

LE
VÉLO-MOTEUR
chemisé
BLOC-MOTEUR
3 Vitesses

Production France Motor Cycles

FRANCE MOTOR CYCLES

Société Anonyme au Capital de 2.000.000

DIRECTION ET USINE
à MANDEURE (Doubs)

TÉLÉPHONE : Montbéliard 2-35

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE : Cycles-Mandeure

R. C. Montbéliard 5.443

R. P. 419 (Doubs)

ATELIERS DE RÉPARATION } 40, Rue Louis-Blanc, Courbevoie
Mandeure (Doubs)

Représentation générale à Paris

COMPTOIRS GÉNÉRAUX DU CYCLE

40, Rue Louis-Blanc, **COURBEVOIE**

Caractéristiques

du Vélomoteur

— — 3 vitesses — —

à Bloc - Moteur

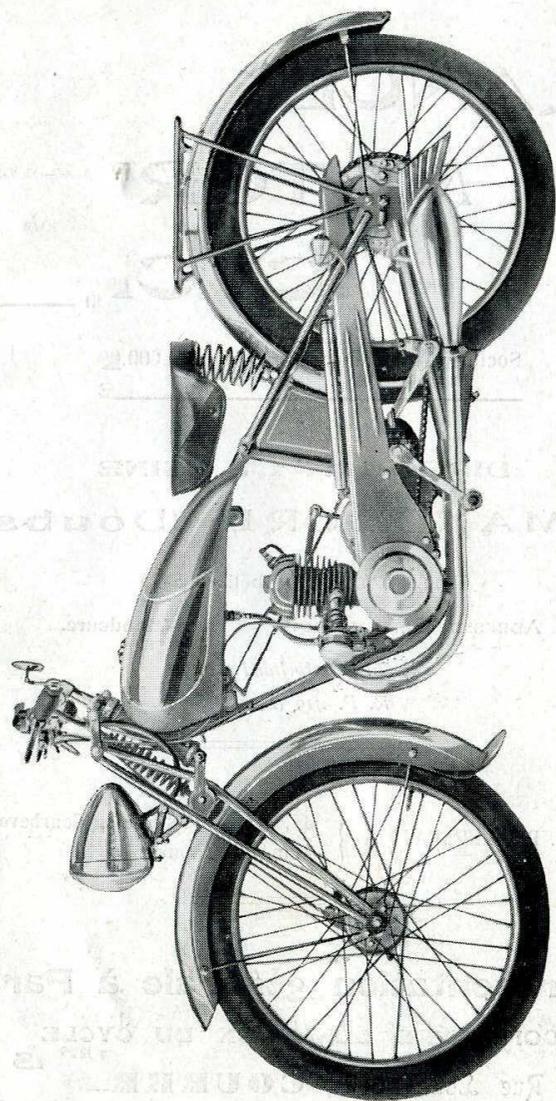


Planche 1

Alésage = 46 $\frac{m}{m}$

Course = 60 $\frac{m}{m}$

Cylindrée . . . = 100 $\frac{c}{m}^3$

Boîte à trois rapports de vitesse
avec pignon - moteur 15 dents
arrière 43 dents

1^{re} = 7,7 à 1

2^{me} = 10,85 à 1

3^{me} = 19,9 à 1

Contenance du réservoir :

8 litres et demi.

