

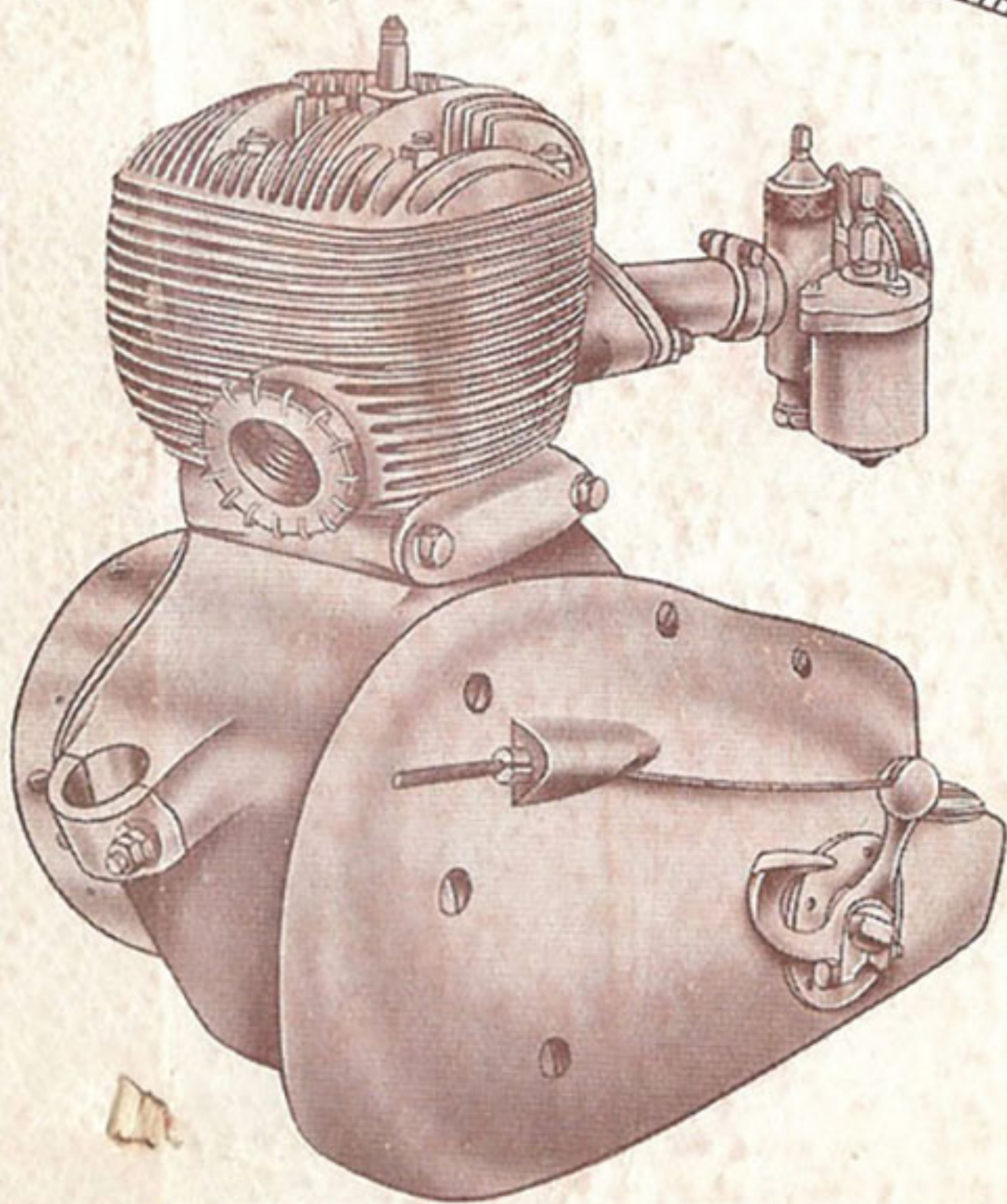
Manuel

MOTOBÉCANÉ



et

MOTOCOCONFORT



125

AB. 1
D45. A
D45. B
D45. S
LATÉRALES

ÉDITÉ PAR



12, RUE DE CLÉRY - PARIS

Tél. : GUT 73-32

LISEZ

SCOOTER
magazine

PARAISSANT LE 1^{er} DE CHAQUE MOIS

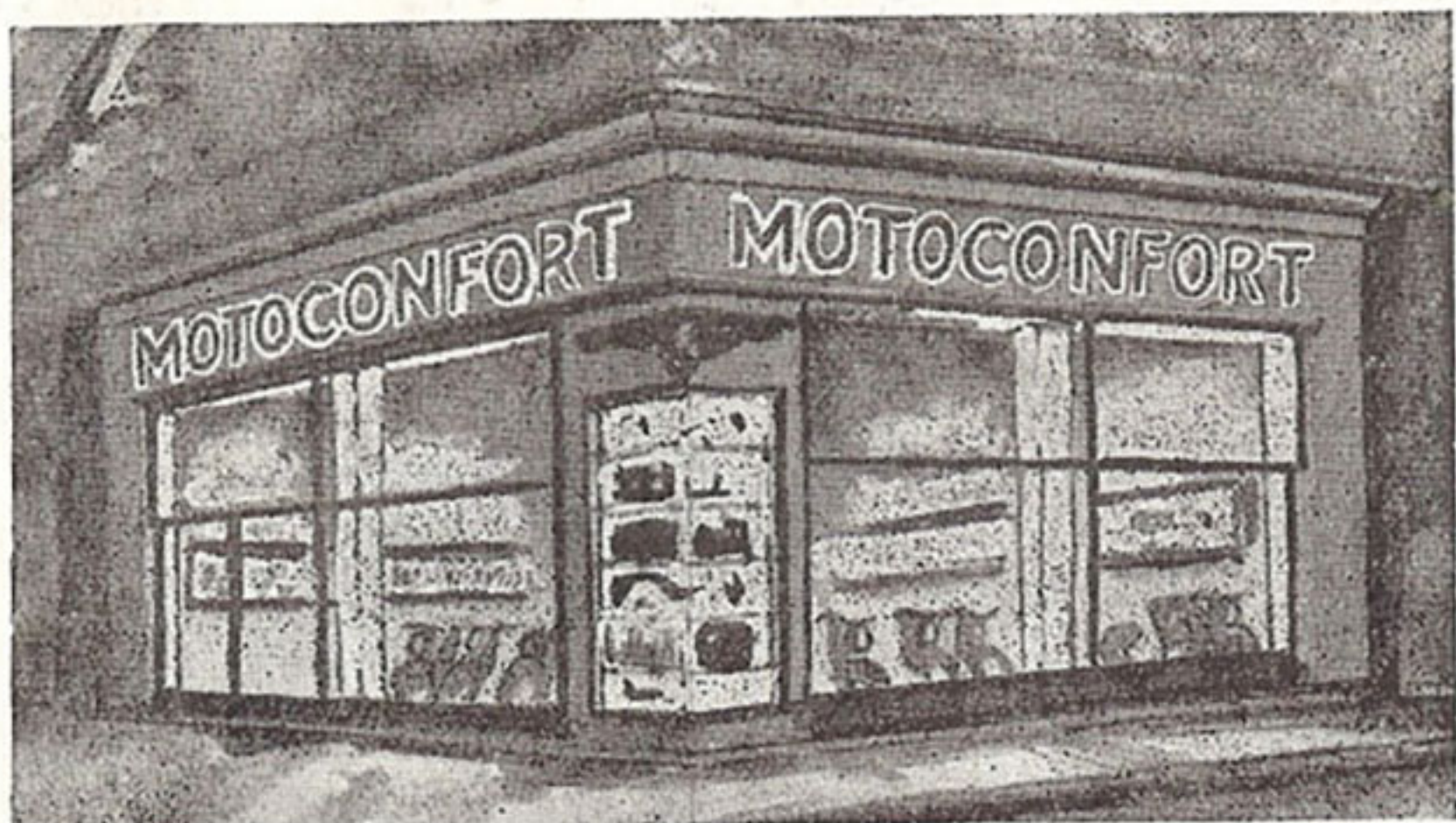
et

CYCLOMOTO
magazine revue

PARAISSANT LE 15 DE CHAQUE MOIS

Suppléments mensuels à Moto-Revue

EN VENTE PARTOUT



MOTOCONFORT-OPERA

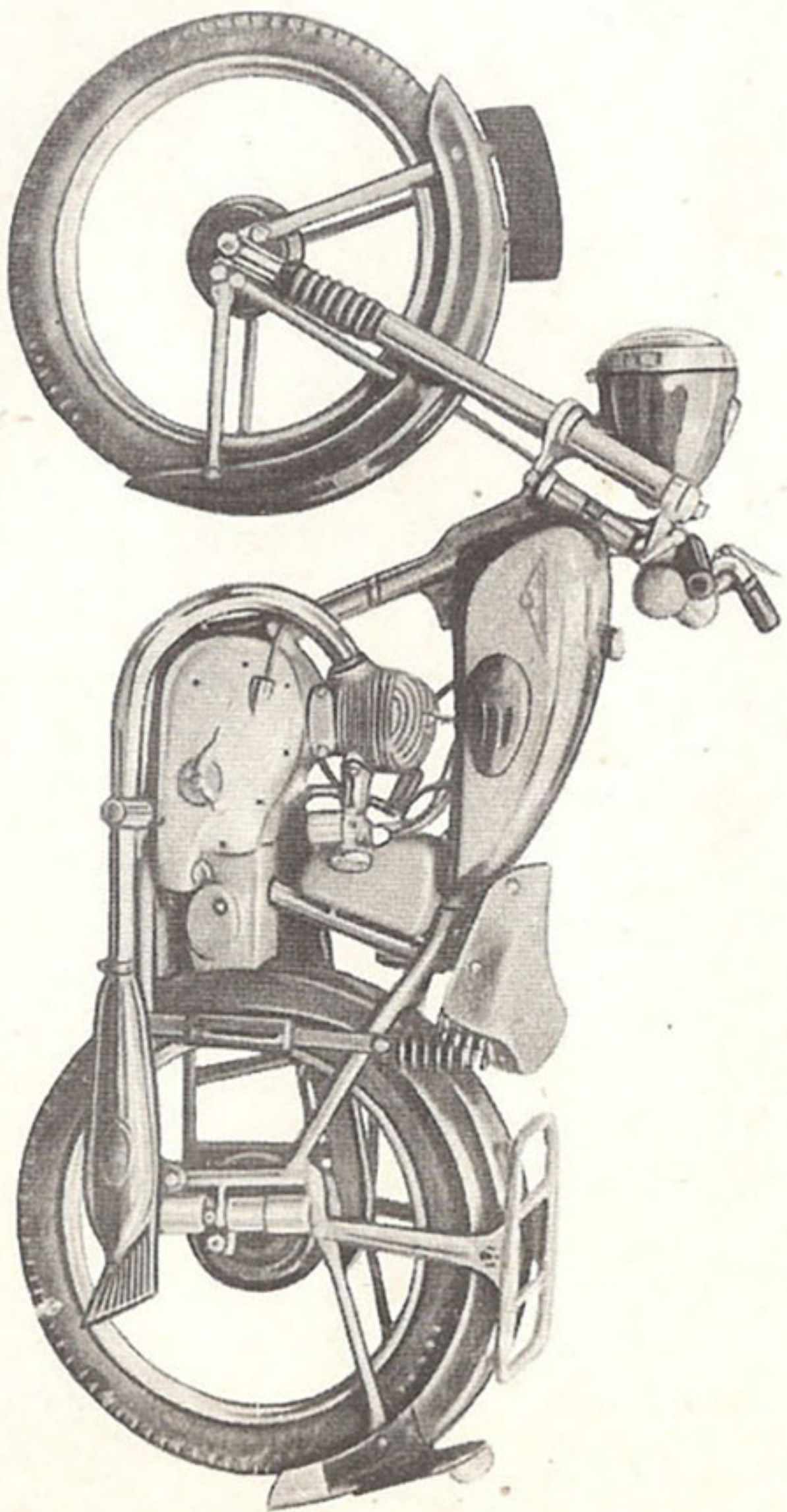
20, Boulevard des Italiens — (Métro : Richelieu-Drouot)
vous présente tous les modèles MOTOCONFORT

SERVICE APRES VENTE — REPRISE TOUTE MACHINE
Station-Service ultra-moderne (demandez à la voir)

CREDIT : 1/4 comptant et le solde de 2 à 15 mois
(accessoires et équipements incorporés dans le crédit)

OCCASIONS REVISEES GARANTIES

Renseignements contre 30 fr. en timbres



LA MOTOBECANE 125 LATÉRALE

Notice d'Entretien
MOTOBECANE
et
MOTOCONFORT

125 ^{cmc}
latérales

*Démontage - Entretien
Description - Réglage
Dépannage*

*Reproduction et adaptation
interdites. Copyright pour
tous pays par Editions
MOTO-REVUE*

10^e EDITION

EDITIONS
Moto
revue

12, rue de Cléry, 12
— PARIS (2^e) —



Robert PIEL

Spécialiste



Assure...

