

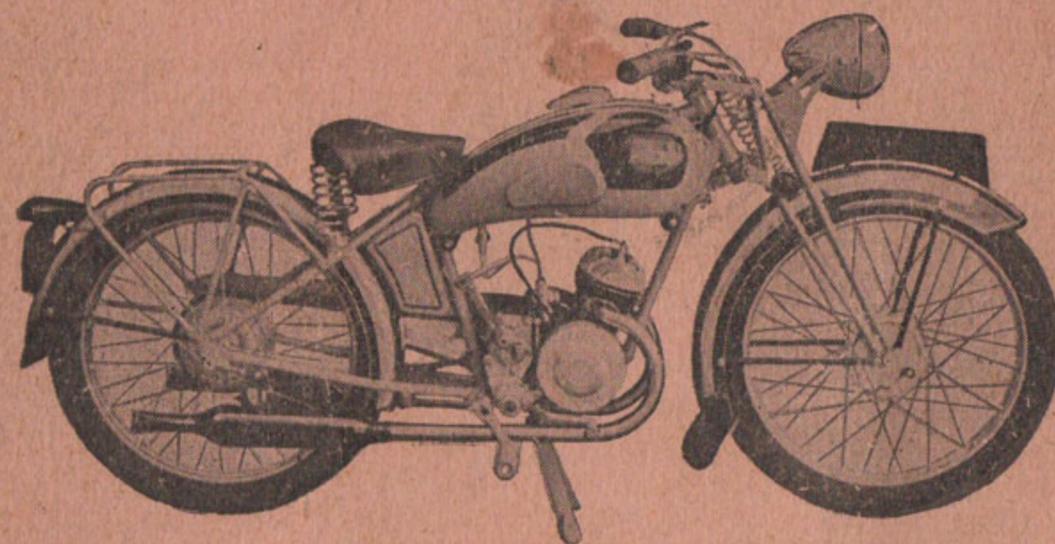
KOEHLER & ESCOFFIER



NOTICE N° 69

SUR LES VÉLOMOTEURS

KS3GD et KS3GDS



KOEHLER-ESCOFFIER

Rue Rambuteau

MACON (S.-et-L.)

— Téléphone 6.38 —

Imp. G. BOUVARD
12, rue Victor-Hugo
— MACON —

Nous recommandons les huiles et graisses suivantes
de la

STANDARD FRANÇAISE DES PÉTROLES

82, Avenue des Champs-Élysées

— PARIS (8^e) —

POUR LE MOTEUR :

Esso 40, ou à défaut M. S. Extra 40

POUR LA BOITE DE VITESSES :

Huile B. V. R. 120

POUR TECALEMIT :

Graisse Spido Lubri compound A

AVIS IMPORTANT

En dehors de l'emploi de ces catégories d'huiles et graisses,
nous déclinons toute responsabilité quant à la bonne marche
de nos machines.



*Noter que toute commande de pièces de rechange doit nous être transmise
par l'Agent KOEHLER & ESCOFFIER de votre région.*

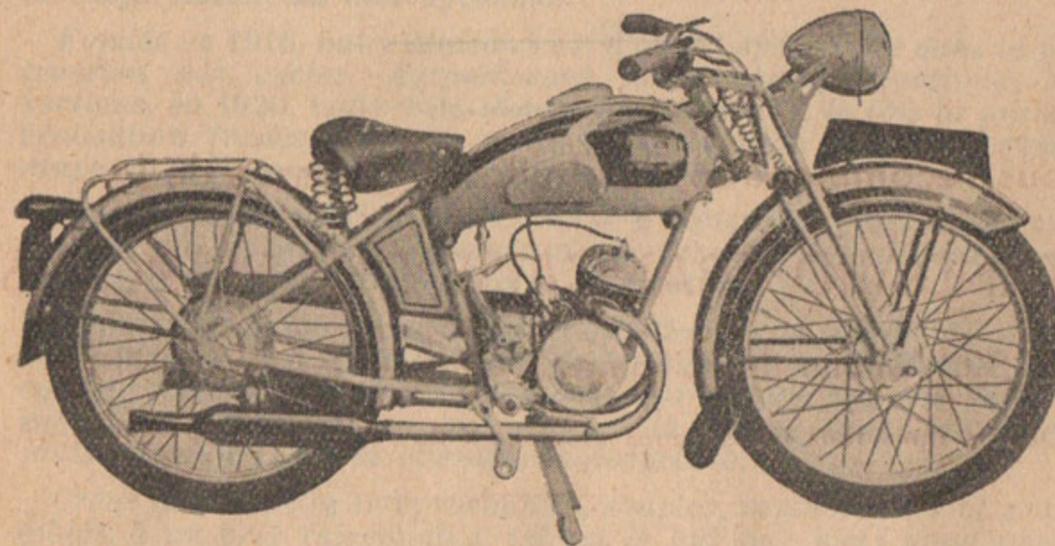
Ne pas oublier d'indiquer N° et désignation de la pièce demandée.

VÉLOMOTEUR TYPE S. 3. G.

100 cmc. - 2 temps - Piston plat
3 vitesses



NOTICE D'ENTRETIEN



Kœhler-Escoffier

177, RUE RAMBUTEAU

MACON (S.-&-L.)

TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos.....	1
Introduction	2
Quelques mots sur le moteur 2 temps en général.....	4
Généralités - Caractéristiques générales	6
Description et fonctionnement.....	8
Conduite.....	10
Graissage et entretien.....	13
Démontage et montage.....	15
Réglage.....	17

Nous recommandons les huiles et graisses de la
STANDARD FRANÇAISE DES PÉTROLES

82, Avenue des Champs-Élysées — PARIS (VIII^e)

(Dépôts dans tous les garages et ateliers de réparations de confiance)

Huile ESSO 40 ou M. S. extra 40

Huile B. V. R. 120

Graisse ; SPIDO LUBRI COMPOUND A

AVANT-PROPOS

Peu d'industries, sauf peut-être celle de la bicyclette, ont au cours de ces dernières années connu un développement aussi rapide et aussi considérable que celle de la motocyclette.

Et, si l'on veut connaître la cause de cette évolution, il faut, croyons-nous, la chercher dans les perfectionnements incessants apportés tant à la technique qu'à la construction de ces petits moteurs qui, parmi les multiples services qu'ils rendent et le budget réduit qu'ils exigent, font de la motocyclette l'engin de locomotion rapide et économique par excellence.

*Les Etablissements **MONET et GOYON** peuvent, à juste titre, prétendre avoir contribué pour une part importante au développement et à la vulgarisation du motocyclisme.*

*Fondée en 1916, notre Maison s'est d'abord spécialisée dans la construction des cycles. Agrandissant notre champ d'activité, nous sortions, en 1920, notre **Vélo-Moteur** qui fut tout à la fois la première réalisation française de ce mode de locomotion et notre première étape dans le domaine du moteur à explosion.*

Puis, ce fut le tour de la bicyclette à moteur et enfin de la motocyclette qui, répandue aujourd'hui par dizaines de milliers d'exemplaires, a vulgarisé partout notre fabrication.

Depuis, par la hardiesse de ses conceptions et le fini de ses modèles, notre Maison s'est affirmée une des premières de l'industrie motocycliste française. Nous n'en voulons pour preuve que nos nombreux succès en course ou en tourisme et la faveur dont nos modèles jouissent auprès de la clientèle motocycliste.

Créer des modèles irréprochables, souples, rapides, sûrs et confortables, à un prix raisonnable, tel est le but que nous nous sommes assigné et vers lequel nos efforts restent constamment tendus.

