

1^{ER} JANVIER 1949

RENÉ GILLET

NOTICE

POUR LA

**CONDUITE
ET
L'ENTRETIEN**

Véломoteur

TYPE VI

Seino 228 866
CC. Postales PARIS 785 88

Téléphone
ALésia 40-40

126 bis, av Aristide-Briand
anciennement route d'Orléans
MONTROUGE (Seine)

NOTICE
POUR LA
CONDUITE
ET
L'ENTRETIEN
DU
Vélocycle RENÉ GILLET
TYPE "V. I"

La présente notice a été rédigée dans le but de permettre au possesseur du vélocycle d'en tirer le maximum d'usage et de satisfaction.

Bien entretenir sa machine, bien la conduire, savoir à l'occasion se dépanner seul, tout au moins pour les petits incidents qui peuvent se produire, sont les conditions qui donneront à l'usager la possibilité d'entreprendre de grands parcours sans appréhension.

Le temps passé à l'entretien d'une machine n'est pas du temps perdu; il est récupéré par un meilleur fonctionnement, une conduite plus agréable, des réparations moins fréquentes et moins onéreuses.

D'une manière générale la lubrification est le point le plus important dans l'entretien, surtout si la machine est soumise à un travail assez dur et assez continu. Pour le moteur, en particulier, un manque de graissage peut avoir des conséquences onéreuses.

L'attention du conducteur doit donc être constamment portée sur l'état de graissage des principaux organes.

Mais pour qu'un graissage soit efficace il est indispensable que le lubrifiant puisse atteindre les surfaces en frottement; il faut donc que celles-ci, ainsi que les canalisations, soient débarrassées du cambouis qui se forme inévitablement: d'où la nécessité du nettoyage préalable.

I. — CONDUITE DU VELOMOTEUR

A. Mise en marche.

- Vérifier le niveau d'essence dans le réservoir.
- Secouer la machine pour réaliser l'homogénéité du mélange essence et huile dans le réservoir.
- Ouvrir l'arrivée d'essence.
- Appuyer sur le titillateur jusqu'à ce que l'essence jaillisse.
- Fermer l'obturateur d'air (seulement par temps froid).
- Ouvrir légèrement la manette de gaz.
- La meilleure position de la manette sera rapidement déterminée par l'expérience du conducteur.
- *Nota.* — Moteur chaud : ne pas toucher au titillateur.
- Chercher la compression en appuyant avec le pied sur le kick jusqu'au moment où l'on rencontre une résistance élastique.
- Laisser remonter la pédale jusqu'en haut de sa course. (ne pas donner un à-coup au début de la course du kick, ce qui aurait pour effet de le détériorer à la longue.)
- Appuyer sans brutalité sur le kick pour assurer l'accrochage du rochet. Puis, d'un mouvement souple et énergique, amener le kick à sa position la plus basse, puis revenir immédiatement à la position haute en pliant le genou, le pied ~~doit toujours posé sur la pédale.~~
- Ainsi, le moteur devra partir à froid au deuxième ou au troisième coup de kick.
- Laisser chauffer quelques secondes à vide puis ouvrir l'obturateur d'air. Ne jamais effectuer la mise en route du moteur la machine étant sur sa béquille : cette dernière n'est pas destinée à supporter le poids du conducteur.

B. Démarrage.

- Débrayer : appuyer à fond sur le levier à gauche du guidon.
- Mettre en première.
- Embrayer doucement en lâchant progressivement le levier, et en mettant des gaz (ne pas emballer le moteur) jusqu'à ce que la machine démarre.
- Quand celle-ci est lancée, lâcher le levier d'embrayage.

C. Passage des vitesses.

Le passage des vitesses se fait au pied par l'intermédiaire d'un organe appelé *sélecteur*.

Pour monter les vitesses :

1. Du point mort en première : débrayer, appuyer avec la pointe du pied sur la branche avant de la pédale de sélecteur sans brutalité et bien à fond.
La vitesse étant enclenchée laisser la pédale revenir à sa position de repos.