...à tout possesseur de machines
MOTOCONFORT ou MOTOBECANE

- Des réparations rapides et sûres
exécutées par des professionnels entraînés
- L'échange ou la fourniture de
PIECES DETACHEES
strictement d'origine
- Des Accessoires
rigoureusement adaptés

Deux Magasins :

PARIS

29, av. de la Grande-Armée
PARIS-16^e

Tél. : PASSy 86-45

BEZONS

162, rue Edouard-Vaillant
BEZONS (S.-et-O.)

Tél. : ARGenteuil 70-58

AVANT-PROPOS

La moto légère connaît en France depuis quelques années, un succès grandissant : la machine de petite cylindrée reste encore le moyen de locomotion le plus économique qui soit. Voilà pourquoi, dans les circonstances actuelles, les constructeurs ont porté leur effort surtout sur les petites puissances.

Il apparaît que les techniciens, dans la course au progrès, se sont préoccupés surtout de la recherche du rendement et du confort, ils ont parfaitement réussi et leurs dernières créations sont de classe internationale et servent, dans le monde, le prestige de notre industrie.

Mais, le rendement et la longévité de la meilleure des machines, quelle qu'elle soit et si simple soit-elle, dépendent avant tout des soins rationnels que toute mécanique est en droit d'attendre. Nous nous hâtons d'ajouter que ces soins sont extrêmement réduits et que leur application ne demande que peu de temps et aucune connaissance spéciale. La durée de tout moteur et la satisfaction qu'on éprouve à son usage, dépendent invariablement de la façon dont on le traite dès le début. Il faut soigner et entretenir son moteur. Cela ne veut pas dire qu'il faille le démonter à chaque instant et sans raison valable, mais uniquement surveiller en quelque sorte son état physique, le conserver en bonne forme et contrôler son hygiène.

On peut dire, qu'aujourd'hui, les machines sont simples et sûres, ne nécessitent que très peu d'entretien et sont susceptibles d'être conduites avec la plus grande facilité par n'importe quel motocycliste, mécanicien accompli ou profane complet.

Alors qu'à l'étranger, une notice détaillée et une documentation très complète sont jointes à chaque machine neuve quittant l'usine, nos constructeurs se contentent de fournir, le plus souvent, une simple feuille comportant une description rapide de la machine accompagnée de quelques indications très succinctes sur son usage courant.

Devant cette attitude des constructeurs en matière de notices d'entretien, nous avons pris l'initiative personnelle d'éditer la présente brochure. Elle permettra aux usagers d'appliquer ces menus soins avec la plus grande facilité, de se familiariser avec le mécanisme de leur machine, de les initier à tous les détails et de leur permettre d'en tirer la meilleure performance.

Rédigée en langage clair, mais cependant technique, cette notice remplie de conseils utiles et de renseignements intéressants, sera le guide du motocycliste sur la route du succès et de la satisfaction.



FONCTIONNEMENT

PRINCIPES DE FONCTIONNEMENT DU MOTEUR

Le moteur fonctionne suivant le cycle classique à 4 temps. Il faut remarquer que ce cycle complet qui comprend quatre phases est réparti sur deux tours du vilebrequin. D'un autre côté, l'ouverture et la fermeture des soupapes d'admission et d'échappement ne coïncident pas avec les positions extrêmes du piston (appelées respectivement « point mort haut » et « point mort bas ») mais elles s'ouvrent ou se ferment en avance ou en retard par rapport à ces positions. Nous rappelons ci-dessous la signification des expressions employées couramment dans le réglage des moteurs à 4 temps.

Point mort haut : Position extrême occupée par le piston dans son mouvement de montée.

Point mort bas : Position extrême occupée par le piston dans son mouvement de descente.

Avance à l'ouverture d'admission : Quantité (mesurée sur la course du piston) dont l'ouverture de la soupape d'admission précède le point mort haut.

Retard à la fermeture d'admission : Quantité (mesurée sur la course du piston) dont la fermeture de la soupape d'admission suit le point mort bas.

Avance à l'ouverture d'échappement : Quantité (mesurée sur la course du piston) dont l'ouverture de la soupape d'échappement précède le point mort bas.

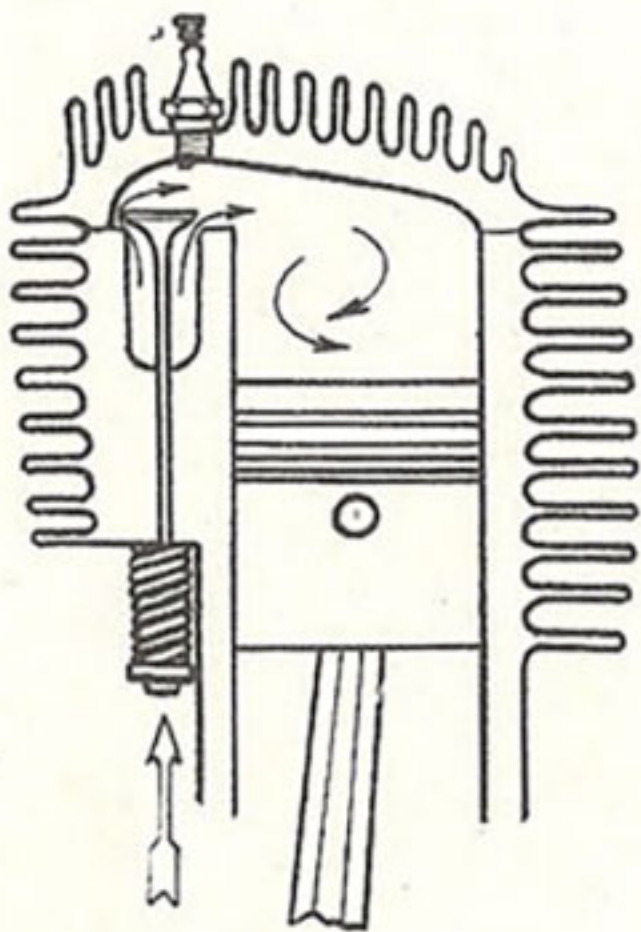
Retard à la fermeture d'échappement : Quantité (mesurée sur la course du piston) dont la production de l'étincelle à la bougie précède le point mort haut.

Avance à l'allumage : Quantité (mesurée sur la course du piston) dont la production de l'étincelle à la bougie précède le point mort haut.

FONCTIONNEMENT DU

PREMIER TEMPS (admission)

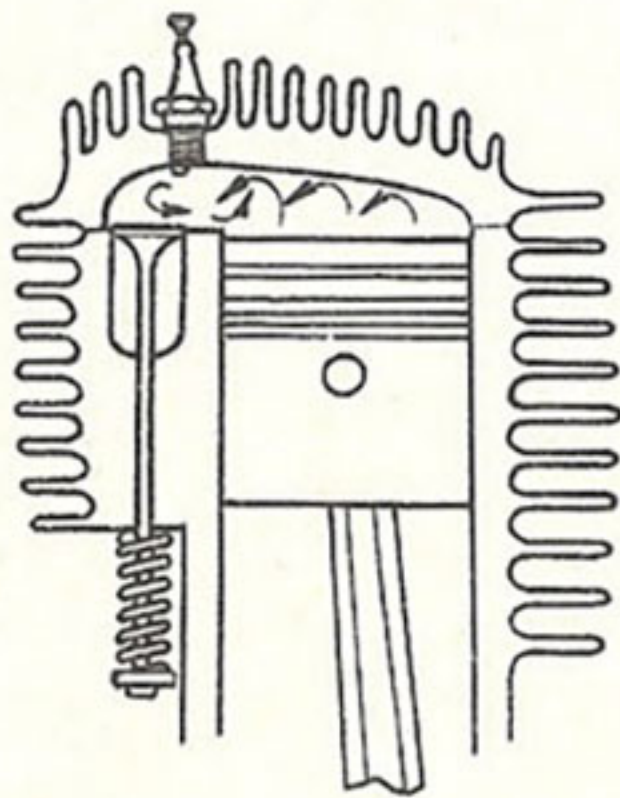
Le piston se déplace de haut en bas et aspire le mélange essence-air qui s'introduit dans le cylindre par la soupape d'admission.



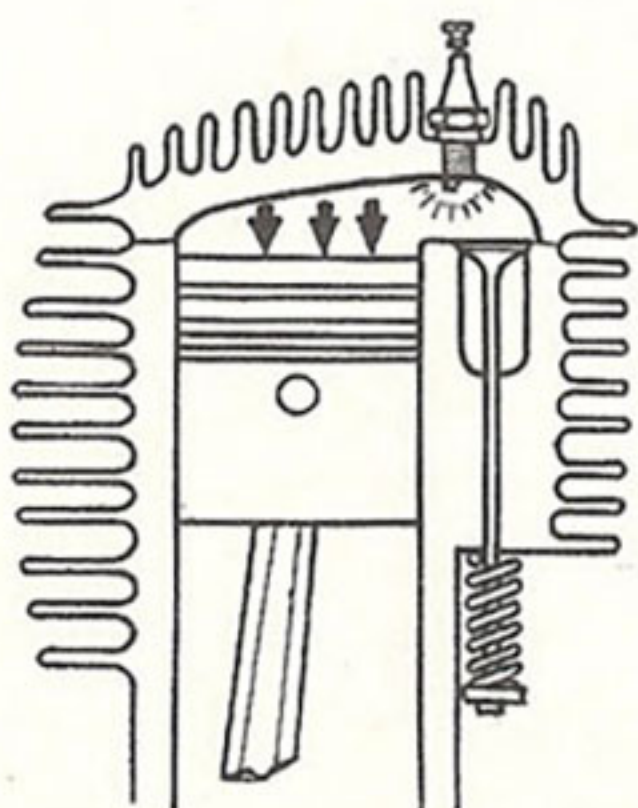
DEUXIEME TEMPS (compression)

La soupape d'admission s'est fermée et le piston a changé de sens.

En remontant de bas en haut, le piston comprime les gaz introduits précédemment.

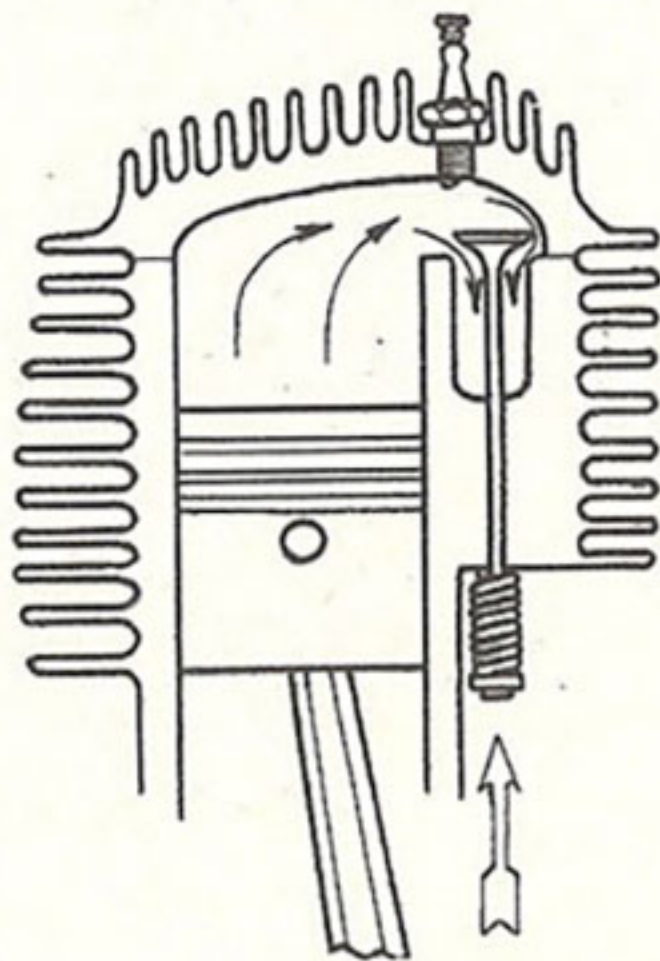


MOTEUR A 4 TEMPS



TROISIEME TEMPS (explosion)

Le piston en retombant a atteint le point le plus haut de sa course (P.M.H.). Les gaz fortement comprimés pendant le deuxième temps sont enflammés par une étincelle produite par la bougie d'allumage. L'explosion des gaz chasse le piston vers le bas.

