



**MOTOBECANE
MOTOCONFORT**

350

**MANUEL GENERAL
DES REPARATIONS**

SOMMAIRE

Alternateur (dépose - repose)	43	Filtre d'air (dépose - repose)	29
Amortisseur arrière (dépose - repose)	24	Fourche télescopique (vidange)	15
Arbre secondaire (démontage)	48 - 49	(dépose - repose d'un élément)	16 - 17 - 18
Attache rapide (remplacement)	25	(démontage d'un élément)	19 - 20
		Fourche télescopique (dépose - repose)	21
Boîte de vitesse (vérification - réglage)	51	Frein avant (remplacement plaquette)	9
Bras oscillant (dépose - repose)	26	(remplacement canalisation)	10 - 14
		(dépose étrier)	12
Capteur (contrôle - fonctionnement)	44	(vidange circuit)	13
Carburateur (dépose - repose - réglage)	30 - 31 - 32	Frein arrière (réglage de la garde)	27
	33 - 34	Frein direction	14
Carter (identification des carters)	6	Fusible (caractéristique)	63
(ouverture des carters)	46 - 47		
Centrale des clignotants (dépose - repose)	61	Lampe (caractéristiques)	64
Chaîne (remplacement de la chaîne)	25	Lanceur (démontage)	50
Commutateur de phare	61		
Compteur compte tours	23	Pédale de frein (dépose - repose)	27
Contacteur de stop (dépose - repose)	62	Phare (dépose - repose)	23
Contacteur de point mort	54	Point mort (témoin vérification)	54
Contrôle allumage	45	Pompe à huile	55 - 56
Culasse (dépose - repose)	57		
Cylindre (dépose - repose)	58 - 59	Réservoir (dépose - repose)	26
		Roue avant (dépose - repose)	22
Décalaminage	8	Roue arrière (dépose - repose)	41 - 42
Embrayage (dépose - repose)	35 - 36 - 37	Schéma électrique	70
(démontage)	38 - 39	Sélecteur (dépose - repose - réglage)	52
(réglage)	40	(remplacement joint arbre de commande)	53
Etrier de frein avant (dépose - repose)	12	Silencieux (admission - dépose - repose)	29
		Volant magnétique voir alternateur	42

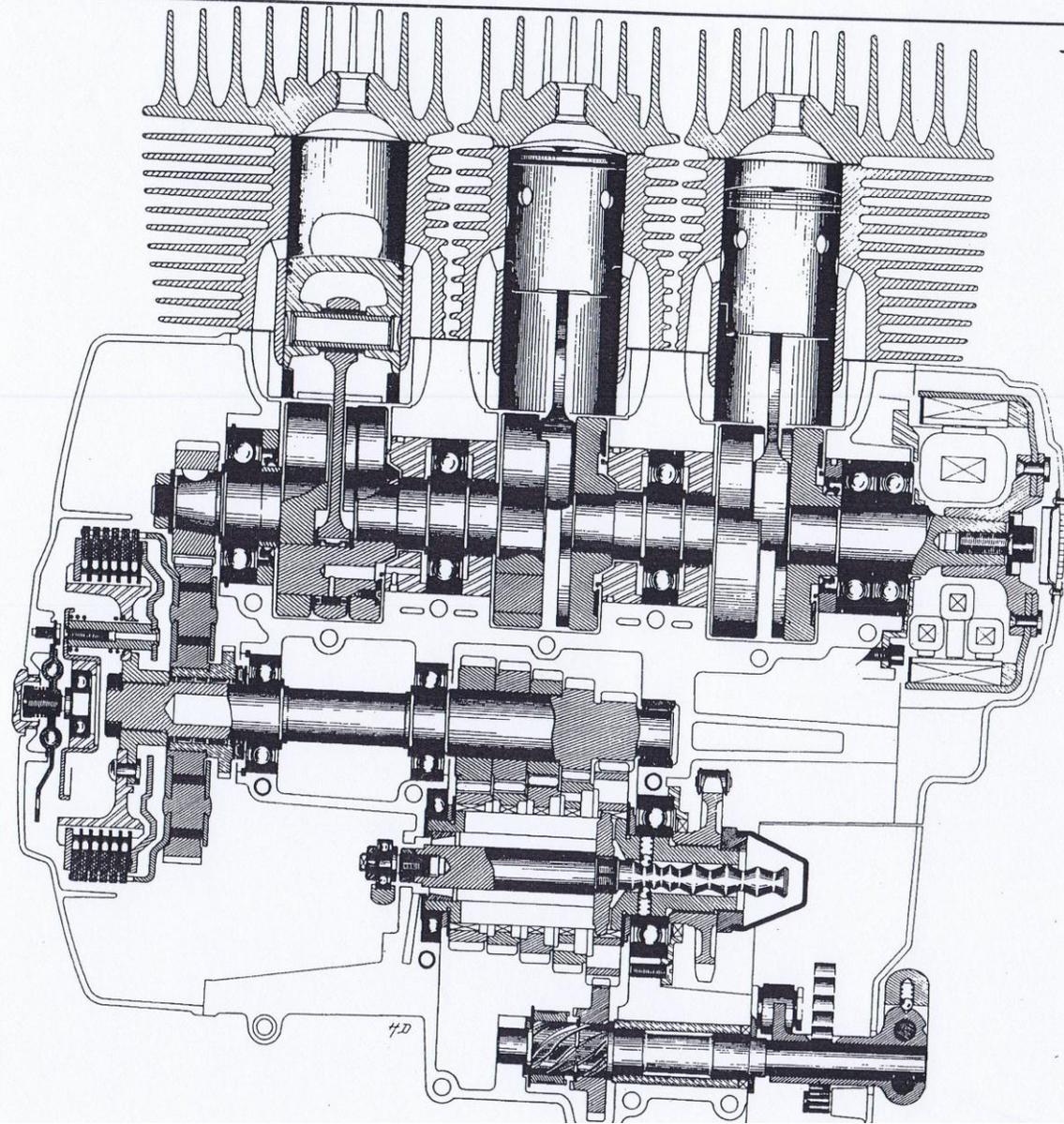
PRECONISATION des OUTILLAGES SPECIFIQUES "350cm3"

DESIGNATION	Références MOTOBECANE	FONCTION
Extracteur de rotor volant 28/100	1820	Pour moyeu volant magnétique
Outil de maintien embrayage	1821	Indispensable pour le maintien du moyeu d'embrayage
Pose axe de piston	1823	
Jauge de calage d'avance	1470 mod	
Outil de maintien de segments	1827	Indispensable pour le montage de piston dans cylindre
Outil de maintien joint sélecteur	1828	Indispensable pour éviter de détruire le joint au moment de l'emmanchement du carter embrayage.
Boitier de vérification du volant	1830	
Ressort de maintien des disques (4 pièces)	1826	Pour montage embrayage à l'établi
Vis de montage d'embrayage	1822	Pour mise en place coupelle débrayage

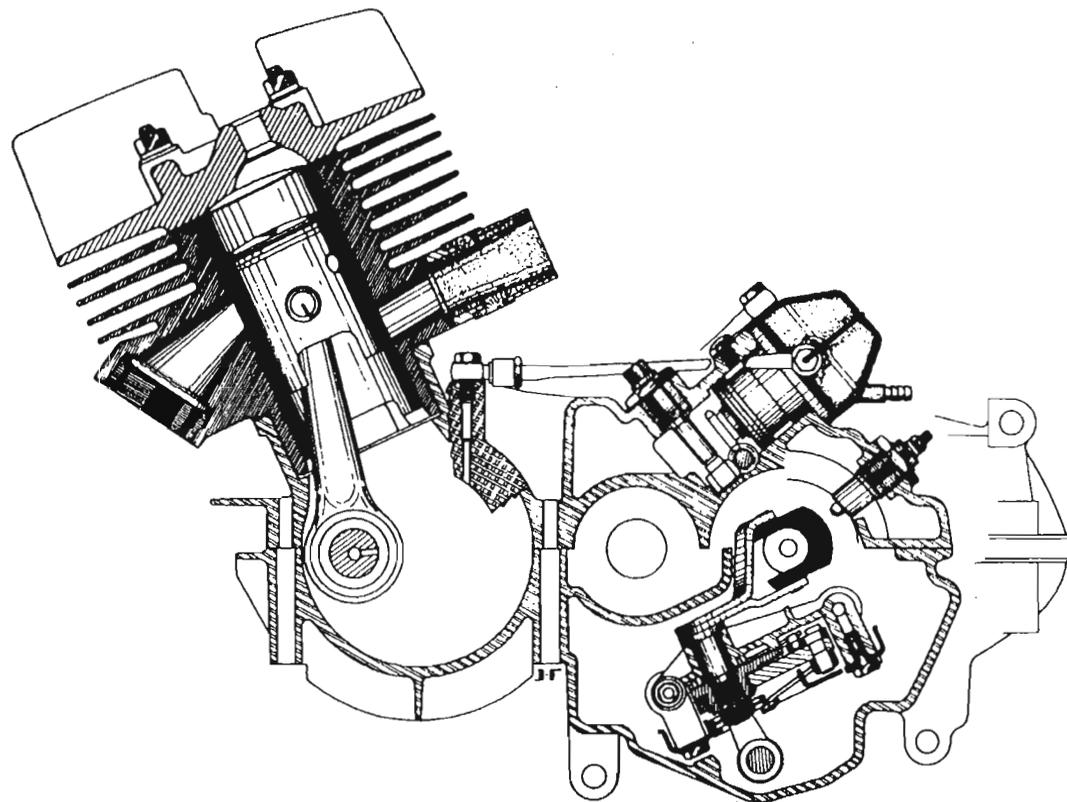
3

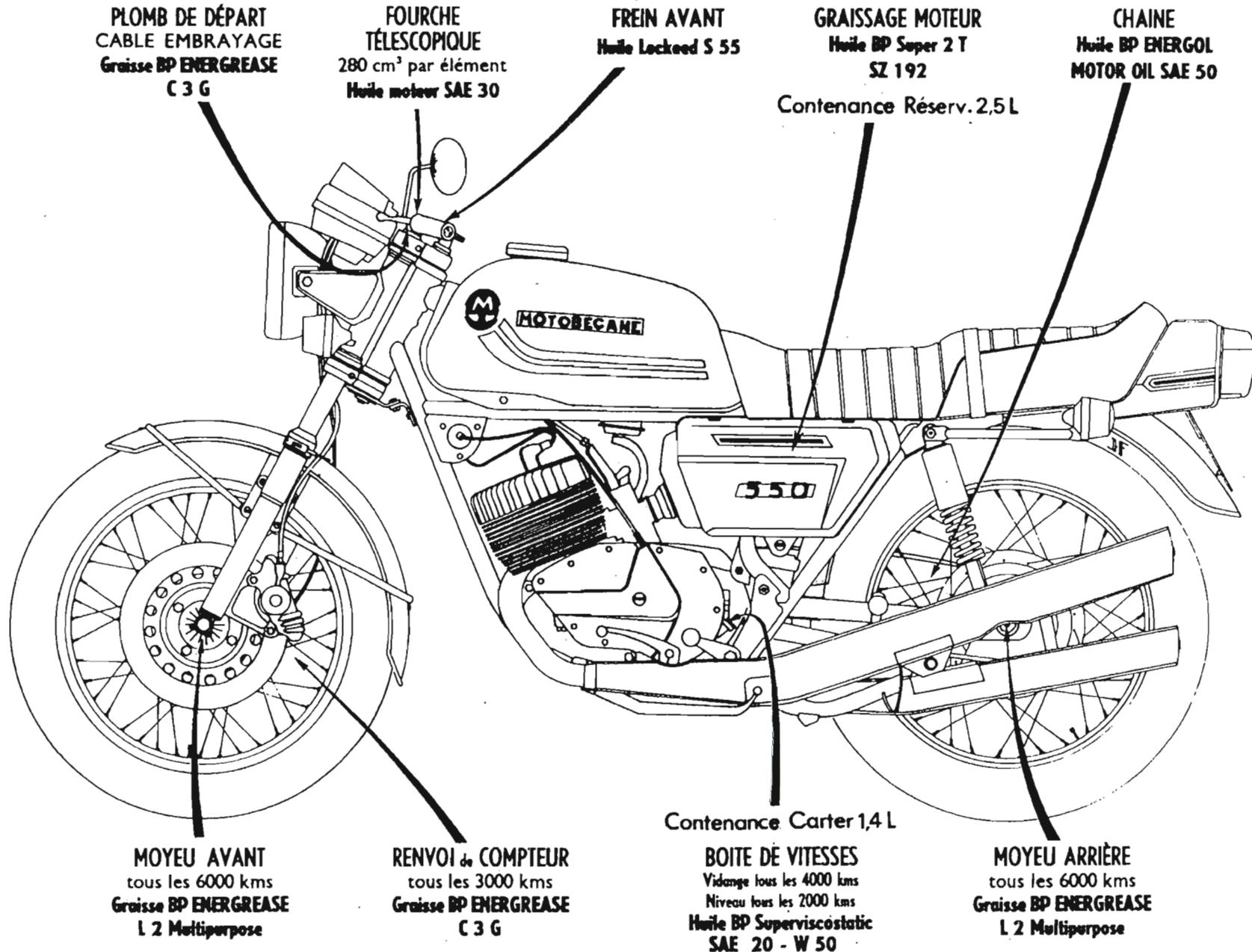
COUPE
MOTEUR ET BOITE DE VITESSES

2 pistons sont volontairement
représentés au point mort

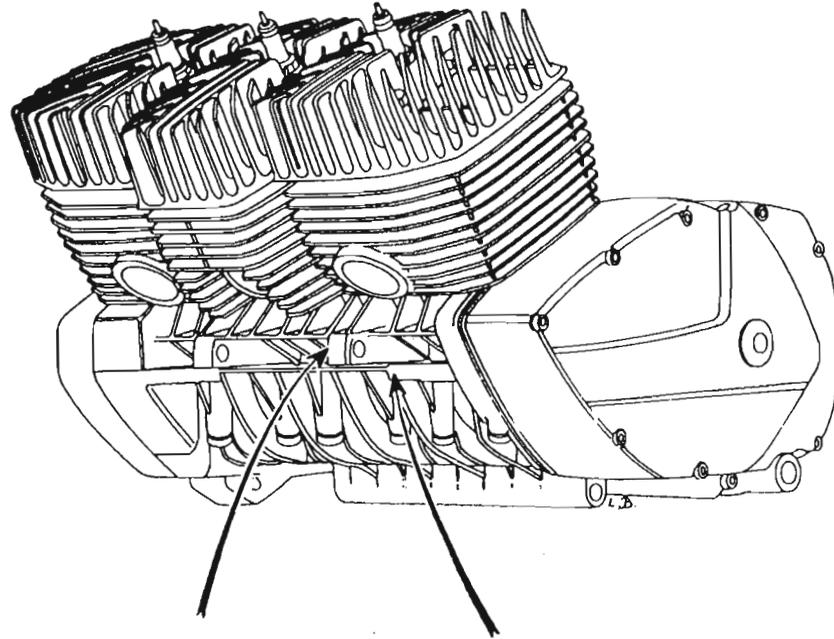


COUPE DU BLOC MOTEUR (Vue de profil)





Identification des carters moteur



Les flèches indiquent l'endroit où figurent les numéros servant au repère du moteur.

GRAISSAGE

MOTEUR :

Graissage moteur utiliser de l'huile BP Super 2 temps.

Pour remplir le réservoir, basculer la selle et enlever le bouchon supérieur. Contenance du réservoir 2,5 litres.

BOITE DE VITESSES :

Effectuer la première vidange à 500, puis 1500, puis 5000, ensuite la faire tous les 4000 kilomètres.

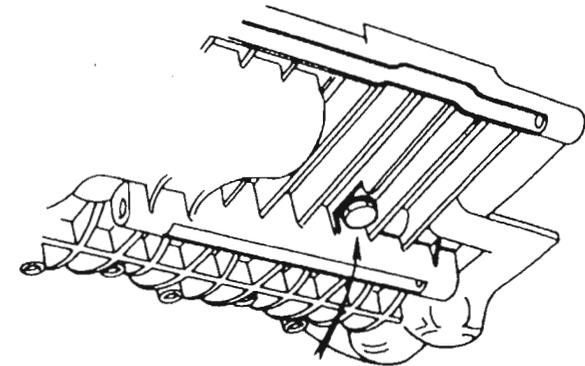
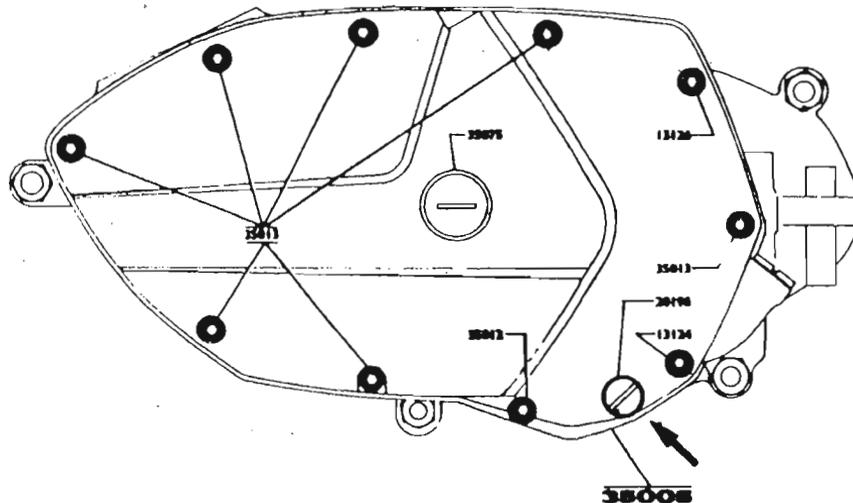
Pour cela moteur chaud, enlever le bouchon de remplissage pour vérifier le niveau et faciliter l'écoulement de l'huile. Retirer les 2 bouchons de vidanges, l'un (6 pans de 17) situé sous le moteur et l'autre (fente tournevis) sur le carter embrayage indiqué sur fig.1

Remettre les 2 bouchons de vidange.

La boîte contient 1,400 litres d'huile. Effectuer le plein avec BP Superviscostatic SAE 20 W 50. Le remplissage doit être fait en 2 fois. Verser environ 1 litre dans le carter embrayage (au ras des filets), remettre le bouchon et faire tourner la machine une vingtaine de secondes pour faire passer l'huile de l'embrayage dans la boîte de vitesses. Ensuite, enlever le bouchon de remplissage et mettre les 0,40 litres restant. Le niveau doit arriver au ras des filets. (la machine étant verticale sur ses roues).

Vérifier le niveau tous les 2000 kilomètres, en rajouter si il y a lieu.

FIG. 1



DECALAMINAGE ECHAPPEMENT 350 cm3

Après avoir déposé les 4 pots d'échappement, déposer les 4 tubes chicanes d'extrémité n° 35586, les dépôts extérieurs seront enlevés au grattoir, les dépôts intérieurs seront brûlés au chalumeau.

- Décalaminage des pots intérieurs (ceux du cylindre central) :

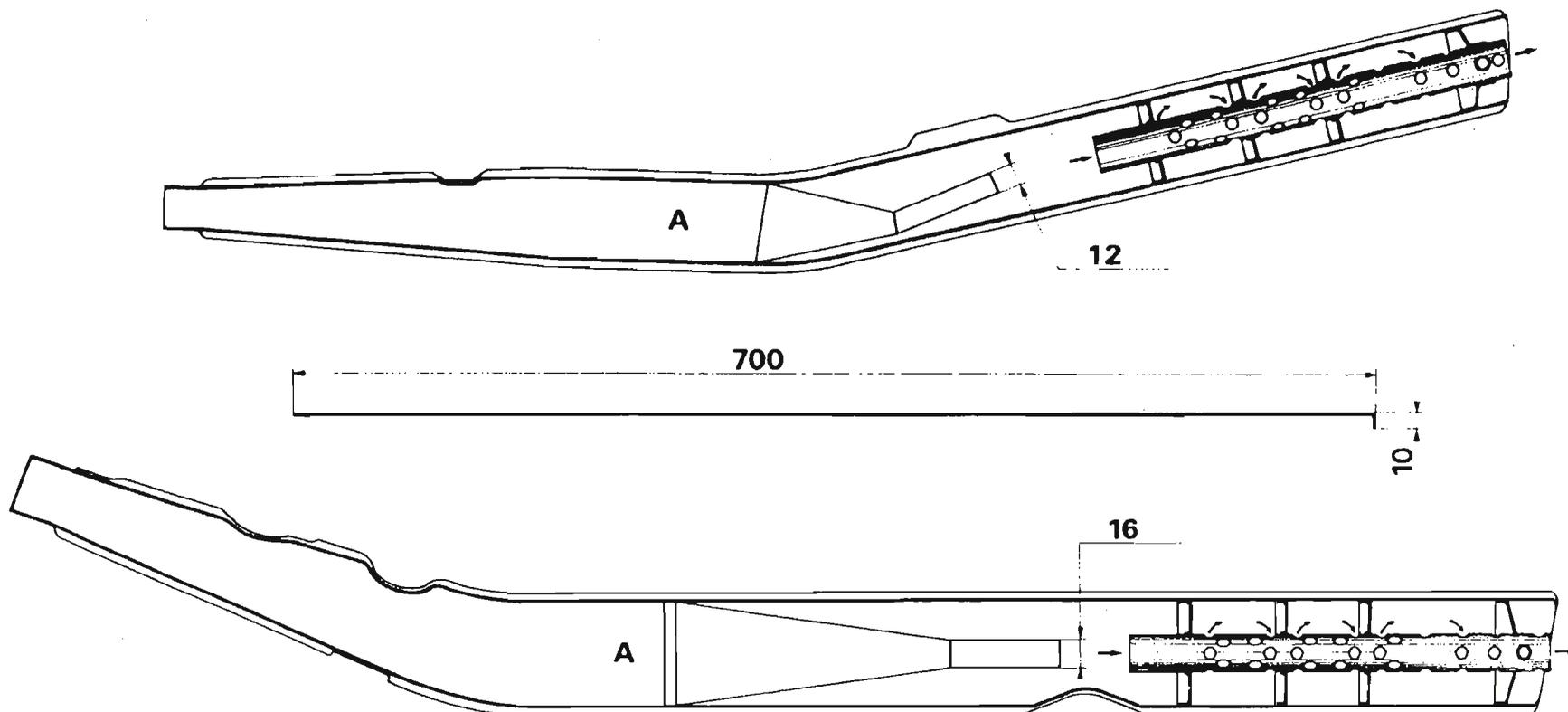
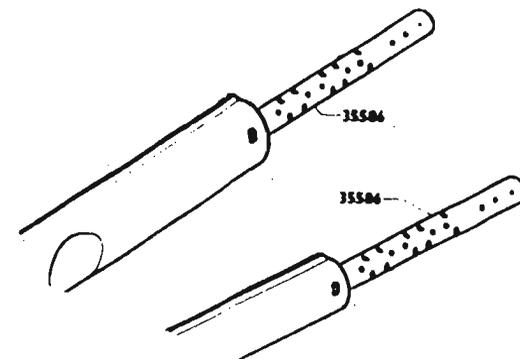
Réaliser, à l'aide d'une corde à piano de 2 mm de diamètre, de 70 cm environ de longueur, cambrée à son extrémité, l'outil représenté au croquis.

Monter sur une chignole électrique l'outil ainsi réalisé, l'introduire dans l'orifice d'entrée du pot, effectuer plusieurs va-et-vient de manière que la partie cambrée pénètre dans le tube diamètre 12.

- Décalaminage des pots extérieurs (ceux du cylindre droit et gauche) :

Les pots extérieurs seront décalaminés par l'arrière à l'aide d'un outil longueur 45 cm environ affûté à une extrémité en forme de grattoir et introduit dans le tube diamètre 16.

- En dernier lieu, brosser l'intérieur A des pots à l'aide d'un goupillon d'acier, dégraisser et laver.



REPLACEMENT DES PLAQUETTES DE FREIN AVANT

Lorsque la côte A fig. (1) se trouve réduite à 1,5 il est nécessaire de remplacer le jeu de plaquettes de frein.

Le remplacement des plaquettes de frein s'effectue très facilement, sans dépose de la roue.

Retirer les deux goupilles fendues. (figure2)

Retirer à l'aide d'une pince à becs fins une seule des deux plaquettes. (figure 3)

Repousser, à l'aide d'un tournevis (comme indiqué figure 4), le piston de l'étrier de frein.

Engager la plaquette neuve.

Actionner le levier de frein de façon à rapprocher la plaquette neuve du disque.

Retirer la 2ème plaquette usée en procédant comme pour la 1ère.

Repousser le piston de l'étrier de frein comme dans le 1er cas.

Fixer définitivement les plaquettes de frein à l'aide de goupilles neuves.

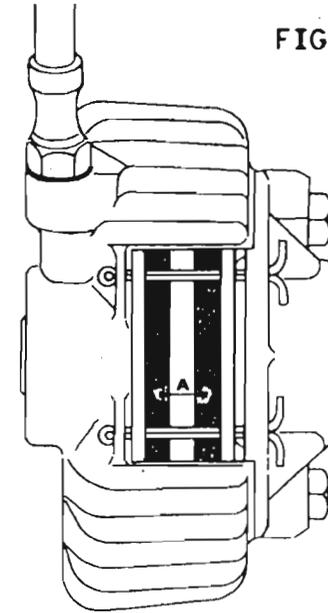


FIG. 1

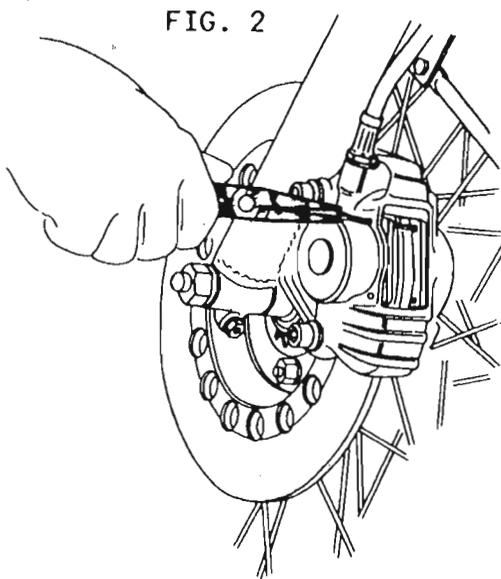


FIG. 2

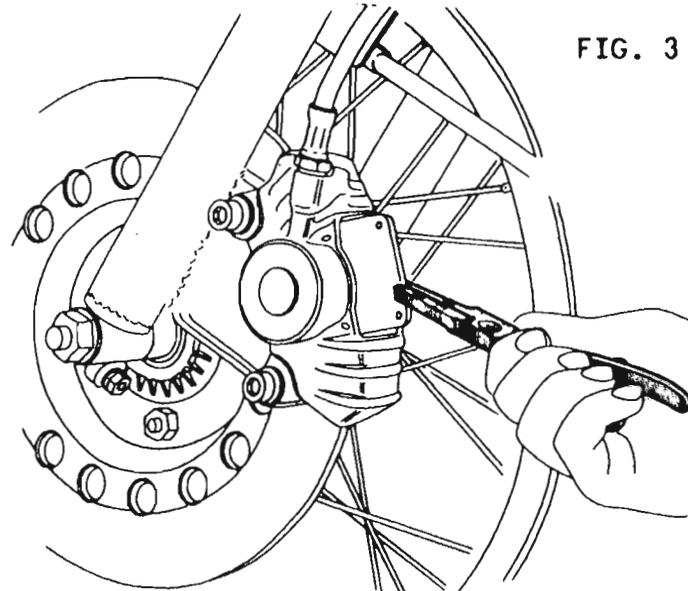


FIG. 3

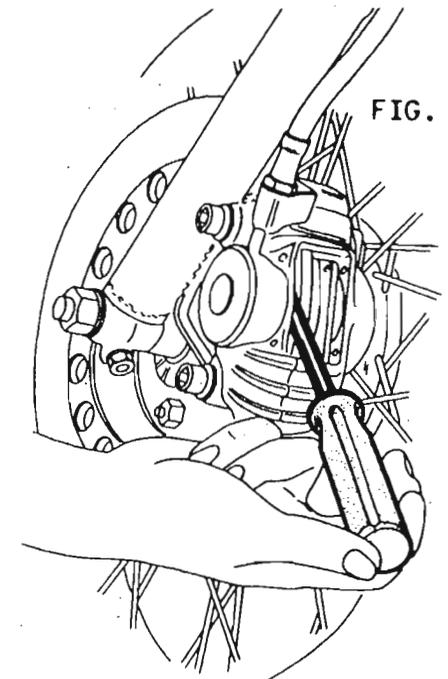


FIG. 4

DEPOSE DE LA CANALISATION HYDRAULIQUE DE FREIN AV.