2. De première en deuxième vitesse lorsque la machine atteint une vitesse suffisante (15 km/h environ) passer en deuxième vitesse.

Pour cela, réduire les gaz, débrayer, appuyer sur la branche avant du sélecteur comme ci-dessus, rembrayer aussitôt et remettre des gaz sans laisser perdre l'élan de la machine.

3. De deuxième en troisième : même manœuvre que la précédente lorsque l'on atteint la vitesse de 25 km/h. environ.
4. De troisième en quatrième : même manœuvre; vitesse 35-40 km/h. environ.
5. De quatrième au point mort : même manœuvre lorsque l'on veut s'arrêter ou descendre une côte en roue libre. On se retrouve dans la position initiale et il est alors possible soit de revenir en quatrième, soit de repartir en première.

Pour rétrograder les vitesses : de 4^e en 3^e, de 3^e en 2^e, etc. : réduire les gaz, débrayer, appuyer, avec le talon, sur la branche arrière de la pédale du sélecteur, toujours sans brutalité et bien à fond.

Nota. — Conformément à la normalisation la pédale du sélecteur est placée à droite de la machine.

Le passage des vitesses, comme dans toute machine mécanique, ne nécessite qu'un effort minime, c'est pourquoi il est recommandé d'actionner la pédale sans brutalité. Dans le cas contraire on risquerait de fausser les commandes, ce qui occasionnerait un dérèglement et un fonctionnement defectueux du changement de vitesses.

Le repère des vitesses situé sur le couvercle du sélecteur indique la vitesse où l'on se trouve, il n'a d'utilité qu'à l'arrêt; en effet, pendant la marche le conducteur appréciera, au bout de très peu de temps, la position d'après le régime du moteur.

Il est possible, avec un peu d'habitude, de monter les vitesses sans débrayer; pour cela il est nécessaire de réduire les gaz et d'opérer rapidement le changement de rapport sans laisser perdre l'élan de la machine.

Lorsqu'on se trouve en 1^{re}, 2^e et même 3^e vitesse, et particulièrement en côte, il est recommandé de réduire les gaz pour ne pas emballer le moteur, ce qui au bout de quelque temps le ferait chauffer anormalement.

D. Freinage.

Le *Vélocoteur René GILLET* comporte deux commandes de frein.

Un frein à main conjugué sur les deux roues. Ce frein répartit l'effort de freinage simultanément sur les deux roues, évitant ainsi le dérapage (surtout par temps gras). Son utilisation est la plus fréquente.

- Un frein arrière au pied.
- Les freins sont destinés à permettre l'arrêt plus ou moins rapide du véhicule.

- Ils peuvent servir au ralentissement, mais on a intérêt à les employer dans ce but le moins possible. Il faut d'abord ralentir en coupant les gaz (frein moteur) et utiliser les freins comme appoint.
- Dans le cas d'un arrêt rapide, couper les gaz, freiner énergiquement, débrayer quand l'effet maximum du freinage est obtenu pour ne pas caler le moteur.
- Dans le cas d'une longue descente (montagne), utiliser le frein moteur qui sera d'autant plus efficace si le moteur est entraîné plus rapidement par rapport à la vitesse du véhicule; pour cela, mettre en deuxième et même en première, suivant la pente de la route. *Néanmoins, il y a danger de grippage à employer trop longtemps le frein moteur, les gaz étant complètement fermés.* De temps en temps débrayer et mettre des gaz ce qui a pour effet de lubrifier le moteur.

Pour arrêter le moteur, couper les gaz complètement, puis quand le moteur est suffisamment ralenti, appuyer sur le levier de décompresseur.

Par mesure de sécurité, ne pas oublier de fermer le robinet d'essence.

