



MODÈLE 1960

Vespa

125 cc.

NOTICE D'EMPLOI & D'ENTRETIEN

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
Présentation	4
Schéma des commandes	5
Normes d'identification	6
Caractéristiques principales	8
Description du moteur	8
Description de la coque	13
Schéma d'implantation électrique	16
Accessories	19
Normes d'utilisation	20
Entretien	28
Tableau de lubrification	32
Anomalies de fonctionnement	36



MODÈLE 1960

Vespa

125 cc.

NOTICE D'EMPLOI & D'ENTRETIEN

A. C. M. A. - Usines de FOURCHAMBAULT (Nièvre) - Service après vente Scooters

Les descriptions et les illustrations contenues dans cette notice n'engagent aucunement le constructeur.

La Société A.C.M.A. se réserve le droit, tout en maintenant inaltérées les caractéristiques du modèle ci-après décrit et illustré, d'apporter à n'importe quel moment et sans s'engager à mettre à jour en temps opportun cette publication, toutes les modifications d'organes, de pièces ou d'accessoires qu'elle jugera utile aux fins d'améliorations et suivant les exigences de construction ou de vente.

RECOMMANDATIONS IMPORTANTES

Pour conserver votre VESPA en parfait état de fonctionnement et pour que les conditions de garanties prévues au contrat de vente restent valables, adressez-vous pour vos réparations uniquement aux Agents et aux Stations-Services autorisées de notre réseau commercial.

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

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

Toutes les pièces de rechange A.C.M.A. sont de même qualité et ont subi les mêmes procédés d'usinage et de contrôle que les pièces constitutives de votre Scooter. Ainsi sont garantis le parfait fonctionnement de votre Scooter et votre sécurité personnelle.

Il est recommandé à notre clientèle de n'utiliser qu'un mélange carburant composé d'essence de première qualité et d'huile de marque, de grade et en pourcentage prescrit sur cette notice à la page 21. Nous déconseillons l'emploi d'huiles végétales et d'additifs.

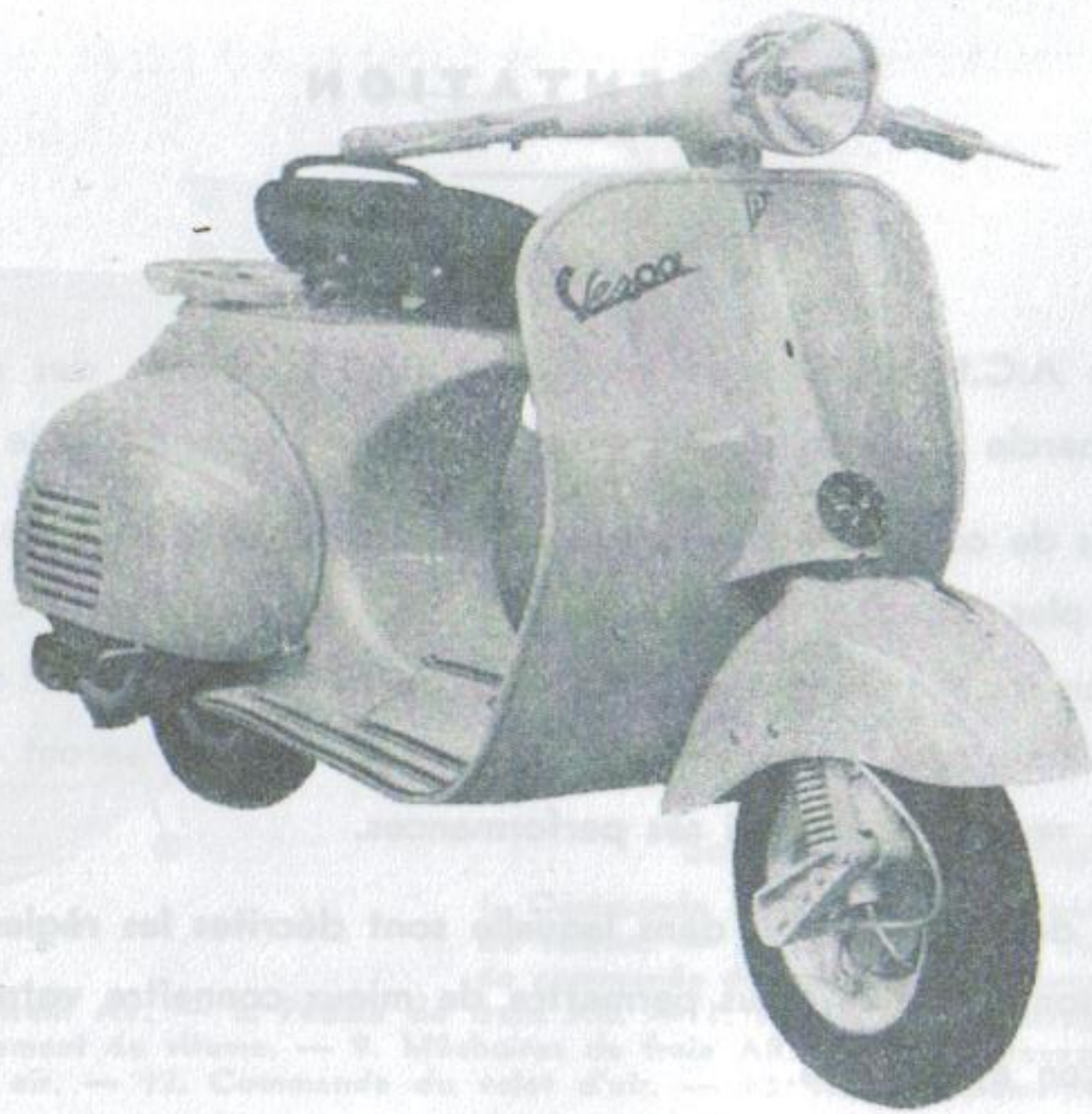


Fig. 1. — Scooter VESPA 125 cc.

PRÉSENTATION

La Société A.C.M.A. en vous accueillant dans la famille des usagers de la Vespa, vous remercie de votre choix avec la certitude que ce véhicule vous agréera.

Ses qualités de confort, faible consommation, maniabilité et d'élégance ouvrent à la Vespa les plus grands domaines d'emploi, soit pour le travail comme pour le tourisme, soit sur les grandes voies de communication comme sur les petits chemins et sentiers de montagne. Des parcours longs et accidentés seront effectués sans fatigue et vous remarquerez ainsi ses performances.

La lecture de cette notice, dans laquelle sont décrites les règles simples pour son emploi et son entretien, vous permettra de mieux connaître votre Vespa et de l'utiliser de façon appropriée.

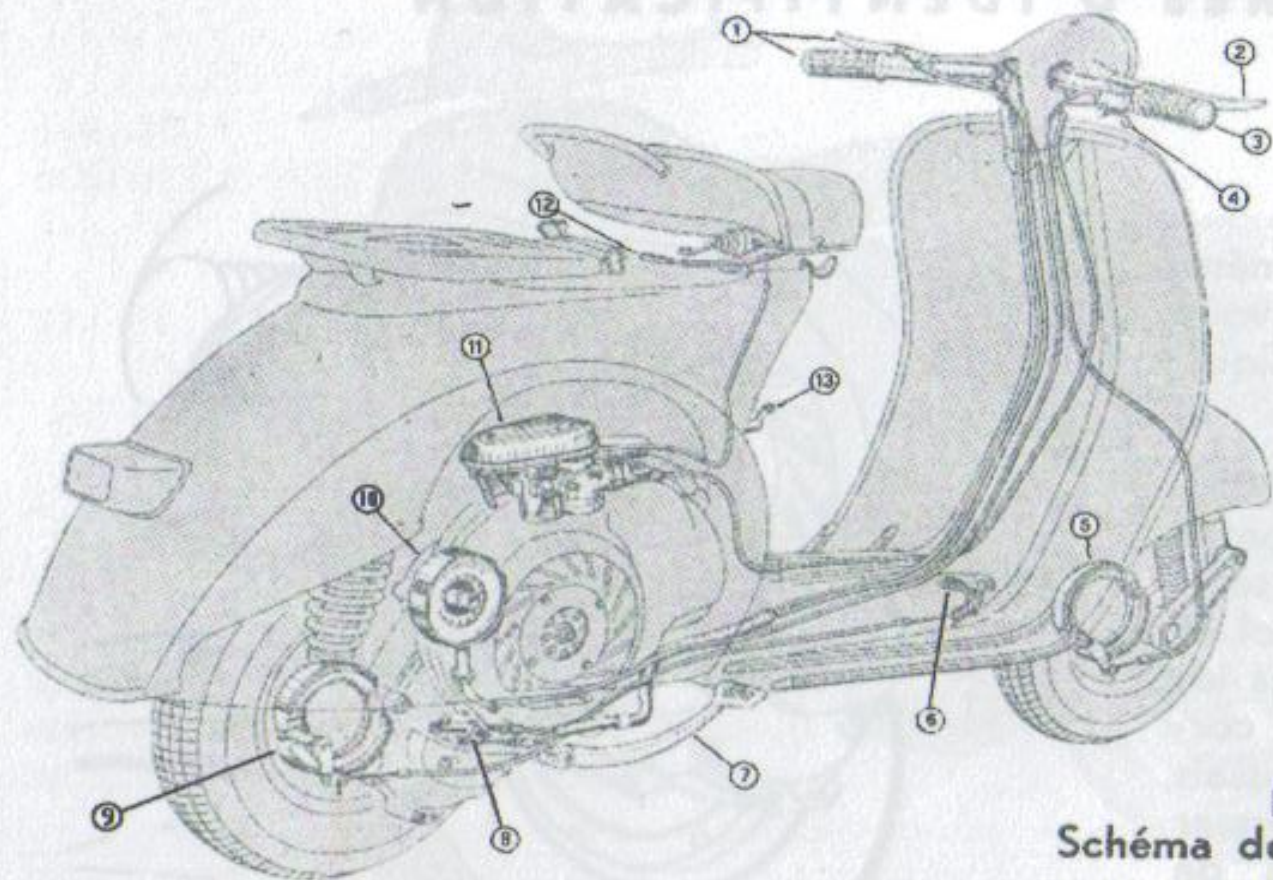


Fig. 2
Schéma des commandes

1. Commande de l'embrayage jointe au changement de vitesse. — 2. Levier de frein AV. — 3. Poignée de commande des gaz. — 4. Commutateur électrique. — 5. Mâchoires de frein AV. — 6. Pédale de frein AR. — 7. Pédale de démarrage. — 8. Secteur commande changement de vitesse. — 9. Mâchoires de frein AR. — 10. Embrayage. — 11. Carburateur et filtre à air. — 12. Commande du volet d'air. — 13. Robinet d'essence.

NORMES D'IDENTIFICATION

L'identification du numéro de série de votre scooter vous est donnée comme indiqué figure 3.

Ces numéros estampillés sur la coque et sur la patte d'attache du moteur sont seuls valables en regard de la loi et il conviendra de ne jamais les détériorer. Ces numéros correspondent aux fiches d'essais et il est utile de les indiquer pour obtenir des pièces de rechange.

