

# 250-TS



**notice d'entretien**

*Cette notice fournit les caractéristiques principales de la motocyclette 250-TS. Vous y trouverez également les renseignements qui vous aideront à mieux la connaître et les opérations d'entretien courant.*

*Pour obtenir les meilleures performances et une longévité maximum, nous vous recommandons de suivre les quelques conseils que nous vous donnons.*

*Pour toutes les opérations qui ne peuvent pas être effectuées avec les moyens à votre disposition, nous vous conseillons de vous adresser à notre concessionnaire local où le meilleur accueil vous sera réservé. Utilisez exclusivement les pièces de rechange d'origine qui offrent la meilleure garantie de bon fonctionnement.*

*Nos techniciens sont à votre disposition en toutes circonstances et pour toutes explications dont vous pourriez avoir besoin.*

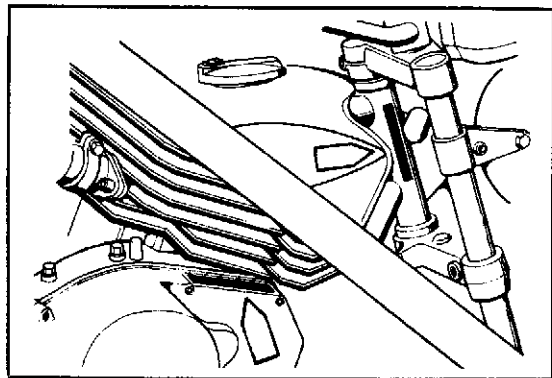
*Nous sommes certains que vous obtiendrez toutes satisfactions avec notre 250-TS, en particulier si vous lui apportez un entretien constant.*

## 2 IDENTIFICATION

### Identification de la motocyclette

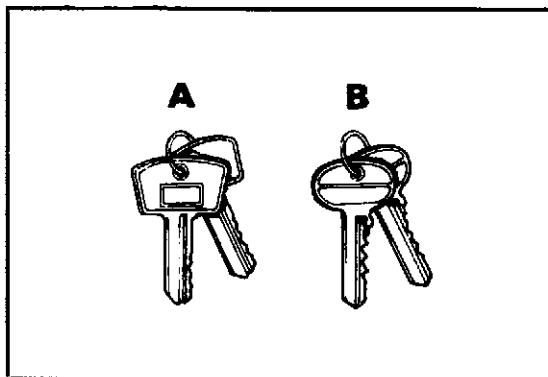
Les numéros d'immatriculation précédés d'un sigle d'identification sont indiqués sur le châssis et le moteur de chaque motocyclette. Ces mêmes numéros figurent sur la carte d'immatriculation.

Il est nécessaire de les rappeler pour toute commande de pièces de rechange.



### Clés

Les clés de contact et d'antivol sont remises en double exemplaire. Nous ne pouvons pas fournir de clés supplémentaires et en cas de perte de l'une de ces clés, nous vous conseillons d'en faire fabriquer une autre de façon à en avoir toujours une en double.



- 2 Identification
- 4 Caractéristiques techniques
- 6 Remplissages
- 6 Pression des pneumatiques
- 7 Disposition des commandes
- 8 Tableau de bord et commandes
- 15 Instructions pour l'utilisation
- 19 Rodage
- 20 Trousse à outils
- 21 Entretien
- 22 Schéma d'entretien
- 24 Réglages
- 26 Graissage
- 28 Filtre à air
- 29 Alimentation
- 30 Réglage des carburateurs
- 32 Carburateur
- 33 Démontage des roues
- 34 Allumage électronique
- 36 Equipement électrique
  - Conseils pour la recherche des anomalies et de leurs causes
- 39 les plus courantes
- 41 Nettoyage et immobilisation
- 42 Schéma électrique

## 4 CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

|   |   |
|---|---|
| <b>Moteur</b>                           | Bicylindre 2 temps.   |
| <b>Alésage</b>                          | 56 mm.  |
| <b>Course</b>                           | 47 mm.  |
| <b>Cylindrée totale</b>                 | 231,4 cm <sup>3</sup> .   |
| <b>Rapport volumétrique</b>             | 10,3 à 1.   |
| <b>Puissance maximum</b>                | 32 ch à 7000 tr/mn.   |
| <b>Allumage</b>                         | Electronique.   |
| <b>Avance à l'allumage</b>              | Avance à l'allumage: 18° correspondants à 17 mm mesurés sur le diamètre extérieur du rotor. |
| <b>Bougie</b>                           | Degré thermique 240.  |
| <b>Carburateur</b>                      | 2 carburateurs «Dell'Orto VHB 25 BS/BD».  |
| <b>Transmission</b>                     | Primaire à engrenages, secondaire par chaîne.   |
| <b>Embrayage</b>                        | Multidisques à bain d'huile.  |
| <b>Boîte de vitesses</b>                | 5 vitesses toujours en prise.   |
| <b>Rapports de la boîte de vitesses</b> | 1° = 20,10<br>2° = 13,18<br>3° = 9,22<br>4° = 7,41<br>5° = 6,21.                            |
| <b>Mise en marche</b>                   | Par kick starter.   |

## Partie cycle

**Cadre**

Double berceau tubulaire.

**Suspensions**

Télescopiques à amortisseurs hydrauliques.

**Roues et pneumatiques**

AV: 3,00 x 18";

AR: 3,25 x 18".

**Freins**

À tambour.

## Équipement électrique

À courant alternatif; feux de position, avertisseur sonore et interrupteur de stop en courant continu.

**Batterie**

6 V - 9 Ah.

**Eclairage**

AV: lampe à double filament 6 V - 25/25 W;

AR: lampe à double filament 6 V - 5/20 W.

## Dimensions et capacité

**Entrasse**

1,31 m.

**Longueur maximum**

1,95 m.

**Hauteur maximum**

1,06 m.

**Poids à vide**

134 kg.

**Capacité du réservoir**

14 litres.

## Performances

**Vitesse maximum**

Plus de 150 km/h.

**Consommation**

7,21 litres au 100 km (Normes CUNA).

## 6 Pression des pneus

Une pression supérieure ou inférieure à celle préconisée peut nuire à la maniabilité et diminuer la durée des pneumatiques.

Pour la sécurité de la conduite, il est donc très important de prendre soin des pneumatiques en contrôlant fréquemment la pression et le degré d'usure.

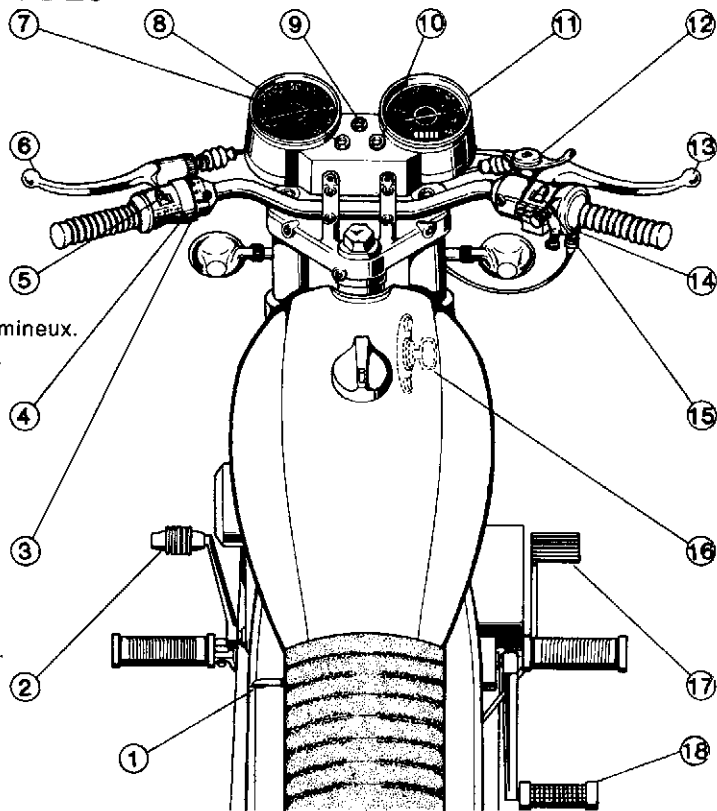
| <b>Pressions préconisées pour pneumatiques de série (contrôle à froid)</b> | <b>kg cm<sup>2</sup></b> |
|--|--------------------------|
| Roue AV<br>Roue AV à pleine charge   | 1,8<br>2,0               |
| Roue AR<br>Roue AR à pleine charge   | 2,0<br>2,2               |

## Contenances

| <b>Éléments à remplir</b> | <b>Quantité</b> | <b>Type</b>                          |
|---------------------------|-----------------|--------------------------------------|
| Réservoir de carburant    | 14 litres       | Mélange à 5%<br>«Shell Motor Oil 2T» |
| Boîte de vitesses         | 0,800 kg        | «Shell Spirax HD 90»                 |
| Bras fourche suspension   | 0,200 kg        | «Shell Tellus 33»                    |

## DISPOSITION DES COMMANDES

- 1 Levier d'ouverture selle.
- 2 Pédale de sélecteur.
- 3 Commutateur éclairage.
- 4 Commande avertisseur sonore et lumineux.
- 5 Commande indicateurs de direction.
- 6 Levier d'embrayage.
- 7 Compte-tours.
- 8 Témoin vert éclairage.
- 9 Témoin jaune point.
- 10 Témoin bleu feux de route.
- 11 Compteur kilométrique.
- 12 Commande starter.
- 13 Levier de frein AV.
- 14 Poignée de gaz.
- 15 Bouton de mise à la masse moteur.
- 16 Clé de contact.
- 17 Pédale frein AR.
- 18 Kick starter.





