

Fig. 171



Fig. 172

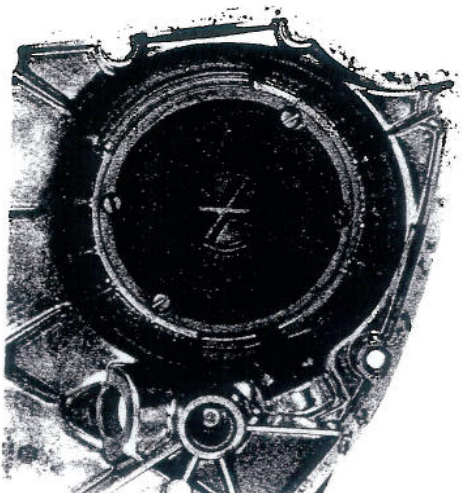


Fig. 173

INSTALLATION ELECTRIQUE

Si le démarreur ne fonctionne pas quand on pousse le bouton, vérifier qu'il fonctionne régulièrement en le connectant directement à la batterie. On pourra ainsi voir si le manqué fonctionnellement est dû au démarreur ou au télerupteur ou au bouton placé dans le petit bloc des commandes. Si le démarreur fonctionne régulièrement mais le moteur n'entre pas en rotation, vérifier l'état de l'ensemble de la roue libre placé derrière le rotor du générateur.

C) INSTALLATION DE RECHARGE, BATTERIE,

ALTERNATEUR

Au dessous du couvercle latéral gauche du bloc moteur se trouve l'alternateur, du type à magnéto permanent. Il a une puissance de 150 Watt à 12V (fig. 171).

L'ensemble de l'alternateur est composé de deux parties principales: le rotor, dans lequel il y a les magnéto permanents et derrière lequel il y a la roue libre de l'installation de démarrage (fig. 172), et le stator, qui contient les bobinages et qui est fixé par des vis au couvercle latéral gauche du soubassement (fig. 173).

Il y a trois fils qui sortent de l'alternateur, qui sont connectés directement au registre: faire bien attention aux différentes couleurs.

La fig. 175 représente: alternateur et démarrage électrique avec tous les éléments qui le composent, y comprise la roue libre.

REGULATEUR-REDRESSEUR

Le régulateur-redresseur, de type électronique, est placé au

ELEKTRISCHE ANLAGE

Wenn der Anlassmotor beim Knopfdrücken nicht anspringt, prüfen Sie seine Leistungsfähigkeit dadurch, dass Sie ihn direkt mit der Batterie verbinden. Dadurch kann man feststellen, ob die Nichtanlauf dem Anlassmotor oder dagegen dem Schalter oder auch dem Anlassknopf zuzuschreiben ist. Sollte der Motor nicht anspringen, trotzdem der Anlassmotor leistungsfähig ist, so prüfen Sie, das der Freilauf in Ordnung ist.

C) WIEDERAUFLADUNGSSYSTEM, BATTERIE

LICHTMASCHINE

Die Lichtmaschine befindet sich unter dem linken Seitendeckel des Motorgehäuses. Seine Kapazität beträgt 150 W - 12 V (Abb. 171).

Die Lichtmaschine besteht aus zwei Hauptteilen: dem Rotor, worin sich die Permanentmagnete befinden, und wohinter der Freilauf eingesetzt ist (Abb. 172), und dem Stator, der die Wicklungen enthält und der am linken Seitendeckel des Motorgehäuses durch Schrauben verbunden ist (Abb. 173).

Die von der Lichtmaschine ausgehenden drei Kabel müssen direkt mit dem Regler verbunden sein.

Die Abb. 175 zeigt: Lichtmaschine und Anlassmotor mit seinen Bestandteilen, einschliesslich des Freilaufes.

REGLER

Der Elektronenregler befindet sich unter den rechten

INSTALLATION ELECTRIQUE

ELEKTRISCHE ANLAGE

A) INSTALLATION ALLUMAGE

Le système d'allumage est du type à batterie et allumeur. Les deux bobines se trouvent au dessous du réservoir (fig. 168) et même les condensateurs.

Capacité de chaque condensateur: $0,20 \div 0,25 \mu F$.