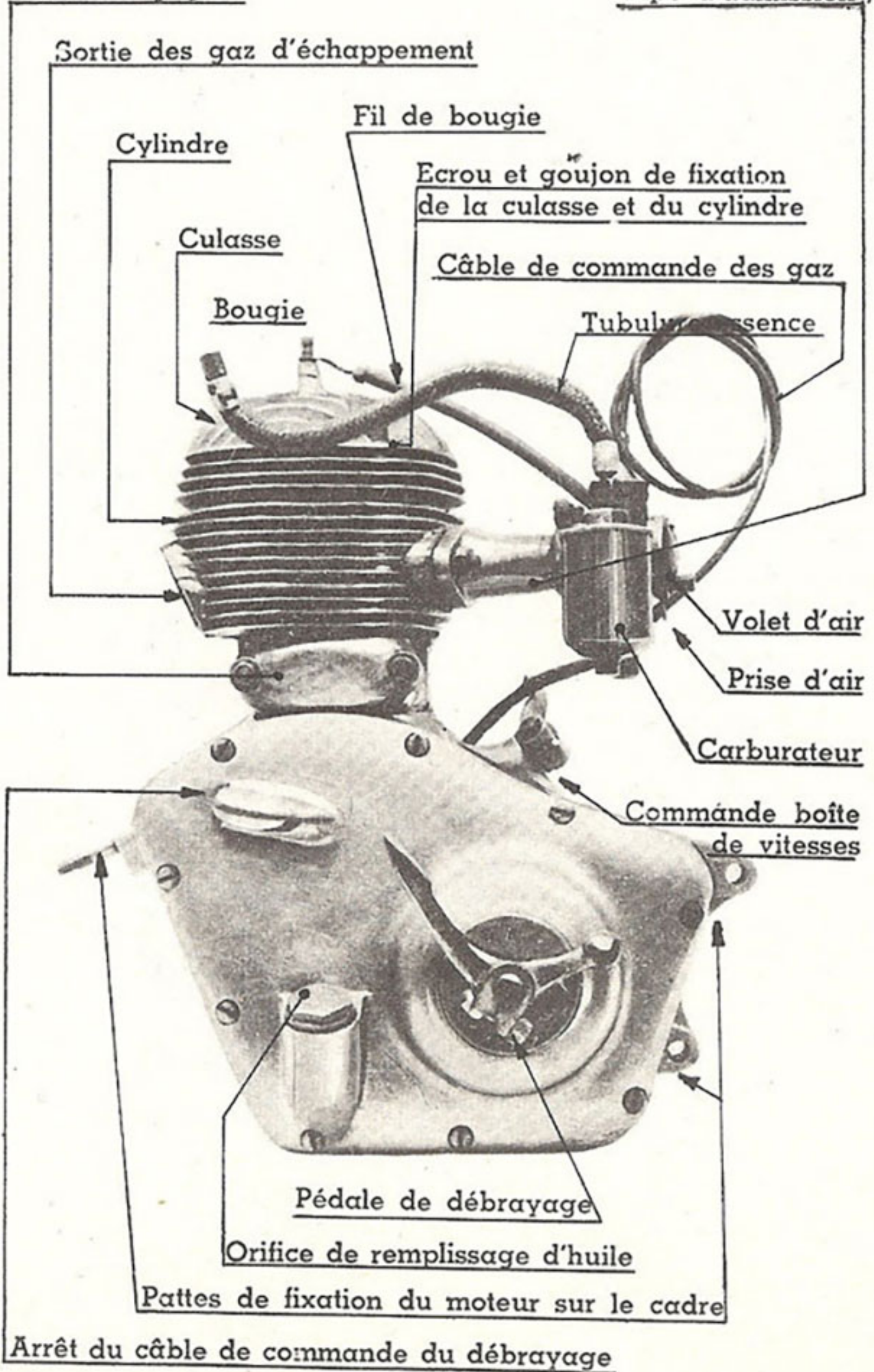


QUATRIEME TEMPS (échappement)

Après avoir atteint le point le plus bas de sa course (P.M.B.), le piston remonte à nouveau. La soupape d'échappement s'est ouverte et en remontant, le piston évacue hors du cylindre les gaz brûlés pendant l'explosion.

Cache-soupapes

Pipe d'admission



DESCRIPTION

Le vélomoteur Motobécane 4 temps à soupapes latérales a successivement existé sous les types : AB 1 - D 45 A - D 45 B et D 45 S (correspondant chez Motoconfort aux types CB 1 - C 45 A - C 45 B et C 45 S). Il fut tout d'abord construit en 100 cmc. (type AB 1) et ce ne fut qu'après la guerre que la cylindrée fut portée à 125 cmc.

MOTEUR :

Moteur quatre temps à soupapes latérales monocylindrique.

TYPE AB 1 :

Alésage : 46 mm.
Course : 60 mm.
Cylindrée : 99 cmc.
Taux de compression : 5,8.
Poids : 21 kgs.

TYPES D 45 A - D 45 B - D 45 S :

Alésage : 51 mm.
Course : 60 mm.
Puissance fiscale : 1 CV.
Régime : 2.500 tours.
Vitesse de régime maxima : 3.500 tours.
Taux de compression : 5,8.
Poids : 21 kgs.
Culasse en alliage léger du type « à turbulence ».

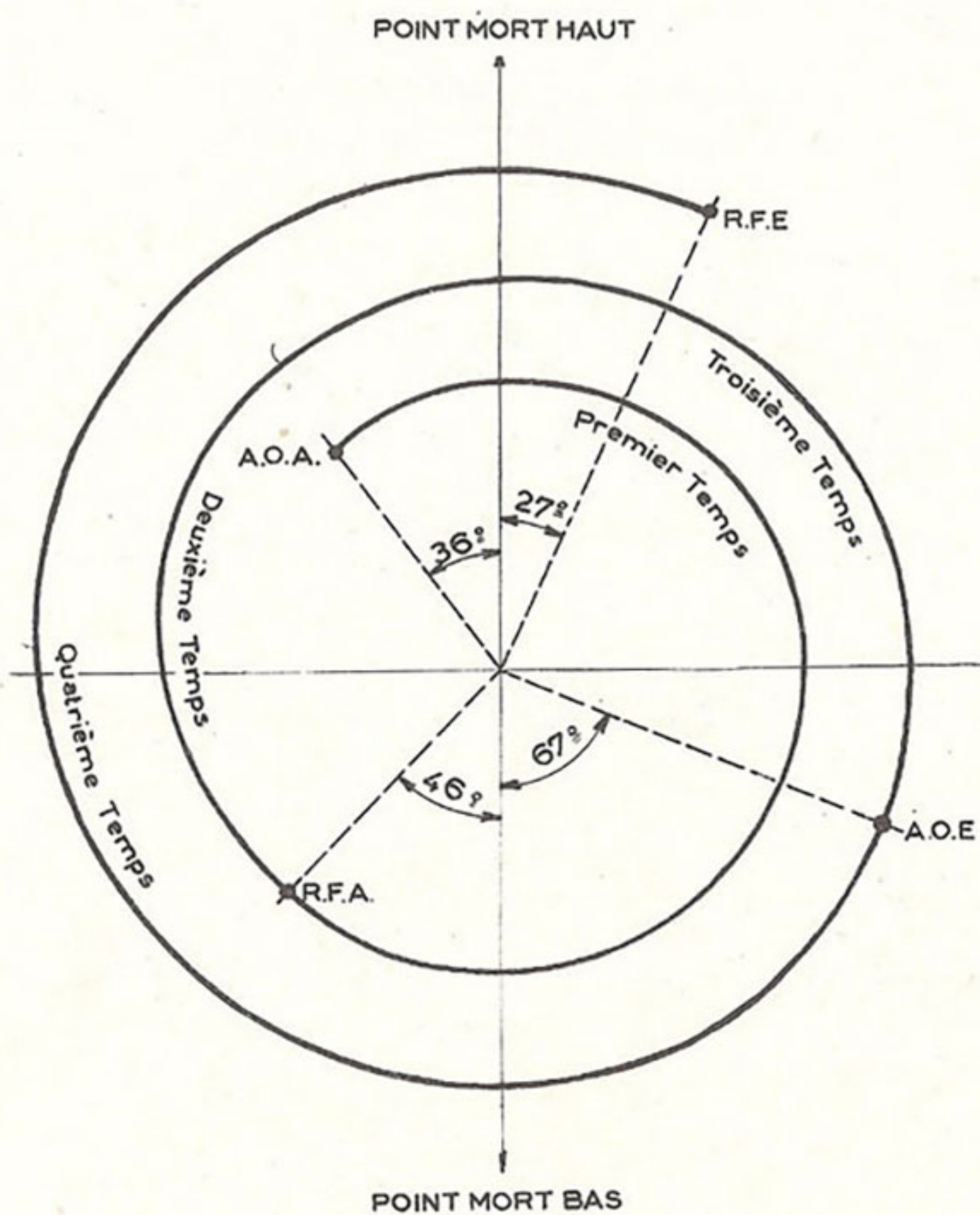


DIAGRAMME DE DISTRIBUTION
 DE LA MOTOBECANE D 45 A

DISTRIBUTION**AB 1 :**

AOA : 8° ou 0,6 mm. avant PMH.

RFA : 40° ou 5,7 mm. après PMB.

AOE : 35° ou 4 mm. avant PMB.

RFE : 5° ou 0,1 mm. après PMH.

D 45 A et D 45 B :

AOA : 36° ou 6 mm. avant PMH.

RFA : 46° ou 7 mm. après PMH.

AOE : 67° ou 15 mm. avant PMB.

RFE : 27° ou 4 mm. après PMH.

D 45 S :

AOA : 34° ou 5,5 mm. avant PMH.

RFA : 42° ou 6,5 mm. après PMB.

AOE : 67° ou 15 mm. avant PMB.

RFE : 27° ou 4 mm. après PMH.

PISTON (D 45 A - D 45 B - D 45 S) :

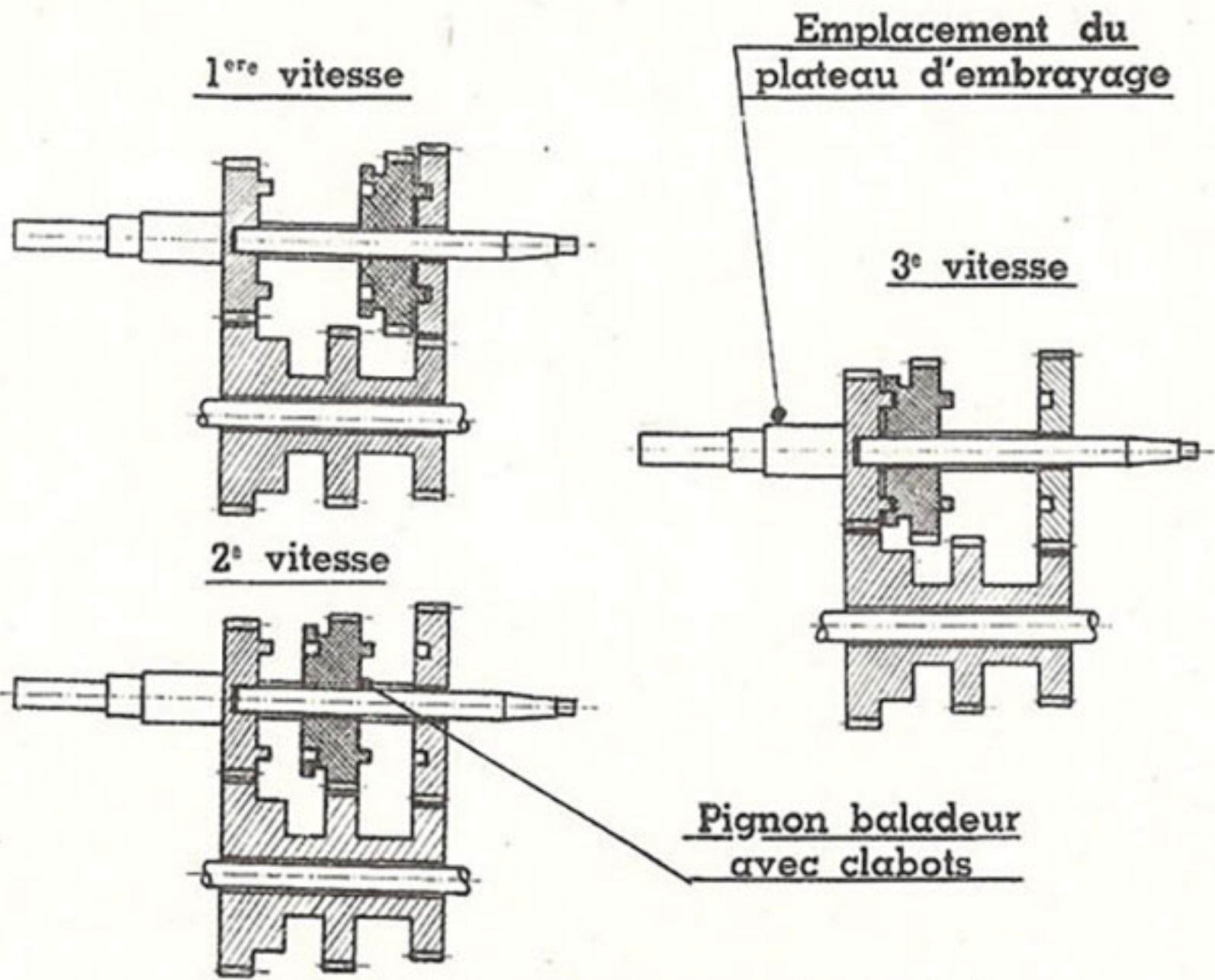
Diamètre : 51 mm.