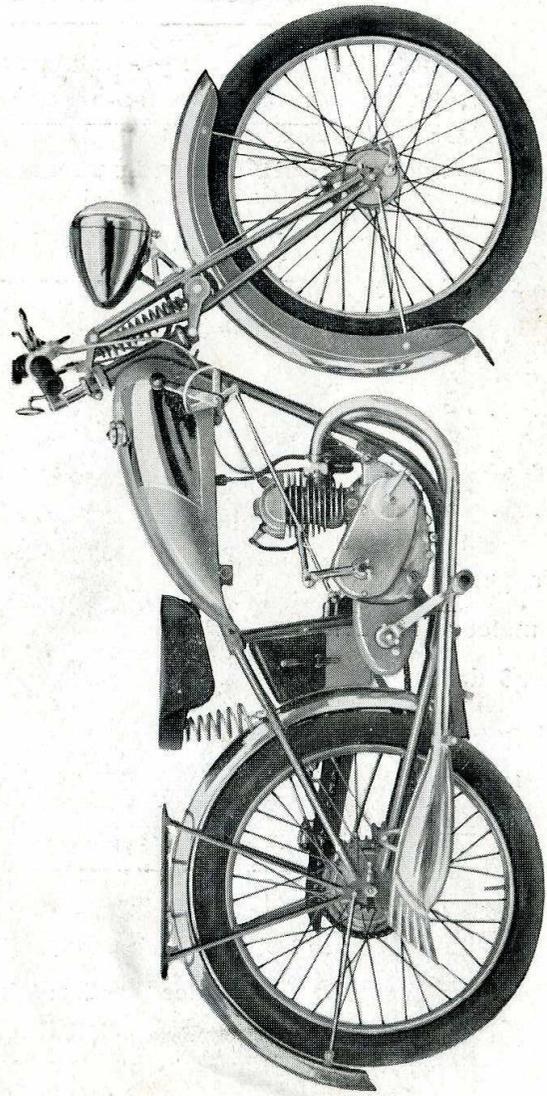


Planche 2

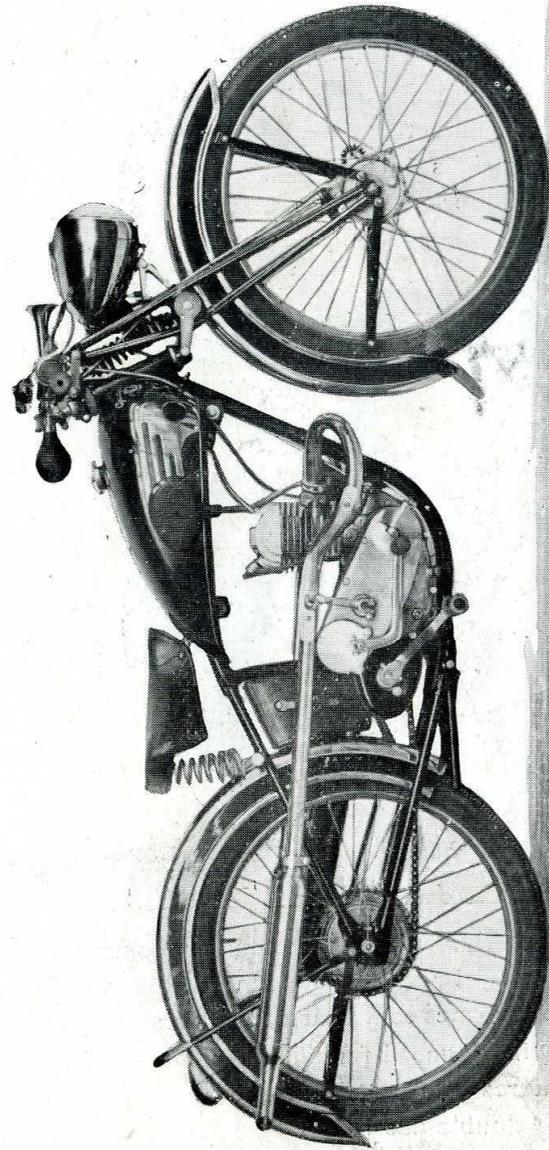


Planche 3

Description

Ce vélo-moteur se présente sous la forme d'une petite moto dont nous allons succinctement décrire les principaux éléments : le bloc-moteur, le cadre surbaissé, la fourche à ressort travaillant à la compression et en expliquer le démontage ainsi que l'entretien.

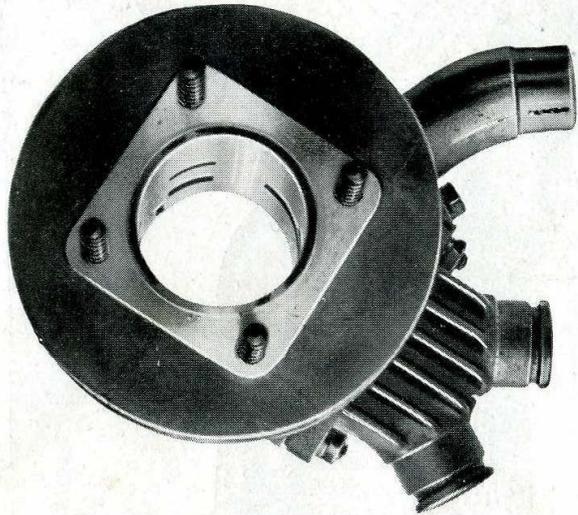


Planche 4

Paragraphe I. — LE MOTEUR.

LE BLOC-MOTEUR. — Le moteur est comme son nom l'indique un tout compact qui réunit le moteur, la boîte de vitesses et l'embrayage. Tous ces organes sont sous carter aluminium.

C'est un monocylindrique, il fonctionne selon le cycle à deux temps. Il a trois lumières : la 1^{re}, pour l'admission, la 2^e double pour le transfert, la 3^e double aussi pour l'échappement.

SCHEMA DE FONCTIONNEMENT DU MOTEUR A 2 TEMPS

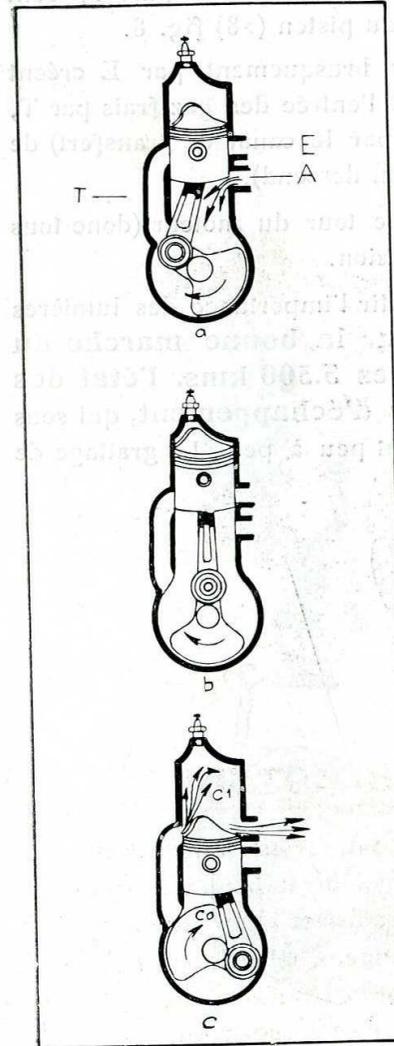


Planche 5

1^{er} TEMPS. — (fig. 5). Le piston monte et découvre la lumière d'admission A. Derrière lui, le piston crée un vide et aspire par cette lumière A le mélange gazeux provenant du carburateur. Dans cette même course ascendante, sitôt les lumières d'échappement (E) et de transfert (T) recouvertes le piston comprime devant lui le mélange gazeux (qui a été transféré pendant la course descendante précédente du piston de l'espace C₀ dans l'espace C₁). Arrivé en fin de course au point mort haut, le mélange est complètement comprimé et l'étincelle qui jaillit à ce moment de la bougie provoque l'explosion du mélange (en réalité, pour obtenir le meilleur rendement possible, l'étincelle jaillit avant que le piston arrive au bout de sa course, il y a avance à l'allumage). Le piston est alors chassé vers le bas : c'est le **2^e TEMPS** qui commence. Le piston découvre la lumière d'échappement (E) par où s'évacuent les gaz et la lumière de transfert (T), par où arrivent les gaz. Les deux lumières E et T sont donc découvertes en même temps ; pour éviter que les gaz

frais arrivant par T, s'échappent directement à l'extérieur par E, le fond du piston a une forme spéciale, il est muni d'une proéminence appelée déflecteur. Les gaz arrivant par T, sont déviés vers le haut par le déflecteur du piston (28) fig. 8.

Les gaz brûlés en s'échappant brusquement par E créent derrière eux un vide partiel facilitant l'entrée des gaz frais par T, ceux-ci sont d'autre part, refoulés (par le canal de transfert) de l'espace C₀ dans C₁ (lorsque le piston descend).

Et le cycle recommence, à chaque tour du moteur (donc tous les deux temps) correspond une explosion.

L'exposé qui précède fait ressortir l'importance des lumières (figure 4), il convient donc pour la bonne marche du vélo-moteur de vérifier tous les 3.500 kms. l'état des lumières et spécialement celles d'échappement, qui sous l'influence de la calamine se bouchent peu à peu. Le grattage de ces dépôts charbonneux s'impose.

