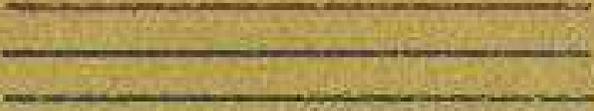


VELOMOTEURS "55"

TRIMOTEUR "55" TN

# Geugeot



---

Cycles Geugeot

BEAULIEU-VALENTIGNEY (BOURG)

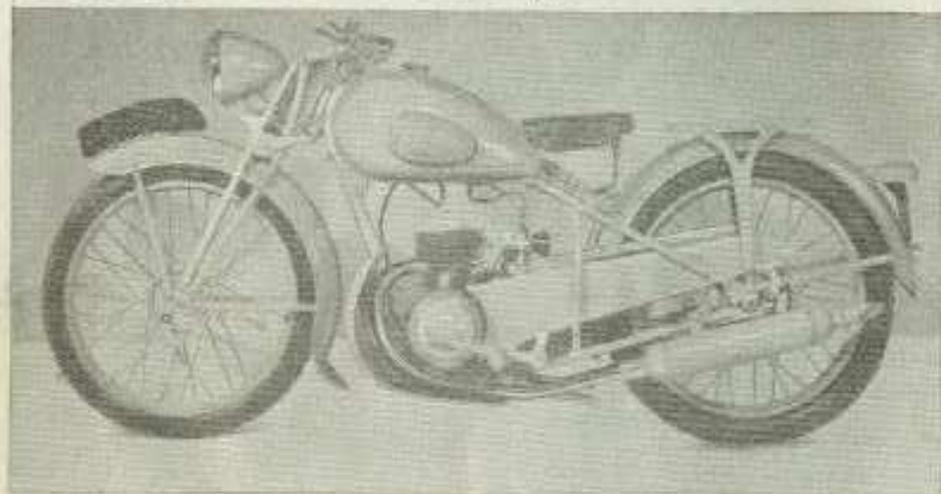
**RÉCLAMEZ A VOTRE AGENT UNE DEMANDE DE CERTIFICAT DE GARANTIE ADRESSEZ CETTE DEMANDE A CYCLES PEUGEOT BEAULIEU - VALENTIGNEY**

tous réserves par relation une carte de garantie nous donneront droit à une réparation gratuite

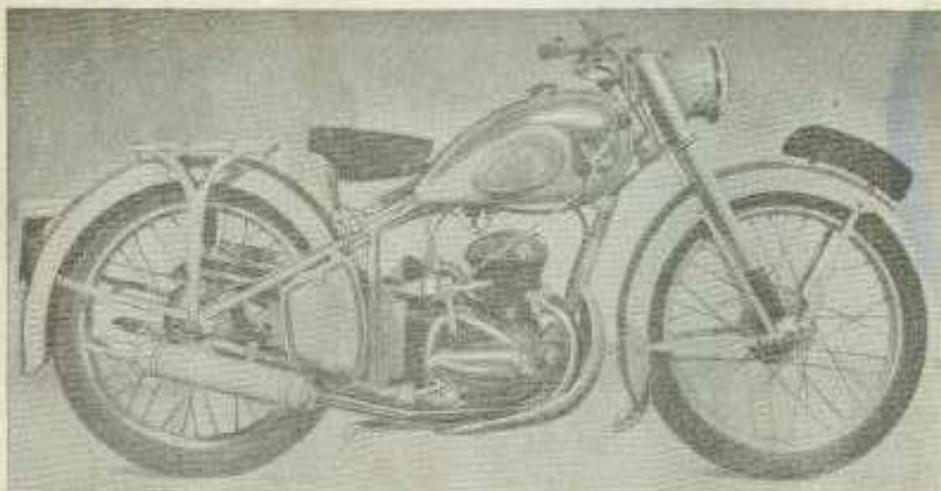
## T A B L E D E S M A T I È R E S

	Pages
Bielle . . . . .	21
Bloc moteur . . . . .	18
Boîte de vitesses . . . . .	20-21
Caractéristiques Vélocimoteurs . . . . .	3
» Trimoteurs . . . . .	28
» Trimoteurs . . . . .	5
Carter niveau) . . . . .	9
Chaîne (réglage) . . . . .	26-27
Carburateur . . . . .	19
Cylindre . . . . .	27
Eclairage des vélocimoteurs . . . . .	31
» du Trimoteur . . . . .	5
Essence (mélange) . . . . .	22-23
Embrayage . . . . .	8
Freins (réglage) . . . . .	16-17
Graissage général . . . . .	25
Lanceur . . . . .	4
Moteur (fonctionnement) . . . . .	6-7
Mise en route . . . . .	12-13
Pannes . . . . .	32
Pièces de rechange (instructions) . . . . .	5
Pneus (pression) . . . . .	5
Rodage . . . . .	10-11
Roues (démontage) . . . . .	30
» (réglage des roues du trimoteur) . . . . .	24
Sélecteur . . . . .	9
Selle (réglage) . . . . .	22-23
Transmission intérieure . . . . .	28-29-30-31
Trimoteur . . . . .	21
Vilobrequin . . . . .	14-15
Volant magnétique . . . . .	14-15

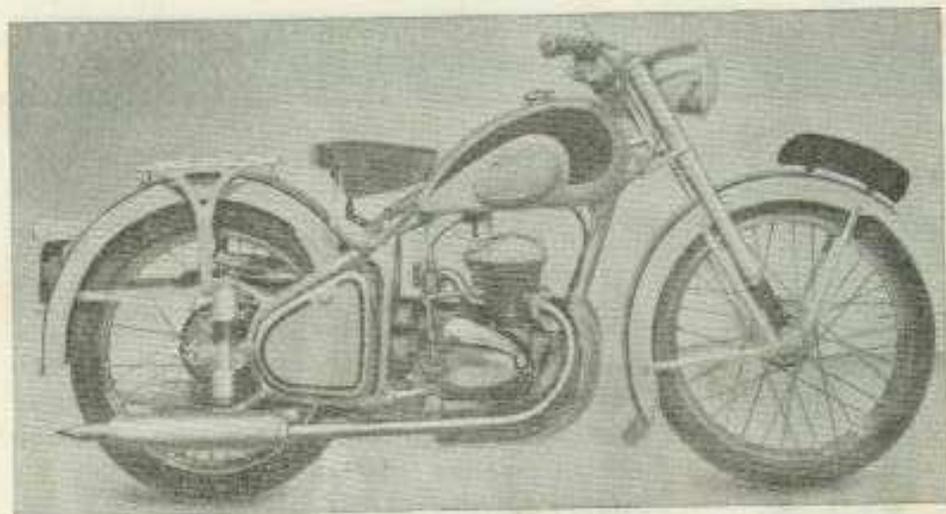
## VÉLOMOTEURS 125 $\frac{cm^3}{H^3}$ A 3 VITESSES



**Type AL** - A commande de changement de vitesses à main simple échappement, réservoir 10 litres.



**Type GLT** - Fourche télescopique, double échappement, culasse à grand refroidissement, réservoir 12 litres.



**Type CTS** A FOURCHE TÉLESCOPIQUE et SUSPENSION ARRIÈRE sélecteur au pied incorporé, double échappement, réservoir 12 litres, compteur.

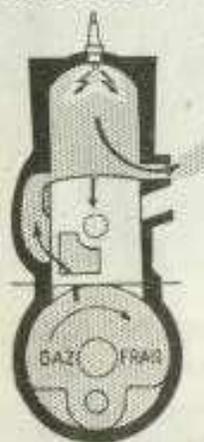
### CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DES VÉLOMOTEURS 2 TEMPS 125 $\frac{cm^3}{H^3}$ A 3 VITESSES

Alésage . . . . .	51		
Course . . . . .	60		
Cylindrée . . . . .	124 $\frac{cm^3}{H^3}$		
Avance à l'allumage . . . .	4 à 4,5		
Rapport de compression . .	8,4		
Poids approximatif	55 AL	55 GLT	55 CTS
	70 kgs.	76	82
Empattement . . . . .	1 m 230		
Dimension du pneu A. V. . .	25 x 2,75		
Dimension » A. R. . . . .	25 x 3		

## FONCTIONNEMENT DU MOTEUR A 2 TEMPS AVEC PRÉCOMPRESSION DANS LE CARTER

Il y a une explosion par tour. Lancé par celle-ci le piston effectue un aller et retour (2 temps) puis reçoit une nouvelle impulsion.

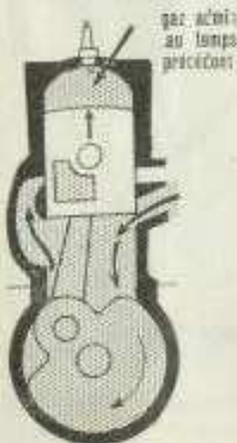
### PREMIER TEMPS : COURSE DESCENDANTE



EXPLOSION - ÉCHAPPEMENT - TRANSFERT

Dans la course descendante, le piston comprime dans le carter le mélange air-essence aspiré lors de la course précédente. Un peu avant le point mort bas il découvre la lumière d'échappement puis les lumières de transfert. Les gaz brûlés s'échappent et les gaz frais pénètrent dans le cylindre.

