



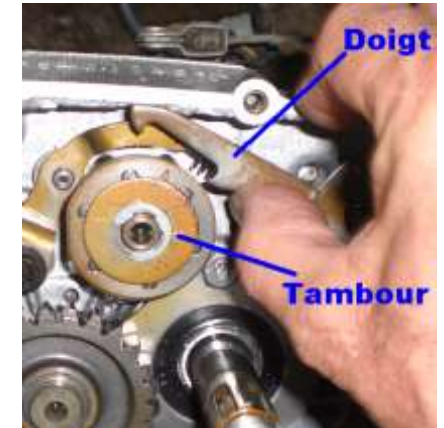
bloc moteur (photos 1 et 2 en haut à gauche) et dévisser. La clavette se retire à l'aide d'une pince,

ainsi que la douille d'appui. Sur la photo ci-dessus, un exemple de clavette usée; en (1) une profonde rainure, en (2) des bavures de métal arraché. Limer ces bavures, tourner la clavette de 1/4 de tour au remontage. Ci-contre à gauche, l'ordre des pièces au remon-

tage.

**Excentrique de réglage:** Vérifier en levant et baissant la pédale du sélecteur que les vitesses s'enclenchent parfaitement. Il est normal qu'à partir de la 3<sup>ème</sup> ça bloque un peu, ce qui doit s'arranger en tournant le pignon de sortie de

boîte. Dans le cas où manifestement le doigt du sélecteur (photo ci-contre) pousse trop ou pas assez le tambour de sélection, il est possible de régler son mouvement par la vis excentrique de réglage (photos ci-dessous à gauche). Retirer la rondelle-clip (photo 2) soulever le doigt, retirer la pièce pour



accéder à la vis excentrique. Rabattre la rondelle-frein

(photo 3). Dévisser le boulon de blocage de 1/4 de tour (photo 4), resserrer en tenant la vis fixe à l'aide d'un tournevis plat. Refaire un essai de passage des vitesses pour voir si tout s'enclenche bien. Sinon recommencer avec 1/4 de tour supplémentaire. Lorsque le réglage est bon, serrer fort et refermer la rondelle-frein.



recommencer avec 1/4 de tour supplémentaire. Lorsque le réglage est bon, serrer fort et refermer la rondelle-frein.

## Mécanisme interne du kick-starter:



Décrocher le ressort de tension en le tirant vers l'arrière. Tirer vers vous l'ensemble du mécanisme du kick, et bien noter, en prévision du remontage, la position du bourrelet de l'épingle (1) et la position du bossage à la base de l'axe de kick (2). Examiner l'état des pièces, notamment les cannelures de fixation de la pédale sur l'axe principal. Elles sont souvent râpées, ce qui nécessite le changement complet de l'axe. Changer systématiquement le joint à lèvres de kick se trouvant dans le carter droit (17x25x4).  
Le remontage du kick ne pose pas de problème



particulier, mais sur certaines motos on trouvera, en plus des pièces de la photo de droite, deux demi-coupelles et un circlip entre le pignon et la grande rondelle.

Le pignon possède une face plate, coté grande rondelle, et une face creuse, coté moteur. Aligner le bourrelet de l'épingle et le bossage dans leurs logements respectifs, puis accrocher le ressort. Vérifier le parfait fonctionnement de l'ensemble.