

NOTICE D'ENTRETIEN DU MOTEUR LAVALETTE - MORINI

4 CL/S

IMPRIMERIE MODERNE
81, Boulevard Daguigne
ARCACHON
Tél. : 23 04 44



DÉPARTEMENT
PALOMA

ETABLISSEMENTS **CAZENAVE**
BELIN (GIRONDE)
Tél 93-94-95 et 96 - R. C. Bx 64 8 264

AVANT-PROPOS

Cher client,

Votre machine est équipée d'un bloc-moteur **LVALETTE-MORINI**.

C'est un moteur souple, puissant, robuste et économique.

Toutefois, vous savez que les satisfactions que peut procurer le meilleur moteur, ainsi que son rendement et sa durée, dépendent dans une très large mesure, de la façon dont il est traité dès sa mise en service.

Votre **LVALETTE-MORINI** n'est pas exigeant. Mais il est néanmoins en droit d'attendre de vous quelques soins rationnels.

Ces soins sont simples. Ils vous demanderont peu de temps si vous suivez exactement les conseils que nous nous permettons de vous donner dans les pages suivantes.

ATTENTION

Tous les organes de votre moteur ont été étudiés en vue du rendement maximum. Les modifications que l'on pourrait vous proposer pour obtenir une amélioration des performances risquent fort de s'avérer néfastes.

Nous insistons pour vous déconseiller formellement la modification du pot d'échappement; il a été étudié pour votre moteur et conçu suivant les prescriptions du Code de la Route.

En plus de performances diminuées, vous risquez de vous trouver en infraction avec la réglementation en vigueur.

Notice 4 CL/S à soufflerie

TABLE DES MATIERES

I. — CARACTERISTIQUES TECHNIQUES Page 3
 Rapports de transmission - Culasse - Cylindre -
 Piston - Embiellage - Carter - Volant magné-
 tique - Embrayage.

II. — PREPARATION ET CONDUITE DE LA MACHINE Page 4
 Préparation du carburant - Lubrification de la
 boîte de vitesses - Les commandes - Mise en
 marche - Manœuvre des vitesses - Quelques
 conseils de conduite.

III. — PERIODE DE RODAGE Page 7
 Conduite et vidanges - Décalaminage.

IV. — ENTRETIEN DU MOTEUR Page 8
 Graissage de la boîte de vitesses - Décalaminage -
 Carburateur - Volant magnétique - Bougie -
 Graissage des câbles - Graissage de la chaîne -
 Propreté extérieure du moteur - Démontage du
 moteur.

V. — VERIFICATIONS ET REGLAGES Page 11
 Embrayage - Bougie - Volant magnétique - Car-
 burateur.

VI. — VERIFICATIONS GENERALES Page 16

VII. — VUES ECLATEES : Encart au centre du livre
 a) Moteur
 Embrayage et changement de vitesse
 b) Volant magnétique
 Carburateurs Dellorto UA 19 S

I. — CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

	Moteur 4 CL/S
Cycle	2 temps
Cylindrée	49,3
Alésage	38,6
Course	42
Taux de compression	7,2 à 1
Puissance effective	4 CV
Régime d'utilisation	8 000 t/mn
Régime à pleine puissance	9 000 t/mn

Rapports de transmission :

Boîte à 4 vitesses :

Pignon de sortie 13 dents.

Couple constant : 4,615.

Rapport boîte : en 1^{re} = 3

en 2^e = 1,93

en 3^e = 1,44

en 4^e = 1,2

Rapport vilebrequin - arbre de sortie : en 1^{re} = 13,845

en 2^e = 8,906

en 3^e = 6,645

en 4^e = 5,538

Culasse :

En alliage léger, à chambre hémisphérique et bougie centrale, les ailettes très profondes assurent un refroidissement efficace.

Cylindre :

En fonte spéciale de haute qualité traitée par phosphatation spongieuse auto-lubrifiante.

