



Vespa G.L.

150 c. c.

NOTICE D'EMPLOI & D'ENTRETIEN

Prescriptions importantes à observer pendant la

PÉRIODE DE RODAGE

AU COURS DES PREMIERS 2.000 KMS

1° — Employer un mélange essence - huile composé d'essence (ou de préférence super) et de 100 à 110 cc. d'huile

ESSO MOTOR OIL SAE 30

pour chaque litre d'essence

2° — Ne pas dépasser :

15 KILOMETRES-HEURE EN 1^{re} VITESSE

30	—	—	2 ^{me}	—
50	—	—	3 ^{me}	—
60	—	—	4 ^{me}	—

Dans le cas où vous êtes obligé de ralentir prendre

la 3^e à partir de 45 - 50 Km/h.

la 2^e — de 25 - 30 Km/h.

LE REFROIDISSEMENT DU MOTEUR EN SERA AMÉLIORÉ

A V E R T I S S E M E N T

Pour conserver votre VESPA G.L. en parfait état de fonctionnement, et pour que les conditions de garantie prévues dans le contrat de vente restent valables, adressez-vous pour vos réparations uniquement aux Agents et aux Stations-Service de notre réseau commercial.

Pour vos réparations, n'employez que des pièces de rechange d'origine

A.C.M.A.- *Vespa*

Il est recommandé à nos clients l'usage d'un mélange carburant composé d'essence de première qualité et d'huile de la marque recommandée dans la proportion prescrite par ce livret.

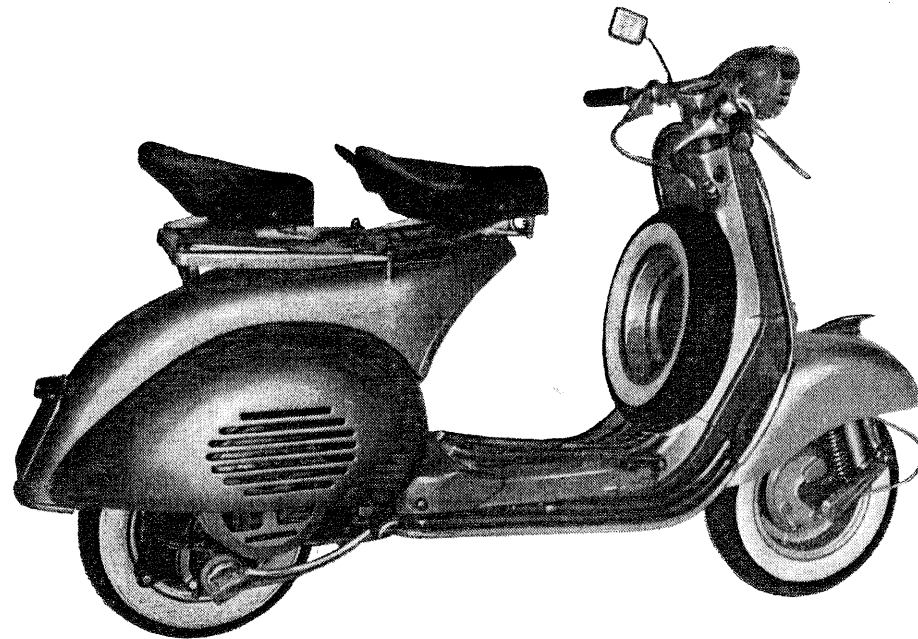


Fig. 1. — Scooter "VESPA G.L." 150 cc.

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

Châssis : en tôle de forme ouverte et carénée.

Suspension des roues AV et AR : élastique avec ressort hélicoïdal et amortisseur hydraulique à double effet. Suspension coaxiale pour l'AR.

Moteur : à deux temps « balayage en croix ». Cylindre horizontal en fonte et culasse en alliage léger.

Alésage	mm	58,5
Course	mm	54
Cylindrée	cmc	145,06
Puissance effective	CV	6,2
Rapport volumétrique	CV	6,5 : 1

Transmission : directe du moteur à la roue arrière par l'intermédiaire de l'embrayage, l'engrenage élastique et les engrenages du changement de vitesse.

Mise en marche : par pédale (kick-starter) à la droite du scooter.

Changement de vitesses : Quatre vitesses avec engrenages en bain d'huile, toujours en contact. Commande par poignée à l'extrémité gauche du guidon, combinée avec l'embrayage.

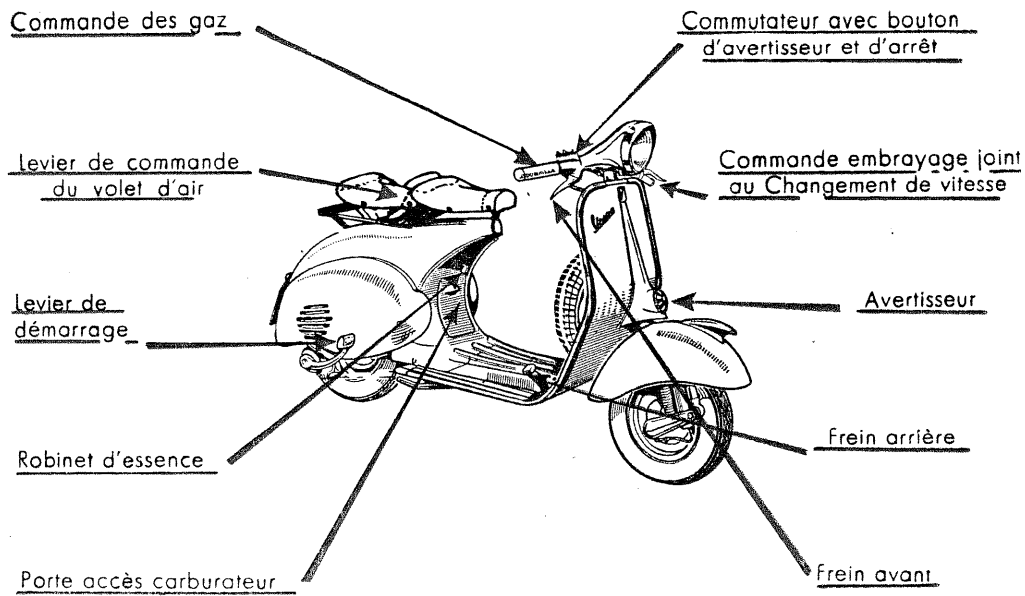


Fig. 2. — Commandes du Scooter.

