

Fig. 63 - Crankshaft oil seal on crankcase halves: fit oil seal "G" flywheel side, by using a tube with outer $\varnothing$ 26 mm. and inner $\varnothing$ 16 mm.

Note: the oil seals flywheel side, when assembled, should be at the same level of the crankcase plane.

Piston - wrist pin - cylinder - cylinder head etc.: the assembling of these units doesn't require any special expedient, it is in fact enough to follow in reverse the procedure of the dismantling.

Bild 63 - Dichting auf der Gehäusehälfte: Den Dichtring "G" mit Hilfe eines Rohrstückes, Außendurchmesser 26 mm, Innendurchmesser 16 mm einsetzen.

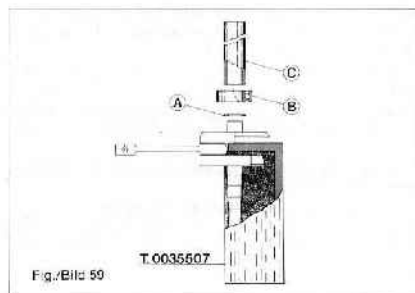
Anmerkung: Bei vollendetem Einbau muß der Dichtring bündig mit der Gehäuseebene sein.

- Kolben - Kolbenbolzen - Zylinder - Zylinderkopf usw.: Der Wiedereinbau dieser Teile erfordert keine besondere Hinweise, es genügt, in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues zu verfahren.

Fig. 63 - Bague d'étanchéité du vilebrequin sur le demi-carter: Introduire la bague d'étanchéité "G", côté volant, à l'aide d'un tronçon de tube au $\varnothing$ extérieur de 26 mm. et $\varnothing$ intérieur de 16 mm.

Remarque: Après remontage, la bague d'étanchéité côté volant doit venir à ras de carter.

- Piston - axe de piston - cylindre - culasse etc.: L'assemblage de ces groupes n'entraîne aucune particulière adresse: pour effectuer l'assemblage procéder à l'inverse de la dépose.



66

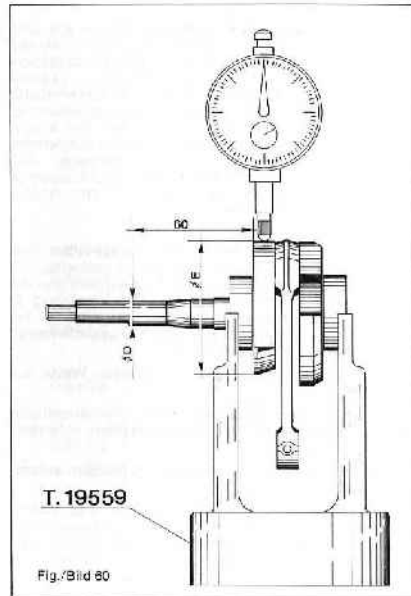


Fig./Bild 61

Description of timing operations: since coils are directly fitted on crankcase, timing check is limited to the verification that contact breaker points opening with the correct spark advance. For checking the timing act as follows:

1) - Mount the indexing fixt. "A" (tool T. 0030259) in place of the sparking plug and anchor to the crankshaft the graduated disc "C" (drg. T. 0023465), by means of the special nut. Apply the apparatus "D" (tool T. 0027533, which function with 220 V a. c.).

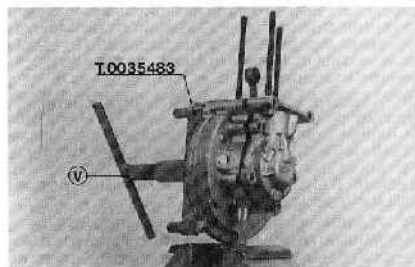


Fig./Bild 62

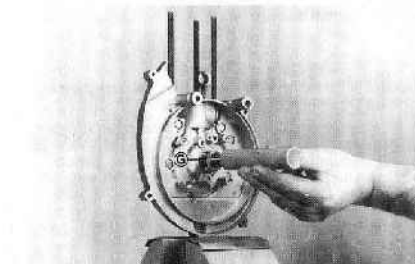


Fig./Bild 63

Zündeneinstellung des Motors: Da die Spulen unmittelbar auf dem Gehäuse angebracht sind, beschränkt sich die Kontrolle der Zündeneinstellung auf der Nachprüfung, daß die Öffnung der Unterbrecherkontakte mit der richtigen Verstellung beginnt. Zur Prüfung und Einstellung verfährt man wie nachstehend aufgeführt:

1) - Den Zeiger "A" (Werkzeug T. 0030259) an Stelle der Zündkerze einschrauben und die Gradscheibe "C" (Werkzeug T. 0023465) unmittelbar auf der Kurbelwelle mittels der entsprechenden Bundmutter befestigen.

