



ENFIELD

CS 25 Type 448-02

Manuel d'utilisateur

Edition 1995

Traduit de l'allemand. Mars 1999 – mise à jour janvier 2008

Si ce manuel vous a été utile ou que vous avez des remarques à apporter, vous pouvez me contacter à l'adresse suivante : postmaster@clostridium.fr

www.clostridium.fr

Cher Monsieur

Rosenberg, 11.03.99

*La firme **Fendt Motorrad**, qui importait d'Inde les Zündapp CS 25, n'existe plus depuis 1995.
Les pièces de rechange se trouvent chez :*

*Zündapp-Ersatz-Teile Vertrieb GmbH
Daimlerstraße 4
D-85521 Ottobrunn*

Ci-joint quelques pages de pièces de rechange !

Franz Buchner

Avertissement important !

Les modifications des caractéristiques d'origine d'une machine bridée ayant pour but l'augmentation de vitesse au dessus de la limite légale peuvent avoir de graves conséquences, étant donné que cela va à l'encontre d'un certain nombre de lois.

Voici les conséquences pour les personnes suivantes :

Propriétaire du véhicule

L'augmentation de la vitesse d'un véhicule constitue un acte répréhensible et s'apparente à un défaut de permis. Le Code de la Route § 21 punit ces agissements de six mois d'emprisonnement, ou d'une amende équivalent à 180 jours d'arrêt, c'est à dire 10 000 DM, voire plus. Le Ministère des Transports de Flensburg détient un fichier des conducteurs responsables d'infractions, et qui peut avoir comme conséquences des difficultés à obtenir par la suite un permis. Le véhicule se verra refuser l'autorisation de circuler, et conduire sans cette autorisation est une infraction au Code de la Route punie d'une amende. Le propriétaire du véhicule verra son assurance ainsi que sa garantie invalidées.

Parents

Pour les enfants en situation de première infraction, la responsabilité des parents pour les conséquences d'une transformation illégale ne peut être engagée.

Vendeur du véhicule ou atelier

Ces personnes peuvent être condamnées pour complicité d'un trafic répréhensible cité dans le Code Pénal ainsi que dans des articles du Code de la Route.

En outre, le propriétaire du véhicule est en droit de demander des dommages et intérêts au vendeur, sur la base de l'arrêt rendu par un tribunal, car le véhicule ainsi modifié ne répond plus aux exigences du Code de la Route. L'assurance peut aussi entamer un recours à l'encontre de l'entreprise responsable de la transformation.

ZUNDAPP ENFIELD CS 25 TYPE 448-02

Cher ami des Zündapp-Enfield

En achetant une Zündapp-Enfield, dont vous êtes désormais l'heureux propriétaire, vous avez fait un bon choix.

Les motos Zündapp-Enfield ne sont pas seulement élégantes, puissantes, économiques et fiables ; elles seront sans égard à votre maniement et votre soin. Pour qu'aucune de ces qualités ne vous fasse défaut, il est indispensable que vous ayez de votre machine quelques connaissances.

C'est pourquoi nous avons rédigé ce petit manuel sur votre Zündapp-Enfield, afin de porter à votre connaissance tout ce qui se rapporte à la construction et au fonctionnement de votre machine, et serait susceptible de vous intéresser - il s'agit surtout de conseils que vous devez connaître pour l'entretenir dans les meilleures conditions.

Évidemment, si vous aviez des questions, n'avez pas le temps de procéder vous même à l'entretien courant, ou n'avez pas de local avec quelques outils, votre revendeur et son atelier restent à votre disposition.

Nous vous souhaitons beaucoup de plaisir au guidon de votre machine, et une route sans soucis par tous temps !

ENFIELD LTD INDIA MADRAS

Ce que contient ce livret

Données techniques
Éléments de conduite

Quelques détails

Numéros de moteur et de cadre
Législation
Assurance
Trousse à outils

Ce dont votre machine a besoin

Essence
Huile de boîte de vitesse

C'est comme ça que ça marche

Rodage
Verrou de direction
Mise sur béquille
Robinet d'essence
Carburateur
Démarrage
Maniement de l'embrayage et de la boîte de vitesses
Conduite de nuit
Freinage et arrêt
Arrêt du moteur