II. — ENTRETIEN DU VELOMOTEUR

Les organes principaux à vérifier fréquemment sont :

- a) Le moteur : graissage, décalaminage.
- b) La boîte de vitesses : graissage.
- c) La transmission moteur-boîte : graissage.
- d) L'embrayage : nettoyage, réglage de la butée.
- e) La chaîne : réglage de la tension, graissage.
- f) Les freins : réglage des commandes, nettoyage, graissage des axes de cames.
- g) Les roues : gonflage des pneus, nettoyage et graissage des moyeux.
- h) La fourche : réglage des axes de biellettes, graissage du tube coulissant.

GRAISSAGE

Moteur.

Le graissage du moteur s'effectue en mélangeant 5 à 6 % d'huile moteur de bonne qualité à l'essence.

Prendre de l'huile demi fluide; il est recommandé de faire chaque fois qu'on le peut le mélange dans un récipient à part de façon à obtenir un mélange bien homogène.

Pendant la période de rodage porter la proportion d'huile à 10 %.

Boîte de vitesses.

Celle-ci, bien qu'accouplée au moteur de façon indérégable n'a pas de relation de graissage avec lui.

Employer un lubrifiant spécial pour boîte de vitesses ou à défaut un mélange de graisse consistante épaisse et d'huile à moteur en proportion à peu près égale.

Dévisser le bouchon à tête carrée situé sur le couvercle en arrière du boîtier de sélecteur.

Introduire par l'orifice la graisse sans que le niveau dépasse la moitié de la hauteur de la boîte; seul le pignon inférieur doit baigner complètement dans la graisse.

Transmission moteur-boîte.

Introduire par le graisseur situé à l'avant du couvercle d'embrayage et à l'aide d'une seringue ou mieux d'une pompe type « Lub » le même mélange que pour la boîte.

En été on pourra employer, pour la boîte comme pour la transmission, de la graisse consistante épaisse pure.

Embrayage.

L'embrayage n'a pas besoin d'être graissé. En cas de patinage (emballement du moteur sans accélération correspondante de la machine) il y aura lieu de le nettoyer. Pour cela le démonter (voir démontage), laver chaque pièce à l'essence et essuyer avec un chiffon sec.

Chaîne.

La chaîne doit être toujours graissée, les rouleaux, lorsqu'ils deviennent secs et brillants, doivent être lavés au pétrole au moyen d'un pinceau pour les débarrasser de la poussière et des graviers qui s'y trouvent collés, puis enduits de graisse.

De temps en temps, lorsque la machine est utilisée journellement démonter la chaîne et l'immerger entièrement dans un bain de pétrole puis, une fois propre, dans un bain de graisse ou de suif fondu.

Freins.

Graisser les axes des cames en mettant quelques gouttes d'huile à l'articulation des leviers, ainsi qu'à l'extrémité des câbles.

Roues.

Les moyeux de roues sont montés sur roulements à billes et graissés définitivement au moment du montage.

Il n'y a lieu de les graisser que lors d'un nettoyage complet qu'il n'est nécessaire de faire que rarement (une fois par an ou tous les 10.000 km environ), pour cela il faut démonter les roulements du moyeu et les immerger pendant plusieurs heures dans de l'essence jusqu'à élimination complète des poussières et graviers. Bien nettoyer l'intérieur du moyeu et le remplir de graisse épaisse avant de remonter les roulements.

Fourche.

Quelques gouttes d'huile sur la partie frottante du tube cou-
lissant après nettoyage à l'essence s'il y a lieu.

Pour graisser les axes coniques de bielles démonter celles-ci
et emplir de graisse les petites cuvettes situées à la base des cônes.

Au garage

Lorsqu'on laisse une machine au garage pour un temps assez
long, il est bon de prendre les quelques précautions suivantes :

- La nettoyer.
- La graisser.

Extérieurement : Une couche d'huile sur toutes les parties
nickelées ou brutes (inutile pour l'aluminium).

Intérieurement : Passer en revue tous les graisseurs (voir grais-
sage).

— Vidanger le moteur (essence dans le carter), vaporiser de
l'huile dans le cylindre par le trou de bougie.