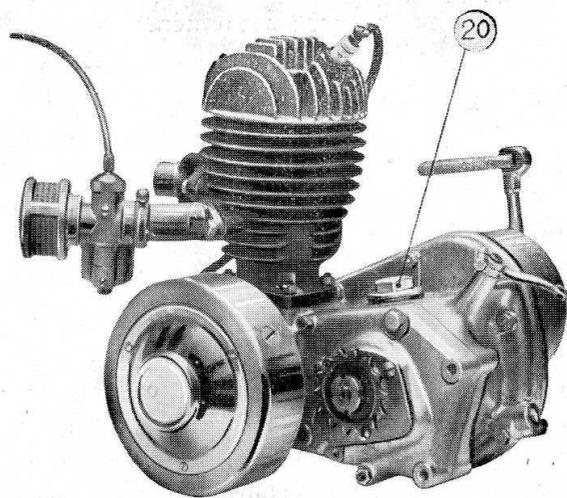


Planche 6

Le cylindre chemisé du moteur est en aluminium, ainsi que la culasse, ce qui lui assure un excellent refroidissement. La chemise du cylindre est en acier spécial.

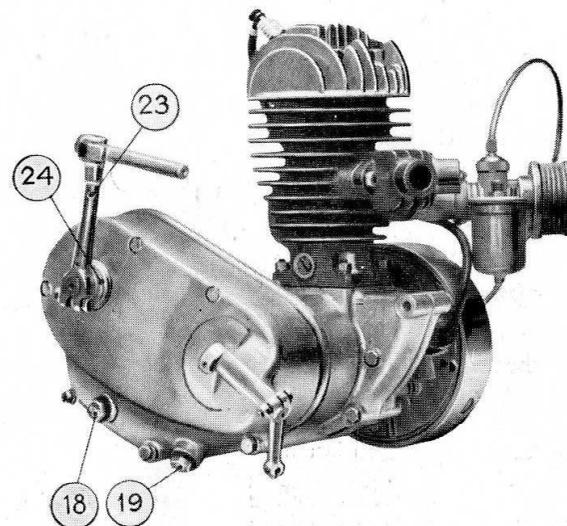


Planche 7

DÉMONTAGE DU CYLINDRE ET DE LA CULASSE. — (Fig. 6 et fig. 7). Ce démontage est si simple qu'il ne nécessite pas d'explication spéciale. Vérifier après remontage s'il n'y a pas de fuite, non seulement au joint de culasse mais à celui de cylindre. Nous ne saurions, à ce propos, trop recommander au possesseur d'un moteur 2 temps, l'intérêt qu'il y a à s'assurer de la bonne étanchéité des joints de culasse, de cylindre, du carter de vilebrequin et du raccord de carburateur, dont dépend le bon fonctionnement et par conséquent, la consommation.

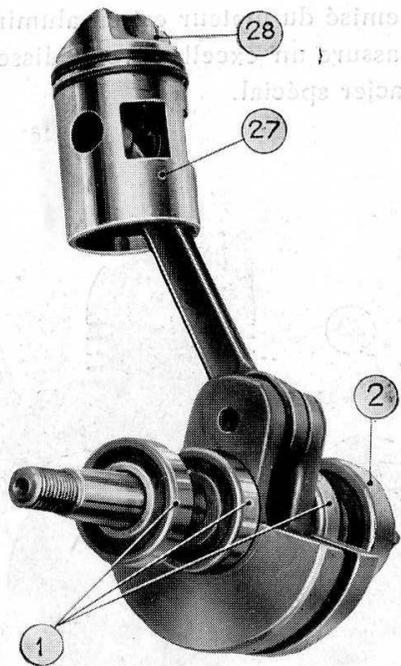


Planche 8

BIELLE ET VILEBREQUIN (fig. 8). — La bielle est montée sur aiguilles et le vilebrequin sur 4 roulements à billes, trois petits et un grand placé du côté de l'embrayage et très accessible.

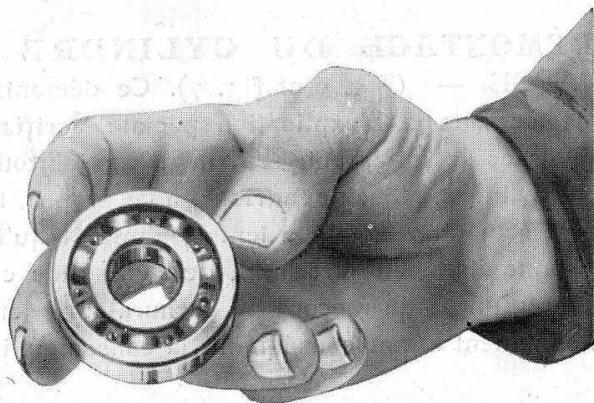


Planche 9

Le grand roulement est graissé par barbotage par l'huile provenant de la boîte de vitesses et les petits par l'huile contenue dans les gaz aspirés au carburateur, et qui circulent dans le carter du moteur où ils assurent le graissage du pied et de la tête de bielle.

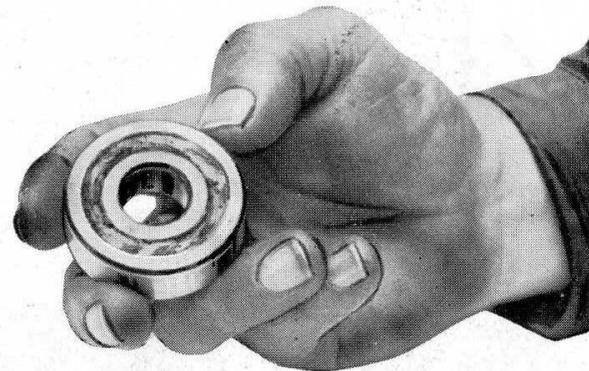


Planche 9 bis

Pour compléter le graissage, les 4 roulements ainsi que les intervalles qui les séparent sont remplis d'une graisse à très haut point de fusion. La quantité de graisse ainsi contenue, dans les roulements est suffisante pour en assurer le fonctionnement impeccable pendant 8 à 10.000 kms. Il conviendra donc, lors du remontage du moteur, de remplir consciencieusement les 4 roulements à billes, (comme l'indique les figures 9 et 9 bis) et les intervalles qui les séparent avec de la graisse dite « à roulement de magnétos » dont vous pourrez vous approvisionner chez notre agent le plus proche. (Graisse à roulement = SKF N° 28, Texaco-Marfack N° 12, graisse Bosch ou Scintilla, à roulement ; ne jamais utiliser de la graisse consistante ni de l'huile très épaisse).