## 8 TABLEAU DE BORD ET COMMANDES

Le tableau de bord comprend les appareils suivants :

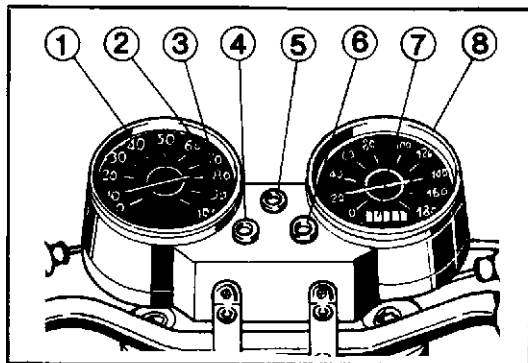
**Le compte-tours «1»** indique le nombre de tours moteur par minute (secteur jaune «2» : nombre max. de tours et secteur rouge «3» : hors régime). L'aiguille ne devrait jamais atteindre la zone rouge et encore moins s'y maintenir.

**Le tachymètre-compteur kilométrique «8»** indique la vitesse en km/h. La totalisation des km parcourus s'inscrit dans la petite fenêtre centrale «7».

Lorsqu'il est allumé, **le témoin jaune «5»** placé au centre indique que la boîte de vitesses, est au point mort. Il est recommandé de contrôler que la boîte de vitesses se trouve dans cette position avant le démarrage.

A gauche, **le témoin vert «4»** indique que les feux de circulation ou de stationnement sont allumés.

A droite, **le témoin bleu «5»** indique l'allumage des feux de route.



## Clé de contact

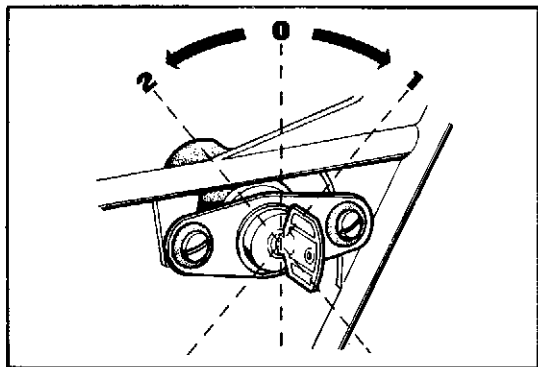
Elle doit être introduite dans le contacteur d'allumage situé à l'avant droit du véhicule, sous le réservoir.

En la faisant pivoter successivement dans les positions suivantes, on établit les circuits suivants:

**Position «1»:** Circuit d'allumage.

**Position «2»:** Circuit d'éclairage pour les feux de position et de stationnement; la clé peut être retirée.

**Position «0»:** Arrêt du moteur. Clé libre.

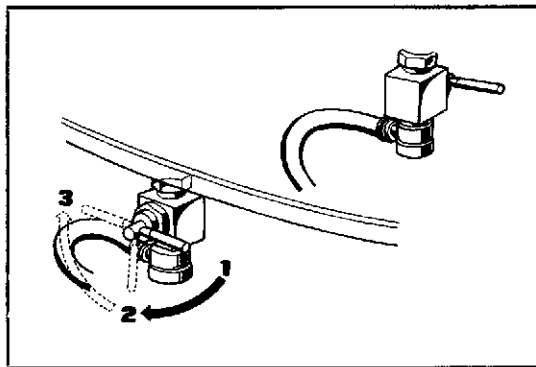


## Robinets du carburant

La motocyclette est équipée de deux robinets situés de chaque côté du réservoir de carburant. Ils peuvent être placés dans trois positions: fermé - ouvert - réserve.

En position fermée «1», le levier est orienté vers l'avant. En position d'ouverture «2», le levier est dirigé vers le bas. En position de réserve «3», le levier est dirigé vers l'arrière.

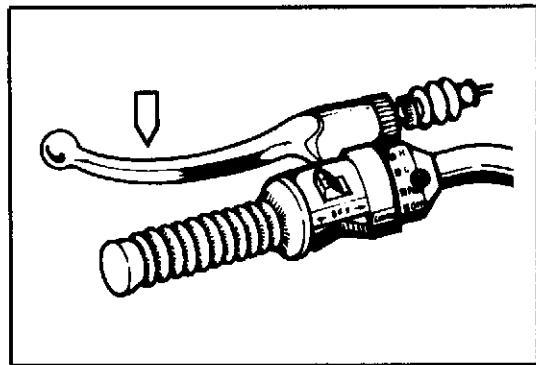
Ne pas oublier d'ouvrir toujours les deux robinets.



## 10 Commande d'embrayage

Le levier de commande d'embrayage se trouve sur la gauche du guidon. On débraye en tirant ce levier à fond (la transmission se trouve libérée du moteur). On embraye en relâchant progressivement ce levier (l'embrayage assure la liaison entre le moteur et la transmission). En engageant une vitesse, le mouvement est transmis à la roue arrière par l'intermédiaire de la boîte de vitesses.

Pour le réglage de l'embrayage, voir page 24.

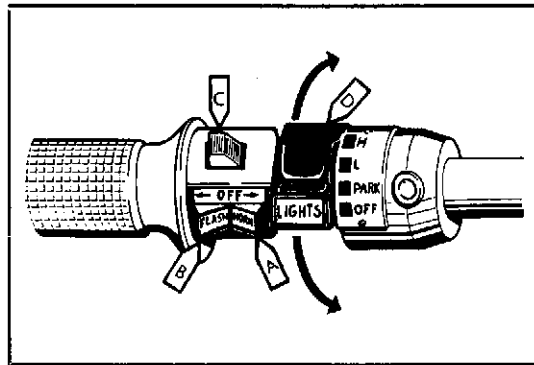


## Avertisseur sonore et lumineux

Ces avertisseurs se trouvent sur la partie gauche du guidon. Pour actionner l'avertisseur appuyer sur le bouton «A» HORN; pour l'appel lumineux appuyer sur le bouton «B» FLASH.

## Commande des clignotants

Elle se trouve sur la partie gauche du guidon. Pour actionner les clignotants, manoeuvrer la commande «C» vers la gauche ou vers la droite; pour les éteindre, la ramener en position OFF.

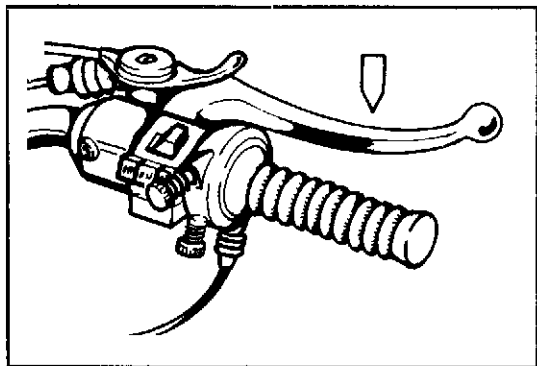


## Commutateur d'éclairage

Il se trouve sur la partie gauche du guidon. Pour utiliser l'éclairage, déplacer la commande «D» de la position OFF (feux éteints) à la position PARK (feux de position) - «L» (feux de croisement) - «H» (feux de route).

## Frein avant

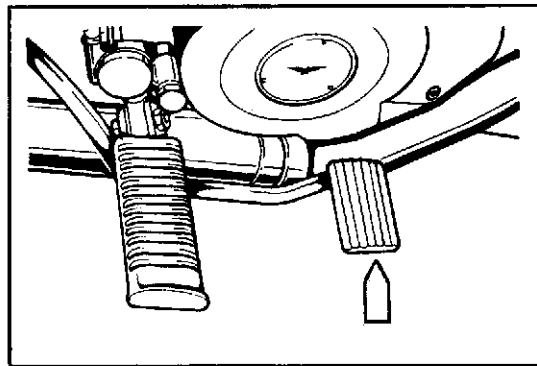
Le levier de commande du frein avant se trouve sur la partie droite du guidon. Utiliser ce levier avec précaution en essayant d'exercer une force variable selon la vitesse et les conditions de la chaussée.



## Frein arrière

La pédale de commande du frein arrière se trouve sur la partie droite du moteur. Elle doit être actionnée progressivement avec la pointe du pied, selon la vitesse du véhicule.

L'utilisation des freins exige une certaine expérience qui doit s'acquérir au cours des premiers temps pour être en mesure d'effectuer cette manœuvre correctement à une vitesse très élevée. Pour le réglage des freins, voir page 24.



