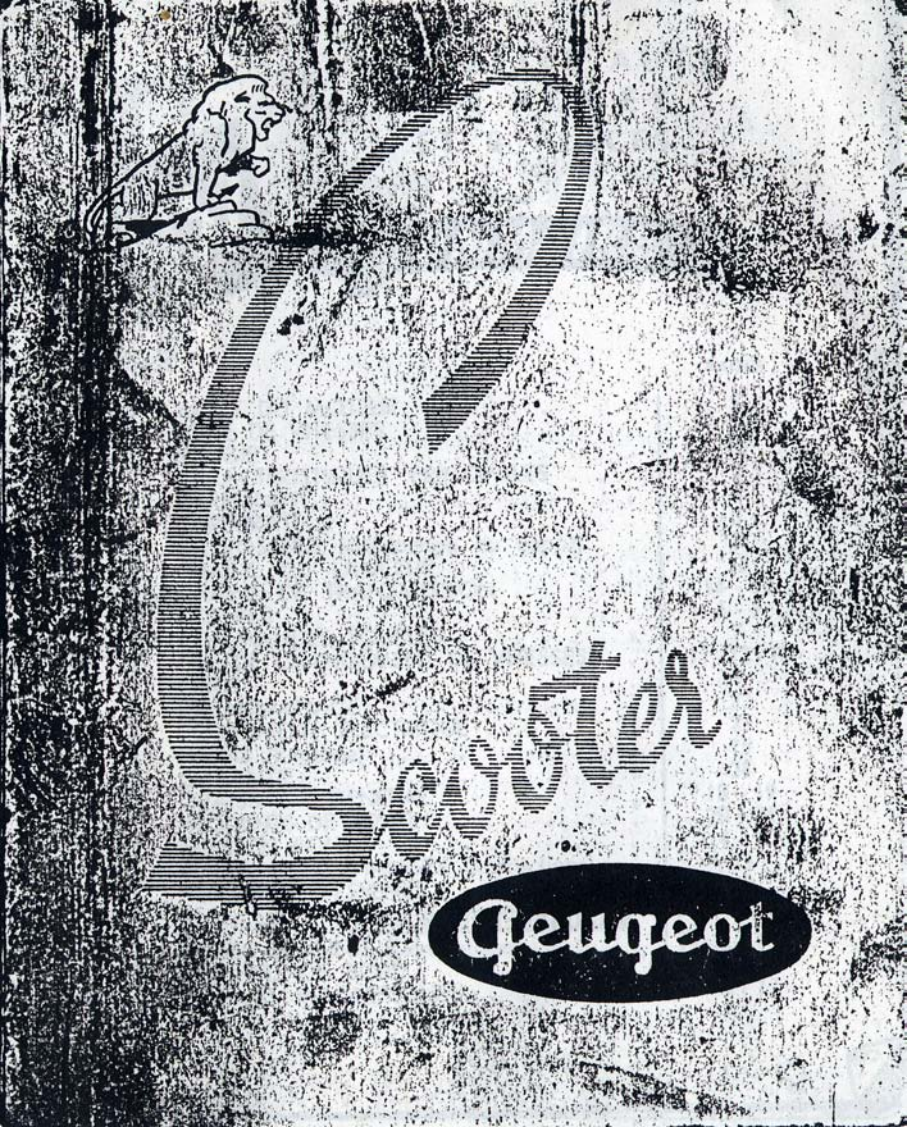
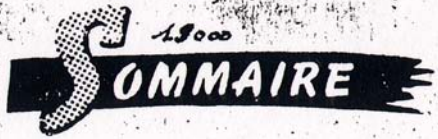

Scooter
Peugeot

LA PETITE AUTO A 2 ROUES ET 2 PLACES



	PAGES
ARRET DU MOTEUR	5
BOITE DE VITESSES	2
BOUGIE	10
CARACTERISTIQUES PRINCIPALES	2
CARBURANT	3
CARBURATEUR	3
CARROSSERIE (Déblocage du capot)	8
CHAINE DU LANCEUR	13
CHAINE DE TRANSMISSION	14 - 15
COFFRES	6 - 7
COMMANDES SOUPLES	7
CDE DE CHANGEMENT DE VITESSES	11 - 12 - 13
CRICS	9
DECALAMINAGE	22
EQUIPEMENT ELECTRIQUE	23
FREINS (Réglage)	15
GARANTIE	24
GRAISSAGE GENERAL	18 - 19
INCIDENTS DE ROUTE	20 - 21
MISE EN ROUTE	4 - 5
PIECES DE RECHANGES (Instructions)	23
RESERVOIR D'ESSENCE	10
RODAGE TRES IMPORTANT	3
ROUES ET PNEUS (Démontage)	8 - 9
TABLEAU DE BORD	4
VOLANT MAGNETIQUE	16 - 17

Caractéristiques

PRINCIPALES

3 VITESSES
COURSE 60
ALESAGE 51
CYLINDREE 123 cm3
RAPPORT DE COMPRESSION 6,6
AVANCE A L,ALLUMAGE 3,5
CARTER MOTEUR CAPACITÉ = 0,250 l
EMPATTEMENT 1,250 m
LONGUEUR TOTALE 1,83 m
LARGEUR AU GUIDON 0,700 m
HAUTEUR DE SELLE 0,745 m
HAUTEUR DE MARCHEPIED 0,235 m
GARANTIE AU SOL 100 mm AVEC PASSAGER
POIDS APPROXIMATIF 105 kg
VITESSE MAXI 65/70 km/h
CONSOMMATION A VITESSE ECONOMIQUE
45 km/h = 2 l DE MELANGE POUR 100 km
DIMENSION DES PNEUS 4 x 8
PRESSION DE GONFLAGE :
PNEU AV 0,7 à 0,8
PNEU AR 1,5 à 1,75 avec passager