Deux transferts d'une forme particulière assurent un excellent remplissage et un bon rendement à tous les régimes.

Piston :

En alliage léger hypersilicié du type bombé.

Il est muni de 2 segments maintenus en place par des ergots.

L'axe de piston est retenu de chaque côté par un jonc d'arrêt.

Embiellage :

Vilebrequin en acier forgé-équilibré.

Il tourne dans 2 roulements à billes largement dimensionnés.

Le maneton est traité, rectifié et rodé.

La bielle est montée à la tête sur cages aiguilles et au pied sur bague bronze.

Carter :

En aluminium coulé en coquille comprend deux parties principales, demi-carter droit et 1 demi-carter gauche, complétés du côté droit par un carter d'embrayage et du côté gauche par un couvercle de protection du volant magnétique en aluminium.

Volant magnétique :

Débit : 18 watts sous 6 volts.

Embrayage :

A disques multiples dans un bain d'huile, les disques de friction sont recouverts d'une matière spéciale faite de caoutchouc et de liège qui assure une parfaite adhérence sur les disques en acier.

II. — PREPARATION ET CONDUITE DE LA MACHINE

Préparation du carburant :

Pour assurer le graissage du piston, du cylindre, des roulements de vilebrequin et de tête de bielle, il est absolument indispensable d'ajouter de l'huile à l'essence.

Le réservoir doit donc être rempli avec un mélange essence-huile.

Il est recommandé d'utiliser du supercarburant avec le pourcentage d'huile indiqué.

Pour préparer ce mélange, utiliser exclusivement de l'huile MOTUL SAE 30 (Hiver) ou SAE 40 (Eté) dans la proportion :

- Pendant la période de rodage : 10 %
- Après le rodage : 8 %

L'emploi exclusif de MOTUL vous procurera les avantages suivants :

- Miscibilité totale instantanée.
- Bonne tenue à grand régime.
- Equilibre du calaminage sur piston et culasse.
- Suppression du gommage des segments.

— ATTENTION ! L'utilisation d'essence pure entrainerait inmanquablement de très graves avaries et vous ferait perdre tout droit à la garantie.

Lubrification de la boîte de vitesses :

Il ne faut pas non plus rouler sans huile dans la boîte de vitesses.

Vous trouverez toutes indications utiles, pour le plein d'huile et le contrôle du niveau au chapitre « ENTRETIEN ».

Les commandes :

Celles groupées au guidon :

— *A droite* : la poignée tournante des gaz.

— *A gauche* : le levier d'embrayage.

Celles groupées au moteur :

— *A droite* : le kick-starter.

— *A gauche* : le sélecteur du changement de vitesse.

(Il est déconseillé de changer de vitesse sans débrayer.)

Mise en marche :

- Amener le sélecteur à la position point mort;
- Ouvrir le robinet d'essence;
- Fermer le starter du carburateur (opération superflue si le moteur est chaud);
- Le sélecteur étant en position du point mort, se servir du kick-starter;
- Lorsque le moteur est chaud, tirer la tige de commande du starter du carburateur (à la main).

Manœuvre des vitesses :

Le sélecteur de la boîte a 4 vitesses et 5 positions :

- La 1^{re}; 4^e ●
- Le point mort; 3^e ●
- La 2^e; 2^e ● ↑
- La 3^e; P.M. ●
- La 4^e; 1^{re} ● ↓



● **Passage du point mort en 1^{re} :**

Réduire les gaz, débrayer, amener le sélecteur à la position 1^{re} (sens contraire des aiguilles d'une montre), relâcher lentement le levier d'embrayage en donnant des gaz.

● **Passage de 1^{re} en 2^e :**

Opérer de la même façon, réduire les gaz, débrayer, amener le sélecteur de vitesse sur la position 2^e vitesse (cette fois-ci, le sens du sélecteur est celui des aiguilles d'une montre), ensuite, relâcher lentement le levier d'embrayage en donnant des gaz.

