

Cycles Peugeot

BEAULIEU - VALENTIGNEY (Doubs)

*Nous conseillons
l'emploi exclusif de...*



ENERGOL
VISCO-STATIC

2000 - 2-61

175
cc

callie

175
cc

Super tenor

125
cc

tenor

NOTICE
D'ENTRETIEN



Peugeot

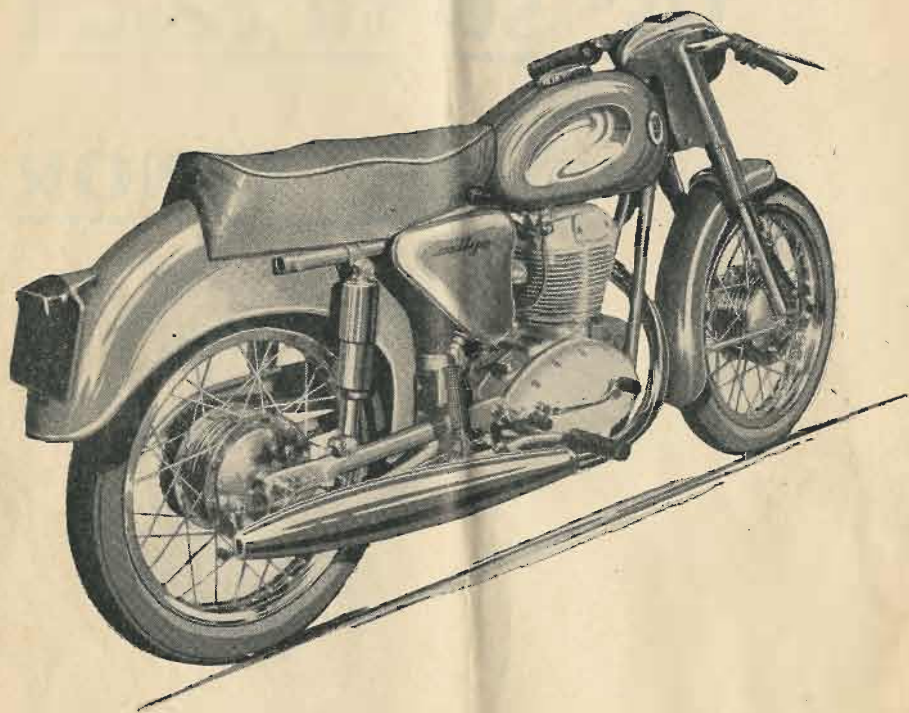
175^{cc} RALLYE

175^{cc} SUPER TENOR

125^{cc} TENOR

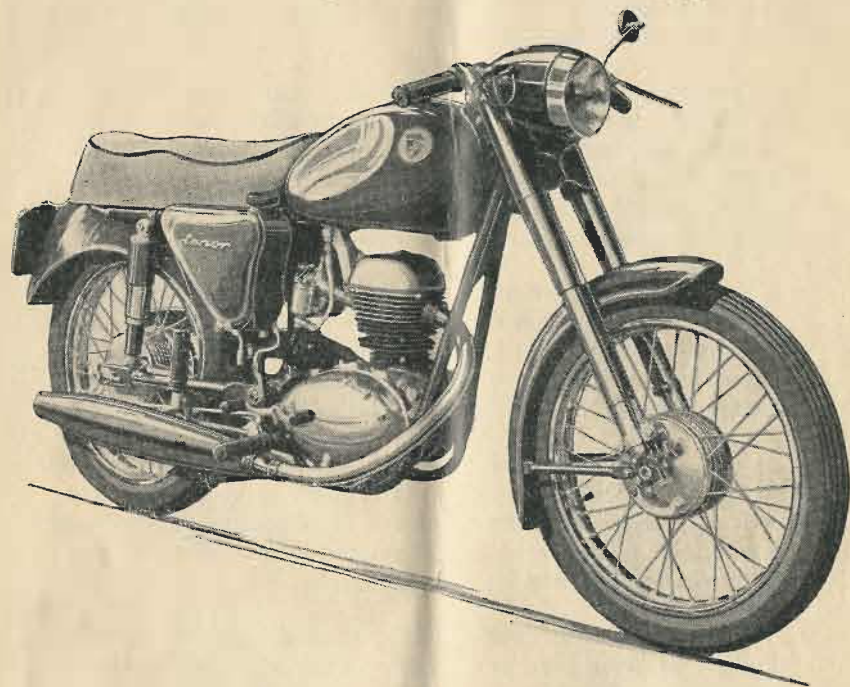
NOTICE D'ENTRETIEN

Nous vous présentons...



La 175^{cc} Rallye type A S

La 125^{cc} Tenor - type ET
La 175^{cc} Super Tenor - type AT



Vous possédez maintenant la machine de vos rêves. Permettez-nous de vous la présenter plus en détail et de vous donner quelques conseils pour en tirer le maximum d'agrément et en conserver toujours les performances.

Votre vendeur vous a annoncé de brillantes reprises et une vitesse de pointe élevée ; il vous a parlé aussi d'économie et de robustesse. Vous ne découvrirez ces qualités que si vous avez la patience d'effectuer un bon rodage. Respectez nos préconisations, et dans quelques mois, vous connaîtrez « les joies de la grosse moto sur une machine légère ».

Dans les pages qui suivent, vous trouverez ses caractéristiques générales, la manière de la conduire et l'entretien qu'elle nécessite. Par ailleurs, nous disposons d'un très vaste réseau de concessionnaires parfaitement équipés et toujours prêts à vous donner un conseil. Allez chez eux pour le graissage et l'entretien : vous serez sûr de voir votre machine entre de bonnes mains.

Avant d'apprendre tous les détails techniques, vous aimerez sans doute connaître quelques particularités de ce moteur. Sachez qu'il fonctionne suivant le cycle à 4 temps, et que sa distribution se fait par soupapes en tête, commandées par culbuteurs, ce qui signifie un excellent rendement, une consommation très réduite et des performances élevées.

Pour conserver longtemps ces qualités et avoir un moteur qui dure, le graissage a été tout particulièrement étudié. Tous les organes qui fatiguent sont lubrifiés sous pression ; un filtre de grande dimension en nylon spécial et un piège magnétique éliminent toutes les souillures de l'huile.

Vous constaterez que la culasse, bien aérée, assure un refroidissement intense à tous les régimes ; que le moteur est particulièrement silencieux grâce à la précision de l'usinage de toutes les pièces, et que l'équipement électrique a été conçu suivant les techniques les plus modernes.

Quant à la partie cycle, vous avez déjà apprécié son élégance et sa ligne bien personnelle ; vous serez agréablement surpris par sa tenue de route et par la qualité de son système de suspension à grands débattements et amortisseurs hydrauliques.

Que ce soit pour le travail, pour la promenade ou pour les grandes randonnées, elle est toujours à votre service. Vous pouvez en être fier, car c'est une machine de classe. N'hésitez pas à la conseiller à vos amis, ils vous en seront reconnaissants.

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

175 cc
RALLYE

Alésage : 62 mm	Cylindrée exacte : 174,5 cc
Course : 57,8 mm	Puissance fiscale : 2 CV
	Taux de compression : environ 9,5 à 1
Régime normal : 6.000 t/m	Régime maximum : 7.800 t/m
	Puissance réelle : 15 CV à 7.700 t/m
Poids de la machine : 107 kg	Vitesse maximum : 125 km/h.

175 cc
SUPER TENOR

Alésage : 62 mm	Cylindrée exacte : 174,5 cc
Course : 57,8 mm	Puissance fiscale : 2 CV
	Taux de compression : environ 8 à 1
Régime normal : 5.000 t/m	Régime maximum : 6.500 t/m
	Puissance effective : 10,5 CV à 6.300 t/m
Poids de la machine : 110 kg	Vitesse maximum : 110 km/h.

125 cc
TENOR

Alésage : 52 mm	Cylindrée exacte : 123 cc
Course : 58 mm	Puissance fiscale : 1 CV
	Taux de compression : environ 7,8 à 1
Régime normal : 5.500 t/m	Régime maximum : 6.800 t/m
	Puissance réelle : 7,5 CV à 6.600 t/m
Poids de la machine : 103 kg	Vitesse maximum : 100 km/h.

Consommations

Huile	: 0,100 litre environ aux 100 km
Essence	: 175 cc, 4 litres environ aux 100 km.
	125 cc, 2,5 litres environ aux 100 km.

Pneumatiques : à l'avant 17×2,75 } Pour tous
à l'arrière 17×3 } types

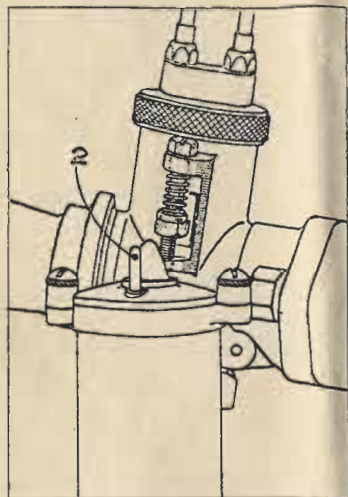
Le numéro du cadre est frappé sur le tube de direction.

