

TERROT

MAGNAT DEBON

Usine : 2, rue André-Colomban - DIJON

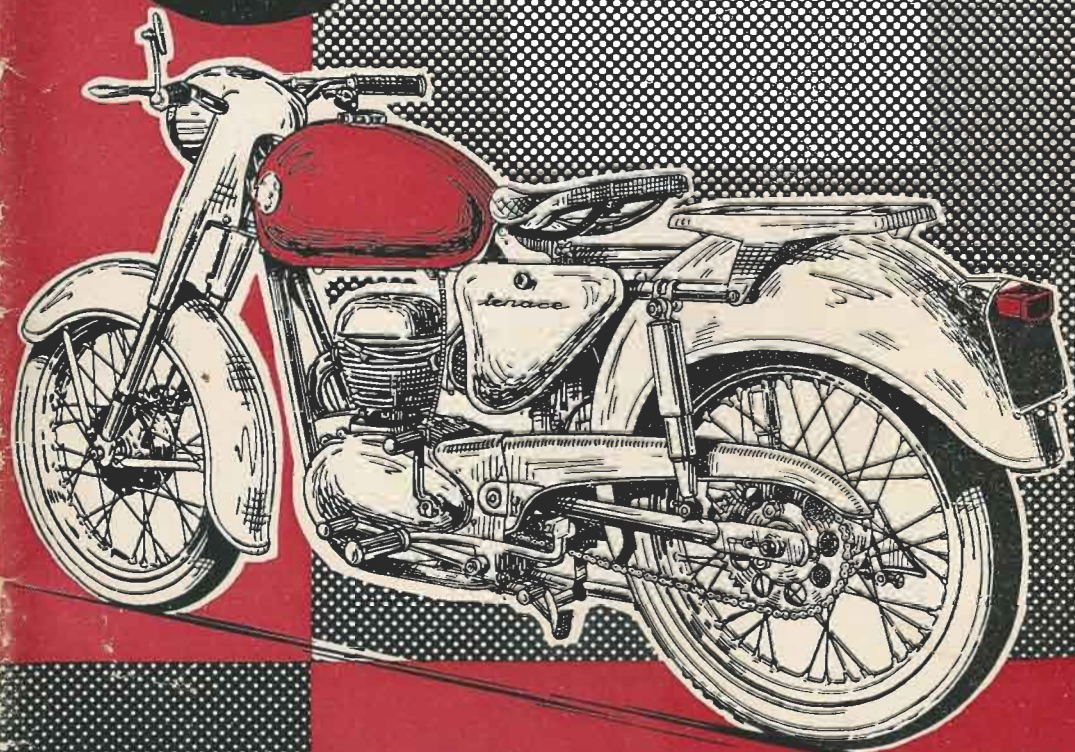
Magasin d'exposition :
72, av. de la Grande-Armée, PARIS-17^e
ÉTOile 57-76

Atelier de réparations pour la région parisienne :
17, rue du Débarcadère, PARIS-17^e - Tél. : ÉTOile 66-75

2000 - 9-58

125^{CC}

terrace



NOTICE
D'ENTRETIEN

TERROT

MAGNAT DEBON

125^{cm³} TENACE

NOTICE D'ENTRETIEN

Nous vous présentons...



La 125^{cm³} Tenace

Vous possédez maintenant un vélomoteur Tenace. Permettez-nous de vous présenter plus en détail votre 125 cc et de vous donner quelques conseils pour en tirer le maximum d'agrément et en conserver longtemps 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 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 aimez 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 et que le moteur est particulièrement silencieux grâce à la précision de l'usinage de toutes les pièces.

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.

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

Alésage : 52 mm	Cylindrée : 123 cc
Course : 58 mm	Puissance fiscale : 1 CV
Taux de compression : environ 7,8 à 1	
Régime normal : 5.300 t/m	Régime maximum : 6.800 t/m
Puissance réelle : 6,5 CV à 6.600 t/m	
Poids de la machine 96 kg	Vitesse maximum 85 km/h.

