

**TRIUMPH**

# MANUEL DE L'USAGER

CE DOCUMENT EST GRATUIT

ET NE PEUT

EN AUCUN CAS

ÊTRE VENDU



**T120 BONNEVILLE**  
**TR6 TROPHY**  
**T100 DAYTONA SUPER SPORTS**  
**T100S TIGER 100**  
**T150 TRIDENT**

**TRIUMPH ENGINEERING CO. LTD.**

MERIDEN WORKS ALLESLEY COVENTRY ANGLETERRE



# MANUEL DE L'USAGER

POUR

MOTOCYCLETTES

CE DOCUMENT EST GRATUIT

BONNEVILLE T120 DAYTONA SUPER SPORTS T100T

TROPHY SPORTS TR6 ET NE PEUT TIGER 100 (T100S)

TRIDENT T150

EN AUCUN CAS

ÊTRE VENDU

# 1970

**TRIUMPH ENGINEERING CO. LTD.**

**MERIDEN WORKS**

**ALLESLEY**

**COVENTRY**

**ANGLETERRE**

TELEPHONE: MERIDEN 331

TELEX 31305

ADRESSE TELEGRAPHIQUE: 'TRUSTY, COVENTRY'

Référence: 99-0900

**ATTENTION:** Dans le texte il est fait mention des groupes B et C. Le groupe B comprend les modèles TROPHY (TR6) et BONNEVILLE (T120). Le groupe C comprend les modèles DAYTONA (T100T) et TIGER 100 (T100S).

## TABLE DES MATIERES

Bougies ... ..	34
Carburateur ... ..	38
Changement de l'huile ... ..	35
Commandes ... ..	13
Démarrage ... ..	15
Description générale ... ..	5
Dispositions de garantie ... ..	4
Données utiles ... ..	7
Embrayage ... ..	24
Entretien courant ... ..	52
Équipement électrique ... ..	43
Filtre à air ... ..	39
Fourches avant ... ..	26
Freins ... ..	30
Graissage ... ..	51
Nettoyage de la motocyclette ... ..	35
Pneus ... ..	30
Réglage de la chaîne ... ..	21
Réglage des freins ... ..	19
Réglage des soupapes ... ..	16
Rodage ... ..	16
Roues ... ..	28
Suspension arrière ... ..	27

## LISTE DES ILLUSTRATIONS FIGURANT DANS LE TEXTE

Figure	Page
1. Disposition des commandes pour les groupes B et C	11
2. Disposition des commandes pour le modèle T150 seulement ... ..	12
3. Réglage de la commande des soupapes ... ..	17
4. Mode de réglage du jeu de soupape ... ..	18
5. Dispositif de réglage du frein avant ... ..	19
6. Dispositif de réglage du frein arrière ... ..	20
7. Mode de réglage de la chaîne primaire (Groupes B et C) ... ..	21
8. Mode de réglage de la chaîne primaire (Modèle T150)	22
9. Réglage du ressort de suspension arrière ... ..	27
10. Rupteur 6CA (Groupes B et C) ... ..	32
11. Rupteur 7CA (Modèle T150) ... ..	33
12. Bouchons de vidange et de niveau de la boîte de vitesses ... ..	36
13. Carburateur concentrique Amal (Groupes B et C)	40
14. Carburateur concentrique Amal (Modèle T150) ...	41
15. Fixation du redresseur ... ..	46
16. Diode Zener, modèle ZD 715 ... ..	47
17. Schéma de câblage de l'équipement électrique (Groupes B et C) ... ..	48
18. Schéma de câblage de l'équipement électrique (Modèle T150 seulement) ... ..	50
19. Points de graissage ... ..	51

## INTRODUCTION

Ce Manuel de l'Usager renferme tous les renseignements utiles pour le plupart des usagers. Toutefois, si vous désirez de plus amples informations pour effectuer des réparations majeures, un Manuel d'Atelier est disponible; mais il est avant tout destiné à ceux qui ont une connaissance fondamentale de la mécanique et qui jouissent des facilités accordées par un atelier de réparation. Pour obtenir ce manuel d'atelier, passer commande auprès de votre fournisseur ou concessionnaire de motocyclettes Triumph. En aucun cas nous ne fournissons nous-mêmes pièce ou documentation de service directement et individuellement à un client.

Si un problème se pose qui ne peut être résolu par votre fournisseur ou concessionnaire et que l'avis d'un spécialiste est nécessaire, écrire alors au Service d'Entretien. Le numéro du moteur doit être donné; car sans ce numéro, il est difficile d'identifier le type de la motocyclette et de faire parvenir une réponse utile. Tout détail se rapportant à ce problème doit être fourni, surtout si des modifications et additions ont été apportées.

Aucune motocyclette n'est admise à l'usine Triumph pour être réparée, sauf si rendez-vous a été obtenu auprès de notre atelier de réparation. Quand il s'agit d'une réclamation couverte par la garantie, voir votre fournisseur ou concessionnaire qui sera peut-être en mesure de remplacer la pièce, ce qui vous permettra d'utiliser votre motocyclette, tandis que la pièce défectueuse est envoyée à l'usine. Les réclamations sous garantie pour des pièces spécialisées doivent être expédiées par votre fournisseur ou concessionnaire ou leur agent, aux fabricants actuels et non à l'Usine Triumph.

**Carburateurs:** Amal Ltd. Holdford Road, Witton, Birmingham, 6.

**Chaînes:** Renold Chains Ltd., Wythenshawe, Manchester.

**Equipement électrique:** J. Lucas Ltd., Great Hampton Street, Birmingham, 18.

**Ensembles de suspension:** Girling Ltd., Birmingham Road, West Bromwich, Staffordshire.

**Bougies:** Champion Sparking Plug Co. Ltd., Feltham, Middlesex.

**Compteur de vitesse:** Smiths Industries Ltd., Cricklewood Works, London N.W.2.

**Pneus:** Dunlop Rubber Co. Ltd., Fort Dunlop, Birmingham, 24.  
The Avon Rubber Co. Ltd., Melksham, Wiltshire.

## DESCRIPTION GENERALE

Ce Manuel couvre les séries Triumph 500c.c. (Groupe C), 650c.c. (Groupe B) et le modèle de 750c.c. (T150).

Les motocyclettes du groupe B et C sont dotées d'un moteur vertical, refroidi par air, à deux cylindres parallèles, à soupapes en tête commandées par tiges de poussoir. La lubrification aux têtes de bielles, à la commande des soupapes, aux poussoirs des soupapes d'échappement est par alimentation sous pression par l'intermédiaire d'une pompe à piston plongeur, à partir de l'huile du réservoir d'une capacité de 3,35 litres (6 pintes) monté sur le cadre. L'huile s'écoule du carter-moteur à travers une crépine montée dans la partie inférieure du carter et de là elle est refoulée dans le réservoir par le côté balayage de la pompe.

L'entraînement primaire est par chaîne Duplex et embrayage à six disques qui sont enfermés dans un carter à bain d'huile. La boîte à quatre vitesses, commandée par pédale, partage le même carter que le moteur; mais leurs dispositifs de graissage sont entièrement indépendants. La boîte de vitesses est lubrifiée par l'huile du carter-moteur. La transmission aux roues est par chaîne unique.

La motocyclette, modèle TRIDENT T150 est dotée d'un moteur vertical refroidi par air, à trois cylindres, à soupapes en tête commandées par tiges de poussoir. Le lubrifiant provenant du réservoir d'huile alimente la pompe à huile qui, elle, possède une soupape anti-vidange. De là, l'huile passe à travers un filtre à cartouche, à travers des perforations, pour graisser par barbotage les paliers principaux, les têtes de bielles, les alésages, les roulements à rouleaux et les principaux paliers lisses. Un pointeau monté sur les chapeaux de paliers de vilebrequin alimente en huile sous pression les cames des soupapes d'admission et d'échappement. L'huile, via un refroidisseur, retourne au carter-moteur où elle passe à travers un filtre et est refoulée dans le réservoir par le côté balayage de la pompe à huile. La ligne d'alimentation en huile du culbuteur de soupape part de la canalisation d'huile entre la pompe de balayage et le radiateur d'huile. Le lubrifiant s'écoule à travers le filtre de la partie inférieure du carter-moteur et est refoulé dans le réservoir par le côté balayage de la pompe.

L'entraînement primaire est par chaîne à trois rangées de maillons et un embrayage à membrane. L'embrayage est à sec dans un boîtier séparé, la chaîne primaire étant dans un carter à bain d'huile. La boîte à quatre vitesses, commandée par pédale, partage le même carter que le moteur mais leurs dispositifs de graissage sont indépendants. La boîte de vitesses est lubrifiée par l'huile du carter-moteur. La transmission aux roues est par chaîne unique.

Les fourches télescopiques avant sont assemblées au cadre par des joints à rotule conique. La charge est portée par deux ressorts hélicoïdaux comprimés, et le mouvement est commandé par amortisseur hydraulique incorporé. L'huile de moteur ordinaire est employée pour les jambages.

La suspension arrière est une pièce fourchue pivotant sur des coussinets de bronze qui sont lubrifiés à intervalles réguliers par graissage à haute pression. La charge est portée par des éléments combinés de ressort spiraux Girling et d'amortisseurs hydrauliques. Le ressort est réglable pour la charge. Le système hydraulique est entièrement étanche et ne nécessite aucune attention.

L'alimentation en courant électrique est par dynamo à courant alternatif, cette dynamo est entraînée par le vilebrequin. L'intensité du courant est contrôlée par une Diode Zener et un puits de chaleur et passe par un redresseur pour se rendre à une batterie de 12 volts. L'allumage est assurée par deux bobines commandées par un rupteur double, entraînées par l'arbre à cames des soupapes d'échappement. Il existe des lampes-témoins pour la pression d'huile et pour le faisceau principal des phares. Ces lampes sont incorporées au corps du phare pour les groupes B et C et à l'habitacle pour le modèle T150.

Le frein avant est un ensemble à segments jumelés et équipe tous les modèles. Celui du modèle T150 et du groupe B est de 20,3cm. (8 pouces) de diamètre; celui du groupe C de 178mm. (7 pouces) de diamètre.

Le frein arrière équipe tous les modèles, il est du type à segments jumelés de 178mm. (7 pouces) de diamètre.

	TR6	T120	T100S	T100T	T150
<b>MOTEUR</b>					
Alésage et course en mm.	71 x 82	71 x 82	69 x 65,5	69 x 65,5	67 x 70
Alésage et course en pouces	2,79 x 3,23	2,79 x 3,23	2,716 x 2,58	2,716 x 2,58	2,67 x 2,751
Capacité en cm <sup>3</sup>	649	649	490	490	740
Capacité en pouces cubes	40	40	30	30	45
Taux de compression	9 : 1	9 : 1	9 : 1	9 : 1	9,5 : 1
Puissance au frein à tr./min.	43 à 6500	47 à 6700	34 à 7000	39 à 7400	58 à 7500
Jeu de soupape, admission et échappement à froid	0,002-0,004	0,002-0,004	0,002-0,004	0,002-0,004	0,006-0,008
Jeu de soupape en mm.	0,05-0,10	0,05-0,10	0,05-0,10	0,05-0,10	0,20
Distribution à 0,50mm (0,20")	34°	34°	34°	40°	50°
Jeu pour vérification	55°	55°	55°	52°	64°
	55°	55°	48°	61°	67°
	34°	34°	27°	31°	47°
<b>ALLUMAGE—Calage de distribution (Avant P.M.H.)</b>					
Position du vilebrequin	38°	38°	38°	38°	38°
Ecartement des contacts du rupteur: mm	0,35-0,40	0,35-0,40	0,35-0,40	0,35-0,40	0,35-0,40
Ecartement des contacts du rupteur: pouces	0,014-0,016	0,014-0,016	0,014-0,016	0,014-0,016	0,014-0,016

CE DOCUMENT EST GRATUIT  
 RIEN PEUT  
 EN AUCUN CAS  
 ÊTRE VENDU

**DONNEES UTILES**

	TR6	T120	T100S	T100T	T150
<b>BOUGIES</b>					
Modèle .. .. .	Champion N3	Champion N3	Champion N4	Champion N4	Campion N3
Intervalle des électrodes .. ..	0,50mm. (0,020")	0,50mm. (0,020")	0,50mm. (0,020")	0,50mm. (0,020")	0,63mm. (0,025")
<b>CAPACITES</b>					
Réservoir de carburant 18 litres (4 galls.)	18 litres (4 galls.)	18 litres (4 galls.)	13,5 litres (3 galls.)	13,5 litres (3 galls.)	20,25 litres (4½ galls.)
Réservoir d'huile .. .. .	3,35 litres (6 pints)	3,35 litres (6 pints)	3,35 litres (6 pints)	3,35 litres (6 pints)	3,35 litres (6 pints)
Boîte de vitesses .. .. .	500cm³ (⅞ pint)	500cm³ (⅞ pint)	375cm³ (¾ pint)	375cm³ (¾ pint)	750cm³ (1½ pints)
∞ Carter de chaîne primaire (remplissage initial seulement) .. .. .	350cm³ (⅝ pint)	350cm³ (⅝ pint)	300cm³ (½ pint)	300cm³ (½ pint)	350cm³ (⅝ pint)
Fourche avant (chaque jambe) .. .. .	200cm³ (⅓ pint)	200cm³ (⅓ pint)	200cm³ (⅓ pint)	200cm³ (⅓ pint)	200cm³ (⅓ pint)

### CARBURATEUR

Modèle Amal .. .. .	R930	L930 : R930	626	626 (2 jum.)	626 (Spé)
Gicleur principal .. .. .	230	220	190	180	150
Gicleur à aiguille .. .. .	0,107	0,106	0,106	0,106	0,106
Modèle d'aiguille .. .. .	STD	STD	STD	STD	STD
Position de l'aiguille .. .. .	2	2	2	1	2
Papillon des gaz .. .. .	No. 4	No. 2½	3½	3½	3

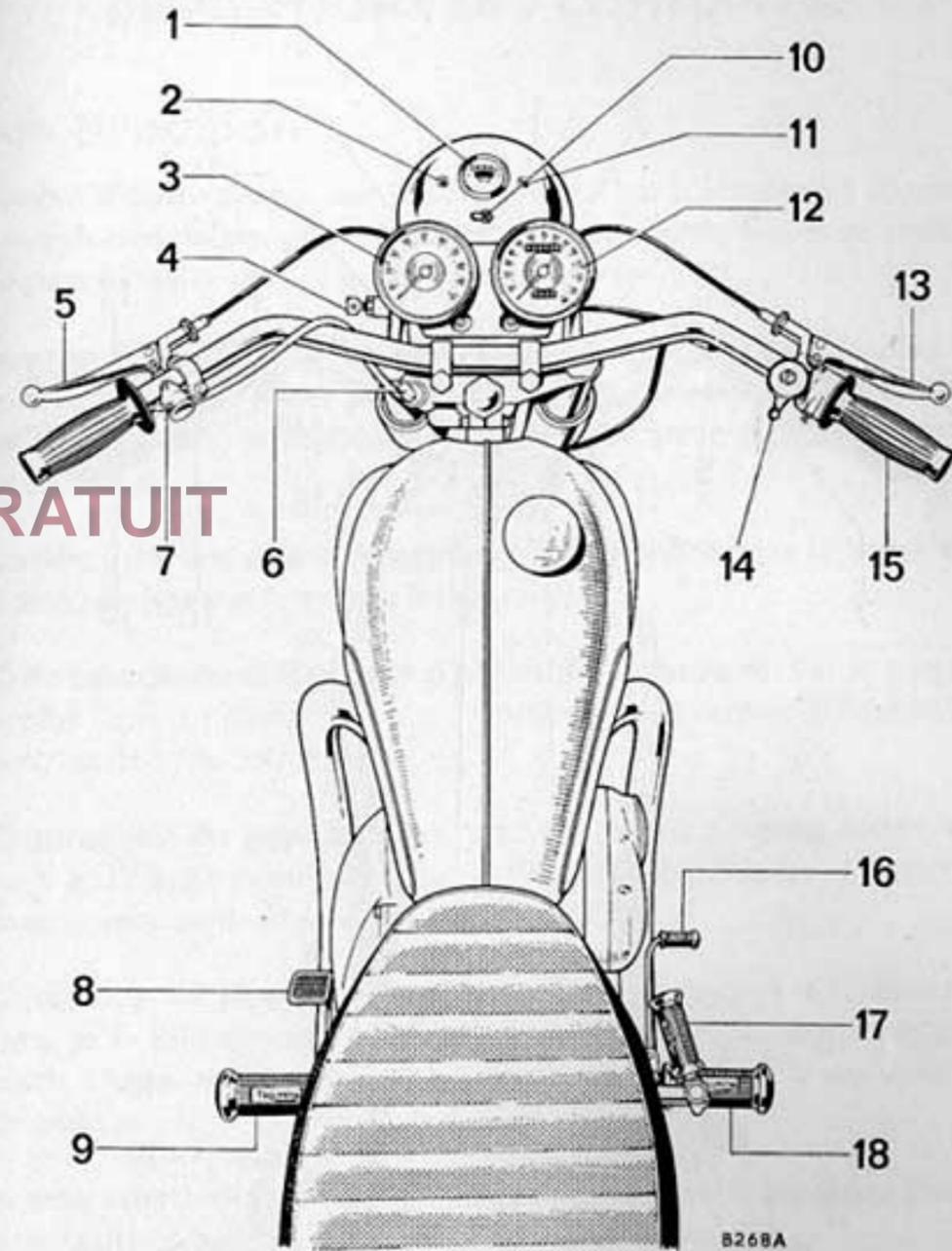
EN AUCUN CAS

ÊTRE VENDU

	TR6	T120	T100S	T100T	T150
<b>PRESSION DES PNEUS</b>					
Avant Kg/cm² (lb/sq. in) .. .. .	1,7 (24)	1,7 (24)	1,7 (24)	1,7 (24)	1,757 (25)
Arrière Kg/cm² (lb/sq. in) .. .. .	1,7 (24)	1,7 (24)	1,7 (24)	1,7 (24)	1,97 (28)
<b>AMPOULES</b>					
Phare 12 volts, 50/40w. pré-focus .. .. .	Lucas 446	Lucas 446	Lucas 446	Lucas 446	Lucas 446
Feu de position 12v., 4w. M.C.C. .. .. .	Lucas 989	Lucas 989	Lucas 989	Lucas 989	Lucas 989
Lanterne de feu arrière 12 volts, 62/1w. (broche déportée) .. .. .	Lucas 380	Lucas 380	Lucas 380	Lucas 380	Lucas 380
Compteur de vitesse, 12 volts, 3 w., M.E.S. .. .. .	Lucas 987	Lucas 987	Lucas 987	Lucas 987	Lucas 987
Lampe témoin de l'allumage 12 volts, 2w. (BA7S) .. .. .	Lucas 281	Lucas 281	Lucas 281	Lucas 281	Lucas 281
Lampe témoin du faisceau principal du phare (BA7S) .. .. .	Lucas 281	Lucas 281	Lucas 281	Lucas 281	Lucas 283
Wattage de fusible (amps) .. .. .	35	35	35	35	35
<b>DIMENSIONS HORS TOUT</b>					
Longueur en cm. (en pouces) .. .. .	213,5 (84)	213,5 (84)	211,5 (83½)	211,5 (83½)	220,34 (86¾)
Largeur en cm. (en pouces) .. .. .	68,5 (27)	68,5 (27)	67,2 (26½)	67,2 (26½)	72,39 (28½)
Hauteur hors tout en cm. (en pouces)	96,5 (38)	96,5 (38)	96,5 (38)	96,5 (38)	107,95 (42½)
Poids en Kgs. (lbs) .. .. .	165,5 (365)	165,5 (365)	153, (337)	153 (337)	207,93 (458)
<b>COULEUR</b> .. .. .	Or (Spring Gold)	Rouge astral	Violet	Violet	Flamme

