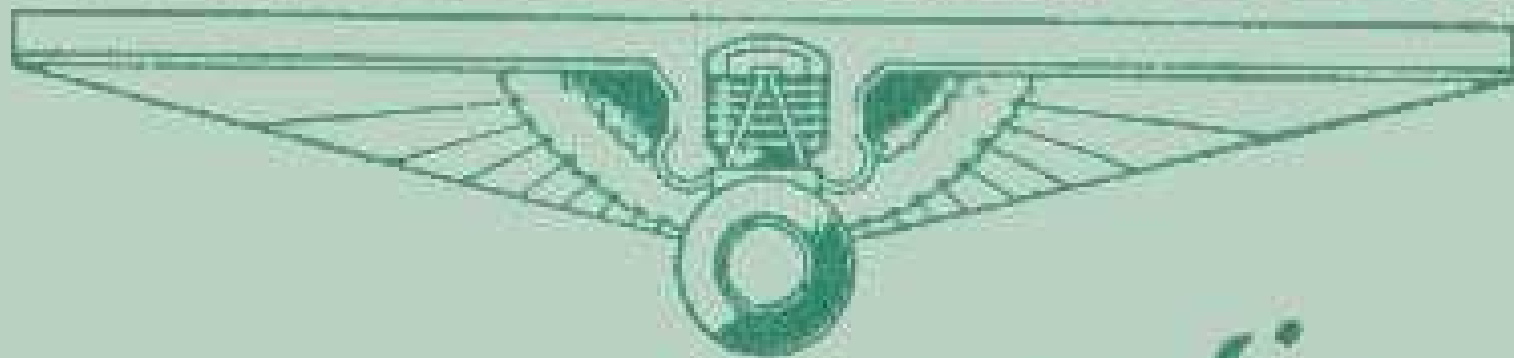


MOTOCONFORT



Notice d'Entretien

350^{cm³}

N 4 C

BICYLINDRE

350 *cm³*



TYPE N 4 C
BICYLINDRE

AVANT-PROPOS

A NOS CLIENTS ET AMIS,

Après mûre réflexion vous avez fixé votre choix sur un motorcycle "MOTOCONFORT" type N. 4 C, 350 cm³.

Conçue selon des méthodes modernes de fabrication et d'une construction robuste, cette machine vous donnera, nous l'espérons, entière satisfaction.

Nous ignorons cependant si vous débutez en tant que motocycliste ou si vous avez déjà une longue expérience, aussi nous jugeons préférable dans tous les cas de vous donner les indications utiles quant à l'entretien de votre machine.

Pour cela, notre but est de vous fournir le maximum d'éléments nécessaires à sa connaissance, qui est un facteur déterminant d'un entretien sérieux. Cet entretien est primordial pour la longévité de la machine.

Cette notice n'est pas un recueil technique mais vous pourrez y trouver une description sommaire des différents organes, afin de vous permettre de comprendre plus aisément leur fonctionnement, leur action mutuelle.

Elle vous mettra également en garde contre les répercussions que pourrait provoquer la non-observation des quelques conseils que nous nous permettons de formuler.

Prenez donc le temps nécessaire à la lecture de ce petit manuel, qui, à côté des connaissances générales qu'il vous permettra d'acquérir sur votre motocyclette, vous indiquera quels sont les points nécessitant une attention particulière et un entretien régulier.

Si, éventuellement, vous désirez de plus amples renseignements techniques ou conseils, adressez-vous directement à notre agent ou écrivez-nous.

Ajoutons encore que vous avez intérêt à être en règle avec votre assurance. Toutefois l'observation des règles élémentaires de prudence et des indications fournies par le Code de la Route ne sont pas négligeables.

MOTOCONFORT.

DESCRIPTION SOMMAIRE

a) MOTEUR

Le bloc-moteur, de forme compacte et effilée, contient tous les organes essentiels classiques ainsi que la boîte de vitesse commandée par sélecteur, l'embrayage à disques baignant dans l'huile et le volant magnétique.

Les caractéristiques techniques de ce moteur sont les suivantes :

Genre du moteur :	4 temps, culbuté.
Nombre de cylindres :	2
Disposition :	Verticaux en tandem.
Alésage :	56 $\frac{m}{m}$.
Course :	70,8 $\frac{m}{m}$.
Cylindrée totale :	350 cm ³
Taux de compression :	1/6,9.
Puissance administrative :	4 CV.
Calage de la distribution :	avec 4/10 de jeu :
	A. O. A. = 32°
	R. F. A. = 48°
	A. O. E. = 60°
	R. F. E. = 26°

Graissage : Sous pression par pompe, filtre spécial et réservoir d'huile dans la partie inférieure du carter.

Carburateur : GURTNER, type BM 22, Gicleur principal : 41 et 43 pour le rodage, Gicleur d'aiguille : 892.

Allumage : Système Delco (batterie, rupteurs et bobines d'allumage).

Avance à l'allumage max. 10 $\frac{m}{m}$ avant le P. M. H.

Retard à l'allumage max. 3 $\frac{m}{m}$ avant le P. M. H.

Bougies : Type 36 H (culot long) MARCHAL en période de rodage.
Type 34 ou 35 H (culot long) MARCHAL après rodage. Écart des électrodes 6/10.

Volant magnétique : Fournissant la basse tension alternative 6 V, 5 A.
Double cellule redresseuse oxymétal alimentant la batterie d'accus.

Boîte de vitesse : 4 vitesses par clavots.

Rapports de démultiplication	1 ^{re} — 15,9
	2 ^e — 11,2
	3 ^e — 7,38
	4 ^e — 5,52

Transmission : Un pignon de 17 dents, solidaire de l'arbre de sortie de la boîte de vitesse, entraîne, par l'intermédiaire d'une chaîne à rouleaux, une roue de 36 dents, solidaire de la roue arrière.

b) CYCLE

Cadre : En tubes d'acier soudés à l'autogène, il est d'une construction particulièrement robuste et rigide. Le bloc carter est fixé par 3 points sur le cadre.

Fourche : Le guidage et la suspension de la roue avant sont assurés par une fourche télescopique avec amortisseur à huile incorporé.

Roues : A rayons, munies de pneumatiques de 18x3,25, roues avant et arrière à broche.

Freins : Les roues avant et arrière sont munies de freins à tambour de 170 mm de diamètre, l'avant étant commandé par un câble depuis le guidon, l'arrière par pédale de frein et tringle.