Contrôle calage moteur: Puisque les bobines sont montées directement sur le carter, le contrôle du calage est limité à vérifier que l'ouverture des contacts du rupteur commence avec l'avance à l'allumage correct. Pour le contrôle et le réglage, procéder comme suit:

1) - Monter l'indicateur "A" (outil T. 0030259) au lieu de la bougie et fixer sur le vilebrequin, avec l'écrou à embase prévu à cet effet, le disque gradué "C" (dess. T. 0023465). Poser l'appareil "D" (outil T. 0027533 qui fonctionne en courant alternatif à 220V).

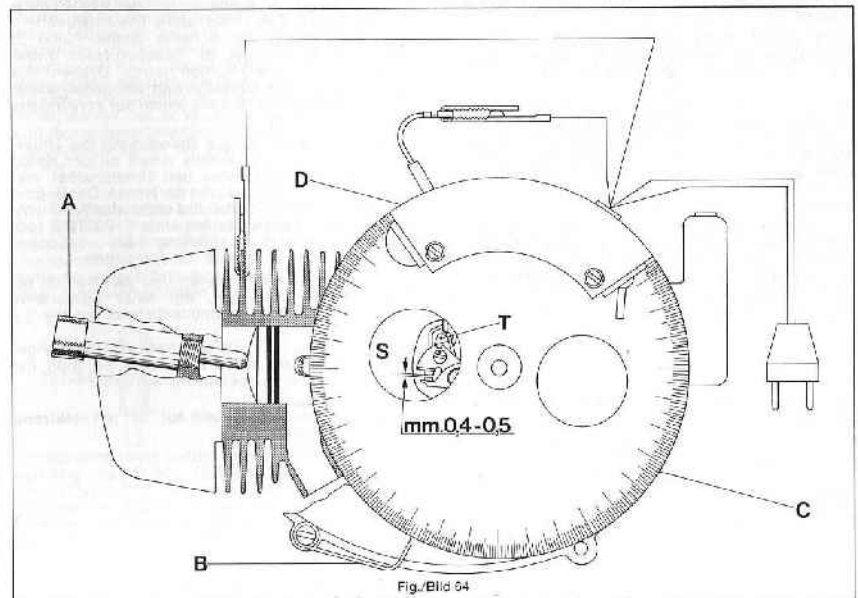


Fig./Bild 64

69

2) - Secure with a crankcase bolt a fixed iron wire index "B" (see figure).

The T.D.C. corresponds with the average of the angular graduations checked on the disc "C" which correspond with the two butt positions of the piston against the indexing fixt. "A". These positions are obtained by rotating the crankshaft clockwise by hand until the piston butts, then rotate the crankshaft anticlockwise so that to obtain a second butt.

3) - Dismantle the indexing fixt. "A", rotate the piston on its upwards stroke up to the T.D.C.: the corresponding graduation on the disc (see point 2) is aligned with the index "B".

With respect to this graduation move the piston by rotating the flywheel anticlockwise with an angle like the spark advance angle. (See on page 6).

4) - Loosen the screw "S" and act on the eccentric "T" to shift the contact breaker so that it touches the cam: the moment when the contact breaker points start to open can be noted when the indicator on the apparatus T. 0027533 lights up (the switch should be in the "on" position). Tighten screw "S".

5) - Rotate flywheel and put again the piston to T.D.C.; check by means of a feeler gauge that contact breaker points gap is 0.4-0.5 mm. If, after having carried out the adjustment according to the instructions it is not possible to get the regulation, replace contact breaker unit.

Checking engine timing of "SI" with electronic ignition.

1) - For checking the engine timing use a stroboscopic gun (type TECNOTEST 130/P or another similar, which is able to correctly work at least with 11000 shoots per minute) and connect it through the clip to the H.T. cable. Start then the engine and bring it at 5000 r.p.m., as required for this control.

2) - The correct timing of the engine is obtained when the pin "Z" (fig. 65) is lined up, tolerance of $\pm 1^\circ 30'$, with the notch marked on the fan cover.

70

Den Apparat "D" (Werkzeug T. 0027533, funktioniert mit Wechselstrom zu 220V) anbringen.

2) - Einen festen Zeiger "B", aus Draht, siehe Bild 64, an einem Gehäusebolzen befestigen. Der O.T.P. entspricht dem Durchschnitt der Winkelabteilungen auf der Gradscheibe "C" in den zwei Anschlagstellungen des Kolbens gegen den Zeiger "A". Diese Stellung erhält man durch drehen der Kurbelwelle (mit der Hand) in Uhrzeigersinn bis zum obengenannten Anschlag des Kolbens und dann im umgekehrten Sinne bis zum zweiten Anschlag.

3) - Den Zeiger "A" ausbauen und den Kolben nach oben bis zum O.T.P. verschieben: Die entsprechende Gradeinteilung der Scheibe (siehe Punkt 2) summt mit dem Zeiger "B" überein. Nach dieser Gradeinstellung den Kolben durch Drehen des Schwungrads dem Uhrzeigersinn entgegengesetzt um einen gleichen Winkel wie jenem der Vorzündung verschieben (Seite 6).