10

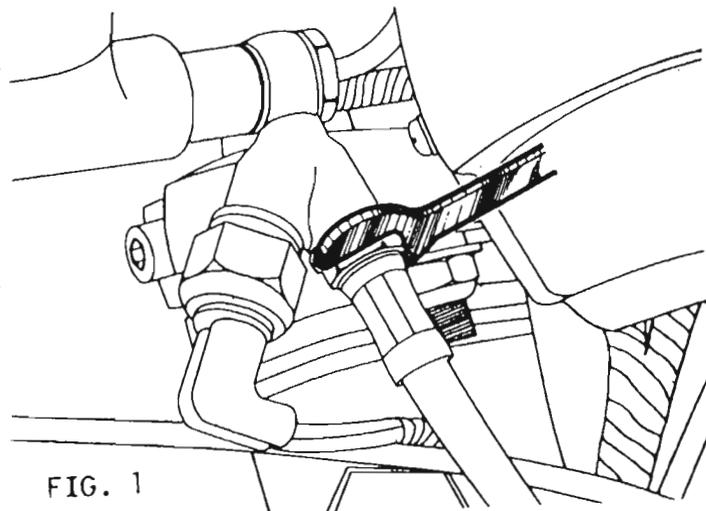


FIG. 1

1) Raccord banjo sans contacteur stop :

- Débloquer la canalisation hydraulique du raccord banjo clé de 17 (figure 1)
- Dévisser le gicleur fixant le raccord banjo au maître cylindre de frein (figure 2)
- Déposer le raccord banjo.
- Dévisser et déposer la canalisation hydraulique de l'étrier de frein (figure 4)

2) Raccord banjo avec contacteur stop :

- Déconnecter les 2 fils au contacteur stop sur le raccord banjo (figure 3)

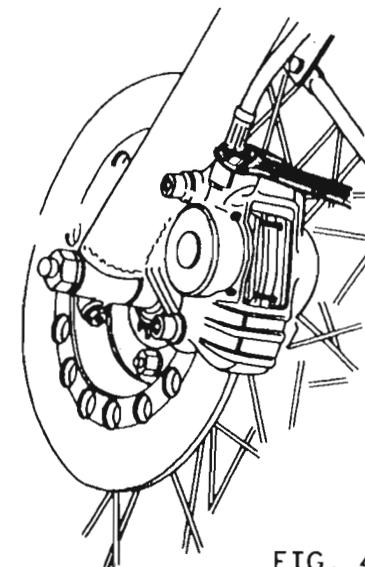


FIG. 4

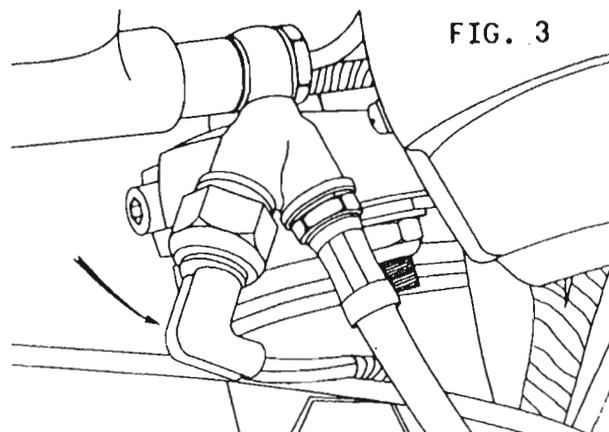


FIG. 3

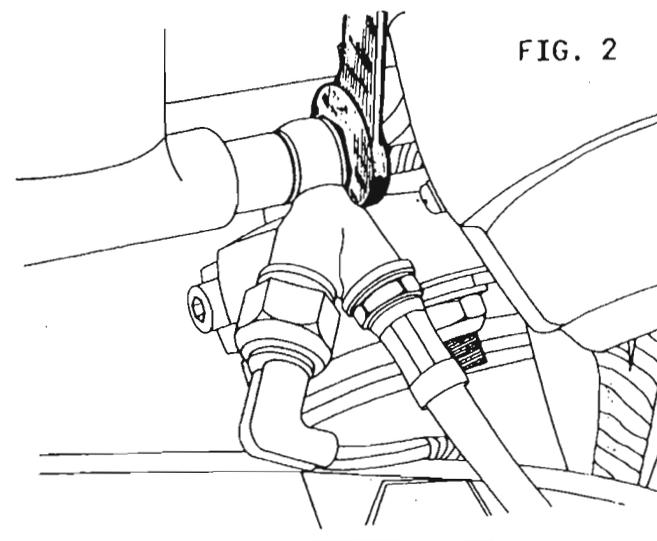


FIG. 2

REPOSE D'UNE CANALISATION HYDRAULIQUE DE FREIN AVANT

Nous conseillons de monter des joints neufs en lieu et place des joints déposés.

- Procéder à l'inverse de la dépose.
- S'assurer que la canalisation hydraulique ne frotte en aucun endroit.
- Vidanger le circuit de freinage (voir page 13).

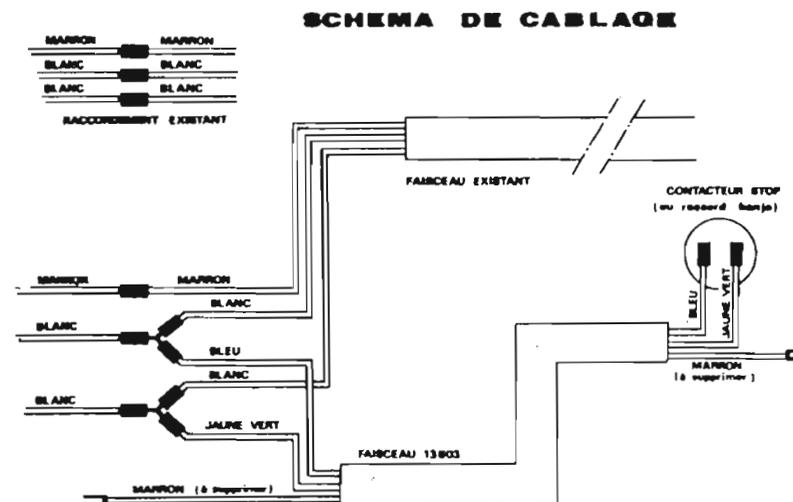
NOTA : Dans le cas d'un remplacement du raccord banjo à 1 voie, veuillez noter qu'il n'est fourni, au titre de la pièce détachée que le nouveau raccord, à deux voies.

Il y donc lieu de prévoir les pièces suivantes :

- | | |
|--------------------------|-------|
| - 1 raccord à deux voies | 35868 |
| - 1 joint | 35870 |
| - 1 contacteur stop | 35869 |
| - 1 faisceau | 13603 |
| - 2 raccords Y | 13609 |

Ces pièces supplémentaires permettront le fonctionnement du stop par l'action du frein AV en raccordant comme indiqué au schéma ci-contre.

- Déposer le réservoir (voir page 26).
- Repérer le raccordement au-dessus du boîtier plastique de filtre à air (1 fil marron contacteur point mort, 2 fils blancs contacteur stop arrière).
- Connecter les 2 raccords Y.
- Connecter le faisceau 13603 (le fil marron est à supprimer).
- Relier au contacteur stop sur le raccord banjo à deux voies.



DEPOSE ETRIER DE FREIN

- Débloquent la canalisation hydraulique (figure 1 clé de 17 mm).
- Dévisser les 2 vis à six pans creux de fixation étrier (figure 2) (clé de 8 mm).
- Désaccoupler la canalisation hydraulique, de l'étrier.
- Déposer l'étrier.

REPOSE ETRIER DE FREIN

Nous conseillons de remonter des joints neufs en lieu et place des joints déposés.

- Procéder à l'inverse de la dépose en observant les points suivants :
 - Monter les 2 vis à six pans creux au loctite n° 1848 (frein filet).
 - Vidanger le circuit de freinage (voir page 13).

FIG. 1

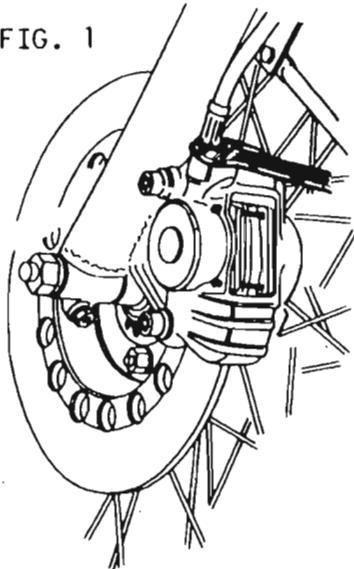
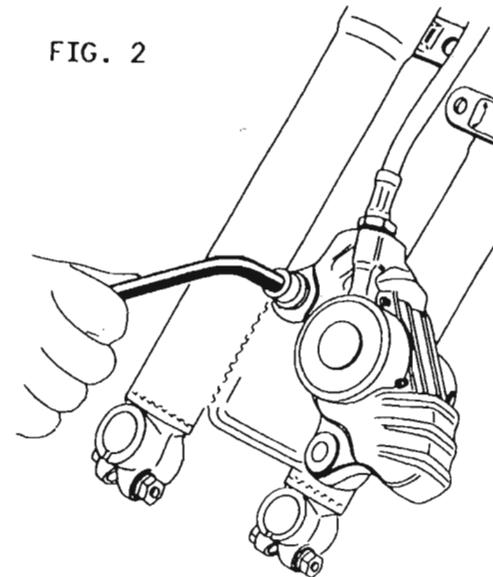
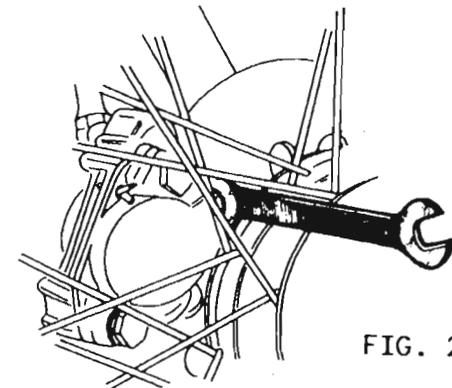
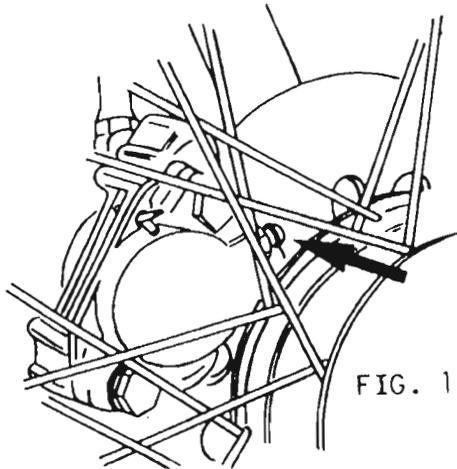


FIG. 2



VIDANGE DU CIRCUIT DE FREINAGE

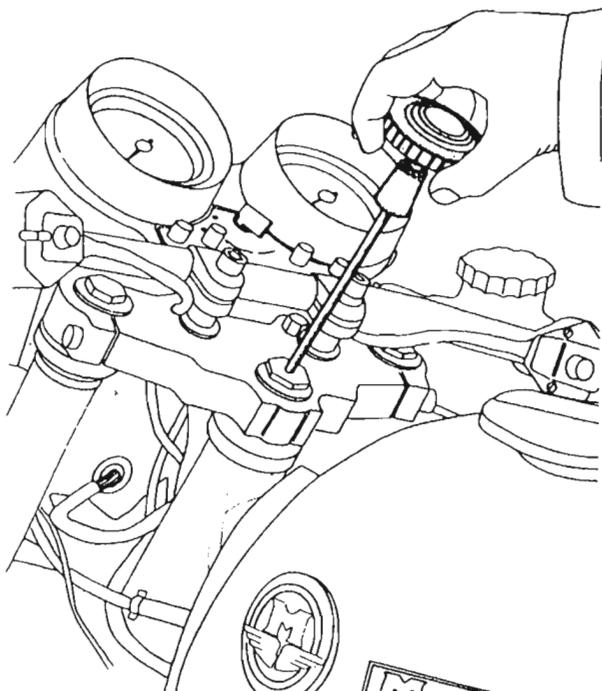
- Placer un tuyau plastique transparent sur le purgeur (figure 1)
- Verser un peu de liquide hydraulique dans une boîte et y plonger le tuyau plastique.
- Dévisser le couvercle du réservoir de liquide hydraulique.
- Prendre soin au cours de cette opération de ne pas laisser le réservoir de liquide hydraulique se vider entièrement.
- Amener la poignée de frein avant en pression et desserrer d'un quart de tour environ le purgeur (figure 2)
- Maintenir la poignée de frein avant fermée, resserrer le purgeur sans le bloquer et répéter l'opération ci-dessus, jusqu'à ce qu'il n'y ai plus d'air dans le circuit de freinage.
- Revisser et bloquer le purgeur en maintenant la poignée de frein AV fermée.



DEPOSE DE LA BUTEE ET DU FREIN DE DIRECTION

Enlever la goupille 18 (figure 1)

Dévisser la tige 35675 du frein de direction (figure 1)



Récupérer la contre plaque 35755, la plaque inférieure Ferodo 35677 et déposer la tige de frein de direction (figure 2)

Déposer la butée de direction (35754-35847) (clé plate de 10 mm) et récupérer la plaque supérieure Ferodo 35677.

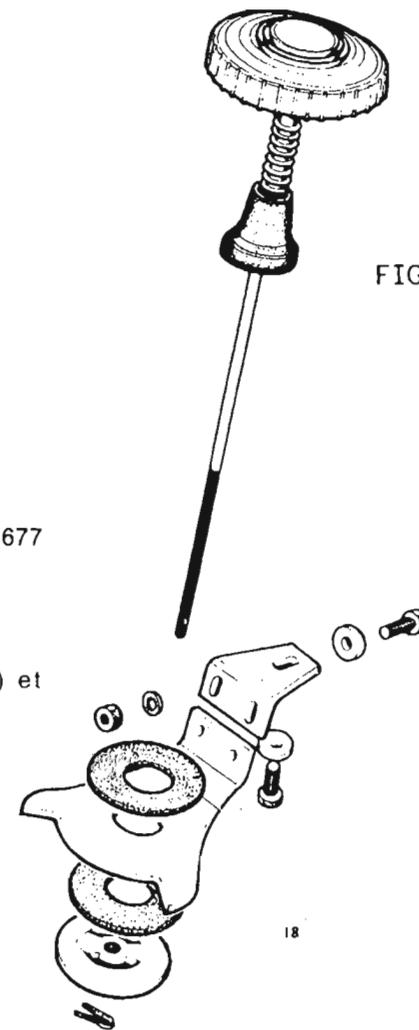


FIG. 1

REPOSE DE LA BUTEE ET DU FREIN DE DIRECTION

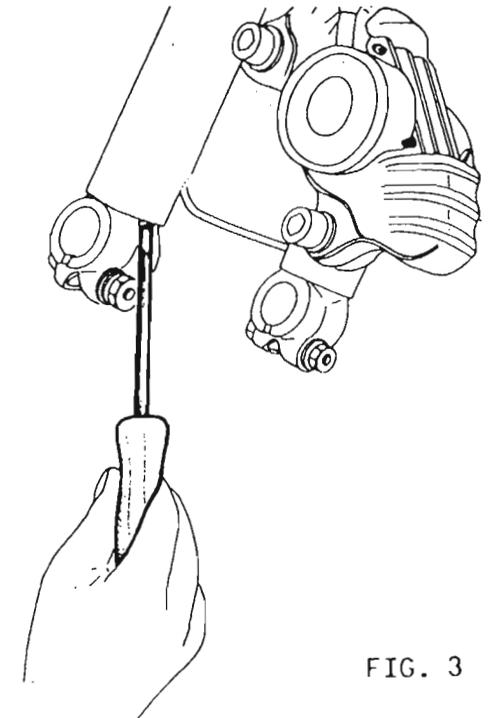
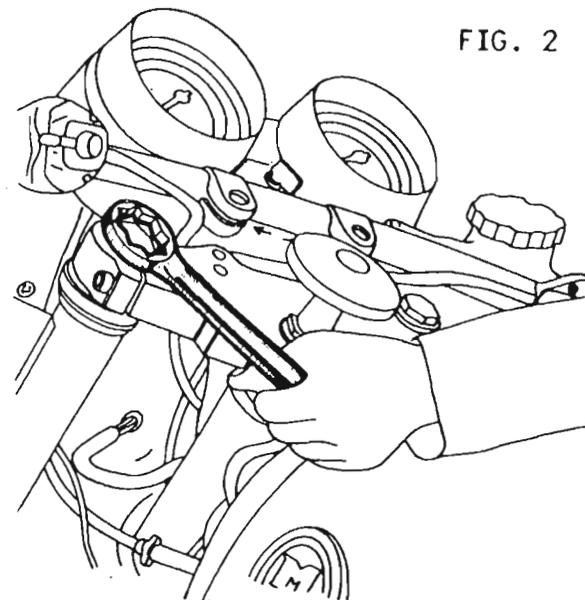
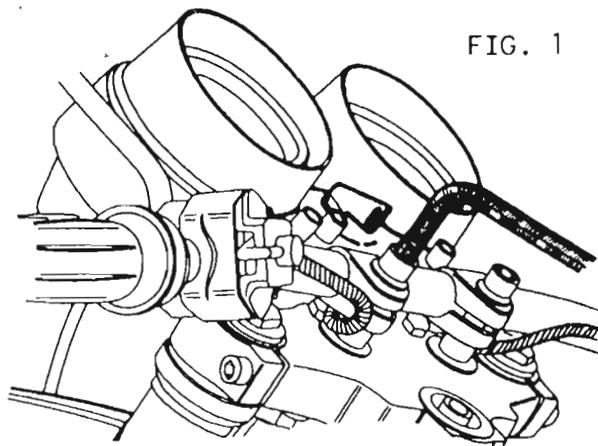
Procéder à l'inverse de la dépose.

Bloquer les points de fixation de la butée de direction (35754-35847) après avoir serré le frein de direction.

VIDANGE DE LA FOURCHE TELESCOPIQUE

- Vidanger la fourche télescopique tous les 10 000 km. Employer de l'huile moteur SAE 30, à raison de 280 cm³ par élément.
- Dévisser les 2 vis à six pans creux (clé de 8) de fixation guidon (figure 1
- Dévisser le bouchon (35712) (clé à œil de 24) d'un élément et débloquer seulement l'autre (figure 2)
- Dévisser la vis de vidange (35785) (tournevis) située au bas du fourreau (figure 3
- Laisser l'huile s'écouler assez longtemps.
- Remonter la vis de vidange munie de son joint et verser l'huile nécessaire par l'orifice du bouchon 35712.
- Remonter le bouchon (35712).
- Procéder de la même façon pour l'autre élément.

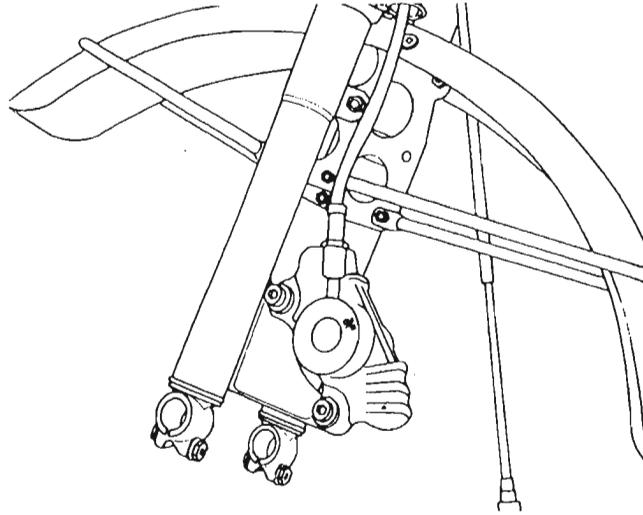
NOTA : Ne pas enlever les 2 bouchons simultanément, ceux-ci servant de butée aux ressorts. L'on peut vidanger simultanément les deux éléments à condition de maintenir l'avant de la machine levé.



DEPOSE D'UN ELEMENT TELESCOPIQUE

La vidange n'est pas nécessaire.

Déposer la roue avant.



Déposer le garde boue avant (4 boulons, clé de 13 mm).

Quel que soit l'élément télescopique concerné (droit ou gauche) nous conseillons de déposer le garde boue avant muni de ses tringles de façon à ne pas être encombré lors de la repose de l'élément (neuf ou réparé).

Déposer l'étrier de frein à disque (2 vis à six pans creux, clé de 8) sans désaccoupler la canalisation hydraulique (figure 1)

La dépose de l'étrier de frein est obligatoire pour permettre le dégagement de la plaque supérieure.

FIG. 1

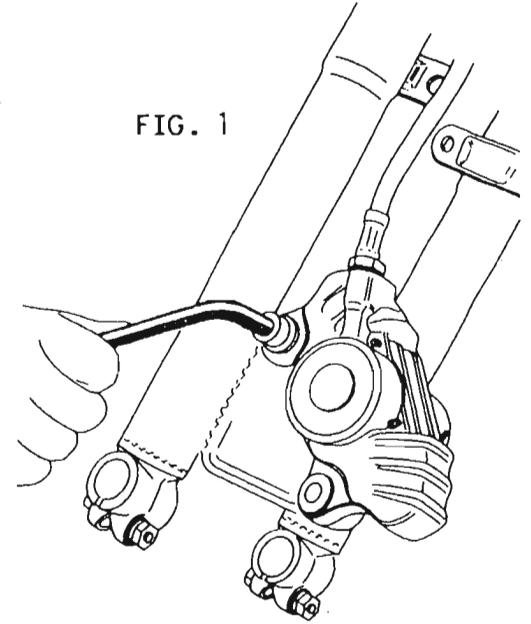
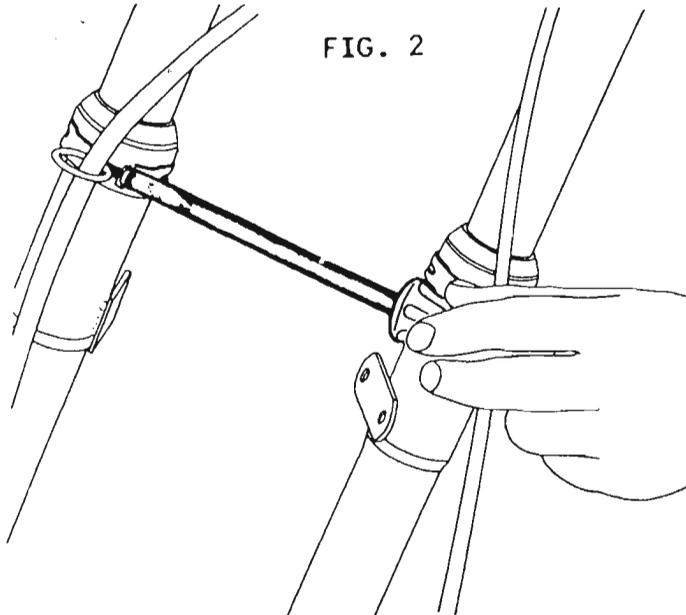


FIG. 2

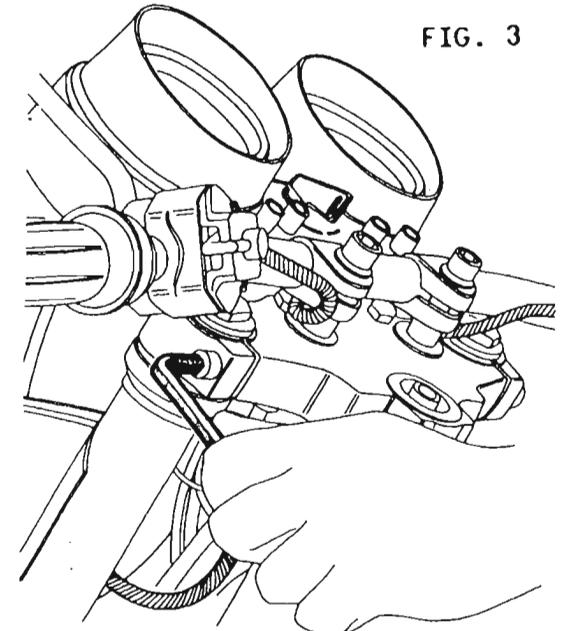


Dévisser la vis (35789) de fixation du collier (35709) de l'élément concerné pour dégager le guide 35710 (figure 2)

Déposer le frein de direction complet (voir page 14)

Dévisser les 2 vis à six pans creux (35791 clé de 6) sur la plaque supérieure de serrage des tubes plongeurs (figure 3)

FIG. 3



DEPOSE D'UN ELEMENT TELESCOPIQUE (suite 1)

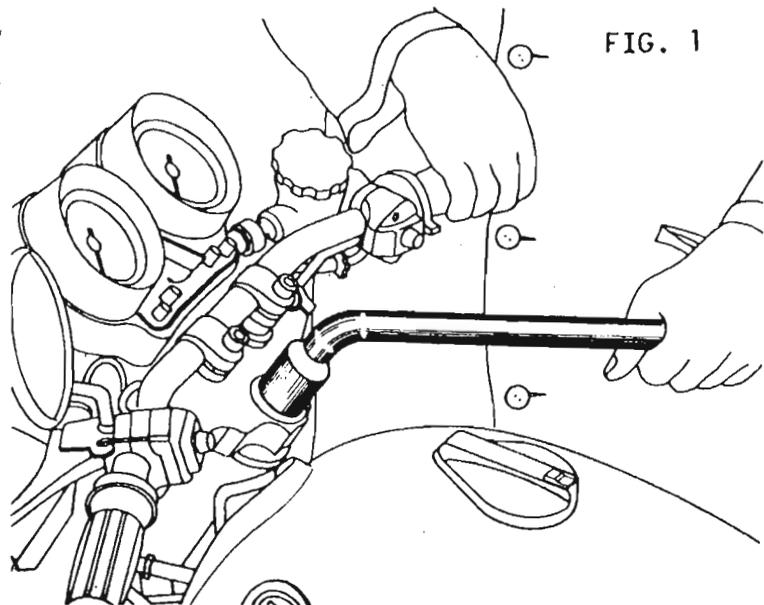


FIG. 1

Dévisser l'écrou 35728 (clé de 27) de serrage plaque supérieure (figure 1)

Ne rien débrancher au guidon.