Bon entretien = économie

Plan d'entretien
contrôle du niveau d'huile de boîte
Graissage de la chaîne
Graissage du câble des gaz
Graissage des leviers
pression des pneus
Réglage le ralenti
Réglage la garde à l'embrayage
Réglage la sélection
Réglage la tension de chaîne
Nettoyage du filtre à air
Nettoyage du filtre a essence
Nettoyage du carburateur
Bougie et réglage de l'électrode
Changement des ampoules
Réglage de la portée du phare
Réglage de la garde des freins
Montage et remontage des roues
Décalaminage de l'échappement
Réglage du point d'avance
Nettoyage des roues en alliage léger
Entretien hivernal

Données techniques

CS 25 type 448-02

Moteur

Type.....	278-02
Construction.....	monocylindre deux temps.
Agencement.....	bloc moteur- boîte de vitesse
Cylindrée.....	49,8 cm ³
Alésage.....	39 mm
Course.....	41,8 mm
Taux de compression.....	8,4 : 1
Puissance.....	1,1 kW à 3000 tr/min.
Refroidissement.....	par air
Graissage.....	par mélange 2%

Carburateur

Type.....	BING 17/10/117
Gicleur principal.....	56
Puits d'aiguille.....	2,08
Hauteur d'aiguille.....	2
Numéro d'aiguille.....	2
Numéro de boisseau.....	1
Gicleur de ralenti.....	36
Gicleur de starter.....	60
Vis d'air.....	1 tour

Équipement électrique

Type.....	6 V /19-5/10 Watt
Bobine HT	extérieure
Bougie / indice thermique.....	MICO W8D / Champion N 10 Y
Écartement des électrodes.....	0,4 mm
Avance à l'allumage.....	0,9 ± 0,2 mm avant PMH
Ampoule de phare.....	6 V / 15 W
Lampe arrière.....	6 V / 4 W
Feu stop.....	6 V / 10 W
Éclairage compteur.....	6 V / 0,6 W

Boîte de vitesses

Construction.....	Pignons à taille droite
Nombre de rapports.....	3
Sélection.....	à main
Huile de boîte.....	SAE 80, 350 cm ³

Étagement des vitesses

1 ^{ère} vitesse.....	2,47
2 ^{ème} vitesse.....	1,48
3 ^{ème} vitesse.....	1,08
Embrayage.....	à disques multiples en bain d'huile
Transmission primaire.....	pignons à taille droite
Réduction primaire.....	4,33 (78 : 18)
Transmission secondaire.....	Chaîne ½ × 3/16 " 114 maillons
Réduction secondaire.....	4,27 (47 : 11)
Réduction totale	
1 ^{ère} vitesse.....	45,67
2 ^{ème} vitesse.....	27,33
3 ^{ème} vitesse.....	19,99

Partie cycle

Construction.....	cadre à poutre centrale et double berceau
Amortissement avant.....	Fourche télescopique à
amortissement	hydraulique
	Capacité de chaque tube 90 cm ³ huile de fourche Castrol Extra Light
Suspension avant.....	par ressorts hélicoïdaux
Suspension arrière.....	par bras oscillant
Amortissement arrière.....	amortisseurs à ressort extérieur
Jantes.....	WM 1/1,6 × 17 " avant et arrière
Pneus.....	2 ¾ - 17 " renforcés avant et arrière
Pression des pneus.....	avant 1,8 bar
	arrière 2,0 bar
Freins.....	à tambour, avant et arrière
Dimension des tambours.....	120 mm
Capacité en essence.....	8,8 L (dont 1,4 de réserve)

Poids, dimensions, vitesse

Poids à vide.....	84 kg
PTAC.....	270 kg
répartition du PTAC.....	avant 90 kg
	arrière 170 kg
Empattement.....	1200 mm
Longueur hors tout.....	1860 mm
Largeur.....	635 mm
Hauteur de selle.....	740 mm
Hauteur totale.....	1110 mm
Consommation.....	1,5 L / 100 km
Vitesse maximale	25 km/h