- Mettre la machine sur le pied support.
- Gonfler les pneus un peu plus que de coutume.
- Mettre une planche pour le pneu touchant à terre pour éviter
l'humidité.

— Couvrir le volant magnétique d'un chiffon gras (garantie contre
l'humidité).

— Autant que possible vidanger le réservoir d'essence; y vaporiser
de l'huile; bien le boucher (graisser le joint du bouchon).

— Recouvrir la machine d'une housse.

DÉMONTAGES ET RÉGLAGES

Démontage du bloc-moteur du cadre. — Démonter d'abord :

Le tuyau d'arrivée d'essence.

La commande du décompresseur, la commande de débrayage,
en dévissant complètement les vis creuses de bout de câbles.

Le fil lumière du volant magnétique.

La tringle de commande du sélecteur : enlever le repose-pied
droit, la goupille de la tringle, tirer d'un centimètre la pédale de
sélecteur vers la droite.

La Chaîne.

Le bloc-moteur est fixé au cadre par trois boulons : un à
l'avant, un au-dessous, un derrière la boîte.

Après avoir dévissé les écrous de ces trois boulons, enlever
ces derniers et enlever le bloc du cadre en le soulevant de quel-
ques centimètres.

Ce démontage ne sera effectué qu'exceptionnellement à l'occa-
sion d'une révision complète du bloc seul en atelier, les autres
démontages partiels ne le nécessitant pas.

Démontage de la chaîne. — Enlever l'attache rapide et le
maillon.

Faire tomber la chaîne du pignon arrière (la laisser enroulée
autant que possible autour du pignon de boîte de vitesse).

Remontage de la chaîne. — Au cas où la chaîne a été séparée
entièrement du pignon de boîte de vitesse :

Deux façons d'opérer :

1° Enduire l'extrémité de la chaîne de graisse consistante et
l'enrouler sur le pignon de droite de boîte de vitesse, faire tourner
celui-ci en s'aidant du kick, la machine étant en 1^{re} vitesse.

Dès que la chaîne apparaît en-dessous du pignon, la tirer avec
un crochet en fil de fer.

2° Démonter l'embrayage et la transmission moteur-boîte (voir
plus loin), le pignon de boîte de vitesse est alors entièrement
accessible.

Nota. — Démonter auparavant le couvre-chaîne.

Démontage du compresseur. — Détendre la commande en
vissant à fond la vis de réglage; faire passer le câble par la fente
du levier en tirant avec une pince sur l'embout de câble et en
appuyant en sens contraire sur le levier articulé sur la culasse.

Dévisser ensuite complètement le corps du décompresseur.

Démontage de la culasse. — Dévisser avec la clé de culasse les
quatre écrous et décoller la culasse en faisant légèrement levier
avec un tournevis tout autour.

Avant de démonter la culasse dévisser la bougie.

Réglage du décompresseur. — Le levier du décompresseur ne
doit pas appuyer en permanence sur l'extrémité de la soupape
ce qui occasionnerait une fuite.

Si le décompresseur fuit il y a lieu de rôder la soupape et
éventuellement de changer le ressort.

Au remontage de la culasse vérifier si le petit joint d'amiante
est suffisamment comprimé par le tube d'étanchéité emmanché
sur le côté de la culasse; ce joint doit subir un écrasement d'en-
viron 0,5 mm.

Démontage du cylindre. — Démonter d'abord la culasse,
démonter les tubés d'échappement, dévisser les quatre écrous de
l'embase du cylindre, le piston étant amené au point mort bas,
enlever le cylindre en le soulevant verticalement.

La chemise est emmanchée à frottement doux dans le cylin-
dre; elle se démonte donc facilement en donnant de légers coups
à sa partie inférieure avec un maillet ou un morceau de bois.

Démontage du piston. — Le piston est monté sur aiguilles;
préalablement à tout démontage, il est donc prudent d'obstruer
l'ouverture du carter avec un chiffon pour éviter toute introduction
de corps étranger ou aiguille.