En cas de remplacement de ces pièces après réparation, majorer ce diamètre de 0,5 mm.

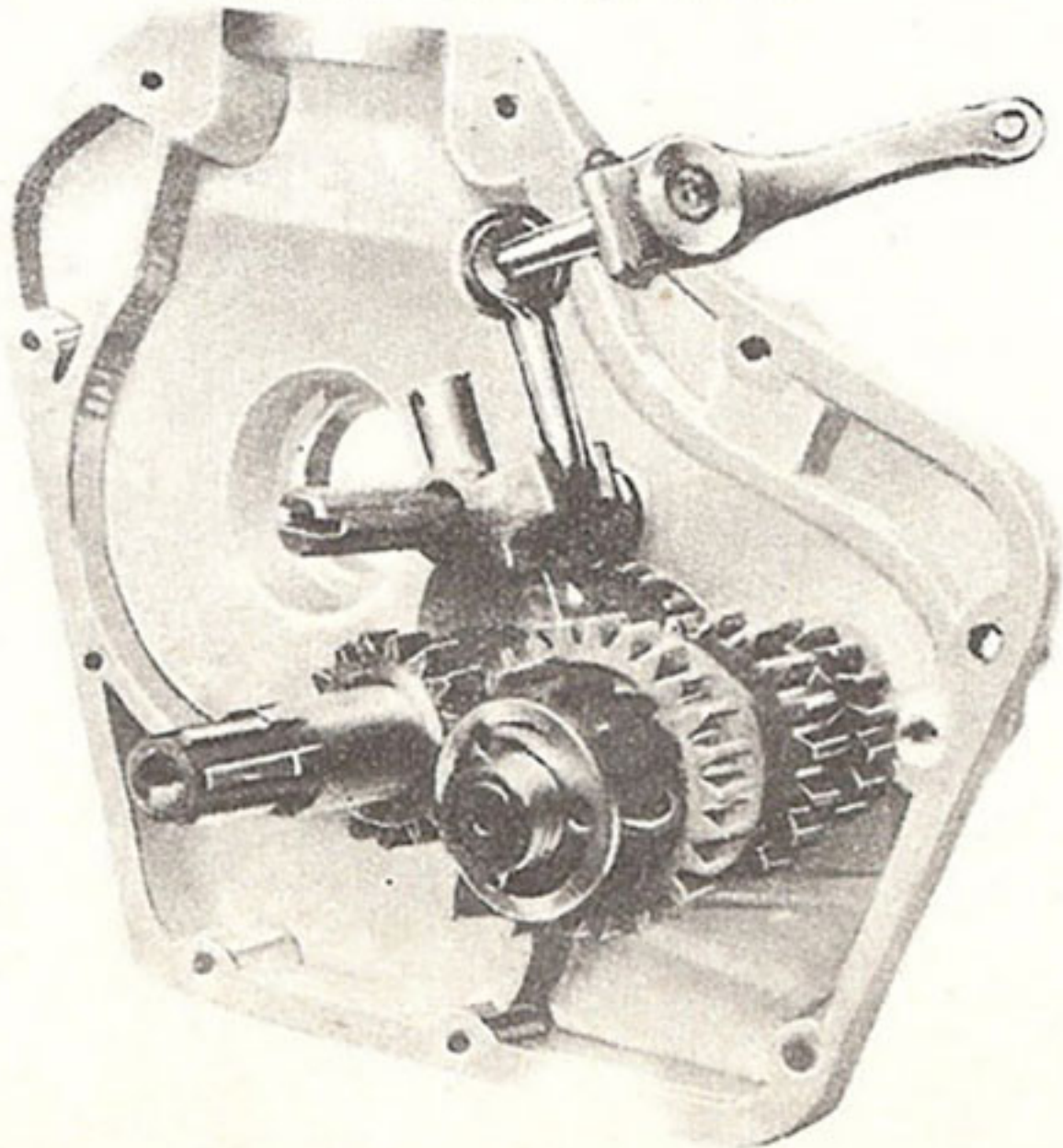
DIMENSIONS ET JEU DES SEGMENTS :

Un râcleur	DRF 51 x 3 coupe	0,25 mm.
Un segment de jupe	51 x 3 coupe	0,25 mm.
Deux segments d'étanchéité	51 x 2 coupe	0,25 mm.

BOITE DE VITESSES



Position des engrenages de la boîte de vitesse dans le carter



SOUPAPES :

Diamètre tête admission : 27 mm.
Diamètre tête échappement : 25 mm.
Ressort extérieur : 31 x 21 mm.
Ressort intérieur : 32 x 16 mm.

JEU DES SOUPAPES :

Soupape admission : 0,1 mm.
Soupape échappement : 0,15 mm.

CARBURATEUR :

TYPE AB 1 :

Gurtner type R 16.
Cuve à gauche.
Gicleur : 25 ou 26.
Ecran : 14.

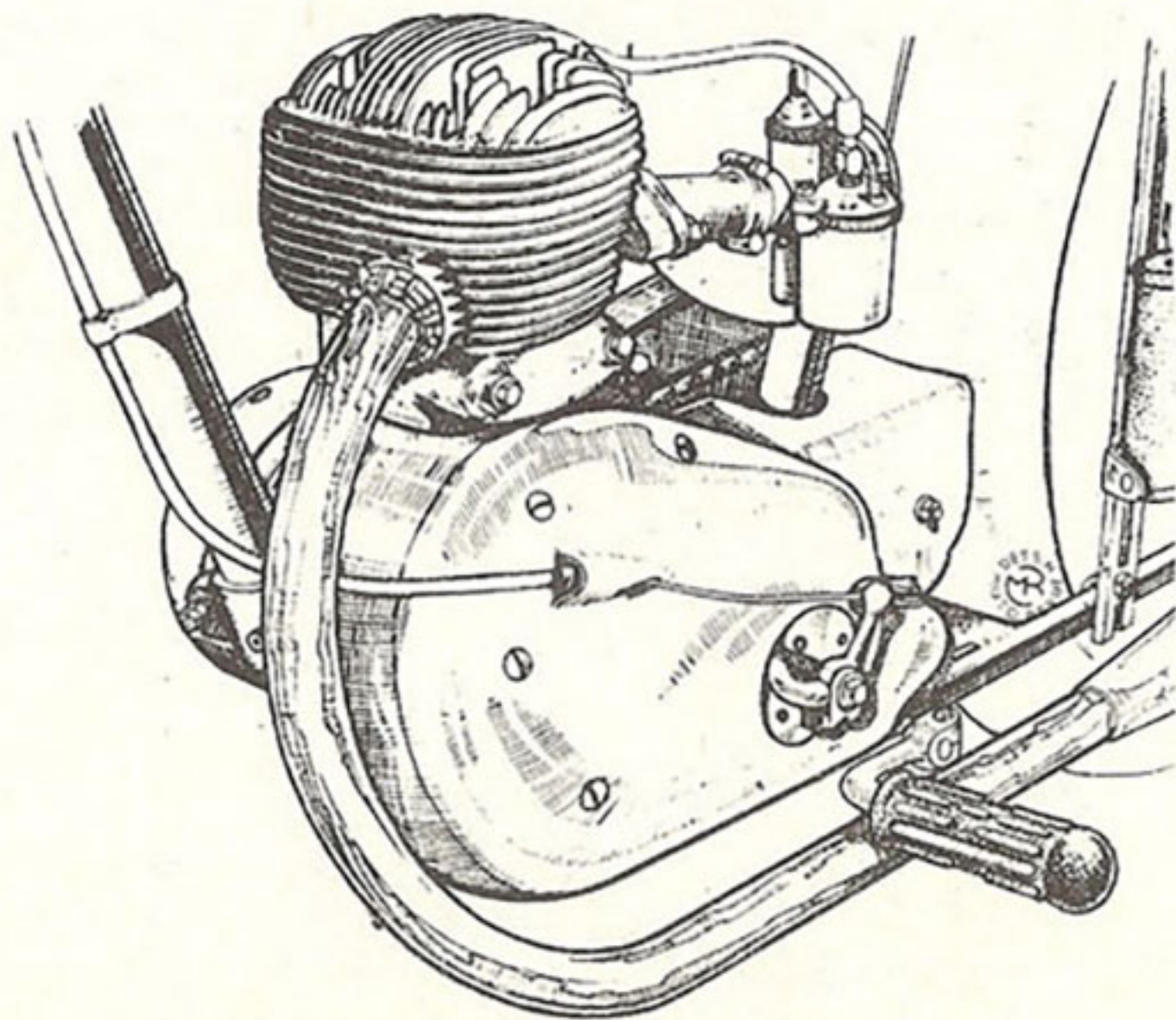
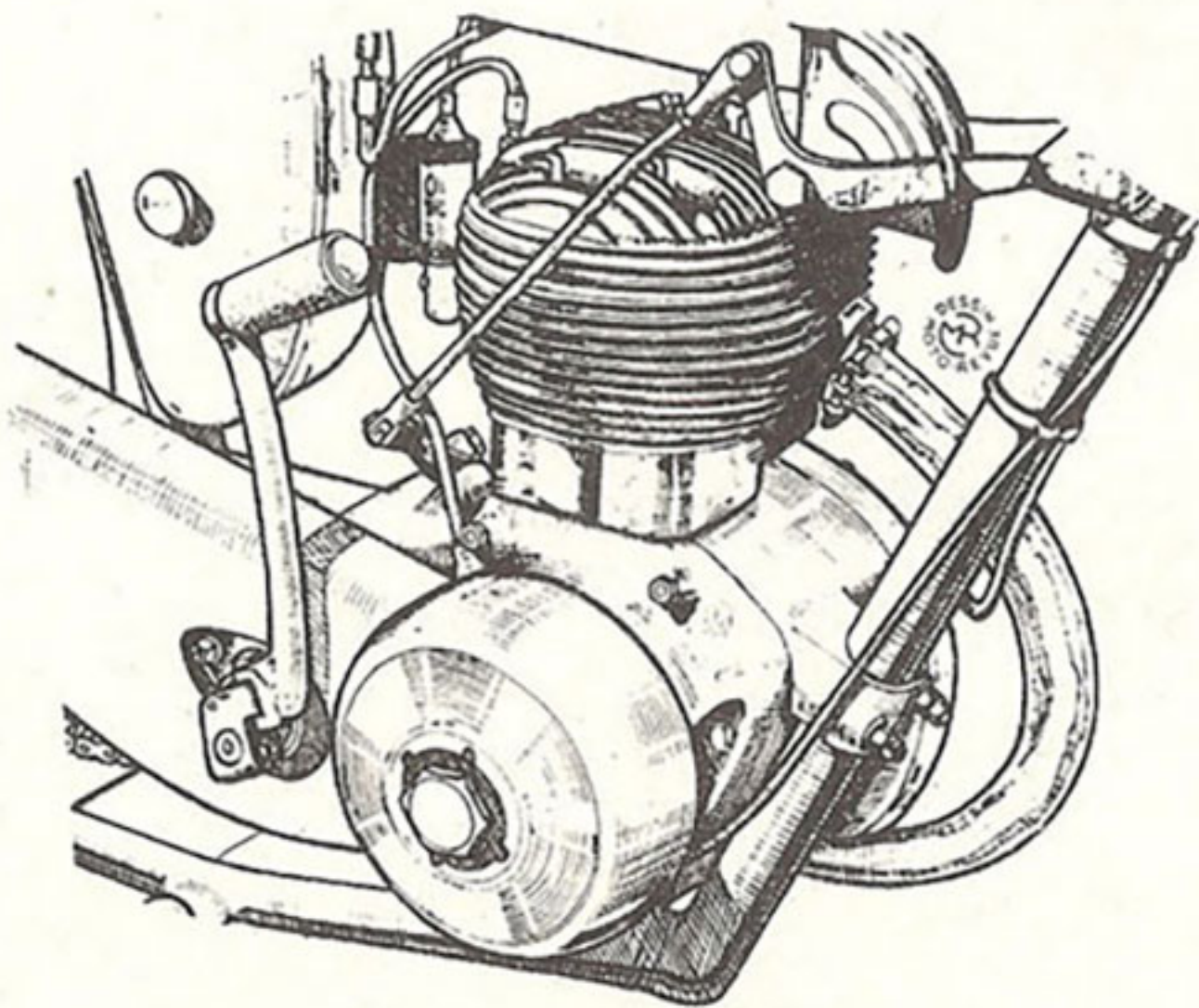
Amac type 903/166 R.
Gicleur 70 B.
Aiguille au 4^e cran.