	TR6	T120	T100S	T100T	T150
<b>PIGNONS A CHAINE</b>					
Boîte de vitesses, solo ..	19	19	18	18	19
Boîte de vitesses, sidecar ..	17	17	—	—	—
Roue arrière ..	46	46	46	46	53
<b>CHAINES</b>					
Primaire, pas de 9,5mm. ( $\frac{3}{8}$ " ) maillons Duplex ..	84	84	78	78	82 triple rangée
Secondaire, pas de 15,8mm. ( $\frac{5}{8}$ " ) de large, maillon seulement ..	104	104	102	102	104
pas 15,8mm. par					
9,5mm. ( $\frac{3}{8}$ " x $\frac{3}{8}$ " ) de large, maillon sidecar ..	103	103	—	—	—
<b>RAPPORTS D'ENGRENAGE</b>					
4ème prise directe ..	Solo 4,88	Solo 4,88	Solo 5,7	Solo 5,7	Solo 4,98
3ème vitesse ..	6,04	6,04	6,9	6,9	6,18
2ème vitesse ..	8,17	8,17	9,2	9,2	8,43
1ère vitesse ..	11,8	11,8	14,1	14,1	12,16
Nombre de tours du moteur à la vitesse de 16 km/h. (10 miles/hr) en prise directe ..	663	663	763	763	656,4
<b>DIMENSIONS DES PNEUS</b>					
Roue avant: en cm. ..	8,25 x 48,2	7,5 x 48,2	8,33 x 45,72	8,33 x 45,72	8,33 x 48,2
en pouces ..	3,25 x 19	3,00 x 19	3,25 x 18	3,25 x 18	3,25 x 19
Roue arrière: en cm. ..	8,89 x 45,7	8,89 x 45,7	8,89 x 45,7	8,89 x 45,7	101,1 x 48,2
en pouces ..	3,50 x 18	3,50 x 18	3,50 x 18	3,50 x 18	4,10 x 19

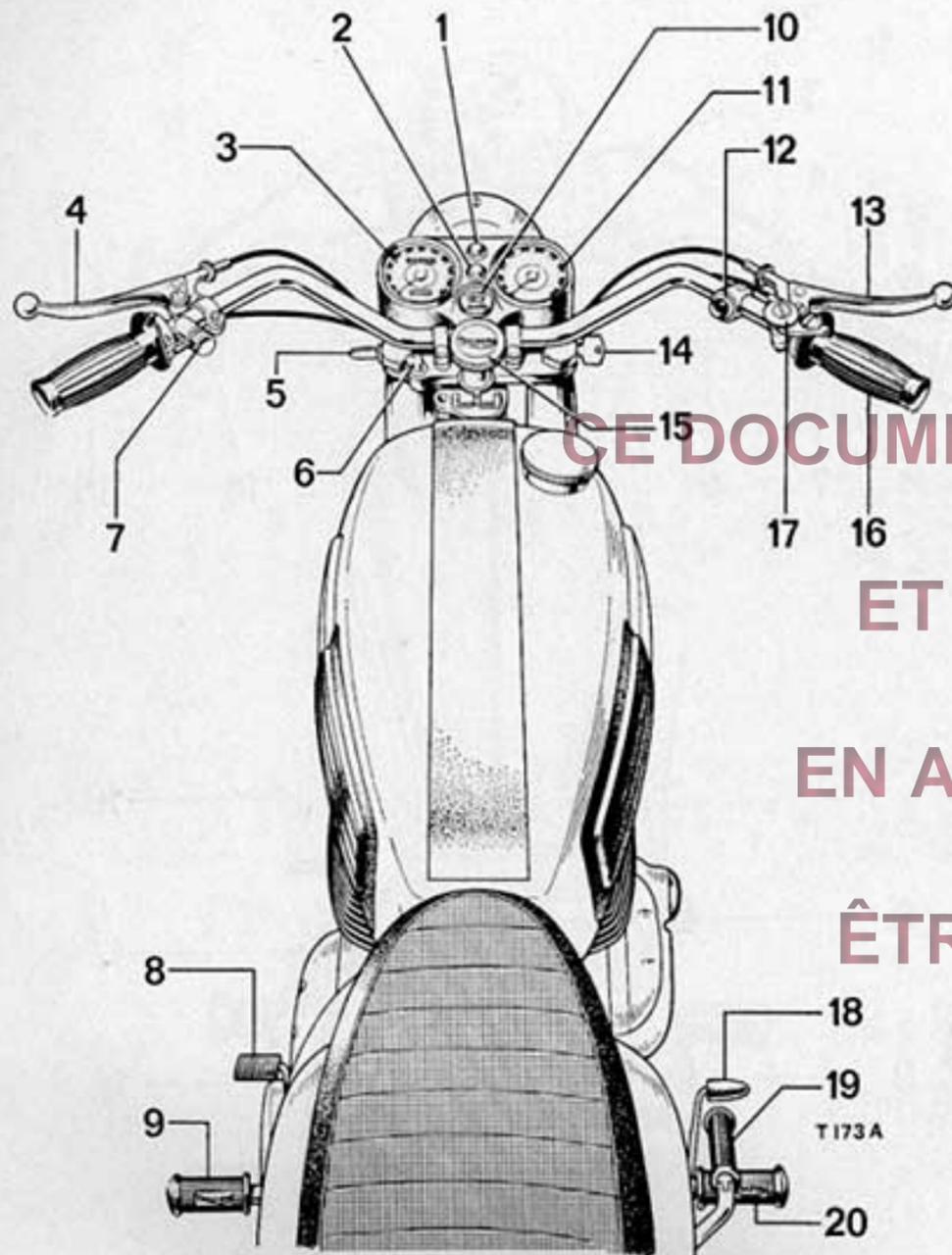
CE DOCUMENT EST GRATUIT  
ET NE PEUT  
EN AUCUN CAS  
ÊTRE VENDU



- LEGENDE**
- |  |   |
|--|---|
| 1. Ampèremètre                                     | 10. Commutateur d'éclairage                     |
| 2. Lampe-témoin de la pression d'huile             | 11. Lampe-témoin du faisceau principal de phare |
| 3. Tachymètre                                      | 12. Compteur de vitesse                         |
| 4. Commutateur d'allumage                          | 13. Lever de frein avant                        |
| 5. Levier d'embrayage                              | 14. Commande du mélangeur et de carburant       |
| 6. Serrure-antivol                                 | 15. Commande du papillon des gaz                |
| 7. Bouton d'avertisseur et jauge du niveau d'huile | 16. Changement de vitesse                       |
| 8. Commande de frein arrière                       | 17. Pédale de kickstarter                       |
| 9. Repose-pied                                     | 18. Repose-pied.                                |

Fig. 1. Disposition des Commandes des Groupes B et C

## DISPOSITIONS DES COMMANDES



### LEGENDE

- |  |   |
|--|---|
| 1. Lampe-témoin du faisceau principal de phare     | 10. Ampèremètre                           |
| 2. Lampe-témoin de la pression d'huile             | 11. Tachymètre                            |
| 3. Compteur de vitesse                             | 12. Bouton d'arrêt du moteur              |
| 4. Levier d'embrayage                              | 13. Levier de frein avant                 |
| 5. Commutateur d'éclairage                         | 14. Commutateur d'allumage                |
| 6. Serrure-antivol de direction                    | 15. Avertisseur de direction              |
| 7. Bouton d'avertisseur et jauge du niveau d'huile | 16. Commande du papillon des gaz          |
| 8. Pédale de frein arrière                         | 17. Commande du mélangeur et de carburant |
| 9. Repose-pied                                     | 18. Changement de vitesses                |
|  | 19. Kickstarter                           |
|  | 20. Repose-pied                           |

Fig. 2. Disposition des commandes du Modèle T150 seulement

### SUR LE GUIDON

**Levier d'embrayage.** Sur la poignée gauche. L'embrayage accouple l'entraînement du moteur à la boîte de vitesses et à la roue arrière. Pousser le levier vers la poignée pour débrayer.

**Bouton d'avertisseur et inverseur phare-code.** Sur la poignée gauche. Utiliser le levier pour passer de la position phare à la position code. Déprimer le bouton à tête bombée pour faire fonctionner l'avertisseur.

**Levier du frein avant.** Sur la poignée droite. Pousser le levier vers la poignée pour actionner le frein avant.

**Commande du mélangeur d'air et de carburant.** Sur la poignée droite. Lors du démarrage d'un moteur à froid fermer la commande pour enrichir le mélange.

**Commande du papillon des gaz.** Tourner la poignée droite vers vous pour augmenter la vitesse de rotation du moteur. La tourner dans le sens contraire pour réduire la vitesse.

**Compteur de vitesse.** Indique la vitesse et enregistre le kilométrage total et le kilométrage journalier. Pour remettre le compteur journalier à zéro, tourner le bouton de gauche à droite. Ne pas tirer sur ce bouton.

**Serrure-antivol.** Tourner le guidon à la position de braquage gauche puis tourner la clé de gauche à droite pour verrouiller.

**Note:** En cas de perte, noter le numéro de la clé d'allumage antivol.

**Bouton d'arrêt du moteur (Modèle T150 seulement).** Sur la poignée droite. Déprimer pour arrêter le moteur. En stationnement, couper l'allumage et retirer la clé.

**Amortisseur de direction (Modèle T150 seulement).** Placé au centre du dôme de la colonne de direction. Pour routes cahoteuses, la tourner de gauche à droite pour augmenter la friction sur la direction.

## SUR LE PHARE (HABITACLE POUR LE MODELE T150)

**Lampe-témoin du faisceau principal de phare (lumière verte).**  
**Ampèremètre.** Indique l'intensité du courant électrique qui vient et va à la batterie.

**Lampe-témoin de la pression d'huile (lumière rouge).** Reste éclairée aussi longtemps que l'allumage n'est pas coupé et jusqu'à ce que le nombre de tours du moteur est supérieur à celui du ralenti. Si la lampe reste allumée, arrêter le moteur et rechercher la cause.

**Commutateur d'éclairage.** L'éclairage est commandé par un commutateur à trois positions. A partir de la position "fermée" ("off"), tourner le bouton à droite sur le premier trait en haut pour le modèle T150) pour les feux de position; sur le deuxième trait pour le faisceau principal du phare.

**Tachymètre. (Modèle T150 et Groupe B).** Indique la vitesse de rotation du moteur par paliers de 100.

## SUR LE PORTE-PHARE GAUCHE (Modèle T150 seulement)

**Commutateur d'éclairage.** Actionné par un levier culbuteur. La position Haute est "fermée" ("off"). Faire glisser vers le bas à la première position pour les lampes-témoins et à la position inférieure pour l'éclairage. Les lumières s'allument si le contact d'allumage est mis.

## SUR LE PORTE-PHARE DROIT (Modèle T150 seulement)

**Commutateur d'allumage.** Actionné par une clé. Tourner la clé de gauche à droite pour mettre le contact.

## SUR LA MACHINE

**Commutateur d'allumage.** Sur le porte-phare gauche pour les machines des groupes B et C et le porte-phare droit pour le modèle T150.

Le commutateur est actionné par une clé et doit être tourné à droite pour mettre le contact.

**Robinet d'essence.** (Modèle T150 et Groupe B). A l'arrière, sous le réservoir à carburant. Tourner le levier du robinet de droite pour le fonctionnement normal. Quand il est nécessaire de faire appel au carburant de réserve, tourner le levier du robinet de gauche. Lors du stationnement, fermer les deux robinets.

**Robinet d'essence** (Groupe C seulement). A l'arrière et à gauche sous le réservoir de carburant. Tirer sur le plongeur à tête ronde pour le fonctionnement normal. Quand il est nécessaire de faire appel au carburant de réserve, tirer sur le plongeur à tête hexagonale. Toujours repousser les deux plongeurs lors du stationnement.

## COMMANDES A PIED

**Pédale de frein.** En avant du repose-pied gauche. Appuyer pour actionner le frein arrière.

**Levier du sélecteur de vitesses.** En avant du repose-pied droit. Déprimer pour passer à une vitesse inférieure, relever pour passer à une vitesse supérieure. Le levier est chargé par ressort et revient toujours à la position intermédiaire.

**Pédale de démarrage.** La pédale pliante placée à l'arrière du repose-pied droit.

**Trousse à outils.** Placée en arrière du panneau latéral gauche.

## PREMIERE UTILISATION SUR ROUTE DE LA MOTOCYCLETTE

Dans la plupart des cas, le distributeur aura vérifié les niveaux d'huile dans le carter de la boîte de vitesses, dans le carter de chaîne primaire et dans le réservoir d'huile; ainsi que la pression des pneus et aura rempli la batterie chargée à sec. Dans le doute, procéder à ces vérifications. Remplir le réservoir avec un carburant de bonne qualité. La motocyclette est prête à démarrer.

## MISE EN MARCHÉ DU MOTEUR

1. Sélectionner la position neutre entre la première et la deuxième vitesse.
2. Tirer sur le levier d'embrayage et déprimer à plusieurs reprises la pédale de démarrage pour faciliter l'embrayage.
3. Ouvrir le robinet d'essence et le maintenir abaissé pour environ cinq secondes, le bouton de ralenti chargé par ressort qui noie le carburateur et enrichit le mélange. Par temps froid, fermer le levier de mélange d'air monté sur la poignée droite.

4. Mettre la clé dans le commutateur d'allumage et la tourner de gauche à droite.
5. Appuyer sur la pédale de démarrage jusqu'à ce qu'une résistance se fasse sentir; appuyer davantage en ouvrant légèrement la commande du papillon des gaz, le moteur se mettra en marche.
6. Ouvrir la commande du mélange d'air et de carburant dès que le moteur le permet sans qu'il ne cale.
7. Vérifier que l'huile circule et qu'elle retourne au réservoir. Sinon, arrêter le moteur immédiatement et rechercher la cause de cette défektivité.

### RODAGE DE LA MOTOCYCLETTE NEUVE

Quoique les nouvelles pièces sont usinées avec autant de précision qu'il soit possible, les organes en mouvement doivent se "marier" ensemble ou être rodés. A une vitesse faible mais constante, ce rodage nécessitera un kilométrage considérable; aussi la méthode idéale de rodage est l'augmentation progressive de la charge sur le moteur et la durée de temps pendant laquelle cette charge est appliquée. Ces motocyclettes roulent sur une route plate à 80 kilomètres à l'heure (50 miles à l'heure) avec seulement une faible ouverture du papillon des gaz sans subir d'endommagement; mais une large ouverture, même en vitesse inférieure sauf pour de courtes durées de temps peut entraîner des dégâts.

Changer de vitesses fréquemment afin que le moteur travaille avec facilité. Ne pas laisser la machine "tirer" en vitesse supérieure, ou tourner rapidement en vitesse inférieure. En employant ainsi la boîte de vitesses, l'on rôte toutes les pièces du système de transmission. Il est difficile d'établir un kilométrage définitif pour le rodage; mais si le rodage a été effectué d'une façon intelligente, il est possible d'obtenir un rendement optimum après 2500 kilomètres (1500 miles). Chaque fois que l'on fait appel à un rendement maximum de la moto, fermer brusquement, de temps à autre, le papillon de gaz. Cette manoeuvre a pour résultat d'aspirer une certaine quantité d'huile vers les cylindres.

## REGLAGE DE LA DISTRIBUTION PAR SOUPAPES

### MODELES DES GROUPES B ET C SEULEMENT

Quatre régulateurs sont montés sur les culbuteurs, ils sont accessibles après dépose des quatre couvercles d'orifice de visite des boîtiers de culbuteur. Le jeu des soupapes doit être vérifié quand le moteur est froid.

Pour régler les soupapes, trouver le point exact de la course. Placer la motocyclette sur sa béquille centrale, engager la prise directe et déposer alors les bougies. En tournant la roue arrière, il est possible de tourner le vilebrequin et mettre les soupapes en position.