Au moyen d'un tester contrôler l'intégrité des circuits primaire et secondaire des bobines et la capacité des condensateurs.

Contrôler soigneusement l'avance à l'allumage, il doit être libre dans son fonctionnement et les masses centrifuges peuvent bourger avec facilité.

Vérifier les conditions des pointes platinees.

Pour vérifier et régler l'angle d'avance et d'ouverture des pointes platinees, voir à page 6, chap. "Opérations d'entretien".

On doit utiliser des bougies Champion L81 ou équivalentes.

La distance entre les électrodes doit être de 0,5 mm.

Avant de visser les bougies, mettre un peu de graisse grahitée sur le filetage.

Contrôler périodiquement l'état des bougies, et faire attention que les électrodes ne soient pas trop détériorées et que l'isolant n'ait pas de traces de criques ou de fêlures.

B) INSTALLATION DE DEMARRAGE

Le bouton rouge placé dans le petit bloc des commandes monté à droite du guidon actionne le télérupteur LUCAS 4ST placé au dessous du couvercle latéral droit (A - fig. 169), lequel envoie le courant de la batterie au démarreur (fig. 170) placé antérieurement au soubassement du moteur.

A) ZÜNDANLAGE

Beide Spulen und die Kondensatoren befinden sich unter dem Kraftstoffbehälter (Abb. 168).

Die Kapazität jedes Kondensators beträgt $0,20 \div 0,25 \mu F$.

Mit einem elektrischen Tester prüfen Sie, dass der Primärstromkreis und der Sekundärstromkreis der Spulen sowie die Kondensatorkapazität in Ordnung sind.

Prüfen Sie sorgfältig, dass der Fliehkraftregler leistungsfähig ist und dass man die Schwungmassen mühelos bewegen kann.

Prüfen Sie, dass die Platinkontakte in gutem Zustand sind.

Was die Einstellung des Platinkontaktenabstands sowie der Zündverstellung betrifft, beziehen Sie sich auf den "Wartungsarbeiten"-Abschnitt dieses Handbuchs (Seite 6).

Verwenden Sie Champion L81-Zündkerzen.

Der Abstand zwischen den Elektroden muss 0,5 mm betragen.

Bevor Sie die Zündkerzen wieder einsetzen, schmieren Sie leicht das Gewinde mit Graphitfett.

Prüfen Sie periodisch den Zündkerzenzustand, indem Sie darauf achten, dass die Elektroden nicht zu sehr abgenutzt sind und dass das Isolierstück keine Risse zeigt.

B) ANLASSANLAGE

Der roter Knopf rechts am Lenker betätigt den LUCAS 4ST-Schalter, der sich unter dem rechten Seitendeckel befindet (A - Abb. 169) und der den Strom von der Batterie bis zum Anlassmotor führt (Abb. 170).