Zénith type MK 5.
Emmanchement : 17 mm.
Jet de 64/100 mm.
Entrée d'air : 14 mm.
Angle de coupe du boisseau : 60°.

TYPES D 45 A et D 45 S :

MARQUE AMAC

Type 903-064 M.
Cuve à gauche sans aiguille.
Modèle avec cheminée, gicleur 65.
Modèle sans cheminée, gicleur 55.
Emmanchement 25,4 mm.



Deux vues de ce moteur bien connu

une cellule redresseuse permettant la charge d'une batterie d'accus à partir du courant alternatif fourni par le volant magnétique.

À l'installation primitive viennent donc s'ajouter; outre la cellule redresseuse, la batterie et son support :
— une canalisation complète à fort isolement avec un commutateur spécial.

— un avertisseur électrique avec bride.

— un feu de position avec ampoule.

CHAÎNE :

Dimension : 12,7 x 8,5 x 5,2.

TRANSMISSION :

Pignon double attaquant la roue à cames et la roue d'embrayage.

Pignon de chaîne 16 dents.

Roue solidaire du moyeu AR. à 48 dents.

Démultiplicateur : Pignon moteur de 29 dents engrené avec la roue de 84 dents solidaire de l'arbre de la boîte de vitesse et portant les disques d'embrayage.

RAPPORTS DE VITESSE :

Prise directe : $84-29 \times 48-16 = 8,7$.

Deuxième : $84-29 \times 48-16 \times 25-17 \times 17-17 = 12,87$.

Première : $84-29 \times 48-16 \times 25-17 \times 25-17 = 18,83$.

ROULEMENTS :

Tête de bielle : 33 aiguilles de 3 x 15,8.

Vilebrequin : 2 roulements de 17 x 47 x 14.

Arbre primaire : 15 x 35 x 11.

FREINS :

Diamètre des tambours AV et AR : 100 mm.

Dimension des garnitures : largeur 22 mm. Epaisseur : 4 mm.

CAPACITE :

Réservoir essence en tôle acier de 0,9 mm. de 9 litres environ. Réservoir huile : trois quarts de litre.

PRESSIION DES PNEUS :

Dimension : 25 x 3.

Solo : 1 kg. 200 avant, 1 kg. 500 arrière.

Avec passager : 1 kg. 500 avant, 2 kg. arrière.

TUBE ECHAPPEMENT :

Diamètre : 28 mm. Epaisseur : 1 mm.

POIDS DE LA MACHINE NUE :

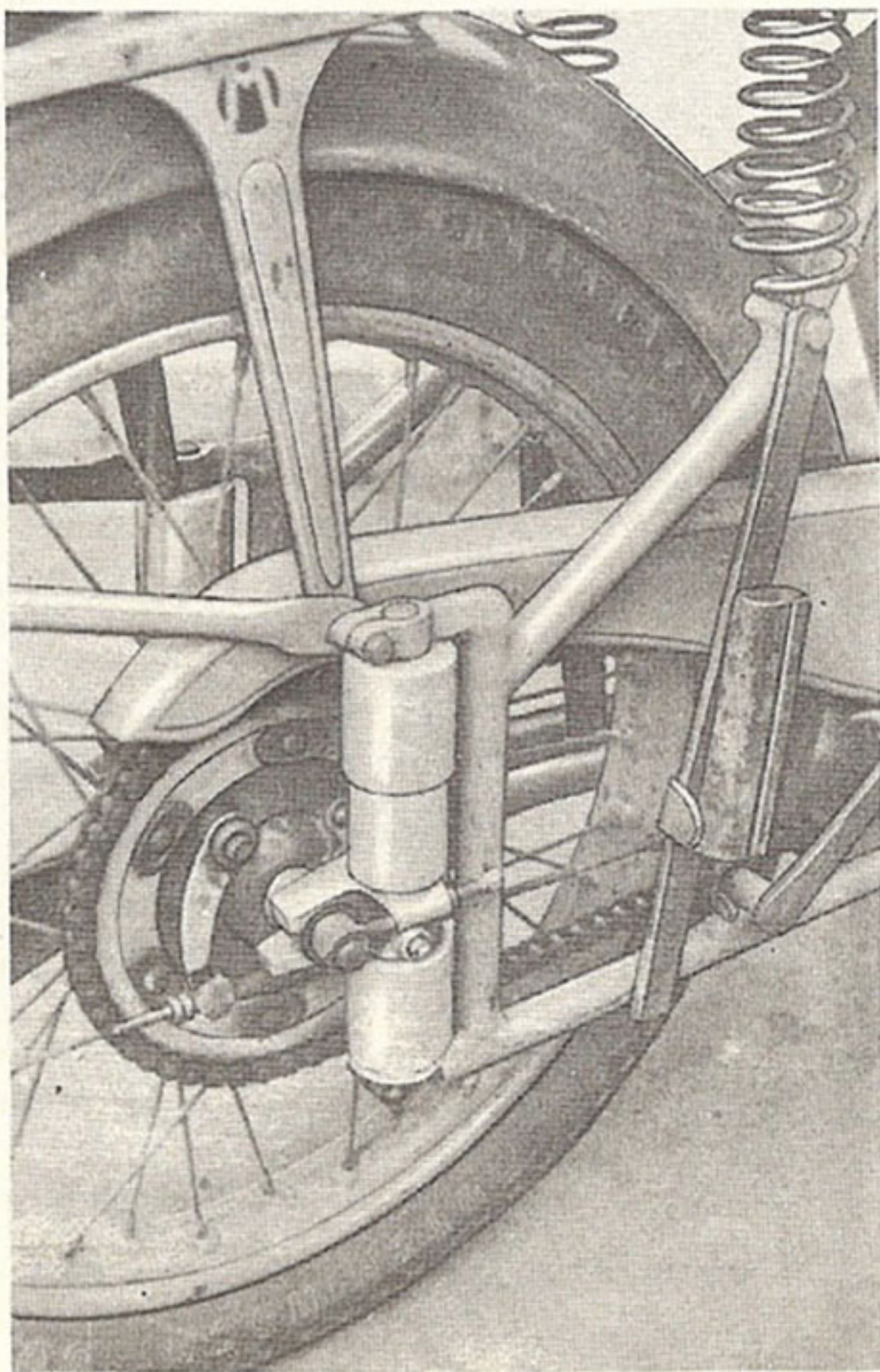
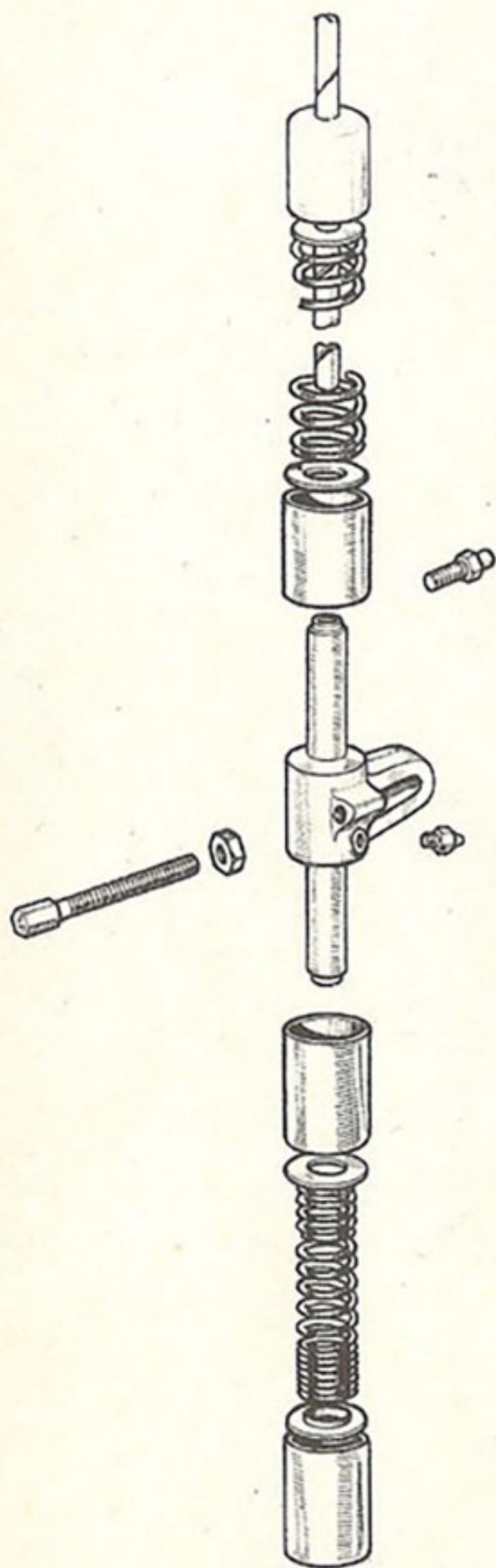
60 kgs.

CONSOMMATION :

Essence aux 100 kms. : 2 litres environ.

Huile aux 100 kms. 9 gr. 4 au cheval-heure.





La suspension arrière des D 45 S. - Du type télescopique, elle comporte 3 ressorts procurant à la fois une flexibilité variable et un débattement de 50 mm. environ. On a adopté une position légèrement inclinée des deux glissières afin de conserver à la chaîne une tension à peu près constante malgré le débattement de la roue qui accuse une amplitude relativement grande.

FOURCHE TELESCOPIQUE ET SUSPENSION ARRIERE

D 45 A. - La fourche avant de cette machine est du type à parallélogramme classique et le cadre est équipé de suspension AR. Le carter moteur qui est dérivé quant à la forme et à la contenance des modèles d'avant-guerre, contient $3/4$ de litre d'huile. Le réservoir d'essence lui-même n'ayant pas changé, est toujours d'une capacité de 9 litres environ.

La D 45 B n'est que très peu modifiée par rapport à la D 45 A, si ce n'est le carter moteur redessiné et dont la contenance a été portée à 1 l. 25.

Les caractéristiques de la D 45 S sont les mêmes que celles de la D 45 B, mais la première citée possède une suspension arrière du type dit coulissant. Un axe central rainuré en spirale pour répartir le graissage, maintient en place deux ressorts antagonistes de part et d'autre du coulisseau en alliage léger, supportant le moyeu et glissant sur l'axe central. Quatre caches télescopiques complètent cette suspension.

Pour la démonter, il suffit de desserrer les colliers de serrage de l'axe, solidaire du cadre et de chasser ledit axe. Dégager ensuite sur le côté.

La D 45 T, dernière née de la série des 125 cmc. n'offre aucune différence avec la D 45 S si ce n'est la fourche avant qui est télescopique.

Cette dernière se compose de deux fourreaux fixes solidaires du tube de direction par deux plaques de fixation. Chacun de ces deux éléments est muni intérieurement de deux bagues en bronze sur lesquelles porte la deuxième partie coulissante de la fourche.

