batterie) alu perforé
13560 Monogramme Duralinox "125 L" de carters latéraux
13561 Clips de fixation des vis de carters (c=6)
13562 Support avant de fixat. des carters
13563 Support arrière de fixat. des carters
13564 Dossier de batterie compl. avec ressorts, contre-plaque et obturateurs caoutchouc (noir)
13567 Obturateur caoutchouc de dossier de batterie
13578 Rondelle plate nylon Ø 6,2x12x0,5 sous tête de vis fixat. carters (c=6)
13579 Garde boue arrière avec bavette (émaillé gris alu.)
13580 Passe-fil caoutchouc sur garde-boue AR. (5-1-8-12)
13581 Plaquette protection fil sous garde boue arrière
13594 Carter de chaîne (émaillé rouge)
18130 Marque "Electronique" sur carter de chaîne
13527 Jeu de joncs (2) pour carter de chaîne (gris métallisé) L= 367mm et 117mm
13596 Vis fixat. carters habillage batterie Ø 6x100 L= 10mm (c=6)
13599 Cadre émaillé noir (125 et 125 L) avec pattes fixat. poignées de levée.

COMPTEUR ET COMPTE TOURS

Identique au cat. type 125 page 12 sauf :
13590 Avertisseur à trompe 6V. avec grille chromée
13591 Patte support avertisseur
13608 Commutateur de combiné avec bouton

SUSPENSION AR.

Identique au cat. type 125 page 13

ROUE ET MOYEU AVANT

NOTIFICATION IMPORTANTE à propos des BLOCS ÉLECTRONIQUES CYLIND

Par notre information N° 10134 de Mai 1973, il a été porté à votre connaissance que depuis le 1-2-73, les blocs électroniques de 125 sont "protégés" régulateur de tension d'alimentation dénommé M.O.V.

Nous attirons tout spécialement votre attention sur le fait très important que la tenue de ces blocs s'est, depuis cette date, nettement améliorée.

En conséquence, nous vous invitons lors de toute intervention sur machine qui ne serait pas pourvue de ce système de régulation à procéder à son adaptation qui devra se faire :

- **gratuitement** pour les machines encore sous garantie
- **à un prix spécial** consenti jusqu'au 31 Juillet 1974 pour les machines plus anciennes.

Pour ce faire vous devrez vous procurer **auprès du Service RÉPARATION** selon le type de machine :

d'une part le système régulateur comprenant :

- | | | |
|-----------------|------------|---|
| - 1 Barette | RÉF. 13780 | |
| - 2 M.O.V. | RÉF. 13778 |) |
| - 2 Connecteurs | RÉF. 13779 | |
| - 2 Vis | RÉF. 13245 |) |
| - 2 Rondelles | RÉF. 874 | |
- nécessaire A

d'autre part le dispositif blocs déconnectables comprenant :

- | | | |
|--------------------------|------------|---|
| - 1 Support | RÉF. 13695 |) |
| - 1 Support | RÉF. 13676 | |
| - 2 Blocs déconnectables | RÉF. 13691 |) |
| - 2 Fils | RÉF. 13693 | |
| - 2 Vis | RÉF. 19651 | |
| - 2 Rondelles | RÉF. 1088 | |
- nécessaire B

Pièces qui vous seront cédées :

- **gratuitement** sur communication de la carte de garantie
- **au prix spécial** jusqu'au 31 Juillet 1974 de :
 - 31 F. détail T.T.C. Remise 30 % pour nécessaire A
 - 138 F. détail T.T.C. Remise 30 % pour nécessaire B
 - 169 F. détail T.T.C. Remise 30 % pour nécessaire A - B

sur communication de la date de vente et des numéros cadre et moyennant après que vous nous ayez obligatoirement retourné sans détérioration (fils non sectionnés) les blocs anciens modèles non déconnectables éch

Remarque importante : Veuillez bien noter que **seul le SERVICE RÉPARATION** est accrédité à vous accorder les conditions spéciales indiquées ci-dessus. Il est donc à ne pas adresser vos demandes au Service Pièces Détachées qui ne pourrait les honorer qu'au tarif normal.