Soulever et dégager l'ensemble guidon, plaque supérieure de fourche (s'aider au besoin de légers coups de maillet) (figure 2)

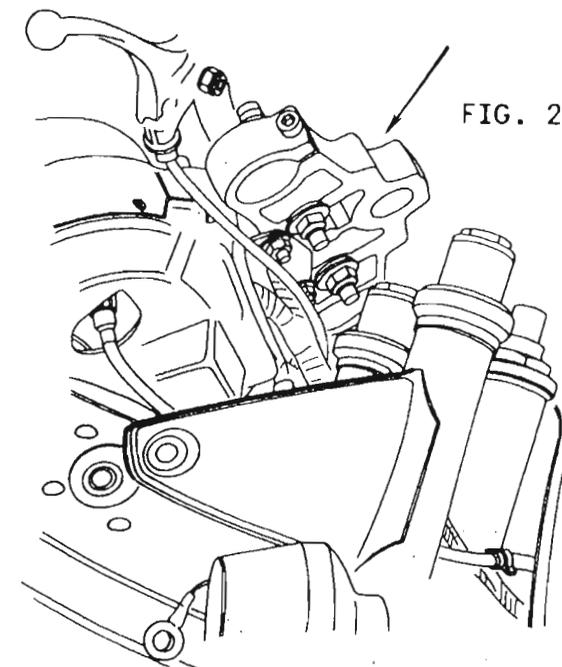


FIG. 2

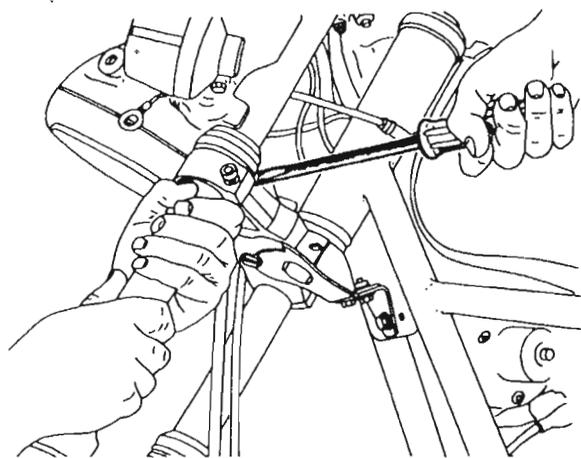


FIG. 3

Dévisser la vis à six pans creux de l'élément concerné (clé de 6) sur la plaque inférieure de serrage tubes plongeurs (figure 3)

Dégager l'anneau caoutchouc (35733 tournevis) supérieur pour faciliter la sortie du tube (figure 4)

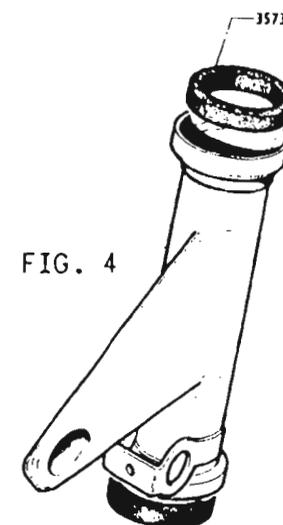


FIG. 4

Sortir l'élément télescopique (s'aider au besoin d'un tournevis) (figure 3)

REPOSE D'UN ELEMENT TELESCOPIQUE

Engager suffisamment l'élément dans la plaque inférieure de façon à permettre la mise en place de l'anneau caoutchouc (35733) inférieur et le cache de fourche (figure 1

Placer l'anneau caoutchouc (35733) supérieur (figure 1

Procéder à l'inverse de la dépose en prenant soin de faire affleurer le tube plongeur au niveau de la plaque supérieure de fourche (figure 2



FIG. 1

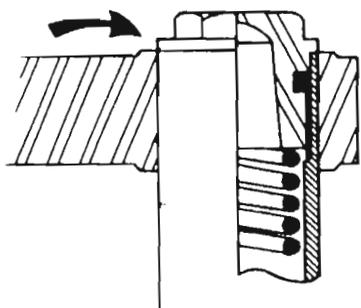


FIG.2

IMPORTANT : Il est impératif d'utiliser le liquide loctite 1848 (frein filet) au moment du remontage des vis de fixation de l'étrier de frein.

Cette opération n'est valable que pour la révision des organes mécaniques intérieurs d'un élément, à l'exception des ressorts de fourche télescopique qui peuvent être facilement démontés et remplacés (si nécessaire) par le haut de l'élément (après dépose du guidon et du bouchon 35712).

- LA DEPOSE DE L'ELEMENT TELESCOPIQUE N'EST PAS NECESSAIRE.

- Vidanger l'élément télescopique concerné (figure 1)
- Déposer la roue avant
- Dévisser la vis (35789) et déposer le collier (35709) de l'élément concerné (figure 5). page 20
- Dégager et remonter le manchon caoutchouc 35708 sur le tube plongeur.
- Dévisser la bague d'étanchéité (35720) (clé à sangle) (figure 2)
- Dévisser les deux boulons de fixation garde boue (clé de 13 mm) sur l'élément concerné.
- Dévisser la vis à six pans creux (35783) (clé de 6 mm) (figure 3)
- Déposer le tube mobile (droit ou gauche suivant le cas).
- Dévisser la bague crantée (35717 pince à ergots 1598) au bas de l'élément amortisseur (figure 4)
- Amortisseur, entretoise et ressort descendant
- Sortir la bague (35720) complète.

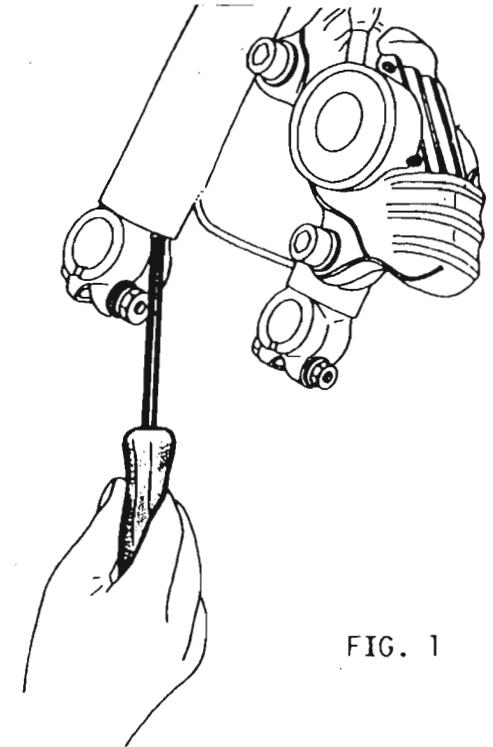


FIG. 1

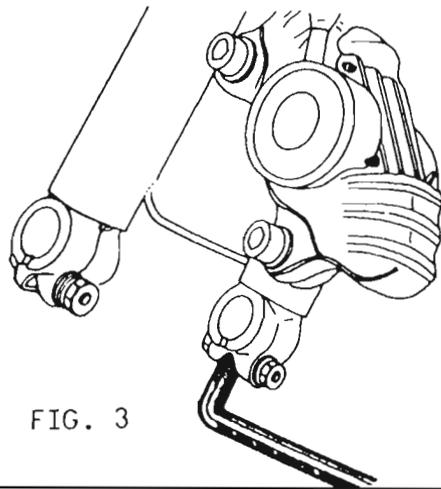


FIG. 3

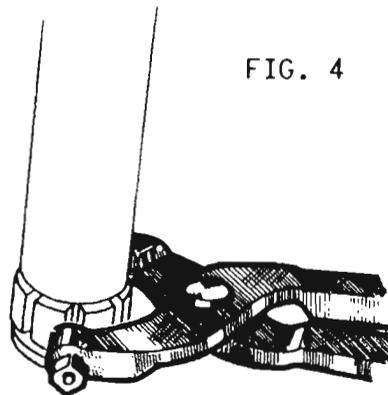


FIG. 4

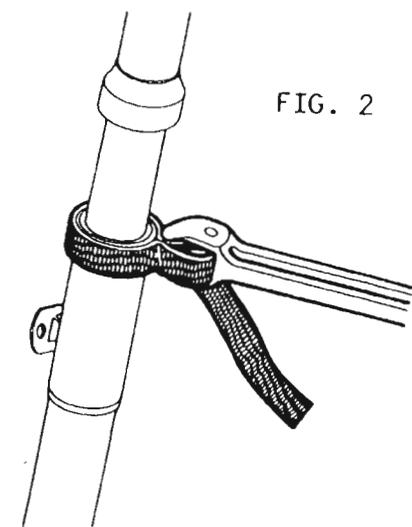
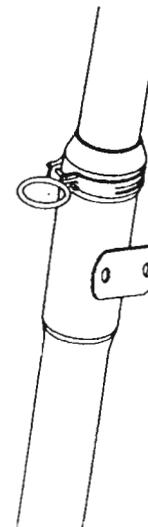
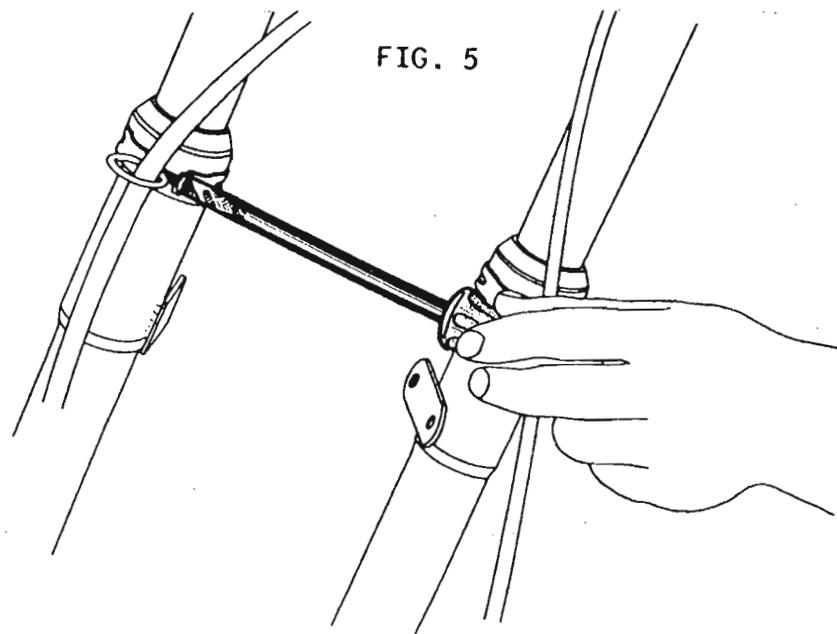


FIG. 2

REMONTAGE D'UN ELEMENT TELESCOPIQUE

Procéder à l'inverse du démontage en prenant soin du segment d'étanchéité 35718.

Au moment de remettre de l'huile dans l'élément télescopique, il est nécessaire de déposer le guidon (2 vis à six pans creux) (clé de 8 mm pour 6 pans creux et clé de 18 mm plate pour écrou), de dévisser le bouchon (35712 clé à œil de 24 mm) et de vérifier que la vis de purge (35785) munie de son joint ont bien été remontés. Au cours de cette opération nous conseillons de vidanger l'autre élément, de façon à être certain de la quantité et de la qualité de l'huile dans chaque élément.



DEPOSE DE LA FOURCHE TELESCOPIQUE

Déposer la roue avant pour faciliter l'opération

Déposer l'étrier de frein à disque (vis à six pans creux, clé de 8) sans désaccoupler la canalisation hydraulique (figure 1

Dévisser les vis 35789 de fixation des colliers 35909 pour dégager les guides 35710

Déposer le frein de direction complet et la butée (voir page 14

Dévisser l'écrou de serrage 35728 de la plaque supérieure (figure 4) (clé de 27).

Dévisser les 2 vis à six pans creux (clé de 6) de serrage des tubes de la plaque supérieure (figure 3

Déposer l'ensemble guidon plaque supérieure (s'aider au besoin d'un maillet) (figure 5

Dévisser l'écrou 35726 (clé de 36) de direction (figure 2

Dégager les deux anneaux caoutchoucs 35733 (tournevis) supérieurs

Déposer la fourche en prenant soin des billes de direction. 38 billes diam. 6,35

REPOSE DE LA FOURCHE

Procéder à l'inverse de la dépose en observant les points suivants :

- Monter les billes à la graisse.
- Faire affleurer les tubes plongeurs au niveau de la plaque supérieure (figure
- Il est impératif d'utiliser le liquide loctite 1848 (frein filet) au moment du remontage des vis de fixation d'étrier de frein.

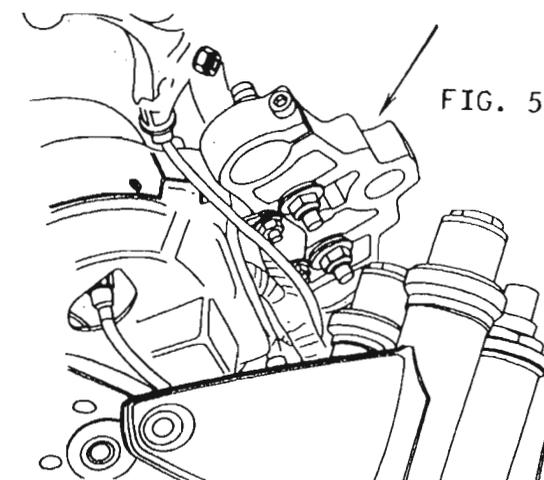
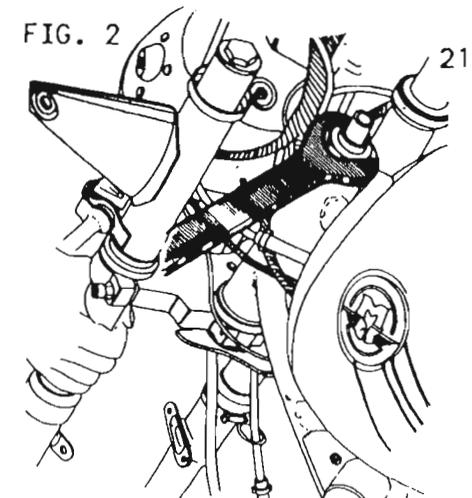


FIG. 1

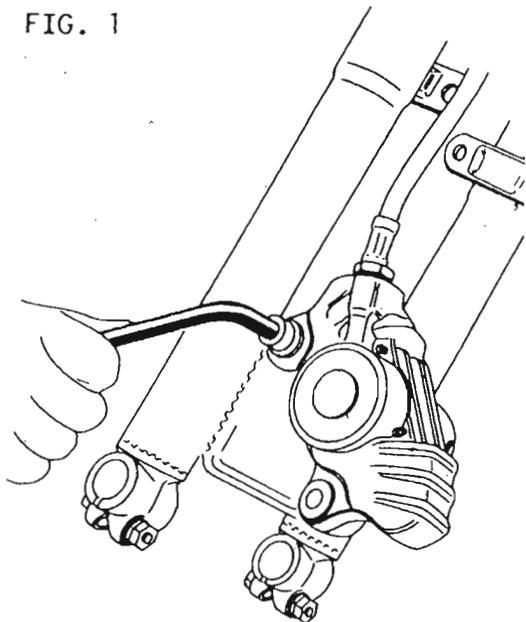


FIG. 3

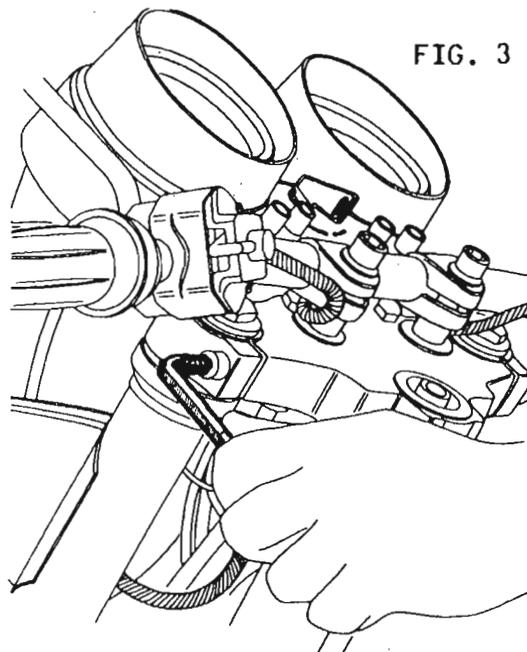
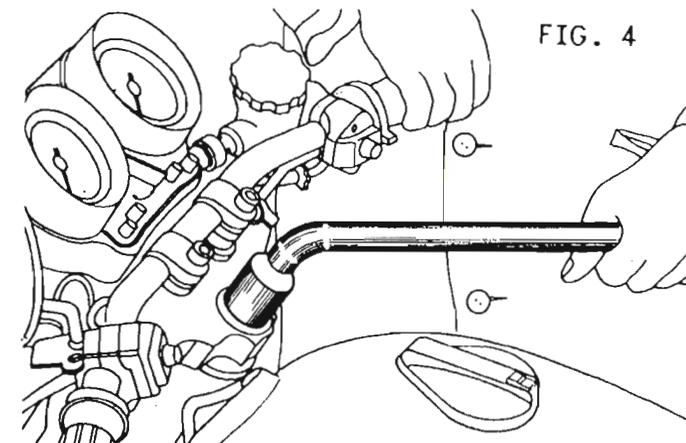


FIG. 4



DEPOSE DE LA ROUE AVANT

- Maintenir l'avant de la machine, levé, pour déposer la roue.
- Dévisser l'écrou de broche (clé de 24)
- Débloquer les boulons inférieurs, bridant l'axe de roue (clé de 13) (figure 1)
- Déposer l'axe de roue.
- Déposer la roue avant, récupérer les entretoises

REPOSE DE LA ROUE AVANT

- Procéder à l'inverse de la dépose.
- Placer la languette de l'entraîneur de compteur dans le logement prévu à cet effet (figure 2)
- Mettre une rondelle et l'entretoise large du côté gauche, l'autre entretoise côté droit.
- Bloquer l'écrou d'axe de roue.
- Faire fonctionner la fourche et resserrer les boulons inférieurs bridant l'axe.

NOTA : VERIFIER LE SERRAGE DES ECROUS DE RAYONS TOUS LES 3 000 KM, NE PAS RESSERRER EXAGEREMENT.

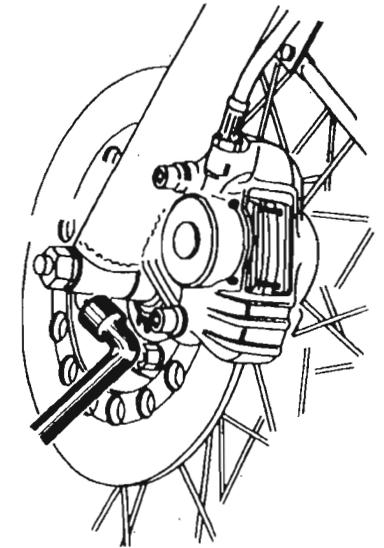


FIG. 1

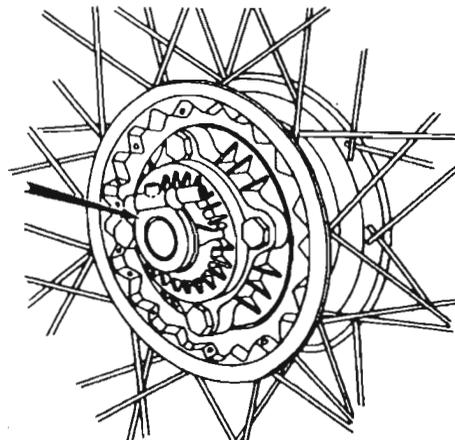
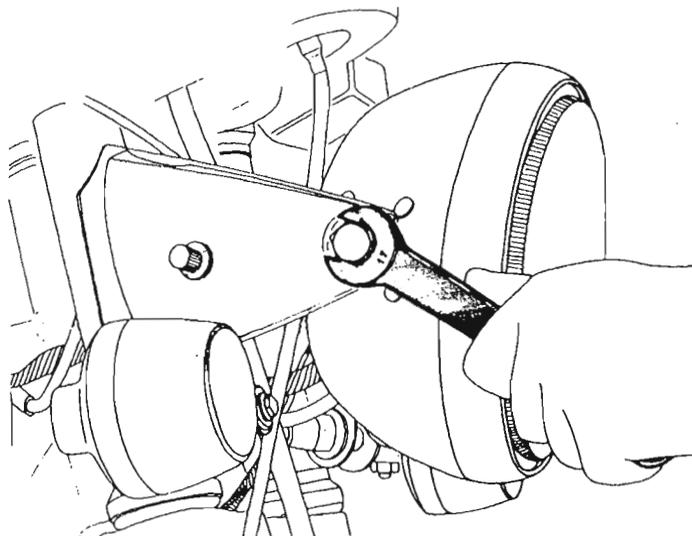


FIG. 2

FIG. 1



DEPOSE DU COMPTEUR - COMPTE TOURS

Dévisser les fixations du phare (clé de 17) et le laisser reposer sur le garde boue avant (figure 1)

Dévisser l'écrou de fixation (sur la patte droite du phare) de la commande de remise à 0 du compteur journalier (figure 2)

Dévisser les vis de fixation (tournevis cruciforme) du fond de combine (figure 3)

Débrancher les commandes de compteur et de compte tours

Dégager les porte-lampes et lampes d'éclairage des compteur et compte tours (figure 4_1)

Dévisser les vis moletées de fixation compteur compte-tours (figure 4_3)

Déposer le compteur et le compte tours par le haut (figure 4)

prendre soin des rondelles caoutchouc

REPOSE DU COMPTEUR - COMPTE TOURS

Procéder à l'inverse de la dépose.

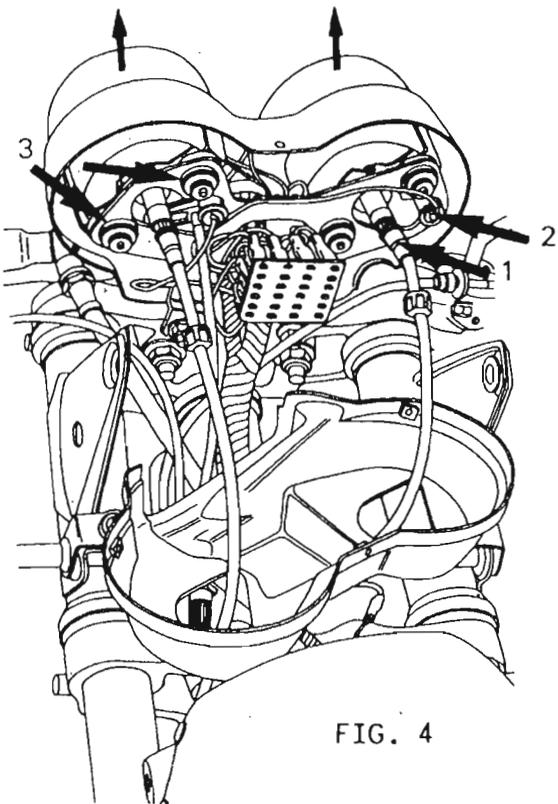


FIG. 4

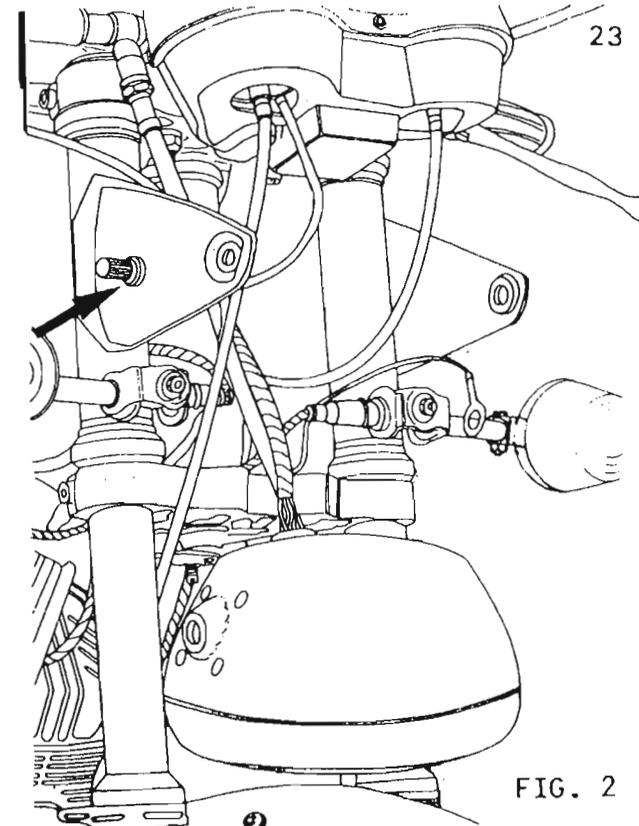


FIG. 2

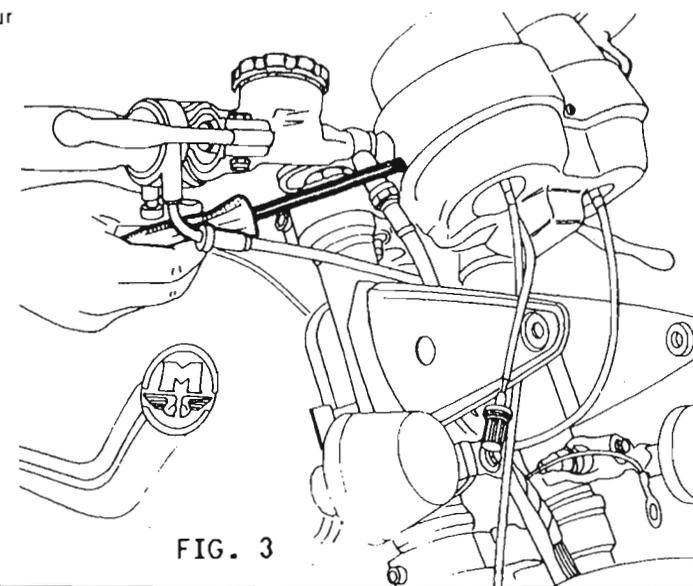
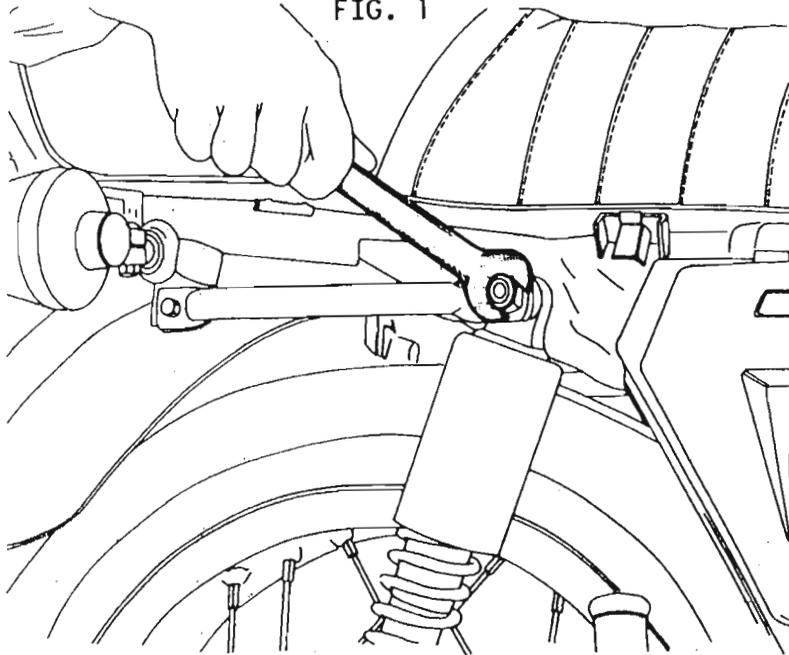


FIG. 3

FIG. 1



DÉPOSE DES AMORTISSEURS ARRIERE

Dévisser les écrous des fixations supérieures des amortisseurs (clé de 17 mm) (figure 1)

Dévisser au maximum sans les enlever les boulons des fixations arrières des poignées de levage (clé de 11 mm) (figure 1)

Dégager les poignées de levage des axes amortisseurs (figure 4) les laisser pendre.