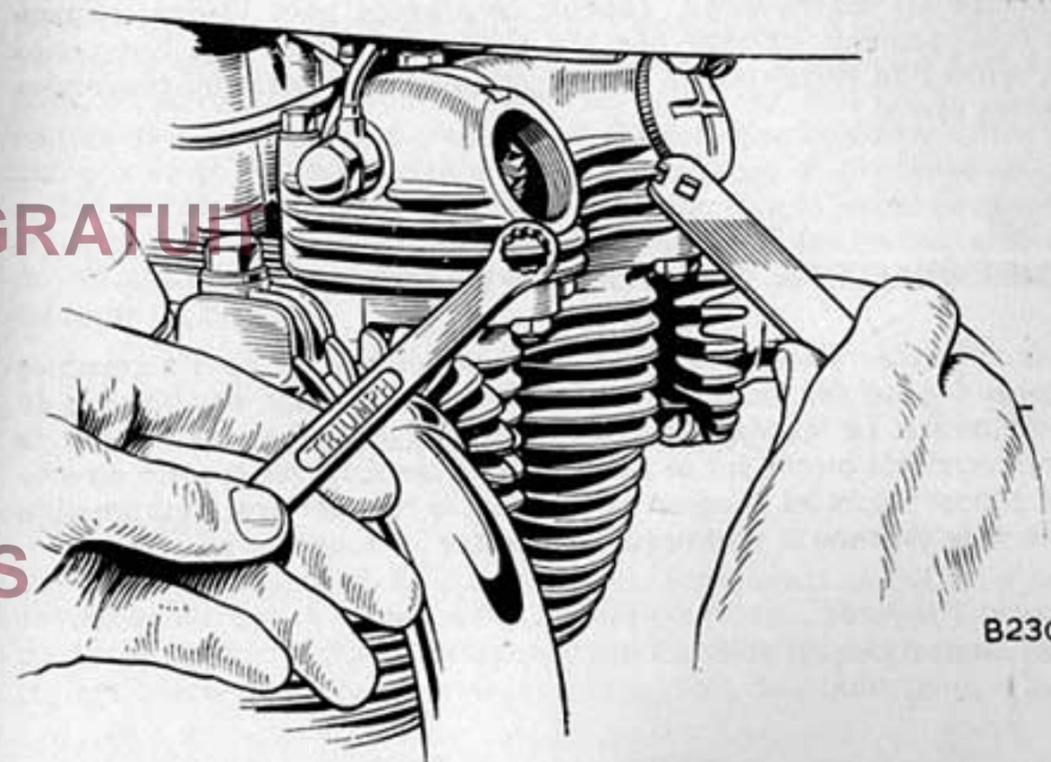


Fig. 3. Réglage de la distribution par soupapes

### Soupapes d'admission (vers l'arrière du moteur)

Tourner la roue arrière jusqu'à ce que les culbuteurs d'admission se déplacent vers le bas, ouvrant ainsi la soupape. Quand cette dernière est complètement ouverte, le dispositif de commande de l'autre soupape d'admission sera en position basse, reposant sur la base de la came. Si nécessaire, vérifier et régler le jeu. Le jeu normal est de 0,05mm. (0,002 pouce) et son rattrapage se traduit par un mouvement à peine perceptible du culbuteur avec un faible déclic lorsque le culbuteur est déplacé à l'aide des doigts. (Jeu 'A' comme indiqué sur la Fig. 4).

Ayant réglé une soupape d'admission, tourner la roue arrière jusqu'à ce que la soupape réglée est complètement ouverte et répéter le procédé pour l'autre soupape d'admission.

## Soupapes d'échappement

Ayant réglé les soupapes d'admission, procéder au réglage des soupapes d'échappement qui elles sont à l'avant du moteur. Procéder de la même façon que pour les soupapes d'admission et ouvrir une soupape complètement lors de la vérification du jeu de l'autre soupape. Le jeu est de 0,10mm. (0,004 pouce). Pour rattraper ce jeu, régler le poussoir pour obtenir un jeu nul et des serrer d'un huitième de tour le régleur carré. Maintenir le régleur dans cette position au cours du serrage du contre-écrou. Répéter ce procédé pour l'autre soupape d'échappement. Vérifier que les rondelles en fibre des couvercles d'orifices de visite sont en bonne condition et reposer les couvercles et les serrer.

## DISTRIBUTION PAR SOUPAPES (Modèle T150)

Six régulateurs sont montés sur les culbuteurs, ils sont accessibles après dépose des couvercles des orifices d'inspection des boîtiers de culbuteurs. Le jeu doit être vérifié quand le moteur est froid et la motocyclette placée sur sa béquille centrale. Engager la prise directe et déposer alors les bougies. En tournant la roue arrière, il est possible alors de tourner le vilebrequin et mettre les soupapes en position.

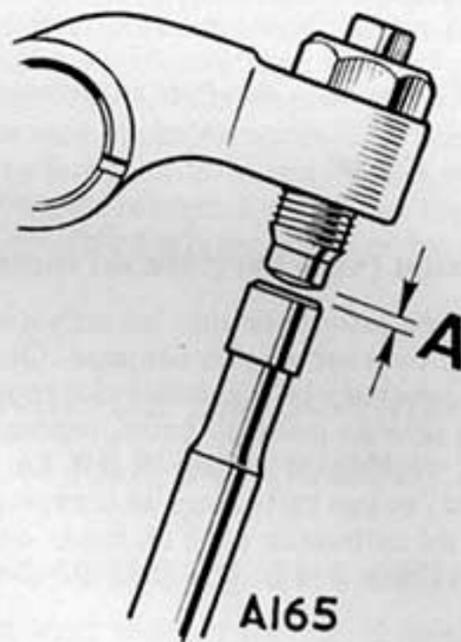


Fig. 4. Le point 'A' de vérification du jeu de soupape

Noter que le procédé de réglage des soupapes est le même pour les soupapes d'admission et d'échappement. Il est essentiel que deux poussoirs soient sur le point de s'ouvrir tandis que l'on procède au réglage de la troisième soupape reposant sur son siège. Pour faciliter cette tâche, procéder en premier au réglage du jeu du côté admission.

En commençant avec les poussoirs central et droit à peine ouverts, vérifier que le jeu à gauche est de 0,15mm. (0,006 pouce) en insérant une cale d'épaisseur entre la queue de soupape et le régleur. Maintenir ce dernier dans cette position lors du serrage du contre-écrou. Vérifier à nouveau le jeu pour s'assurer qu'il n'a pas été dérangé au cours du serrage. Faire tourner le moteur pour régler le jeu du poussoir central, les poussoirs d'admission droit et gauche doivent être à peine ouverts. Répéter cette séquence de réglage et procéder ainsi à tour de rôle pour les autres poussoirs. Noter que le jeu de poussoir d'échappement doit être 0,20mm. (0,008 pouce). Poser les couvercles de culbuteur et si nécessaire, remplacer les rondelles d'étanchéité. Reposer les bougies.

## REGLAGE DES FREINS

### Frein avant

Le réglage du dispositif de commande du frein avant se fait à l'aide de l'écrou moleté 'A' incorporé à la butée du guidon. Tourner l'écrou de droite à gauche pour rattraper le jeu du câble de commande. Le réglage exact dépendra de la largeur de la main du conducteur; mais

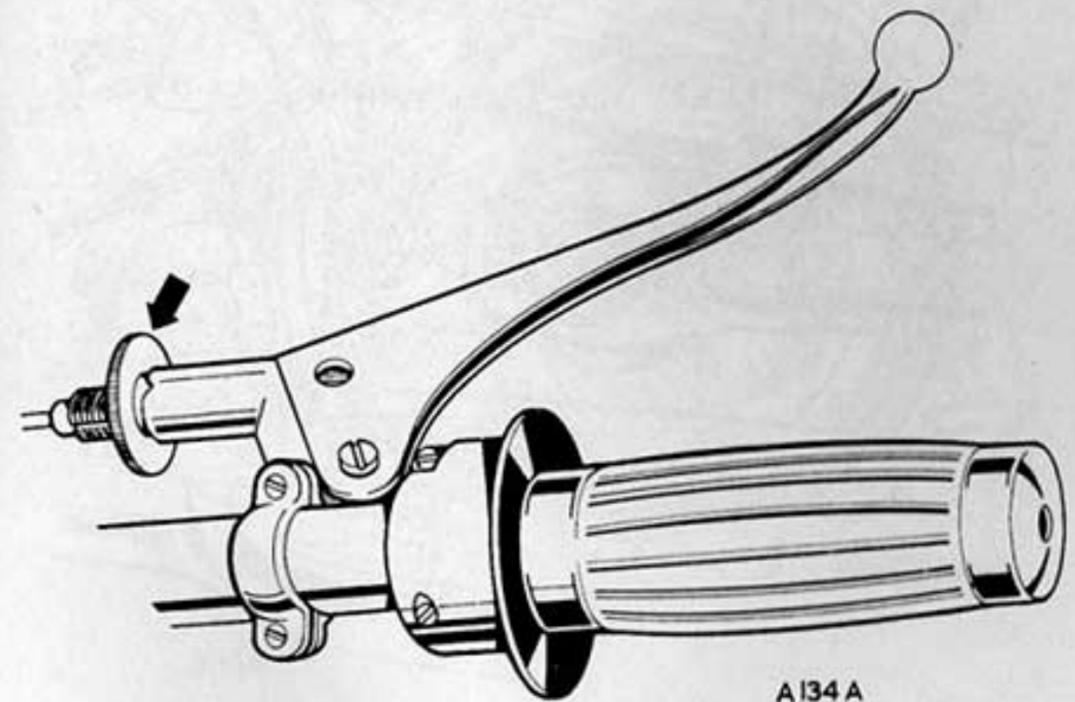


Fig. 5. Régleur de frein

le levier ne doit pas être en contact avec le guidon quand l'on appuie à fond sur le frein, sinon l'action de freinage sera limitée. Une butée supplémentaire pour le câble est montée pour les longueurs de câble qui ne peuvent être prises par le dispositif normal.

### Frein arrière

La position de la pédale de frein arrière est réglable et tout réglage de la position de la pédale devra être effectué avant de régler le mouvement. A la position statique, avant que le frein ne soit appliqué, un jeu libre d'environ 12mm: ( $\frac{1}{2}$  pouce) doit exister avant que le frein ne commence à fonctionner. Le réglage lui-même se fait à l'aide d'un écrou 'A' monté à l'extrémité de la tige de commande du frein. Tourner l'écrou de gauche à droite pour rattraper le jeu.

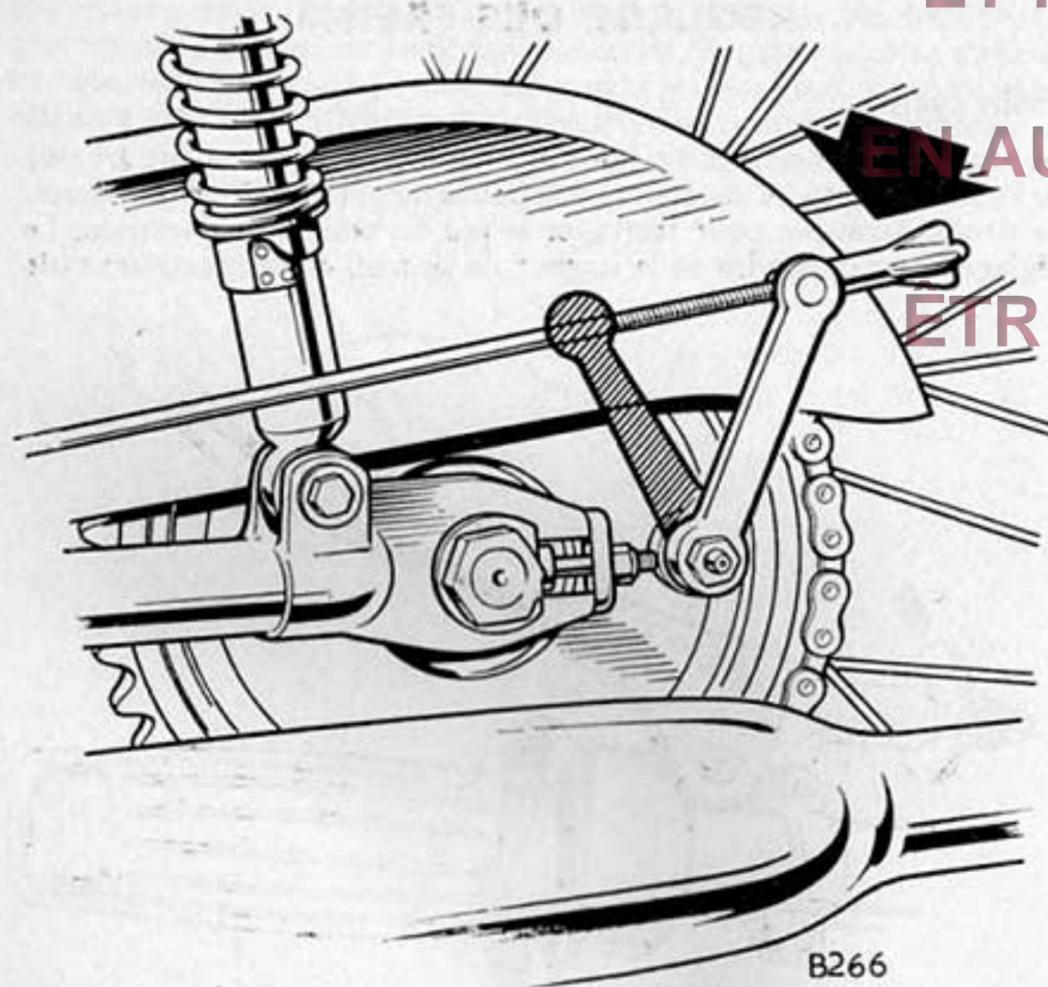


Fig. 6. Régleur de frein arrière

## REGLAGE DES CHAINES

### GROUPES B ET C SEULEMENT

#### Chaîne primaire

La chaîne primaire est du modèle Duplex et n'est pas réglable, car les centres de vilebrequin et de la boîte de vitesses sont fixes. Le rattrapage de l'usure de la chaîne primaire se fait par l'intermédiaire d'une lame de glissement à surface caoutchoutée, montée le long de la partie inférieure de la chaîne. Le relâchement de la chaîne peut être senti avec le doigt après dépose du bouchon de l'orifice de visite supérieur.

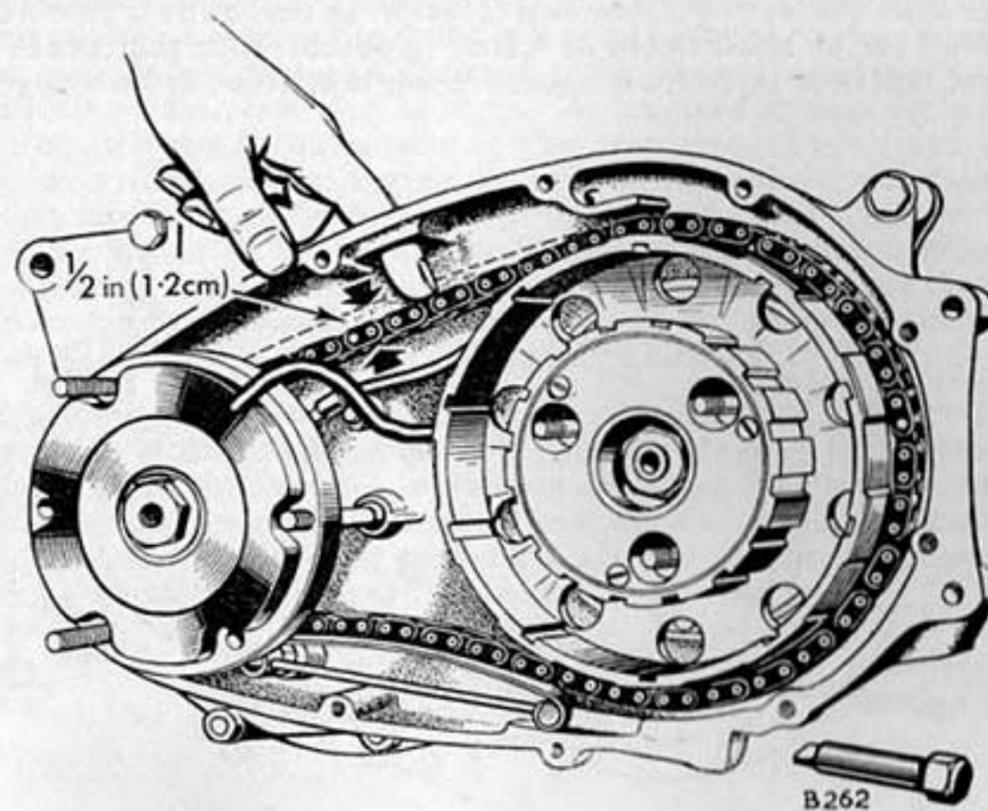


Fig. 7. Réglage de la chaîne primaire  
(Groupes B et C seulement)

Ne pas remuer la chaîne en utilisant la pédale de démarrage tandis que les doigts sont dans le carter. La tension correcte de la chaîne se traduit par un relâchement de 1,2cm. ( $\frac{1}{2}$  pouce). Pour rattraper tout relâchement supérieur au chiffre indiqué, déposer le bouchon à tête allongée de la partie inférieure du carter et serrer le régleur à crans placé à l'arrière du dispositif tendeur en utilisant le tourne-vis à tête hexagonale No. D496 qui se trouve dans la trousse à outils. Pour les modèles de 500cm<sup>3</sup>, utiliser un tourne-vis ordinaire. Après repose du bouchon à la partie inférieure du carter de chaîne, faire le plein avec 350cm<sup>3</sup> ( $\frac{5}{8}$  pint) d'huile de moteur. Après le remplissage initial, le niveau d'huile se maintient automatiquement.