## 12 Commande du starter

Avant d'actionner le kick, il est nécessaire d'ouvrir le starter en tirant le levier vers l'arrière. Cette opération ne doit être effectuée que lorsque le moteur est froid.

Dès que le moteur tourne, ramener ce levier à sa position initiale.

## Commande des gaz

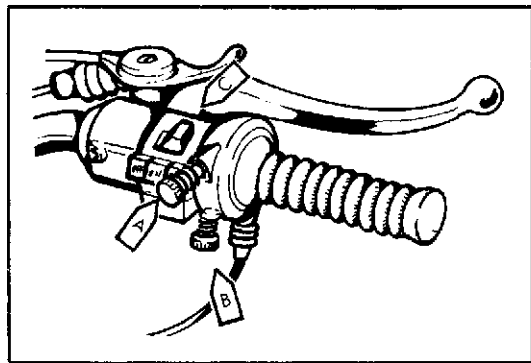
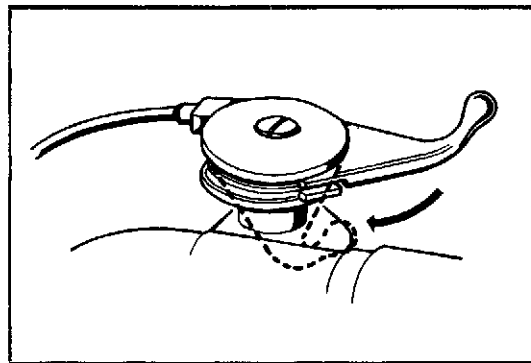
La fermeture de la poignée de gaz n'est jamais totale car pour éviter que le moteur s'arrête, on

laisse un «ralenti» de 1000-1100 tours environ. Pour régler ce ralenti, voir page 31.

Deux vis de réglage se trouvent également sur cette poignée. La vis «A» sert à régler la fin de course et la vis «B» sert à régler la vitesse de retour de la poignée et pour la bloquer au cas où il est nécessaire de maintenir le moteur à un certain régime.

## Interrupteur de masse

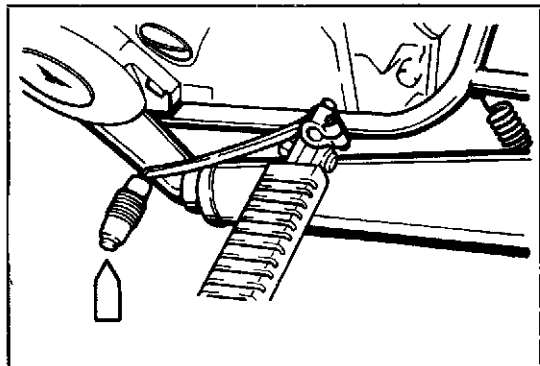
Un interrupteur «C» de masse du moteur se trouve à côté de la poignée de gaz.



En cas de nécessité ou lorsqu'on désire couper le contact, il suffit de placer le levier sur la position OFF au lieu de ON (vers la gauche ou vers la droite); il n'est pas nécessaire d'utiliser la clé de contact.

## Sélection

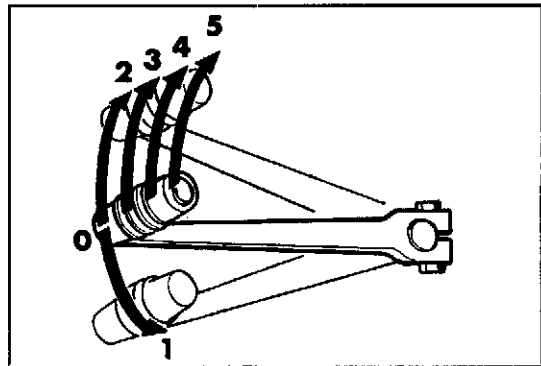
La pédale de sélecteur se trouve sur la partie gauche du moteur. Elle doit être actionnée avec la pointe du pied et accompagnée dans toute sa course. Après chaque changement de vitesses, la pédale revient automatiquement dans la position horizontale.



Pour passer la première vitesse, pousser la pédale vers le bas par rapport au point mort (situé entre la première et la deuxième vitesse). En tirant légèrement la pédale vers le haut, on revient au point mort tandis qu'en tirant à fond, on passe la deuxième vitesse et successivement la troisième, la quatrième et la cinquième vitesse.

**Pour rétrograder, pousser la pédale vers le bas en passant, successivement, les vitesses inférieures.**

**Attention :** La pédale de changement de vitesses doit toujours être actionnée en débrayant avec poignée de gaz au minimum.



## 14 Kick starter

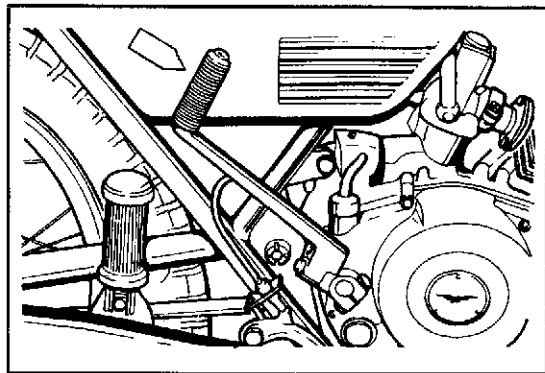
Le kick, située à droite du moteur, est un levier articulé qui permet de réduire l'encombrement pendant la conduite.

Laisser la pédale revenir à sa position d'origine et si le moteur est lancé, replier le levier vers l'intérieur.

Avant la mise en marche, s'assurer toujours que la boîte de vitesses est au point mort.

## Amortisseurs

Pour la stabilité du véhicule, il est très important

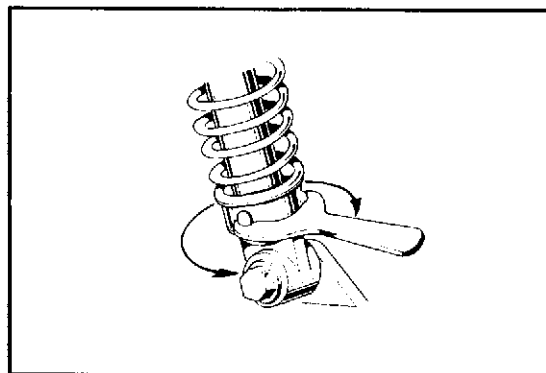


d'effectuer correctement le réglage de la charge des amortisseurs.

Le tableau suivant indique les positions recommandées suivant les conditions d'utilisation.

| Position | Charge  | Condition                                |
|----------|---------|--|
| 1        | Minimum | Pilote seul                              |
| 2        | Normale | Pilote lourd<br>Conduite à haute vitesse |
| 3        | Maximum | Pilote plus passager                     |

Pour placer les amortisseurs dans la position désirée, utiliser la clé spéciale.



Avant d'utiliser la motocyclette il est nécessaire d'effectuer une série d'opérations et de contrôles pour s'assurer que les parties les plus importantes sont en parfait état de marche. Les quelques minutes que ce contrôle exige, vous feront épargner par la suite un temps précieux.

- Mise en place de la batterie.

Le véhicule est livré sans batterie au revendeur pour éviter que celle-ci se décharge pendant l'immobilisation.

Il est donc nécessaire de contrôler que la batterie soit en parfait état. Dans le cas contraire, s'adresser à un autoélectricien.

- Contrôler le niveau d'huile du moteur comme indiqué à la page 26.
- Contrôler l'efficacité des freins.
- Contrôler la pression des pneumatiques comme indiqué à la page 6.
- Contrôler l'efficacité des suspensions et la position de charge des amortisseurs arrière comme indiqué à la page 14.

- Contrôler le niveau du carburant dans le réservoir. Utiliser un mélange essence huile à 5% (Shell Motor Oil 2T).
- Contrôler l'installation électrique (éclairage - avertisseur sonore - stop).

## Mise en marche

- Introduire la clé et la placer dans la position 1 (page 9).
- Mettre la boîte de vitesses au point mort entre la 1ère et la 2ème vitesse (le témoin jaune au centre du tableau de bord doit s'allumer).
- Ouvrir les deux robinets d'essence (levier vers le bas).
- Maintenir la poignée de gaz au minimum et appuyer sur le kick.

Si le moteur est froid, mettre le starter.

En cas de circulation de nuit, manoeuvrer la commande «A» du commutateur (voir page 10) : le témoin vert du tableau de bord doit s'allumer.



- 16 ■ Tirer à fond le levier de l'embrayage et passer la première vitesse (pédale vers le haut); le témoin jaune doit s'éteindre.

Relâcher progressivement le levier d'embrayage en tournant en même temps la poignée de gaz.

## En marche

Pour changer de vitesse, fermer la poignée de gaz, tirer à fond le levier d'embrayage et passer la vitesse suivante. Relâcher doucement le levier d'embrayage en ouvrant en même temps la poignée de gaz.

La pédale de changement de vitesses doit être actionnée avec énergie et accompagnée avec le pied.

