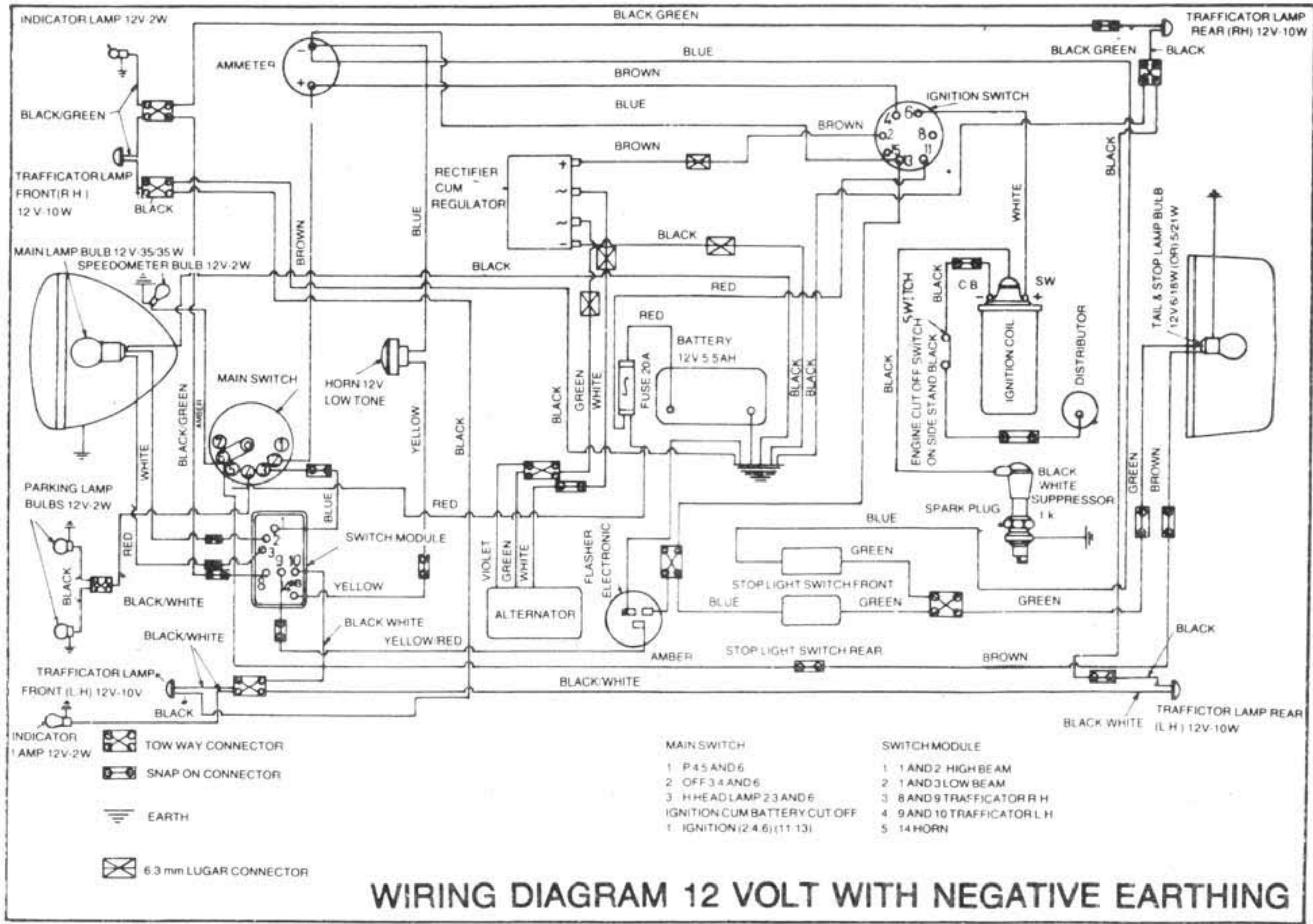


OWNER'S
MANUAL
MANUEL
DU PROPRIETAIRE

ENFIELD
BULLET





-  TOW WAY CONNECTOR
-  SNAP ON CONNECTOR
-  EARTH
-  6.3 mm LUGAR CONNECTOR

- MAIN SWITCH**
- 1 P 4 5 AND 6
 - 2 OFF 3 4 AND 6
 - 3 H HEAD LAMP 2 3 AND 6
- IGNITION CUM BATTERY CUT OFF**
- 1 IGNITION (2 4 6) (11 13)

- SWITCH MODULE**
- 1 1 AND 2 HIGH BEAM
 - 2 1 AND 3 LOW BEAM
 - 3 8 AND 9 TRAFFICATOR R H
 - 4 9 AND 10 TRAFFICATOR L H
 - 5 14 HORN

WIRING DIAGRAM 12 VOLT WITH NEGATIVE EARTHING

Caracteristiques Techniques 350CC

Moteur	Cylindre simple, refroidi par air, quatre temps
Alésage	70 mm
Course	346 cc
Capacité de cylindre . . .	346 cc
Rapport volumétrique . . .	7,2:1
Rendement du moteur . . .	18 BHp à 5625 RPM
Eclairage et charge . . .	Redresseur à courant alternatif — Batterie
Allumage	Allumage par batterie ou par bobine
Suspension avant	Amortisseur hydraulique télescopique
Suspension arrière	Amortisseur hydraulique fourche à pivot
Capacité du réservoir . . .	14,45 litres (1,25 lit de Réserve-approx).
Consommation	35 — 40 km/lit
Empattement	137 cm
Poids	163 kg
Hauteur de selle	76 cm
Longueur hors tout	212 cm
Largeur hors tout	75 cm
Hauteur hors tout	108 cm
Carburateur	Mikcarb VM24
Gicleur principal	90
Position d'aiguille	Dans la gorge de milieu
Gicleur de ralenti	25
Bougie d'allumage	14 mm Mico H.W.145Z1 ou equivalent
Ecartement de bougie . . .	0.46/0.50 mm (0.018" — 0.022")

Réglage de bougie	0.8 mm (1/32") avant TDC dans le deux. temps.
Ecartement de coupe-circuit	0.35 à 0.4 mm (0.014" — 0.016")
Condensateur	0.200 à 0.220 Mfd
Système de graissage	Puits sèche avec réservoir fondu en seul bloc
Référez le tableau de Lubrifiant pour la capacité	avec le carter
Rapport de vitesses	
hors tout — Grande	5.32:1
Troisième	7.26:1
Deuxième	9.80:1
Première	14.80:1
chaîne de transmission	
principal	3/8" pas Duplex
Chaîne de transmission	
arrière	5/8" pas
Taille du pneu (Avant)	3.25 x 19"
(Arrière)	3.50 x 19"
Pression de gonflage	
du pneu (Avant)....	18/20 Psi
(Arrière)	28/30 Psi
Freins (Avant)	16.8 cm x 3.8 cm
(Arrière)	15.3 x 2.5 cm

Caracteristiques Techniques /500CC

Moteur	Cylindre simple, refroidi par air, quatre temps
Alésage	84 mm
Course	90 mm
Capacité de cylindre	499 cc
Rapport volumétrique	6.5:1
Rendement du moteur	22 BHp à 5400 RPM
Eclairage et charge	Redresseur à courant alternatif — Batterie
Allumage	Allumage par batterie ou par bobine
Suspension avant	Amortisseur hydraulique télescopique
Suspension arrière	Amortisseur hydraulique fourche à pivot
Capacité du réservoir	14,45 litres (1,25 lit de Réserve-approx).
Empattement	137 cm
Poids	163 kg
Hauteur de selle	76 cm
Longueur hors tout	212 cm
Largeur hors tout	75 cm
Hauteur hors tout	108 cm
Carburateur	Mikcarb VM28
Gicleur principal	90
Posi ⁿ d'aiguille	Dans la gorge de milieu
Gicleur de ralenti	25
Bougie d'allumage	14 mm Mico H.W.225Z2 ou équivalent
Ecartement de bougie	0.46/0.50 mm (0.018" — 0.022")

Réglage de bougie	0.8 mm (1/32") avant TDC dans le deux. temps.
Ecartement de coupe-circuit	0.35 à 0.4 mm (0.014" — 0.016")
Condensateur	0.200 à 0.220 Mfd
Système de graissage	Puits sèche avec réservoir fondu en seul bloc
Référez le tableau de Lubrifiant pour la capacité	avec le carter
Rapport de vitesses	
hors tout — Grande	5.00:1
Troisième	6.83:1
Deuxième	9.22:1
Première	13.93:1
Chaîne de transmission principale	3/8" pas Duplex
Chaîne de transmission arrière	5/8" pas
Taille du pneu (Avant)	3.25 x 19"
(Arrière)	3.50 x 19"
Pression de gonflage du pneu (Avant)....	18/20 Psi
(Arrière)	28/30 Psi
Freins (Avant)	17.8 cm x 3.8 cm
(Arrière)	15.3 x 2.5 cm

ENFIELD BULLET 350 cc et 500 cc

Description de la machine:

Le moteur est constitué d'un cylindre simple, quatre temps vertical, refroidi par air avec une culasse indépendante et un engrenage en dessus de distribution complètement enfermé. Le moteur a un puits sèche de graissage avec le réservoir à carburant venu de fente avec la carter. Une prise d'air est tirée de la partie haute du carter et un tube de caoutchouc dirige l'huile brumé sur la chaîne d'arrière.