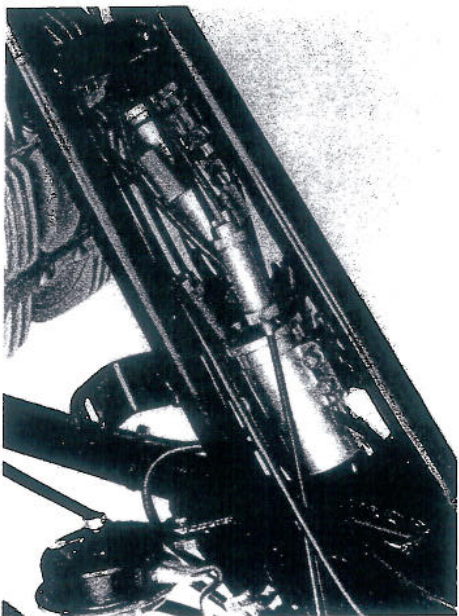


Fig. 168

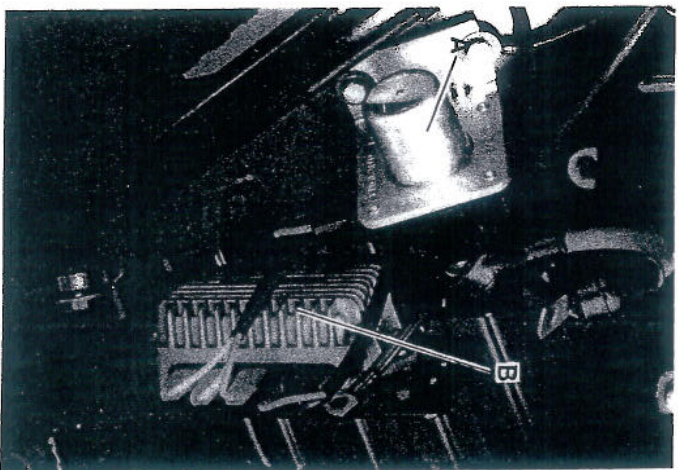


Fig. 169



Fig. 170

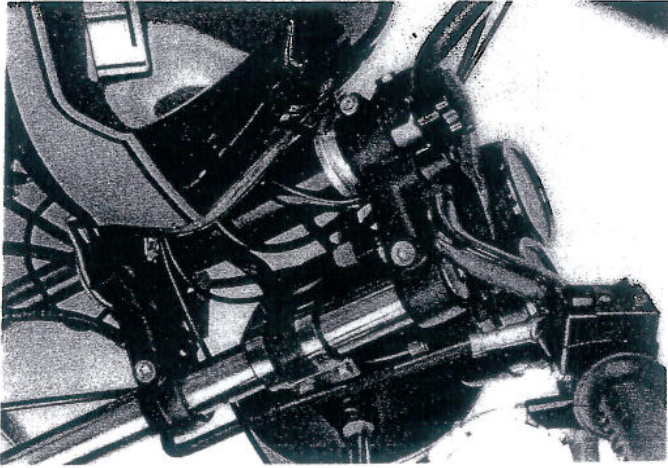


Fig. 165

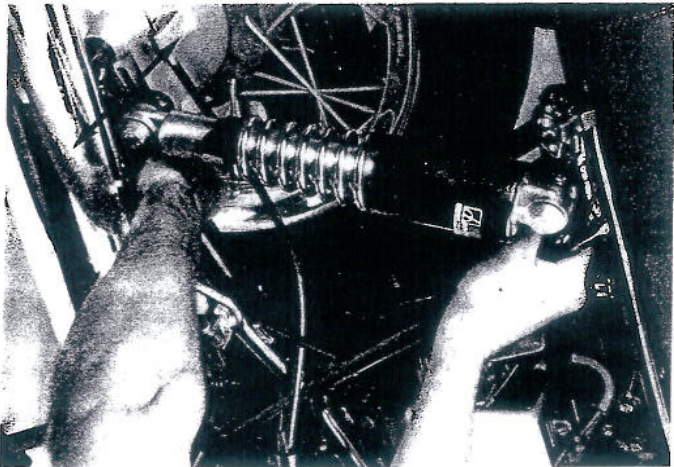


Fig. 166

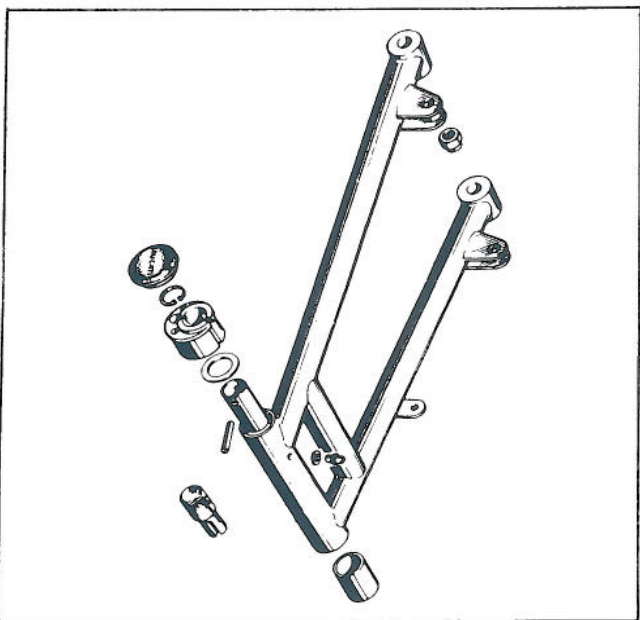


Fig. 167

FREINS ET ROUES**BREMSEN UND RÄDER**

Pour le réglage on se servira d'une frette placée du côté supérieur de la barre de direction (fig. 165).