### DEUXIÈME TEMPS : COURSE ASCENDANTE



ADMISSION - COMPRESSION

Dans la course ascendante, le piston obture les lumières d'échappement et de transfert. Il comprime les gaz frais dans la chambre de combustion et crée une dépression dans le carter. Vers la fin de sa course, il découvre la lumière d'admission. La dépression aspire le mélange air-essence fourni par le carburateur.

L'étincelle donne l'impulsion pour un nouveau tour du moteur. Pendant lequel le cycle ci-dessus se reproduit.

## MISE EN ROUTE

### ESSENCE

Le réservoir contient 10 litres pour le modèle AL et 12 litres pour les GLT et CTS. Le plein se fait d'un mélange d'essence avec 7% d'huile de bonne qualité fluide du type huile moteur pour l'hiver.

Nous préconisons ENERGOL 2 temps - type H. V.

En période de rodage, ce mélange doit comporter 8% d'huile.

**ATTENTION.** — Ne jamais utiliser d'essence pure le moteur serait mis hors d'usage. Ne pas employer pour le mélange, les huiles de superhuilage.

### PLEIN DU CARTER

Le carter contient 0 litre 350.

Enlever le bouchon du niveau.

Verser par l'orifice supérieur du couvercle gauche du carter, de l'huile moteur 1/2 fluide jusqu'à ce que celle-ci apparaisse à l'orifice du niveau.

Vérifier le niveau et le refaire si besoin est tous les 2.000 km.

En période de rodage, vidanger après 500 km.

**OUTILLAGE : CLÉS PLATES DE 17 et 14**

### PNEUS

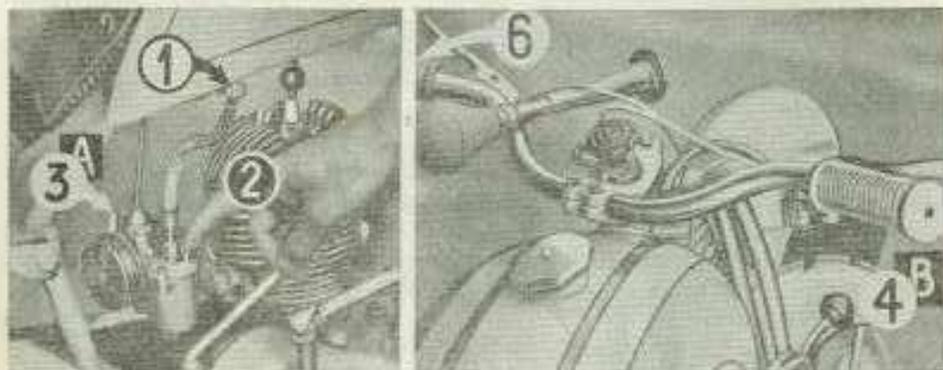
Pression normale à l'avant : 1.500.  
à l'arrière : 1.800.

Vérifier la pression au moins 2 fois par mois.

### RODAGE

Le rodage doit s'effectuer sur environ 1.000 km. à une vitesse maximum de 50 km à l'heure en 3<sup>e</sup> vitesse





(Fig. 1)

(Fig. 2)

## MISE EN ROUTE

S'assurer que la boîte de vitesses est au point mort. Figures 4 et 5

- 1.- Ouvrir le robinet d'essence.
- 2.- Faire un appel d'essence au carburateur en appuyant sur le bouton placé sur la cuve du carburateur, ne pas noyer le carburateur si le moteur est chaud, ce qui générerait le départ.
- 3.- Fermer l'air - en amenant le volet (3 A) vers le haut de la prise d'air.
- 4.- Donner les gaz - en amenant la manette (4 A), (fig. 3) ou la poignée tournante (4 B) (fig. 2) au 1/3 de sa course.
- 5.- Actionner le lanceur lentement deux ou trois fois, puis donner un coup vigoureux.
- 6.- Débrayer à fond. PASSER LA PREMIÈRE VITESSE.

## MISE EN MARCHÉ

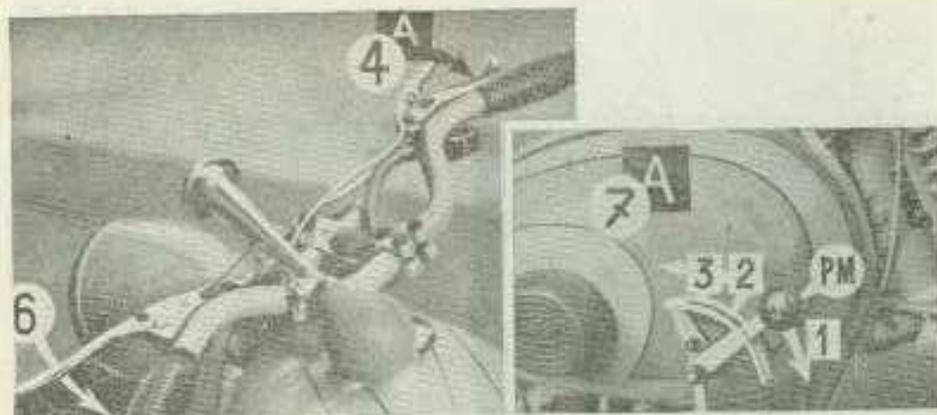
- 7.- AVEC CHANGEMENT A MAIN. Fig. 4. Sur notre cliché, le levier est au point mort (P.M.).

Pour la première vitesse, pousser à fond le levier vers l'avant (1).

Pour la seconde vitesse, ramener le levier au point (2).

Pour la troisième vitesse, le levier est ramené à fond vers l'arrière (3).

Pour rétrograder, faire les manœuvres inverses.



(Fig. 3)

(Fig. 4)

## MISE EN MARCHÉ

- 7B- AVEC SÉLECTEUR AU PIED (Fig. 5) ↓

Le sélecteur étant au point mort, que l'index mobile indique (O gravé sur le carter) (R)

### POUR LA PREMIÈRE VITESSE :

Appuyer de la pointe du pied sur le bras du sélecteur sans brusquerie mais à fond.

### POUR LA SECONDE VITESSE :

Relever le bras du sélecteur à fond.

### POUR LA TROISIÈME VITESSE :

Relever le bras une seconde fois.

Pour rétrograder, faire les manœuvres inverses.

### POUR LA POSITION EN POINT MORT

Étant en première vitesse, relever le bras du sélecteur très légèrement (soit à mi-course) étant en 2<sup>e</sup> vitesse, appuyer légèrement.

Ne pas engager la première vitesse lorsque la vitesse est supérieure à 10 km. à l'heure. Ne jamais laisser le pied sur la pédale du sélecteur.

Le moteur est en marche et le débrayage actionné à fond, après avoir engagé la 1<sup>re</sup> vitesse, augmenter légèrement les gaz et embrayer lentement.

Pour passer aux vitesses supérieures, débrayer à chacun des passages.

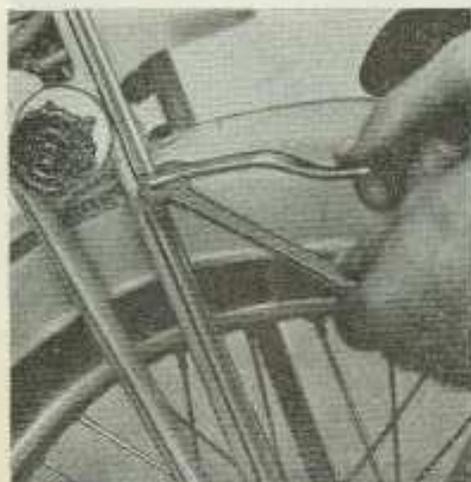
Pour monter les vitesses (1<sup>re</sup> à 2<sup>e</sup>, 2<sup>e</sup> à 3<sup>e</sup>), couper les gaz avant la manœuvre ne pas le faire pour rétrograder.

Après avoir parcouru quelques centaines de mètres, ramener le volet d'air (3A) vers le bas de la prise d'air. (Fig. 1)



## QUELQUES

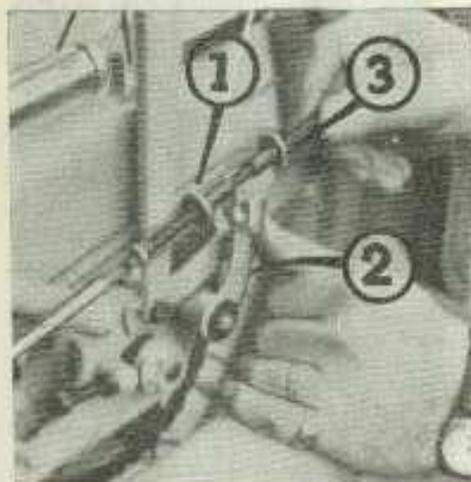
### FREIN AVANT



Débloquer le contre-écrou, dévisser le tendeur jusqu'à obtention du réglage voulu. Ensuite bloquer le contre-écrou. Vérifier que la roue tourne bien. Sur les machines à fourche télescopique le tendeur est au bas de la fourche, le réglage s'effectue comme ci-dessus.

**OUTILLAGE :**  
2 CLÉS PLATES DE 10

### FREIN ARRIÈRE



(1) Débloquer le contre-écrou, ce qui comprimera le ressort.  
(2) Pousser le levier dans le sens de la flèche.  
(3) Agir sur l'écrou moleté. Placer sa pointe dans le cran du barillet. Bloquer l'écrou (1). Vérifier qu'il est bien à fond dans l'embranchement du barillet ; qu'il est freiné par la pression du ressort, vérifier que la roue tourne librement.