### Chaîne primaire (Modèle T150)

La chaîne primaire est du type à trois rangées et n'est pas réglable car les centres du vilebrequin et de la boîte de vitesses sont fixes. Le rattrapage de l'usure de la chaîne primaire se fait par l'intermédiaire d'une lame de glissement à surface caoutchoutée, montée le long de la partie inférieure de la chaîne. Le relâchement de la chaîne peut être senti avec le doigt après dépose du bouchon de l'orifice de visite supérieur. Ne pas remuer la chaîne en utilisant la pédale de démarrage alors que les doigts sont dans le carter. La tension de la chaîne se traduit par un relâchement de 1,2cm. ( $\frac{1}{2}$  pouce). Pour tout relâchement supérieur au chiffre indiqué, déposer le bouchon à tête allongée

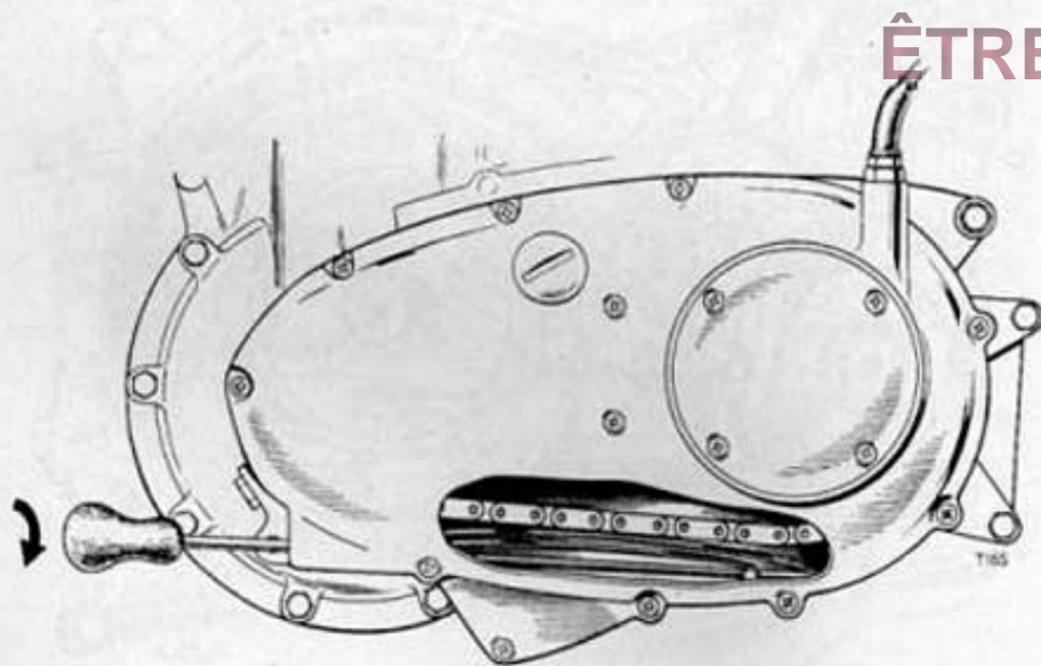


Fig. 8. Réglage de la chaîne primaire (Modèle T150)

de la partie avant du fond du carter et serrer à l'aide d'un tourne-vis l'écrou régulateur à crans placé à l'extrémité avant du dispositif tendeur. Après repose du bouchon, faire le plein avec 300cm<sup>3</sup> ( $\frac{3}{8}$  pint) d'huile SAE 20.

### Chaîne arrière

Le réglage de la chaîne arrière est assuré par des boulons d'attelage montés à chaque extrémité de l'arbre de la roue arrière. La tension correcte de la chaîne arrière lorsque la moto repose sur roues et que la chaîne est tendue à son maximum se traduit par un relâchement de 1,8cm. ( $\frac{3}{4}$  pouce) ou 4,3cm. ( $1\frac{3}{4}$  pouces) quand la machine repose sur la béquille centrale et que la chaîne est tendue à son maximum. Si les chiffres indiqués ci-dessus ne correspondent pas à ceux qui sont constatés, corriger le relâchement en dévissant d'un nombre égal de tours les écrous de l'arbre de roue et l'écrou tendeur du couple de freinage. Appuyer toujours sur la pédale de frein pour centraliser son plateau et garder le frein appliqué tout au long du serrage de l'écrou gauche de l'arbre de roue. Si à l'origine, l'alignement des roues était correcte, le serrage des écrous d'un nombre égal de tours devrait préserver l'alignement; mais en cas de doute, utiliser une règle carrée ou tendre un morceau de ficelle le long de la roue arrière, en tenant compte de la différence d'épaisseur entre les pneus arrière et avant. Serrer ou desserrer alors le régulateur du bouton d'attelage sur le côté droit, afin que la roue arrière soit en ligne avec la roue avant. Si la roue arrière n'est pas alignée, la tenue de route de la motocyclette sera affectée et ceci entraînera une usure rapide de la chaîne arrière et du pignon de chaîne arrière. Quand le réglage a été effectué, vérifier le serrage des écrous de l'arbre de roue arrière, des boulons d'attelage et des écrous tendeurs du moment de freinage. En dernier, vérifier le réglage de la tige de commande du frein.

L'alimentation en huile de la chaîne arrière se fait à partir de la tuyauterie côté retour du carter d'huile. Le réglage du taux d'écoulement se fait en déposant le bouchon du carter d'huile et en faisant fonctionner la vis qui se trouve à l'intérieur de la tubulure du carter d'huile. Tourner la vis de gauche à droite pour réduire l'écoulement et de droite à gauche pour l'augmenter.

## REGLAGE DE L'EMBRAYAGE ET DE LA TIMONERIE D'EMBRAYAGE

### GROUPES B ET C SEULEMENT

#### EMBRAYAGE

L'embrayage se trouve sur le côté gauche de la motocyclette à l'intérieur du carter de chaîne primaire. Si l'embrayage dérape et que le réglage habituel du mécanisme de commande n'apporte aucune amélioration, déposer le carter de la chaîne primaire pour régler les trois ressorts qui maintiennent la charge sur le disque de pression. Pour déposer le carter de chaîne primaire, déposer tout d'abord le tuyau d'échappement gauche et écarter le repose-pied et la pédale de frein. Placer un plateau sous le carter de chaîne et déposer le couvercle en dévissant les deux écrous bombés et les huit vis. Serrer tout d'abord les trois écrous à rainures montés sur l'embrayage, jusqu'à ce que leurs têtes soient au même niveau que les extrémités des goupilles. Le levier d'embrayage monté sur le guidon devra être tiré et la pédale de démarrage "pompée" tandis que l'on observe le disque d'embrayage le plus externe. Ce dernier doit se soulever de façon régulière et tourner sans dandiner. Si un côté du disque est plus élevé que l'autre, serrer l'écrou rainuré le plus rapproché du disque jusqu'à ce que le disque de pression se soulève et tourne régulièrement. Après repose du couvercle, refaire le plein d'huile avec 350cm<sup>3</sup> ( $\frac{1}{2}$  pint) d'huile SAE 20.

#### Pour régler la timonerie d'embrayage

Lorsque le disque de pression de l'embrayage se soulève d'une façon régulière, il est possible de régler la timonerie d'embrayage. Relâcher la vis de réglage de l'extrémité du câble d'embrayage au niveau du guidon et visser la vis de réglage montée au centre du disque de pression jusqu'à ce que le disque commence à se soulever. Revisser d'un tour la vis de réglage et la maintenir à l'aide du contre-écrou. Le réglage peut être effectué à travers l'orifice de visite du carter de chaîne primaire si le carter n'a pas été déposé. Finalement, régler l'écrou moleté au niveau de la butée montée sur le guidon jusqu'à l'obtention d'un relâchement du câble de 3mm. ( $\frac{1}{8}$  de pouce).

### Réglage de la timonerie d'embrayage. Modèle T150 seulement

La dépose des vis, de la plaque de l'orifice de visite et du joint d'étanchéité à l'arrière de la face externe du carter de chaîne primaire permettent d'accéder à la timonerie d'embrayage. Dévisser complètement l'écrou moleté de réglage au niveau de la butée montée sur le guidon. Dévisser l'écrou monté au centre du mécanisme de poussée et visser de droite à gauche la vis de réglage rainurée, jusqu'à ce qu'elle mord; ceci indique que le disque de pression se soulève. Visser à nouveau la vis de réglage d'un huitième de tour jusqu'à ce que le mécanisme de débrayage est à environ 1,5mm. ( $\frac{1}{16}$  de pouce) de la butée. Maintenir la vis de réglage rainurée avec un tourne-vis, resserrer le contre-écrou. Il ne devrait pas exister de jeu au niveau de la commande du guidon.

### REPLACEMENT DU CABLE D'EMBRAYAGE

#### GROUPES B ET C

Pour déposer le câble d'embrayage, dévisser la vis de réglage du câble au niveau du guidon et puis celle au niveau de la boîte de vitesses. Dégager l'extrémité supérieure du câble de la vis de réglage rainurée et de sa butée montées sur le levier du guidon et déposer le raccord du câble du levier. A l'extrémité du câble, au niveau de la boîte de vitesses, faire glisser le manchon caoutchouté vers le haut et dégager de sa vis de réglage. Déposer le bouchon de remplissage du couvercle de la boîte de vitesses. Avec un doigt à travers cet orifice, dégager le câble du levier interne de l'embrayage.

Pour poser un câble neuf, passer tout d'abord l'extrémité inférieure du câble à travers le manchon caoutchouté. Visser la vis de réglage au niveau de la boîte de vitesses aussi à fond que possible et fixer le raccord du câble au levier interne d'embrayage. Enfiler l'extrémité supérieure du câble à travers la vis de réglage rainurée et de la butée du levier au niveau du guidon et fixer le raccord du câble au levier. Régler le câble et finalement faire glisser le manchon caoutchouté sur le vis de réglage du côté boîte de vitesses. Reposer le bouchon de remplissage.

#### MODELE T150

Pour déposer le câble d'embrayage, dévisser la vis de réglage du câble au niveau de sa butée sur le guidon, déposer le raccord du câble du levier d'embrayage du guidon et détacher le câble complètement de sa butée et de sa vis de réglage. A l'extrémité inférieure du câble, au niveau du carter de chaîne primaire, faire glisser le manchon caoutchouté vers le haut pour donner suffisamment de jeu et puis soulever

la couverture extérieure du câble jusqu'à ce que la virole rainurée puisse être déposée. Dévisser la butée du câble du couvercle extérieur du carter de chaîne primaire, soulever ce couvercle jusqu'à ce que le câble puisse être détaché du bras de commande de l'embrayage, qui est exposé lors de la dépose des quatre vis et du couvercle de visite. Pour poser un câble neuf, passer tout d'abord l'extrémité inférieure du câble à travers le manchon caoutchouté, la butée inférieure et la rondelle de fibre. Fixer le raccord du câble au bras de commande et serrer la butée. Reposer la virole rainurée et glisser le manchon caoutchouté à sa position initiale. Enfiler l'extrémité supérieure du câble à travers la vis de réglage et la butée du levier au niveau du guidon et fixer le raccord de câble au levier. Régler le mécanisme comme indiqué plus haut et finalement reposer le couvercle de l'orifice de visite et les vis.

## FOURCHES TELESCOPIQUES AVANT

Le seul entretien régulier des fourches avant consiste à vérifier la course des roulements à billes de la direction et à changer l'huile. Utiliser des huiles convenant aux périodes d'été et d'hiver comme indiqué pour le moteur et changer l'huile au cours du printemps et de l'automne, même si le kilométrage minimum n'a pas été couvert. Voir le tableau de graissage, page 53.

### Réglage des roulements à billes de la direction

Il pourrait être nécessaire de régler les roulements à billes de la direction une ou deux fois à la période de début de fonctionnement d'une moto neuve. Pour vérifier le réglage, se tenir sur le côté droit de la machine avec les doigts de la main gauche posés sur le cadre et sur le couvercle pare-poussière du palier supérieur. Avec la main droite, appliquer le frein avant. Ebranler la moto vers l'avant. Tout jeu sera senti par les doigts de la main gauche. Pour le réglage, placer la moto sur sa béquille centrale et dévisser le bossage de l'amortisseur de direction. Desserrer le boulon de pincement monté à l'arrière de la patte de retenue de la fourche et serrer l'écrou de réglage monté sur la tige de fourche, jusqu'à ce que le jeu soit rattrapé. Les fourches et la roue doivent tourner librement de braquage à braquage, sans coincement. Si le réglage semble correct, mais le mouvement est saccadé, les roulements à billes sont probablement endommagés et il sera alors nécessaire de les remplacer. Quand le réglage est correct, serrer le boulon de pincement et reposer le bossage de l'amortisseur de direction.

### Changement de l'huile des fourches télescopiques

Déposer le petit boulon incliné monté immédiatement au-dessus de l'arbre de roue, de chaque côté des jambes de fourche. Laisser l'huile s'écouler dans un récipient et chasser les dernières gouttes d'huile en

appuyant sur les poignées pour pomper l'huile. Reposer les boulons purgeurs, vérifier que les rondelles de fibre sont en bon état. Pour faire le plein d'huile des jambes de fourches, déposer les écrous chromés de la partie supérieure des fourches. Les déposer séparément avec la moto sur sa béquille centrale. La quantité d'huile pour chaque jambe est 200cm<sup>3</sup> (½ pint).

## SUSPENSION ARRIERE

Les pivots des fourches oscillantes sur coussinets de bronze doivent être lubrifiés au pistolet à graisse à haute pression, au moins tous les 1600 kilomètres (1000 miles) jusqu'à ce que la graisse s'écoule au niveau des disques de fond. Il n'y a qu'un seul point graisseur, il est sur le côté droit. S'il est impossible de graisser aux intervalles recommandés, il est préférable de graisser plus souvent que d'augmenter l'intervalle entre deux graissages.

Le mouvement est commandé par un ensemble ressorts spiraux Girling-amortisseur hydraulique. Le dispositif hydraulique d'amortissement est étanche; mais la charge statique du ressort est réglable. Il existe un anneau de cames à entailles à trois positions recouvert par une enveloppe sous le ressort chromé qui peut être réglé à l'aide de la clé ouverte faisant partie des outils fournis. Pour augmenter la charge statique du ressort, placer la moto sur sa béquille centrale afin de diminuer la charge sur le ressort et utiliser la clé ouverte pour tourner la came. Chaque ensemble doit être sur la même entaille quelque soit celle que l'on choisit. Une vérification visuelle rapide peut être faite à partir de l'arrière de la moto comme indiqué à la figure 5. En comparant les longueurs exposées des ensembles, il est possible de s'assurer que la charge est également répartie. Pour augmenter la charge statique, tourner l'anneau de cames à entailles dans la direction indiquée.

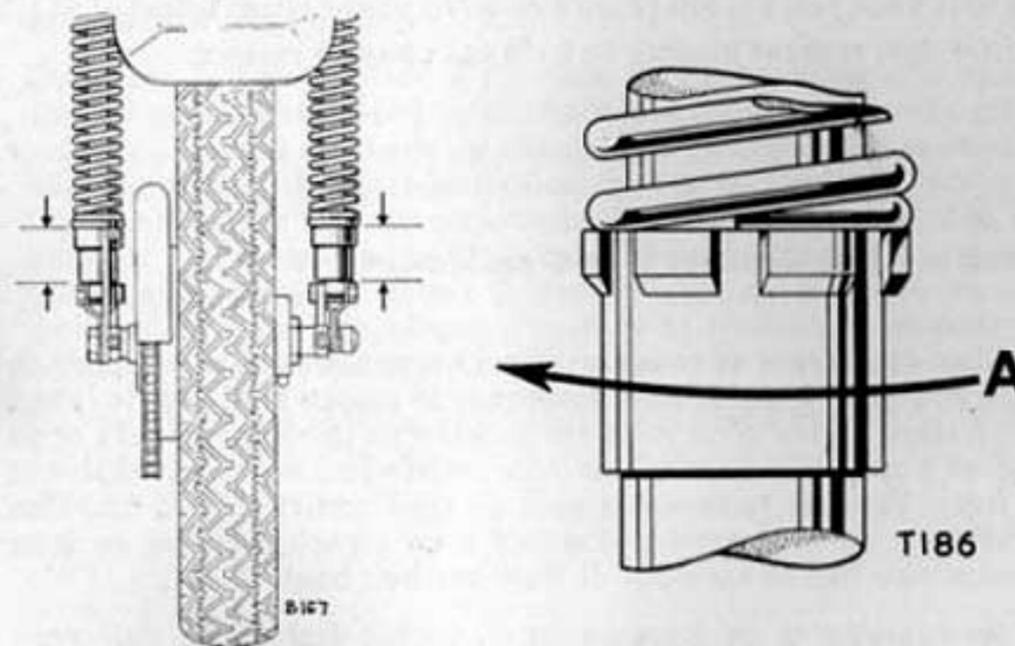


Fig. 9. Réglage de la suspension arrière

## ROUES

Les paliers de roues sont bourrés de graisse lors du montage en usine et ce remplissage suffit pour 20,000 kilomètres (12,000 miles) de roulage. Dans des conditions particulièrement poussiéreuses, il pourrait être nécessaire de déposer les paliers pour nettoyer et les vérifier après un kilométrage inférieur à celui indiqué. Cette dépose est en général nécessaire pour les motocyclettes roulant dans des conditions tous-terrains. Toujours utiliser les types de graisses recommandées à point de fusion élevé, car la température des moyeux s'élève au cours du freinage brusque et une graisse molle pourrait fondre et s'écouler dans les freins.

### Dépose de la roue avant

Débrancher le câble de commande du frein en déposant le pivot à ressort au niveau du frein. Dévisser les quatre boulons qui maintiennent les deux chapeaux d'arbre aux jambes de fourches, desserrer chaque boulon un peu à la fois, jusqu'à ce que tous les quatre soient complètement déposés. En appuyant sur l'arrière de la moto, il est possible de retirer la roue. Pour monter une roue avant, engager l'entaille sur le disque de frein avec le goujon de la face interne de la jambe de fourche et placer l'arbre de roue sous les extrémités de la fourche. Maintenir les chapeaux en place et serrer les quatre boulons un tout petit peu à la fois jusqu'à ce qu'ils soient vissés à fond.