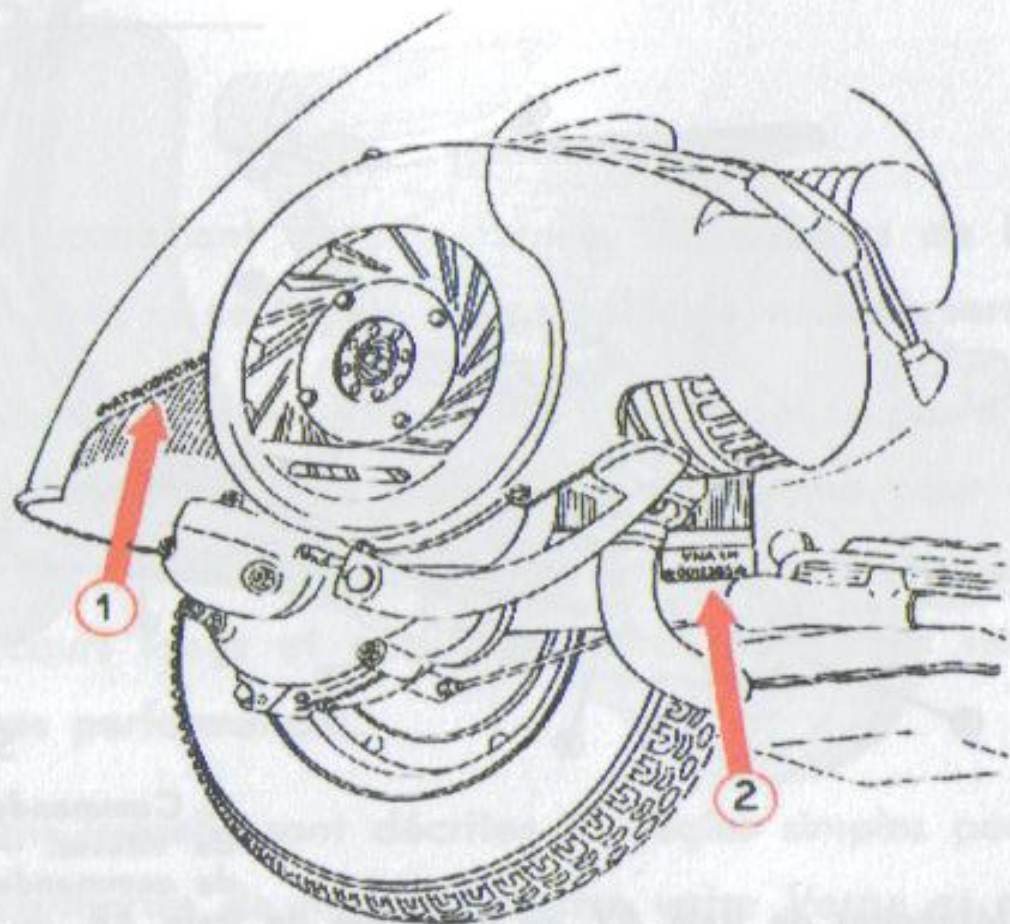


Fig. 3. — Estampillage moteur.

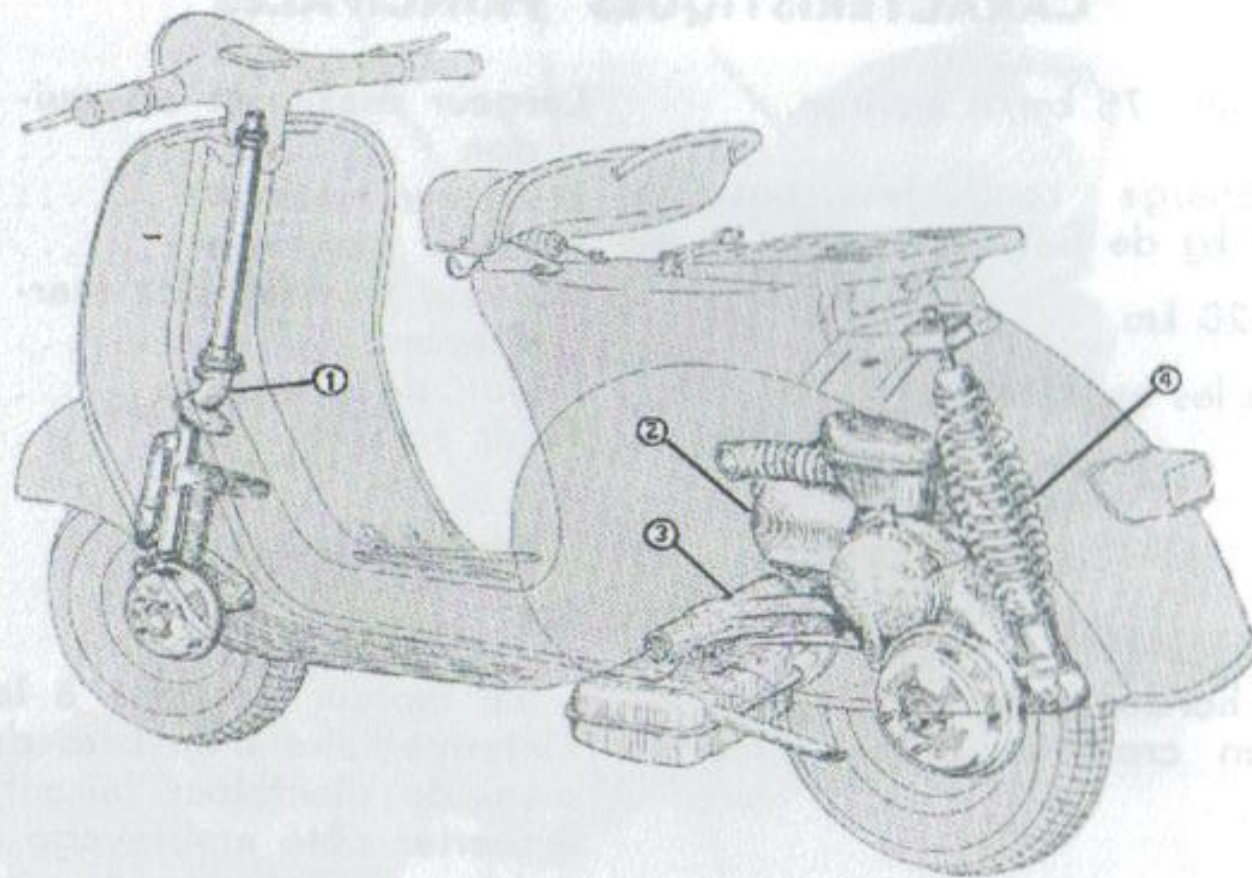


Fig. 4. — Vue du moteur et de la suspension.

1. Direction et suspension AV. — 2. Moteur. — 3. Bras de suspension et semi-carter côté embrayage. — 4. Ressort de suspension AR avec amortisseur hydraulique double effet.

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

Vitesse maximum : 75 km/h environ.	Largeur maximum au guidon	655 mm
Capacité de charge : conducteur, passager et 10 kg de bagages	Longueur maximum	1.735 mm
Autonomie : 420 km	Hauteur maximum	985 mm
Distance entre les axes des roues	Hauteur minimum du marchepied	205 mm
1.180 mm	Rayon de braquage	1.500 mm
	Poids total à vide	81 kg

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR

Monocylindre horizontal à 2 temps avec balayage en croix et piston avec déflecteur.

Alésage : 54.

Course : 54.

Cylindrée : 123,67.

Taux de compression 1/6,5.

Positionnement du moteur (voir fig. 4).

Le moteur est relié à la coque par l'intermédiaire d'un bras de suspension muni de silentblochs faisant corps avec le carter côté embrayage.

Les oscillations du moteur sont amorties par la suspension AR composée d'un ressort à flexibilité variable et d'un amortisseur hydraulique à double effet.

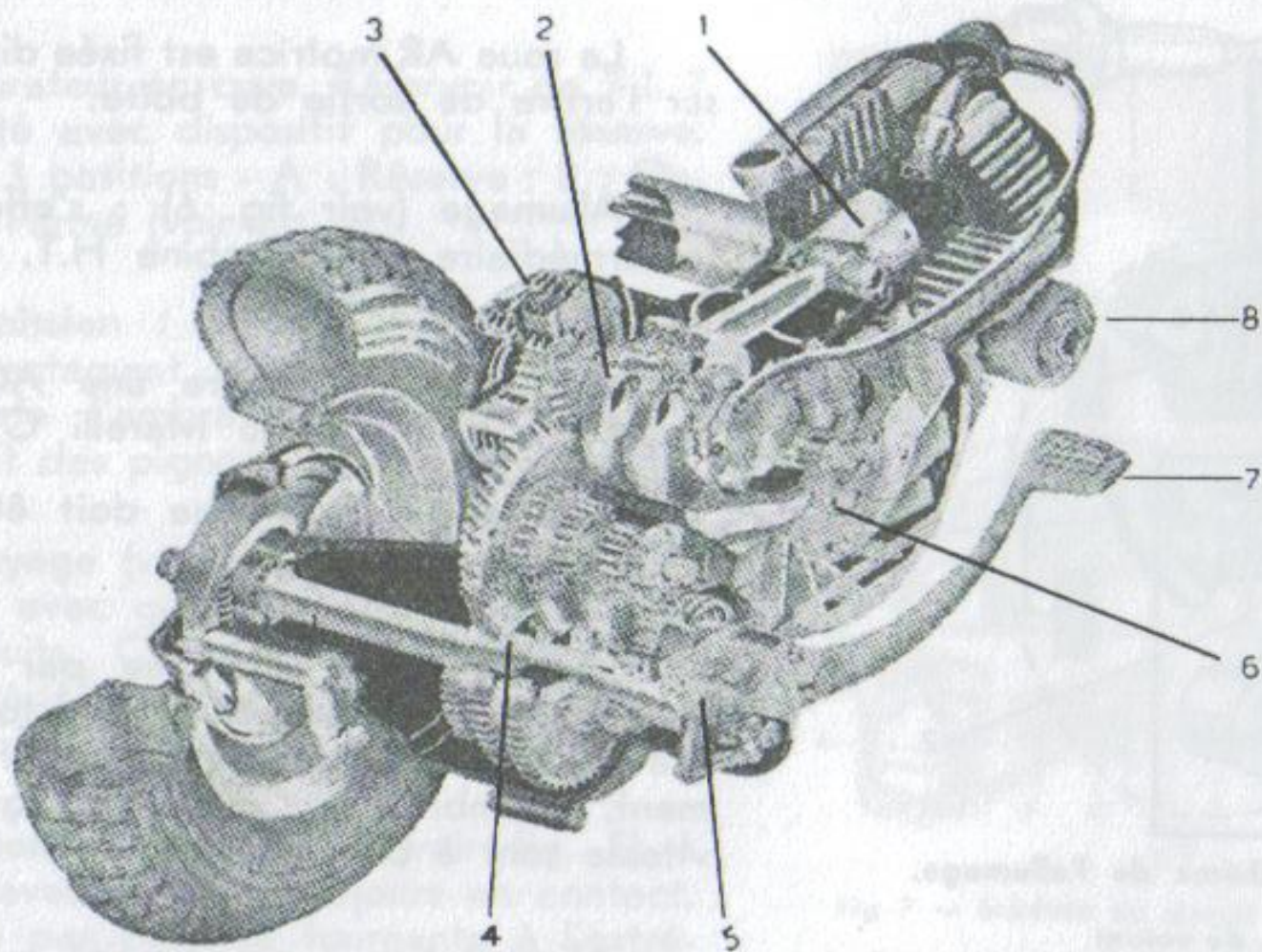


Fig. 5. — Coupe du moteur

1. Piston. — 2. Arbre moteur. — 3. Embrayage. — 4. Arbre de sortie de boîte avec pignon. —
5. Secteur changement de vitesse. — 6. Volant magnétique — 7. Pédale de mise en marche. —
8. Bras oscillant de suspension du semi-carter côté embrayage.