LUBRIFIANTS ESSO
de la Standard Française des Pétroles

INTRODUCTION

Vous avez, en fixant votre choix sur un vélomoteur Monet et Goyon 2 temps, su choisir l'engin de tourisme économique par excellence qui, par les qualités mécaniques de son ensemble, vous donnera, nous nous en portons garants, toute satisfaction à l'usage.

Toutefois, pour que de ce choix judicieux vous puissiez tirer tout le profit désirable, il est indispensable que vous apportiez à votre machine certains soins élémentaires qui lui conserveront sa puissance, sa souplesse, en un mot toutes ses qualités propres, qui ont déterminé votre choix.

Sur une machine aussi robuste que notre 2 temps, où tous les organes ont été largement calculés et établis avec des matériaux de tout premier choix, ces soins se résument à peu de choses et peuvent se ramener :

- 1° A l'entretien mécanique courant;
- 2° Au graissage rationnel.

Le premier point sera d'autant moins nécessaire que vous observerez bien le second.

L'importance d'un bon graissage ne se limite pas là. La sécurité de bon fonctionnement que vous recherchez est fonction directe de l'efficacité de la lubrification, et celle-ci dépendra à son tour du choix de l'huile employée.

Votre intérêt bien compris vous dicte donc de choisir celle-ci de toute première qualité et rigoureusement appropriée à votre moteur **MONET et GOYON**.

De ce choix dépendra l'importance des différents chapitres de votre budget :

Vos frais de réparation seront pratiquement annulés puisque votre machine fonctionnera dans les meilleures conditions : ses différents organes étant protégés par un bon graissage.

La dépréciation sera nulle : l'usure étant réduite au minimum.

La consommation d'essence elle-même sera considérablement réduite, si, utilisant une huile appropriée, vous annulez toute perte de compression à tous régimes.

LUBRIFIANTS ESSO
de la Standard Française des Pétroles

Enfin, votre consommation d'huile sera infime, grâce à l'utilisation d'un lubrifiant de qualité supérieure.

Votre intérêt, vous le concevez, est donc intimement lié à l'efficacité du graissage; celui-ci ne représente guère que 3 à 4 % du budget réservé à votre vélomoteur, chiffre que vous pourriez encore certainement réduire si, avant même d'avoir lu ces lignes, vous n'étiez convaincu que les 9/10^{es} des causes de réparations coûteuses sont dues à un graissage défectueux.

A tous ces avantages vous joindrez le plaisir de monter une **MONET et GOYON** souple, puissante, aux reprises impeccables. Aussi conviendrez-vous que l'emploi d'une huile appropriée n'est pas une dépense supplémentaire mais, bien au contraire, une source d'économies et d'agrément.

Vous trouverez dans les pages qui suivent quelques conseils, dictés par notre expérience personnelle. Nous sommes heureux de les mettre à votre disposition. Ils vous seront profitables et vous épargneront bien des déboires.

LUBRIFIANTS ESSO
de la Standard Française des Pétroles

QUELQUES MOTS SUR LE MOTEUR 2 TEMPS EN GÉNÉRAL

Le moteur 2 temps se distingue essentiellement du moteur à 4 temps en ce que son cycle complet, c'est-à-dire les quatre opérations : admission, compression, explosion et échappement, s'accomplit en un seul tour de l'arbre moteur. Dans le moteur à 4 temps, à chaque explosion correspondent deux révolutions complètes du moteur. Il en résulte, pour le 2 temps, une marche particulièrement souple et régulière.

Par ailleurs, sa réalisation mécanique, différente de celle d'un moteur à 4 temps, est d'une extrême simplicité. Elle ne comporte ni cames, ni soupapes, ni culbuteurs; partant, ce type de moteur ne nécessite aucun réglage.

Dans un 2 temps, ainsi que nous allons le voir plus loin, le piston se trouve toujours, par sa partie inférieure, en contact avec des gaz frais.

Le 2 temps possède certains avantages du « sans soupapes » (qui évite les désagréments inhérents aux soupapes : bruit, coincage, fuites, retours au carburateur provoquant l'incendie, etc.) sans en subir les inconvénients dus au frottement des chemises et au mécanisme de commande.

Son fonctionnement est fort simple, il est aisé à suivre avec les schémas ci-contre. Bien noter toutefois que le carter est parfaitement étanche et sert de chambre de compression, le piston agissant dans les deux sens.

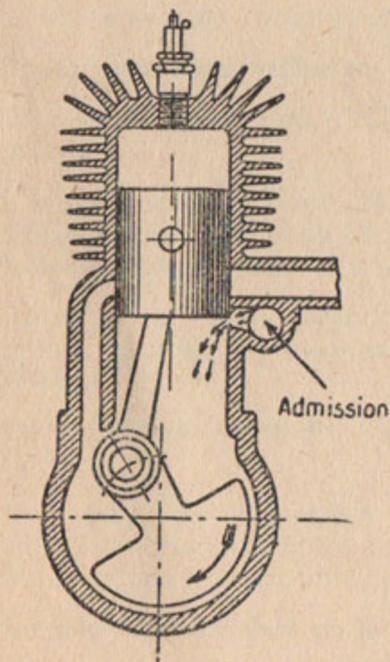


Fig. 1.

Huile Esso 40 ou à défaut M. S. extra 40
de la Standard Française des Pétroles

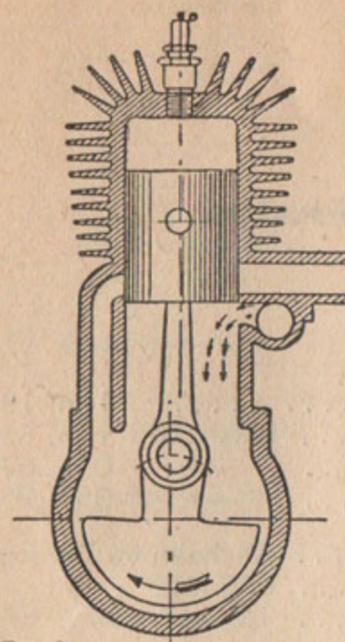


Fig. 2.

Deuxième temps. — Les gaz admis au premier temps dans le carter sont comprimés par le piston qui est chassé par l'explosion et la détente. Avant d'atteindre son point mort bas, le piston démasque l'orifice

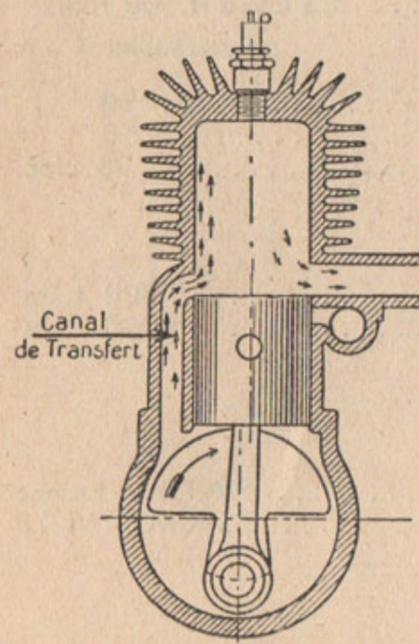


Fig. 4.

Huile Esso 40 ou à défaut M. S. extra 40
de la Standard Française des Pétroles

Premier temps. — Le piston, en remontant, produit un vide dans le carter et lorsqu'il démasque l'entrée du collecteur d'admission, les gaz frais sont aspirés dans le carter et le remplissent (fig. 1).