En dernier, reposer le câble de frein et le pivot à ressort.

### Roue arrière. Groupes B et C seulement

Il existe deux types de roues arrière. Le type standard où tambour de frein et pignon à chaîne sont boulonnés au moyeu arrière et le type à démontage rapide où la roue est clavetée au tambour de frein et au pignon à chaîne et où elle peut être retirée sans déposer la chaîne et le frein. Tous les roulements sont du type non-réglable à tourillon sphérique. La roue arrière standard a un pignon à chaîne en acier démontable fixé au tambour de frein par huit boulons.

Si les roulements de moyeu sont en parfait état, il ne doit avoir aucun jeu latéral au niveau de la jante.

### Dépose de la roue à démontage rapide.

#### Groupes B et C seulement

Débrancher le câble du compteur de vitesse en le dévissant au niveau du boîtier d'entraînement.

Dévisser l'arbre de roue du côté droit et retirer la pièce d'écartement placée entre la roue et l'extrémité de la fourche. Détacher la roue des clavettes du tambour de frein et l'enlever. Quand on remonte une roue, il se peut qu'il existe une variation d'ajustement des clavettes à divers points. Si le temps le permet, il est conseillé de choisir une position qui n'est ni trop lâche et de marquer cette position: une tâche de peinture sur le tambour du frein et une tâche correspondante sur le moyeu. Ceci facilitera ultérieurement la pose de la roue.

Un anneau en caoutchouc est monté sur les clavettes de la roue et il est légèrement comprimé quand l'arbre est serré. Cet anneau assure la propreté du joint claveté et empêche du jeu mort à ce niveau. Si l'anneau est détérioré, le remplacer.

Le montage d'une roue à démontage rapide est exactement le procédé inverse de la dépose. Si le régleur de chaîne du côté droit n'a pas été touché, il n'est pas nécessaire de vérifier le réglage et l'alignement des roues; mais si cette vérification est nécessaire, procéder comme indiqué à la page 23.

### Dépose de la roue arrière standard

Débrancher le câble du compteur de vitesse en le dévissant au niveau de la boîte d'entraînement.

Desserrer le boulon situé à l'arrière du garde-chaîne afin que ce dernier puisse être pivoté vers le haut. S'assurer que la moto est en prise pour que la chaîne ne se détache pas du pignon de la boîte de vitesses, et déposer alors le maillon de liaison. Dévisser l'écrou de l'extrémité de la tige de commande du frein, et si nécessaire, débrancher le connecteur du fil du feu d'arrêt du frein pour s'assurer que ce feu ne reste pas allumé. Dévisser l'écrou qui fixe le tendeur du moment de frein à la plaque d'ancrage et finalement dévisser les écrous d'arbre de roue et déposer la roue.

Le montage d'une roue est exactement le procédé inverse de dépose. Toujours vérifier le réglage de la chaîne et l'alignement des roues. Voir page 23.

## FREINS

Les segments de frein arriere sont du type demi-flottant, ce qui leur permet de se centraliser sur l'axe de pivotement. Les garnitures sont à l'extrémité secondaire des segments et ceux-ci doivent être adaptés à la plaque avec les patins de butée contre le pivot. Lors du remplacement de segments de frein il faut noter que les segments primaires et secondaires ne sont pas interchangeables. Le frein avant est du type à deux segments primaires.

La roue avant du Modèle T100T est munie d'un frein de 204mm (8 pouces) de diamètre, mais son fonctionnement est semblable à celui du frein de 178mm (7 pouces) dont le T100S est équipé.

## PNEUS

La pression doit être vérifiée régulièrement, de préférence toutes les deux semaines. Après vérification de la pression, reposer le chapeau pare-poussière qui empêche lors des grandes vitesses le dégonflage accidentel du pneu.

Avant de quitter l'usine, toutes les roues avant montées avec pneus et chambres à air sont équilibrées. Si le pneu est enlevé, il doit être remonté dans la même position avec le point d'équilibre à niveau avec la valve de gonflement. Si un pneu neuf est monté, les contrepoids doivent être enlevés et la roue ré-équilibré, en ajoutant des contrepoids jusqu'à ce que le frein ne grippe pas au cours de l'équilibrage. Pour la pression des pneus, voir les tables de gonflage à la page 26.

## CALAGE DE DISTRIBUTION

### GROUPES B ET C SEULEMENT

Le rupteur d'allumage est à l'intérieur du couvercle de distribution sur le côté droit du moteur, et est entraîné par l'arbre à cames des soupapes d'échappement. Un couvercle chromé maintenu par deux vis chromées le recouvre. Pour déposer le couvercle de distribution, pour examiner la pompe d'huile par exemple, le rupteur (came et ensemble d'avance automatique) doit être détaché de l'arbre à cames. Pour libérer le rupteur, dévisser le boulon central et utiliser l'outil à démonter D782 en le vissant à l'extrémité de l'arbre creux.

Lors de la repose du rupteur, la mettre en place correctement par rapport à l'arbre de cames des soupapes d'échappement. Cette mise en place est facilitée par la présence d'un goujon sur l'arbre à cames d'échappement et une entaille à l'extrémité conique du pignon d'avance automatique. La méthode suivante est la plus facile pour le réglage du calage de la distribution.

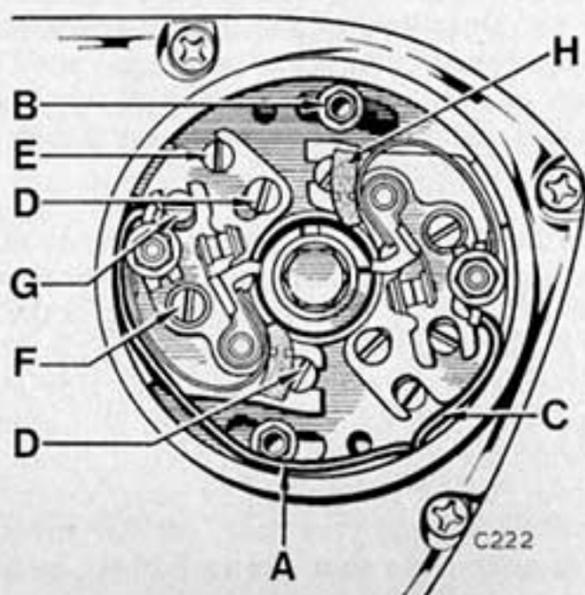
Pour caler la distribution, deux méthodes peuvent être employées pour régler le moteur à la position de 38°. La première utilise les outils d'entretien D 2195 et D 572. En faisant tourner le moteur lentement avec l'outil d'entretien remplaçant le tampon obturateur de la partie supérieure arrière du vilebrequin. Une légère pression sur le plongeur permet de l'emmancher avec une entaille découpée sur le volant-moteur. Sur les modèles récents, il existe deux entailles sur le volant-moteur, une à 38° et une au point mort haut (P.M.H.). Lors du calage comme indiqué plus haut, vérifier après avoir déposé une bougie que les pistons ne sont pas au P.M.H., ce qui indiquerait que l'entaille n'est pas celle qui convient.

La seconde méthode nécessite la dépose de la plaque circulaire de l'extrémité antérieure du carter de chaîne primaire. A travers l'orifice se voit le repère de distribution sur le montant du rotor, aligné avec une aiguille sur le carter de la chaîne primaire aux abords de l'orifice.

L'alignement du repère du rotor avec l'aiguille donne la position de calage de 38°. Déposer les deux bougies pour faciliter la rotation du moteur. Régler les intervalles entre les contacts des rupteurs. (Voir page 00). Mettre le moteur à 38° av. P.M.H., avec la came du rupteur tournée de gauche à droite à la position d'avance maximum. Vérifier que les contacts de gauche (fils noir et jaune) commencent à s'ouvrir. Sinon, desserrer les deux boulons porte-contacts et tourner la plaque de support principale du rupteur. Tourner de gauche à droite si les contacts s'ouvrent trop tôt et vice versa. Lorsque la position correcte a été obtenue, fixer la plaque de support principale du rupteur,

déposer le plongeur-guide du volant moteur et faire tourner le moteur lentement à travers 360°, c'est-à-dire un tour entier. Régler le moteur à nouveau à 38° av. P.M.H. Vérifier que la came est à la position d'avance totale et que le deuxième jeu de contacts (fils noir et blanc) commencent à s'ouvrir. S'il existe toute divergence, desserrer les vis supérieures et inférieures de la plaque de support secondaire (Fig. 6) et à l'aide de la vis de réglage excentrique, bouger la plaque de support pour obtenir la position correcte d'ouverture des contacts.

Le calage est maintenant correct. Graisser les feutres avec trois gouttes d'huile de moteur et reposer le chapeau.



#### LEGENDE

- |                           |   |
|---------------------------|---|
| A Fils jaune/noir         | F Vis de blocage des contacts             |
| B Boulon porte-contact    | G Vis de réglage excentrique des contacts |
| C Fils blanc/noir         | H Mèche en feutre de lubrification        |
| D Deuxième vis de support |   |
| E Vis excentrique         |   |

Fig. 10. Rupteur, modèle 6CA (Groupes B et C)

## CALAGE DE LA DISTRIBUTION

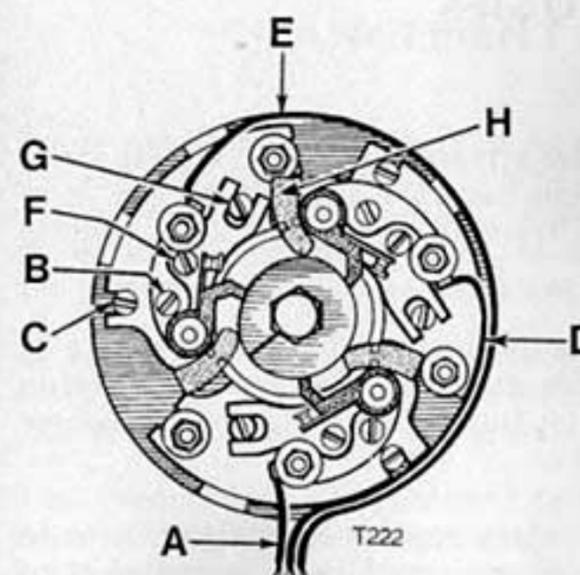
### MODELE T150 SEULEMENT

Le rupteur d'allumage est à l'intérieur du couvercle de distribution sur le côté droit du moteur, et est entraîné par l'arbre à cames des soupapes d'échappement. Un couvercle chromé maintenu par trois vis le recouvre. Pour déposer le couvercle de distribution, pour examiner l'alternateur par exemple, le rupteur (came et ensemble d'avance automatique) doit être détaché de l'arbre à cames. Pour libérer le rupteur, dévisser le boulon central et utiliser l'outil à démonter D 782 en le vissant à l'extrémité de l'arbre creux.

Lors de la repose du rupteur, le mettre en place correctement par rapport à l'arbre de cames des soupapes d'échappement. Cette mise en place est facilitée par la présence d'un goujon sur l'arbre à cames d'échappement et une entaille à l'extrémité conique du pignon d'avance automatique. Le méthode suivante est la plus facile pour le réglage du calage de la distribution.

L'ordre d'allumage est 1, 3, 2. Les trois fils comme indiqués sur la Fig. 6 sont colorés en blanc et noir pour le cylindre 1 (côté calage); jaune et noir pour le cylindre 3 (côté entraînement) et rouge et noir pour le cylindre 2 (centre).

Tout d'abord, régler les contacts du rupteur à 0,3mm. à 0,4mm. (0,014 à 0,016 pouce). (Voir page 7). Sur la droite, à l'avant du carter de vilebrequin et à proximité du couvercle de distribution est le tampon obturateur pour le plongeur de distribution — le déposer. Déposer les couvercles des culbuteurs et les bougies et engager la deuxième vitesse afin que le moteur tourne graduellement avec la roue arrière.



#### LEGENDE

- |  |
|--|
| A Fils blanc/noir                                    |
| B Vis de fixation de la plaque de support secondaire |
| C Vis excentrique de la plaque de support secondaire |
| D Fils jaune/noir                                    |
| E Fils rouge/noir                                    |
| F Vis de blocage des contacts du rupteur             |
| G Vis excentrique des contacts                       |
| H Mèche en feutre de lubrification                   |

Fig. 11. Rupteur, modèle 7CA (modèle T150 seulement)

CE DOCUMENT EST GRATUIT  
ET NE PEUT  
EN AUCUN CAS  
ÊTRE VENDU

Tourner le moteur jusqu'à obtention du point mort haut (P.M.H.) sur le cylindre 1 avec les deux soupapes fermées (jeu à peine perceptible sur les deux poussoirs). Insérer le plongeur et le corps D 1958 de distribution. Presser légèrement avec les doigts sur le plongeur et faire tourner la roue arrière gentiment en arrière. Le plongeur s'emmanche dans le trou percé dans la flasque du vilebrequin. C'est la position à 38°. Tourner la came de l'avance automatique de gauche à droite à la position d'avance totale. Vérifier que les contacts à fils blanc et noir COMMENCENT A S'OUVRIR. Sinon desserrer les vis de fixation de la plaque de support secondaire et tourner la vis excentrique pour obtenir la position. Serrer la vis de fixation, vérifier à nouveau l'intervalle des contacts. Passer au cylindre 3, après avoir retiré le plongeur de distribution. A nouveau obtenir le P.M.H. lors de la course de compression (les deux soupapes fermées), tourner le moteur à l'envers lentement pour emmancher le plongeur et vérifier que les contacts (fils jaune et noir) sont sur le point de S'ECARTER. Sinon, ajuster la plaque de support secondaire comme indiqué plus haut, et en dernier verrouiller et enlever le plongeur de distribution. Répéter ce procédé pour le cylindre 2.

Le calage sera alors correct. Déposer le plongeur de distribution et le corps et reposer le tempon d'obturation, et la rondelle. Reposer les bougies et les couvercles des culbuteurs et engager la position neutre. Finalement lubrifier les trois mèches avec de l'huile de moteur et reposer le chapeau.

## BOUGIES

Les bougies sont de 14mm. de filet x 19mm. de portée. Ne pas varier la qualité sauf sur les conseils d'une personne qualifiée, tel que votre Fournisseur local de la marque Triumph qui connaît les conditions locales et le modèle à utiliser.

Pour déposer la bougie, utiliser la clef à canon et la broche courte de la trousse à outils. S'il est difficile de dévisser la bougie, mettre un peu d'huile autour des filets et les laisser tremper avant de déposer la bougie.

Tous les 5000 kilomètres (3000 miles), déposer les bougies, les faire nettoyer et vérifier sur machine. Si cette machine de nettoyage et de vérification n'est pas disponible, utiliser un canif ou une brosse métallique pour enlever tout dépôt de charbon.

Mesurer l'intervalle des électrodes avec des cales d'épaisseur. Le réglage correct est de 0,50mm. (0,020 pouce). Pour régler l'intervalle, courber l'électrode latérale mais jamais l'électrode centrale. Tous les 15.000 kilomètres (10.000 miles) remplacer les bougies.

Lors du remplacement des bougies, enduire les filets avec un peu de graisse graphitée et s'assurer que la rondelle d'étanchéité est en bon état. Serrer avec la clef à canon et la broche courbe de la trousse à outils.

Voir le tableau de la page 8 pour le type de bougie de chaque modèle.

## CE DOCUMENT EST GRATUIT POUR NETTOYER LA MOTOCYCLETTE

ET NE PEUT  
EN AUCUN CAS  
ÊTRE VENDU

Ne pas tenter d'enlever la boue sèche adhérente à la moto; mais utiliser de l'eau en profusion à partir d'une lance d'arrosage ou d'un seau contenant un produit de nettoyage. Ne pas laisser l'eau pénétrer dans le système électrique, dans le filtre à air ou dans les freins. Ne pas utiliser des produits de nettoyage abrasifs sur les parties chromées, mais les traiter exactement comme les parties peintes. Quand la moto est propre et sèche, appliquer de la cire à polir.

## CHANGEMENT DE L'HUILE

Tandis que la moto est neuve, il est nécessaire de changer l'huile du moteur et du carter d'huile, de la boîte de vitesses et du carter de la chaîne primaire. La raison pour effectuer ces changements d'huile est qu'au cours du rodage, qui est une méthode contrôlée d'usure, des particules de métal se détachent et souillent l'huile.

Le Fournisseur vidangera le moteur et son carter de leur huile, et nettoiera la crépine du carter d'huile au cours des premiers 800 kilomètres (500 miles) de service gratuit.

Il est recommandé de procéder à cette opération d'entretien à 1600 kilomètres (1000 miles) de roulage et en même temps de vider la boîte de vitesses et la carter de chaîne primaire de leur huile et les rincer. Procéder à ce changement d'huile quand le moteur est chaud et que la majorité des matières étrangères sont en suspension.

## GROUPES B ET C SEULEMENT

### HUILE DU MOTEUR ET DE SON CARTER

Le carter-moteur est muni d'une crépine qui peut être déposée en dévissant le bouchon à tête hexagonale placé sous le carter d'huile du moteur. Déposer le bouchon de vidange et débrancher le tuyau d'alimentation au niveau du raccord fileté; dévisser la partie supérieure du raccord qui est rattachée à la crépine du carter d'huile. Rincer les filtres dans du pétrole lampant ou de l'essence. Enlever toute matière étrangère se trouvant à l'intérieur du carter d'huile et le rincer. Reposer les filtres, et si nécessaire, remplacer les rondelles de fibre. Remplir le carter d'huile. La jauge du carter d'huile est étalonnée pour indiquer la position "pleine". Pour faire le plein, cette jauge porte l'inscription "Ajouter un  $\frac{1}{2}$  litre" (Add one pint). Mettre le moteur en marche et vérifier immédiatement que l'huile circule et revient au carter.

