

INDEX DES PIÈCES

Réglages

Schéma de graissage
Mode d'emploi

Schéma équipement électrique

Recherche des pannes
et élimination des mêmes

Outils

Démontage

Tolérances de montage

Revision

Remontage

MANUEL POUR STATION SERVICE

GILERA **98** SS
GILERA **124** 4V ST
GILERA **124** 5V STRADA
GILERA **124** 5V LUSO
GILERA **150** 5V AUTOSTRADA



PIAGGIO & C. - AZIENDA GILERA



AVANT - PROPOS

Pour exécuter les réparations avec sûreté et rationalité, en garantissant de cette façon les meilleurs résultats, il est indispensable que l'opérateur ait une connaissance profonde de la machine à réparer en plus des notions techniques à caractère général qui qualifient un mécanicien.

Le manuel se propose justement de servir de guide au personnel qui doit effectuer la réparation des motocycles « 98 SS - 124 4V - ST 124 5V et Lusso - 150 5V » en décrivant leurs caractéristiques et pièces, en indiquant les systèmes les plus rationnels à exécuter pour les opérations différentes et les limites d'usure après lesquelles il faut remplacer les pièces pour ne pas compromettre le fonctionnement de tout le véhicule.

La matière a été subdivisée en dix sections de façon qu'elle puisse être consultée facilement.

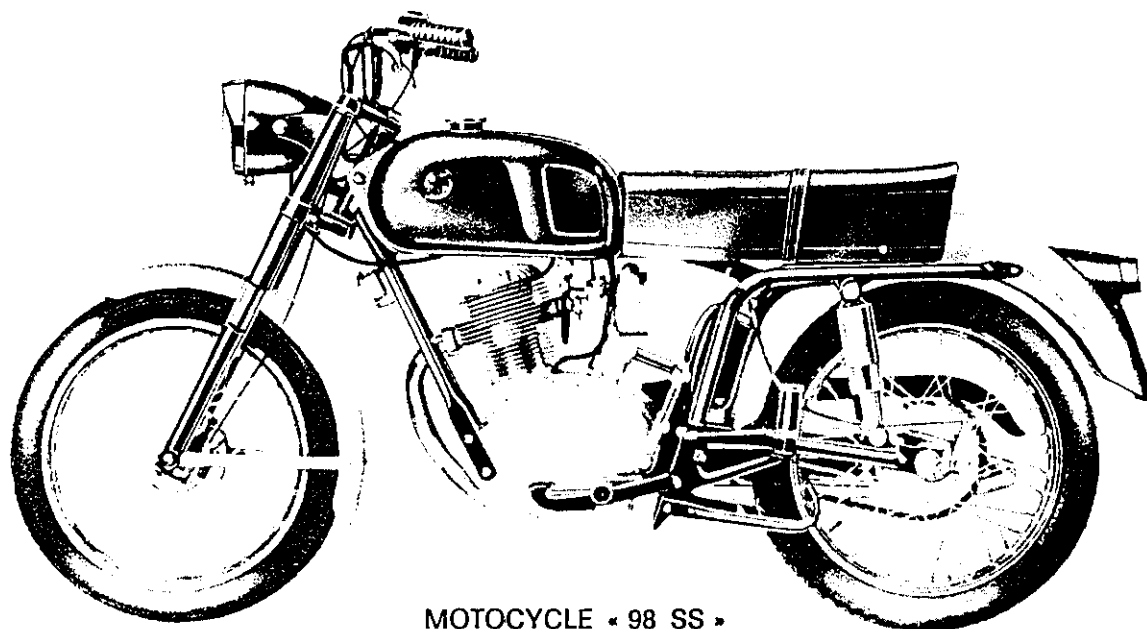
N.B. - LES ILLUSTRATIONS DE CE MANUEL SONT PUREMENT A TITRE INDICATIF ET SE RAPPORTENT AU MODELE DE BASE 124 5V Strada.

DONC TOUTES LES PIECES QUI DIFFERENT DU MODELE SUSBIT, SONT INSEREES DANS LES SECTIONS LES CONCERNANT.

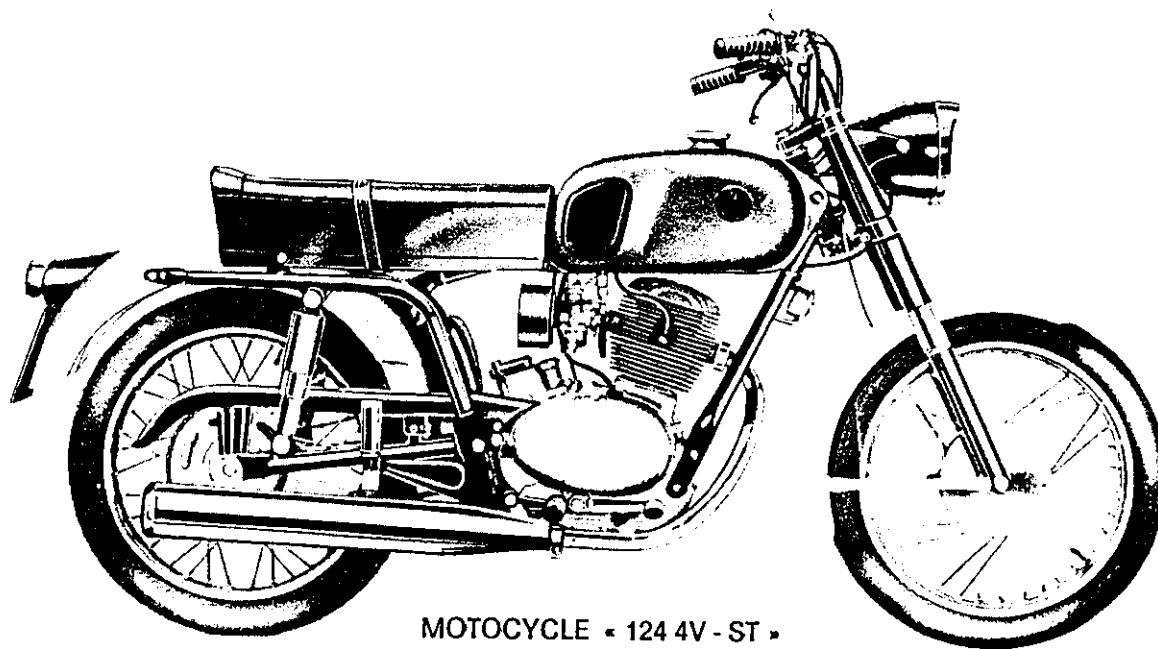
INDEX

1ère SECTION: CARACTERISTIQUES GENERALES	1 - 1
Tableau couple de blocage	
Données pour l'identification	
Disposition des commandes	
Caractéristiques générales	
Description moteur	
Description véhicule	
2ème SECTION: REGLAGES	2 - 1
Normes d'entretien	
Réglage moteur	
Réglage véhicule	
3ème SECTION: SCHEMA DE LUBRIFICATION	3 - 1
Tableau de graissage	
Mode d'emploi	
4ème SECTION: SCHEMA EQUIPEMENT ELECTRIQUE	4 - 1
5ème SECTION: RECHERCHE DES PANNES ET LEUR ELIMINATION	5 - 1

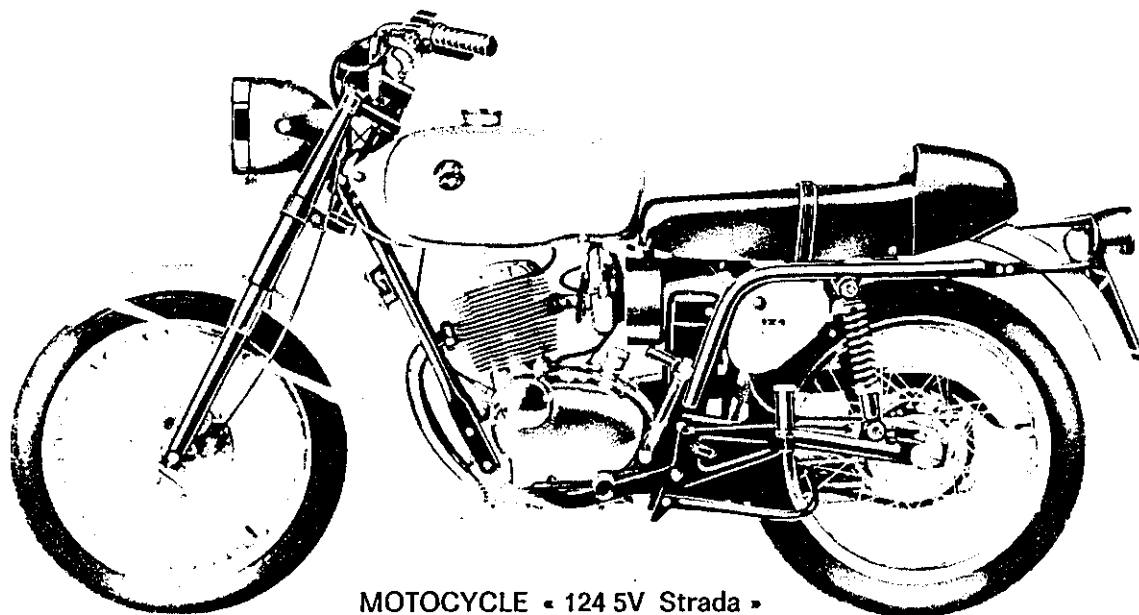
6ème SECTION: OUITILLAGE	6 - 1
7ème SECTION: DEMONTAGE	7 - 1
Moteur du châssis	
Châssis	
Moteur	
8ème SECTION: TOLERANCES DE MONTAGE	8 - 1
9ème SECTION: REVISION	9 - 1
Moteur	
Carburateur	
Châssis	
Équipement électrique	
10ème SECTION: REMONTAGE	10 - 1
Fourche télescopique	
Moteur	
Montage vilebrequin	



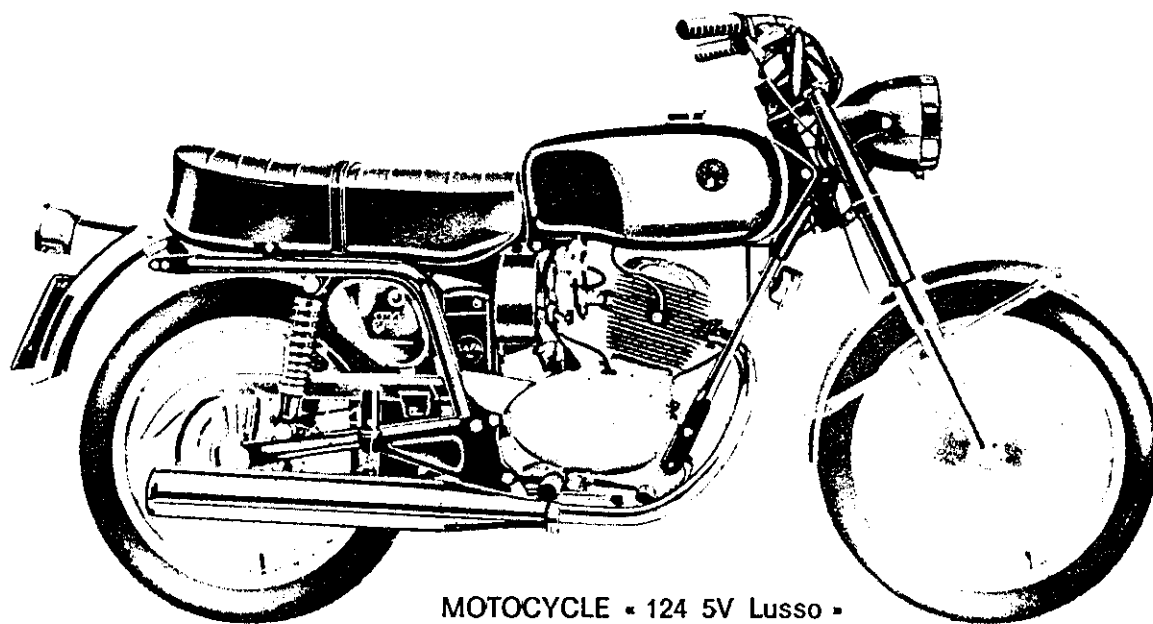
MOTOCYCLE « 98 SS »



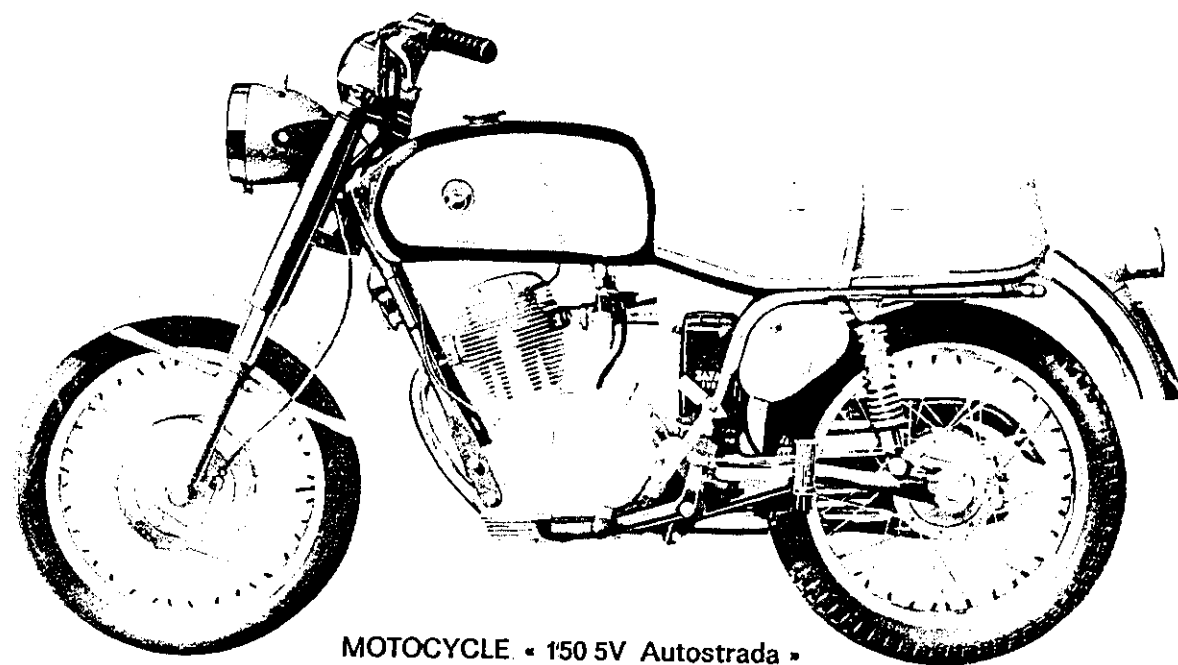
MOTOCYCLE « 124 4V - ST »



MOTOCYCLE « 124 5V Strada »



MOTOCYCLE « 124 5V Lusso »



1^{ère} SECTION — CARACTERISTIQUES GENERALES

Tableau couples de blocage	1 - 1
Données pour l'identification	1 - 1
Disposition des commandes	1 - 2
Caractéristiques générales	1 - 3
Description moteur	1 - 4
Description véhicule	1 - 11

TABLEAU DES COUPLES DE BLOCAGE

Écrous pour goujons culasse moteur 10 x 1	5 Kg/m.
Écrous pour goujons culasse moteur 8 x 1	4 Kg/m.
Bougie	2,5 Kg/m.
Bouchon remplissage, vidange huile	3 Kg/m.
Boulons fermeture carter	0,8 Kg/m.
Vis Brugola fermeture carter	2,5 Kg/m.
Écrou fixation pignon chaîne	4 Kg/m.
Écrou fixation volant magnétique	5,5 Kg/m.
Écrou tambour int. embrayage	8 Kg/m.

DONNEES POUR L'IDENTIFICATION

Chaque motocycle est marqué par un numero d'identification imprimé, sur le châssis et sur le moteur dans les positions sous indiquées:

POUR LE CHÂSSIS (Voir Fig. 1 - 1)

Sur le côté droit sous la selle.

Le numéro sert pour l'identification du motocycle aux effets de la loi et il est indiqué sur la notice descriptive.

POUR LE MOTEUR (Voir Fig. 1 - 2)

Sur le fond du carter à droite près du bouchon vidange huile.

CES NUMEROS DOIVENT TOUJOURS ETRE INDIQUEES SUR LES COMMANDES DE PIECES DE RECHANGE.



FIG. 1-1

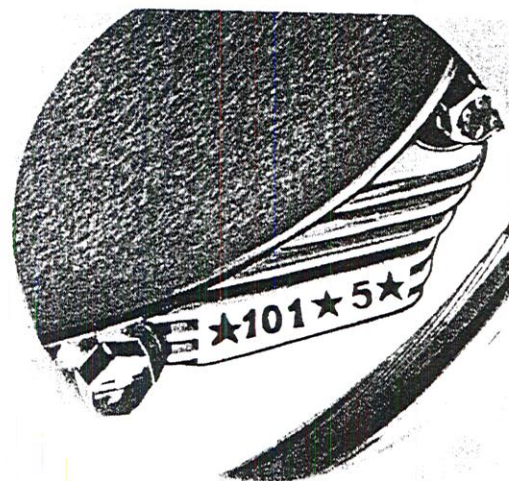


FIG. 1-2

DISPOSITION DES COMMANDES

(Voir Fig. 1 - 3)

Les organes de commande des motocycles disposés suivant les indications de la Fig. 1 - 3 sont les suivants:

- 1 - Levier commande embrayage
- 2 - Bouton commande phare/code
- 3 - Bouton d'avertisseur
- 4 - Bouton commande feux
- 5 - Bouton d'arrêt du moteur
(seulement 98 SS et 124 ST)
- 6 - Pédale commande frein AR
- 7 - Pédale de démarrage
- 8 - Clef interrupteur circuit électrique
(seulement 124 5V - 124 5V Lusso et 150 5V)
- 9 - Levier commande frein AV
- 10 - Poignée commande des gaz
- 11 - Levier commande de changement de vitesse

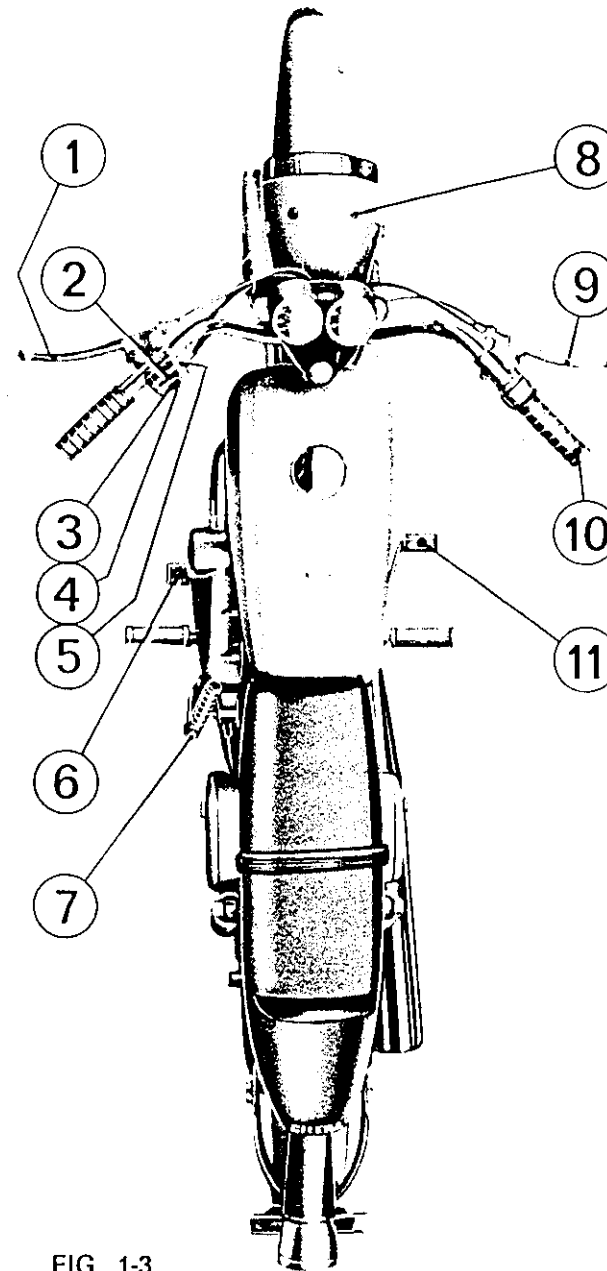


FIG. 1-3

CARACTERISTIQUE GENERALES

MOTEUR

Explosion, à quatre temps, monocylindrique à soupapes en tête commandées par tiges et culbuteurs.
 Allumage par volant magnétique.
 Alimentation par essence.
 Lubrification forcée.
 Refroidissement par air.
 Changement de vitesse en bloc à quatre rapports (98 SS et 124 ST) et à cinq rapports (124 5V - 124 5V Lusso et 150 5V).
 Embrayage par disques multiples en bain d'huile.
 Transmission principale à engrenages hélicoïdaux.
 Transmission secondaire par chaîne.

VEHICULE

Châssis à structure tubulaire ouverte dans la partie inférieure.
 Suspension AV à fourche telehydraulique.
 Suspension AR à fourche avec ressorts cylindriques et amortisseurs hydrauliques incorporés.
 Roues à rayons tangents avec freins à expansion. Installation d'éclairage et de signalisation avec phare AV à 3 feux; feu arrière avec feu de position, éclairage plaque police, feu stop; avertisseur électrique.

Les performances indiquées ci-dessous s'entendent pour un véhicule en parfaites conditions de marche utilisé par le seul conducteur sur route en bon état.

PERFORMANCES

	98 S	124 ST	124 5V et Lusso	150 5V
Vitesse maxi: Km/h	100	106	120	125
Consommation 1 x 100 Km. - normes CUNA	2	2,3	2,6	3
Pente franchissable	30 %	33 %	35 %	40 %
Autonomie environ Km.	500	400	390	460

DIMENSIONS ET POIDS

Poids sans carburant:

Emplacement	1,250 m.	98 SS	Kg. 89
Longueur maxi	1,920 m.	124 ST	Kg. 89
Largeur maxi	0,780 m.	124 5V	Kg. 95
Hauteur maxi	1,020 m.	124 5V Lusso	Kg. 97
Garde au sol	0,175 m.	150 5V	Kg. 100

RAVITAILLEMENTS

Essence: Capacité du réservoir

Huile 1,600 Kg.

10,5 litres (réserve comprise de 1,5 litres) pour 98 SS et 124 ST

10,5 litres (réserve comprise de 1,5 litres) pour 124 5V et Lusso

14 litres (réserve comprise de 1,5 litres) pour 150 5V

DESCRIPTION

MOTEUR		98 SS	124 ST	124 5V et Lusso	150 5V
Nombre de cylindres		1	1	1	1
Alésage mm.		52	56	56	60
Course mm.		50	50	50	54
Cylindrée cm ³		106,132	123,08	123,08	152,6
Rapport de compression		8,5	10	10	10
Puissance HP SAE		10,4	11	13,6	16,3
Régime de puissance maxi t/min.		8.300	8.000	8.500	8.250
Régime de couple maxi t/min.		5.000	6.500	6.500	7.000
Diamètre utile admission mm.		22,5	25	25	26
des soupapes décharge mm.		21	22	22	23,5

Cylindre: en alliage léger avec chemise en fonte rapportée.

Culasse: en alliage léger avec siège soupapes en fonte rapportée.

DISTRIBUTION

(voir Fig. 1-4)

Avec soupapes en tête commandées par tiges et culbuteurs.

L'arbre de la distribution commande les tiges par l'intermédiaire de poussoirs à fond plat.

	98 SS 124 ST	124 5V et Lusso 150 5V	
Admission:			
début :	28°	45°	Avant P.M.H.
fin :	64°	75°	Après P.M.B.
Échappement:			
début :	64°	75°	Avant P.M.H.
fin :	28°	45°	Après P.M.B.

les données doivent être contrôlées avec un jeu de 0,3 mm entre soupapes et culbuteurs.

Jeu normal entre soupapes et culbuteurs à moteur froid:

- Admission 0,10 mm.
- Echappement 0,15 mm.

DIAGRAMME DE LA DISTRIBUTION

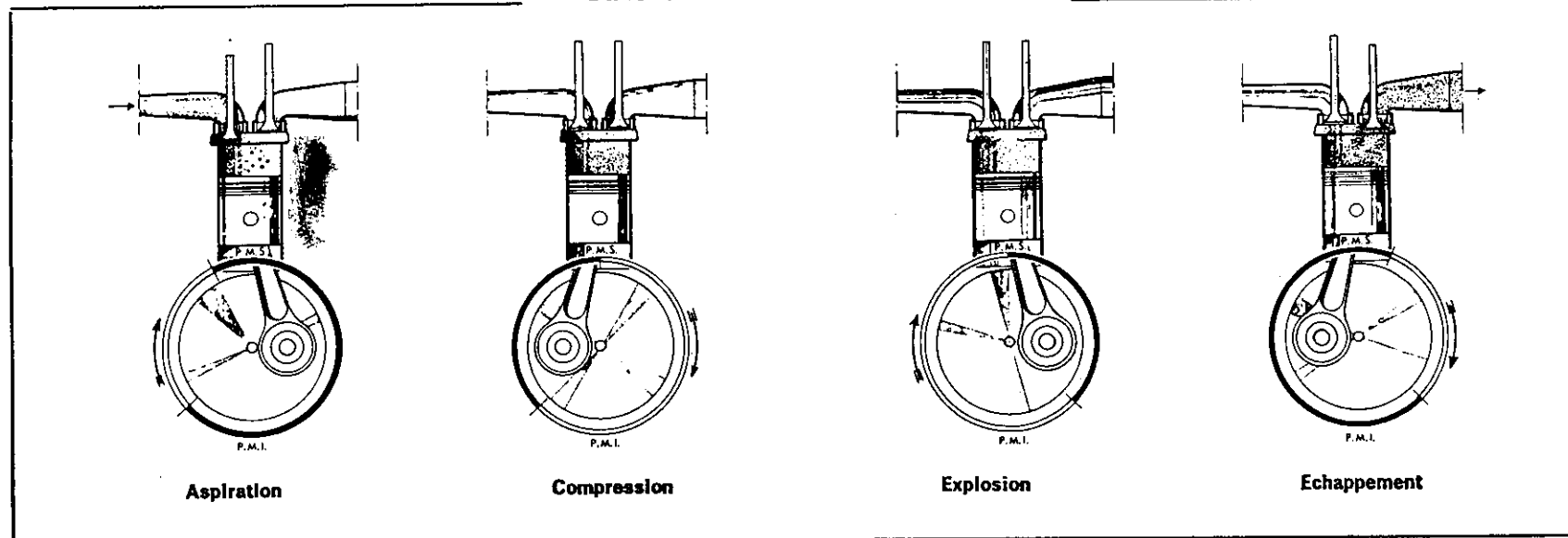


FIG. 1-4

ALIMENTATION

Le carburateur est alimenté par gravité par le réservoir au moyen de deux robinets et double canalisation; on obtient la réserve en tenant fermé un robinet.

TYPE ET REGLAGE DU CARBURATEUR

	98 SS	124 ST	125 5V et Lusso	150 5V
Modèle Dell'Orto	ME 18 BS	UB20 BS	UB22 BS	UB24 BS2
Buse $\varnothing$	18	20	22	24
Gicleur maxi hiver	80	85	(o)	110
été	75	80	(+)	108
Gicleur de ralenti	35	45	45	42
Vis air ralenti ouverte tours	1	1	1½	1½
Soupape gaz	N.50	N.70	N.70	N.70
Pointeaux conique au 2ème cran	G4	E10	E16	E16
Pulvérisateur	258 A	260 B	260 B	260 B

(o) avec rapports 46/15 : 100
 avec rapports 53/16 : 95
 (+) avec rapports 45/15 : 95
 avec rapports 53/16 : 90

Vis mélange ouverte 3/4 de tour.

Commande air: sur le carburateur. Pour le motorcycle 98 SS l'ouverture est automatique quand la soupape des gaz s'ouvre, pour les autres véhicules l'ouverture est manuelle.

ALLUMAGE

- 1 - Allumage par volant magnétique avec rupteur et avance automatique incorporée.

CARACTÉRISTIQUES

	98 SS 124 4V	124 5V et Lusso 150 5V
Avance fixe :	30°	25°
Avance automatique :	20°	20°
Avance total :	50°	45°

- 2 - Bobine d'allumage, placée au dessous du tube supérieur du cadre dans la concavité du réservoir.
- 3 - Bougie BOSCH W 260 T2 ou similaire. Diamètre et pas de vis 14 x 1,25.

LUBRIFICATION (voir fig. 1-5)

Sous pression à l'arbre moteur et aux culbuteurs au moyen d'une pompe à engrenages et filtre à huile démontable.

REFROIDISSEMENT

Par air, grâce aux ailettes de refroidissement sur le cylindre, la culasse et le couvercle des culbuteurs.

TRANSMISSION

Primaire: a engrenages à dents hélicoïdaux: rapport de transmission: 3,895 (74/19).

Secondaire par chaîne (1/2" x 7,8) avec joint de caoutchouc placé entre la couronne et le tambour du frein AR.

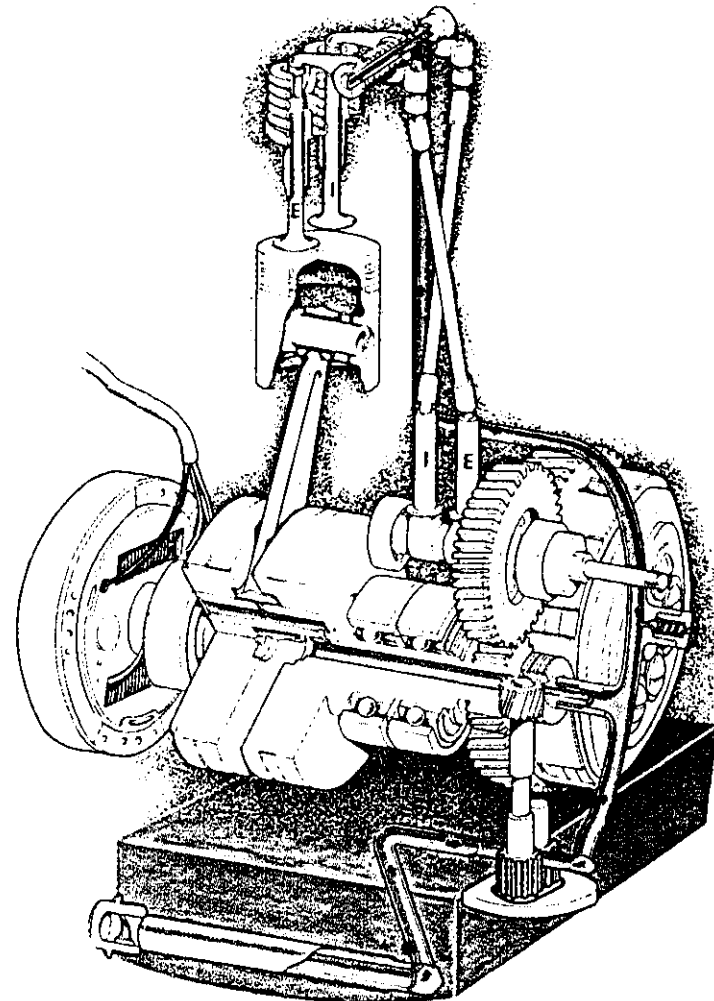


FIG. 1-5

Rapport de transmission:

98 SS	3,785	(53/14)
124 ST	3,375	(54/16)
124 5V et Lusso	3,067	(46/15)
124 5V et Lusso	3,312	(53/16)
150 5V	3,00	(48/16)

EMBRAYAGE

Embrayage à disques multiples en bain d'huile.

Disques entraîneurs avec garnitures:

n. 4 pour 98 SS et 124 ST

n. 5 pour 124 5V et Lusso - 150 5V

Disques entraînés en acier:

n. 3 pour 98 SS et 124 ST

n. 4 pour 124 5V et Lusso - 150 5V

CHANGEMENT DE VITESSES (voir Fig. 1-6 et 1-7)

en cascade engrenages toujours en prise commandés par sélecteur au pied.

Rapports

	4 vitesses	5 vitesses
1 ^{re} vitesse	1,941 (33/17)	2,062 (33/16)
2 ^{me} vitesse	1,174 (27/23)	1,381 (29/21)
3 ^{me} vitesse	0,786 (22/28)	1,041 (25/24)
4 ^{me} vitesse	0,631 (19/31)	0,815 (22/27)
5 ^{me} vitesse	— —	0,666 (20/30)

Rapports totaux moteur-roue:

	98 SS	124 ST	124 5V et LUSO		150 5V
Couronne/pignon . . .	53/14	54/16	46/15	53/16	48/16
1 ^{re} vitesse	28,616	25,516	24,625	26,599	24,095
2 ^{me} vitesse	17,308	15,433	16,492	17,815	16,137
3 ^{me} vitesse	11,588	10,319	12,432	13,429	12,164
4 ^{me} vitesse	9,037	8,058	9,733	10,513	9,523
5 ^{me} vitesse	—	—	7,953	8,591	7,782

Rapport de transmission:

98 SS	3,785	(53/14)
124 ST	3,375	(54/16)
124 5V et Lusso	3,067	(46/15)
124 5V et Lusso	3,312	(53/16)
150 5V	3,00	(48/16)

EMBRAYAGE

Embrayage à disques multiples en bain d'huile.

Disques entraîneurs avec garnitures:

n. 4 pour 98 SS et 124 ST

n. 5 pour 124 5V et Lusso - 150 5V

Disques entraînés en acier:

n. 3 pour 98 SS et 124 ST

n. 4 pour 124 5V et Lusso - 150 5V

CHANGEMENT DE VITESSES (voir Fig. 1-6 et 1-7)

en cascade engrenages toujours en prise commandés par sélecteur au pied.

Rapports

	4 vitesses	5 vitesses
1 ^{re} vitesse	1,941 (33/17)	2,062 (33/16)
2 ^{me} vitesse	1,174 (27/23)	1,381 (29/21)
3 ^{me} vitesse	0,786 (22/28)	1,041 (25/24)
4 ^{me} vitesse	0,631 (19/31)	0,815 (22/27)
5 ^{me} vitesse	—	0,666 (20/30)

Rapports totaux moteur-roue:

	98 SS	124 ST	124 5V et LUSO		150 5V
Couronne/pignon	53/14	54/16	46/15	53/16	48/16
1 ^{re} vitesse	28,616	25,516	24,625	26,599	24,095
2 ^{me} vitesse	17,308	15,433	16,492	17,815	16,137
3 ^{me} vitesse	11,588	10,319	12,432	13,429	12,164
4 ^{me} vitesse	9,037	8,058	9,733	10,513	9,523
5 ^{me} vitesse	—	—	7,953	8,591	7,782

SCHEMA CHANGEMENT DE VITESSES, 4 VITESSES

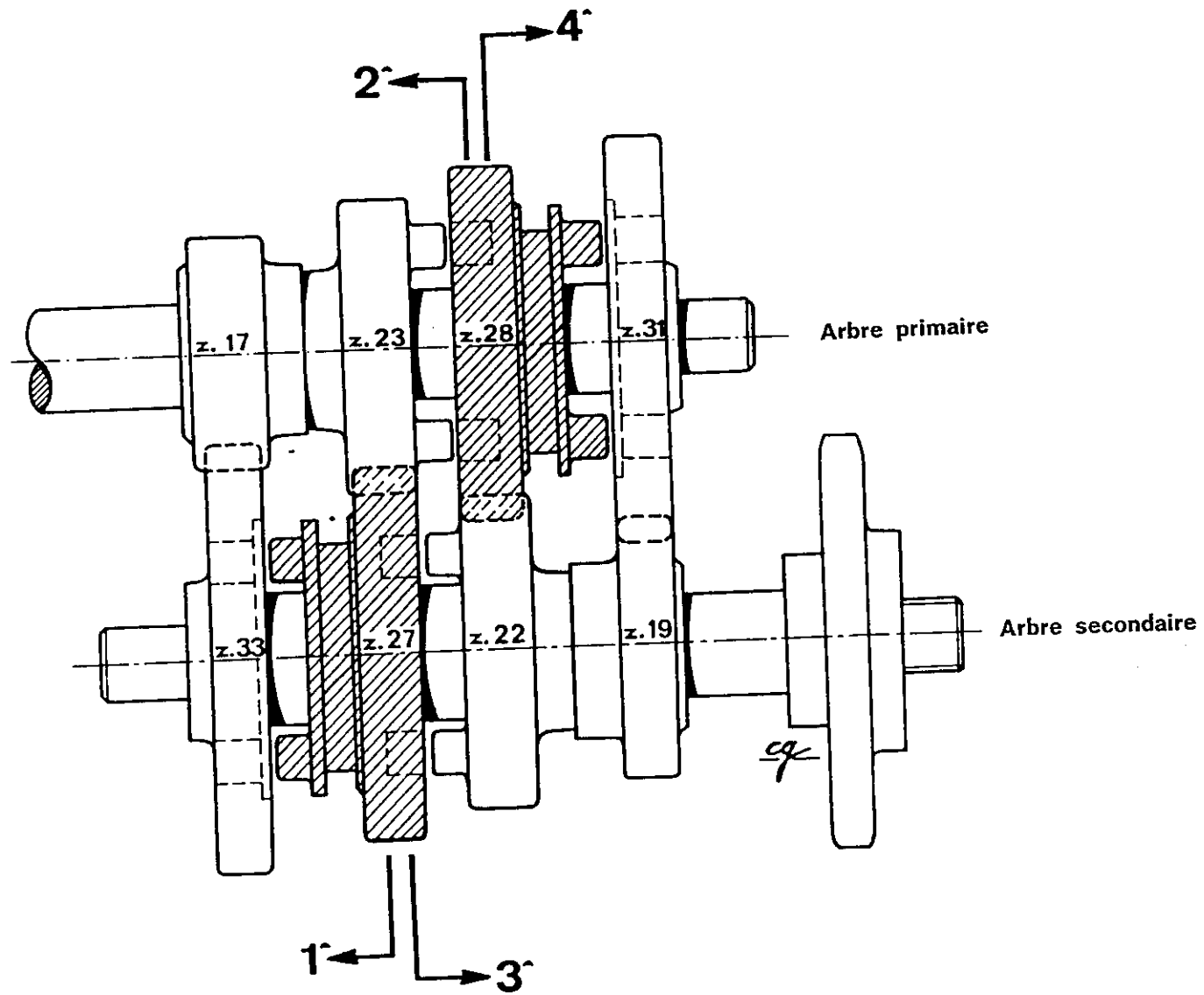
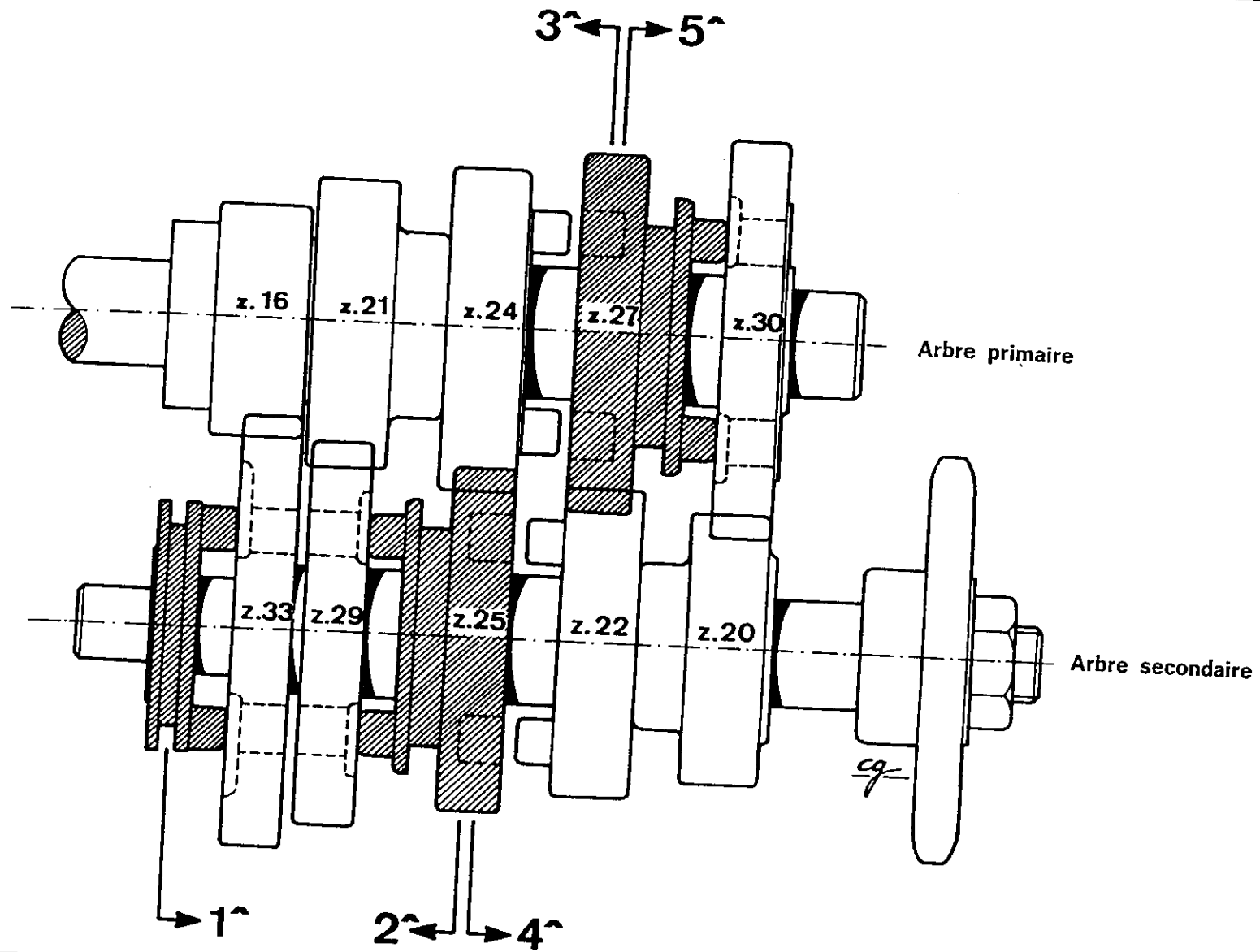


FIG. 1-6

SCHEMA CHANGEMENT DE VITESSES, 5 VITESSES



VEHICULE

Cadre

En tubes d'acier étiré à froid unis par soudure électrique ou autogène selon les exigences.

Suspension avant

A fourche telescopique avec amortisseur hydraulique de fin de course.

Suspension arrière

Du type à fourche oscillante, avec éléments à ressorts cylindriques et amortisseurs hydrauliques incorporés.

Freins

Freins sur les deux roues du type à mâchoires à expansion agissant sur le diamètre de:

	98 SS	124 ST 124 5V et L.	150 5V
Avant mm.	123 x 25	136 x 25	158 x 30
Arrière mm.	123 x 25	125 x 25	123 x 25

Roues

du type à rayons tangents.