ALLUMAGE

Allumage par bobine et éclairage sont alimentés par une batterie de 12V qui est chargée par un redresseur-régulateur électronique d'un alternateur monté sur le vilebrequin dans le couvre-chaîne principal.

CADRE ET FOURCHE

Le cadre est construit de tubes de haute

qualité pour donner de la légèreté et de la force. La fourche avant télescopique est amortie hydrauliquement et la suspension arrière fusionne un hauban-chaîne oscillante avec deux amortisseurs hydrauliques.

Numéro du cadre

Le numéro de série du cadre est frappé du côté droit du tube de tête de fourche.

FRAME NO

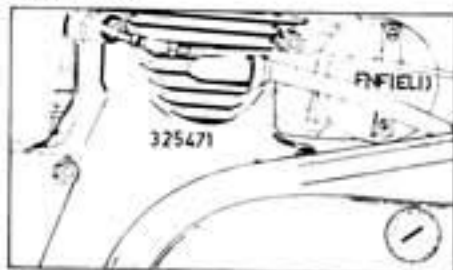


N.B. Les deux premiers chiffres de ces numéros, par exemple 9B 432234; le 9 indique l'année 1989 et le 'B' indique le modèle Bullet; les chiffres restants constituent le numéro de production de la machine.

Numéro de moteur

Le numéro de série du moteur est frappé du côté gauche du carter. Les six chiffres de ce numéro constituent le numéro de production de la machine.

ENGINE NO.

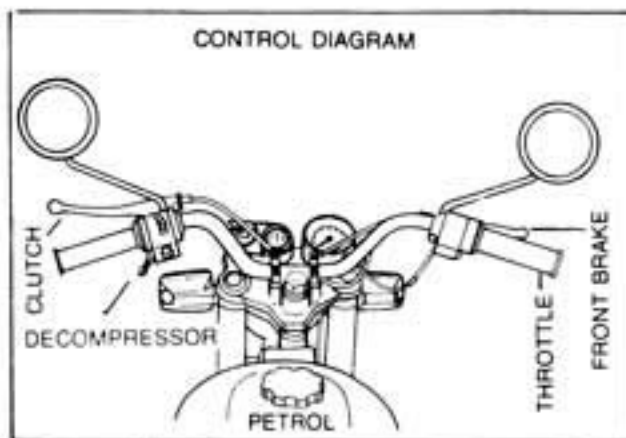


Utilisation de la machine

Contrôles

Attention

Il importe, avant d'utiliser cette machine de bien se familiariser avec toutes les commandes et leurs fonctions. Ne manquez pas de demander conseil à votre concessionnaire Bullet au cas où vous ne comprendriez pas parfaitement le fonctionnement de certaines commandes.



DECOMPRESSEUR

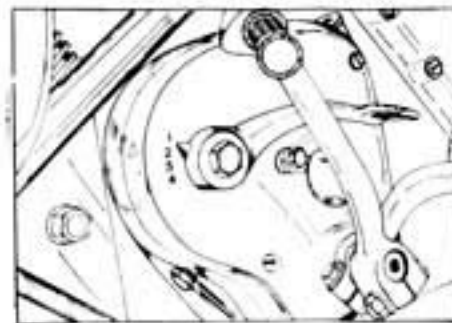
Tirer le levier pour décompresser pour le démarrage et quand vous coupez l'allumage.

BOITE A VITESSES

Mettre le changement de vitesses en haut pour la première vitesse et mettre en bas pour les grandes vitesses 2,3 & 4.

POINT MORT (trouveur de)

Pour trouver le point mort de grandes vitesses, appuyer sur le trouveur de point mort en déclenchant l'embrayage quand la machine roule toujours.

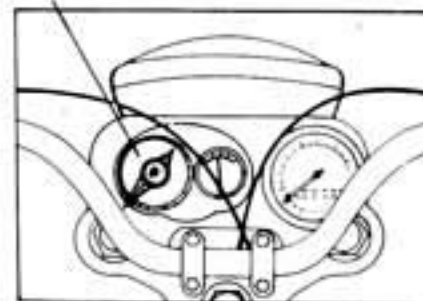


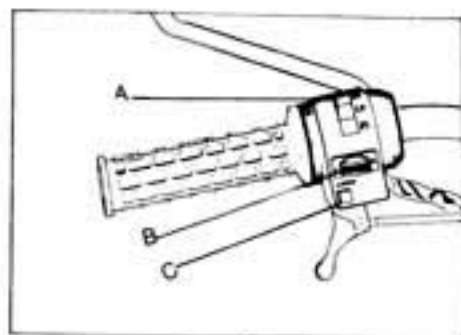
GEARBOX

INTERRUPTEUR DE PHARE

L'interrupteur de phare a trois positions, comme illustré. Sur 'ON' le phare, le feu arrière et le tableau d'éclairage seront allumés. Le fonctionnement est fait seulement quand l'allumage est sur 'ON'. Le feu de position peut être allumé même quand l'allumage est sur 'OFF'

HEAD LAMP SWITCH





HANDLE BAR LH

ATTENTION

NE JAMAIS LAISSER LE FEU DE POSITION ALLUME POUR PLUS D'UNE HEURE. VOUS RISQUEZ D'ÉPUISER L'ACCUMULATEUR.

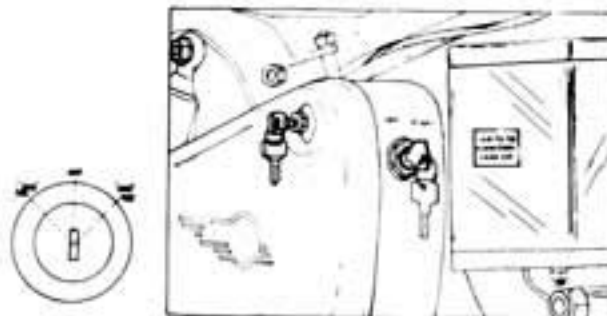
L'INTERRUPTEUR SUR LE GUIDON DROIT GAUCHE

Le bouton de Phare — route et phare — code (A), le bouton de klaxon (B), et le bouton de clignotant (C) sont mis dans un module comme illustré dans l'image.

INTERRUPTEUR D'ALLUMAGE

L'interrupteur d'allumage à clé est installé sur le côté droit de boîte à outils. Quand la clé de contact est dans la position centrale, l'allumage est coupé. En tournant la clé dans le sens des aiguilles d'une montre le moteur démarre.

IGNITION SWITCH



ATTENTION

NE JAMAIS LAISSER L'ALLUMAGE SUR 'ON' QUAND LA MACHINE N'EST PAS EN MARCHÉ

RESERVOIR A ESSENCE

Pour remplir le réservoir à essence, ouvrir le bouchon de réservoir. Eviter de remplir le réservoir quand il pleut ou quand il y a de la poussière. Cela peut produire la pollution de l'essence.

AVERTISSEMENT

L'ESSENCE EST TRES INFLAMMABLE ET PEUT ETRE EXPLOSIF DANS CERTAINS CONDITIONS. QUAND VOUS RAVITAILLEZ, METTEZ L'ALLUMAGE SUR 'OFF'. NE FUMEZ PAS. TOUJOURS FAIRE REMPLIR LE RESERVOIR DANS UN ENDROIT PRESENTANT UNE VENTILATION ADEQUATE ET LIBRE DE TOUTE SOURCE DE FEU ET D'ETEINCELLES. Y COMPRIS TOUS LES ACCESSOIRES DE LAMPE DE

CONTROLE. NE FAITES JAMAIS LE PLEIN JUSQU'AU COL DU RESERVOIR POUR EVITER LE VERSAGE. SI LE RESERVOIR EST TROP PLEIN LA CHALEUR PEUT FAIRE L'ESSENCE A SE DILATER ET DEBORDER A TRAVERS LES TROUS DE VENTILATION DU BOUCHON. APRES LE RAVITAILLEMENT, S'ASSURER QUE LE BOUCHON EST FERME A SUR. SI DE L'ESSENCE EST VERSEE SUR LE RESERVOIR, L'ESSUYER IMMEDIATEMENT.

Les nescessités qu'exige l'essence:

Le Bullet 350 et 500 sont consus pour utilisation avec de l'essence sans ou avec plomb.

ATTENTION

US AGE DE L'ESSENCE AVEC PLOMB EST ILLEGAL DANS CERTAINS PAYS. ETATS OU TERRITOIRES. VERIFIER LES REGLEMENTS LOCAUX AVANT D'UTILISER DE L'ESSENCE AVEC PLOMB.

LE ROBINET A ESSENCE

Le robinet à essence a trois positions. OFF, ON & RES (Rèserve) Pour des opérations normales tourner le robinet sur la position 'ON'. Si vous avez une panne sèche avec le robinet sur la position 'ON' alors tournez sur la position 'RES' qui a 1,25l d'essence.

Avec le robinet à essence sur la position 'ON' ou 'RES' l'essence coule au carburateur seulement quand le moteur est démarré ou est en marche. Pour arrêter alimentation tourner le robinet d'essence sur la position 'OFF'.