Dévisser au maximum les écrous des fixations inférieures des amortisseurs (clé de 17) (figure 2)

Dégager les amortisseurs des fixations supérieures (figure

3) Se mettre en appui à l'arrière de la machine de façon à relever la roue pour dégager les fixations inférieures (figure 3)

Enlever les écrous des fixations inférieures et déposer les amortisseurs.

REPOSE DES AMORTISSEURS

Procéder à l'inverse de la dépose.

Consulter la notice d'entretien pour le réglage.

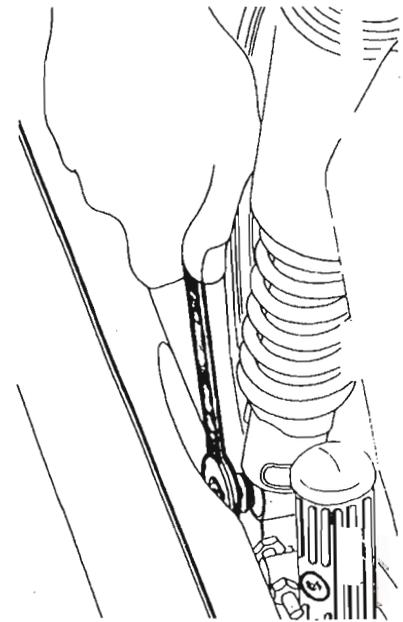
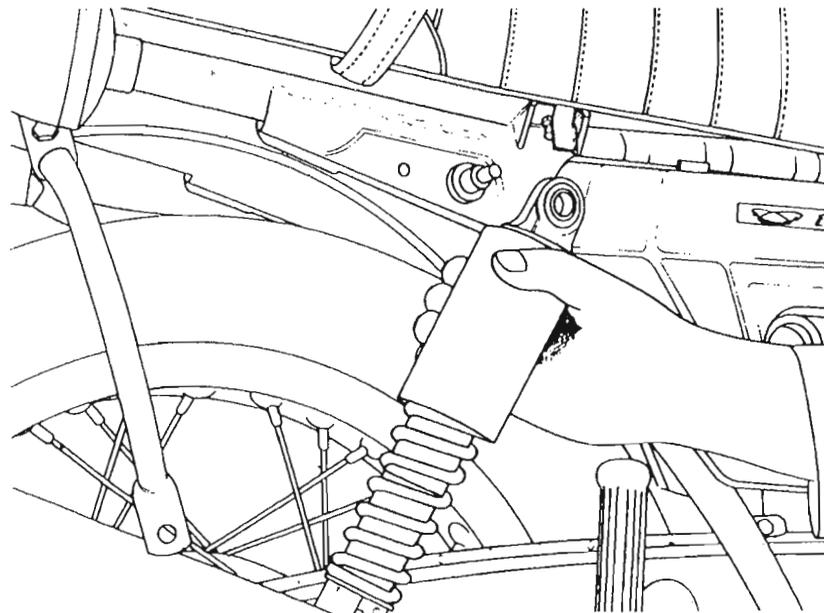
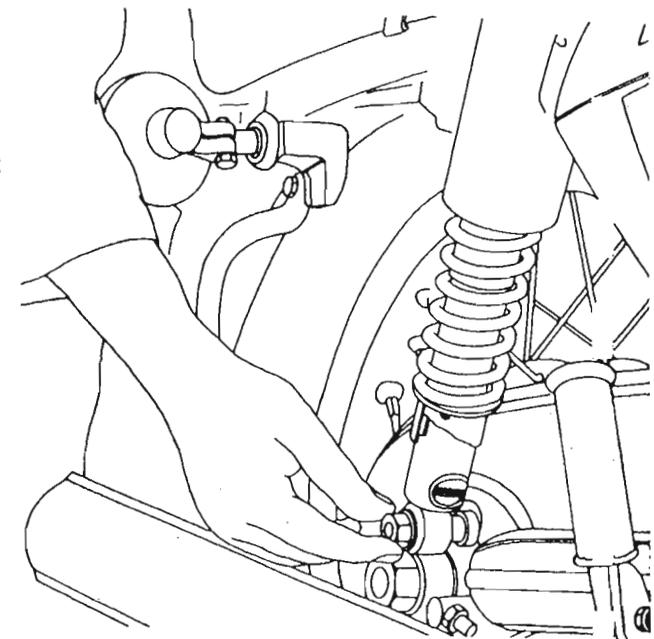
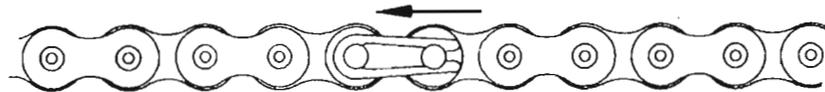


FIG. 2



REPLACEMENT ATACHE RAPIDE

Déposer le 1/2 carter supérieur tenu par les 4 vis. Remplacer l'attache rapide en la montant dans le bon sens, c'est à dire l'ouverture vers l'arrière sur le brin tirant (supérieur).



REPLACEMENT DE LA CHAÎNE

(Après avoir amener la roue en position minimum de tension de chaîne)

Déposer le 1/2 carter supérieur tenu par 4 vis.

Déposer l'attache rapide.

Attacher un bout de la chaîne neuve avec un bout de la vieille.

Faire tourner la roue de façon que la chaîne neuve vienne à la place de la vieille.

Mettre une attache rapide neuve (voir échange attache rapide au dessus).

Opérer le réglage du frein après mise en place de la chaîne neuve.

DEPOSE DU BRAS OSCILLANT

- Déposer la roue arrière (voir page 41).
- Déposer les amortisseurs (voir page 24).
- Déposer le 1/2 carter supérieur de chaîne, fixé par 4 vis (2 intérieures, 2 extérieures clé de 10)
- Déposer l'attache rapide.
- Laisser la chaîne sur le pignon moteur.
- Dévisser l'écrou 35521 (clé de 22 mm) et chasser l'axe 35520 de bras oscillant. (figure 1
- Déposer le bras oscillant.
- Déposer le carter inférieur de chaîne, le faux moyeu et la patte d'encrage du flasque de frein, ces pièces étant restées montées sur le bras oscillant lors de sa dépose.

REPOSE DU BRAS OSCILLANT

- Procéder à l'inverse de la dépose.

DEPOSE DU RESERVOIR

- Débrancher les 3 tuyauteries à essence au robinet d'arrivée.
- Dévisser les quatre boulons de fixation du réservoir :
 - 2 à l'avant de chaque côté du réservoir (clé de 11 mm) fig. 2
 - 2 à l'arrière accessible en soulevant la selle (clé de 11 mm) fig.3
- Déposer le réservoir.

REPOSE DU RESERVOIR

- Procéder à l'inverse de la dépose.

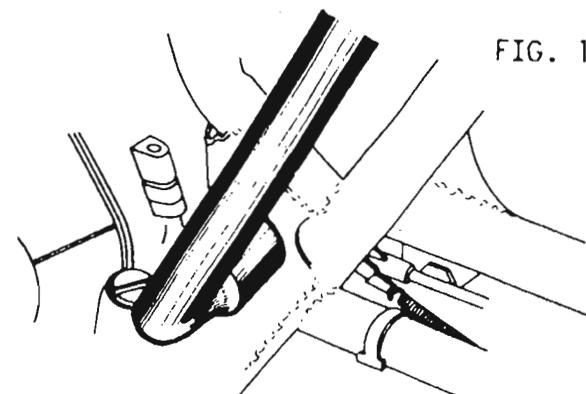


FIG. 1

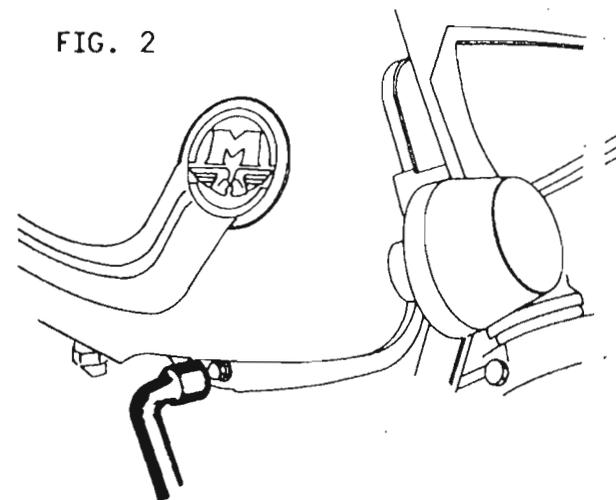


FIG. 2

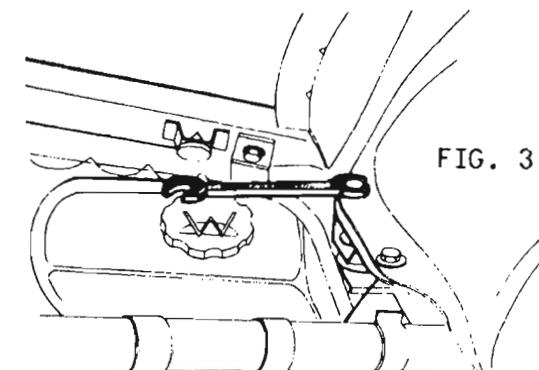


FIG. 3

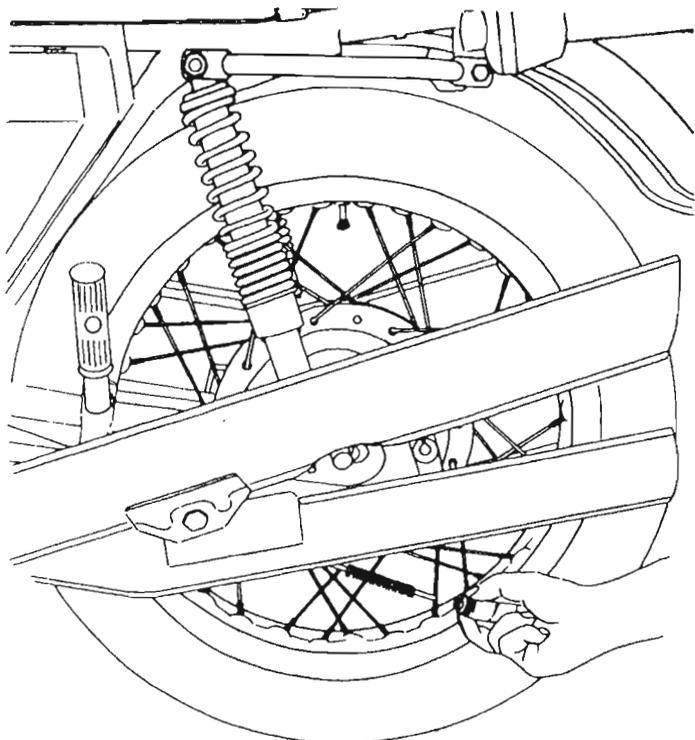


FIG. 1

DEPOSE DE LA PEDALE DE FREIN

- Rabattre la languette du frein d'écrou de fixation arrière des silencieux (tournevis).
- Déposer les deux silencieux d'échappement côté droit (Voir page 8)
- Dévisser l'écrou de réglage de la tige de frein. (figure 1)
- Décrocher le ressort du contacteur de stop.
- Dévisser l'écrou et le contre écrou de l'axe de pédale de frein (figure 4)
- Chasser l'axe de pédale de frein.
- Déposer la pédale avec la tige de frein.
- En cas d'échange déposer les pièces restées montées sur l'ancienne pédale.

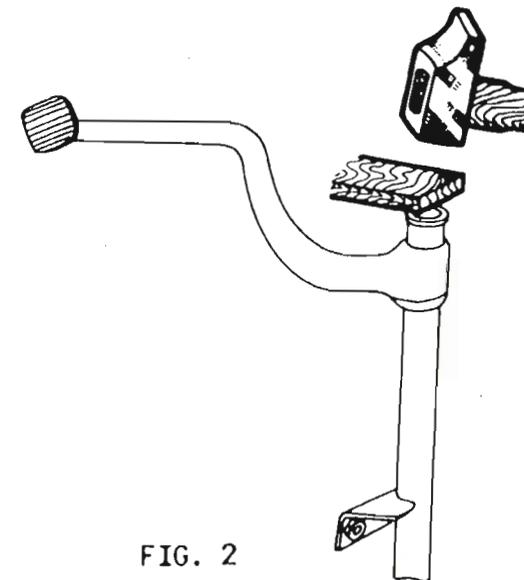


FIG. 2

REPOSE PEDALE DE FREIN

- Procéder à l'inverse de la dépose.
- Dans le cas d'une pédale neuve, ne pas oublier d'emmancher les paliers d'articulation 35607 (figure 2)

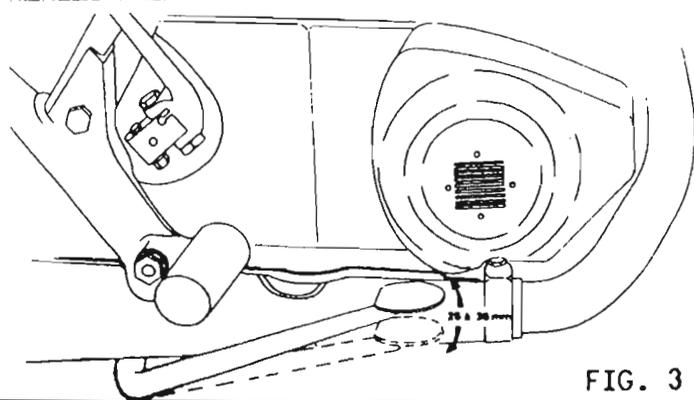


FIG. 3

REGLAGE DE LA GARDE

- Le jeu à la pédale de frein doit être de 25 m/m à 35 m/m et se règle à l'aide de l'écrou (13212) ou à l'extrémité de la tige de frein.
- La position de la pédale se règle à l'aide du boulon (35819) se situant sous la machine entre les 2 silencieux centraux.

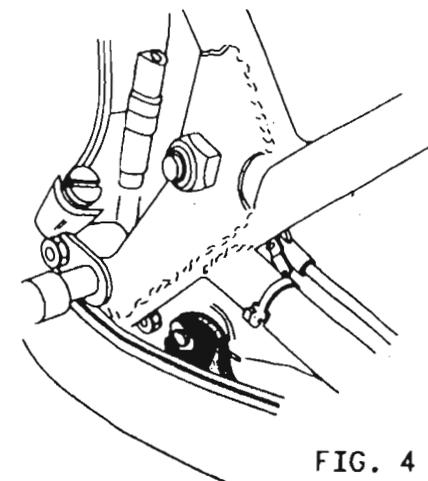
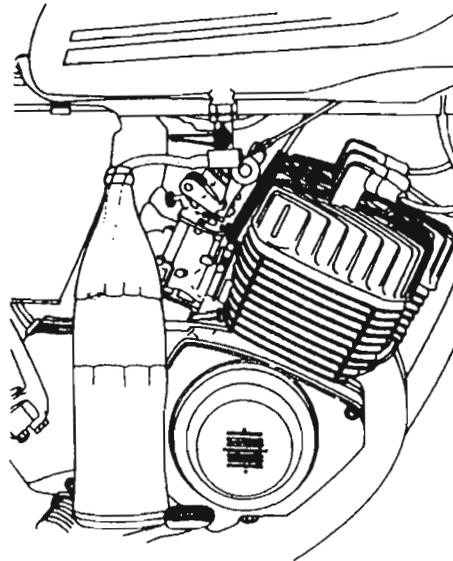


FIG. 4

VERIFICATION DU DEBIT D'ESSENCE

- Débrancher le tuyau du carburateur droit.
- Faire couler l'essence pendant 30 secondes dans un récipient ou bouteille plastique contenant plus d'un litre. Le débit doit être compris entre 0,8 et 1 litre d'essence, en dessous de cette quantité, il y a lieu de vérifier d'où vient ce manque de débit.
- Recommencer l'expérience avec le bouchon réservoir ouvert. Si le débit est correct bouchon ouvert et insuffisant bouchon fermé, remplacer ce dernier. Sinon déposer le robinet et le nettoyer après avoir vidangé le réservoir.

Nous rappelons à ce sujet que le nettoyage du filtre de robinet d'essence doit être effectué à 500, à 5000 puis tous les 5000 kilomètres.



DEPOSE DE L'ENSEMBLE SILENCIEUX ADMISSION

Dévisser complètement les 4 vis de maintien du filtre silencieux n° 679, clé plate de 10

Dégager les 3 raccords caoutchouc 35139.

On peut sortir très facilement l'ensemble silencieux soit à gauche, soit à droite de la machine.

FILTRE A AIR

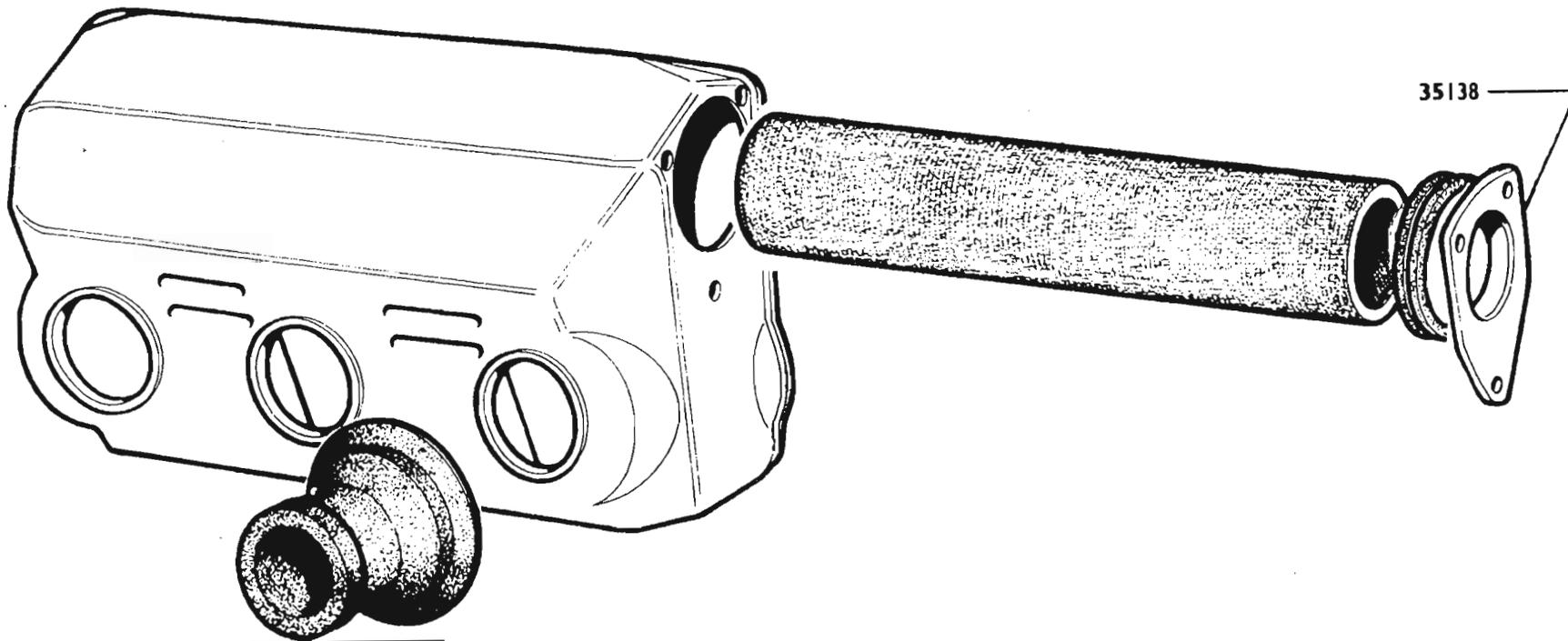
Vérifier l'état général de la cartouche filtrante 35137 et la nettoyer tous les 5000 kms.

Pour accéder au filtre à air :

Déposer le carter plastique côté gauche de la machine.

Dévisser les 3 vis de maintien de la pièce 35138 (suivant dessin).

Après avoir retiré la cartouche filtrante, la nettoyer à l'essence et à l'air comprimé.



30 DEPOSE DE L'ENSEMBLE DES CARBURATEURS

Pour régler les carburateurs, il est nécessaire de déposer cet ensemble. Avant tous réglages, bien nettoyer extérieurement les carburateurs pour ne pas risquer d'introduire un corps étranger lors du démontage.

Enlever les trois caoutchouc d'admission 35139, s'aider d'un tournevis, pour celui du milieu.

Débrancher les trois durits essence (35751) au robinet.

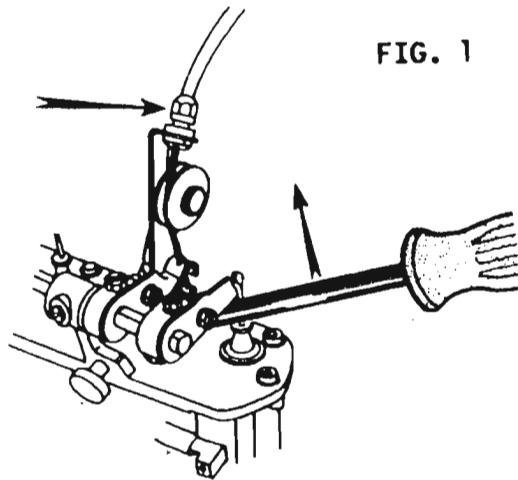


FIG. 1

Débrancher le câble des gaz et dévisser complètement le barillet de réglage 14903 pour libérer la commande de l'ensemble des carburateurs (on peut s'aider d'un tournevis, en faisant levier pour débrancher le câble. FIG. 1

Ouvrir à l'aide d'une pince ou d'un tournevis l'étrier de tirage de câble de pompe à huile et débrancher la commande de pompe. FIG. 2

Dévisser les vis des colliers de carburateurs (clé à pipe de 9 mm pour les 2 vis extrêmes, clé à manche pour la vis du milieu).

Débrancher si nécessaire la commande de compte tours 35576.

Déposer l'ensemble des carburateurs.

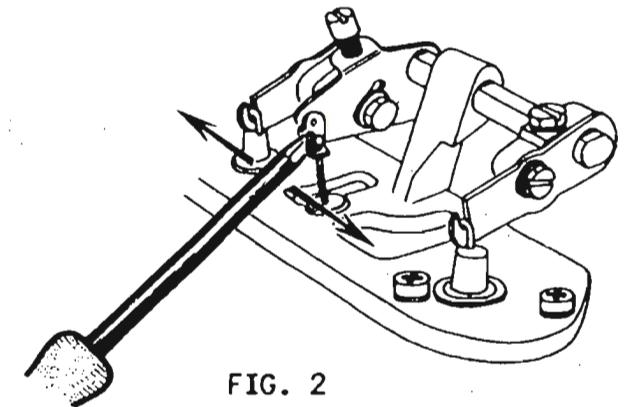


FIG. 2

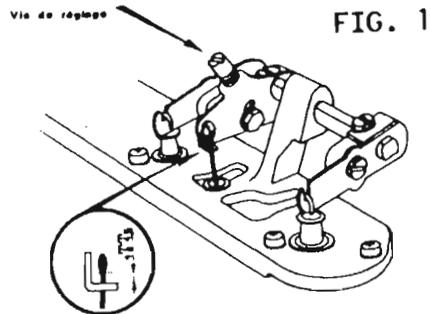
Avant repose vérifier le serrage des écrous de fixation des tubulures souples d'admission sur les cylindres. Resserrer si nécessaire.

Procéder à l'inverse de la dépose.

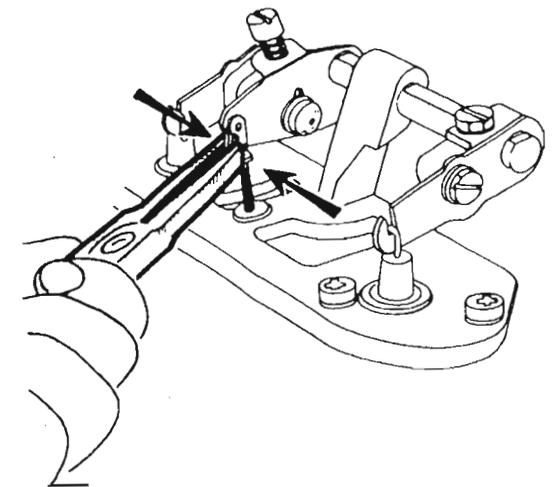
Régler le ralenti à 1200 tours minute et vérifier la synchronisation en contrôlant aux échappements l'égalité de la pression des gaz.

Modifier le réglage sur la machine si nécessaire à l'aide des vis d'air.

Régler la synchronisation de la pompe à huile avec le carburateur ; il faut laisser au câble un jeu de 1 mm à 1,5 mm. FIG. 1



jeu de 1 à 1,5 m/m
seulement dans le cas
des anciennes pompes



NE PAS OUBLIER DE RESSERRER L'ETRIER DE TIRAGE DU CABLE DE POMPE A HUILE.

REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE

32

Démonter les cuves fixées par 4 vis cruciformes.

Le carburateur à l'envers, le flotteur doit avoir sa partie inférieure au ras du plan de joint.

FIG. 1

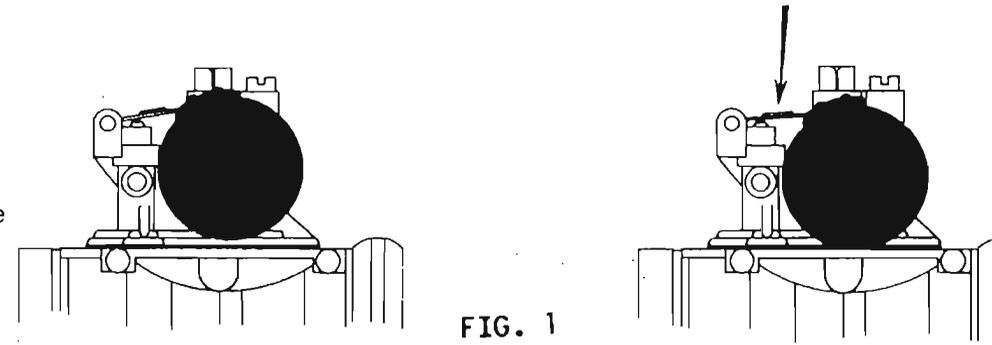


FIG. 1

En cas de mauvais niveau, régler le ou les flotteurs par légère torsion sur les pattes d'articulation.

NE JAMAIS FORCER SUR LES FLOTTEURS EN PLASTIQUE.

VERIFICATION DE L'ETANCHEITE DES POINTEAUX ET DES JOINTS D'EMBASE.

Les trois cuves étant déposées, retourner l'ensemble des carburateurs.

Brancher sur l'arrivée d'essence de chaque carburateur un tube plastique transparent d'une longueur de 60 cm environ. Remplir ces tubes d'essence sur une hauteur de 50 cm.

FIG. 2

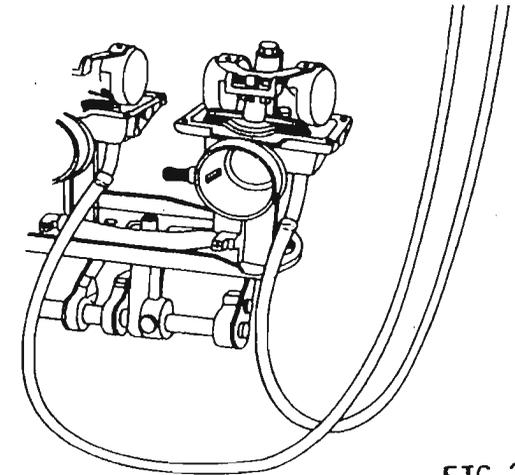


FIG.2

Observer pendant 3 mm environ. Les niveaux d'essence doivent rester stables.