### HUILE DE LA BOÎTE DE VITESSES

Les bouchons de remplissage et de niveau 'A' et 'B' sont placés sous la boîte de vitesses, voir la Fig. 7. Pour vidanger la boîte de vitesses de son huile, déposer l'ensemble. Pour remplir à nouveau la boîte de vitesses, reposer le bouchon de remplissage avec son tube à niveau et puis mettre de l'huile dans la boîte de vitesses à travers l'orifice de remplissage supérieur 'C' jusqu'à ce que l'huile commence à s'écouler dans le tube à niveau, puis reposer le bouchon.

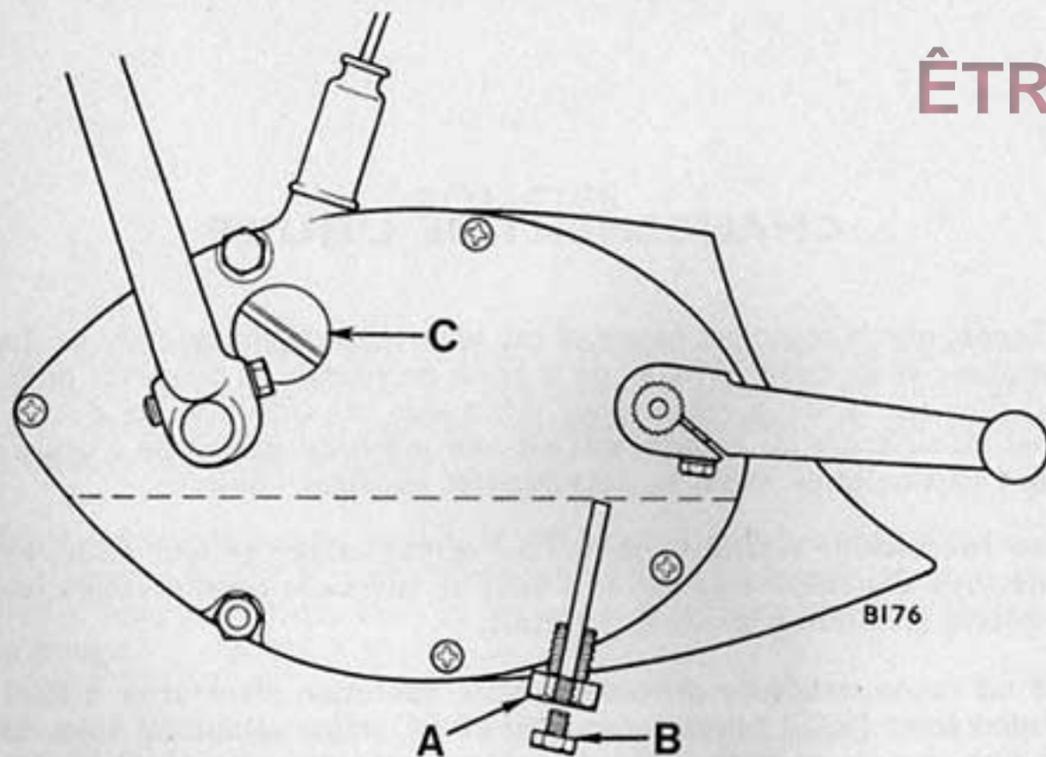


Fig. 12. Bouchons de vidange et de niveau de la boîte de vitesses

Lors de la vérification du niveau, se rappeler que normalement, un peu d'huile est emprisonné dans le tube à niveau. Vider le tube avant de faire le plein.

### HUILE DU CARTER DE LA CHAÎNE PRIMAIRE

Le moteur "respire" à travers le palier principal du côté entraînement; aussi après remplissage initial, le niveau d'huile est maintenu automatiquement. Le carter de chaîne primaire ne doit être rempli qu'après changement de l'huile ou après perte d'huile au cours du réglage de la tension de la chaîne.

Le bouchon de vidange est placé sur la paroi inférieure du carter de chaîne. Il permet d'accéder au régleur de tension de la chaîne primaire.

Sur les modèles du Groupe B, le bouchon de niveau est à l'arrière de la paroi externe du carter de chaîne primaire au-dessus du bouchon de vidange.

Sur les modèles du Groupe C, le bouchon de niveau est à l'avant de la paroi externe du carter de chaîne.

ET NE PEUT  
EN AUCUN CAS  
ÊTRE VENDU

## MODELE T150 SEULEMENT

### HUILE DU MOTEUR ET DE SON CARTER

Déposer le panneau droit qui est fixé par trois vis chromées. Les raccords de la tuyauterie d'huile et du bouchon de vidange peuvent alors être déposés. Déposer ce dernier et débrancher le tuyau d'alimentation au niveau du raccord fileté. Dévisser la partie supérieure du raccord qui est rattachée à la crépine du carter. Rincer les filtres dans du pétrole lampant ou de l'essence. Enlever toute matière étrangère de l'intérieur du carter et le rincer. Reposer les filtres, et si nécessaire, remplacer les rondelles de fibre; remplir le carter d'huile. La jauge du carter d'huile est étalonnée pour indiquer la position "pleine". Elle porte aussi la mention "Ajouter un  $\frac{1}{2}$  litre" (Add one pint) pour faire le plein.

Mettre le moteur en marche et vérifier immédiatement que l'huile circule et revient au carter.

Un filtre du type à cartouche est monté du côté alimentation du système de lubrification. En général, la cartouche devra être rem-

placée lors du deuxième changement — tous les 4800 kilomètres — (tous les 3000 miles). La cartouche est accessible en dévissant le bouchon d'extrémité, en déposant le ressort et en retirant l'élément à l'aide d'une pince à longs mors.

Il est important d'ajouter une petite quantité d'huile au compartiment du filtre avant de reposer le chapeau.

## HUILE DE LA BOITE DE VITESSES

Les bouchons de vidange et de niveau sont placés sous la boîte de vitesses. Pour vidanger la boîte de son huile, déposer l'ensemble. Pour remplir la boîte de vitesses d'huile, reposer seulement le bouchon de vidange avec le tube à niveau et puis ajouter l'huile à la boîte de vitesses à travers l'orifice de remplissage supérieur jusqu'à ce que l'huile commence à s'écouler dans le tube à niveau. Reposer le bouchon de niveau.

Lors de la vérification du niveau, se rappeler que normalement un peu d'huile est emprisonné dans le tube à niveau et la boîte de vitesses devra être remplie jusqu'à ce que l'huile commence à s'écouler dans le tube à niveau quand le bouchon de vidange est déposé.

## HUILE DU CARTER DE CHAÎNE PRIMAIRE

Le bouchon de vidange est sur la paroi inférieure de la partie avant du carter de chaîne presque en ligne avec le bouchon cannelé de visite du carter de chaîne. Après le remplissage initial du carter de chaîne, le niveau est maintenu automatiquement car le moteur "respire" par l'intermédiaire du carter de chaîne primaire.

## CARBURATEUR CONCENTRIQUE AMAL

### Mode de fonctionnement

Quand le moteur tourne au ralenti, le mélange est fourni à partir du système de gicleur de ralenti par l'intermédiaire du clapet de dérivation du papillon des gaz, à mesure que ce dernier se soulève. Le mélange est alors contrôlé par l'aiguille conique travaillant à l'intérieur du gicleur à aiguille et finalement par la dimension du gicleur principal. Le système de gicleur de ralenti est alimenté par un gicleur non-détachable monté dans le corps du carburateur. Le gicleur principal ne pulvérise pas directement dans la chambre de mélange mais à travers le gicleur à aiguille dans la chambre primaire d'emmagasinage à air. De là, le carburant s'écoule en tant que mélange riche en air et en carburant à travers le papillon d'air primaire pour pénétrer dans la chambre principale d'air.

Ce papillon d'air primaire a une action compensatrice conjointement avec les orifices de vidange du gicleur à aiguille pour compenser en air le mélange venant du gicleur à aiguille et pour permettre la formation d'une accumulation de carburant en dehors et autour du gicleur à aiguille, carburant disponible pour les accélérations brusques.

### Réglages des organes du carburateur

**Vis d'arrêt du papillon des gaz.** Cette vis est réglée pour ouvrir le papillon des gaz suffisamment pour permettre au moteur de tourner à la marche à vide, quand la commande des gaz par poignée est fermée.

### Vis d'air du gicleur de ralenti

Pour régler le mélange du ralenti, cette vis est réglée pour enrichir ou appauvrir le mélange. Le nombre de tours nécessaires pour atteindre une intensité d'enrichissement maximum est de  $2\frac{1}{2}$ . La vis commande l'aspiration du système de ralenti en débitant la quantité d'air qui se mélange à l'essence.

### Aiguille et gicleur à aiguille

Les motocyclettes quittent l'usine avec l'aiguille dans la position correcte. Cette position ne doit pas être changée.

### Coupure du papillon des gaz

Le nombre de coupures est indiqué par un chiffre estampillé sur le papillon des gaz; par exemple, 900/3 $\frac{1}{2}$  qui signifie que le papillon des gaz est du modèle 900 avec une coupure No. 3 $\frac{1}{2}$ , une coupure plus forte le No. 4 par exemple donne un mélange plus faible, une coupure plus faible tel que le No. 3 donne un mélange plus riche.

### Filtres à air

Sont munis de toile métallique, ils ne doivent être nettoyés qu'avec de l'air comprimé.

### Carburateurs jumelés

La synchronisation des carburateurs jumelés montés sur les modèles T100T et T120 est essentielle. Pour régler ces carburateurs, procéder de la façon suivante: Régler les câbles à partir de la boîte de raccordement afin de n'avoir qu'un minimum de jeu libre. Faire tourner le moteur et retirer un fil de bougie et régler la vis du gicleur de ralenti et la vis d'arrêt du papillon des gaz du carburateur OPPOSE jusqu'à ce que le moteur tourne régulièrement. Reposer le fil de la bougie et répéter le procédé de la même manière pour l'autre carburateur. Lors de la repose des deux fils de bougie: la marche à vide sera trop

rapide et les vis d'arrêt devront être vissées simultanément jusqu'à obtention d'une marche régulière. Il est très important que les tiroirs du papillon des gaz se soulèvent simultanément autrement le moteur ne tourne pas régulièrement au cours de l'accélération.

**Effets de l'altitude sur le carburateur.** Une altitude élevée tend à produire un mélange riche. Plus l'altitude augmente plus l'alésage du gicleur principal doit être petit. Lors du départ de l'usine, les réglages du carburateur conviennent aux altitudes allant jusqu'à 900 mètres (3000 pieds). Les motos constamment utilisées aux altitudes allant de 900 à 1800 mètres (3000 à 6000 pieds) devront avoir le gicleur principal réduit de 50% et après pour chaque 900 mètres (3000 pieds), une réduction de 40%.

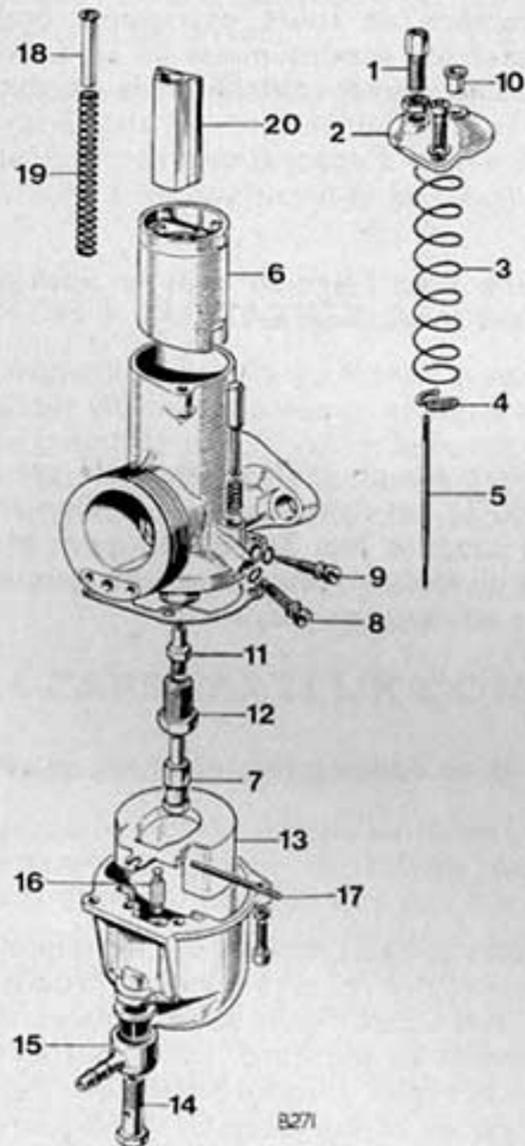


Fig. 13. Carburateur Concentrique Amal (Groupes B et C)

CE DOCUMENT EST GRATUIT

ET NE PEUT

EN AUCUN CAS

ÊTRE VENDU

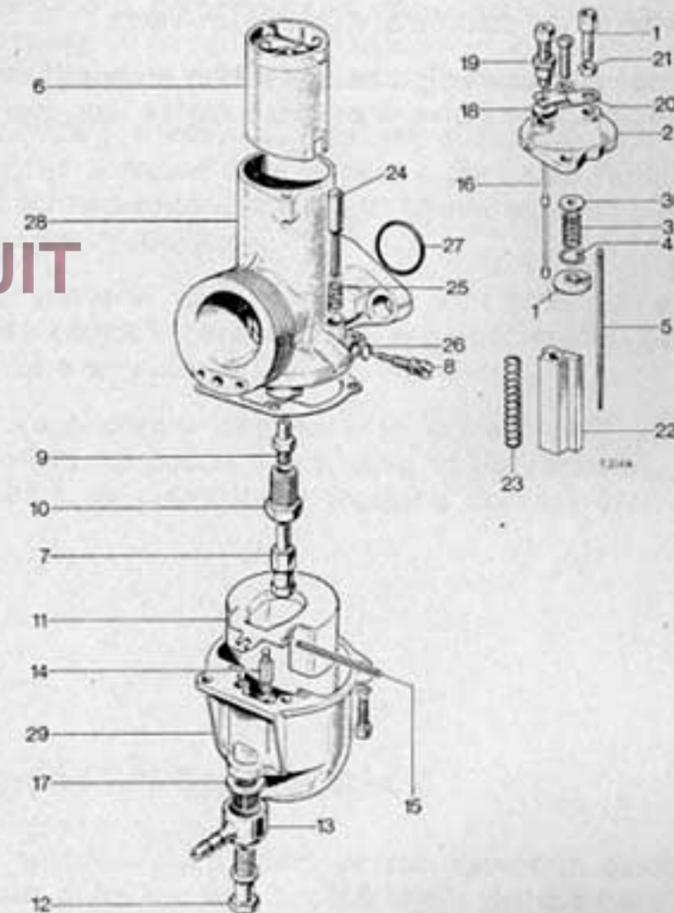
**LEGENDE**

1. Régleur du câble
2. Couvercle de la chambre de mélange
3. Ressort du papillon des gaz
4. Etrier de l'aiguille
5. Aiguille du gicleur
6. Tiroir du papillon des gaz
7. Gicleur principal
8. Vis d'arrêt du papillon des gaz
9. Vis d'air du gicleur de ralenti
10. Virole
11. Gicleur à aiguille
12. Porte-gicleur
13. Flotteur
14. Boulon banjo
15. Banjo
16. Pointeau du flotteur
17. Axe du flotteur
18. Guide du tiroir du gicleur de mélange d'air
19. Ressort du tiroir du gicleur de mélange d'air
20. Tiroir du gicleur principal de mélange d'air

**MODELE T150 SEULEMENT**

**Réglage des trois carburateurs**

Noter que le réglage du tiroir du papillon des gaz a été effectué sur le support du carburateur avant le montage de ces pièces; assurant ainsi que les tiroirs fonctionnent simultanément.



**LEGENDE**

- |   |   |
|---|---|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Régleur de câble</li> <li>2. Couvercle du papillon des gaz</li> <li>3. Ressort du papillon des gaz</li> <li>4. Etrier de l'aiguille</li> <li>5. Aiguille du gicleur</li> <li>6. Tiroir du papillon des gaz</li> <li>7. Gicleur principal</li> <li>8. Vis d'air du gicleur de ralenti</li> <li>9. Gicleur à aiguille</li> <li>10. Porte-gicleur</li> <li>11. Flotteur</li> <li>12. Boulon banjo</li> <li>13. Banjo</li> <li>14. Pointeau du flotteur</li> <li>15. Axe du flotteur</li> <li>16. Tige du papillon des gaz</li> <li>17. Filtre</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>18. Rondelle en caoutchouc d'étanchéité</li> <li>19. Contre-écrou</li> <li>20. Etrier</li> <li>21. Contre-écrou de réglage du câble du volet d'air</li> <li>22. Volet d'air</li> <li>23. Ressort du volet d'air</li> <li>24. Poussoir d'appel du carburant</li> <li>25. Ressort du poussoir d'appel du carburant</li> <li>26. Anneau de friction</li> <li>27. Anneau d'étanchéité</li> <li>28. Chambre de mélange</li> <li>29. Cuve à niveau constant</li> <li>30. Butée du ressort supérieur</li> <li>31. Butée du ressort inférieur</li> </ol> |
|---|---|

Fig. 14. Carburateur Concentrique Amal. Modèle T150 seulement

Les régleurs à tige de la commande du tiroir sur la partie supérieure des carburateurs ne nécessitent aucun entretien de la part de l'utilisateur; sauf pour vérifier que chaque vis d'air du ralenti est réglée à  $1\frac{1}{2}$  tours du maximum possible. Le seul autre réglage en cours de service est la vitesse de rotation du ralenti. Sur le côté gauche du bloc de montage des carburateurs se trouve la vis de réglage de la timonerie du papillon des gaz avec une vis à ressort travaillant à la traction vers le haut pour augmenter la vitesse de marche à vide et vice-versa.

Les aiguilles et les gicleurs à aiguille, les arrêts du papillon des gaz et les gicleurs principaux ne doivent pas être réglés sans avoir consulté un spécialiste.