LA BOITE DE VITESSES

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

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

PIGNON DE SORTIE - 18 DENTS
PIGNON DE ROUE AR - 35 DENTS

DEMULTIPLICATIONS TOTALES

3me 5,23
2me 7,85
1re 13,9

RODAGE

TRÈS IMPORTANT

Le rodage doit s'effectuer sur environ 1.000 km en utilisant les régimes moyens du moteur :

- en 1re vitesse 15 km/h
- en 2me vitesse 25 km/h
- en 3me vitesse 50 km/h

Le mélange d'huile au carburant doit être de 8 %

LE CARBURANT

Le réservoir contient 7 litres. En période normale, utiliser un mélange comprenant 7 % d'huile fluide de bonne qualité.

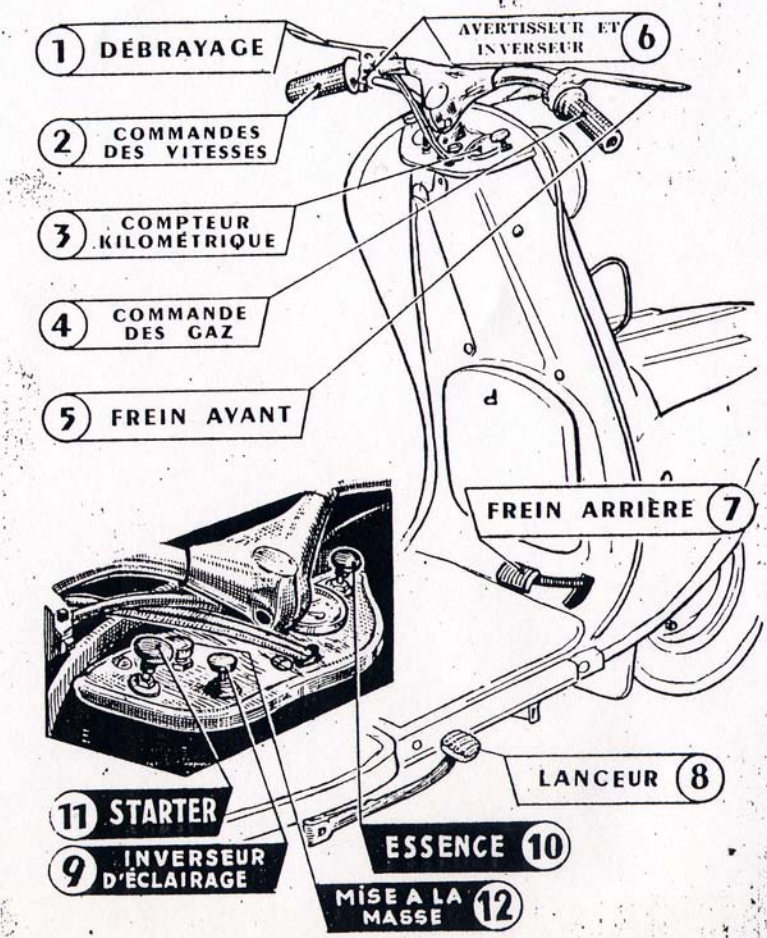
Nous préconisons ENERGOL 2 Temps Type HV. Le carburant ENERGIC 2 Temps est conforme au mélange préconisé.

LE CARBURATEUR

Le carburateur est du type à starter, passage 17 - cuve à gauche - arrivée d'essence en-dessous - gicleur 32-33.

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 maxima de la vis de ralenti sans nuire au ralenti.

Le filtre à air, dont les éléments filtrants peuvent être facilement démontés, doit être maintenu en état de propreté nettoyage toutes les semaines à l'essence).