## RÉGLAGES

### CHAÎNE

La chaîne de transmission doit être tendue normalement. Pour cette opération procéder comme suit :

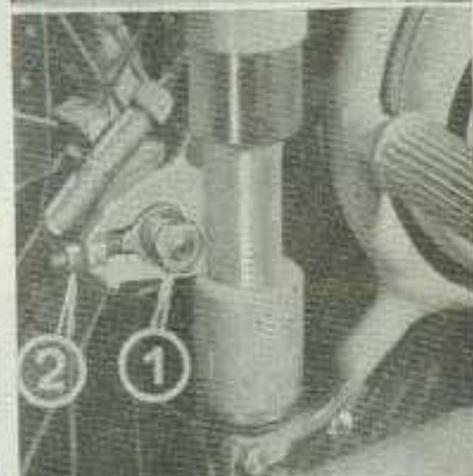
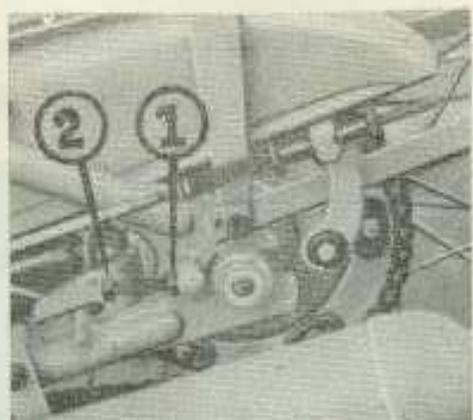
**Sur 55 AL et 55 GLT :** après avoir débloqué les écrous de moyeu,

1. Débloquer les contre-écrous de chaque côté du cadre.
2. Visser les 2 tendeurs du même nombre de tours ou fractions de tour.
3. Bloquer les contre-écrous (1). Vérifier que la roue tourne librement et que le freinage est normal.

**OUTILLAGE :** 1 CLÉ PLATE DE 12.

**Sur 55 CTS :**

1. Débloquer l'écrou de moyeu.
2. Agir sur l'écrou tendeur.



### SELLE

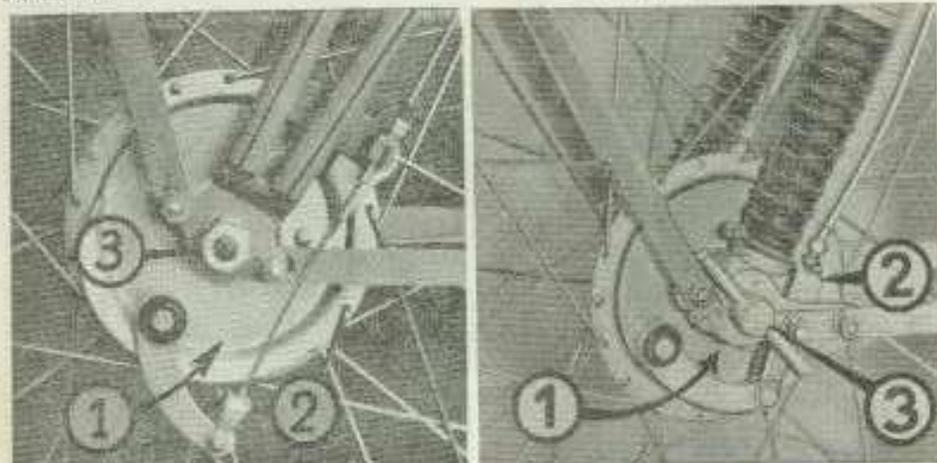
Pour obtenir le maximum de confort, un système de réglage a été conçu en tenant compte du poids du cavalier, il suffit d'augmenter ou de diminuer la longueur des biellettes inférieures en utilisant les 3 trous prévus à cet effet.

## DÉMONTAGE

### ROUE AVANT

(1) 55 AL

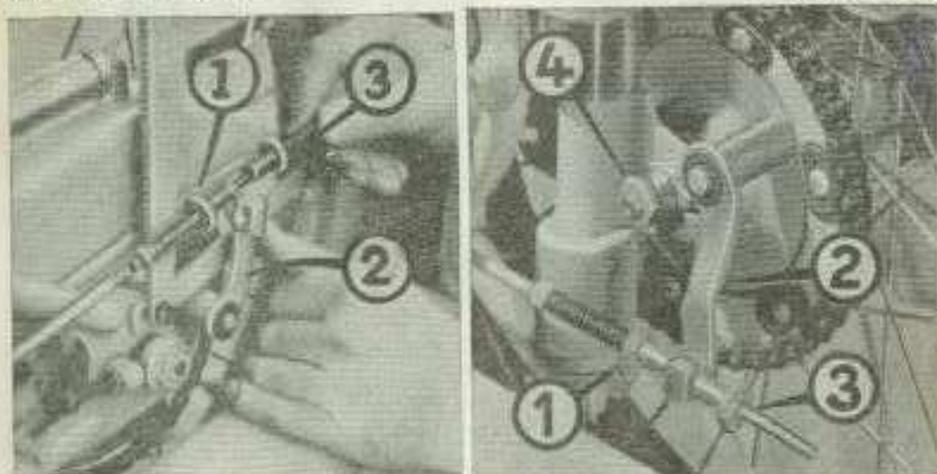
(2) 55 GLT et 55 CTS



### ROUE ARRIÈRE

(3) 55 AL et 55 GLT

(4) 55 CTS



## DES ROUES

### ROUE AVANT

Démontage de la roue avant - (fig. 1), 55 AL,  
(fig. 2) 55 GLT, 55 CTS

- 1° Pousser le levier de frein suivant la flèche.
- 2° Retirer le câble de la chape de frein par la fente prévue.
- 3° Dévisser les écrous du moyeu, sortir la roue par le bas.

### ROUE ARRIÈRE

Pour démonter la roue arrière (fig. 3) 55 AL et 55 GLT  
(fig. 4) 55 CTS

- 1° Débloquer le contre écrou ce qui comprimera le ressort.
- 2° Pousser le levier dans le sens de la flèche.
- 3° Soulever la tringle, de façon à la libérer.
- 4° Dévisser complètement les écrous de moyeu, avancer au maximum le moyeu du côté gauche mais sans toucher aux tendeurs de la chaîne.

Pour remonter la roue :

- 1° Présenter la roue en place.
- 2° Replacer la chaîne sur le pignon.
- 3° Bloquer les écrous d'axe de moyeu.
- 4° Replacer la tringle dans son logement.
- 5° Visser l'écrou en s'assurant qu'il entre bien dans l'emboîtement du barillet et que la pointe de l'écrou est bien emboîtée dans le cran du barillet.

OUTILLAGE : LA CLÉ DE BOUCHE OU UNE CLÉ DE 21 mm

## INCIDENTS

Si les opérations prévues pour lancer le moteur ont été effectuées correctement et si le lanceur est actionné assez énergiquement, le moteur doit partir. Après quelques essais sans résultat, ne pas insister, mais rechercher la cause.

L'interrupteur de batterie est-il à la position de marche? (vérifier en essayant l'avertisseur).

Le robinet d'essence est-il ouvert?

L'essence arrive-t-elle?

Si l'essence n'arrive pas à la cuve du carburateur, dévisser la tuyauterie côté carburateur, après avoir fermé le robinet. En ouvrant celui-ci l'essence doit couler, sinon nettoyer la tuyauterie et au besoin le robinet. Nettoyer le filtre de la cuve du carburateur.

Il peut au contraire y avoir un excès d'essence admis dans le cylindre (moteur noyé), ouvrir la manette d'air en grand, donner quelques coups de lanceur, avec la poignée des gaz ouverte à fond, puis revenir aux conditions normales de lancement. Si l'insuccès persiste, enlever la bougie.

Si la bougie est humide, actionner plusieurs fois le lanceur. Sécher la bougie ou en mettre une autre.

Si la bougie est encrassée, en particulier entre les deux pointes, la nettoyer ou la changer.

Avant de remettre la bougie, s'assurer que l'allumage fonctionne normalement: Poser le culot de la bougie sur une partie à la masse (culasse, carter, etc...). S'assurer que le fil est branché et que la partie métallique en haut de l'isolant de la bougie ne touche aucune partie de la machine.

Actionner le lanceur. Il doit y avoir une étincelle entre les pointes de la bougie. Dans le cas contraire, essayer avec une autre bougie présumée bonne.

**NOTA.** — Il est recommandé de n'utiliser que des bougies dont la longueur de filetage correspond à la longueur du taraudage de la culasse augmentée de l'épaisseur du joint.

1. — Si l'on n'obtient pas d'étincelle à la bougie.

Vérifier le bon état du fil de bougie. S'assurer que l'isolant n'est pas détérioré à un endroit où le fil touche une partie métallique. Remplacer le fil s'il y a lieu.

## DE ROUTE

Si le fil est bon, la borne haute tension sur le volant peut être fissurée. Dans ce cas remplacer la borne.

Si la bougie, le fil et la borne sont en bon état, le volant magnétique peut être en cause. C'est un organe délicat qui nécessite les connaissances d'un spécialiste (voir page 14-15).

2. — Si l'allumage est correct et si l'essence arrive à la cuve, des ratés, un arrêt du moteur, ou une difficulté de lancement, peuvent provenir du gicleur bouché par un corps étranger, ou une goutte d'eau.