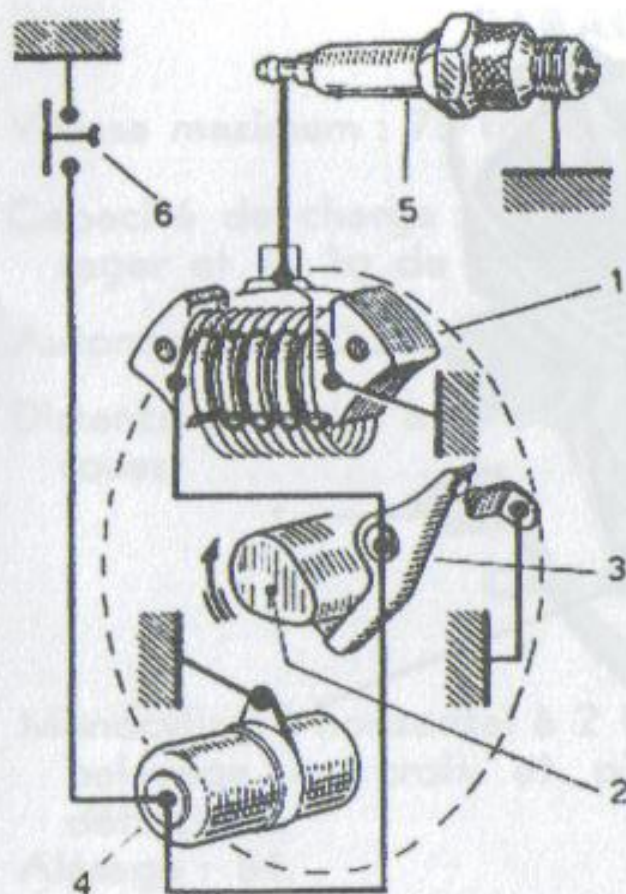


Fig. 6. — Schéma de l'allumage.

- 1 Bobine H. T. du volant
- 2 Came du rotor — 3 Rupteur
- 4 Condensateur — 5 Bougie
- 6 Bouton poussoir sur le commutateur pour arrêt du moteur à la masse

La roue AR motrice est fixée directement sur l'arbre de sortie de boîte.

Allumage (voir fig. 6) : s'effectue par l'intermédiaire de la bobine H.T. du volant magnétique.

La bougie doit être une AC 45 L ou Marelli CW 225 A ou Marelli CW 225 D.

L'avance à l'allumage doit être réglée à $28 \pm 1^\circ$.

Lubrification : effectuée par l'huile du mélange pour les ensembles piston-cylindre, axe de piston-bielle, arbre moteur et roulement. L'embrayage et le changement de vitesse sont à bain d'huile.

Alimentation : par gravité avec le mélange essence-huile (voir fig. 7).

Carburateur en cuve. Réservoir de 7 l. 7 de capacité avec dispositif pour la réserve. Robinet à 3 positions - A : Réserve ; B : Ouvert ; C : Fermé (voir fig. 7).

Transmission : le moteur (fig. 5) commande directement la roue AR par l'intermédiaire de l'embrayage, de l'engrenage élastique et des pignons de boîte de vitesse.

Embrayage (voir fig. 5) à disques multiples acier, avec garniture collée sur les disques conduits. Commandé au moyen d'un levier placé à gauche du guidon et transmission flexible.

Changement de vitesse (voir fig. 5) à 3 vitesses avec pignons toujours en contact. Commandé par poignée tournante à l'extrémité gauche du guidon et combinée avec l'embrayage (voir fig. 2).

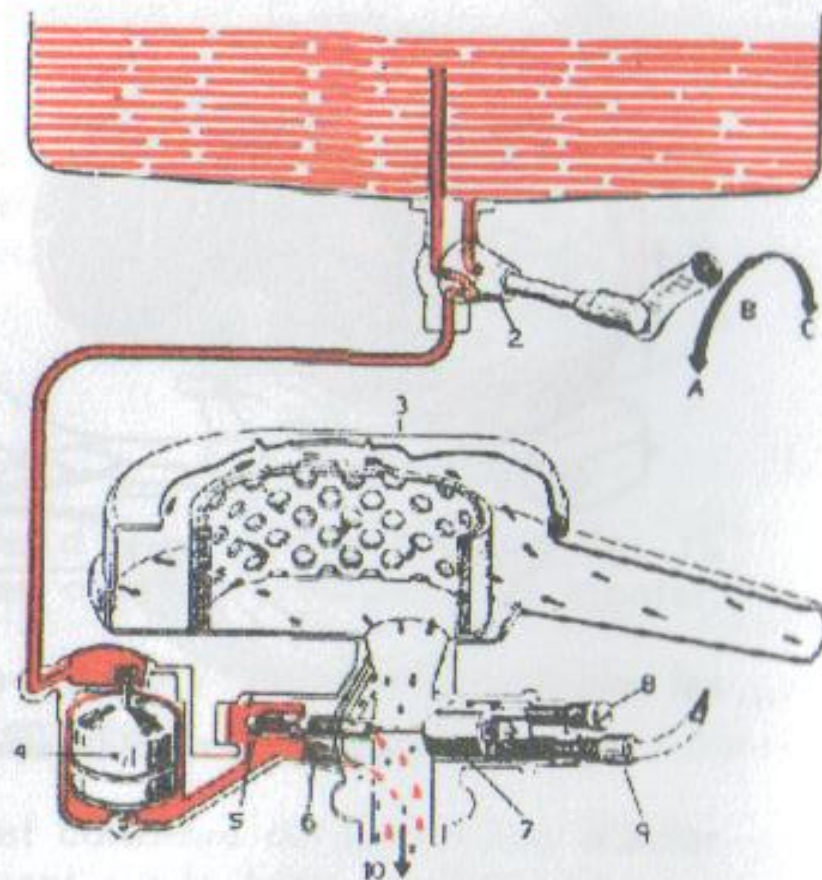


Fig 7 - Schéma du circuit de l'alimentation

- 1 Réservoir - 2 Robinet
- 3 Filtre à air - 4 Flotteur
- 5 Gicleur de marche - 6 Gicleur de ralenti
- 7 Boisseau des Gaz - 8 Vis de réglage du ralenti - 9 Vis de réglage du câble de gaz - 10 Vers le cylindre

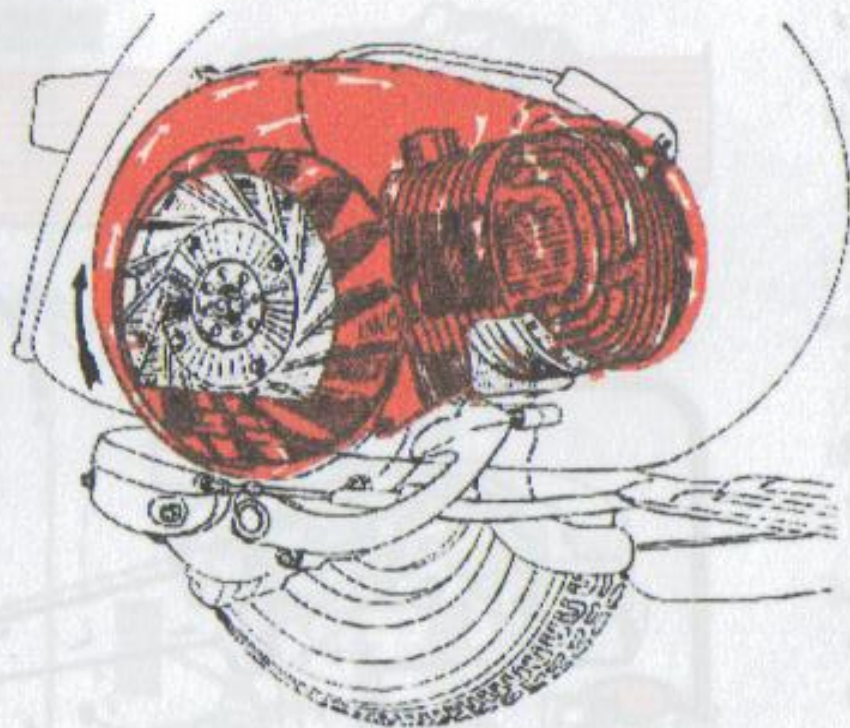


Fig. 8. — Circuit de refroidissement.

Prise d'air : placée à l'intérieur de la carrosserie. L'air arrive au carburateur par un conduit conique après passage dans un épurateur silencieux muni d'un filtre imprégné de mélange qui retient les poussières et les impuretés. Après ce filtrage, l'air arrive au carburateur. Ce dispositif assure une aspiration silencieuse.

Le rapport de transmission moteur-roue est le suivant :

1 ^{re} vitesse	1/12,2
2 ^e vitesse	1/ 7,6
3 ^e vitesse	1/ 4,85

Mise en marche : par la pédale située sur la droite du scooter (voir fig. 5). En appuyant sur la pédale on met en rotation, par l'intermédiaire d'un secteur denté et d'un pignon, l'engrenage élastique et, par conséquent, le moteur.

Refroidissement (voir fig. 8) réalisé à toutes les vitesses par une turbine.

Pot d'échappement : du type combiné à expansion et à absorption, permettant un fonctionnement silencieux du moteur.

Dans le but d'éviter tout bruit inutile et de ne pas encourir les sanctions prévues par la loi, il est recommandé de maintenir en parfait état la prise d'air et le pot d'échappement, et surtout de n'effectuer sur ceux-ci aucune transformation ni modification.

COQUE

Carrosserie monocoque autoporteuse en tôle d'acier emboutie (voir fig. 1). Elle protège le pilote et le passager ainsi que les organes principaux du scooter.

Cette protection est complétée par le garde-boue AV et latéralement par les élégants capot moteur et coffre à outils en tôle emboutie.

Guidon : du type à commandes intérieures, est constitué de deux tubes d'acier incorporés dans un corps en alliage léger se bloquant sur le tube de direction.

Le corps en alliage léger constitue par lui-même le support de phare avant.

Toutes les transmissions de commandes ainsi que le faisceau électrique (groupés à l'intérieur du guidon) ne sont pas apparents extérieurement (voir fig. 2).