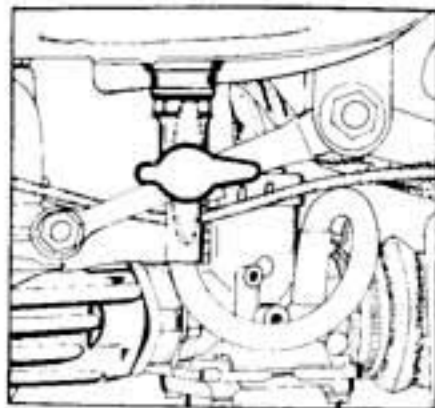
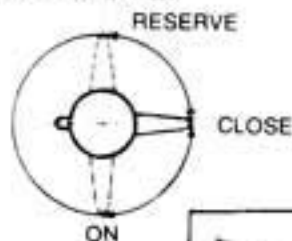
ATTENTION

PUISQUE LA DISTANCE QUE L'ON PEUT PARCOURIR EST LIMITEE SUR LA POSITION 'RES' IL EST CONSEILLABLE DE RAVITAILLER AU PLUS TOT POSSIBLE.

S'ASSURER QUE LE ROBINET EST SUR le position 'ON' APRES RAVAILLEMENT.

AVERTISSEMENT

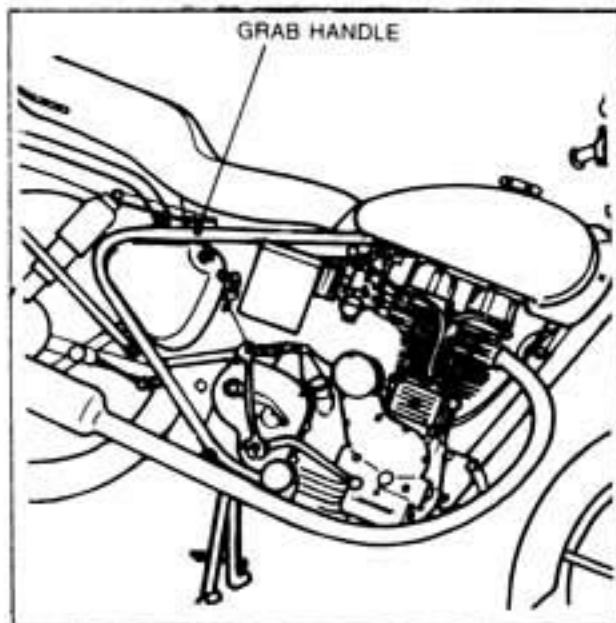
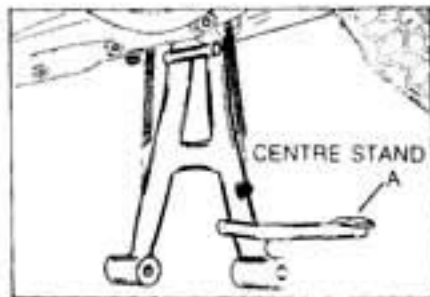
METTRE EN PRATIQUE L'OPERATION DU ROBINET A ESSENCE QUAND LA MACHINE ES ARRETEE. POUR EVITER UN ACCIDENT, IL FAUDRA QUE VOUS FASSIEZ OPERATION DU ROBINET A ESSENCE LORSQUE VOUS ROULEZ SANS ENLEVER VOS YEUX DE LA ROUTE.



SUPPORT-BEQUILLE CENTRALE

La motocyclette est munie d'une béquille centrale. Chaque fois que la béquille centrale est dégagée faire certain que c'est totalement mise en haut avant de s'asseoir sur la moto. Pour mettre la moto en position sur la béquille appuyer de pas d'une manière très fermement sur le levier (A) de la béquille et puis soulever la moto eu en arrière en utilisant la poignée grappine.

Ne jamais lever le siège pour soulever pour des raisons que cela peut abîmer le siège.



POIGNEE DE LEVAGE

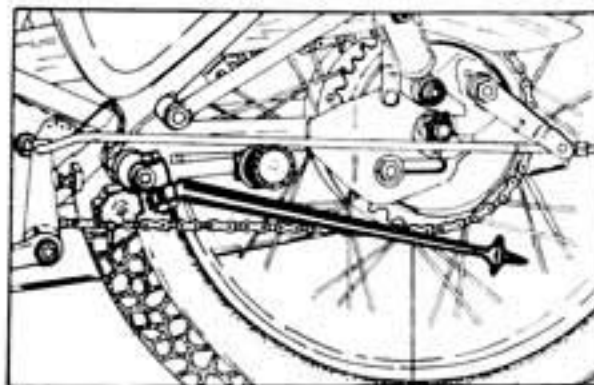
La poignée de levage munie sur l'arrière côté gauche de moto est pour le passager pour se tenir quand assis et aussi pour soulever la moto pour mettre en position sur le bequille.

SIDE STAND

Le véhicule est muni d'une béquille de côté et un contacteur d'arrêt du moteur. Si la moto est garée avec l'aide de la béquille de côté, le moteur ne demarrera pas.

ATTENTION:

NE PAS GARER DANS UNE PENTE OU SUR UN SOL MOU. LA MOTO POURRAIT SE RENVERSER.



SIDE STAND

DOCUMENT/Trousse d'outils.

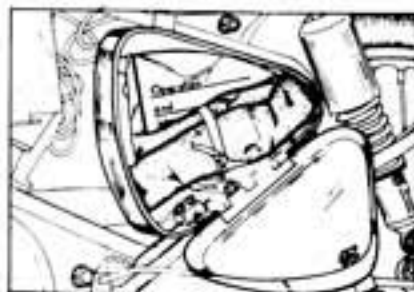
Le manuel d'atelier du propriétaire et la trousse d'outils sont mis dans le côté droit du coffre à outils. La boîte à outils peut être ouverte avec la clé donnée. Des réglages peu importants et de petits changements de pièces peuvent être exécutés avec les outils munis après avoir lu le manuel.

AVERTISSEMENT

C'est dangereux d'ouvrir la boîte à outils quand vous roulez dans la moto. La moto doit être arrêtée avant d'ouvrir la boîte à outils.

Dessin de boîte à outils montrant la trousse d'outils et le manuel du propriétaire.

TOOL BOX



DEMARRAGE

- Mettre la boîte à vitesses au point-mort (Neutral)
- Mettre le robinet à essence sur 'ON'

(Note) Il serait préférable de lever le levier de décompresseur et puis enclencher le kick starter pour un certain temps afin que les passages de graissage soient remplis d'huile et que le système de graissage devienne effective dès le démarrage.

- Mettre l'allumage sur 'ON'
- Ouvrir légèrement l'accélérateur et engager le kick starter.
- Ouvrir peu à peu l'accélérateur afin de permettre le moteur se chauffer uniformément.

ATTENTION

Ne pas faire tourner le moteur sans poids. Vous risquez de détruire le moteur.

- Si le moteur est froid, appuyer sur le levier de starter (Choke).

ATTENTION

Si votre véhicule est muni d'un 'self starter' ne pas appuyer sur le starter pour plus de 5 secondes car le starter risque de se surchauffer et l'énergie d'accus diminue temporairement. Attendre 15 secondes entre chaque utilisation de starter pour le laisser refroidir.

Note: Si le moteur est étouffé fermer le robinet de réservoir et puis lancer le

moteur avec l'accélérateur ouverte et l'allumage sur 'OFF'. Essayer de démarrer le moteur avec l'allumage sur 'ON' et si le moteur démarre mettre le robinet de réservoir sur 'ON'.

Note: Le démarrage du moteur est rendu facile en regardant l'aiguille d'ampèremètre. Mettre l'allumage sur 'ON', lancer le moteur en enlevant le décompresseur. L'aiguille d'ampèremètre se détourne au négatif et revient sur la position point-mort (Neutral). Sur cette position il faudra lancer le moteur et le moteur démarre sans difficultés.

FAIRE ROULER LA MACHINE

- VERIFIER QUE LA BEQUILLE DU COTE EST MONTE.
- DECLENCHER LE LEVIER D'EMBRAYAGE
- PASSER A LA PREMIERE VITESSE
- OUVRIR NEGEREMENT L'ACCELERATEUR, ET DEMARRER

EN LAISSANT LE LEVIER D'EMBRAYAGE LENTEMENT.

- COMME L'EMBRAYAGE SE MET A ENGAGER, OUVRIR L'ACCELERATEUR UN PEU PLUS LEGEREMENT EN DONNANT AU MOTEUR DE L'ESSENCE SUFFISSANT POUR L'EMPECHER DE SE CALER.

NOTE

La motocyclette est munie d'un interrupteur de béquille de côté. Cet interrupteur est fabriqué de telle sorte que le moteur s'arrête quand la machine est posée sur la béquille de côté.

CHANGEMENT DE VITESSES

- Fermer l'accélérateur lors du déclenchement du levier d'embrayage.
- Passer à la suivante grande ou petite vitesse

AVERTISSEMENT

QUAND VOUS CHANGEZ A UNE PETITE VITESSE, NE LE FAITES PAS A UNE TRES GRANDE VITESSE QUE LES TOURS PAR MINUTE DU MOTEUR SAUTE EXCESSIVEMENT. NON SEULEMENT QUE CELA PEUT DETRUIRE LE MOTEUR MAIS LA ROUE ARRIERE PEUT ENRAYER ET CAUSER UN ACCIDENT.

- OUVRIR l'accélérateur légèrement lors du déclenchement du levier d'embrayage.

FREINAGE

- FERMER L'accélérateur tout à fait, en laissant l'embrayage déclenché (sauf lors du changement de vitesses) afin de permettre le moteur à aider la motocyclette de se ralentir.
- Passer de vitesses une à chaque fois, comme ca vous êtes dans la première vitesse quand vous arrêtez complètement.