	98 SS 124 ST	124 5V et Lusso 150 5V
Jantes	acier	aluminium
AV.	17" x 2 1/4"	17" x 2 1/4"
AR.	17" x 2 1/4"	17" x 2 1/2"

Pneus

Avant 17" x 2,50 strié
Arrière 17" x 2,75 à tasseaux

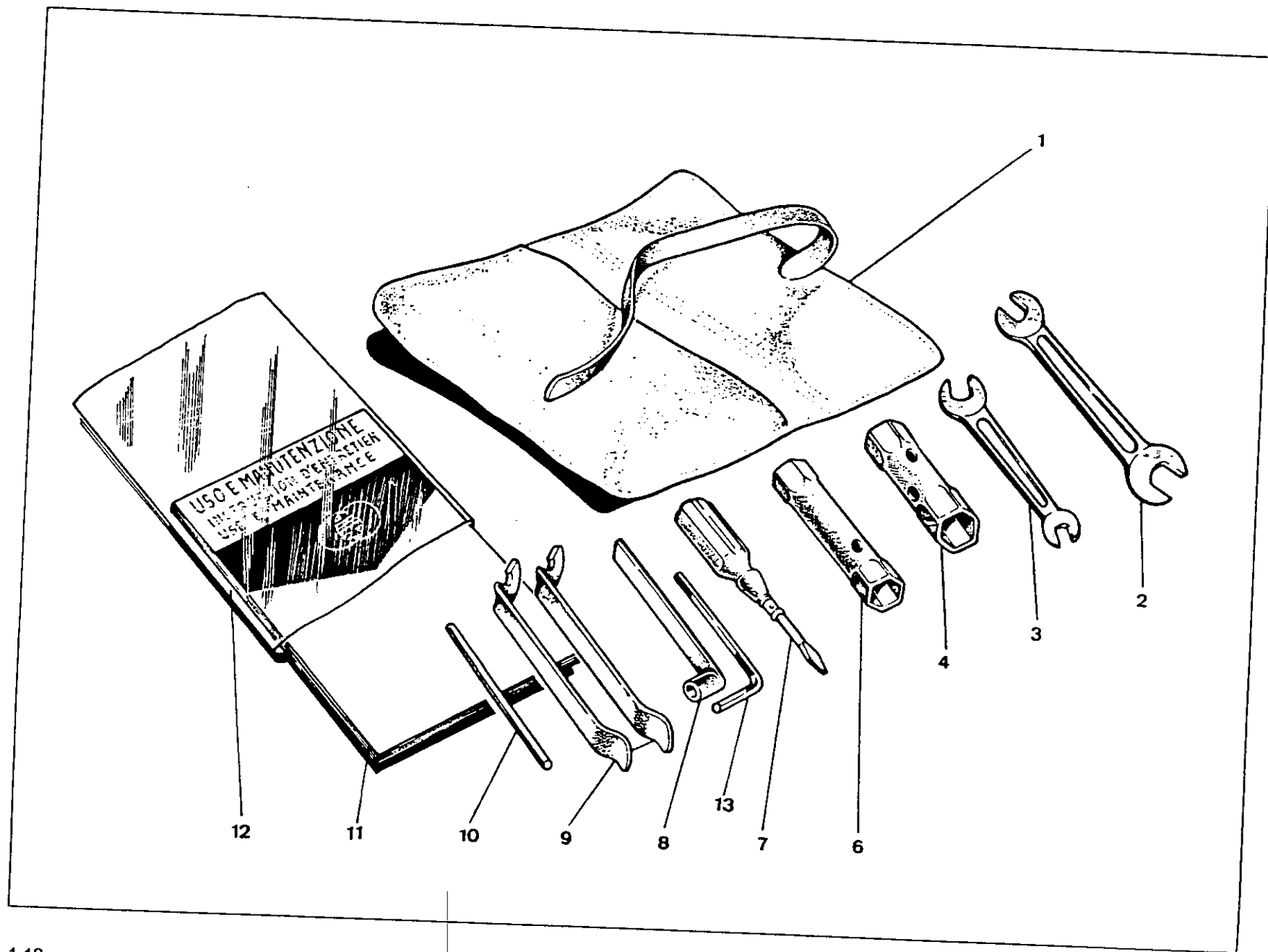
Pression de gonflage:

Pilote seul AV. 1,75 Kg/cm²
AR. 2,00 Kg/cm²
Pilote et passager AV. 1,75 Kg/cm²
AR. 2,50 Kg/cm²

TROUSSE A OUTILS (voir fig. 1-8)

Chaque motocycle est équipé par une série d'outils composée de:

Ref. Fig.	Description	Quantité
1	Trousse en plastique noire	1
2	Clé plate 12/15 mm.	1
3	Clé plate 10/13 mm.	1
4	Clé à tube 21/22 mm.	1
6	Clé à tube 17/19 mm.	1
7	Tournevis	1
8	Clé pour couvercle culbuteurs (98 et 124 seulement)	1
9	Levier pour pneus	2
10	Tige pour clés à tube	1
11	Livret d'instructions	1
12	Enveloppe en plastique transparente	1
13	Clé hexagonale pour couvercle culbuteur (150 5V seulement)	1



EQUIPMENT ELECTRIQUE

L'équipement électrique est composé par les dispositifs suivants:

- 1 - Volant alternateur de 31,6 W - 6 V à rotation droite.
Le rupteur et l'avance automatique sont incorporés dans la plaque des induits fixée au carter par trois vis.
- 2 - Avertisseur acoustique c.c. 24 W - 6 V.
- 3 - Appareil d'éclairage: phare avant de 130 mm. de diamètre avec feu de position incorporé comprenant:
 - n. 1 lampe phare/code 25/25 W - 6 V
 - n. 1 feu de position 3 W - 6 V
 - n. 1 lampe-témoin phare 0,6 W - 6 V (98 SS et 124 ST seulement)
 - n. 1 lampe éclairage instruments 6 V - 2 W (124 5V et Lusso - 150 5V seulement)
 - n. 1 dispositif complet « MD 64 » placé sur le guidon.
- 4 - Feu AR avec catadioptré complet de n. 1 lampe 3/15 W - 6 V pour feu stop, éclairage plaque police et feu de position.

- 5 - Batterie: capacité 7 A/h - 6 V (124 5V et Lusso - 150 5V seulement).

AVERTISSEMENT

(98 SS et 124 ST seulement)

Il peut arriver quelque fois que, en actionnant le frein AR, il manque l'allumage au moteur.

L'incident peut être provoqué par:

- 1 - Lampe « Stop » brûlée ou manquante.
- 2 - Cable qui va de l'interrupteur de stop à la lampe, coupé.
- 3 - Interrupteur de stop défectueux.

Pour remettre le moteur dans ses conditions normales de fonctionnement, remplacer la lampe « Stop », rétablir le câble ou pourvoir au remplacement de la pièce endommagée.

2^{ème} SECTION — REGLAGES

[illegible]

NORMES D'ENTRETIEN

Le parfait état de marche et la durée du véhicule dépendent essentiellement du soin employé dans l'entretien, sans oublier que ce dernier peut, mettre en évidence des irrégularités qui pourraient porter à des conséquences déplaisantes. Avant d'effectuer l'entretien et le réglage des différentes parties, il est nécessaire de nettoyer le véhicule en ôtant boue, poussière et graisse. Laver au pétrole (se servir d'un pinceau pour laver et de chiffons propres pour essuyer). Les surfaces passées au vernis doivent être lavées avec un jet d'eau et essuyées avec une peau de daim.

REGLAGE

Moteur

1. Vérifier le niveau de l'huile dans le carter. Elle doit arriver à la hauteur de la partie filetée de l'orifice de remplissage.

S'il s'agit d'une moto neuve l'huile devra être remplacée après les premiers 500 Km. Cette opération doit être faite comm'il suit: enlever le bouchon avec filtre; vidanger complètement l'huile, ensuite placer de nouveau le filtre avec le bouchon et introduire un demi litre d'huile fraîche. Mettre en marche le moteur en le faisant tourner au ralenti pendant cinq minutes environ; vidanger de nouveau l'huile qui, de cette façon aura nettoyé les résidus du rodage.

Introduire de l'huile fraîche jusqu'au remplissage complet. Par la suite la vidange devra se faire tous les 2000 Km. Nous conseillons d'employer l'huile Agip F.1 Motor HD SAE 50 en été et SAE 40 en hiver.

2. Régler le jeu entre culbuteurs et soupapes
(voir fig. 2-1)

On effectue cette opération après avoir enlevé le couvercle de la culasse fixé par 5 vis.

Desserrer au moyen d'une clef de 10 mm. l'écrou du réglage et visser ou dévisser à l'aide d'un tournevis la vis de réglage jusqu'à obtenir le jeu de 0,10 mm. pour la soupape d'admission et 0,15 mm. pour la soupape d'chappement (contrôler avec une cale d'épaisseur) ensuite bloquer le contre-écrou en tenant le registre fixe. Effectuer l'opération le moteur à froid.

3. Réglage du carburateur

S'assurer que le volet des gaz glisse librement, sans un jeu excessif, dans son siège. Nettoyer avec un jet d'air trous, jets et porte-jets pour ôter les impuretés éventuelles.

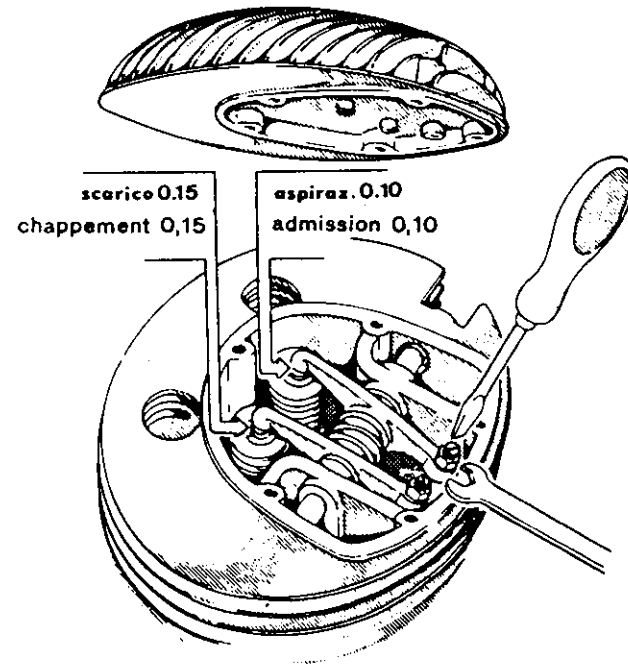


FIG. 2-1

Le carburateur a été déjà réglé par l'usine pour un rendement efficace, mais des causes fortuites peuvent altérer ce réglage par conséquent en devra procéder de la manière suivante:

Réglage du ralenti.

On l'effectue à moteur chaud, en agissant sur les vis C et B (voir fig. 3-2/3) qui règlent respectivement la position de la soupape et le passage de l'air du ralenti, jusqu'à trouver la juste arrivée de mélange de façon à obtenir le ralenti désiré. A ce point, en tournant lentement la poignée de gaz, le moteur ne doit pas avoir de ratés ou s'arrêter. Dans le cas contraire resserrer légèrement la vis d'air du ralenti jusqu'à faire disparaître cet inconvénient. En général la vis du ralenti doit être ouverte d'un tour à un tour et demi par rapports à la fermeture complète.

Reglage du maxi et du passage.

Si les gicleurs, soupapes, pointeau conique sont de la mesure prescrite et ne présentent pas une usure sensible le réglage devrait être exact; dans le cas contraire, et cela à cause surtout des variations de la densité de l'essence ou à des sensibles écarts de température ambiante, il faut remplacer le gicleur du maxi ou la position du pointeau conique. Il faut se rappeler que en augmentant la densité de l'essence ou en baissant la température ambiante, il faut enrichir le mélange en déplaçant le pointeau conique vers le haut ou en augmentant le numéro du gicleur; et vice versa si la densité de l'essence diminue et la température ambiante augmente.

4. Réglage de l'embrayage (voir fig. 2-2)

Agir sur le tendeur « A ». Si celui-ci est arrivé à la fin de la course, la revisser, agir sur le registre B du levier de commande de l'embrayage, en réglant après, avec le tendeur A la course à vide de 4 mm. à l'extrémité du levier sur le guidon.

Le motocycle en mouvement se servir du tendeur placé près du levier de commande sur le guidon (Fig. 2-2).

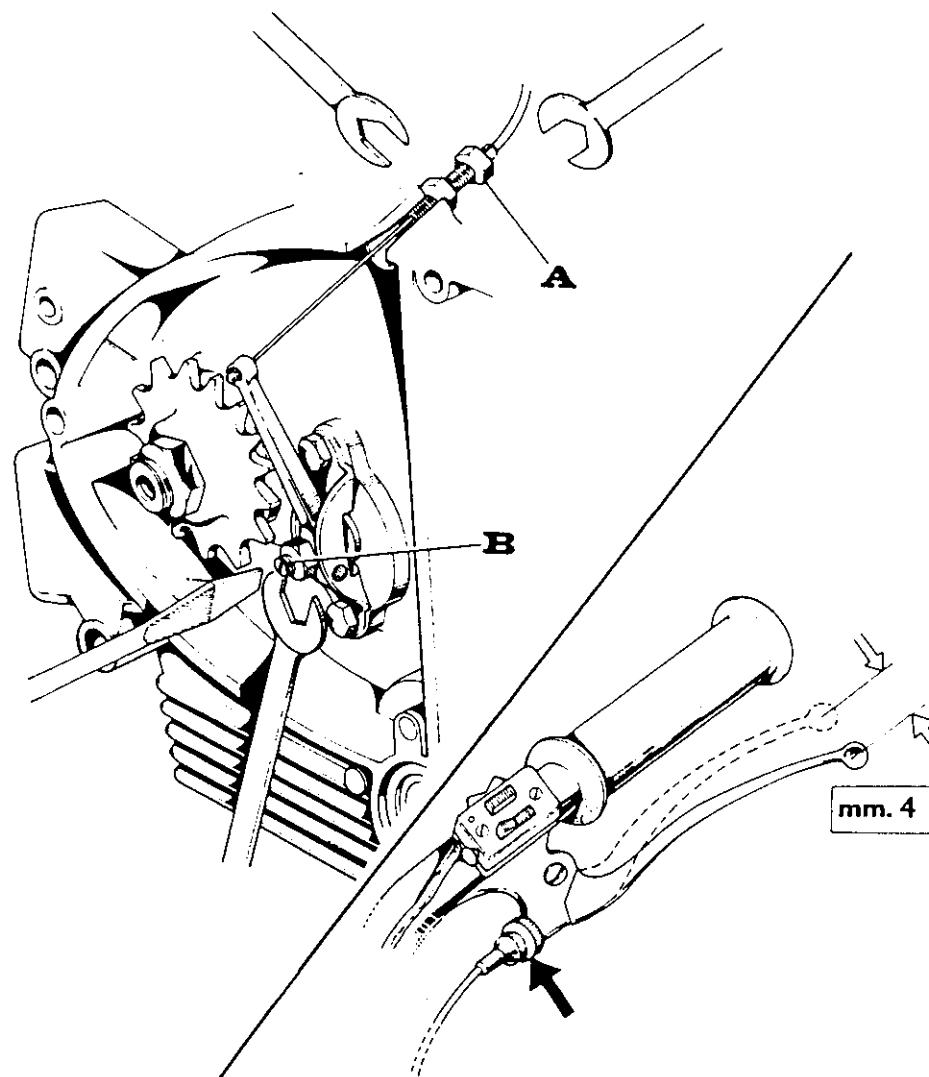


FIG. 2-2

5. Réglage du rupteur (voir fig. 2-3)

Tous les 5.000 Km. vérifier les conditions des contacts « a »; s'ils sont encrassés les nettoyer avec un chiffon imbibé d'essence et les essuyer soigneusement.

Si les surfaces de contact présentent des aspérités, les rectifier avec la lime spéciale et les nettoyer; régler l'ouverture à $0,35 \div 0,40$ mm en agissant sur la vis « e » et sur le came « f »; graiser le feutre « b » avec les gouttes d'huile normale fluide.

Vérification calage pour allumage moteur (voir fig. 2-3)

Tourner l'inducteur jusqu'à faire coïncider l'estampillage TDC gravé, avec l'estampillage sur le carter, contrôler avec la cale d'épaisseur que l'ouverture des contacts est de 0,35-0,40 mm. Si cela ne se vérifie pas, rétablir le jeu des contacts en agissant sur la vis « e » et la came « f » jusqu'à obtenir le jeu prescrit.

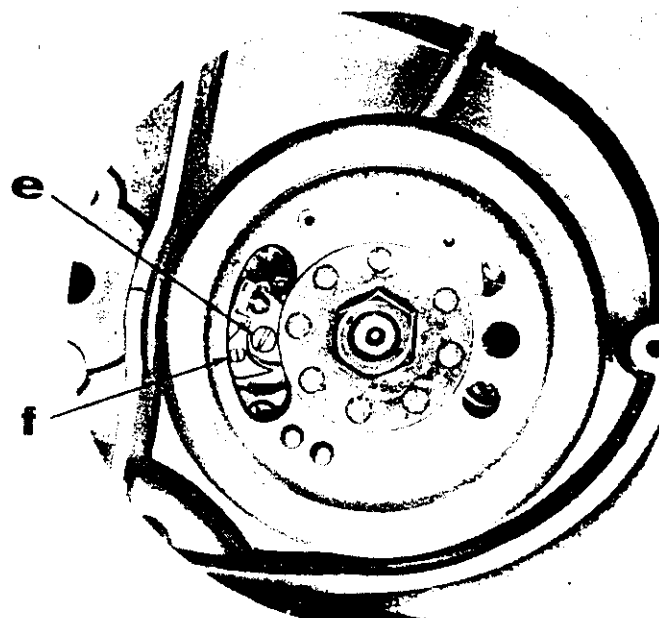
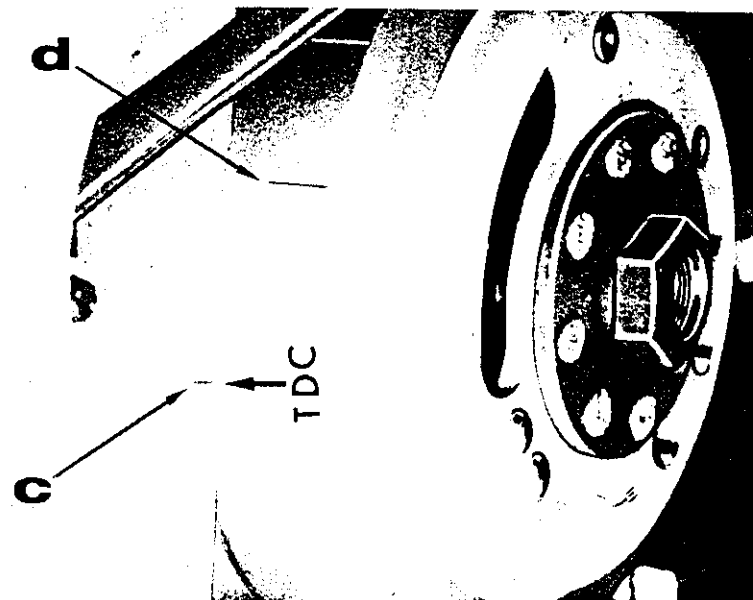
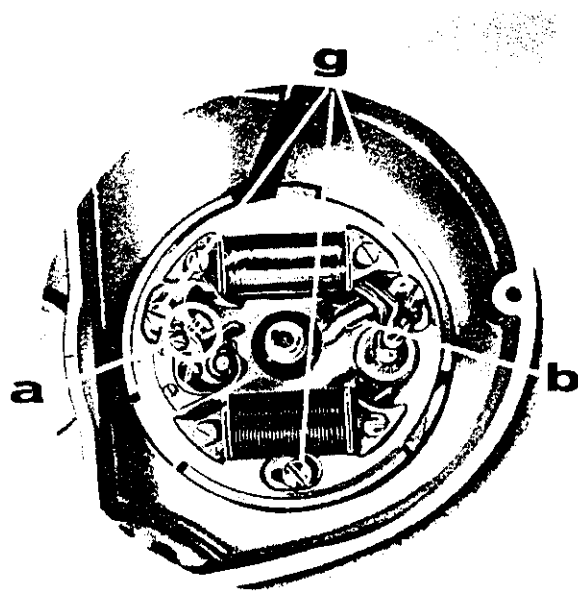


FIG. 2-3

Après le contrôle (turner l'inducteur dans le sens d'une horloge de 360° environ jusqu'à ce que le point de repère « d » sur l'inducteur, soit aligné avec le point de repère « c » sur le carter, à ce moment les contacts doivent s'ouvrir.

Si cela ne se vérifie pas:

desserrer les vis « g » de fixation de la plaque porte induits et la tourner dans le sens d'une horloge ou sens inverse de façon que les contacts du rupteur, s'ouvrent en correspondance des points de repère « d » et « c » gravés respectivement sur le volant magnétique et sur le carter.

6. Contrôle de la bougie

Démonter la bougie au moyen de la clé spéciale, la nettoyer avec une petite brosse métallique des dépôts ou encrassements et contrôler l'écartement des électrodes qui doit être de 0,5÷0,7 mm. En remontant le bogue sur la culasse avoir soin de lui donner l'inclinaison nécessaire et la visser à la main; si possible complètement, se servir de la clé seulement pour le blocage.

7. Serrage des boulons

Vérifier si les écrous des goujons qui fixent le moteur ainsi que les vis des différents couvercles et du carter sont serrés à fond; dans le cas contraire les serrer très soigneusement.

VEHICULE

1. CHAÎNE

Pour régler la chaîne agir comm'il suit:

- Placer la moto sur la béquille;
- Desserrer l'écrou de fixation de l'axe de moyeu de la roue AR.;
- Desserrer l'écrou de fixation du pare chaîne;
- Agir uniformément sur les cames de réglage pour obtenir dans la partie inférieure de la chaîne, à 200 mm. de l'axe de la roue, le jeu vertical de 30 mm. (voir fig. 2-4).

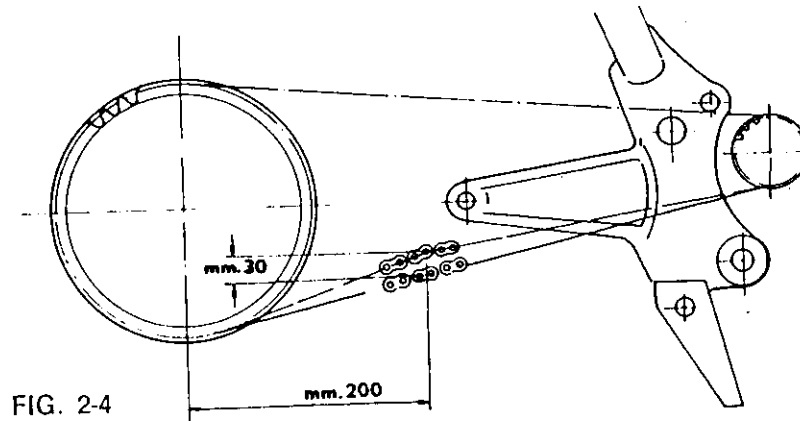


FIG. 2-4

Après cette opération, serrer les écrous de fixation du pare chaîne et de l'axe de moyeu.

2. FREINS

Le réglage de la commande du frein AV se fait à l'aide d'un tendeur placé sur le tambour de frein. Il est nécessaire de laisser un jeu de 4 mm. à l'extrémité du levier de commande placé sur le guidon.

Lorsque la moto est en mouvement, il faut se servir du tendeur placé près du levier de commande sur le guidon (voir fig. 2-3). On règle le frein AR en agissant sur le bouton

moleté vissé sur la tige de commande. Régler jusqu'à ce que la course à vide de l'extrémité de la pédale ait atteint 10÷15 mm. (voir fig. 2-5).

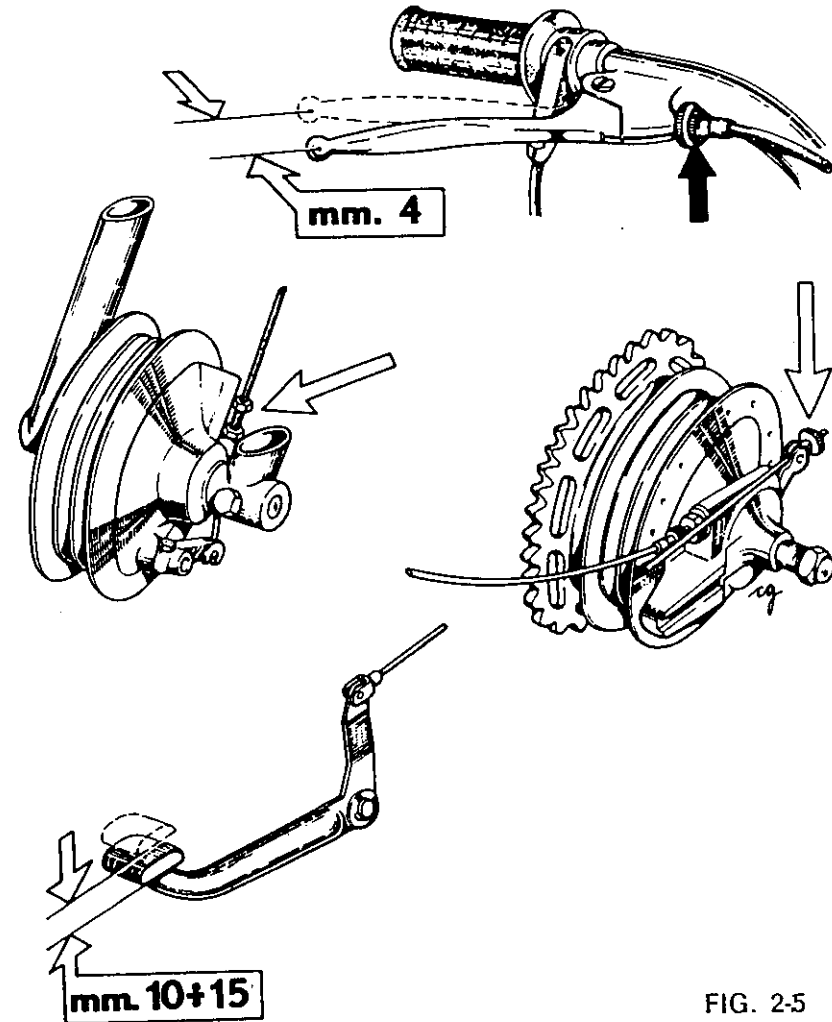


FIG. 2-5

3. ROUE AVANT

On effectue le démontage de la façon suivante:

- 1 - défaire le câble frein du levier placé sur le guidon et du levier de commande sur le disque porte-mâchoires.
- 2 - Ôter l'écrou sur le côté droit de l'axe de moyeu.
- 3 - Desserrer le boulon de fermeture sur l'extrémité inférieure du bras gauche de la fourche.
- 4 - Sortir l'axe de moyeu du côté gauche en frappant sur l'extrémité droite filetée de l'axe.
- 5 - Sortir la roue en tirant vers le bas.

Pour le remontage, introduire la roue munie de la rondelle d'épaisseur latérale et mettre le plateau de frein dans son logement sur le bras gauche de la fourche, introduire l'axe de moyeu du côté gauche en le bloquant au bras droit à l'aide de l'écrou enlevé auparavant. Ensuite fixer l'axe au moyen de son boulon sur l'extrémité.

4. SUSPENSION AVANT (voir fig. 2-6)

La fourche télescopique n'a pas besoin d'un entretien spécial. Chaque bras de la fourche contient 90 cm³ d'huile. Le contrôle de l'huile, qui est du type Agip F.1 Motor HD SAE 20W/20, doit être effectué prudemment tous les 5000 Km. Si après ce parcours, l'huile est encore en état il est suffisant d'un ajouter un peu pour rétablir le niveau.

Pour vider l'huile ôter le bouchon inférieur (2) placé près de l'axe de moyeu à l'extérieur du fourreau. Le remplissage se fait par le bouchon supérieur (1) placé sur la plaque porte-guidon.

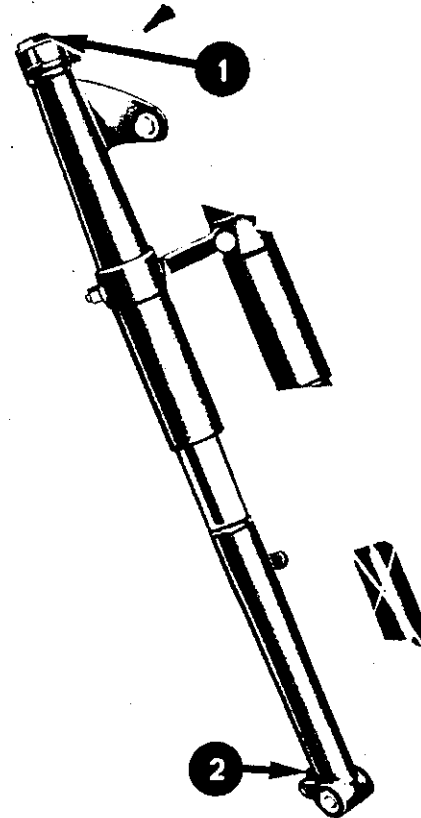


FIG. 2-6

5. SUSPENSION ARRIERE

n'a besoin d'aucun entretien, excepté un graissage de temps en temps à l'axe suspension. Dans le cas où les amortisseurs hydrauliques incorporés avec les jambages à ressort sont défectueux, il est à conseiller de les soumettre à l'usine ou à ses Station-Services.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

1. VOLANT MAGNETIQUE (voir pag. 2-3)

2. BATTERIE (124 5V et Lusso - 150 5V seulement)

C'est la partie de l'installation électrique qui nécessite la plus minutieuse surveillance et le plus grand soin. Vérifier fréquemment que le niveau du liquide recouvre entièrement les plaques et, dans le cas contraire rétablir le niveau avec de l'eau distillée (exclure absolument l'eau naturelle, même s'il s'agit d'eau potable) et contrôler en même temps la densité du liquide (pour cette opération s'adresser à une personne compétente et ayant les outils nécessaires).

Si la machine doit rester inutilisée pour un certain temps (1 mois et plus) il est nécessaire de recharger périodiquement la batterie.

Dans un délai de trois mois la batterie se décharge automatiquement et complètement.

En plaçant la batterie sur la moto prendre bien garde de ne pas inverser les fils, en se rappelant que le fil des masses doit être branché au pôle négatif tandis que l'autre fil avec la repère bleu clair, est relié au pôle positif (marqué par +).

3^{ème} SECTION — PLAN DE GRAISSAGE

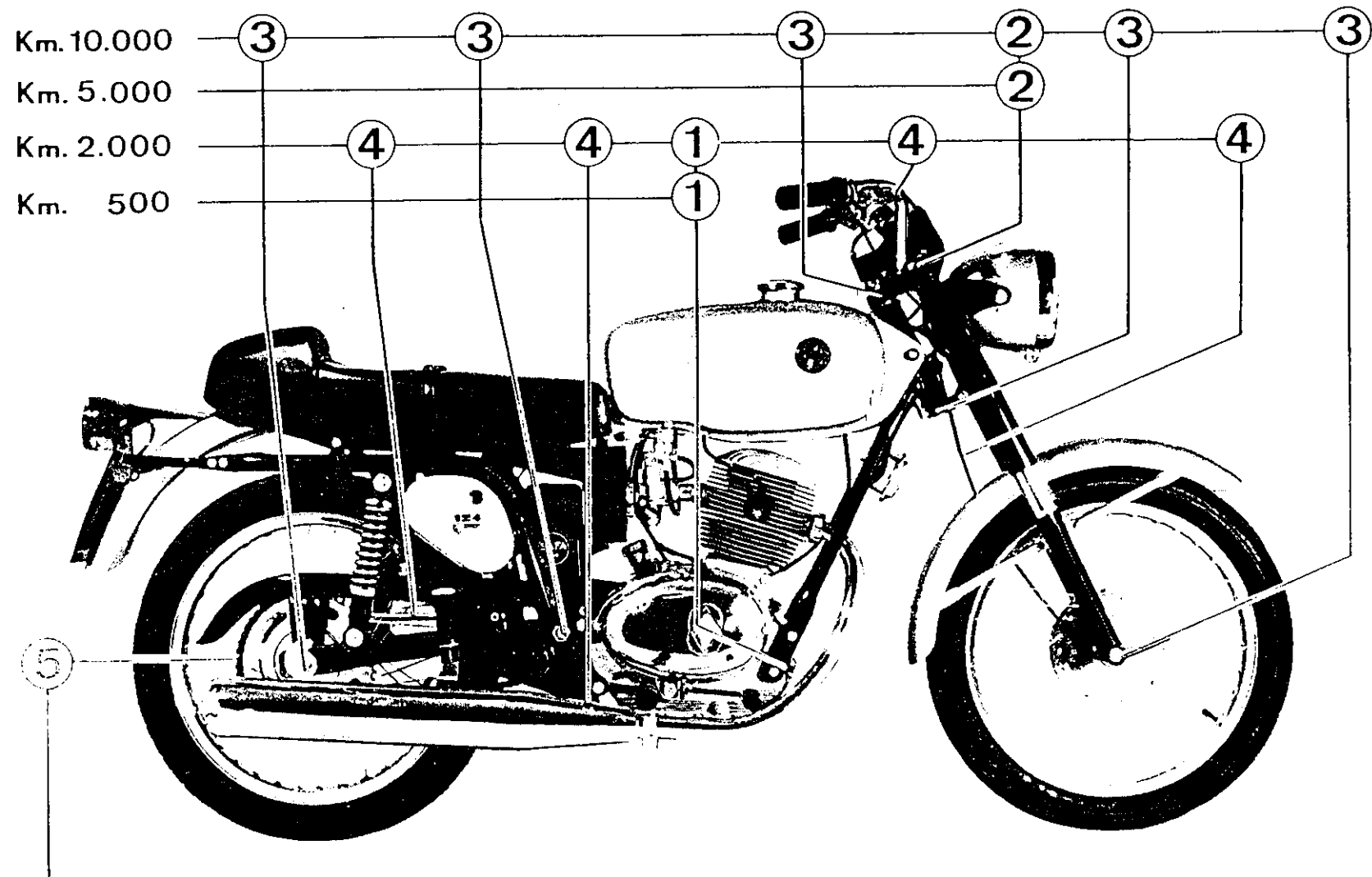
Tableau de lubrification	3 - 1
Mode d'emploi	3 - 3

TABEAU DE GRAISSAGE (voir fig. 3-1)

On rappelle que la bonne conservation de la motocyclette dépend, en grand partie, des soins mises dans sa lubrification.

N. Réf.	Parties à lubrifier	Période	Opérations à effectuer	Lubrifiants
1	Moteur	Après 500 Km. (s'il s'agit d'une moto neuve)	Remplacer complètement l'huile après avoir éliminé les résidu du rodage (Kg. 1,600).	AGIP F.1 Motor HD - SAE 50 (saison d'été)
		Tous les 500 Km.	Contrôler le niveau de l'huile (elle doit arriver à la haute de la partie filetée de l'orifice de remplissage). S'il est nécessaire rétablir le niveau avec de l'huile fraîche.	SAE 40 (saison d'hiver)
		Tous les 2000 Km.	Remplacer l'huile	
2	Fourche télescopique	Tous les 5.000 Km.	Contrôler le niveau. Il doit se trouver lorsque, la fourche est relachée à 43 cm. de la plaque porte guidon, en enlevant le bouchon supérieur. S'il est nécessaire rétablir le niveau.	AGIP F.1 Motor HD - SAE 20÷40
		Tous les 10.000 Km.	Remplacer l'huile (90 cmc. pour chaque bras).	
3	Roulements roues AV. et AR.. Axe de suspension fourche AR. Billes cônes de direction. Renvoi compteur kilométrique.	Tous les 10.000 Km.	Déposer et graisser.	Grasso AGIP F.1 GR-MU 2
4	Cable compteur kilométrique, câbles commande embrayage, gaz frein AV., axes de moyeu articulation pédale et béquille.	Tous les 5000 Km.	Graisser ou lubrifier selon la nécessité.	AGIP F.1 GR-MU2 AGIP F.1 Motor HD SAE 20÷40
5	Chaîne		Il est bon, si la chaîne est encrassée et harboullée de dépôt de la nettoyer de la façon suivante. Déposer la chaîne et la laver au pétrole, ensuite l'essuyer soigneusement. Tremper la chaîne dans un bain d'huile très épaisse pendant 30 minutes à peu près pour permettre au lubrifiant de pénétrer entre rouleaux et pivots, laisser après égoutter l'huile excédante.	AGIP F.1 SAE 20÷40 Motor HD

PLAN DE GRAISSAGE



De temps en temps

FIG. 3-1

NORMES D'ENTRETIEN

Vérifier:

- 1 - Qu'il y ait de l'essence dans le réservoir.
- 2 - Que l'huile soit au juste niveau, c'est à dire qu'elle arrive à l'orifice de remplissage.
- 3 - Qu'un robinet du réservoir soit ouvert (position verticale du levier);
- 4 - Que le sélecteur soit au point mort.

Mise en marche

Introduire a fond la clef dans le phare en la tournant de 90° (98 SS et 124 ST - Exclues).

Fermer la commande de l'air en baissant la commande placée sur le carburateur (Fig. 3-2/3 position A), tourner d'environ un huitième de sa course la poignée des gaz, après donner une énergique impulsion au kick-starter (Fig. 3-4 position A).

Si le moteur ne démarre pas répéter l'opération en ouvrant plus ou moins la poignée des gaz et en appuyant sur le poussoir du carburateur (titilleur).

La mise en marche est plus facile si, avant d'appuyer sur le kick-starter le moteur est en compression. Eviter d'accélérer immédiatement surtout si le moteur est froid, afin de permettre à l'huile d'entrer complètement en circulation.

Demarrage et marche

Après avoir mis en marche le moteur de la manière indiquée, on fait démarrer la moto de la façon suivante: tirer le levier de commande de l'air placé sur le carburateur (Fig. 3-2/3 position A). Dans le motocycle 98 SS cela arrive automatiquement en ouvrant la soupape des gaz.

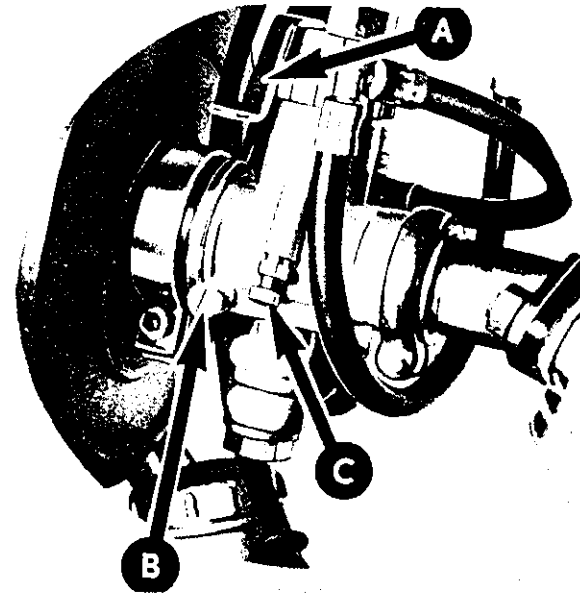


FIG. 3-2

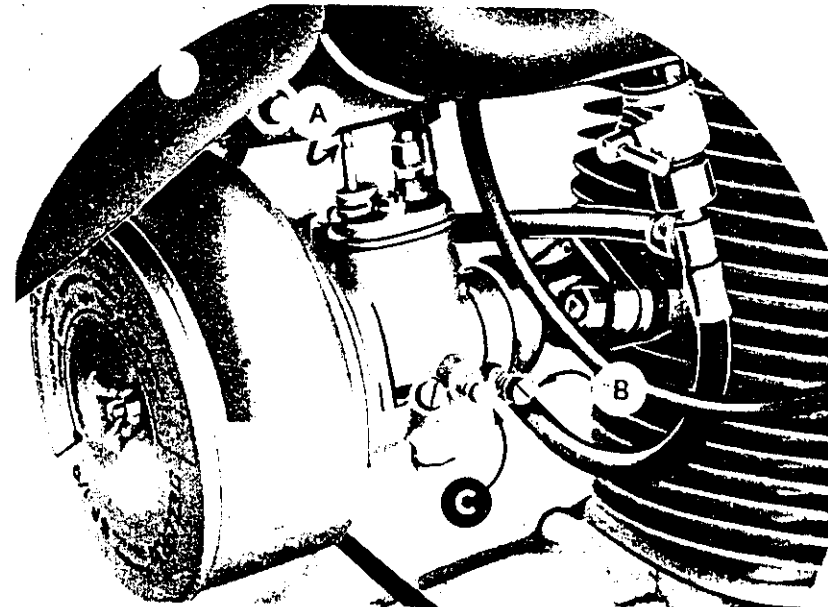


FIG. 3-3

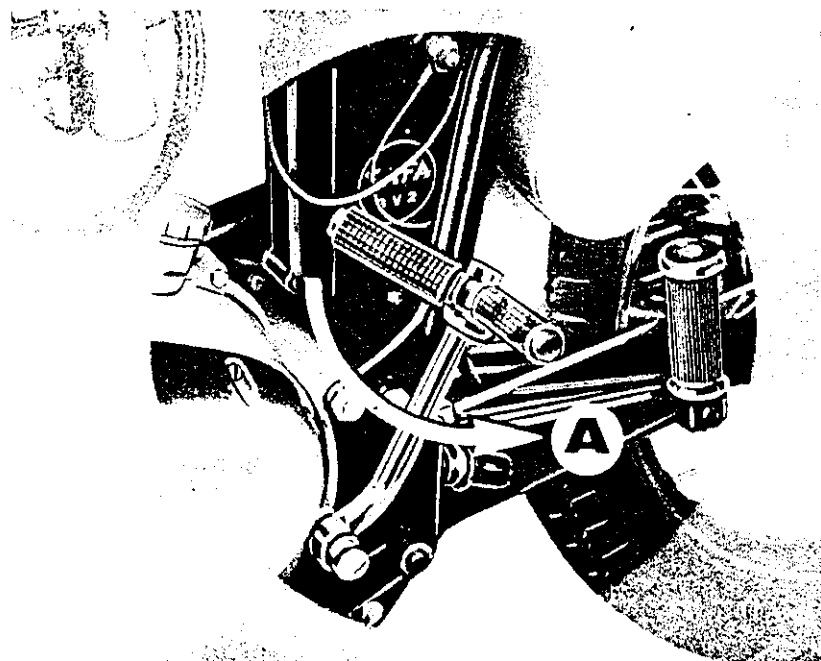


FIG. 3-4

Tirer à fond le levier d'embrayage, pousser vers le haut la pédale du sélecteur pour passer de la position de point mort (O) à celle de la 1ère vitesse (Fig. 3-5), ensuite laisser doucement le levier d'embrayage revenir et en même temps accélérer progressivement, le régime du moteur.