Dans ce cas :

1. — Débloquer le collier de serrage du carburateur;

2. — Incliner le carburateur d'un quart de tour dans le sens de la flèche.

3. — Dévisser le bouchon, (attention au joint).

Dévisser le gicleur, souffler dedans au besoin avec une pompe à pneu. Ne jamais y introduire un fil métallique.

Remonter le gicleur, le bouchon;

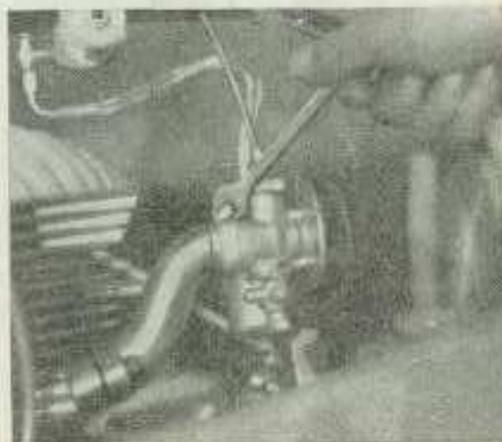
Remettre le carburateur avec la cuve bien verticale;

Serrer modérément le collier.

**OUTILLAGE:**  
1 CLÉ A MOLETTE OU CLÉS  
PLATES DE 9, 13, 15 et 18  
1 TOURNEVIS DE 8.

Il est prudent d'avoir toujours dans la sacoche une bougie de rechange, un fil de bougie, une borne.

VOIR PAGES 28 Différents types et démontage.



## LE VOLANT MAGNÉTIQUE

Le volant magnétique est un organe délicat qui nécessite les connaissances d'un spécialiste pour en vérifier le bon fonctionnement.

Toutefois, lorsque la vérification du fil de bougie puis de la borne d'allumage n'a pas donné de résultat, l'usager peut encore avec quelques précautions contrôler l'écartement des vis platinees.

### I. — VÉRIFICATION DU CALAGE ET DU RÉGLAGE.

1. — Retirer la bougie.

2. — Introduire une règle graduée (A) dans le cylindre par le trou de la bougie et chercher le point mort haut (B), noter la position de la règle graduée (premier repère C).

3. — En actionnant le volant dans le sens contraire de sa rotation normale, abaisser le piston de la hauteur correspondant à l'avance prévue pour le moteur. (Se servir pour cela d'un deuxième repère sur la règle graduée (E).

4. — S'assurer pour cette position du piston :

a) que la flèche (1) et l'index rouge (2) du volant sont en regard.

b) que les vis platinees commencent à s'ouvrir.

Si ces deux conditions sont réalisées, le volant est bien calé.

### II. — CALAGE ET RÉGLAGE.

Dans le cas contraire, débloquer le volant en desserrant l'écrou centrale avec une clé à tube de 17 et effectuer les opérations ci-après :

1. — Placer le piston à la position d'allumage (avance à  $4 \frac{1}{2}$  5).

2. — Placer et bloquer le volant dans sa position correcte la flèche (1) du rotor rigoureusement en regard de l'index rouge (2) fixé sur le stator.

3. — Régler les vis platinees : sans déplacer le rotor, débloquer la vis (3) et agir sur la vis de réglage (4) pour obtenir le commencement d'ouverture des vis (un papier à cigarette inséré entre les contacts indiquera le commencement d'ouverture des vis).

Seul le point de décolllement des vis du rupteur a de l'importance. Il doit se produire au moment où la flèche (1) passe devant l'index (2).

Lorsque le calage est correct l'ouverture maxima des vis platinees est d'environ  $4 \frac{1}{10}$  de  $\frac{11}{16}$ . Toutefois, cette ouverture peut varier entre 2 et 6  $\frac{1}{10}$  sans inconvénient.

**TRÈS IMPORTANT.** — Ne jamais régler d'après l'écartement, la bonne marche du volant ne dépendant pas de l'écartement, mais de l'ouverture précise des contacts au point d'arrachement indiqué par la concordance des deux flèches repères.

## ENTRETIEN

Tous les 2.000 kms, vérifier l'état de propreté du volant après avoir enlevé le couvercle en faisant tourner lentement le rotor à la main, boîte de vitesses au point mort, bougie dévissée.

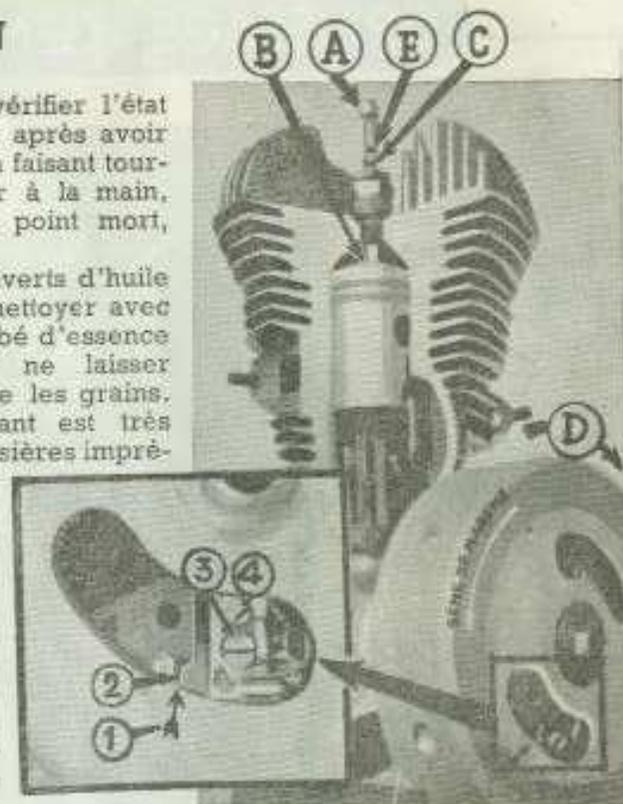
Si les contacts sont couverts d'huile et de poussière, les nettoyer avec un petit pinceau imbibé d'essence en prenant soin de ne laisser aucune particule entre les grains. Si l'intérieur du volant est très encrassé par des poussières imprégnées d'huile, démonter le rotor, faire un nettoyage général et rechercher la cause ayant provoqué les entrées de poussières et d'huile. Un nouveau calage du rotor étant nécessaire, s'adresser à un mécanicien spécialiste, si on craint de ne pouvoir réaliser le travail dans les conditions indiquées.

Tant que l'écartement maximum des vis platinees est inférieur à  $6 \frac{1}{10}$  de  $\frac{11}{16}$ , ne pas toucher à leur réglage.

**GRAISSAGE.** — Le graissage de la came du rupteur est assuré par un tampon de feutre imprégné de graisse, au moment de son montage chez le constructeur. La quantité de graisse contenue dans ce feutre est suffisante pour assurer un graissage de très longue durée,

Si ce feutre paraît sec, on peut l'imprégner à nouveau en le malaxant entre les doigts avec une graisse très consistante. Ne pas mettre d'huile.

D'une manière générale, ne pas toucher au volant, en particulier au rupteur tant que son fonctionnement est correct.



*Ecartement des pointes de bougies: 4.5*

## GRAISSAGE GÉNÉRAL

### COMMANDE DÉBRAYAGE

1/2 fluide 2000 km.

BURETTE

### COMMANDE FREIN

1/2 fluide 2000 km.

BURETTE

### SELLE

1/2 fluide 500 km.

POMPE À PRESSION

### FOURCHE

1/2 fluide 1000 km.

POMPE À PRESSION

### ROUL. DIRECTION

Graisse 10000 km.

DEMONTAGE

### AXE FREIN A. V.

Graisse 2000 km.

DEMONTAGE

### MOYEU A. V.

Graisse 10000 km.

DEMONTAGE



### CHAÎNE

1/2 fluide 500 km.

BURETTE

### AXE FREIN A. R.

Graisse 2000 km.

DEMONTAGE

### MOYEU A. R.

Graisse 10000 km.

DEMONTAGE

### ROULEMENT VILEBREQUIN

1/2 fluide 1000 km., Pomp à Pres.

### ARTICULATION FREIN

1/2 fluide 2000 km., BURETTE

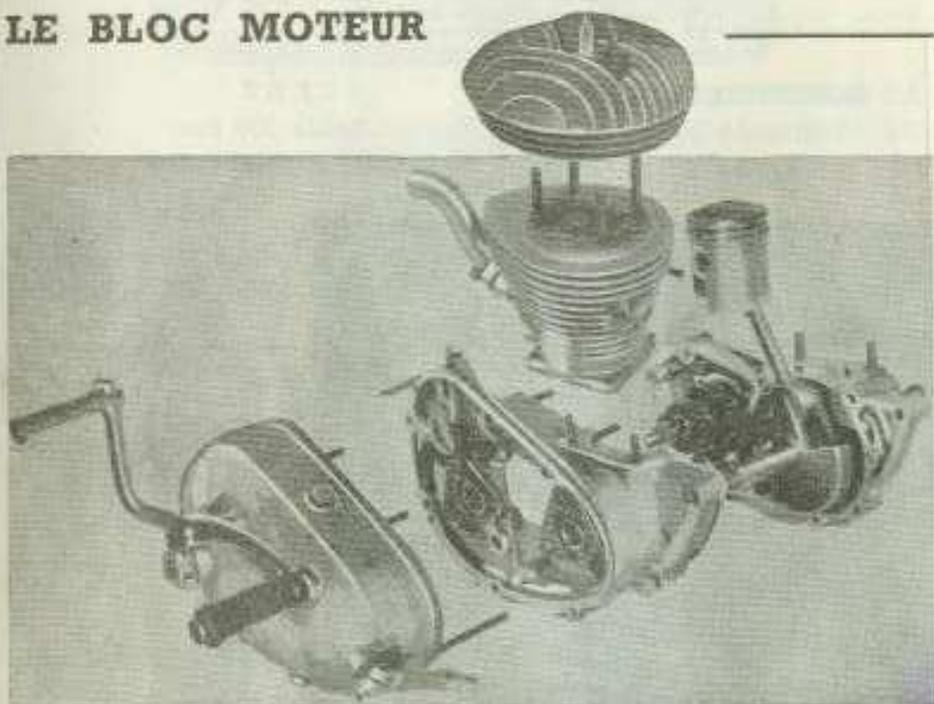
### SUSPENSION 1/2 fluide 1000 km.