- Pendant que vous arrêtez, freiner les deux freins à la même fois. D'habitude le frein avant doit être actionné un peu plus que celui d'arrière. Désembrayer complètement comme nécessaire pour empêcher le moteur de se caler
- Ne jamais frotter les freins, puisque cela causera de-dérapiage des roues. Quand vous faites un virage il est mieux de ne pas freiner du tout; mais si c'est inévitable n'utilisez que le frein arrière.
- Pour le freinage d'urgence, ne pas faire attention au changement et concentrez à actionner les freins le plus dur possible sans dérapage.

ATTENTION

NE PAS GARRER LA MACHINE DANS UNE PENTE OU SUR UN SOL MOU; ELLE POURRAIT SE RENVERSER.

AVERTISEMENT

L'ESSENCE EST TRES INFLAMMABLE ET EXPLOSIF DANS CERTAINS CONDITIONS.

REGLAGE

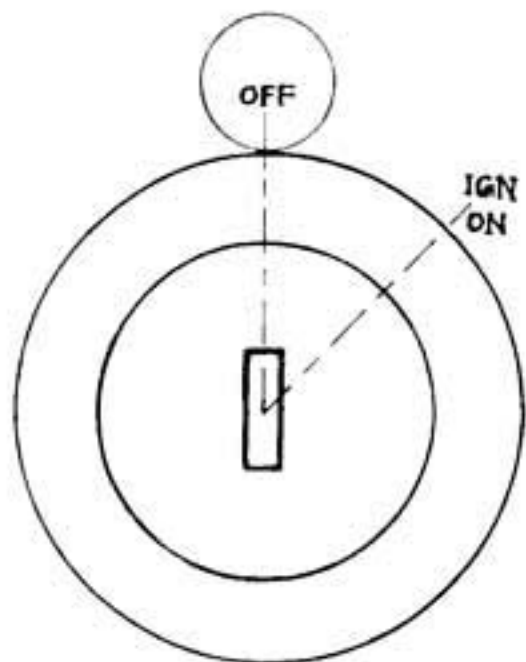
Les premiers 1.600 km (1000 milles) que la moto parcourt est conçu comme la période de 'rodage'. Si la machine n'est pas utilisée avec soin pendant cette période, vous risquez d'avoir un subit de moteur après quelques milles de kilomètres.

Il faut suivre les règlements suivants pendant la période de rodage:

ARRET DU MOTEUR

- Fermer l'accélérateur complètement.
- Changer la vitesse au point-mort (Neutral).
- Mettre l'allumage sur la position 'OFF'.
- Placer la moto sur une surface de niveau assez ferme avec l'aide de béquille centrale ou de côté.
- Serrer la direction.

Quand le véhicule est neuf ou quand les mâchoires ou les tambours sont remplacés il est important de soigner plus la moto jusqu'à ce que le système se régularise. Il sera difficile d'obtenir une efficacité maximum jusqu'à ce que les freins sont en bercés.



- Le tableau ci-après montre la vitesse maximum du moteur signalée pendant la période de rodage.

Distance parcourue Vitesse maximum

De 0 à 800 km
(500 milles) -40 km/h

De 800 à 1.600 km
(1,000 milles) -50 km/h

- Ne pas commencer à rouler ou faire une course immédiatement après de démarrage même si le moteur est déjà chauffé. Faire tourner le moteur pour deux ou trois minutes au ralenti afin de permettre à l'huile d'avancer dans toutes les pièces du moteur.
- Ne pas faire la course quand la vitesse est au point mort.

En plus de ces régléments ci-dessus, il est extrêmement important, à 800 km (500 milles) que le propriétaire fasse le premier entretien et réparations par un concessionnaire recommandé/autorisé.

LUBRIFICATION

Toujours maintenir le niveau d'huile de machine et changer l'huile et filtre à huile en conformité avec le tableau d'entretien périodique. Non seulement la poussière et les paillettes de métal se ramassent dans l'huile, mais l'huile elle-même perd sa qualité de lubrification après de long usage.

AVERTISSEMENT

LE FONCTIONNEMENT DE LA MACHINE AVEC DE L'HUILE DE MACHINE INSUFFISANTE, ALTEREE ET CORROMPUE PEUT CAUSER D'USURE ACCELEREE ET PEUT ABOUTIR A UN ACCIDENT OU L'ARRET DE FONCTIONNEMENT, OU BLESSURE.

Si l'huile a été changée, démarrer le moteur et le faire tourner pour quelques minutes au ralenti. Cette action aide à remplir l'huile dans le filtre à huile. Arrêter le moteur, et attendre quelques minutes jusqu'à ce que l'huile s'établisse.

ATTENTION

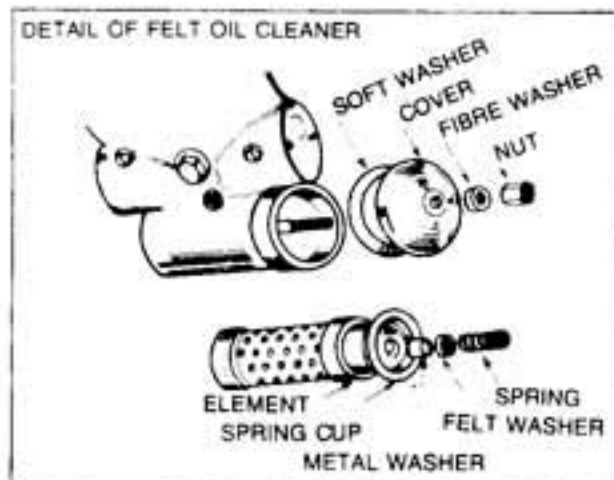
FAIRE LA COURSE AVANT QUE L'HUILE S'AVANCE DANS TOUTES LES PIÈCES DE MACHINE PEUT CAUSER L'ARRÊT DE FONCTIONNEMENT.

VERIFICATION DU NIVEAU D'HUILE

- Si la machine vient d'être utilisée, attendre quelques minutes pour que l'huile puisse s'égoutter.
- Vérifier le niveau d'huile de machine par l'indicateur de niveau d'huile; faisant corps avec le bouchon de réservoir. Avec la machine dans la position équilibrée, le niveau d'huile doit être le niveau haut et bas de la règle-jauge.
- Si le niveau d'huile est très haut, enlever l'huile excessive en utilisant une seringue ou quelconque dispositif.
- Si le niveau d'huile est très bas, ajouter de l'huile de quantité correcte. Utiliser la même huile qui est déjà dans le moteur.

FILTRE A L'HUILE

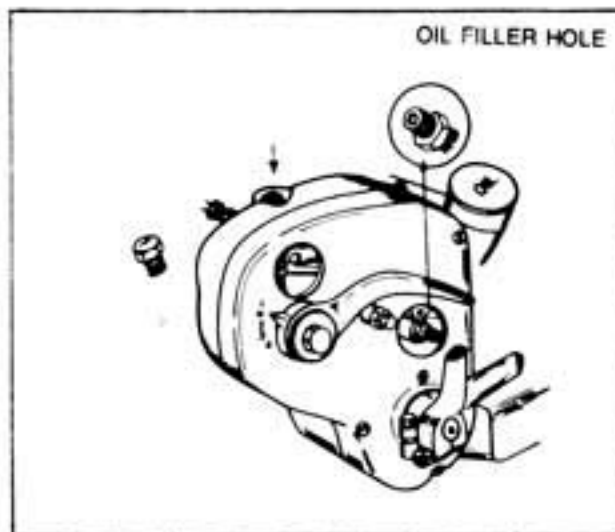
- Chauffer le moteur complètement, et puis l'arrêter.
- Mettre un bac d'huile sous le moteur.
- Déposer l'écrou et le couvercle.
- L'élément filtre en feutre doit être nettoyé en lavant dans pétrole après chaque parcours de 3,000 km et doit être remplacé après chaque parcours de 8.000 km.



BOÎTE A VITESSES

Le bouchon de boîte à vitesses est placé en haut de la boîte et un bouchon de niveau en arrière. Poser la machine sur un terrain plat. Déposer tous les deux bouchons et remplir jusqu'à ce que l'huile commence à déborder du bouchon de niveau?

- Vérifier le niveau après chaque parcours de 800 km (500 milles), quand la boîte à vitesses est chauffée.
- Remplir avec l'huile SAE 50.
- Pour le remplissage initiale de la boîte à vitesses, la graisse Veedol 00 est recommandée.



Pistolet graisseur de lubrification

La pédale du frein arrière, le palier d'embrayage doivent être graissés avec un pistolet graisseur après chaque 2.000 km. Les coussinets de moyeu. avant et arrièr sont graissés en les garnissant avec de graise après chaque 10.000 km après déposant le moyeu et ne demande plus de soin

L'amortissement hydraulique de fourche avant: Chaque fourche est remplie d'environ 150 ml de l'huile SAE 50 quand la machine est constituée. Sur les routes normales cette huile doit de tenir presque indéfiniment mais au cas où il y a une fuite d'huile sur les routes assez rudes, la perte doit être complétée en ajoutant de l'huile à travers devis de bouchons au bout de chaque jambe.

CHAINES

Le couvre-chaîne avant doit être versé de l'huile SAE 20 jusqu'au niveau de débordement de bouchon. Celui-ci est petit dans la côté du couvercle à un niveau plus bas que l'orifice de remplissage. Ainsi, la chaîne est bien maintenue et lubrifiée, effectuant une transmission sans bruits et efficace.