Embrayage : à disques multiples en acier avec garniture de liège (lubrification abondante), commande au guidon par levier, transmission flexible réglable.

Allumage : par volant magnétique à bobine haute tension extérieure.

Eclairage et Avertisseur : par volant magnétique à courant alternatif alimentant le phare avant (trois éclairages) et le feu arrière.

Freins à tambour : frein avant commandé par poignée à l'extrémité droite du guidon et câble, frein arrière commandé par pédale fixée sur le marchepied (côté droit). Tambours en alliage léger, chemisés fonte, munis d'ailettes de refroidissement. Diamètre du tambour AV 125. Diamètre du tambour AR 127.

Roues : en tôle d'acier emboutie. Pneus 3,5 x 9 à flans blancs (diamètre total du pneu 410 mm). Les roues sont facilement démontables. Fixation par goujons et écrous. Les roues sont interchangeables.

Réservoir : d'une capacité d'environ 8 litres (réserve comprise). Muni d'un robinet à trois positions : « ouvert » - « fermé » - « réserve »; capacité de la réserve : 1,5 litre.

Consommation à vitesse économique	2,5 litres aux 100 km
Vitesse maximum	Sup. à 80 km/heure
Distance entre les axes de roues	1.130 mm
Largeur maximum du guidon	735 mm
Longueur maximum du scooter	1.655 mm
Hauteur maximum du scooter	1.120 mm
Hauteur de la selle	850 mm
Hauteur minimum du marchepied	232 mm
Rayon de braquage	2 m 60
Poids total à vide	95 kgs environ

Dispositif antivol : sur le châssis, près du guidon, est aménagée une serrure antivol, qui bloque le scooter avec un tour de clé en tournant à fond le guidon vers la gauche jusqu'au déclic. Dans cette position, le scooter ne peut que tourner sur lui-même. Le déblocage se fait par un tour de clé en sens inverse et en redressant le guidon (voir fig. 3).

Nous recommandons de ne pas lubrifier le dispositif antivol, même en cas de fonctionnement défectueux.

La clé ne doit absolument pas être retirée de la serrure pendant l'utilisation du scooter.

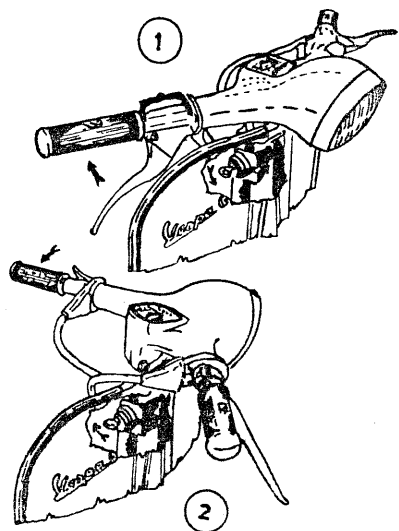


Fig. 3. — Dispositif antivol. 1. Position normale 2. Position "fermée".

Béquille : sous le marchepied se trouve une béquille qu'on peut aisément mettre en place avec le pied. Deux robustes ressorts de rappel la tiennent pendant la marche bien fixée au marchepied et empêchent toutes vibrations.

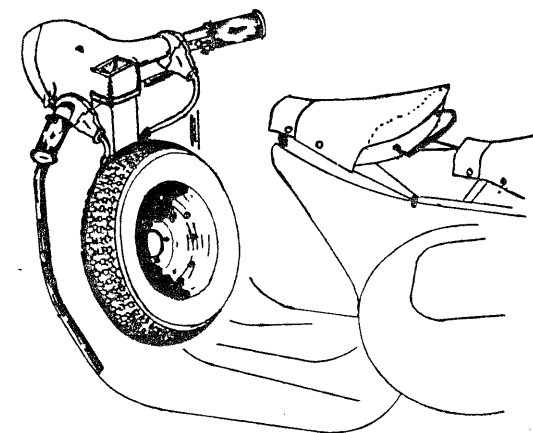


Fig. 4. — Emplacement de la roue de secours.

Outillage de la trousse : 1 clé à tube multiple - 3 clés plates doubles - 1 tournevis. Ces outils, contenus dans une trousse en toile, sont placés, ainsi que cette notice, dans le coffre, sur le côté gauche du scooter.

ÉQUIPEMENT

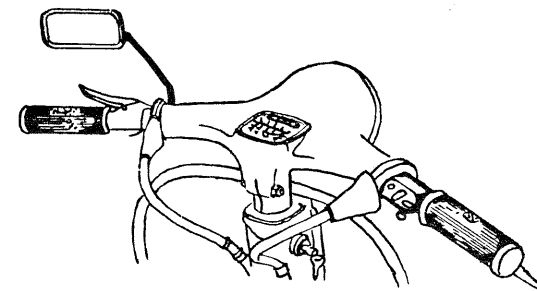
La VESPA G.L. est livrée avec l'équipement suivant :

Selle AR pour passager : Ce siège élégant et d'un encombrement modéré complète l'efficacité de la suspension. Un réglage par écrou et contre-écrou rend exceptionnellement confortable la position du passager.

Roue de secours avec support : le support de la roue de secours est fixé sur le renfort intérieur du tablier à l'avant comme indiqué figure 4, page 9. Extrêmement robuste et simple, il maintient la roue de secours dans une position qui ne gêne nullement le conducteur.