Éléments de conduite image 1

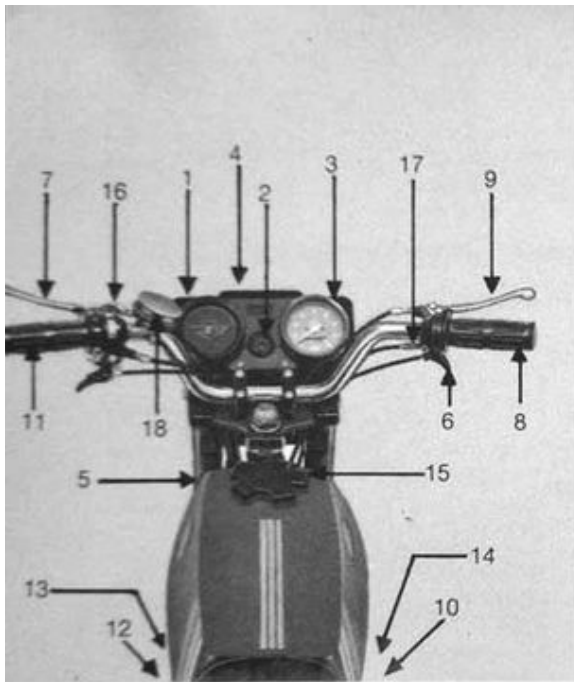


Bild 1

10

Bedienungselemente am Fahrzeug

zu Bild 1

- 1 = Cockpit
- 2 = Zünd-/Lichtschloß
- 3 = Tachometer
- 4 = Scheinwerfer (s. Bild 17)
- 5 = Lenkschloß
(verdeckt, s. Bild 5)
- 6 = Dekohebel
- 7 = Kupplungshebel
- 8 = Gasdrehgriff
- 9 = Handbremshebel
- 10 = Pedal (Rücktrittbremse) (verdeckt, s. Seite 5)
- 11 = Schaltdrehgriff
- 12 = Pedal (Rücktrittbremse) (verdeckt, s. Seite 5)
- 13 = Kraftstoffhahn (verdeckt, s. Bild 6)
- 14 = Kaltstarthilfe
- 15 = Tankverschluss
- 16 = Stellschraube und Gegenmutter
am Kupplungshebel
- 17 = Stellschraube und Gegenmutter
am Gaszug
- 18 = Glocke

- 1. cockpit
- 2. contacteur
- 3. compteur de vitesse
- 4. phare (cf. image 17)
- 5. verrou de direction (caché, cf. image 5)
- 6. manette de décompresseur
- 7. manette d'embrayage
- 8. poignée des gaz
- 9. levier de frein
- 10. pédale (frein arrière) (caché, cf. p.5)
- 11. poignée de sélection
- 12. pédale (frein arrière) (caché, cf. p.5)
- 13. robinet d'essence
- 14. commande de starter
- 15. bouchon de réservoir
- 16. tendeur de câble d'embrayage
- 17. tendeur de câble des gaz
- 18. sonnette

Quelques détails

Cyclomoteur (classe allemande des mofa) (25 km/h)

Cadre en tubes d'acier et selle pour 1 personne. Moteur deux temps et boîte trois vitesses, passage à main.

Numéros de cadre et de moteur

Le numéro de cadre se trouve au niveau de la colonne de direction, sur la plaque d'identification (photo 2).

Le numéro de moteur se trouve sur le carter droit, au niveau du levier moteur d'embrayage, ainsi que sur la plaque d'identification moteur (photo 3).

Législation

Peut se conduire dès 15 ans, sans permis pour un conducteur né avant le 31/03/1965, et uniquement avec une attestation de conduite pour cyclomoteur pour un conducteur né après le 31/03/1965.

Vitesse maximale 25 km/h.

Assurance

Ces machines se conduisent sans taxe spéciale ni permis, mais nécessitent une assurance. Une assurance au tiers est le minimum obligatoire.

Attention ! Le certificat d'assurance doit être collé (sur le garde boue avant) à l'aide d'un porte assurance !

Trousse à outils

On accède à la trousse à outils par dépose du cache de cadre droit. Commencer par dégager le bas du cache en tirant, puis extraire la partie supérieure.

Ce dont votre machine a besoin

Essence

Le réservoir ne doit être rempli qu'avec un mélange d'essence ordinaire et **d'huile spéciale deux temps** dans une proportion de 50:1 (20 mL d'huile pour 1 L d'essence)

Attention ! Pour ce mélange, n'utilisez qu'une **huile spéciale pour deux temps**, par exemple SHELL Super 2TX, Aral super 2T, BP Spezial, Castrol two stroke super TT, Esso spezial 2T, ou OEST SUPER 2T.