Lorsque la moto a rejoint la vitesse indiquée dans le tableau, fermer rapidement les gaz, débrayer tout de suite, passer en 2ème vitesse en pouçant la pédale du sélecteur vers le bas, embrayer de nouveau et redonner des gaz.

Après avoir atteint les vitesses successives, passer respectivement en 3ème, 4ème, et 5ème vitesse, suivant le modèle de motorcycle, en répétant les opérations indiquées pour passer en 2ème vitesse.

	98 SS	124 ST	124 5V et Lusso 150 5V
Vitesse pour le passage de la 2ème	20	25	20
Vitesse pour le passage de la 3ème	35	38	30
Vitesse pour le passage de la 4ème	52	55	40
Vitesse pour le passage de la 5ème	—	—	50

Pour passer d'une vitesse supérieure à une inférieure, on agit de la manière suivante: fermer les gaz, débrayer, pousser la pédale du sélecteur vers le haut, ensuite embrayer de nouveau et dans le même temps accélérer le moteur.

AVIS IMPORTANT

Lorsque la moto est neuve, pour permettre un rodage parfait des différentes pièces, on recommande pendant les premiers 1000 K., ne pas dépasser les vitesses suivantes.

		en 1ère	en 2ème	en 3ème	en 4ème	en 5ème
98 SS	Km/h.	18	30	45	60	—
124 ST	Km/h.	22	35	50	68	—
125 5V et Lusso	Km/h.	20	30	40	50	70
150 5V						

Entre 1000 et 3000 Kms. ne pas dépasser les vitesses suivantes:

		en 1ère	en 2ème	en 3ème	en 4ème	en 5ème
98 SS	Km/h.	27	45	69	90	—
124 ST	Km/h.	33	52	75	95	—
124 5V et Lusso 150 5V	Km/h.	30	45	60	75	95

Après 3000 Kms. augmenter graduellement ces limites jusqu'à rejoindre la vitesse maximum.

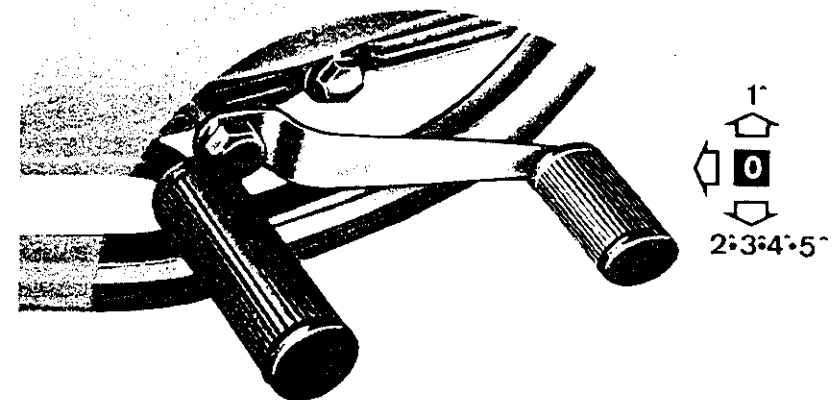
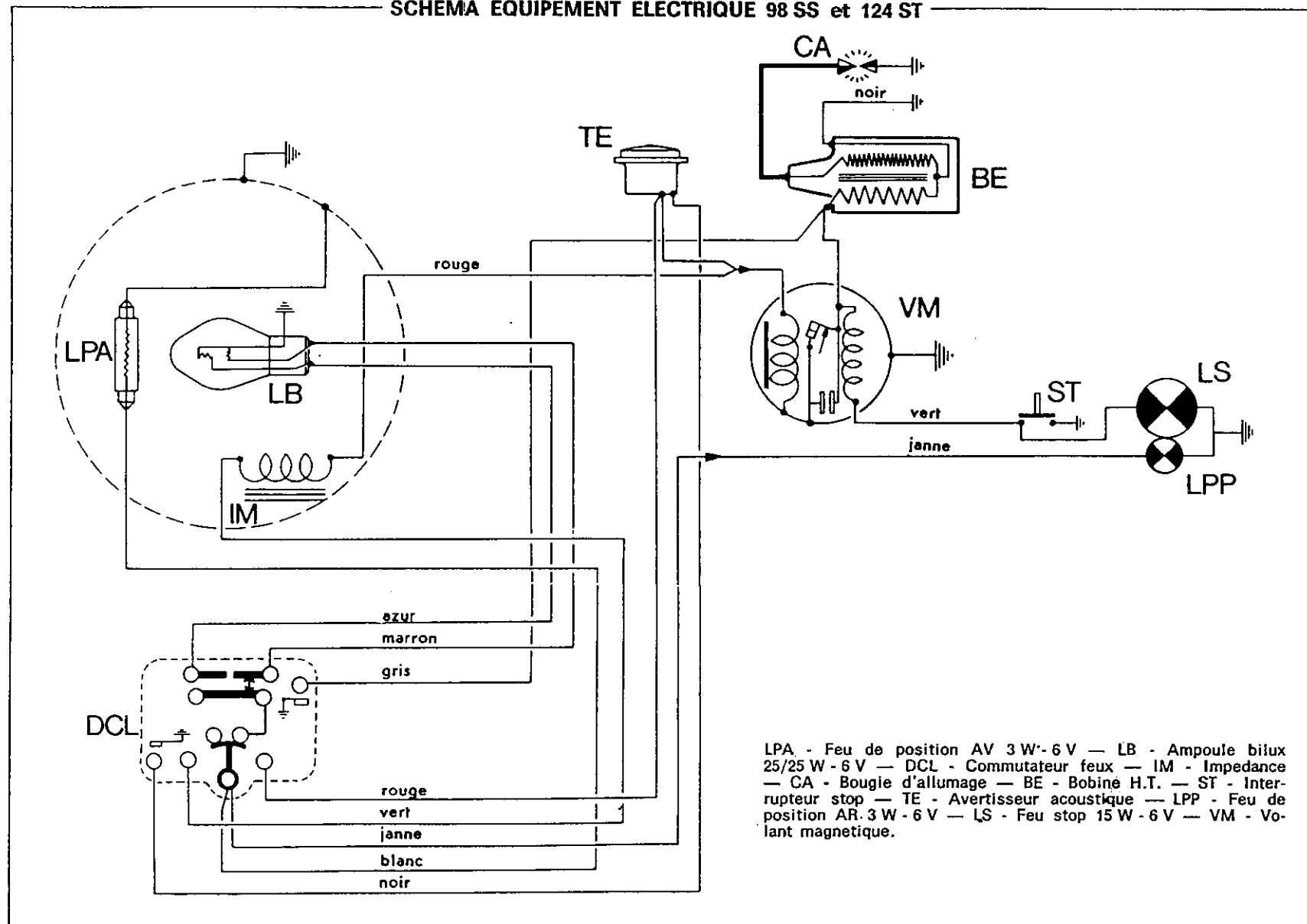


FIG. 3-5

4^{ème} SECTION

Schéma équipement électrique 98 SS - 124 ST	4 - 1
Schéma équipement électrique 124 5V et Lusso - 150 5V	4 - 2

SCHEMA EQUIPEMENT ELECTRIQUE 98 SS et 124 ST



LPA - Feu de position AV 3 W - 6 V — LB - Ampoule bilux 25/25 W - 6 V — DCL - Commutateur feux — IM - Impedance — CA - Bougie d'allumage — BE - Bobine H.T. — ST - Interrupteur stop — TE - Avertisseur acoustique — LPP - Feu de position AR 3 W - 6 V — LS - Feu stop 15 W - 6 V — VM - Volant magnetique.

FIG. 4-1

SCHEMA EQUIPEMENT ELECTRIQUE 124 5V ET LUSO - 150 5V

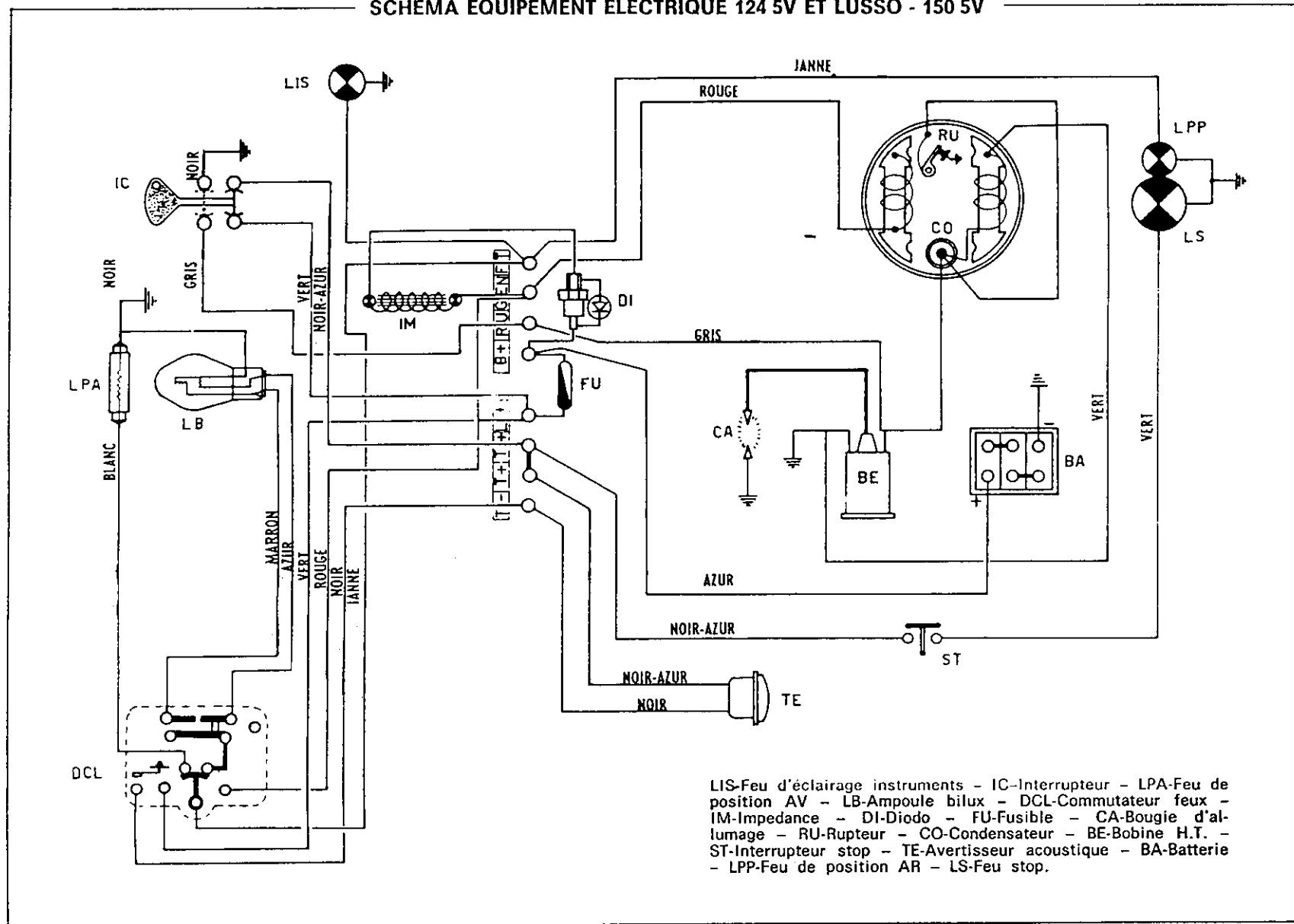
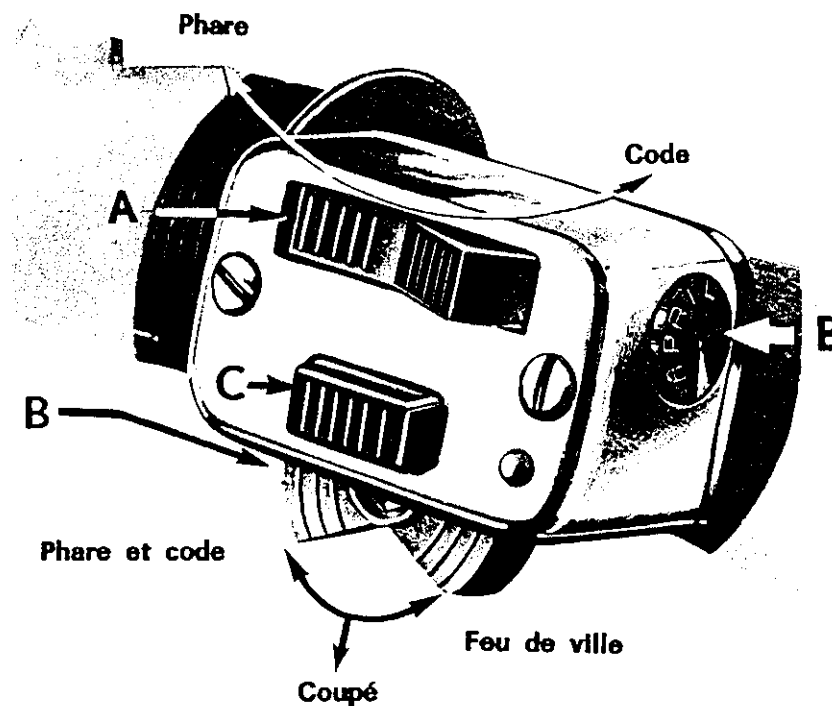


FIG. 4-2

DISPOSITIF COMMANDE FEUX



- a) Commutateur phare-code
- b) Interrupteur feux
- c) Bouton de l'avertisseur acoustique
- d) Bouton d'arrêt moteur (98 SS et 124 4V - ST seulement)

FIG. 4-3

5^{ème} SECTION

Recherche inconvenients et remedes 5 - 1

RECHERCHE INCONVENIENTS ET REMEDES

Recherche et localisation des pannes	Cause de l'inconvénient	Remèdes
DIFFICULTES DE DEMARRAGE		
1. ALIMENTATION		
L'essence n'arrive pas au moteur	Canaux bouchés par des dépôts d'impuretés	
a) Robinet fermé		
b) Tuyau flexible entre robinet et carburateur	Cassé ou bouché	Remplacer ou nettoyer avec air comprimé.
c) Filtre sur le carburateur	Obstrué	Déposer et nettoyer
d) Gicleurs	Bouchés	Déposer et nettoyer avec air comprimé.
e) Corps du carburateur	Canaux bouchés	Démonter le carburateur et nettoyer avec essence et air comprimé.
Fuite d'essence du carburateur	Carburateur noyé	
f) Flotteur	Percé	Remplacer
	Étanchéité imparfaite du pointeau	Nettoyer ou remplacer en même temps que le couvercle de la cuve.
g) Carburateur	Monté dans une fausse position	Corriger (axe cuve vertical).
2. ALLUMAGE		
Le courant n'arrive pas à la bougie		
a) Bougie	Encrassée	Nettoyer. Rétablir l'écartement entre les électrodes $0,5 \div 0,7$ mm).
	Formation de perles sur l'isolant	Sabler
	Isolant cassé	Remplacer la bougie.
	Électrodes usées	Remplacer la bougie.
b) Rupteur	Contacts encrassés	Nettoyer avec du papier émeri fin ou remplacer.
	Contacts pas bien réglés	Rétablir l'écartement $0,35 \div 0,40$ mm.). Voir pages 2-3.
	Contacts usés ou rongés	Remplacer les contacts (durée approximative des contacts 10.000 Km.).

Recherche et localisation des pannes	Cause de l'inconvénient	Remèdes
c) Condensateur	Inefficace (étincellement excessif de contacts du rupteur)	Remplacer.
d) Branchements groupe induits	Desserrés ou coupés	Brancher ou rétablir.
e) Bobine	Branchement desserrés, encrassé ou coupés. Pour le contrôle de la bobine agir comm'il sult: Détacher le fil rupteur de la bobine H.T. (sous le réservoir) et l'approcher a une ailette de la culasse (masse) à une distance de 3 mm. environ. Actionner le kickstarter. Si l'étincelle jaillit entre cosse et culasse, le volant magnétique est efficace. Brancher de nouveau le câble H.T. sur la bobine, débrancher le câble de la bougie et l'approcher à une ailette de la culasse à une distance de 3 mm. environ, actionner le kickstarter. Si sur le câble de la bougie à la masse il n'y a pas de courant la bobine n'est par efficiente.	Brancher, nettoyer avec soin ou remplacer.
f) Câble de la bougie	Gaine cassée	Remplacer la bobine.
	Contacts avec la bougie et la bobine desserrés	Remplacer le câble.
g) Connexions équipement électrique	Gaines cassées avec décharge à la masse.	Rétablir les contacts.
h) Phase allumage	Fausse.	Remplacer le câble endommagé.
		Régler la phase allumage.
RENDEMENT INSUFFISANT DU MOTEUR		
1. COMPRESSION INSUFFISANTE		
a) Culasse-cylindre	La culasse n'est pas bien fixée sur le cylindre.	Serrer soigneusement les écrous.
b) Joint entre cylindre et culasse.	Le joint n'offre pas une bonne étanchéité.	Remplacer.
c) Bougie	Pas bien serrée sur la culasse.	Serrer.

Recherche et localisation des pannes	Cause de l'inconvénient	Remèdes
d) Soupapes	Demi-ouvertes (faute de jeu entre les soupapes)	Régler à froid: admission: 0,10 mm.; échappement 0,15 mm. (pag. 2-1).
e) Sièges soupape	Étanchéité insuffisante.	Rétablir accouplement siège soupape. (pag. 9-1)
f) Accouplement piston-cylindre	Jeu excessif.	Réaléser le cylindre et remplacer le piston. Pag. 8 1-2-3
g) Segments de piston	Collés au piston.	Remplacer et racler soigneusement les logements sur le piston.
	Usés.	Remplacer.
2. ALLUMAGE IRREGULIER		
a) Bougie	Encrassée.	Nettoyer.
	Électrodes trop voisins ou trop loins.	Rétablir l'écartement (0,5÷0,7 mm).
	Électrodes usés (auto-allumage).	Remplacer la bougie (durée aproximative de la bougie 10.000 Km.).
b) Rupteur	Contacts mal réglés.	Rétablir l'écartement (0,35÷0,40). (Pag. 2-3)
	Allumage ayant trop d'avance ou trop de retard.	Régler la plaquette rupteur jusqu'à obtenir l'avance de 25° du P.M.H. (voir la page 1-7)
c) Condensateur	Inefficace (explosions irrégulières).	Remplacer.
Nota (98 SS et 124 ST seulement) Quelque fois il peut arriver que, en agissant sur le frein arrière, le moteur s'arrête. L'inconvénient peut être provoqué par: 1 - Lampe du « Stop » brulée ou manquante. 2 - Câble de l'interrupteur stop à la lampe, coupé. 3 - Interrupteur stop, défectueux. Pour remettre le moteur dans son état normal de fonctionnement, remplacer la lampe du « stop », rétablir le câble ou substituer la pièce endommagée.		

Recherche et localisation des pannes	Cause de l'inconvénient	Remèdes
3. ALIMENTATION IRREGULIERE Voir « Difficultés du démarrage » paragraphe 1, lettre a, b, c, d, e, f, g. a) Soupape des gaz.	Jeu excessif entre soupape des gaz et corps du carburateur.	Remplacer.
CONSOMMATION EXCESSIVE DE CARBURANT		
1) Vérifier que le carburateur soit en parfait état comme on a dit plus haut et que ses pièces correspondent au Catalogue. On rappelle que une mauvaise carburation peut provoquer une consommation excessive de carburant.		(Voir pages 9-4).
2) Gicleur du maxi	Endommagé ou majoré	Remplacer.
3) Pointeau conique	Usé	Remplacer.
4) Pulverisateur	Usé	Remplacer.
CONSOMMATION EXCESSIVE HUILE		
1) Accouplement piston-cylindre	Jeu excessif	Aléser le cylindre et remplacer le piston par un autre majoré. (pag. 8-1/2/3)
2) Segments de piston	Usés ou bloqués	Remplacer. (pag. 8-5/6)
3) Accouplement soupape-guide	Jeu excessif	Rétablir l'accouplement correct en remplaçant la guide, le soupape ou toutes les deux (on conseille la dernière solution).
4) Joint cylindre carter et joint accouplement carter	Étanchéité imparfait	Remplacer, s'assurant que les plans d'accouplement soient parfaits.
5) Joints sur la sortie du vilebrequin, arbre de d'embrayage et arbre du selecteur.	Étanchéité imparfait	Remplacer.

Recherche et localisation des pannes	Cause de l'inconvénient	Remèdes
FONCTIONNEMENT EMBRAYAGE DÉFECTUEUX		
1. GLISSEMENT DE L'EMBAYAGE		
a) Câble de commande	Trop tendu	Régler au moyen d'un vis de réglage. (pag. 2-2)
b) Disques de l'embrayage	Excessivement usés	Remplacer les disques.
c) Ressorts	Rêlâchés	Remplacer.
2. EMBRAYAGE QUI NE DEBRAYE PAS		
a) Câble de commande	Trop lâche	Régler au moyen d'une vis de réglage.
b) Tige de commande et bille	Usées	Remplacer.
c) Disques de l'embrayage	Joint regonflé	Remplacer les disques garnis.
	Déformés	Remplacer les disques en acier.
d) Ressorts	Charge non uniforme	Régler en agissant sur les vis.
MOTEUR BRUYANT		
1) Culbuteurs soupapes	Jeu excessif (culasse bruyante)	Régler à froid: Admission: 0,10 mm. Echappement: 0,15 mm. (pag. 2-1)
2) Engrenage arbre distribution	Excessivement usé	Remplacer. (pag. 9-3).
3) Tambour denté extérieur embrayage	Excessivement usé	Remplacer (pag. 8-12).
4) Piston	Excessivement usé	Remplacer pistons et segment et/ou réaliser ou remplacer le cylindre.
FREINAGE INSUFFISANT		
a) Levier commande frein AV.	Trop lâche (course à vide excessive)	Régler (pag. 2-5).
b) Pédale commande frein AR.	Trop lâche (course à vide excessive)	Régler (pag. 2-5).
c) Garnitures des mâchoires du frein	Pulies	Passer de la toile émeri.
	Usées	Remplacer la couple des mâchoires.

6^{ème} SECTION — OUTILLAGE

[illegible]

OUTILS NORMAUX

La liste suivante comprend les outils, communément en vente pour les opérations concernant les modèles de ce manuel.

Tableau Réf.	n° du dessin	Description
		Une série de clés plates Une série complète de clés hexagonales en T Une clé à tube droite mm. 24 x 26 Une broche pour clé à tube Une série de tournevis Une pince universelle Une pince pour anneaux « Seeger » Une clé « Brugola » Martelet de cuivre ou aluminium Martelet de peau de buffles Camparateur à cadran avec support Densimètre pour électrolyse batterie Jeu de cales Clé dynamométrique
A	90/20	Clé à secteur pour collier tuyau d'échappement
B	17945/30	Extracteur pour roulement 25 x 52 mm.
B	17946/30	Extracteur pour roulement 20 x 52 mm.
B	17947/30	Extracteur pour roulement 17 x 40 mm.
B	17948/30	Extracteur pour roulement 12 x 37 mm.
B	18222/30	Extracteur pour roulement 17 x 47 mm.
B	20839/30	Extracteur pour roulement 15 x 35 mm.
B	20844/30	Extracteur pour roulement 12 x 32 mm.
B	20846/30	Extracteur pour roulement 10 x 30 mm.
B	20847/30	Extracteur pour roulement 40 x 68 mm.

LISTE DES CLES ET DES OUTILS SPECIAUX

Cette liste comprend les outils spéciaux, conçus spécialement pour les opérations de démontage, révision et remontage. En plus du numéro de dessin, et de la référence du tableau

on cite la page ou on a indiqué ou illustré le fonctionnement de l'outil en question.

Réf. Tableau	n. dessin	denomination	Pag.
1	11856/30	Clé à becs pour fourreau chromé fourche télescopique	7 - 10
2	11859/30	Extracteur pour tuyau fourche télescopique	10 - 3
3	13875/30	Clé pour écrou conique attache guidon	7 - 8
4	13959/30	Clé 6 becs pour cuvette direction	7 - 9/7-12
5	16398/30	Extracteur pour tambour d'embrayage	7 - 25
6	17722/30	Support moteur	7 - 19
7	17993/30	Crampon d'embrayage	7 - 25
8	18035/30	Goupille d'arrêt bielle	7 - 22
9	18037/30	Bande montage segments	10 - 12
10	18217/30	Pince spéciale pour démontage amortisseurs	7 - 17
11	18219/30	Levier pour ressort béquille	7 - 17
12	19869/30	Pince pour ressorts soupapes	7 - 21
13	20858/30	Poinçon pour montage couvercle du volant	10 - 6
14	20859/30	Poinçon pour couvercle axe d'accouplement	10 - 6
15	22127/30	Extracteur pour volant magnétique	7 - 22
16	23499/30	Crampon pour volant magnétique	7 - 22/10-11
17	19735/30	Outillage pour démontage et remontage vilebrequin, constitué par:	
	19735/30/II	- Elément supérieur n. 1	
	19735/30/I	- Elément inférieur n. 1	
	19735/30/V	- Travers en acier n. 2	
	19735/30/VII	- Poinçon à double diamètre n. 1	
	19735/30/VI	- Pastilles d'épaisseur n. 3 (98 SS)	
	19735/30/VIII	- Pastilles d'épaisseur n. 3 (124 e 150)	7 - 28/10-6/7

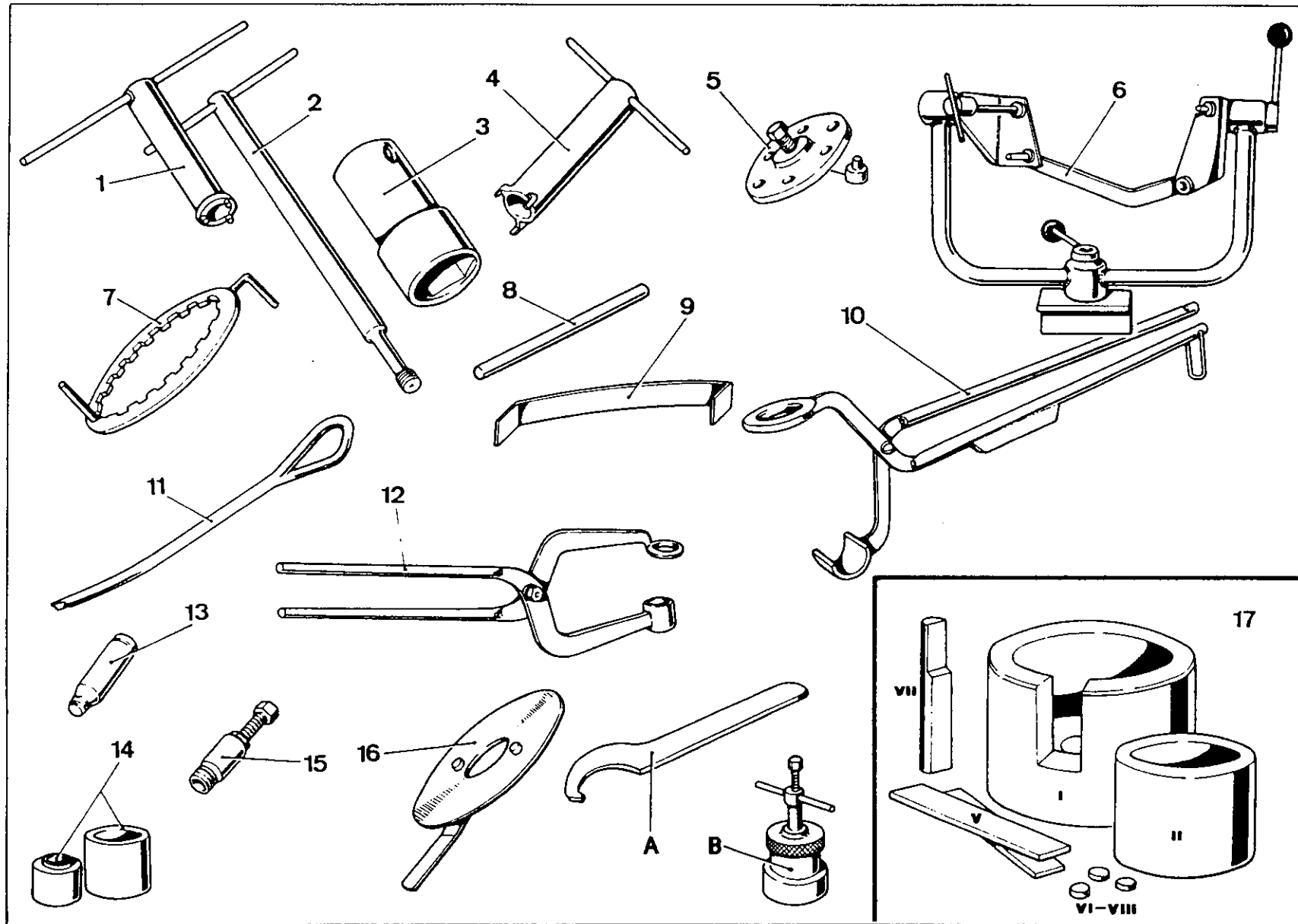


FIG. 6-1

7^{ème} SECTION — DEMONTAGE

Selle, réservoir, groupe silencieux, marche-pieds 2 ^{ème}	
place	7 - 3
Câble d'embrayage, carburateur, transmission	
compte-tours et chaîne	7 - 4
Levier de démarrage et changement de vitesse . .	7 - 5
Moteur du cadre	7 - 5
Câblage et accessoires électriques	7 - 6
Tableau de bord	7 - 6
Projecteur	7 - 7
Guidon	7 - 7
Roue AV. et gardeboue	7 - 8
Ancrage du guidon	7 - 8
Fourche de cadre	7 - 9
Vidange huile fourche	7 - 9
Fourche télescopique	7 - 10

Tuyaux porteurs en tonneau couvre-ressort	7 - 10
Obturbateur fourche	7 - 11
Ancrage guidon (seulement 150 5V)	7 - 11
Tuyau porteur (seulement 150 5V)	7 - 12
Tête de la fourche (seulement 150 5V)	7 - 12
Ressort amortisseur hydraulique (seulement 150 5V)	7 - 13
Bagues d'étanchéité (seulement 150 5V)	7 - 13
Roue arrière	7 - 14
Amortisseurs, pédale, tirant du frein et interrupteur feu stop	7 - 14
Boîtier de protection de chaîne et fourche AR. .	7 - 15
Coffres à outils et porte-barrière	7 - 15
Feu arrière	7 - 16
Gardeboue arrière	7 - 16
Béquille	7 - 17
Amortisseurs	7 - 17
Moteur en coupe	7 - 18
Vidange huile moteur	7 - 19
Couvercle culbuteur et bougie	7 - 19
Culasse et cylindre	7 - 20
Culbuteurs et réglages	7 - 20
Soupapes	7 - 21
Piston	7 - 21

Inducteur volant magnétique	7 - 22
Plaque support des bobines	7 - 22
Pignon et support d'embrayage	7 - 23
Couvercle d'embrayage et arbre de la distribution .	7 - 23
Pompe huile et roulement de la distribution . .	7 - 24
Disques d'embrayage	7 - 24
Tambour embrayage	7 - 25
Tambour extérieur embrayage	7 - 25
Doigt du sélecteur	7 - 26
Ouverture carters moteur	7 - 26
Vilebrequin, changement de vitesses, arbre de de- marrage et sélecteur	7 - 27
Extraction roulements	7 - 27
Vilebrequin (1ère phase)	7 - 28
Vilebrequin (2ème phase)	7 - 28
Coussinets fourche arrière	7 - 29
Mâchoires frein arrière	7 - 29
Couronne arrière et pignon compte-Km.	7 - 30
Extraction roulements roue arrière	7 - 30
Mâchoires frein avant	7 - 31
Extraction roulements roue avant	7 - 31
Carburateur moto 98 SS	7 - 32
Carburateur moto 124 et 150 cc.	7 - 32

PREFACE AU DEMONTAGE

Dans cette partie on illustre toute une séquence d'opérations nécessaires pour démonter complètement la moto suivant une progression rationnelle.

On recommande de suivre fidèlement le texte et surtout d'employer les outils indiqués qui garantissent la bonne réussite des opérations et gain de temps.

On conseille de ne pas déposer les pièces qui n'exigent pas une réparation ou un contrôle, en particulier les accouplements forcés comme les joints à bague, roulements, goupilles, coussinets antifriction, goujons fixes etc.

Chaque outil est indiqué avec son numéro de dessin, alors que les clés plates et à tube, le tournevis et la pince sont indiqués respectivement par les symboles donnés à côté et avec les dimensions de l'hexagone des clés.

Dans le cas où aucun outil n'a été indiqué l'opération peut être réalisée à la main.

On conseille de noter soit le numéro soit la position des entretoises de réglage et de poser les pièces démontées de façon à éviter la confusion avec des pièces qui appartiennent à un autre véhicule.

Si le remontage n'est pas effectué tout de suite, veillez que les pièces ne prennent pas de poussière et d'oxydation.

PREFACE AU DEMONTAGE

Dans cette partie on illustre toute une séquence d'opérations nécessaires pour démonter complètement la moto suivant une progression rationnelle.

On recommande de suivre fidèlement le texte et surtout d'employer les outils indiqués qui garantissent la bonne réussite des opérations et gain de temps.

On conseille de ne pas déposer les pièces qui n'exigent pas une réparation ou un contrôle, en particulier les accouplements forcés comme les joints à bague, roulements, goupilles, coussinets antifriction, goujons fixes etc.

Chaque outil est indiqué avec son numéro de dessin, alors que les clés plates et à tube, le tournevis et la pince sont indiqués respectivement par les symboles donnés à côté et avec les dimensions de l'hexagone des clés.

Dans le cas où aucun outil n'a été indiqué l'opération peut être réalisée à la main.

On conseille de noter soit le numéro soit la position des entretoises de réglage et de poser les pièces démontées de façon à éviter la confusion avec des pièces qui appartiennent à un autre véhicule.

Si le remontage n'est pas effectué tout de suite, veillez que les pièces ne prennent pas de poussière et d'oxydation.

Fig. 7-2 - DEMONTAGE CABLE EMBRAYAGE, CARBURATEUR, TRANSMISSION COMPTE-TOURS ET CHAÎNE

Opérations:

- 1 - Enlever le couvercle du carter droit.
- 2 - Dévisser le réglage d'embrayage et ôter le câble.
- 3 - Déposer le carburateur et retirer le couvercle avec la soupape des gaz.
- 4 - Débrancher les câbles de liaison bobine et feux au volant magnétique.
- 5 - Détacher la transmission compte-tours du pignon sur le carter.

6 - Déposer la tuile de la chaîne.

7 - Ôter le maillon de liaison de la chaîne et sortir la chaîne même.

N.B. Lors du montage de la chaîne se rappeler que la fourchette élastique de fermeture de la maille de liaison doit avoir la partie ouvert dans le sens opposé au sens de traction de la chaîne.

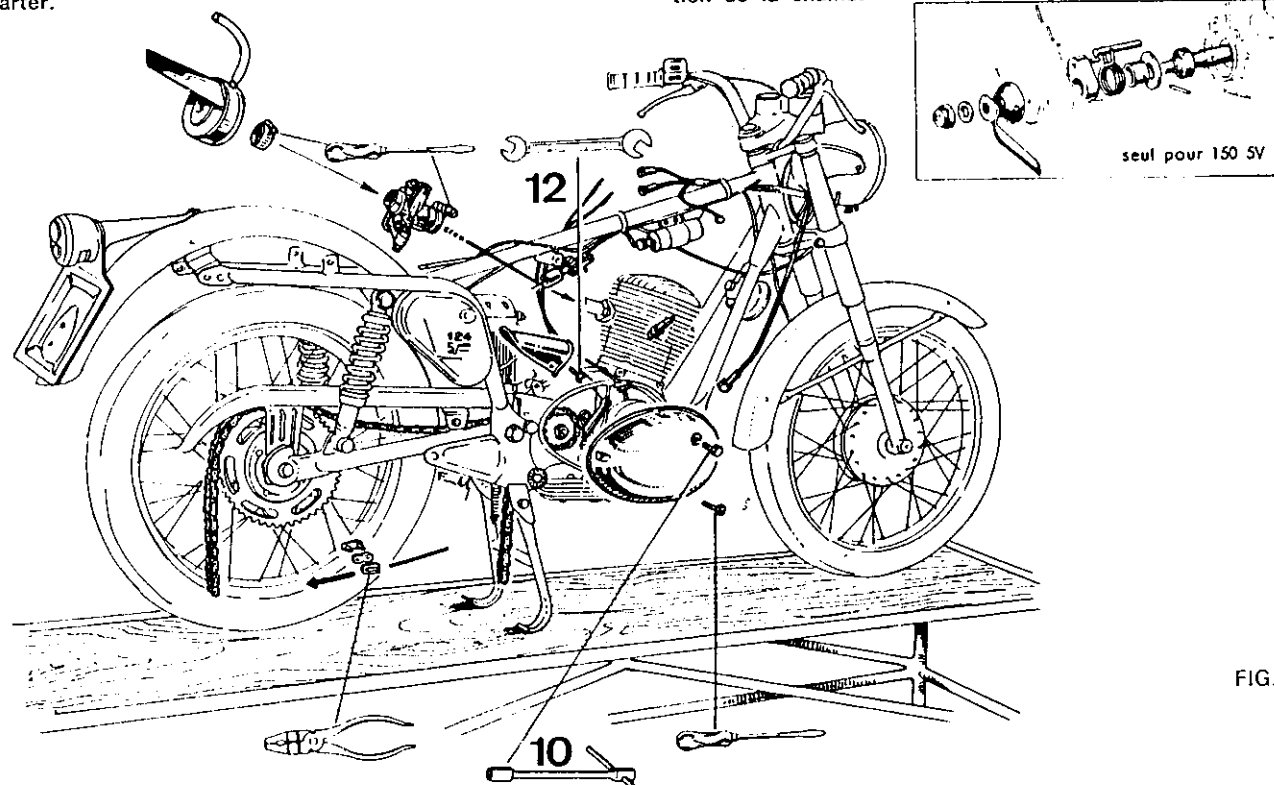


FIG. 7-2

7-3 - DEMONTAGE KICKSTARTER ET PEDALE DU SELECTEUR DE VITESSES

Opérations:

Démonter le kickstarter et la pédale du changement de vitesses.

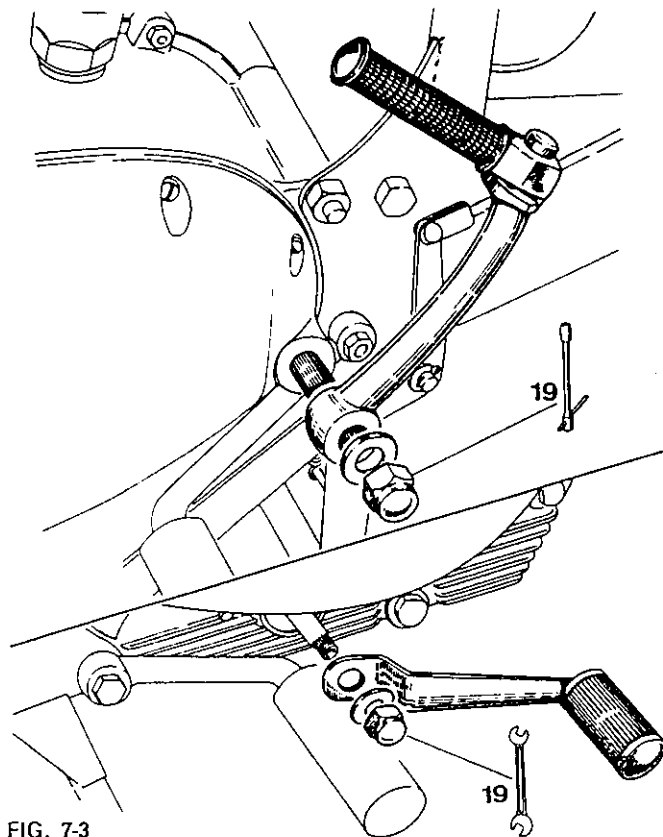


FIG. 7-3

Fig. 7-4 - DEMONTAGE MOTEUR DU CADRE

Opérations:

- 1 - Ôter les écrous des pivots AV. et AR. de fixation moteur.
- 2 - Sortir les pivots.
- 3 - Déposer le moteur en le prenant par la partie supérieure, en le soulevant et en le penchant vers l'opérateur.

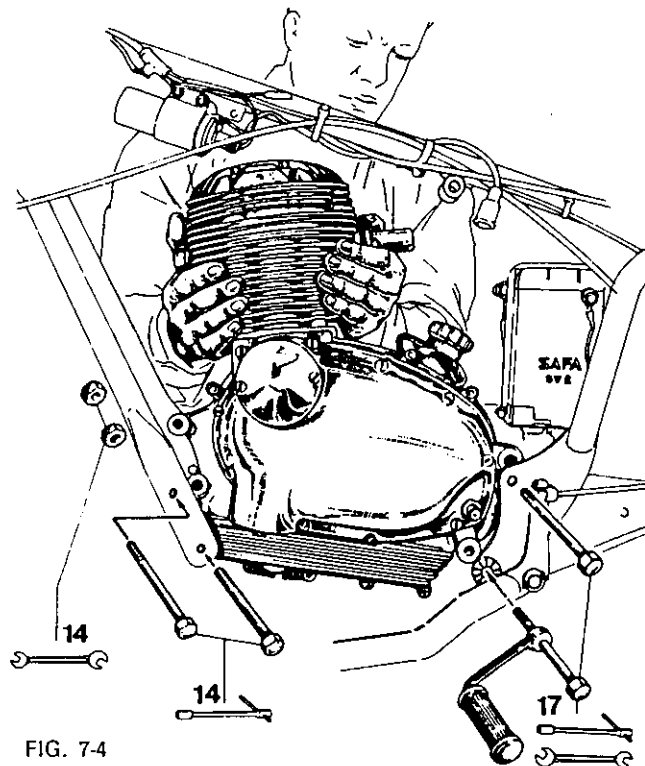


FIG. 7-4

Fig. 7-5 - DEMONTAGE BRANCHEMENTS ET ACCESSOIRES ELECTRIQUES

Opérations:

- 1 - Démontez du guidon l'interrupteur commande lumières.
- 2 - Desserrez les colliers de fixation branchements au cadre.
- 3 - Sortir les fiches de connexion.
- 4 - Débrancher les câbles de la bobine et de l'avertisseur.
- 5 - Déposer la bobine et l'avertisseur électrique.