CE DOCUMENT EST GRATUIT

ET NE PEUT

EN AUCUN CAS

ÊTRE VENDU

## EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Le système électrique est servi par une dynamo à courant alternatif montée dans le carter de chaîne primaire et entraînée à partir du vilebrequin. Le courant produit par la dynamo est alors converti en courant continu par une diode redresseuse au silicium. Le courant continu qui va à la batterie de la moto est contrôlé par une diode Zener incorporé au circuit pour régulariser le courant que la batterie reçoit, ceci dépendant entièrement de l'état de charge de la batterie.

Le courant est alors fourni au système d'allumage qui est commandé par un rupteur entraîné directement à partir de l'arbre à cames des soupapes d'échappement. Le rupteur alimente les bobines d'allumage, un pour chaque cylindre.

En cas d'une batterie plate, la machine peut être mise en marche sans difficulté en mettant le contact d'allumage comme au cours du procédé normal de mise en marche.

L'entretien des divers organes est donné dans les paragraphes suivants. Toutes les pièces électriques et les raccords, y compris les prises de terre au cadre de la machine doivent être PROPRES ET SERRES.

### Rupteur, type 6CA. Groupes B et C

Le rupteur se trouve à l'intérieur du couvercle circulaire chromé maintenu par deux vis sur le côté droit du moteur. Voir Fig. 10, page 32. Les taquets en nylon des contacts mobiles peuvent se tasser à la période initiale et il est nécessaire de vérifier les deux intervalles des rupteurs après 800 kilomètres (500 miles). Après vérification, appliquer trois gouttes d'huile propre de moteur à l'extrémité de chaque mèche en feutre de lubrification. Pour régler l'intervalle du rupteur, tourner le moteur avec la pédale de démarrage jusqu'à ce que la ligne tracée sur la came est en ligne avec le taquet en nylon d'un jeu de contacts. Mesurer l'intervalle: 0,37mm. (0,015 pouce) avec des cales d'épaisseur. Si l'intervalle n'est pas correct, desserrer l'écrou cannelé 'F' qui fixe le contact stationnaire et bouger le contact à l'aide de la vis excentrique G jusqu'à ce que l'intervalle est correct. Serrer l'écrou cannelé. Faire tourner le moteur en avant jusqu'à ce que la deuxième paire de contacts s'ouvre tout juste et les régler de la même façon.

Tous les 4800 kilomètres (3000 miles), vérifier les contacts du rupteur et s'ils sont brûlés ou piqués, les déposer de leur plaque de support et les nettoyer avec de la toile d'émeri fine. Les essuyer avec un

chiffon trempé dans de l'essence. Reposer les contacts sur leur support en s'assurant que les rondelles d'isolement sont en position correcte. Régler l'intervalle et procéder au nettoyage de la deuxième paire de contacts. Régler l'intervalle et placer quelques gouttes d'huile propre de moteur sur le mécanisme automatique d'avance centrifuge et une ou deux gouttes sur le tampon en feutre qui lubrifie la came. Deux gouttes d'huile devraient aussi être appliquées au pivot qui supporte la came pour empêcher la corrosion et le coinçage. Eviter que l'huile ne souille les contacts. Au départ les feutres de lubrification ont reçu de la graisse Shell Retinax mais après lubrifier tous les 3200 kilomètres (2000 miles) avec de l'huile de moteur.

#### Rupteur type 7CA. Modèle T150 seulement

Le rupteur se trouve à l'intérieur du couvercle circulaire chromé maintenu par trois vis sur le côté droit du moteur. Voir Fig. 11, page 33. Les taquets en nylon des trois contacts mobiles peuvent se tasser à la période initiale et il est nécessaire de vérifier les intervalles des rupteurs après 800 kilomètres (500 miles). Au cours de cette vérification, appliquer un peu de graisse à trois points sur la came adjacents à chaque taquet de nylon, pour éviter une usure excessive. La came porte une ligne de repère. Pour régler chaque jeu de contact, le repère sur la came doit être en ligne à tour de rôle avec les taquets en nylon. Mesurer l'intervalle avec des cales d'épaisseur; s'il n'est pas correct: 0,34 à 0,39 mms. (0,014 à 0,016 pouces), desserrer la vis de réglage de contact et faire bouger le contact à l'aide de la vis excentrique 'G' jusqu'à ce que l'intervalle est correct et resserrer la vis de réglage. Tourner le moteur vers l'avant jusqu'à ce que le repère sur la came s'aligne avec le taquet en nylon suivant et procéder comme ci-dessus. Finalement, régler le dernier jeu de contacts.

Tous les 4800 kilomètres (3000 miles), vérifier les contacts des rupteurs et s'il sont brûlés ou piqués, les déposer de leur plaque de support et les nettoyer avec de la toile d'émeri fine. Essuyer avec un chiffon trempé dans de l'essence. Reposer les contacts sur leur plaque de support en s'assurant que toute rondelle d'isolement soit en position correcte. Régler l'intervalle et pour nettoyer la seconde paire de contacts. Placer quelques gouttes d'huile de moteur propre sur le mécanisme centrifuge d'avance automatique et un peu de graisse sur la came adjacente à chaque taquet en nylon. Deux gouttes d'huile devront être appliquées au pivot qui supporte la came pour empêcher toute corrosion. Ne pas laisser l'huile souiller les contacts.

#### Bobines d'allumage, type 17M12. Modèle T150 seulement

Les trois bobines d'allumage sont montées sur une plaque placée sous le siège arrière. Maintenir dans un état de propreté le couvercle des

bobines surtout sous les bornes terminales. Vérifier les câbles pour tout fil effiloché ou toute isolation endommagée. Tout câble endommagé doit être remplacé. Les fils doivent être mis en place de façon à ce qu'ils ne rentrent pas en contact avec le réservoir d'huile ou le siège arrière. Les condensateurs recouverts de caoutchouc sont montés à côté des bobines.

#### Bobines d'allumage, type 17M12. Groupes B et C seulement

Les bobines d'allumage jumelées sont montées sur le cadre au-dessous du réservoir à carburant. Maintenir le couvercle des bobines en état de propreté surtout sous les bornes électriques. Vérifier les câbles pour tout fil effiloché ou toute isolation endommagée. Les condensateurs recouverts de caoutchouc sont sous la partie avant du réservoir à carburant.

#### Batterie, type PUZ5A (12 volts)

La batterie plomb/acide est au-dessous du siège arrière à charnières. Maintenir la batterie et les bornes en état de propreté. Au cours du chargement de la batterie, du gaz est dégagé qui pourrait contenir de l'acide. Essuyer tout liquide répandu pour éviter toute corrosion sur les parties métalliques. Vérifier toutes les semaines le niveau de l'électrolyte. Le liquide doit être au-dessus de la partie supérieure des plaques. La borne négative (—) de la batterie devra être connectée à travers un fusible de 35 ampères. La borne positive (+) est mise à la terre.

#### Commutateur d'éclairage, modèle 57SA

Le commutateur d'éclairage est du type tumbler et est scellé. En cas de panne, vérifier en branchant un autre commutateur.

#### Commutateur d'allumage, modèle S45

Il est du type à tambour utilisant des clés "Yale" non-identiques. L'utilisateur doit prendre note du numéro de la clé pour le remplacement en cas de perte. Le commutateur ne possède pas une position d'urgence, car la moto se mettra en marche dans la position d'allumage normal, si la batterie est plate.

#### Commutateurs des feux de stationnement

Commutateurs pour les feux de stationnement avant et arrière. Le commutateur pour le feu de stationnement avant est monté dans le câble du frein, et pour le feu arrière sur le garde-chaîne arrière, commandé par la tige du frein arrière. Les commutateurs sont scellés mais la position du feu arrière de stationnement peut être réglée.

### Générateur à courant alternatif, modèle RM21

#### Pour les Groupes B et C

Le générateur à courant alternatif est monté dans le carter de chaîne primaire et est inusable. Vérifier que les trois connecteurs à rupture brusque sont bien propres et bien maintenus dans le câble de sortie de l'ensemble moteur.

### Générateur à courant alternatif, modèle RM20

Le générateur à courant alternatif se trouve sous le couvercle de distribution et est inusable. Vérifier que les trois connecteurs à rupture brusque sont propres et bien maintenus dans le câble de sortie placé au-dessus de la boîte de vitesses.

### Avertisseurs tonal T120 seulement

Des avertisseurs jumelés sont montés sous la partie avant du réservoir à carburant. Le relai est monté sous le réservoir. Le relai n'est pas réglable et ne nécessite aucun entretien sauf d'une vérification occasionnelle de la propreté et de la solidité des connexions. Les avertisseurs peuvent être réglés avec la vis à tête rainurée après dépose des deux petites vis et du couvercle. Tourner le régulateur d'un quart de tour à la fois dans n'importe quelle direction jusqu'à obtention d'une note forte et claire.

### Avertisseurs tonal T150 seulement

Identique à ceux du modèle T120, mais monté sur le cadre arrière.

### Redresseur, modèle 2DS506

Le boulon de fixation central du redresseur doit être en contact avec le cadre de la motocyclette. Lors du serrage du redresseur tenir les

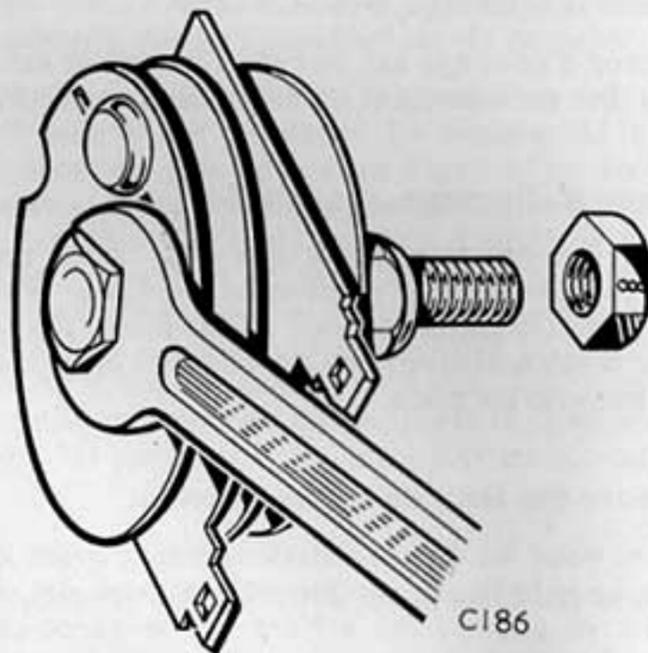


Fig. 15. Fixation du Redresseur

clefs comme indiqué à la Fig. 15. Ne ja mais déranger l'écrou à auto-serrage qui maintient les plaques en contact. Si les plaques sont bosselées, les raccords électriques internes seront rompus.

### DIODE ZENER

La Diode Zener est un petit dispositif électronique qui agit en tant que lampe de dérivation pour écarter de la batterie tout courant de charge supplémentaire. Elle agit en tant que régulateur de tension et contrôle le courant qui va à la batterie et elle est montée sur une plaque de refroidissement. Prendre soin de ne pas diminuer la quantité d'air circulant autour du refroidisseur. Ne pas mettre l'étiquette du fil rouge entre la diode et le refroidisseur.

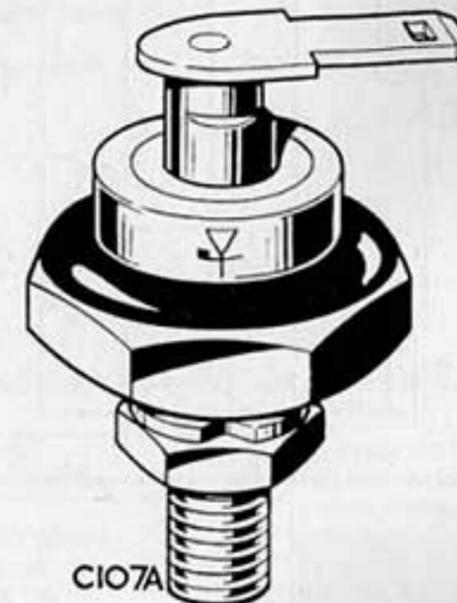


Fig. 16. Diode Zener, modèle ZD715

Si la diode et sa plaque de refroidissement sont gardées propres, pour assurer un bon fonctionnement, aucun entretien n'est nécessaire.

**Attention:** Le corps de la Diode Zener est en cuivre pour permettre le maximum de conductivité thermique. Cela signifie que le goujon de fixation a une charge de rupture limitée, ne jamais lors du serrage, appliquer un couple de serrage supérieur à 27,6 kg/cm (2lbs/pied).

### Fusible

Un fusible linéique est compris dans le circuit électrique et est monté dans la batterie pour couper le fil sous tension. Il est composé d'une douille tubulaire en matière plastique comportant un fusible à charge de ressort de 35 ampères et est maintenu en place par un culot à baronnette à l'extrémité de la douille. Il pourrait être nécessaire

d'augmenter la charge du fusible si des dispositifs électriques supplémentaires sont montés sur la motocyclette.

Si le moteur de la motocyclette à n'importe quel moment semble être affecté, vérifier que le fusible n'a pas brûlé. Si oui, rechercher la cause.

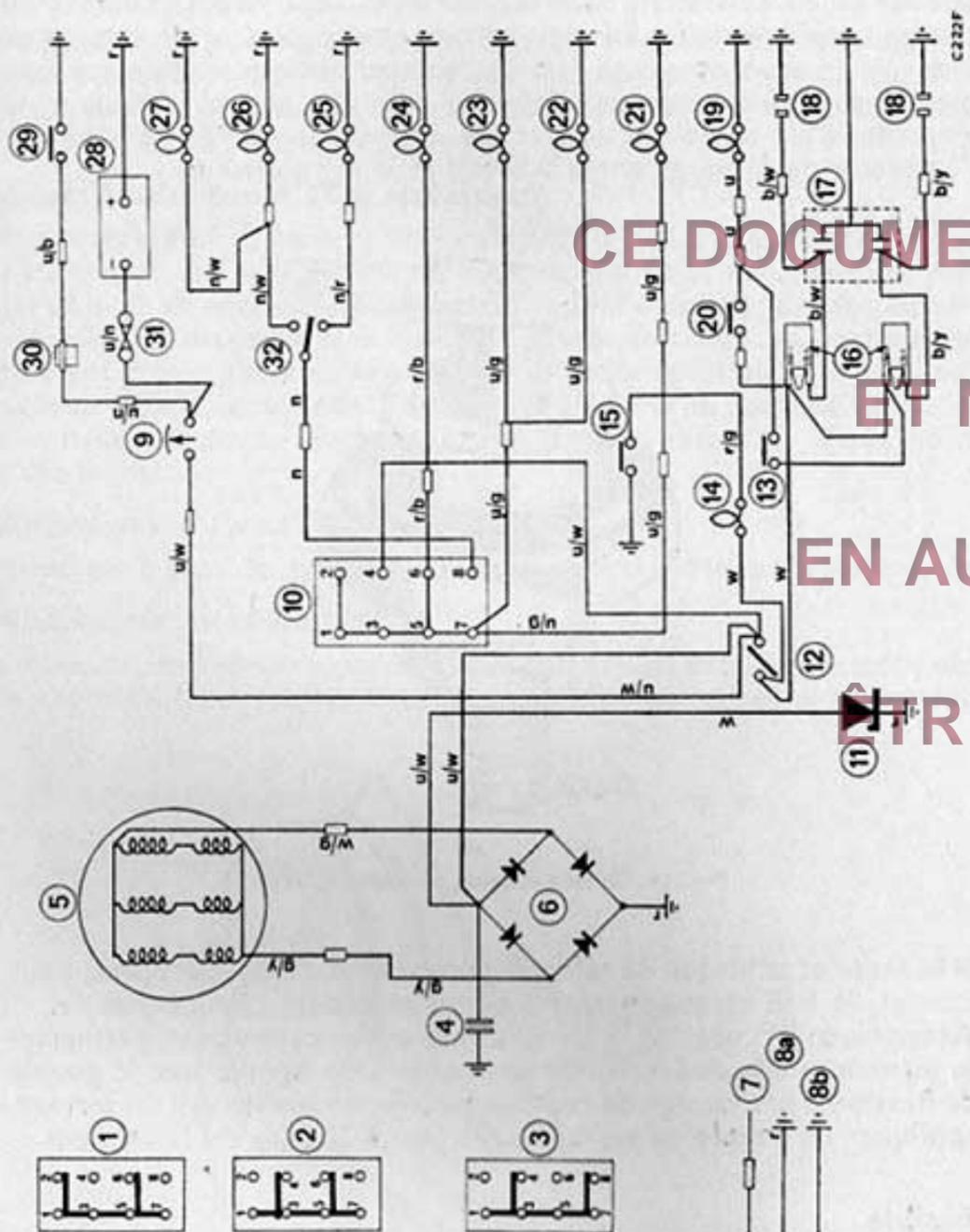


Fig. 17. Schéma de Câblage. Groupes B et C seulement

Légende pour le Schéma de Câblage. Groupes B et C seulement  
(Voir la page précédente)

- |  |  |
|--|--|
| 1. Positions d'éclairage — "ETEINT" ("OFF")                        | 19. Feu de freinage                                    |
| 2. Positions d'éclairage — Feu arrière/lampes-témoins, appareils   | 20. Commutateur du feu stop                            |
| 3. Positions d'éclairage — Feu arrière, appareils et phares        | 21. Feu arrière  |
| 4. Condensateur  | 22. Lumineux du tachymètre                             |
| 5. Générateur à courant alternatif                                 | 23. Lumineux du compteur de vitesse                    |
| 6. Redresseur  | 24. Lampe-témoin                                       |
| 7. Connecteurs à rupture brusque                                   | 25. Eclairage code                                     |
| 8. (a) Raccords à la terre via câble ou (b) via boulon de fixation | 26. Faisceau principal de phare                        |
| 9. Ampèremètre   | 27. Lampe-témoin du faisceau principal de phare (vert) |
| 10. Commutateur d'éclairage  | 28. Batterie de 12 volts                               |
| 11. Diode Zener  | 29. Bouton de l'avertisseur                            |
| 12. Commutateur d'allumage   | 30. Avertisseur  |
| 13. Commutateur du frein avant                                     | 31. Fusible  |
| 14. Lampe-témoin de la pression d'huile                            | 32. Inverseur phare-code                               |
| 15. Commutateur de la pression d'huile                             |  |
| 16. Bobines d'allumage   |  |
| 17. Ensemble de condensateur                                       |  |
| 18. Rupteur  |  |