Consommation : Essence : 2,5 litres environ aux 100 km.
Huile : 0,100 » »

Pneumatiques : à l'avant	17 × 2,75
à l'arrière	17 × 3

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

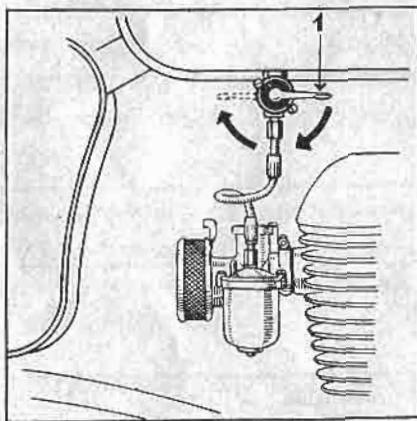
Le numéro du moteur est frappé sur la plaquette rivée sur le moteur à l'arrière du cylindre.

AVANT DE PARTIR

Vérifier :

- la quantité de carburant du réservoir (contenance : 12 litres, dont une réserve de 3 litres). L'emploi de super-carburant SHELL avec I.C.A. s'impose.
- la bonne marche de l'éclairage, sinon, voir pages 14, 15, 16 et 17.
- 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 22 et 23.
- 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 12.

MISE EN



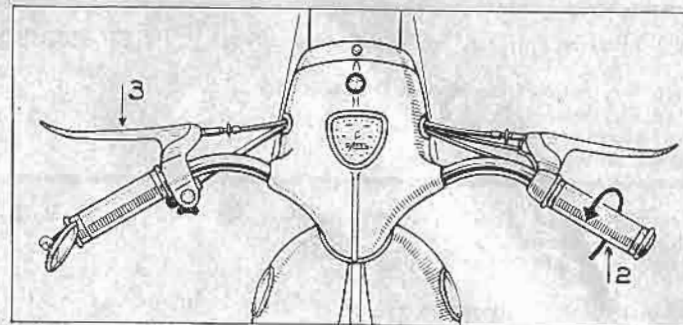
MISE EN ROUTE DU MOTEUR

- par temps froid, fermer complètement le volet d'air du carburateur (rotation vers la droite).
- 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 du couvercle de la cuve.
- ouvrir légèrement la poignée des gaz (2) et s'assurer que la machine est au point mort.
- débrayer (3), manœuvrer lentement une ou deux fois la pédale du lanceur
- L'actionner vigoureusement, le levier d'embrayage lâché.
- Le moteur doit partir.

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 (4).
- 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 (4).
- 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.

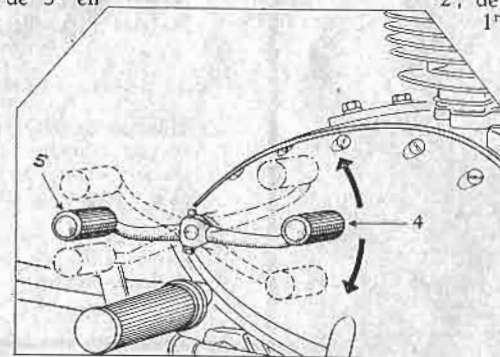
DESCENTE DES VITESSES

- Ralentir en coupant les gaz.
- Débrayer à fond et appuyer sur l'arrière de la pédale de commande de sélecteur (5).
- 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 MARCHE

Lancer le moteur avant de monter une vitesse



Ralentir avant de descendre une vitesse

Jusqu'à 30 km/heure, rouler en 1^{re} vitesse.
De 30 à 50 km/heure, rouler en 2^e vitesse.
De 50 à 65 km/heure, rouler en 3^e vitesse.
A partir de 65 km/heure, rouler en 4^e vitesse.
(Pour les 1.500 premiers km, 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).

ARRÊT

RODAGE

- D'un bon rodage dépendent la longévité et la puissance futures du moteur :
 - Jusqu'à 500 km environ : ne pas dépasser le 50 km à l'heure.
 - À 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 12 et 13.)
 - 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 :

- en 1^{re} : 20 km/h
- en 2^e : 30 km/h
- en 3^e : 40 km/h
- en 4^e : 50 km/h

Jusqu'à 1.500 km :