Faire toujours attention au régime du moteur en particulier en décélération lorsqu'on passe aux vitesses inférieures.

Le freinage et la fermeture des gaz doivent être effectués de façon progressive; éviter que l'aiguille du compte-tours dépasse la **zone rouge** au moment où l'on rembraye.

## Arrêt

Fermer la poignée de gaz, tirer à fond le levier d'embrayage et actionner les deux freins en même temps.

Cette manoeuvre doit être bien coordonnée afin de conserver le contrôle de la motocyclette; cette pratique doit s'acquérir peu à peu.

Pour réduire normalement la vitesse en utilisant le changement de vitesses, on peut utiliser le frein-moteur en faisant toujours attention à ne pas dépasser le régime de la zone rouge.

Sur chaussées mouillées ou glissantes, utiliser avec précaution le frein avant.

Pour arrêter le moteur, mettre la clé dans la position centrale «0».

**A l'arrêt du moteur, toujours refermer les robinets de carburant.**

## Stationnement

Pour stationner la nuit sur une route ou dans un endroit insuffisamment éclairé, il faut laisser les

feux de position allumés, en mettant la clé dans la position 2 (clé libre, voir page 9) et la commande «A» dans la position PARK (voir page 10).

Pour enclencher l'antivol, pousser et tourner la clé à fond en braquant le guidon à fond vers la droite jusqu'à ce qu'on entende l'enclenchement. Retirer la clé.



## RODAGE

Le bon fonctionnement du moteur, ses performances et sa longévité dépendent en grande partie de la façon dont il a été utilisé au cours des premiers 500 ou 1000 km.

Les organes d'un moteur neuf ou révisé sont «bridés» et il faut les «roder» avec beaucoup de soin.

Cette opération, appelée rodage, consiste à observer certaines règles pendant les premiers

temps d'utilisation, c'est à dire pendant les premiers 1000 km dans le cas du 250-TS.

Au cours de cette période, il faut éviter d'atteindre un régime élevé **avant que le moteur soit suffisamment chaud.**

Ne pas dépasser les vitesses indiquées dans le tableau suivant.

Ne pas maintenir trop longtemps ces vitesses. Passer les vitesses inférieures dès que le moteur a tendance à diminuer son régime.

| Parcours en km     | Tours/moteur                                   | 1ère  | 2ème  | 3ème  | 4ème  | 5ème   |
|--------------------|--|-------|-------|-------|-------|--------|
| De 0 à 500         | 4000   | 23,21 | 35,41 | 50,59 | 62,94 | 103,35 |
| De 500 à 1000      | 5500   | 31,92 | 48,69 | 69,56 | 86,54 | 75,16  |
| Au-delà de 1000 km | Ne pas dépasser la zone rouge du compte-tours. |       |       |       |       |        |

**Important :** Après les premiers 500 km, il est nécessaire de changer l'huile du moteur afin d'éliminer les petites particules métalliques qui se

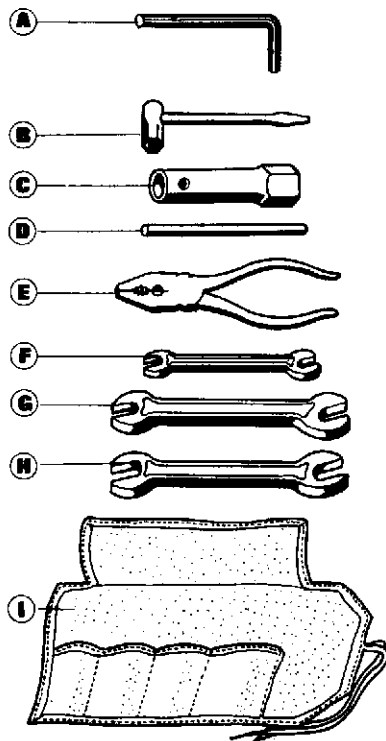
détachent des divers organes au cours de la première période de rodage.

## 20 TROUSSE A OUTILS

La trousse à outils se trouve dans le coffret situé sous la selie. Pour soulever cette dernière, pousser le levier «1» vers l'avant comme le montre la fig. de la page 7.

Le trousse comprend les clés et les outils suivants :

- «A» Clé hexagonale de 6 mm pour vis CHC 8.
- «B» Tournevis à clé hexagonale de 10 mm.
- «C» Clé à tube de 21 mm pour bougie.
- «D» Broche pour clé à tube.
- «E» Pincés.
- «F» Clé plate de 8-10 mm.
- «G» Clé plate de 12-13 mm.
- «H» Clé plate de 17-22 mm.
- «I» Sacoche.



## ENTRETIEN

Le maintien en bon état et le fonctionnement correct de tous les organes composant le moteur et le cycle dépendent d'un entretien soigneux et périodique.

Nous indiquons dans les pages suivantes les opérations qu'il faut effectuer périodiquement pour assurer le bon fonctionnement de la moto. Elles doivent être effectuées avec un très grand soin.

Avant de partir, assurez-vous toujours du bon fonctionnement des freins et de la pression correcte des pneus qui sont deux impératifs de sécurité.

Consultez votre revendeur si votre motocyclette a subi un choc, même peu important.

En effectuant fréquemment un contrôle général et en vérifiant la boulonnerie, vous éviterez des incidents désagréables et des pertes de temps.

# 22 ENTRETIEN

## Schéma des opérations périodiques

- Contrôle
- ▲ Réglage
- ▶ Graissage
- Remplacement

|  | Avant chaque départ | Après les 500 prem. km | Après les 1500 prem. km | Tous les 3000 km | Tous les 6000 km | Tous les 10000 km |
|--|---------------------|------------------------|-------------------------|------------------|------------------|-------------------|
|  | ●                   |                        |                         |                  | ▲                |                   |
|  | ●                   |                        |                         |                  |                  |                   |
|  |                     | ■                      |                         | ●                | ■                |                   |
|  | ●                   |                        |                         |                  |                  |                   |
|  | ●                   |                        |                         |                  | ▲                |                   |
|  | ●                   |                        |                         |                  |                  |                   |
|  | ●                   |                        | ● ▶                     |                  | ● ▶              |                   |
|  |                     | ▲                      | ▲                       |                  | ▲                |                   |
|  |                     |                        | ▲                       |                  |                  | ▲                 |
|  |                     | ●                      |                         | ●                |                  |                   |
|  |                     |                        | ▲                       | ▲                | ■                |                   |
|  |                     |                        | ▲                       | ●                | ■                |                   |
|  | ●                   | ▶                      | ● ▲ ▶                   | ● ▶              |                  |                   |
|  |                     |                        |                         | ▲                | ●                |                   |
|  |                     |                        | ●                       |                  | ● ▶              |                   |
|  |                     |                        |                         |                  | ●                |                   |
|  |                     |                        |                         |                  |                  | ●                 |
|  |                     |                        |                         |                  |                  | ■                 |
|  |                     |                        |                         |                  |                  | ● ▶               |
|  |                     |                        |                         |                  | ● ▲              |                   |
|  |                     |                        |                         |                  |                  | ● ▶               |
|  | ●                   |                        |                         |                  |                  |                   |
|  | ●                   |                        |                         |                  |                  |                   |

## Operations

|   |           |       |
|---|-----------|-------|
| Efficacité des freins et réglages                           | Voir page | 24    |
| Pression des pneus  |           | 6     |
| Huile de boîte de vitesses - Niveau et vidange              |           | 26    |
| Carburant   |           | 6     |
| Efficacité de l'embrayage                                   |           | 24    |
| Reglage amortisseurs  |           | 14    |
| Transmissions   |           | 24-26 |
| Serrage culasses pipes et tubes d'échappement               |           | 24    |
| Serrage de toute la boulonnerie du véhicule                 |           | *     |
| Circuit d'alimentation - Nettoyage                          |           | 29    |
| Bougies   |           | 34    |
| Filtre à air  |           | 28    |
| Chaîne de transmission                                      |           | 24-26 |
| Nettoyage du carburateur                                    |           | 30    |
| Axe de roue arrière   |           | 24-26 |
| Decalaminage des culasses, piston et lumières des cylindres |           | *     |
| Nettoyage des silencieux d'échappement                      |           | *     |
| Huile de fourche avant                                      |           | 26    |
| Roulements de roue  |           | 26    |
| Nettoyage des mâchoires de frein                            |           | *     |
| Roulements de direction                                     |           | *     |
| Efficacité de l'installation électrique                     |           | *     |
| Efficacité des suspensions                                  |           | 14    |

\* s'adresser au revendeur



Après la période de rodage, serrer les écrous de culasses ceux des pipes d'admission et des tubes d'échappement.

Régler la guide des freins (fig. «A» - «B») en ménageant toujours un petit jeu sur la pédale et sur le levier à main.

Si nécessaire, régler le jeu de la commande de embrayage (fig. «C») de façon à laisser une très légère course à vide facilement contrôlable en tirant le levier sur le guidon. Ce réglage est très important car si la commande est trop tirée, l'embrayage patine. Si, au contraire, elle est trop lâche, l'embrayage ne se décolle pas suffisamment.