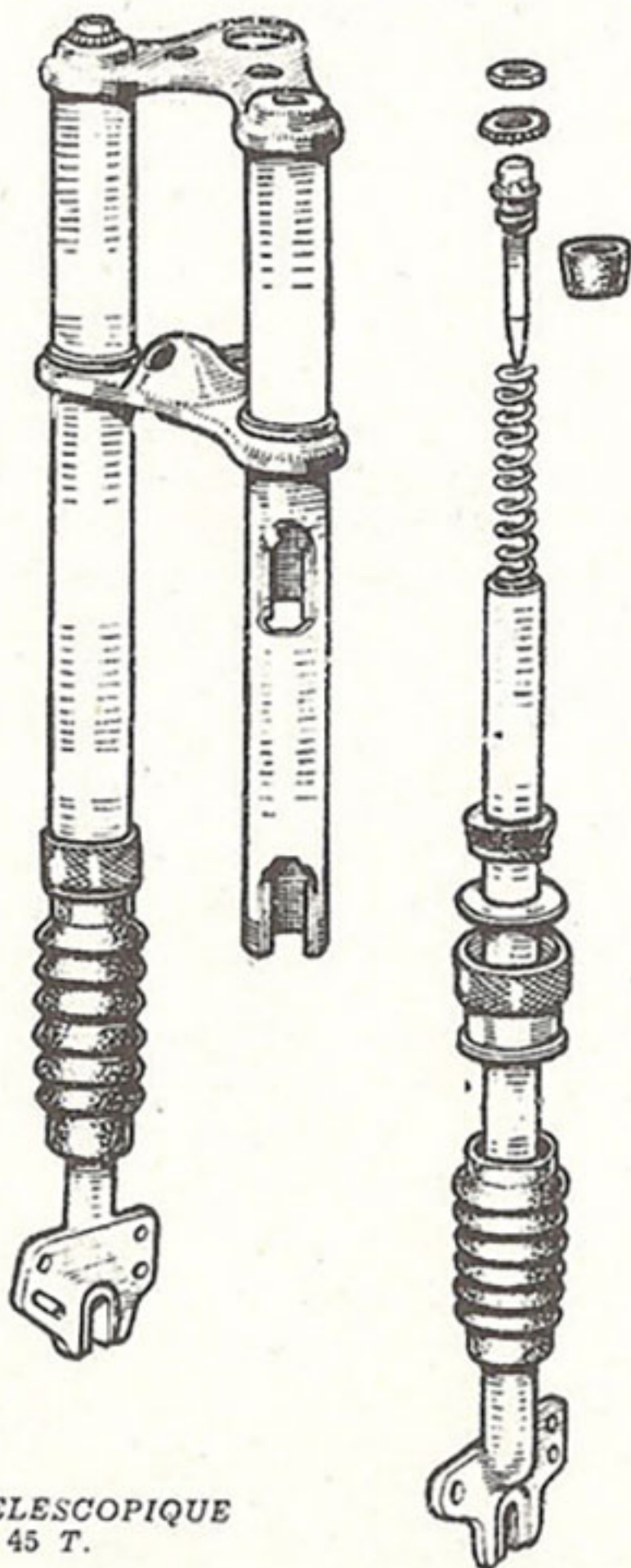
À la partie inférieure de cette dernière se trouve une large plaque de fixation pour l'axe de la roue et les tringles du garde-boue.

À l'intérieur, se trouve le ressort de suspension. Celui-ci est maintenu en place par deux rampes hélicoïdales boulonnées aux extrémités des deux éléments

télescopiques. La rampe est prolongée par une tige qui s'engage dans le ressort pour le guider à ses extrémités et une butée en caoutchouc évite les talonnements du fourreau coulissant.

Le graissage se fait par deux graisseurs à billes situés au-dessus de la plaque de fixation inférieure.

Une bague filetée munie d'un joint de feutre assure l'étanchéité de la partie inférieure de l'élément fixe. Un cache-poussière, en caoutchouc, complète l'ensemble.



LA FOURCHE TELESCOPIQUE
DE LA D 45 T.

REGLAGE et DEMONTAGE

REGLAGE DES SOUPAPES :

1) Enlever le regard situé sur le côté gauche du moteur et à la base du cylindre.

2) Le réglage des soupapes consiste à agir sur la vis de réglage de manière à obtenir un jeu de $1/10^e$ de mm. pour la soupape d'admission et $15/10^e$ de mm. pour la soupape d'échappement. Pour ce faire, il nous faudra :

- d'une part, maintenir le poussoir à deux pans avec une clé extra plate de 8 mm.
- d'autre part desserrer le contre-écrou de blocage avec une clé plate de 10 mm.

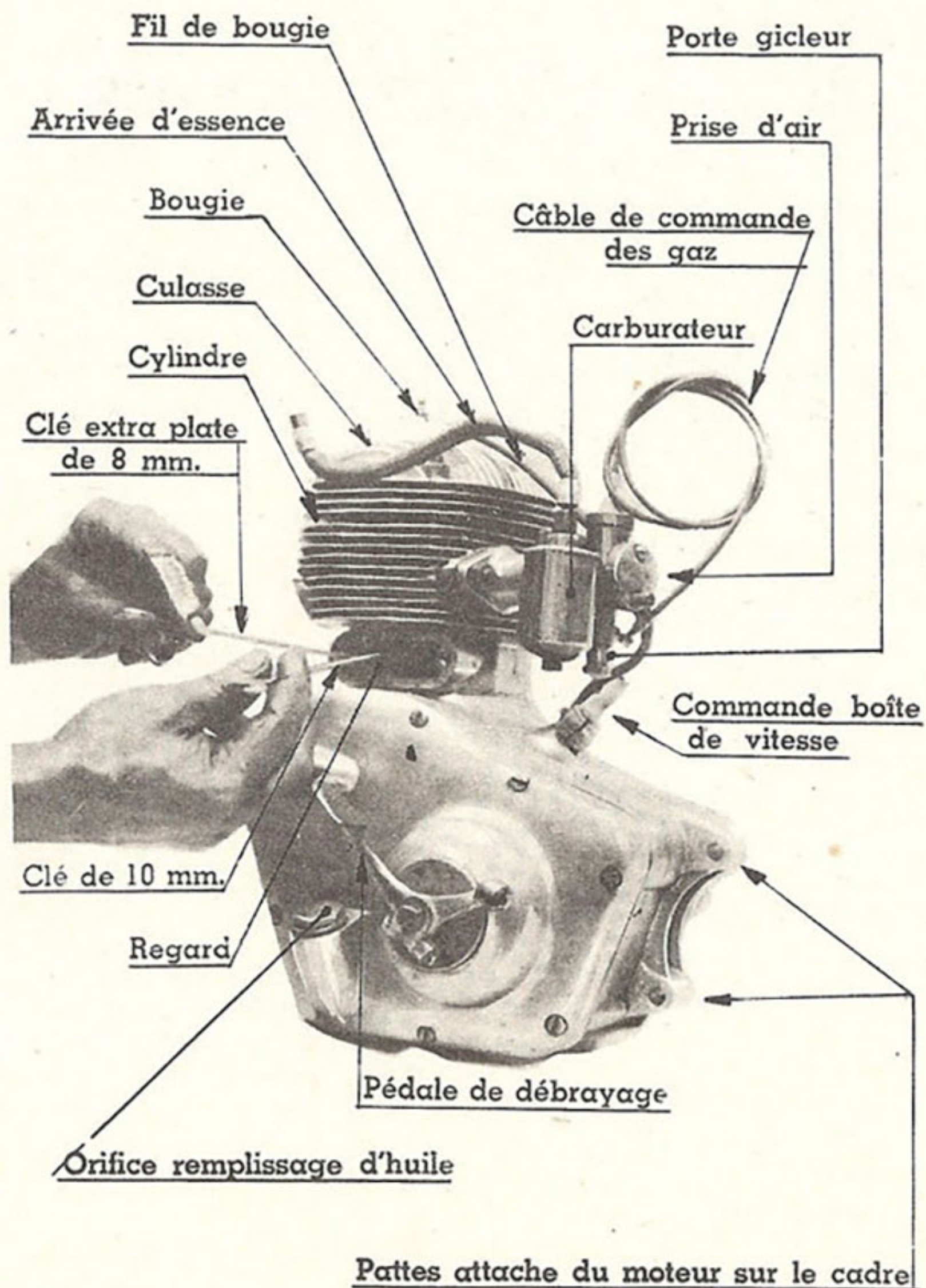
Pour contrôler le réglage, on se servira d'une cale d'épaisseur placée entre la vis du poussoir et l'extrémité de la queue de soupape.

On rebloquera ensuite le contre-écrou et pour plus de sécurité, on vérifiera de nouveau après coup si le nouveau réglage est bien correct.

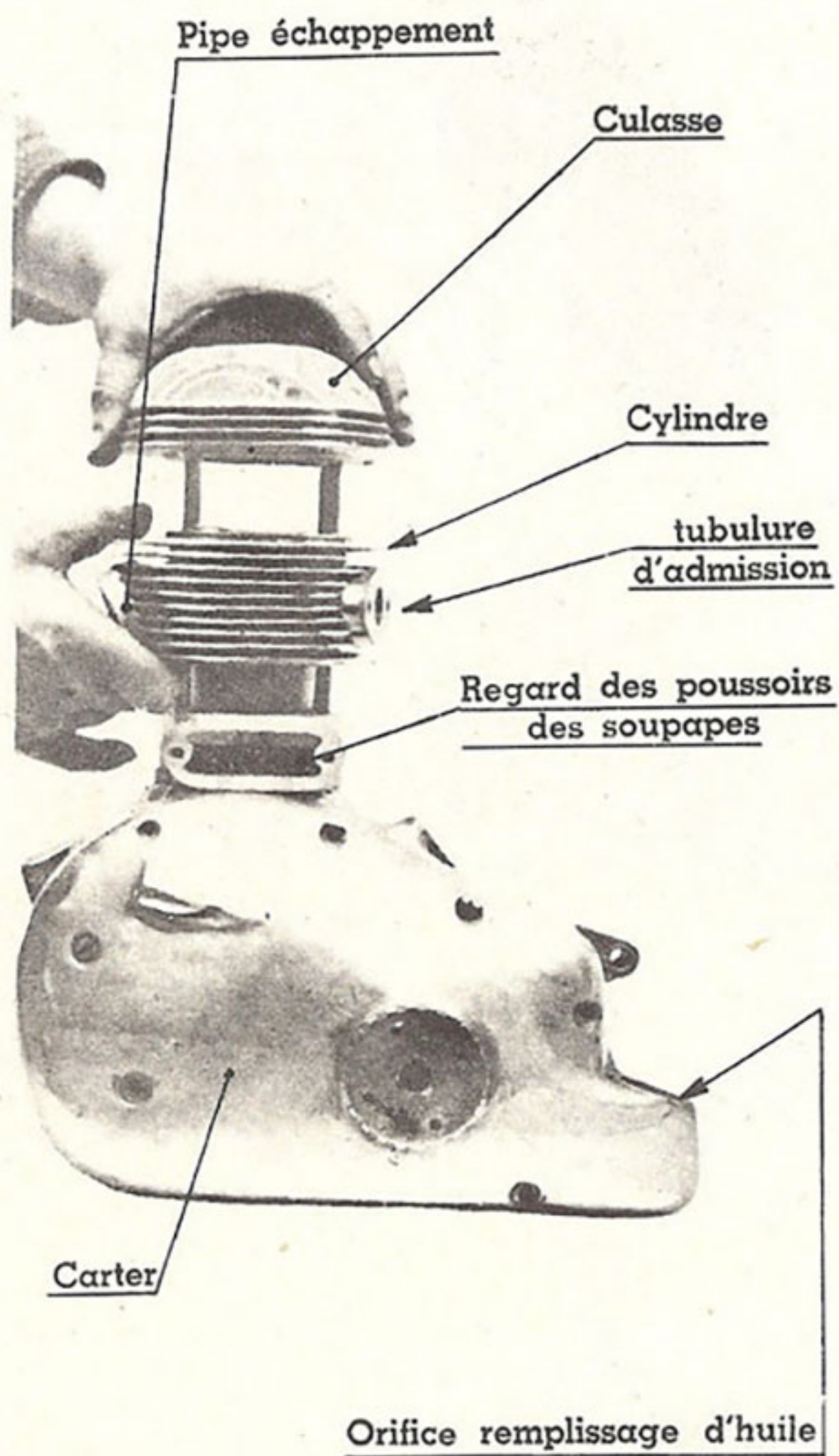
DEMONTAGE DU MOTEUR :

Après avoir débranché la bougie, dévisser les 7 écrous retenant la culasse, retirer celle-ci, enlever le joint métalloplastique en ayant bien soin de ne pas l'abimer. Au cas où celui-ci aurait souffert, il conviendrait de le remplacer. Pour sortir le cylindre qui est retenu par 7 goujons (dont 3 lui sont propres et quatre engagés dans le bloc), deux procédés peuvent être employés :