● **Passage de 2^e en 3^e; de 3^e en 4^e :**

Opération identique au passage de la 1^{re} en 2^e (sélecteur toujours dans le sens des aiguilles d'une montre).

● **Rétrogradage des vitesses :**

Pousser le sélecteur, après débrayage, dans le sens contraire des aiguilles d'une montre tout en respectant l'ordre de l'étagement des vitesses.

Il est bien entendu que le passage des vitesses ne doit être exécuté que si la machine roule sur route ou, machine arrêtée, si le moteur tourne. On ne doit pas essayer de réaliser cette manœuvre si la machine et le moteur sont arrêtés.

Quelques conseils de conduite :

Pour s'arrêter, sans caler le moteur : réduire les gaz, passer au point mort, freiner.

Pour un arrêt prolongé : couper les gaz, passer au point mort, freiner. Ne pas oublier de fermer le robinet d'essence.

Pour repartir, moteur en marche : amener le sélecteur des vitesses à la position 1^{re} vitesse, puis ouvrir progressivement les gaz, tout en relâchant lentement le levier d'embrayage.

Nous vous recommandons, tout particulièrement, d'apprendre à manœuvrer l'embrayage « en douceur » : le levier d'embrayage doit être lâché très progressivement et non brutalement. La boîte de vitesses s'en portera beaucoup mieux.

S'il vous arrive de faire une descente en roue libre (moteur au point mort) vous risquez de détériorer gravement la boîte de vitesses si, étant lancé à vive allure, vous engagez sans précautions une vitesse quelconque. Avant de réaliser cette manœuvre vous devez diminuer votre vitesse par un freinage énergique. Et n'oubliez pas la recommandation précédente !

III. — PERIODE DE RODAGE

Si vous voulez obtenir de votre moteur un rendement parfait et un service de longue durée, il est de la plus grande importance de vous conformer aux prescriptions suivantes :

— Jusqu'à 2 500 km ne pas dépasser :

En 1^{re} : 17 km/h;

En 2^e : 33 km/h;

En 3^e : 42 km/h;

En 4^e : 54 km/h.

— De 2 500 à 3 000 km, achever le rodage en poussant le moteur à son régime maximum pendant des périodes d'abord très courtes, puis de plus en plus longues.

— Après 3 000 km, conduite libre.

Les recommandations précédentes sont valables pour les trajets effectués sur des routes plates, sans vent contraire.

En montée, ou avec un fort vent contraire, vous veillerez essentiellement à ne pas fatiguer exagérément votre moteur. Sur un parcours très dur (en montagne par exemple), n'hésitez pas à vous arrêter quelquefois pour lui permettre de refroidir.

Le rodage sera parfaitement effectué lorsque, par pointes successives, d'abord très courtes, puis de plus en plus longues, vous serez arrivés à maintenir le régime maximum sans observer la moindre tendance au serrage.

Pour vous permettre éventuellement d'éviter un serrage, nous vous signalons que celui-ci est généralement précédé d'une augmentation du bruit du moteur et d'une baisse sensible de son régime. Il faut alors couper les gaz, débrayer et laisser la machine rouler sur sa lancée pour refroidir le moteur. Repartir ensuite en observant les prescriptions générales de la période de rodage.

Décalaminage :

La combustion du mélange essence-huile provoque inévitablement la formation d'un dépôt (calamine) sur la culasse, le piston, le tube d'échappement, le silencieux.

Lorsque ce dépôt atteint une certaine importance, la puissance diminue et le moteur chauffe davantage, sans raison apparente.

Il faut alors procéder au décalaminage. C'est un nettoyage qui demande quelques connaissances mécaniques. Coniez-le de préférence à une Station-service LAVALETTE « Moteurs ». Si vous désirez l'effectuer vous-même, veuillez suivre point par point les indications suivantes :

A) Décalaminage du tube d'échappement et du silencieux :

- Dévisser l'écrou qui fixe le tube d'échappement au cylindre et enlever le boulon de fixation du silencieux au cadre.
- Séparer le silencieux du tube d'échappement.
- Retirer les pièces qui sont à l'intérieur du silencieux.
- Nettoyer soigneusement ces pièces, l'intérieur du tube d'échappement et du silencieux.
- Au remontage, remplacer le joint d'échappement par un joint neuf.