Ne jamais utiliser une huile pour quatre temps ! De telles huiles endommageraient gravement le moteur.

En cas de **givrage du carburateur**, (air très humide et température extérieure inférieure à +8°C), il faut rajouter au mélange essence/huile de **l'alcool isopropylique** à raison de **3%**.

Huile de boîte de vitesse

Le fonctionnement de la boîte de vitesse et de l'embrayage est indépendant de celui du moteur, et nécessite de l'huile de bonne qualité SAE 80, en été comme en hiver.

Utilisez de l'huile de boîte avec additif EP (?) ou de l'huile pour pont, sans y ajouter d'additif spécial.

C'est comme ça que ça marche

Rodage

Nous conseillons, durant les 500 premiers km, d'éviter les longs trajets et de ne pas ouvrir les gaz à fond de façon ininterrompue. Après cette distance, le moteur est libéré et donne toute sa puissance. **Dans tous les cas, monter dans les tours, moteur froid, est à proscrire. Il faut rester dans des régimes assez bas tant que le moteur n'a pas atteint sa température de fonctionnement, durant environ 5 à 10 minutes.**

Verrou de direction

Les Zündapp-Enfield sont équipées d'un contacteur (photo ½ et schéma p.14) et d'un verrou de direction (photo 5).

Verrou de direction :

Il se trouve sur le côté gauche de la colonne de direction, et est accessible une fois le guidon braqué complètement vers la droite. Pour fermer le verrou, tourner la clé vers la gauche, enfoncer le barillet, tourner la clé vers la droite et la retirer. Pour l'ouvrir, tourner la clé vers la gauche. Le barillet revient naturellement à sa place sous l'action de son ressort. Tourner alors la clé vers la droite et la retirer.

Contacteur : Clé position gauche (0) = contact moteur coupé ; au milieu (1) = allumage moteur, lumière éteinte ; à droite = lumière allumée.

Mise sur béquille

Sur sol stable, pousser la béquille vers le bas, et la plaquer du pied par terre. Mettre la machine sur la béquille en tirant vers l'arrière le guidon et le bord inférieur de la selle. Pour cette opération, le verrou de direction doit être en position ouverte.

Robinet d'essence

A (ouvert) pour la marche normale.

R (réserve) d'au moins 50 km.

Z (fermé) pour la machine arrêtée.

La conception (réservoir-tunnel) fait que même après l'utilisation de la réserve, la partie droite du réservoir contient encore 0,3 l d'essence; Pencher la machine vers la gauche libérera donc encore une réserve d'essence supplémentaire.

Carburateur

Pour le démarrage moteur froid, tirer la commande de starter.

Attention ! Pour le démarrage moteur chaud, le starter ne doit pas être utilisé !

Démarrage

Avant le démarrage, ouvrir le robinet d'essence, et mettre la boîte au point mort (1/11), poignée en position "0" ; il devient ainsi possible de déplacer la machine en la poussant.

Relâcher complètement la poignée des gaz. Mettre la pédale en haut. Tirer la manette de décompresseur, et, **si le moteur est froid**, la commande de starter puis pousser fortement la pédale vers le bas. Juste avant que la pédale n'atteigne sa position basse, lâcher la manette de décompresseur. Le moteur se met alors en route.

Maniement de l'embrayage et de la boîte de vitesses

La machine est équipée d'une boîte 3 vitesses commandée à main. Pour avancer, tirer à fond le levier d'embrayage (= débrayage), mettre la poignée en position 1 (1^{ère} vitesse), et relâcher doucement le levier d'embrayage tout en ouvrant légèrement les gaz (= embrayage). Le moteur ne doit ni caler, ni prendre trop de tours.

En embrayant, le véhicule se met en mouvement. On contrôle la vitesse à l'aide de la poignée des gaz. La vitesse augmentant, passer la 2^{ème} vitesse vers 7 km/h, et la 3^{ème} vers 15 km/h. Si la machine refuse d'accélérer malgré la sollicitation de la poignée des gaz, il faut rétrograder.

Avant tout changement de vitesse, il faut couper les gaz et débrayer. Après avoir passé la vitesse désirée, on peut embrayer et rouvrir les gaz.

Conduite de nuit

La magnéto fournit du courant lorsque le moteur tourne. Le phare et le feu arrière s'allument grâce au contacteur (1/2). Par mesure de sécurité, rouler aussi de jour lumières en marche.