Direction, suspension et roues : Le tube de direction comporte à la partie inférieure un moyeu de suspension oscillant portant la roue AV. La suspension AV est réalisée par l'intermédiaire d'un ressort conique hélicoïdal et d'un amortisseur hydraulique à double effet.

La suspension AR est composée d'un ressort hélicoïdal bi-conique à flexibilité variable et d'un amortisseur hydraulique coaxial à double effet.

Les roues, de diamètre 8 pouces, sont en tôle d'acier emboutie et sont interchangeables.

Selle : est dotée d'un dispositif de suspension élastique par ressort central réglable suivant le poids du conducteur.

Freins : à expansion, commandés par câbles.

Le frein AV est actionné par le levier situé à droite du guidon et le frein AR est manœuvré par une pédale positionnée sur le côté droit du marchepied.

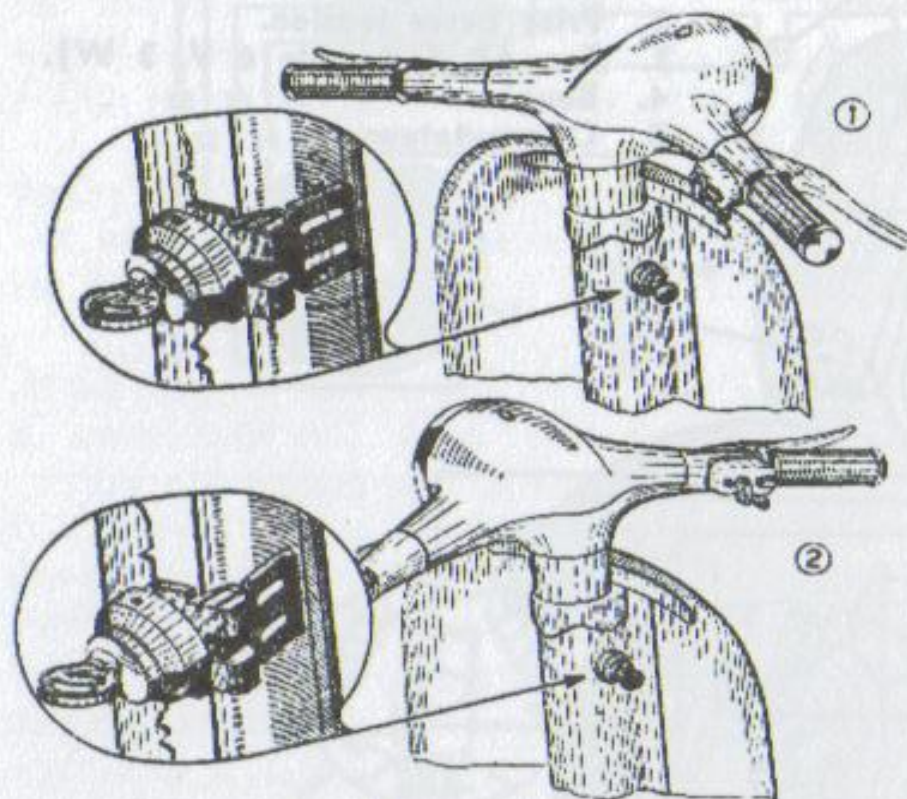


Fig. 9. — Anti-vol.

1. Position de route. — 2. Position de blocage

Béquille support double située sur le marchepied. Un robuste ressort de rappel maintient pendant la marche la béquille au marchepied et évite toute vibration.

Anti-vol : situé sur la colonne de direction de la coque près du guidon. On bloque le scooter en tournant la clé de l'anti-vol et en effectuant une rotation du guidon à gauche, à fond jusqu'au déclic (voir fig. 9).

Le déblocage s'effectue par un tour de clé en sens inverse du blocage.

Ne pas lubrifier le dispositif anti-vol, même en cas de fonctionnement défectueux, et ne jamais mettre le scooter en marche si la clé n'est pas dans le dispositif anti-vol, bien à fond et en position complète de déblocage.

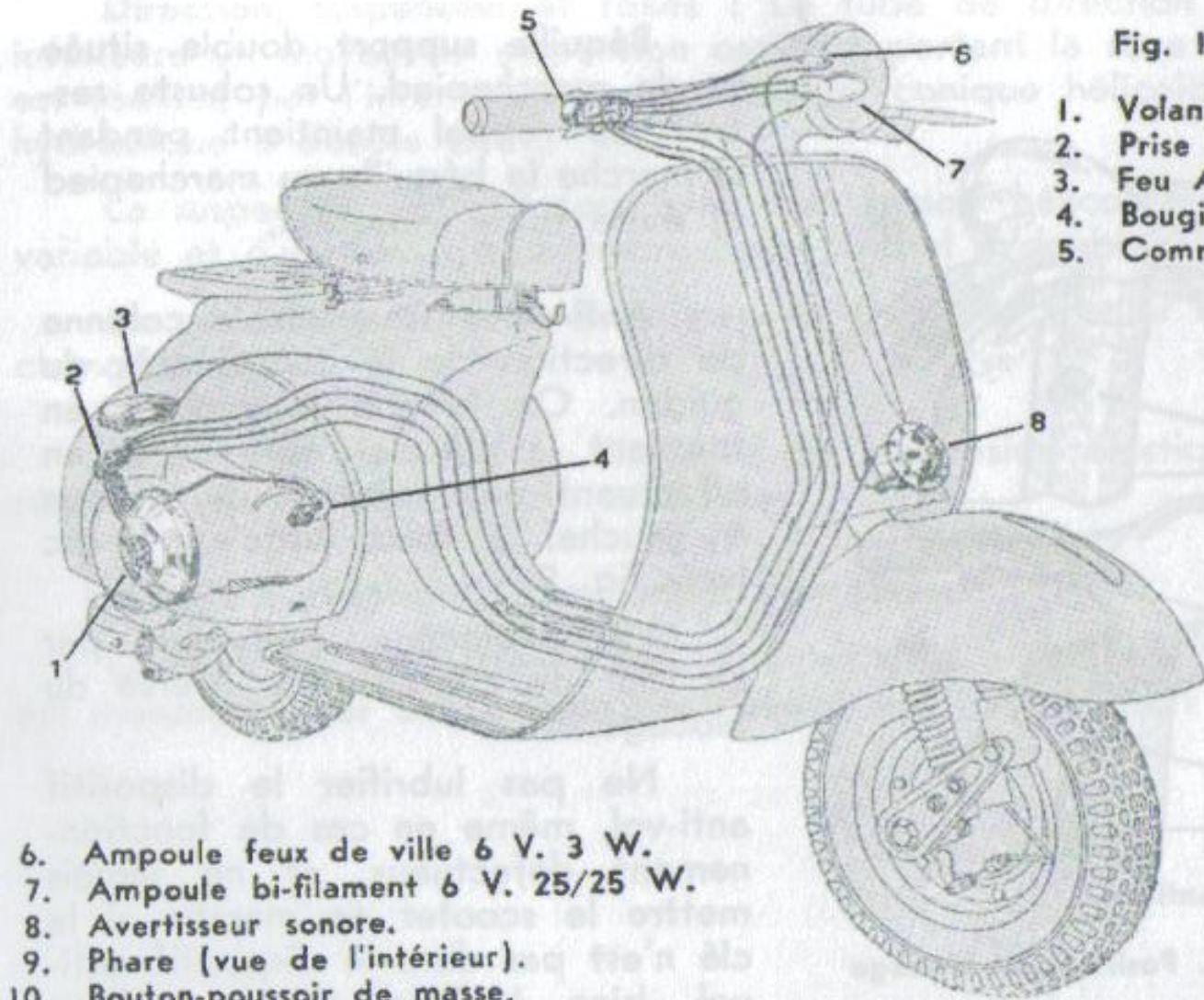


Fig. 10. — Implantation électrique.

- 1. Volant magnétique.
- 2. Prise basse tension.
- 3. Feu AR (ampoule 6 V. 3 W).
- 4. Bougie.
- 5. Commutateur.

- 6. Ampoule feux de ville 6 V. 3 W.
- 7. Ampoule bi-filament 6 V. 25/25 W.
- 8. Avertisseur sonore.
- 9. Phare (vue de l'intérieur).
- 10. Bouton-poussoir de masse.
- 11. Bouton-poussoir d'avertisseur.

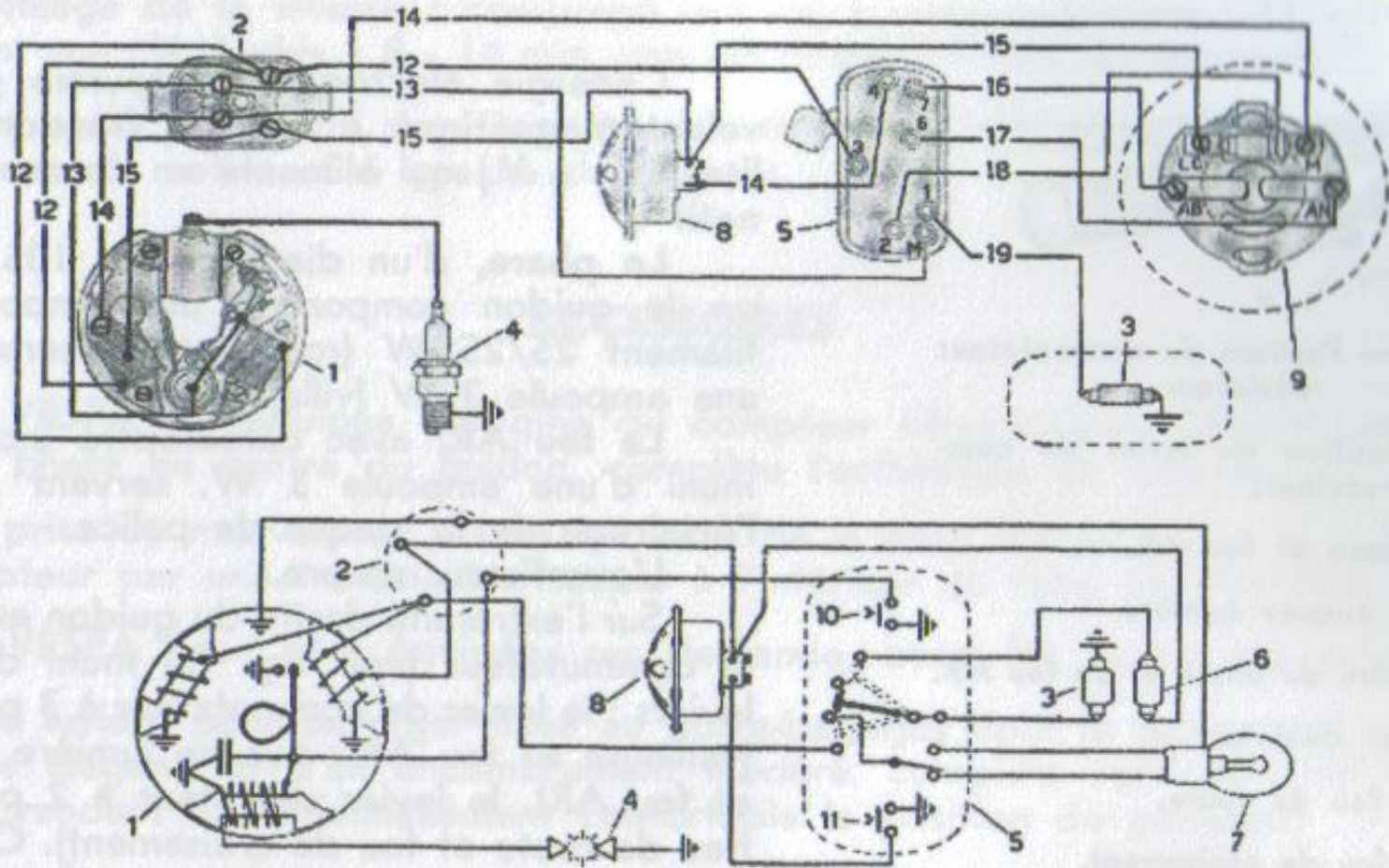


Fig. 11. — Schéma électrique.