Pendant le même temps, le piston comprime dans le cylindre les gaz frais qui viennent d'y être admis; à la fin de sa course ascendante se produit l'explosion (fig. 2).

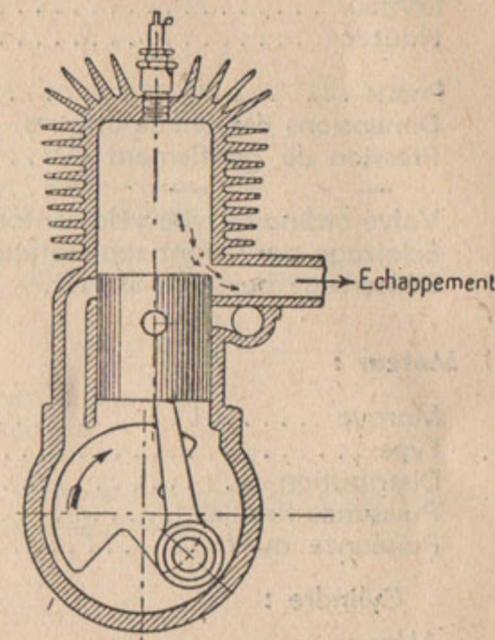


Fig. 3.

d'échappement. La sortie des gaz brûlés s'effectue sous l'effet de leur pression (fig. 3).

Peu après l'ouverture de l'échappement, le piston démasque l'ouverture du canal de transfert. Les gaz frais, comprimés dans le carter, sont chassés dans le cylindre (fig. 4).

GÉNÉRALITÉS

Caractéristiques générales

A) Châssis :

Empattement	1 m. 18
Longueur	hors tout 1 m. 85
Largeur	— 0 m. 67
Hauteur	— 0 m. 95

Pneus	Michelin ou Dunlop
Dimensions des pneumatiques	600 x 65
Pression de gonflement AV	1,6 kg.
— — AR	2 kg.

Valve ordinaire type vélo renforcée.
Eclairage par volant magnétique 12 volts.
Démarrage par kick-starter.

B) Moteur :

Marque	Monet et Goyon
Type	T 41 G
Distribution	2 temps, 4 transferts
Puissance fiscale	1 CV
Puissance au frein	3,2 CV à 4.500 tours

Cylindre :

Alésage	50
Course	50
Cylindrée	98 cmc.
Taux de compression théorique, environ 6.	

Régimes :

Normal	3.800 t.-m.
Maximum	4.500 t.-m.

C) Allumage :

Allumage par volant magnétique.	
Marque	S.A.F.I. - France
Type	S.S.X.M. - M. 18

D) Alimentation :

Réservoir	en charge
Capacité du réservoir	10 litres

LUBRIFIANTS ESSO
de la Standard Française des Pétroles

Carburateur :

Marque	Gurtner	ou	Amac
Type	R. 16		à cheminée
			à aiguille

Réglage :

Gicleur essence	30	60 aiguille au 3° cran
Volet	1019 de 11 m/m	volet 2 R.

E) Graissage :

Par mélange d'huile à l'essence dans la proportion de 7 p. 100 pendant rodage; 5 p. 100 après.

F) Consommation :

2 litres et demi environ de mélange huile-essence aux 100 km.

G) Embrayage :

Marque	Monet et Goyon
Type	S
Dispositif	un disque garni de pastilles en liège

H) Boîte de vitesses :

Marque	Monet et Goyon
Type	S. 46
Nombre de vitesses	3
Commande	par levier sur le côté droit du réservoir ou par sélecteur

I) Transmission :

Par chaînes.



LUBRIFIANTS ESSO
de la Standard Française des Pétroles

DESCRIPTION ET FONCTIONNEMENT

I. — Châssis.

Cadre et fourche. — Entièrement en tubes acier doux et raccords brasés.

Suspension. — Fourche avant à suspension par ressort central unique travaillant à la compression, biellettes en acier, amortisseurs à friction.

Roues à rayons, les moyeux sont montés sur billes logées dans les roues et cuvettes.

Direction. — La direction est montée sur double rangée de billes, sur cuvettes interchangeable. La direction est munie d'un frein réglable à la main et en marche.

Freinage. — Le freinage est obtenu par frein avant et arrière à larges tambours (diamètre intérieur des freins : 125 mm., largeur : 20 mm.), du type automobile, à mâchoires internes, extensibles, garnies de ferodo et commandées par came et levier.

Frein avant actionné par câble et levier au guidon.

Frein arrière actionné par pédale au pied gauche.

Eclairage électrique. — La lumière est fournie au phare et à la lanterne arrière par le volant magnétique.

II. — Groupe moteur et mécanisme de transmission.

A) Groupe moteur.

a) **Moteur à 2 temps**, monocylindrique, à piston plat, à distribution par lumières dans le cylindre et précompression dans le carter, les quatre canaux de transfert sont situés à côté et tout près des échappements et la direction des gaz frais arrivant par ces canaux est dirigée tangentiellement aux parois du cylindre.

Ces quatre courants gazeux à la sortie des lumières se rencontrent d'abord deux à deux, puis se comportent comme deux masses compactes qui se rejoignent à la partie basse de la chambre d'explosion, se redressent sous l'effet de ce choc, arrivent à la partie supérieure de celle-ci en laissant une zone neutre circonférencielle, par où les gaz brûlés peuvent s'écouler. Les orifices d'échappement se trouvant à proximité des orifices d'admission, il en résulte pour le courant gazeux une trajectoire presque fermée, soit un renversement de sens de ce courant dans la chambre de combustion : les canaux d'admission se trouvant placés à proximité des canaux d'évacuation, le mélange essence-air est chauffé, ce qui en évite la condensation et la décomposition comme dans le moteur 2 temps à déflecteur, d'où économie.

Enfin, l'arrivée des gaz frais se faisant en quatre points, le cylindre est uniformément refroidi ainsi que le piston et la lubrification est automatiquement dirigée aux endroits où elle est la plus désirable, soit usure moindre.

Le moteur ne calamine presque pas et le piston ayant moins de surface au feu ne peut chauffer et se déformer.

**Graisse : SPIDO LUBRI COMPOUND A
pour graissage Técalémit et roulements
de la Standard Française des Pétroles**

La culasse, à larges ailettes en alliage aluminium, de forme hémisphérique évite l'auto-allumage puisqu'elle n'a pas d'arête vive.

La bougie de 14 mm. est placée au centre. Son petit diamètre laisse beaucoup de surface radiante à la culasse.

Le cylindre est en fonte dure, à haute résistance, muni de larges ailettes, et possède deux échappements diamétralement opposés.

Le piston plat est en alliage léger. L'embellage est monté sur galets et les portées du vilebrequin sur bagues en bronze phosphoreux de grand diamètre et de longue portée.

b) **Allumage.** — Il est fourni par un volant magnétique, à aimants tournants, de construction très simple. Ce volant porte également une bobine d'éclairage. La bougie recommandée pour ce type de moteur est la bougie EYQUEM, type III NC.

c) L'alimentation en essence est faite par un carburateur semi-automatique avec une manette de réglage du boisseau de commande des gaz.