POMPE À PRESSION

※ **IMPORTANT.** — N'utilisez pas d'huile pour le graissage des moyeux, l'huile se répandant dans les tambours de freins.

Pour les graissages nécessitant un DÉMONTAGE, il est préférable d'en laisser le soin à l'une de nos Agences.

## LE BLOC MOTEUR



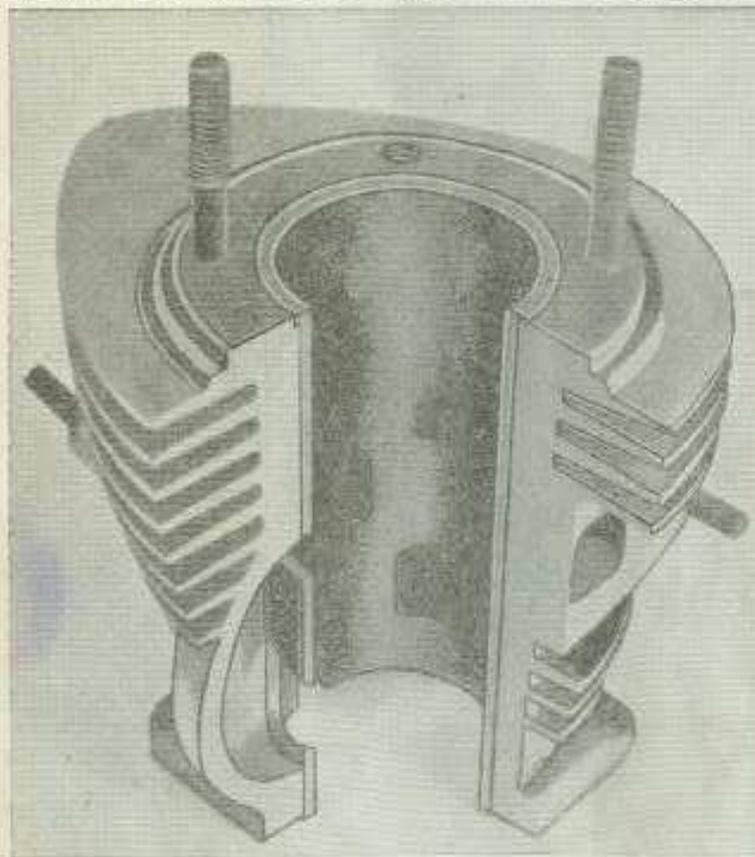
**OUTILLAGE :** UNE CLÉ A TUBE DE 10  
UNE DE 17 POUR LE VOLANT  
UN TOURNEVIS MÉCANICIEN DE 8 A 10

Les carters sont fixés, côté volant, par 10 goujons, le couvercle droit par 5, le couvercle de roulement pignon de sortie est fixé au carter gauche par 3 vis.

Au remontage bloquer progressivement chaque écrou et vis, l'étanchéité du bloc étant d'une grande importance, nous recommandons expressément de soigner les joints en les montant à l'hermétique, le bon fonctionnement et la consommation dépendant de la bonne exécution de ce remontage.

**IMPORTANT.** — Etant donné leur petit diamètre un blocage des écrous par trop énergique risquerait d'arracher les goujons.

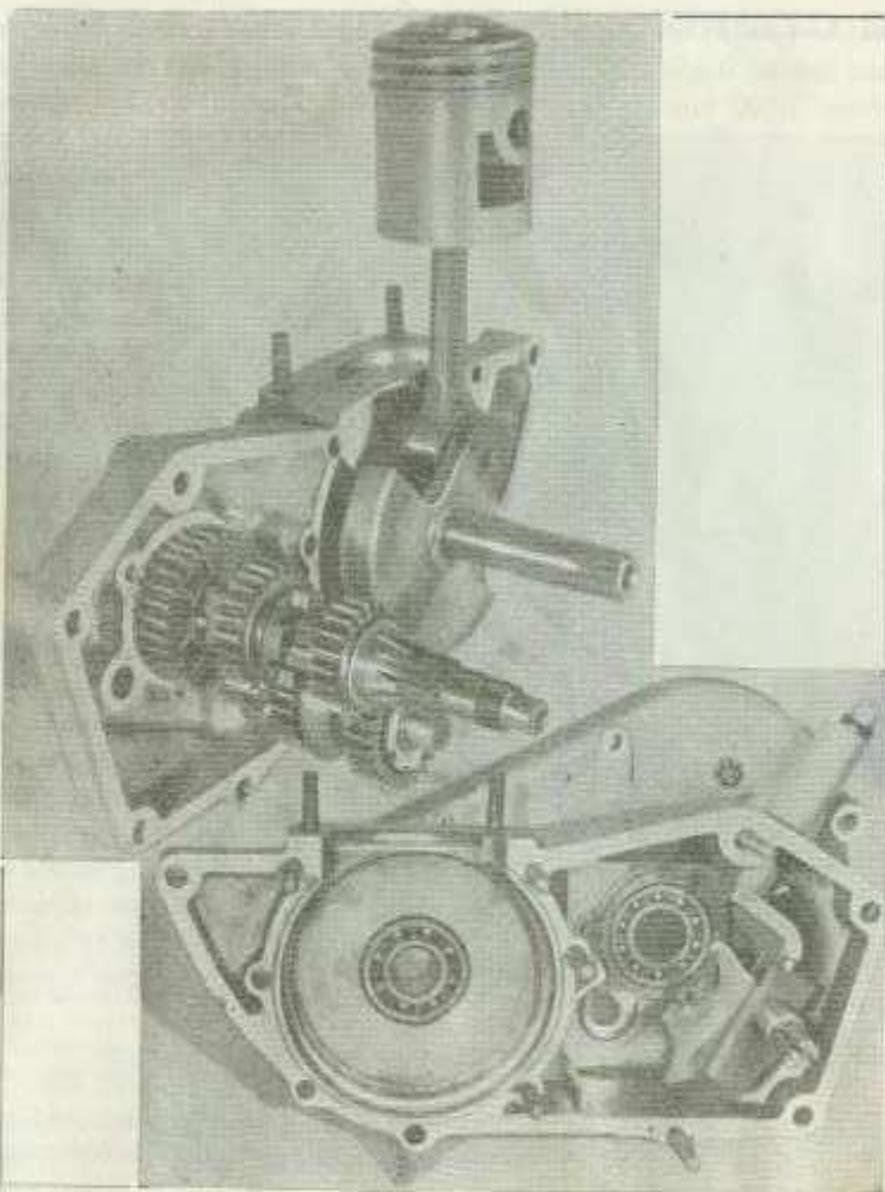
**LE CYLINDRE CHEMISÉ** La chemise du cylindre est en acier spécial d'une très grande dureté. Le rodage doit se faire sur environ 1.000 kms à une vitesse de 40 à l'heure en 3<sup>me</sup> vitesse.



Pour la bonne marche du moteur, il est nécessaire de vérifier tous les 3.500 kms l'état des lumières et en particulier des lumières d'échappement où s'accumule la calamine.

Décalaminer avec une brosse métallique mais ne jamais utiliser de grattoirs ou autres outils risquant de provoquer des bavures

**DIFFÉRENTS JOINTS :** Joint de culasse en klingérite.  
Joints de carters en papier fort.  
Joint du raccord de carburateur en fibre.  
Raccord échappement métalloplastique.



## LA BOITE DE VITESSES

La boîte de vitesses est à 3 rapports donnant les démultiplications suivantes :

$$\text{Démultiplication} \frac{\text{moteur}}{\text{boîte}} = \frac{1}{2,69}$$

Démultiplication boîte roue arrière

	Vélocoteur	TRI
Pignon de sortie	15 dents	15 dents
Pignon roue AR	43 dents	48 dents
Démultiplication totale		
3 <sup>e</sup>	7,72	8,6
2 <sup>e</sup>	10,79	12,03
1 <sup>e</sup>	19,85	22,1

LA BOITE DE VITESSES EST GRAISSÉE PAR BARBOTAGE

## VILEBREQUIN - BIELLE

La bielle est montée sur roulement à aiguilles. Le vilebrequin sur 4 roulements à billes.

Le roulement placé du côté du volant magnétique doit être graissé par l'usager — voir tableau graissage, pages 16-17.