Suspension arrière : Est construite sur le principe télescopique et s'incorpore harmonieusement à l'ensemble de la machine.

Équipement électrique : Le volant magnétique maintient en charge une batterie 6 volts, 12 ampères-heures. Il peut d'autre part alimenter un phare de 180 mm avec dispositif code et le feu arrière avec éclairement de la plaque de police. L'inverseur et le bouton d'avertisseur sont groupés à main gauche sur le guidon.

Caractéristiques des lampes montées sur la machine :

Lampe phare-code 6 V, 36 W.

Veilleuse et arrière : Lampe navette de 6 V, 0,35 A.

Lampe-témoin d'allumage : Lampe vélo de 6 V, 0,04 A.

Réservoir : D'une capacité de 16 litres, avec réserve de 1 litre environ permettant de parcourir une vingtaine de kilomètres supplémentaires. Cette réserve peut être mise en service en inclinant fortement la machine du côté du robinet d'essence.

BREVES INSTRUCTIONS DE CONDUITE

AVANT LE DÉPART

a) Vérifier si le réservoir contient une certaine quantité d'essence. Nous conseillons l'emploi d'un super-carburant et notons également qu'il est recommandé, pendant la période de rodage, de diluer à l'essence de l'huile "CASTROLLO" dans la proportion indiquée par le fabricant.

b) Contrôler le niveau d'huile du moteur. Le niveau est atteint lorsque l'huile affleure le trou de remplissage.

c) Vérifier la pression des pneumatiques :

Pilote seul AV. 1,5 kg. AR. 1,8 kg.

Pilote et passager arrière AV. 1,8 kg. AR. 2,1 kg.

Noter qu'un pneu trop gonflé diminue le confort de la machine et risque d'amorcer des déchirures et qu'un pneu insuffisamment gonflé s'use rapidement, se coupe et peut également se déchirer.

MISE EN MARCHÉ DU MOTEUR

a) **Mettre la machine sur ses roues et non sur sa béquille.**

b) Ouvrir le robinet d'essence se trouvant à la base du réservoir, et vérifier que l'essence arrive normalement au carburateur.

c) Tourner très légèrement la poignée des gaz.

Moteur froid. - Appeler l'essence. Fermer le volet d'air.

Moteur chaud. - Ne pas appeler l'essence. Laisser le volet d'air dans la position ouvert.

d) Mettre le contact (voyant rouge allumé) et donner au kickstarter une brève et énergique impulsion. Dès que le moteur est en marche, ouvrir le volet d'air du filtre, s'il a été fermé.

Laisser chauffer le moteur à demi-régime - Jamais à plein gaz (deux minutes si le moteur est froid) - Ceci est très important car la non-observation provoquerait une usure anormale des cylindres.

CONDUITE

a) Pour partir, débrayer en tirant le levier de débrayage contre le guidon.

Engager la première vitesse en appuyant à fond vers l'avant sur la pédale² du sélecteur.

Embrayer en relâchant lentement et progressivement le levier de débrayage en donnant simultanément un peu plus de gaz.

Pour passer en 2^e, 3^e et 4^e vitesse, débrayer, fermer les gaz, appuyer à fond sur la pédale de sélecteur, embrayer à nouveau, et donner des gaz selon besoin.

Si toutes ces opérations sont bien exécutées, la machine doit avancer doucement et sans à-coup.

b) Pour ralentir, il suffit généralement de couper les gaz ; cependant, si cette manœuvre s'avérait insuffisante, rétrograder les vitesses en appuyant vers l'arrière sur la pédale de sélecteur. Il est recommandé de ne se servir des freins que pour un arrêt brusque : ne jamais freiner sans avoir coupé complètement les gaz, et si l'état de la route le permet, débrayer d'abord.

c) Pour monter les côtes, se servir du changement de vitesses, et prendre la vitesse qui permet de monter sans fatiguer le moteur. Dans une descente,

ne pas débrayer ni mettre au point mort, mais se rappeler que le moteur constitue le meilleur des freins.

Une règle utile : on engage pour descendre une côte la même vitesse qu'on aurait utilisée pour la monter.

d) Pour l'arrêt : fermer les gaz, et lorsque la vitesse a suffisamment baissé, débrayer et freiner progressivement. Mettre la boîte de vitesse au point mort. Couper le contact (**Ne jamais laisser le contact lorsque le moteur est arrêté**). Fermer l'essence et remettre la machine sur sa béquille.

PÉRIODE DE RODAGE

Un rodage soigné de votre motorcycle est décisif pour sa durée et sa sécurité de service, car même les pièces travaillées et usinées avec le plus grand soin obtiennent par le rodage leur dernier fini.

Ayez donc soin, dans votre propre intérêt, de ne pas dépasser pendant les 1.500 premiers kilomètres, les vitesses prescrites ci-dessous :

1^{re} vitesse : de 0 à 25 km./h.

2^e vitesse : de 18 à 40 km./h.

3^e vitesse : de 35 à 50 km./h.

4^e vitesse : de 45 à 70 km./h.

Ces vitesses ne doivent pas être soutenues pendant une longue durée. Le moteur, la boîte de vitesse et la transmission sont très bien rodés si l'on fait souvent varier le régime et la charge, et si l'on change très fréquemment de vitesse selon les courbes et le profil de la route.

En règle générale, il ne faut jamais faire tourner le moteur à vide à un régime trop élevé et, en abordant une côte, changer de vitesse en temps utile afin de ne pas surcharger le moteur.

Nous vous faisons confiance pour le rodage car nous n'avons pas prévu d'étranglements sur les carburateurs pour la période correspondante.

Nous ne soulignerons jamais assez qu'il est très important de respecter scrupuleusement les prescriptions ci-dessus et de conduire pendant le rodage, avec le maximum de doigté.

ECLAIRAGE

L'éclairage de la machine est commandé par un commutateur à trois positions placé sur le phare, (N° II fig. I) et un inverseur à gauche du guidon.