B) Décalaminage de la culasse et du piston :

Ce nettoyage exige un démontage préalable de la soufflerie.

Avant de démonter la culasse, commencer par retirer la bougie, le carburateur, le tube d'échappement.

- Enlever la culasse en dévissant « en croix » les quatre écrous de fixation. Si la culasse est collée, ne pas essayer d'introduire un tournevis ou un outil métallique entre les portées, mais donner quelques coups avec un marteau en bois ou un manche de marteau : la culasse viendra facilement.

- Avec un grattoir en bois ou en métal tendre (cuivre ou aluminium) enlever soigneusement la calamine déposée sur l'intérieur de la culasse. Lavez-la ensuite complètement avec de l'huile très fluide, du pétrole ou de l'essence.

- Après avoir amené le piston à son point mort haut, nettoyer la tête du piston avec un chiffon imbibé d'huile, de pétrole ou d'essence (répéter l'opération plusieurs fois, en ayant soin de bien rincer le chiffon car la calamine ne doit pas tomber dans le cylindre).

- Avant le remontage du joint de culasse, les portées doivent être nettoyées avec beaucoup de soin, et nous vous conseillons de monter un joint neuf.

- Remonter la culasse en serrant les écrous progressivement et « en croix ».

- Remettre la soufflerie en place et procéder au remontage de la bougie, du carburateur, du tube d'échappement et du silencieux.



Carburateur :

Il est indispensable d'entretenir le carburateur en parfait état de propreté.

Le nettoyage extérieur sera effectué périodiquement à l'aide d'un chiffon imbibé d'essence ou de pétrole, et en utilisant, si nécessaire, une curette en bois.

Vous savez probablement que le carburateur comprend une partie particulièrement importante : le gicleur. C'est une pièce en laiton qui a pour but de régulariser l'arrivée d'essence. Les petits trous qui la traversent peuvent se boucher totalement ou partiellement (le moteur s'arrête ou marche très irrégulièrement).

Pour nettoyer le gicleur il faut d'abord le dévisser, puis souffler dedans (ou aspirer). On ne doit jamais utiliser une aiguille ou une épingle, ou un objet métallique, car on risquerait d'augmenter le diamètre des trous et de dérégler ainsi la carburation. Au remontage, le visser avec précaution pour ne pas détériorer le filetage.

Il faudra également nettoyer la cuve (tous les 5 000 km environ). Le faire par rinçage à l'essence propre.

Volant magnétique :

L'entretien du volant magnétique est des plus simples.
Tous les 5 000 km environ :

— Mettre quelques gouttes d'huile de vaseline fluide sur le feutre graisseur, facilement accessible par les lumières du rotor (ne pas exagérer ce graissage).

— Nettoyer les contacts du rupteur (vis platinees) avec une petite lime très douce.

Bougie :

La bougie d'un moteur s'encrasse inévitablement (plus ou moins rapidement suivant la façon dont vous conduisez). Il ne faut pas attendre pour la nettoyer que votre moteur s'arrête par allumage défectueux. Vous le ferez assez souvent en utilisant un petit grattoir en acier et une brosse dure.

Si l'encrassement est trop important, le nettoyage ne peut être réalisé que par sablage. Adressez-vous à une Station-Service LAVALETTE « Moteurs ».

Graissage des câbles :

Tous les câbles de commande doivent être huilés de temps à autre. Un défaut de graissage supprime la souplesse et l'agrément de la conduite. Sans compter l'usure prématurée et la rupture possible.