La chaîne de transmission doit être vérifiée, réglée et graissée après chaque parcours de 5.000 km pour les raisons de sécurité et aussi pour éviter l'usure excessive. Si la chaîne est trop usée ou malréglée/malplacée — ou bien trop serrée ou bien trop détendue-elle risque de sauter des pignons ou casser.

AVERTISSEMENT

**UNE CHAÎNE QUI CASSE OU SAUTE
DES PIGNONS PEUT METTRE LE
PIGNON DU MOTEUR EN DANGER OU**

EGALEMENT BOUCLER LA ROUE ARRIERE TRES SEVEREMENT, DETRUISANT LA MACHINE ET RENDANT AU PILOTE DE PEDRE LE CONTROLE DE SA MOTO.

Garrer la machine sur sa béquille centrale

Vérifier que le centrage de roue est bien réglé. Les tendeurs de chaîne de gauche et de droit sont placés convenablement et les roues sont centralisées. Les positions de tendeurs centralisant les roues avec les chevilles fixées sur le hauban-chaîne sont marqués de coups de pointeau.

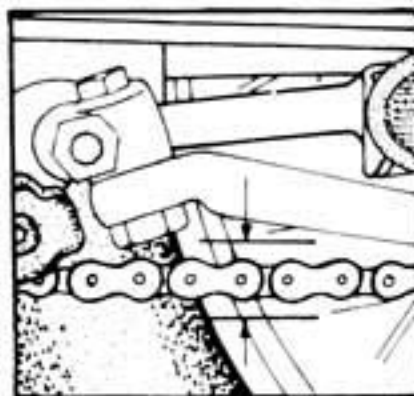
NOTE:

Le centrage de roue peut être vérifié en utilisant une règle ou une ficelle.

AVERTISSEMENT

MAUVAIS ALIGNEMENT DE LA ROUE PEUT RESULTER A UNE USURE

ANORMALE, ET PEUT AVOIR POUR LE RESULTAT UNE MAUVAISE CONDUITE DE LA MACHINE.



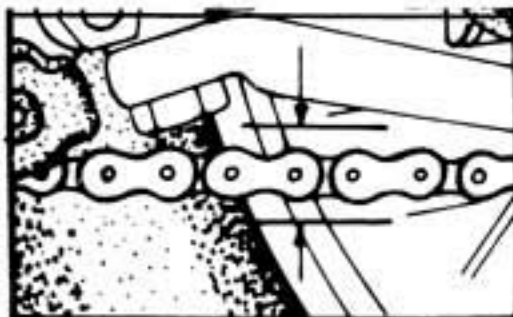
CHAIN ADJUSTER

CHAÎNES

Faire tourner la roue arrière pour trouver l'endroit où la chaîne est trop serrée et faire la mesure du mouvement vertical à mi-chemin entre les pignons. Si la chaîne de transmission est trop serrée ou trop détendue, régler la chaîne afin que l'étalement de chaîne soit sur la valeur normale.

DETENTE DE CHAÎNE DE TRANSMISSION

Normal	25 à 30 mm 1,0 à 1,2 pouces
Trop serrée	moins de 25 mm 1,0 pouce
Trop détendue	plus de 35 mm 1,4 pouce



CHAIN ADJUSTOR

Réglage de la chaîne arrière

La chaîne arrière est réglée avec les tendeurs sous la forme de came sur la broche de la roue arrière. Toute sorte de réglage est fait en desserrant les écrous de broche et les écrous de fixation de freins, et tournant les plaques de came jusqu'à ce que la tension de chaîne soit abouti. Vérifier celle-ci en chassant la roue et présentant le flottement de haut et bas de la roue. Faire déplacer chaque plaque de came aux mêmes nombres de dents de la position initiale et vérifier le centrage de roue.

FOURCHE AVANT

Le graissage est réalisé par l'huile qui forme le moyen d'amortissement hydraulique. Tout ce qui est nécessaire, c'est de verser la quantité spécifique de l'huile dans la fourche. Le niveau d'huile peut être mesuré en desserrant le capuchon et insérant une immersion d'environ 3/8 pouce de diamètre. Faire l'appoint en cas de nécessité seulement.

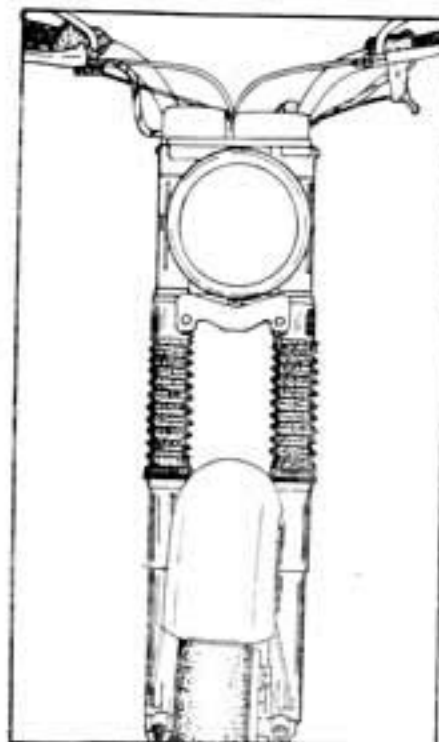
REGLAGE DE FOURCHE AVANT

Mettre un support convenable sous le moteur pour soulever la roue avant du sol. Desserrer le boulon-capuchon ou la clavette de serrage à l'aide d'une clé spéciale placée à l'intérieur de l'écrou à six pans sous la pince de direction.

Desserrer aussi les boulons d'assemblage bloquant les tubes principaux de la fourche. Prendre le jeu dans le gisement de tête en serrant le grand écrou central juste derrière le compteur-indicateur de vitesse. Faites le doucement. Quand le réglage est fait parfaitement il n'y aura pas de jeu sensible, mais le volant doit être totalement libre pour que l'ensemble de roue et de fourche bouge librement à la moindre poussée dans chaque sens.

NOTE:

Serrer tous les trois boulons d'assemblage après le réglage.



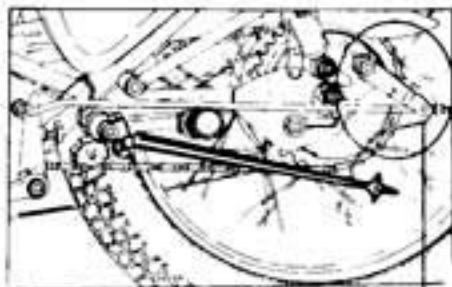
FRONT SUSPENSION

REGLAGES DE TAQUET

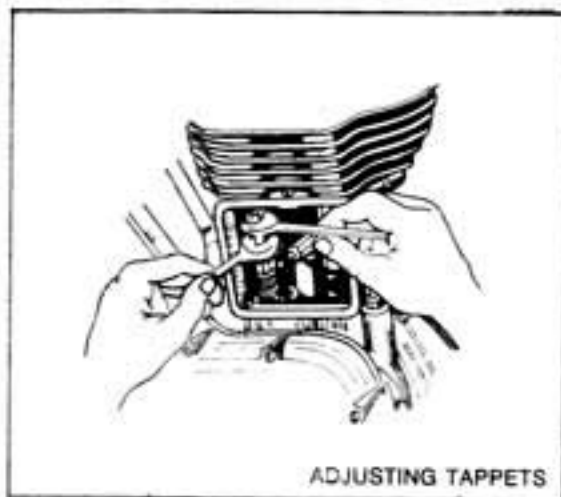
Il faut régler le taquet quand le moteur est froid. An dessous de tige-poussoir, le contre-écrou et l'écrou à cuvette réglable sont placés à l'aide desquels le taquet peut être réglé au jeu u 'ZERO'. Ne pas trop serrer le taquet; il doit être libre. Pour les réglages correct, renseigner auprès des concessionnaires autorisés.

ATTENTION

SI LES TAQUETS SONT REGLES TROP SERRE IL Y AURA UNE PANNE DE DEMARRAGE ET UN MAUVAIS DEPART.



REAR BRAKE ADJUSTMENT



ADJUSTING TAPPETS

REGLAGE DE FREIN

Avant: Il peut être réglé per l'érou sur le câble de frein.

Arrière: Il peut être réglé par l'écrou au bout de tige du frein.

Garder le jeu minimum de 1/2" sur la pédale du frein arrière.

Dessin du système de frein avant et arrière.

SUSPENSION ARRIERE

La suspension arrière est constituée d'une fourche de potence et deux réglables douille de ressort amortie d'huile. La raideur de torsion de l'ensemble de potence aide à maintenir la roue arrière droit dans la cadre, ainsi dégagant le pignon de roue des efforts de flexion auxquels il est soumis.

L'ensemble de potence qui constitue le hauban-chaîne est muni de grands coussinets en caoutchouc, qui est fixé au cadre principal par un long clou en passant par une patte de rotation.