Couleur des fils : 12. JAUNE. — 13. ROUGE. — 14. BLANC. — 15. VERT. — 16. VIOLET. — 17. MARRON. — 18. ROSE. — 19. NOIR.

INSTALLATION ÉLECTRIQUE

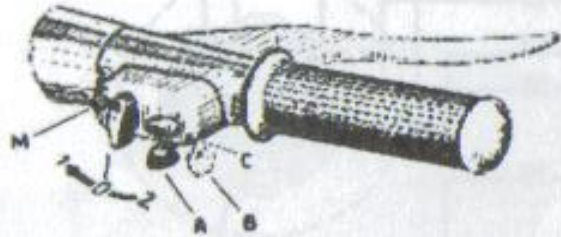


Fig. 12. — Position du commutateur déviateur.

1-0-2 : Position du levier du commutateur.

1 : Veilleuse et feu AR.

0 : Sans aucune lumière.

2 : Lumière du phare et du feu AR.

a : Levier déviateur :

A : feu de route.

B : feu de croisement.

C : Poussoir p^r avertisseur sonore.

M : Masse moteur.

L'énergie électrique est fournie par un volant magnétique à 6 pôles (tension d'utilisation : 6 V.) qui alimente en courant alternatif :

Le phare, d'un diamètre de 105, placé sur le guidon comportant une ampoule bifilament 25/25 W (route et croisement) et une ampoule 3 W (ville).

Le feu AR, avec catadioptré incorporé, muni d'une ampoule 3 W, servant aussi à l'éclairage de la plaque de police.

L'avertisseur sonore.

Sur l'extrémité droite du guidon est placé le commutateur (voir fig. 12) muni de deux leviers : le levier de commutateur à 3 positions (veilleuse et feu AR ; aucune lumière ; phare et feu AR), le levier déviateur à 2 positions (feu de route et feu de croisement). Ce commutateur porte en plus 2 poussoirs, un pour la masse moteur et l'autre pour l'avertisseur sonore.

Outillage de la trousse : comprend une clé à tube quadruple : 11 - 14 - 21 - 22 mm, une clé double : 8 - 14 mm, une clé simple : 7 mm, un tournevis.

Ces outils, contenus dans une trousse en toile, sont placés ainsi que cette Notice dans le coffre côté gauche du scooter.

ACCESSOIRES

La **VESPA** est équipée d'origine du compteur kilométrique. Celui-ci, encastré dans le phare au centre du guidon, complète l'esthétique du scooter.

La prise de mouvement placée sur l'axe de la roue AV est reliée à la montre du compteur par une transmission souple à l'intérieur du tube de direction.

La **VESPA** peut être équipée, sur demande, avec les accessoires suivants :

Selle arrière pour passager fixée au porte-bagages dont le scooter est pourvu. Ce siège élégant, et d'un encombrement modéré, complète l'efficacité de la suspension, rendant exceptionnellement confortable la position du passager.

Roue de secours avec support : le support de roue de secours est fixé sur le renfort intérieur du tablier AV au moyen de deux trous prévus dans la poutre centrale. Robuste et simple, il maintient la roue dans une position qui ne gêne nullement le conducteur.

La conception simple et rationnelle de ce scooter ne rend pas nécessaire une préparation particulière de l'utilisateur ou l'intervention de personnes spécialisées pour son entretien.

Tout motocycliste, même le plus profane, sera à même, en suivant avec soin et attention les règles essentielles exposées dans cette Notice, d'utiliser et d'entretenir son scooter dans les conditions les plus favorables.

MODE D'EMPLOI

Rodage : durant la période de rodage (2.000 km), observer les prescriptions suivantes :

Ne pas dépasser les vitesses suivantes :

15 km/h en 1^{re} vitesse

30 km/h en 2^e vitesse

50 km/h en 3^e vitesse

Ne jamais maintenir la vitesse maximum sus-indiquée pendant une longue période.

Dans les côtes, outre l'observation des vitesses maxima indiquées, il ne faut jamais rouler gaz grands ouverts.

Après les premiers 1.000 km, remplacer l'huile du carter et contrôler le serrage des écrous et des vis.

Mélange à utiliser : le mélange essence-huile, durant et après le rodage, devra être constitué de 55 cm³ d'huile ESSO MOTOR OIL S.A.E. 30 pour un litre d'essence.

Attention ! Il est recommandé d'utiliser une essence de première qualité et de la mélanger parfaitement avec l'huile.

Vérifier la propreté du trou d'aération du bouchon du réservoir à essence.

Démarrage : pour mettre le scooter en marche, il faut tout d'abord ouvrir le robinet d'essence (les trois positions : « Ouvert », « Fermé », « Réserve » sont indiquées fig. 7). Placer la poignée de changement de vitesse en position point mort (voir fig. 14). Tenir la poignée des gaz au ralenti et agir sur la pédale de mise en route.

Lorsque le moteur est froid, tirer la commande de starter. En cas de difficultés produites par l'engorgement du moteur (moteur noyé : le mélange huile-essence non vaporisé est arrivé au cylindre et ne peut se consumer), agir de la façon suivante :

Tenter la manœuvre suivante : engager la seconde vitesse, débrayer, pousser le scooter jusqu'à prendre une certaine allure, après quoi embrayer brusquement et débrayer à nouveau lorsque le moteur est en marche.

En cas de tentative infructueuse, fermer le robinet, démonter et nettoyer la bougie et faire tourner le moteur à l'aide de la pédale de démarrage.

- A. — Ouvrir le robinet d'essence.
- B. — Placer la poignée de changement à la position point mort.
- C. — Tirer le levier de commande du starter (lorsque le moteur est froid).

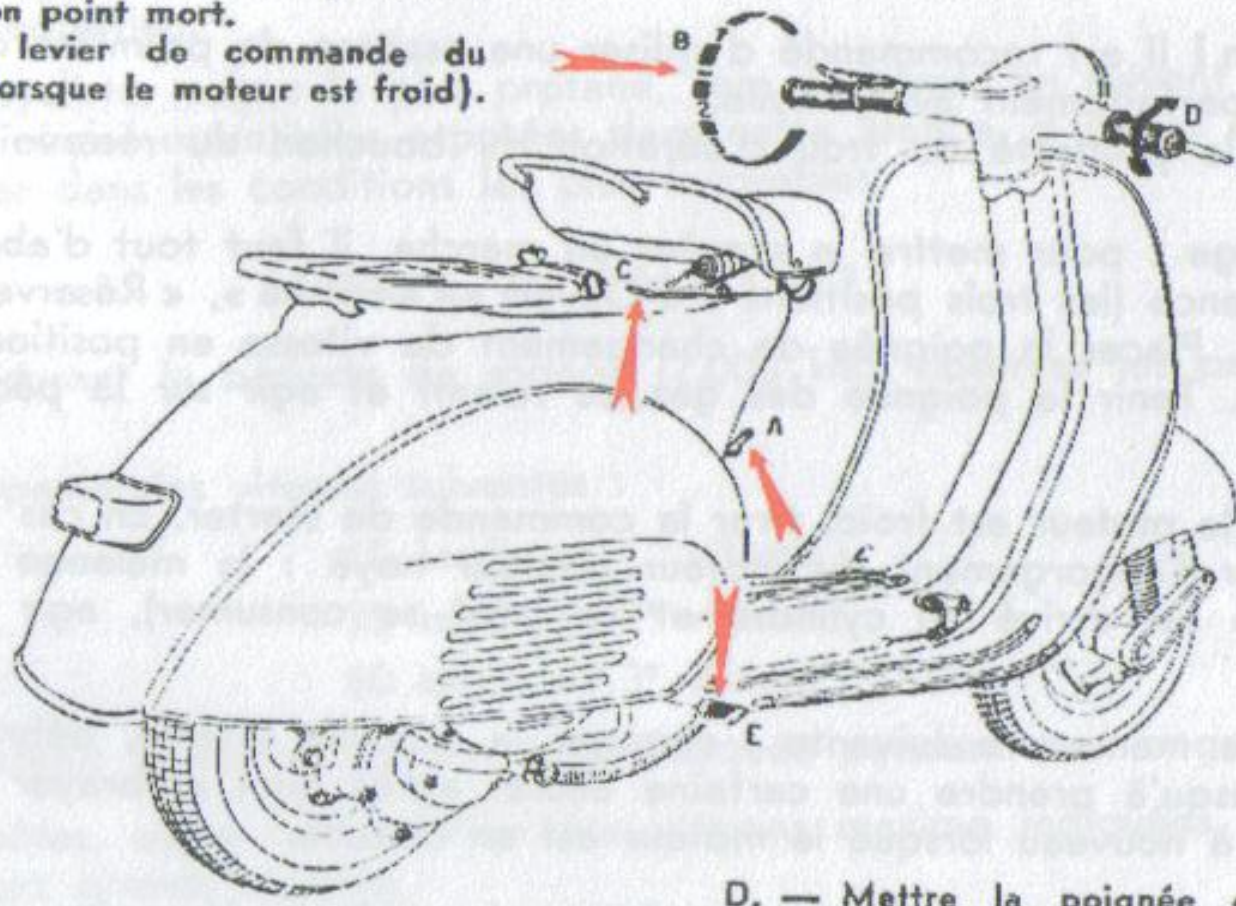


Fig. 13. — Opération de mise en route.

- D. — Mettre la poignée de commande des gaz en position fermée.
- E. — Appuyer sur la pédale en tournant en même temps doucement la poignée D.

Remonter la bougie en prenant soin de ne pas détériorer le filetage de la culasse, visser d'abord à la main et bloquer avec la clé à tube, ensuite ouvrir le robinet et démarrer à nouveau.

Départ : le moteur étant au ralenti, débrayer, ramener en tournant la poignée gauche de façon que le trait repère corresponde à la 1^{re} vitesse (voir fig. 14), ensuite embrayer lentement et donner des gaz (par la poignée droite) jusqu'au départ du scooter.