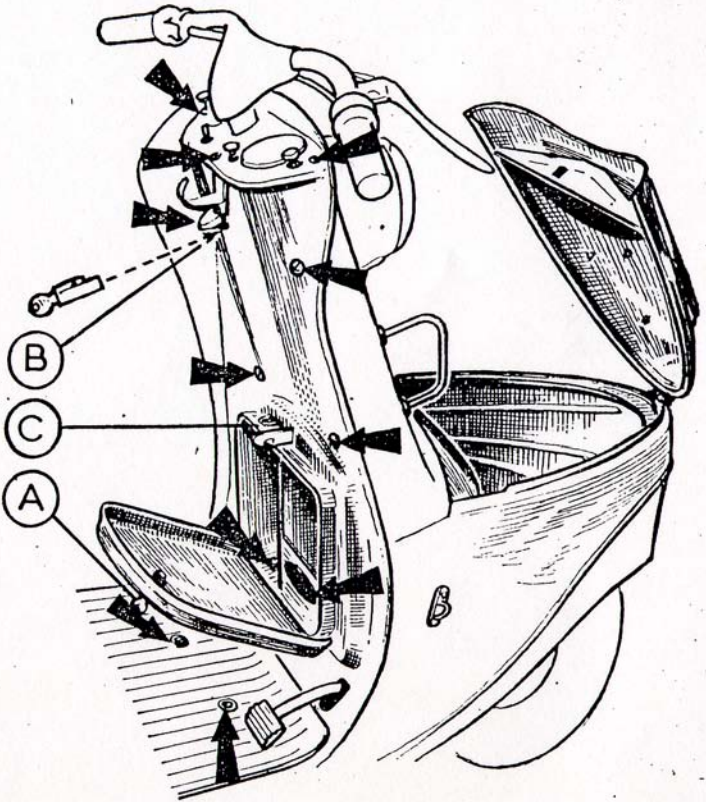

1 DÉBRAYAGE
2 COMMANDES DES VITESSES
3 COMPTEUR KILOMÉTRIQUE
4 COMMANDE DES GAZ
5 FREIN AVANT
AVERTISSEUR ET INVERSEUR 6
FREIN ARRIÈRE 7
LANCEUR 8
ESSENCE 10
11 STARTER
9 INVERSEUR D'ÉCLAIRAGE
MISE A LA MASSE 12

MISE EN ROUTE

- S'assurer que la boite de vitesses est au point mort
- Ouvrir le robinet d'essence en tirant le bouton **(10)**
- Ouvrir le starter en tirant le bouton **(11)**
- Fermer les gaz complètement, poignée tournante **(4)**
- Actionner lentement 2 ou 3 fois la pédale du lanceur **(8)** puis donner un coup vigoureux
- Repousser le bouton du starter dès que le moteur tourne bien et régler les gaz pour avoir un bon ralenti
- Débrayer à fond et passer la 1re vitesse en mettant le repère de la poignée de commande en face du N° 1 - Embrayer lentement en augmentant les gaz
- Même opération pour passer les vitesses 2 et 3 en mettant successivement le repère de la poignée en face des N° **2** et **3**
- En montant les vitesses, couper les gaz à chaque passage
- Pour rétrograder, réduire les gaz sans les couper complètement
- Ne pas engager la 1re vitesse lorsque la vitesse du véhicule est supérieure à 10 km/h

ARRET DU MOTEUR

Pour cette opération, il suffit d'appuyer à fond jusqu'à l'arrêt complet du moteur sur le bouton de mise à la masse **(12)**


B
C
A

LES COFFRES

A L'AVANT

Le coffre avant contient le cric, un large emplacement reste disponible ; sa fermeture est assurée par un crochet dissimulé à l'intérieur du coffre du tablier (C).

L'ouverture s'effectue en tirant le crochet vers l'arrière.

La fermeture se fait automatiquement en rabattant le couvercle et en appuyant légèrement.

AU TABLIER

Ce coffre contient l'outillage.

Le coffre est fermé par un crochet maintenant le couvercle ; le verrou de sûreté Neimann (A) en assure la fermeture.

L'ANTIVOL

Se loge dans le coffre du tablier et se place en (B) pour le verrouillage de la direction.

ACCES AUX COMMANDES

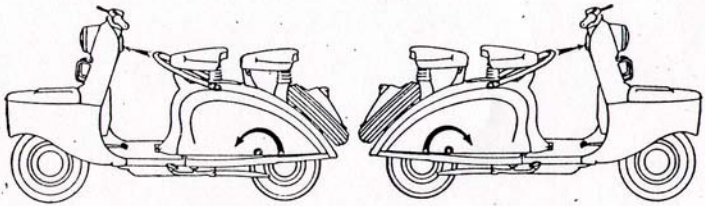
Pour accéder aux commandes souples de débrayage et de frein ainsi qu'aux canalisations électriques et aux raccords des commandes de compteur et indicateur de vitesse, il est nécessaire de démonter le tablier.

Pour effectuer ce démontage : dévisser les vis indiquées par des flèches sur le croquis ci-contre.

DÉBLOCAGE DU CAPOT

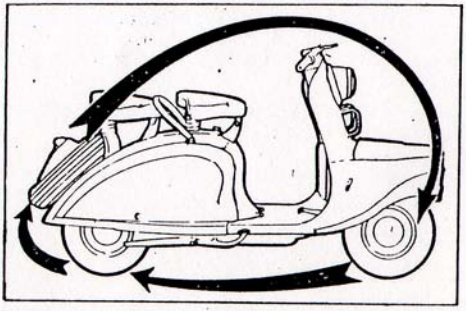
Débloquer les écrous gauche et droit dans le sens indiqué par les flèches (noires) en utilisant la clé de bougie.

Soulever le capot et fixer la poignée du tansad au crochet du tablier, comme indiqué par la flèche pointillée.

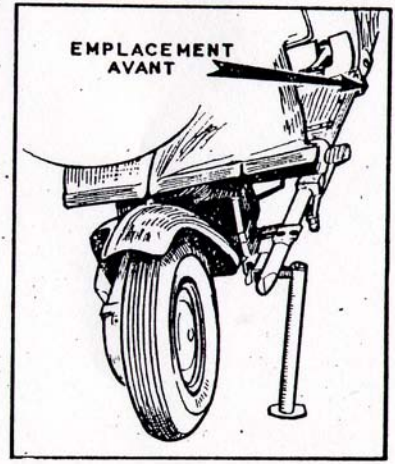


PERMUTATION DES ROUES

Tous les 3.000 km, afin d'égaliser l'usure des pneus, intervertir l'ordre de montage des roues dans le sens indiqué par les flèches.