Amortisseur arrière

La douille de ressort arrière est un ensemble scellé et réparer le mécanisme à l'intérieur de l'amortisseur n'est pas possible. Le régime peut être changé convenablement pour un meilleur fonctionnement en se servant de mécanisme réglable muni dans

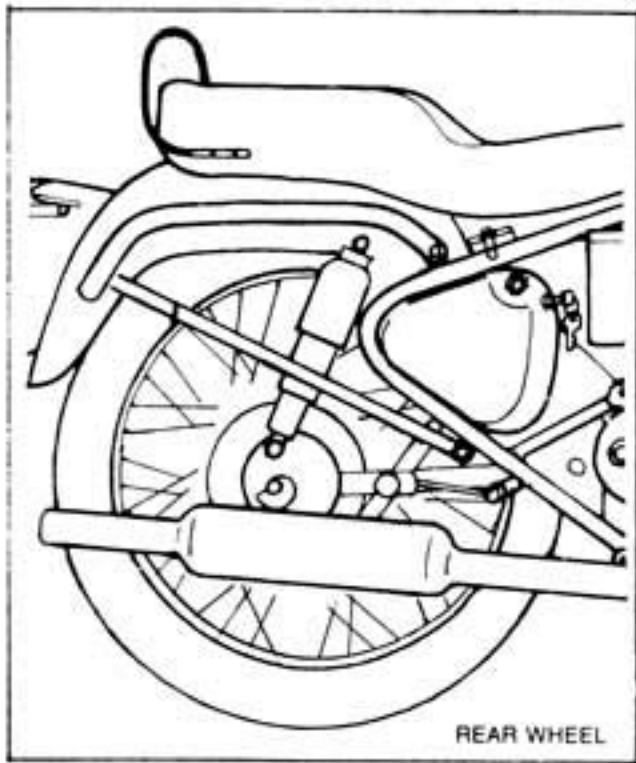
l'amortisseur arrière. Cependant, les ressorts en spirale peuvent être remplacés si les ressorts originaux sont devenus mou après un long usage.



DEPOSE DES ROUES

Avant: Garrer la machine sur la béquille, démonter le frein avant et retirer les cables de compteur-indicateur. Desserrer les écrous fixant les pattes d'attache aux bouts de fourche, soulever l'avant-partie de la machine et la roue tombera.

Arrière: Dépose de la roue arrière est très facile sans déranger la machine. Surélever la roue arrière en plaçant la béquille centrale sous le moteur. Enlever la goupille fendue et l'écrou crénelé qui serrent la longue broche, qui se trouve sur le côté du pignon. Glisser dehors la longue broche de la roue et enlever la cale du côté droit du bout de fourche. Maintenant vous pouvez faire glisser dehors la roue du pignon et des ergots. Incliner la machine et faire glisser dehors la roue du hauban-chaîne. Pour montage des roues, observe le procédé inverse en faisant attention à l'engagement de coussinets sur les pattes de transmission.



Dépose de pignon de la roue arrière

Dépose de pignon est nécessaire seulement quand on remplace le pignon, ou le tambour de frein ou les freins. Déposer la roue comme décrit ci-dessus. Retirer la tige de commande de frein du levier. Faire certain de mettre hors circuit l'interrupteur de feu d'arrêt, si non le ressort sera endommagé. Maintenant desserrer tous les boulons de couvre-chaîne en avant et en arrière. Soulever le

couvre-chaîne de la plaque sur le moyeu et déclencher le chaînon. Maintenant desserrer les écrous de frein à l'ancre et de la broche de roue. Défaire la chaîne du pignon. Enlever le couvre-chaîne lorsque la chaîne est toujours sur le pignon d'entraînement. Faire sortir l'ensemble de pignon du hauban-chaîne.

Pour le remontage, observer le procédé inverse après avoir ajuster la chaîne. S'assurer que la pince de serrage de chaîne est ajustée dans le sens correct pour que l'extrémité obturée de pince soit vers la direction de mouvement.

INSPECTIONS QUOTIDIENS

Vérifier les désignations suivantes chaque jour avant d'utiliser la machine. Une vérification complète ne demande que quelques minutes, et le surcroît de sécurité qu'elle procure fait plus que compenser ce minime contretemps?

Ne manquez pas de demander conseil à votre concessionnaire autorisé au cas où vous trouveriez des irrégularités pendant les contrôles.

ATTENTION

MANQUE DE VERIFICATION CHAQUE JOUR POURRAIT ABOUTIR A UN DANGER SERIEUX ET UN ACCIDENT SEVERE.

Essence: Ravitaillement suffisant dans le réservoir, pas de fuites.

Huile de moteur: Le niveau d'huile entre les lignes de niveau.

Pression de pneus:

Avant: 18/20 lb/po²

Arrière: 28/30 lb/po²

La détente totale de Chaîne de transmission: 25 à 30 mm (1" à 1,2")

Ecrous, boulons, attaches: Vérifier tous les serrages — volant, éléments de suspension axes et tous les contrôles.

Volant: Fonctionnement doux mais pas libre de serrure à serrure. Pas de ligature de câbles de contrôle.

Freins: Garniture de frein. S'assurer le réglage disponible.

Accélérateur: Poignée d'accélérateur 2 à 3 mm.

Equipements électriques: Tous les accessoires de lumière et le klaxon — fonctionnement.

La béquille centrale et latérale: Vérifier le fonctionnement — retourne sur leur position la plus haute par la tension de ressort.

SYSTEME DE CHARGE

ALTERNATEUR:

L'alternateur est constitué d'un stator et d'un rotor. L'espace d'air entre le stator et le rotor doit être 0.008" à 0.010" (0.20 à 0.25 mm). Pour un réglage parfait veuillez contacter l'agent.

AMPEREMETRE:

C'est un indicateur de chargement. La déviation de l'aiguille vers le côté positif indique le chargement.

Régulateur et redresseur:

L'ensemble est constitué d'une unité sensitive et de réglage. C'est pour sentir la tension de la batterie et pour régler le courant de charge à la batterie. Le courant de sortie de l'alternateur est entraîné à l'ensemble de régulateur-redresseur, ce qui alimente seule la quantité désirée du courant de charge à la batterie selon les conditions. La surintensité (de courant) est dérivée à travers le circuit de commande et c'est ainsi que le régulateur contrôle la surcharge de la batterie. L'entretien n'est pas essentiel mais il faut bien veiller à ce que les contacts soient bien nettoyés et fixés.

BATTERIE

La capacité est de 12V x 5.5 Ah. La batterie est envoyée chargée à sec. Il faut charger la batterie selon les conseils et les instructions des fabricants de batterie.

Le niveau d'acide est entretenu au sommet du séparateur en ajoutant de l'eau distillée à intervalles réguliers.

Brancher la borne positive à la borne de terre (du corps).

N.B.:

Au cas où la densité spécifique tombe à 1.110, la batterie doit être chargée au taux correct par une unité extérieure.

ATTENTION:

Ajouter seulement de l'eau distillée dans la batterie. L'eau du robinet n'est pas un remplaceant de l'eau distillée et conduira à une reduite de la durée.

ECLAIRAGES

Phare (filament jumelé)	: 12V – 36 x 36W alt. 40W x 45W
Feu arrière d'arrêt	: 12V – 6 x 18W alt. 12V – 5 x 21W.
Lampe pilote	: 12V – 2W.
Indicateur-compteur de vitesses	: 12V – 2W.
Lampes de signalisation	: 12V – 21W.

REGLAGE DU PHARE-ROUTE

Le réglage du phare-route s'est fait après le desserrement des vis qui se trouvent dans le cercle d'intérieur et en tenant le cercle d'extérieur et réglant l'ensemble du phare à la position correcte dans les encoches. Visser les vis après le réglage.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

LE SYSTEME D'ALLUMAGE:

Coupe-circuit: L'ensemble de coupe-circuit est placé dans le montage de distributeur avec un mécanisme d'avancement/reculement qui fait varier le point d'allumage selon la vitesse du moteur. Il faut nettoyer les points de coupe-circuit après chaque parcours de 5000 km avec du pétrole pur, et si nécessaire avec de l'émeri doux d'eau entre les points. Le basculeur de coupe-circuit doit être libre sur son pivot. Pour régler l'écartement, poser la machine sur sa béquille et s'assurer que la roue arrière est élevée du sol, faire tourner la roue arrière en passant à la première vitesse par laquelle le vilebrequin s'est fait tourner jusqu'à ce que les points de coupe-circuit s'ouvrent complètement. L'écartement doit être 0.014" à 0.016" (0.35 à 0.4 mm). Mettre au point l'écartement si nécessaire en dévissant la petite vis et en se servant d'un calibre d'épaisseur.

Régler l'allumage: Après la mise au point de l'écartement du point de coupe-circuit comme montré ci-dessus, faire fonctionner le moteur dans la direction normale de rotation de coupe-circuit pour faire mettre le piston sur la position TDC au deuxième temps. (enlever le bouchon et le vérifier). Et puis faire tourner le moteur légèrement et doucement dans le sens inverse afin que le piston soit à 0.8 mm (1/32") avant le TDC. Dans cette position les points de coupe-circuit doivent se mettre à ouvrir. Si nécessaire, pour le réglage correct, faire tourner la plaque de base de coupe-circuit dans n'importe quel sens.

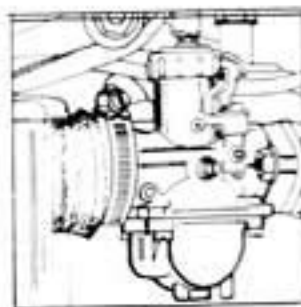
Pour retarder le réglage d'allumage, tourner la plaque de coupe-circuit dans le sens normal de rotation de came de coupe-circuit.

Faire l'inverse pour l'avancement.