Le carburateur possède, en outre, un volet d'air pour le départ à froid.

d) **Graissage.** — Le graissage s'effectue par mélange de l'huile à l'essence dans la proportion d'une mesure d'huile par litre d'essence. Il est recommandé de faire le mélange avant l'introduction de l'essence dans le réservoir pour que l'huile soit intimement mélangée. La mesure d'huile est placée dans la sacoche. On profite de ce que les gaz carburés circulent dans le carter du moteur avant leur admission dans le cylindre pour utiliser l'essence comme véhicule d'huile. Celle-ci est pulvérisée en un fin brouillard qui imprègne toutes les pièces mécaniques du moteur en mouvement. Ce procédé permet un graissage efficace et proportionné aux régimes du moteur.

e) **Refroidissement à air.**

B) Mécanisme de transmission.

a) **Entre moteur et boîte.** — Le mouvement est transmis du moteur à l'embrayage par une chaîne au pas de 9,525; largeur entre plaque, 5,8; diamètre des rouleaux, 6,35; nombre de rouleaux, 56; pignon moteur, 16 dents; pignon embrayage, 42 dents; rapport de transmission primaire, $42 : 16 = 2,62$.

b) **Embrayage.** — L'embrayage ne comporte qu'un seul disque garni de pastilles liège.

c) **Boîte.** — La boîte à 3 vitesses équipant ce vélomoteur comporte les démultiplications intérieures suivantes :

Démultiplication en première vitesse, 2,29;

Démultiplication en deuxième vitesse, 1,40;

Démultiplication en troisième vitesse, 1 (prise directe).

d) **Entre boîte et roue AR.** — Le mouvement est transmis par une chaîne au pas de 12,7; largeur entre plaque, 5,21; diamètre des rouleaux, 8,51; nombre de rouleaux, 113; pignon de sortie de boîte, 14 dents; roue de chaîne AR, 46 dents; rapport de transmission secondaire : $46 : 14 = 3,28$.

e) **Démultiplication de la machine :**

En première vitesse, 19,73;

En deuxième vitesse, 12,06;

En troisième vitesse, 8,62.

**Huile B.V.R. 120 pour boîte de vitesses
de la Standard Française des Pétroles**

CONDUITE

A) Préparation du véhicule.

a) **Lancement du moteur.** — Faire le plein d'essence et d'huile. Pendant la période de rodage (environ 1.000 km.), ajouter une mesure supplémentaire d'huile par cinq litres de mélange.

Ouvrir le robinet d'essence, la poignée tournante des gaz légèrement ouverte, le petit levier d'air sur le carburateur étant fermé (pour les départs à froid et pendant l'hiver seulement). Le levier des vitesses étant bien au point mort, et la boîte embrayée, appeler l'essence au moyen du pointeau se trouvant sur le couvercle de la cuve du flotteur.

b) **Utilisation du démarreur** (pédale de kick-starter). — Faire deux ou trois aspirations au moyen de la pédale, puis, appuyer légèrement sur celle-ci jusqu'à ce que la compression soit passée. A cet instant, la laisser remonter et la repousser vigoureusement vers le bas.

b) **Utilisation du démarreur** (pédale de kick-starter). — Décompresser, faire deux ou trois aspirations au moyen de la pédale, lâcher le décompresseur et appuyer sur celle-ci jusqu'à ce que l'on sente la compression du moteur; puis, de nouveau, décompresser et appuyer légèrement sur la pédale jusqu'à ce que la compression soit passée. A cet instant, abandonner le décompresseur, laisser remonter la pédale et appuyer vigoureusement sur celle-ci.

B) Conduite.

a) **Mise en marche du vélomoteur.** — Une fois le moteur en marche, débrayer à fond, placer le sélecteur ou le levier des vitesses dans la position de première et embrayer en rendant la main très doucement et en accélérant légèrement le moteur. Après avoir atteint la vitesse d'un cycliste, réduire un peu les gaz, débrayer franchement, placer le sélecteur ou le levier dans la position de deuxième, embrayer doucement en remettant les gaz. Faire de même pour passer en troisième.

b) Les vitesses approximatives maxima du véhicule sont :

En première vitesse : 26 km.-h.;

En deuxième vitesse : 42 km.-h.;

En troisième vitesse : 70 km.-h.,

au régime maximum du moteur.

c) **Descendre les vitesses.** — Une forte côte, un mauvais état du sol ou des virages très serrés, ne permettent pas au moteur de tourner à son régime normal et peuvent arriver à le faire peiner. Il faut revenir en deuxième vitesse. Pour cela, débrayer en réduisant les gaz, placer le sélecteur ou le levier dans la position de deuxième et embrayer doucement en remettant les gaz. Même manœuvre pour passer en première vitesse.

d) **Arrêt de la machine.** — Procéder comme ceci : fermer les gaz, débrayer, placer le sélecteur ou le levier des vitesses au point mort, appuyer sur la pédale de frein au pied et sur le levier de frein à main placé à droite sur le guidon.

e) Recommandations pour la conduite du véhicule :

1° Comment se servir des commandes :

De la manette des gaz. — Ne pas abuser de la marche à pleins gaz sur une grande distance.

Du frein de direction. — Préviend le flottement de la direction, doit toujours être maintenu serré sur des parcours en ligne droite. En ville, et pour la circulation à allure réduite, on peut sans inconvénient le débloquer légèrement.

Des amortisseurs de fourche. — Placés de chaque côté de la fourche, leur rôle est d'atténuer et de freiner les rebondissements de la fourche élastique sur mauvais chemins.

2° En ville ou en convoi :

Ne pas laisser le moteur peiner dans les passages exigeant une marche ralentie, mais utiliser une vitesse inférieure tout en réduisant l'admission des gaz.

3° Pour monter une côte :

En côte, ne pas laisser peiner le moteur mais choisir la vitesse qui lui permettra de tourner sans fatigue. Si le régime du moteur baisse, réduire les gaz, car le moteur ne peut supporter la pleine ouverture du boisseau du carburateur que s'il tourne à sa vitesse de régime. Prendre la vitesse inférieure dès que l'on sent faiblir le moteur.

4° Pour descendre une côte :

En général, on doit descendre une côte à l'allure à laquelle le vélomoteur la gravirait en sens inverse. Le moteur peut être utilisé comme frein en ayant soin de laisser la poignée des gaz légèrement ouverte. Si la pente est très accentuée, prendre la vitesse inférieure. Se servir alternativement du frein au pied et du frein à main, pour éviter leur échauffement. Ne pas débrayer pour accélérer. On peut également descendre les longues côtes en roue libre, c'est-à-dire le sélecteur ou le levier des vitesses au point mort et moteur arrêté. Ce procédé n'est toutefois pas à recommander. Arrivé au bas de la côte, il est indispensable de remettre le moteur en marche au moyen de la pédale de kick-starter avant de manœuvrer le sélecteur ou le levier des vitesses.

LUBRIFIANTS ESSO
de la Standard Française des Pétroles

LUBRIFIANTS ESSO
de la Standard Française des Pétroles

f) **Précautions à prendre pour la conduite du véhicule neuf.** — Lorsque la machine est neuve, il ne faut pas la « pousser ». Il est absolument recommandé de ne pas dépasser la vitesse de 40 à 45 km. à l'heure pendant les premiers 100 kilomètres.

N'OUBLIEZ PAS de vérifier le serrage de tous les écrous de la machine. Les trépidations peuvent les desserrer sur une machine neuve. Vérifier notamment le serrage des écrous des axes de fourche, car leur desserrage et ensuite leur perte, peuvent être la cause d'accidents graves.

N'OUBLIEZ PAS de graisser toute la partie du cycle et vos axes de fourche.

N'OUBLIEZ PAS de vidanger et de refaire le plein en huile de votre boîte de vitesses tous les 3.000 kilomètres.

N'OUBLIEZ PAS de toujours débrayer pour changer de vitesses, que ce soit pour les monter ou pour rétrograder.