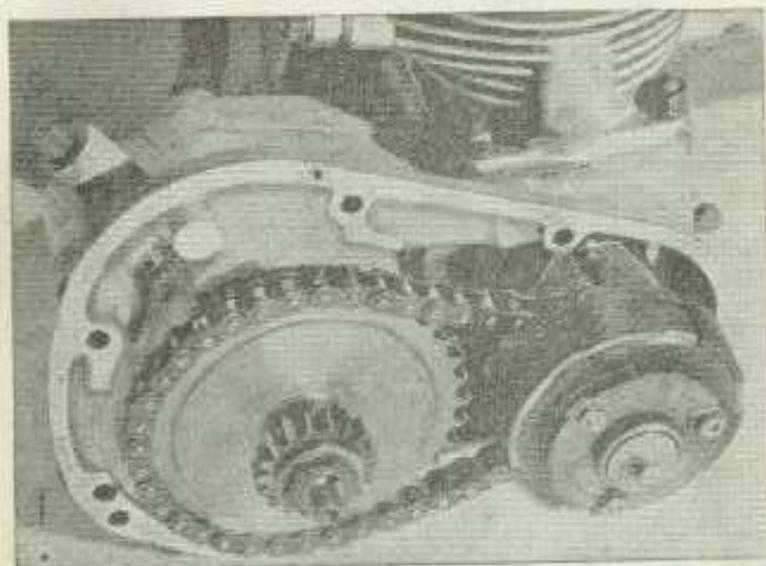
Les autres roulements sont remplis d'une graisse spéciale, lors du montage du moteur.

Lors de chaque démontage du moteur remplir les roulements avec une graisse spéciale pour roulements, chimiquement neutre avec point de goutte supérieur à 80° c.

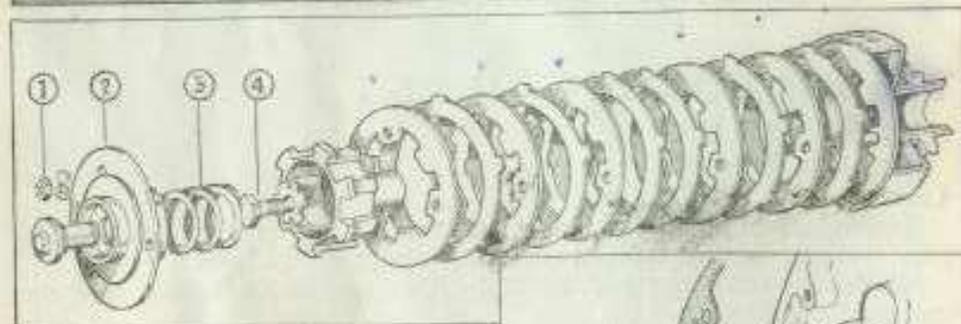
**IMPORTANT.** — La Bielle ne peut être démontée et remontée qu'en usine ou chez un agent ayant l'outillage approprié.

Il est donc indispensable de remettre à notre agent local l'embellage complet en vue de la réparation.

## EMBRAYAGE

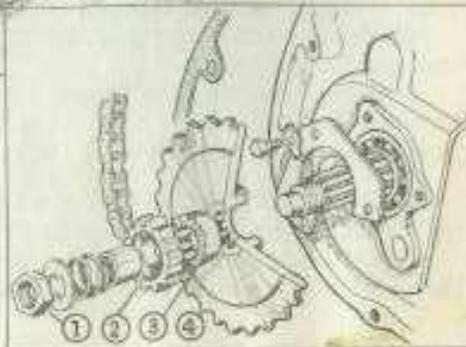


(Figure 1)



(Figure 2)

(Fig. 3)



## TRANSMISSION INTÉRIEURE

L'embrayage à disques métalliques travaillant dans l'huile est monté en bout du vilebrequin. Seul le câble de commande est réglable. Agir sur la vis tendeur à l'extrémité inférieure de la gaine. Laisser toujours une légère garde au levier de commande.

Dans le cas contraire, il y aurait une usure anormale de la butée et l'embrayage pourrait patiner. Par contre un câble trop détendu ne permettrait pas de débrayer complètement.

Une chaîne sans fin relie le moteur à la boîte de vitesses. Pas 9.52, Largeur 5.72, 46 maillons. La tension de cette chaîne n'est pas réglable.

Pour enlever la chaîne, il faut démonter simultanément l'embrayage et le grand pignon.

### OUTILLAGE :

1 MARTEAU, 1 BURIN DE 12  
(pour les freins d'écrous)  
CLÉS DE 8, 17, 21

(Figure 2)

**Démontage de l'embrayage :** Dévisser simultanément les écrous (1) pour éviter de fausser le plateau (2), après avoir dégagé les freins d'écrous.

Le plateau des disques (2) sort poussé par le ressort, enlever le ressort (3) qui recouvre la vis (4) dégager le frein de cette vis et la dévisser complètement.

**Au Remontage,** la vis (4) du support d'embrayage doit être serrée à bloc et immobilisée par un frein. La cage doit tourner librement.

(Figure 3)

**Démontage du grand pignon :** Dévisser l'écrou (1) après avoir dégagé le frein d'écrou, retirer le pignon libre du lanceur (2) et la douille sur laquelle il coulisse, puis la griffe (3) et le grand pignon (4).

## LE SÉLECTEUR

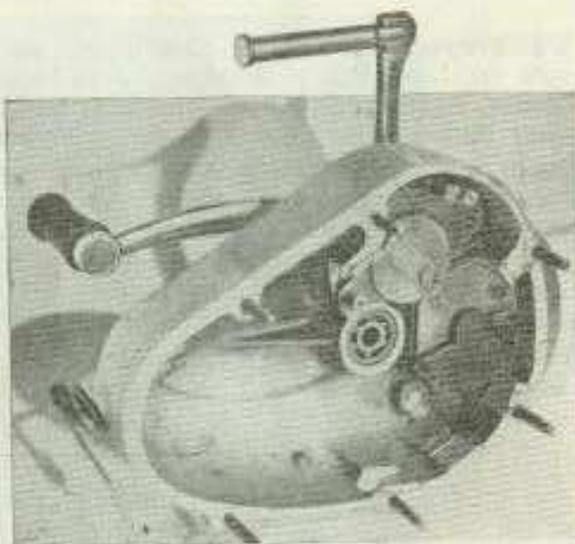
### AU PIED

Le sélecteur est pratiquement indé réglable, incorporé au bloc-moteur il est démonté en même temps que le couvercle droit.

La pédale montée sur cannelures peut être réglée au goût de l'usager.

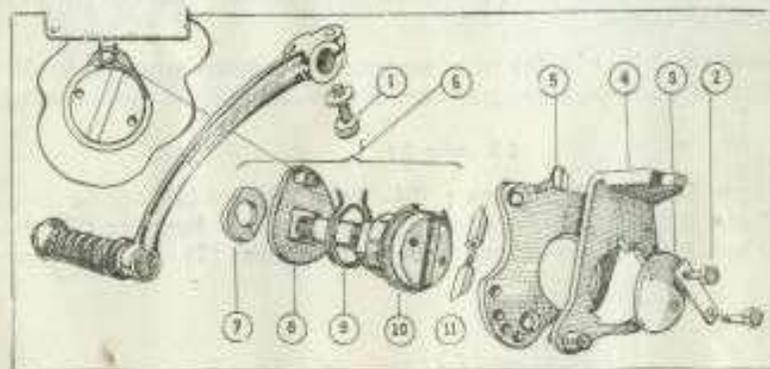
L'axe (10) portant les cliquets (11) entraîne le levier de commande (4) qui porte le verrouillage des vitesses.

Un index placé sur la partie arrière du carter permet de contrôler la vitesse en prise.

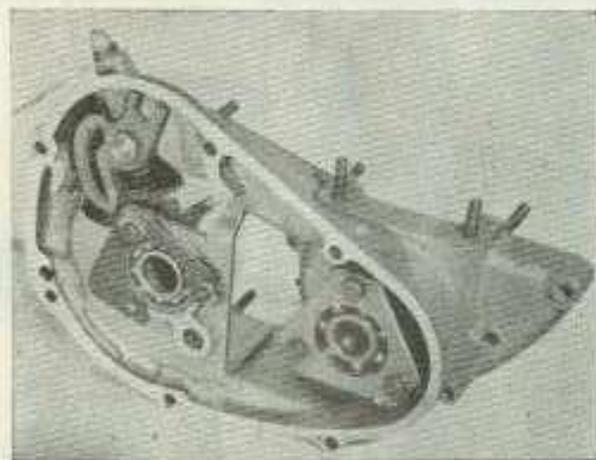


OUTILLAGE : 1 CLÉ DE 10  
1 TOURNEVIS DE 8 A 10 "

Le démontage s'effectue dans l'ordre numérique de la figure ci-dessous :  
Position de montage de l'ergat et du ressort.