Avec une pince ronde enlever les joints d'arrêt d'axe.

Pousser l'axe en frappant à petits coups de marteau sur un
jet en cuivre ou en aluminium; lorsque l'axe se sera déplacé de
10 mm. intercaler entre lui et le jet un cimblot de 13,8 mm de
diamètre et 14 mm. de long qui prendra la place de l'axe de piston
et maintiendra les aiguilles en place lorsque le piston sera enlevé.

Démontage des segments. — Ecarter les coupes afin de faire passer chaque segment par-dessus le diamètre extérieur du fond du piston.

Décalaminage. — Au bout d'un certain temps, on constate une baisse de puissance accompagnée de cliquetis et d'une consommation accrue; ces défauts proviennent du calaminage des lumières, du piston et de la culasse.

Démonter culasse, cylindre et chemise et à l'aide d'un grattoir enlever la calamine; avoir soin de bien nettoyer ces pièces avant remontage.

Par la même occasion nettoyer les tubes d'échappement et les silencieux.

Démontage de l'embrayage. — Démonter le couvercle d'embrayage (côté droit du bloc-moteur) en dévissant les trois vis de fixation.

Enlever la cuvette de butée: celle-ci est juste encastrée légèrement dur.

Dévisser l'écrou central qui apparaît alors.

Enlever l'embrayage tout monté en faisant levier avec deux tournevis entre l'embrayage et le carter.

Pour démonter complètement l'embrayage dévisser les six petites vis à tête fraisée. Pour cette opération il est préférable de disposer d'un étau pour pouvoir comprimer les ressorts.

Réglage de l'embrayage. — Il doit toujours y avoir un jeu d'environ 0,5 mm entre la butée et le grain trempé de l'embrayage (ce jeu correspond à un débattement de 2 mm. environ à l'extrémité du levier portant la vis de réglage. Il faut donc agir sur celle-ci dans le sens convenable pour que cette condition soit remplie.

Démontage du ressort de rappel de la pédale de lancement. — Dévisser l'écrou de clavette, chasser la clavette avec un jet en métal mou, la pédale s'enlève alors facilement ainsi que le ressort.

Démontage du dispositif de lancement entier. — Dévisser les quatre vis de fixation du carter (côté gauche du bloc-moteur). Tout l'ensemble se retire facilement (inutile pour ce démontage d'enlever la pédale au préalable).

Pour démonter l'intérieur du dispositif, démonter la pédale comme indiqué plus haut et dévisser les deux vis situées sur les côtés du carter.

Au remontage avoir soin de faire correspondre les cannelures et les logements des petits ressorts de la rondelle d'appui.

Démontage de l'intérieur de la boîte. — L'intérieur de la boîte peut être entièrement démonté sans enlever le bloc du cadre ni démonter d'autres organes que ceux indiqués ci-après.

Démonter l'embrayage, démonter le dispositif de lancement, démonter le couvercle de côté de la boîte en dévissant la vis du haut de ce couvercle.

Tirer à la main sur ce couvercle qui entraîne avec lui l'arbre canelé, ses pignons et baladeurs.

Si l'on désire démonter la douille secondaire il faut démonter la chaîne ainsi que le pignon de chaîne.

Pour cela il faut démonter la transmission moteur-boîte.

Démontage de la transmission moteur-boîte. — Après avoir démonté le couvercle d'embrayage, l'embrayage et le couvre-chaîne,

dévisser les deux vis de fixation au moteur (côté droit du bloc), dévisser la vis de fixation à la boîte (à l'arrière du carter d'embrayage), tirer sur le carter de transmission par efforts alternés, l'ensemble s'enlève en bloc et découvre le pignon et la chaîne.

Démontage du sélecteur. — Dévisser les quatre vis de fixation du couvercle de dessus de boîte, après avoir enlevé l'axe de chape de renvoi et sa goupille.