La manœuvre simultanée de ces deux contacteurs permet d'obtenir les combinaisons suivantes :

Commutateur position	I - Pas d'éclairage.	
	II - Ville Inverseur	Bas : Veilleuse Eclairage Lanterne AR Haut : Code
	III - Route Inverseur	Bas : Phare Haut : Code

Les positions II et III sont obtenues successivement en tournant le bouton du commutateur dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

ENTRETIEN

1. GRAISSAGE

Le graissage du moteur et de la partie cycle joue un rôle primordial. Nous allons passer en revue le graissage des principaux organes.

a) **MOTEUR.** — Le moteur, l'embrayage et la boîte de vitesse étant logés dans un carter unique, le graissage de cet ensemble est assuré par une circulation d'huile en circuit fermé, avec un seul orifice de remplissage situé à la partie inférieure arrière droite du bloc moteur (N° 5, fig. 2) Le bouchon de vidange, placé sous le moteur, est vissé sur la plaque du sélecteur. La circulation d'huile sous pression s'effectue à l'aide d'une pompe (N° 6, fig. 2) du type à engrenage, commandée par le vilebrequin.

L'évacuation de l'air du carter est assurée au moyen d'un distributeur rotatif, solidaire du vilebrequin, qui envoie l'air dans un espace réservé à cet effet et où les vapeurs d'huile se condensent. L'excédent de vapeurs est utilisé pour le graissage de la chaîne.

Les vapeurs d'huile qui, par dépression, arrivent sous le chapeau de culasse, graissent efficacement la culbuterie.

Nos moteurs sont expédiés sans huile, crûst est-il nécessaire de **faire le plein d'huile** avant la première mise en route. Pour ce faire, verser par l'orifice de remplissage 2 litres d'huile (CASTROL XXL l'été, CASTROL XL l'hiver et pendant la période de rodage). Le niveau est atteint lorsque l'huile affleure le trou de remplissage.

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

Le niveau d'huile dans le moteur doit être contrôlé régulièrement et, au besoin, complété.

La vidange du moteur doit être faite tous les 2.000 km. et à chaque fois nous conseillons de démonter le filtre (N° 7, fig. 2) et de nettoyer consciencieusement le tamis, de préférence au trichloréthylène. (voir schéma de démontage du filtre fig. 6).

b) **EMBRAYAGE et BOITE de VITESSE.** — La circulation d'huile moteur sert également au graissage de ces deux organes.

c) **VOLANT MAGNÉTIQUE.** — A chaque vérification de l'écartement des vis platinées, mettre quelques gouttes d'huile fine (huile de vaseline) sur les feutres graisseurs des cames (N° 5, fig. 5).

d) **SUSPENSION ARRIÈRE.** — Graisser tous les 1.000 km. avec la pompe à pression, employer l'huile CASTROL XL.

e) **CHAÎNE.** — Enfermée dans un carter étanche, son graissage est assuré en permanence par les vapeurs d'huile moteur. Sur ce carter, un regard fermé par un tampon caoutchouc. (N° 7, fig. 1) permet de contrôler si ce graissage est correct. Lors d'un démontage la chaîne devra être nettoyée correctement au pétrole et remontée après graissage dans un bain d'huile CASTROL D préalablement chauffée.

f) **FOURCHE TÉLESCOPIQUE.** — Elle est du type à amortisseur hydraulique. Toutes les fourches télescopiques sont garnies et essayées au départ de l'usine. Cependant il est recommandé tous les 2.000 km. d'introduire dans chaque montant, par le graisseur fixé à la partie supérieure, (N° 8, fig. 2) la valeur d'une pompe à pression d'huile "CASTROLITE". Cette huile, qui se caractérise par une très faible variation de la viscosité en fonction de la

température, assure en même temps le graissage des bagues de guidage des plongeurs.

g) **AUTRES ORGANES.** — Pour obtenir un bon graissage des roulements de roues, tout en évitant que la graisse pénètre dans les freins, il n'a pas été monté de graisseur sur les moyeux. Le graissage nécessaire tous les 5.000 km. pourra être confié de préférence à un agent de notre marque.

Après démontage des roues et de leurs roulements, mettre un peu de graisse consistante dans les moyeux. Veiller à ce qu'il ne subsiste pas de graisse à l'extérieur, qui pourrait atteindre les garnitures de freins, et nuire au freinage.

Tous les 2.000 km., graisser avec la pompe à pression le renvoi de prise de compteur : graisseur situé sur le couvercle gauche du moteur (N° 8 fig. 1)

Les commandes de freins, de débrayage, l'articulation de la selle, sont à pourvoir souvent de quelques gouttes d'huile.

2° REGLAGE

Toutes les opérations décrites ci-dessous devront, de préférence être confiées à un agent de notre marque.

a) **DISTRIBUTION.** — Après un long service, la distribution peut devenir bruyante. Dans ce cas on devra vérifier le jeu des soupapes.

Cette opération s'effectue en retirant d'abord le chapeau de culasse, et ensuite en contrôlant, lorsque le moteur est froid, un jeu aux soupapes pratiquement nul. (Ressort de la tige de commande comprimé). Le réglage se fait par vissage ou dévissage de la vis de réglage et du contre-écrou, situés à l'extrémité du culbuteur côté soupape. (N° 8 fig. 3)

b) **CALAGE du MOTEUR.** — Il n'y a pas lieu de craindre un dérèglement possible du moteur. Toutefois, si cela est nécessaire, on pourra se référer au tableau de calage donné plus haut.

c) **BOUGIES.** — Cette machine est équipée de bougies à culot long. La distance inter-électrodes doit être de l'ordre de 6/10. Nous conseillons de démonter de temps en temps les bougies, et de les nettoyer avec une brosse métallique. Cette précaution peut éviter d'avoir un mauvais rendement, des départs difficiles et une consommation d'essence exagérée.

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

Une bougie qui aura fait, pour une raison quelconque, de l'auto-allumage, est inutilisable.

Pour démonter les bougies, employer la clef spéciale faisant partie de l'outillage livré avec la machine.

d) **VOLANT MAGNÉTIQUE.** — Le volant ne nécessite aucun entretien autre que la vérification de l'écartement des vis platinées (4/10 environ) après les 200 premiers km., ensuite tous les 1.000 km. Un mauvais réglage est la cause principale d'un allumage défectueux. Pour accéder aux vis platinées, il suffit d'enlever le cache en aluminium fixé sur le couvercle gauche du bloc moteur (Voir fig. 5).

e) **EQUIPEMENT ÉLECTRIQUE.** — La batterie 6 V, 12 AH. alimente l'ensemble des servitudes électriques : éclairage, avertisseur, feu arrière, ainsi que les bobines d'allumage.

Il est compréhensible que du bon entretien de la batterie dépend le bon fonctionnement de l'installation.