Il faut apporter la plus grande attention lors du démontage et remontage à la disposition des rondelles d'étanchéité entre les roulements, qu'il convient d'observer rigoureusement, la puissance du moteur en dépend directement.

EMBRAYAGE (fig. 10 et 11). — L'embrayage est monté en bout du vilebrequin, les disques sont métalliques et abondamment lubrifiés. Il est pratiquement inusable, le réglage en est extérieur et se fait sur la gaine de commande.

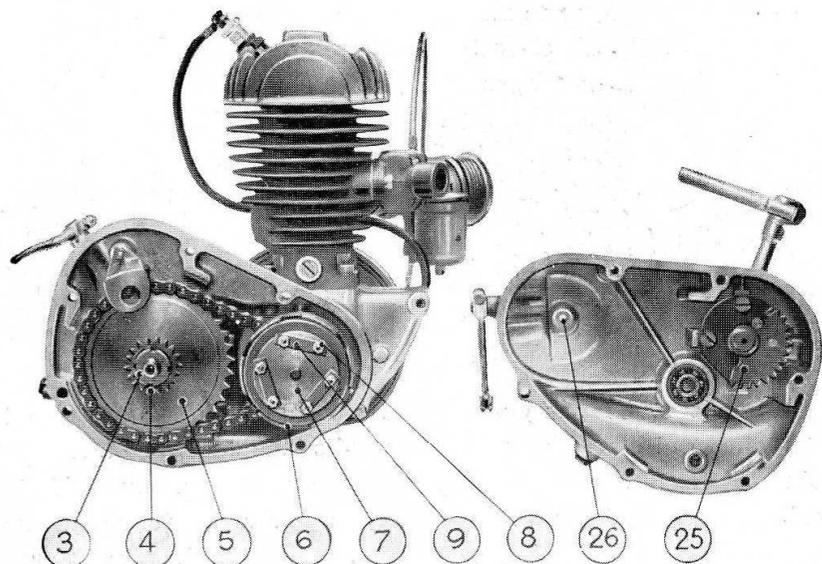


Planche 10

Si l'n'est pas possible de débrayer complètement, cela provient très certainement de ce que la commande est détendue, pour y remédier : débloquer le contre-écrou de la vis de réglage, dévisser la vis jusqu'à ce que le câble soit normalement tendu.

Si l'embrayage patine, cela peut provenir entre autre de ce que le câble est trop tendu ; Y remédier en procédant à l'inverse du réglage ci-dessus, et avoir soin de vérifier, lorsque la poignée est au repos, qu'il reste néanmoins encore un petit jeu entre la came du levier de débrayage et le petit poussoir qui actionne le plateau (voir figure 11).

LA TRANSMISSION INTÉRIEURE (voir fig. 10 et 11) se fait au moyen d'une chaîne sans fin tournant dans l'huile. Elle ne nécessite aucun réglage et est pratiquement inusable.

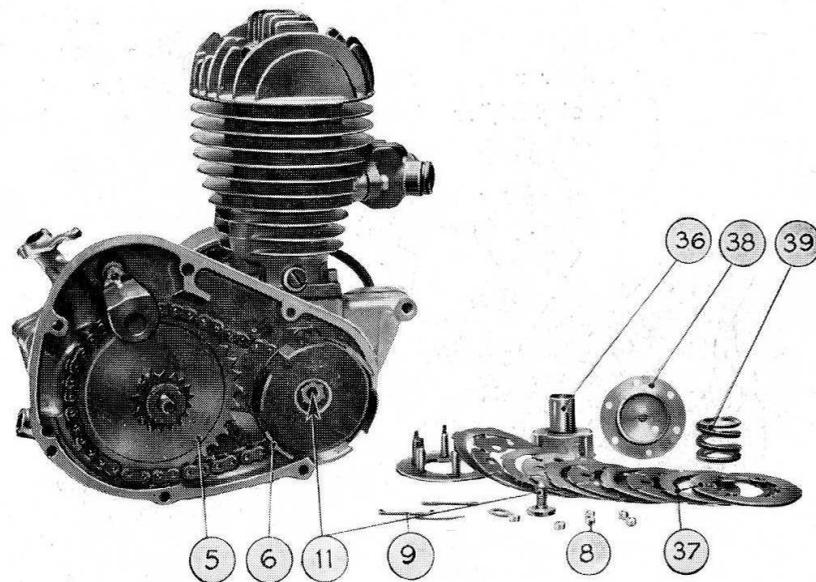


Planche 11

On ne peut démonter cette chaîne qu'en enlevant simultanément les deux pignons qu'elle engrène (fig. 10).

a) Pour enlever le petit pignon solidaire de la cage d'embrayage il faut tout d'abord enlever l'embrayage en dévissant les écrous 8 après avoir défait les freins 9 de ces écrous, puis sortir le plateau, les disques et le ressort, ce qui découvre la vis 11 figure 11 fixant la cage d'embrayage sur le vilebrequin. Défaire le frein de la vis 11 et dévisser.

b) Pour enlever le grand pignon 5 (figures 10, 11 et 12) défaire le frein de l'écrou 3, dévisser cet écrou (pas à droite) enlever le

ressort 21, le pignon libre 4 du lanceur, la douille sur laquelle il coulisse et les dents de loup 10 d'entraînement du grand pignon.

c) Les deux pignons sont alors prêts à être enlevés en même temps.

Pour le remontage, procéder à l'inverse mais il convient de porter une attention toute particulière au serrage de la vis 11 de la cage d'embrayage. Serrer à bloc cette vis l'assurer avec soin au moyen de son frein et vérifier si la cage tourne librement sur le vilebrequin.