4) - Die Schraube "S" zur Befestigung der Unterbrecherplatte lockern, mittels einem an der Kerbe gestützten Schraubenzieher den Unterbrecher verschieben bis zum Kontakt mit der Nocke. Der Beginn der Öffnung der Kontakte wird durch das Aufleuchten der Kontrolllampe des Apparats T. 0027533 (der Schalter muß sich in Stellung "Ein" befinden) angezeigt. Dann Schraube "S" festziehen.

5) - Das Schwungrad drehen und den Kolben bis zum O.T.P. verschieben, mit einer Fühlerlehre nachprüfen daß der Kontakteabstand 0,4 bis 0,5 mm. beträgt. Falls die richtige Einstellung trotz des obenangeführten Verfahrens nicht erreichbar ist, muß der Unterbrechersatz ausgetauscht werden.

Prüfung der Zündeneinstellung auf "SI" mit elektronischer Zündvorrichtung.

1) - Die Prüfung erfolgt mittels einer stroboskopischen Lampe (TECNOTEST 130 P oder gleichartiges Typ, die bis mindestens 11000 Lichtblitze/min einwandfrei arbeitet) welche mittels der entsprechenden Zange am Zündkabel angeschlossen wird. Motor anlassen und auf Dauerlauf bei 5000 U/min regeln.

2) - Die Zündeneinstellung ist richtig, wenn die Sprosse "Z" (Bild 65) mit der auf dem Lüftergehäuse

2) - Fixer sur un boulon du carter un indicateur fixe "B" (voir fig.). Le P.M.H. correspond à la moyenne entre les graduations angulaires lues sur le disque "C" aux deux positions de la butée du piston contre le dispositif "A". On obtient ces positions en tournant le vilebrequin (à la main) vers la droite jusqu'à la butée du piston et, après, en inversant le sens de rotation jusqu'à obtenir la 2.e butée.

3) - Déposer l'indicateur "A" et déplacer le piston jusqu'au P.M.H.: la graduation correspondant sur le disque (voir au point 2) entre en collimation avec le repère "B". Par rapport à cette graduation déplacer le piston, en tournant le vilebrequin en sens inverse de celui des aiguilles d'une montre d'un angle comme celui de l'avance à l'allumage (voir caractéristiques à la page 6).

4) - Desserrer la vis "S" fixant le support du rupteur, appuyer un tournevis dans l'encoche "T" et déplacer le rupteur jusqu'à obtenir le contact avec la came; le début de l'écartement des contacts est signalé par l'ampoule témoin de l'appareil T. 0027533 qui s'allume (l'interrupteur doit être dans la position «allumé»). Serrer, enfin, la vis "S".

5) - Tourner le volant de manière à déplacer le piston jusqu'au P.M.H. et contrôler au moyen d'une jauge d'épaisseur que l'ouverture des contacts est de 0,4 à 0,5 mm.

Au cas où, tout en procédant selon les instructions susdites, il est impossible d'obtenir le réglage juste, il sera nécessaire de remplacer le groupe rupteur.

Contrôle du calage du moteur du "SI" avec allumage électronique

1) - Pour contrôler le calage employer une lampe stroboscopique (du type TECNOTEST 130/P ou une autre similaire qui soit à même de fonctionner correctement jusqu'à 11.000 éclairs minute au moins) en la branchant, au moyen de sa pince, au câble H.T.. Démarrer donc le moteur en le portant jusqu'au régime constant de 5000 t/mn. prescrit pour ce contrôle.

2) - Le calage correct du moteur est assuré lorsque le repère "Z" (fig 65) est aligné, ou écarté de $\pm 1^\circ 30'$,

When the conditions are not obtained or, however, image instability is noticed, proceed to the necessary controls and possible replacements as indicated on pages 37-39.

Notice: The spark advance checked at less than 5000 r.p.m. must not have a deviation more of 3° than the value prescribed for the test at 5000 r.p.m. of point 2). Furthermore it is to remark that in the particular ignition equipment the frequency of the H.T. discharge is double as regards the engine revolutions; this particularity can cause, at first when checking the timing, the unsuccessful attempt to see the pin "Z" in the control zone because it is displaced of 180° ; in this case stop the stroboscopic shooting and bring it into use again for looking for the correct vision of the pin "Z" again in the control zone.

vorhandene fluchtgerecht oder höchstens $\pm 1^\circ$ verschoben ist. Falls sich diese Zustände nicht begeben, wie auch ein Bildtanz des Stroboskoplichtes bemerkbar wird, die Kontrolle und die eventuelle Ersatzungen wie auf Seiten 37-39 aufgeführt, durchführen.

Zur Beachtung - Bei niedrigeren als 5000 U/min Drehzahlen muß die Abweichung des gemessenen Wertes der Zündverstellung, gegenüber dem für 5000 U/min in Z. 2 vorgeschrieben, 3° nicht überschreiten. Weiter ist bei der besonderen Zündvorrichtungsart dieser Fahrzeuge die Entladungsfrequenz der Hochspannung im Verhältnis mit der Motordrehzahl zweimal so hoch, sodaß sich ergeben kann, daß beim ersten Versuch die Sprosse "P" im Kontrollbereich nicht sichtbar ist, weil um 180° verschoben. Ist dieses der Fall, so muß man die stroboskopische Lichtblitze unterbrechen und wiederherstellen, um das richtige Sehen der Sprosse im Kontrollbereich zu suchen.

par rapport au correspondant repère poinçonné sur le couvercle canalisation.