Toutes les 4 ou 6 semaines, contrôler le niveau de l'acide dans la batterie (celui-ci doit affleurer les trois orifices de remplissage) s'il est trop bas, compléter avec de **l'eau distillée**.

Pour procéder à une vérification des canalisations électriques, il suffit de démonter, du côté droit, le cache batterie et se référer au schéma électrique ci-joint.

Ne pas oublier à chaque mise en route, d'observer que la lampe régulatrice (6 V. 6 A) s'allume lorsqu'on accélère. Cette lampe est interchangeable avec la lampe phare-code et peut servir de lampe de secours.

f) **CARBURATEUR**. — Cet appareil doit être bien réglé afin d'obtenir, en toutes circonstances, un mélange carburé en proportion convenable.

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

La commande doit être réglée, pour présenter au repos un certain "mou". Ce réglage doit se faire par le tendeur placé dans le courant de la gaine (N° 9 fig. 1) ou par la vis fixée sur le plateau de volant magnétique (N° 12 fig. 1). Dans le cas où, après ces opérations, l'embrayage patinerait encore, il serait nécessaire d'augmenter la tension des ressorts. Ce dernier réglage étant très délicat, il est préférable de le faire effectuer par un agent de notre marque.

h) **SELECTEUR**. — Ce dernier, bien conduit, ne demande aucun réglage.

i) **CHAÎNE**. — Ne jamais tendre une chaîne à l'excès, sous peine

d'user anormalement les pignons, sans cependant la laisser flotter exagérément.

Pour tendre la chaîne, desserrer légèrement la broche et l'écrou du faux moyeu, avant d'agir sur les tendeurs.

Le contrôle de la tension de chaîne, peut se faire par le regard prévu à cet effet sur le carter de chaîne (N° 7, fig. 1).

j) **FREINS.** — Régler la tension des câbles de commande en fonction de l'usure des garnitures.

k) **DÉMONTAGE ET REMONTAGE DES ROUES.** — Mettre la machine sur sa béquille centrale.

1° **ROUE AVANT.** — Pour retirer la roue avant de la fourche télescopique, desserrer d'abord les deux pinces des pattes qui tiennent la broche. Dévisser l'écrou de broche (filetage à gauche) à l'aide de la clé spéciale fermée, tout en maintenant la broche avec le tournevis, puis la retirer. La roue se dégage et le plateau de frein avec ses mâchoires reste suspendu au câble de commande. Au remontage, faire attention de ne pas trop serrer l'écrou de broche, la rigidité étant assurée par les pinces que l'on serrera en dernier lieu.

2°) **ROUE ARRIÈRE.** — Démontez d'abord la tige de commande de frein. Dévisser (voir ci-dessus) l'écrou de broche (filetage à gauche), enlever la broche ainsi que l'entretoise côté flasque de frein. Déplacer ensuite latéralement la roue vers la droite : le clabotage échappé, la roue se dégage. Le bavolet du garde-boue permet de sortir facilement la roue arrière. Le remontage s'effectue de façon inverse. Ne pas oublier de mettre au préalable la broche de façon à centrer convenablement l'anneau d'entraînement sur la denture du faux-moyeu.

INCIDENTS DE ROUTE

1° LE MOTEUR NE PART PAS :

Vérifier que le contact est mis.

Vérifier si le robinet d'essence est ouvert.

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

Écartement des vis platinées trop grand.

Fil de bougie cassé ou dénudé : le remplacer.

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

Bougie cassée ou usée : la remplacer.

Vérifier la charge de la batterie en mettant le contact et en constatant si l'intensité lumineuse fournie par la lampe témoin est suffisante. Noter que même une très faible charge de la batterie suffit à l'allumage du moteur.

Vérifier si bobines et condensateurs sont en bon état. Pour cela, essayer si entre l'extrémité du fil de bougie et la masse, jaillit une étincelle d'environ 6 à 8 $\frac{m}{m}$ de long, en manœuvrant énergiquement la pédale du kickstarter.

2° LE MOTEUR PART, MAIS S'ARRÊTE IMMÉDIATEMENT :

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

Gicleur bouché : le nettoyer.

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

3° LE MOTEUR TOURNE IRRÉGULIÈREMENT :

Bougies desserrées : les resserrer en vérifiant leur joint.

Bougies encrassées ou pleines d'huile : les nettoyer.

Isolant de bougie cassé ou bougie usée : remplacer la bougie.
Pointes de bougie trop écartées : les rapprocher à la distance normale (6/10 de $\frac{1}{8}$).
Bobine d'allumage court-circuitée : la remplacer.
Carburateur sale : le nettoyer.
Vis de ralenti dérégulée : faire faire le réglage par un mécanicien.

4° MAUVAISE COMPRESSION :

Bougie desserrée ou isolant cassé (voir plus haut).
Les segments ne portent pas : les faire remplacer.
Les soupapes ne portent pas : les nettoyer ou les roder.
Culbuteurs déréglés : régler le jeu des soupapes.

5° LE MOTEUR NE TIRE PAS :

Graissage insuffisant : vérifier et rétablir le niveau d'huile.
Mauvais allumage.
Canaalisation d'essence ou gicleur bouché (voir plus haut).
Gicleur insuffisant : le remplacer par un gicleur de calibre supérieur.

6° LE MOTEUR COGNE :

Frein serré : régler la commande de frein.
Huile de mauvaise qualité : avoir soin d'employer l'huile que nous recommandons.
Bougie incandescente : la remplacer.
Corps étrangers dans le cylindre : le faire démonter et nettoyer par un mécanicien.

7° ÉCLAIRAGE :

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

Le voyant d'allumage ne s'éclaire pas : vérifier l'ampoule et le circuit d'allumage (voir schéma).

La lampe régulatrice reste allumée à l'arrêt : débrancher la batterie et changer la cellule redresseuse.

La batterie ne tient pas la charge : veiller à ne pas monter d'accessoires électriques d'une trop grande consommation. Vérifier l'état du circuit électrique et de la batterie.

Conditions de garantie

1° — La garantie de nos machines est de 6 mois. Cette garantie se limite exclusivement au remplacement ou à la remise en état à notre convenance des pièces reconnues par notre Service Technique comme étant défectueuses au point de vue fabrication ou défaut de matière. Cette garantie ne peut entraîner aucune autre responsabilité de notre part, à raison des accidents de personnes ou de choses ayant pu résulter de tels vices ou défauts.