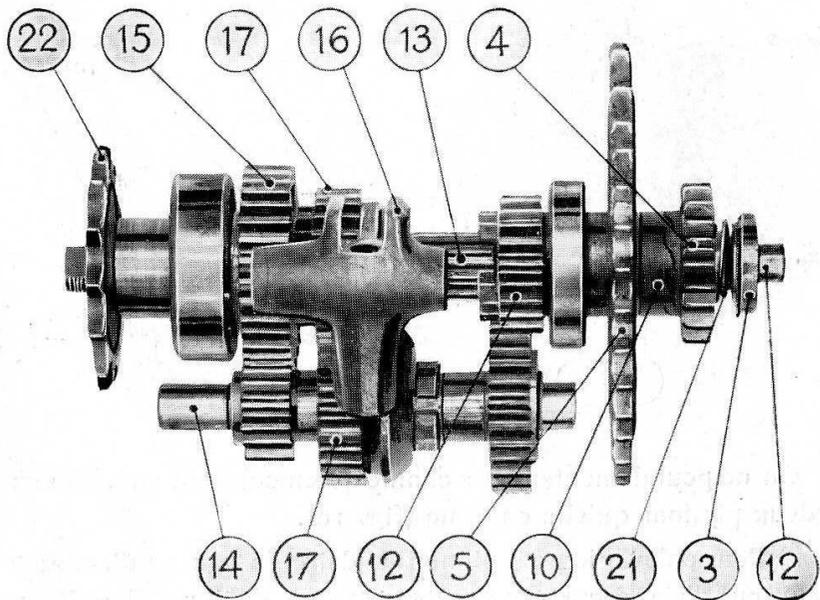


Planche 12

LA BOITE DE VITESSES (figure 12) est à trois rapports donnant les démultiplications suivantes :

$$\text{Démultiplication} = \frac{\text{moteur}}{\text{Boîte de vitesse}} = \frac{1}{2,69}$$

$$\text{Démultiplication intérieure de la boîte en} \left\{ \begin{array}{l} 3^{\circ} = \text{prise directe} = 1 \\ 2^{\circ} = \frac{1}{1,4} \\ 1^{\circ} = \frac{1}{2,57} \end{array} \right.$$

$$\text{Démultiplication} = \frac{\text{Boîte de vitesse}}{\text{roue AR}} = \frac{\text{Pignon de sortie boîte}}{\text{Pignon de roue AR}} = \frac{15}{43} = 2,87$$

$$\text{Démultiplication totale} \left\{ \begin{array}{l} 1^{\text{re}} \text{ Vit. } \frac{1}{2,69} \times \frac{1}{2,57} \times \frac{1}{2,87} = \frac{1}{19,9} \\ 2^{\text{e}} \text{ Vit. } \frac{1}{2,69} \times \frac{1}{1,4} \times \frac{1}{2,87} = \frac{1}{10,85} \\ 3^{\text{e}} \text{ Vit. } \frac{1}{2,69} \times \frac{1}{2,87} = \frac{1}{7,7} \end{array} \right.$$

La 3^e vitesse est la prise directe. Les vitesses intermédiaires sont commandées par un double baladeur. Les pignons largement dimensionnés sont toujours en prise et l'entraînement se fait par des crabots.

La boîte de vitesse est graissée par barbotage. La commande de changement de vitesses est sur le réservoir ou se fait au pied par sélecteur (voir paragraphe VII).

LANCEUR (fig. 7, 10, 12). — Le lanceur entraîne le grand pignon 5 de chaîne primaire par l'intermédiaire d'une noix 10 à dents de loup montée sur le même arbre cannelé que ce grand pignon ; ceci présente l'avantage de n'avoir à changer que la noix dans le cas d'usure.

La manivelle 23 du lanceur est rappelée par un ressort noyé dans le couvercle droit et recouvert d'un petit couvercle 24 qui le rend invisible. Il est, néanmoins, démontable de l'extérieur il suffit pour cela d'enlever la manivelle, puis de tirer à soi le petit couvercle et le ressort.

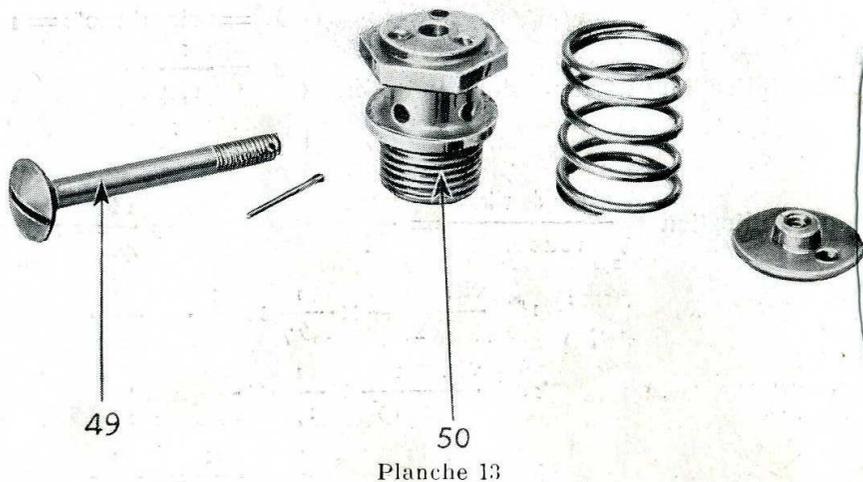


Planche 13

DÉCOMPRESSEUR (fig. 13). — S'assurer que la soupape étant fermée, il n'y ait aucune fuite, s'il y a fuite, démonter le corps de la soupape, il s'enlève comme une bougie, nettoyer la soupape, la roder si nécessaire et changer le joint si celui-ci est déformé, c'est un joint de bougie.

Paragraphe II. — GRAISSAGE DU MOTEUR

Le graissage du moteur proprement dit se fait comme suit :

a) Pour l'embielage : par l'huile mélangée à l'essence, à raison de 3 % (huile Mobiloil Arctic), au moyen de la jauge du bouchon.

b) Pour les roulements de vilebrequin : par l'huile mélangée à l'essence et par remplissage des roulements (voir fig. 9 et 9 bis) avec de la graisse spéciale à roulements (SKF N° 28, TEXACO - Marfack N° 12, graisse Bosch ou Scintilla à roulements) dont vous pouvez vous approvisionner auprès de nos agents.

c) Pour la boîte de vitesse, la chaîne primaire et l'embrayage : par barbotage dans l'huile, MOBIL OIL B.

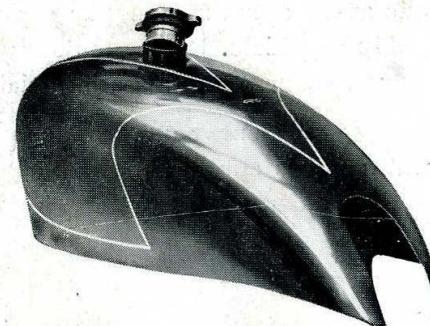


Planche 14

Le remplissage de la boîte s'effectue par le bouchon 20 (fig. 6). Enlever toujours la vis de niveau 18 (fig. 7) marquée « Niveau », et verser l'huile lentement par l'orifice du bouchon de remplissage jusqu'à ce qu'elle sorte par l'orifice de la vis de niveau, car il n'est pas nécessaire que l'huile dépasse ce niveau, cela amènerait certainement des suintements désagréables par le trou 26 (fig. 10) de la tige de débrayage.