NE FAITES PAS tourner votre moteur à vide plus que le temps strictement nécessaire. Il est toujours nuisible pour un moteur à refroidissement à air de tourner à vide et sur place.

NE ROULEZ PAS sur des pneus trop ou trop peu gonflés. Le pneu avant doit toujours être un peu moins gonflé que le pneu arrière.

N'OUBLIEZ PAS d'employer de la bonne huile pour votre moteur.

NE CONFIEZ JAMAIS votre moteur à un mécanicien de fortune, mais choisissez un réparateur agent **MONET et GOYON.**

Lorsque la machine est neuve, il ne faut pas la pousser, mais marcher raisonnablement pendant les 5 à 800 premiers kilomètres. Quelques kilomètres abattus à des allures de record avec une machine neuve, lui sont bien plus nuisibles que des milliers de kilomètres accomplis après un complet rodage sur route et peuvent même amener un grippage des paliers du moteur. Celui-ci n'acquiert son plein rendement qu'après un rodage complet de 800 à 1.000 kilomètres environ.

Huile Esso 40 ou M. S. extra 40 pour moteur
Graisse SPIDO LUBRI COMPOUND A
pour roulements et graissage Técalémit
de la Standard Française des Pétroles

GRAISSAGE ET ENTRETIEN

1° Entretien.

A) Châssis :

a) **Cadre.** — Le châssis du vélomoteur ne nécessite aucun graissage, mais seulement un entretien constant pour éviter la destruction de l'émail.

b) **Suspension AV fourche.** — Il est nécessaire, pour conserver une bonne tenue de route à la machine, d'entretenir soigneusement la fourche et, en particulier, de graisser très fréquemment les axes de cette fourche, au moyen de la pompe Técalémit, avec de la graisse SPIDO LUBRI COMPOUND A.

c) **Roues.** — Comme il a été dit plus haut, les roues avant et arrière sont montées sur cônes et cuvettes. Ces roulements, pour travailler dans de bonnes conditions, doivent être graissés environ tous les 1.500 km.

Il est à remarquer que l'on ne doit pas exagérer ce graissage, car il se pourrait que la graisse se répande sur les garnitures de freins et provoquer un freinage défectueux.

Il est recommandé de suivre les données de gonflage des pneumatiques, précisées au début de ce livret. Un pneu mal gonflé s'use très rapidement et donne une mauvaise tenue de route.

d) **Direction.** — La direction nécessite très peu d'entretien, un démontage tous les six mois permettant de se rendre compte de l'usure des cuvettes. Remonter cette direction avec la graisse SPIDO LUBRI COMPOUND A.

B) Moteur et mécanisme de transmission :

1° **Moteur.** — Le graissage du moteur s'effectue comme il a été indiqué plus haut, par mélange d'huile à l'essence, dans la proportion d'une mesure d'huile par litre d'essence.

L'huile recommandée est l'huile moteurs « Esso 40 » ou, à défaut, « M.S. extra 40 ».

2° En ce qui concerne l'entretien du moteur, il est bon de nettoyer le piston, la culasse et le cylindre tous les 5.000 km., qui peuvent à la longue se calaminer. Ce danger est surtout à craindre si l'on pousse le moteur, ou si l'on emploie un mélange gazeux trop riche. Pour décalaminer les orifices d'échappement, il est recommandé de démonter le cylindre; avoir bien soin dans tous les cas, au remontage, de ne laisser aucune trace de calamine sur les parois intérieures. Nettoyer soigneusement, par la même occasion, le tube et le pot d'échappement.

Vérifier le serrage des boulons de culasse après 500 km., 1.500 km., 3.000 km. Procéder à chaud pour cette opération et serrer les boulons en

Huile Esso 40 ou M. S. extra 40 pour moteur
Graisse SPIDO LUBRI COMPOUND A
pour roulements et graissage Técalémit
de la Standard Française des Pétroles

quinconce et non en tournant autour de la culasse. Vérifier le serrage des écrous fixant le cylindre.

3° **Allumage.** — Un bon fonctionnement est subordonné à peu près exclusivement à la propreté des vis platinées et à leur réglage. Les vis platinées doivent s'ouvrir lorsque le champ magnétique est maximum : ce point est donné lorsque les vis platinées commencent à s'ouvrir au point exact où le repère mobile de la jante du volant passe en face du repère fixe du plateau du volant.

4° **Embrayage et boîte de vitesses.** — Nos boîtes sont au montage garnies d'huile B.V.R. 120. Pour mettre en circulation un vélomoteur, il faut ajouter par le bouchon de remplissage de la boîte et avec une seringue, environ 100 centimètres cubes d'huile B.V.R. 120.

Cet apport d'huile à la boîte sera entretenu avec modération, car trop d'huile pourrait alors nuire à l'embrayage.

Tous les 5.000 km., vidanger la boîte lorsqu'elle est chaude, la nettoyer au pétrole et introduire 200 centimètres cubes d'huile B.V.R. 120.

5° **Transmissions.** — Enduire tous les 500 km. les chaînes primaire et secondaire de graisse SPIDO LUBRI COMPOUND A.

Vérifier que les chaînes ne soient jamais tendues, car une tension anormale amène une usure rapide de celles-ci.

Tous les 1.500 km., démonter les chaînes, les nettoyer au pétrole pour enlever tous les graviers qui ont pu se mettre dans les rouleaux. Essuyer les chaînes et les tremper dans un bain chaud de graisse rose consistante.

6° **Eclairage.** — Ne pas employer des ampoules quelconques, mais toujours des ampoules de même voltage et de même ampérage que celles qui sont livrées à l'origine avec les appareils. L'intensité d'éclairage augmentant légèrement avec le régime du moteur, éviter pour la conservation des ampoules, le survoltage par l'emballement du moteur, soit en le faisant tourner à vide, soit sur la première vitesse.

Les ampoules livrées avec ce vélomoteur sont :

Avant : 12 volts, 50 bougies;

Arrière : 12 volts, 0,1 ampère.



Huile B.V.R. 120 pour boîte de vitesse et transmissions
de la Standard Française des Pétroles

A) DÉMONTAGE

1° Carrosserie :

a) **Réservoir d'essence.** — Enlever la tubulure d'essence, vidanger le réservoir et dégrafer le nez de selle d'après la potence. Enlever l'axe de commande au cadre, qui fixe le réservoir à l'avant, tirer sur l'axe de façon à le libérer du réservoir. Desserrer le collier AR et le faire passer par-dessus le rebord de la patte AR, puis sortir le réservoir.

b) **Carter de chaîne.** — Enlever la vis d'attache après le hauban AR gauche du cadre, puis sortir le boulon de fixation après le raccord du repose-pied, dévisser ensuite l'écrou sur l'axe inférieur fixation moteur côté carter. Il est alors facile d'enlever celui-ci en le faisant glisser vers l'avant.

c) **Garde-boue avant.** — Après avoir sorti la roue avant, et débranché le câble du frein, enlever le boulon de fixation supérieur du garde-boue à la fourche ainsi que les quatre boulons fixant les tringles aux pattes de fourche.

d) **Garde-boue arrière.** — Dégrafer la chape AR de frein d'après son levier, puis sortir la roue. Débrancher le fil de feu rouge arrière, enlever les deux boulons fixant le garde-boue après les entretoises de cadre, ainsi que ceux fixant la tringle aux pattes de cadre. On remarquera que ces deux derniers boulons sont les mêmes que ceux fixant le porte-bagages.

e) **Porte-bagages et selle.** — Ouvrir les agrafes retenant le fil d'éclairage du feu rouge. Enlever les deux vis fixant l'avant du porte-bagages aux haubans. On a vu, paragraphes a et d, que les autres attaches du porte-bagages et de la selle au cadre étaient enlevées.

f) **Sacoche.** — Pour démonter la sacoche il suffit d'enlever les trois boulons d'attache des deux colliers au cadre.

g) **Guidon.** — Enlever les câbles d'après les poignées, ainsi que le commutateur d'éclairage. Dévisser l'écrou de blocage de la direction après avoir enlevé celui du frein de direction, puis sortir l'axe arrière des biellettes supérieures de fourche.