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

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

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

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

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

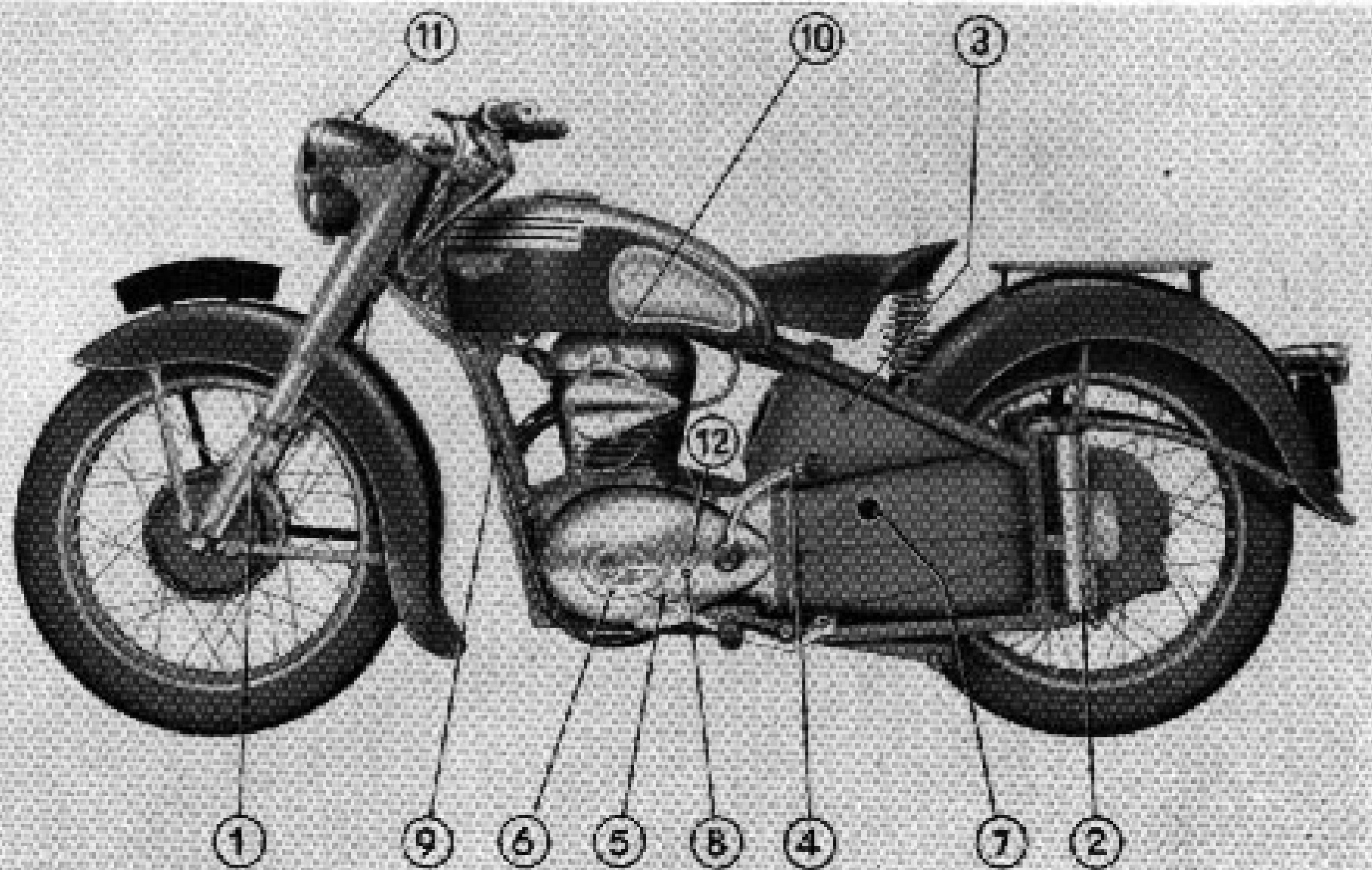


FIGURE N° 1 - Ensemble vue de gauche. — 1. Fourche télescopique. - 2. Suspension arrière. - 3. Cache batterie. - 4. Pédale de kickstarter. - 5. Pédale de frein au pied. - 6. Plaque regard du volant magnétique. - 7. Bouchon regard du carter de chaîne. - 8. Graisseur de renvoi de prise de compteur. - 9. Tendeur de commande du débrayage. - 10. Commande du volet d'air du carburateur. - 11. Bouton de commande du commutateur d'allumage. - 12. Vis de réglage du débrayage.