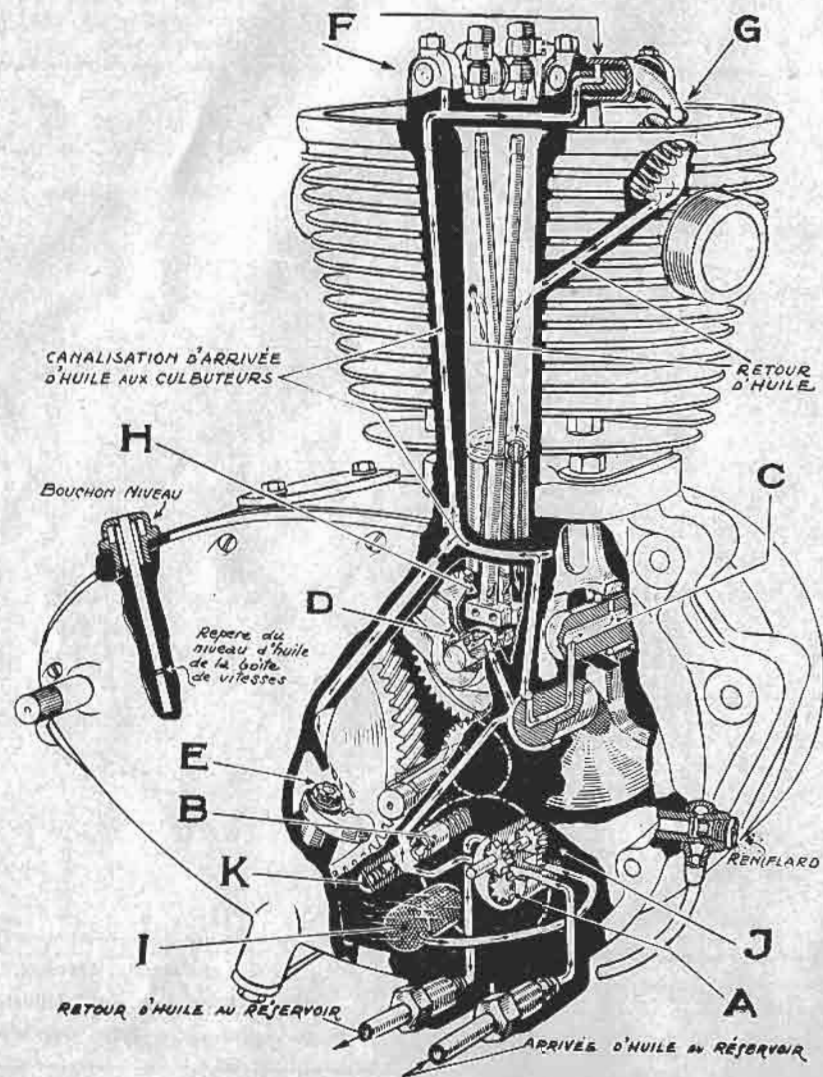
- en 1^{re} : 25 km/h
- en 2^e : 35 km/h
- en 3^e : 50 km/h
- en 4^e : 60 km/h

ENTRETIEN

- Graissage du moteur.
- Graissage de la boîte de vitesses.
- Eclairage et allumage.
- Décalinage et rodage des soupapes.
- Réglage des culbuteurs.
- Carburateur.
- 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,
votre Agent est à votre disposition.

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'embiellage (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).

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.

GRAISSAGE

PLEIN DU RESERVOIR

Verser dans le réservoir 2 litres d'huile SHELL X 100 MOTOR OIL 30 en hiver ou 2 litres d'huile SHELL X 100 MOTOR OIL 40 en été.

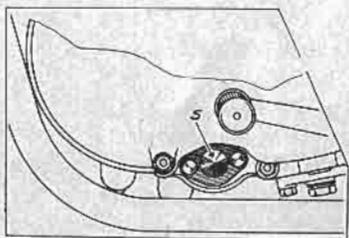
Vérifier le niveau (A) de temps à autre.

MOTEUR

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.



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, avant de refaire son plein, à son rinçage (y verser alors 1 litre d'huile SHELL DONAX F dans le réservoir. Faire tourner le moteur quelques minutes et vidanger.

NETTOYAGE DES FILTRES

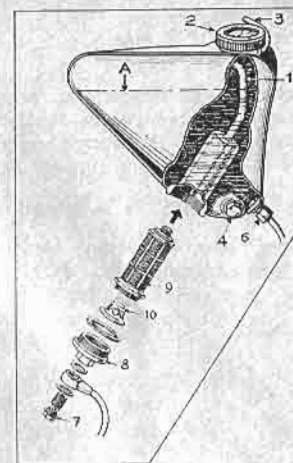
Tous les 2.500 km

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.