Freinage et arrêt

Couper les gaz. Tirer le levier de frein, utiliser la pédale de frein arrière (le feu stop s'allume alors), tirer le levier d'embrayage et amener la boîte au point mort. Attention ! Si la route est humide, glissante ou boueuse, utiliser de préférence le frein à main (1/9, agissant sur la roue avant).

Arrêt du moteur

Fermer le robinet d'essence (photo 6, position Z). Couper l'allumage à l'aide du contacteur.

Plan d'entretien

Les opérations marquées d'un point sont à effectuer aux kilométrages suivants :	lors de la réception	1000 km ou 3 mois	3000 km ou 6 mois	5000 km ou 12 mois	tous les 5000 km suivant
Essai avant et après exécution des points de contrôle de sécurité	•	•	•	•	•
Cadre : vérifier : demi paliers de guidon, fourche, paliers du bras oscillant, amortisseur, roues, pneus, câbles, leviers de commande, câble de compteur, garde au frein. Régler les gardes, huiler, graisser, vérifier la pression des pneus.	•	•	•	•	•
Resserrer écrous et boulons	•	•	•	•	•
Freins : tester leur efficacité, régler, changer les garnitures si nécessaire Purger les conduites de frein. Compléter le niveau de liquide.	•		•	•	•
Remplacer le liquide de frein		tous les 2 ans			
Chaîne : contrôler, retendre, graisser, contrôler l'absence de fissures de la roue arrière	•	•	•	•	•
Démontage, nettoyage, graissage, remontage et tension de chaîne				•	•
Moteur : réglage du ralenti	•	•	•	•	•
Resserrage en croix des écrous de culasse, moteur froid (15 N.m)		•		•	•
Nettoyage du filtre à air, chicane d'échappement, cuve robinet, contrôler l'étanchéité du système de refroidissement	•	•	•	•	•
Contrôler le niveau d'huile de boîte, compléter si nécessaire	•	•	•	•	•
Vidange de l'huile de boîte		• puis tous les 10000 km			
Contrôle et réglage de l'embrayage	•	•	•	•	•
Electricité : contrôler l'allumage, avance, nettoyage bougie et réglage écartement des électrodes.	•	•		•	•
Changement bougie, remplacement ou surfaçage des rupteurs, réglage de l'avance				•	•
Contrôle de l'éclairage, réglage de la portée du phare.	•	•	•	•	•
Visa concessionnaire après révision					

Contrôle du niveau d'huile de boîte

Dévisser la vis de niveau d'huile du couvercle de carter droit, et pencher très légèrement le véhicule, sur ses deux roues, vers la droite. Si un peu d'huile s'écoule, le niveau est correct. Autrement, dévisser la vis de remplissage d'huile (photo 8), et introduire 50 cm³ d'huile. Revisser les vis de remplissage et de niveau d'huile. Faire tourner le moteur quelques instants. Cinq minutes après l'arrêt du moteur, contrôler le niveau d'huile. Si de l'huile ne s'écoule pas, recommencer l'opération. Revisser la vis de niveau d'huile et la serrer. Pour vidanger, moteur chaud, dévisser les vis de vidange et de remplissage d'huile, et laisser s'écouler l'huile. Revisser et bloquer la vis de vidange. Introduire lentement 350 cm³ d'huile SAE 80, revisser la vis de remplissage. Contrôler le niveau d'huile, quand toute l'huile a eu le temps de s'écouler dans le carter.

Attention ! Le trou de reniflard du bouchon de remplissage (photo 8) doit être maintenu débouché.

Graissage de la chaîne

La chaîne ne doit être graissée qu'à l'aide de graisse spéciale (disponible chez votre revendeur), du côté intérieur. A intervalles plus espacées, elle doit être démontée, nettoyée à fond et abondamment graissée.

Graissage du câble des gaz

Introduire quelques gouttes d'huile très fluide par l'orifice de la gaine du câble, ainsi que dans son petit graisseur.

Graissage des leviers

Quelques gouttes d'huile suffisent à rendre l'utilisation des leviers souple.

Pression des pneus

Référez vous aux valeurs spécifiées au paragraphe "données techniques". A une pression trop faible, les pneus se détériorent et la conduite peut être dangereuse.