MISE EN PLACE DU CRIC



Deux emplacements sont prévus sous le longeron droit pour la mise en place du cric de maintien du scooter.

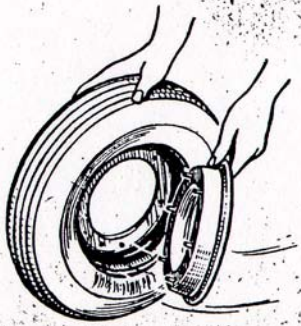
Incliner celui-ci sur sa béquille, le soulever pour engager le cric à l'avant ou à l'arrière suivant le cas.

DÉMONTAGE DES ROUES

Dévisser les 3 écrous spéciaux « FREINVIS », clé de 14, et retirer la roue.

DÉMONTAGE DES PNEUS

Les jantes constituées par deux flasques se démontent en 2 pièces ce qui supprime l'emploi des démonte-pneus.

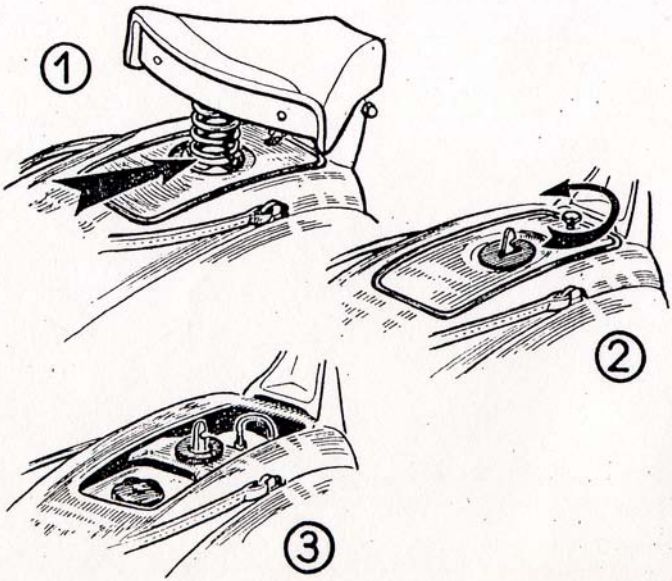


ACCÈS AU RÉSERVOIR ET A LA BOUGIE

1 - Libérer la selle avant en appuyant à la base du ressort dans le sens de la flèche

2 - Tourner d'un quart de tour, suivant la flèche, le bouton moleté du couvercle

3 - Enlever le couvercle en tirant vers l'avant.

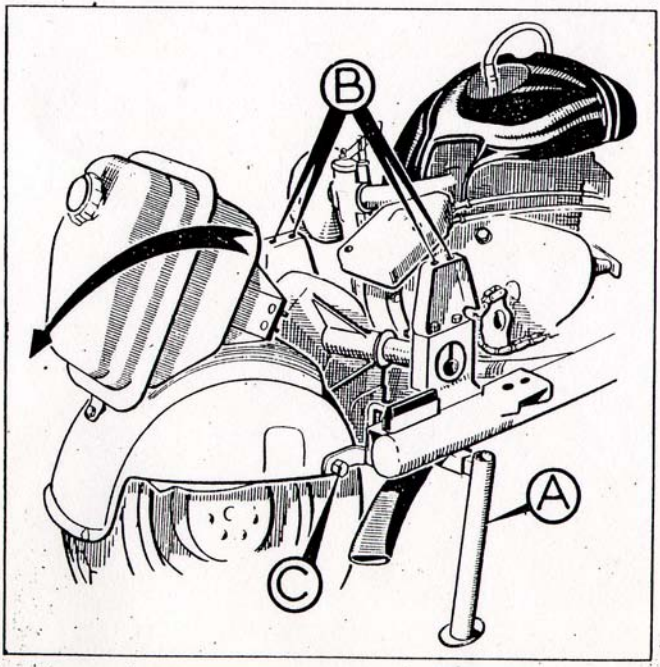


RÉGLAGE de la COMMANDE de CHANGEMENT de VITESSES

S'effectue au moyen des tendeurs se trouvant sur les commandes souples à la sortie de la poignée tournante de changement de vitesses au guidon.

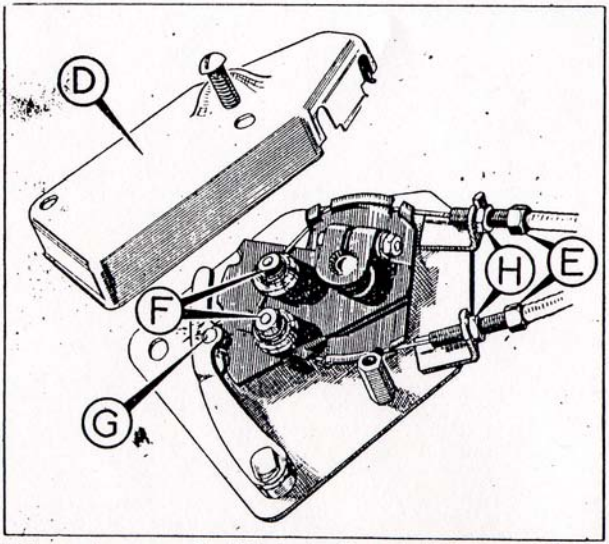
Au cas où le réglage par ce moyen s'avèrerait insuffisant : régler par le système de renvoi placé à l'arrière du moteur.