PLEIN

Tous les 2.500 km

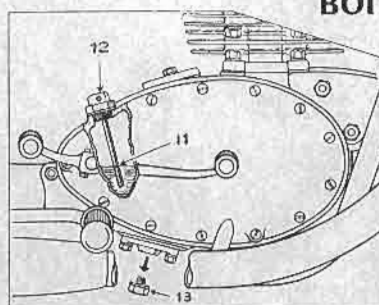
S'assurer que la boîte contient de l'huile SHELL X 100 MOTOR OIL jusqu'au repère (11) de la jauge de son bouchon (12).

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

CANALISATIONS

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

BOITE



Enlever le bouchon (13) situé sur la plaquette 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 12.)

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 145 à 175.

La bougie, dont le filetage est toujours de 14×125 , est à culot long : 18 mm au lieu de 12 mm généralement employé.

ECLAIRAGE

Il est fourni directement par le courant alternatif du volant. Une bobine comportant deux enroulements est prévue à cet effet. Le premier enroulement de 8 watts alimente les lanternes, le deuxième enroulement de 30 watts alimente le code ou le phare.

Caractéristiques des ampoules

Phare : 6 volts 25 Watts

Lanterne AV. 6 volts 4 Watts

AR. 6 volts 4 Watts

VOLANT

Le volant magnétique a une puissance de 30 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 de SHELL X 100 MOTOR OIL 20/20 W.

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).

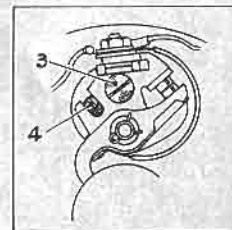
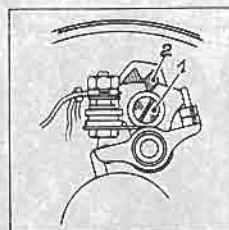
REGLAGE. Le rotor, étant claveté sur le vilebrequin, a une position fixe. La position du stator est réglable.

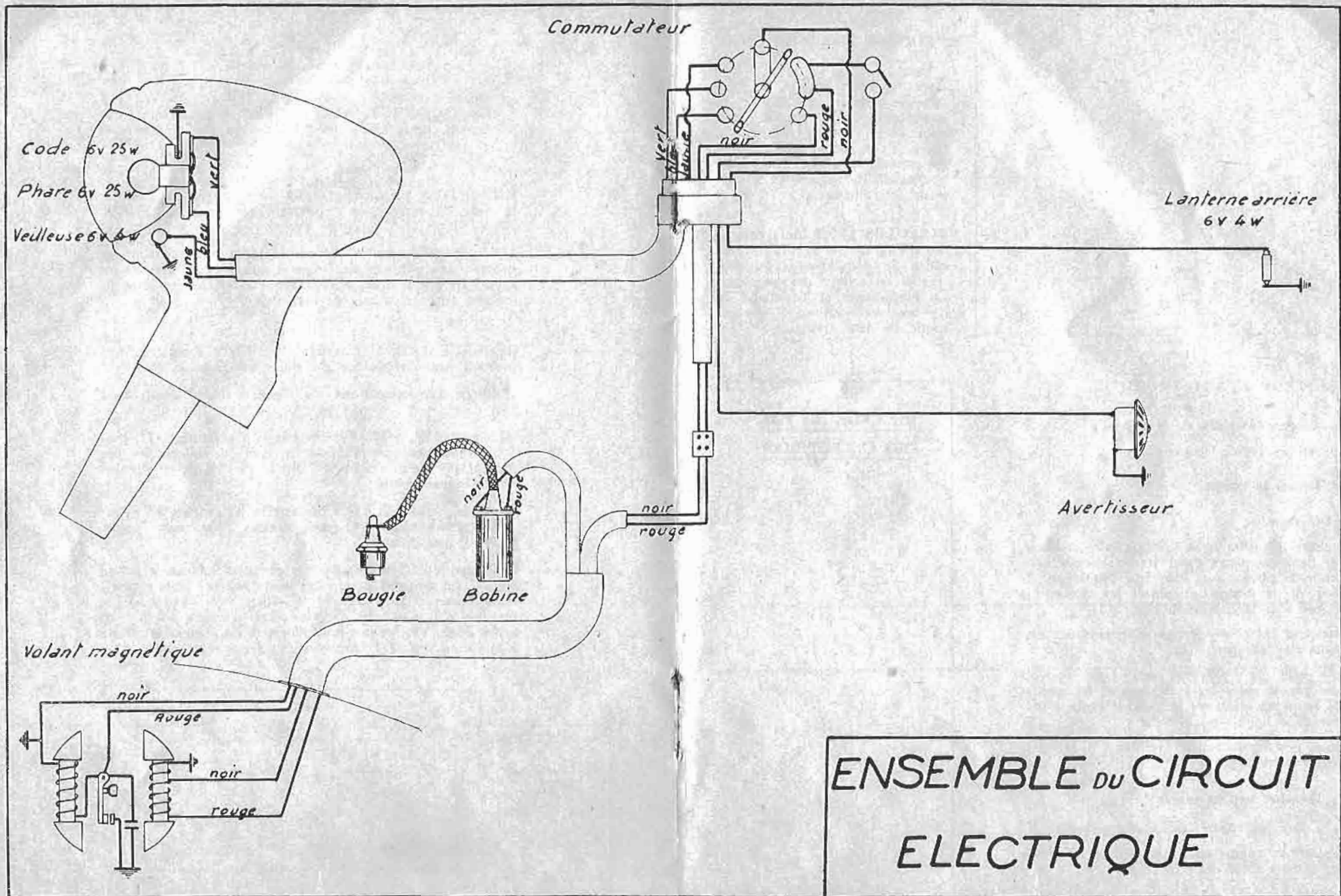
1° Régler l'écartement des vis platinées (4/10° mm). Pour cela :