Rétroviseur : d'une forme très élégante, est fixé sur la partie gauche du guidon (fig. 5, page 11).

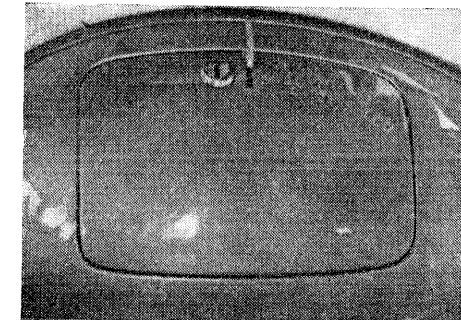
Compteur et indicateur de vitesse : encastré dans le phare et éclairé dès qu'une des ampoules du phare fonctionne.



La transmission est placée toute entière à l'intérieur du châssis et la prise du compteur est réalisée sur le pivot de la roue avant.

Fig. 5. — Phare avec compteur éclairé et rétroviseur.

Le coffre à outils est fermé par une serrure antivol dont le numéro de la clé est le même que celui de l'antivol de direction.



MODE D'EMPLOI

Carburant à utiliser : Mélanger à un litre d'essence (préférence super) 100 à 110 cc. d'Esso Motor Oil 30 pour les 2.000 premiers kilomètres et 70 à 80 cc. d'huile Esso Motor Oil S.A.E. 30 au-delà.

Prendre garde à ce que la prise d'air du bouchon du réservoir d'essence soit toujours propre.

Nous recommandons pour ce mélange une seule qualité d'huile : ESSO MOTOR OIL S.A.E. 30.

Démarrage : pour mettre le scooter en marche, il faut tout d'abord ouvrir le robinet d'essence (les trois positions : ouvert, fermé, réserve sont montrées fig. 6). Régler la poignée de changement de vitesse à la position « point mort » et la poignée des gaz au minimum, actionner la pédale de démarrage. (Il n'est pas conseillé à l'utilisateur de mettre en marche, le scooter étant sur la béquille).

En cas de difficulté, on s'assurera que le moteur n'est pas noyé, c'est-à-dire que le mélange ne dégoutte pas du carburateur.

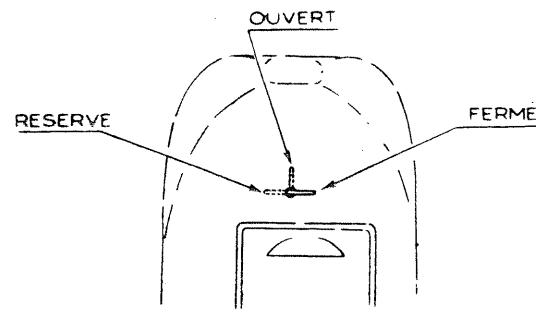


Fig. 6. — Positions du robinet d'essence.

S'il ne l'est pas, tirer vers le haut le levier du starter situé sous le siège et agir de nouveau sur le kick-starter.

Au contraire, si le carburateur est noyé, il faut ouvrir au maximum la commande des gaz et actionner le kick-starter plusieurs fois. Ensuite, réduire les gaz et à nouveau actionner le kick-starter.

On peut obvier à l'afflux d'essence en ôtant la bougie et en faisant faire au moteur quelques tours en actionnant la pédale de démarrage. Avant de remonter la bougie, il faudra l'essuyer avec un chiffon propre.

Départ : le moteur étant au ralenti, débrayer et tourner la poignée gauche de façon que le trait repère corresponde à la première vitesse (voir fig. 8). Embrayer ensuite lentement en donnant les gaz jusqu'au départ.

Il est conseillable, surtout par temps froid, de ménager le moteur pendant quelques kilomètres.

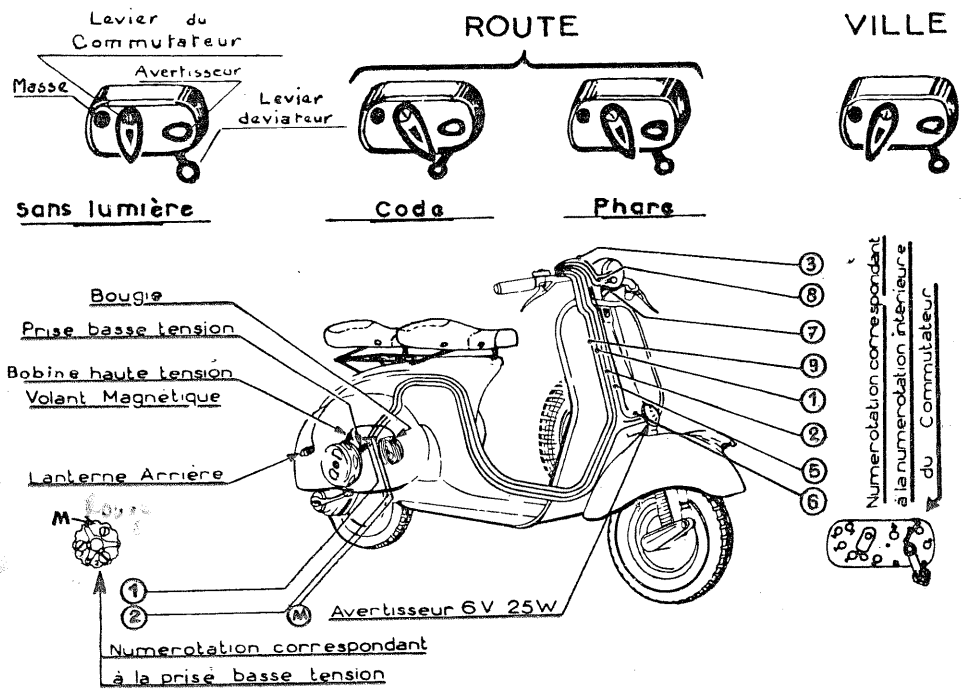


Fig. 7. — Schéma de l'implantation électrique.