Préparation



1 - Mettre le scooter sur cric (A) pour soulever la roue AR
2 - Enlever la coque arrière
3 - Dévisser les 4 écrous qui fixent le réservoir (B)
4 - Débloquer sans les dévisser les deux écrous des vis qui fixent le garde-boue arrière (C)
5 - Débrancher la commande du robinet d'essence
6 - Débrancher le tuyau d'essence du robinet
7 - Faire basculer dans le sens de la flèche l'ensemble garde-boue réservoir
8 - Mettre la poignée de commande sur la position **2me vitesse**

Réglage



9 - Enlever le couvercle (D) du boitier de la commande qui est fixé au moteur

Revisser à fond les deux tendeurs de câble (E)

10 - Dévisser un des écrous serre-câble (F), tirer sur le câble avec une pince universelle pour que la gaine soit bien appuyée, puis rebloquer l'écrou du serre-câble
Faire la même opération sur l'autre câble.

11 - S'assurer que le galet (G) du levier de verrouillage s'engage bien dans l'encoche du secteur correspondant à la 2me vitesse, sinon, pour l'obtenir, parfaire la tension des câbles en agissant sur les tendeurs (E) puis rebloquer les contre-écrous (H) des tendeurs.

Après ce réglage, faire manœuvrer la poignée du guidon en faisant tourner la roue arrière, pour verrouiller successivement les différentes vitesses et le point mort en s'assurant que pour chaque position le galet du levier de verrouillage s'engage bien dans les crans du secteur.

N.B. Un mauvais verrouillage dans une position seulement n'est pas imputable à un mauvais réglage, mais simplement à un coincement d'un des câbles dans sa gaine qui, par suite d'un déplacement peut former un coude trop prononcé. Dans ce cas, vérifier et, si nécessaire, corriger la position des gaines. Un graissage apportera également une amélioration.

Remettre en place les organes dans l'ordre de démontage, ne pas oublier de rabattre les freins d'écrou qu'il sera prudent de remplacer.

RÉGLAGE de la CHAINE du LANCEUR

Périodiquement, la tension de la chaine du lanceur doit être vérifiée très soigneusement.

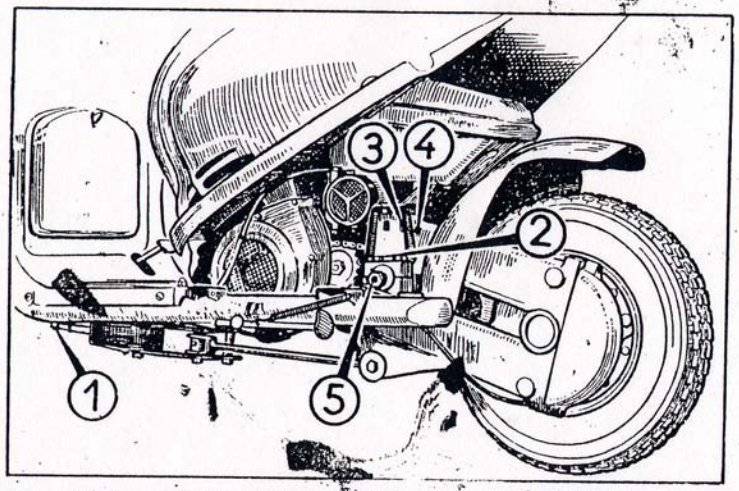
Si la chaine est trop tendue, le secteur et le pignon libre du lanceur risquent d'être en prise, ce qui entraînerait une usure rapide.

Si la chaine est trop détendue (flottement supérieur à 5 mm), la mise en route est difficile.

Pour obtenir ce réglage, agir sur la vis de la pédale prévue à cet effet jusqu'à ce que la flèche de la chaine soit de l'ordre de 5 mm maximum.

Si après le réglage la pédale ne se trouvait pas au repos, parallèle au sol, la remonter d'une strie et refaire le réglage de la vis butée.

RÉGLAGE de la CHAINE de TRANSMISSION



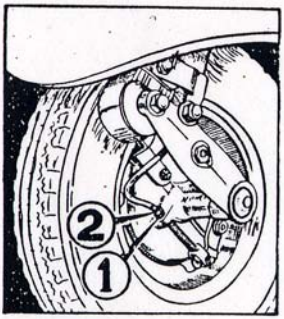
NE JAMAIS RETENDRE LA CHAINE SANS METTRE LE BRAS DE SUSPENSION ARRIERE DANS LA POSITION PREVUE AU PARAGRAPHE « TRES IMPORTANT » CI-DESSOUS.

- Mettre le scooter sur le cric qui sera placé à l'arrière
- Soulever la coque arrière
- Détendre la suspension arrière en dévissant avec une clé de 21 le contre-écrou et l'écrou (1)
- Desserrer les vis qui fixent les chapeaux d'excentrique (2) pour permettre la rotation de l'axe.

TRES IMPORTANT. Soulever la roue arrière pour amener le trou du bras oscillant (4) en regard de la boutonnière (3) du support gauche du réservoir, et introduire le tournevis au travers des 2 pièces pour maintenir le bras à la position dans laquelle on doit effectuer le réglage de la tension de la chaîne.