## LANCEUR

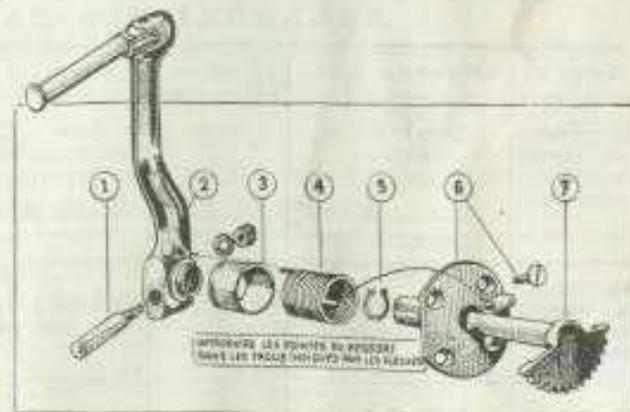


La manivelle du lanceur fixée par une clavette (1) entraîne le secteur de lanceur (7) qui engrène avec un pignon libre. Celui-ci entraîne le grand pignon de chaîne primaire.

Le manivelle est rappelée par un ressort dissimulé par le couvercle (3), qui est démontable de l'extérieur en enlevant la manivelle.

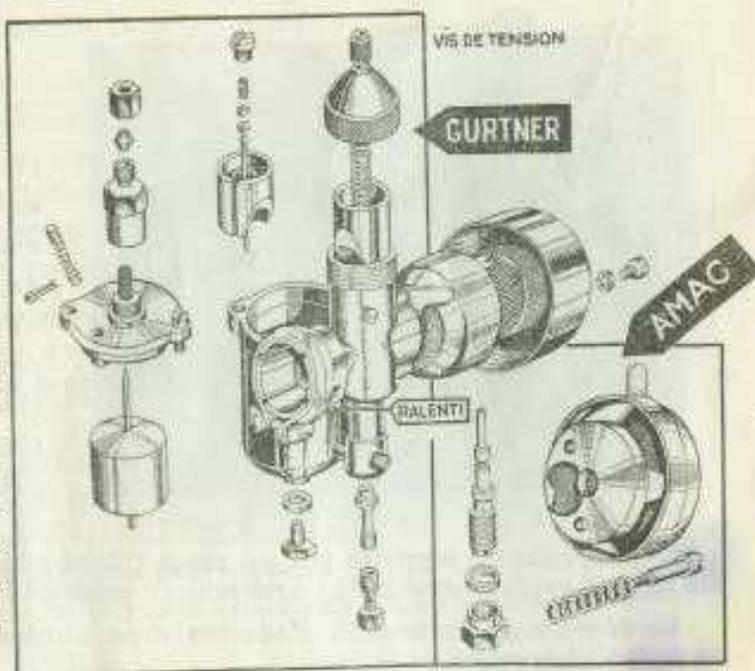
Le démontage du lanceur s'effectue dans l'ordre numérique de la figure ci-dessous.

OUTILLAGE :  
1 CLÉ DE 10  
1 TOURNEVIS DE 8  
1 MARTEAU



## LE CARBURATEUR

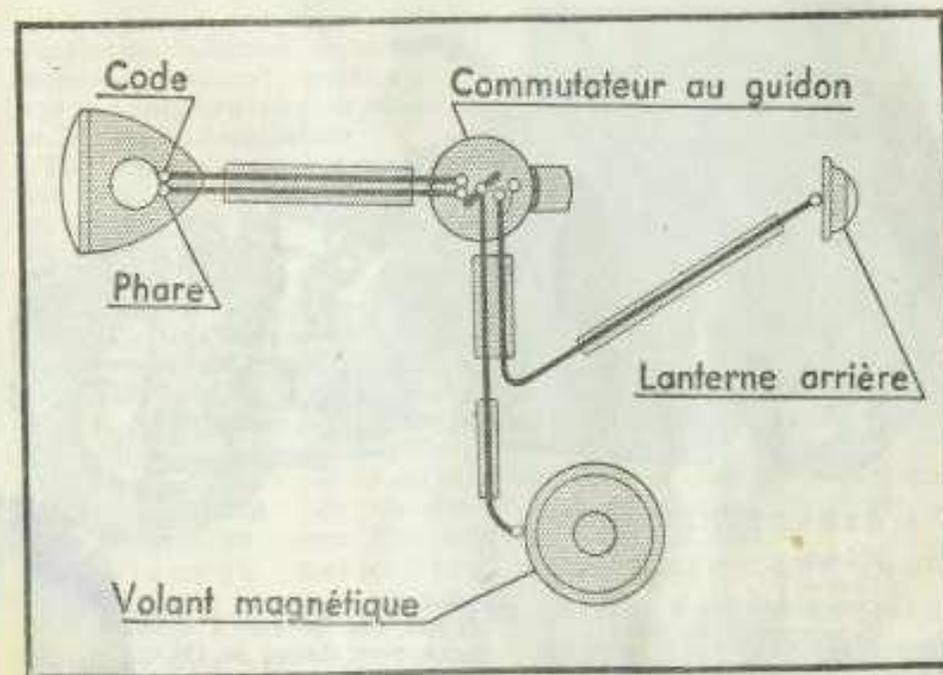
La cuve est à droite. Diamètre de passage à la tubulure d'admission 17%. Le réglage normal est donné par le tableau ci-après. Le gicleur le plus fort convient pour le rodage éventuellement pour l'hiver. Le gicleur le plus petit est le gicleur normal après rodage.



### RÉGLAGES DES CARBURATEURS

Cylindre	Marque et Type	Gicleurs	Niveau	Position de l'aiguille	Ralenti
À un seul échappement central, qu'il soit simple ou à double tuyau.	Gurtner RN 11 à aiguille	32-33	Cran du milieu	Basse (rondelle au-dessus de l'aiguille).	sans
	Amac 913/068	75-80	—	sans aiguille	40
À deux échappements séparés, tuyaux fletés par devant.	Gurtner RN. 17 à aiguille	30-31	Cran du milieu	Basse (rondelle au-dessus de l'aiguille).	sans
	Amac 913/068	75-80	—	sans aiguille	40

## L'ÉCLAIRAGE



### LAMPES A UTILISER

Sur VM. Phare code 12 volts 36 w.  
 Sur TRI. » » 12 » 25 bougies  
 Feu rouge 12 » 4 w.

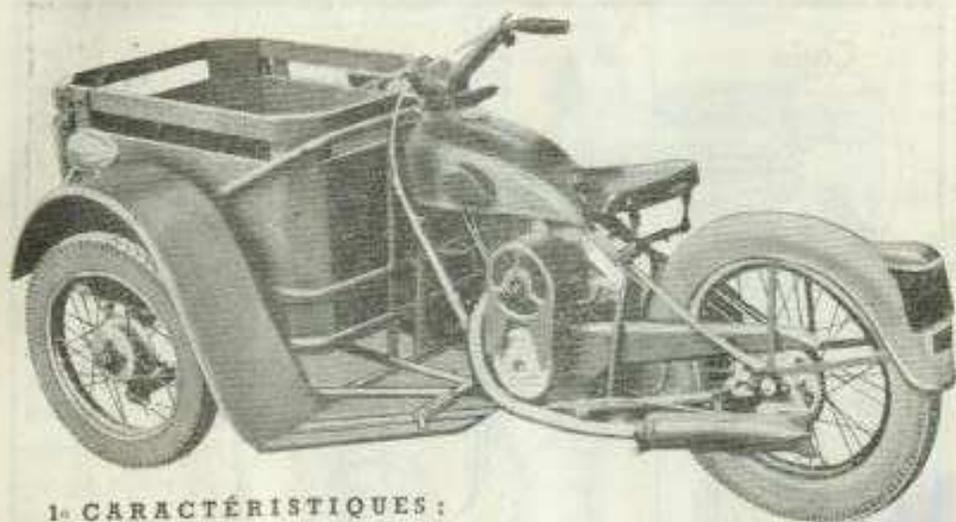
L'équipement électrique est alimenté directement en courant alternatif 12 volts fourni par le volant magnétique.

### RÉGLAGE DU CARBURATEUR (Suite)

Le réglage du ralenti est fait à l'usine lors du passage au banc de contrôle. Au cas où il devrait être effectué à nouveau, visser la vis de ralenti à fond mais sans forcer. La dévisser ensuite très lentement, agir également sur le boisseau à l'aide de la vis tendeur. Le réglage le meilleur est celui qui correspond à l'ouverture maximum de la vis de ralenti sans nuire au ralenti.

Le filtre à air ne doit pas être enlevé. Maintenir le filtre à air en état de propreté.

## TRIMOTEUR 125 c m 3 - Type 55 T. N. \_\_\_\_\_



### 1. CARACTÉRISTIQUES :

Alésage	51
Course	60
Cylindrée	123 cm <sup>3</sup>
Consommation en palier	3 l. 500, aux 100 kms à 45 km-heure, avec charge de 160 kgs.

Aptitude à monter les côtes.	10 % à pleine charge
Freinage sur les roues avant	par commande au pied
Freinage sur la roue arrière	par commande à main
Longueur totale	2 m. 335
Hauteur } hors tout	800 <sup>m</sup>
	1 m. 160
Largeur	1 m. 400
Capacité de la caisse	940 x 620 x h = 480
Empattement	1 m. 400
Voie	1 m. 050
Rayon de braquage	3 m. 400
Charge utile	150 kilogs
Pneu avant 550 x 85	pression de gonflage 1 kg. 900
Pneu arrière 550 x 85	" " " 1 kg. 500
Poids du tri à vide	123 kilogs
Démultiplication totale	3 <sup>me</sup> . 5,6      Rapport boîte, roue AR
"	2 <sup>e</sup> . 12,08      4,8
"	1 <sup>re</sup> . 23,1      15

## REFROIDISSEMENT DU MOTEUR

Le moteur est muni d'un ventilateur, assurant un refroidissement normal, quelle que soit la température ambiante et la vitesse du véhicule.