L'ensemble couvercle de dessus de boîte et sélecteur s'enlèvera facilement en soulevant.

Pour démonter le sélecteur proprement dit, dévisser les deux vis restantes (celles du milieu).

Faire pression à la main sur le couvercle de gauche à droite et d'arrière en avant, pour le faire glisser et dégager le pointeau d'enclenchement, qui se trouve à l'intérieur, puis séparer le couvercle de sélecteur du couvercle de dessus de boîte.

Pour démonter les organes du sélecteur, dévisser la vis de fixation du ressort de rappel. Puis dévisser la vis pointeau du guide du support carré.

Faire faire un quart de tour au support de cliquets, pour pouvoir dévisser la vis du ressort de cliquets.

Les pointes des cliquets doivent se trouver, une fois le support remis en place, à égale distance des bords de la fenêtre de repère. En cas contraire mettre entre la butée des ressorts et le couvercle une rondelle d'épaisseur convenable.

Démontage du volant magnétique. — Enlever l'enjoliveur en dévissant les trois petites vis de fixation, visser l'arrache volant (pièce fileté extérieurement fournie avec la machine) au centre par-dessus l'écrou de blocage; dévisser l'écrou de blocage qui, en reculant, débloquent le cône.

Ce démontage demande à être effectué par un spécialiste, le calage du volant (6 mm. avant point mort haut) ayant une grande importance lors du remontage. (Ecartement maximum des vis platines : 0,4 mm.)

Pour démonter le plateau fixe portant les bobinages, dévisser les deux vis de fixation situées à égales distances au-dessus et au-dessous de l'axe du moteur.

Nota. — Débrancher le fil lumière dont la borne se trouve derrière le plateau fixe.

Démontage du pignon-moteur. — Visser l'arrache-pignon (pièce à deux méplats, avec filetage intérieur, fournie avec la machine) sur l'extrémité fileté du pignon; desserrer l'écrou de blocage du pignon.

Pendant le desserrage maintenir l'arrache-pignon avec une clé pour l'empêcher de tourner.

Démontage complet du moteur. — N'effectuer ce démontage qu'en cas d'absolue nécessité et de préférence en atelier.

Après avoir démonté toutes les pièces principales: culasse, cylindre, piston, volant magnétique, carters de transmission et pignon (voir ci-dessus), dégrouper le carter-moteur de la boîte de vitesses; dévisser les trois vis d'assemblage des demi-carters; enlever le demi-carter côté volant; frapper à petits coups de maillet sur le bout d'axe côté pignon en tenant à la main le demi-carter restant; le maneton étant emmanché à force, ne jamais démonter l'embellage; en cas de défectuosité envoyer celui-ci à l'usine qui

dispose du matériel spécial de centrage permettant d'effectuer cette opération dans les conditions et avec le degré de précision nécessaires.

Démontage des roues. — La machine étant sur le pied support, dévisser l'écrou, retirer la broche, enlever l'entretoise, Déboîter la roue de ses crabots.

Remontage des roues. — Mettre la roue en place, engager la broche, placer le moyeu dans ses crabots, retirer la broche en maintenant la roue en place, placer l'entretoise, rengager la broche, visser l'écrou et le bloquer.

Réglage de la direction. — Nécessaire lorsque le frein de direction étant desserré, on constate dans le sens latéral un jeu de l'ensemble de la fourche par rapport au cadre.

Jeu dans les cuvettes de direction La machine étant sur la béquille centrale, la roue AV levée, desserrer le contre-écrou.

Régler le serrage des cuvettes à l'aide de l'écrou porte-cuvette, de façon que la direction tourne mollement à droite et à gauche sous l'effet de son propre poids.

Dévisser l'écrou porte-cuvette de 1/8 à 1/10 de tour pour compenser le serrage complémentaire qu'amènera le blocage du contre-écrou. Bloquer le contre-écrou.

Nota. — Recommencer les opérations si le réglage n'est pas identique à celui indiqué ci-dessus.