- Tourner vers la gauche, avec la clé à bougie, l'axe d'articulation excentrique (5) jusqu'à ce que la chaine soit tendue ; ne pas exagérer, la roue doit tourner librement.
- Resserrer les vis des chapeaux d'excentrique (2).
- Retendre la suspension AR en vissant l'écrou et le contre-écrou (1) à leur emplacement primitif ; bien bloquer le contre-écrou pour éviter un déréglage sur route.

NOTA. La mise en place de la chaine sera facilitée par l'emploi d'une petite tringle de fer munie d'un crochet à une extrémité.



FREIN AVANT

- Débloquer le contre-écrou (1)
- Agir sur le tendeur 2) jusqu'à ce que le câble soit tendu mais que la roue tourne librement
- Rebloquer le contre-écrou
- Si le réglage n'est pas correct avec les tendeurs, déplacer le levier d'une strie.

FREIN ARRIERE

Le frein arrière comporte deux tendeurs, l'un sur le parcours de la gaine au niveau de l'articulation du bras de suspension arrière, accessible par-dessous en couchant le scooter sur le côté droit, l'autre sur le moyyeu AR, mais accessible seulement en démontant la roue. Pour l'un et l'autre, agir de la même manière que pour le tendeur du frein avant.

Comme pour le frein avant, si le réglage ne peut être obtenu correctement avec les tendeurs, déplacer le levier d'une strie.

LE VOLANT MAGNÉTIQUE

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

Toutefois, en cas de panne, et 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 et régler le rupteur.

I. VERIFICATION DU CALAGE ET REGLAGE DU RUPTEUR

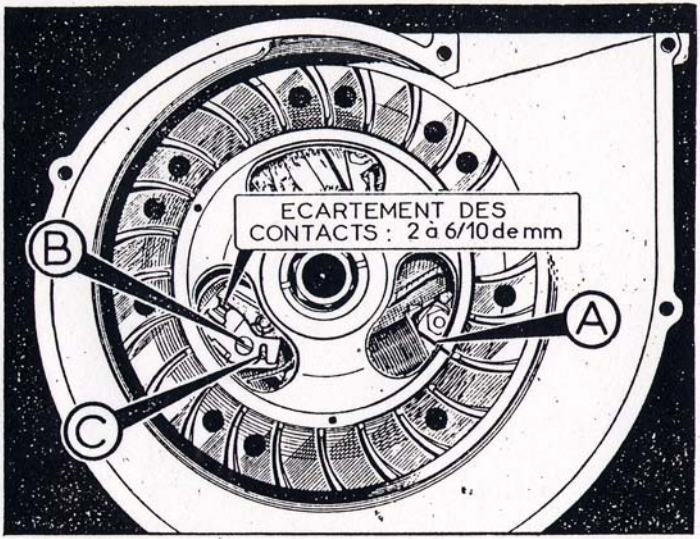
1 - Retirer le couvercle de la soufflerie
2 - Retirer le couvercle du volant magnétique
3 - Retirer la bougie
4 - Introduire une réglette graduée dans le cylindre par le trou de la bougie, et chercher le point mort haut en faisant tourner le volant dans le sens de la marche ; noter sur la réglette la position du point mort haut
5 - Faire tourner lentement le volant dans le sens contraire de sa rotation normale pour abaisser le piston de la hauteur correspondant à l'avance prévue, c'est-à-dire 3,5 mm. Se servir pour cela d'un deuxième repère sur la réglette graduée.
6 - S'assurer pour cette position du piston :
   a) que les repères du stator et du rotor sont en regard (A)
   b) que les vis platinées du rupteur commencent à s'ouvrir.

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

II. REGLAGE DU RUPTEUR

Si la première condition est seule réalisée, cas le plus courant, il suffira d'agir sur le rupteur en opérant de la façon suivante :

1 - Mettre les repères exactement en regard en faisant tourner le rotor
2 - Débloquer la vis (B) et agir sur l'excentrique (C) jusqu'à obtenir le commencement d'ouverture des vis de contact du rupteur ; pour contrôler facilement l'ouverture des contacts, insérer entre ces derniers un papier à cigarette sur lequel on tire en tournant l'excentrique, puis rebloquer la vis (B).