La bobine d'allumage: La bobine d'allumage de 12V est utilisée. Il n'est pas nécessaire d'entretenir la bobine sauf le

nettoyage de l'extérieur, surtout les bornes et vérifications de raccords.

Bougie d'allumage: NGK ou équivalent. A cause de claquage des électrodes, l'écartement d'électrode s'élargit lors d'opération et peut conduire à un mauvais rendement. Alors, l'écartement doit être réglé à sa dimension spécifiée, c'-à-d; 0.018" à 0.022" après chaque parcours de 3.000 km. Remplacer la bougie après un parcours de 15.000 km. La tête d'isolant vernis doit être nettoyée. Les bougies qui ont un dépôt excès de calamine devront être décalaminer. S'assurer que le raccord électrique existe entre le câble haute-tension et la borne d'allumage.



CARBURETTOR

CARBURATEUR — MIKCARB VM 24

GENERAL: Le nettoyage périodique de carburateur est recommandé après chaque parcours de 400 km. Enlever le carburateur en débranchant le filtre à l'air et dévissant les deux écrous de la culasse. Le nettoyage peut être effectué, comme cité ci-dessous.

MIKCARB VM24: La chambre du flotteur de carburateur peut être enlevée en dévissant les quatre vis en utilisant un tourne-vis. Dévisser le gicleur principal et le gicleur de ralenti. Après le nettoyage dans du solvant à base de pétrole, ceux-ci peuvent être revisser. L'aiguille conique est tenue en position par une rondelle à plateau, posée sur la gorge d'aiguille. S'assurer que la rondelle est remplacée dans la même gorge comme elle en était, au fait d'enlèvement. Lors de la mise en place de la chambre du flotteur de carburateur, s'assurer que le joint est en bon état.

MISE AU POINT DE CARBURATEUR:

Le procédé de mise au point du carburateur donné n'est qu'un conseil et varierait en marge de machine à machine, selon les conditions de transmission de la machine.

1. La mise au point du moteur est réglée exactement à 1/32" avant le TDC.
2. La position de l'aiguille de gicleur serait sur la deuxième gorge du sommet.
3. Le levier de démarrage et le levier de buse après l'usage doivent être remplacés dans la position originale (Horizontal).
4. La vis d'air est vissée de sa position fermée convenablement, pas plus que cinq demi-tournages, pour obtenir un tournage correct au ralenti et consommation d'essence.

AVERTISSEMENT

Un mauvais réglage de carburateur conduirait à des performances médiocres, le surchauffage, le dépannage de démarrage et une usure du moteur. Veuillez consulter les agents autorisés: **NE JAMAIS SE SERVIR DE GICLEUR PRINCIPAL A TAILLE REDUITE** pour diminuer la consommation.

Filtre à air: Il faut nettoyer le filtre à air après chaque parcours de 3.000 km. Le filtre doit être nettoyé dans du pétrole et passé à l'air comprimé. Le nettoyage à intervalles réguliers est conseillé si la machine est utilisée dans des conditions poussiéreuses.

ENTRETIEN ET REGLAGES:

EMBRAYAGE: L'embrayage, c'est de bain d'huile de type à quatre plaques.

Le réglage de l'embrayage: Sur l'extrémité du couvercle de la boîte à vitesses, il se trouve deux regards couverts

de disques métalliques. Le regard supérieur donne accès au bout de câble du levier d'embrayage, qui devrait avoir un mouvement libre de 1/16 pouces. C'est très important, si un patinage de l'embrayage et de détériorations qui suivront sont à éviter, aux disques d'embrayage.

Le regard inférieur donne accès au réglage qui est effectué en desserrant l'écrou et vissant le régleur à fente vers l'intérieur ou l'extérieur jusqu'à ce que l'espace désirable soit obtenu.

N.B.:

Il importe de bien graisser le bout de tige d'embrayage et la bile dans la vis de réglage. Veuillez consulter l'agent pour la vérification.

REGLAGE DE LA CHAÎNE D'EMBRAYAGE

La double chaîne principale est munie d'un régleur de type patin courbu; ce qui

est abordable après l'enlèvement du protecteur.

Le réglage à patin est muni d'une vis de réglage et d'un frein d'écrou dont le réglage est fait pour qu'il y ait un flottement libre de haut en bas de 1/4" approx. dans le sommet de la chaîne.

CONSEILS POUR OBTENIR UN MILAGE MAXIMUM DE VOTRE BULLET

1. Pour obtenir un rendement maximum de carburant, il est préférable de maintenir la vitesse entre 40 et 50 km.
2. Il n'est pas nécessaire de chauffer le moteur très tôt le matin. Commencer à rouler dès que le moteur est démarré.
3. Ne pas se servir du starter si le moteur peut démarrer sans lui.
4. Ne jamais ouvrir l'accélérateur brusquement ou complètement mais le faire peu à peu. Cette action-peut augmenter la consommation et aussi endommager les pneus de votre machine.

5. Ne pas entraîner votre machine en grande vitesse quand vous roulez à une petite vitesse ou en ouvrant l'accélérateur complètement. Cette action cause actuellement une consommation très grande d'essence mais lance un couple d'une force très faible. Dans ces cas-là, passer à la petite vitesse suivante.
6. Ne pas faire fonctionner votre machine dans une petite vitesse même pour plus d'une seconde que nécessaire. Passer à une grande vitesse au plus tôt possible. Faire passer les vitesses comme cité ci-dessus.
7. Eviter de freiner trop souvent et freiner seulement quand il est inévitable. Il vaut mieux de contrôler la vitesse en ouvrant ou fermant l'accélérateur.
8. Remplacer les pièces endommagées immédiatement. Toujours utiliser des pièces Bullet authentiques.
9. Ne jamais utiliser UN GICLEUR PRINCIPAL DE TAILLE REDUITE —

pour diminuer la consommation — en vérité, il causera une usure du moteur.

DEPANNAGE

Le problème d'embrayage.

Le problème de démarrage et de départ sera remarqué s'il y a du patinage d'embrayage. Régler la tige d'embrayage ou consulter l'agent.

PANNE SUR LA ROUTE

1. Arrêt du moteur:
 - a. Il n'y a peut-être pas assez de pétrole dans le réservoir. Vérifier.
 - b. Déconnecter le tuyau du pétrole et vérifier l'écoulement du pétrole en ouvrant le robinet de pétrole.
2. Le moteur a des ratés ou s'arrête:
 - a. Il est possible qu'il y a une panne d'allumage. Vérifier l'écartement des électrodes de bougie et la connection de fil.

- b. Bougie sale. Dépôts de calamine. Décalaminer et nettoyer.
 - c. Court-circuitage sur le courant à haute tension par l'eau.
3. Eau dans le carburateur
- a. Les ratés intermittents et le claquement dans le pot d'échappement sont des indices.
 - b. Nettoyer la chambre du flotteur et les gicleurs et remonter.

4. Taquets trop serrés

Si les taquets sont réglés avec peu d'écartement, il y aura sans doute des difficultés de démarrage et conduira à un mauvais départ.

Les autres raisons contributives sont peut-être des clapets grippés, des clappets cassés et un piston saisi. Veuillez consulter l'agent pour la vérification et remplacement.

5. Le moteur a des ratés

Cela est dû à cause d'un mélange très riche. Vérifier le levier du starter ou le filtre à air obstrué ou le réglage d'essence incorrect. Veuillez consulter l'agent.

6. Le moteur manque de puissance

C'est peut-être à cause d'une bougie non-convenable. Réglage d'allumage incorrect et perte de compression ou une mauvaise mise au point. Consulter l'agent.

Cette perte de puissance est aussi possible même si le frein est réglé tout à fait sans aucun jeu effectuant ainsi un frottement dans la garniture de frein et la chaîne arrière est trop serrée et pas réglée avec le jeu désiré. Régler.

7. Le moteur ne marche pas à une petite vitesse.

Il est possible qu'il y a un mélange très faible dû à cause de fuite d'air par le raccord du carburateur ou par le tuyau d'arrivée. Réglage très à l'avance. Patinage grippé. Veuillez consulter l'agent.

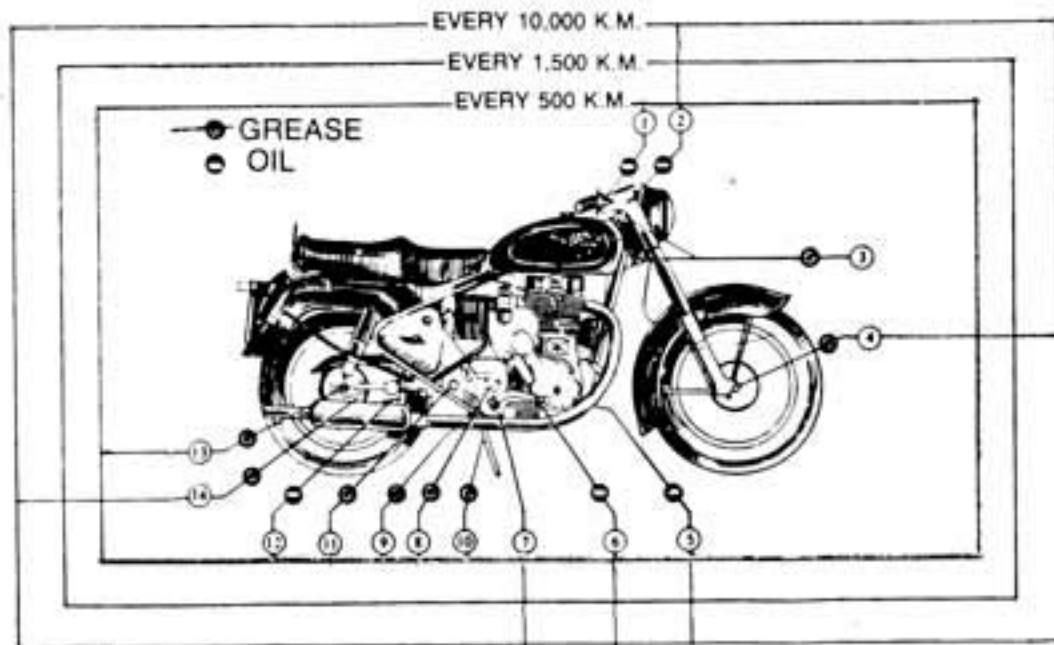
OUTILS FOURNIS AVEC LA MACHINE

- | | |
|--------------------------|---|
| 1. Tourne-vis | 1 |
| 2. Pince | 1 |
| 3. Clé à écrous double | 5 |
| 4. Clé | 1 |
| 5. Levier pour les pneus | 1 |