Changement de vitesse : après avoir pris en première vitesse une certaine allure, diminuer tout à coup les gaz, débrayer, tourner rapidement la poignée gauche, de façon telle que le repère se trouve devant le numéro correspondant à la deuxième vitesse et redonner immédiatement des gaz en embrayant. Exécuter les mêmes opérations pour passer de la deuxième à la troisième, et de la troisième à la quatrième.

Pour rétrograder, couper les gaz, débrayer et en même temps, tourner la poignée gauche sur la position désirée.

S'il faut réduire la vitesse, ne pas hésiter à rétrograder pour repartir.

Si des anomalies se manifestent dans le fonctionnement du changement de vitesse et particulièrement si la manœuvre devient plus difficile (en condition normale un léger jeu doit subsister sur le mouvement de la poignée), nous conseillons au conducteur de s'adresser pour le réglage à une agence « VESPA ».

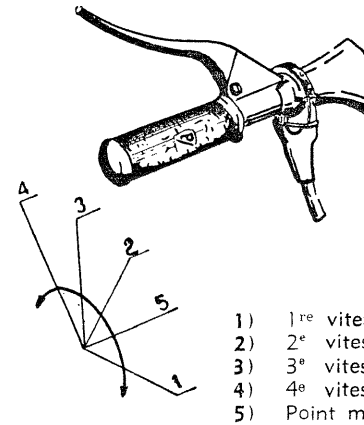


Fig. 8. — Commande de changement de vitesse.

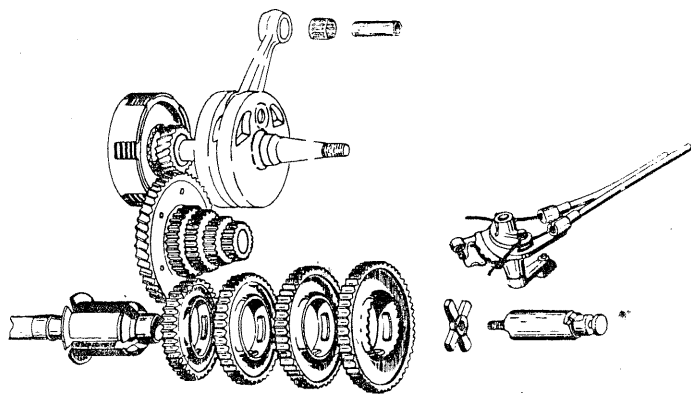
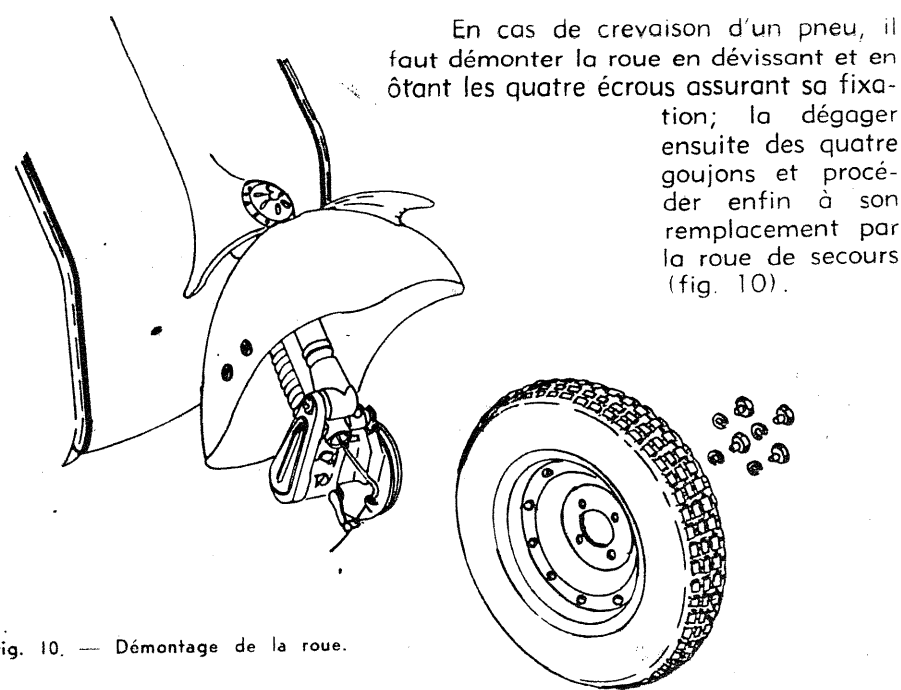


Fig. 9. — Plan de la transmission et du changement de vitesse.

Pneumatiques : les roues étant interchangeables, elles peuvent être montées indifféremment à l'avant ou à l'arrière. Il y a lieu toutefois de contrôler la pression en se conformant aux indications citées plus loin.



En cas de crevaison d'un pneu, il faut démonter la roue en dévissant et en ôtant les quatre écrous assurant sa fixation; la dégager ensuite des quatre goujons et procéder enfin à son remplacement par la roue de secours (fig. 10).

Fig. 10. — Démontage de la roue.

Pour dégager le pneu, il faut dévisser les dix écrous qui unissent la jante à la contre-jante, les enlever avec leurs rondelles, et séparer la jante de la contre-jante.

La pression des pneus doit toujours être maintenue à 1,5 kg./cmq. pour la roue arrière et 1,25 kg./cmq. pour la roue avant. Avec un passager, la pression moyenne du pneu arrière doit être portée à 2 kg./cmq.; celle du pneu avant à 1,5 kg./cmq.

Arrêt du moteur : couper le contact (fig. 7). Dans le cylindre subsiste une quantité de mélange permettant au moteur de repartir instantanément à l'appel du kick-starter. Dans le cas d'un arrêt prolongé, fermer le robinet d'essence et laisser tourner le moteur jusqu'au moment où il s'arrête de lui-même.