— 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).





DECALAMINAGE RODAGE DES SOUPAPES

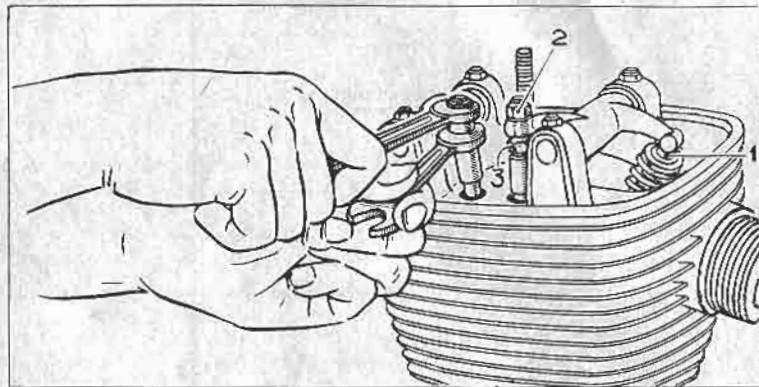
Après quelques milliers de kilomètres, certains résidus de la combustion se déposent à l'intérieur de la chambre d'explosion. Cette « calamine », en quantité importante, nuit au bon fonctionnement du moteur, et il convient de l'éliminer.

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.

LE MOTEUR ETANT FROID :

- A. — Enlever la calotte de la culasse :
- en retirant l'écrou central.
- B. — Retirer la bougie.
- C. — 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 (1)).
 - desserrer les contre-écrous supérieurs des embouts de culbuteurs (2).
 - une cale de 0,20 mm doit juste pouvoir être passée entre les culbuteurs et les queues de soupapes. (Utiliser la cale de réglage prévue dans l'outillage).
 - sinon, agir sur l'écrou de l'embout (3), le visser pour réduire le jeu.
- D. — Remettre tout en place :
- rebloquer les contre-écrous des embouts ;
 - replacer la calotte en ayant soin de remplacer son joint s'il est détérioré ;

REGLAGE DU JEU DES CULBUTEURS



TRES IMPORTANT

Des culbuteurs bien réglés amélioreront le rendement de votre moteur et le rendront plus silencieux.

CARBURATEUR

Caractéristiques

Type Gurtner H 16

Volet N° 10

Gicleur de marche N° 29

Aiguille basse

Remarque : Lors des départs par temps froid, fermer complètement le volet d'air du carburateur (rotation vers la droite).

REGLAGE DU RALENTI

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).