Au cas où ces conditions ne se vérifiaient pas, ou de toute façon si à la lumière stroboscopique il y avait une instabilité d'image, en tous les deux cas effectuer les contrôles nécessaires et remplacements éventuels comme indiqué aux pages 37-39.

N. B. - La valeur de l'avance à l'allumage mesurée aux régimes de rotation au dessous de 5000 t/mn. ne doit pas s'éloigner au delà de 3° par rapport à celle prescrite dans l'essai à 5000 t/mn. du point 2). En outre nous vous rappelons que dans l'équipement particulier d'allumage, dont les véhicules susdits sont équipés, la fréquence de la décharge H. T. est double par rapport aux tours du moteur; c'est pourquoi que au premier essai de la vérification du calage, il peut arriver que le repère "Z" dans la zone de contrôle ne soit pas visible parce-qu'il est déplacé de 180° ; dans ce cas on doit interrompre le fonctionnement du flash stroboscopique et le rétablir pour rechercher, dans la zone de contrôle, la correcte vision du repère "Z".

Fig. 66 - D. C. roller bearing on drive pulley: place on a base drive pulley and introduce according to the instructions of page 64 D. C. roller bearing "A" by means of punch 19.1.20059. When D. C. roller bearing is fitted, place on the corresponding housing the 3 washers (2 shim

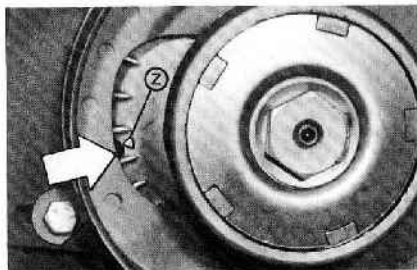


Fig./Bild 65

Bild 66 - Nadelhülse auf der Antriebsriemenscheibe: Die Antriebsriemenscheibe auf eine Lagerung aufsetzen und die Nadelhülse "A" mittels des entsprechenden Schlagornes 19.1.20059 einbauen (die auf Seite 64 aufgeführten Anweisungen beachten!) Die zwei Ausgleichscheiben und die Anlaufscheibe im

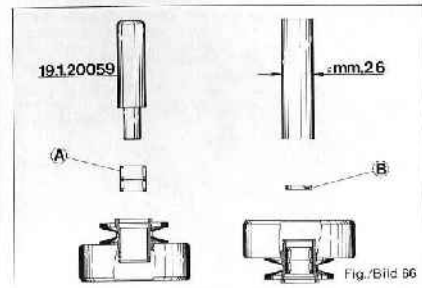


Fig./Bild 66

Fig. 66 - Cage à aiguilles sur la poulie motrice: Appuyer la poulie sur une base et introduire à l'aide du poinçon spécifique 19.1.20059 la cage à aiguilles "A". (observer les normes indiquées à la page 64). Ensuite: insérer dans leur logement les 3 rondelles, 2 de compensation 1 d'épaulement: cette dernière,

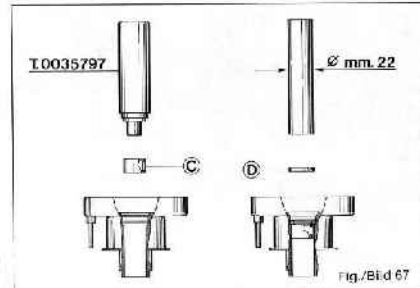


Fig./Bild 67

washers and 1 shoulder washer). The shoulder washer having a $\varnothing$ 12 hole, should be fitted between both shim washers; then fit the circlips by using pliers T. 0017104 and with a $\varnothing$ 26 mm. punch as shown position oil seal "B".

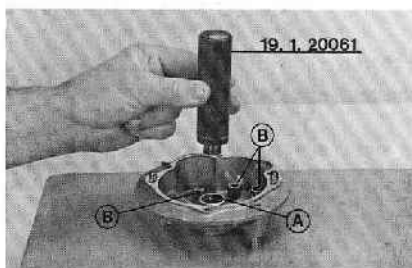
Fig. 67 - D. C. roller bearing on speed governor clutch weights anchor plate: place speed governor clutch weights anchor plate on the proper base (see page 48 fig. 30 dismantling operations), according to instructions of page 64, introduce with the specific punch T. 0035797, D. C. roller bearing "C" and by means of an outer $\varnothing$ 22 mm. punch, oil seal "D". Repeat the above operation by acting from the opposite side to the one shown in figure, for assembling second D. C. roller bearing and concerning oil seal.

Position now shoulder washer, shim washer and with pliers T. 0017104 circlip.

N.B.: The spring housing should be greased (page 8).