Paragraphe III. — LE CHASSIS

CADRE. — Le cadre est analogue à celui d'une petite moto, entretien nul.

FOURCHE. — La fourche est du type à parallélogramme déformable. Le ressort central travaille à la compression, deux petits amortisseurs permettent de régler la dureté de la fourche. Pour

rendre agréable la conduite du vélomoteur, graisser souvent les axes au moyen des graisseurs prévus à cet effet.

FREINS. — Le vélomoteur est pourvu de deux freins à tambour : Sur la roue avant à commande par câble, l'autre sur la roue arrière commandé par pédale. Régler toujours le frein arrière de façon à ce qu'il y ait la course minima à la pédale.

ROUES. — Les roues sont pourvues de rayons renforcés inoxydables, elles sont montées sur des moyeux à roulement conecuvette, qu'il convient de graisser et de régler périodiquement pour éviter le jeu latéral.

CHAINE ARRIÈRE. — La chaîne de transmission doit être tendue normalement, des tendeurs pratiques ont été prévus à cet effet, ne pas attendre que la chaîne flotte et vienne « claquer » contre le pare-chaîne ; pour sa longévité la retendre aussi souvent qu'il est nécessaire, la bien nettoyer, la graisser convenablement, ou mieux la suiffer.

COMMANDES SOUPLES. — Avoir soin de maintenir toujours en parfait état toutes les commandes souples. Pour que les câbles coulisent bien dans leur gaine, les pétroter, ou les huiler fréquemment.

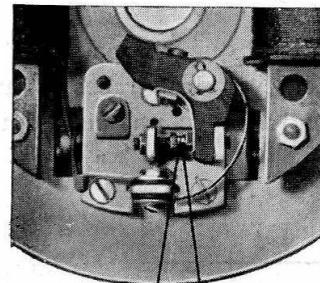
Paragraphe IV

CARBURATEUR ET ALLUMAGE

LE CARBURATEUR (fig. 16) n'a qu'une manette, il est automatique. Il est muni d'un filtre qu'il faut absolument maintenir en place si l'on ne veut pas :

- a) Dérégler la consommation.
- b) User anormalement les organes du moteur par suite de

l'entrée de poussière dans le carter avec les gaz provenant du carburateur.



35

Planche 15

Il convient pour la bonne marche du moteur de nettoyer de temps à autre le carburateur, des impuretés qu'il peut contenir, ne jamais déboucher le gicleur au moyen d'une épingle. Nettoyer aussi le filtre, son encrassement exagéré modifiant sensiblement la consommation. Ne pas le laver au pétrole, qui fait coller la poussière, mais à l'essence.

L'ALLUMAGE ET L'ÉCLAIRAGE (fig. 16, fig. 15).—

Se font par volant magnétique fixé au bout du vilebrequin.

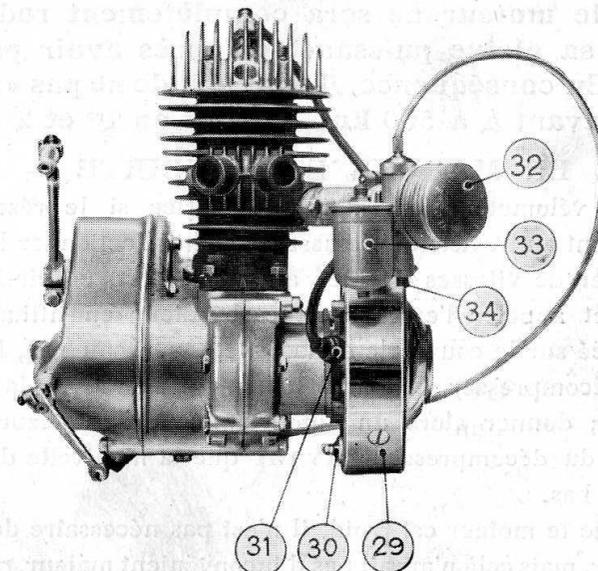


Planche 16

L'entretien de ce volant se résume à vérifier si les paillettes de contact 35 (fig. 15) du rupteur sont propres et si leur écartement au moment de l'allumage est de 3 ou 4/10°.

Pour obtenir un allumage franc, il faut que ces paillettes de contact soient parfaitement propres, enlever les traces d'huile avec un chiffon propre, et les dépôts d'oxyde avec une lime douce (ne pas utiliser du papier émeri).

Paragraphe V. — DIVERS

CONSEILS DIVERS. — Pour toutes les opérations de décalaminage, de nettoyage intérieur du moteur et de réglage d'allumage ou de carburateur, il est préférable de s'adresser à un spécialiste, nos nombreux agents sont à même de vous contenter en tous points.

En raison de la dureté de la chemise en acier spécial, le moteur ne sera complètement rodé et ne donnera sa pleine puissance qu'après avoir parcouru 400 km. En conséquence, il convient de ne pas « pousser à fond » avant 4 à 500 km surtout en 1^{re} et 2^e vitesse.

MISE EN MARCHÉ ET CONDUITE. — Avant de mettre le vélomoteur en marche, vérifier si le réservoir est suffisamment approvisionné. S'assurer avant d'actionner le lanceur que le levier de vitesses est bien au point mort, ouvrir le robinet d'essence et appeler l'essence au carburateur en titillant par le bouton placé sur le couvercle de la cuve. Ouvrir au 1/3, la manette des gaz, décompresser, actionner lentement 2 ou 3 fois la manivelle du lanceur; donner alors un vigoureux coup de lanceur et lâcher la manette du décompresseur **avant** que la manivelle du lanceur n'arrive en bas.

Lorsque le moteur est froid, il n'est pas nécessaire de noyer le carburateur, mais cela n'aurait pas d'inconvénient majeur, par contre,

lorsque le moteur est chaud, il faut éviter à tout prix **de noyer le carburateur** ce qui rendrait le départ impossible.

Le moteur doit partir; il partira même plus sûrement si vous n'utilisez pas le décompresseur, **si après quelques manœuvres le moteur ne part pas**, il est inutile de continuer et il faut déterminer quelle est la cause rendant la mise en marche impossible.