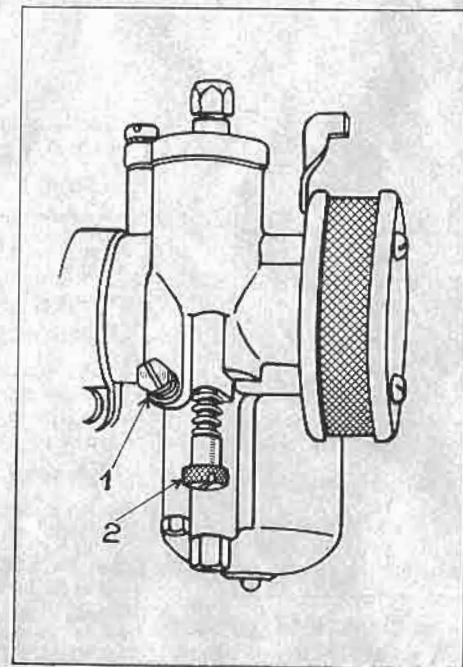
2) Au moyen de la vis (2), régler le « volume » au ralenti. (Le dévissage de cette vis fait diminuer la vitesse de rotation du moteur.)

NETTOYAGE

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

Pour ces deux derniers :

- débrancher la tubulure d'essence ;
- retirer le couvercle maintenu par deux vis ;
- sortir le flotteur et le pointeau ;
- au remontage, veiller à bien remettre en place le flotteur (sa partie supérieure est lisse) et son pointeau.



ROUE AVANT

Enlever la vis du collier d'arrêt de frein placé sur le tube droit de la fourche.

Débrancher le frein (pour cela, soulever le levier et sortir le câble et son plot).

Desserrer les deux écrous à l'extrémité de l'axe.

La roue s'enlève alors aisément.

Le remontage s'effectue de façon inverse.

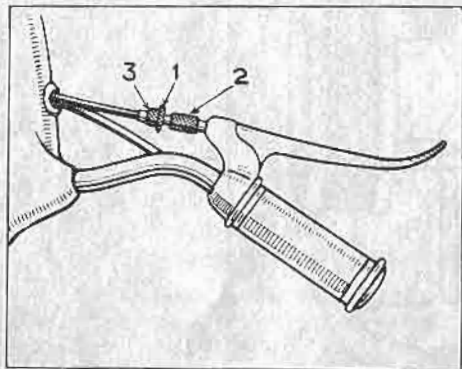
REGLAGE DE LA COMMANDE

Il s'effectue à la poignée droite du guidon.

- débloquer le contre-écrou (1) ;
- débloquer le contre-écrou (2) en maintenant l'écrou (3) entre les doigts pour tendre le câble ;
- Rebloquer le contre-écrou.

Vérifier alors que la roue tourne librement.

Tous les 5.000 km, graisser légèrement le levier de commande au guidon et le levier de commande sur le flasque de frein. Utiliser SHELL RETINAX A.



FREIN AVANT

DEMONTAGE

- Retirer la chaîne.
- Débrancher le frein.
Pour cela, dévisser l'écrou de réglage du frein et dégager l'ensemble de la tringle.
- Enlever l'écrou droit de la broche et sa rondelle d'elle.
- Retirer la broche vers la gauche.
- Enlever l'entretoise droite.
- Dégager la roue vers la droite.

Le REMONTAGE s'effectue de façon inverse.

REGLAGE DE LA COMMANDE

Pour durcir la commande, visser l'écrou de réglage du nombre nécessaire de demi-tours.

Si le ressort se trouve alors comprimé à fond, visser autant que nécessaire ses écrou et contre-écrou.

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 légèrement le levier de commande au guidon et le levier de commande sur le flasque de frein. Utiliser SHELL RETINAX A.

FREIN ARRIÈRE

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 22.)

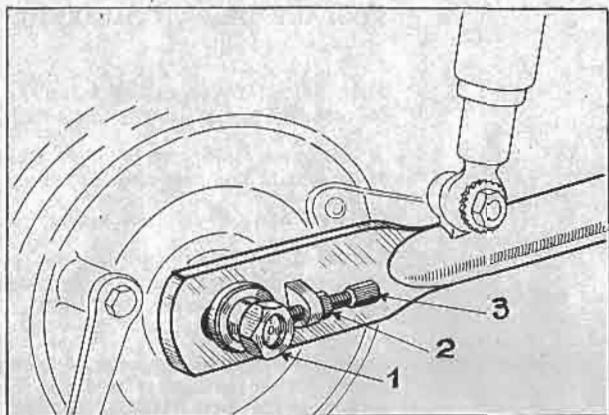
TENSION DE LA CHAÎNE

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 l'écrou droit (1) et la broche;
- 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.