Contrôler la tension de la chaîne de façon à ce qu'elle ne soit pas trop tendue lorsque deux personnes sont sur la moto.

Intervenir éventuellement sur les tendeurs (fig. «D») après avoir desserré les écrous de l'axe de la roue.

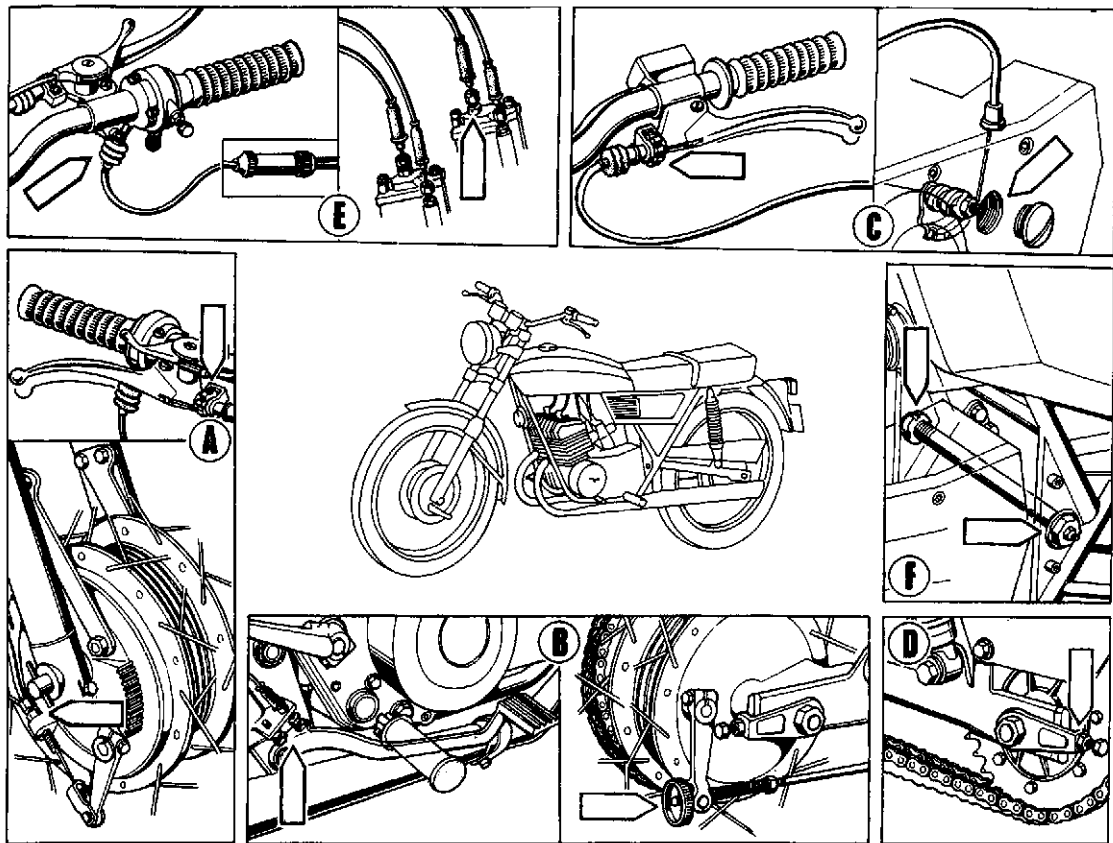
Contrôler l'alignement de la roue.

Régler la commande des gaz par l'intermédiaire

des dispositifs de réglage qui se trouvent sur le guidon et sur les carburateurs (fig. «E»). Voir page 12 et 31.

Contrôler le jeu du bras oscillant (fig. «F») et si nécessaire effectuer le réglage suivant :

- 1° Dévisser l'écrou à créneau sur le côté droit.
- 2° Visser l'axe jusqu'à élimination du jeu. Pour effectuer un meilleur réglage, il est préférable de retirer les amortisseurs. La fourche doit tourner librement mais sans jeu.
- 3° Serrer à nouveau l'écrou à créneau et faire un essai.



Contrôler périodiquement le niveau d'huile dans la boîte de vitesses. Par le bouchon de reniflard «1», compléter le niveau jusqu'à la limite du trou supérieur «2» (fig. «G»).

Il est nécessaire d'effectuer la vidange tous les 6000 km. Lorsque le moteur est chaud, enlever les bouchons de vidange («3» et «4») et laisser l'huile s'écouler entièrement en inclinant le véhicule. Replacer les bouchons et verser 0,800 kg d'huile neuve.

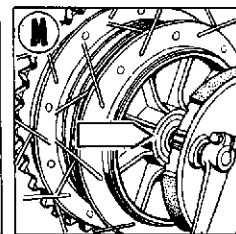
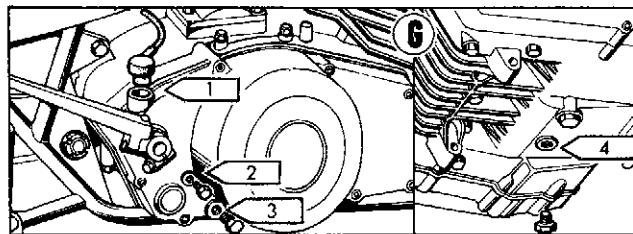
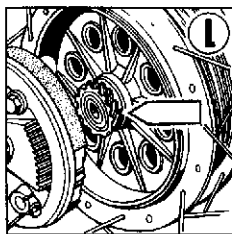
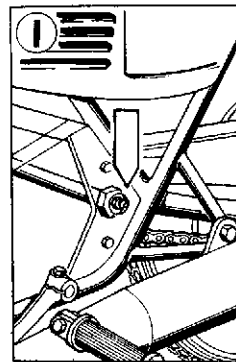
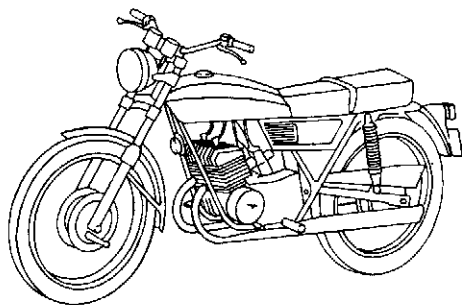
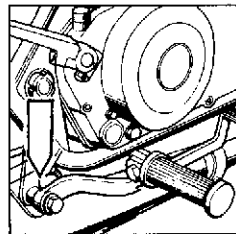
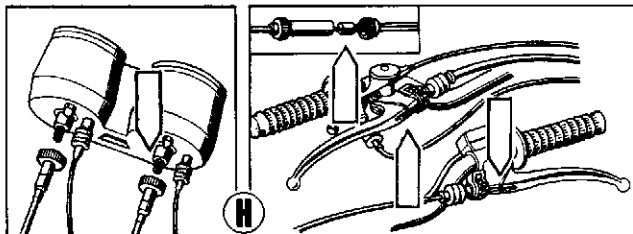
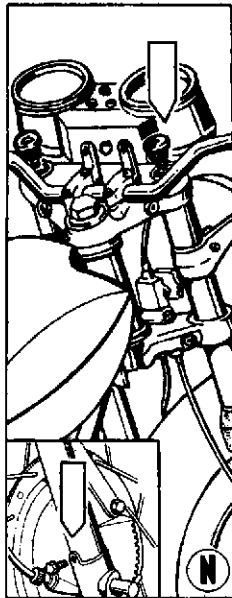
Graisser toutes les transmission et les articulations des commandes (fig. «H»).

Avec un graisseur à pression, lubrifier l'axe du bras oscillant (fig. «1») et le renvoi du compteur kilométrique sur le moyeu.

Graisser les roulements de roues (fig. «L-M») en faisant très attention à ne pas introduire d'huile dans les freins.

Graisser la chaîne avec de la graisse ou de l'huile dense après l'avoir nettoyée avec du pétrole. Cette opération très importante doit être effectuée périodiquement.

Tous les 10000 km, vidanger l'huile des tubes de fourche avant (fig. «N»). Enlever les bouchons de vidange et les bouchons de remplissage. Faire fonctionner la fourche jusqu'à ce que toute l'huile soit sortie et replacer les bouchons inférieurs; verser 0,200 kg d'huile «Shell Tellus 33» dans chaque tubes.



## 28 **FILTRE A AIR**

En générale, une consommation excessive et un faible rendement sont dûs au mauvais état du filtre à air.

Tous les 6000 km ou plus fréquemment si le véhicule est utilisé sur routes poussiéreuses, il est nécessaire de remplacer ce filtre.

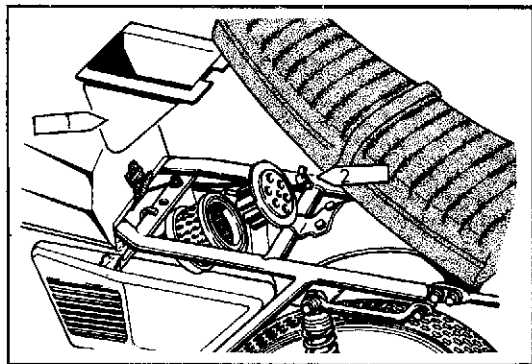
On peut nettoyer périodiquement le filtre en le secouant pour faire tomber la poussière de sa surface poreuse. Il est recommandé de taper le filtre à plat des deux côtés à plusieurs reprises ou de le nettoyer avec un jet d'air comprimé.