Réglage des freins : pour obtenir un bon fonctionnement des freins, il faut que la roue tourne librement quand la pédale ou le levier de commande sont en position de repos;

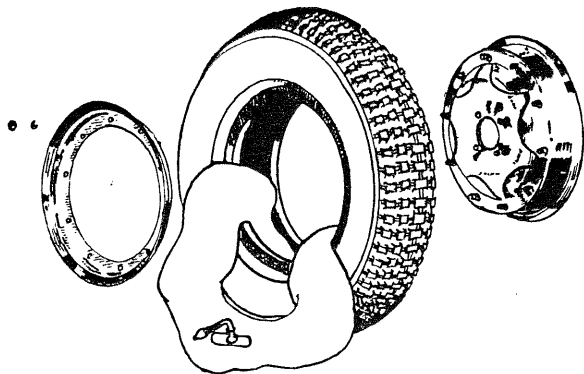


Fig. 11. — Démontage du pneu.

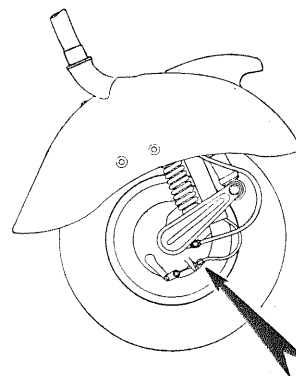


Fig. 12. — Réglage du frein avant.

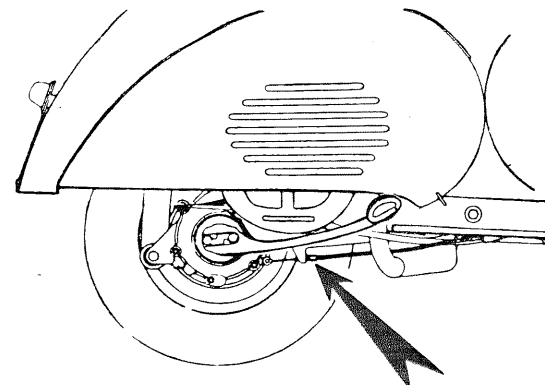


Fig. 13. — Réglage du frein arrière.

— le freinage commence quand on agit sur la commande correspondante. On peut obtenir ces conditions grâce aux vis de réglage indiquées par la flèche sur les figures 12 et 13.

Réglage du ralenti : Il peut être fait sans outil en utilisant la vis située sur le côté du corps du carburateur. Pour augmenter le ralenti, il faut visser; pour le diminuer, dévisser.

Nettoyage du scooter :
pour le nettoyage du moteur, le mieux est de se servir de pétrole, d'un pinceau et de chiffons propres pour essuyer.

Toutes les parties passées au vernis doivent, au contraire, être lavées à l'eau et essuyées avec une peau de chamois. Il n'est pas indiqué d'employer du pétrole pour le vernis, car cela le rend opaque et le détériore rapidement.

Rodage : après la période de rodage, c'est-à-dire après les 2.000 premiers kilomètres, effectuer la vidange d'huile.

Vidange : pour procéder à la vidange de la boîte à vitesses, il faut :

— Poser le scooter sur sa béquille.

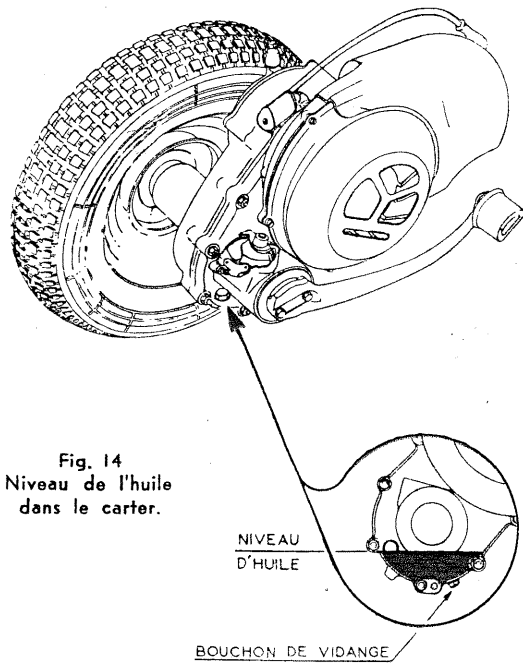


Fig. 14
Niveau de l'huile
dans le carter.

— Le moteur étant chaud, dévisser le bouchon de vidange à l'emplacement indiqué sur la fig. 14.

— Une fois l'huile écoulée, remonter le bouchon de vidange avec sa rondelle d'étanchéité et bloquer celui-ci.

— Refaire le plein d'huile, le niveau affleurant le pas de vis du bouchon marqué « Huile ».

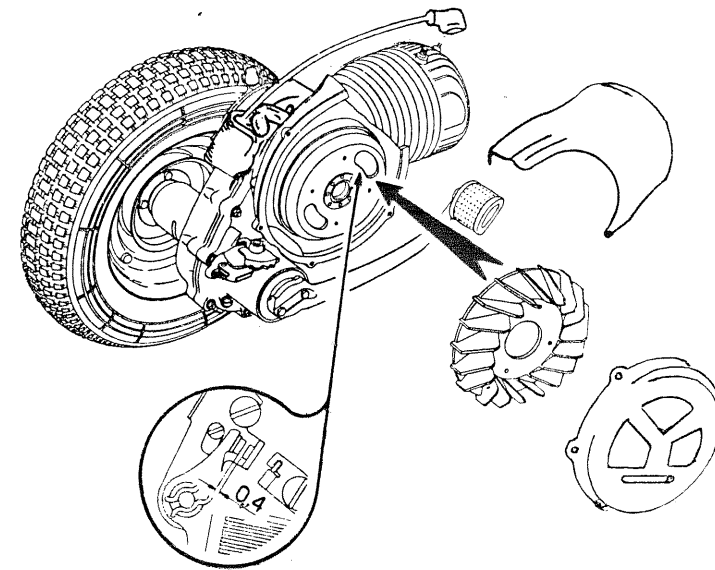
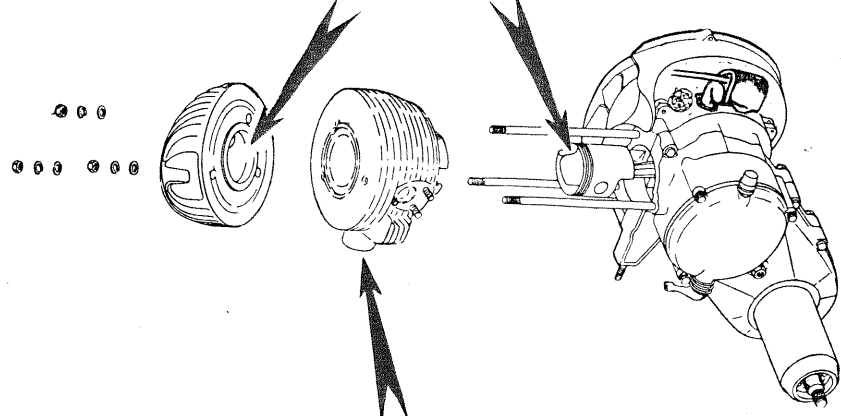