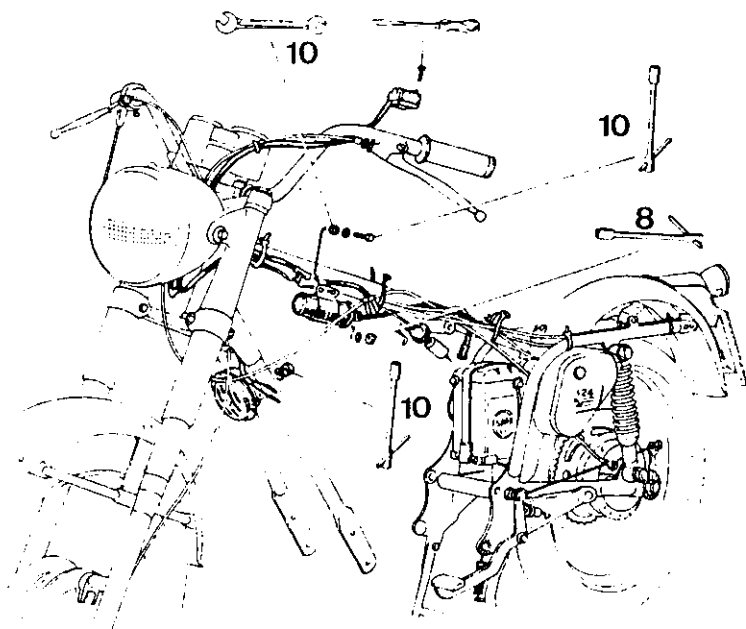


FIG. 7-5

Fig. 7-6 - DEMONTAGE TABLEAU DE BORD

Opérations:

- 1 - Débrancher les transmissions flexibles du compteur-Km. et compte-tours.
- 2 - Déposer le tableau de bord.

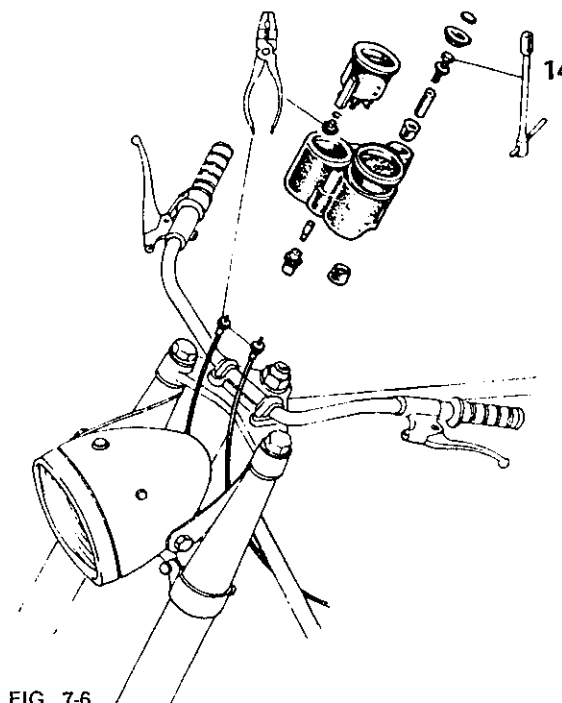


FIG. 7-6

Fig. 7-7 - DEMONTAGE DU PHARE

Opérations:

- 1 - Ouvrir le groupe optique du phare.
- 2 - Débrancher la transmission du compteur-kilométrique à l'intérieur du phare (98 SS et 124 ST seulement).
- 3 - Démontez le phare complet de branchements.

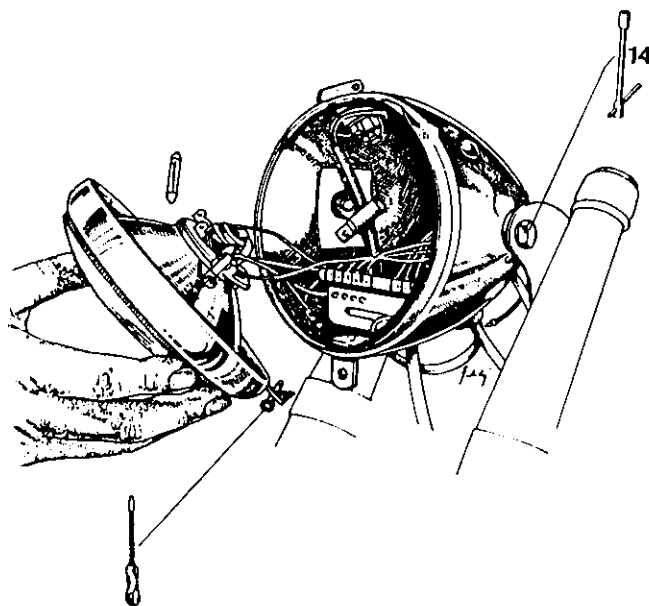


FIG. 7-7

Fig. 7-8 - DEMONTAGE GUIDON

Opérations:

- 1 - Débrancher les câbles de frein d'embrayage et des gaz.
- 2 - Déposer le guidon après avoir démonté les cavaliers de fixation.

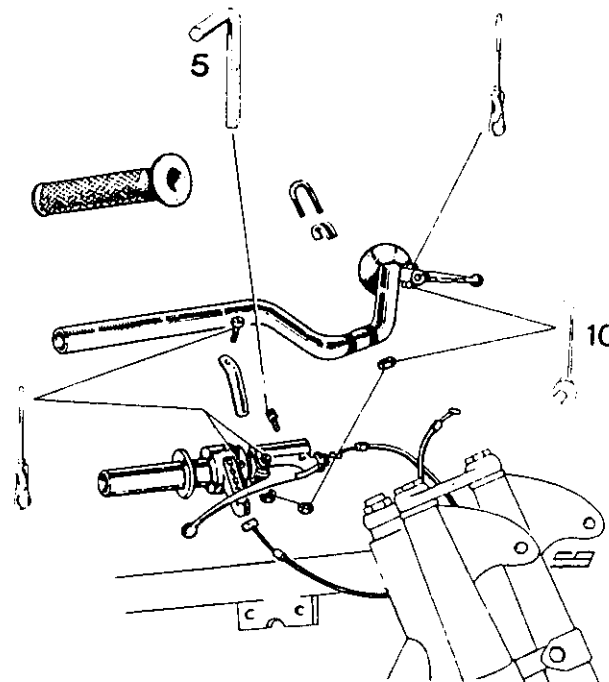


FIG. 7-8

Fig. 7-9 - DEMONTAGE ROUE AVANT ET GARDE BOUE

Opérations:

- 1 - Sortir le câble sur le disque porte-mâchoires après avoir démonté le boulon de réglage.
- 2 - Sortir la broche de la roue après avoir desserré l'écrou du collier de fixation de la broche même et déposer la roue.
- 3 - Déposer le garde-boue après avoir redressé les plaquettes d'arrêt et desserré les boulons de fixation.

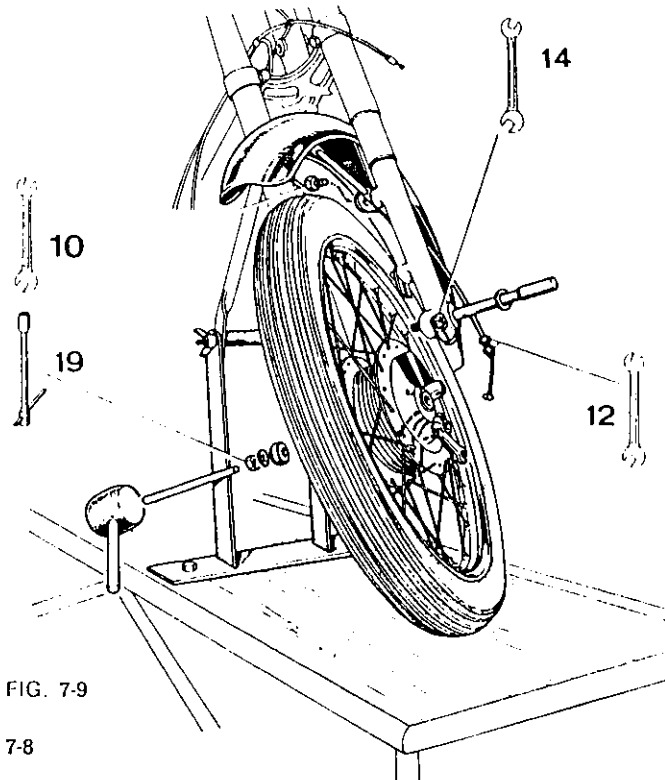


FIG. 7-9

7-8

Fig. 7-10 - DEMONTAGE ELEMENTS D'ANCRAGE GUIDON

Opérations:

- 1 - Démontez l'écrou conique à l'aide de la clé spéciale 13875/30 et des 2 écrous supérieurs de fixations tuyaux support.
- 2 - Démontez la plaque d'ancrage du guidon, à l'aide d'un maillet.

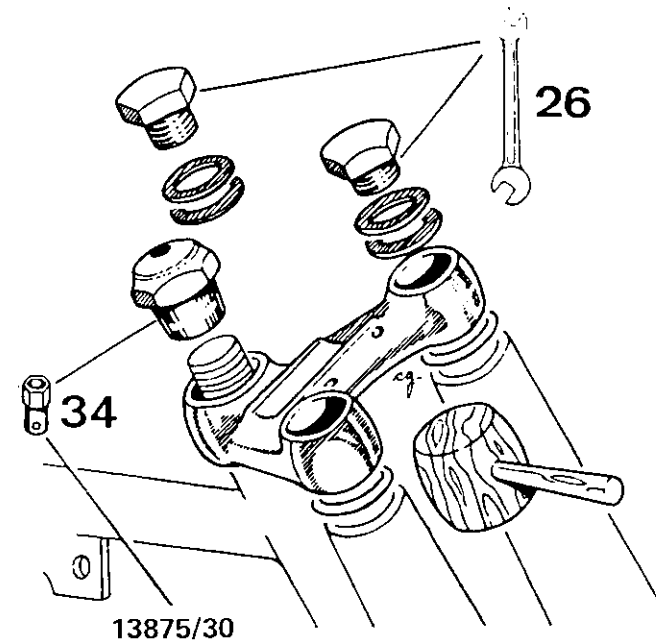


FIG. 7-10

Fig. 7-11 - DEMONTAGE FOURCHE DU CARDE

Opérations:

- 1 - Dévisser l'écrou supérieur de fixation du tuyau de la direction fourche avec la clé spéciale 13959/30.
- 2 - Sortir la fourche complète, en ayant soin de ne pas perdre les billes.

(N.B. - Il faut déposer la fourche debout pour éviter l'épanchement de l'huile).

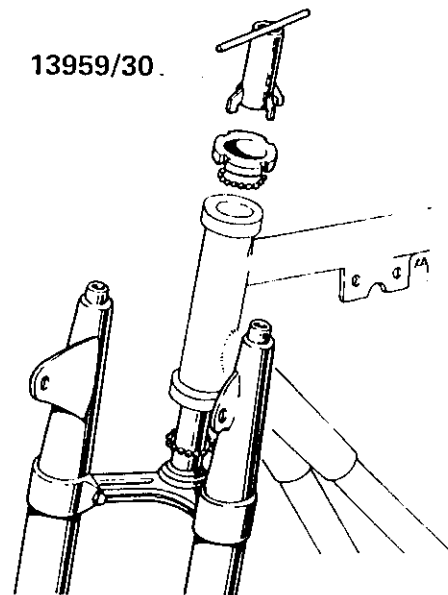


FIG. 7-11

Fig. 7-12 - VIDANGE HUILE FOURCHE

Opérations:

Renverser la fourche et décharger l'huile en la versant dans une cuve.

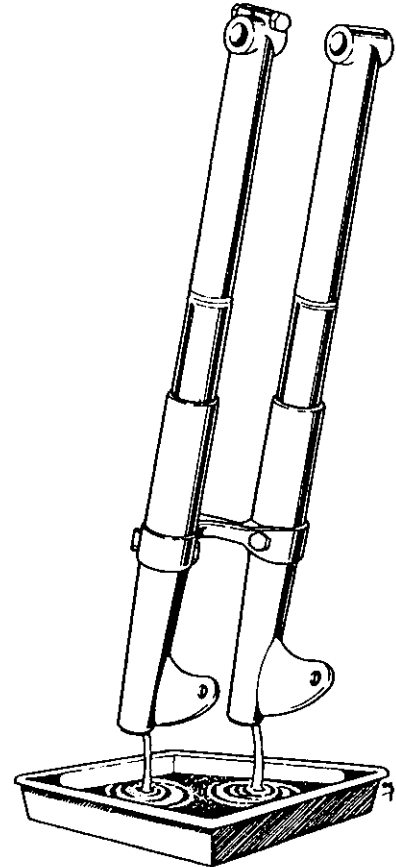


FIG. 7-12

Fig. 7-13 - DEMONTAGE FOURCHE TELESCOPIQUE

Opérations:

- 1 - Mettre dans un étau la douille de direction de la fourche en la protégeant avec des mâchoires en aluminium.
- 2 - Sortir l'élément mobile à l'aide d'un maillet, après avoir desserré le boulon de fixation de la tête de la fourche.

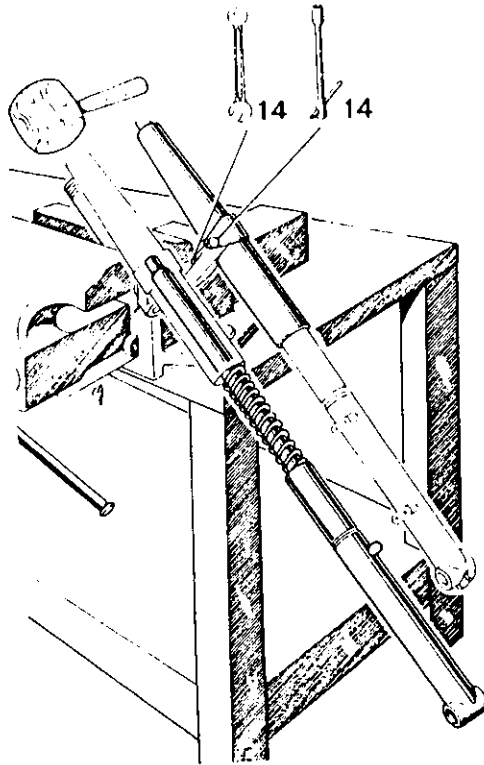


FIG. 7-13

7-10

Fig. 7-14 - DEMONTAGE TUYAUX SUPPORT ET FOURREAU COUVRE-RESSORT

Opérations:

- 1 - Retirer le ressort et la bague de l'élément mobile.
- 2 - Dévisser l'écrou de fixation du tuyau de support à l'aide de la clé spéciale 11856/30.
- 3 - Dévisser l'écrou de fermeture et retirer la bague.
- 4 - Enlever la bague pare huile de l'écrou.

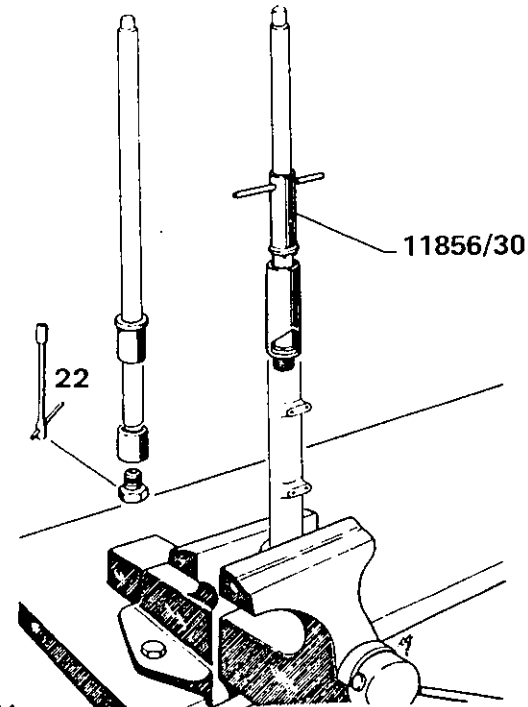


FIG. 7-14

Fig. 7-15 - DEMONTAGE OBTURATEUR FOURCHE

Opérations:

- 1 - Démontez la vis de décharge d'huile.
- 2 - Ôtez obturateur trou passage huile.

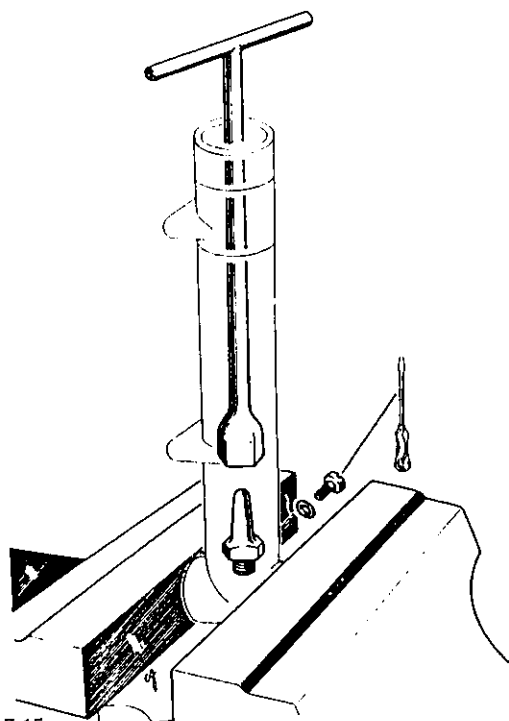


FIG. 7-15

Fig. 7-16 - DEMONTAGE ELEMENTS D'ANCRAGE GUIDON
(150 5V seulement)

Opérations:

- 1 - Démontez les éléments d'ancrage guidon.
- 2 - Retirez l'élément mobile.

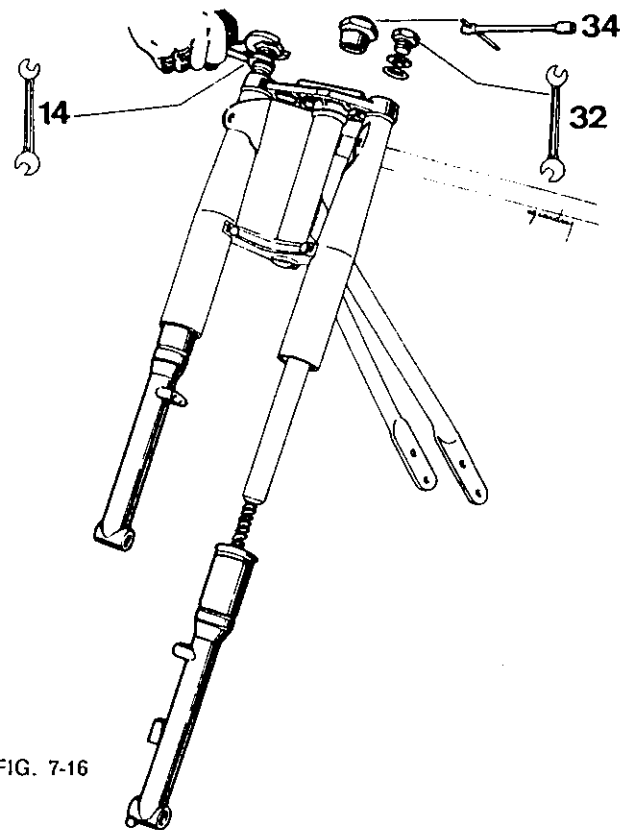


FIG. 7-16

Fig. 7-17 - DEMONTAGE TUYAU SUPPORT
(150 5V seulement)

Opérations:

- 1 - Démontez le tuyau support.
- 2 - Ôtez les fourreaux couvre ressort.

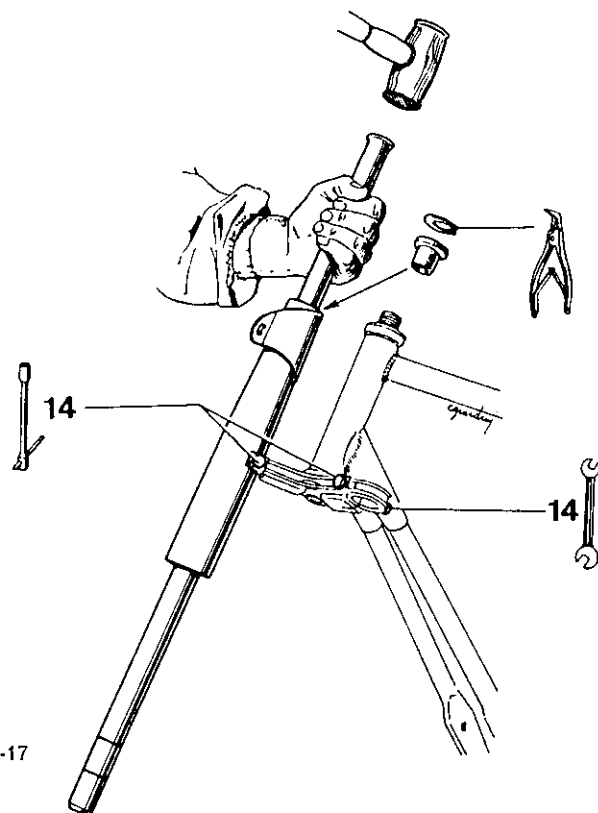


FIG. 7-17

7-12

Fig. 7-18 - DEMONTAGE TÊTE FOURCHE
(150 5V seulement)

Opérations:

Démontez la tête de la fourche du cadre.

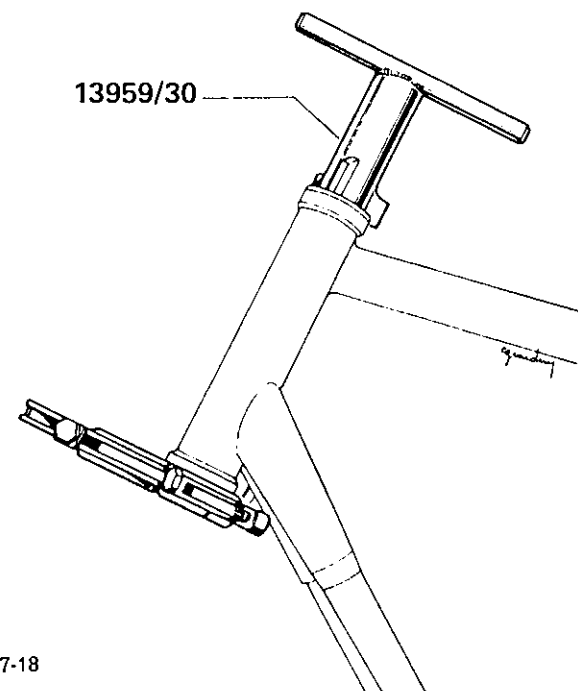


FIG. 7-18

Fig. 7-19 - DEMONTAGE AMORTISSEUR HYDRAULIQUE
(150 5V seulement)

Opérations:

- 1 - Démonter les ressort de l'amortisseur hydraulique.
- 2 - Vider l'huile.

N.B. - Avec la suspension AV. montée vider l'huile en dévissant la vis indiquée par la lettre (a) dans la figure.

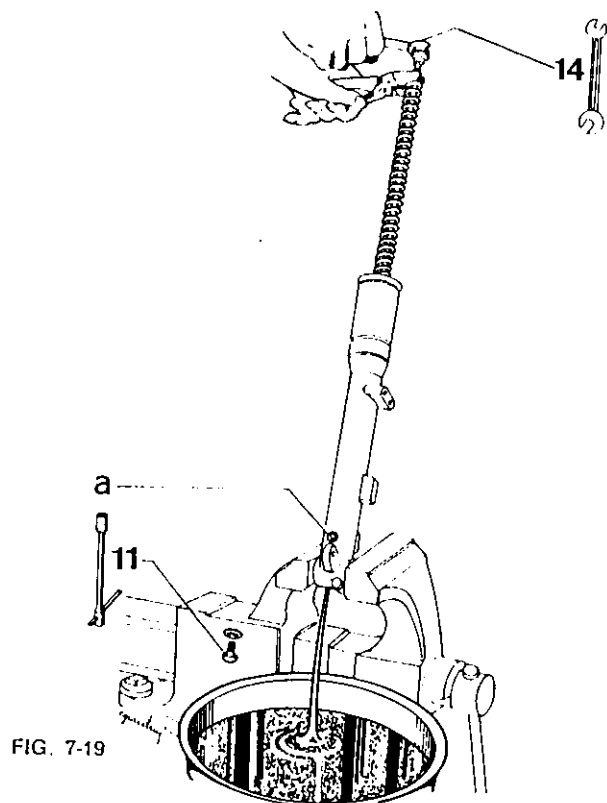


Fig. 7-20 - DEMONTAGE BAGUES D'ETANCHEITE
(150 5V seulement)

Opérations:

- Enlever les bagues d'étanchéité.

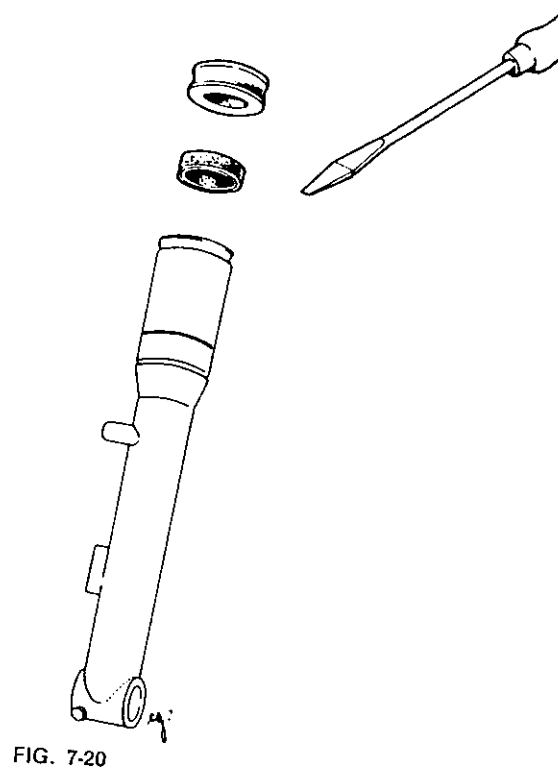


Fig.7-21 - DEMONTAGE ROUE ARRIERE

Opérations:

- 1 - Débrancher le câble compteur-Km.
- 2 - Démonter l'écrou de réglage tige.
- 3 - Après avoir démonté l'écrou de fixation de la broche de roue, sortir la broche et démonter la roue.

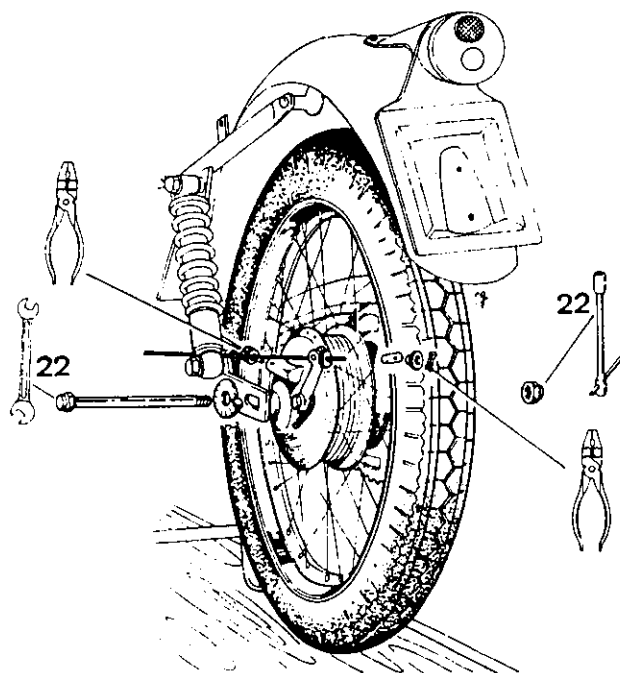


FIG. 7-21

7-14

Fig. 7-22 - DEMONTAGE AMORTISSEURS, PEDALE DU FREIN ET TIRANT DU FREIN ET INTERRUPTEUR STOP

Opération:

- 1 - Déposer les amortisseurs.
- 2 - Démonter la pédale du frein et le tirant après avoir enlevé la goupille de fixation.
- 3 - Démonter l'interrupteur stop après avoir débranché les câbles de liaison.

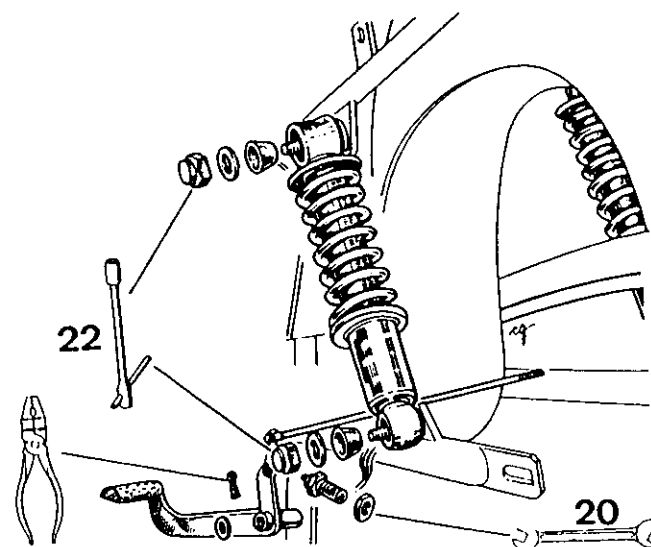


FIG. 7-22

Fig. 7-23 - DEMONTAGE BOITIER DE PROTECTION DE CHAÎNE

Opérations:

- 1 - Ôter le boîtier de protection de chaîne.
- 2 - Démonter la fourche AR. en retirant le pivot après avoir desserré l'écrou et le contre-écrou.

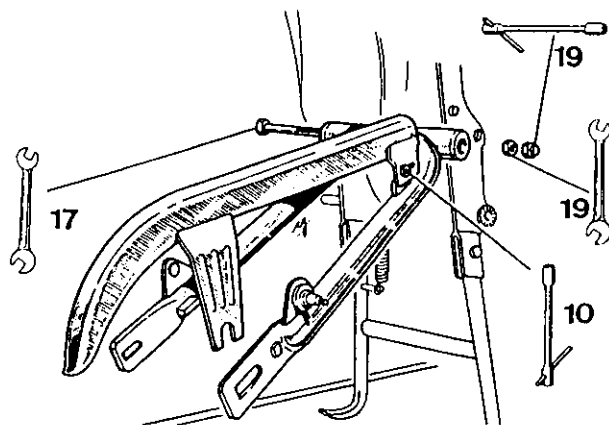


FIG. 7-23

Fig. 7-24 - DEMONTAGE BOÎTE À OUTILS ET PORTE-BATTERIE

Opérations:

- 1 - Démonter les boîtes à outils.
- 2 - Ôter la batterie.
- 3 - Démonter le support de la batterie.

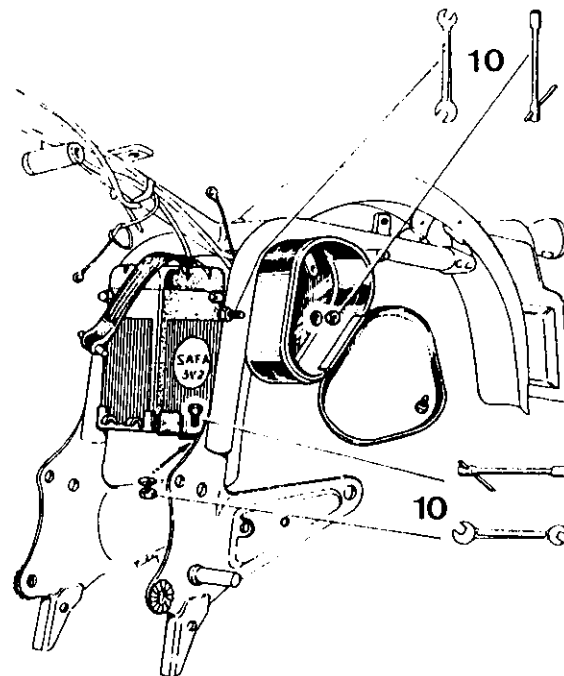


FIG. 7-24

Fig.7-25 - DEMONTAGE FEU ARRIERE

Opérations:

- 1 - Enlever les écrous de fixation feu arrière.
- 2 - Ôter le feu arrière après avoir débranché les câbles.

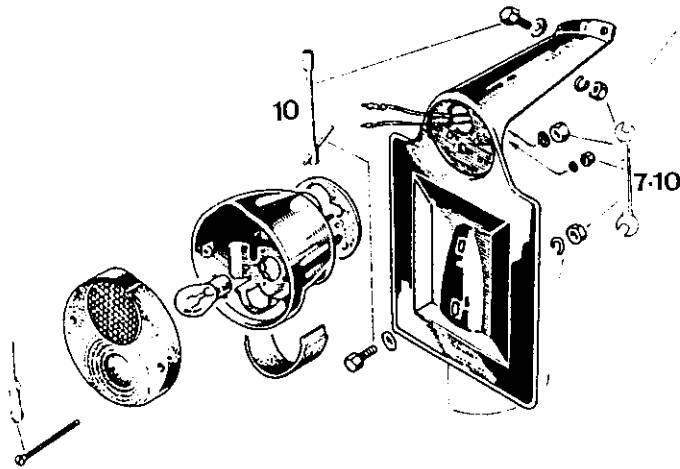


FIG. 7-25

7-16

Fig. 7-26 - DEMONTAGE GARDEBOUE ARRIERE

Opérations:

Sortir le garde-boue après avoir desserré les boulons de fixation.

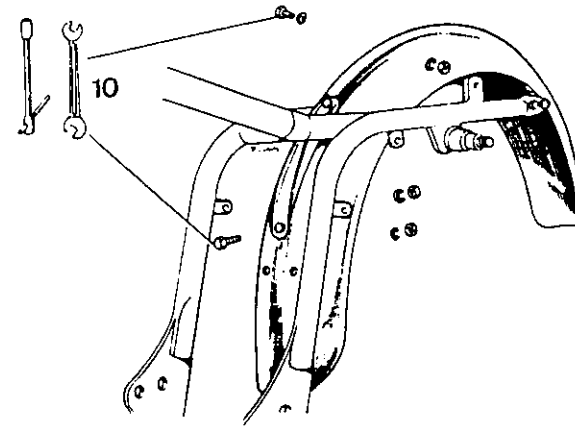


FIG. 7-26

Fig. 7-27 - DEMONTAGE DE LA BEQUILLE

Opérations:

- 1 - Démontez le ressort en employant le levier spécial 18219/30, la goupille et les boulons de fixations béquille.
- 2 - Déposer la béquille.

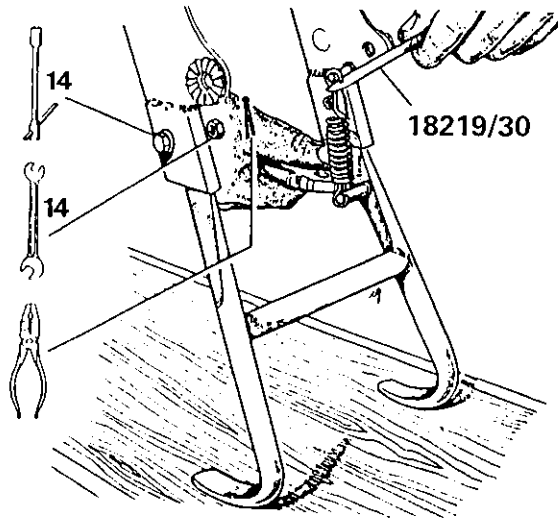


FIG. 7-27

Fig. 7-28 - DEMONTAGE AMORTISSEUR

Opérations:

- 1 - Placer dans un étau la pince spéciale 18217/30.
- 2 - Insérer l'amortisseur entre les mâchoires de la pince.
- 3 - Serrer et fixer les manches avec la bague d'arrêt.
- 4 - Dévisser le chapeau inférieur.
- 5 - Desserer lentement les manches de la pince pour décharger le ressort.
- 6 - Sortir les différents éléments.

N.B. - Le corps hydraulique de l'amortisseur est du type cacheté non réparable. Quand il est déchargé, il faut le remplacer.

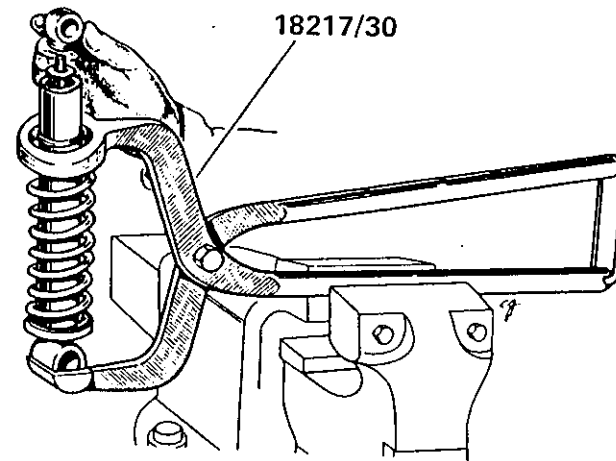


FIG. 7-28

Fig. 7-29 - MOTEUR EN COUPE

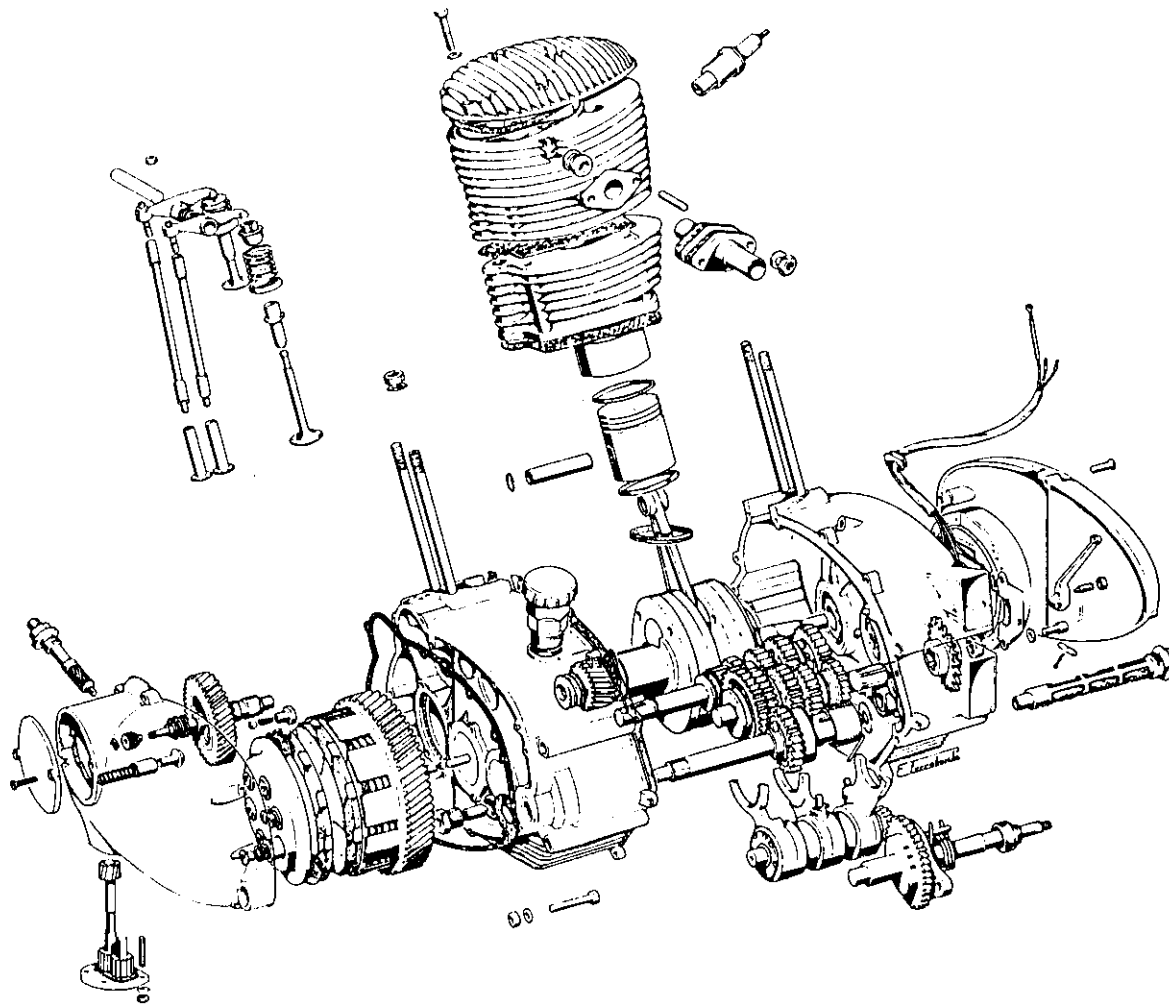


FIG. 7-29

Fig. 7-30 - VIDANGE HUILE MOTEUR

Opérations:

- 1 - Sortir le bouchon avec filtre à huile.
- 2 - Pencher en avant le support du moteur et décharger l'huile dans une cuve.

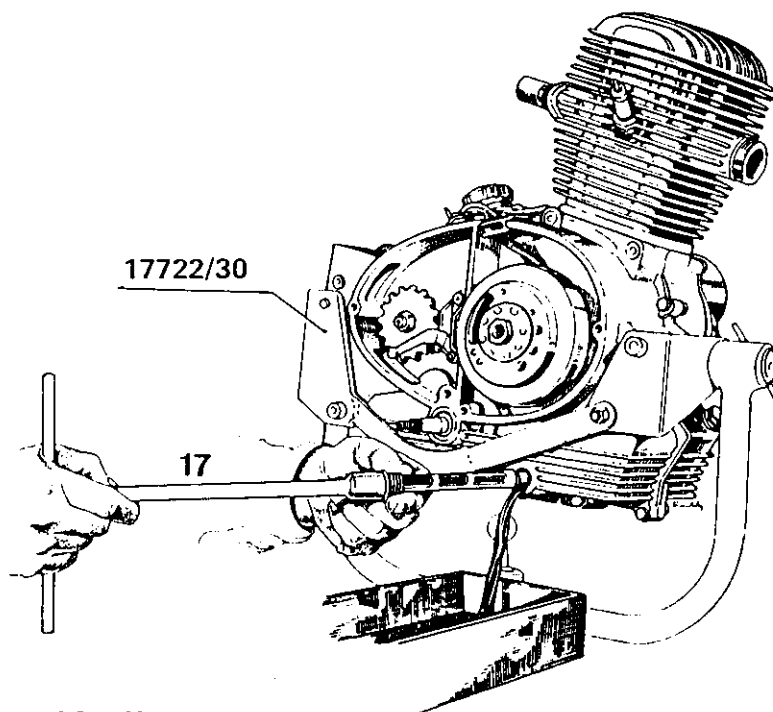


FIG. 7-30

Fig. 7-31 - DEMONTAGE COUVERCLE CULBUTEURS ET BOUGIE

Opérations:

- 1 - Démontez le couvercle après avoir desserré les 5 boulons de fixation.
- 2 - Démontez la bougie.