Le filtre ne doit pas être lavé.

Pour le remplacer, procéder comme indiqué sur la figure :

- 1° Soulever la selle et retirer le coffret à outils en le tirant vers le haut.
- 2° Dévisser l'écrou central et tirer le filtre vers le haut.

Lorsque ce filtre est démonté, veiller à ce que aucune impureté ne pénètre dans les carburateurs.



## ALIMENTATION

Lorsqu'on constate une mauvaise arrivée de carburant aux carburateurs, contrôler l'étanchéité des tubes sur les robinets et les carburateurs ainsi que l'état des filtres.

Laver éventuellement les filtres avec de l'essence et les passer sous un jet d'air comprimé.

Si les tubes sont durcis, les remplacer par d'autres du même type.

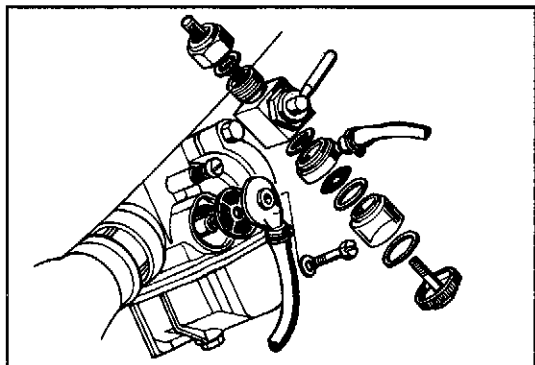
Respecter l'ordre de montage des filtres et des joints comme indiqué sur la figure ci-contre.

Pour bien laver le réservoir, enlever les robinets pour éliminer toutes les impuretés qui se déposent sur le fond.

Il est important de contrôler que l'air passe bien à travers le bouchon du réservoir. En absence d'alimentation, ouvrir ce bouchon : si le moteur repart, cela signifie que cette ouverture était obstruée.

Tous les 6000 km, il est nécessaire de nettoyer à fond les cuves et tous les passages avec un jet d'air comprimé.

**Ne jamais utiliser de fils métalliques qui pourraient modifier l'alésage des trous.**



## 30 REGLAGE DES COMMANDES DE GAZ AU GUIDON

La motocyclette est équipée de deux carburateurs commandés par :

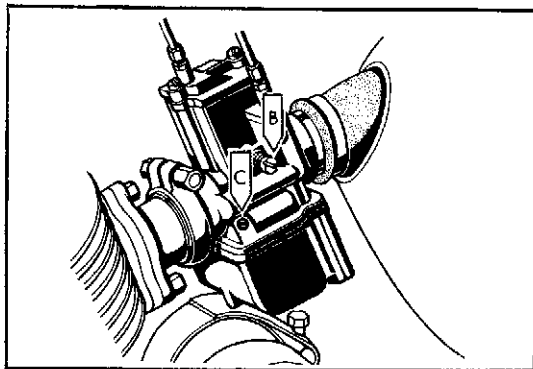
- une poignée tournante pour les gaz;
- une manette pour le starter.

### Synchronisation des carburateurs

Pour synchroniser l'ouverture des brisseries de gaz sur les carburateurs, procéder comme suit :

- 1° Dévisser la vis de butée «D» sur la poignée de gaz puis tourner à fond cette poignée (vers le pilote).
- 2° Contrôler que les câbles de commande des clapets de gaz ne présentent aucun jeu sinon l'éliminer en réglant les vis par l'intermédiaire des contre-écrous «A» sur les carburateurs.
- 3° Visser la vis de butée «D» sur la poignée de gaz jusqu'à ce qu'on rencontre le corps même de la poignée puis bloquer le contre-écrou.

4° Contrôler que les câbles de transmission aient un jeu de 2 ÷ 3 mm environ à leur point d'attache sur les commandes du guidon.



## Attention

Les anomalies de carburation peuvent être parfois provoquées par :

- un filtre à air obstrué;
- des dépôts carbonés dans les conduits d'échappement, sur les culasses et sur les calotte des pistons.

Avant d'effectuer tout réglage de carburation, il est donc nécessaire d'éliminer ces causes.

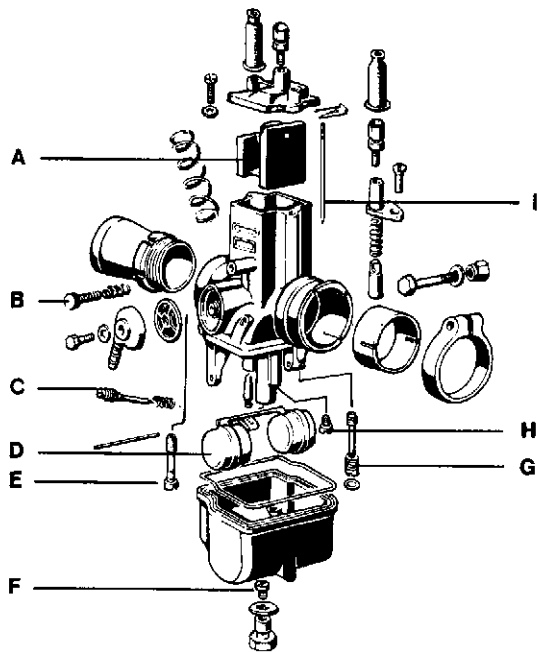
**N.B. :** Il est recommandé de ne pas modifier les caractéristiques de la carburation sauf si des conditions d'altitude ou de température l'exigent. Ces opérations doivent toujours être effectuées par nos agents.



## Réglage standard

Type «Dell'Orto VHB 25 - BS/BD»

- «A» Clapet gaz 50.
- «B» Vis de butée de boisseau.
- «C» Vis de richesse (ouverture de  $1 + \frac{1}{4}$  de tour).
- «D» Flotteur 10 g.
- «E» Diffuseur 260 S.
- «F» Gicleur de marche 100.
- «G» Gicleur de circuit de starter 70.
- «H» Gicleur de ralenti 45.
- «I» Aiguille E. 30 - 2° cran.

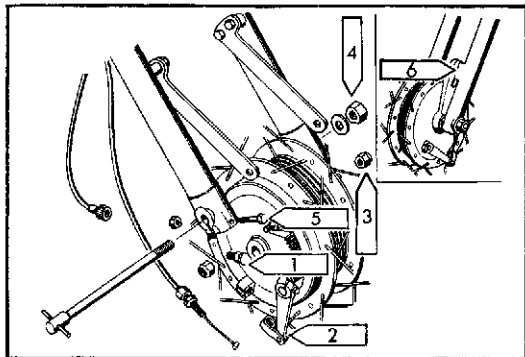


## DEMONTAGE DES ROUES

### Roue avant

Détacher la transmission du compteur «1» de la flasque de frein droite et les deux câbles de frein «2» en dévissant les barillets tendeurs qui les fixent sur les flasques de freins. Dévisser les écrous «3» qui maintiennent les pattes d'ancrage sur les plateaux des freins.

Dévisser l'écrou «4» qui bloque l'axe de roue et desserrer les boulons «5» de serrage de l'axe, puis retirer cet axe; si nécessaire, frapper avec un maillet pour dégager l'axe des fourreaux de la fourche et du moyeu de la roue.



### Roue arrière

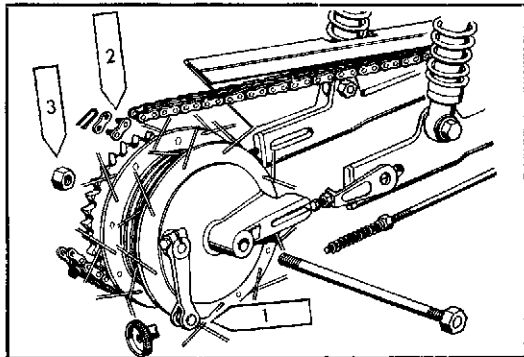
Retirer la commande de frein «1».

Retirer la chaîne après avoir enlevé l'attache rapide «2».

Enlever l'écrou de l'axe de la roue et retirer ce dernier «3».

Pour le remontage, effectuer ces opérations dans le sens inverse en ayant soin de monter l'attache rapide dans le bon sens comme le montre la figure ci-dessous.

Veiller à ce que le réton d'ancrage soit bien dans le logement de la flasque de frein.