Fig. 68 - D. C. roller bearings on rear hub housing, half: fit D. C. roller bearings "A" and "B" into the concerning housings, according to the instructions of page 64.

Use the specific punch 19.1.20061 for D. C. roller bearing "A" and 19.1.20060 for D. C. roller bearings "B" - Fit now, by acting from the opposite side to the one shown in figure, oil seal of wheel shaft by means of an outer $\varnothing$ 30 mm. punch.



72

Fig./Bild 68

entsprechenden Sitz einlegen, wobei die Anlaufscheibe (am Loch $\varnothing$ 12 mm. erkennbar) zwischen den beiden Ausgleichscheiben eingelegt werden muß, mittels der Spezialzange T. 0017104 den Sicherungsring einfedern und den Dichttring "B" mit einem 26 mm. Schlagdorn einbauen (siehe Abb.).

Bild 67 - Nadelhülsen auf der Kupplungsnahe (Vollautomatik): Die Kupplungsnahe auf die entsprechende Lagerung (s. S. 48 Bild 30) aufsetzen mittels Schlagdornes T. 0035797 die Nadelhülse "C" einsetzen (die auf Seite 64 aufgeführte Anweisungen beachten!) zum Einbau des Dichttringes "D" einen selbstgefertigten Schlagdorn, Außendurchmesser 22 mm verwenden. Zum Einbau der zweiten Nadelhülse und des entsprechenden Dichttringes das Verfahren auf der entgegengesetzten Seite der Nahe wiederholen; Anlaufscheibe, Ausgleichscheibe einlegen und mit der Spezialzange T. 0017104 den Sicherungsring einfedern.

Zur Beachtung: Der innere Raum der Kupplungsnahe mit Fett füllen. (s. S. 9).

Bild 68 - Nadelhülsen auf den Getriebegehäuse: Die Nadelhülsen werden mit Schlagdorn 19.1.20061 (Nadelhülse "A") bzw. 19.1.20060 (Nadelhülse "B") eingebaut, dabei die auf Seite 64 aufgeführte Anweisungen beachten.

Der Dichttring der Radwelle wird auf der Außenseite des Gehäuses mit Hilfe eines Schlagstempels (Außendurchmesser 30 mm.) eingebaut.

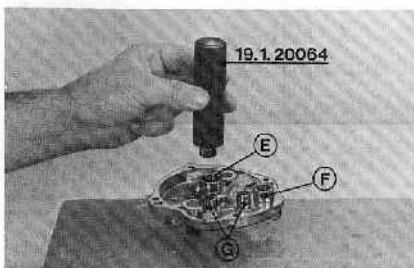


Fig./Bild 69

identifiable par le trou de 12 mm., doit être intercalée entre les deux rondelles de compensation; insérer au moyen des pinces spéciales T. 0017104 les circlips et placer la bague d'étanchéité "B" à l'aide d'un poinçon de 26 mm. comme illustré dans la figure.

Fig. 67 - Douille à aiguilles sur la flasque d'embrayage du variateur: Appuyer la flasque sur la même base illustrée à la page 48, fig. 30 pour le désassemblage, monter la douille "C" au moyeu du pignon spécifique T. 0035797 et la bague d'étanchéité "D" à l'aide d'un poinçon de $\varnothing$ extérieur de 22 mm. (observer les normes indiquées à la page 64).

Pour poser la deuxième douille et la bague d'étanchéité correspondante, agir d'une façon analogue sur l'autre côté de la flasque d'embrayage. Enfin positionner la rondelle d'épaulement et celle de réglage et, à l'aide des pinces T. 0017104, les circlips.

Remarque: Remplir avec de la graisse la chambre intérieure de la flasque d'embrayage. (voir à la page 10).

Fig. 68 - Douille à aiguilles sur le carter du moyeu arrière: Poser dans leurs logements les douilles à aiguilles "A" et "B" en suivant les instructions données à la page 64.

Utiliser le poinçon spécifique 19.1.20061 pour la douille "A" et le poinçon 19.1.20060 pour les douilles "B".

Pour poser la bague d'étanchéité de l'axe roue utiliser un poinçon de $\varnothing$ extérieur de 30 mm. en agissant sur le côté extérieur du carter.

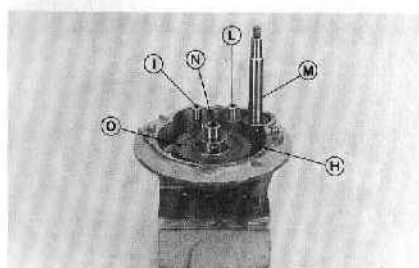


Fig./Bild 70

Fig. 69 - D. C. roller bearings on rear hub housing, half, cover: analogously to what we have operated on rear hub housing, half, fit in its housing D. C. roller bearings "E", "F" and "G" according to the versions by using following punches: D. C. roller bearing "E" (single gear vehicles and with speed governor) punch 19.1.20064, D. C. roller bearing "F" (single gear vehicles) punch 19.1.20062, (vehicles with speed governor) punch 19.1.20063, D. C. roller bearings "G" (vehicles with speed governor) punch 19.1.20060. When such D. C. roller bearings have been fitted, mount, by acting from the opposite side to the one shown in figure, oil seal of the pinion shaft by means of a proper punch with outer $\varnothing$ 26 mm.