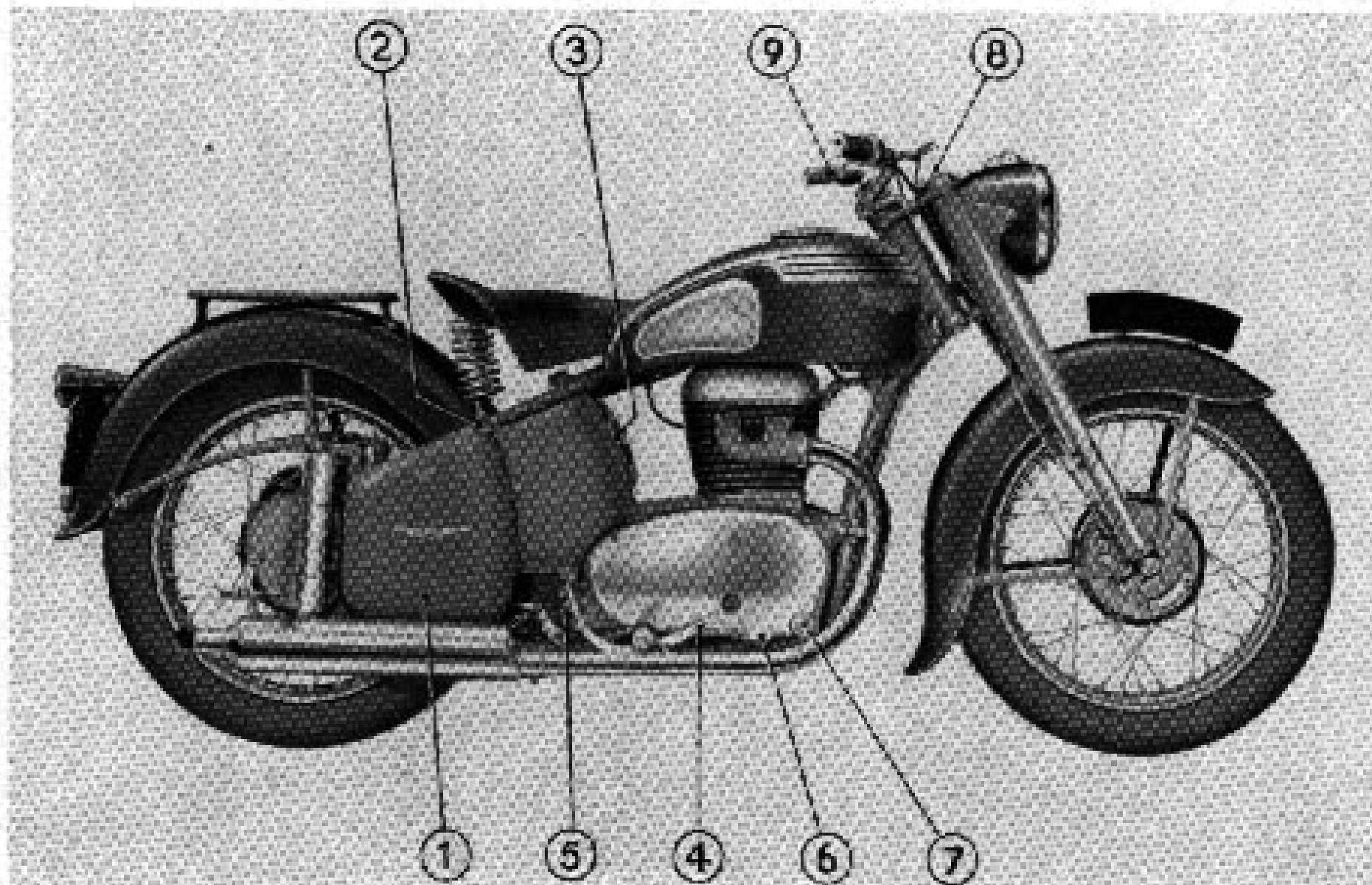


FIGURE N° 2 - Ensemble vue de droite — 1. Boîte à outils. - 2. Interrupteur à clef de mise en marche. - 3. Avertisseur acoustique. - 4. Pédale de sélecteur. - 5. Bouchon de remplissage du carter moteur. - 6. Pompe à huile. - 7. Filtre à huile. - 8. Graisseur de fourche télescopique. - 9. Bouton poussoir de commande avertisseur.

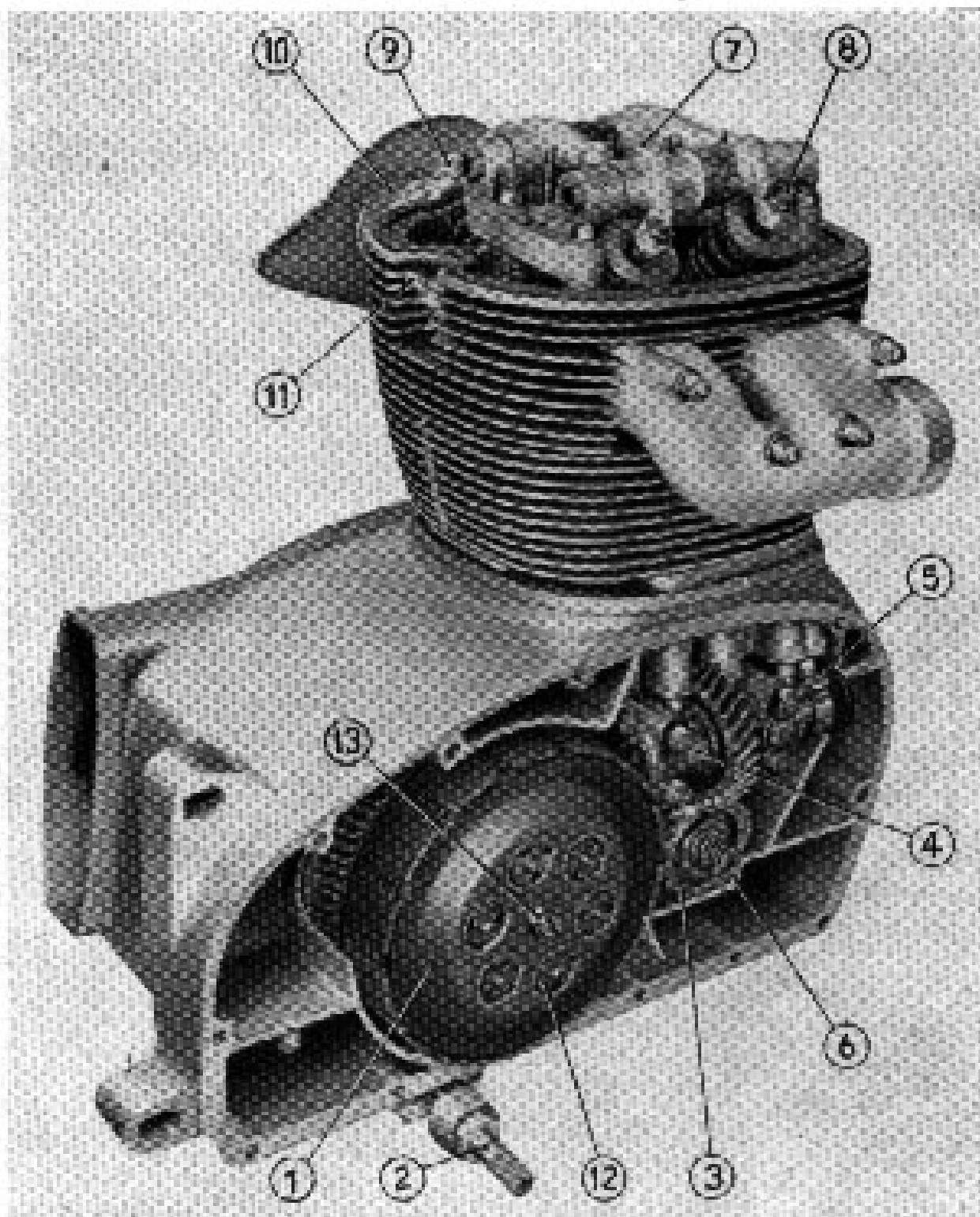


FIGURE N° 3 - BLOC MOTEUR (chapeau de culasse et couvercle embrayage enlevé). — 1. Ensemble embrayage à disques - 2. Arbre de commande du sélecteur. - 3. Pignon de distribution. - 4. Arbre à came. - 5. Poussoir à plateau. - 6. Pignon de commande de pompe à huile. - 7. Culbuterie. - 8. Vis et écrou de réglage des culbuteurs. - 9. Corps du carburateur. - 10. Filtre à air - 11. Bougie. - 12. Écrous de réglage de tension des ressorts de débrayage. - 13. Réglage du débrayage au montage.