Tous les 2.500 km, graisser la chaîne avec SHELL RETINAX A.



SUSPENSION AVANT

Elle consiste en une fourche télescopique à grand débattement et d'un fonctionnement très simple. Elle comporte deux ressorts dans chaque élément. Le ressort principal travaille à la compression dans les chocs que reçoit la roue et le plus petit sert d'amortisseur. Chaque élément est rempli de la graisse nécessaire à son fonctionnement au montage et ne nécessite pratiquement aucun entretien.

SUSPENSION ARRIERE

Cette suspension est du type à fourche oscillante à grand débattement. La fourche AR est articulée sur un axe en acier situé le plus près possible de l'arbre secondaire, rendant ainsi négligeables les différences de tension de la chaîne.

Les deux amortisseurs arrière sont réglés au départ de l'usine et sont pratiquement indé réglables. Ils ne réclament aucun entretien.

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

KILOMÉTRAGE	POINTS A VÉRIFIER	GRAISSES - HUILES CONSEILLÉES
A 500 et 1.500 km	Vidange du moteur et de la boîte Nettoyage des filtres et de l'aimant .. Vérifications conseillées sur la carte de garantie	Moteur { Shell X 100 Motor Oil 30 en hiver. Shell X 100 Motor Oil 40 en été. Boîte : Shell X 100 Motor Oil 30
Tous les 2.500 km	Vidange du moteur	Shell X 100 Motor Oil 30 en hiver Shell X 100 Motor Oil 40 en été
	Nettoyage des filtres et de l'aimant .. Vérification du niveau de la boîte Pédales, manettes, timonerie et câbles.	Shell X 100 Motor Oil 30 Shell X 100 Motor Oil 20/20 W
	Vérification de la tension et graissage de la chaîne	Shell Retinax A
Tous les 5.000 km	Nettoyage du carburateur	
	Graissage du feutre de la came du rupteur	Shell X 100 Motor Oil 20/20 W
	Graissage de l'axe d'articulation arrière Commandes des freins et du compteur	Shell Retinax A Shell Retinax A
Tous les 15.000 km	Décalaminage, rodage des soupapes.. Réglage du jeu des culbuteurs	
	Vidange de la boîte de vitesses	Shell X 100 Motor Oil 30

Si vous avez quelques doutes,
n'hésitez pas : consultez votre Agent.

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

SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES

CALAGE DE LA DISTRIBUTION

Avec jeu de fonctionnement (Jeu à froid 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 ^o vitesse	: Rapport de la boîte	: 2,50 à 1	— Rapport final	18,48 à 1
2 ^o vitesse	:	» 1,57 à 1	— »	11,67 à 1
3 ^o vitesse	:	» 1,23 à 1	— »	9,07 à 1
4 ^o vitesse	:	» 0,96 à 1	— »	7,09 à 1
Rapport de transmission primaire		2,51 à 1		
» secondaire		2,93 à 1		
Rapport entre pédale de lanceur et vilebrequin : 4,75 à 1				