2° Mécanisme de transmission :

a) **Chaînes.** — Il suffit d'enlever l'épingle de l'agrafe rapide à l'aide d'un tournevis ou d'une pince universelle. Au remontage, avoir bien soin de mettre l'ouverture de l'agrafe sens inverse du sens de marche de la machine.

Huile B.V.R. 120 pour boîte de vitesse et transmissions
de la Standard Française des Pétroles

b) **Boîte de vitesses.** — Retirer les deux boulons fixant la boîte sur son support en ayant soin, préalablement, de décrocher le ressort de rappel de la béquille centrale.

Après avoir libéré la tige de changement de vitesses, et le câble de débrayage, il suffit de soulever la boîte pour la déposer.

c) **Moteur.** — Pour enlever le moteur du cadre, il faut :

1° Démontez le carburateur en desserrant le collier le fixant sur la pipe d'admission;

2° Démontez les tuyaux d'échappement; pour cela dévissez les quatre écrous fixant les brides du cylindre, et libérez les pots à l'arrière de l'attache les fixant après les longerons du cadre;

3° Enlever les trois axes fixant le moteur après ses pattes de support au cadre.

d) **Volant magnétique.** — Le démontage s'opère comme suit :

1° Enlever le cache;

2° Dévissez l'écrou de fixation du volant. Prendre un arrache-moyeu se vissant dans la partie fileté du volant, le visser à fond, serrer la petite vis centrale, puis donner un petit coup sec avec un marteau sur la tête de cette vis.

IMPORTANT. — Ne jamais faire pression sur la cage du volant pour le démontage.

B) MONTAGE

Il suffit de reprendre toutes les opérations de démontage en sens inverse

Huile B. V. R. 120
de la Standard Française des Pétroles

RÉGLAGE

a) **Moteur.** — Ce moteur étant un 2 temps, il ne nécessite aucun réglage du fait que les ouvertures et fermetures des temps d'admission et d'échappement, sont déterminées par la fonderie et l'usinage.

Au démontage du cylindre, vérifiez toutefois le jeu à la coupe segments, qui ne doit pas excéder $3/10^{\text{es}}$, compte tenu de l'épaisseur de l'arrêt de segment qui est de 0 mm. 8.

b) **Allumage.** — L'avance à l'allumage doit être de 4,5 à 5 mm. avant le point mort haut.

L'écartement des vis de contact doit être compris entre 0,3 et 0,4 mm.

L'ouverture entre les contacts doit commencer lorsque la distance entre les masses polaires des bobines et des aimants (arrachement) est de 7 à 9 mm. (environ la moitié de la distance entre les cornes des deux pièces polaires de la partie tournante).

RÉGLAGE - ENTRETIEN - RÉPARATION du Volant Magnétique SSXM S.A.F.I. monté sur VéloMOTEUR S. 3. G.

Démontage. — 1) Enlever le cache volant.

2) Dévissez l'écrou de fixation du volant en retenant le rotor à l'aide d'une clé prenant appui dans les deux échancrures du rotor. Ne jamais bloquer le moteur par interposition de corps étrangers dans la transmission (risque de déboîtement de l'embellage) ou dans le cylindre (risque de déformation de la bielle).

3) Visser dans le moyeu du rotor à la place de l'écrou un arrache-volant fourni par la Maison SAFI en prenant soin de le visser complètement pour ne pas détériorer le filetage au moment de l'arrachement. Procéder ensuite comme avec un arrache-moyeu standard.

Ne jamais faire de pesée sur la cage du volant, ce qui amènerait infailliblement la déformation de cette cage ou sa rupture près du moyeu.

Dès que vous avez retiré le rotor, interposez entre les aimants une tige d'acier doux pour éviter une rapide désaimantation et par suite une baisse de rendement du volant. Si vous retirez également le stator du moteur, posez-le de préférence à l'intérieur du rotor.

Montage. — Avant tout remontage assurez-vous qu'aucune pièce métallique étrangère n'est entraînée par les aimants du rotor.

1) Fixer énergiquement le stator au carter moteur en orientant convenablement la borne de sortie d'allumage.

Huile B. V. R. 120
de la Standard Française des Pétroles

2) Amener le piston à la position d'allumage, en tenant compte de l'avance à l'allumage (généralement de 4 à 6 mm. avant le point mort haut).

3) Engager le rotor sur l'arbre moteur de façon que l'index fixé sur une des bobines d'éclairage se trouve exactement en regard de la flèche gravée sur la face avant du rotor.

4) Bloquer énergiquement le volant en immobilisant le moteur exclusivement par l'intermédiaire du rotor du volant à l'aide de la clé mentionnée plus haut. Dans cette position l'extrémité de la masse polaire du rotor doit avoir dépassé l'extrémité de la masse polaire de la bobine d'allumage de 6 à 8 mm. (point d'arrachement).

Réglage. — Les contacts doivent commencer à s'écarter lorsque la flèche marquée sur la face du rotor se trouve exactement en face de l'index fixé au stator.

Dans le cas contraire, débloquer la vis d'immobilisation du contact mobile, agir sur la vis à excentrique pour obtenir le décolllement des contacts au point voulu et rebloquer la vis d'immobilisation du contact mobile. Contrôler le réglage à l'aide d'une feuille de papier à cigarettes interposée entre les contacts qui est libérée au moment de l'ouvrir. Veiller à ne laisser aucune particule de papier entre les contacts pouvant provenir d'une déchirure accidentelle.

A l'ouverture maximum des contacts on doit relever un intervalle de 3 à 4/10^{es} de mm. maximum. Si l'écartement des vis est supérieur à 4/10^{es} le ramener à cette cote par une légère déformation du support du grain fixe.

Ne jamais régler le volant en prenant comme base une valeur déterminée des contacts.

Si l'on est dans l'impossibilité matérielle de faire un réglage précis, il y a intérêt à régler l'ouverture des vis platinées légèrement après le passage en regard des deux flèches-repères (sens de rotation du moteur). Une ouverture légèrement prématurée occasionnerait rapidement une baisse importante du rendement. Un léger retard d'ouverture n'a, par contre, presque pas d'influence.

Pannes et remèdes.

En fonctionnement normal le volant doit donner à partir de 700 km. une étincelle de 6 à 7 mm. de longueur à l'air libre, sans étincelle aux vis platinées.

— **Un allumage faible** s'arrêtant avec l'éclairage décèle un **calage incorrect** du volant (ouverture des contacts prématurée).

— **Étincelle à la bougie faible avec des crachements aux vis platinées** : nettoyer méticuleusement celles-ci avec une lime fine extra-douce. S'assurer d'un portage franc des deux contacts l'un sur l'autre. Si de fortes étincelles persistent au contact **changer le condensateur.**

— **Raté d'allumage** : vérifier votre fil de bougie, assurez-vous de son emmanchement correct dans la borne du volant. Vérifiez si celle-ci ne

présente aucun claquage ou fissure. Réglez l'écartement du parafoudre à 8 mm.