1°) Carburateur noyé.

2°) Le carburateur ne fonctionne pas, ou mal.

3°) Allumage nul ou défectueux, bougie.

Si le carburateur est noyé, démonter la bougie, la sécher puis faire tourner quelques fois au lanceur le moteur, manette des gaz ouverte en grand. Revisser la bougie et recommencer le départ.

CARBURATEUR. — Une des principales causes de pannes occasionnées par cet organe est l'obstruction du gicleur.

La pompe à pneus appuyée à même le gicleur se chargera d'expulser les poussières qui auraient provoqué l'obstruction.

Il se peut aussi que l'essence n'arrive pas au carburateur. Pour s'en assurer, ouvrir le robinet d'essence, appuyer sur le poussoir placé sur le couvercle, l'essence devra monter très rapidement dans la cuve jusqu'à déborder. Si l'essence n'arrive pas, démonter la tuyauterie d'essence, et la déboucher au moyen de la pompe à pneus.

Après un certain temps de marche dans la pluie ou dans la boue, on pourrait constater des départs difficiles, des reprises moins bonnes ou des étternuements dans le carburateur. Dans ce cas, sitôt rentré au garage, démonter complètement le carburateur et le rincer à l'essence pure, sans mélange d'huile. Apporter le plus grand soin au remontage du carburateur, et ne pas négliger de resserrer fortement la vis du collier et le couvercle. Nos carburateurs sont mis au point à l'usine, n'y faire aucune modification, ce qui risquerait de nuire au bon fonctionnement de cet organe.

BOUGIE. — Elle peut être encrassée; la dévisser et la nettoyer avec une fine brosse métallique, qu'il est toujours

intéressant d'avoir dans sa trousse à outil, et un peu d'essence. S'assurer que les électrodes ne sont pas trop ou trop peu écartées, la distance doit être d'environ 3 à 4/10^e de mm. Pour la contrôler, prendre une carte de visite ordinaire, et la plier, la double épaisseur doit passer entre les deux pointes, c'est un minimum, 3 épaisseurs de cette même carte ne pourront passer sans serrer fortement.

Après s'être assuré que l'isolant est intact et que les écrous de serrage du fil sont propres, placer le corps de la bougie sur la partie supérieure du cylindre (en ayant soin de rattacher le fil du volant) veiller à ce que l'attache du fil ne touche la machine. Faire tourner le moteur ; on doit alors apercevoir des étincelles entre les deux pointes de la bougie, si les étincelles jaillissent, remonter la bougie et mettre en marche comme indiqué ci-dessus.

Si la bougie ainsi remise en état ne donne pas d'étincelle, essayer la même opération avec une autre bougie. Si le résultat est négatif, examiner le fil qui relie le volant magnétique : s'il est cassé ou si une partie de l'isolant est abîmée (ce qui permettrait au fil intérieur de toucher un organe de la machine) remplacer le fil. Si après avoir remis le tout en état, on n'atteint pas le résultat cherché, voir alors le rupteur du volant magnétique. Vérifier l'écartement des contacts qui devra être comme pour la bougie, de 3 à 4/10^e de mm. Pour vérifier les vis platinées, enlever le couvercle du volant magnétique. Vérifier également si la partie isolante de la prise de haute tension 31 (fig. 16) n'est pas fissurée, ce qui pourrait occasionner un court-circuit à la masse.

Nous ne conseillons pas de démonter la partie électrique, des connaissances spéciales sont nécessaires pour vérifier le bobinage et le constructeur ou des réparateurs spécialisés sont seuls indiqués pour ce démontage.

SI LE MOTEUR NE MARCHE PAS NORMALEMENT

Manque de puissance. — Nous conseillons dans ce cas d'en référer à un mécanicien compétent qui remédiera à cet ennui, soit par un réglage du carburateur, soit par la vérification de l'étanchéité du cylindre et de la soupape de décompression.

Ratés. — Le moteur pétarade et marche par à-coups.

Causes et remèdes. — Bougie sale, la nettoyer comme expliqué précédemment. Court-circuit provoqué par le fil de la bougie touchant la masse ou une mauvaise connexion. Remettre le tout dans l'ordre.

Eau dans l'essence. — Vider la cuve du carburateur et nettoyer celui-ci à l'essence ; si l'eau provient du réservoir, nettoyer réservoir, carburateur et canalisation.

Paragraphe VI

UTILISATION DU CHANGEMENT DE VITESSE

Le changement de vitesses a été établi pour que l'effort moteur restant le même, l'effort à la jante puisse varier. On doit se servir du changement de vitesse aussi souvent qu'il le faut, en côte, il ne faut pas laisser peiner le moteur, mais choisir la vitesse qui lui permettra de tourner sans fatigue apparente, il en est de même lorsque l'on arrive au sommet de la côte ; il ne faut pas laisser emballer le moteur dans la vitesse inférieure, mais reprendre la vitesse supérieure.

ARRÊT. — Pour arrêter : fermer complètement les gaz et décompresser. Ne pas oublier de fermer le robinet d'essence.

Ne pas utiliser le décompresseur pour ralentir, mais les freins et la manette des gaz.

Paragraphe VII

COMMANDE DE CHANGEMENT DE VITESSE PAR SÉLECTEUR

Nos vélomoteurs peuvent être livrés avec sélecteur. Ce sélecteur est logé dans un couvercle droit spécial. (Voir figures 17 et 18).

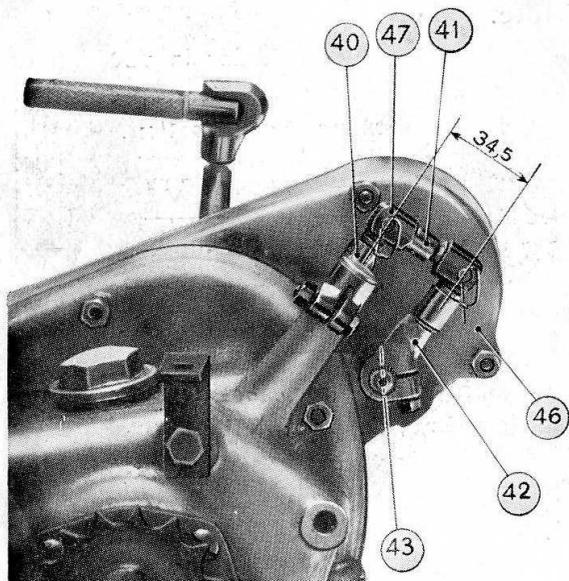


Planche 17

Robuste et simple, son démontage en est aisé. Pour cela, il faut enlever la pédale 45, ôter le petit couvercle 44, après en avoir dévissé les trois vis de fixation, puis enlever le levier 42 de dessus son axe 43.