Régler le ralenti

Si le moteur, une fois chaud, tourne au ralenti trop vite ou trop lentement (calant presque), il peut être réglé en agissant sur la vis de réglage de ralenti au niveau du carburateur (9/3). Visser augmente le régime de ralenti, dévisser le diminue. En aucun cas le ralenti ne doit être réglé avec le tendeur de câble des gaz. Ce tendeur ne sert qu'au réglage du jeu du câble, qui doit être de 0,5 à 1 mm.

Réglage de la garde à l'embrayage

Le levier de débrayage du couvercle de carter droit doit avoir un débattement à vide très faible. Il peut augmenter par suite de l'usure des disques. Pour son réglage, retirer les vis (7/3) et le couvercle, desserrer le contre écrou (10/5), et régler le jeu à l'aide de la vis (10/4) (augmentation vers la gauche, diminution vers la droite), resserrer le contre écrou, remonter le couvercle,. Contrôler ensuite le jeu du câble d'embrayage, et ajuster si nécessaire.

Réglage de la sélection

Il doit y avoir au becs du levier d'embrayage une garde de 1 à 2 mm. Elle peut être réglée à l'aide du tendeur (1/16) après avoir débloqué le contre écrou.

La boîte à main est aussi commandée à l'aide d'un câble.

Ses réglages peuvent se modifier avec le temps, ce qui peut entraîner des difficultés de fonctionnement, voire un endommagement de la boîte. Si les vitesses ne passent plus impeccablement et en silence, il faut immédiatement se rendre chez votre concessionnaire qui se chargera du réglage correct.

Réglage de la tension de chaîne

La flèche de la chaîne, machine chargée, doit être de 10 mm. Elle tend parfois à augmenter avec l'usure, et doit alors être réglée. Pour son réglage, desserrer l'écrou d'axe, ainsi que les contre écrous des tendeurs de chaîne. Visser les écrous de tendeurs de façon à ce que la chaîne soit tendue et que la roue soit bien dans l'axe du bras oscillant. Resserrer l'écrou d'axe de roue arrière ainsi que les contre écrous des tendeurs.

Nettoyage du filtre à air

Retirer le couvercle de cadre droit, desserrer le serflex du tuyau d'admission, retirer la vis de fixation au cadre, et dégager la boîte à air du tube d'admission. Dévisser les vis de fixation des deux demi boîtiers, puis séparer les demi boîtiers (emboîtement serré !). Retirer l'élément filtrant. Enlever la poussière à l'aide d'une petite brosse souple. L'élément filtrant ne doit être nettoyé qu'à sec, et ne doit pas être mis en contact avec des liquides ! En cas d'encrassement excessif, remplacer l'élément filtrant ! Faire attention au sens de montage de l'élément filtrant et du joint.

Ne pas rouler sans filtre ! Danger pour le moteur, et aucun gain de puissance.

Nettoyage du filtre à essence

Le filtre à essence (15/4) se trouve au bout du robinet dans le réservoir. Pour le nettoyer, vidanger le carburant, dévisser le robinet du réservoir et laver le filtre dans l'essence. Attention, le joint torique (15/7) dans l'écrou 6 pans doit être remonté en parfait état, afin que le raccord soit bien étanche. Pour le nettoyage de la cuve de décantation (15/6), fermer le robinet (position Z), dévisser la cuve, la nettoyer et la remonter.

Un autre filtre se trouve dans le carbu, au niveau de l'arrivée d'essence. Pour son nettoyage, il faut retirer la vis cruciforme (10/6).

Nettoyage du carburateur

En cas de bouchage du gicleur principal ou de ralenti, il faut desserrer les vis des brides (16/1), retirer le carburateur de la pipe d'admission et démonter la cuve. Les gicleurs sont alors accessibles, et peuvent être nettoyés avec un crin après avoir été dévissés. Il ne faut en aucun cas utiliser un bout de fil de fer ou une aiguille, ce qui agrandirait le gicleur.

Les personnes non expérimentées doivent laisser les travaux sur le carburateur à un atelier qualifié.

Attention ! Seuls les gicleurs montés d'origine apportent une puissance maximale et la sécurité du moteur

Bougie et réglage de l'électrode

Bosch W8D ou Champion N-10Y.

Lors du contrôle de la bougie, faire attention à l'écartement des électrodes. Régler cet écartement (0,4 mm) si nécessaire. Nettoyer au besoin la bougie à l'aide d'une brosse métallique douce, et débarrasser l'intérieur de la bougie de la calamine à l'aide d'un cure dents.