Changement de vitesse : après avoir pris en 1^{re} vitesse une certaine allure, diminuer rapidement les gaz, débrayer, tourner rapidement la poignée gauche jusqu'à la position de 2^e vitesse, embrayer et redonner des gaz. Exécuter les mêmes opérations pour passer en 3^e vitesse, ainsi d'ailleurs que pour rétrograder. Lorsqu'il faut réduire la vitesse, ne pas hésiter à rétrograder (voir fig. 14 le schéma du changement de vitesse).

Recommandations : Ne jamais tourner la poignée de changement de vitesse lorsque le moteur est à l'arrêt.

Dans le cas où vous rencontreriez des irrégularités de fonctionnement dans la commande de changement de vitesse et en particulier un durcissement de celle-ci, nous vous conseillons de vous adresser à une Station-Service autorisée.

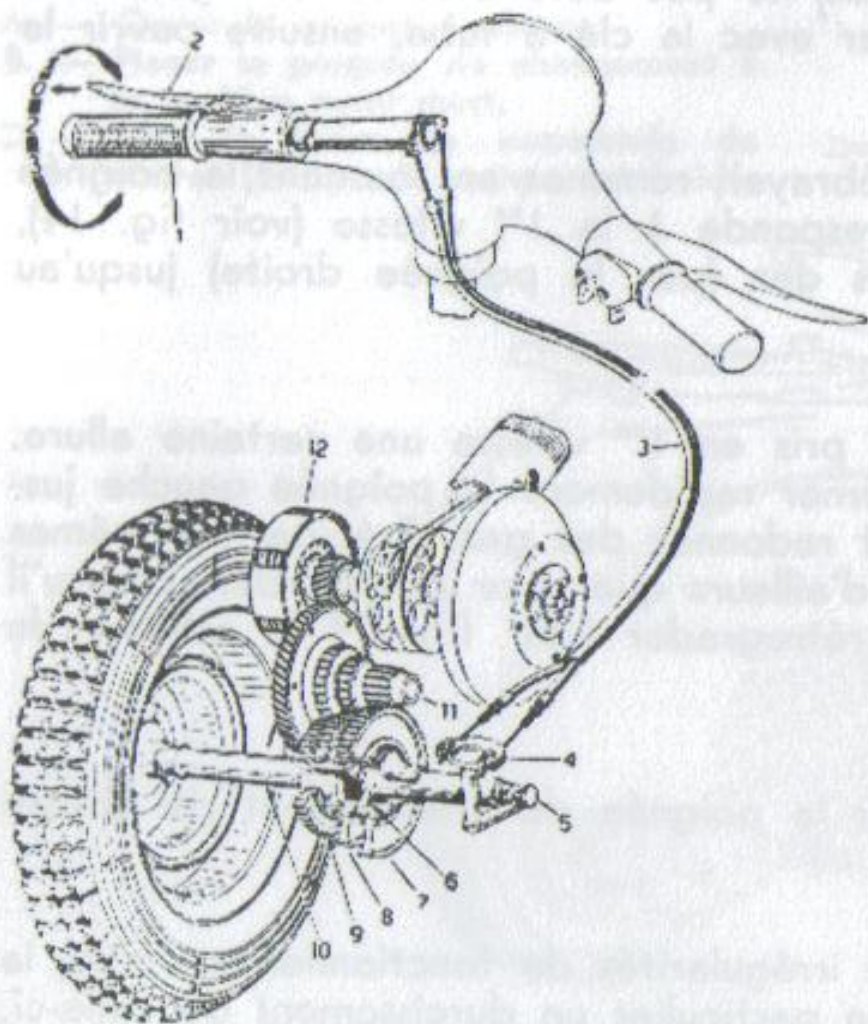


Fig. 14. — Schéma de la transmission et du changement de vitesse.

1. Poignée de commande changement.
2. Levier d'embrayage.
3. Transmission flexible changement.
4. Secteur changement.
5. Tige du croisillon.
6. Croisillon changement.
7. Engrenage 1^{re}.
8. Engrenage 2^e.
9. Engrenage 3^e.
10. Arbre de sortie de boîte et porte-roue.
11. Engrenage élastique.
12. Embrayage.

N.B. — Les positions 1, 2 et 3 de la poignée de changement de vitesse correspondent respectivement aux 1^{re}, 2^e et 3^e vitesse. La position « 0 » indique le point mort.

Réglage du ralenti : peut être exécuté sans aucun outil, simplement en vissant ou dévissant la vis située sur le couvercle du corps du carburateur. Pour augmenter le ralenti, il faut dévisser. Pour diminuer ce ralenti, visser.

Recommandations : Près de la vis de réglage de ralenti est placée la vis de la transmission de commande des gaz qui ne doit être réglée qu'en cas de nécessité ou de démontage, ou seulement pour assurer un meilleur fonctionnement de la transmission.

Arrêt du moteur : appuyer sur le poussoir d'arrêt de masse. Dans le cylindre il reste un peu de mélange carburant qui permettra au moteur de repartir immédiatement.

Pneumatiques : les roues sont interchangeable et peuvent être montées indifféremment à l'avant ou à l'arrière, sous réserve de modifier la pression de gonflage.

En cas de crevaison, démonter la roue en dévissant les 4 écrous fixant celle-ci au moyeu par l'intermédiaire des 4 goujons. Réparer ou substituer celle-ci avec la roue de secours. Au remontage de cette roue, bloquer alternativement (en diagonale) et progressivement les 4 écrous. Veiller à ce que les rondelles élastiques soient à leur place.

Pression de gonflage : la pression devra être tenu à $1,25 \div 1,4 \text{ kg/cm}^2$ pour le pneu AR et à $0,8 \div 1 \text{ kg/cm}^2$ pour le pneu AV.

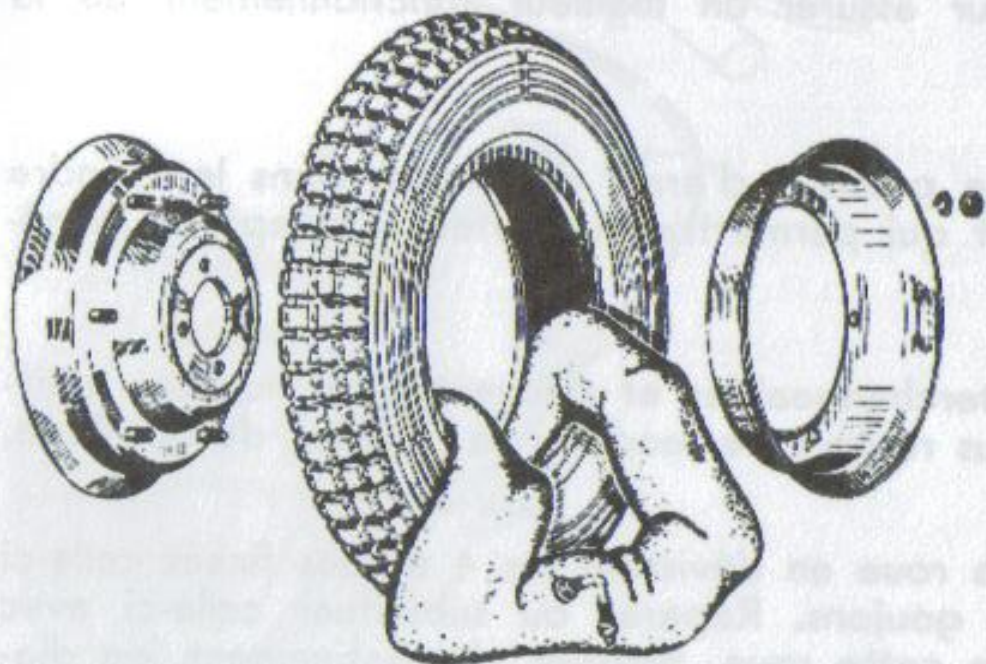


Fig. 15. — Démontage des pneumatiques.

Lorsque le scooter est prévu pour transporter deux personnes, augmenter la pression du pneu AR à $2 \div 2,2 \text{ kg/cm}^2$.

Recommandation : Pour dégager le pneu, il faut le dégonfler puis dévisser les 6 écrous qui unissent la jante et la contre-jante et séparer ces dernières après avoir enlevé les rondelles élastiques (voir fig. 15).

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 libre ;
- le freinage commence lorsque l'on agit sur la commande respective.

De telles conditions peuvent être obtenues en réglant les commandes au moyen des vis de réglage indiquées sur la fig. 16.

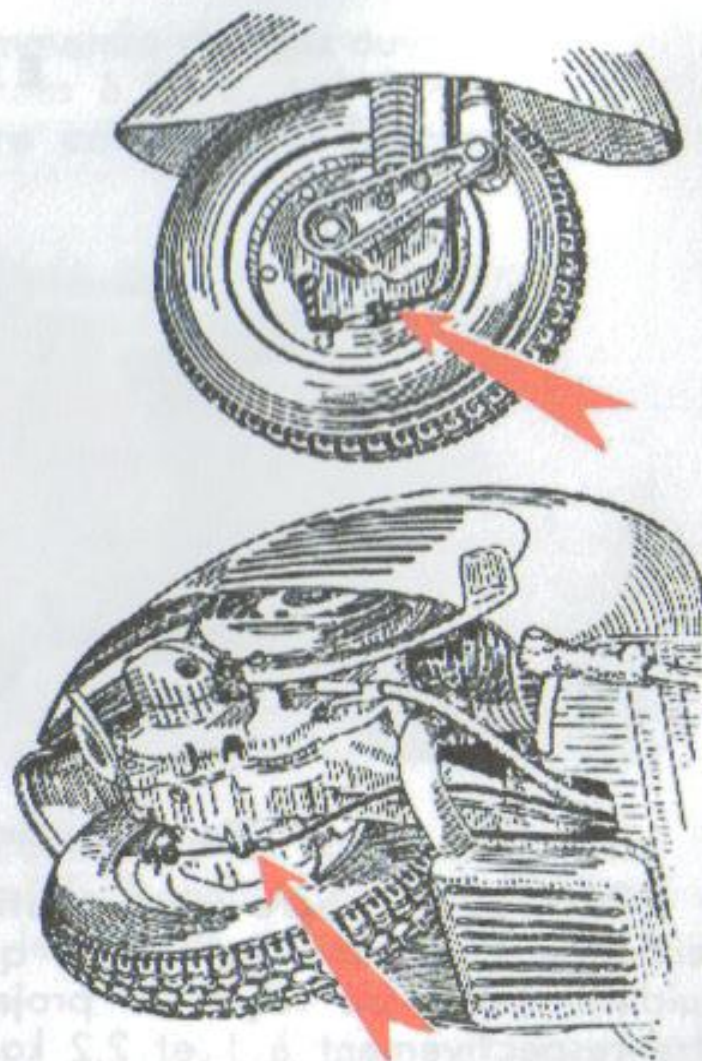


Fig. 16. — Réglage des freins.