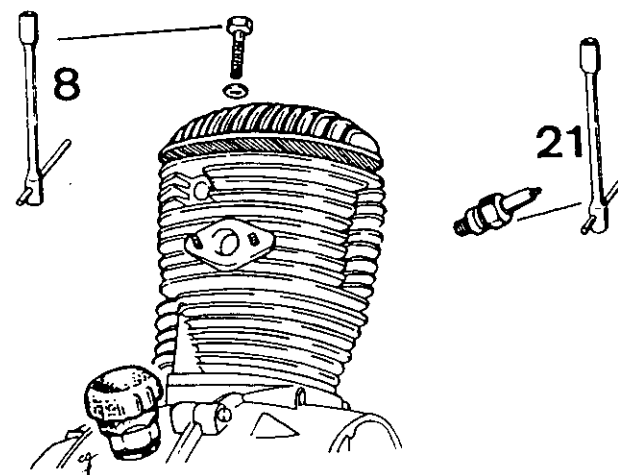


FIG. 7-31

Fig. 7-32 - DEMONTAGE CULASSE ET CYLINDRE

Opérations:

- 1 - Ôter la culasse du cylindre.
- 2 - Sortir le cylindre des goujons.

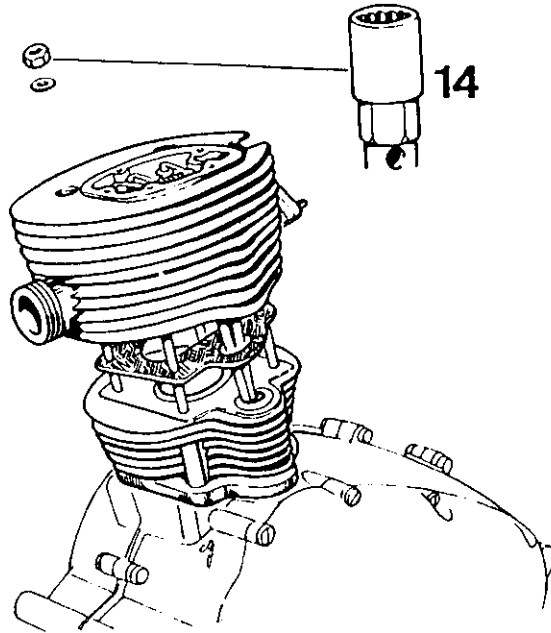


FIG. 7-32

7-20

Fig. 7-33 - DEMONTAGE CULBUTEURS ET REGLAGES

Opérations:

- 1 - Enlever l'écrou en bronze de fermeture pivot culbuteurs et sortir le pivot.
- 2 - Déposer les culbuteurs, le ressort et les rondelles.

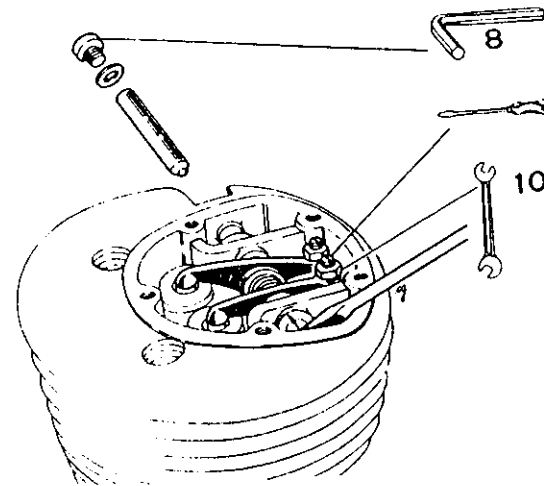


FIG. 7-33

Fig. 7-34 - DEMONTAGE SOUPAPES

Opérations:

- 1 - Démonter les ressorts des soupapes à l'aide de la pince spéciale 19869/30, en ayant soin des demi-cônes et des lunettes.
- 2 - Sortir les soupapes.

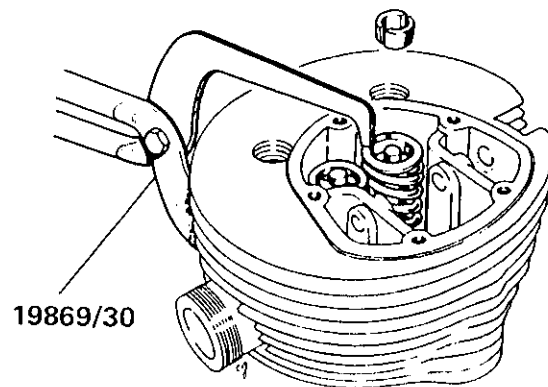


FIG. 7-34

Fig. 7-35 - DEMONTAGE PISTON

Opérations:

- 1 - Enlever l'axe de piston après avoir démonté les circlips.
- 2 - Déposer le piston.

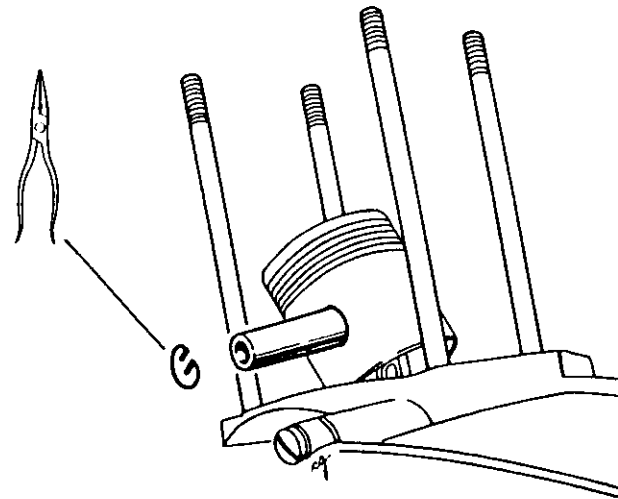


FIG. 7-35

Fig. 7-36 - DEMONTAGE INDUCTEUR VOLANT MAGNETIQUE

Opérations:

- 1 - Introduire dans le pied de bielle le poussoir 18035/30.
- 2 - Monter l'outil d'arrêt du volant 23499/30.
- 3 - Dévisser l'écrou de fixation volant, en se rappelant qu'il a un filetage à gauche.
- 4 - Démonter le groupe inducteur avec l'extracteur 22127/30.

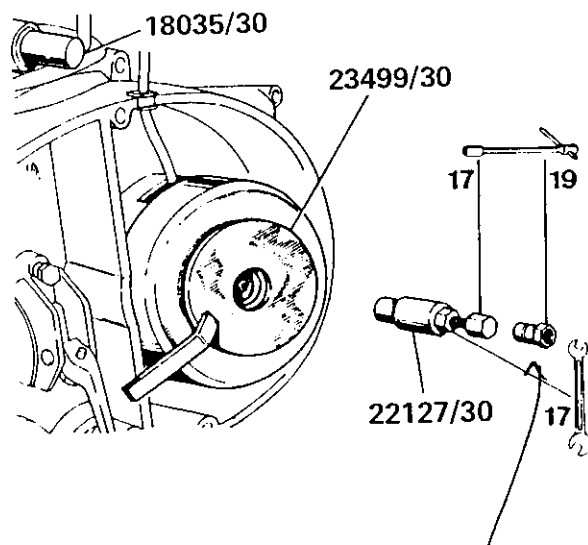


FIG. 7-36

7-22

Fig. 7-37 - DEMONTAGE PLAQUE SUPPORT BOBINE

Opérations:

- 1 - Tracer deux signes en correspondance de la plaque porte bobines pour avoir un repère indicatif pour le remontage.
- 2 - Ôter la plaque porte-bobines après avoir desserré les vis de fixation.

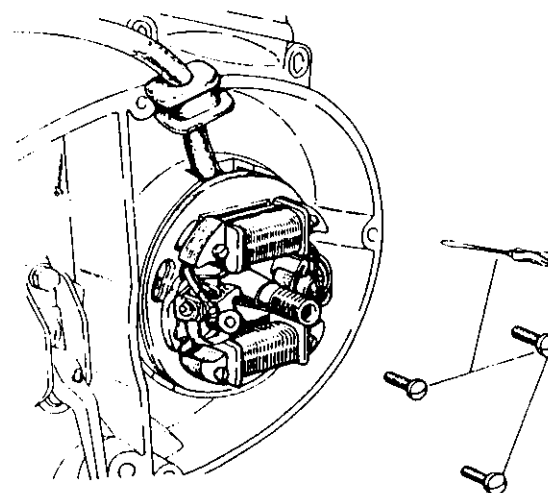


FIG. 7-37

Fig. 7-38 - DEMONTAGE PISTON ET SUPPORT EMBRAYAGE

Opérations:

- 1 - Aplatir la rondelle d'arrêt pour écrou pignon, enlever l'écrou et sortir le pignon.
- 2 - Démonter le support de levier embrayage.
- 3 - Retirer le joint d'étanchéité (seulement pour le remplacer).

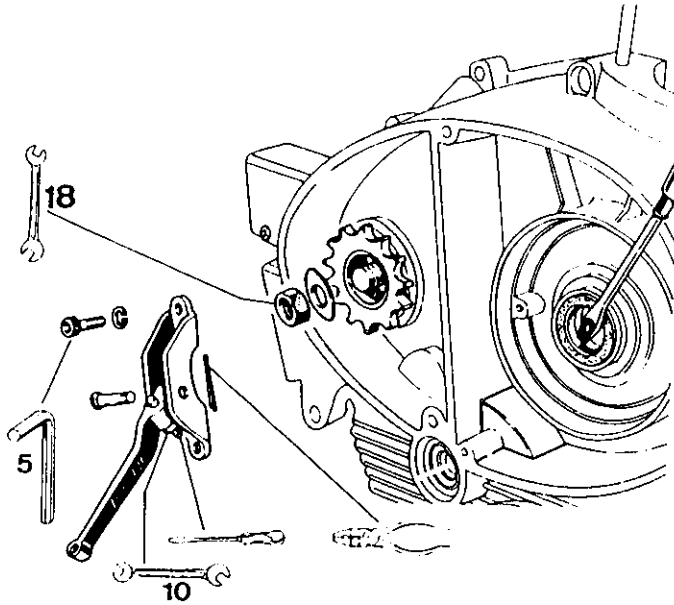


FIG. 7-38

Fig. 7-39 - DEMONTAGE COUVERCLE EMBRAYAGE ET ARBRE DE DISTRIBUTION

Opérations

- 1 - Déposer le couvercle embrayage en faisant bien garde de la position des 3 éléments du injecteur d'huile et du ressort de butée sur l'arbre de distribution.
- 2 - Retirer l'arbre de distribution.

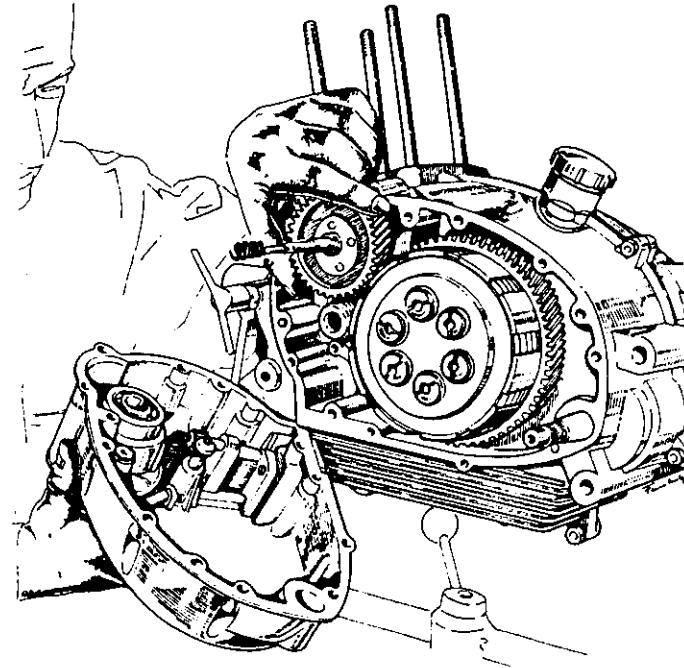


FIG. 7-39

Fig. 7-40 - DEMONTAGE POMPE HUILE ET ROULEMENT DISTRIBUTION

Opérations:

- 1 - Démontez la pompe huile en ôtant le couvercle et le circlip d'arrêt engrenage supérieur commande pompe.
- 2 - Retirez le roulement de l'arbre de la distribution en employant l'extracteur (seulement pour le remplacement).

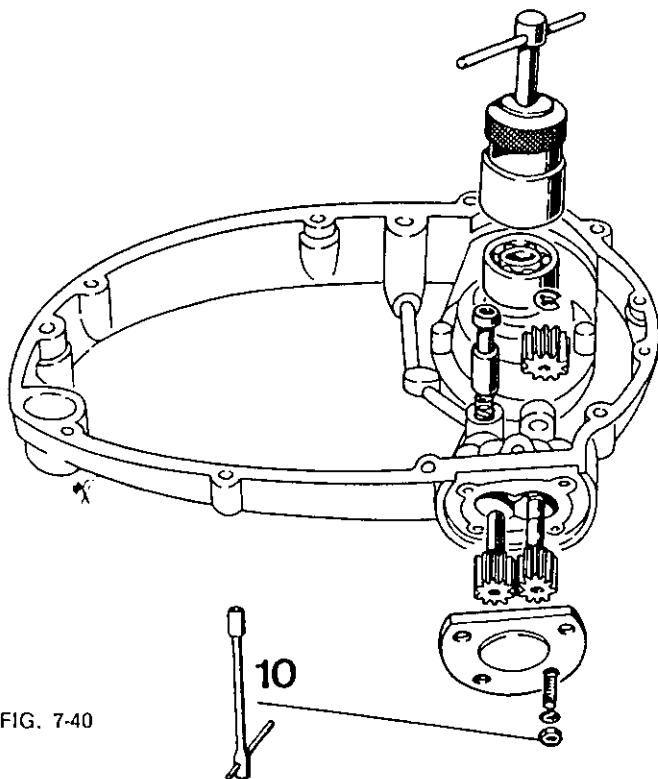


FIG. 7-40

7-24

Fig. 7-41 - DEMONTAGE DISQUES EMBRAYAGE

Opérations:

- 1 - Dévissez les vis de fixation des ressorts de l'embrayage avec tournevis à deux becs.
- 2 - Retirez les ressorts, les cuvettes et les disques de l'embrayage, tige et bille.

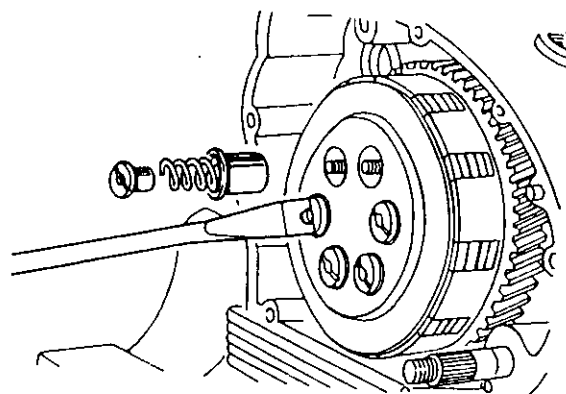


FIG. 7-41

Fig. 7-42 - DEMONTAGE TAMBOUR D'EMBRAYAGE

Opérations:

Démonter l'écrou de fixation tambour intérieur à l'aide de l'outil 17993/30.

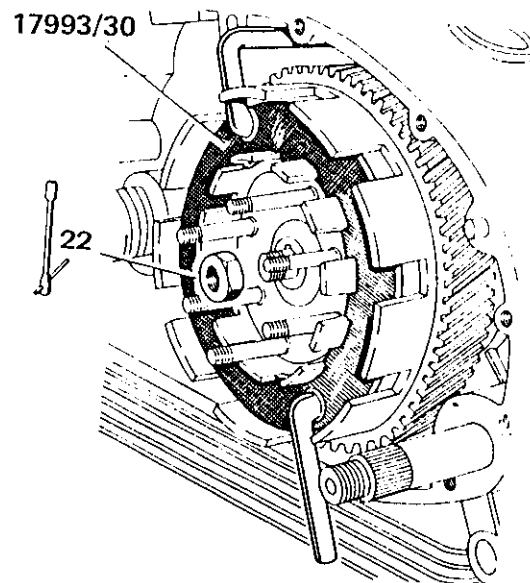


FIG. 7-42

Fig. 7-43 - DEMONTAGE TAMBOUR EXTERIEUR D'EMBRAYAGE

Opérations:

- 1 - A l'aide de l'extracteur 16398/30 extraire le tambour intérieur embrayage.
- 2 - Retirer le tambour extérieur après avoir démonté le circlip.

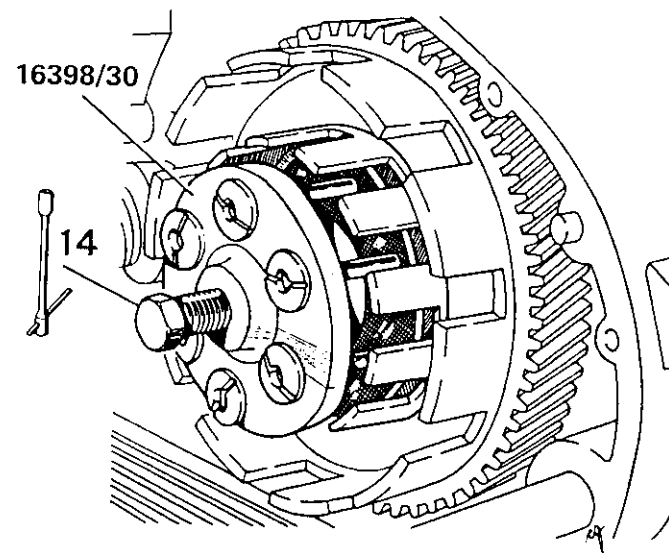


FIG. 7-43

Fig. 7-44 - DEMONTAGE CLIQUET SELECTEUR

Opérations:

- 1 - Retirer le circlip d'arrêt arbre moteur
- 2 - Démontez le cliquet pivot sélecteur, en freinant bien garde de la position du ressort et du cliquet.

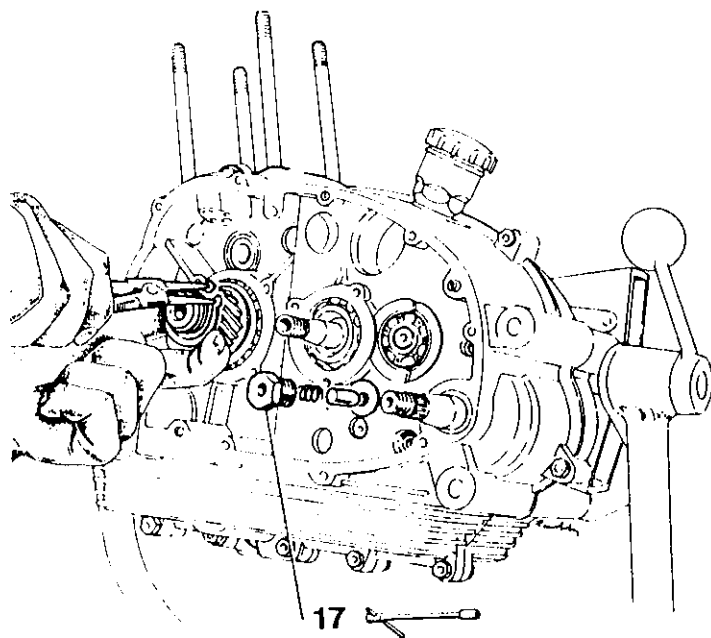


FIG. 7-44

7-26

Fig. 7-45 - OUVERTURE CARTER MOTEUR

Opérations:

Après avoir ôté les boulons d'union carter, donner des coups légers de maillet sur le goulot d'introduction d'huile de façon à démonter le demi-carter gauche en laissant tout les organes intérieurs sur le carter droit.

N.B. - Lors de l'ouverture des demi-carters prendre bien garde de la position, dimension et quantité des rondelles entretoises et d'épaulement, qui doivent être placées avec soin à leur place au remontage.

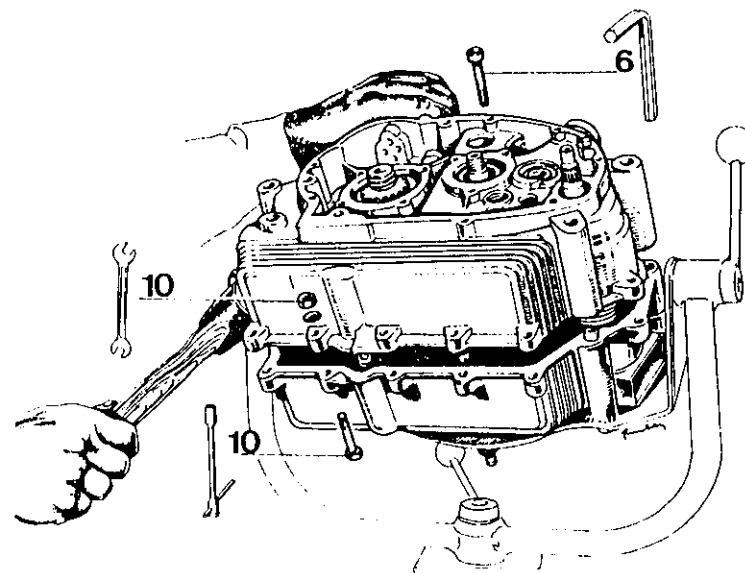


FIG. 7-45

Fig. 7-46 - DEMONTAGE ARBRE MOTEUR, BOITE DE VITESSES, ARBRE DE DEMARRAGE ET SELECTEUR.

Opérations:

- 1 - Donner des coups légers de maillet sur l'extrémité extérieure du volant magnétique.
- 2 - Sortir à la main les arbres du changement de vitesses, arbre de démarrage et sélecteur.
- 3 - S'il est nécessaire démonter les fourchettes déplace vitesses en retirant la goupille d'arrêt du pivot.

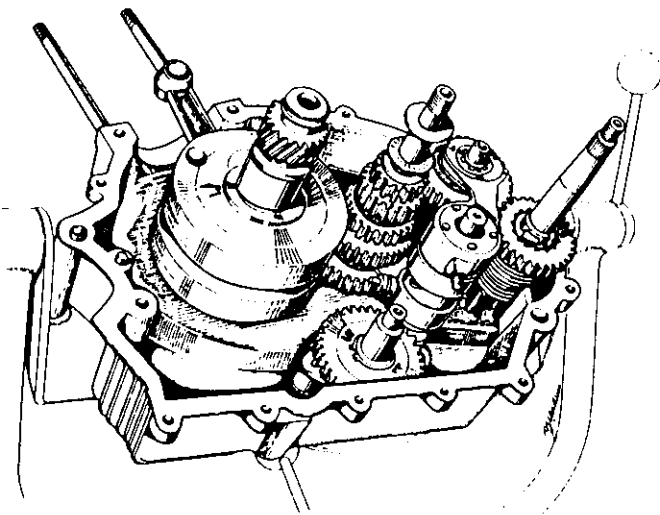


FIG. 7-46

Fig. 7-47 - EXTRACTION ROUEMENTS

Opérations:

Pour retirer les roulements des carters employer les extracteurs spéciaux (voir la liste des outils normaux).

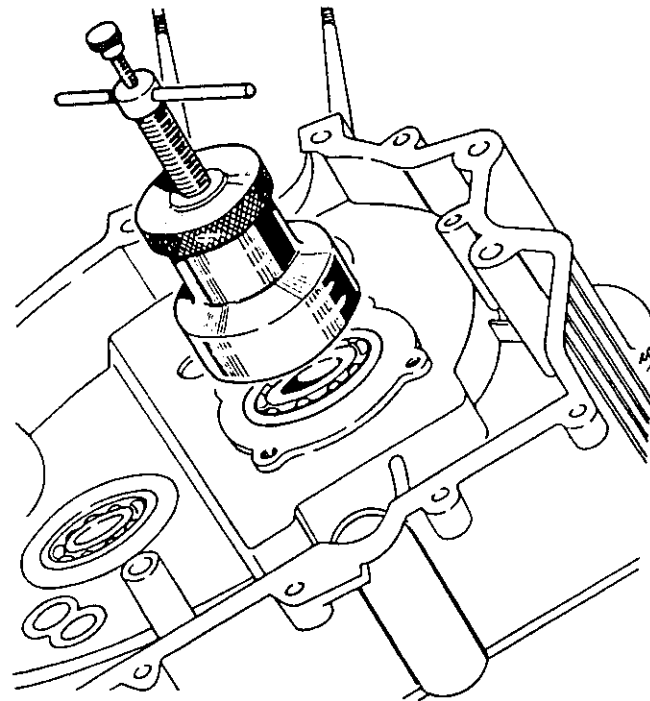


FIG. 7-47

Fig. 7-48 - DEMONTAGE VILEBREQUIN (1ère phase)

Opérations:

- 1 - Insérer le demi-arbre côté transmission dans le corps de l'outil spécial 19735/30 en faisant sortir le bielle de l'ouverture.
- 2 - Insérer entre les deux demi-arbres les traverses en acier qui doivent s'appuyer sur le bords de l'outil.
- 3 - Placer un poussoir sur l'axe d'accouplement.
- 4 - Appliquer la force de la presse (pression de 3800/4000 Kg.)

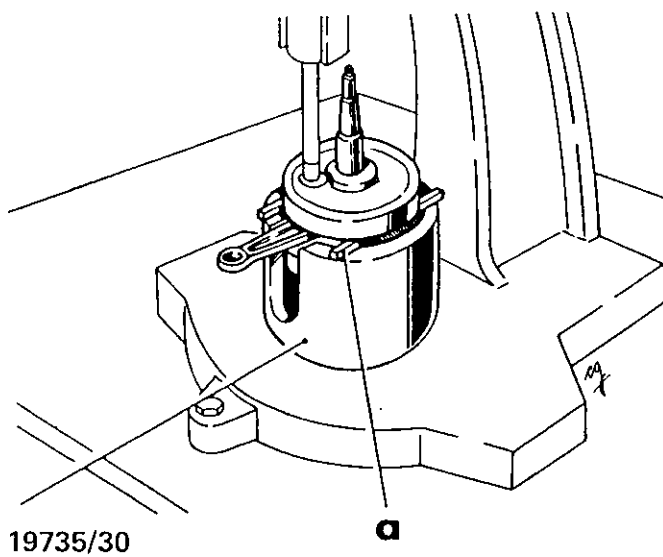


FIG. 7-48

7-28

Fig. 7-49 - DEMONTAGE VILEBREQUIN (2ème phase)

Opérations:

- 1 - Poser sur les bords de l'outil les traverses en acier.
- 2 - Placer le volant côté transmission sur les traverses.
- 3 - Appliquer un poinçon sur l'axe d'accouplement.
- 4 - Appliquer la force de la presse.

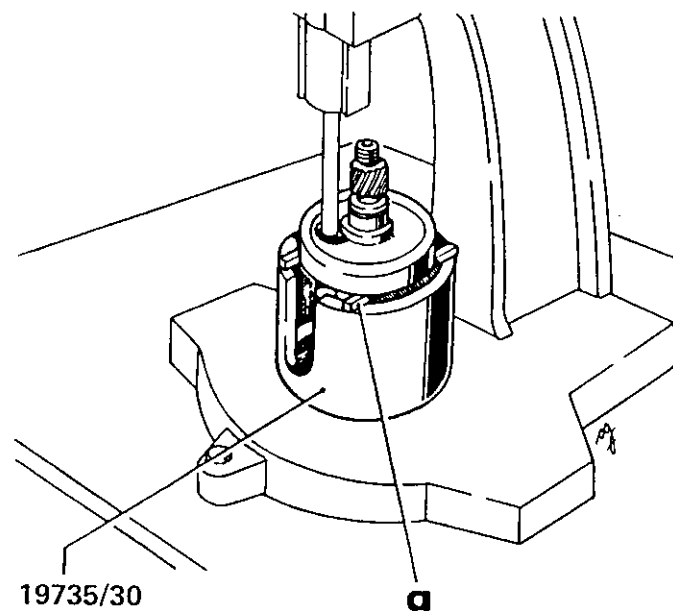


FIG. 7-49

Fig. 7-50 - DEMONTAGE COUSSINETS FOURCHE ARRIERE

Opérations:

Ôter les coussinets à l'aide d'un maillet et d'un poussoir.

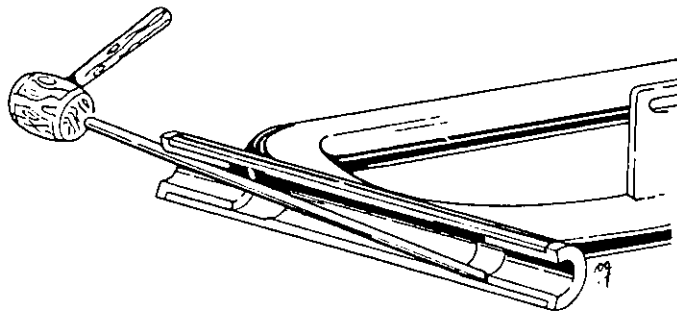


FIG. 7-50

Fig. 7-51 - DEMONTAGE MACHOIRES FREIN ARRIERE

Opérations:

- 1 - Ôter le levier commande came.
- 2 - Démonter les mâchoires de frein à l'aide d'un tournevis inséré entre les mâchoires et le pivot fixe.

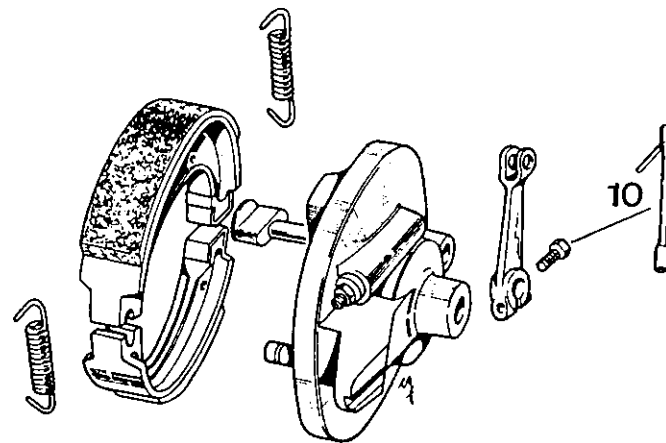


FIG. 7-51

Fig. 7-52 - DEMONTAGE COURONNE ARRIERE ET ENGRENAGE COMPTEUR-KILOMETRIQUE

Opérations:

- 1 - Démontez le disque d'arrêt couronne.
- 2 - Ôtez la couronne.
- 3 - Retirez le pare-choc en caoutchouc.
- 4 - Retirez l'engrenage compteur-kilométrique avec l'extracteur (seulement pour le remplacer).

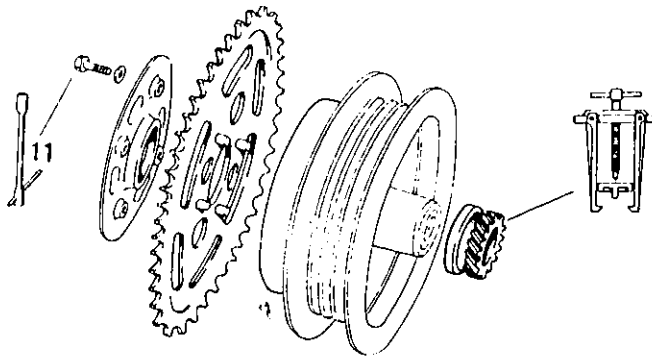


FIG. 7-52

Fig. 7-53 - EXTRACTION ROULEMENT ROUE ARRIERE

Opérations:

Démontez les roulements avec l'extracteur spécial.

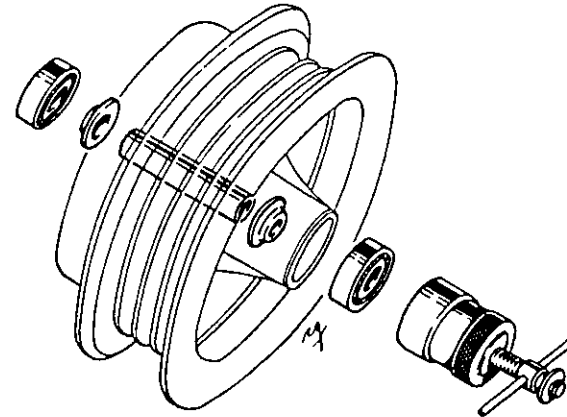


FIG. 7-53

Fig. 7-54 - DEMONTAGE MÂCHOIRES FREIN AVANT

Opérations:

- 1 - Démonter le levier commande came.
- 2 - Rétirer les mâchoires de frein en s'aidant avec le tourne-vis entre les mâchoires et le pivot fixe.

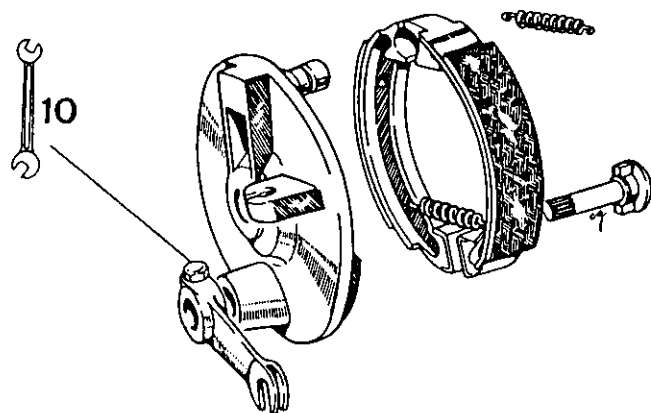


FIG. 7-54

Fig. 7-55 - EXTRACTION ROULEMENTS ROUE AVANT

Opérations:

Rétirer les roulements en employant l'extracteur special.

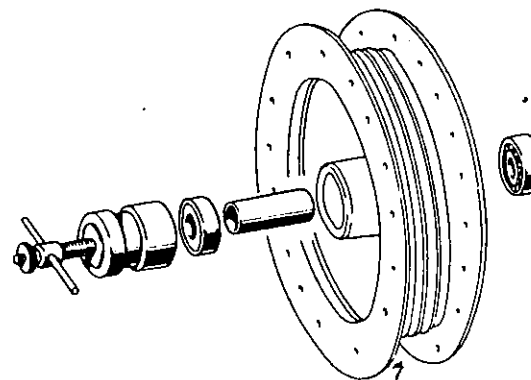


FIG. 7-55

Fig. 7-56 - DEMONTAGE CARBURATEUR MOTO 98 SS

Opérations:

Démonter le carburateur dans ses différentes pièces.

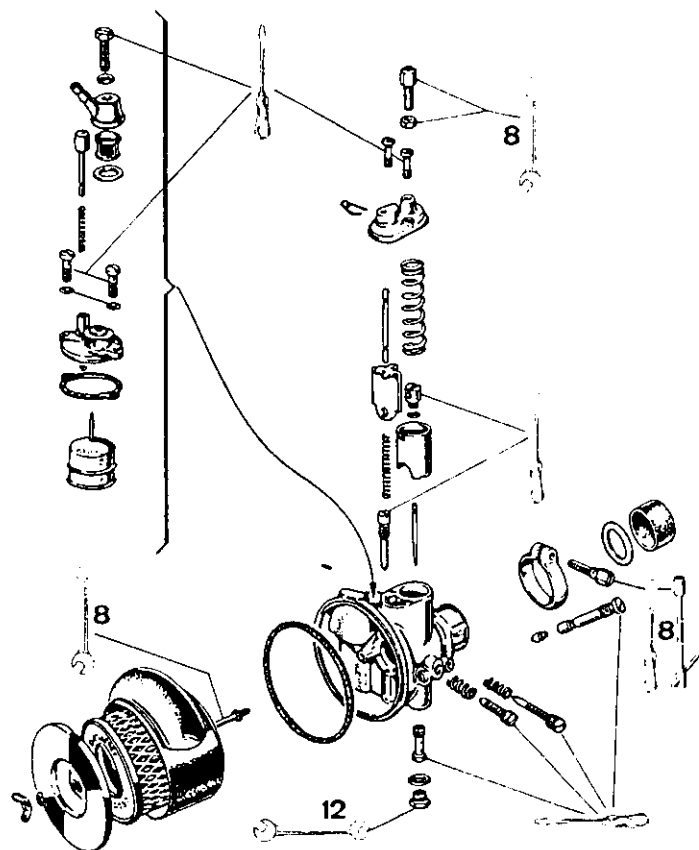


FIG. 7-56

Fig. 7-57 - DEMONTAGE CARBURATEUR MOTO 124 et 150 cc.

Opérations:

Démonter le carburateur dans ses différentes pièces.

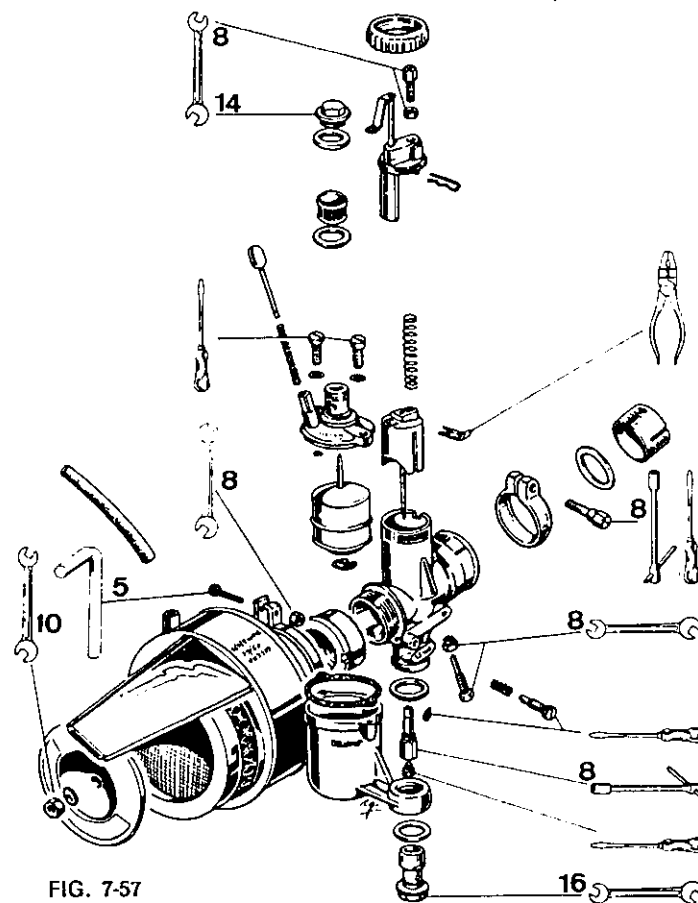


FIG. 7-57

8^{ème} SECTION — TOLERANCES DE MONTAGE

Piston et cylindre	8 - 1/2/3
Axe de piston et piston	8 - 4
Segments de piston	8 - 5/6
Bielle et axe de piston	8 - 7
Demi-arbres et bielle	8 - 8
Soupape et guide-soupape	8 - 9
Ressort soupape	8 - 10
Pivot support et culbuteur	8 - 11
Tambour extérieur embrayage et arbre primaire	8 - 12
Profil arbre à cames	8 - 13
Poussoirs	8 - 14
4 vitesses: Engrenage fou 1 ^{ère} vitesse arbre secondaire	8 - 15
Engrenage fou 2 ^{ème} vitesse arbre principal et 3 ^{ème} vitesse arbre secondaire	8 - 16

Engrenage fou 4 ^{ème} vitesse arbre principal	8 - 17
5 vitesses: Engrenages fou 1 ^{ère} et 2 ^{ème} vitesse arbre secondaire	8 - 18
Engrenage fou 3 ^{ème} vitesse arbre principal et 4 ^{ème} vitesse arbre secondaire	8 - 19
Engrenage fou 5 ^{ème} vitesse arbre principal	8 - 20
Coussinet pour engrenage mise en marche	8 - 21

Fourches et tambours à coulisses	8 - 22
Fourche et manchon glissant 1 ^{ère} vitesse (5 vitesses)	8 - 23
Fourche et engrenage glissant	8 - 24
Pompe huile	8 - 25
Bagues fourche télescopique	8 - 26
Bagues inférieures fourche télescopique	8 - 27
Tube de support et élément mobile (150 5V)	8 - 28
Coussinets oscillation fourche AR.	8 - 29

SELECTION ACCOUPLEMENTS PISTON ET CYLINDRE « MOTO 98 SS »

Normal		Majoré M2		Majoré M4		Majoré M6	
Piston	Cylindre	Piston	Cylindre	Piston	Cylindre	Piston	Cylindre
Ø P	Ø C	Ø P	Ø C	Ø P	Ø C	Ø P	Ø C
51,945	52,000	52,145	52,200	52,345	52,400	52,545	52,600
51,950	52,005	52,150	52,205	52,350	52,405	52,550	52,605
51,955	52,010	52,155	52,210	52,355	52,410	52,555	52,610
51,960	52,015	52,160	52,215	52,360	52,415	52,560	52,615
51,965	52,020	52,165	52,220	52,365	52,420	52,565	52,620

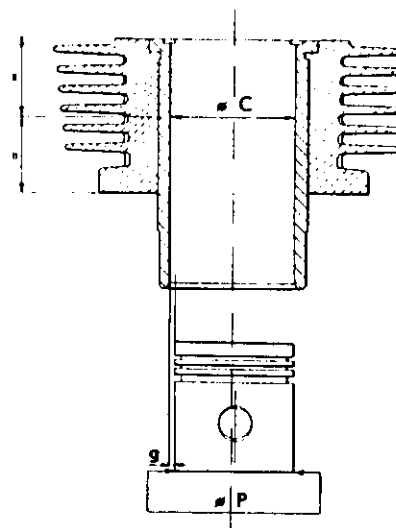


FIG. 8-1

ACCOUPLEMENTS

Les pistons et les cylindres sont accouplés avec un jeu de 0,055 mm. c'est à dire selon un des couples correspondant aux valeur « P » et « C » indiquées dans le tableau.

LIMITES D'USURE

Le jeu maxi « g » admis à la limite d'usure est de 0,13 mm.

les quotes des diamètres « P » et « C » relevées comme indiquent les figures, sont poinçonnées respectivement sur la tête de piston et sur la base appui tête de cylindre. Ces quotes correspondent à une des valeurs indiquées sur le tableau arrondée à $\pm 0,002$. Les pistons et les cylindres majorés portent le poinçonnage M2, M4 ou M6 suivant si la majoration est mm. 0,2; 0,4 ou 0,6.