Rég. Je du jeu des axes de bielles de fourche. — Si ce jeu est trop prononcé, donnant ainsi un jeu latéral à la roue, resserrer les écrous à créneaux; enlever la goupille; Serrer jusqu'à ce qu'on rencontre une résistance. Les cônes des axes ne devant pas être bloqués (ce qui empêcherait le bon fonctionnement de la fourche), desserrer l'écrou jusqu'à ce qu'un des créneaux se trouve en face du trou de goupille de l'axe. Mettre la goupille.

Réglage de la tension de la chaîne. — La chaîne ne doit pas être trop tendue, ni flottante.

Le réglage se fait à l'aide des tendeurs situés de chaque côté de la roue AR.

Pour la tendre : desserrer l'écrou de la broche, desserrer le contre-écrou des tendeurs, agir sur les tendeurs en les vissant chacun d'un même nombre de tours. La tension de la chaîne peut souvent nécessiter le réglage de l'alignement des roues.

Réglage de l'alignement des roues. — Prendre une règle d'environ 1 m. 50 de longueur ou, à défaut, une ficelle. Faire porter cette règle (ou cette ficelle tendue) le long des deux pneus (avant et arrière) au-dessous du niveau des repose-pieds à environ 10 centimètres du point le plus bas du pneu.

Faire prendre, la direction préalablement durcie au moyen du frein de direction, une position telle que, dans le cas d'une roue AR bien réglée, la règle soit en contact aussi bien à l'avant qu'à l'arrière, de chacun des deux pneus simultanément.

Au cas où il n'en serait pas ainsi, agir sur l'un des tendeurs du côté convenable en tenant compte du réglage de la chaîne, et l'écrou de broche étant débloqué sans être complètement desserré.

Réglage des freins à main — Se fait soit par le système de vis et contre-écrou situé sur le frein arrière, ou par la vis de réglage située sur le frein avant, ou par la vis de réglage située sur le guidon.

Réglage des repose-pieds. — Ceux-ci peuvent prendre huit positions. Dévisser pour cela l'écrou de la tige de fixation, placer le repose-pied dans la position voulue en le retirant puis en le remettant sur son carré.

Gonflage des pneus. — La pression dans les pneus doit être de :
1 kg. 100 pour le pneu AR. }
0 kg. 900 pour le pneu AV. } pour 1 passager.

Ne jamais rouler lorsque le pneu est à pression insuffisante : la durée de celui-ci s'en trouverait notablement réduite.

Eclairage. — Ne pas emballer le moteur à l'arrêt, le phare allumé, il se produirait une surtension qui aurait pour effet de griller l'ampoule.

Tensions des lampes : Avant, 12 volts. Arrière 24 volts.

Rodage. — Période de rodage : 1.000 kilomètres au moins.

Durant cette période, ne pas pousser la machine, la manette des gaz n'allant pas au delà du 1/3 de sa course.

Vitesse de régime. — La machine étant rodée, prendre pour vitesse de régime les 5/6 de la vitesse maximum.

Pannes et incidents de route. — 1 Le moteur ne pa

a) Démontez la bougie, vérifiez si l'écartement entre les électrodes est correct (0,4 mm.); vérifiez si aucune particule solide ne s'est introduite entre les électrodes; vérifiez si les électrodes et isolants sont bien secs.

b) Si la bougie est normale vérifiez si l'allumage fonctionne en la posant sur le dessus du cylindre le culot en contact avec les ailettes, le fil du volant étant branché au sommet de l'isolant, en manœuvrant la pédale de kick d'un mouvement rapide; l'étincelle doit se produire entre les électrodes; si l'étincelle ne se produit pas ou se produit à l'intérieur de la bougie, changer celle-ci.

c) Faire le même essai avec une bougie neuve, si l'étincelle ne se produit pas, voir le rupteur du volant magnétique, nettoyer les contacts des vis platinées, vérifier leur écartement à la rupture (0,4 mm. max.).