Code des couleurs

- |           |           |
|-----------|-----------|
| G — Vert  | N — Brun  |
| B — Noir  | W — Blanc |
| Y — Jaune | U — Bleu  |

Légende pour le Schéma de Câblage — Modèle T150 seulement

- |  |   |
|--|---|
| 1. Positions d'éclairage                                       | 19. Eclairage code                                      |
| 2. Feu arrière/lampe-témoins, appareils                        | 20. Faisceau principal de phare                         |
| 3. Appareils arrière et phare                                  | 21. Lampe-témoin du faisceau principal de phare (rouge) |
| 4. Connecteurs à rupture brusque                               | 22. Bouton de l'avertisseur                             |
| 5. Raccords à la terre via (a) câble ou (b) boulon de fixation | 23. Commutateur   |
| 6. Générateur à courant alternatif                             | 24. Lampe-témoin de la pression d'huile                 |
| 7. Redresseur  | 25. Relais  |
| 8. Diode Zener   | 26. Commutateur d'allumage                              |
| 9. Bobines (trois)   | 27. Ampèremètre   |
| 10. Rupteur  | 28. Fusible linéique                                    |
| 11. Ensemble condensateur 3CP                                  | 29. Avertisseur   |
| 12. Commutateur d'arrêt du frein avant                         | 30. Batterie de 12 volts                                |
| 13. Commutateur  | 31. Inverseur phare-code                                |
| 14. Feu de freinage  | 32. Tous les autres circuits                            |
| 15. Feu arrière  | 33. Circuit pour les Etats-Unis seulement               |
| 16. Lumineux du tachymètre                                     | 34. Commutateur d'arrêt de marche                       |
| 17. Lumineux du compteur de vitesse                            | 35. Commutateur d'éclairage                             |
| 18. Lampe-témoin   |   |

Code des couleurs

- |           |           |
|-----------|-----------|
| R — Rouge | W — Blanc |
| G — Vert  | B — Noir  |
| U — Bleu  | Y — Jaune |
| N — Brun  |           |

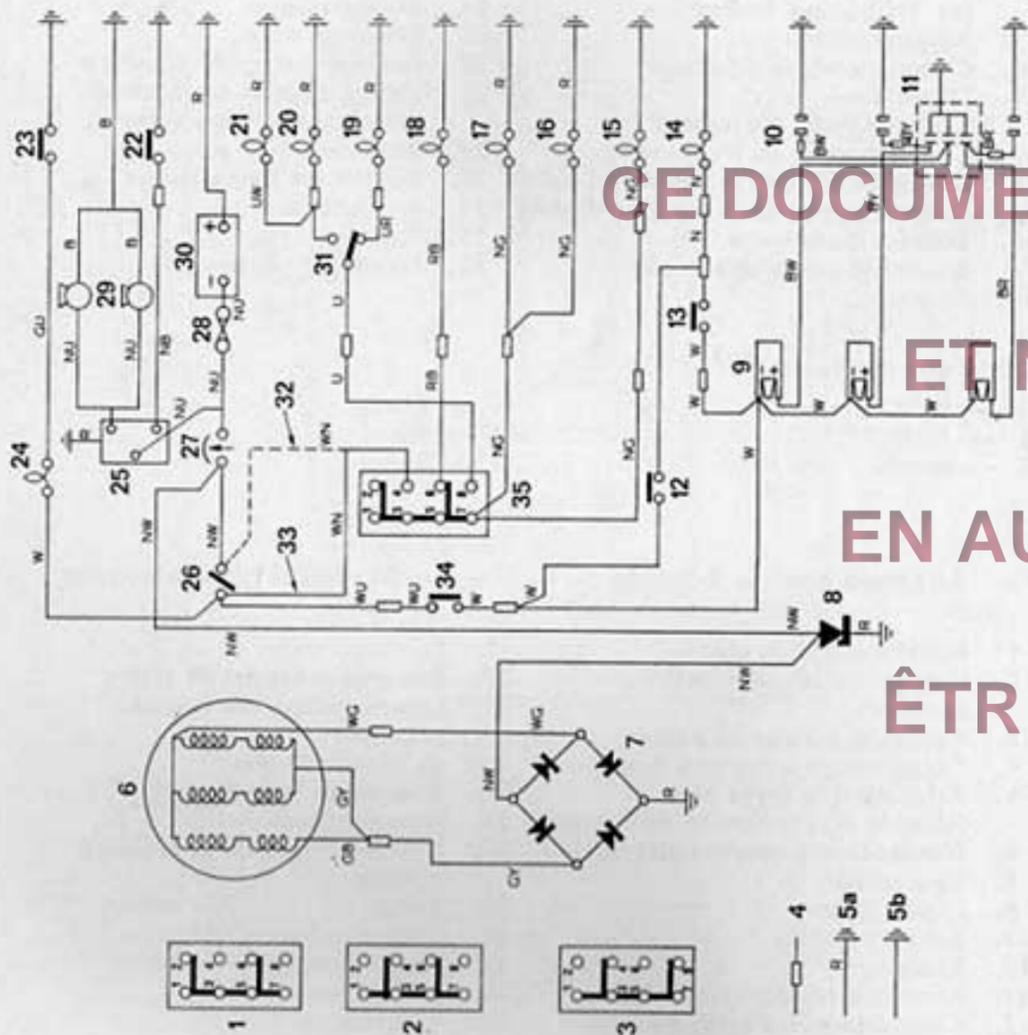
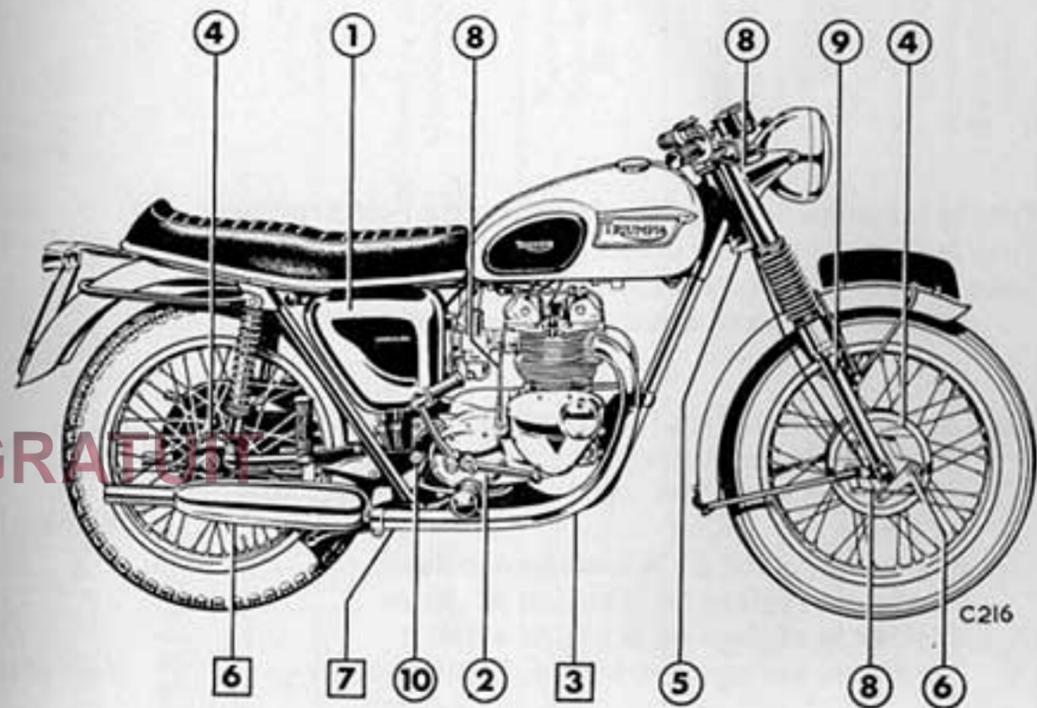


Fig. 18. Schéma de Câblage. Modèle T150 seulement



Les numéros figurant dans les cercles se réfèrent au côté droit de la moto.  
Les numéros figurant dans les carrés se réfèrent au côté gauche de la moto.

Fig. 19. Points de Graissage (pour tous les modèles)

### GUIDE POUR LES POINTS DE GRAISSAGE

Numéros figurant sur l'illustration	Description	Huile SAE
1	Carter d'huile du moteur ... ..	20, 30 ou 40
2	Boîte de vitesses ... ..	90 EP
3	Carter de la chaîne primaire ... ..	Comme pour le moteur
4	Moyeux de roues ... ..	Graisse
5	Ensemble de direction ... ..	Graisse
6	Pivot de came de frein ... ..	Graisse
7	Pivot de la pédale de frein ... ..	Graisse
8	Câbles exposés ... ..	20
9	Fourche télescopique ... ..	20
10	Pivot de la fourche oscillante ... ..	Graisse
—	Tous les joints et axes de la tringlerie de frein ... ..	20

## ENTRETIEN COURANT

	Page
Toutes les semaines. Vérifier le niveau de l'électrolyte ...	45
Tous les quinze jours. Vérifier la pression des pneus ...	9
Tous les 400 kilomètres (250 miles) ...	35
Vérifier le niveau d'huile dans le carter-moteur ...	35
Tous les 1600 kilomètres (1000 miles)	
Changer l'huile du carter de chaîne primaire ...	53
Graisser et régler les câbles de commande y compris les freins ...	Général
Graisser le pivot de la fourche oscillante ...	53
Vérifier le réglage de la chaîne primaire ...	21
Vérifier le réglage de la chaîne arrière ...	23
Vérifier le serrage des écrous, boulons et vis ...	Général
Tous les 2400 kilomètres (1500 miles)	
Changer l'huile du moteur ...	35
Tous les 3200 kilomètres (2000 miles)	
Lubrifier les feutres de rupteur ...	32
Tous les 4800 kilomètres (3000 miles)	
Vérifier le niveau d'huile de la boîte de vitesses ...	38
Vérifier le réglage de la distribution par soupapes ...	17
Rechercher toute fuite à l'extérieur des fourches avant ...	26
Nettoyer et ajuster les bougies ...	34
Nettoyer et ajuster le rupteur ...	43
Nettoyer le filtre à air ...	39
Nettoyer le carburateur ...	38
Tous les 9600 kilomètres (6000 miles)	
Changer l'huile de la boîte de vitesses ...	38
Changer l'huile de la fourche avant ...	27
Tous les 19,200 kilomètres (12,000 miles)	
Graisser les paliers de roues ...	Manuel d'Atelier
Graisser les paliers de l'ensemble de direction ...	Manuel d'Atelier

## TOUS LES MODELES DES GROUPES B ET C LUBRIFIANTS RECOMMANDES

ORGANE	MOBIL	B.P.	CASTROL	ESSO	SHELL	TEXACO
<b>Moteur et Carter de chaîne primaire</b>						
Au-dessus de 32°C (90°F)	Mobiloil Super 10W/50	B.P. Super Viscostatic 20W/50	Castrol GTX ou XL Castrolite	Uniflo	Shell Super 100 ou Shell Super 101	Havoline 20W/50 Havoline 20/20W
0°C à 32°C (32°F-90°F)						
Au-dessous de 0°C (32°F)						
<b>Boîte de Vitesses</b>	Mobilube GX 90	B.P. Gear Oil (Huile pour engrenages) 90 EP	Castrol Hypoy	Esso Gear Oil (Huile pour engrenages) GX 90	Shell Spirax 90 EP	Multi-gear Lubricant EP 90
<b>Fourche Télescopique</b>						
Au-dessus de 32°C (90°F)	Mobiloil Arctic	Energol SAE 30	Castrol XL Castrolite	Uniflo	Shell X-100 30	Havoline 30
15°C à 32°C (60°F à 90°F)		Energol SAE 20W			Shell X-100 20W	Havoline 20-20W
<b>Paliers de roues, Fourche oscillante, Roulements à billes de direction</b>	Mobilgrease M.P.	Energol L2	Castrol L.M. Grease	Multipurpose (usage multiple) Grease H	Shell Retinax A	Marfak (huile à usage multiple) All purpose
<b>Nettoyage des parties rouillées</b>	Mobil Handy Oil	Energol Penetrating Oil (huile pénétrante)	Castrol Penetrating Oil (huile pénétrante)	Esso Penetrating Oil (huile pénétrante)	Shell Donax P	Graphited Penetrating Oil (huile graphitée pénétrante)

## LUBRIFIANTS RECOMMANDÉS, MODELE T150

ORGANE	MOBIL	B.P.	CASTROL	ESSO	SHELL	REGENT OR TEXACO
<b>Moteur et Carter de chaîne:</b> Été et Hiver .. ..	Mobiloil Super 10W/50	Viscostatic 20W/50	Castrol GTX Castrolite	Uniflo	Shell Super 100	Havoline 20W/50 Havoline SAE 20W
<b>Boîte de vitesses</b> .. ..	Mobilube GX 90	B.P. Gear Oil (huile d'engrenage) 90 EP	Castrol Hypoy 90 EP	Esso Gear Oil GP 90/140	Shell Spirax 90 EP	Multigear EP 90
<b>Fourches télescopiques</b> ..	Mobiloil Super	Energol SAE 20W	Castrolite	Esso Extra Motor Oil 20W/30	Shell X-100 20W	Havoline SAE 20W
<b>Paliers de roues</b> .. .. <b>Fourche oscillante</b> ..	Mobilgrease M.P.	Energrease L2	Castrolase L.M.	Multipurpose Grease H	Shell Retinax A	Marfax (pour tout usage) All purpose
<b>Nettoyage des parties</b> rouillées .. ..	Mobil Handy Oil	Energol Penetrating Oil (huile pénétrante)	Castrol Penetrating Oil (huile pénétrante)	Esso Penetrating Oil (huile pénétrante)	Shell Donax P	Graphited Penetrating Oil (huile graphitée pénétrante)

ET NE PEUT  
EN AUCUN CAS  
ÊTRE VENDU

TABLE I — DIMENSIONS ET PRESSIONS DES PNEUS

Modèle	Pneu Avant	Pneu Arrière	Pression. Pneu avant		Pression. Pneu arrière	
			Kg/cm <sup>2</sup>	lbs/pouce carré	Kg/cm <sup>2</sup>	lbs/pouce carré
<b>T120</b> .. ..	3,25 x 19	3,50 x 8	1,7	24	1,7	24
<b>TR6</b> .. ..	3,25 x 19	3,50 x 18	1,7	24	1,7	24
<b>T100S</b> .. ..	3,25 x 8	3,50 x 8	1,7	24	1,7	24
<b>T100T</b> .. ..	3,25 x 18	3,50 x 18	1,7	24	1,7	24
<b>T150</b> .. ..	3,25 x 19	4,10 x 19	1,7	24	1,97	24

Fig. 25

TABLE II

Modèle	Carter d'huile	Fourche avant (chaque jambe)	Capacités	
			Carter de chaîne primaire	Boîte de vitesses
<b>T120</b> .. ..	3,35 litres (6 pints)	200c.c. (½ pint)	350c.c. (¾ pint)	500c.c. (7/8 pint)
<b>TR6</b> .. ..	3,35 litres (6 pints)	200c.c. (½ pint)	350c.c. (¾ pint)	500c.c. (7/8 pint)
<b>T100S</b> .. ..	3,35 litres (6 pints)	200c.c. (½ pint)	300c.c. (½ pint)	375c.c. (¾ pint)
<b>T100T</b> .. ..	3,35 litres (6 pints)	200c.c. (½ pint)	300c.c. (½ pint)	375c.c. (¾ pint)
<b>T150</b> .. ..	3,35 litres (6 pints)	200c.c. (½ pint)	350c.c. (¾ pint)	700c.c. (1¼ pints)

Fig. 26

TABLE III

Modèle	Ampoules électriques		
	Phare	Lampe-témoin	Feu Arrière
T120 .. .. .	12 volts 50/40 watts	12 volts 4 watts	12 volts 6/21 watts
TR6 .. .. .	12 volts 50/40 watts	12 volts 4 watts	12 volts 6/21 watts
T100S .. .. .	12 volts 50/40 watts	12 volts 6 watts	12 volts 6/21 watts
T100T .. .. .	12 volts 50/40 watts	12 volts 6 watts	12 volts 6/21 watts
T150 .. .. .	12 volts 50/40 watts	12 volts 4 watts	12 volts 6/21 watts

Fig. 27

TABLE IV

Modèle	Données Techniques			
	Calage de la distribution	Bougie Champion	Taux de Compression	Rapport de prise directe
T120 .. .. .	38°	N3	9 : 1	4,88
TR6 .. .. .	38°	N3	9 : 1	4,88
T100S .. .. .	38°	N4	9 : 1	5,70
T100T .. .. .	38°	N4	9 : 1	5,70
T150 .. .. .	38°	N4	9,5 : 1	4,70

Fig. 28

## NOTE IMPORTANTE

Le montage de pièces qui ne sont pas approuvées par le fabricant rend nul la garantie.

Les publications supplémentaires suivantes sont à la disposition des usagers qui désirent connaître davantage leurs motos.

- (a) Un Manuel d'Atelier compréhensif qui couvre la pose et la dépose des pièces individuelles. Il comporte aussi un chapitre intitulé "Données Générales" qui donnent toute information utile aux réparateurs professionnels et aux usagers.
- (b) Catalogue de pièces de rechange.

Les publications pré-citées peuvent être obtenues par l'intermédiaire des stockistes de la marque Triumph.