Die Einstellung der Steuerkopfrohrlager ist wie gewöhnlich durch eine Einstellmutter auszuführen, die sich am Oberendstück des Steuerkopfrohrs befindet (Abb. 165).

FOURCHE ARRIERE OSCILLANTE**SCHWINGGABEL**

Pour vérifier que les coquilles de la fourche arrière oscillante ne soient pas usées, prendre la fourche arrière oscillante et mouvoir énergiquement selon indiqué en fig. 166.

Um zu prüfen, dass die Büchsen der Schwinggabel nicht abgenutzt sind, fassen Sie die Schwinggabel mit einer Hand und versuchen Sie, sie kräftig zu bewegen (Abb. 166).

On ne doit pas percevoir le moindre jeu.

Kein Spiel darf bemerkbar sein.

En cas de choc vérifier attentivement le parallélisme entre les deux bras de la fourche arrière oscillante (fig. 167).

Prüfen Sie die Parallelität beider Schwinggabelarme (Abb. 167).

FREINS ET ROUES

- Enlever les jambes des tuyaux (fig. 162).

CONTROLES

- Vérifier que les pare-huile soient en bon état (on conseille de les remplacer à chaque démontage de la fourche).
- Contrôler que les cannes soient rectilignes (par deux blocs à V et par un comparateur).
- Erreur max. du rectiligne: 0,1 mm.
- Monter les deux cannes sur deux trapèzes (supérieur et inférieur) de la tête de fourche et vérifier l'erreur de parallélisme qui existe entre elles.
- Erreur max. admis: 0,1 mm.

- La surface des deux cannes (comme la surface même des deux jambes intérieures) ne doit pas présenter de rayures, d'égratignures, ou de signes d'usure, etc.

Nota: les ressorts ont un sens de montage: la partie avec les spires rapprochées est placée vers haut.
La capacité de chaque tige est de $185 \div 190$ cc.
Employer huile AGIP OSO-45 (fig. 163).

Si les coussinets de la barre de direction sont endommagés ou en mauvais état, seront démontés ou remplacés.

Les anneaux extérieurs, qui sont placés dans la barre de direction, sont enlevés par un poinçon.

Après avoir fait le remontage, contrôler attentivement que la tête de la fourche ne présente pas de jeu, mais faire attention à ne pas la serrer trop.

Soulever de terre la roue avant, en laissant le guidon, il devra tourner à gauche et à droite indifféremment.

Déplacer énergiquement, selon fig. 164, les jambes intérieures des fourches, on ne doit pas percevoir le moindre jeu.

BREMSSEN UND RÄDER

- Entfernen Sie die Gabelbeine von den Röhren (Abb. 162).

PRÜFUNGEN

- Prüfen Sie den guten Zustand der Ölschutze (es empfiehlt sich, sie nach jeden Gabelausbau zu ersetzen).
- Prüfen Sie die Geradlinigkeit der Röhre (mit der Anwendung zweier V-Blöcke und einer Messuhr).
- Zulässige Höchstfehler: 0,10 mm.
- Setzen Sie beide Röhre in die beiden Jochen ein und prüfen Sie ihre Parallelität.
- Zulässige Höchstfehler: 0,10 mm.
- Die Flächen beider Röhre sowie die Innenwände beider Gabelbeine dürfen keine Risse, keine Rillen, keine Abnutzungsspuren usw. zeigen.

Bemerkten. Die Gabelfeder müssen von der richtigen Seite eingesetzt werden. Die Seite mit den geschlossenen Windungen muss nach oben gewandt werden.
Jedes Gabelbein enthält $185 \div 190$ cc.
Verwenden Sie AGIP OSO-45 (Abb. 163).

Sollten die Steuerkopfrohrlager beschädigt oder abgenutzt sein, so bauen Sie aus und ersetzen Sie sie.

Die Lagerausseringe sind mit einem Stift herauszuziehen.

Nach dem Lagerwiedereinbau prüfen Sie sorgfältig, dass das Steuerkopfrohr kein Spiel zeigt, und dass die Lager richtig eingestellt sind.