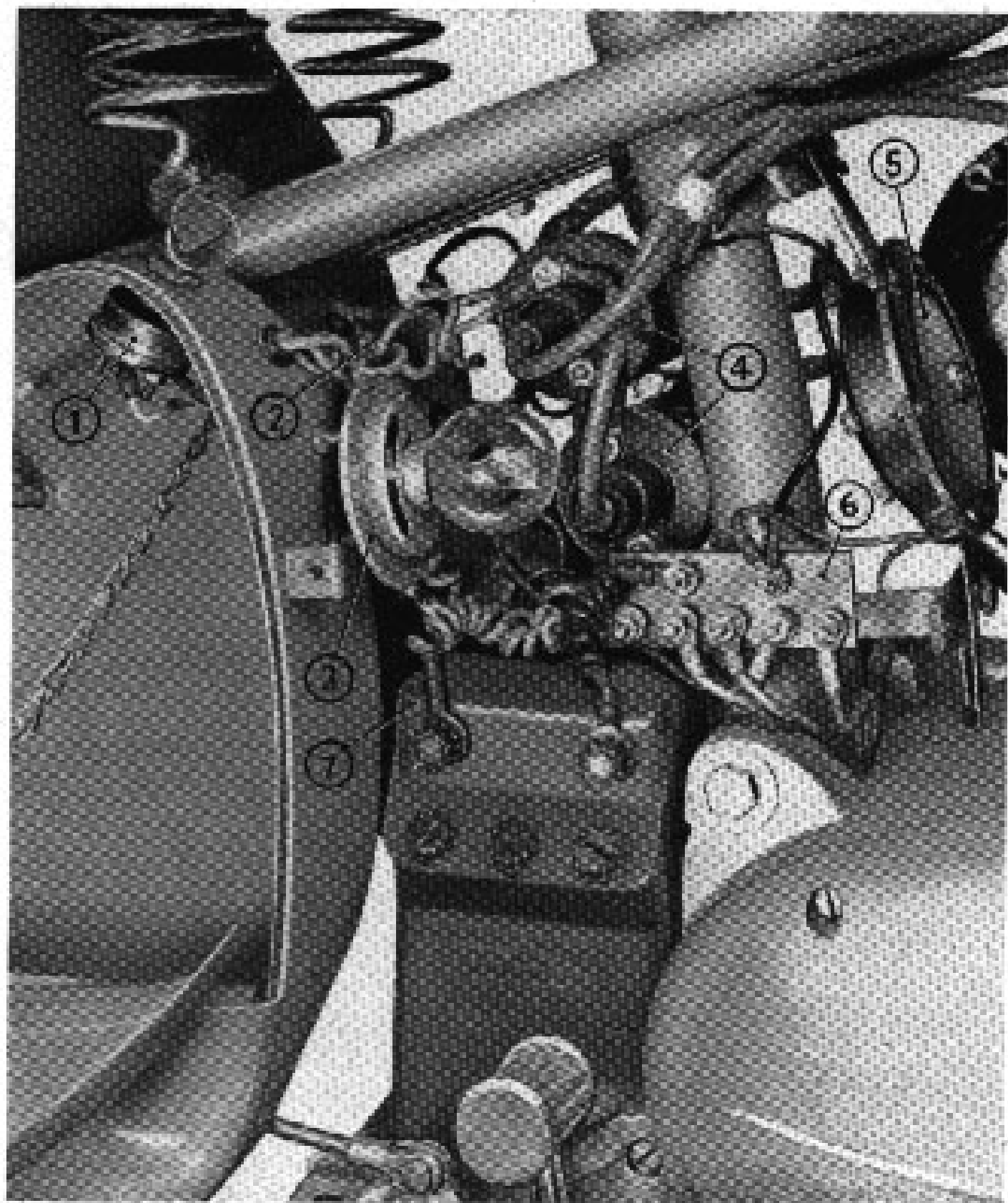


FIGURE N° 4 - Partie du circuit électrique. — **1.** Interrupteur de mise en marche. - **2.** Cellule redresseuse. - **3.** Support et lampe régulatrice. - **4.** Bobines d'allumage. - **5.** Avertisseur acoustique. - **6.** Plaque relai. - **7.** Batterie.