## Bougies

### Allumage électronique

### Contrôle du calage

Si l'allumage ne s'effectue pas correctement, contrôler les éléments suivants :

## Bougies

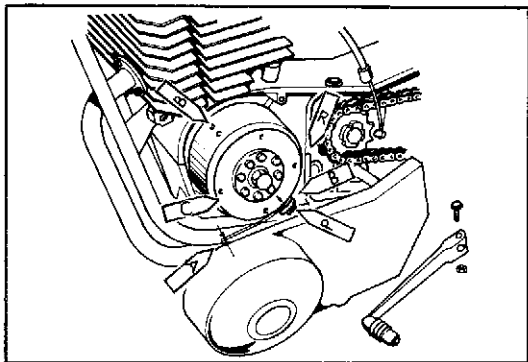
Contrôler que l'écartement des électrodes est de 0,6 mm; si les bougies sont encrassées, les nettoyer avec de l'essence et une brosse métallique; utiliser une aiguille pour le nettoyage interne. Au cours du remontage des bougies sur les culasses, veiller à ce qu'elles s'adaptent bien à leur logement et qu'elles se vissent sans effort. Il est recommandé d'effectuer cette mise en place à la main pendant quelques tours, puis de bloquer ensuite sans forcer avec la clé spéciale.

Tous les 6000 km, remplacer les bougies même si elles paraissent en bon état.

## Allumage électronique

Pour contrôler le bon fonctionnement de l'allumage électronique, effectuer les opérations suivantes :

- enlever le couvercle droit du moteur, après avoir retiré la pédale du chargement de vitesse;
- contrôler au moyen d'une cale que la distance «A» (entrefer) entre la partie interne du PICK-UP et l'extérieur des bossages du rotor «C» est comprise entre 0,3 ÷ 0,4 mm.



Cette distance est fixée en usine et elle ne doit pas être modifiée. Si nécessaire, il est possible de récupérer  $0,1 \div 0,2$  mm. Pour cela, il est nécessaire de retirer le rotor, de dévisser les vis «E» qui fixent la plaque du stator «F» sur le monobloc pour en modifier le jeu.

## Contrôle du calage

Premièrement (à condition que le rotor ne porte pas d'autres repères que la flèche «H»), tracer un repère «D» (dans le sens inverse des aiguilles d'une montre) à  $46 \div 47$  mm env. du centre des bossages sur le rotor, à proximité de la flèche «H». Faire tourner le volant et amener la flèche du rotor en face de l'encoche «B» sur le PICK-UP monté sur la plaque du stator; si tout est normal, le repère «D» doit se trouver au niveau de la jonction des deux blocs carter «R».

Si un réglage est nécessaire, procéder de la façon suivante:

- démonter le rotor à l'aide de l'extracteur;
- desserrer les vis «E» qui maintiennent la plaque du stator «F» sur les monoblocs;
- faire pivoter la plaque du stator «F» pour cor-

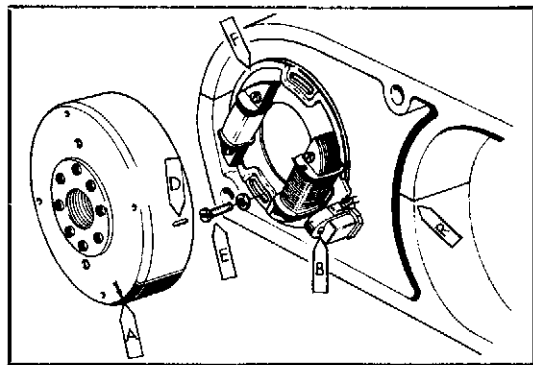
riger le décalage et la fixer ensuite au monobloc sans bloquer à fond les vis «E»;

— remonter le rotor du volant et contrôler que la flèche «H» sur le rotor se trouve bien en face de l'encoche «B» du PICK-UP.

Après avoir contrôlé que tout est normal, démonter le rotor et bloquer à fond les vis «E» en ayant soin de ne pas modifier la position de la plaque.

Remonter ensuite le rotor et bloquer à fond l'écrou qui le fixe sur l'arbre moteur.

Si des défauts d'allumage persistent après avoir effectué ces opérations, s'adresser à l'un de nos Agents.



## 36 EQUIPEMENT ELECTRIQUE

L'équipement électrique comprend un volant magnétique alternateur de 50 watt et une batterie de 9 AH située à droite du cyclomoteur, sous le carter fixé en bas «1» par une vis. Elle est maintenue par un crochet à ressort «2» fixé sur son couvercle.

Il est nécessaire de contrôler le niveau du liquide qui doit toujours recouvrir les plaques. Si nécessaire, ajouter de l'eau distillée.

Les bornes doivent être graissées avec de la vaseline pure après avoir branché les cosses.

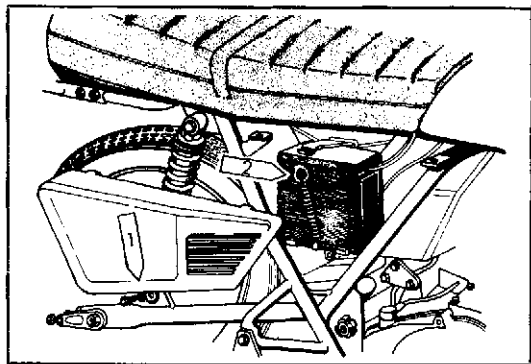
### Projecteur avant

Pour remplacer les ampoules, dévisser la vis qui se trouve en bas du phare. Au cours du remontage, veiller à ne pas endommager les éléments composant le projecteur.

### Indicateurs de direction et feu arrière

Pour remplacer l'ampoule, dévisser les deux vis maintenant le cabochon de feu rouge. Au cours

du remontage, veiller à ne pas trop serrer ces vis.

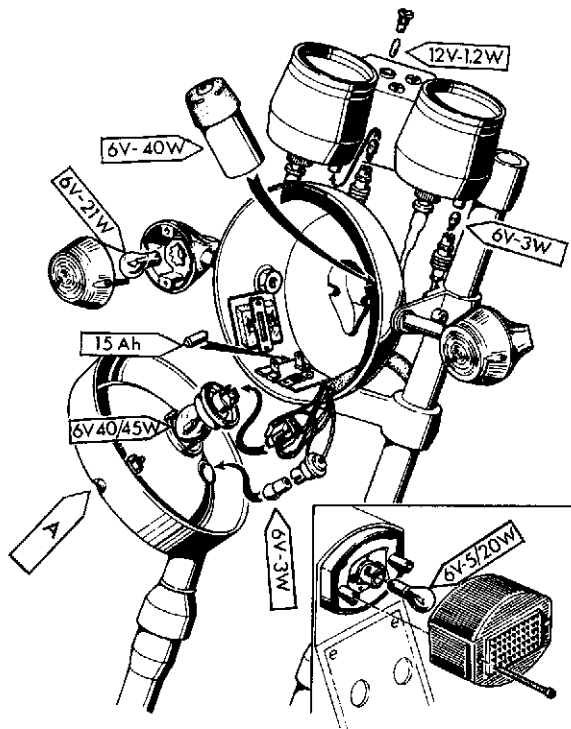


## Tableau de bord

Les lampes d'éclairage du compte-tours et du tachymètre sont insérées par pression; pour les extraire, il suffit donc de tirer vers le bas.

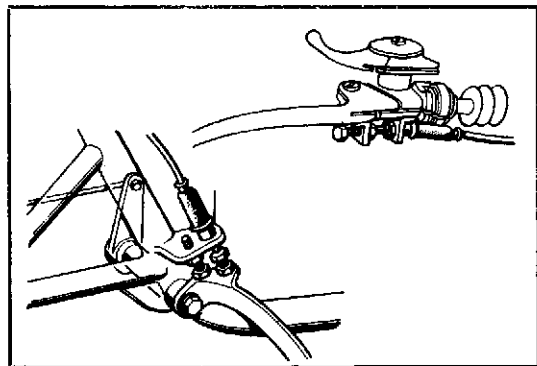
Pour remplacer les ampoules des témoins, dévisser par l'extérieur la petite frette dans laquelle est fixée chaque ampoule.

Le témoin jaune de point mort est relié à un interrupteur qui se trouve sous le carter moteur, côté gauche, au niveau du barillet desmodromique. En cas de mauvais fonctionnement, contrôler également le raccordement à l'interrupteur.



## 38 Interrupteurs pour le signal de «stop»

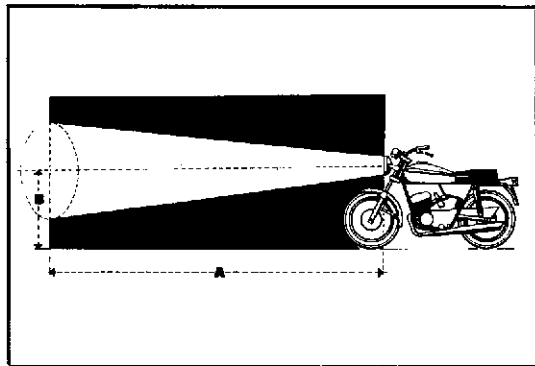
Pour le frein avant, l'interrupteur est placé à côté du levier sur le guidon et pour le frein arrière, à côté de la pédale. Il est recommandé de veiller au graissage des plombs et si nécessaire, de régler leur course. Pour l'interrupteur qui se trouve sur la pédale du frein, régler la fin de course au moyen de la vis (voir fig. «D» par page 25).