Mit dem vom Boden erhobenen Vorderrad muss die Gabel nach rechts sowie nach links leicht drehen können.

Gleichgültig darf kein Spiel bemerkbar sein, wenn Sie die Gabelbeine kräftig bewegen (Abb. 164).

Fig. 162

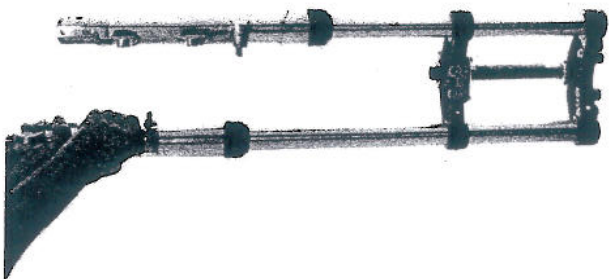


Fig. 163

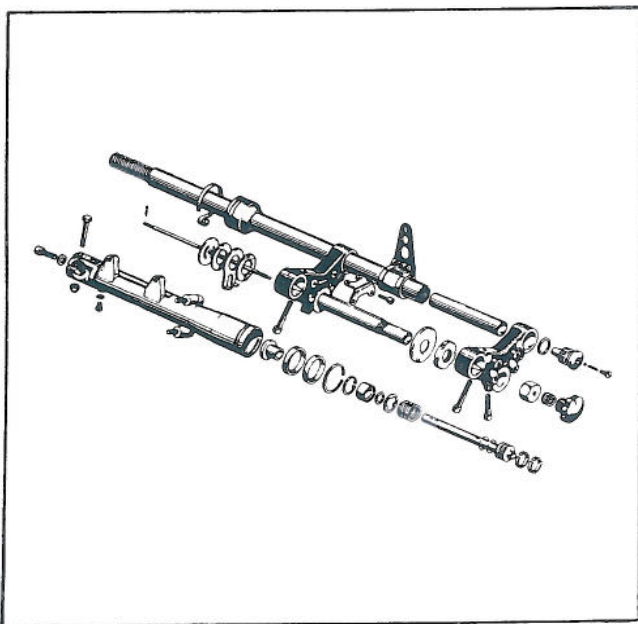
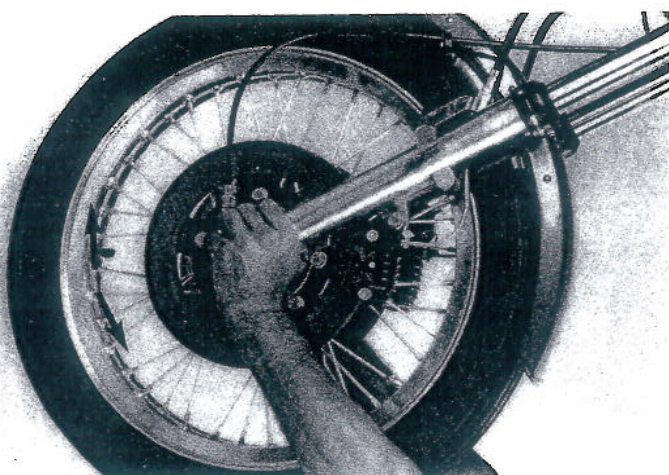