Changement des ampoules

Avant chaque départ, vérifier le bon fonctionnement des ampoules. Pour changer l'ampoule de phare, dévisser la vis du phare (17/1), et pousser le réflecteur vers le bas jusqu'à ce que la patte de fixation du phare soit dégagée, et que le tout puisse être retiré. **Ne pas tenter de retirer le réflecteur vers le haut**, ce qui déformerait la patte de maintien. Retirer l'ampoule et la remplacer par une neuve.

Attention !

Ne pas toucher le bulbe de l'ampoule avec des doigts sales, ce qui nuirait à la puissance d'éclairage. Pour le feu arrière, retirer les vis du couvercle, ce qui donne accès aux ampoules.

Réglage de la portée du phare

Le faisceau lumineux du phare se règle après avoir desserré les écrous (17/2). Conformez vous aux dispositions légales !

Réglage de la garde des freins

Les leviers de frein doivent avoir une certaine garde, qui tend à augmenter avec l'usure des garnitures de frein. Pour ce réglage, dévisser le contre écrou du tendeur de câble au niveau du frein, puis dévisser le tendeur pour diminuer la garde.

Pour le frein arrière, desserrer l'écrou et le contre écrou (20/2), visser l'écrou à ailettes, puis resserrer l'écrou et le contre écrou. Après réglage, les roues doivent pouvoir tourner librement.

Attention ! Les tambours de frein ne doivent pas être rayés, ne pas apporter d'huile ou de graisse aux garnitures, ne pas les déformer.

Montage et démontage de la roue AV

Mettre la machine sur béquille, dévisser la bague, et retirer la commande de la prise de compteur. Dégager le câble de frein (18/3) du levier (18/4), et dévisser le tendeur de câble de manière à pouvoir retirer la commande. Desserrer alors l'écrou d'axe, et retirer la roue par dessous. Au remontage, faire en sorte que le rail intérieur du fourreau de fourche droit vienne bien s'emboîter dans l'échancrure du flasque de frein (18/6).

Montage et démontage de la roue AR

Mettre la machine sur béquille, desserrer écrou et contre écrou de la tringle de freinage (20/2), puis retirer l'écrou ailetté, de manière à pouvoir laisser pendre la tringlerie. Desserrer les écrous de tendeurs de chaîne, faire sauter l'attache rapide de chaîne. Toutefois, la chaîne peut être retirée sans avoir à ouvrir l'attache rapide, en poussant la roue à fond vers l'avant, et en dégageant la chaîne de son pignon. Dévisser l'écrou de roue arrière (20/1) et retirer son axe(12/1). La roue arrière peut dès lors être retirée par l'arrière. Au remontage, prendre garde de bien introduire le téton (20/7) situé à l'intérieur du bras oscillant dans l'échancrure du flasque de frein. le reste du remontage s'effectue à l'inverse du démontage.

Au remontage de la chaîne, faire attention au montage de l'attache rapide, son côté ouvert dans le sens **contraire** de la marche.

Décalaminage de l'échappement

Débarrasser régulièrement la chicane d'échappement des résidus de combustion (travail d'atelier). **Ne pas modifier la chicane !**

Réglage du point d'avance

Il est impératif de laisser les opérations portant sur l'allumage et l'électricité à un atelier qualifié, **en raison de la haute tension produite par le moteur**, et du danger représenté par toute partie transportant du courant.

Nettoyage des roues en alu coulé sous pression

L'utilisation d'un produit de nettoyage inapproprié peut gravement altérer la couleur du revêtement polyester. Lors de l'utilisation d'un tel produit, commencer par faire un essai sur une petite surface.

Le nettoie jante Aral, par exemple, convient très bien (jantes acier et alliages légers). Nous déconseillons l'emploi du nettoie jante intensif Aral, qui attaque la peinture.

Entretien hivernal

En hiver, le sel de déneigement et l'eau entraînent la corrosion des métaux. C'est pourquoi ils doivent être protégés.

Les parties peintes, les pièces en aluminium nu telles que les carters moteur, les pièces chromées ou zinguées telles que garde boues, vis, écrous, etc, doivent être nettoyées et enduites d'un agent anticorrosion tel que, par exemple, le "Protecteur de surfaces Schering CRC 3-36".