SELECTION ACCOUPLEMENTS PISTONS ET CYLINDRES « MOTO 124 ST - 124 5V et Lusso »

Normal		Majoré M2		Majoré M4		Majoré M6	
Piston Ø P	Cylindre Ø C	Piston Ø P	Cylindre Ø C	Piston Ø P	Cylindre Ø C	Piston Ø P	Cylindre Ø C
55.940	56.000	56.140	56.200	56.340	56.400	56.540	56.600
55.945	56.005	56.145	56.205	56.345	56.405	56.545	56.605
55.950	56.010	56.150	56.210	56.350	56.410	56.550	56.610
55.955	56.015	56.155	56.215	56.355	56.415	56.555	56.615
55.960	56.020	56.160	56.220	56.360	56.420	56.560	56.620

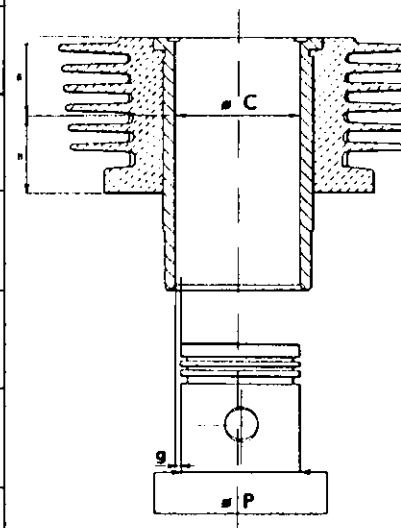


FIG. 8-2

ACCOUPLEMENTS

Les pistons et les cylindres sont accouplés avec un jeu de 0,06 mm., c'est à dire selon un des couples correspondant aux valeurs « P » et « C » indiquées dans le tableau.

LIMITES D'USURE

Le jeu maxi « g » admis à la limite d'usure est du 0,13 mm.

les quotes des diamètres « P » et « C » relevées comme indiquent les figures, sont poinçonnées respectivement sur la tête de piston et sur la base appui tête de cylindre. Ces quotes correspondent à une des valeurs indiquées sur le tableau arrondée à $\pm 0,002$.
Les pistons et les cylindres majorés portent le poinçonnage M2, M4 ou M6 suivant si la majoration est mm. 0,2; 0,4 ou 0,6.

SELECTION ACCOUPLEMENT PISTONS ET CYLINDRE « 150 5V »

Normal		Majoré M2		Majoré M4		Majoré M6	
Pistone ∅ P	Cilindro ∅ C	Pistone ∅ P	Cilindro ∅ C	Pistone ∅ P	Cilindro ∅ C	Pistone ∅ P	Cilindro ∅ C
59,940	60,000	60,140	60,200	60,340	60,400	60,540	60,600
59,945	60,005	60,145	60,205	60,345	60,405	60,545	60,605
59,950	60,010	60,150	60,210	60,350	60,410	60,550	60,610
59,955	60,015	60,155	60,215	60,355	60,415	60,555	60,615
59,960	60,020	60,160	60,220	60,360	60,420	60,560	60,620

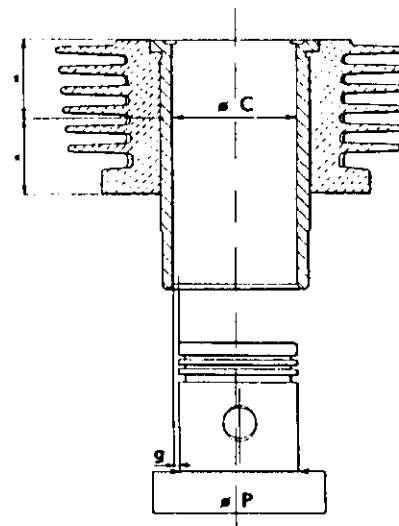


FIG. 8-3

les quotes des diamètres « P » et « C » relevées comme indiquent les figures, sont poinçonnées respectivement sur la tête de piston et sur la base appui tête de cylindre. Ces quotes correspondent à une des valeurs indiquées sur le tableau arrondée à ± 0.002 .

Les pistons et les cylindres majorés portent le poinçonnage M2, M4 ou M6 suivant si la majoration est mm. 0,2; 0,4 ou 0,6.

ACCOUPLEMENTS

Les pistons et les cylindres sont accouplés avec un jeu de 0,06 mm., c'est à dire selon une des couples correspondant aux valeurs « P » et « C » indiquées dans le tableau.

LIMITE D'USURE

Le jeu maxi « g » admis à la limite d'usure est de 0,13 mm.

TOLERANCES DE MONTAGE ET LIMITE L'USURE ENTRE AXE DE PISTON ET PISTON

Pistón Ø A	14,995 ÷ 15,006
Axe de piston Ø B	15,000 ÷ 14,992
Interférence et Jeu de montage C	Interf. 0,005 Jeu 0,014
Jeu maxi admis après usage C maxi	0,05

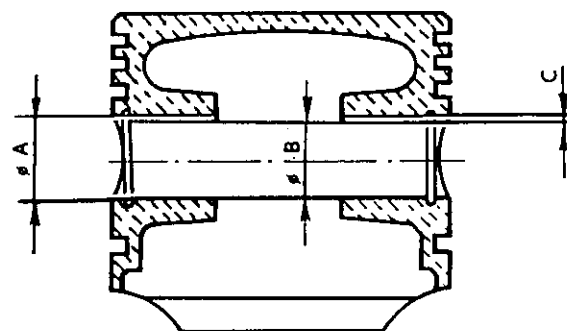
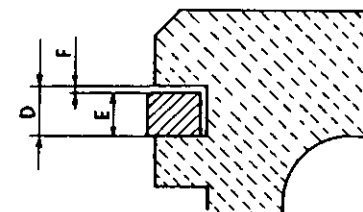


FIG. 8-4

JEUX AXIALE ET LIMITE D'USURE DES SEGMENTS DE COMPRESSION

Piston D	2,04 ÷ 2,06
Segments E	1,990 ÷ 1,978
Jeu axial de montage F	maxi. 0,082 min. 0,050
Jeu maxi admis après usage F maxi	0,16



JEU AXIALE ET LIMITE D'USURE DES SEGMENTS RACLEUR D'HUILE

	98 SS - 124 ST 124 5V et Lusso	150 5V
Piston D	3,04 ÷ 3,06	3,54 ÷ 3,56
Segments E	2,990 ÷ 2,978	3,490 ÷ 3,478
Jeu axial de montage F	maxi. 0,082 min. 0,050	0,082 0,050
Jeu maxi admis après usage F maxi	0,16	0,16

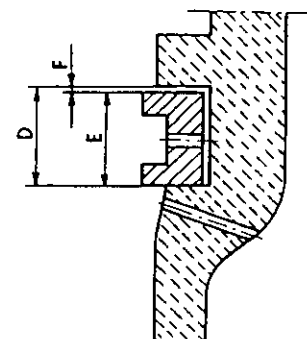


FIG. 8-5

JEU ENTRE LES EXTREMITÉS DES SEGMENTS ELASTIQUES

Opérations	Diamètre extérieur des segments $\varnothing L$		
	98 SS	124 ST 124 5V et Lusso	150 5V
Montage normal	52	56	60
1ère majoration	52,2	56,2	60,2
2ème majoration	52,4	56,4	60,4
3ème majoration	52,6	56,6	60,6
Jeu entre les extrémités avec segment monté G	0,20 ÷ 0,35	0,20 ÷ 0,35	0,20 ÷ 0,35
Jeu maxi admis après usage G maxi	2 mm.	2 mm.	2 mm.

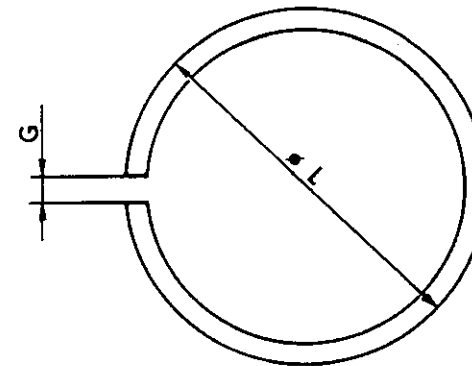
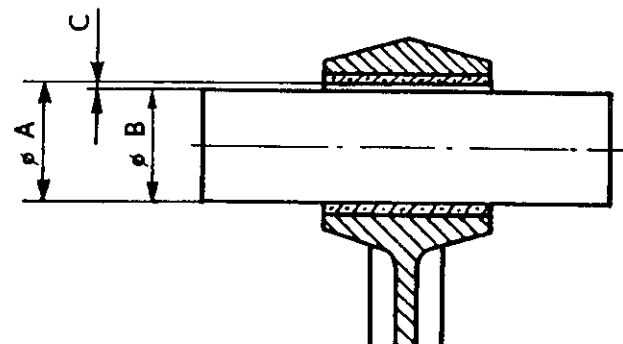


FIG. 8-6

TOLERANCES DE MONTAGE ET LIMITES D'USURE ENTRE PIED DE BIELLE ET AXE DE PISTON

Pied de bielle $\varnothing A$	15,016 ÷ 15,027
Axe de piston $\varnothing B$	15,000 ÷ 14,992
Jeu de montage C	Maxi. 0,035 Min. 0,016
Jeu maxi admis après usage C maxi.	0,08



TOLERANCES DE MONTAGE ET LIMITES D'USURE ENTRE TETE DE BIELLE ET AXE D'ACCOUPLEMENT

	98 SS - 124 ST 124 5V et Lusso	150 5V
Tête de bielle $\varnothing A$	28,720 ÷ 28,733	34,055 ÷ 34,071
Axe d'accouplement $\varnothing B$	28,660 ÷ 28,651	34,000 ÷ 33,989
Jeu de montage C	Maxi. 0,082 Min. 0,060	0,082 0,055
Jeu maxi admis après usage C maxi	0,15	0,15

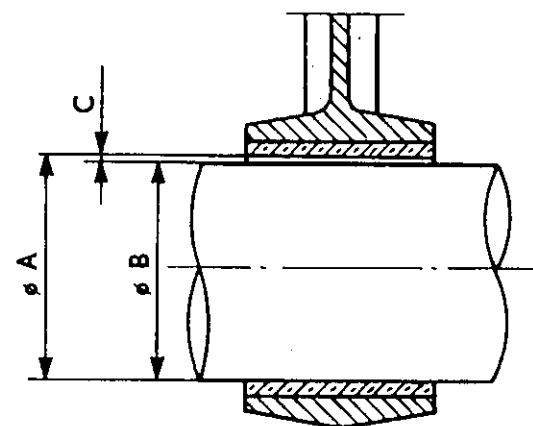


FIG. 8-7

TOLERANCES DE MONTAGE ENTRE VOLANTS ET BIELLE

	98 SS - 124 ST	124 5V et Lusso	150 5V
Maneton vilebrequin largeur A	22,8 ÷ 23,6	23 ÷ 23,4	24 ÷ 24,4
Tête de bielle épaisseur B	22,60 ÷ 22,50	22,60 ÷ 22,50	23,6 ÷ 23,5
Jeu latéral de montage C	maxi. 1,1 min. 0,2	0,9 0,4	0,9 0,4

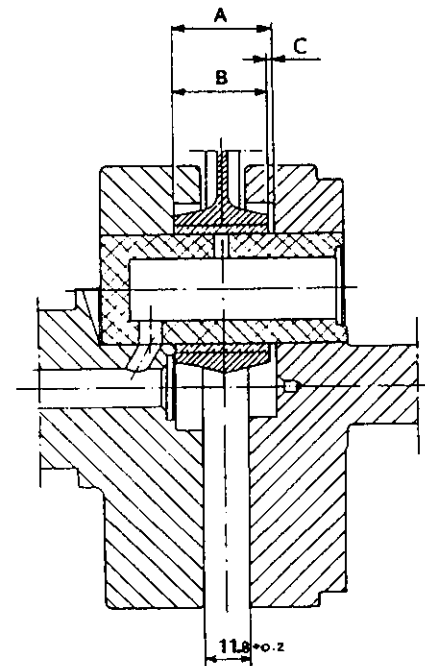


FIG. 8-8

TOLERANCES DE MONTAGE ET LIMITE D'USURE ENTRE SOUPAPE ET GUIDE-SOUPAPE

Guide soupape Ø A	Adm. 6,020 6,032	Ech. 6,030 6,042
Soupape Ø B	6,000 ÷ 5,992	
Jeu de montage C	Adm. maxi. 0,040 min. 0,020	Ech. 0,050 0,030
Jeu maxi. admis après usage C max	Adm. 0,14	Ech. 0,15

N.B. - Si le guide-soupape devrait se desserrer dans son logement sur la culasse il faut le retirer et en monter un autre majoré à Ø 10,157 ÷ 10,142.

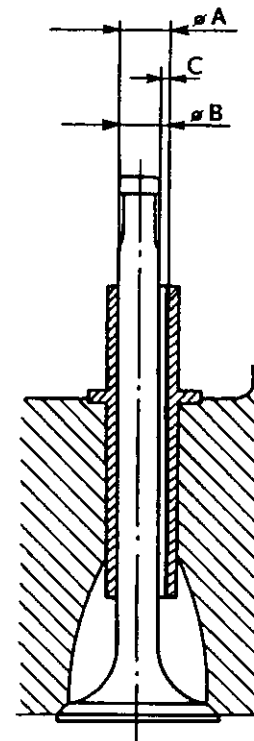


FIG. 8-9

LONGUEURS, CHARGES ET LIMITES RELATIFS DES RESSORTS SOUPAPE

Ressort neuf ajusté	$L = 40$ Charge au longueur de 19,5 mm. = 42 Kg.
Limite maxi. admis après usage	$L = 36$ Charge au longueur de 19,5 mm. = 34 Kg.

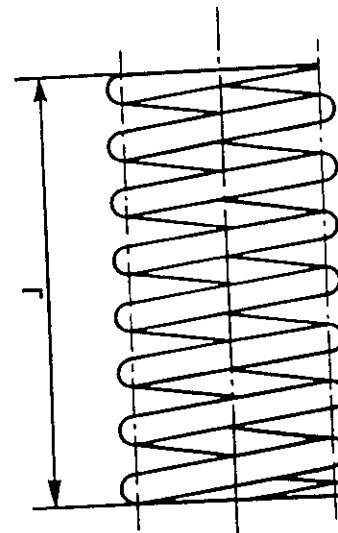


FIG. 8-10

TOLERANCES DE MONTAGE ET LIMITES D'USURE ENTRE PIVOT SUPPORT ET CULBUTEUR

Support culbuteurs $\varnothing A$	$10,005 \div 9,990$
Culbuteur $\varnothing B$	$10,020 \div 10,005$
Pivot $\varnothing C$	$10,000 \div 9,991$
Jeu de montage	
D	E
Interférence 0,010 Jeu 0,014	maxi. 0,029 min. 0,005
Jeu maxi. admis après usage	
D maxi.	E maxi.
0,10	0,13

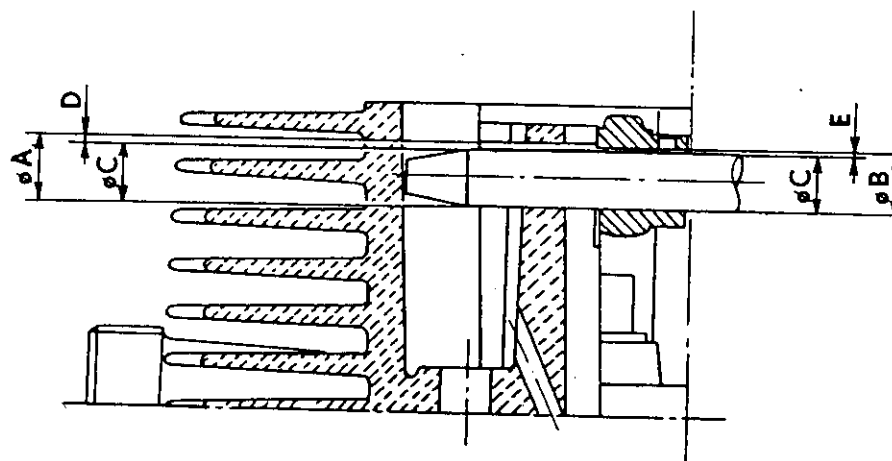


FIG. 8-11

TOLERANCES DE MONTAGE ET LIMITE D'USURE ENTRE TAMBOUR EXTERIEUR EMBRAYAGE ET ARBRE CHANGEMENT DE VITESSES

Tambour embrayage Ø A	17,000 ÷ 17,027
Arbre chang. de vitesse Ø B	16,994 ÷ 16,983
Jeu de montage C	0,006 ÷ 0,004
Jeu maxi. admis après usage C maxi.	0,15

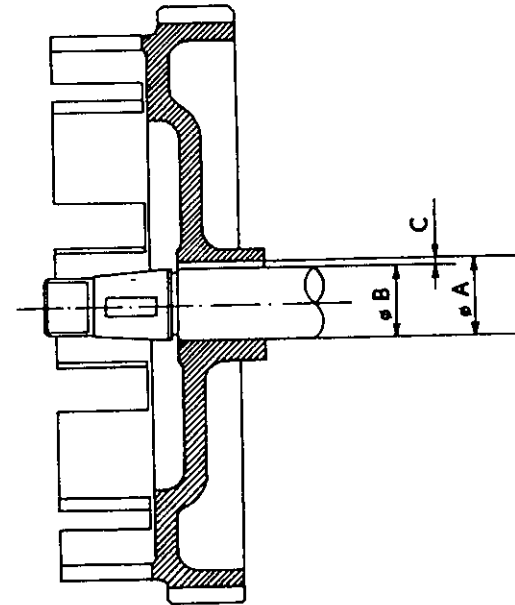


FIG. 8-12

TOLERANCES DE MONTAGE ET LIMITE D'USURE DU PROFIL ARBRE A CAMES

	98 SS - 124 ST	124 5V et Lusso 150 5V
Profil came neuve A	20,86	21,76
Limite usure maxi. admis après usage B	20,36	21,26

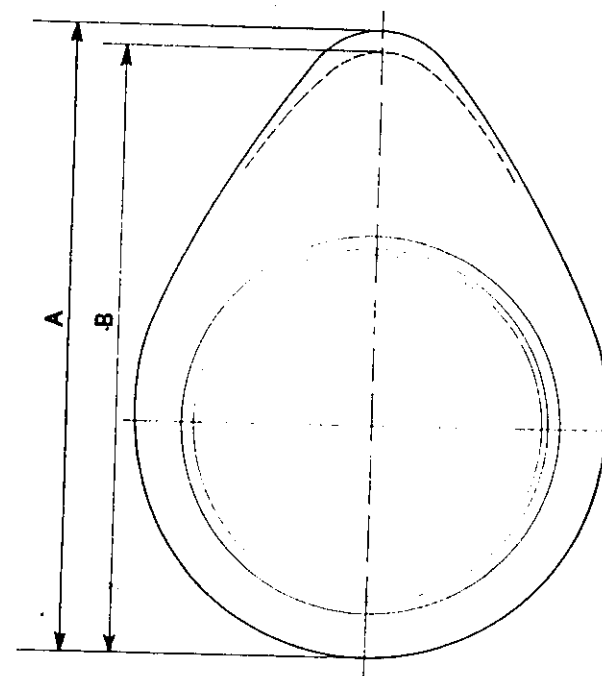


FIG. 8-13

TOLERANCES DE MONTAGE ET LIMITE D'USURE DES POUSSOIRS

Poussoir neuf A	2
Épaisseur min. admis après usage B	1,6

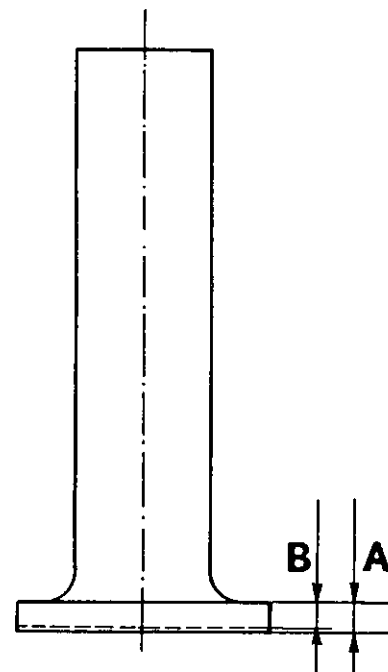


FIG. 8-14

TOLERANCES DE MONTAGE ET LIMITES D'USURE DU COUSSINET POUR ENGRENAGE FOU 1^{ère} VITESSE ARBRE INTERMEDIAIRE POUR CHANGEMENT DE VITESSES A 4 VITESSES.

Diamètre intérieur coussinet $\varnothing A$	$17,000 \div 17,027$
Diamètre arbre changement de vitesses $\varnothing B$	$16,984 \div 16,966$
Jeu de montage C	maxi. 0,061 min. 0,016
Jeu maxi. admis après usage C maxi.	0,15
Diamètre intérieur engrenage $\varnothing D$	$20,000 \div 20,021$
Diamètre extérieur coussinet $\varnothing E$	$19,993 \div 19,980$
Jeu de montage F	maxi. 0,041 min. 0,007
Jeu maxi. admis après usage F maxi.	0,13

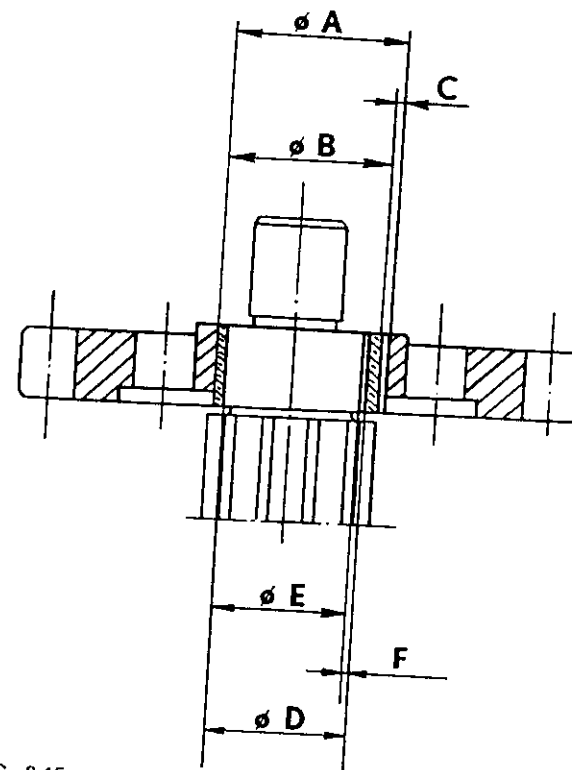


FIG. 8-15

**TOLERANCES DE MONTAGE ET LIMITES D'USURE DE L'ENGRENAGE FOU 2ème VITESSE ARBRE PRIMAIRE ET 3ème VITESSE
ARBRE SECONDAIRE POUR CHANGEMENT DE VITESSES A 4 VITESSES.**

Diamètre intérieur engrenage ϕA	$18,500 \div 18,521$
Diamètre arbre changement de vitesses ϕB	$18,480 \div 18,459$
Jeu de montage C	maxi. 0,062 min. 0,020
Jeu maxi. admis après usage C maxi.	0,15

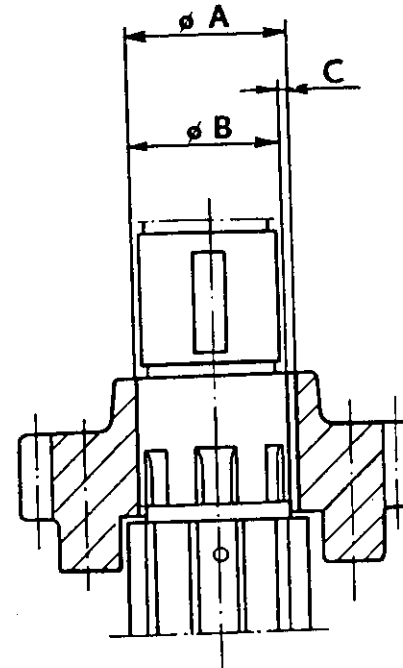


FIG. 8-16

TOLERANCES DE MONTAGE ET LIMITES D'USURE DE L'ENGRENAGE FOU 4ème VITESSE ARBRE PRIMAIRE
POUR CHANGEMENT DE VITESSES A 4 VITESSES

Diamètre intérieur coussinet $\varnothing$ A	13,516 ÷ 13,534
Diamètre arbre changement de vitesses $\varnothing$ B	13,500 ÷ 13,482
Jeu de montage C	maxi. 0,052 min. 0,016
Jeu maxi. admis après usage C maxi.	0,13
Diamètre intérieur engrenage $\varnothing$ D	16,000 ÷ 16,021
Diamètre extérieur coussinet $\varnothing$ E	15,994 ÷ 15,983
Jeu de montage F	maxi. 0,038 min. 0,006
Jeu maxi. admis après usage F maxi.	0,1

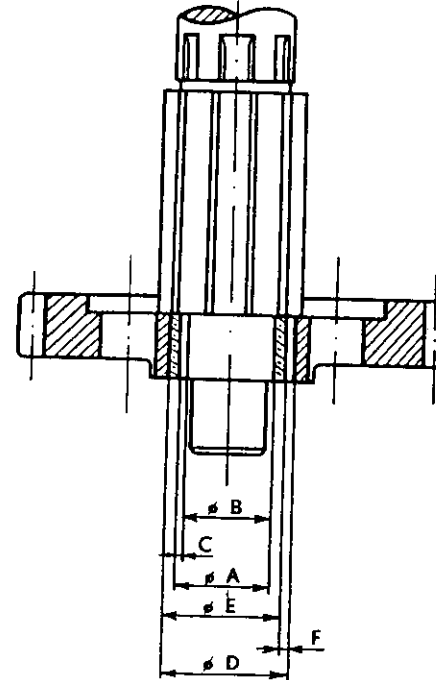


FIG. 8-17

TOLERANCES DE MONTAGE ET LIMITES D'USURE DU COUSSINET POUR ENGRENAGES FOUS 1ère et 2ème VITESSE ARBRE
SECONDAIRE POUR CHANGEMENT DE VITESSES A 5 VITESSES

Jeu de montage coussinet Ø A	18,520 ÷ 18,553
Diamètre arbre changement de vitesses Ø B	18,500 ÷ 18,487
Jeu de montage C	maxi. 0,066 min. 0,020
Jeu maxi. admis après usage C maxi.	0,18
Diamètre intérieur engrenage Ø D	21,000 ÷ 21,021
Diamètre extérieur coussinet Ø E	20,980 ÷ 20,959
Jeu de montage F	maxi. 0,062 min. 0,020
Jeu maxi. admis après usage F maxi.	0,15

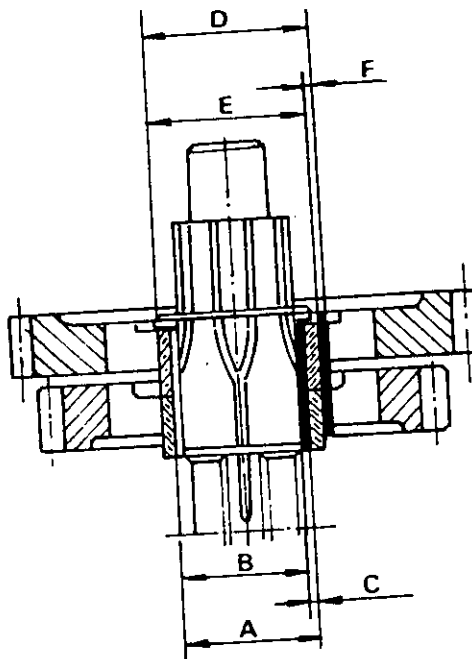


FIG. 8-18

TOLERANCES DE MONTAGE ET LIMITE D'USURE DU COUSSINET POUR ENGRENAGES FOUS 3^{ème} VITESSE ARBRE PRIMAIRE ET 4^{ème} VITESSE ARBRE SECONDAIRE POUR CHANGEMENT A 5 VITESSES.

Diamètre intérieur coussinet $\varnothing$ A	20,020 ÷ 20,041
Diamètre arbre changement de vitesses $\varnothing$ B	20,000 ÷ 19,979
Jeu de montage C	maxi. 0,062 min. 0,020
Jeu maxi. admis après usage C maxi.	0,15
Diamètre intérieur engrenage $\varnothing$ D	22,500 ÷ 22,521
Diamètre extérieur coussinet $\varnothing$ E	22,493 ÷ 22,480
Jeu de montage F	maxi. 0,041 min. 0,007
Jeu maxi. admis après usage F maxi.	0,13

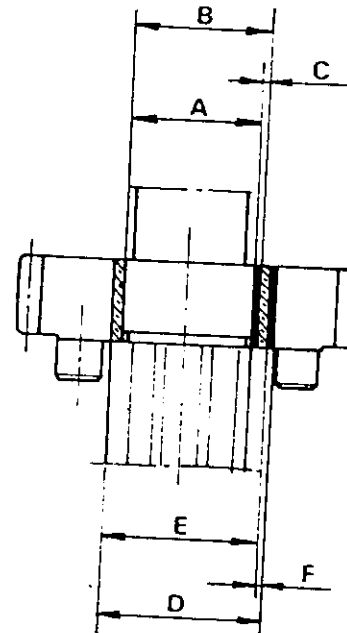


FIG. 8-19

TOLERANCES DE MONTAGE ET LIMITES D'USURE DE L'ENGRENAGE FOU 5^{ème} VITESSE ARBRE PRIMAIRE POUR CHANGEMENT DE VITESSES A 5 VITESSES.

Diamètre intérieur coussinet $\varnothing$ A	17,016 ÷ 17,034
Diamètre arbre changement de vitesses $\varnothing$ B	17,000 ÷ 16,989
Jeu de montage C	maxi. 0,045 min. 0,016
Jeu maxi. admis après usage C maxi.	0,13
Diamètre intérieur engrenage $\varnothing$ D	20,000 ÷ 20,021
Diamètre extérieur coussinet $\varnothing$ E	19,993 ÷ 19,980
Jeu de montage F	maxi. 0,041 min. 0,007
Jeu maxi. admis après usage F maxi.	0,12

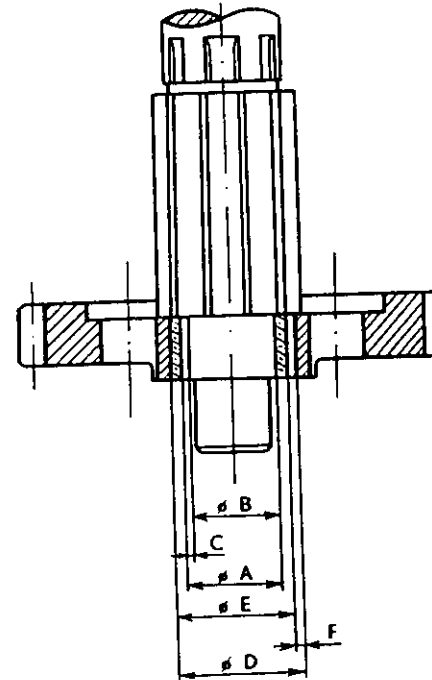


FIG. 8-20

TOLERANCE DE MONTAGE ET LIMITES D'USURE DU COUSSINET POUR ENGRENAGE DU KICKSTARTER

	98 SS - 124 ST	124 5V et Lusso 150 5V
Diamètre intérieur engrenage $\varnothing A$	42,050 ÷ 42,066	38,044 ÷ 38,050
Diamètre extérieur coussinet $\varnothing B$	42,000 ÷ 41,984	37,991 ÷ 37,975
Jeu de montage C	maxi. 0,082 min. 0,050	0,075 0,053
Jeu maxi. admis après usage C maxi.	0,2	0,2

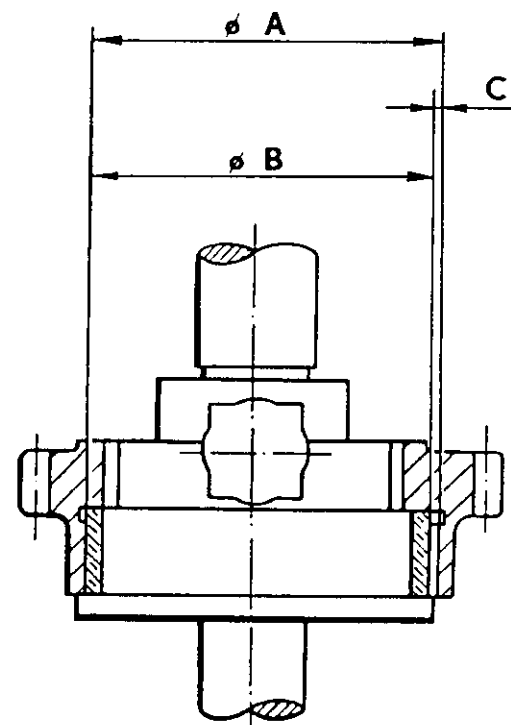


FIG. 8-21

TOLÉRANCES DE MONTAGE ET LIMITES D'USURE ENTRE FOURCHETTE ET TAMBOUR A COULISSES.

Diamètre tambour à coulisses $\varnothing$ A	$37,966 \div 37,991$
Diamètre intérieur fourchette $\varnothing$ B	$38,000 \div 38,025$
Jeu de montage C	maxi. 0,059 min. 0,009
Jeu maxi. admis après usage C maxi.	0,15

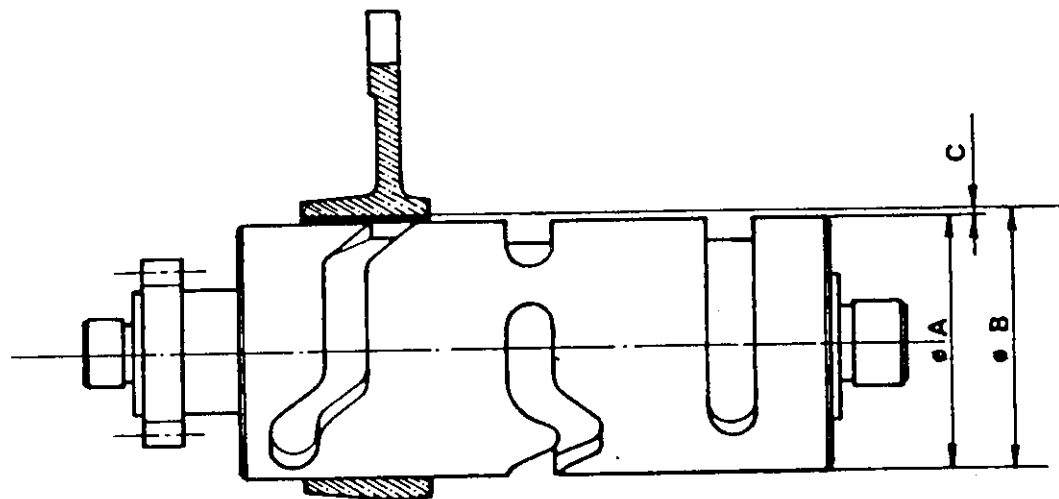


FIG. 8-22

**TOLERANCES DE MONTAGE ET LIMITES D'USURE ENTRE FOURCHETTE ET MANCHON COULISSANT 1^{ère} VITESSE SEULEMENT
POUR CHANGEMENT DE VITESSES À 5 VITESSES**

Épaisseur fourche A	$2,500 \div 2,440$
Largeur logement B	$2,600 \div 2,700$
Jeu de montage C	maxi. 0,260 min. 0,100
Jeu maxi. admis après usage C maxi.	0,6

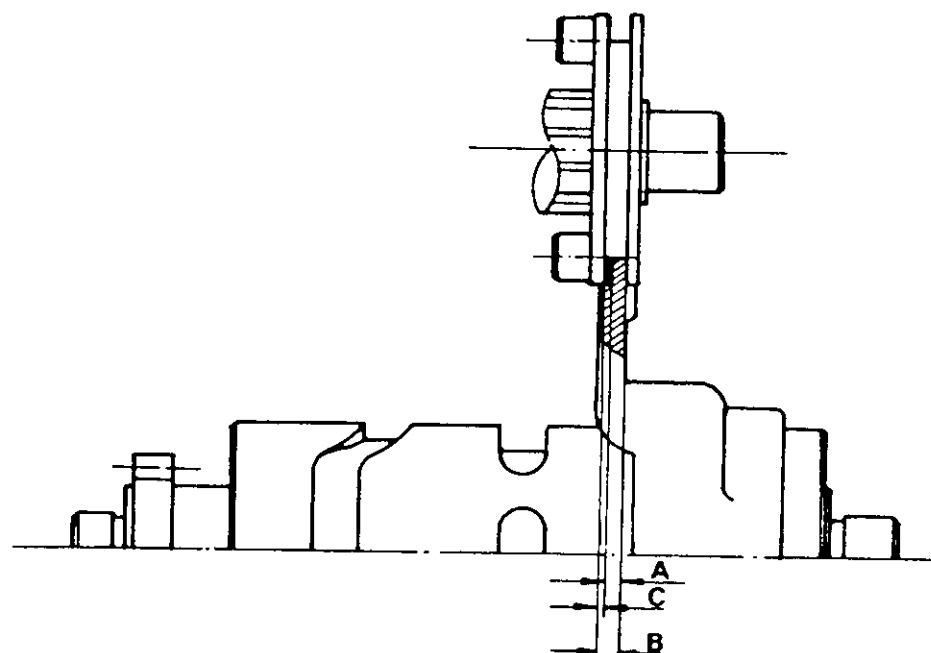


FIG. 8-23

TOLERANCES DE MONTAGE ET LIMITE D'USURE ENTRE FOURCHETTE ET PIGNON BALADEUR

	98 SS - 124 ST	125 5V et Lusso 150 5V
Épaisseur fourche A	5,000 ÷ 5,200	4,860 ÷ 4,785
Largeur logement B	5,250 ÷ 5,400	5,100 ÷ 5,200
Jeu de montage C	maxi. 0,4 min. 0,05	0,415 0,240
Jeu maxi. admis après usage C maxi.	0,8	0,8

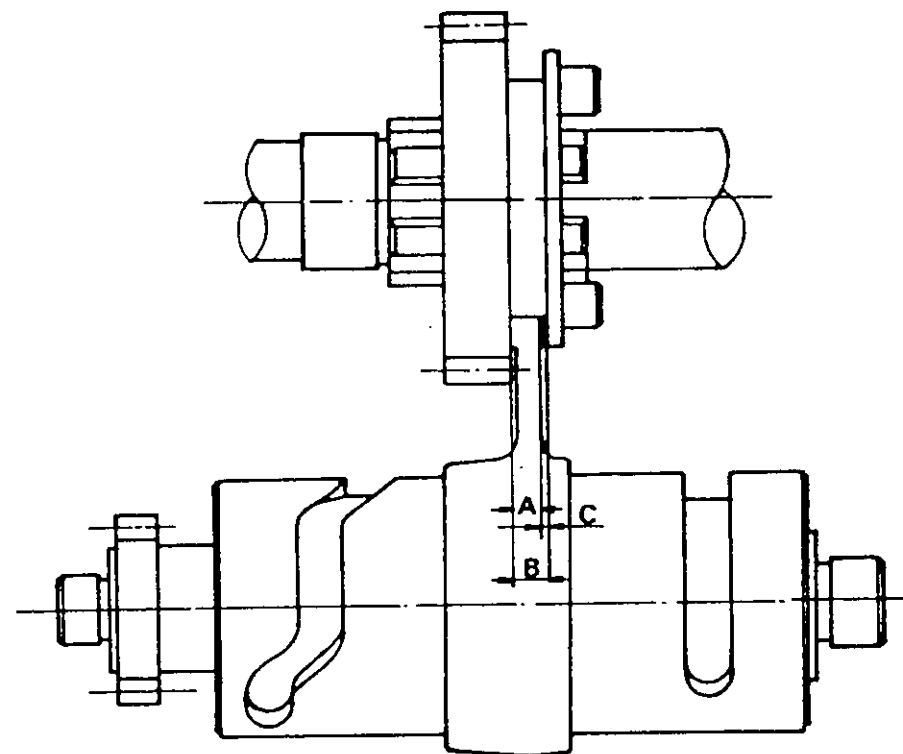


FIG. 8-24

TOLERANCES DE MONTAGE ET LIMITES D'USURE DE LA POMPE A HUILE

Profondeur logement engrenages A	$18,05 \div 18,10$
Hauteur des engrenages B	$17,99 \div 17,98$
Jeu de montage C	maxi. 0,12 min. 0,06
Jeu maxi. admis après usage C maxi.	0,3

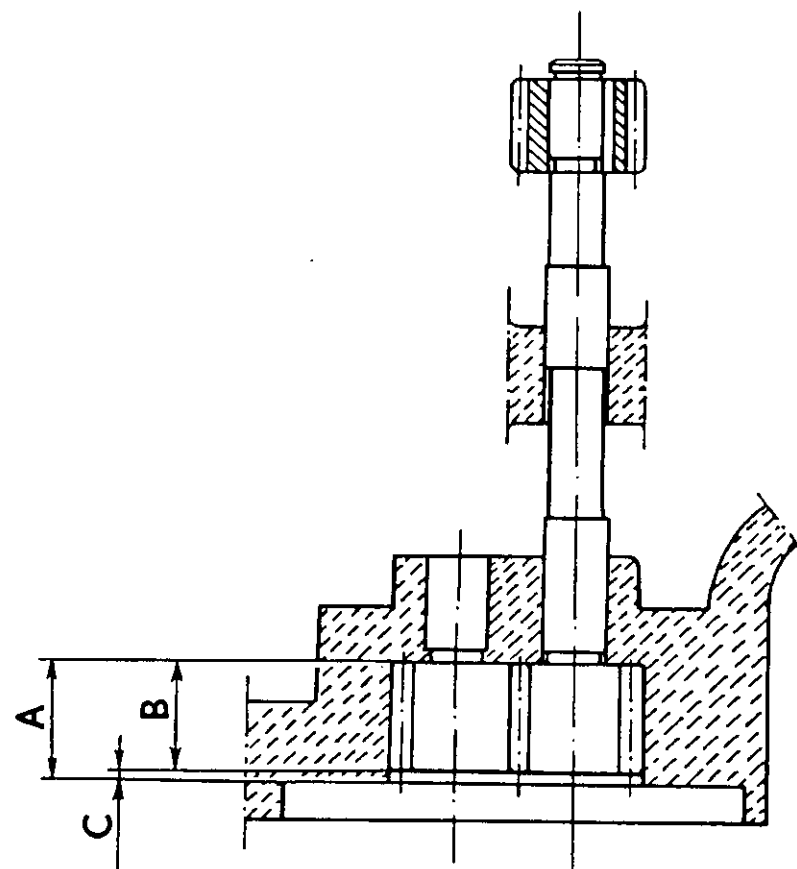


FIG. 8-25

TOLERANCES DE MONTAGE ET LIMITES D'USURE DES DOUILLES FOURCHE TELESCOPIQUE POUR MOTO 98 ET 124 cc.