## Réglage du faisceau lumineux

Pour la sécurité de la conduite de nuit et en particulier pour ne pas déranger les véhicules circulant en sens inverse, le projecteur avant doit être réglé à la bonne hauteur. Pour le réglage vertical, il suffit de dévisser les vis de fixation du projecteur. Pour le réglage horizontal, intervenir sur la vis «A» (figure page 37).

A une distance «A» de 3 m, le centre du faisceau des feux de route ne doit pas dépasser une hauteur «B» de 0,86 m, le cyclomoteur étant placé sur sa béquille et le pilote en place.



## CONSEILS POUR LA RECHERCHE DES ANOMALIES ET DE LEURS CAUSES LES PLUS COURANTES

### Recherche des anomalies d'Alimentation-Allumage

Absence de carburant dans le réservoir, gicleurs, filtre du carburateur ou robinets obstrués ou encrassés.

Démonter et laver à l'essence, sécher avec un jet d'air comprimé.

Prise d'air du bouchon de réservoir obstruée.

Dévisser le bouchon; si le moteur fonctionne à nouveau, l'anomalie est due à l'obstruction des trous de prise d'air. Remplacer le bouchon.

Moteur noyé.

Fermer le robinet du carburant. Retirer la bougie et la nettoyer; faire tourner le moteur en actionnant la pédale de mise en marche en ouvrant à fond la poignée de gaz.

Bougie encrassée - isolant de la bougie cassé.

Retirer le câble de la bougie et contrôler si l'étincelle se produit lorsqu'on actionne le levier de démarrage. Remplacer éventuellement la bougie.



|   |   |
|---|---|
| Allumage électronique hors de fonctionnement.   | S'adresser à l'un de nos Agents.  |
| Irrégularité de fonctionnement faible rendement - consommation élevée, détonations et anomalies d'allumage. | Bougie. Régler l'écartement des électrodes.   |
| Pot d'échappement obstrué.  | Nettoyer.   |
| Bougie desserrée.   | Bien serrer.  |
| Mauvais accouplement culasse-cylindre.  | Bien disposer la culasse sur le cylindre et serrer les écrous à fond et uniformément. |
| Joint de culasse brûlé.   | Remplacer.  |
| Filtre à air sale ou manette de starter bloquée en position fermée ou difficile à ouvrir complètement.      | Laver avec de l'essence pure, sécher à l'air comprimé.                                |
| Mauvais fonctionnement de l'équipement électrique. Embouts des filo détachés ou desserrés.                  | Fixer correctement.   |
| Avarie d'ampoules.  | Remplacer en ayant soin de contrôler le bon contact avec les porte-ampoules.          |

Les parties émaillées et chromées du cyclomoteur exigent un entretien qu'il est conseillé d'effectuer fréquemment afin d'éviter la corrosion par les agents atmosphériques.

Il est donc recommandé d'effectuer un lavage périodique à l'eau claire avec une éponge.

Veiller à ne pas faire entrer d'eau dans le réservoir, dans le moteur, dans le carburateur, dans le filtre à air et dans les pots d'échappement et en particulier dans les freins.

Pour les parties chromées ou en aluminium, utiliser du polish si nécessaire et en hiver, protéger ces parties avec des produits spéciaux.

Le moteur doit être nettoyé au pétrole avec un pinceau.

Après séchage complet, graisser toutes les articulations des commandes, les parties exposées des transmissions et en particulier la chaîne de transmission.

En cas d'immobilisation prolongée, disposer le véhicule de façon à ce que les pneus ne touchent pas le sol et réduire leur pression.

Enlever la batterie et la mettre dans un endroit sec à l'abri du gel; la recharger tous les mois.

Vider entièrement le réservoir de carburant et laver l'intérieur avec du mélange.

Introduire quelques gouttes d'huile moteur dans les orifices des bougies et avec le kick, faire faire quelques tours au moteur.

Protéger les parties non émaillées par un film d'huile en veillant à ce que cette huile n'aille pas dans les freins et sur les parties en caoutchouc.

Couvrir le véhicule pour le protéger de la poussière en permettant toutefois à l'air de circuler.

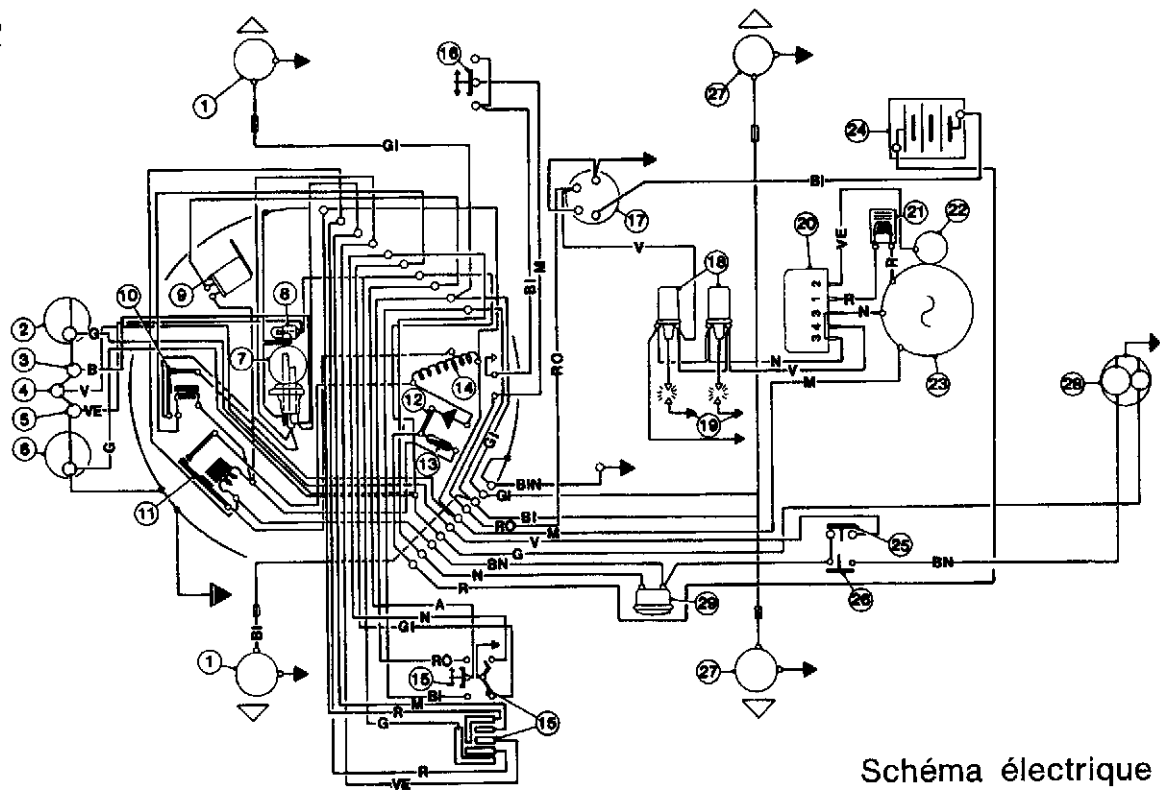


Schéma électrique

- 1 - Ampoule 6V - 21W
- 2 - Ampoule 6V - 3W
- 3 - Ampoule 12V - 1,2W
- 4 - Ampoule 12V - 1,2W
- 5 - Ampoule 12V - 1,2W
- 6 - Ampoule 6V - 3W
- 7 - Ampoule asymétrique 6V - 40/45W
- 8 - Ampoule 6V - 3W
- 9 - Clignotant 6V - 40W
- 10 - Relais d'appel lumineux MTP/1A 50
- 11 - Relais recharge MLP/1C/10
- 12 - Diode 1R 21 PT 20
- 13 - Fusible 15 Ah
- 14 - Impédance à 2 niveaux
- 15 - Dispositif de commande éclairage, avertisseur sonore, indicateurs de direction et avertisseur lumineux
- 16 - Dispositif arrêt moteur
- 17 - Bloc pour clé de contact à 3 positions
- 18 - Bobines H.T.
- 19 - Bougies
- 20 - Bloc électronique

- 21 - Impédance
- 22 - Pick-up
- 23 - Volant d'allumage
- 24 - Batterie 6V - 9 Ah
- 25 - Contacteur de point mort
- 26 - Contacteur de stop
- 27 - Ampoule 6V - 21W
- 28 - Ampoule 6V - 5/21W
- 29 - Avertisseur sonore

#### LEGENDE COULEURS

|    |   |            |
|----|---|------------|
| VE | = | Vert       |
| R  | = | Rouge      |
| G  | = | Jaune      |
| N  | = | Noir       |
| M  | = | Marron     |
| RN | = | Rouge/Noir |
| Bl | = | Blanc      |
| RO | = | Rose       |
| GI | = | Gris       |
| A  | = | Orange     |
| V  | = | Violet     |
| B  | = | Bleu       |
| BN | = | Bleu/Noir  |

SEIMM MOTO GUZZI S. p. A. Mandello del Lario

Registro Società Lecco N.2220