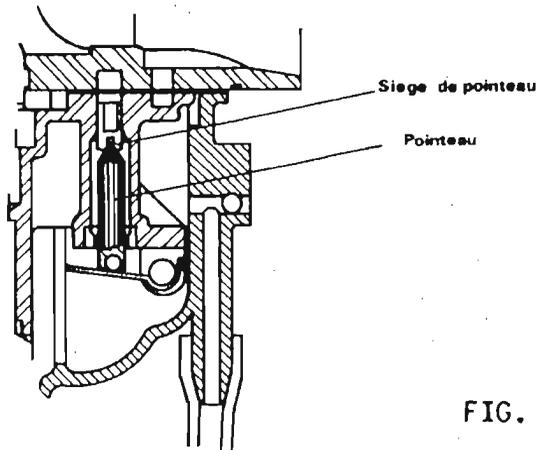


FIG. 3

En cas de fuite vérifier :

FIG. 3

- l'étanchéité de tous les branchements,
- qu'aucune impureté n'empêche la fermeture des pointeaux,
- le bon état des surfaces des sièges et de la portée des pointeaux,
- que la fuite ne provient pas du joint d'embase 35157.

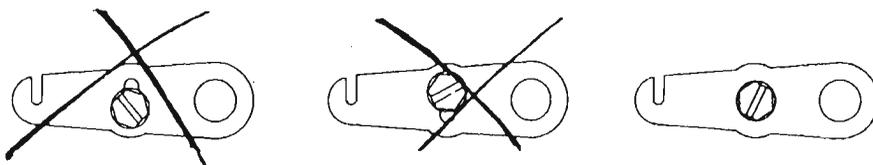
PRE REGLAGE DE LA SYNCHRONISATION

Bloquer toutes les vis de cames.

Desserrer complètement la vis de ralenti 35170 de façon à ce qu'elle n'agisse plus sur les volets des gaz. FIG. 1

Desserrer les 3 vis de blocage des leviers. FIG. 1

Bloquer le levier central au milieu de la boutonnière (la boutonnière ne doit pas apparaître après serrage de la vis).



Agir sur la vis de butée de ralenti 35170, de manière à amener le volet des gaz du carburateur central au ras de la partie inférieure du passage des gaz côté cylindre. FIG. 2

A ce moment, bloquer les leviers de commande des gaz des corps gauches et droits de façon à ce que les volets des gaz soient dans la même position que le central.

Actionner plusieurs fois la rampe.

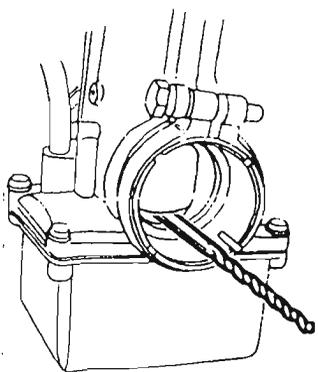


FIG. 3

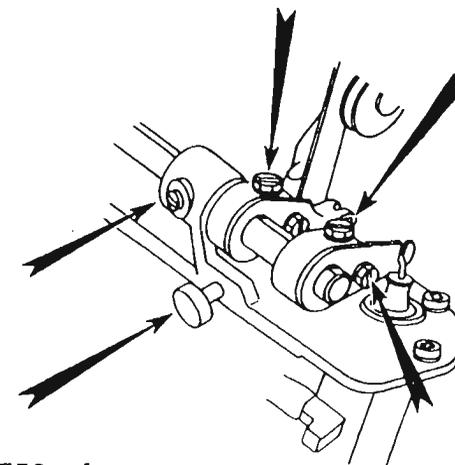
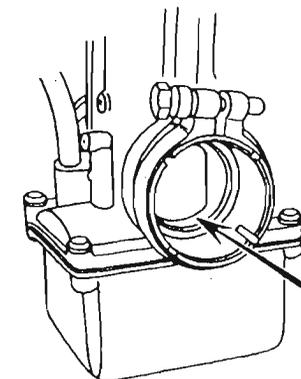


FIG. 1

FIG. 2



S'assurer que le réglage n'a subi aucune modification.

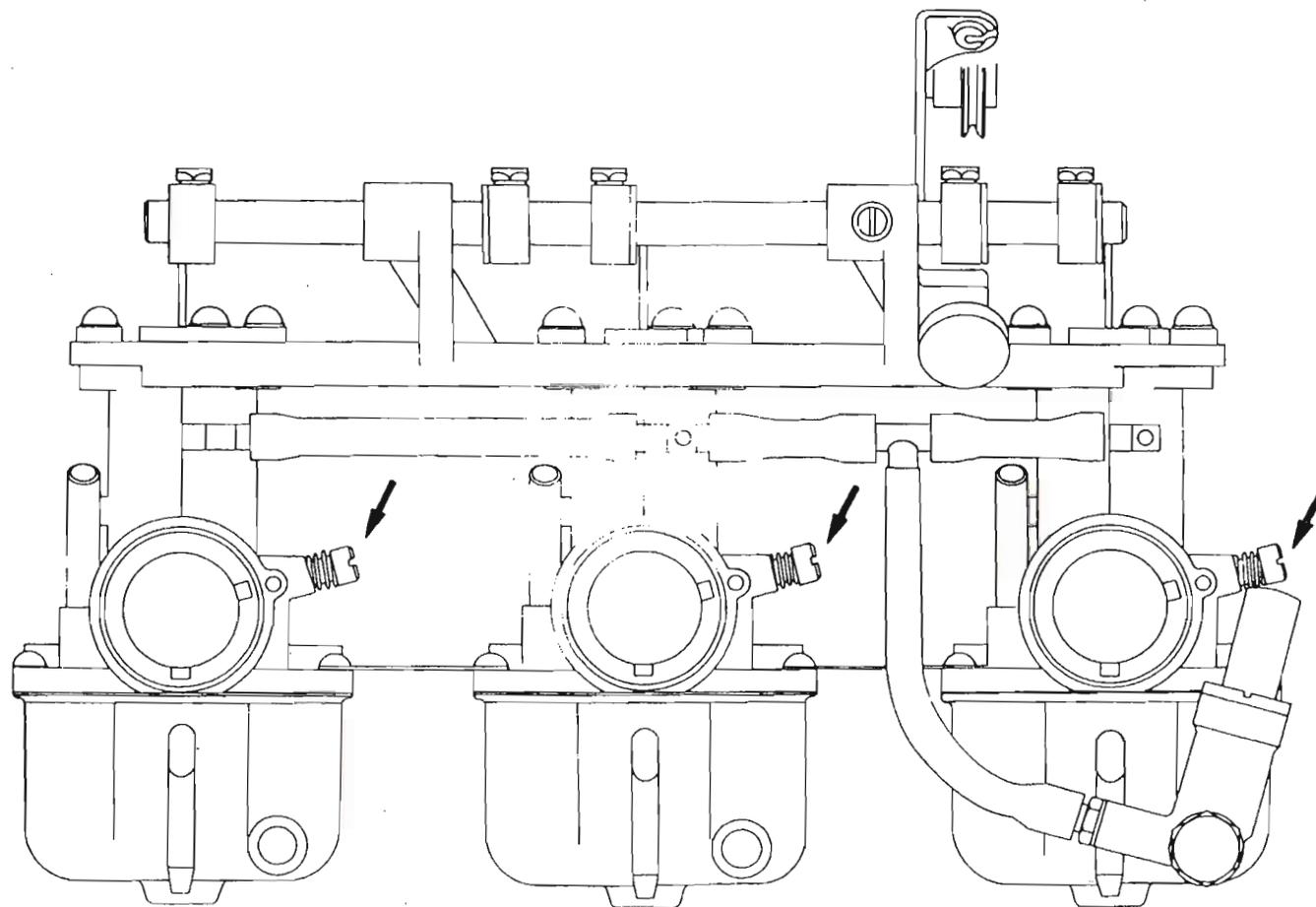
Agir de nouveau sur la vis de butée de ralenti 35170 pour ouvrir de 1,5 à 2 mm.

Vérifier avec une queue de foret (d'un diamètre des cotes indiquées ci-dessus) que l'ouverture des 3 volets des gaz est identique. FIG. 3

REGLAGE DES VIS D'AIR

Pour régler les vis d'air, serrer celles-ci à fond sans forcer, et les desserrer d'un tour à un tour un quart.

Au remontage, nettoyer les pièces et passer tous les conduits à la soufflette.



Opération ne nécessitant pas la dépose du moteur

La dépose du carter d'embrayage permet d'accéder au mécanisme d'embrayage, à la prise de mouvement de compte-tours et pompe à huile à la transmission primaire et au mécanisme de sélection des vitesses.

DEPOSE DU CARTER D'EMBRAYAGE

Après avoir vidangé en A. le carter d'embrayage,

Déposer le repose-pied pilote gauche (écrou de 19 sur plats)

Retirer la pédale de commande sélecteur (clé de 10)

Retirer à l'aide de la pince ouvvrante n°988 le circlips 18679 puis la rondelle.

Débloquer et retirer les 10 vis de fixation carter (clé de 5 n°1408 pour vis à 6 pans creux).

En tapant légèrement à l'aide d'un maillet caoutchouc, le carter se dégage facilement.

Le laisser pendre après la commande d'embrayage et prendre soin que le plan de joint ne soit pas marqué par un choc.

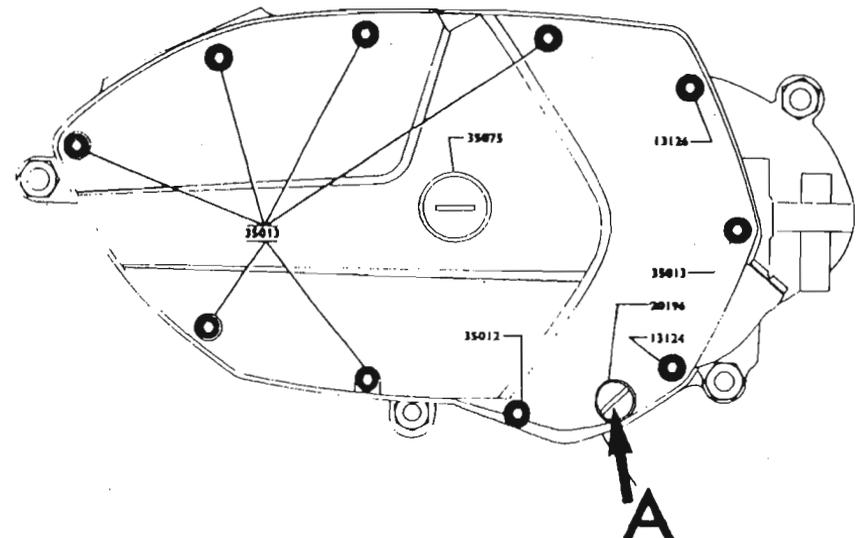
REPOSE DU CARTER EMBRAYAGE

La repose du carter d'embrayage n'offre aucune difficulté. Procéder à l'inverse de la dépose en observant les points suivants :

- Vérifier la qualité du plan de joint,
- Dégraisser le plan de joint et l'enduire de Scotch seal,
- Si le joint de sélecteur est en très bon état, utiliser l'outil 1828 pour emmancher le carter sinon remplacer le joint après repose du carter,
- Serrer les vis à 1mKg,
- Régler la garde de la butée d'embrayage comme indiqué page 40

Lors d'une dépose du carter d'embrayage, nous conseillons de remplacer le joint d'arbre de commande de sélecteur n°18635 et de n'emmancher ce joint à l'aide de l'outil 1828 que lorsque le carter est définitivement en place.

Voir page 53, le paragraphe concernant le remplacement du joint d'arbre de commande sélecteur.



Opération ne nécessitant pas la dépose du moteur.

Deux raisons peuvent nécessiter la dépose de l'embrayage :

- soit pour démontage complet, de celui-ci
- soit pour avoir accès à l'ensemble sélecteur ou prise d'entraînement de pompe et de compte-tours.

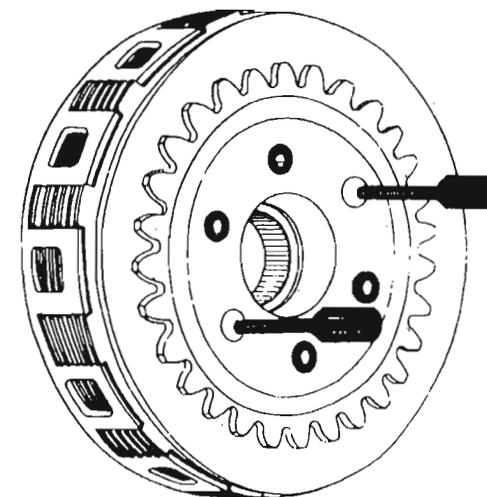
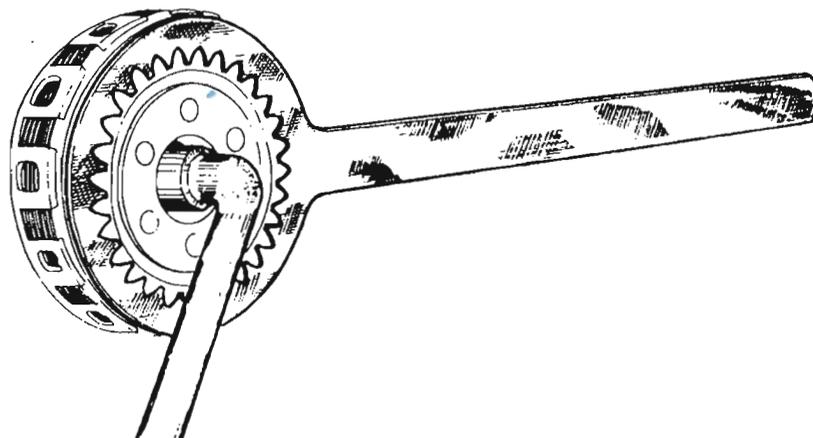
Après avoir déposé le carter d'embrayage, voir page 35 , dévisser 2 vis 35230 maintenant le plateau de butée, clé de 3.

Il est impératif de choisir 2 vis diamétralement opposées pour visser dans les trous ainsi libérés les 2 pièces de pré-compression des ressorts n° 1822. (Interposer entre les vis et le plateau 1 rondelle pour éviter de marquer le plateau).

Ces vis possèdent un filetage suffisamment long pour maintenir le plateau jusqu'à extension des ressorts.

Enlever les 4 autres vis n° 35230.

Tirer vers soi la coupelle butée n° 35067 et les 6 ressorts.

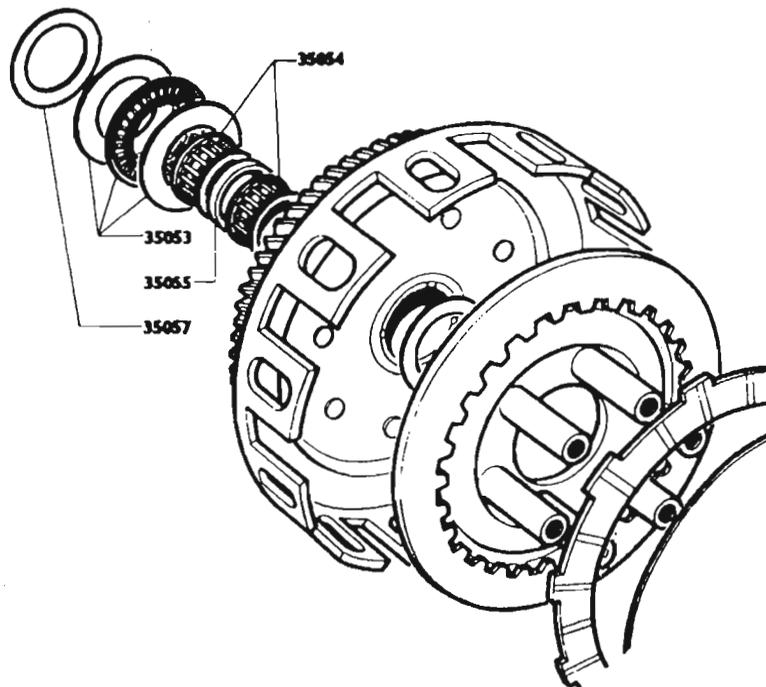


Sortir la butée n° 35224 munie de son roulement.

A l'aide des 2 vis 1822 utilisées lors du démontage, reposer le plateau de butée avec les 6 ressorts.

Desserrer l'écrou central d'embrayage, 35065 clé à tube de 24, filetage à droite, en maintenant le tambour d'embrayage aluminium à l'aide de notre clé n° 1821.

Cette manière d'opérer permet de sortir la totalité du mécanisme d'embrayage munie de sa roue.



REGLAGE DU JEU LATERAL DE LA ROUE D'EMBRAYAGE

Avant repose de l'embrayage sur la machine, il est impératif de vérifier le jeu latéral de la roue d'embrayage. Trois rondelles identiques d'épaisseur 0,6, 0,8, 1 et 1,2 mm pourront être disposées derrière la butée à bille et entre la couronne et le moyeu, permettent d'effectuer ce calage avec précision.

- épaisseur 0,6 mm	
0,8 mm 35057
1 mm 35247
1,2 mm 35248

1°) - Disposer derrière la butée à bille une cales d'épaisseur suffisante pour qu'un jeu d'au moins 3/ 10 existe entre le carter et la roue d'embrayage.

2°) - Une fois ce calage effectué déterminer la deuxième rondelle à disposer entre la couronne d'embrayage et le moyeu 35056. Pour cela il est nécessaire de reposer le moyeu seul et de bloquer l'écrou au couple indiqué (8 Mkg). Le jeu doit être de 1/ 10 environ c'est-à-dire que le moyeu doit tourner librement par rapport à la couronne et que l'on doit sentir à la main un léger jeu fonctionnel. Lorsque ce réglage est effectué l'on peut procéder à la repose de l'embrayage.

CONTROLE DE L'EMBRAYAGE AVANT REMONTAGE

Vérifier si la cloche d'embrayage et les créneaux des disques ne comportent pas trace d'usure ou de matage, auquel cas les disques et la cloche sont à remplacer.

Vérifier la qualité des disques garnis.

Tout disque présentant des traces d'échauffement est à remplacer. Epaisseur normale 3 mm. Epaisseur limite acceptable 2 mm 6.

Si ces mêmes disques garnis ne sont pas usés en dessous de la limite on peut remplacer un disque intermédiaire, épaisseur 1 mm 5 par une pièce épaisseur 2 mm 35264, en vente à notre service Pièces Détachées.

Vérifier si les disques intermédiaires acier ne sont pas voilés ou s'ils ne présentent pas de traces d'échauffement. Remplacer si besoin.

En dernier lieu vérifier si le plateau de butée ne frotte pas contre la rampe d'embrayage.

REMONTAGE DE L'EMBRAYAGE A L'ETABLI AVANT REPOSE SUR LA MACHINE

Mettre sur le moyeu 35056 (épaulement sur l'établi) le premier disque intercalaire plus épais (3mm) côté brut orienté vers l'épaulement (figure 1)

Poser ensuite un disque garni puis un décolleur un disque récepteur et ainsi de suite.

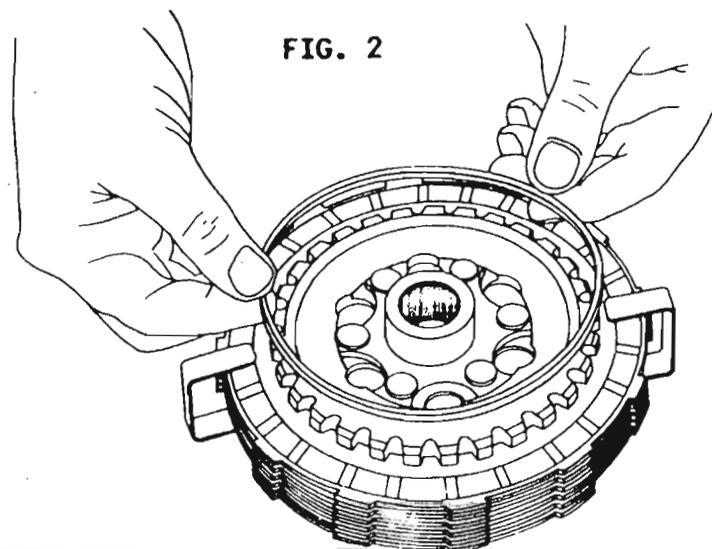
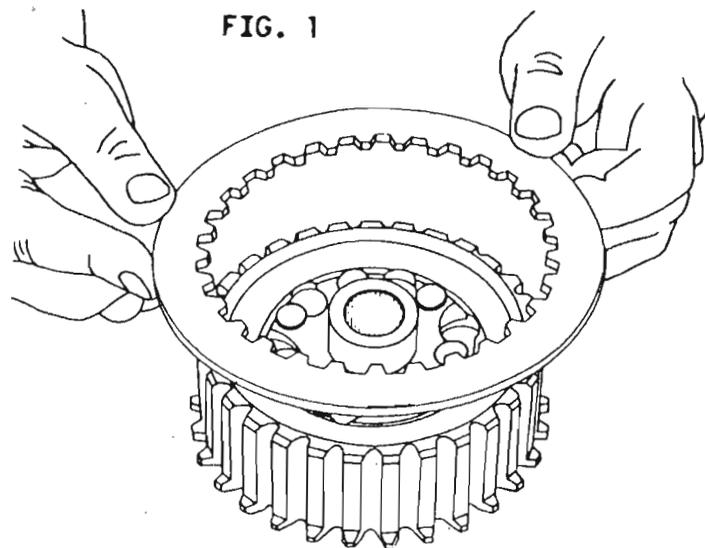
Avant de mettre le dernier décolleur prendre toute l'épaisseur des disques avec les deux pinces de maintien n° 1826 comme indiqué (figure 2)

Poser ensuite le dernier décolleur, le disque avec colonettes, s'assurer que la denture du moyeu est bien engagée et que les colonettes sont bien centrées.

Placer les six ressorts, la plaque de butée (sans la butée engagée) et la maintenir avec les deux vis n° 1822.

En dernier lieu retirer les deux pinces de maintien 1826.

Bien vérifier avant serrage définitif du plateau de butée que les lumières des disques garnis s'engagent bien dans les fentes de la roue d'embrayage.



EMBAYAGE REGLAGE DE LA COMMANDE

Dévisser le bouchon de regard n° 35075 situé sur le carter gauche.

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

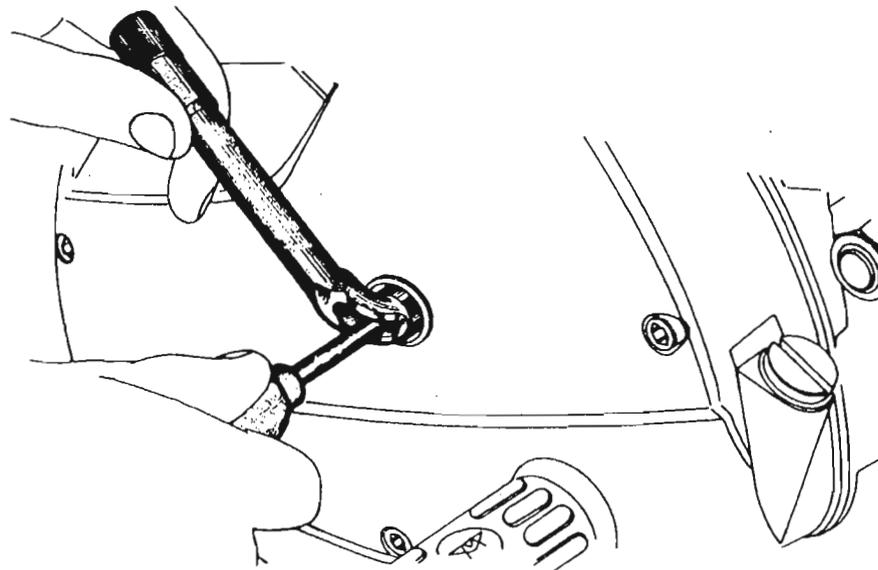
Débloquer le contre-écrou du doigt de réglage de butée en maintenant celui-ci avec un tournevis, clé de 14 débouchée.1835

Amener en contact en vissant, le doigt de réglage et revenir en arrière de 1/2 tour.

Bloquer ensuite le contre-écrou comme indiqué.

Ensuite effectuer le réglage au guidon à l'aide du barillet.

Laisser au câble une garde d'environ 1,5 mm (ce jeu correspond à 15 à 20 m au bout de la poignée de commande).



DEPOSE DE LA ROUE ARRIERE

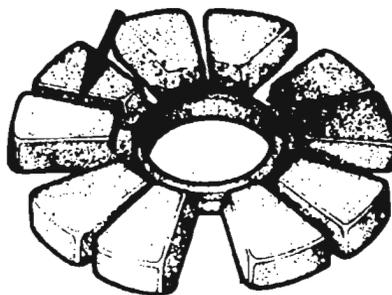
- Mettre la moto sur la béquille centrale.
- Dévisser les deux écrous d'axe de roue arrière.
- Enlever la goupille 35613 et dévisser l'écrou 10201 de fixation ancrage du flasque.
- Dégager la tringle d'ancrage 35608.
- Dévisser complètement l'écrou de réglage 13212 de la tige de frein (figure
- Appuyer sur la pédale de frein avec le pied, tirer le levier de came 35548 en arrière, pour dégager la tige de frein et récupérer le barillet de levier de frein.
- Chasser l'axe de roue, et enlever l'entretoise côté flasque de frein.
- Délaisser la roue du faux moyeu en la tirant latéralement vers la gauche.
- Sortir la roue arrière avec le flasque de frein.

Nous conseillons de profiter de la dépose de la roue, pour éventuellement dépoussiérer le flasque supportant les machoires de frein, et le tambour.

REPOSE DE LA ROUE ARRIERE

- Procéder à l'inverse de la dépose.
- Huiler (si possible légèrement) les fentes de l'amortisseur caoutchouc (figure 1) et le placer sur le faux moyeu.
- Enclancher la première vitesse et engager la roue arrière sous le garde boue.
- Placer l'axe 35550 sans l'entretoise ce qui permet de soulager la roue et qui facilite l'emboîtement.
- Régler à nouveau la garde de la pédale (voir page 27).
- Bien serrer l'ancrage et remettre la goupille 35613.

NOTA : VERIFIER LE SERRAGE DES ECROUS DE RAYONS TOUS LES 3 000 KM, NE PAS RESSERER EXAGEREMENT.



vérifier sens de montage de l'amortisseur caoutchouc

OPERATION POUVANT ETRE EFFECTUEE SUR LA MACHINE

DEPOSE DU ROTOR

Déposer le couvercle, carter maintenu par 2 vis à 6 pans en creux de 5 à l'aide de la clé n° 1408.

Déposer le capteur n° 1 comme indiqué au croquis, à l'aide de la clé de 4 n° 1409, sans débrancher. **FIG. 1**

Mettre en place le serre-volant n° 1291, comme indiqué figure n°2

Dévisser la vis centrale n° 35199 (pas à gauche), clé de 8 n° 1439.

Visser bien à fond, à l'aide d'une clé plate de 28, l'extracteur de rotor n° 1820 dans le moyeu de rotor. **FIG. 3**

Dégager ce rotor.

REPOSE DU ROTOR ET CALAGE DE L'AVANCE

Pour commodité, il est recommandé d'effectuer le calage sur le 3e cylindre (cylindre de droite). Le capteur correspondant apparaît sur la figure n°1

Mettre le cylindre de droite (3e) 2 mm avant le PMH à l'aide de la jauge n° 1470.