Diamètre intérieur douille $\varnothing$ A	22,000 ÷ 22,022
Diamètre tube support $\varnothing$ B	21,993 ÷ 21,972
Jeu de montage C	maxi. 0,050 min. 0,007
Jeu maxi. admis après usage C maxi.	0,15

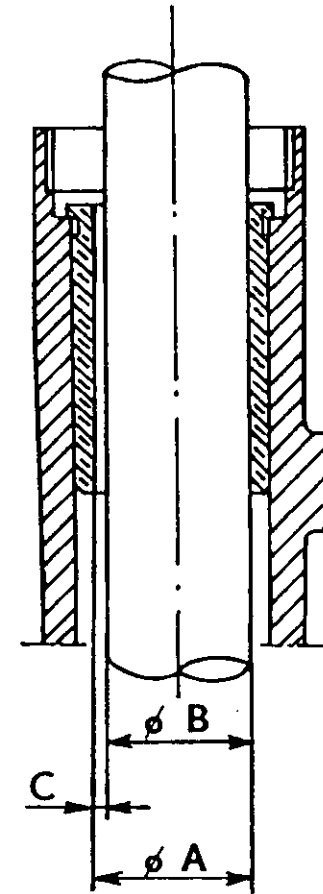


FIG. 8-26

**TOLERANCES* DE MONTAGE ET LIMITES D'USURE DES BAGUES INFÉRIEURES FOURCHE TELESCOPIQUE POUR MOTO DE
98 ET 124 cc.**

Diamètre intérieur élément mobile $\varnothing$ A	27,000 ÷ 27,052
Diamètre bague inférieure $\varnothing$ B	26,980 ÷ 26,959
Jeu de montage C	maxi. 0,093 min. 0,020
Jeu maxi. admis après usage C maxi.	0,2

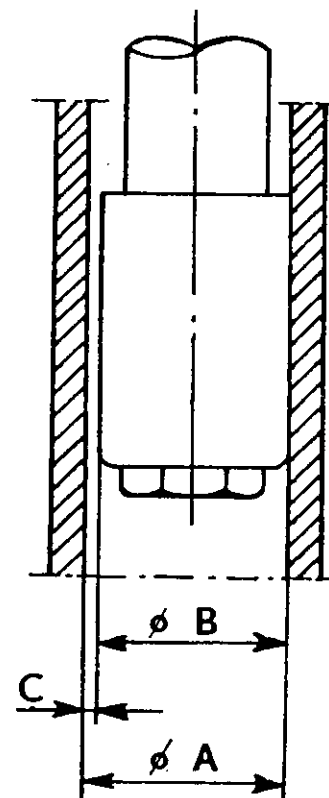


FIG. 8-27

TOLERANCES DE MONTAGE ET LIMITE D'USURE ENTRE TUBE SUPPORT ET ELEMENT MOBILE POUR MOTOCYCLES DE 150 cc.

Diamètre extérieur tube support $\varnothing A$	$30,000 \div 29,967$
Diamètre intérieur élément mobile $\varnothing B$	$30,020 \div 30,053$
Jeu de montage C	maxi. 0,086 min. 0,020
Jeu maxi. admis après usage C maxi.	0,15

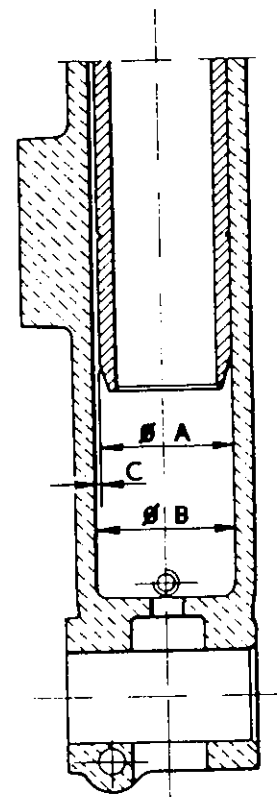


FIG. 8-28

TOLERANCES DE MONTAGE ET LIMITES D'USURE DES COUSSINETS OSCILLATION FOURCHE ARRIERE

Diamètre intérieur coussinet $\varnothing$ A	18,000 ÷ 18,018
Diamètre extérieur entretoise $\varnothing$ B	17,994 ÷ 17,983
Jeu de montage C	maxi. 0,035 min. 0,006
Jeu maxi. admis après usage C maxi.	0,15
Jeu de montage transversal D	maxi. 0,7 min. 0,3
Jeu maxi. admis après usage D maxi.	1,2

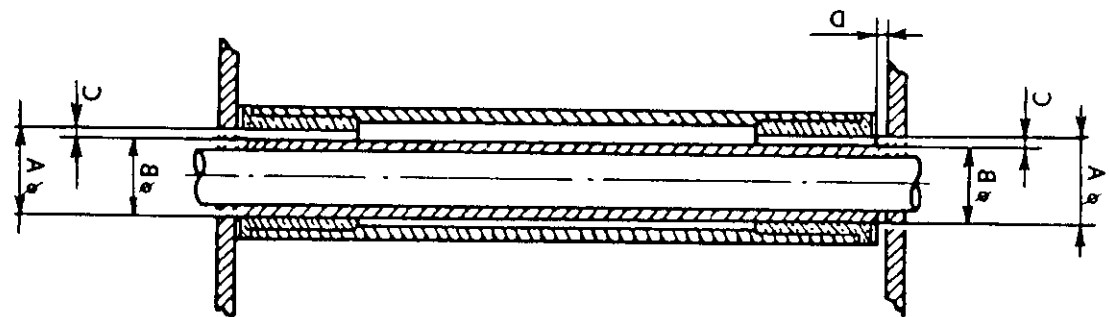


FIG. 3-29

9^{ème} SECTION — REVISION

Moteur	9 - 1
Carburateur	9 - 4
Cadre	9 - 6
Installation électrique	9 - 7

REVISION MOTEUR

CULASSE

Ôter soigneusement les dépôts de calamine avec du pétrole et une brosse, sans attaquer le métal car cela prédispose à une nouvelle formation de dépôts de calamine.

Examiner les sièges des soupapes: ils ne doivent pas présenter de piqûres ou de rayures mais ils doivent avoir la surface uniforme de façon qu'une parfaite étanchéité des soupapes soit assurée.

S'il n'y a pas d'étanchéité rectifier les soupapes.

Cette opération doit être exécutée avec beaucoup de soin de la façon suivante (fig. 9-2): placer la culasse dans un étau, enduire les sièges et les soupapes, à condition qu'ils ne soient pas usés, d'émeri fin mélangé avec de l'huile. Introduire la soupape dans son siège et fixer l'outil sur l'extrémité de la tige. Manoeuvrer alternativement dans les deux sens l'outil en changeant de temps en temps la position. Eviter de faire entrer l'émeri dans les guides des soupapes. Après avoir achevé l'opération laver soigneusement culasse et soupapes à l'essence ou au pétrole.

Si les sièges de soupapes sont usés ou présentent des traces profondes, il est nécessaire avant d'effectuer le rodage des soupapes, de passer l'outil spécifique (voir fig. 9-1).

Si après cette opération le siège devait être trop profond, il faudra passer l'outil autour du siège même en travaillant avec le côté plat.

Après avoir freisé le siège de la soupape, contrôler l'étanchéité de la façon suivante: laver soigneusement les sièges des soupapes sur la culasse et les soupapes elles mêmes.

Monter les soupapes avec ressort et verser de l'essence dans les tuyau/ d'admission et d'échappement. L'étanchéité est parfaite quand entre soupape et son siège il n'y a pas de fuites d'essence.

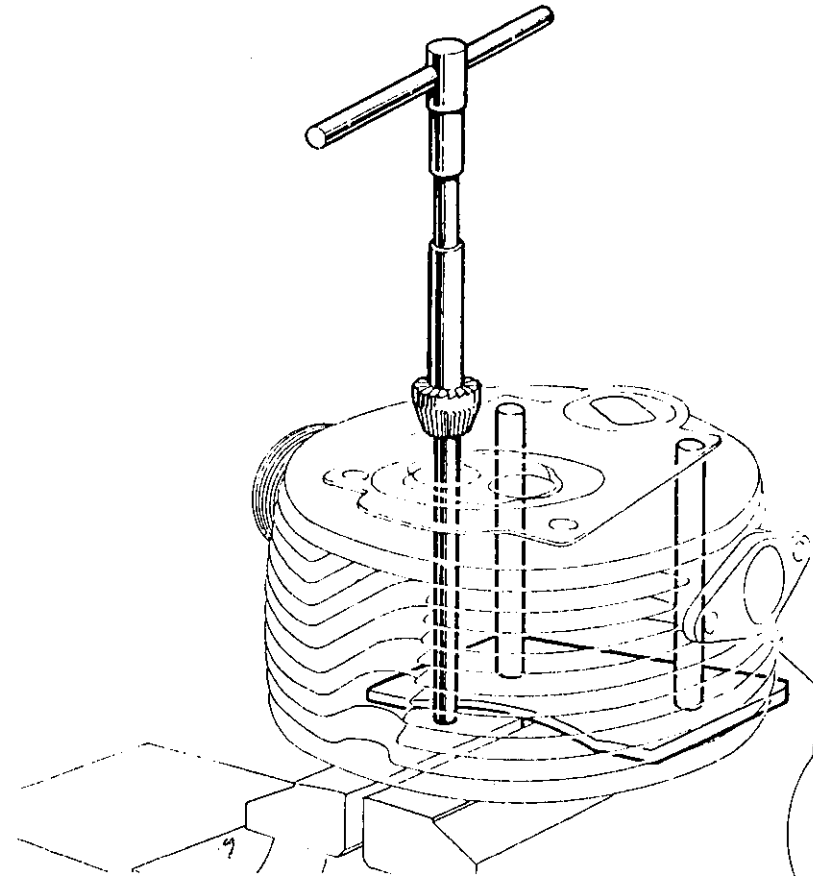


FIG. 9-1

SOUPAPES

Après avoir vérifié les sièges des soupapes comme on a dit plus haut contrôler l'accouplement avec leur guide, en se référant au tableau de la page 8-9.

Si le siège est excessivement usé ou si l'accouplement avec son guide a dépassé la limite conseillée, remplacer la soupape. Dans ce cas on conseille aussi de remplacer le guide de la soupape.

RESSORTS SOUPAPES - CULBUTEURS - PIVOTS

Contrôler les charges d'accouplement, voir tableaux à la page 8-10/11.

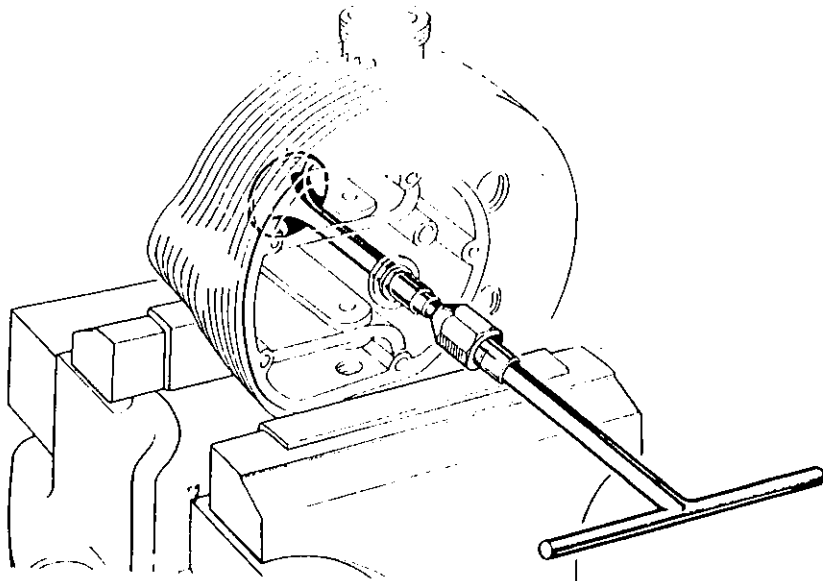


FIG. 9-2

CYLINDRE ET PISTON

Contrôler que les surfaces de travail ne présentent pas de traces d'engrènement, de rayures ou de crevasses. Contrôler les dimensions, voir tableaux à la page 8-1/2/3.

Si après cet examen les limites d'usure résultent dépassées ou si des traces de grippage sont relevées, pourvoir au réalésage du cylindre et au remplacement du piston par un autre nouveau piston majoré. Sur le piston majoré monter aussi les relatifs segments majorés. L'usure du piston doit être contrôlée comme sur les tableaux à la page 8-1/2/3.

BIELLE

Contrôles suivant le tableau aux pages 8-7. Si les coussinets ont dépassés la limite d'usure prescrite, remplacer la bielle même.

AXE DE PISTON - AXE ACCOUPLEMENT - VOLANTS

Contrôler suivant les tableaux aux pages 8-7/8. Si la bielle devait gripper entre les contre-poids, avec le résultat conséquent (couleur bleuâtre) de la zone d'encastrement de l'axe d'accouplement il est indispensable de remplacer les contre-poids et l'axe d'accouplement.

POMPE À HUILE

Contrôler suivant le tableau à la page 8-25. Remplacer les engrenager s'ils sont usés excessivement.

DISTRIBUTION

Observer la surface des cames et des godets des poussoirs. S'ils présentent des traces profondes d'usure remplacer les pièces (voir à la page 8-13/14). Contrôler l'engrènement de l'arbre à cames. Si la denture est excessivement usée la remplacer, en agissant comme indiqué dans la fig. 9-3 et 9-4.

MISE EN MARCHÉ

Contrôler le coussinet de l'engrenage de démarrage suivant le tableau à la page 8-21. Vérifier que le cliquet glisse librement dans son logement, et que son arête d'embrayage ne présente pas un'excessive usure.

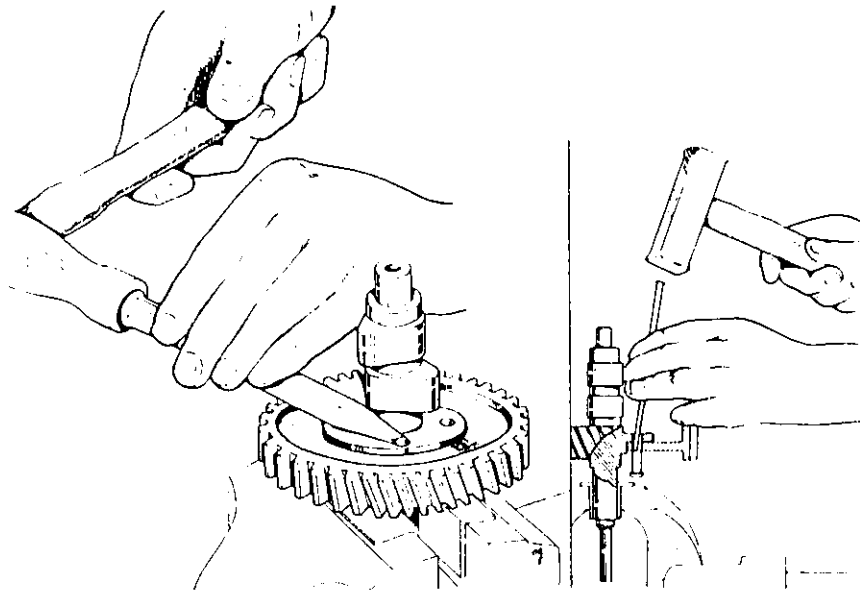


FIG. 9-3

SELECTEUR ET FOURCHES COMMANDE VITESSES

Si la pédale du changement de vitesses fait une petite course à vide sans relever la résistance du ressort, remplacer ce dernier car il est déformé. Prendre bien garde que le profil intérieur de la plaque sélecteur n'ait pas de traces évidentes d'usure surtout aux arrêtes.

Dans ce cas remplacer la pièce. Contrôler les accouplements à la page 8-22/23/24. Vérifier que les cliquets glissent librement dans leur sièges, que les arêtes d'embrayage ne présentent pas un excessive usure et contrôler l'état des ressorts.

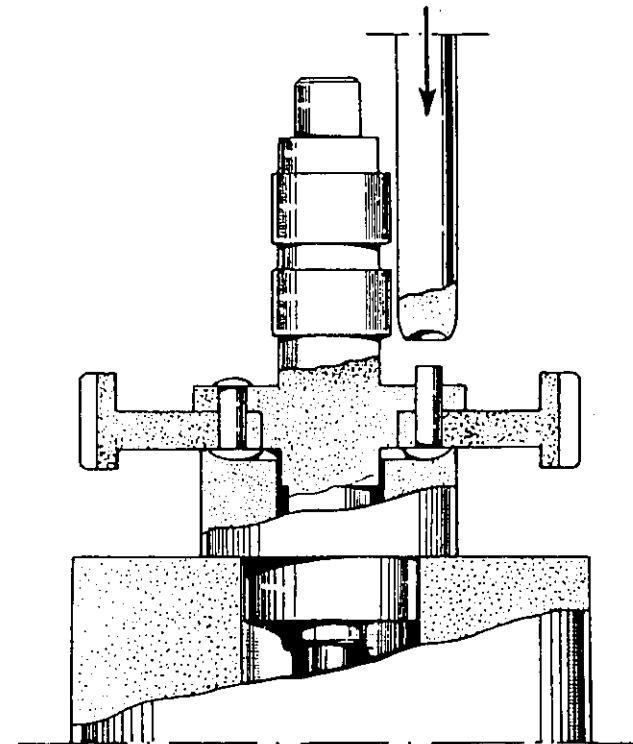


FIG. 9-4

EMBRAYAGE

Contrôler l'usure des disques garnis, des embrayage sur les disques et de la denture du tambour. S'il y a de l'usure apparente remplacer les disques de l'embrayage.

ENGRENAGES

Contrôler qu'il n'y a pas d'engrenages avec des dents cassés, ébréchés ou excessivement usés. Dans ce cas remplacer par des pièces neuves.

ROULEMENTS A BILLES

L'usure du roulement se révèle par son bruit, un expert notera le jeu excessif entre les bagues-intérieure et extérieure d'un roulement usé par rapport à un roulement neuf.

N.B. Ne jamais nettoyer avec des jets d'air les roulements.

RENIFLARD

Vérifier le libre mouvement de la bille, dans le cas contraire la remplacer. Si l'âme en nylon est encrassée la laver à l'essence.

TRANSMISSION ARRIÈRE

Vérifier l'usure des dents du pignon et de la couronne. Il est nécessaire de remplacer les pièces quand l'usure est excessive.

Nous conseillons de remplacer en même temps le pignon, la couronne et la chaîne.

Si les tendeurs de chaîne arrivent en fin de course, ôter un maillon de la chaîne et régler.

CARBURATEUR

Démonter le carburateur en toutes ses pièces, laver soi-

gneusement avec de l'essence et souffler avec un jet d'air comprimé dans toutes les canalisations et trous existant dans le corps du carburateur. S'assurer que le nettoyage des canalisations susdites soit parfait. Contrôler soigneusement l'état de toutes les pièces qui composent le carburateur et en particulier.

1) SOUPAPE GAZ: Prendre bien garde qu'elle glisse librement dans la chambre du mélange, dans le cas d'un jeu excessif par usure, la remplacer par une autre neuve. Si dans la chambre du mélange il y a des traces d'usure qui ne permettent pas une étanchéité normale ou un libre glissement de la soupape (même si cette dernière est neuve) remplacer le carburateur.

2) POINTEAU CONIQUE

Vérifier si le pointeau présente des traces d'usure sur sa partie conique ou dans les crans de fixation. Dans ce cas pourvoir à son remplacement par une pièce neuve de même type.

3) GICLEUR MAXI: Le gicleur ne doit être jamais altéré dans le but d'un retoncher le calibrage et encore moins on doit y introduire des fils qui ne soient pas faits en matériel tendre et très ductile.

Dans le cas le doute sur son calibrage d'origine ou sur une altérations dans sa partie extérieure, le remplacer par un autre du type prescrit.

4) GICLEUR MIN.: les règles susdites valent aussi pour ce gicleur.

5) CUVETTE A NIVEAU CONSTANT: Le bon fonctionnement de cette partie du carburateur est indispensable pour une carburation correcte. Pour obtenir cela il faut contrôler que le flotteur n'est pas alourdi par des infiltrations éventuelles d'essence (le poids correct est gravé sur la partie supérieure du flotteur) est que le pointeau dans sa partie conique n'est par excessivement usé.

Dans le cas contraire remplacer le flotteur.

6) **FILTRE ESSENCE:** Contrôler souvent le filtre et le nettoyer.

7) **ELEMENT FILTRANT DU CARBURATEUR:** Tous les 3.000 Km. nettoyer l'élément avec de l'essence, le secouer et souffler dans l'intérieur avec de l'air à basse pression.

Tous les 10.000 Km. remplacer l'élément filtrant par un autre du même type. Pour l'emploi sur des routes poussiéreuses effectuer plus souvent les opérations de nettoyage et les remplacements éventuels.

REVISION CADRE

FOURCHE TELESCOPIQUE

Contrôler le diamètre du tube de support et le diamètre intérieur de l'élément mobile.

Ils ne doivent pas présenter des rayures ou des abrasions et l'usure doit être contenue dans les limites indiquées sur les tableaux à la page 8-26/27/28. Si on emploie souvent la moto sur des routes boueuses, il est à conseiller de contrôler souvent les conditions de l'huile. S'elle résulte aqueuse ou sale, la remplacer après avoir fait un lavage (à fourche montée) avec de l'essence.

FOURCHE ARRIERE

1) Si à la suite de chutes la fourche arrière devait se fausser, remplacer la fourche complète de coussinets neufs (voir à la page 8-29).

CENTRAGE ROUES

Contrôler la position du moyeu par rapport à la jante, avec un calibre pour la roue AV. et un calibre pour la roue A. (Fig. 9-5).

Monter la roue sur le support spécial et avec le tire-rayons visser opportunément les écrous de rayon jusqu'à centrer la roue aussi bien transversalement que en sens axial, en se servant du cadre comme contrôle. Pour exécuter cette opération il faut avoir un peu de pratique.

Cette opération peut être effectuée avec la roue montée sur le véhicule. Le réglage de la roue doit être exécuté à pneu dégonflé.

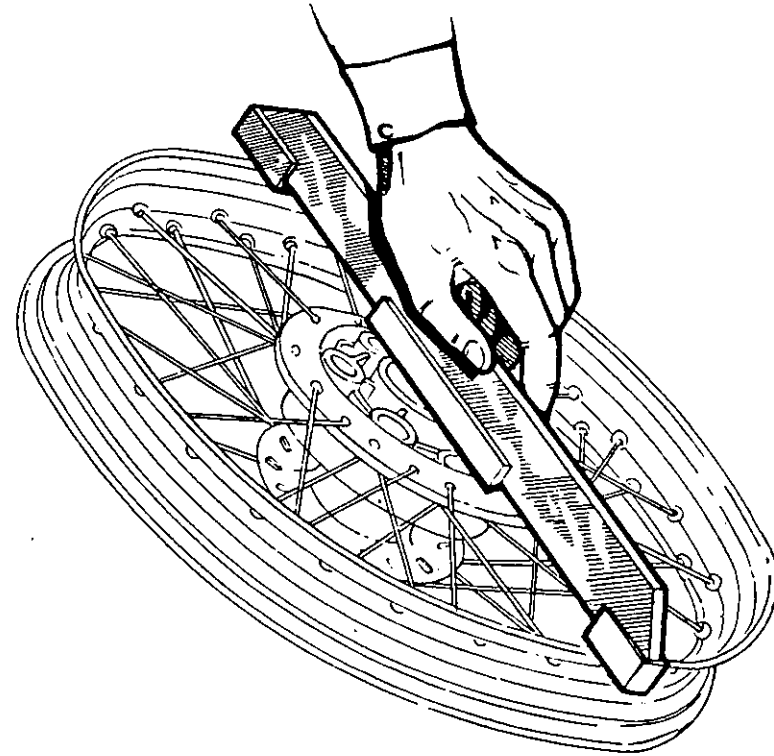


FIG. 9-5

REVISION INSTALLATION ELECTRIQUE

VOLANT MAGNETIQUE

Remplacement bobine: Si la bobine ou les deux ne fonctionnent pas les remplacer (la bobine est livrée avec les noyaux déjà tournés) en les fixant au stator avec les vis. Le feutre lubrifiant devra être placé de façon à frotter par une pression légère la came dans la zone de rayon le plus petit.

Essai et étalonnage du volant magnétique:

1) Dans la révision générale du volant magnétique (remplacement du rotor ou des bobines) si on dispose d'un banc d'essai volants magnétiques, l'ouverture des contacts du rupteur doit commencer lorsque la ligne centrale du noyau, tout de suite à la droite de la rainure pour clavette, dépasse la ligne centrale de la bobine H.T. de $8^{\circ} \div 12^{\circ}$ à tout avance (masse ouverte) et de $28^{\circ} \div 32^{\circ}$ à tout délai (masse fermée). L'utilité de cet angle doit être comme suit:

Sans feux	4 μ à 1500 t/min.
	5 μ à 6000 t/min.

L'ouverture des contacts doit être de $0,35 \div 0,40$ mm.
Avance automatique: $20^{\circ} \pm 1^{\circ}$

Commencement avance	2500 t/min	± 200 tours
Fin avance	3500 t/min	

2) Dans les révisions partielles et dans les mises au point (substitution du rupteur), si l'on ne dispose pas d'un banc d'essai, il faut contrôler que l'ouverture des contacts du rupteur commence lorsque l'extrémité de la bobine d'alimentation H.T. se trouve à $21 \div 23$ mm. à tout retard du moyau (voir fig. 9-6) et $7 \div 8$ mm. à tout avance. L'ouverture des contacts doit être de $0,35 \div 0,40$ mm.

TENSION AUX CONTACTS DE L'AMPOULE BILUX

Sur les volants « stabilisés » c'est à dire qui ont totalisé au moins 90 heures de fonctionnement sur le véhicule, en bonne conditions de magnetisation et avec une installation d'éclairage en parfait état; la tension aux contacts du filament du « phare » de l'ampoule bilux de 6V-25/25W doit être la suivante:

$6,5 \div 7$ à 6000 t/min.

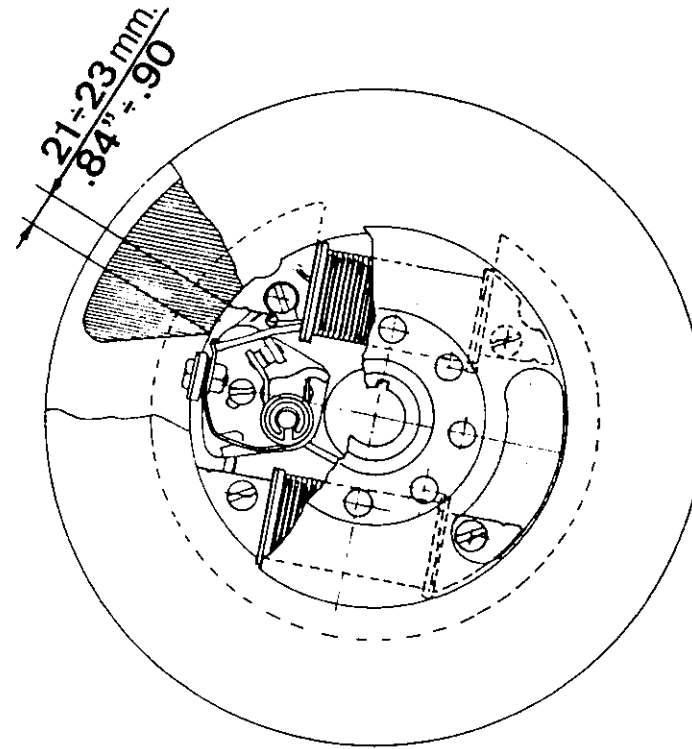


FIG. 9-6

CONTROLE CALAGE ALLUMAGE MOTEUR AVEC LAMPE STROBOSCOPIQUE,

Pour cette opération il y a des repères sur le moteur et précisément dans les points:

- Sur le rotor du volant magnétique trois traces mobiles:
 - une pour le point mort haut (TDC)
 - une médiane pour l'avance fixe
 - une troisième pour l'avance automatique
- sur le demi-carter droit dans la nervure centrale une trace fixe de repère.

Brancher la lampe stroboscopique a l'installation (batterie et bougie moteur), ôter le couvercle carter droit, démarrer le moteur au ralenti ($850 \div 1000$ t/min); éventuellement contrôler avec un compte-tours et le laisser tourner jusqu'à ce qu'il n'a atteint la température normale de fonctionnement. Empoigner la lampe stroboscopique et la pointer sur les repères en appuyant sur le poussoir (voir fig. 9-7).

Le repère mobile médian, éclairé par les éclairs de lumière avec la même fréquence du numéro d'allumage du cylindre, apparaîtra immobile et devra coïncider parfaitement avec la trace fixe sur le carter pour que l'allumage résulte exact. Si telle référence résultera déplacée dans le sens de rotation du moteur **l'allumage est retardé**.

Si au contraire il résultera déplacé dans le sens opposé au sens de rotation du moteur, nous avons **l'avance à l'allumage**.

Dans les deux cas, soit qu'il y ait retard ou avance à l'allumage, il faut tourner la plaque porte-induits dans le sens d'une horloge (avance à l'allumage) sens inverse d'une horloge (retard) jusqu'à ce que la trace centrale sur le rotor coïncide avec le repère sur le carter après contrôle ouverture contacts qui devra être de $0,35 \div 0,40$ mm.

Contrôle fonctionnement avance automatique

Augmenter graduellement le numéro de tours du moteur en maintenant toujours le faisceau lumineux de la lampe stroboscopique sur les repères, jusqu'à arriver au régime maximum (ne pas dépasser les 5000 tours). On remarquera qu'à un certain numéro de tours du moteur le repère médian commencera à se déplacer en sens inverse au sens de rotation

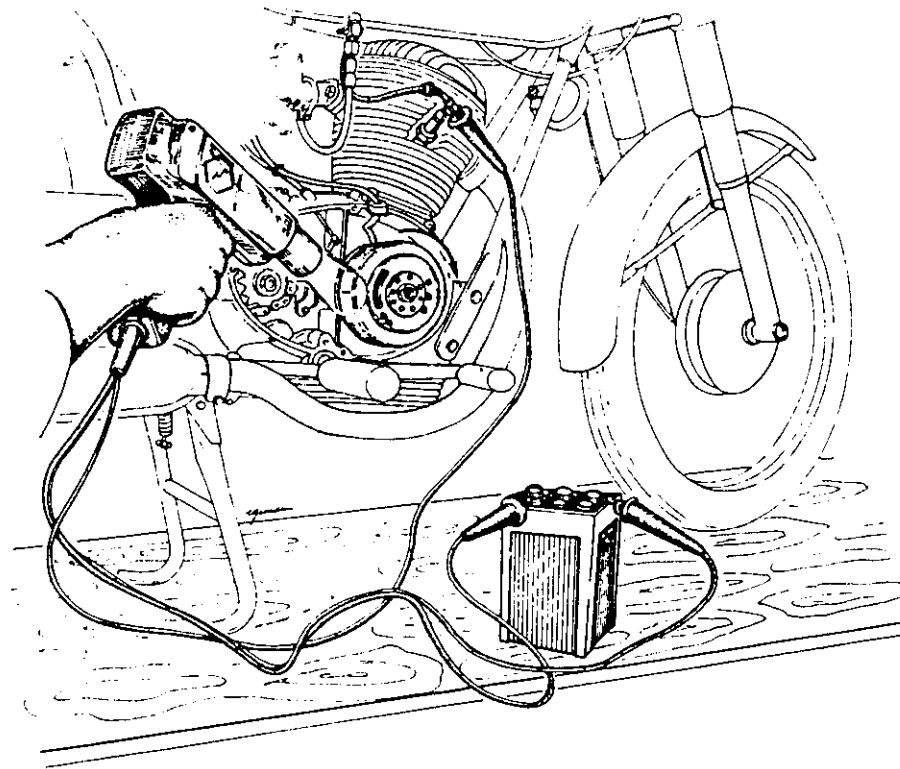


FIG. 9-7

et, le déplacement sera proportionnel au numéro de tours de fonctionnement jusqu'à une valeur déterminée, au delà de laquelle, le déplacement cesse, (cela se vérifie à 3000 t/min environ), dans notre cas, à ce stade, la troisième trace mobile sur le rotor devra coïncider exactement avec celle fixe sur le carter. Augmenter ou diminuer les tours du moteur du minimum à 3000 t/min. pendant 3 ou 4 fois pour s'assurer que l'avance travaille avec régularité.

AVERTISSEUR ACOUSTIQUE

Normalement cet appareil n'a pas besoin d'entretien. Si l'avertisseur ne fonctionne pas le défaut peut être dû:

- a) Avertisseur endommagé
- b) Connexions entre poussoir et avertisseur coupées ou poussoir défectueux.
- c) Si l'avertisseur est endommagé on peut le contrôler en l'insérant directement sur une batterie. Dans le cas positif remplacer l'avertisseur.
- d) Si au contraire l'avertisseur fonctionne contrôler les branchements et le poussoir.

L'avertisseur émet un son détonné.

On doit rechercher le défaut dans le desserrage de la vis de fixation du support de l'avertisseur. Serrer à fond le support.

BATTERIE (seulement pour 124 5V et Lusso - 150 5V).

Elle est l'organe électrique qui exige une surveillance sévère et un entretien diligent. Les normes principales d'entretien sont:

1) VERIFICATION DU NIVEAU DE L'ELECTROLITE

Le niveau de l'électrolyte, qui doit être contrôlé au moins une fois par mois doit recouvrir le bord supérieur de la plaque de 5 mm. En cas de nécessité rétablir le niveau susdit en employant exclusivement de l'eau distillée.

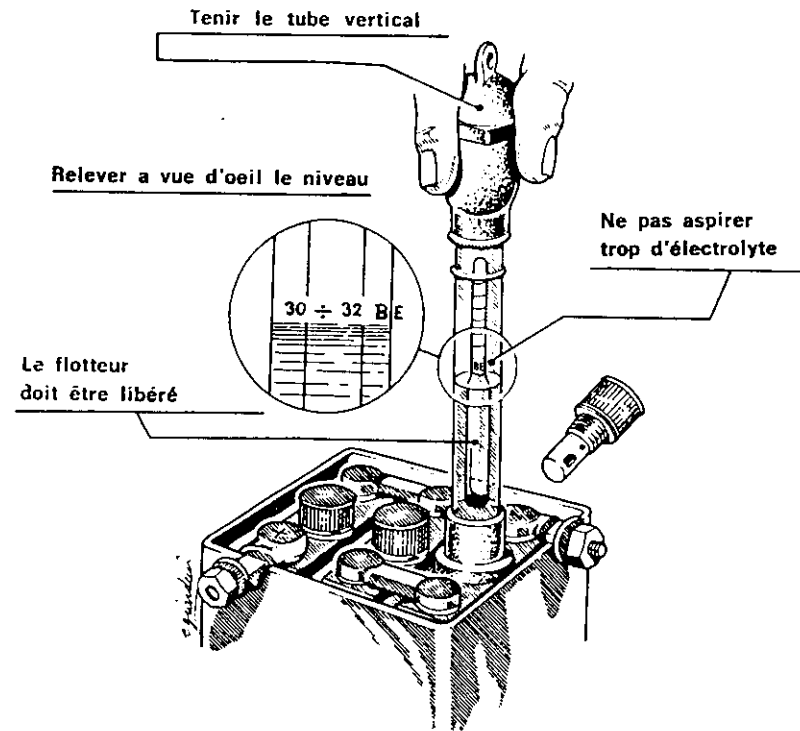


FIG. 9-8

2) CONTROLE DE L'ETAT DE CHARGE

Après avoir rétabli le niveau de l'électrolyte en contrôler la densité avec acidomètre (voir fig. 9-8).

Lorsque la batterie est chargée on doit relèver une densité de $30^{\circ} \div 32^{\circ}$ Bé correspondent à un poids spécifique de $1,26 \div 1,28$. Si la densité est descendue au-dessous de 20° Bé la batterie est complètement déchargée et donc il est nécessaire de la charger.

En outre, à batterie chargée la tension de chaque élément est de 1,8 V. Les contrôles de tension susdits doivent être exécutés en insérant sur le circuit extérieur de la batterie une lampe du projecteur.

3) RECHARGE DE LA BATTERIE

La recharge normale au banc doit être effectuée avec un courant de 1,2 A pendant 12 heures environ.

Les branchement avec la source d'alimentation doivent être effectués en connectant les pôles correspondants (+ avec + et — avec —).

Pendant la charge les bouchon de la batterie doivent être ôtés. A fin de charge contrôler le niveau et la densité de l'électrolyte et le voltage de chaque élément.

4) NETTOYAGE DE LA BATTERIE

Il est à conseiller de maintenir constamment propre la batterie surtout dans la partie supérieure et de protéger les bornes avec de la vaseline.

10^{ème} SECTION — REMONTAGE

Remontage fourche télescopique	10 - 3
Montage arbre sélecteur	10 - 3
Montage ressort et arbre sélecteur sur le carter	10 - 4
Vue groupe changement de vitesses	10 - 4
Montage changement de vitesses sur le carter	10 - 5
Calage changement de vitesses	10 - 5
Montage arbre du démarrage	10 - 6
Montage bouchon sur le volant de la distribution	10 - 6
Montage bielle et volant droit	10 - 7
Alignement vilebrequin	10 - 7
Montage roulements sur les demi-carter	10 - 8

Contrôle épaulements sur les demi-carters . . .	10 - 8
Fermeture carter moteur	10 - 9
Montage cliquet sélecteur	10 - 9
Montage embrayage	10 - 10
Calage arbre distribution	10 - 10
Montage injecteur huile	10 - 11

Montage volant magnétique	10 - 11
Montage piston	10 - 12
Montage cylindre	10 - 12
Montages tiges culbuteurs	10 - 13
Serrage écrous tirant culasse et cylindre . . .	10 - 13
Réglage poussoirs	10 - 14

AVANT PROPOS AU REMONTAGE

Lors du remontage suivre à peu près les opérations inverses à celles du démontage en employant aussi les mêmes outils. Ici nous indiquons seulement les opérations qui exigent des outils ou des procédés différents de ceux pour le démontage. On conseille, pour ne pas être obligés de refaire le travail, surtout lors du remontage du moteur, de respecter le plus grand soin et la plus grande propriété.

Graisser ou lubrifier avec de l'huile toutes les parties qui l'exigent.

N.B. Pour le serrage de vis et des boulons il est à conseiller d'employer la clé dynamométrique.

Fig. 10-1 - REMONTAGE FOURCHE TELESCOPIQUE
(pour 98 et 124 cc seulement)

Opérations:

Employer la clé spéciale 11859/30 pour monter les tubes de support sur la fourche télescopique.

Pour les autres opérations agir dans le sens inverse au sens du démontage.

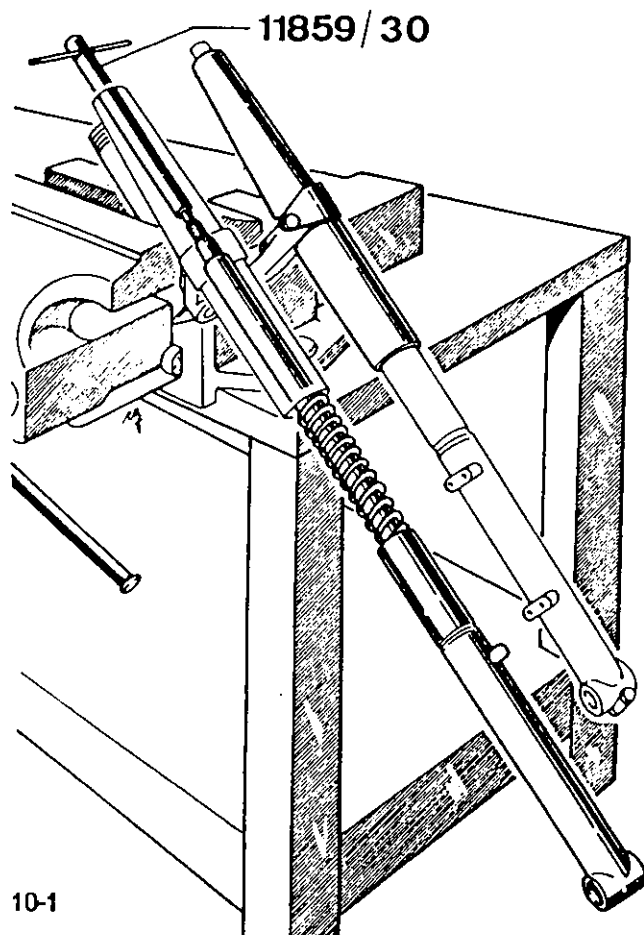


FIG. 10-1

Fig. 10-2 - MONTAGE ARBRE SELECTEUR

Opérations:

Rèmonter les pièces qui composent l'arbre sélecteur en ayant soin de veiller que le zone de l'engrenage marquée avec un point de burin reste vers l'opérateur.

La position des deux cliquets doit être comme illustré sur la figure. Introduire la rondelle façonnée d'arrêt cliquets sur l'arbre même.

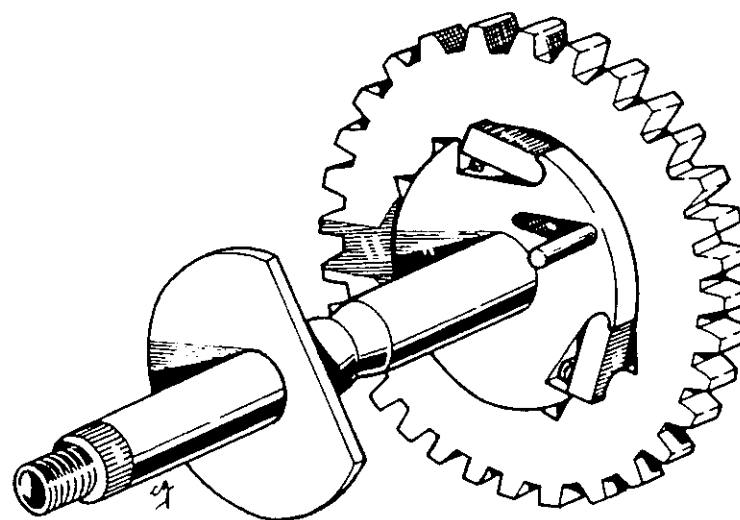


FIG. 10-2

Fig. 10-3 - MONTAGE RESSORT ET ARBRE SELECTEUR SUR LE CARTER

Opérations:

Monter le ressort de rappel du levier dans son logement sur le carter droit à l'aide d'un tournevis et encroiser les becs du ressort de façon que ce dernier reste chargé.

Introduire la plaque dans les pivots sur le carter et l'arbre sélecteur dans son logement en ayant soin que la cheville se trouve entre les deux becs du ressort.

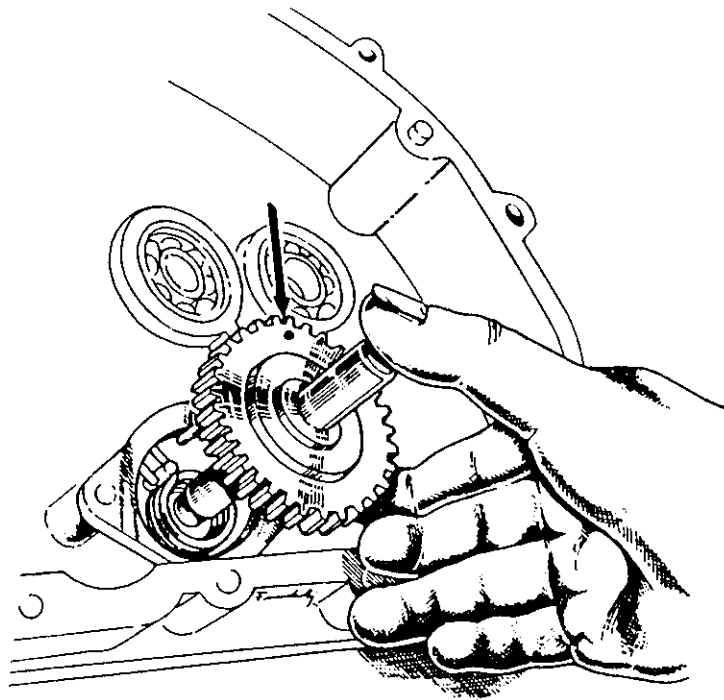


FIG. 10-3

Fig. 10-4 - VUE GROUPE CHANGEMENT DE VITESSES

Opérations:

Monter les arbres secondaire et primaire suivant le schéma du changement de vitesses.