PISTON

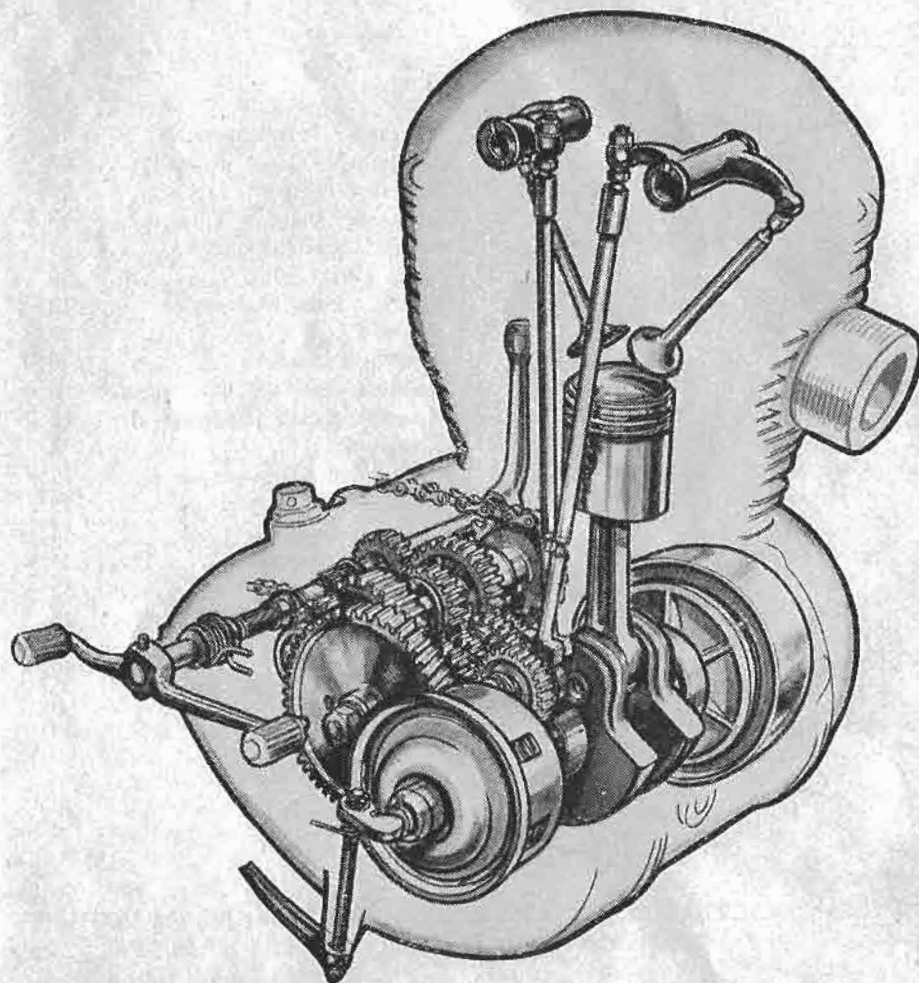
Marque	Borgo no-expendor	Hauteur totale	64,5 mm
Axe de piston	Ø 16 mm	Axe de piston, longueur	43 mm
2 segments d'étanchéité		52 x 2, cote normalisée	
1 segment râcleur		52 x 4, cote normalisée	
Jeu à la coupe : 0,1 à 0,2 mm.			

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



QUE CHERCHEZ-VOUS ?

Pages	Pages
Aimant (Nettoyage) 13	Graissage (Fonctionnement) 10 et 11
Allumage 14	Graissage (Tableau général) 27
Ampoules (Caractéristiques) 14	Graissage (Moteur) 12
Arrêt 8	Graissage (Boîte de vitesses) ... 13
Boîte de vitesses (Graissage) .. 13	Pneus (Caractéristiques) 5
Bougie 14	Pneus (Pression) 6
Branchement électrique 16 et 17	Pompe à huile (Amorçage) 12
Carburant 6	Ralenti 21
Carburateur 20 et 21	Réserve d'essence 6
Chaîne 24	Réservoir d'essence (Contenance) 6
Commande de frein avant 22	Réservoir d'huile (Contenance) — 12
Commande de frein arrière 23	Rodage 8
Commande de débrayage 24	Roue avant (Démontage) 22
Consommation 5	Roue arrière (Démontage) 23
Culbuteurs 18 et 19	Soupapes (Rodage) 18
Décalaminage 18	Suspension arrière 25
Départ 6	Vidanges (Moteur) 12
Eclairage 14	Vidanges (Boîte) 13
Entretien (Tableau général) 27	Vitesses (Passage des) 6
Filtres 13	Vitesses (En marche) 7
Fourche télescopique 25	Vitesses (En rodage)..... 8
Gicleur 20	Volant magnétique 15

LES CARACTERISTIQUES GÉNÉRALES ET TECHNIQUES DE VOTRE MACHINE SONT DONNÉES AUX PAGES 5 ET 28.

POUR TOUT AUTRE RENSEIGNEMENT, INTERROGEZ L'UN DE NOS AGENTS. IL Y EN A 4.000 EN FRANCE.