Mettre le picot de rotor en face du repère capteur, comme indiqué figure n°1

Immobiliser ce même rotor sur la soie du vilebrequin à l'aide d'un coup de maillet.

Bloquer définitivement le rotor du volant à l'aide de la vis centrale n° 35199, sur laquelle aura été préalablement déposée une goutte de loctite n° 1848 (couple de serrage 4 MKG).

Reposer le capteur n°1 et vérifier l'écartement picot-capteur, qui doit être compris entre 6/10e et 8/10e.

FIG. 1

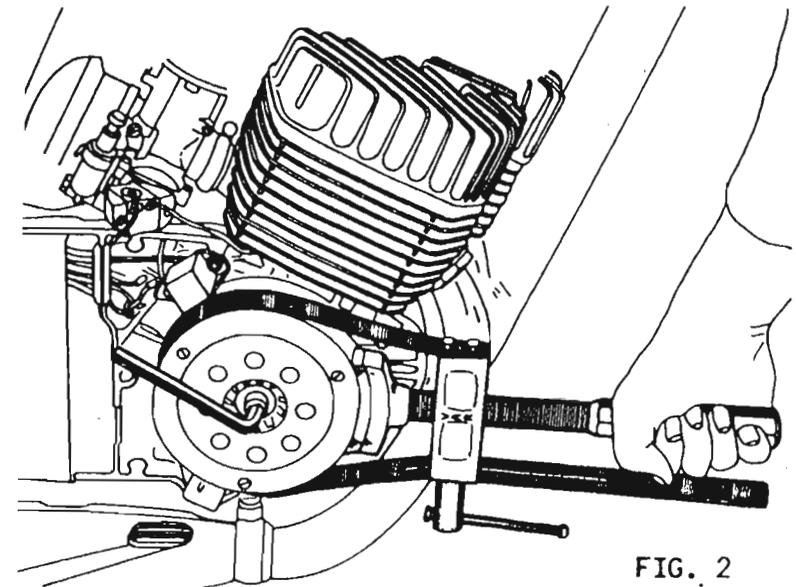
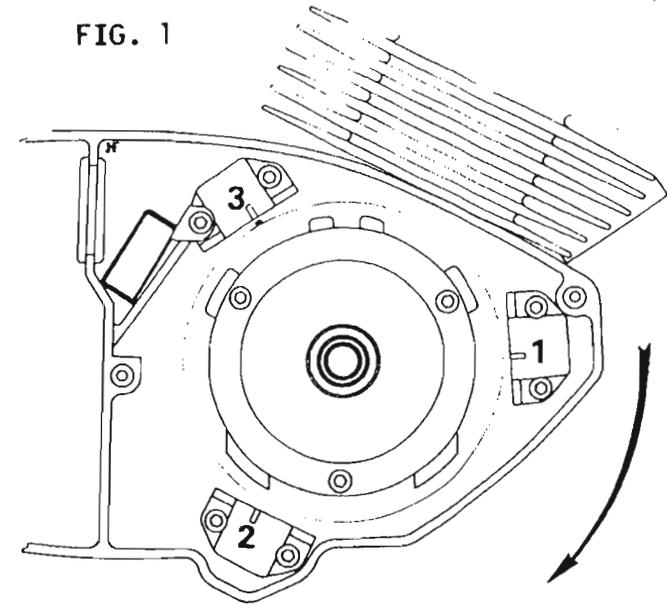


FIG. 2

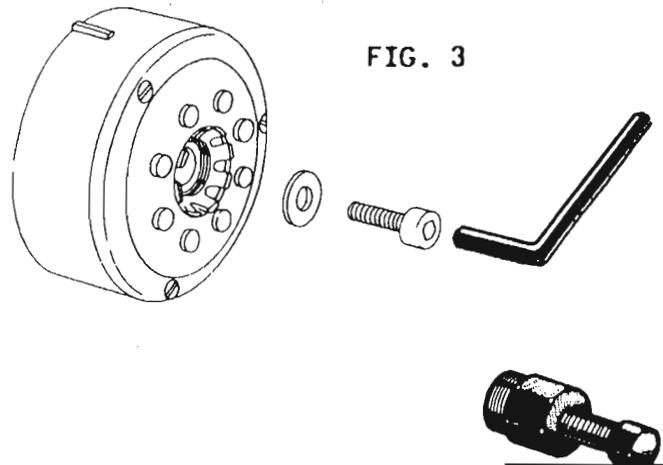


FIG. 3

UTILISATION DE L'APPAREIL DE CONTROLE "1830"

Cet appareil ne permet de contrôler que les trois capteurs et les trois induits d'allumage

Utilisation : - Déposer les deux carters latéraux jaunes de la machine,
- Débrancher les trois fiches doubles repérées 1-2-3 reliant le caisson au volant,
- Brancher ces trois mêmes fiches à celles de l'appareil également repérées 1-2-3 (voir figure au verso)
- Brancher le fil rouge de l'appareil au positif batterie et le fil noir à la masse de la machine, après s'être assuré du bon état de charge de la batterie.

1°) Contrôle du fonctionnement des voyants 1-2-3 :

- Appuyer sur le bouton de contrôle, si l'un des voyants ne s'allume pas, l'appareil est à retourner à notre Service Réparations - 35, rue Baudin, le Pré-St-Gervais - pour échange, s'il est sous garantie, ou pour réparation.
- Après contrôle des lampes, mettre le bouton en position arrêt.

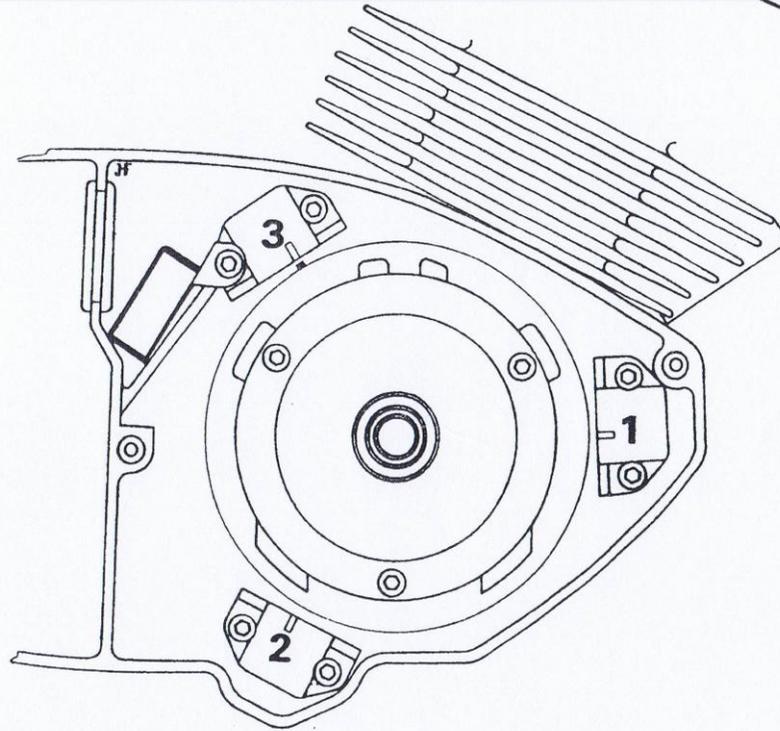
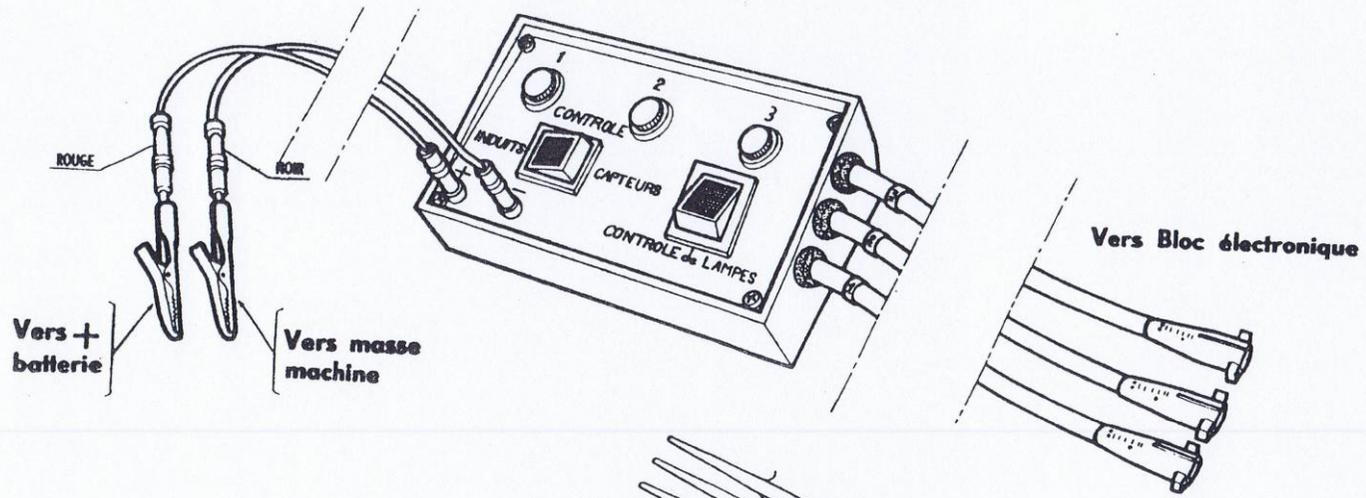
2°) Contrôle des capteurs :

- Mettre le bouton de contrôle sur la position capteur. En actionnant le kick, les trois voyants doivent s'allumer et rester allumer. Si l'un d'eux ne s'allume pas, remplacer le capteur correspondant.

3°) Contrôle des induits d'allumage :

- Mettre le bouton de contrôle sur la position Induit en actionnant le kick, les trois voyants doivent clignoter. Si l'un d'eux ne clignote pas, l'ensemble du plateau doit être retourné à notre Service Réparations - 35, rue Baudin, le Pré-St-Gervais, pour échange, s'il est sous garantie, ou réparation.

NOTA : L'appareil peut être utilisé sur 125 cc. munie de blocs électroniques déconnectables.



OUVERTURE CARTER MOTEUR

C'est la seule opération qui nécessite la dépose du moteur du cadre (voir page).

Elle donne accès au vilebrequin, à la pignonnerie de boîte de vitesses et au lanceur (kick).

Cette opération peut s'effectuer de deux manières, suivant l'organe mécanique concerné (boîte de vitesses ou vilebrequin).

IL N'EST PAS NECESSAIRE DE DEPOSER L'EMBRAYAGE.

- Déposer le carter alternateur.
- Déposer l'alternateur complet et les capteurs (voir page 43).
- Retirer le cache poussière du pignon de sortie de boîte de vitesses.
- Retirer le clips ou l'écrou (suivant modèle) du pignon de sortie de boîte de vitesses et déposer le pignon.
- Débloquer et dévisser les deux vis de fixation supérieure de la plaquette de maintien de roulement de sortie de boîte (vis tête fraisée sur carter supérieur). FIG. 1
- Déposer la butée de l'arbre de lanceur (kick). FIG. 2
- Déposer le carter d'embrayage.

FIG. 1

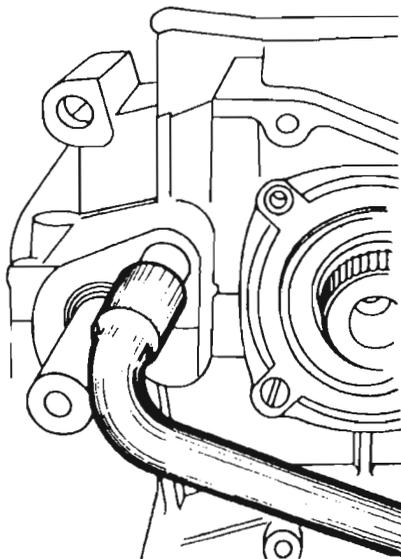
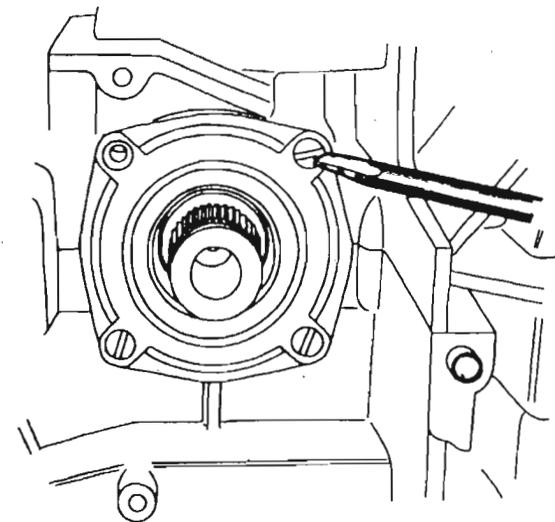


FIG. 2



OPERATION SUR VILEBREQUIN

- Déposer culasses, cylindres, pistons (voir page 57).
- Débloquer et dévisser les vis à six pans creux d'assemblage carter inférieur.

OPERATION SUR BOITE DE VITESSES

- Débloquer et dévisser les vis à six pans creux d'assemblage carter supérieur.

RETOURNER LE MOTEUR

- Débloquer et dévisser les vis à six pans creux d'assemblage carter supérieur.
- Frapper légèrement à l'aide d'un maillet pour décoller les carters et déposer le carter supérieur. FIG. 1

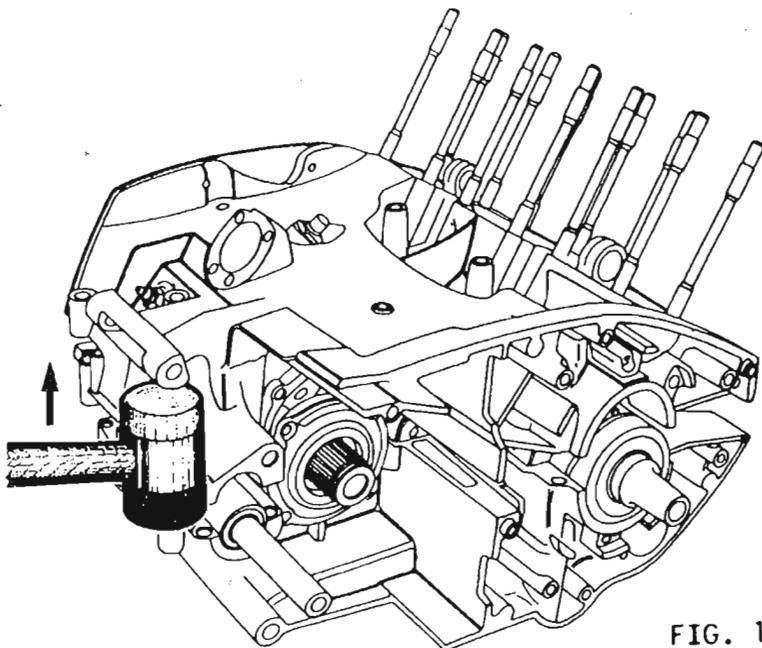


FIG. 1

- Débloquer et dévisser les vis à six pans creux d'assemblage carter inférieur.
- Frapper légèrement à l'aide d'un maillet pour décoller le carter inférieur en maintenant le vilebrequin.
- Déposer le carter inférieur avec l'arbre secondaire maintenu par la plaquette de roulement et la fourchette de sélecteur. FIG. 2

ATTENTION DE NE PAS DECOLLER LE VILEBREQUIN.

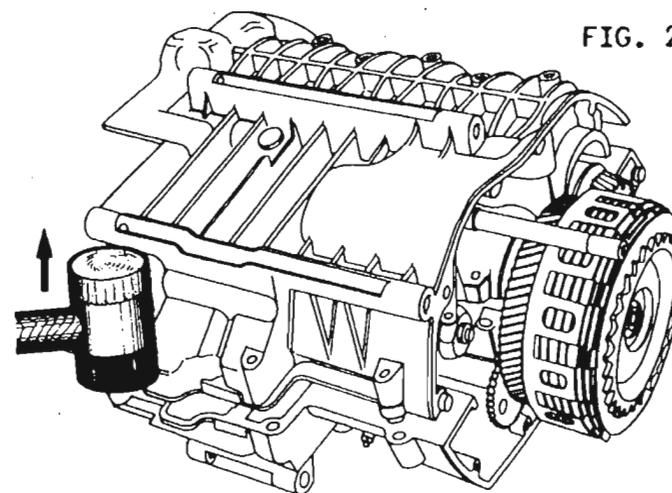


FIG. 2

DEMONTAGE ARBRE SECONDAIRE

- Déposer la joue pare huile.
- Extraire le roulement arbre secondaire (côté sélecteur, le moins large) (lame de tournevis) (fig.1)
- Déposer les 5 pignons équipant l'arbre secondaire (en repérant le sens de montage).
- Envelopper l'arbre secondaire dans un chiffon pour ne pas égarer les 4 ressorts et les 4 billes du verrouillage lors de l'extraction du roulement. (côté pignon de chaîne).
- Extraire ce roulement (extracteur universel U 35-PD 1837) (fig.2)
- Récupérer les 4 ressorts et les 4 billes du verrouillage.
- Sortir la rondelle épaulée et la rondelle de friction.
- Serrer les cannelures de l'arbre secondaire dans l'étau, muni de ses mordaches.
- Débloquer et dévisser la vis complète d'arbre enclencheur (clé à pédale et clé plate de 14).
- Débloquer et dévisser l'arbre enclencheur du croisillon (clé à pédale). **FIG. 3**
- Déposer l'arbre d'enclenchement et sortir le croisillon (repérer la position de la fraisure du croisillon).

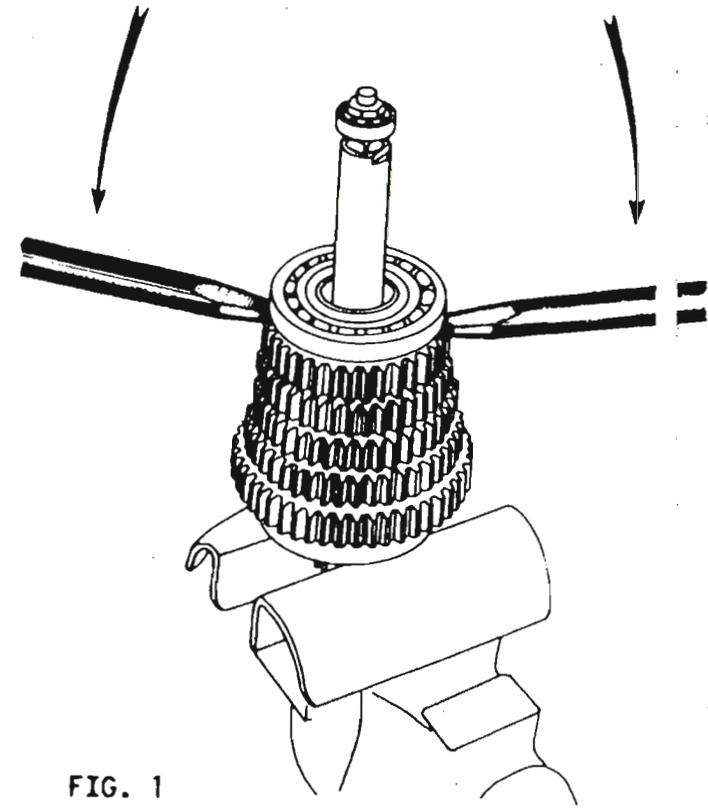


FIG. 1

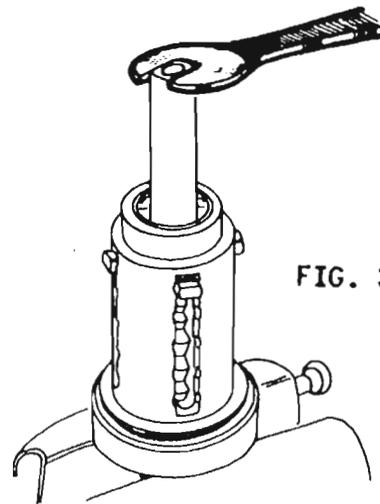
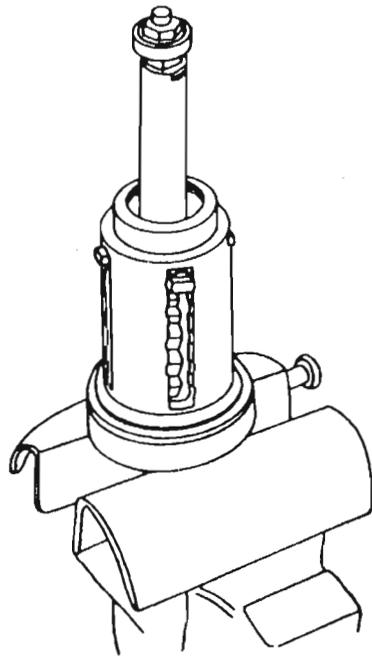


FIG. 3

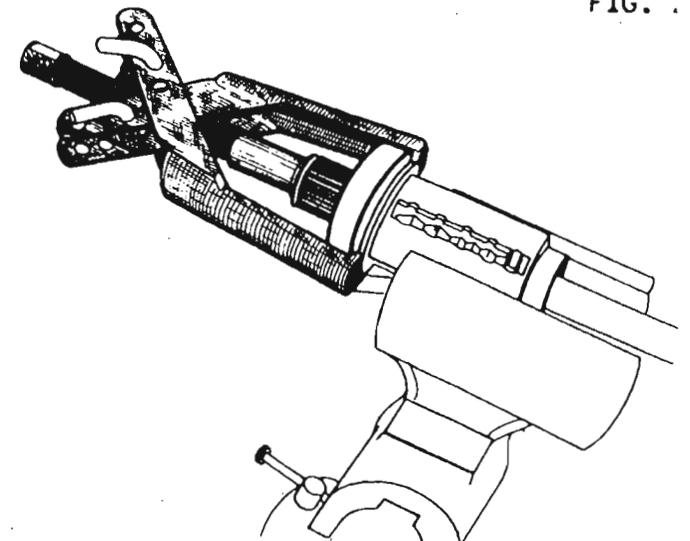


FIG. 2

REMONTAGE DE L'ARBRE SECONDAIRE

- Introduire le croisillon 35080 dans l'arbre secondaire (rainure de fraise côté sortie de boîte, après avoir parfaitement dégraissé et nettoyé les filets).
- Serrer les cannelures de l'arbre secondaire dans l'étau, muni de ses mordaches.
- Bloquer énergiquement l'arbre enclencheur (après avoir parfaitement dégraissé et nettoyé les filets, il est impératif de monter le croisillon en utilisant notre loctite n° 1848 (fig.3
- Mator les filets de l'arbre enclencheur au niveau de la fraisure du croisillon.
- Monter la rondelle de friction et la rondelle épaulée (épaulement vers le roulement).
- Introduire les 4 billes et les 4 ressorts.
- Presser sur les ressorts et amener la rondelle épaulée pour les maintenir en pression.
- Emmancher le roulement bien à fond. FIG. 4
- Enfiler les pignons celui de 1ère : rampe hélicoïdale vers le haut (fig.2
celui de 2ème : rampe hélicoïdale vers le bas
celui de 3ème, 4ème, 5ème dans le sens repéré au démontage.
- Monter la rondelle de friction et la rondelle de calage.
- Monter le roulement sur l'arbre.
- Monter la joue pare huile.
- Vérifier le jeu latéral (voir page
- Démontet et remonter le roulement définitivement, en ayant pris soin d'immobiliser celui-ci à l'aide de notre loctite scelroulement n° 1849.

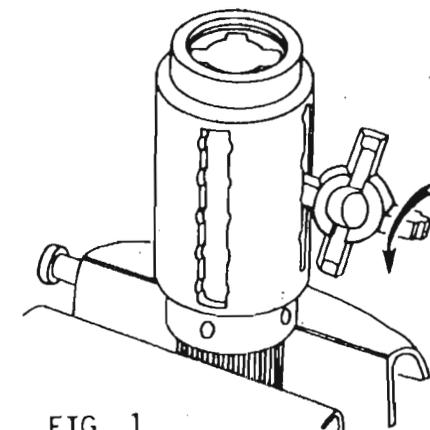


FIG. 1

FIG. 4

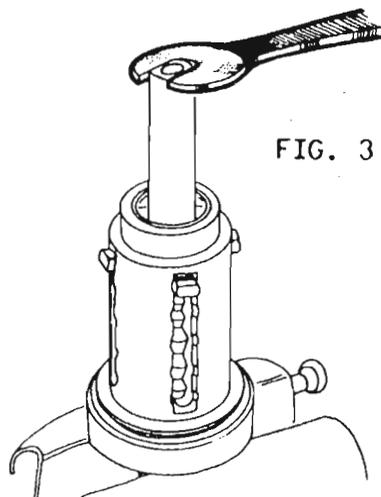
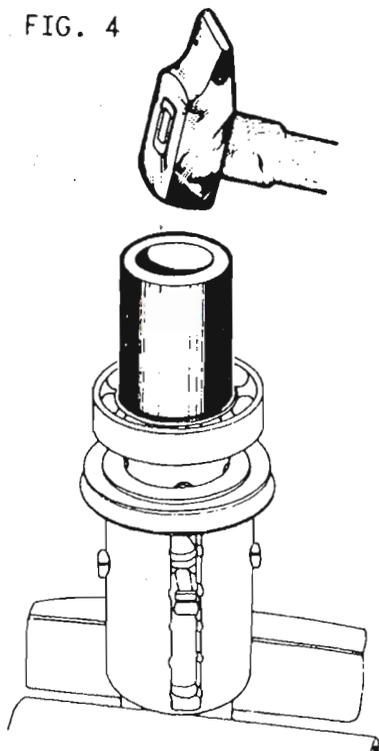


FIG. 3

FIG. 5

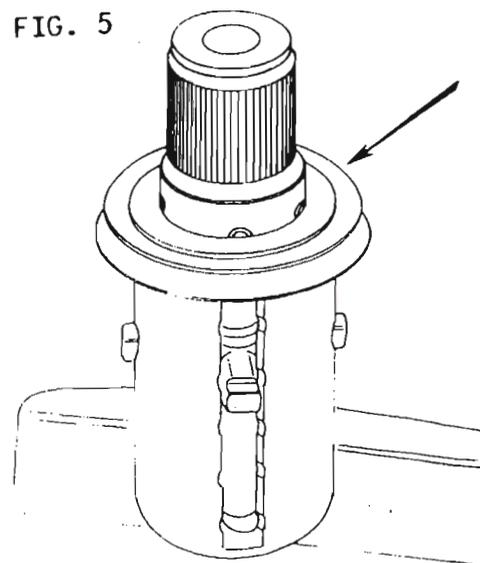
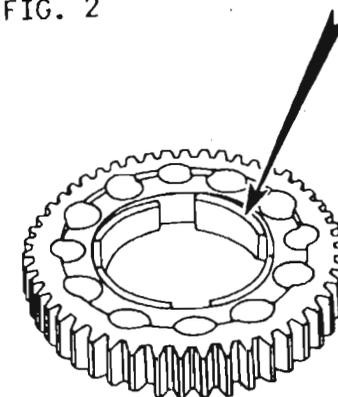


FIG. 2



DEMONTAGE DU LANCEUR (kick)

Eviter de sortir le joint d'étanchéité, 35098, si cela n'est pas nécessaire.

Déposer le lanceur.

Retirer les deux rondelles, le baladeur, le jonc et la roue.

De l'autre côté retirer le joint et la bague.

VERIFICATION DU LANCEUR (kick)

En cas d'échange des carters, ou de la bague (35097) vérifier si l'arbre du lanceur, tourne librement dans la bague montée dans les carters et serrés au niveau de celle-ci.