TABLEAU DE LUBRIFIANT AUTORISÉ — LES MOTOCYCLETTES BULLET

Pièce à lubrifier	Recommandé en Inde	Alternatif recommandé en Grande Bretagne
Moteur	Huile de moteur SAE 50	Huile de moteur SAE 15W/50 ou 15W/40 à API SF ou SG
Boîte à vitesses		
1) Initiale, évacuation et remplissage	00 graisse consistante	00 graisse consistante
2) Faire l'appoint	Huile de moteur SAE 50	Huile pour engrenages SAE 90
Couvre-chaîne principal (couvercle d'embrayage)	Huile de moteur SAE 20	Huile de moteur SAE 10W/40
Fourche avant	Huile de moteur SAE 30	Huile de fourche
Chaîne arrière	Huile de moteur SAE 50	Graisse solide de chaîne ou jet d'aérosol
Application de graisse: voie de roulement pour billes/moyeux/pédale de frein/béquille centrale/suspension arrière	Graisse à plusieurs usages	Graisse No. 2 NLGI Lithium
Câbles de commande, leviers de commande, serrures etc.	Huile de moteur SAE 50	Lubrifiant aérosol

LUBRICATION DIAGRAM



- | | |
|--|--|
| 1. Câbles de commande | : Lubrifier avec huile très fluide |
| 2. Fourche avant | : Vérifier et faire l'appoint avec de l'huile SAE 30 |
| 3. Voie de roulement pour billes | : Bourrer de graisse lors de révisions routines. |
| 4. Moyeu avant | : Bourrer de graisse. |
| 5. Couvre-chaîne | : Vérifier et faire l'appoint avec de l'huile SAE 20 |
| 6. Moteur | : Vérifier et faire l'appoint avec de l'huile SAE 50 |
| 7. Boîte à vitesses | : Vérifier et faire l'appoint avec de l'huile SAE 50 |
| 8. Commande d'embrayage | : Graisser |
| 9. Pedale de frein arrière | : Graisser |
| 10. Béquille centrale | : Graisser |
| 11. Chaîne arrière | : Lubrifier avec de l'huile SAE 50 |
| 12. Transmission d'indicateur-compteur de vitesses + | : Graisser |
| 13. Moyeu arrière | : Bourrer de graisser |
- + posée sur la roue avant

Indication du Compteur de vitesses Km (milles)

Opération	Fréquence	Lequel qui Vient le Premier	Indication du Compteur de vitesses Km (milles)							Voir Page
			800 (500)	3,000 (1,750)	5,000 (3,000)	8,000 (5,000)	10,000 (6,000)	15,000 (9,000)	20,000 (12,000)	
Réglage de carburateur — Vérifier		400 km	•	•	•	•	•	•	•	
Vitesse au ralenti — Vérifier			•	•	•	•	•	•	•	
Jeu de Poignée d'accélérateur — Vérifier			•	•	•	•	•	•	•	
Bougie d'allumage — Nettoyer			•	•	•	•	•	•	•	
Bougie d'allumage — Remplacer								•		
Espace de tagnets — Vérifier			•	•	•	•	•	•	•	
Elément defiltre à air — Nettoyer				•	•	•	•	•		
Niveau d'électrolyte de batterie — Vérifier		Chque mois								
Interrupteur du frein — Vérifier			•	•	•	•	•	•	•	
Huile d'embrayage — Vérifier			•	•	•	•	•	•	•	
Volant — Vérifier			•	•	•	•	•	•	•	
Usure de la chaîne de transmission — Vérifier			•	•	•	•	•	•	•	
Usure de Prieu — Vérifier			•	•	•	•	•	•	•	
Huile de machine — Faire l'appoint		500 - 800 km								
Huile de machine — Changer		4000 km	•							

Fréquence Opération		Lequel qui Vient le Premier Après Chaque Parcourir	Indication du Compteur de vitesses Km (milles)							Voir Page
			800 (500)	3,000 (1,750)	5,000 (3,000)	8,000 (5,000)	10,000 (6,000)	15,000 (9,000)	20,000 (12,000)	
Filtre à huile — remplacer						•		•		
Graissage général — Appliquer		2000 kms								
Chaîne de transmission détente — Vérifier		800 km			•		•	•	•	
L'ensemble de coupe-circuit — Nettoyer			•		•		•		•	
Serrages des écrous, bouchons — Vérifier			•		•		•		•	
Coussinets de moyeu avant et arrière-Graisser							•		•	
Freins Avant Régler		5000 km								
Arrière Régler		5000 km								

GARANTIE — POUR LES MOTOS

BULLET

Notre garantie s'applique exclusivement aux cas énumérés ci-dessous:

Nous garantissons la moto à l'acheteur original pendant six mois OU pour les premiers 8,000 km. Nous sommes tenus de fournir une pièce nouvelle ou reconditionnée ou de retravailler la pièce originale en échange d'une pièce qui doit être remplacée à cause du matériau ou de l'exécution défectueux. Les pièces en plastique, des ampoules et des pièces fabriquées par d'autres fabricants que nous sont sous la responsabilité de ces fabricants.

La responsabilité de la compagnie est limitée à échanger ou à réparer. La réparation des dommages subis par l'immobilisation de la moto est EXCLUE.

88

La compagnie n'est pas tenue de rembourser les dépenses encourues par l'acheteur qui aura enlevé une pièce ou remplacé une pièce ou remplacé une pièce détachée ou monté des pièces nouvelles à la place des pièces originales.

La garantie ne reste valable que si les conditions suivantes sont respectées.

- i) Les trois révisions doivent être faites pendant la période prescrite.
- ii) Les révisions périodiques et l'entretien normal se font d'une façon régulière par nos concessionnaires.
- iii) Dès que l'acheteur note un défaut, il devra s'adresser au concessionnaire avec son véhicule sans l'avoir réparé lui-même afin de permettre au concessionnaire à réparer les pièces défectueuses. Le concessionnaire enverra ensuite les pièces, à la compagnie en payant uniquement les frais de transport.

La garantie ne s'applique pas

- i) en cas d'usage excessif, de négligence, suite à un accident ou à une modification du véhicule.
- ii) en cas de montage d'une pièce qui n'est pas d'origine.
- iii) au cas où la moto a servi à faire une course, à battre un record, ou a été conduite sur des piste cendrées.
- iv) au cas où le nom de la marque ou le numéro de la fabrication est enlevé du véhicule.
- v) au cas où un side-car est attaché au véhicule et utilisé pour transporter plus de deux personnes.
- vi) au cas où le véhicule est utilisé pour le transport public ou commercial.

THE ENFIELD INDIA LTD., MADRAS-600 015

Premier Service (500 à 800 km)

BULLET 350/500

Nom et l'adresse du client:

No. du moteur:

No. du cadre:

No. d'enregistrement:

Date de la vente:

Vendu par (Nom de concessionnaire/tampon):

Réparé le

KM

Signature du Client:

Nous nous efforcerons de vous contenter en vous offrant un excellent service après-vente our votre Bullet. Veuillez retourner le bon de service dûment complété et signé. Profiter de services gratuits à temps est nécessaire au préalable pour des considérations à l'avenir.

THE ENFIELD INDIA LTD., MADRAS-600 015
(II Service (1200 à 1500 km))

BULLET 350/500

Nom et l'adresse du client:

No. du moteur: No. du cadre:

No. d'enregistrement: Date de la vente:

Vendu par (Nom de concessionnaire/tampon):

Réparé le KM

Signature du Client:

Nous nous efforcerons de vous contenter en vous offrant un excellent service après-vente our votre Bullet. Veuillez retourner le bon de service dûment complété et signé. Profiter de services gratuits à temps est nécessaire au préalable pour des considérations à l'avenir.

THE ENFIELD INDIA LTD., MADRAS-600 015
(III Service (1800 à 2200 km))

BULLET 350/500

Nom et l'adresse du client:

No. du moteur: No. du cadre:

No. d'enregistrement: Date de la vente:

Vendu par (Nom de concessionnaire/tampon):

Réparé le KM

Signature du Client:

Nous nous efforcerons de vous contenter en vous offrant un excellent service après-vente our votre Bullet. Veuillez retourner le bon de service dûment complété et signé. Profiter de services gratuits à temps est nécessaire au préalable pour des considérations à l'avenir.