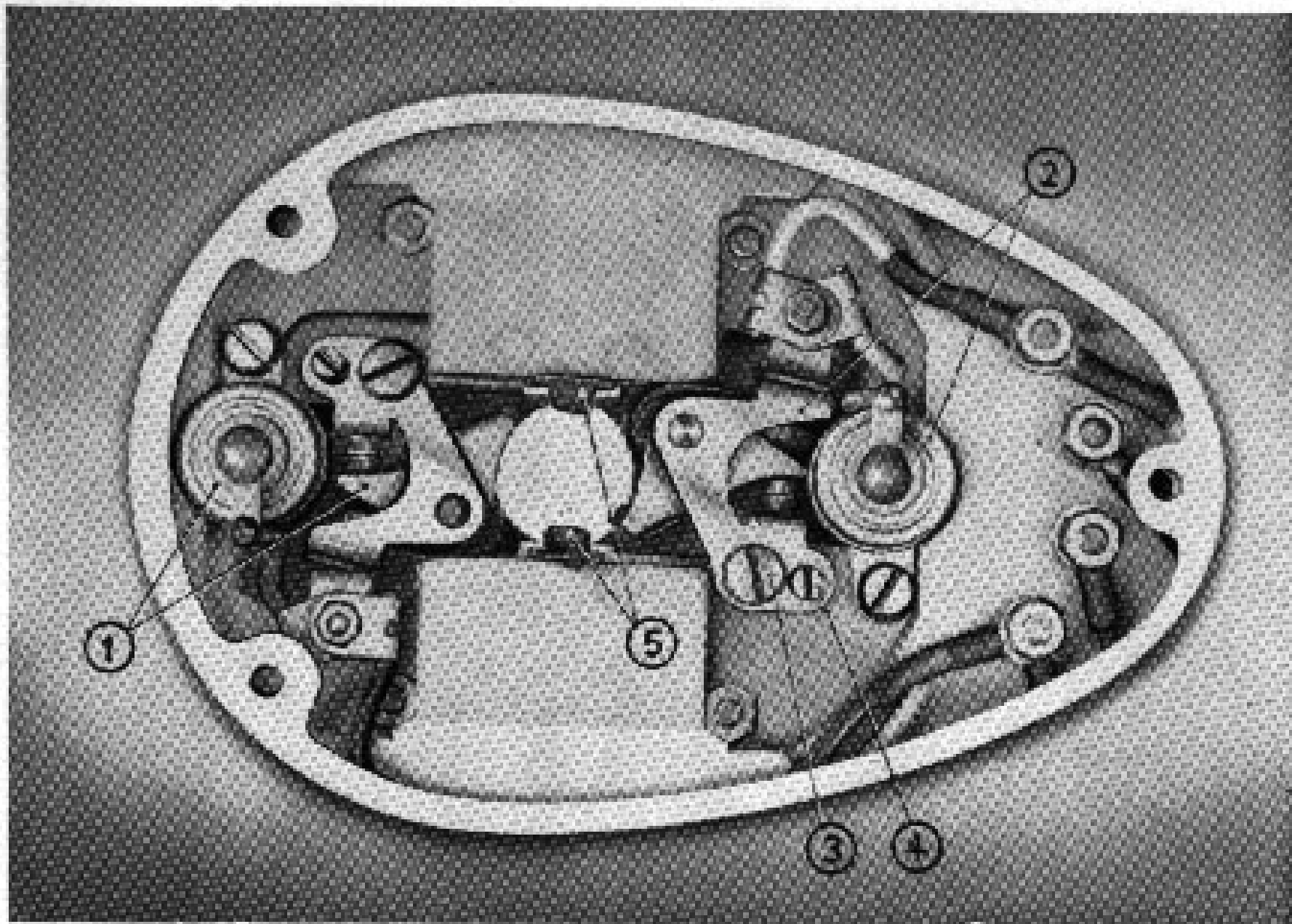


FIGURE N° 5 - Stator du volant magnétique. — **1.** Rupteur et condensateur cylindre AV. - **2.** Rupteur et condensateur cylindre AR. - **3.** Vis de blocage - **4.** Excentrique de réglage. - **5.** Feutres de graissage.

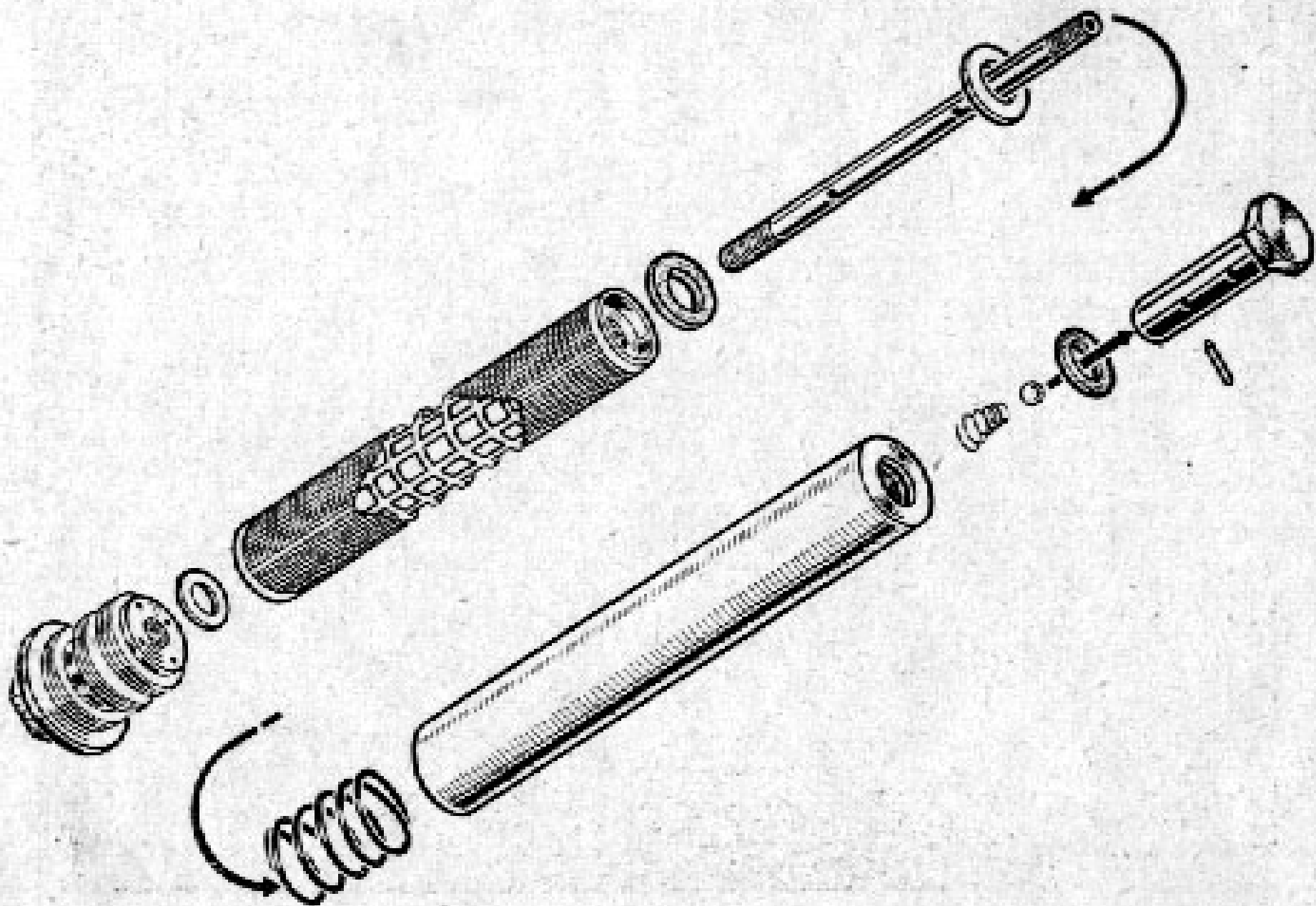


FIGURE N° 6 - Filtre à huile. — Schéma du filtre dans l'ordre de démontage.

SCHÉMA DE L'INSTALLATION ÉLECTRIQUE