Le ventilateur est commandé par une courroie trapézoïdale qu'actionne une poulie solidaire du volant magnétique.

Le remplacement de la courroie s'effectue très facilement il suffit d'enlever les 3 vis V de fixation du pare-courroie, pour retirer celui-ci et permettre ainsi le passage de la courroie.

Le réglage de la tension de la courroie s'opère par le déplacement dans la glissière R du pare-courroie, de l'axe du ventilateur qui est ensuite serré sur le pare-courroie, au moyen d'un écrou et d'une rondelle.

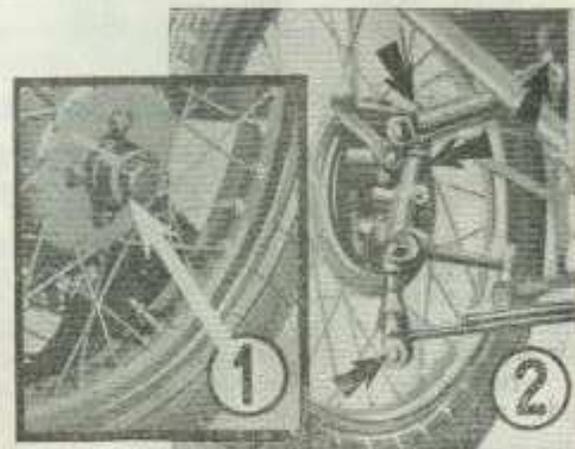
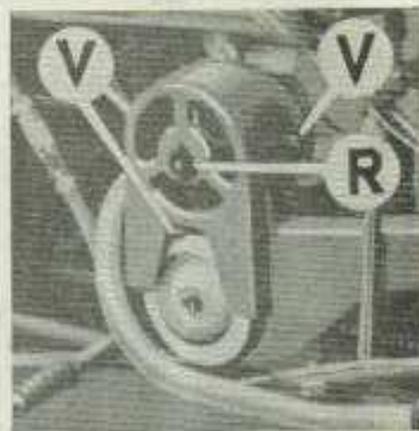
**Ce blocage doit être fait énergiquement.**

**GRAISSAGE - GÉNÉRAL VOIR PAGES 16 et 17**

### VENTILATEUR

La quantité de graisse, contenue dans le moyeu du ventilateur est suffisante pour en assurer le fonctionnement normal pendant 8 à 10.000 kilomètres.

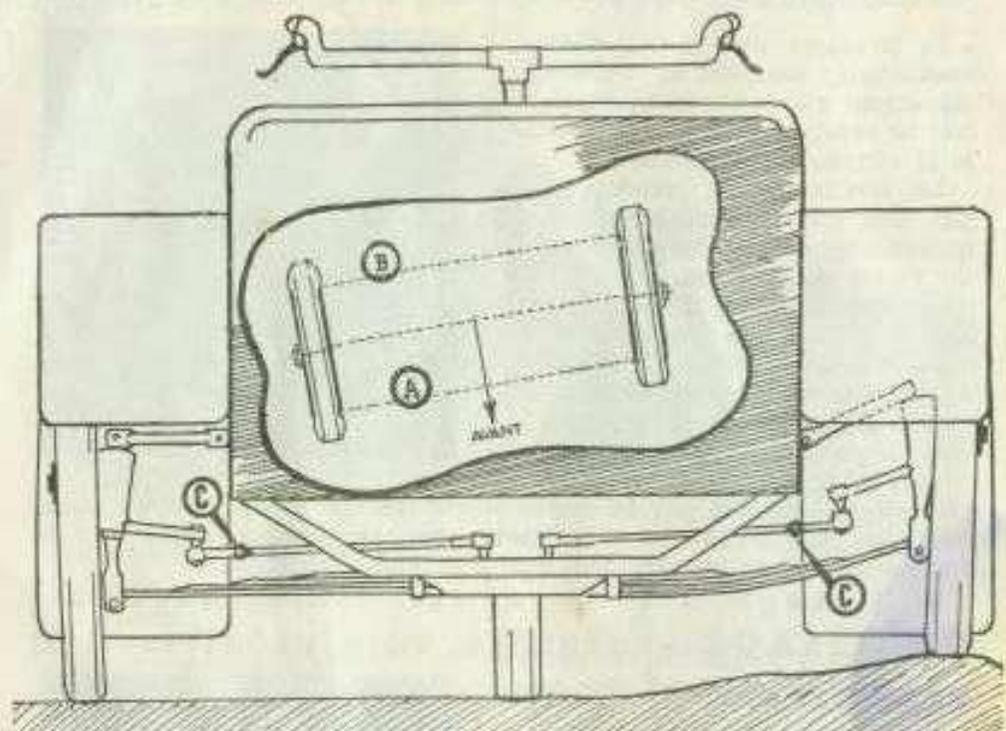
Par la suite, le graissage pourra s'opérer en garnissant l'écrou bouchon du ventilateur de graisse spéciale à roulement.



GRAISSE tous les 10.000 km

HUILE 1/2 fluide tous les 2.000 km.

## RÉGLAGE DES ROUES AVANT



### RÉGLAGE DU PINCEMENT DES ROUES AVANT RECOMMANDATION IMPORTANTE SUR LE MONTAGE DE L'ESSIEU AVANT

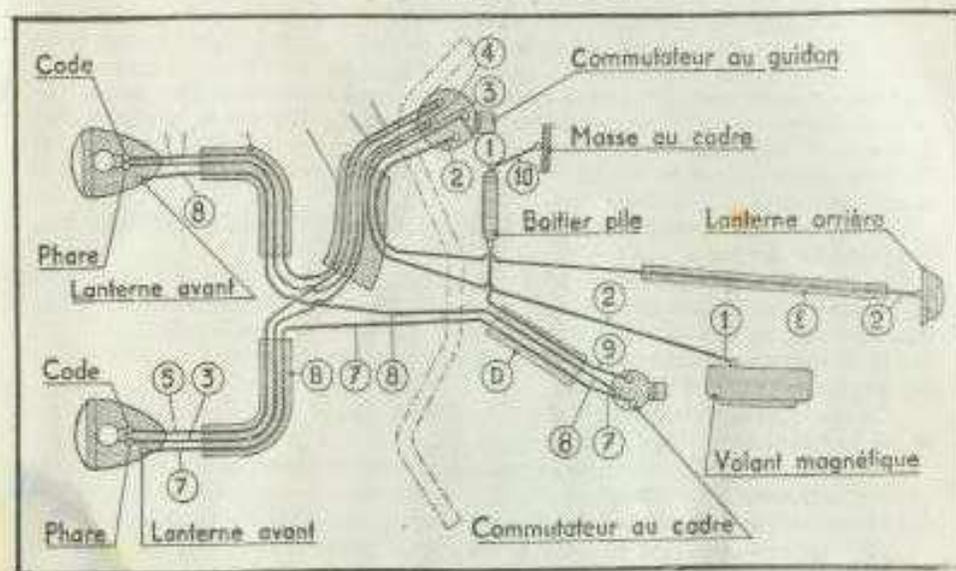
Pour la bonne marche du véhicule et éviter l'usure anormale des pneumatiques, il y a lieu de contrôler le montage de l'essieu avant comme suit :

Le pincement des roues doit être de 4 à 8  $\frac{1}{16}$ . C'est-à-dire que la longueur (A) doit être de 4 à 8  $\frac{1}{16}$ , plus courte que la longueur (B).

Pour obtenir ce réglage, il suffit d'agir sur la tringle de connexion des roues (C).

**LE RÉGLAGE DOIT ÊTRE FAIT VÉHICULE A VIDE**

## EQUIPEMENT ELECTRIQUE



L'équipement électrique est alimenté en courant alternatif fourni par le volant magnétique de 12 volts 40 watts.

Les ampoules utilisées sont :

**Phare-code :** lampe 12 volts, culot BA 21 D. 3 ergots, 2 plots 25 bougies.

**Lanterne arrière :** Lampe navette 12 volts, 2,7 watts.

**Eclairage à l'arrêt :** Celui-ci est alimenté par 4 éléments de piles de 1,5 volts chacun, ce qui donne une tension de 6 volts. Le logement de ces piles est prévu dans un boîtier étanche fixé au châssis.

Les ampoules utilisées sont des lampes dites "mignonnette" de 6 volts, 0,2 ampère.

## 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 jamais être 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 de transport et d'emballage 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 ne confier l'entretien ou la réparation qu'aux Agents de notre Maison. Il doit être exigé 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.

### PIÈCES DE RECHANGE

**Exigez toujours des pièces de rechange d'origine, seules susceptibles de vous garantir une réparation correcte.**

### TRÈS IMPORTANT

En demandant des pièces de rechange, rappelez toujours :

**LE TYPE DE LA MACHINE**

**LE NUMÉRO DU MOTEUR**

Ces renseignements indispensables permettront d'éviter des confusions et de réduire les délais de livraison.

## **UN BON CONSEIL**

**En cas de difficultés faites  
confiance à nos représentants  
officiels qui mettent à votre  
disposition leurs connais-  
sances et leur matériel  
spécialisé.**