Pour que le fonctionnement du sélecteur soit impeccable, il convient d'apporter **un soin tout particulier** à son réglage et observer exactement ce qui suit :

- a) Enclencher la 2^e vitesse.
- b) Faire coïncider, le repère du levier 40 avec celui de l'axe sortant de la boîte, ce qui fait que le levier 40 est perpendiculaire à l'axe longitudinal du moteur.

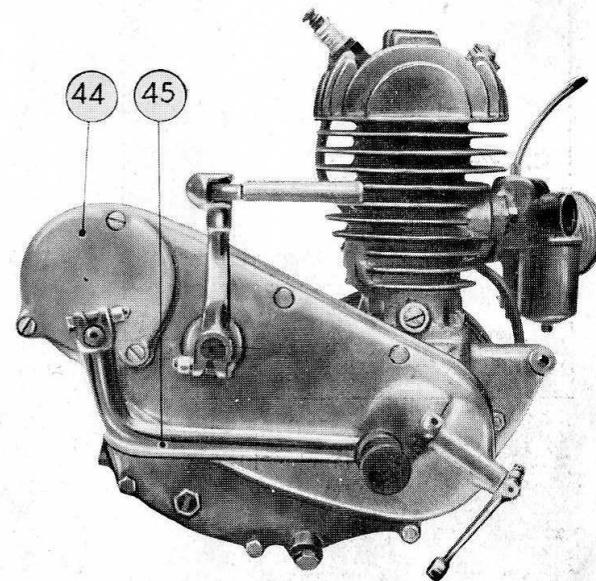


Planche 18

c) Faire coïncider les repères de l'axe 43, et du levier 42 avec celui du couvercle 46 de carter droit.

d) Placer alors la tige de connexion 41, dont la longueur est réglable par la chape 47. La longueur, d'axe en axe des chapes de cette tige doit être de 35, 4 $\frac{m}{m}$ environ.

Le sélecteur est alors réglé.

Si malgré tout, les vitesses n'accrochent pas exactement, il faut alors vérifier, si les tocs, limitant la course de la pédale, ne sont pas usés, ou si les faces correspondantes des deux pièces 48 auxquelles s'accrochent le ressort intérieur ne sont pas détériorées.

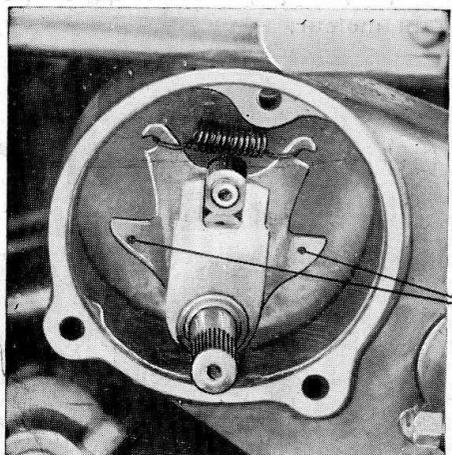


Planche 19

TABLEAU DES POSITIONS DE PIÈCES UTILISÉES ET LEUR CORRESPONDANCE

Position	Désignation	Se trouve dans figure
1	Petit roulement de vilebrequin	8
2	Grand roulement de vilebrequin	8
3	Ecrou de pignon libre kick	10-12
4	Pignon libre kick	10-12
5	Grand pignon	10-11-12
6	Cage d'embrayage	10-11
7	Plateau d'embrayage	10
8	Ecrou fixant le plateau d'embrayage.	10-11
9	Frein des écrous	10-11
10	Dent de loup du grand pignon	12
11	Vis fixation cage d'embrayage	12
12	Arbre primaire	12
13	Arbre de la boîte	12
14	Arbre secondaire ou intermédiaire	12
15	Pignon de première vitesse	12
16	Fourchette	12
17	Baladeurs	12
18	Vis de niveau d'huile	7
19	Vis de vidange	7
20	Bouchon de remplissage	6
21	Ressort du pignon libre de lanceur	12
22	Pignon de sortie de boîte	12
23	Pédale de lanceur	7

Position	Désignation	Se trouve dans figure
24	Couvercle de ressort de lanceur	7
25	Secteur de lanceur	10
26	Trou de la tige de débrayage.	10
27	Piston	8
28	Défecteur du piston	8
29	Volant magnétique.	16
30	Prise de courant « éclairage ».	16
31	Prise « haute tension ».	16
32	Filtre à air	16
33	Cuve du carburateur	16
34	Gicleur	16
35	Paillettes de contact du volant magnétique.	15
36	Support d'embrayage	11
37	Disque d'embrayage	11
38	Plateau d'embrayage	11
39	Ressort d'embrayage	11
40	Levier de commande de boîte.	17
41	Tige de connexion	17
42	Levier de renvoi du sélecteur.	17
43	Repère sur axe de sélecteur	17
44	Couvercle de boîte à sélecteur	18
45	Pédale de sélecteur.	18
46	Couvercle de carter droit	17
47	Chape réglable de tige de connexion	17
48	Pièce d'accrochage du ressort intérieur de sélecteur	19
49	Soupape de décompresseur	13
50	Corps du décompresseur	13

TABLEAU DES FIGURES

- 1 : Vue moto côté gauche.
2 : Vue moto côté droit sans sélecteur.
3 : Vue moto côté droit avec sélecteur.
4 : Vue intérieure du cylindre.
5 : Schéma de fonctionnement.
6 : Vue moteur côté gauche.
7 : Vue moteur côté droit.
8 : Embellage complet avec roulement (bielle piston).
9-9 bis : Roulement vide, roulement plein de graisse.
10 : Moteur côté droit, couvercle droit enlevé.
11 : Moteur côté droit, avec embrayage démonté.
12 : Intérieur de boîte vitesse complètement monté.
13 : Décompresseur démonté.
14 : Bouchon de réservoir.
15 : Volant magnétique ouvert.
16 : Moteur vu de face, carburateur, volant magnétique.
17 : Commande de la boîte par sélecteur.
18 : Moteur côté droit, avec sélecteur.
19 : Moteur côté droit, couvercle de boîte à sélecteur enlevé.