A chaque départ de câble, au guidon, injecter dans la gaine, à l'aide d'une burette, de l'huile moteur (celle que vous utilisez pour la boîte de vitesses) additionnée d'un peu d'essence pour la rendre plus fluide. Actionner les leviers ou poignées pendant l'opération et la poursuivre, si possible, jusqu'à ce que l'huile ressorte à l'autre bout de la gaine.

Graissage de la chaîne :

Une chaîne mal entretenue absorbe de la puissance et s'use rapidement. Il faut donc la graisser assez fréquemment, en utilisant une huile semi-fluide.

De plus, il est recommandé de procéder à un nettoyage complet tous les 3 000 km environ :

— Démontez la chaîne et la faire dégorger dans du pétrole ou de l'essence en la remuant constamment.

— Ensuite, la tremper dans un bain de suif chaud (de façon que celui-ci pénètre bien dans les rouleaux), la laisser égoutter et la remonter sans l'essuyer.

Propreté extérieure du moteur :

Efforcez-vous de conserver à votre moteur son bel aspect extérieur en le nettoyant fréquemment.

Et n'oubliez pas que la malpropreté (boue, poussière, cambouis) diminue très sensiblement le refroidissement indispensable à un bon fonctionnement.

Démontage du moteur :

Normalement, le moteur n'a pas à être démonté. Si, pour une cause accidentelle, il y avait lieu de le faire, adressez-vous à un mécanicien spécialiste, et de préférence à une Station-Service LAVALETTE.

ATTENTION ! En cas de commande de pièces détachées, n'oubliez pas de donner le numéro du moteur et le numéro ou le symbole de chaque pièce demandée.

V. — VERIFICATIONS ET REGLAGES

Embrayage :

Comme vous le savez, l'embrayage a deux missions à remplir :

— Assurer une liaison absolument franche entre le moteur proprement dit et la boîte de vitesses.

— Interrompre complètement cette liaison quand on débraye.

Pour obtenir ces deux résultats, un réglage précis est indispensable. Il a été effectué à l'usine.

Mais après un long service, par suite de l'usure des disques, vous aurez sans doute à corriger ce réglage d'origine.

Plusieurs méthodes peuvent être utilisées :

A. — Arrêt de câbles fixes sur le levier de commande.

— L'embrayage patine : débloquer la vis de l'arrêt de câble de façon à obtenir un jeu de 3 mm environ au levier du guidon. Rebloquer la vis.

— L'embrayage ne débraye pas suffisamment : débloquer la vis d'arrêt de câble et tirer le câble pour obtenir un jeu de 3 mm environ au levier du guidon.

B. — Vis de réglage situé au centre du plateau d'embrayage.

Pour accéder à cette vis, il faut démonter la plaquette située sur le côté droit du carter du moteur.

— L'embrayage patine : débloquer le contre-écrou de la vis de réglage situé au centre du plateau et la dévisser de façon à obtenir un jeu de 3 mm environ au levier du guidon. Rebloquer le contre-écrou.

— L'embrayage ne débraye pas suffisamment : comme précédemment, débloquer le contre-écrou de la vis et la visser jusqu'à obtenir un jeu de 3 mm de la poignée. Rebloquer le contre-écrou.

Lorsque votre machine aura parcouru un kilométrage très important, aucune des méthodes précédentes ne vous permettra peut-être d'obtenir un réglage correct. Dans ce cas, il faudra, ou bien augmenter la tension des ressorts de pression de l'embrayage ou bien remplacer les disques liés par des disques neufs. Adressez-vous alors à un bon mécanicien spécialisé.

Bougie :

Si le moteur ne part pas, ou s'il s'arrête brusquement, c'est toujours la bougie et son câble qu'il faut vérifier en premier lieu (en supposant, naturellement, que l'essence arrive bien !). Une vérification rapide de la bougie s'effectue de la façon suivante :

— Enlever la fiche et dévisser la bougie.

— Une bougie encrassée ou « pontée » (filament entre les deux électrodes) ne donne plus d'étincelle. La nettoyer soigneusement et faire sauter le « pont » s'il y a lieu.