N. B.: figs 68 and 69 show rear hub housing, half and hub cover of vehicles with speed governor.

Bild 69 - Nadelhülsen auf den Getriebegehäuse-deckel: Das Einbauverfahren ist dasselbe des Bildes 68; folgende Schlagdorne werden verwendet: Nadelhülse "E" (1. Gang - und Vollautomatik): 19.1.20064, Nadelhülse "F" (1. Gang Automatik): 19.1.20062, Nadelhülse "F" (Vollautomatik): 19.1.20063, Nadelhülse "G" (Vollautomatik): 19.1.20060.

Der Dichttring der Ritzelwelle wird auf der Außenseite des Getriebedeckels mit einem Schlagdorn, (Außendurchmesser 26 mm.) eingebaut.

Anmerkung: Auf Bild 68 u. 69 ist das Getriebegehäuse und der Getriebedeckel der Vollautomatik Modellen gezeigt.

Fig. 69 - Douille à aiguilles sur le couvercle du moyeu arrière: Pour poser les douilles à aiguilles "E", "F" et "G" utiliser, suivant les modèles: Douille "E" (véhicules monovitesse et variateur) le poinçon 19.1.20064; le poinçon 19.1.20062 (véhicules monovitesse) ou 19.1.20063 (véhicules avec variateur) pour la douille "F"; et, pour les douilles "G" (véhicules avec variateur), le poinçon 19.1.20060.

Lorsque la pose des douilles a été complétée, procéder au positionnement de la bague d'étanchéité de l'arbre avec pignon à l'aide d'un poinçon de $\varnothing$ extérieur 26 mm. en agissant du côté extérieur du carter.

Remarque: Dans la fig. 68 et 69 est illustré le carter et le couvercle des véhicules avec variateur.

Fig. 70 - Mating of hub housing half - rear hub cover (single gear vehicles with speed governor): install on the hub housing, half, equipped with the concerning shim washers, intermediate gear "I", idle gear "L", pinion shaft "M" and wheel shaft "N" with shim washers, coupling spring and toothed wheel "O" as shown in fig. 70.

When the above operations have been carried out, carefully clean mating surfaces, spread seal paste on gasket "H" and fit on hub cone, half. For obtaining a perfect fit when mating hub cover, half, and rear cover, tap on the cover itself using a wooden mallet and lock the 4 screws with a 10 mm. t-wrench.

N. B.: When mating is carried out, fill with the oil recommended on page 8. The oil should be on a level with the hole when vehicle is standing up right.

Note: On figure is shown hub for vehicles with speed governor; hub for single vehicles differs not having intermediate gear "I" and idle gear "L".

Bild 70 - Getriebegehäuse und Getriebedeckel zusammenfügen (1 Gang - u. Vollautomatik): In dem im voraus mit den entsprechenden Anlaufscheiben bestückten Gehäuse das Vorgelege "I", das Zwischenrad "L", die Ritzelwelle "M" und die vollständige Radwelle "N" (samt Anlaufscheiben, Einrastdruckfeder und Zahnrad "O"), so wie in Bild 70 illustriert, einlegen.

Die Passflächen sorgfältig reinigen und mit Dichtmasse aufstreichen; die Dichtung "H" auf dem Getriebegehäuse auflegen;

- Um einen einwandfreien Zusammenbau zu erreichen, eventuell mit einem Holzhammer auf den Gehäusedeckel leicht schlagen und die 4 Befestigungsschrauben mit einem 10 mm. Steckschlüssel anziehen.

Zur Beachtung: Nach vollendetem Zusammenbau, bei geradestehendem Fahrzeug Öl bis zur Einfüllöffnung einfüllen (Siehe S. 9).

Anweisung: In Bild 70 ist die Nabe für Fahrzeuge, die mit Getriebeautomatik ausgerüstet sind, illustriert. Auf Fahrzeuge mit 1 Gang Automatik fehlt im Getriebe das Vorgelege "I" und das Zwischenrad "L".

Fig. 70 - Fermeture du moyeu arrière: (véhicules monovitesse et variateur): Introduire dans le demi-carter l'engrenage de renvoi "I", muni des rondelles de calage, l'engrenage parasite "L", l'arbre avec pignon "M" et l'arbre de roue "N", complet de rondelles de friction, ressort d'engagement et engrenage "O" comme illustré en fig. 70.

Lorsque ces opérations ont été complétées, nettoyer parfaitement les plans de joint et les enduire d'un produit d'étanchéité, mettre le joint "H" sur le demi-carter.

Pour bien assurer la jonction entre demi-carter et couvercle, frapper au besoin avec un maillet en bois sur le couvercle et serrer les 4 vis avec une clé à béquille de 10 mm.