Fig. 164



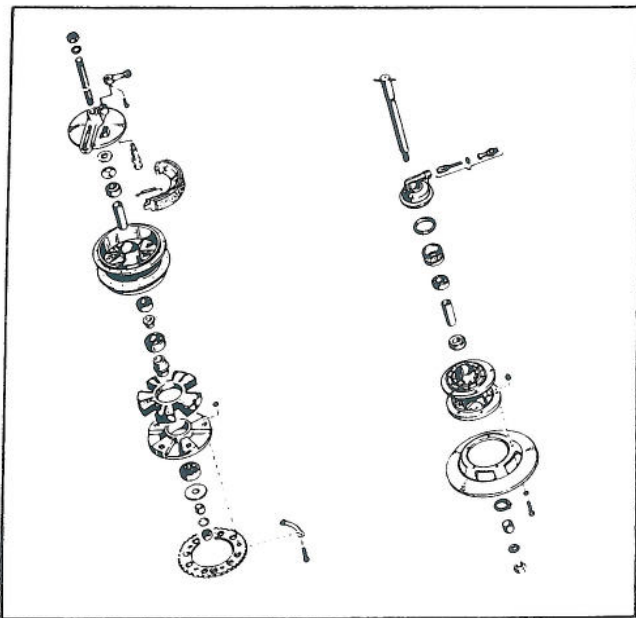


Fig. 160

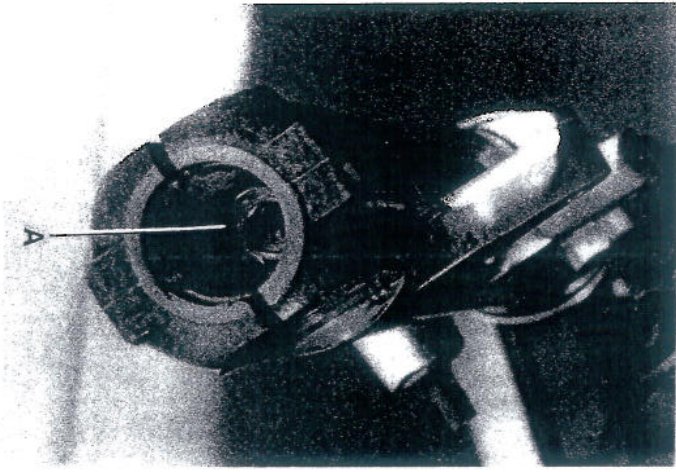


Fig. 161

FREINS ET ROUES

ROUES ET JANTES

Contrôler que tous les rayons soient tendus.
Vérifier au moyen d'un comparateur le centrage de la jante par rapport à l'axe de rotation de la roue.

Erreur de centrage (radialement et axialement)

- au montage: 0,5 mm.
- max. admis: 1,0 mm.

Au moyen de deux blocs à V et d'un comparateur, vérifier si les goujons de la roue sont rectilignes.

Erreur de rectiligne:

- au montage: inférieur à 0,01.
- max. admis: 0,10.

Vérifier comme déjà vu (chap. "Entretien") que les coussinets des deux roues n'aient pas de jeu ou soient "lâches" dans leur siège.

Pour remplacer les coussinets on conseille de réchauffer avec uniformité le moyeu (par un four électrique si possible) jusqu'à la température de $90^{\circ} \div 100^{\circ}$ C environ. Procéder comme déjà vu pour remplacer les coussinets du changement de vitesse (fig. 160).

FOURCHE AVANT, BARRE DE DIRECTION

Le démontage de la fourche est une opération très simple, qui a besoin seulement de quelques notes explicatives:

- Vidanger le fluide de chaque jambe de fourche.
- Dévisser le boulon à 6 pans placé en bas de chaque jambe (A - fig. 161).

BREMSSEN UND RÄDER

RÄDER UND FELGEN

Prüfen Sie, dass alle Speichen gleichmässig gespannt sind.
Prüfen Sie durch Messuhr die Felgezentrierung im Vergleich zu der Raddrehungsachse.

Zentrierungsfehler: 0,5 mm (axial und radial).

Zulässige Höchstfehler: 1,0 mm.

Prüfen Sie die Geradlinigkeit der Räderachsen mit der Anwendung zweier V-Blöcke und einer Messuhr.

Geradlinigkeitsfehler:

- Standardfehler: weniger als 0,01 mm.
- zulässiger Höchstfehler: 0,10 mm.

Prüfen Sie das Spiel der Lager beider Räder. (Beziehen Sie Sich auf den "Wartung"-Abschnitt dieses Handbuchs).

Um die Lager zu ersetzen, empfiehlt es sich, die Nabe bis $90^{\circ} \div 100^{\circ}$ C (in einem elektrischen Ofen) zu erhitzen. Nehmen Sie jetzt dasselbe Verfahren vor, das zum Ersatz der Schaltungslager nötig ist (Abb. 160).

TELEGABEL, STEUERKOPFROHR

Der Ausbau der Telegabel ist sehr leicht und benötigt nur wenige Erklärungen.

- Lassen Sie die Flüssigkeit jedes Gabelbeins abtropfen.
- Schrauben Sie den Sechskantbolzen am Unterteil jedes Beins ab (A - Abb. 161).