Le numéro du moteur est frappé sur la plaquette rivée sur le moteur à l'arrière du cylindre.

AVANT DE PARTIR

Vérifier :

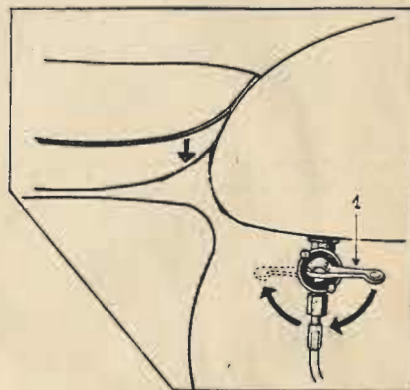
- la quantité de carburant du réservoir (contenance : 13 litres, dont une réserve de 3 litres).
- la mise du contact.
- la bonne marche de l'éclairage, sinon, voir pages 16, 17, 18 et 19.
- la pression des pneumatiques :
à l'avant : 1,2 à 1,4 kg,
à l'arrière : 1,7 kg en solo — 2,25 kg en duo.
- le fonctionnement des freins :
sinon, voir pages 26 et 27.
- la circulation de l'huile (quand le moteur tourne). Elle doit remonter par le tube central du réservoir d'huile, visible par son bouchon transparent, sinon, voir page 14.



MISE EN ROUTE DU MOTEUR

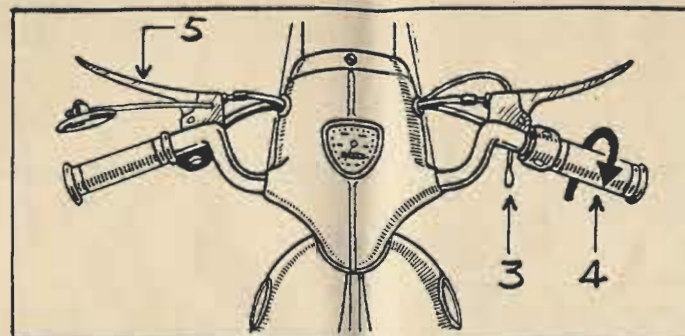
- ouvrir le coupe-circuit.
- ouvrir le robinet d'essence (1). Le mettre à sa position basse ou arrière (réserve):
- à froid : appeler l'essence en appuyant à plusieurs reprises sur le titillateur (2) du couvercle de la cuve. Agir sur la manette d'air (3). (La ramener à sa position normale après quelques minutes).
- ouvrir légèrement la poignée des gaz (4) et s'assurer que la machine est au point mort.
- débrayer (5), manœuvrer lentement une ou deux fois la pédale du lanceur
- L'actionner vigoureusement, le levier d'embrayage lâché.
- Le moteur doit partir.

MISE EN ROUTE



MISE EN ROUTE DE LA MACHINE

- laisser tourner le moteur au ralenti.
- débrayer à fond.
- passer la première vitesse en appuyant fermement, mais sans frapper, avec la pointe du pied sur l'avant de la pédale du sélecteur (6).
- lâcher la pédale de sélecteur.
- progressivement, ouvrir les gaz et embrayer.
- Pour le passage des vitesses, n'appuyer qu'une seule fois sur la pédale.



MONTEE DES VITESSES

- Parcourir une centaine de mètres en ouvrant peu à peu les gaz.
- Couper les gaz.
- Débrayer à fond et appuyer sur l'avant de la pédale de sélecteur.
- Lâcher la pédale.
- Embrayer et accélérer progressivement.

Agir de même pour passer du point mort en 1^{re}, de 1^{re} en 2^e, de 2^e en 3^e et de 3^e en 4^e vitesse.

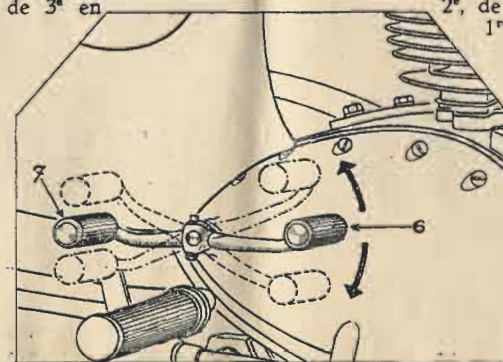
DESCENTE DES VITESSES

- Ralentir en coupant les gaz.
- Débrayer à fond et appuyer sur l'arrière de la pédale de commande de sélecteur (7).
- Lâcher la pédale.
- Embrayer et accélérer progressivement.

Agir ainsi pour passer de la 4^e vitesse à la 3^e, de la 3^e à la 2^e, de la 2^e à la 1^{re} et de la 1^{re} au point mort.

EN MARCHÉ

Lancer le moteur avant de monter une vitesse



Ralentir avant de descendre une vitesse

Rouler en 1^{re} vitesse jusqu'à 30 km/heure en 125 cc et 35 km/heure en 175 cc.
Rouler en 2^e vitesse de 30 à 50 km/heure en 125 cc et 60 km/heure en 175 cc.
Rouler en 3^e vitesse de 50 à 75 km/heure en 125 cc et 80 km/heure en 175 cc.
Rouler en 4^e vitesse à partir de 75 km/heure en 125 cc et 80 km/heure en 175 cc.

(Pour les 1.500 premiers kilomètres, voir page suivante.)

Le moteur étant froid, ne jamais le faire tourner trop vite.

- Sur une route normale et plate, rouler toujours en 4^e vitesse.
- Ne pas hésiter, lors des ralentissements, à rétrograder en 3^e, voire en 2^e vitesse.
- La boîte de vitesses comporte 4 combinaisons :
Elles doivent être utilisées.

EN MARCHÉ

- Ralentir et rétrograder en 3^e, 2^e et 1^{re} vitesse (voir page 7). Utiliser les freins.
- Passer au point mort avant l'arrêt total de la machine.
- Fermer le robinet d'essence (position avant).
- Fermer le coupe-circuit pour arrêter le moteur.

ARRÊT

RODAGE

- D'un bon rodage dépendent la longévité et la puissance futures du moteur :
 - Jusqu'à 500 km environ :
ne pas dépasser le 80 km à l'heure pour la Rallye et le 60 km à l'heure pour le Tenor et Super Tenor.
 - A partir de 1.500 km environ :
augmenter cette vitesse progressivement.
 - ne jamais faire peiner le moteur, rétrograder si nécessaire.
 - ne pas chercher à atteindre la vitesse maximum du moteur.
Ne pas l'emballer.
- Après chacune de ces périodes :
 - vidanger le réservoir d'huile, le moteur et la boîte de vitesses.
Refaire leur plein après rinçage.
(Voir pages 14 et 15.)
 - Faire opérer la révision conseillée par la carte de garantie chez votre concessionnaire.

VITESSES A NE PAS DEPASSER PENDANT LE RODAGE

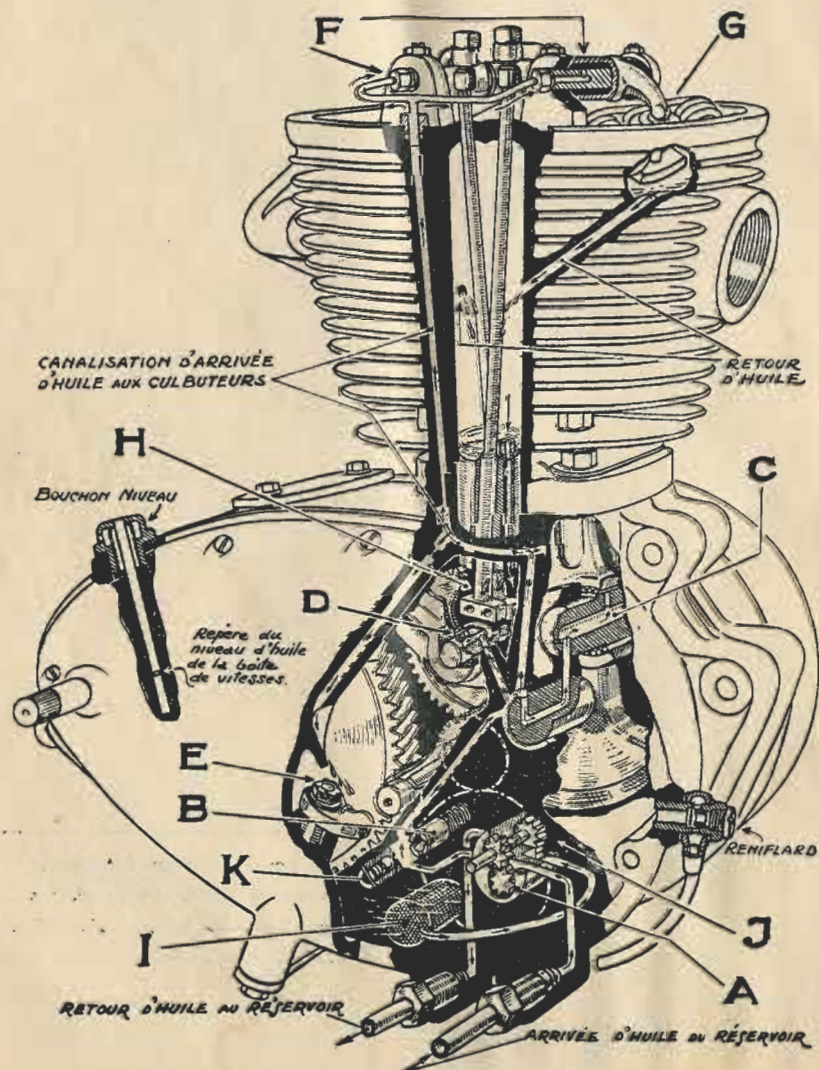
Jusqu'à 500 km :			Jusqu'à 1.500 km :		
Rallye	Super Tenor	Tenor	Rallye	Super Tenor	Tenor
1 ^{re} : 25	20	20	1 ^{re} : 30	35	30
2 ^e : 40	35	35	2 ^e : 45	45	45
3 ^e : 60	50	50	3 ^e : 70	60	55
4 ^e : 80	60	60	4 ^e : 90	80	70