Nota: Lorsque l'opération a été complétée introduire par l'orifice de remplissage du moyeu, le cyclomoteur étant droit, de l'huile jusqu'à effleurer l'orifice même (voir page 10).

Remarque: La fig. montre le moyeu des modèles avec variateur, sur le moyeu monovitesse il manque l'engrenage de renvoi "I" et l'engrenage parasite "L".

- Swinging arm - Rear brake jaw - Engine and hub on frame - Rear damper "SI" etc: the assembling of the mentioned units doesn't require any special

- Triebsatzschwinge, Hinterrad-Bremsbacke; Motor und Hinterradnabe am Fahrgestell anbauen; hinterer Stoßdämpfer auf "SI" usw.: Der Wiedereinbau

- Structure oscillante, mâchoire du frein arrière, moteur et moyeu sur le cadre; amortisseur arrière sur le "SI": La pose de ces groupes n'entraîne aucune

expedient; it is enough to follow the reverse procedure described for dismantling.

Fig. 71 - Transmission belt adjustment (single gear "Ciao" and "Bravo"): loose bolts securing engine and silencer to frame and, with the end of a $\varnothing 6$ mm. pin introduced into frame hole as shown in figure, act on the proper tooth on crankcase and put, not exceeding, the belt under tension. Lock now engine and silencer bolts.

N. B.: On "Si" moped, single gear version, belt tension is carried out by levering with the end of a screwdriver between lower bolt securing engine to frame and engine holder arm.

Fig. 72 - Front suspension (Ciao): before fitting swinging arm according to the instructions, check wear state of spacer bushes, springs and buffers; if necessary replace worn parts. Grease (page 8) bushes and spacers. Place swinging arm into the fork housing and anchor the spring with its concerning bolt "S". Introduce now a pin with taper end into the fork hole and spacer to allow holes alignment, necessary to fit bolt "P" whose locking (2.3 - 2.6 Kgm) is carried out by means of nut "R".

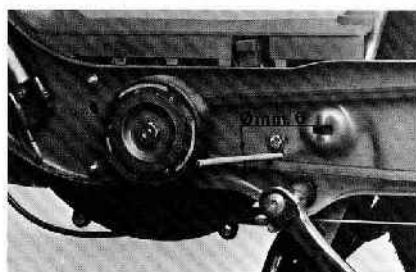


Fig./Bild 71

dieser Teile erfordert keine besondere Hinweise; es genügt in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus zu verfahren.

Bild 71 - Einstellung der Riemen spannung (Ciao u. Bravo mit 1 Gang Automatik): Die Befestigungsschrauben der Motor-Auspuffkopfgruppe am Fahrgestell lösen; ein Dorn (Durchmesser ca. 6 mm.) ins Fahrgestelloch einstecken, so wie im Bild 71 illustriert, und auf die dafür am Motor vorgesehene Nase wirken, bis die richtige Riemen spannung erreicht ist. (Nicht übermäßig nachspannen!). Motor- und Auspuffverankerungsbolzen wieder festziehen.

Anweisung: Bei dem "Si", 1 Gang Ausführung, wird die Riemen spannung mittels eines am Schwingarm angesetzten Schraubenziehers eingestellt, wobei der Motor, durch den am unteren Verankerungsbolzen angesetzten Schraubenzieherende, zweckmäßig verschoben wird.

Bild 72 - Vorderradaufhängung (Ciao): Beim Wiedereinbau der Schwingarme die Buchsen und die Abstandrohre, die Federn und die Anschlagpuffern nach Verschleiß prüfen und falls nötig austauschen. Buchsen und Abstandrohre müssen eingefettet werden (s. S. 9). Das Schwingarm in seinen Sitz positionieren und die Feder mittels der entsprechenden Schraube sichern; Jetzt einen Stift mit konischer Spitze in den Löchern der Gabel und im Abstandrohr zur deren Fluchtung einstecken, Mutterschraube "P" einbauen und mit Mutter "R" befestigen (2,3 bis 2,6 Kgm.).

particulière adresse: pour effectuer l'assemblage procéder à l'inverse de la dépose.

Fig. 71 - Réglage tension courroie (Ciao et Bravo monovitesse): Desserrer les boulons d'ancrage du carter moteur et du silencieux au cadre, insérer une goupille de $\varnothing 6$ mm. environ dans le trou sur le cadre, comme montré en fig. et agir sur l'ergot prévu à cet effet sur le carter moteur. Ne pas excéder la tension de la courroie. La réglage effectué, resserrer soigneusement les boulons qui fixent le moteur et le pot d'échappement au cadre.

Remarque: Sur le cyclomoteur "Si" monovitesse la tension de la courroie est effectuée à l'aide d'un tournevis, en faisant pression entre le boulon inférieur d'ancrage du moteur et le bras oscillant.