Fig. 15. — Contacts du rupteur.



Tous les 2.000 kilomètres :

Fig. 16. — Culasse. Cylindre. Piston.

1° Vérifier le niveau de l'huile de la boîte de vitesse en dévissant le bouchon qui porte le mot « Huile » (voir fig. 14). Le scooter étant d'aplomb, le niveau de l'huile doit affleurer le pas de vis. Pour lubrifier le moteur, n'employer que de l'huile de la qualité indiquée dans le tableau de la page 25.

2° Nettoyer et remplir les graisseurs du moyeu avant.

3° Nettoyer la bougie au moyen d'une pointe fine et régler les électrodes (0,6 mm).

— Vérifier l'état de l'isolant de la bougie. S'il présente des crevasses ou des ruptures, il y a lieu de le remplacer. Pour nettoyer la bougie, il est nécessaire d'employer de l'essence pure.

— Il n'est pas conseillé de changer le type des bougies choisies par le constructeur. Se rappeler que beaucoup d'inconvénients peuvent être évités au moteur par l'usage constant d'un type de bougie approprié.

Tous les 3.000 kilomètres :

1° Nettoyer le filtre à air. Il faut pour cela démonter le filtre, le détacher du carburateur et le passer dans un bain d'essence à 30 % d'huile.

2° Nettoyer la cuve en verre du robinet d'essence et essuyer avec un chiffon propre.

3° Enlever les incrustations sur la culasse, les ouvertures du cylindre et le piston, en démontant à cette fin le pot d'échappement, le capot de refroidissement et la culasse (voir fig. 16). Amener le piston au point mort haut pour le décalaminer; nettoyer le cylindre et amener ensuite le piston au point mort bas pour le décalaminage des lumières. Veiller à ce que des résidus de carbone ne pénètrent pas dans le moteur. Demander à l'Agent « VESPA » de faire lui-même cette vérification. Ne pas manquer de monter un nouveau joint entre le cylindre et le carter.

4° Graisser le feutre glissant sur la came du volant magnétique (s'adresser pour cela à une agence « VESPA »).

5° Nettoyer les vis platinées du rupteur du volant magnétique à l'aide de papier abrasif ou de petites limes spéciales. Régler l'écartement des vis du rupteur à 0,4 mm (s'adresser à cette fin à une agence « VESPA »).

6° Nettoyer l'orifice du silencieux au moyen d'un fil de fer recourbé, ou d'un jet d'air comprimé soufflé par la tubulure côté cylindre après avoir préalablement réchauffé le pot d'échappement. En tout cas, diriger l'extrémité du tube d'échappement vers le bas.

Quand les amortisseurs cessent de fonctionner, il est nécessaire de s'adresser à une agence « VESPA » pour leur révision.

Long remisage. — Dans le cas d'une immobilisation prolongée du scooter « VESPA G.L. », il est recommandé d'effectuer un nettoyage général de la machine. Il faut alors introduire un peu d'huile dans le cylindre et faire effectuer quelques tours au moteur afin de distribuer un voile de protection contre l'oxydation. On soulève enfin les roues en appuyant les bords du marchepied sur deux cales de bois de telle façon que les pneus ne touchent pas terre. Il est en outre recommandé d'enduire d'huile de vaseline les parties du scooter non peintes.

TABLEAU DE LUBRIFICATION DU SCOOTER « VESPA G.L. »

PIECES A LUBRIFIER	A EFFECTUER OPERATIONS	PERIODICITE	Qual. d'huile à employer
Moteur	Mélanger à un litre d'essence (de préférence super) 100 à 110 cc. d'huile pour les premiers 2.000 kms et 70 à 80 cc. pour les suivants.	A chaque ravitaillement	ESSO MOTOR OIL SAE 30
Boîte de vitesses	Vidanger entièrement l'huile du carter (voir page 20). Rétablir le niveau d'huile.	Après les premiers 1.000 kms Tous les 2.000 kms	ESSO MOTOR OIL SAE 30
Tous les câbles de commande	Graissage.	Tous les 3.000 kms	SAVON GRAPHITE BOWDEN

Secteur de changement	Graissage.	Tous les 2.000 kms	Graisse à roulement ESSO
Articulation du levier de frein	Graissage.	Tous les 2.000 kms	Graisse à roulement ESSO
Pièces et transmissions pour compteur	Graisser le support du pignon d'entraînement et vérifier si le graissage du flexible est nécessaire.	Tous les 6.000 kms	Graisse à roulement ESSO ou ESSO MOTOR OIL SAE 30
Suspension AV	Remplir les graisseurs.	Tous les 2.000 kms	Graisse à roulement ESSO
Feutre du volant	Graissage.	Tous les 3.000 kms	Graisse à roulement ESSO