E N T R E T I E N

- Graissage du moteur.
- Graissage de la boîte de vitesses.
- Eclairage et allumage.
- Décalaminage et rodage des soupapes.
- Réglage des culbuteurs.
- Carburateur et filtre à air.
- Roues avant et arrière.
- Freins avant et arrière.
- Commande de débrayage.
- Tension de la chaîne.
- Suspensions avant et arrière.
- Tableau général.

... pour ces simples travaux,
comme pour les plus délicats,
Notre Agent est à votre disposition.

SCHÉMA DE CIRCULATION D'HUILE sur 175 cc RALLYE et SUPER TENOR



FONCTIONNEMENT DU GRAISSAGE

L'huile contenue dans le réservoir est aspirée par une pompe à engrenages (A) à grand débit située dans le carter moteur. Chassée sous pression de la pompe, l'huile pousse un piston (B) remplissant le rôle de robinet automatique empêchant le réservoir d'huile de se vider dans le carter moteur à la suite d'une longue immobilisation de la machine.

Ce piston, dans sa course, démasque une canalisation débouchant dans une gorge située en avant du roulement moteur côté embrayage. Des trous aménagés dans l'axe moteur, dans le maneton et l'axe d'accouplement, forment un conduit amenant l'huile à l'embellage (C).

Une canalisation amène l'huile au centre de l'axe de l'arbre à cames (D), graissant le coussinet, ainsi que les poussoirs et les cames à leurs points d'attaque.

Une autre canalisation relie la gorge déjà citée à la partie supérieure du carter, dans une poche circulaire venue de fonderie concentriquement à l'embase de la cheminée du cylindre.

Un petit trou percé dans cette poche amène l'huile, par l'intermédiaire d'une canalisation et d'une gouttière disposées dans le couvercle de l'embrayage à la butée d'embrayage qui se trouve lubrifiée continuellement (E).

Un autre trou percé dans le plan de joint de l'emplacement du cylindre communiquant d'une part avec la poche, et d'autre part avec une canalisation traversant les ailettes du cylindre et de la culasse, amène l'huile aux axes des culbuteurs (F).

Dans le 125 cc, le graissage des axes de culbuteurs s'effectue par l'intérieur des deux oreilles gauches (voir page 13).

L'huile qui descend des culbuteurs graisse les soupapes (G). Deux trous percés à la base des logements des ressorts de soupapes débouchent dans le tunnel venu de fonderie, où se déplacent les tiges des culbuteurs. L'huile retombe ainsi à la base du cylindre et, par un trou percé dans le guide-poussoirs, lubrifie les poussoirs de soupapes et les cames (H).

Après avoir lubrifié tous les organes, l'huile retombe dans le fond du carter pour être aspirée au travers d'un filtre (I) par une deuxième pompe à engrenages (J) qui la refoule dans le réservoir d'huile où s'effectue un filtrage sous pression à travers un filtre en nylon.

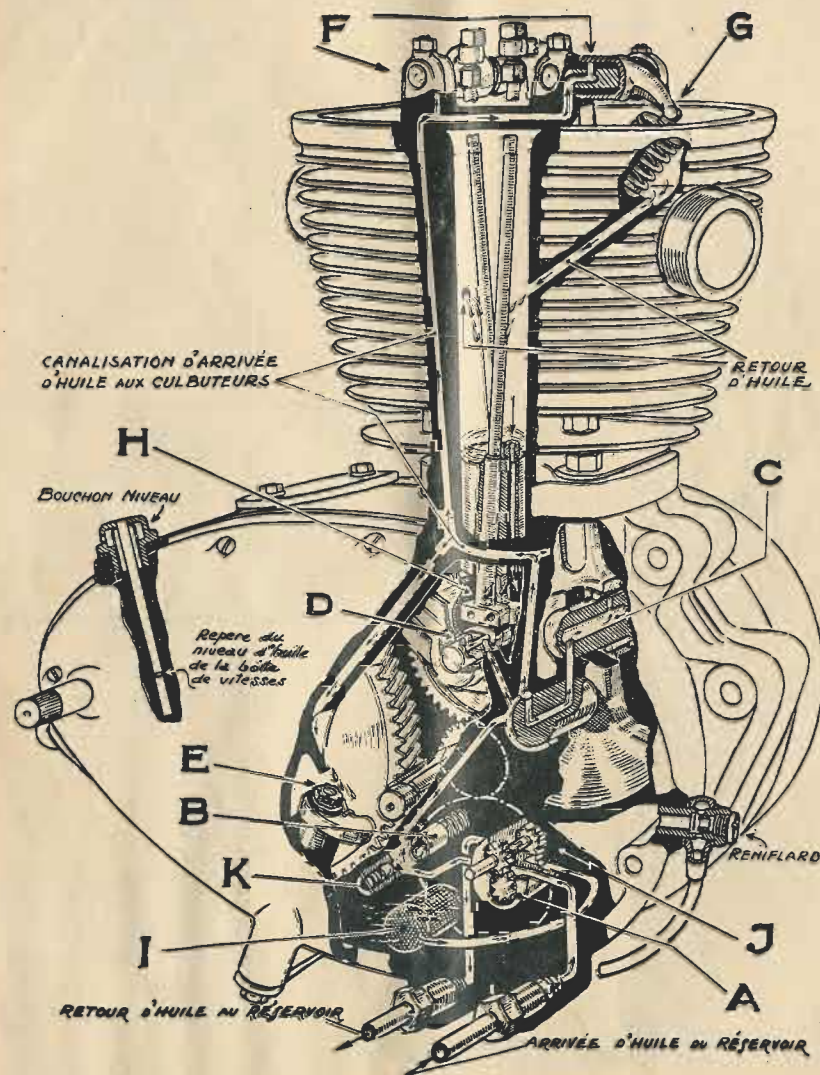
Un piège magnétique retient les particules métalliques provoquées par le rodage des pièces.

Une soupape de décharge étalonnée (K), située à la sortie de la pompe de graissage, permet d'éviter les surpressions qui pourraient se produire pour des raisons diverses (gel, par exemple).

Lorsque le moteur s'arrête, le piston faisant robinet automatique est ramené à sa position initiale par un ressort étalonné.

NOTA. — Sur la Rallye, la vis de fixation du guide-poussoir débouchant dans la poche circulaire du carter est percée; cela permet d'envoyer l'huile sous pression sur les poussoirs et les cames par l'intermédiaire d'un trou percé dans le guide-poussoir.

SCHÉMA DE CIRCULATION D'HUILE sur 125^{cc} TENOR



PLEIN DU RESERVOIR

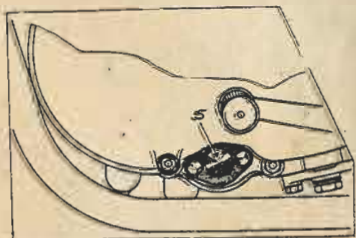
Il doit contenir 2 litres d'huile (environ 2/3 de sa hauteur).

Vérifier ce niveau de temps à autre (voir tableau de graissage).

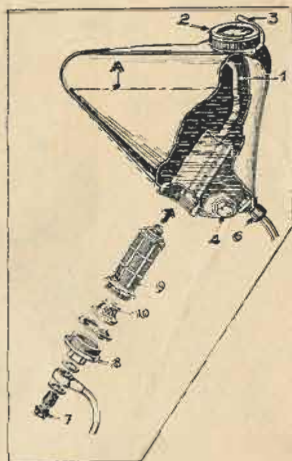
AMORÇAGE DE LA POMPE

Le moteur tournant, si l'huile ne remonte pas par le tube (1), il faut chasser l'air qui se trouve dans les tubulures. Pour cela :

- retirer le bouchon du réservoir (2) ;
- obstruer l'orifice avec la paume de la main (la pression pourrait faire éclater le verre) ;
- relier par un tuyau de caoutchouc le tube d'aération (3) à un gonfleur ou à une pompe à pneus ;
- insuffler de l'air jusqu'à ce que l'huile remonte normalement au réservoir.



GRAISSAGE



Les opérations périodiques de vidange et de nettoyage des filtres ont une extrême importance : l'huile recueillie, en effet, tout au long de son circuit, de multiples impuretés — elles s'accumulent dans les filtres et peuvent aller jusqu'à les obstruer, arrêtant ainsi complètement le graissage du moteur.