d) Si la bougie donne normalement vérifiez l'arrivée d'essence au carburateur; si elle n'arrive pas, vérifiez : le tube d'arrivée, le robinet (en démontant le tube), le pointeau (démontez le dessus de la cuve), le fond de la cuve (enlever le flotteur et nettoyer le fond de la cuve qui peut contenir de l'eau ou un dépôt de saletés).

e) Si l'essence arrive, démontez le gicleur, éventuellement le déboucher. S'il y a arrivée d'essence en excès par le trou supérieur du couvercle du carburateur, nettoyez le siège du pointeau, vérifiez si celui-ci n'est pas faussé, vérifiez si le flotteur n'est pas percé (dans ce dernier cas, en secouant le flotteur on entend le bruit de l'essence qui s'est introduite à l'intérieur).

f) Vérifiez si le boisseau fonctionne bien.

g) Si la bougie est mouillée (moteur noyé) — ce qui se produit lorsqu'il y a un excès d'essence ou un manque d'allumage — il faut changer celle-ci, ou à défaut la sécher (vérifier si elle donne avant de la remonter), après avoir aéré le moteur. Pour cela enlever le bouchon de vidange situé à la partie inférieure droite du carter, et donner quelques coups de kick, la bougie étant enlevée, ce qui expulsera l'essence en excès.

h) Vérifier si la compression est normale; dans le cas contraire vérifier le réglage du décompresseur (jeu de 0,5 mm. indispensable entre levier et queue de soupape), vérifier la portée de la soupape, le serrage du corps de décompresseur, des écrous de culasse, de la bougie ainsi que l'état du joint de cette dernière.

2° Le moteur part et s'arrête lorsque l'on ouvre les gaz : voir le gicleur principal; voir l'arrivée d'essence.

3° Le moteur bafouille et s'arrête : voir la bougie (électrodes encrassées); voir si le rupteur ferme bien (levier de rupture paresseux ou grippé); voir le gicleur, le déboucher; voir si la quantité d'essence dans le réservoir est suffisante.

4° Le moteur cogne ou cliquette : moteur trop chaud, le laisser refroidir quelques minutes; voir si la bougie n'est pas partiellement court-circuitée; enfin faire vérifier le condensateur.

5° Le moteur allume à contre temps : voir le calage; faire vérifier le condensateur.

Lorsqu'on demande un effort trop prolongé à un moteur non rodé il peut se produire un serrage du piston; le moteur s'arrête et se bloque assez court et freine brusquement la machine. Dans ce cas, débrayer à fond immédiatement, laisser la machine s'arrêter, attendre quelques minutes que le moteur soit refroidi avant de remettre en marche, puis rouler à une vitesse moins grande tant que le rodage n'est pas terminé.

6° Le moteur éternue au carburateur : mauvaise arrivée d'essence ou gicleur trop faible ou partiellement bouché.

7° Le moteur ne marche que les gaz ouverts et s'arrête lorsqu'on les ferme : vérifier le réglage du boisseau; voir si le gicleur de ralenti n'est pas bouché; le volant magnétique peut être désaimanté ou le condensateur peut être claqué (voir alors un spécialiste).

9° L'embrayage patine : vérifier si le jeu de la butée est suffisant ou nettoyer l'embrayage (voir § entretien).

10° Les vitesses passent difficilement ou ne passent pas : voir si l'embrayage débraye normalement; vérifier l'état des cliquets de sélecteur et leur écartement (voir § démontage du sélecteur : nota).

11° Le freinage est insuffisant : vérifier le réglage des câbles; ne régler les freins qu'après avoir réglé la tension de chaîne. Eventuellement nettoyer les freins et les sécher, lorsqu'on est à bout de réglage faire changer les garnitures.

12° Fourche trop souple, ou trop dure : régler les axes de biellettes (voir § réglage); les graisser, graisser le tube coulissant; lorsque le jeu du tube coulissant devient trop important changer le frein amortisseur.