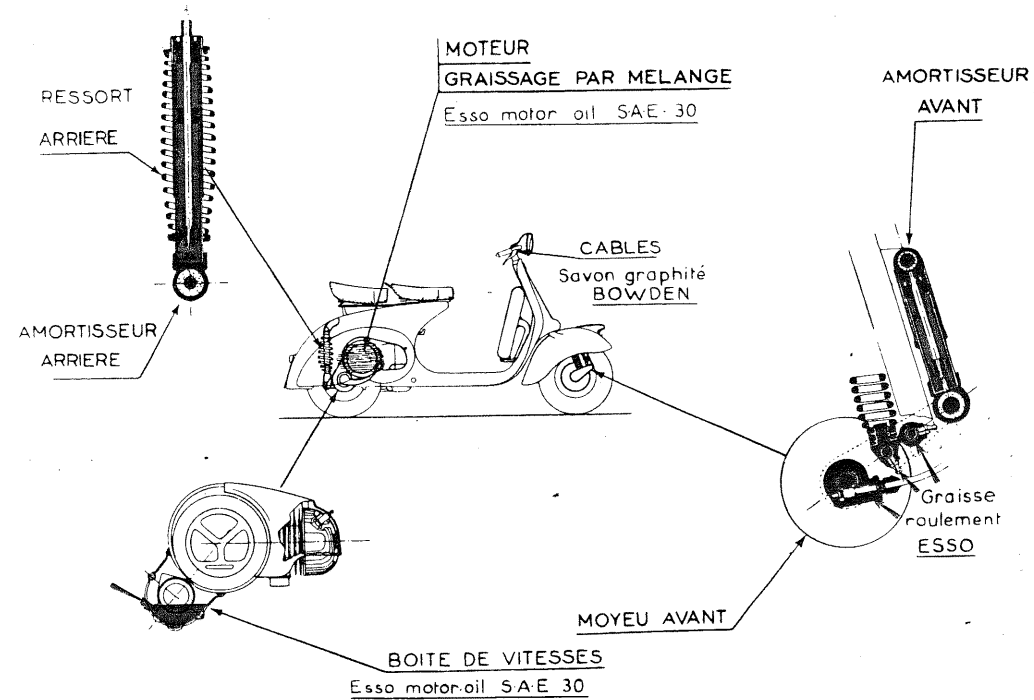


Fig. 17. — Graissage du Scooter.

RECHERCHE DES PANNES ET DES IRRÉGULARITÉS DE FONCTIONNEMENT

Lorsque le moteur présente des anomalies de fonctionnement, il faut faire les contrôles suivants et prendre les mesures indiquées.

Si, après avoir effectué les mesures indiquées ci-dessous, l'anomalie persiste, il est recommandé aux Clients d'éviter d'exécuter eux-mêmes des opérations réservées aux Agences, qui disposent de l'outillage nécessaire pour assurer une bonne exécution.

RECHERCHE ET LOCALISATION DES PANNES	REMÈDE	EXÉCUTION
DIFFICULTES AU DEMARRAGE		
1. - Alimentation. Manque de mélange dans le réservoir. Le mélange n'arrive pas au carburateur quand le robinet est sur la position « ouvert » ou « réserve ».	Ouvrir la réserve. Ravit. le plus tôt possible.	
Filtre à essence sur le décanter Filtre à essence sur le carburateur Tuyau entre le décanter et le carburateur	a) <i>Débrancher l'arrivée d'essence au carburateur et ouvrir le robinet. Si l'essence ne coule pas franchement, vérifiez le filtre du décanter ou du robinet.</i>	
Corps du robinet Corps du carburateur Gicleur Pulvérisateur	Obstrués ou sales Démonter et nettoyer à l'essence. Essuyer avec un jet d'air comprimé.	
Pointeau du flotteur bloqué dans son siège.	S'adresser à l'agence "VESPA"	
2. - Carburat. Moteur noyé.	Voir page 13.	

RECHERCHE ET LOCALISATION DES PANNES	REMÈDE	EXÉCUTION
Filtre à air encrassé. Volet d'air bloqué en position « fermé ».	Voir page 23, N° 1. Le dégager.	(*) Agence
3. - Allumage.		
Perle à la bougie. Isolant de la bougie cassé. Bouton de masse bloqué sur la position « arrêt ».	Enlever le câble de la bougie et contrôler si, en appuyant sur le levier de démarrage, se produit une étincelle entre le bout du câble et l'ensemble du moteur. Nettoyer et régler la distance (0,6 mm) entre les électrodes. Remplacer la bougie. Dégager.	
Contacts du rupteur encrassés. Contacts du rupteur mal réglés. Contacts du rupteur usés. Moteur déphasé.	Nettoyer à l'aide de limettes spéciales ou de papier émeri (*). Régler la distance (0,4 mm). Remplacer (*). Corriger (*).	
DIFFÉRENTES ANOMALIES DE FONCTIONNEMENT		
1. - Rendement insuffisant. Calamine au pot d'échappement. Raccord d'admission mal fixé. Calamine aux lumières. Joint entre carter et cylindre défectueux.	Nettoyer avec l'outil spécial (*). Remplacer le joint entre le raccord et le cylindre. Serrer les écrous sur les goujons du cylindre. Décaminer cylindre, culasse et piston (*). Remplacer (*).	