VIDANGES : Tous les 2.500 km

- vidanger l'huile du réservoir en retirant le bouchon (4) ;
- vidanger l'huile du moteur : enlever le bouchon en forme de losange (5), retirer le filtre et incliner la machine ;
- après le nettoyage des filtres indiqués plus bas, reboucher les orifices en ayant soin de vérifier le bon état du joint du bouchon (5) et refaire le plein normal.

Après une utilisation particulièrement rude du moteur, on pourra procéder au rinçage avant de refaire le plein (verser alors 1 litre d'huile (voir tableau de graissage) dans le réservoir. Faire tourner le moteur quelques minutes et vidanger.

NETTOYAGE DES FILTRES

Tous les 2.500 km

Démonter et nettoyer à l'essence :

- 1 - le filtre situé au bas du moteur (5) ;
- 2 - le filtre de départ d'huile du réservoir. Le retirer en dévissant l'écrou de fixation de la canalisation (6) ;
- 3 - le filtre et l'aimant du retour d'huile dans le réservoir.

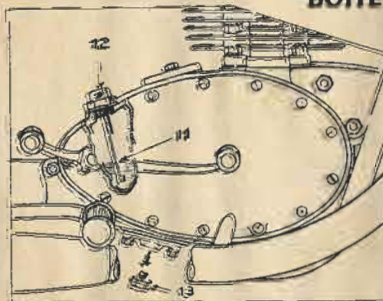
Dévisser l'écrou de la canalisation (7) et celui de la cartouche (8). Retirer cette dernière.

Séparer (en les dévissant) le filtre en nylon spécial (9) et l'aimant (10) de leur base.

CANALISATIONS

Vérifier périodiquement le serrage des raccords de fixation des tubulures d'huile au moteur et au réservoir.

BOITE



PLEIN Tous les 2.500 km

S'assurer que la boîte contient de l'huile (voir tableau de graissage) jusqu'au repère (11) de la jauge de son bouchon (12).

Compléter au besoin (contenance de la boîte : 0,7 litre).

VIDANGE

Enlever le bouchon (13) situé sur la plaque support de sélecteur.

Après remise du bouchon, refaire le plein.

Comme pour le moteur, il est bon de procéder au rinçage de la boîte après sa vidange. (Voir page 14.)

ALLUMAGE

L'étincelle de la bougie est fournie directement par un volant magnétique à bobine séparée et avance automatique. Les électrodes de la bougie doivent être tenues propres et écartées de 0,5 mm (utiliser la cale de l'outillage).

— Degré thermique de la bougie, pour 125 cc et 175 cc, 175 à 225 (selon utilisation du moteur).

Les deux machines sont équipées de bougies à **Long Culot** (longueur du culot 18 mm au lieu de 12 mm ; le filetage est toujours de 14×125).

ECLAIRAGE

L'éclairage est assuré par 1 volant magnétique 4 pôles qui fournit un courant alternatif de 6 volts. Un premier circuit de 14 watts alimente les veilleuses, un deuxième circuit de 40 watts alimente la lampe avant phare-code et la lanterne arrière.

CARACTERISTIQUES DES LAMPES

Code - phare	6 volts	36 watts
Veilleuse	6 —	7 —
Arrière	6 —	7 —

VOLANT

Le volant magnétique a une puissance de 40 W et a 4 pôles. On accède au volant en retirant le couvercle gauche du moteur, après avoir dévissé ses deux vis inférieures et la vis supérieure du couvercle droit.

ENTRETIEN. Tous les 5.000 km, graisser légèrement la came du rupteur en imprégnant son feutre d'huile (voir tableau de graissage).

Les contacts tungstène doivent toujours être parfaitement propres. Les nettoyer de temps à autre, en évitant de les rayer. Durant leur ouverture, leur écartement doit être de 0,4 mm (utiliser la cale de l'outillage).

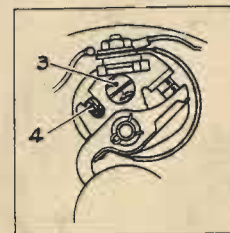
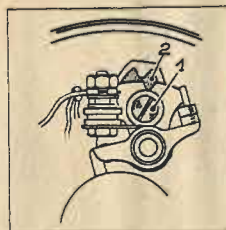
REGLAGE. Le rotor, étant claveté sur le vilebrequin, a une position fixe. La position du stator est réglable.

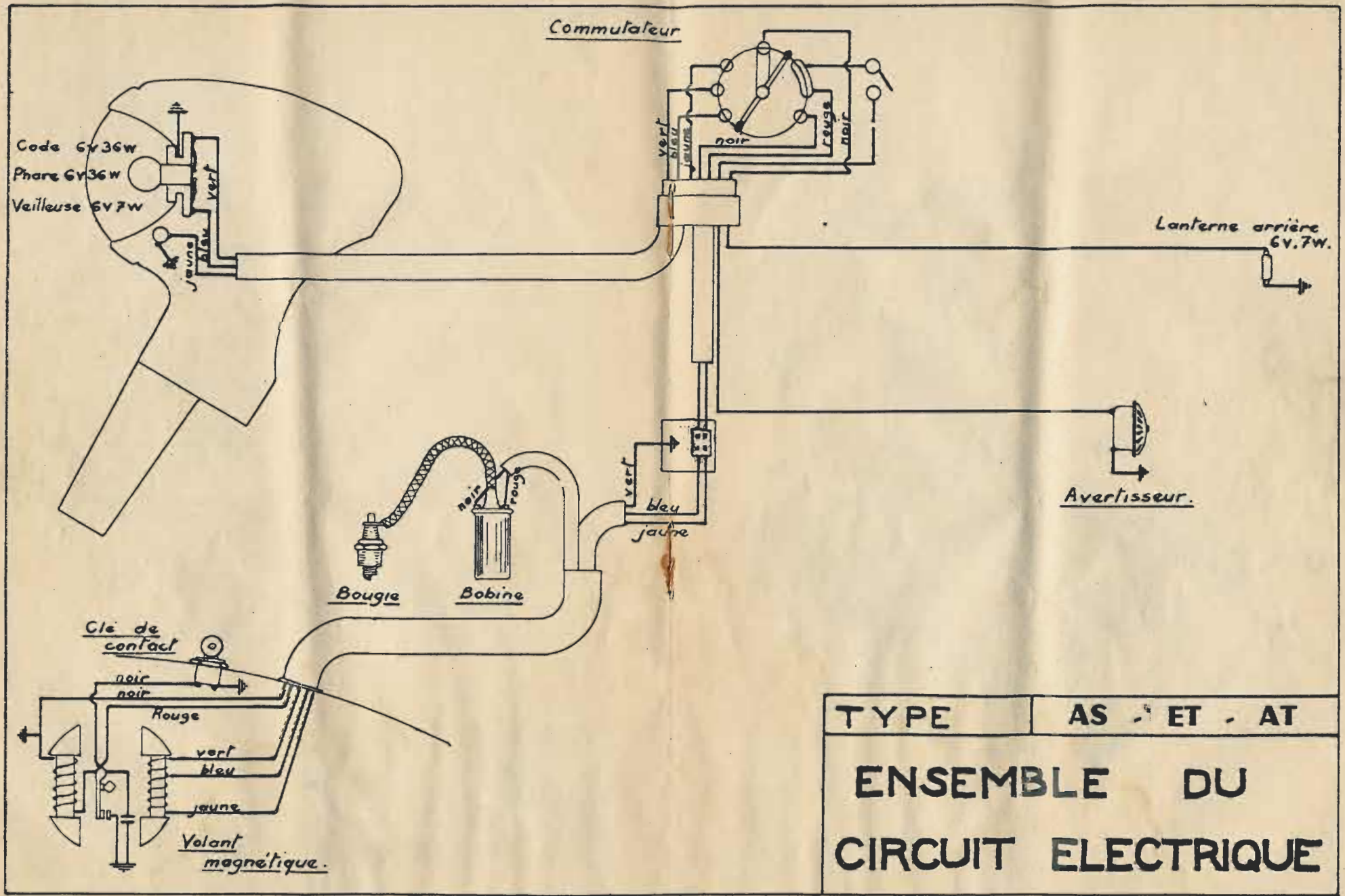
1° Régler l'écartement des vis platinées (4/10° mm). Pour cela :

— sur les volants Morel : dévisser la vis centrale (1), puis agir avec un tournevis sur le cran du plateau de rupteur (2) en prenant appui sur le plateau de ce dernier. Rebloquer la vis.