Aléser si besoin.

Vérifier l'élasticité du ressort (13091), il doit serrer le baladeur et être difficile à tourner sur celui-ci. S'il ne l'est pas le resserrer à la pince. (fig.1)

Placer l'arbre assemblé dans le carter inférieur, et monter la plaque de butée (35099).

Vérifier le jeu latéral qui doit être de 2/10 environ. Si celui-ci n'est pas correct remplacer la rondelle de calage (35250 à 35254).

FIG. 2

REMONTAGE DU LANCEUR (kick)

ATTENTION DE NE PAS COUPER LA LEVRE DU JOINT (35098) SUR L'EPAULEMENT DE L'AXE.

Procéder à l'inverse du démontage.

Placer la rondelle la plus petite (35096) à l'extérieure.

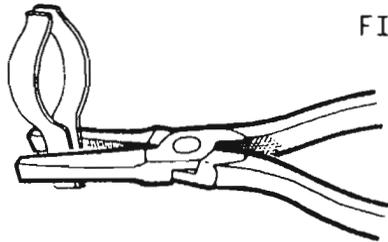


FIG. 1

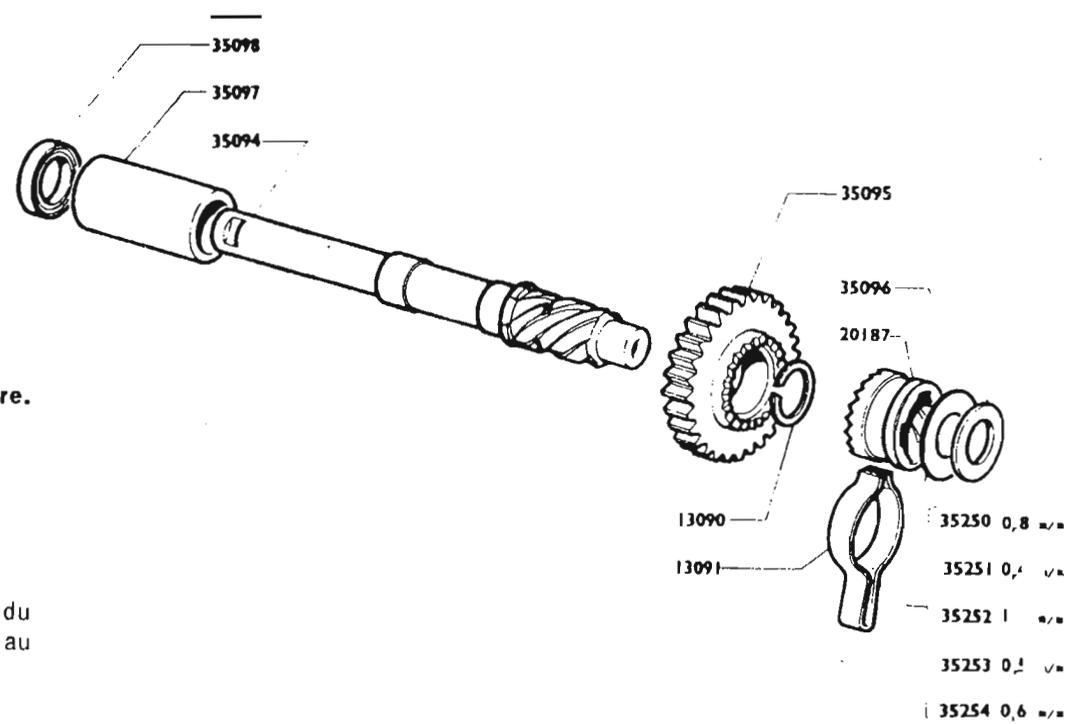
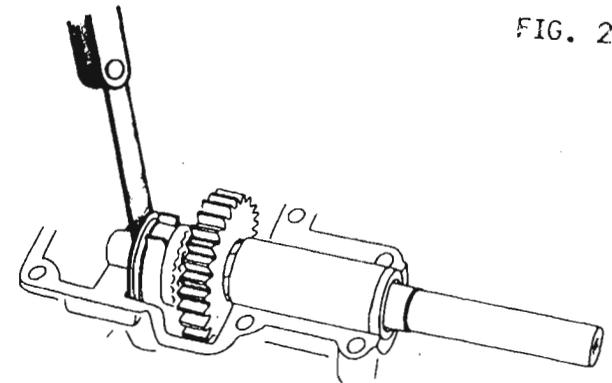


FIG. 2



VERIFICATION ET REGLAGE BOITE DE VITESSES

- Placer l'arbre secondaire remonté, dans le carter inférieur.
- Remonter la plaquette de maintien roulement sortie de boîte de vitesse.
- Repousser l'arbre secondaire et les roulements côté sortie boîte de vitesse.

Les jeux relevés doivent être de : 30/ 100 minimum entre 2 pignons (se servir de 2 cales pour éviter le boitement des pignons). fig.

5/ 100 entre la joue pare huile et le carter. Si le jeu relevé n'est pas correct, changer la cale située entre la rondelle de friction et le roulement 35091.

- Notre service Pièces Détachées dispose de cale d'épaisseur 0,6 - 0,8 - 1 - 1,2 et 2 m/ m.
- Placer l'arbre primaire, le pousser à fond de façon à ce que le roulement près des pignons porte sur l'épaulement du carter.
- Vérifier visuellement que les trains de pignon sont en ligne.

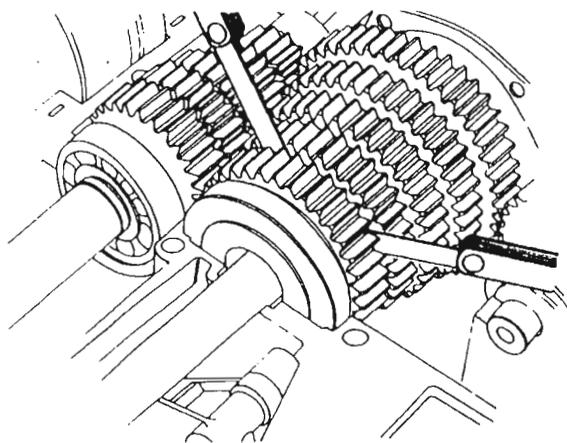


FIG. 1

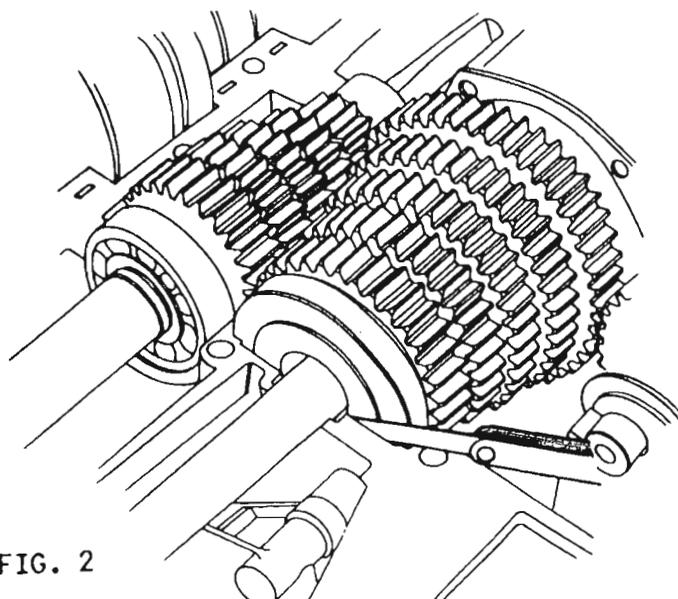


FIG. 2

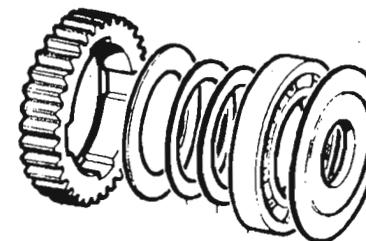


FIG. 3

35091	35242	0,6	m/m
35220	35243	0,8	m/m
	35244	1	m/m
	35245	2	m/m
	35246	1,2	m/m

MECANISME DE SELECTION DES VITESSES

DEPOSE DU SELECTEUR (*Bien que traitée dans la boîte de vitesse cette opération peut être effectuée moteur non déposé.*)

Déposer le carter d'embrayage (voir page 35).

Déposer l'embrayage complet (voir page 36).

Monter les vitesses de façon à placer l'arbre enclencheur en 5ème.

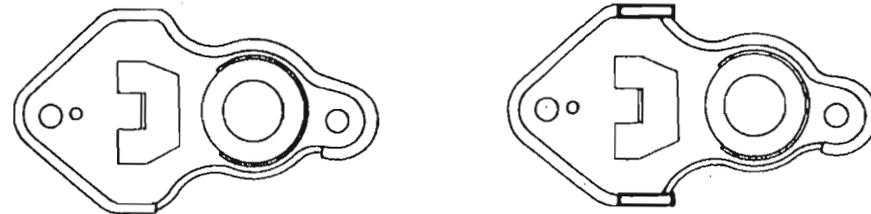
Débloquer et dévisser les deux écrous de 11 mm et enlever des 2 rondelles.

Sortir le sélecteur (figure 1)

Sortir l'axe de commande de sélecteur.

Il existe un nouveau modèle de sélecteur à butée de cliquet (voir dessin).

Le modèle, avec butée de cliquet est monté avec des ressorts de verrouillage plus doux. Il est possible de monter le nouveau modèle de sélecteur avec les anciens ressorts de verrouillage, plus durs, mais il est déconseillé de monter le 1er modèle de sélecteur avec les ressorts de verrouillage plus doux.



REPOSE DU SELECTEUR

Procéder à l'inverse de la dépose.

S'assurer que le doigt de l'axe de commande de sélecteur est bien dans son logement.

Monter les rondelles et revisser les écrous au loctite 1848.

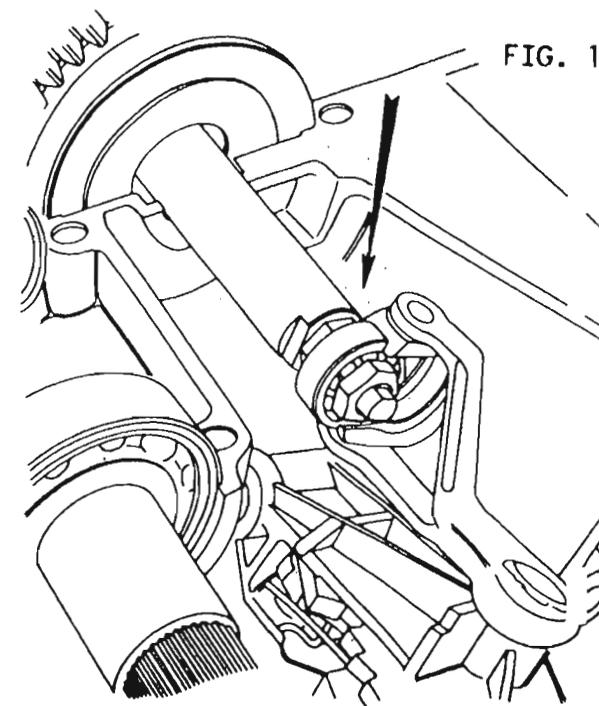
Au cas où le goujon de fixation (haute) du sélecteur se serait dévissé au démontage. Il est important de le remonter au loctite. Le trou taraudé débouchant dans la boîte de vitesses, au niveau d'un roulement, ne pas visser le goujon à fond car il risquerait de faire pression sur le roulement 35091.

REGLAGE

L'arbre enclencheur ne doit pas revenir, aussi bien en montant qu'en descendant les vitesses.

Le roulement d'arbre enclencheur doit être libre dans la fourchette en position 5ème.

Ce réglage peut être effectué moteur monté dans le cadre. Si le moteur est démonté, carter ouvert, il est conseillé d'effectuer ce réglage dans le 1/2 carter inférieur.



REPLACEMENT DU JOINT D'ARBRE DE COMMANDE SELECTEUR

Opération pouvant s'effectuer sur la Machine

Dans le cas d'une fuite à l'arbre de commande de sélecteur, il est nécessaire de remplacer le joint 18635 de 12 x 19 x 3.

On peut effectuer cette opération sans déposer le carter d'embrayage.

Après avoir déposé la pédale de commande sélecteur (page 35

Dégager le circlips 18679 (pince ouvrante 988).

Enlever la rondelle 13109.

Engager un outil comme indiqué fig.1 pour enlever le joint' défectueux en le détruisant (prendre soin de ne pas détériorer le carter).

Vérifier que l'arbre de sélecteur ne possède pas de bavure à l'endroit du circlips (toiler légèrement si besoin, en évitant la portée du joint sur l'arbre de commande sélecteur).

Huiler le joint neuf et le monter avec précaution sur l'outil 1828.

Engager l'outil muni de son joint sur l'arbre de sélecteur comme indiqué fig.2

En dernier lieu un coup de marteau sur l'autre extrémité de l'outil assure la mise en place du joint.

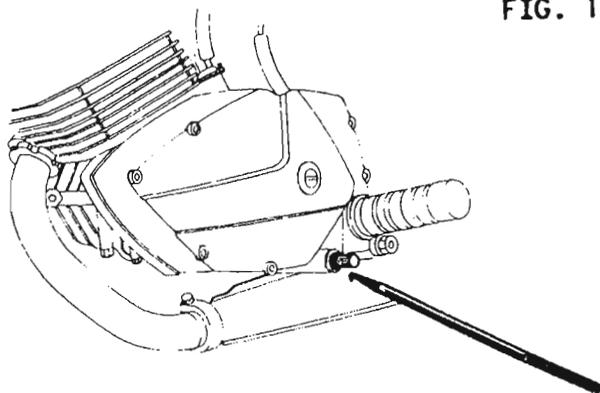
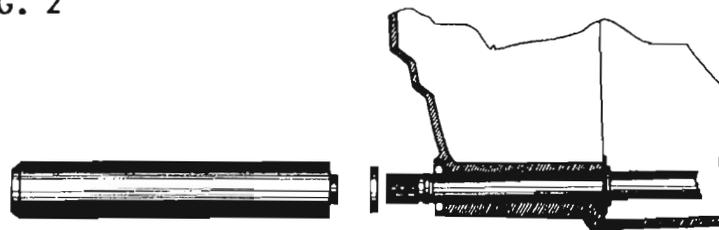


FIG. 1

FIG. 2



TEMOIN DE POINT MORT (DEPOSE - VERIFICATION - REGLAGE)

Le contacteur du témoin de point mort est situé à l'arrière gauche, sur le carter supérieur moteur (figure 3)

REGLAGE ET VERIFICATION :

Si la lampe du témoin clignote il faut revisser légèrement le contacteur :

- Desserer l'écrou fixant la cosse du fil au contacteur.
- Desserer le contre écrou du contacteur (clé de 22) (figure 1)
- Visser légèrement le corps fileté du contacteur dans le carter (clé de 13 mm) (figure 2)
- Procéder à l'essai du nouveau réglage.

NOTA : Si après cette opération les vitesses ne passent plus, remonter légèrement le contacteur, la fourchette du sélecteur venant buter latéralement (figure 3)

SI la lampe du témoin ne s'allume plus :

- Dévisser l'écrou et déconnecter le fil arrivant sur le contacteur.
- Mettre le fil à la masse.
- Si le voyant s'allume, régler le contacteur (comme indiqué ci-dessus) ou le changer, si l'essai après réglage n'est pas satisfaisant.
- Si le voyant ne s'allume pas vérifier : la lampe du témoin, les fusibles, et les connexions.

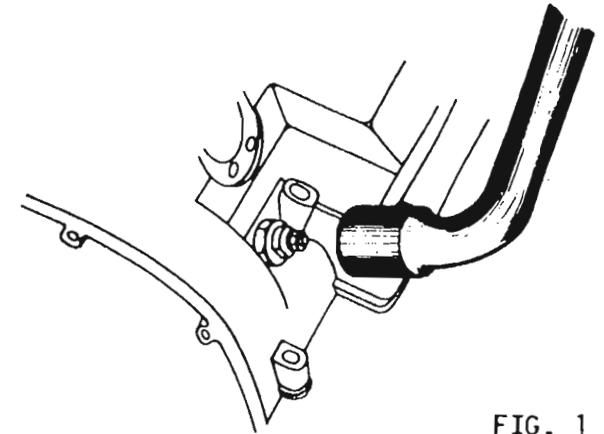


FIG. 1

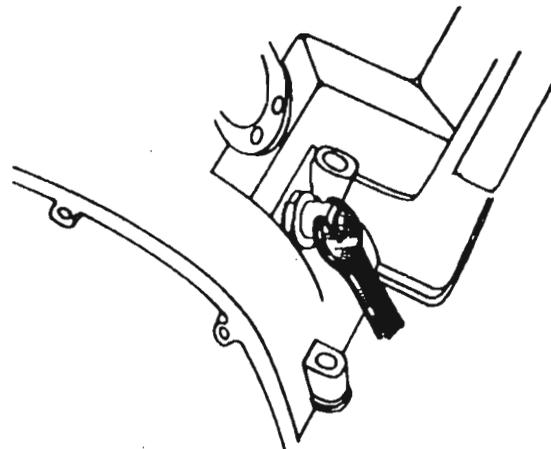


FIG. 2

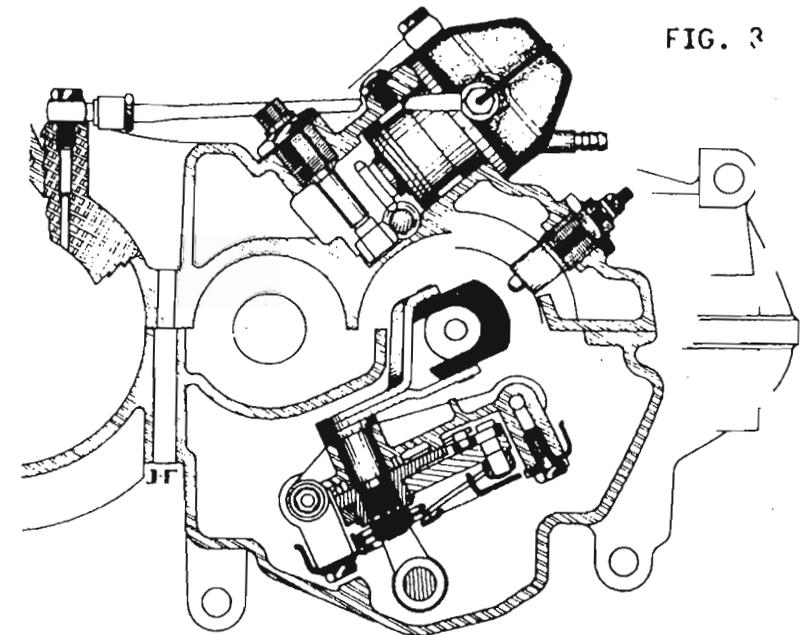


FIG. 3

DEPOSE ET REPOSE DE LA POMPE A HUILE

Pour la dépose de la pompe à huile, moteur restant dans le cadre, il est impératif de déposer préalablement les carters latéraux et l'ensemble du silencieux d'admission comme indiqué page 29

Après avoir retiré le ressort 35130 et le capot de protection 35129, dévisser les trois gicleurs fixant les canalisations à la pompe.

Prendre soin des joints cuivre.

Désaccoupler le câble de commande de pompe au carburateur (côté carburateur, voir page 30).

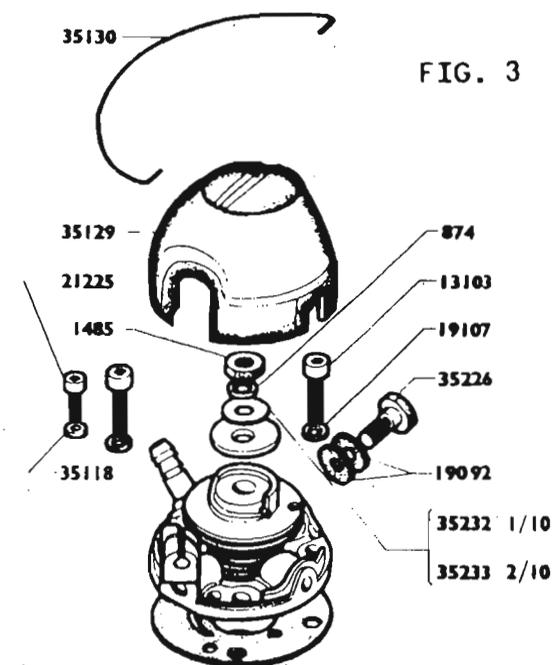
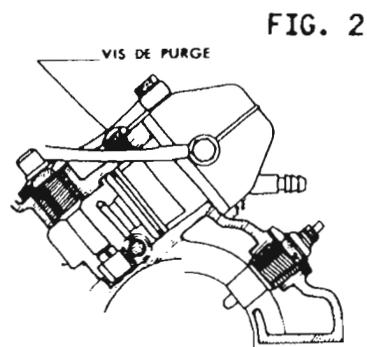
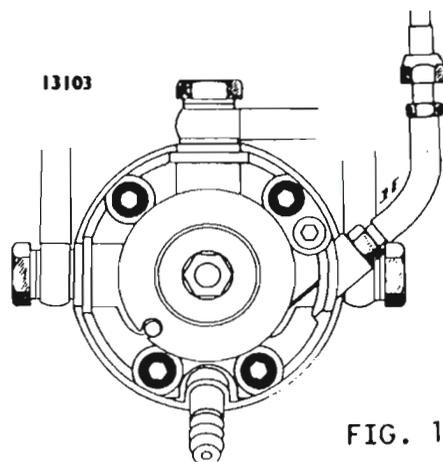
Débrancher le tuyau d'huile caoutchouc venant du réservoir, l'obstruer avec une vis \emptyset 7 pour éviter toute fuite.

Dévisser les quatre vis de fixation de pompe n° 13103 à l'aide de la clé de 4 n° 1409, comme indiqué figure 1_3

Désserrer la vis de purge 1191 de quelques tours. FIG. 2

Déposer la pompe en prenant soin de ne pas détériorer le joint torique 35119.

Opérer inversement pour reposer de la pompe à huile.



REGLAGE COMMANDE POMPE A HUILE

Nos pompes à huile sont conçues pour assurer un graissage même après rupture du câble de commande.

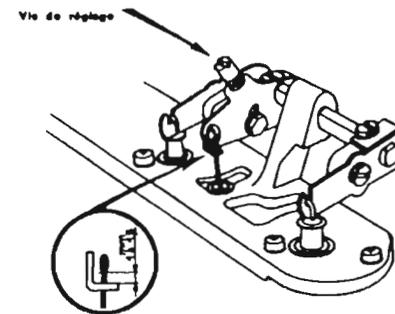
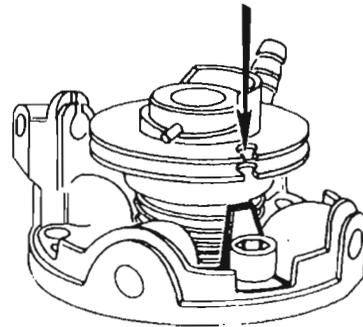
Il est nécessaire d'effectuer un réglage du câble de commande lors du remplacement de celui-ci ou de la dépose de la rampe carburateur.

Il n'existe plus de garde au câble celui-ci étant toujours en tension.

Il est impératif d'effectuer le réglage de câble de commande de pompe après avoir effectué le réglage du ralenti au carburateur.

En effet, la pompe à huile étant commandée par un palonnier la position de celui-ci peut se trouver modifiée lors du réglage ralenti.

Après avoir effectué ces opérations, régler le câble de commande de pompe en agissant sur la vis de réglage comme indiqué figure



La dépose des culasses peut s'effectuer le moteur restant dans le cadre. Il n'est pas utile de déposer le réservoir pour cette opération.

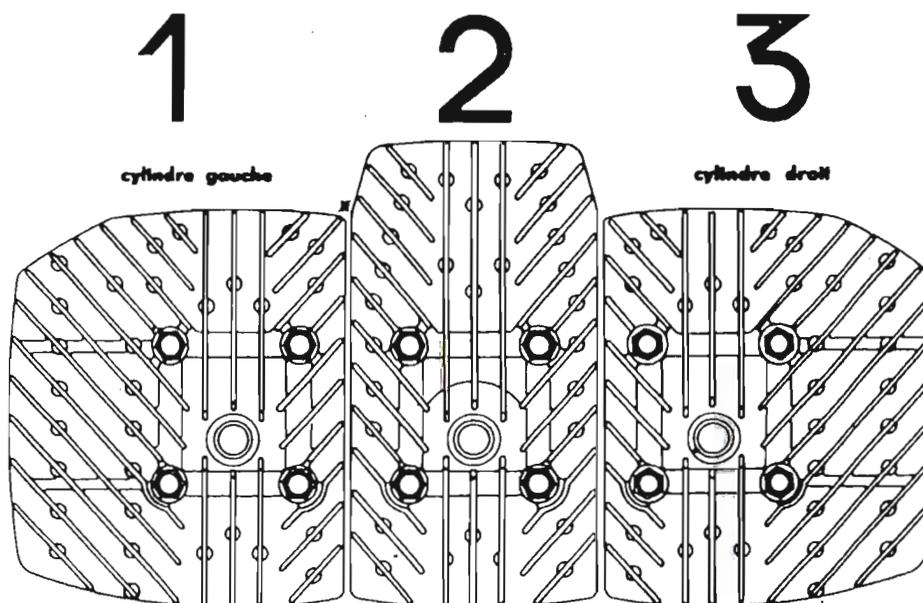
- Débrancher les antiparasites (19807) et démonter les bougies (35205).
- Desserrer en croix, d'un quart de tour les quatres écrous (35037) (clé de 12 m/ m pipe), fixant une culasse, puis les dévisser complètement.
- Opérer de la même manière pour les autres culasses.
- Déposer les trois culasses (35033, 35032, 35034).
- Dégager et sortir les trois joints (35035) des culasses.
- Décalaminer si nécessaire avec soin les chambres de combustion et les calottes des pistons.
- Bien nettoyer les pièces.

CONTROLE DES PLANS DE JOINTS

- Vérifier la planéité d'un plan de joint au marbre ou à défaut avec l'arrête de la règle d'un pied à coulisse.
- Si nécessaire, roder sur un marbre ou éventuellement une glace jusqu'à obtention d'une planéité parfaite du plan de joint.
- Bien nettoyer avant remontage.