RECHERCHE ET LOCALISATION DES PANNES	REMÈDE	EXÉCUTION
2. - Compression insuffisante. Bougie qui n'est pas bien vissée sur la culasse. Assemblage culasse-cylindre pas bien effectué. Joint en cuivre déformé. Segments collés.	Visser. Placer la culasse dans son siège à l'extrémité du cylindre. Serrer les écrous avec précaution. Remplacer. Nettoyer les segments et les gorges du piston (*).	
3. - Explosion à l'échappement et au carburateur. Bougie encrassée ou avec les électrodes trop éloignées. Perle à la bougie. Auto-allumage. Condensateur desserré dans son siège*. Vis du rupteur desserré (*). Insuffisante arrivée d'essence au carburateur.	Remplacer ou nettoyer. Régler la distance entre les électrodes (0,6) (**). Nettoyer. a) Contrôler l'avance à l'allumage (*). b) Essayer une bougie avec un degré thermique plus haut. Voir <i>Difficultés de démarrage</i> . N° 1.	(*) Agence. (**) Employer une brosse métallique. (*) Agence.
4. - Fonctionnement défectueux de l'embrayage. a) Embrayage brutal : Disque bombé en acier pas bien monté. Engrenages de la boîte de vitesses insuffisamment graissés. b) L'embrayage patine : Ressorts trop faibles. Disques garnis de pastilles de liège usés ou brûlés.	Le remonter avec le bombement face au disque garni de pastilles de liège (*). Rétablir le niveau d'huile. Les remplacer (*). Remplacer les disques et les ressorts (*).	

RECHERCHE ET LOCALISATION DES PANNES	REMÈDE	EXÉCUTION
c) Débrayage incomplet : Jeu excessif au câble de commande. Bombement excessif du dernier disque Bombé.	Régler (*). Remplacer (*).	(*) Agence.
5. - Dégagement spontané des vitesses. Les câbles de la commande du changement de vitesse ne sont pas bien réglés. Secteur commande changement de vitesse desserré. Jeu excessif ou orientation anormale du levier de commande du changement de vitesse. Bras du croisillon chranfreinés.	Régler (*). Serrer les vis. Remplacer (*). Remplacer (*).	
6. - Engagement défectueux de l'ensemble de démarrage.	<i>S'adresser aux Agences.</i>	
7. - Consommation élevée. 1. Niveau trop haut de l'essence dans le carburateur : a) Flotteur percé. b) Étanchéité défectueuse du pointeau du flotteur. 2. Filtre à air encrassé. 3. Le volet d'air est bloqué en position « fermé » ou n'est pas complètement ouvert. 4. Diamètre changé du trou du gicleur.	Remplacer (*). Nettoyer ou remplacer le pointeau (*). Nettoyer avec de l'essence et essuyer avec de l'air comprimé. Immerger la paille métallique dans un bain d'essence-huile (30 %). Dégager. Graisser le levier derrière la flasque du carburateur. Le remplacer par un gicleur normal (N° 88) (*).	

RECHERCHE ET LOCALISATION DES PANNES	REMÈDE	EXÉCUTION
5. Retard à l'allumage. 6. Faible compression.	Caler (*). Voir N° 2 du présent paragraphe.	(*) Agence.
8. - Fonctionnement défectueux des commandes. Câbles oxydés dans les gaines. Jeu excessif.	Graisser au savon graphité Bowden à l'exclusion de tout autre produit ou éventuellement remplacer (*). Régler (*).	
9. - Durcissement de la direction.	Dévisser l'écrou supérieur du roulement supérieur (*). Remplacer les cuvettes inférieures des roulements (*). Serrer l'écrou supérieur du roulement supérieur (*).	
10. - Jeu excessif de la direction.	Régler (voir fig. 12-13. page 19).	
11. - Freinage défectueux. Course excessive de la pédale ou du levier. Garnitures du frein usées ou imbibées d'huile. Garnitures du frein et tambours rayés.	Remplacer ou nettoyer avec de l'essence. Consulter les Agences en ce qui concerne la perte d'huile. Remplacer.	
12. - Suspensions élastiques défectueuses. Bruyantes. — Inefficaces. Difficulté de roulement de l'essieu de la roue.	S'adresser aux Agences.	
13. — Moteur bruyant.	S'adresser aux Agences.	
14. - Eclairage défectueux. Les cosses des câbles sont détachées ou pas bien fermées sur la borne d'éclairage, sur le commutateur ou sur le bouton d'avertisseur.	Fixer correctement (voir fig. 8) ou remplacer les vis. Si l'inconvénient persiste, s'adresser aux Agences.	
NOTA. — En cas de long voyage, se pourvoir d'une bougie de rechange.		

PRINCIPAUX TEMPS MOYENS PRÉVUS POUR EFFECTUER

LES OPÉRATIONS DE RÉVISION SUR *Vespa G.L.*

Décalaminage	1 h. 30'
Remplacement axe piston et segments	2 h. 50'
Révision du groupe moteur	5 h. 30'
Révision du groupe démarreur	2 h. 50'
Remplacement du vilebrequin	3 h. 30'
Remplacement rupteur volant magnétique	40'
Remplacement condensateur	1 h.
Remplacement bobine B. T. ou Alimentation	1 h.
Remplacement bobine H. T. extérieure	30'
Remplacement volant magnétique avec réglage	45'
Remplacement conducteur électrique complet	3 h.
Nettoyage carburateur et réglage	45'
Graissage général	30'

N.-B. - Un barème complet des temps de révision est en possession de tous les "Agents distributeurs officiels" chez qui il peut être consulté.

Réglage général des commandes	45'
Remplacement des câbles de commandes de changement de vitesse	20'
Remplacement d'un amortisseur AV	20'
Remplacement tube direction	1 h. 30'
Remplacement roulements et billes du tube direction	50'
Remplacement traverse moteur	1 h. 45'
Remplacement serrure antivol	1 h.
Remplacement garde-boue avant	1 h. 30'
Remplacement bague d'étanchéité roue AR	15'
Révision de l'embrayage	30'
Remplacement du croisillon	3 h. 10'
Remplacement mâchoires frein	25'

Un bon rodage et l'utilisation de l'huile préconisée augmenteront la vie de votre moteur, et n'oubliez pas que le rodage de 2.000 kilomètres n'est qu'une moyenne et non une limite permettant tous les abus.

Nous vous signalons en outre que les principaux "temps moyens" sont basés sur le nouveau barème qui est en application chez nos Agents distributeurs.