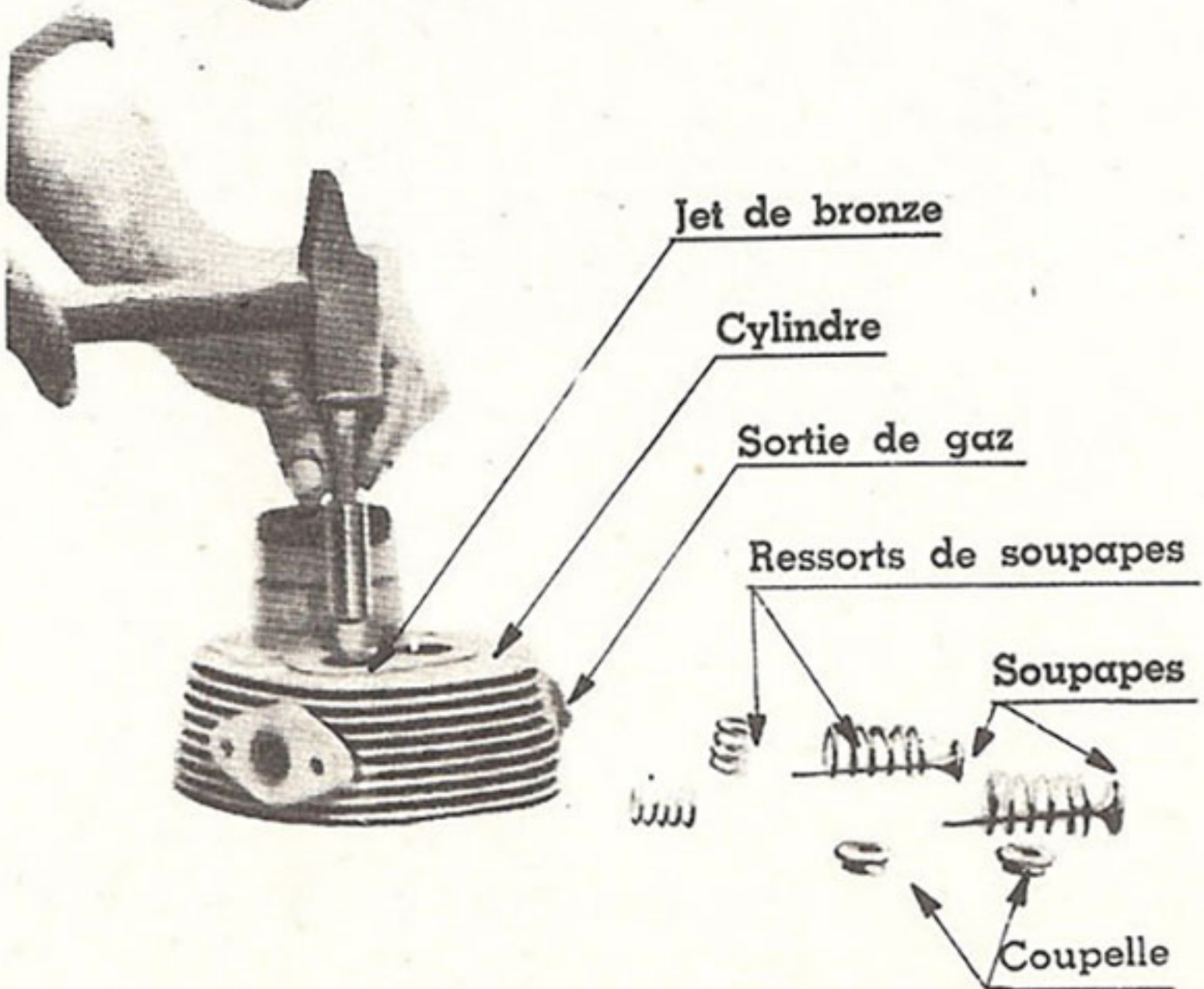
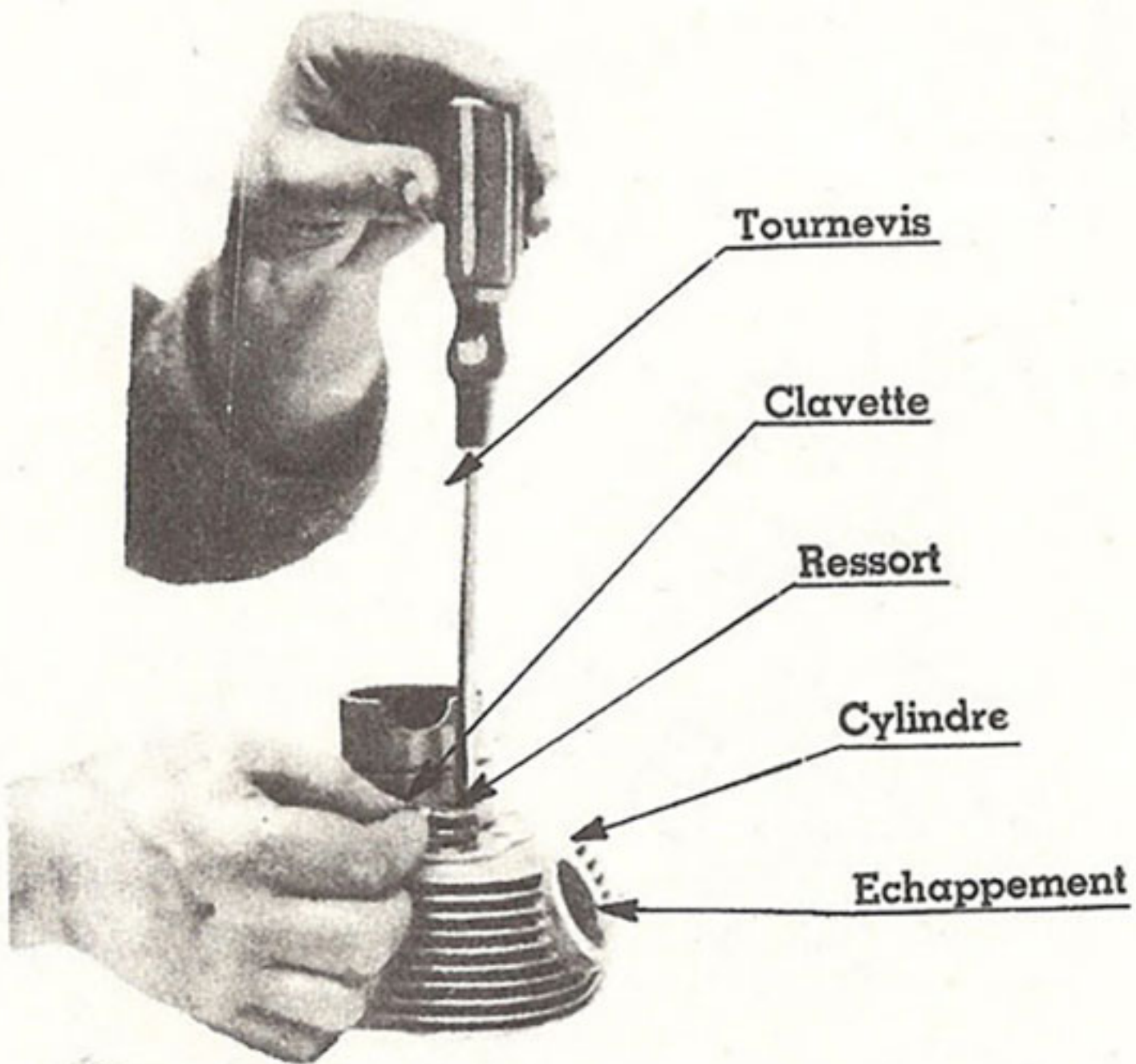
- 1) Démonter le réservoir d'essence et sortir le cy-
- 2) Démonter les quatre goujons engagés dans le carter et sortir le cylindre de côté.



REGLAGE DES SOUPAPES



DEMONTAGE DE LA CULASSE ET DU CYLINDRE



Lorsqu'on remontera le cylindre, avoir bien soin d'y introduire les segments sans forcer. .

Après avoir enlevé le cylindre, ne pas négliger de boucher le trou ménagé dans le carter pour le passage de la bielle, avec un chiffon.

PISTON :

Après avoir enlevé les anneaux de sûreté qui se trouvent de part et d'autre de l'axe, chassez celui-ci à l'aide de petits coups donnés à l'aide de la paume de la main.

Lors du remontage, attention aux éraflures, ne frappez pas avec un corps dur.

En remontant les sûretés, assurez-vous qu'elles s'emboîtent bien dans leurs rainures.

DEMONTAGE DES SOUPAPES :

Le cylindre étant démonté, comprimer les ressorts avec un tournevis, de façon à dégager la clavette qui est simplement emmanchée.

Tirer la soupape vers la partie inférieure du cylindre.

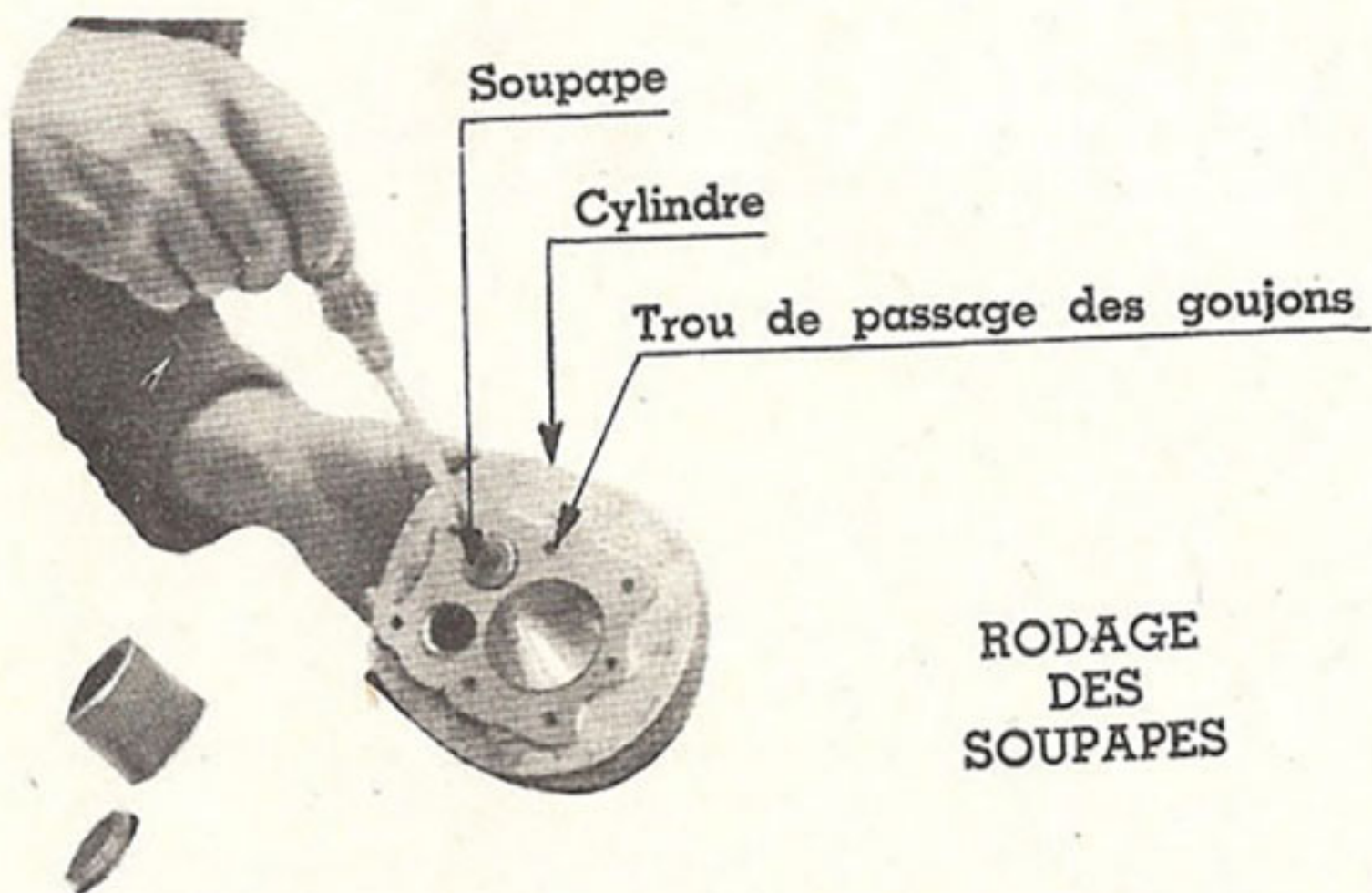
DEMONTAGE DES GUIDES DE SOUPAPES :

Les soupapes étant démontées, chasser les guides de l'intérieur à l'aide d'un jet de bronze.