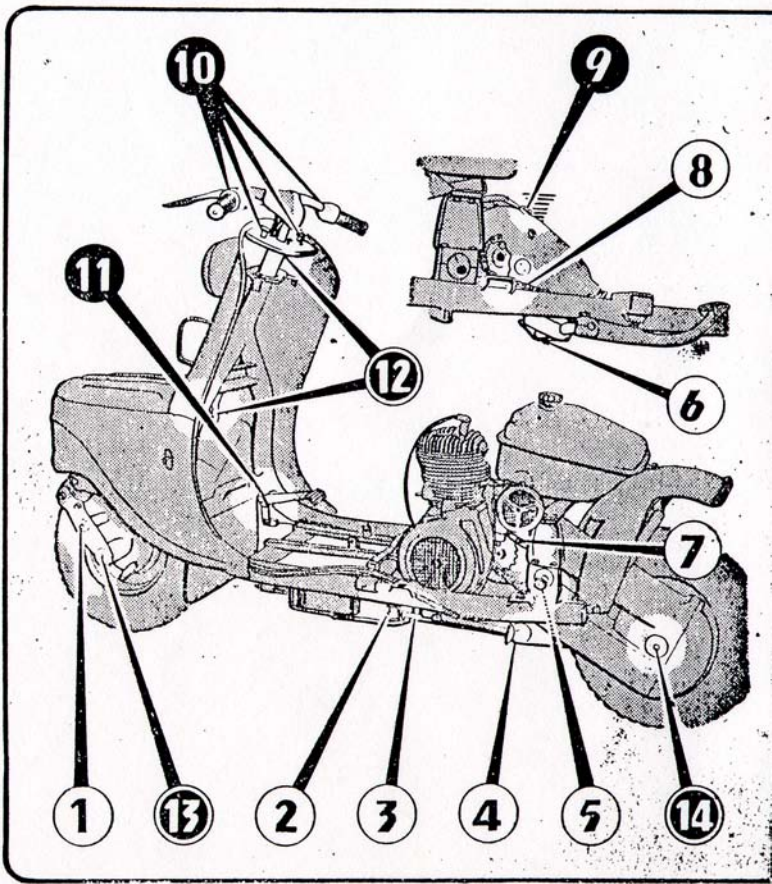
III. CALAGE DU VOLANT ET REGLAGE DU RUPTEUR

Si les repères ne sont pas en face l'un de l'autre lorsque le piston est à la position d'allumage définie ci-dessus, les y amener par une légère rotation du stator sans déplacer le piston.

Cette opération étant assez délicate, nous estimons qu'elle doit être effectuée par un mécanicien averti ; nous conseillons à nos clients de s'adresser à nos Agents pour cette opération.

Il ne reste plus ensuite qu'à procéder au réglage du rupteur comme indiqué ci-dessus.

IMPORTANT : seul le point de décollement des contacts a de l'importance. Il doit se produire au moment où le repère du rotor passe devant le repère du stator. Lorsque le réglage est correct, l'ouverture des contacts peut varier de 2 à 6/10e mm sans inconvénient.


10
9
8
11
12
6
7
1
13
2
3
4
5
14

Graissage GENERAL

1000 Km	1	AXE D'ARTICULATION BRAS AV.	GRAISSE sous pression
	2	AXE DE LA TIGE DE SUSPENSION AR.	GRAISSE sous pression
	3	AXE D'ARTICULATION DU LEVIER DE SUSPENSION AR.	GRAISSE sous pression
	4	AXE DE LA TIGE DE SUSPENSION AR. SUR LE BRAS AR	GRAISSE sous pression
	5	AXE D ARTICULATION BRAS AR.	GRAISSE sous pression
	6	AXE DE LA PEDALE DE LANCEUR	GRAISSE sous pression
	7	CHAINE DE TRANSMISSION	HUILE 1/2 FLUIDE
	8	CHAINE DE LANCEUR	HUILE 1/2 FLUIDE
2000 Km	9	VIDANGE DU CARTER MOTEUR (Vérifier le niveau tous les 500 km)	HUILE MOTEUR été : S.A.E. 40 hiver : S.A.E. 20
	10	COMMANDES SOUPLES. Frein av. Débrayage. Gaz. Starter. Essence.	HUILE FLUIDE
	11	PEDALE DE FREIN AR. ET COMMANDE.	HUILE FLUIDE
10 000 Km	12	CUVETTES SUPERIEURE ET INFERIEURE DE DIRECTION	GRAISSE à roulement chimiquement neutre point de goutte supérieur à 90°
	13	ROULEMENT MOYEUX AV.	
	14	ROULEMENT MOYEUX AR.	

INCIDENTS DE ROUTE

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 chercher la cause.

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) ; dans ce cas :

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 se produire 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 de 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.

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 pages 16 et 17).

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. Fermer l'essence ; 2. Relever le capot AR ; 3. Dévisser le gicleur, souffler dedans au besoin avec une pompe à pneu. Ne jamais y introduire un fil métallique. Remonter le gicleur.

Le DECALAMINAGE

La chemise du cylindre est en acier spécial d'une trés grande dureté.

Le rodage doit s'effectuer sur environ 1.000 km en utilisant les régimes moyens du moteur : en 1re vitesse 15 km/h, en 2e 25 km/h, en 3e 50 km/h.

Le calaminage du moteur est plus ou moins rapide selon la qualité de l'huile employée pour le mélange. Avec l'huile « ENERGOL » 2 temps type H.V., le moteur pourra parcourir 5.000 km sans exiger un décalaminage, avec certaines huiles, le calaminage pourra se produire vers 2.000 ou 3.000 km.

Tant que le moteur marche correctement, ne pas se préoccuper de la calamine.

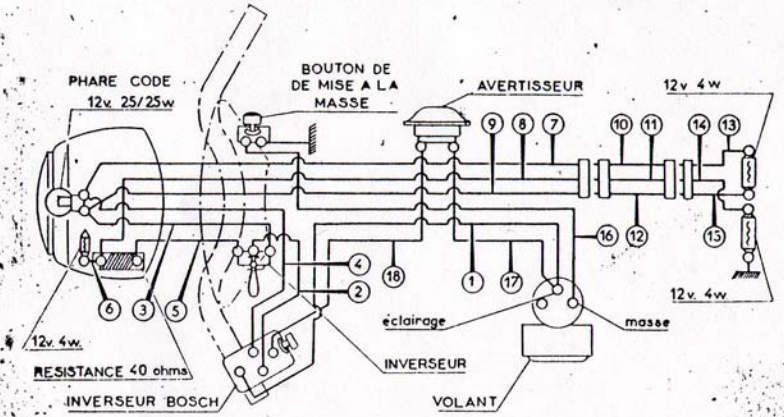
Si les performances du moteur baissent, s'il chauffe, il y a lieu de démonter les tuyaux d'échappement, de vérifier l'état des lumières que la calamine peut obturer partiellement.