— **Pas d'allumage** : calage défectueux — bobine claquée — fil de connexion de la bobine ou rupteur détérioré — rupteur grippé sur son axe — contacts gras.

d) **Carburateur** — Ne réduisez pas votre réglage à l'extrême, sous prétexte d'économie, le graissage se faisant uniquement par mélange, plus le gicleur est petit, moins il passe d'huile, d'où augmentation des chances d'usure, échauffement anormal du cylindre et piston par l'explosion du mélange pauvre donnant des produits oxydants, d'où risque de grippage si réellement le gicleur est trop faible. Un moteur qui a tendance à marcher en 4 temps, même en travail, est l'indice d'un mélange riche. Lorsque le moteur reste sur la marche en 2 temps, avec des ratés, c'est l'indice d'un mélange pauvre : gicleur bouché ou trop petit, ou arrivée insuffisante d'essence au carburateur. Un moteur marchant en 4 temps lorsqu'il ne tire pas, en descente par exemple, et marchant en 2 temps sans ratés lorsqu'il travaille, est bien réglé. Maintenir propre le filtre du robinet d'essence, l'entrée au carburateur et la tubulure; l'encrassement en partie ou totalité de ces pièces gêne l'alimentation et provoque un mauvais fonctionnement par suite de ce manque d'alimentation.

Ne jamais rouler le volet d'air de départ fermé. Ce volet ne sert que pour la mise en route, une fois parti et légèrement chaud, le moteur ne peut fonctionner que le volet de départ étant ouvert. Si le moteur ne marche que le volet d'air fermé, c'est un indice d'alimentation insuffisante : s'arrêter et opérer les vérifications données dans ce paragraphe.

Pour régler la longueur du câble de commande du carburateur, agir sur la vis située sur le chapeau du corps du carburateur.

e) **Freins.** — Ce sont les organes qui, avec le moteur, nécessitent le plus d'attention. Des freins en bon état et bien réglés sont un facteur de sécurité à ne pas négliger. A chaque nettoyage ou inspection, vérifier le réglage.

Frein avant : mettre le vélomoteur sur la béquille et régler la longueur du câble au moyen du serre-câble placé à son extrémité. Une légère pression sur le levier au guidon doit pouvoir bloquer la roue.

Frein arrière : régler la longueur de la tige en vissant ou dévissant la chape se trouvant sur la pédale de frein.

Graisser les portées des comes de frein à la graisse graphitée au démontage.

f) **Chaînes.** — Commencer le réglage par la chaîne primaire :

1° **Chaîne primaire.** — Cette chaîne sera réglée en déplaçant la boîte vers l'arrière.

— Réglage sur le vélomoteur à changement de vitesses à main :

Après cette opération, il y aura lieu de vérifier le réglage des vitesses qui peuvent se trouver décalées par rapport au secteur de commande au cadre. Pour ce réglage, opérer de la façon suivante : désaccoupler la chape du levier sur le réservoir. Mettre ce levier dans la position de deuxième, le levier sur la boîte étant également verrouillé dans la position de deuxième vitesse, puis régler la longueur de la tige en vissant ou dévissant la chape supérieure de façon que son axe rentre librement dans le levier.

Huile B. V. R. 120
de la Standard Française des Pétroles

Huile B. V. R. 120
de la Standard Française des Pétroles

2° **Chaîne secondaire.** — Elle se tend au moyen des vis tendeurs prévues à cet effet, dans les pattes AR du cadre. Pour cela débloquer les deux écrous de la roue. Vérifier ensuite si la roue est bien dans l'axe du cadre.

g) **Réglage de la fourche et des amortisseurs.** — En admettant que le pilote se place face à la machine, enlever l'écrou en matière moulée ainsi que celui bloquant la biellette côté droit, desserrer les trois autres écrous de la fourche. S'assurer que celle-ci joue bien sur ses axes, puis visser progressivement l'axe dans la biellette côté droit, jusqu'à ce que l'on obtienne le point de serrage voulu, lequel est donné lorsque la fourche remonte lentement quand un effort d'appui cesse.

Rebloquer ensuite l'écrou côté droit, s'assurer à nouveau que la fourche joue normalement et terminer le réglage avec l'écrou moleté.

Pour les trois autres axes, effectuer le réglage en les vissant ou dévissant dans la biellette opposée à la tête de l'axe, puis rebloquer les écrous en s'assurant que la fourche joue librement.

h) **Direction.** — Si la direction prend du jeu, desserrer son contre-écrou supérieur, puis le boulon de serrage du collier. Serrer alors jusqu'à suppression complète du jeu la cuvette supérieure (cette pièce a le bord moleté). Bien rebloquer le contre-écrou et le boulon du collier de direction.