Fig. 72 - Suspension avant (Ciao): Contrôler l'état d'usure de toutes les pièces composant le groupe du bras articulé (bagues, entretoise, ressort et butée en caoutchouc) et, au besoin, remplacer les pièces usurées, ne pas oublier de graisser les bagues et les entretoises (pag. 10). Positionner les bras dans son logement sur la fourche et fixer le ressort avec le boulon "S". Introduire une goupille à pointe conique dans le trou de la fourche et de l'entretoise pour les aligner et engager le boulon "P", le serrer avec l'écrou "R" (couple de serrage: 2,3 - 2,6 m. Kg.).

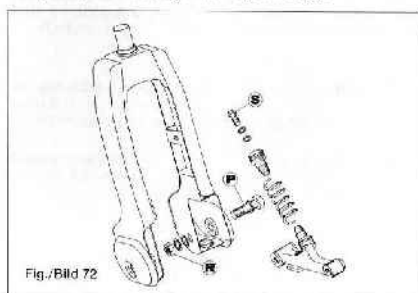


Fig./Bild 72

Fig. 73 - Lower track of lower steering column bearing: fit on the fork lower track "A" and by using a tube (inner $\varnothing$ 28 mm. for "CIAO" and 34 mm. for "BRAVO" - "SI", 220 mm. long) thrust track "A" using mallet and tube until same reaches end of run.

Bild 73 - Unteren Laufring des unteren Lenkrohr-lagers: Den unteren Laufring "A" im Gabelführungsröhr hineinstecken und mit einem 220 mm. langen Rohrstück und Schlägel den Laufring bis Anschlag stoßen. (Innendurchmesser des Rohres 28 mm. für Ciao und 34 mm. für Bravo und Si).

Fig. 73 - Cône inférieur de la colonne de direction: Introduire sur la colonne le cône "A" à l'aide d'un tube de longueur 220 mm., $\varnothing$ intérieur mm. 28 pour le Ciao et mm. 34 pour le Bravo et le Si. Frapper le tube avec un maillet jusqu'à butée.

Fig. 74 - Leg of telescopic fork ("BRAVO" - "SI"): with the specific punch T. 0040971 push oil seal "C" until it butts up to the limit of its housing.

Bild 74 - Gleitrohr der Telegabel (Bravo und Si): Der Dichtring "C" wird mit dem Schlagstempel T. 0040971 bis Anschlag eingeschoben.

Fig. 74 - Fourreau de fourche (Bravo - Si): Poser la bague d'étanchéité "C" jusqu'à butée à l'aide du poinçon spécifique T. 0040971.

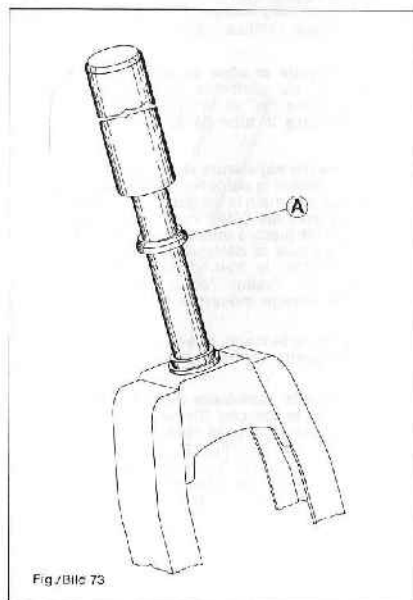


Fig./Bild 73

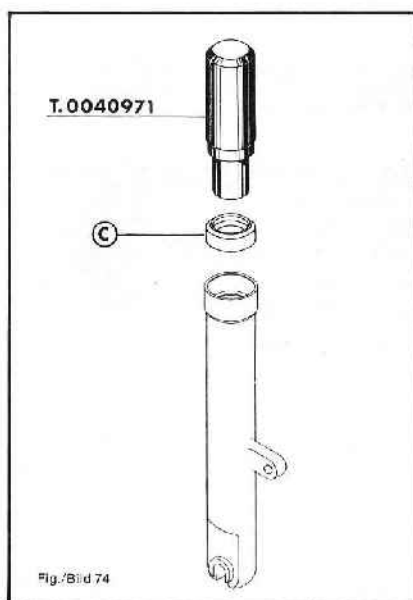


Fig./Bild 74

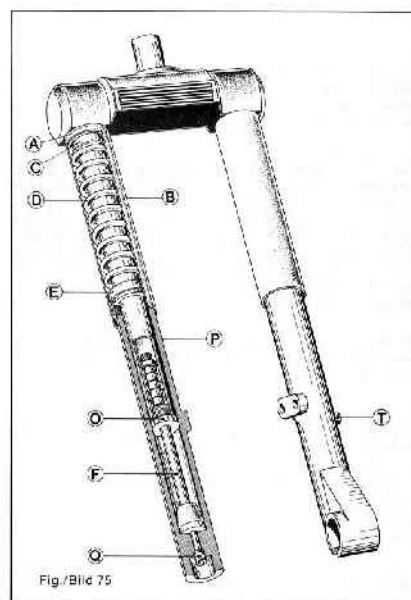


Fig./Bild 75