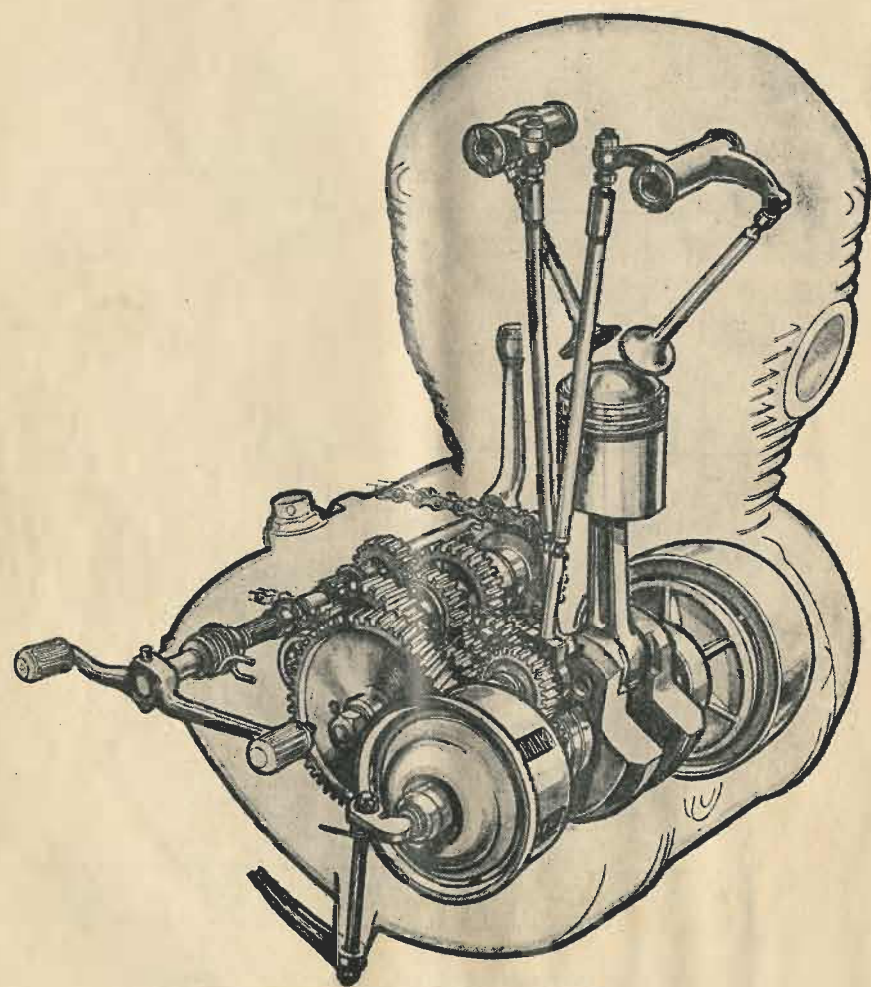
— sur les volants A.B.G. : dévisser la vis centrale (3). Agir sur l'excentrique (4) pour obtenir l'écartement voulu. Rebloquer la vis ;

2° Régler le décollement des vis platinées lorsque le piston est à 2 mm avant le point mort haut (position plein retard). Pour l'obtenir, faire tourner le stator vers l'avant de la machine s'il y a trop d'avance, vers l'arrière s'il n'y en a pas assez. Vérifier que le décollement est également obtenu à la pleine avance (7 mm avant le point mort haut).





TYPE	AS - ET - AT
ENSEMBLE DU	
CIRCUIT ELECTRIQUE	



DECALAMINAGE RODAGE DES SOUPAPES

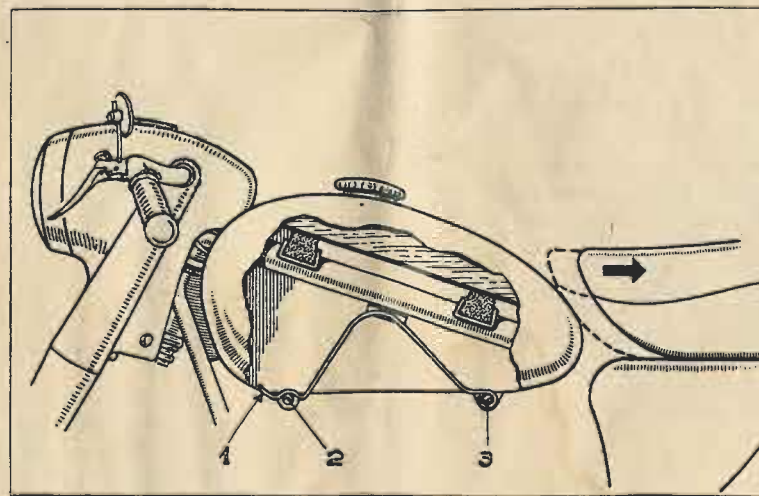
Après quelques milliers de kilomètres, certains résidus de la combustion se déposent à l'intérieur de la chambre d'explosion. Cette « calamine », en quantité importante, nuit au bon fonctionnement du moteur, et il convient de l'éliminer.

TOUS LES 15.000 km : demander à l'un de nos agents de procéder au décalaminage du moteur et au rodage des soupapes. La compétence et l'outillage de nos concessionnaires sont une garantie de leur travail.

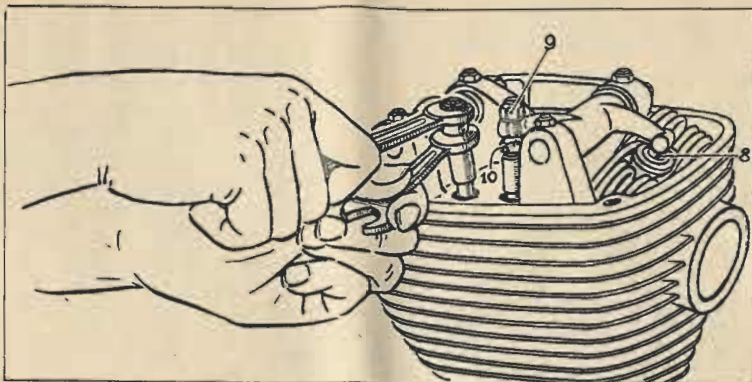
REGLAGE DU JEU DES CULBUTEURS

Le moteur étant froid :

- A - Reculer la selle. Pour cela, retirer la vis de fixation arrière.
- B - Retirer le réservoir essence :
— soulever l'avant du ressort situé sous le réservoir (1) et chasser son axe (2). Retirer l'axe arrière de ce ressort (3) et le ressort lui-même.
— soulever le réservoir.
- C - Enlever la calotte de la culasse :
en enlevant ses 4 intraviss et son attache arrière.
- D - Retirer la bougie.



NOTA. — Pour le 125 cc « Tenor », il n'est pas utile de retirer le réservoir. La calotte de la culasse est maintenue par un écrou central.



E - Réglage :

- amener le piston à sa position la plus haute, les deux soupapes étant fermées (pour cela, sentir le piston avec une tige passée par le trou de la bougie et placer les queues de soupapes à leur position haute (8).
- desserrer les contre-écrous supérieurs des embouts de culbuteurs (9).
- une cale de :
0,15 admission, 0,20 échappement Rallye
0,20 admission, 0,20 échappement Tenor
0,25 admission, 0,25 échappement Super Tenor
doit juste pouvoir être passée entre les culbuteurs et les queues de soupapes. (Utilisez la cale de réglage prévue dans l'outillage.)
- sinon, agir sur l'écrou de l'embout (10) - (le visser pour réduire le jeu.

F - Remettre tout en place :

- rebloquer les contre-écrous des embouts ;
- replacer la calotte en ayant soin de remplacer son joint s'il est détérioré ;
- remettre le réservoir en procédant de façon inverse ; s'assurer que ses caoutchoucs amortisseurs sont en place et faire descendre l'ensemble en suivant les rainures.

TRES IMPORTANT

- pour le silence
- pour le rendement du moteur

Sur les 175 cc « Rallye », et « Super Tenor », en enlevant le regard de la calotte, fixé par 2 vis, on peut s'assurer du jeu normal des culbuteurs, et éventuellement procéder à leur réglage approximatif.

CARBURATEUR

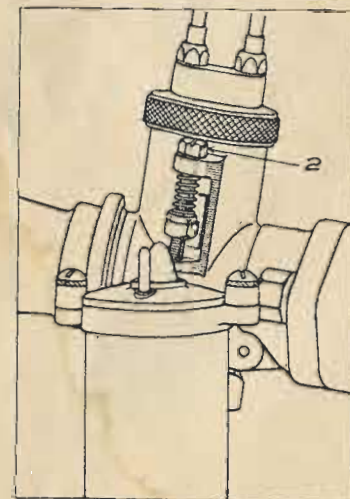
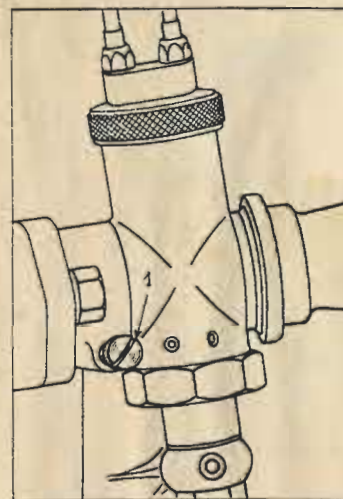
REGLAGE DU RALENTI SUR LES 175 cc « RALLYE » ET « SUPER TENOR »

Le réglage du ralenti se fait, le moteur étant chaud et la poignée des gaz complètement fermée. Il est nécessaire quand le moteur s'arrête, à un régime trop élevé ou ne tourne pas rond. A ce moment :

- 1) Au moyen de la vis (1), régler la proportion du mélange air-essence (le dévissage de cette vis appauvrit le mélange).
- 2) Au moyen de la vis (2), régler le « volume » au ralenti. (Le dévissage de cette vis fait diminuer la vitesse de rotation du moteur.)