Monter le tambour à coulisses en engageant les fourches dans la gorge des engrenages glissants et pour le modèle à 5 vitesses dans le manchon engagement 1ère vitesse.

N.B. - Se rappeler de monter sur l'arbre primaire la rondelle et la butée à aiguilles (5 vitesses seulement).

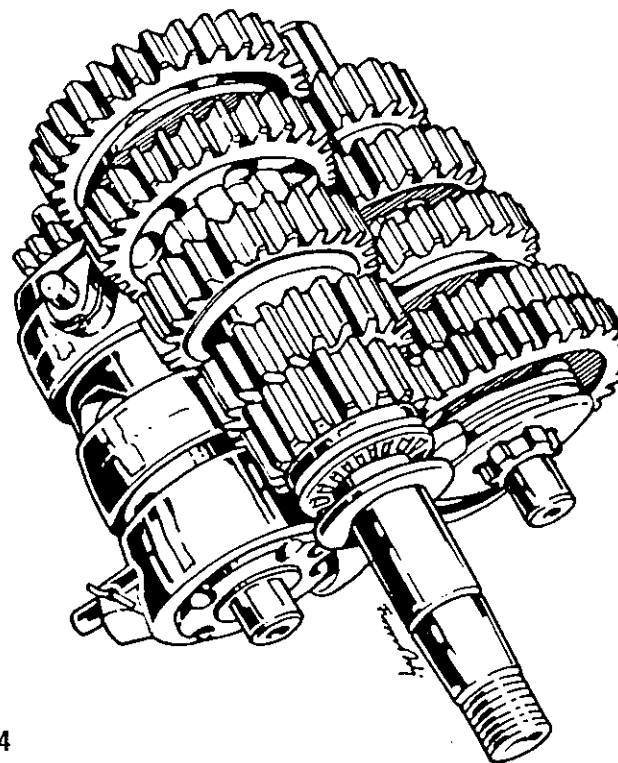


FIG. 10-4

Fig. 10-5 - MONTAGE CHANGEMENT DE VITESSES SUR LE CARTER

Opérations:

Insérer le groupe changement de vitesses complet dans ses sièges sur le carter droit.

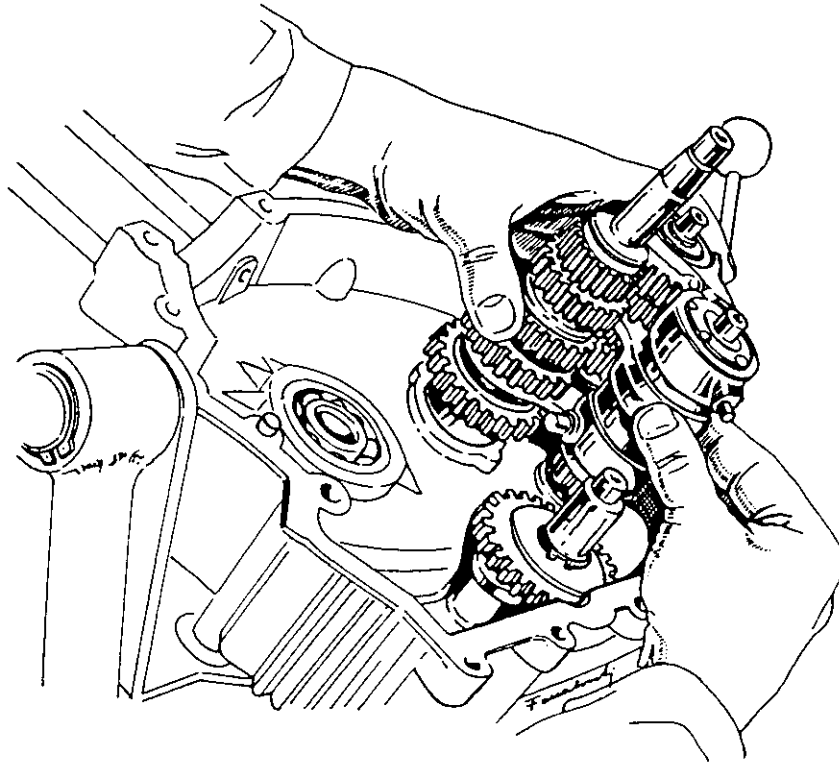


FIG. 10-5

Fig. 10-6 - CALAGE CHANGEMENT DE VITESSES

Opérations:

Lors du montage du groupe changement de vitesses prendre bien garde que les points de calage de l'engrenage sélecteur et de l'engrenage du tambour à coulisses correspondent.

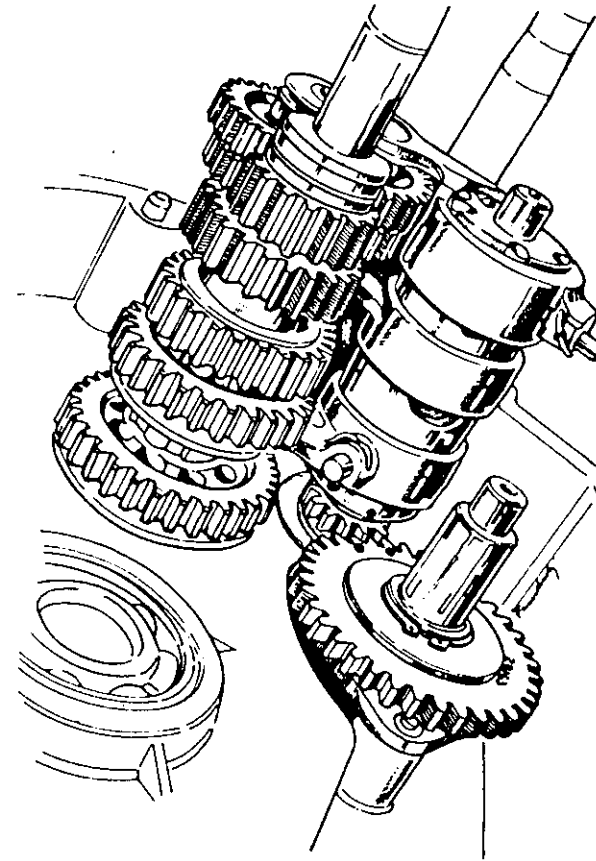


FIG. 10-6

Fig. 10-7 - MONTAGE ARBRE DE DEMARRAGE

Opérations:

Pour faciliter cette opération tenir le groupe changement de vitesses légèrement soulevé de son logement pour permettre aux engrenages de se rendre solidaires.

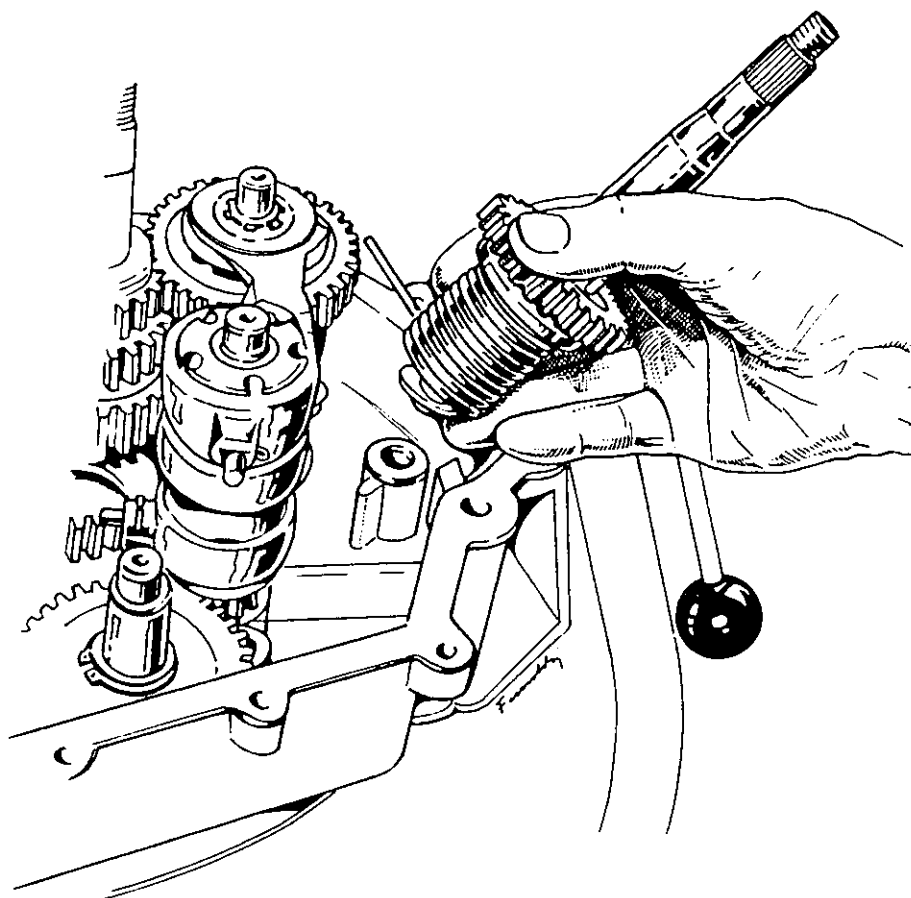


FIG. 10-7

Fig. 10-8 - MONTAGE BOUCHON SUR LE VOLANT DISTRIBUTION

Opérations:

Placer l'outil 19735/30 de façon que la partie ouverte appuie sur le plan.

Introduire dans le trou l'extrémité latérale du volant de façon que la plat volant appuie sur le plan de l'outil.

Insérer le bouchon fermeture volant dans son logement.

Presser le bouchon avec le poussoir 20858/30. Monter le bouchon sur l'axe accouplement au moyen du poissoir 20859/30.

Presser l'axe accouplement sur le volant gauche en ayant soin de veiller que le trou de passage d'huile de l'axe soit en correspondance du trou du volant.

Après cette opération s'assurer au moyen d'un jet d'air comprimé, que le passage de l'huile soit libre.

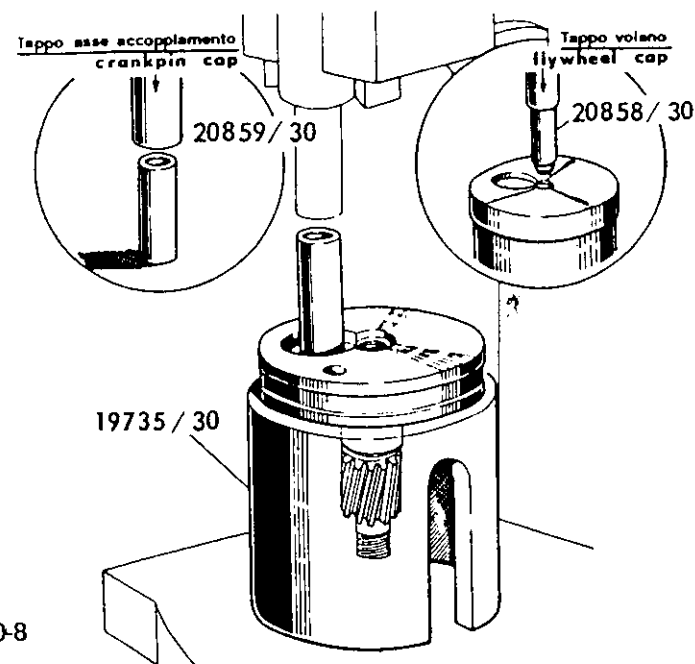


FIG. 10-8

Fig. 10-9 - MONTAGE BIELLE ET VOLANT DROIT

Opérations:

Tourner l'outil et y loger le volant en exerçant une pression sur l'axe.

Lubrifier et monter la bielle du côté de l'ouverture.

Appuyer les trois entretoises sur le volant gauche, ensuite presser le volant droit à l'aide de la cloche.

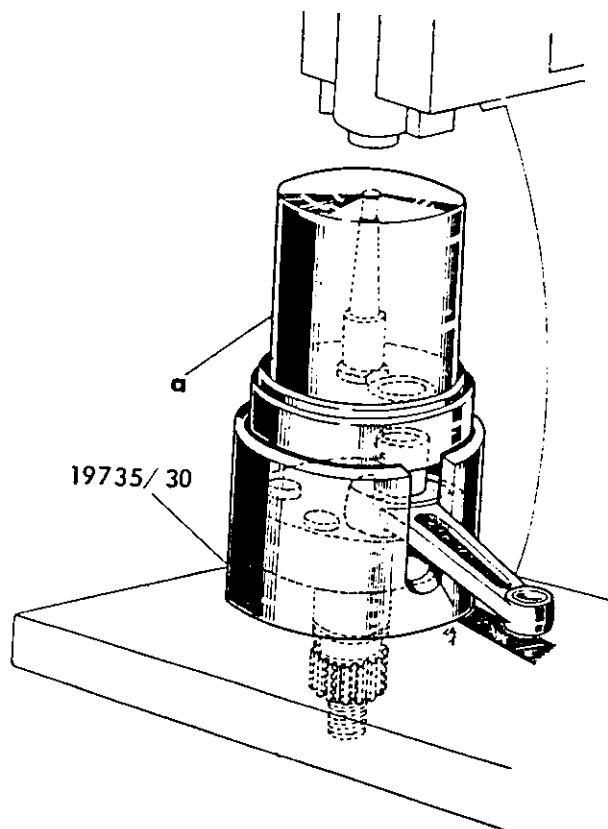


FIG. 10-9

Fig. 10-10 - ALIGNEMENT VILEBREQUIN

Opérations:

Monter le vilebrequin sur le contre-pointes et contrôler l'alignement avec le comparateur.

Excentricité maxi. admise 0,03 mm. pour axe.

Corriger, si nécessaire, avec des légers coups de maillet en cuivre ou en aluminium sur la périphérie du volant.

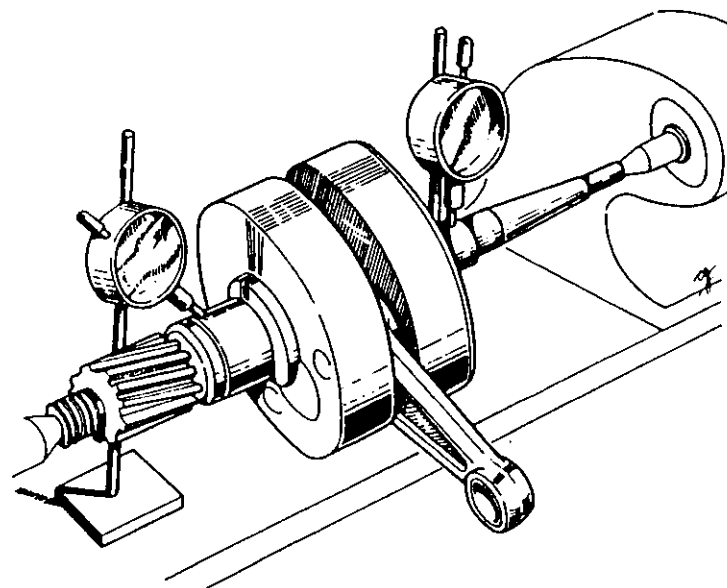


FIG. 10-10

Fig. 10-11 - MONTAGE ROULEMENTS SUR LES SEMICARTERS
(si possible à chaud)

Opérations:

Presser les roulements dans ses sièges avec la presse et les poussoirs spécifiques.

N.B. - S'assurer avec un jet d'air comprimé que les tubes de passage huile dans le couvercle du carter gauche et dans le semicarter gauche soient libres.

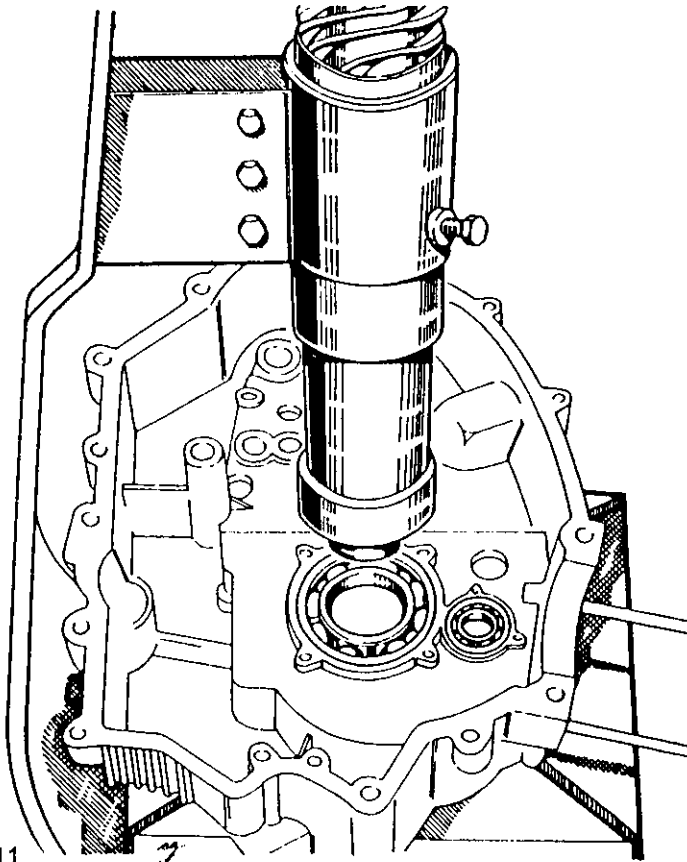


FIG. 10-11

Fig. 10-12 - CONTROLE EPAULEMENT ROULEMENTS SUR LE
CARTER

Opérations:

Contrôler avec la jauge spécifique que les roulement soient pressés correctement dans leur sièges.

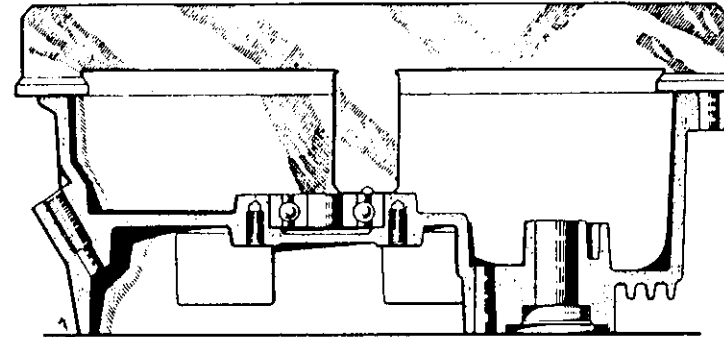


FIG. 10-12

Fig. 10-13 - FERMETURE CARTERS MOTEUR

Opérations:

Monter un joint neuf.

Placer la semicarter gauche sur le droit et en même temps charger le ressort de l'arbre de démarrage en faisant tourner l'arbre d'1/4 de tour.

Vérifier les jeux axiaux des arbres sélecteur et secondaire du changement de vitesses et éventuellement monter des rondelles entretoises.

Monter les boulons de fermeture carter.

Monter le circlip d'arrêt vilebrequin.

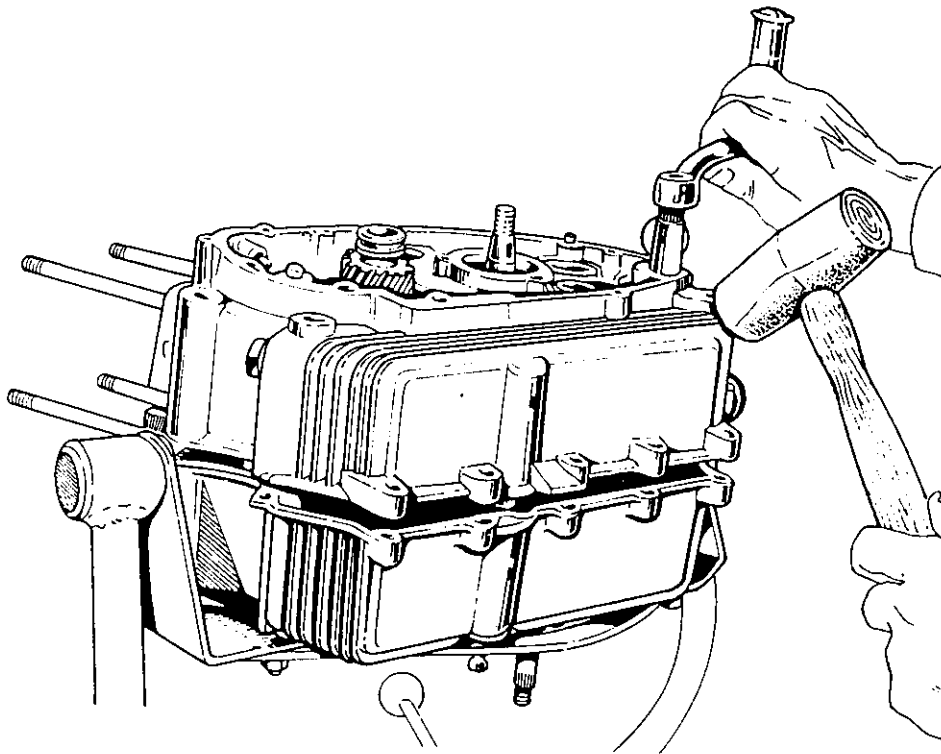


FIG. 10-13

Fig. 10-14 - MONTAGE CLIQUET SELECTEUR

Opérations:

Insérer le ressort dans l'intérieur du bouchon, le cliquet sur le ressort avec le côté conique vers l'extérieur.

Serrer le bouchon dans son logement et contrôler le fonctionnement du changement de vitesses.

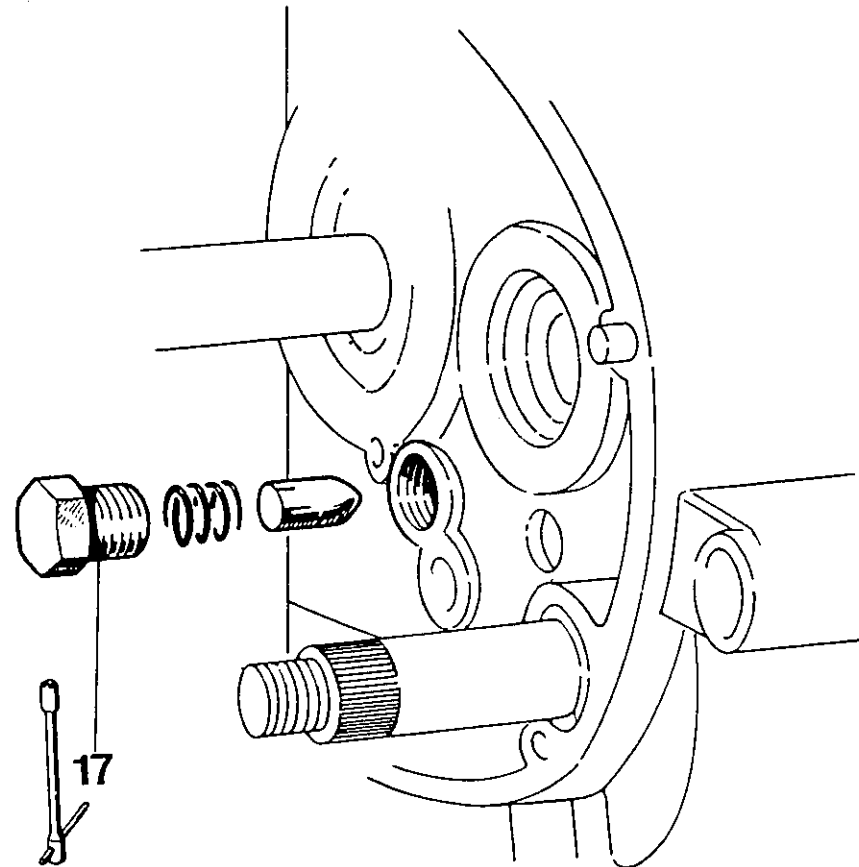


FIG. 10-14

Fig. 10-15 - MONTAGE EMBRAYAGE

Opérations:

Après avoir monté l'embrayage, prendre bien garde que les disques ouvrent suffisamment en plan entre eux et que le disque de pression tourne librement. Pour cette opération presser le levier commande embrayage en s'aidant avec la pédale de démarrage.

On peut aussi employer le tournevis à fourchette sur les vis de serrage de façon que la charge des ressorts soit distribuée également.

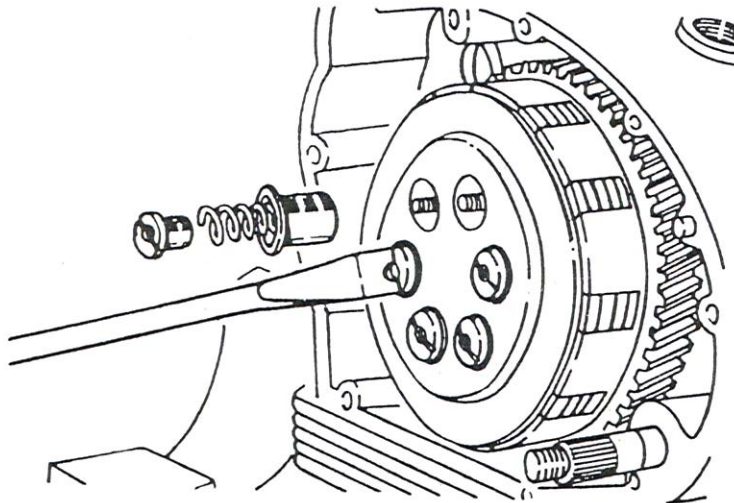


FIG. 10-15

Fig. 10-16 - CALAGE ARBRE DISTRIBUTION

Opérations:

Après avoir monté les poussoirs dans ses logements, monter l'arbre de distribution en faisant correspondre la flèche placée sur l'engrenage de distribution avec les deux burina-
ges placés sur le dents de l'engrenage moteur correspon-
dents. Introduire le ressort de butée sur l'extrémité extérieu-
re de l'arbre de distribution.

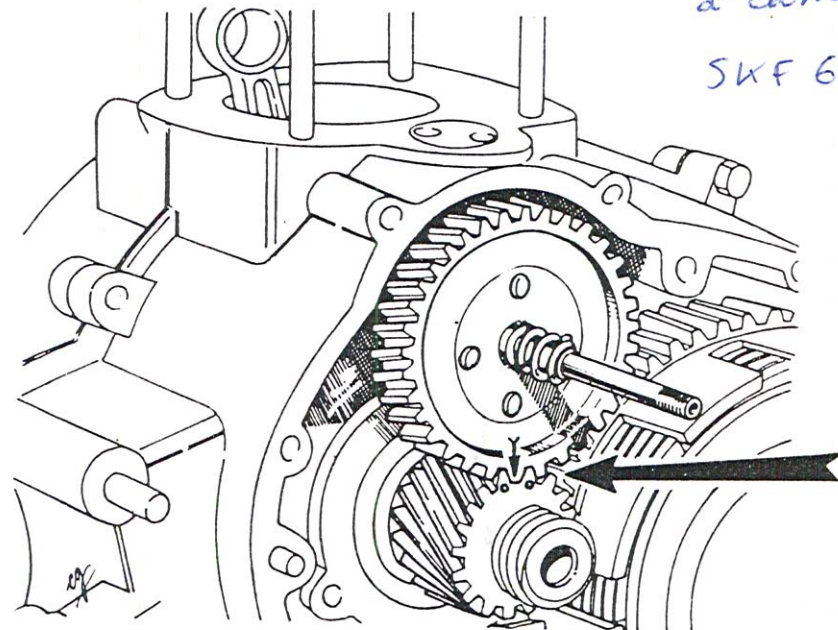


FIG. 10-16

Fig. 10-17 - MONTAGE INJECTEUR HUILE

Opérations:

Monter l'injecteur sur le couvercle gauche dans son logement dans l'ordre suivant.

- 1) Ressort dans le trou de couvercle.
- 2) Bague sur le ressort en fonction de capuchon.
- 3) Injecteur avec la partie cylindrique dans l'intérieur de la bague et celle conique joignant avec l'évasement correspondant sur l'extrémité du vilebrequin.

N.B. - On recommande de suivre strictement ces instructions pour éviter des dégâts importants au moteur dûs au manque de circulation d'huile.

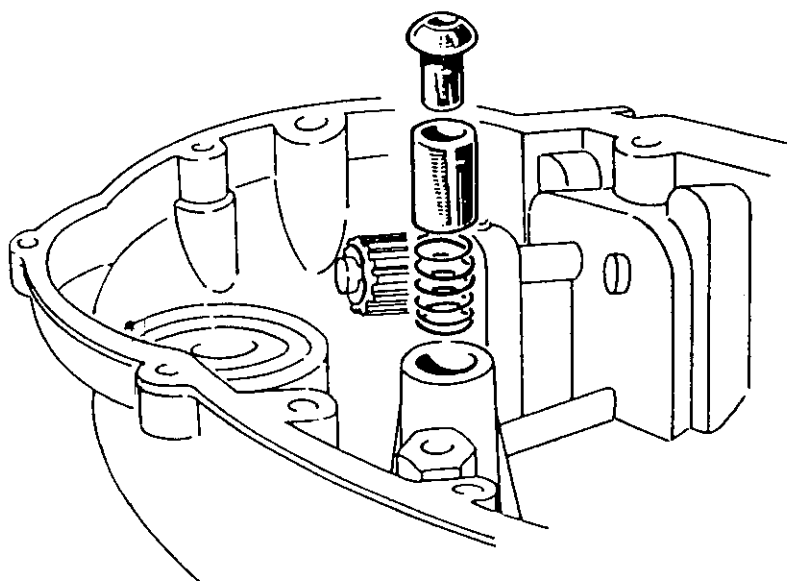


FIG. 10-17

Fig. 10-18 - MONTAGE VOLANT MAGNETIQUE

Opérations:

Monter le support bobines en suivant, pour le calage les instructions indiqués plus haut. Placer le volant en faisant correspondre la rainure à la clavette précédemment insérée. Monter l'outil d'arrêt 23449/30 et bloquer l'écrou dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre.

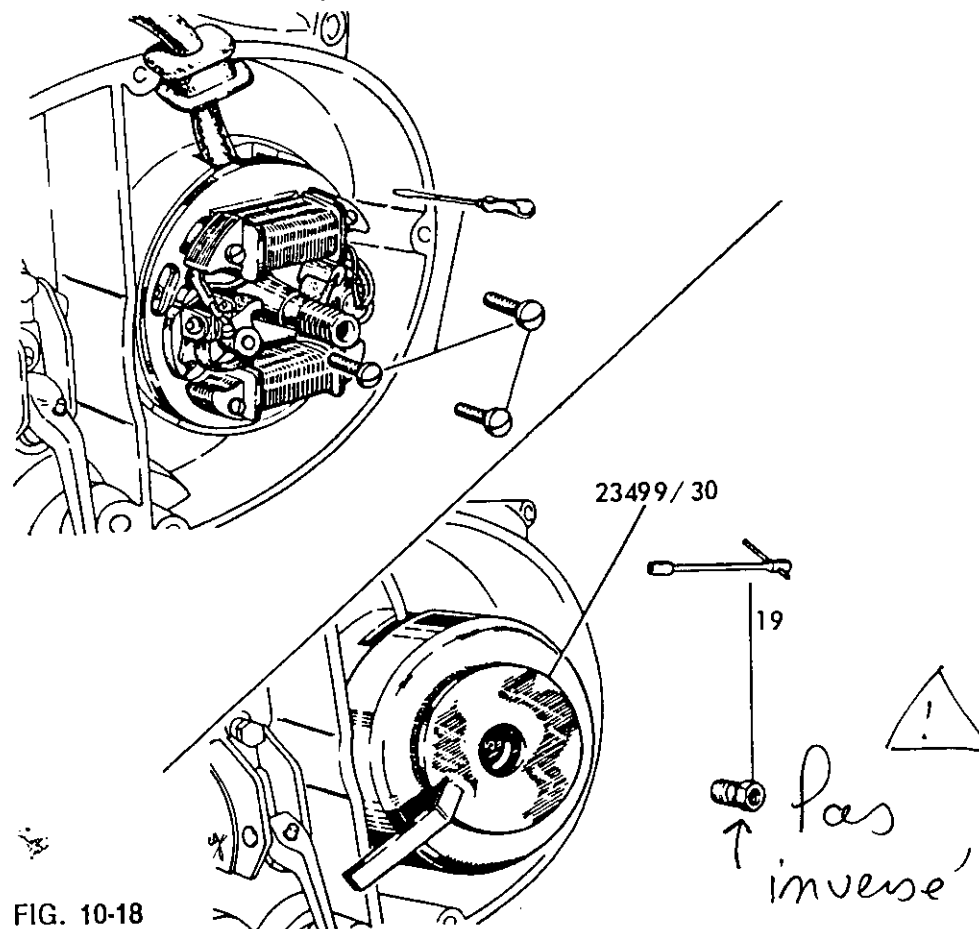


FIG. 10-18

Fig. 10-19 - MONTAGE PISTON

Opérations:

Au remontage du piston prendre bien garde que la flèche gravée soit orientée dans le sens de rotation du moteur (en avant).

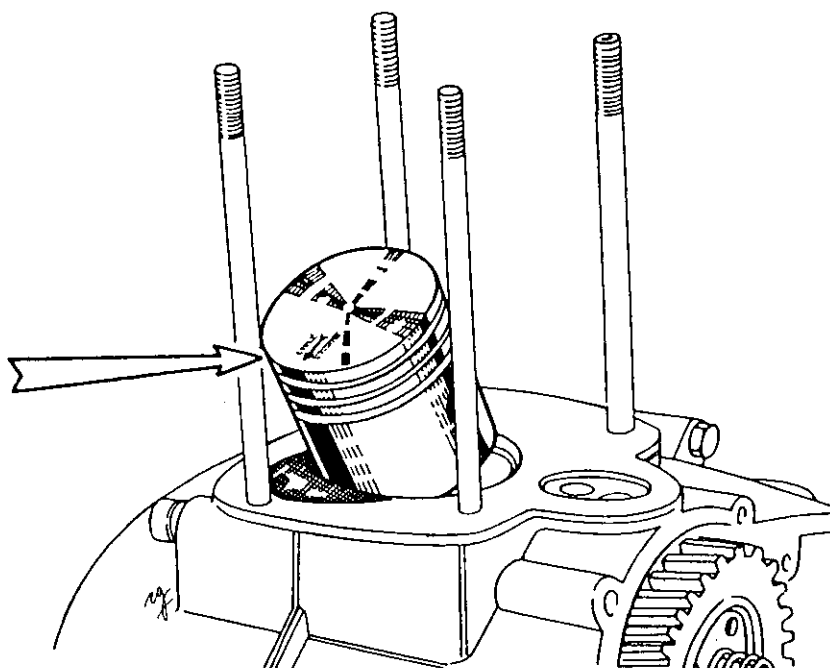


FIG. 10-19

Fig. 10-20 - MONTAGE CYLINDRE

Opérations:

Au remontage du cylindre lacer le piston et les segments au moyen de la bande élastique 18037/30.

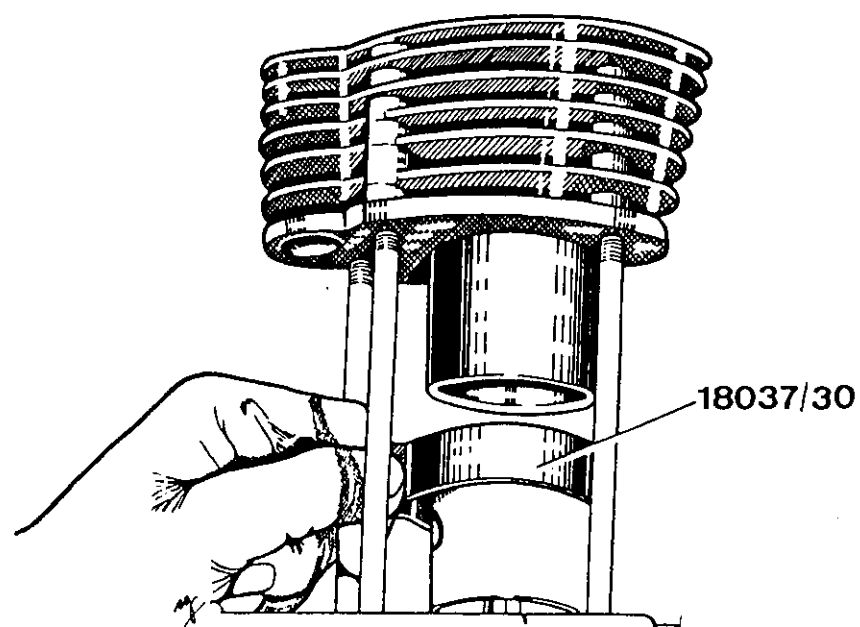


FIG. 10-20

Fig. 10-21 - MONTAGE TIGES CULBUTEURS

Opérations:

Se rappeler au montage de la culasse du cylindre que la tige de commande de la soupape d'admission doit être insérée dans le poussoir intérieur, tandis que celle d'échappement doit être insérée dans le poussoir extérieur.

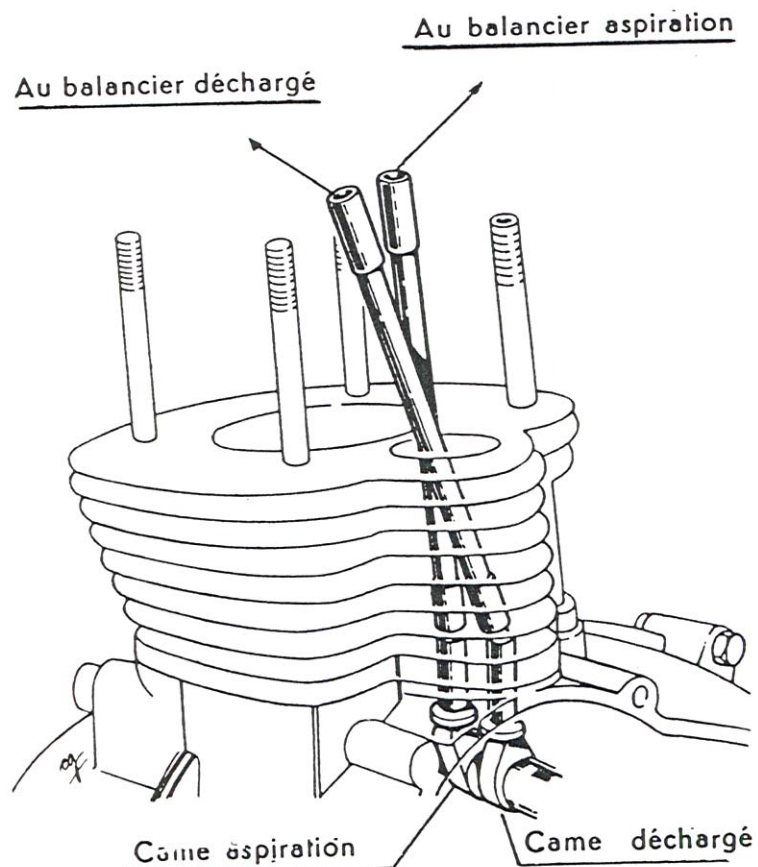


FIG. 10-21

Fig. 10-22 - SERRAGE EROUS POUR TIRANTS CULASSE ET CYLINDRE AVEC CLÉ DYNAMOMETRIQUE.

Opérations:

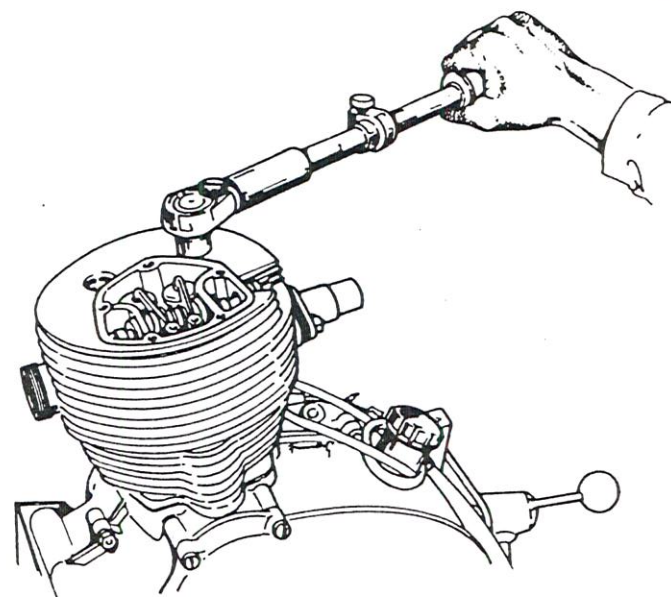
Serrer les écrous avec un serrage uniforme de:

- Kg/m. 5 pour les écrous de 10 x 1 mm.
- Kg/m. 4 pour les écrous de 8 x 1 mm.

— 5 N/m

⚠ pas trop serrer

Fragile



Rego tial
→ helicoil
sur vis x 2
à droite
vis avant
forcée

FIG. 10-22

Fig. 10-23 - REGLAGE POUSSOIRS

Opérations:

Agir sur les poussoirs avec le piston au P.M.H.

Agir sur la vis de réglage avec un tournevis après avoir desserré l'écrou et contrôler avec une cale d'épaisseur à moteur froid, les jeux suivants:

Admission mm. 0,10

Échappement mm. 0,15

Serrer l'écrou de réglage.

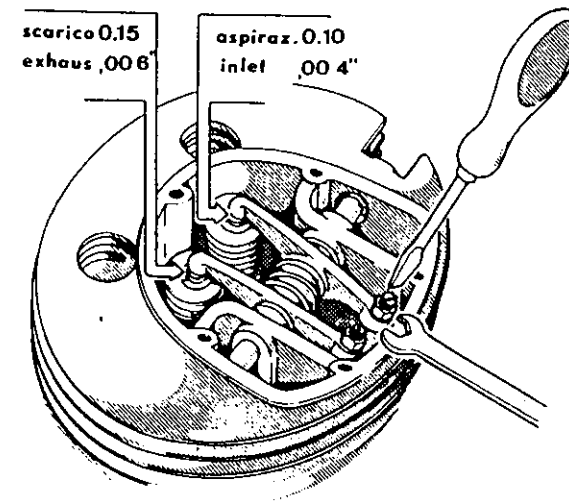


FIG. 10-23



PIAGGIO & C. - AZIENDA GILERA



20043 ARCORE (MI) Via C. Battisti 68 — Telefoni: 617.841 (2-3-4-5)

Pubblicazione tecnica N. 14.12.005 - Proprietà riservata -