REMONTAGE DES CULASSES

- Bien nettoyer les plans de joints des cylindres.
- Placer les joints des culasses neufs.
- Remonter les culasses.
- Approcher sans serrer les écrous de fixation des culasses et serrer en croix à 1,5 mKg (clé dynamométrique n°



REMONTAGE DES CYLINDRES

Après avoir nettoyé parfaitement les plans de joint d'une part, et l'alésage du cylindre, mettre des joints d'embase neufs

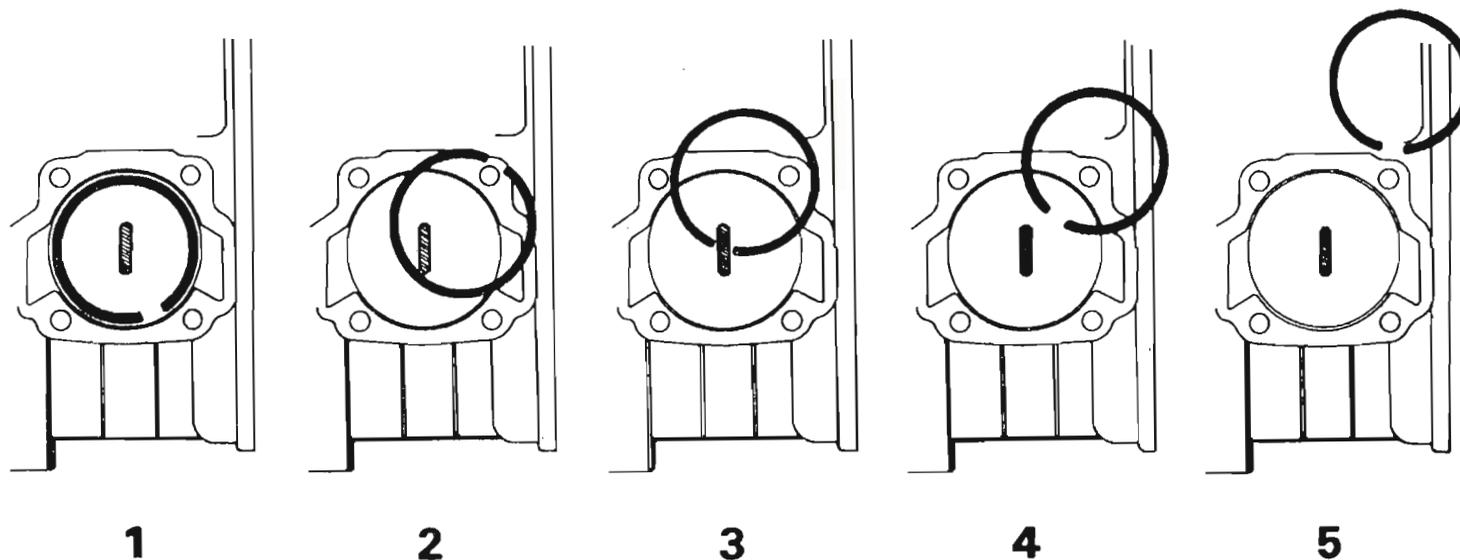
Huiler l'intérieur de l'alésage (Super BP 2 temps)

Mettre le piston du cylindre correspondant à monter au PMH. Prendre soin, à ce moment, de ne pas détériorer les autres pistons.

Engager l'outil de maintien des segments n° 1827 sur le piston.

Engager le cylindre.

L'outil de maintien des segments sera dégagé facilement en opérant comme indiqué au croquis ci-dessous.

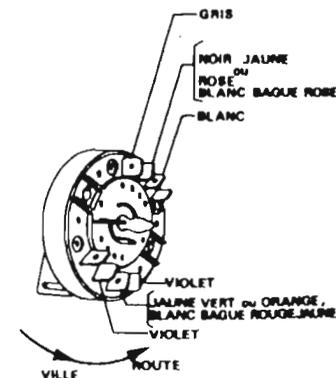


DEPOSE DU COMMUTATEUR DE PHARE

- Déposer le compteur et compte tours (voir page).
- Débrancher les six fils arrivant au commutateur.
- Déposer la clé du commutateur maintenue par une goupille.
- Dévisser les 2 vis de fixation du commutateur (tournevis).

REPOSE DU COMMUTATEUR DE PHARE

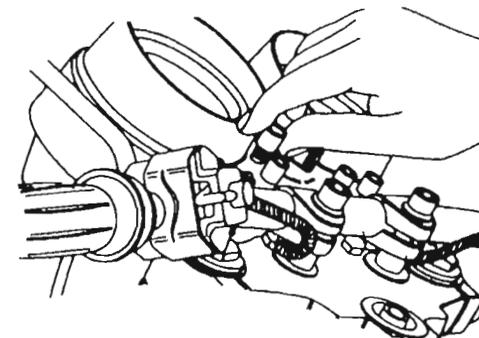
- Procéder à l'inverse de la dépose. L'inversion des fils violets n'a pas d'importance (figure



DEPOSE D'UN TEMOIN DE TABLEAU DE BORD

- Déposer le compteur et le compte tours (voir page
- Dévisser l'écrou de serrage du témoin.
- Déconnecter les 2 fils témoin :

PHARE)	1 fil à la masse
CLIGNOTANT)	1 fil sur le circuit imprimé
CHARGE		
POINT MORT)	2 fils sur le circuit imprimé
- Pour procéder au remplacement d'une lampe de témoin, il suffit de dévisser le voyant sur le tableau de bord (figure



REPOSE

- Procéder à l'inverse.

VERIFICATION DE LA CENTRALE DES CLIGNOTANTS

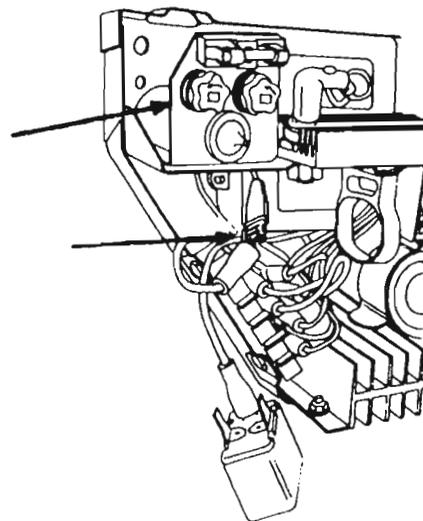
- La centrale des clignotants est placée dans le caisson électronique, sous le carter latéral droit.

Si les clignotants ne fonctionnent plus :

- Déposer le carter latéral droit.
- Déconnecter le fil jaune, reliant la centrale au fusible.
- S'assurer du bon état du fusible (figure
- Déconnecter l'autre fil jaune reliant la centrale au commutateur des clignotants.
- Relier les deux fils jaunes (figure
- Mettre le contact et placer le commutateur des clignotants en position D ou G
- Si les clignotants s'allument en continu changer la centrale.
- Le fil vert est le fil du départ, vers le témoin des clignotants.

ECHANGE DE LA CENTRALE DES CLIGNOTANTS

- Connecter les fils à la nouvelle centrale et replacer celle-ci dans son support caoutchouc.



DEPOSE DU CONTACTEUR DE STOP

- Le contacteur de stop est placé sur le bras du cadre, à la hauteur de la fixation arrière des silencieux échappement côté gauche.
- Dévisser l'écrou d'axe des fixations du contacteur de stop (clé de 7 mm).
- Déconnecter les fils et débrancher le ressort du contacteur.
- Déposer le contacteur de stop.

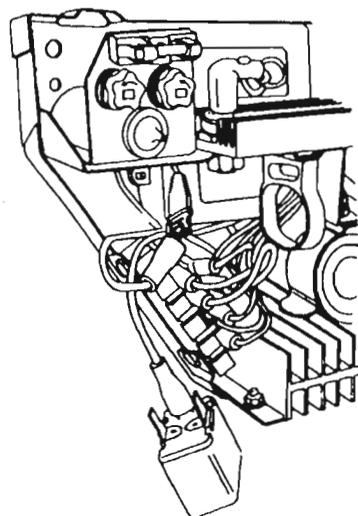
REPOSE DU CONTACTEUR DE STOP

- Procéder à l'inverse de la dépose et régler la synchronisation entre la pédale de frein et l'allumage du feu stop.
- Le contacteur de stop n'étant pas une mise à la masse, mais un interrupteur de courant, s'assurer de l'isolation avant de mettre le contact.

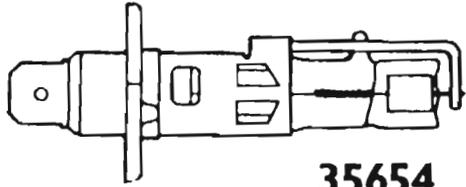
FUSIBLE

Il y a deux fusibles de protection plus un de recharge, (indiqué par une flèche) qui sont accessibles en déposant le carter latéral droit (figure

Il y a un fusible de protection avertisseur qui est accessible en déposant le réservoir (figure

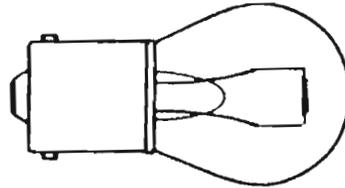


RECAPITULATIF DES LAMPES 350



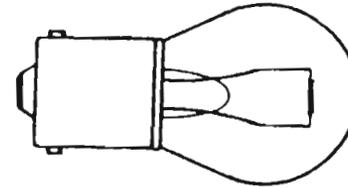
35654

H 1 - 12 V - 55 W
Culot P 14,5 S



21080

12 V - 21 W
Culot BA 15 S
STOP FEU ARRIERE



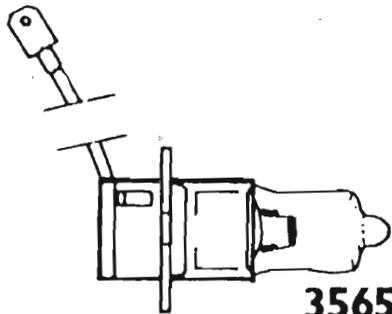
21080

12 V - 21 W
Culot BA 15 S
CLIGNOTANTS



35656

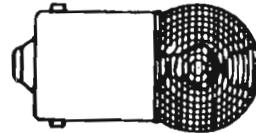
12 V - 4 W
Culot BA 9 S
Ballon tube



35655

H 3 - 12 V - 55 W
Culot PK 22 S

VEILLEUSE PHARE



35670

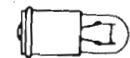
12 V - 10 W
Culot BA 15 S
Ballon rond

ECLAIRAGE PLAQUE ARRIERE



35835

12 V - 3 W
Culot BA 9 S
Ampoule éclairage
Compteur et compte-tours



35839

14 V - 80 milli A
Voyants lumineux

INCIDENTS DE FONCTIONNEMENT

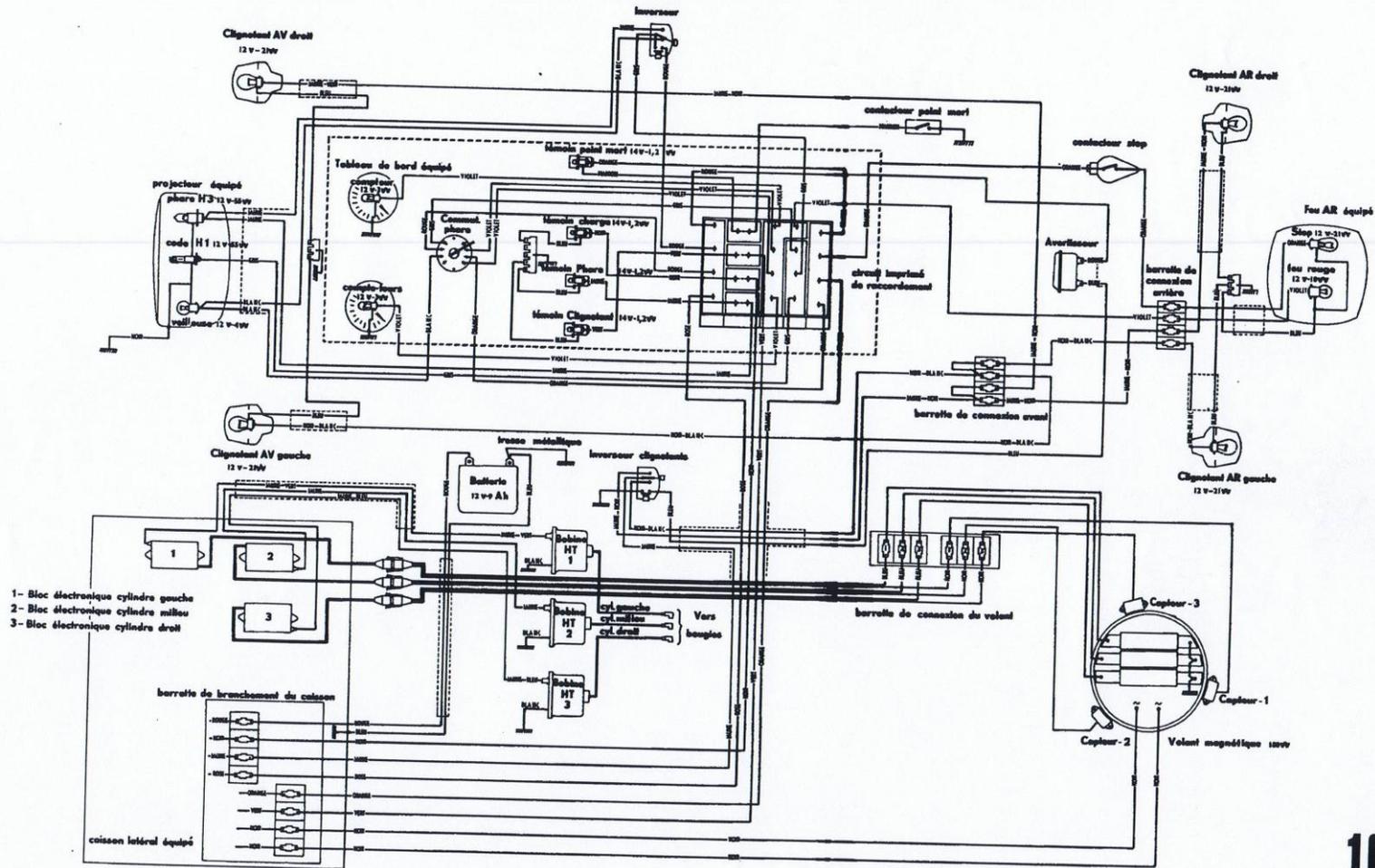
ANOMALIES	CAUSES POSSIBLES	VERIFICATIONS ET REMEDES
LE MOTEUR NE DEMARRE PAS OU DIFFICILEMENT	MANQUE D'ALIMENTATION 1° Insuffisance d'essence dans le réservoir 2° Pointeau collé 3° T de starter non percé 4° Présence d'eau ou d'un corps étranger dans le réservoir ou les carburateurs. 5° Niveau de cuve trop bas 6° Gicleur de ralenti bouché 7° Prise d'air	<p>La machine tourne sur deux cylindres</p> <p>Le tuyau de la pompe starter en T se déboîte quand on pompe fort. Percer le T.</p> <p>La machine démarre et s'arrête si on ne pompe pas sur le starter. La machine ne démarre qu'avec des gaz et ne tient pas le ralenti. Vérifier les différents serrages.</p>
	EXCES D'ALIMENTATION 1° Pointeau coincé 2° Aiguille mal réglée 3° Essence restée trop longtemps ouverte en stationnement	<p>L'essence coule par les tuyaux de trop plein.</p> <p>Le ralenti est instable, l'essence refoule au carburateur. Baisser les aiguilles. Fermer l'essence et actionner le kick les gaz grand ouverts.</p>
	DEFAUTS D'ALLUMAGE 1° Bougies encrassées, mal réglées ou usées. 2° Antiparasite défectueux. 3° Contacts des bornes de fiches	<p>En général tourne sur trois cylindres</p> <p>)) La machine tourne sur deux cylindres)</p>

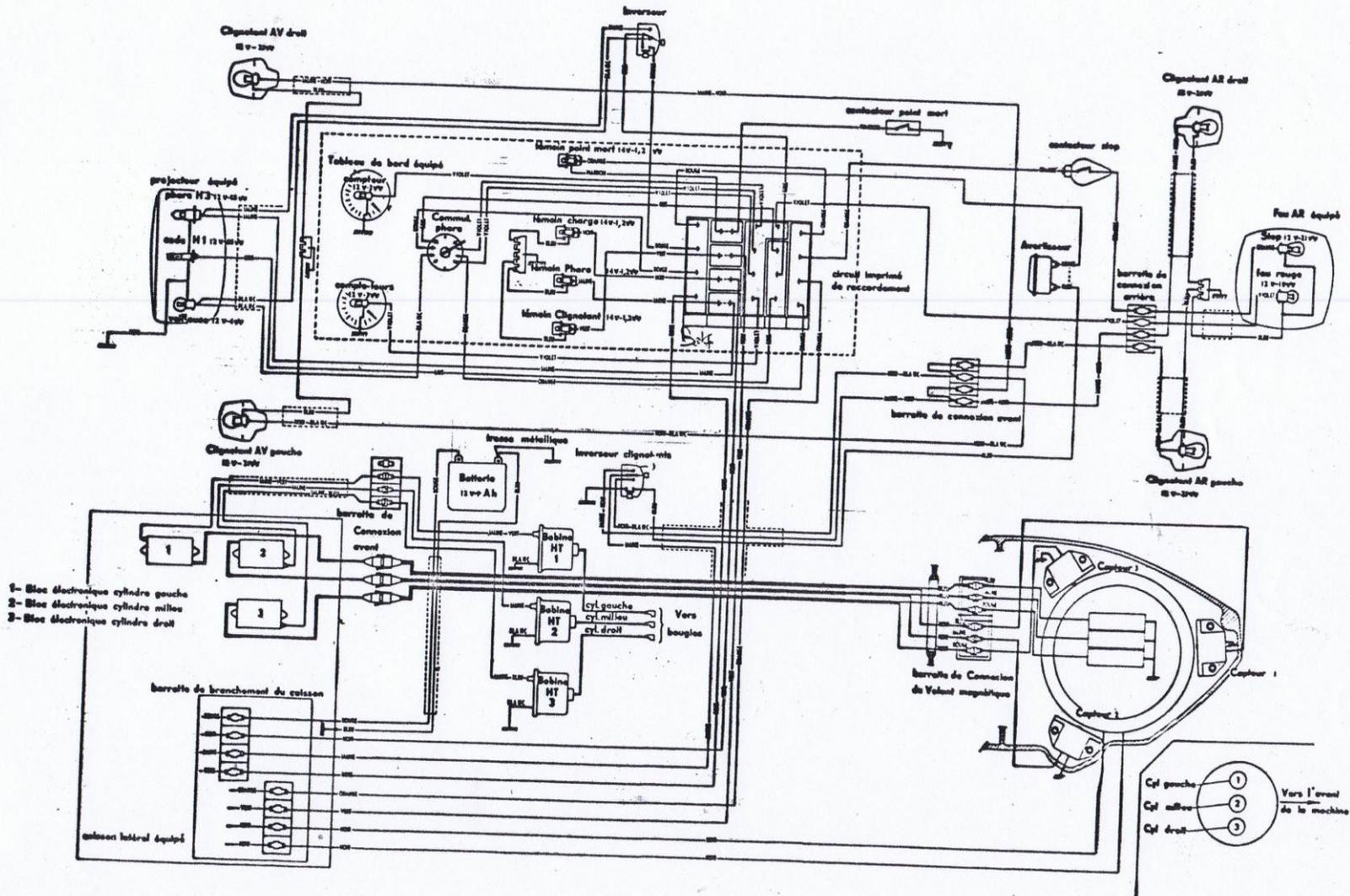
ANOMALIES	CAUSES POSSIBLES	VERIFICATIONS ET REMEDES
	4° Induits 5° Capteurs 6° Caisson))) La machine tourne sur deux cylindres))
RALENTI DEFECTUEUX	1° Vis de réglage de ralenti de la rampe mal réglée 2° Pas de ralenti sur un cylindre 3° Gicleur de ralenti bouché 4° Mauvais réglage d'une vis de richesse 5° Trop d'essence 6° Pas assez d'essence 7° Prise d'air	Agir sur la vis Pression de gaz négative à l'échappement. Régler le niveau du boisseau correspondant. Tourne sur deux cylindres au ralenti. Le ralenti est irrégulier. Les mettre à 1/2 tour à 1 tour. La machine refoule l'essence. Meilleur en resserrant la vis d'air.
TROU A L'ACCELERATION	1° Synchronisation des carburateurs mauvaise 2° Mauvais réglage de vis de richesse 3° Mauvais réglage du niveau de la cuve 4° Mauvais réglage de l'allumage	Vérifier la pression de gaz d'échappement. 1/2 tour. Voir réglage niveau de cuve page Trop d'avance, voir page

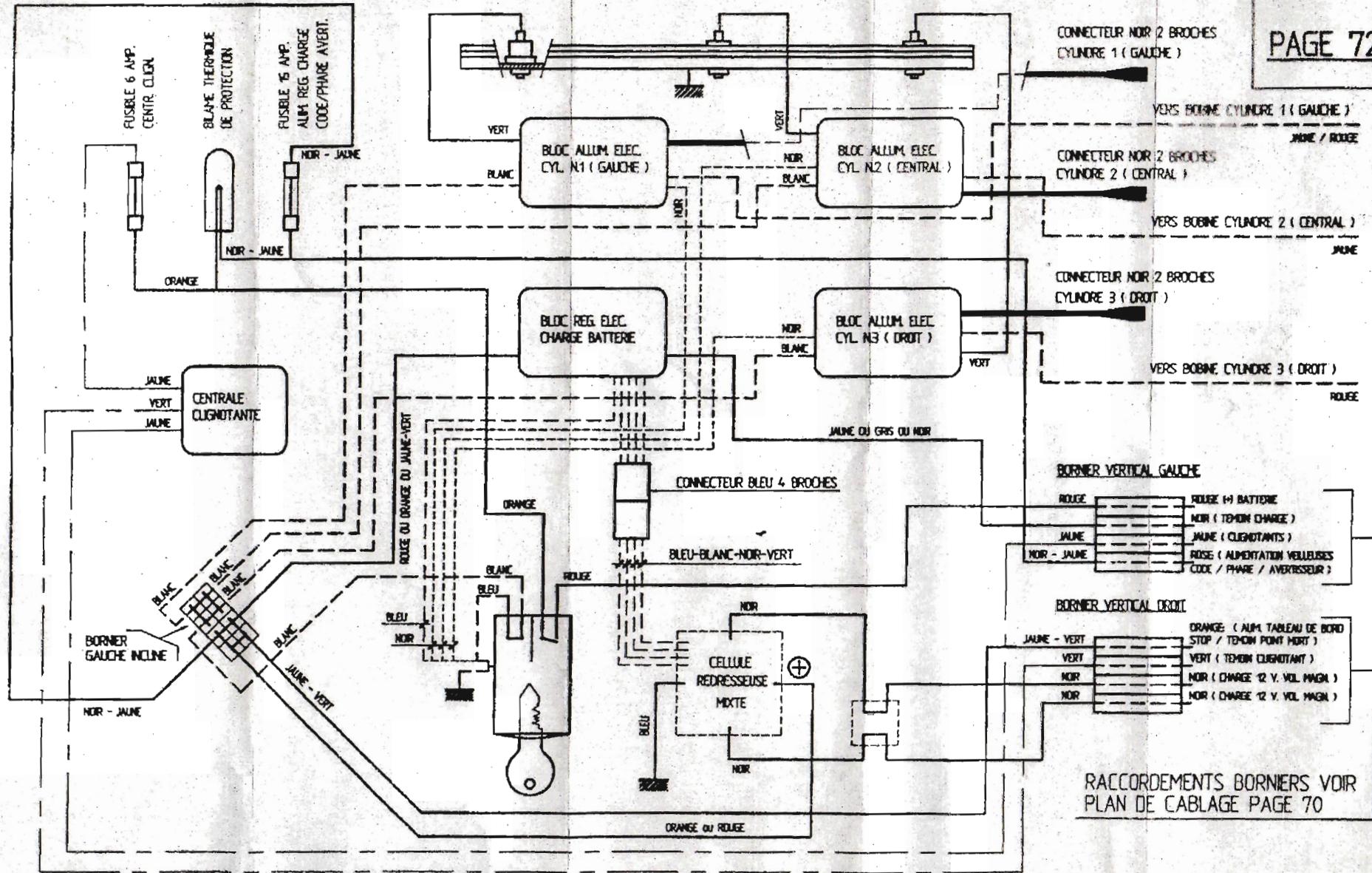
ANOMALIES	CAUSES POSSIBLES	VERIFICATIONS ET REMEDES
NE TIRE PAS	1° Manque d'essence 2° Trou de mise à l'air du bouchon de réservoir insuffisant. Filtre robinet encrassé. 3° Calaminage à la sortie échappement.	Vérifier le débit (1 L en 30 secondes) bouchon fermé et ouvert. Vérifier le débit bouchon ouvert. Vérifier surtout les 2 pots centraux. Décalaminer comme indiquer page 8
FONCTIONNEMENT NON SATISFAISANT DE L'EMBRAYAGE	1° Butée de débrayage défectueuse dû à un défaut de réglage de la vis ou au frittage détérioré de la rampe. 2° La plaque de butée frotte sur la rampe sans usure anormale des disques garnis 3° La roue d'embrayage frotte sur le carter moteur. 4° L'embrayage ne débraye plus ou mal. 5° L'embrayage patine	Régler la vis de butée à 1/2 tour ou changer la plaque (remonter la manivelle). Remplacer un disque intermédiaire par un disque intermédiaire de 2 mm d'épaisseur. Monter une roue rectifiée ou changer la rondelle de calage. Vérifier le niveau d'huile (pas assez) Vérifier la rampe et son réglage. Changer la roue si elle est matée au niveau de l'appui des disques garnis. Vérifier le niveau d'huile (trop) L'état de la cloche embrayage. L'état d'usure des disques garnis.
FONCTIONNEMENT NON SATISFAISANT DE LA BOITE DE VITESSE	1° Difficulté de passer les vitesses 2° Décrochage des vitesses	Régler l'embrayage. Vérifier le sélecteur puis le croisillon.
PAS D'ECLAIRAGE	Rupture de strap	Vérifier le circuit phare, voir s'il n'y a pas un court-circuit. Changer le caisson ou le strap.

ANOMALIES	CAUSES POSSIBLES	VERIFICATIONS ET REMEDES
<p>TEMOIN DE CHARGE RESTE ALLUME</p>	<p>Plus de charge batterie</p> <p>2° Charge batterie normale</p>	<p>La batterie ne charge pas et l'alternateur débite : changer le caisson.</p> <p>La batterie ne charge pas et l'alternateur ne débite pas : vérifier si le fil n'est pas coupé ou dessoudé : le ressouder ou changer le stator.</p> <p>Il y a une tension à la sortie témoin du caisson : changer le caisson.</p>
<p>TEMOIN DE POINT MORT CLIGNOTE AU POINT MORT</p>	<p>Jauge de point mort trop haute</p>	<p>Baisser la jauge (nouveau modèle avec écrou)</p> <p>Enlever une rondelle (ancien modèle)</p>
<p>PAS DE CLIGNOTANT (après vérification des ampoules)</p>	<p>1° Batterie déchargée. Fusible clignotant.</p> <p>2° Centrale défectueuse</p> <p>3° Fil mal connecté</p>	<p>Vérifier la charge batterie.</p> <p>Vérifier comme indiqué page</p> <p>Vérifier les connexions et le serrage du fil dans l'inverseur guidon.</p>
<p>VIBRATION IMPORTANTE</p>	<p>1° Moteur desserré</p> <p>2° Patte de cadre cassée à la fixation inférieur moteur.</p>	<p>Le resserrer (attention certains écrous sont durs car ils sont fixés au loctite).</p> <p>Ressouder la patte après avoir déposer le moteur (la patte casse à cause d'un desserrage moteur).</p>

PLAN DE CABLAGE







CLIF DE CONTACT REPRESENTEE EN ARRET MOTEUR

CIRCUIT DE CHARGE BATTERIE DEUXIEME MODELE

Avec : cellule redresseuse mixte à huit fils et connecteur bleu à 4 broches
Protection générale à deux fusibles couverts et un bilame thermique

NOTA : IL EST POSSIBLE DE MONTER LA REGULATION DE CHARGE BATTERIE DES CAISSONS DERNIERS MODELES SUR LES CAISSONS PREMIERS MODELES ET INVERSEMENT.

SCHEMA INTERNE CAISSON ELECTRONIQUE
LATERAL DROIT (DEUXIEME MODELE)
TROIS ALLUMAGES TYPE C.D.I. ET CHARGE BATTERIE
350 / 400 / 500 MOTOBECANE - CARBU. OU INJECTION