ENTRETIEN

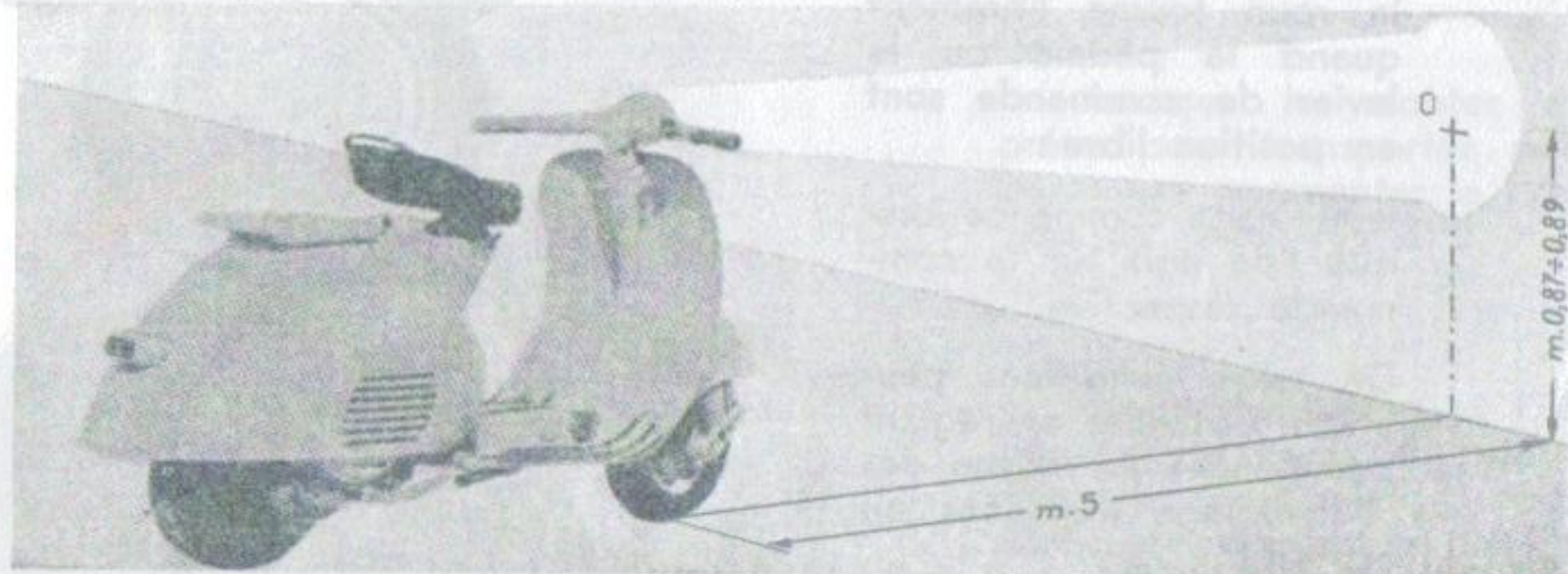


Fig. 17. — Schéma de réglage du projecteur.

Réglage du phare : l'orientation correcte du phare peut s'obtenir dans le plan vertical en agissant sur les vis qui le fixent dans son logement sur le corps de guidon. Avant de régler le projecteur, contrôler la pression des pneus qui doit être respectivement à 1 et 2,2 kg/cm², disposer ensuite le scooter sur une surface plane face à un écran, comme indiqué fig. 17.

N.B. — Le réglage de hauteur doit être effectué avec une ou deux personnes.

Faire tourner le moteur avec la poignée de commande des gaz ouverte d'environ 1/3 et éclairer en feu de route avec deux personnes à bord, agir sur le dispositif de réglage et orienter le phare de façon à faire coïncider le faisceau lumineux avec le point « O » de l'écran.

Cette opération peut s'effectuer avec une seule personne, mais dans le cas où le scooter est utilisé en duo, il sera nécessaire de reconstrôler l'orientation.

Nettoyage du scooter : pour le nettoyage du moteur on peut se servir de pétrole, d'un pinceau et de chiffons souples d'essuyage.

Toutes les parties vernies seront lavées à l'eau avec une éponge et essuyées avec une peau de chamois. L'utilisation de pétrole pour nettoyer le vernis n'est pas conseillée car il rendrait celui-ci opaque et le détériorerait rapidement.

Lorsqu'il sagit de nettoyer le réflecteur du phare, utiliser un jet d'air ou une houppette très douce.

Première mise en service du scooter : avant l'utilisation du scooter, contrôler le niveau d'huile de la boîte de vitesses en dévissant le bouchon portant l'indication « Huile » (voir fig. 19). Le niveau de l'huile dans le moteur devra affleurer le trou du bouchon.

Après les premiers 1.000 km : vidanger l'huile de la boîte de vitesses. L'opération devra être exécutée moteur chaud.

Introduire ensuite dans le carter un peu d'huile fraîche et faire tourner le moteur pendant quelques secondes. Vidanger à nouveau et faire le plein avec environ 280 g d'huile ESSO MOTOR OIL S.A.E. 30 (voir fig. 19).

Tous les 2.000 km : 1° Démontez le filtre à air et le nettoyez dans un mélange essence-huile à 30 % ;

2° Vérifiez le niveau de l'huile de la boîte de vitesses et rétablissez celui-ci ;

3° Nettoyez et remplissez les graisseurs du moyeu AV ;

4° Graissez tous les leviers de frein ;

5° Nettoyez avec une brosse métallique ou de la toile émeri les électrodes de la bougie et réglez l'écartement à 0,6 mm. Vérifiez l'état de l'isolant de la bougie et, dans le cas de crevasses ou cassures, changez celle-ci.

N'utilisez que de l'essence pure pour nettoyer la bougie.

Il est recommandé de ne pas changer le type de bougie montée d'origine.

Beaucoup d'inconvénients peuvent être évités par l'emploi constant du type de bougie approprié.

N. B. — Nous conseillons à nos clients de faire exécuter par les Stations-Service agréées par notre réseau commercial les opérations suivantes :

6° Réglez les vis platinées à 0,4 mm d'ouverture après avoir nettoyé celles-ci (voir fig. 18) ;

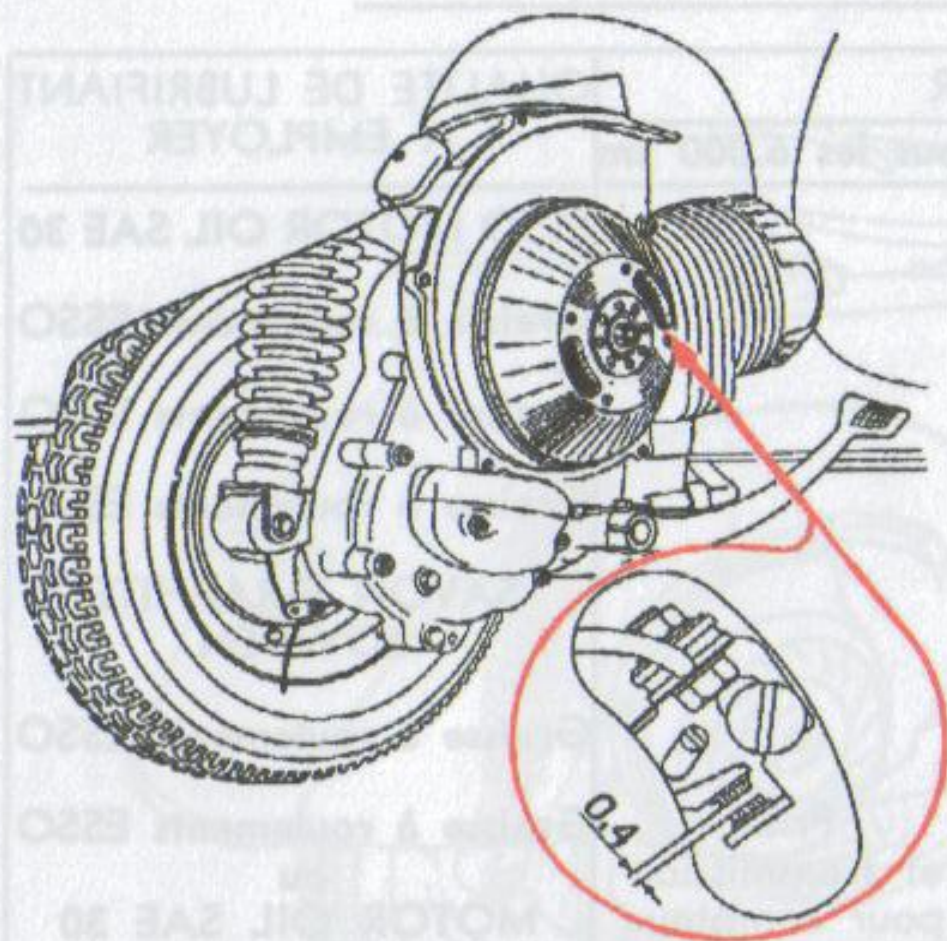


Fig. 18. — Réglage des vis platinées.

7° Nettoyer le pot d'échappement et décalaminer le moteur en opérant comme suit :

— Démontez le pot d'échappement, le couvercle de refroidissement, la culasse et le cylindre. Décalaminez la tête du piston et les lumières du cylindre. Faire particulièrement attention que les résidus de calamine ne restent pas à l'intérieur du cylindre. Réchauffer le tube de sortie du pot d'échappement et, en dirigeant son extrémité vers le bas, le décalaminer au moyen d'un fil de fer ou d'un jet d'air comprimé soufflé par la tubulure côté cylindre.

Tous les 3.000 km : graisser le feutre de la came du volant magnétique. Graisser le secteur changement de vitesses.

TABLEAU DE LUBRIFICATION

GROUPES A LUBRIFIER			QUALITE DE LUBRIFIANT A EMPLOYER
Tous les 2.000 km	Tous les 3.000 km	Tous les 6.000 km	
Boîte de vitesses	Secteur changement		ESSO MOTOR OIL SAE 30
Articulation du levier de frein			Graisse à roulements ESSO
Suspension AV	Câbles de commande		Graisse à roulements ESSO
	Feutre du volant magnétique		Graisse à roulements ESSO
		Prise et transmission pour compteur	SAVON GRAPHITE BOWDEN
Moteur : à chaque ravitaillement (le graissage étant effectué par le mélange).			Graisse à roulements ESSO
Amortisseurs : lorsqu'ils sont inefficaces (voir page 34)			Graisse à roulements ESSO ou MOTOR OIL SAE 30 ESSO MOTOR OIL SAE 30
			ESSO UNIVIS 54