UN DECALAMINAGE COMPLET COMPRENDRA :

Le nettoyage de la culasse, du dessus de piston et éventuellement des gorges de segments et des tuyaux d'échappement. Ne jamais utiliser d'outil pouvant rayer l'aluminium.

Le décalaminage complet exige le démontage du cylindre ; la remise en place des segments est délicate en raison des risques de casse, il est donc préférable de confier le décalaminage à une de nos Agences.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE



Correspondance des n° de fils aux couleurs de cosses		
Blanc : 1.	Brun : 7.9.10.12.13.15.	Rouge : 5
Noir : 2.	Rose : 6.8.11.14	Bleu 16.
Vert : 4	Jaune : 3.	Mauve : 17.18.

PIECES DE RECHANGE

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

TRES IMPORTANT

En demandant des pièces de rechange rappelez toujours :

LE TYPE DE LA MACHINE

LE NUMERO DU MOTEUR

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

CONDITIONS de GARANTIE

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

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

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

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

Le certificat de garantie donne droit à une révision gratuite.

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

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

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

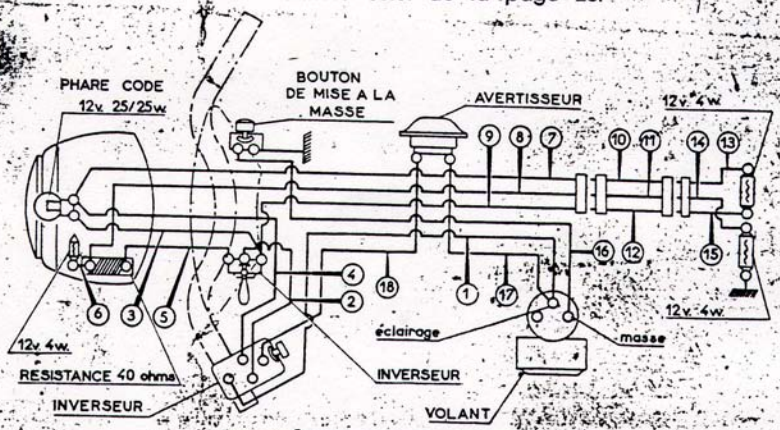
Nous recommandons aux propriétaires de machines de notre marque de n'en confier l'entretien ou la réparation qu'aux Agents de notre Maison. Ils doivent exiger sur les factures la garantie que les pièces employées pour la remise en état sont bien de notre fabrication, ceci pour déjouer les nombreuses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

MODIFICATIONS

NOTA. — Pour une utilisation rationnelle de la notice, il est absolument nécessaire de tenir compte des modifications que nous vous donnons ci-dessous :

Paragraphes	Pages
CARACTERISTIQUES.	
Pression de gonflage	
Pour pneu de 4 × 8 — AV = 1,2 / AR = 1,5 - avec passager 1,8	2
Pour pneu de 3,5 × 8 — AV = 1,3 / AR = 1,8 - avec passager 2,1	
CARBURATEUR.	
Ce texte annule et remplace celui du paragraphe précité.	
Le carburateur est du type à starter, passage 17 - cuve à gauche - arrivée d'essence en dessous - gicleur 32-33.	
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, utiliser la vis située au-dessus du corps de carburateur. Régler ensuite la tension du câble à l'aide de la butée de gaine réglable placée au-dessus de la cuve.	3
Le filtre à air, dont les éléments filtrants peuvent être facilement démontés, doit être maintenu en état de propreté (nettoyage toutes les semaines à l'essence).	
MISE EN ROUTE.	
Remplacer les lignes 3 et 4 par le texte suivant :	
POUR OBTENIR UN DEPART RAPIDE FAIRE TRES ATTENTION DANS LE CAS DE :	
MOTEUR FROID - **D'ouvrir le starter** en tirant le bouton (II)	5
- **De fermer les gaz** complétement, (poignée tournante 4)	

Paragraphes	Pages
MOTEUR CHAUD - **De fermer le starter** (II) - **De donner des gaz** en plaçant la poignée tournante (4) au 1/3 de sa course.	5
DÉBLOCAGE DE LA NOUVELLE COQUE ARRIERE. Dévisser complètement les deux vis situées sur les marchepieds D et G à l'aide de la clé à bougies, basculer la coque en la soulevant de l'arrière.	8
RÉGLAGE DE LA COMMANDE DE CHANGEMENT DE VITESSES. Remplacer les trois premières lignes par le texte suivant : « S'effectue au moyen des tendeurs se trouvant sur les commandes souples sous le plancher à droite du pot d'échappement ».	11
EQUIPEMENT ELECTRIQUE. Le schéma ci-contre annule celui de la page 23.	



Correspondance des n° de fils aux couleurs de cosses		
Blanc : 1.	Brun : 7.9.10.12.13.15.	Rouge : 5.
Noir : 2.	Rose : 6.8.11.14.	Bleu : 16.
Vert : 4.	Jaune : 3.	Mauve : 17.18.

LES PRESSES DE L'EST
MONTBELIARD