TABLEAU COMPLET POUR LA RECHERCHE DES PANNES

<p>I. Le moteur ne peut pas se mettre en marche</p> <p>Il y a de la compression</p> <p>Il n'y a pas de compression</p> <p>L'essence arrive au carburat.</p> <p>La bougie ne donne régulièrement</p> <p>La bougie donne régulièrement</p> <p>Le volant donne</p> <p>Le volant ne donne pas ou donne irrégulièrement</p> <p>L'essence n'arrive pas au carburateur.....</p> <p>Bruit normal dans le moteur</p> <p>Bruits anormaux dans le moteur</p>	<p>Avarie extérieure au carburateur</p> <p>Avarie intérieure au carburateur</p> <p>Cylindre non étanche</p> <p>Cartier non étanche</p> <p>Pièce intérieure détériorée</p>	<p>Temps froid.</p> <p>Carter plein d'huile (en cas de fumée constante). Il y a de l'eau dans l'essence.</p> <p>Excès d'air.</p> <p>Tuyau d'aspiration percé ou raccord non étanche.</p> <p>Cable du carburateur fonctionnant mal ou pas du tout.</p> <p>Trop d'avance, ou volant décalé.</p> <p>Tuyau d'échappement encrassé.</p> <p>Cylindre fortement encrassé.</p> <p>Joint déchiré.</p> <p>Boulons d'assemblage des carters desserrés.</p> <p>Usure des manivelles.</p> <p>Filter ou gicleurs obstrués.</p> <p>Gicleurs ne convenant pas.</p> <p>Boisseries grippés.</p> <p>Carburateur mal monté ou détérioré.</p> <p>Cuve du carburateur mal placée (pas d'alimentation en côté).</p> <p>Flotteur percé.</p> <p>Bougie encrassée ou fendue.</p> <p>Pointes de bougie trop écartées ou se touchant.</p> <p>Mauvais contact du fil à la bougie, à la prise au volant ou fil d'âme brisé.</p> <p>Fil dénudé provoquant un court-circuit.</p> <p>Vis platinées encrassées ou écartement déréglé.</p> <p>Levier de rupture grippé, tordu ou détérioré.</p> <p>Mauvaise mise à la masse.</p> <p>Réservoir d'essence vide ou robinet fermé.</p> <p>Réservoir plein, mais trou d'air du bouchon obstrué.</p> <p>Tubulure obstruée, coussins d'air ou pointeau grippé.</p> <p>Fuites par trous de bougies.</p> <p>Segments collés (pétroter) ou mal orientés.</p> <p>Vérifier : joints, paliers, bouchon de vidange.</p> <p>Vérifier : segments, bielle, piston, etc.</p> <p>Carter plein d'huile (fumée abondante).</p> <p>Mauvaise carburation, ratés (voir tableau IV).</p> <p>Volant décalé.</p> <p>Moteur qui grippe par manque d'huile.</p> <p>Trop d'avance.</p> <p>Multiplication trop forte.</p> <p>Surchauffage.</p> <p>Auto-allumage (mauvaise bougie, pointés trop fines, etc.).</p> <p>Manque d'essence.</p> <p>Jeu dans paliers ou roulements.</p> <p>Trop ou pas assez d'essence.</p> <p>Il y a de l'eau dans l'essence.</p> <p>Poussières sur filtre du carburateur.</p> <p>Excès d'air. — Mauvaise carburation.</p> <p>Excès d'huile.</p> <p>Volant décalé.</p> <p>Bougie encrassée ou fendue.</p> <p>Pointes de bougie trop écartées.</p> <p>Rupture d'âme du fil d'allumage.</p> <p>Prise de courant défectueuse.</p> <p>Rupieur mal réglé.</p> <p>Pointes platinées encrassées ou usées.</p> <p>Court-circuit.</p> <p>Avance incorrecte.</p> <p>Excès d'huile.</p> <p>Mauvaise carburation (gicleur trop fort).</p> <p>Graissage insuffisant.</p> <p>Carburation incorrecte (changer le gicleur).</p> <p>Avance incorrecte.</p> <p>Régime trop élevé (multiplication insuffisante, patinage de la courroie ou du débrayage).</p> <p>Encrassement.</p> <p>Trop d'avance.</p> <p>Trop d'air.</p> <p>Multiplication trop forte (changer de vitesse).</p> <p>Cuve du carburateur mal placée.</p> <p>Ensuite, comme ci-après.</p> <p>Multiplication trop forte ou trop faible.</p> <p>Transmission défectueuse (patinage de la courroie ou du débrayage).</p> <p>Tuyau d'aspiration percé.</p> <p>Raccord non étanche.</p> <p>Câbles du carburateur fonctionnant mal.</p> <p>Boisseries grippés.</p> <p>Gicleur trop petit ou partiellement bouché.</p> <p>Avance incorrecte.</p> <p>Cylindre fêlé.</p> <p>1° Vérifier l'avance.</p> <p>2° Procéder selon tableau II.</p> <p>3° Procéder selon tableau I.</p> <p>Bougie encrassée ou détériorée.</p> <p>Bougie de mauvaise qualité.</p> <p>Manque d'essence (robinet fermé).</p> <p>Surchauffage.</p> <p>Puis procéder selon tableau I.</p>
<p>II. Le moteur bafouille ou s'arrête après quelques tours</p> <p>III. Le moteur cogne ou cliquette</p> <p>IV. Le moteur a des ratés</p> <p>V. Le moteur marche sur 4 temps</p> <p>VI. Le moteur chauffe trop</p> <p>VII. Le moteur manque de vitesse ou de puissance</p> <p>VIII. Le moteur s'arrête brusquement</p>	<p>La bougie ne donne régulièrement</p> <p>La bougie donne régulièrement</p> <p>Le volant donne</p> <p>Le volant ne donne pas ou donne irrégulièrement</p> <p>L'essence n'arrive pas au carburateur.....</p> <p>Bruit normal dans le moteur</p> <p>Bruits anormaux dans le moteur</p> <p>Etincelle régulière</p> <p>Etincelle irrégulière</p> <p>en côte</p> <p>continuellement</p> <p>Le moteur débrayé</p> <p>peut emballer</p> <p>ne peut pas emballer</p>	<p>Température trop basse.</p> <p>Excès d'air.</p> <p>Tuyau d'aspiration percé ou raccord non étanche.</p> <p>Cable du carburateur fonctionnant mal ou pas du tout.</p> <p>Trop d'avance, ou volant décalé.</p> <p>Tuyau d'échappement encrassé.</p> <p>Cylindre fortement encrassé.</p> <p>Joint déchiré.</p> <p>Boulons d'assemblage des carters desserrés.</p> <p>Usure des manivelles.</p> <p>Filter ou gicleurs obstrués.</p> <p>Gicleurs ne convenant pas.</p> <p>Boisseries grippés.</p> <p>Carburateur mal monté ou détérioré.</p> <p>Cuve du carburateur mal placée (pas d'alimentation en côté).</p> <p>Flotteur percé.</p> <p>Bougie encrassée ou fendue.</p> <p>Pointes de bougie trop écartées ou se touchant.</p> <p>Mauvais contact du fil à la bougie, à la prise au volant ou fil d'âme brisé.</p> <p>Fil dénudé provoquant un court-circuit.</p> <p>Vis platinées encrassées ou écartement déréglé.</p> <p>Levier de rupture grippé, tordu ou détérioré.</p> <p>Mauvaise mise à la masse.</p> <p>Réservoir d'essence vide ou robinet fermé.</p> <p>Réservoir plein, mais trou d'air du bouchon obstrué.</p> <p>Tubulure obstruée, coussins d'air ou pointeau grippé.</p> <p>Fuites par trous de bougies.</p> <p>Segments collés (pétroter) ou mal orientés.</p> <p>Vérifier : joints, paliers, bouchon de vidange.</p> <p>Vérifier : segments, bielle, piston, etc.</p> <p>Carter plein d'huile (fumée abondante).</p> <p>Mauvaise carburation, ratés (voir tableau IV).</p> <p>Volant décalé.</p> <p>Moteur qui grippe par manque d'huile.</p> <p>Trop d'avance.</p> <p>Multiplication trop forte.</p> <p>Surchauffage.</p> <p>Auto-allumage (mauvaise bougie, pointés trop fines, etc.).</p> <p>Manque d'essence.</p> <p>Jeu dans paliers ou roulements.</p> <p>Trop ou pas assez d'essence.</p> <p>Il y a de l'eau dans l'essence.</p> <p>Poussières sur filtre du carburateur.</p> <p>Excès d'air. — Mauvaise carburation.</p> <p>Excès d'huile.</p> <p>Volant décalé.</p> <p>Bougie encrassée ou fendue.</p> <p>Pointes de bougie trop écartées.</p> <p>Rupture d'âme du fil d'allumage.</p> <p>Prise de courant défectueuse.</p> <p>Rupieur mal réglé.</p> <p>Pointes platinées encrassées ou usées.</p> <p>Court-circuit.</p> <p>Avance incorrecte.</p> <p>Excès d'huile.</p> <p>Mauvaise carburation (gicleur trop fort).</p> <p>Graissage insuffisant.</p> <p>Carburation incorrecte (changer le gicleur).</p> <p>Avance incorrecte.</p> <p>Régime trop élevé (multiplication insuffisante, patinage de la courroie ou du débrayage).</p> <p>Encrassement.</p> <p>Trop d'avance.</p> <p>Trop d'air.</p> <p>Multiplication trop forte (changer de vitesse).</p> <p>Cuve du carburateur mal placée.</p> <p>Ensuite, comme ci-après.</p> <p>Multiplication trop forte ou trop faible.</p> <p>Transmission défectueuse (patinage de la courroie ou du débrayage).</p> <p>Tuyau d'aspiration percé.</p> <p>Raccord non étanche.</p> <p>Câbles du carburateur fonctionnant mal.</p> <p>Boisseries grippés.</p> <p>Gicleur trop petit ou partiellement bouché.</p> <p>Avance incorrecte.</p> <p>Cylindre fêlé.</p> <p>1° Vérifier l'avance.</p> <p>2° Procéder selon tableau II.</p> <p>3° Procéder selon tableau I.</p> <p>Bougie encrassée ou détériorée.</p> <p>Bougie de mauvaise qualité.</p> <p>Manque d'essence (robinet fermé).</p> <p>Surchauffage.</p> <p>Puis procéder selon tableau I.</p>