— Remettre la fiche et appliquer la partie filetée de la bougie (celle qui se visse dans la culasse) contre l'embase ou une ailette de la culasse.

— Appuyer sur le kick pour entraîner le moteur : une étincelle forte et claire doit jaillir entre les deux électrodes.

— Sinon, essayer une bougie neuve.

— Si celle-ci ne donne pas non plus d'étincelle, la cause de la panne est à rechercher dans le câble de bougie ou dans le volant magnétique.

La vérification du volant magnétique doit être faite, de préférence, par une Station-Service LAVALETTE « Moteurs ».



Sur une bougie neuve, l'écartement des électrodes varie entre 0,5 et 0,6 mm.

Le fonctionnement entraîne inévitablement l'usure des électrodes et augmente donc l'écartement.

Lorsque ce dernier dépasse 0,7 mm, il faut le ramener à la valeur initiale en recourbant légèrement l'électrode de masse.

La face de la bougie (c'est-à-dire les parties de la bougie qui pénètrent dans la chambre de combustion) montre, après une certaine durée de fonctionnement, si la bougie donne un bon rendement :

— Aspect normal de la bougie (bougie bien appropriée, bon rendement) :

Bec d'isolant (au centre de la face) de couleur brun-clair ou brun-gris. Culot de bougie sec, avec un léger encrassement de charbon et de calamine.

— Bougie encrassée (bougie trop froide, rendement défectueux) :

Bec d'isolant et culot recouverts d'une couche noire, brillante et humide. Conséquence : le moteur a des ratés.

Remplacer la bougie par une autre plus chaude.

— Bougie surchauffée (bougie trop chaude, rendement défectueux) :

Bec d'isolant et culot recouverts d'une couche ayant l'aspect d'une pâte cuite de couleur brune ou grise. Les électrodes sont fortement corrodées. Une fois chaud, le moteur fait de l'auto-allumage (explosions espacées et assez bruyantes).

Remplacer la bougie par une autre plus froide.

Nous conseillons l'emploi des bougies suivantes après rodage : AC 42 en été, AC 43 en hiver.

Volant magnétique :

Le volant magnétique a été réglé à l'usine avec les plus grands soins. Toute vérification ultérieure devra être exécutée, de préférence, par une Station-Service LAVALETTE « Moteurs ».

A. — Avance à l'allumage.

3 mm à 3,25 mm avant le point mort haut du piston.

Cela signifie que l'étincelle doit éclater entre les électrodes de la bougie lorsque le piston, dans sa course ascendante, a encore cette distance de 3 mm à 3,25 mm à parcourir.

B. — Ecartement des vis platinées du rupteur.

Le volant magnétique ne peut pas fonctionner correctement si l'écartement des vis platinées est trop grand ou trop petit.

L'écartement au moment de l'ouverture totale doit être de 0,30 à 0,35 mm.

— Le câble rouge sortant du volant magnétique doit être relié à la borne de la bobine extérieure de haute tension marquée « A.L. ». L'autre borne de cette bobine haute tension est reliée à la masse.

— Le câble noir sortant du volant magnétique est relié à l'installation éclairage et signalisation.

— Les lampes à employer sont les suivantes (volant magnétique de 18 W) :

A l'avant : 6 volts 15 watts.

A l'arrière : 12 volts 7 watts.



Vous avez probablement entendu parler de bobine « grillée » ou de condensateur « claqué ». Ce sont, fort heureusement, des accidents très rares.

Le stator du volant magnétique porte deux bobines. L'une, dite bobine haute tension, assure l'allumage, et l'autre, dite bobine basse tension, l'éclairage. Pour le moteur 4 CL/S, la bobine secondaire est extérieure et tenue sous le réservoir, une bobine primaire est sur le volant.