CARBURATEUR 175 « RALLYE » ET « SUPER TENOR »



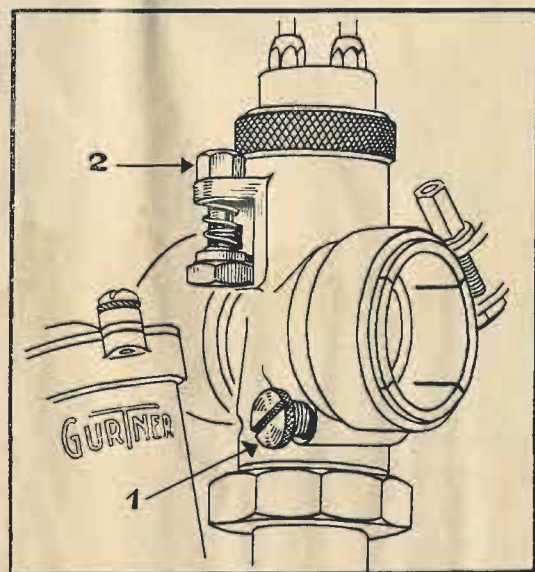
CARBURATEUR

REGLAGE DU RALENTI SUR LA 125 cc. «TENOR»

Le réglage du ralenti se fait, le moteur étant chaud et la poignée des gaz complètement fermée. Il est nécessaire quand le moteur s'arrête, à un régime trop élevé ou ne tourne pas rond. A ce moment :

1) Au moyen de la vis (1), régler la proportion du mélange air-essence (le dévissage de cette vis appauvrit le mélange).

2) Au moyen de la vis (2), régler le « volume » au ralenti. (Le dévissage de cette vis fait diminuer la vitesse de rotation du moteur.)



NETTOYAGE DU CARBURATEUR

Tous les 5.000 kilomètres, nettoyer à l'essence le gicleur et la cuve.

Pour cette dernière,

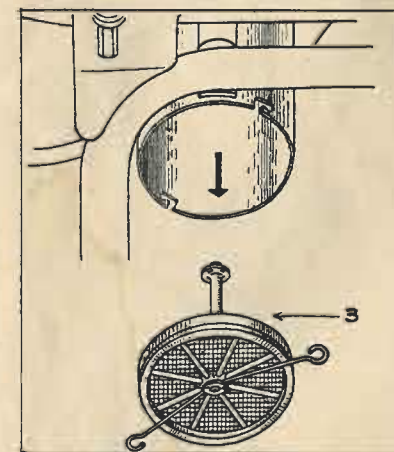
- retirer son couvercle (2 vis le maintiennent),
- débrancher le raccord d'arrivée d'essence,
- sortir le flotteur et le pointeau (en poussant légèrement ce dernier vers le bas),
- Au remontage, veiller à bien remettre en place le flotteur et son pointeau (la partie inférieure du flotteur est lisse).

NETTOYAGE DU FILTRE A AIR SUR 125^{cc} TENOR

Il est visible après enlèvement de la sacoche à outils. Il doit être nettoyé tous les 5.000 kilomètres. Pour cela :

- Tirer l'ensemble de la cartouche filtrante (3).
- La nettoyer à l'essence.
- La plonger dans de l'huile fluide.
- La laisser égoutter et la remonter.

Un filtre à air encrassé gêne le remplissage et freine le moteur.



DEMONTAGE

Dévisser le boulon (1) de fixation de la bielle d'ancrage du frein.

Débrancher le frein (pour cela, soulever le levier (2) et sortir le câble et son embout (3) par la rainure du tourillon.

Enlever les deux écrous inférieurs du palier (4). Faire glisser ce dernier le long de ses vis.

Procéder de même pour le palier gauche.

La roue s'enlève alors aisément. Le remontage s'effectue de façon inverse.

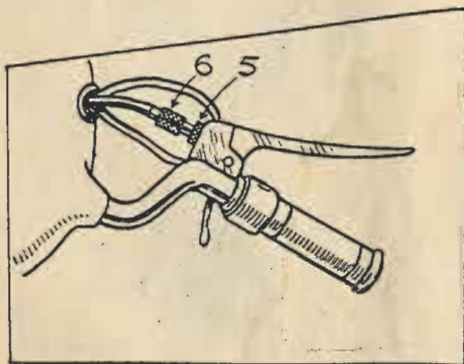
Enlever les deux vis du collier d'arrêt de frein (1) placé sur le tube droit de la fourche.

Débrancher le frein (pour cela, soulever le levier (2) et sortir le câble et son plot (3) par la rainure du levier).

Enlever les deux écrous inférieurs du palier (4). Faire glisser ce dernier le long de ses vis.

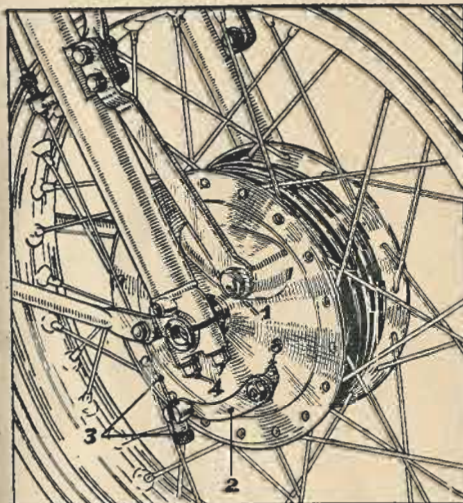
Procéder de même pour le palier gauche.

La roue s'enlève alors aisément. Le remontage s'effectue de façon inverse.

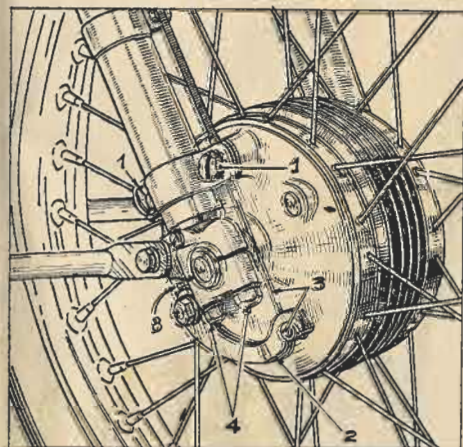


FREIN AVANT

ROUE AVANT (Rallye)



ROUE AVANT (Tenor)



RÉGLAGE DE LA COMMANDE

Il s'effectue à la poignée droite du guidon.

- débloquer le contre-écrou (5) ;
- dévisser la vis-tendeur (6) pour tendre le câble ;
- Rebloquer le contre-écrou.

Vérifier alors que la roue tourne librement. Tous les 5.000 km, graisser le levier de commande (graisseur prévu en (8) (voir tableau de graissage).

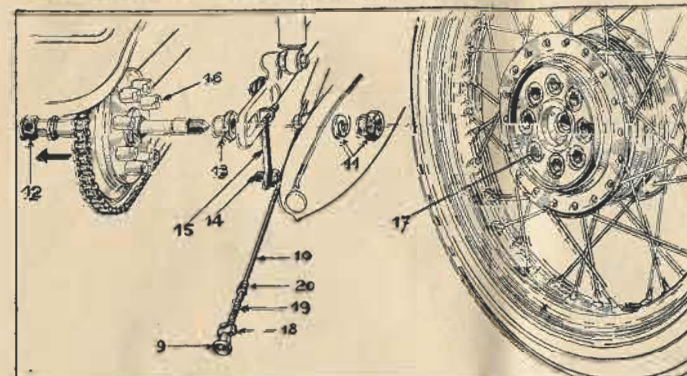
DÉMONTAGE

— Débrancher le frein.

Pour cela, dévisser l'écrou de réglage du frein (9) et dégager vers le bas l'ensemble de la tringle (10).

— Enlever l'écrou droit de la broche (11) et sa rondelle.

— Retirer la broche (12) vers la gauche.



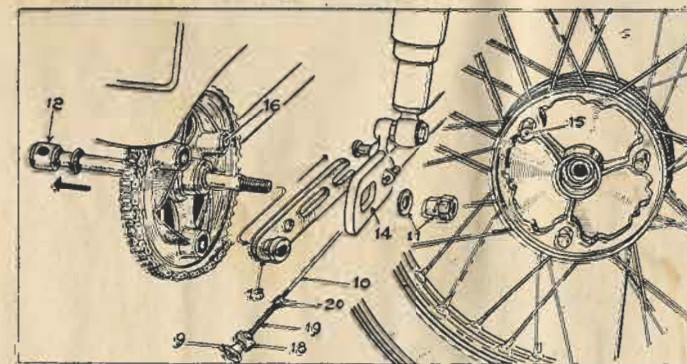
— Débrancher le frein.

Pour cela, dévisser l'écrou de réglage du frein (9) et dégager vers le bas l'ensemble de la tringle (10).

— Enlever l'écrou droit de la broche (11) et sa rondelle.