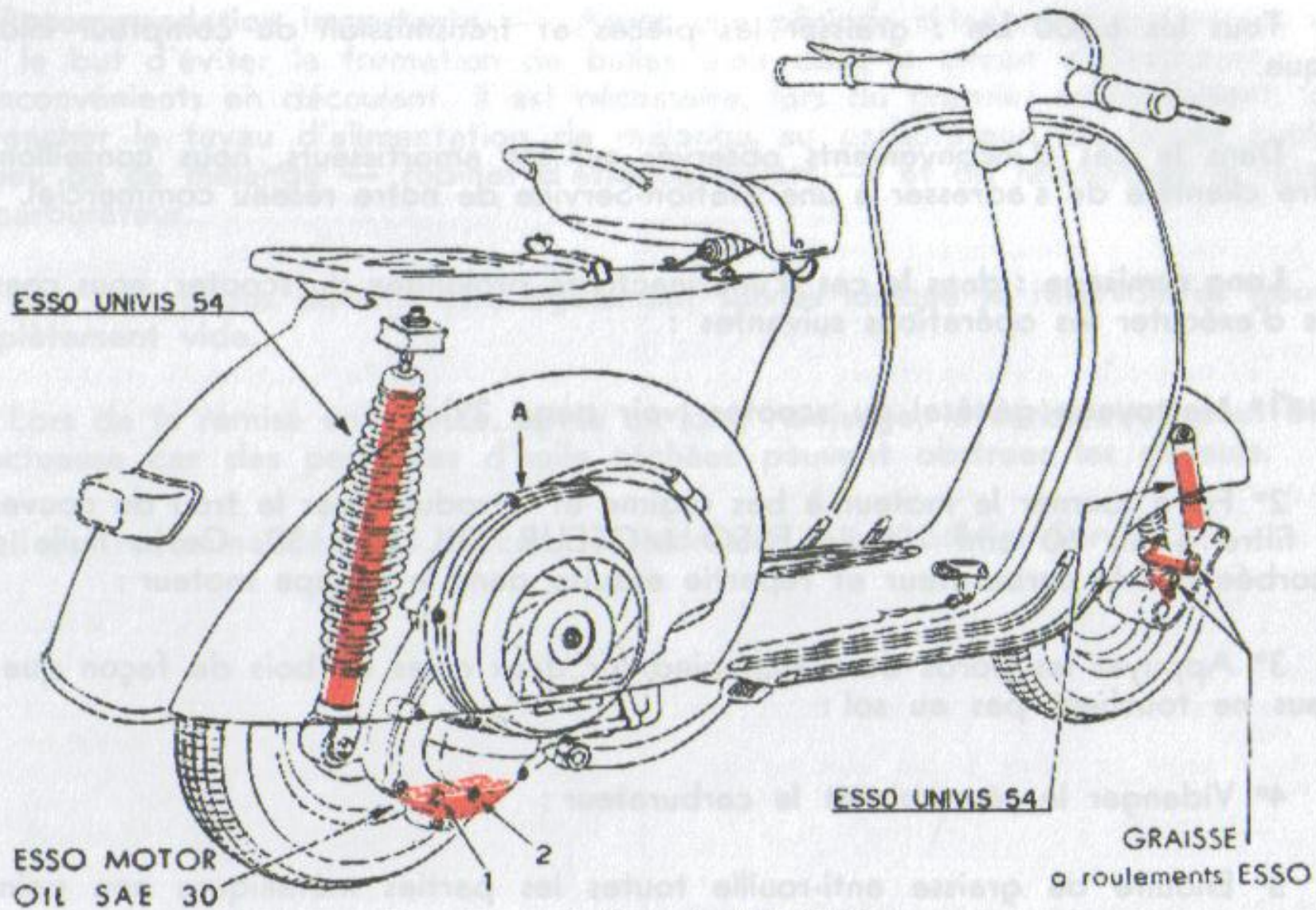


Fig. 19. — Schéma de lubrification.

A : Moteur lubrifié par le mélange. — 1. Bouchon de remplissage d'huile. — 2. Bouchon de vidande d'huile.

Tous les 6.000 km : graisser les pièces et transmission du compteur kilométrique.

Dans le cas d'inconvénients observés sur les amortisseurs, nous conseillons à notre clientèle de s'adresser à une Station-Service de notre réseau commercial.

Long remisage : dans le cas d'une inactivité prolongée du scooter, nous conseillons d'exécuter les opérations suivantes :

1° Nettoyage général du scooter (voir page 29) :

2° Faire tourner le moteur à bas régime et introduire par le trou du couvercle du filtre à air 60 cm³ d'huile ESSO MOTEUR OIL SAE 30. Cette huile sera absorbée par le carburateur et répartie ensuite dans le groupe moteur ;

3° Appuyer les bords du marchepied sur deux cales en bois de façon que les pneus ne touchent pas au sol ;

4° Vidanger le réservoir et le carburateur ;

5° Enduire de graisse anti-rouille toutes les parties métalliques non peintes.

Recommandation importante. — Après une période d'inactivité prolongée et dans le but d'éviter la formation de bulles d'air dans le circuit d'alimentation et les inconvénients en découlant, il est nécessaire, lors du premier ravitaillement, de débrancher le tuyau d'alimentation de mélange au carburateur, de laisser couler un peu de ce mélange — robinet d'essence ouvert — et de rebrancher le tuyau au carburateur.

Ces instructions doivent être également suivies lorsque le réservoir se trouve complètement vide.

Lors de la remise en service, après un long remisage, la carburation peut être défectueuse car des particules d'huile séchées peuvent obstruer les gicleurs.

Il est recommandé dans ce cas de s'adresser à une Station-Service.

RECHERCHE DES PANNES ET DES IRRÉGULARITÉS DE FONCTIONNEMENT

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

Si, après avoir effectué les mesures indiquées ci-dessous, l'anomalie persiste, il est recommandé à notre Clientèle d'éviter d'exécuter elle-même les opérations réservées aux Stations-Service qui disposent de l'outillage nécessaire pour en assurer une bonne exécution.

RECHERCHE ET LOCALISATION DES PANNES	REMÈDES			
<p>DIFFICULTES AU DEMARRAGE</p> <p>1. - Alimentation - Carburateur.</p> <p>Manque de mélange dans le réservoir.</p> <p>Le mélange n'arrive pas au carburateur lorsque le robinet est sur la position « ouvert » ou « réserve ».</p> <table style="border: none;"> <tr> <td style="border: none;"> Filtre à essence sur le carburateur Corps du carburateur Corps du robinet Gicleur </td> <td style="border: none; vertical-align: middle; font-size: 3em;">}</td> <td style="border: none; vertical-align: middle;"> Obstrués ou sales </td> </tr> </table> <p>Pointeau du flotteur bloqué dans son siège.</p> <p>Moteur noyé et filtre à air obstrué ou sale.</p> <p>2. - Allumage.</p> <p>Perle à la bougie - Isolant de la bougie cassé.</p>	Filtre à essence sur le carburateur Corps du carburateur Corps du robinet Gicleur	}	Obstrués ou sales	<p>Ouvrir la réserve. Ravitailler le plus tôt possible.</p> <p>a) <i>Dévisser et déposer le gicleur. Le mélange doit couler si le circuit d'alimentation est en bon état.</i></p> <p>b) <i>Nettoyer le gicleur à l'air comprimé.</i></p> <p>Démonter et laver à l'essence. Souffler au jet d'air comprimé.</p> <p>Le dégager.</p> <p><i>Voir pages 21 et 30.</i></p> <p>Démonter le câble de la bougie et contrôler si en appuyant sur le levier de démarrage il se produit une étincelle entre le bout du câble et le moteur.</p> <p><i>Voir page 30.</i></p>
Filtre à essence sur le carburateur Corps du carburateur Corps du robinet Gicleur	}	Obstrués ou sales		

RECHERCHE ET LOCALISATION DES PANNES	REMÈDES
<p>Vis platinées du rupteur encrassées, déréglées.</p> <p>Vis platinées usées.</p>	<p>Consulter une Station-Service et, le cas échéant, nettoyer à l'aide de limes spéciales ou de papier abrasif, et régler l'écartement à 0,4 mm.</p> <p>Remplacer.</p>
<p>DIFFÉRENTES ANOMALIES DE FONCTIONNEMENT</p> <p>1. - Rendement insuffisant. Pot d'échappement calaminé. Bougie mal fixée sur la culasse.</p> <p>Assemblage culasse-cylindre défectueux.</p> <p>2. - Explosion à l'échappement et au carburateur.</p> <p>3. - Consommation élevée.</p> <p>a) Filtre à air encrassé ; volet d'air bloqué en position « fermé » ou incomplètement ouvert.</p> <p>b) Autres causes (carburateur, compression insuffisante, etc...).</p> <p>4. - Moteur bruyant - Fonctionnement défectueux de l'embrayage - Dégagement spontané des vitesses - Fonctionnement défectueux de l'ensemble de démarrage - Fonctionnement défectueux des commandes ou de la direction - Suspension élastique défectueuse.</p>	<p>Nettoyer. Voir page 31.</p> <p>Bloquer avec clé à tube de 21.</p> <p>Bien placer la culasse dans le logement du cylindre, bloquer uniformément et fortement les écrous.</p> <p>Remplacer ou nettoyer la bougie.</p> <p>Régler la distance des électrodes. (Voir page 30.)</p> <p>Nettoyer à l'essence pure et souffler au jet d'air comprimé.</p> <p>Tremper le filtre dans un bain essence-huile à 30 %.</p> <p>Dégager et huiler le levier du volet d'air.</p> <p>S'adresser à une Station-Service.</p> <p>S'adresser à une Station-Service.</p>

RECHERCHE ET LOCALISATION DES PANNES	REMÈDES
<p>5. - Freinage défectueux.</p> <p>Course excessive de la pédale ou du levier.</p> <p>Garnitures usées ou imprégnées d'huile.</p> <p>Garnitures et tambours rayés.</p>	<p>Régler. (<i>Voir fig. 16.</i>)</p> <p>Remplacer ou laver avec de l'essence et souffler au jet d'air.</p> <p>Consulter les Stations-Services en ce qui concerne les fuites d'huile.</p> <p>Les remplacer.</p>
<p>6. - Eclairage défectueux.</p> <p>Cosses des câbles détachées ou mal fermées.</p> <p>Mauvaise orientation du phare.</p>	<p>Fixer correctement (<i>voir fig. 10 et 11</i>) ou remplacer les vis.</p> <p>Régler convenablement. (<i>Voir page 28.</i>)</p>
<p>7. - Ampoule grillée.</p>	<p>Remplacer.</p>

PRINCIPAUX TEMPS MOYENS PRÉVUS POUR EFFECTUER
 LES OPÉRATIONS DE RÉVISION SUR *Vespa*

A. Dépose et pose du moteur, débrancher, rebrancher et régler les commandes	20'
Décalaminage (y compris A)	50'
Remplacement axe de piston et segments (y compris A)	50'
Révision de l'embrayage	30'
Remplacement du vilebrequin	2 h.
Révision du groupe démarreur	2 h.
Remplacement du croisillon	2 h.
Remplacement rupteur, ou condensateur, ou bobine basse ou haute tension et réglage	30'
Remplacement du volant magnétique avec réglage	20'
Nettoyage carburateur et réglage	20'

Révision du groupe moteur	3 h.
Réglage général des commandes	20'
Remplacement des câbles de commande changement de vitesse ..	20'
Remplacement du faisceau électrique complet	3 h.
Remplacement d'un amortisseur AV	20'
Remplacement de l'anti-vol	1 h.
Remplacement roulements et billes de direction	50'
Remplacement du garde-boue AV	1 h. 30'
Remplacement du tube de direction	1 h. 30'
Remplacement bague étanchéité de roue AR	15'
Remplacement des mâchoires de frein	25'
Graissage général	15'

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

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.

A.T.M. - MONTROUGE