Une bobine « grillée » ne débite plus de courant. C'est donc la panne irrémédiable, s'il s'agit de la bobine haute tension, ou une simple panne d'éclairage, dans le cas de la bobine basse tension. De toute façon, un seul remède, remplacer la bobine. Adressez-vous à l'agent qui vous a vendu la machine.

Quant au condensateur, également fixé sur le stator du volant, il participe à l'allumage avec la bobine haute tension.

Un condensateur « claqué » ne remplit plus son office, et l'étincelle à la bougie devient très faible (électrodes très rapprochées) ou disparaît complètement. Dans ce cas encore, un seul remède : remplacer le condensateur.

Mais, nous nous permettons de le répéter, ces accidents sont rares. A la moindre panne, il ne faut donc pas penser que la bobine est « grillée » ou le condensateur « claqué ». Vérifier d'abord la bougie et son câble, puis l'arrivée d'essence et le gicleur.

N'oubliez pas non plus que les surfaces de contact des vis platinées doivent être très propres. Une mince pellicule d'huile, sur ces surfaces, suffit pour faire « bafouiller » l'allumage ou l'interrompre totalement. C'est pour cette raison que nous vous avons recommandé, au chapitre « ENTRETIEN », de ne pas exagérer le graissage du feutre graisseur.

Carburateur :

Les moteurs sont essayés au banc équipés de leurs carburateurs.

En conséquence, aucune modification de réglage n'est à prévoir par l'utilisateur. Le ralenti s'obtient en agissant sur la vis située sur le côté du corps de carburateur. En vissant, on augmente le régime du ralenti; en dévissant, on le diminue.

En cas de panne, après avoir vérifié la bougie et son câble, il faut penser immédiatement à l'arrivée d'essence et au gicleur.

L'arrivée d'essence au carburateur se vérifie en dévissant le gicleur (robinet ouvert, naturellement!). L'essence doit couler de façon continue et non goutte à goutte.

Si l'essence arrive correctement, nettoyer soigneusement le gicleur ou le remplacer par un gicleur neuf très propre.

Les causes possibles d'une arrivée défectueuse (l'essence coule goutte à goutte ou ne coule pas du tout) sont assez nombreuses :

— Le réservoir ne contient pas une quantité suffisante du mélange essence-huile.

— Le trou d'air du bouchon de réservoir est bouché.

— Le tube qui relie le robinet au carburateur est obstrué, percé ou partiellement détaché.

— Les filtres sont encrassés (principalement celui qui est placé avant le siège du pointeau).

— Le petit canal qui fait communiquer la cuve avec le gicleur est bouché.

Au début, pour vous dépanner, il sera préférable de vous adresser à un bon mécanicien. Mais, avec un peu de méthode et de patience, vous arriverez très rapidement à le faire vous-même.

Gicleur :

Les moteurs 4 CL/S sont équipés d'un carburateur Dellorto UA 19 S.

— Gicleur principal : 90.

— Gicleur de ralenti : 38.

VI. — VERIFICATIONS GENERALES

A. — Après les 500 premiers kilomètres :

— Vidange et rinçage de la boîte de vitesses voir chapitre « ENTRETIEN »).

— Nettoyage de la bougie et vérification de l'écartement des électrodes.

— Resserrage complet de toute la boulonnerie. Pour la culasse et les carters, faire cette opération lorsque le moteur est froid.

— Vérifier et régler les freins.

— Vérifier et régler l'embrayage.

— Vérifier le jeu de la direction éventuellement, resserrer l'écrou de direction).

B. — Après les 1.500 premiers kilomètres :

— Refaire la révision générale prévue pour les 500 premiers kilomètres.

— Nettoyer le carburateur.

— Nettoyer les vis platines du rupteur et vérifier leur écartement.

— Décaminer la lumière d'échappement, le tube d'échappement, le silencieux.



La période de rodage terminée, il vous sera possible d'espacer les vérifications générales. Mais, dans toute la mesure du possible, conformez-vous aux différentes instructions contenues dans ce manuel.