— Retirer la broche (12) vers la gauche.

— Sortir le levier d'ancrage du frein (13).



RÉGLAGE DE LA COMMANDE

Pour durcir la commande, visser l'écrou de réglage (9) du nombre nécessaire de demi-tours (le barillet (18) doit entrer dans l'embrèvement de l'écrou.

Si le ressort (19) se trouve alors comprimé à fond, visser autant que nécessaire ses 2 écrous (20).

ROUE ARRIÈRE (Rallye)

— Sortir l'entretoise (13) et dévisser le boulon de fixation (14) de la bielle d'ancrage du frein (15).

— Dégager la roue vers la droite.

Le REMONTAGE s'effectue de façon inverse.

[Veiller à bien placer les tétons de la roue (16) dans leurs emplacements (17)]

ROUE ARRIÈRE (Tenor et Super Tenor)

Pour cela, faire tourner la roue vers l'avant. Le levier se décroche alors du bras de suspension (14) et ensuite du flasque.

Dégager la roue vers la droite. Le REMONTAGE s'effectue de façon inverse.

[Veiller à bien placer les tétons de la roue (15) dans leurs emplacements (16)]

FREIN ARRIÈRE

Vérifier enfin que la roue tourne librement.

Laisser à la pédale une garantie, ou course morte,

suffisante, de façon que, la moto chargée, le frein AR ne risque pas de serrer légèrement.

Tous les 5.000 km, graisser le levier de commande (graisseur prévu (voir tableau de graissage).

REGLAGE DE LA COMMANDE DE DEBRAYAGE

Il s'effectue à la poignée gauche et de la même façon que celui de la commande du frein avant. (Voir page 26.)

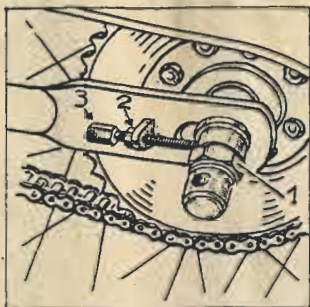
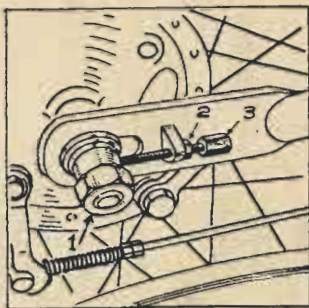
TENSION DE LA CHAÎNE

Pour être correctement tendue, la chaîne doit accuser une flèche maximum de 10 mm lorsque les amortisseurs arrière se trouvent à leur position moyenne de fonctionnement (entr'axe de 235 mm).

Sinon :

- desserrer les écrous droit et gauche de la broche (1) ;
- après avoir desserré les contre-écrous (2), visser d'un même nombre de tours les tendeurs droit et gauche (3) pour augmenter la tension ;
- rebloquer les contre-écrous et les écrous de la broche.

Tous les 5.000 km, graisser la chaîne (voir tableau de graissage).



SUSPENSION AVANT

Elle consiste en une fourche télescopique à amortisseurs à double effet : dans chacun des deux éléments, un ressort travaille librement à la compression. Par contre, sa détente est freinée par la résistance de l'huile passant dans un trou calibré.

Aucun réglage n'est nécessaire.

VIDANGE

Cette opération ne doit avoir lieu que tous les 15.000 km environ.

Procéder de la façon suivante : dévisser la vis de 5 mm située à la base de chaque élément. Laisser couler l'huile pendant quelques heures ou tout une nuit. Remonter les vis, sans oublier les joints fibre.

REPLISSAGE

Pour cette opération, coucher la machine et injecter, à l'aide d'une seringue, 75 cc d'huile par le trou de vidange (voir tableau de graissage).

SUSPENSION ARRIERE

Comme la fourche avant, elle se compose de deux amortisseurs télescopiques : 2 ressorts se compriment lors des chocs — leur retour est freiné hydrauliquement.

Ils sont réglés au départ de l'Usine et sont pratiquement indé réglables : ils ne nécessitent donc aucun entretien.

Tous les 5000 km, graisser l'axe d'articulation (graisseur prévu en son centre (voir tableau de graissage).

ADRESSEZ-VOUS A UN AGENT
POUR TOUT TRAVAIL IMPOR-
TANT.

SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES PARTICULIÈRES

175 « RALLYE »

CALAGE DE LA DISTRIBUTION

Avec jeu de fonctionnement		Avec jeu de réglage (1 mm)	
(Jeu à froid (0,15 Adm. - 0,20 Echapp.))			
AOA	40° ou 8 mm	10° ou 0,6 mm.....	avant PMH
RFA	70° ou 15,7 mm	40° ou 5,2 mm.....	après PMB
AOE	70° ou 15,7 mm	40° ou 5,2 mm.....	avant PMB
RFE	40° ou 8 mm	10° ou 0,6 mm.....	après PMH

RAPPORTS DE DEMULTIPLICATION

1 ^{re} vitesse :	Rapport de la boîte :	2,50 à 1	—	Rapport final	16,80 à 1
2 ^e vitesse :	»	1,57 à 1	»	»	10,61 à 1
3 ^e vitesse :	»	1,23 à 1	»	»	8,24 à 1
4 ^e vitesse :	»	0,96 à 1	»	»	6,44 à 1
Rapport de transmission primaire.....		2,29 à 1		(71/31)	
» secondaire.....		2,93 à 1		(47/16)	
Rapport entre pédale de lanceur et vilebrequin.....		4,32 à 1			

PISTON

Marque	Borgo	Hauteur totale	81 mm
Axe de piston.....	∅ 18 mm	Axe de piston, longueur ..	53 mm
2 segments d'étanchéité.....		62x2 cote normalisée	
1 segment râcleur.....		62x4 cote normalisée	
Jeu à la coupe : 0,1 à 0,2 mm			

CHAÎNE

Diamètre des rouleaux.....	8,51 mm
Pas.....	12,7 mm
Largeur intérieure.....	7,75 mm
Nombre de maillons.....	125

EMBRAYAGE

Nombre de disques lisses.....	4
Nombre de disques liège.....	3
Course de débrayage.....	de 3 à 4 mm
Tarage du ressort.....	16,5 mm sous 75 kg

CARBURATEUR

Type : M 24,5 à bride
 Ralenti : 0,45, sortie : 0,7
 Aiguille : moyenne
 Volet : N° 7
 Gicleur : 38
 Gicleur de rechange : 37

SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES

175 « SUPER TENOR »

CALAGE DE LA DISTRIBUTION

Avec jeu de fonctionnement (0,25 mm)		Avec jeu de réglage (1 mm)	
AOA	35° ou 6,5 mm	10° ou 0,6 mm.....	avant PMH
RFA	65° ou 13,6 mm	40° ou 5,2 mm.....	après PMB
AOE	65° ou 13,6 mm	40° ou 5,2 mm.....	avant PMB
RFE	35° ou 6,5 mm	10° ou 0,6 mm.....	après PMH

RAPPORTS DE DEMULTIPLICATION

1 ^{re} vitesse :	Rapport de la boîte :	2,50 à 1	—	Rapport final :	15,82 à 1
2 ^e vitesse :	»	1,57 à 1	»	»	9,99 à 1
3 ^e vitesse :	»	1,23 à 1	»	»	7,76 à 1
4 ^e vitesse :	»	0,96 à 1	»	»	6,07 à 1
Rapport de transmission primaire.....		2,29 à 1		(71/31)	
» secondaire.....		2,76 à 1		(47/17)	
Rapport entre pédale de lanceur et vilebrequin.....		4,32 à 1			

PISTON

Marque	Borgo	Hauteur totale	77 mm
Axe de piston.....	∅ 18 mm	Axe de piston, longueur....	54 mm
2 segments d'étanchéité.....		62 x 2 cote normalisée	
1 segment râcleur.....		62 x 4 cote normalisée	
Jeu à la coupe : 0,1 à 0,2 mm.			

CHAÎNE

Diamètre des rouleaux.....	8,51 mm
Pas.....	12,7 mm
Largeur intérieure.....	7,75 mm
Nombre de maillons.....	125

EMBRAYAGE

Nombre de disques lisses....	4
» liège.....	3
Course de débrayage.....	3 à 4 mm
Tarage du ressort.....	16,5 mm sous 75 kg

CARBURATEUR

Type : M 23,5 D à bride.
 Ralenti : 0,45.
 Aiguille : moyenne.
 Volet : 6.
 Gicleur : 41.

SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES PARTICULIÈRES

125 « TENOR »

CALAGE DE LA DISTRIBUTION

Avec jeu de fonctionnement (0,20 mm)		Avec jeu de réglage (1 mm)	
AOA	35° ou 6,5 mm	6° ou 0,2 mm	avant PMH
RFA	65° ou 13,6 mm	36° ou 4,2 mm	après PMB
AOE	65° ou 13,6 mm	36° ou 4,2 mm	avant PMB
RFE	35° ou 6,5 mm	6° ou 0,2 mm	après PMH

RAPPORTS DE DEMULTIPLICATION

1 ^{re} vitesse :	Rapport de la boîte :	2,50 à 1	—	Rapport final	19,73 à 1
2 ^e vitesse :	»	1,57 à 1	—	»	12,44 à 1
3 ^e vitesse :	»	1,23 à 1	—	»	9,67 à 1
4 ^e vitesse :	»	0,96 à 1	—	»	7,57 à 1
Rapport de transmission primaire				2,51 à 1	
» secondaire				3,13 à 1	
Rapport entre pédale de lanceur et vilebrequin				4,75 à 1	

PISTON

Marque	Borgo no-expendier	Hauteur totale	64,5 mm
Axe de piston	ϕ 16 mm	Axe de piston, longueur	43 mm
2 segments d'étanchéité		52 x 2 cote normalisée	
1 segment râcleur		52 x 4 cote normalisée	
Jeu à la coupe : 0,1 à 0,2 mm			

CHAÎNE

Diamètre des rouleaux	8,51 mm
Pas	12,7 mm
Largeur intérieure	7,75 mm
Nombre de maillons	125

EMBRAYAGE

Nombre de disques lisses	3
» liège	2
Course de débrayage	3 à 4 mm
Tarage du ressort	16,5 mm sous 75 kg

CARBURATEUR

Type : Gurtner M 20 - 573
 Passage de 20 mm
 Volet N° 8
 Gicleur : 34
 Position aiguille : moyenne

QUE CHERCHEZ-VOUS ?

	Pages		Pages
Aimant (Nettoyage)	15	Graissage (Fonctionnement)	10, 11
Allumage	16		12, 13
Ampoules (Caractéristiques)	16	Graissage (Moteur)	14
Arrêt	8	Graissage (Boîte de vitesses)	15
Boîte de vitesses (Graissage)	15	Pneus (Caractéristiques)	5
Bougie	16	Pneus (Pression)	6
Branchement électrique	18 et 19	Pompe à huile (Amorçage)	14
Carburant	6	Ralenti	23 et 24
Carburateur	23 à 25, 30, 31 et 32	Réserve d'essence	6
Chaîne	28	Réservoir d'essence (Contenance)	6
Commande de frein avant	26	Réservoir d'huile (Contenance)	14
Commande de frein arrière	27	Rodage	8
Commande de débrayage	28	Roue avant (Démontage)	26
Consommation	5	Roue arrière (Démontage)	27
Culbuteurs	21 et 22	Soupapes (Rodage)	21
Décalaminage	21	Suspension arrière	29
Départ	6	Vidange (Moteur)	14
Eclairage	16	Vidange (Boîte)	15
Filtres	15	Vitesses (Passage des)	6
Fourche télescopique	29	Vitesses (En marche)	7
Gicleur	30, 31 et 32	Vitesses (En rodage)	8
		Volant	17

**LES CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES ET TECHNIQUES DE VOTRE
MACHINE SONT DONNÉES AUX PAGES 5, 30, 31 ET 32**

POUR TOUT AUTRE RENSEIGNEMENT,
INTERROGEZ L'UN DE NOS AGENTS.



CONDITIONS DE GARANTIE

Nos machines sont vendues avec garantie de 6 mois contre tout vice de construction résultant d'un défaut de matière ou de fabrication. Cette garantie est expressément limitée à la réparation ou au remplacement gratuit des pièces reconnues défectueuses sans qu'il puisse être jamais réclamé d'indemnité pour une cause quelconque, soit pour l'immobilisation de la machine, soit même à raison des accidents de personnes ou de choses qui pourraient survenir. Les frais d'emballage et de transport aller et retour, de démontage, de remontage et essai, etc., sont à la charge du client.

Nous déclinons toute responsabilité en cas de modifications apportées à nos machines par des tiers.

Nos machines portent sur la plaque de constructeur et sur le carter un numéro et nous ne garantissons pas celles dont les chiffres seraient effacés ou martelés, toute tentative de modification ou de suppression dissimulant une fraude.

Nous recommandons à tout acheteur d'une machine de notre marque, d'exiger du vendeur un **certificat de garantie**.

Ce certificat doit mentionner le même matricule que celui figurant sur la machine et ne doit comporter ni surcharge, ni grattage.

Nous garantissons exclusivement comme machines de notre marque neuves, celles vendues par nos Agents officiels, les machines de notre marque détenues par tous autres commerçants ne peuvent être vendues que comme machines d'occasion.

Pour les pneumatiques et accessoires, notre garantie est limitée à celle du fabricant.

Nous recommandons aux propriétaires de machines de notre marque de n'en confier l'entretien ou la réparation qu'aux Agents de notre Maison. Ils doivent exiger sur les factures la garantie que les pièces employées pour la remise en état sont bien de notre fabrication, ceci pour déjouer les nombreuses contrefaçons.

ENTRETIEN ET GRAISSAGE DES

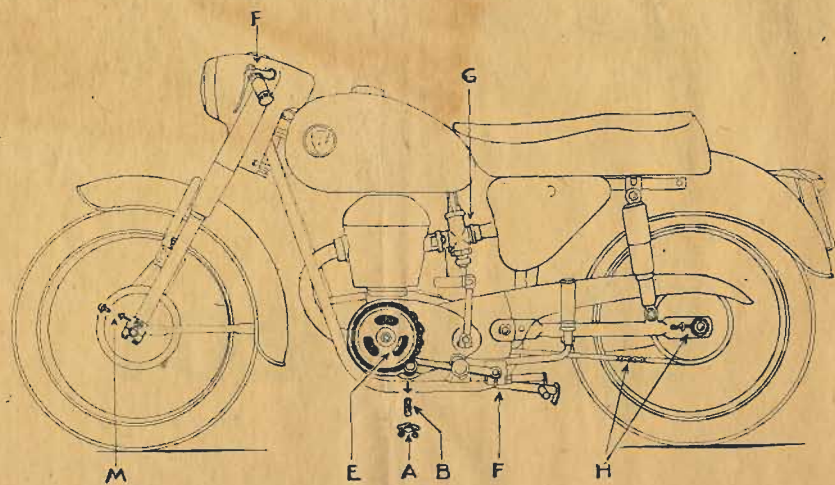
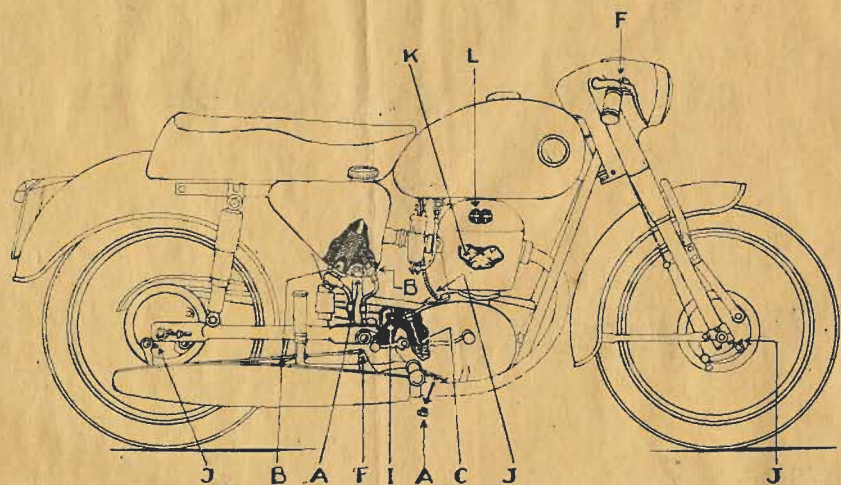
175^{cc} *callie*

175^{cc} *Super tenor*

125^{cc} *tenor*



Geugeot



ENTRETIEN

GRAISSAGE

Kilométrage	Points à vérifier	Graisses-Huiles conseillées	Figure
A 500 et 1.500 km	Vidange du moteur	BP Energol Viscostatic	A
	Vidange de la boîte	BP Energol Viscostatic	A
	Nettoyage des filtres et de l'aimant		B
	Vérifications conseillées sur la carte de garantie Vérification de la tension et graissage de la chaîne	BP Energrease L2 Multipurpose	H
Tous les 2.500 km	Vidange du moteur	BP Energol Viscostatic (Rinçage avec BP Energol-Rinçage)	A
	Nettoyage des filtres et de l'aimant		B
	Vérification du niveau de la boîte	BP Energol Viscostatic	C
	Pédales, manettes, timonerie et câbles	BP Energol Viscostatic	F
Tous les 5.000 km	Nettoyage du carburateur (et filtre à air pour Tenor)		G
	Graissage du feutre de la came du rupteur	BP Energol Viscostatic	E
	Graissage de l'axe d'articulation AR	BP Energol Viscostatic	I
	Commandes des freins et du compteur	BP Energrease L2 Multipurpose	J
Tous les 15.000 km	Décalaminage, rodage des soupapes		K
	Réglage du jeu des culbuteurs		L
	Vidange de la boîte de vitesses	BP Energol Viscostatic	A
	Vidange de la fourche	BP Energol Viscostatic	M

Si vous avez quelques doutes,
n'hésitez pas : consultez l'un de nos Agents.

- Un défaut pris à son début est facilement corrigé.
- Ses conséquences seront graves si vous continuez à rouler.