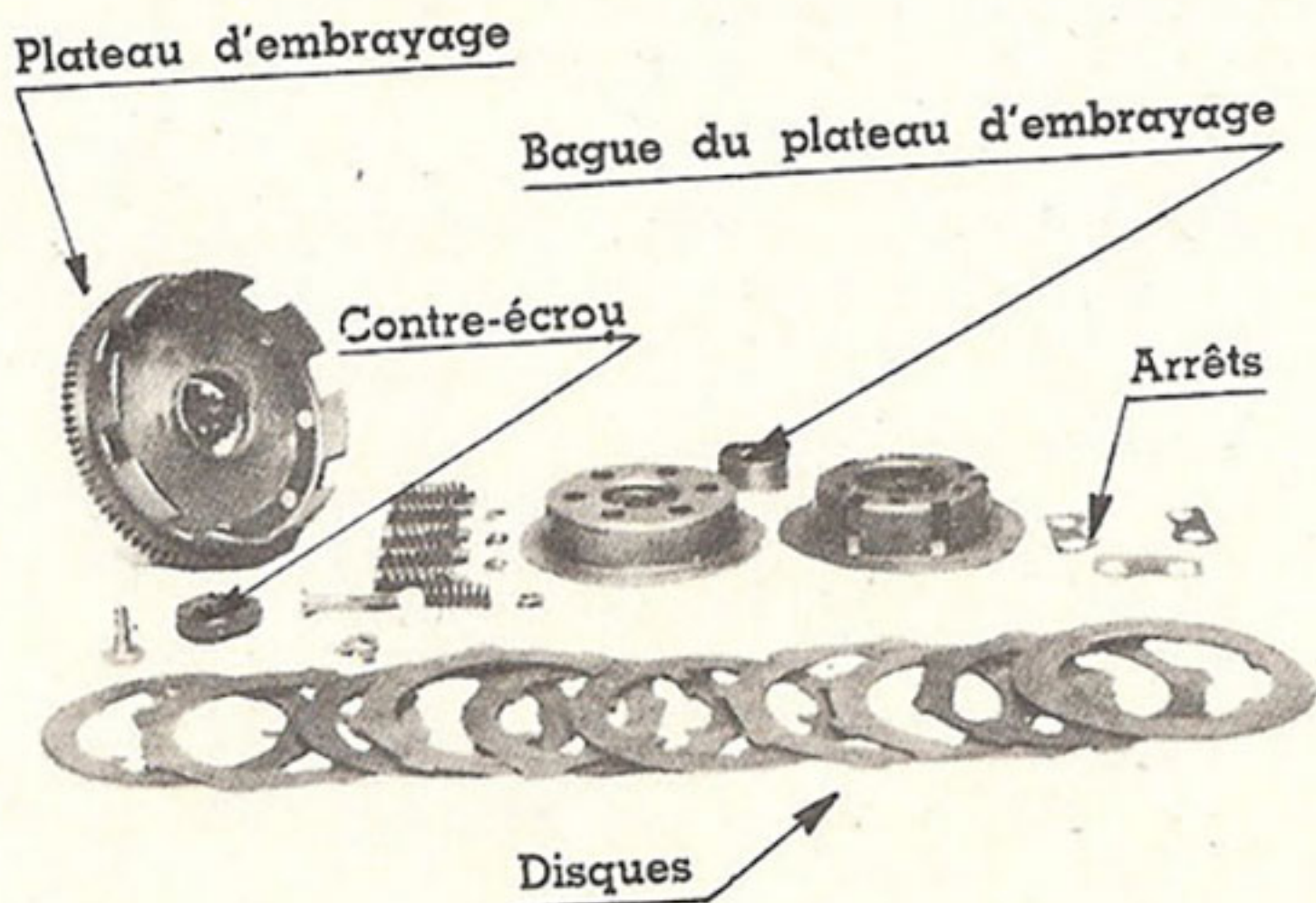
RODAGE DES SOUPAPES :

Celles-ci sont facilement accessibles : lorsqu'on a enlevé le cylindre, pour les rôder, il est nécessaire de les démonter complètement.

Le rôdage se fait de la manière habituelle en se servant d'une pâte composée de potée d'émeri délayée dans l'huile et en faisant tourner la soupape alternativement dans un sens et dans l'autre à l'aide d'un tournevis, jusqu'à ce que le rôdage soit complètement fini.



Potée d'émeri délayée dans l'huile



Avoir soin, pendant cette opération de couvrir l'alésage du cylindre d'un chiffon, afin d'éviter absolument l'introduction de potée d'émeri dans le cylindre.

Les soupapes doivent être rôdées au bout d'un certain temps et dès que le moteur aura manifesté une tendance à tousser (à moins que cet ennui ne provienne d'un dérèglement de l'allumage ou de la carburation).

DECALAMINAGE DU MOTEUR :

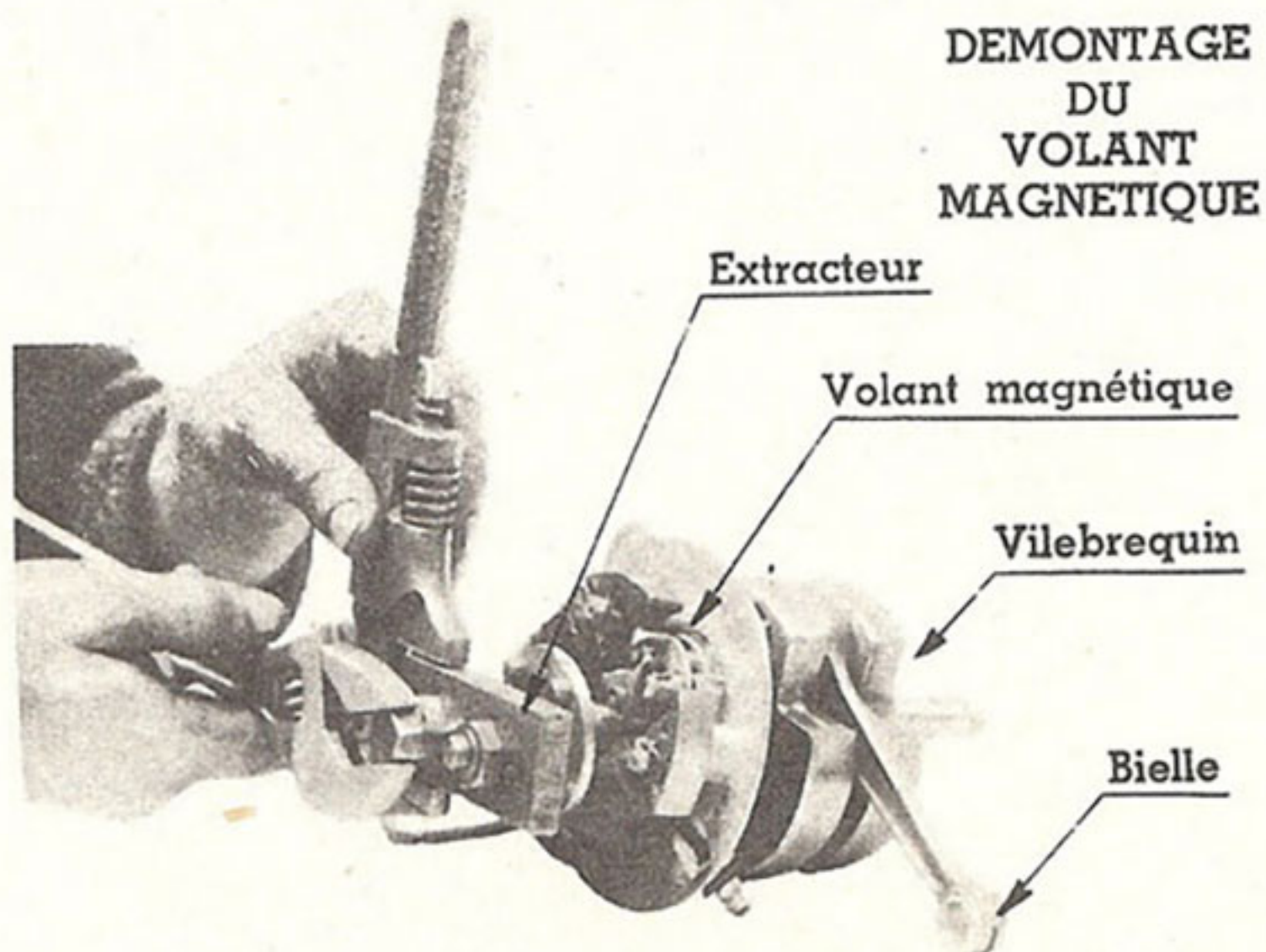
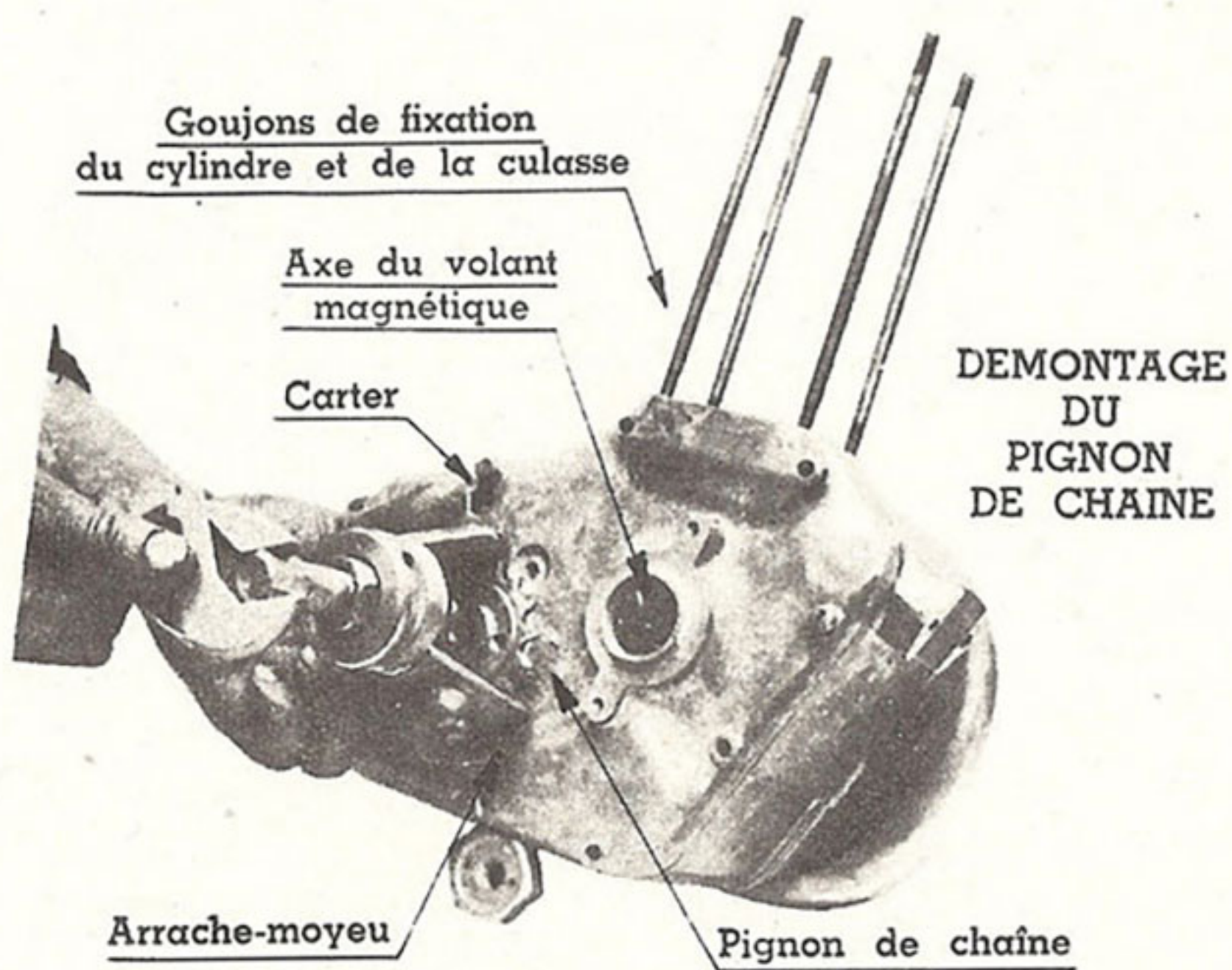
La combustion de l'essence provoque à la longue des dépôts dans la culasse, sur la face supérieure des pistons et nécessite un décalaminage. Cette légère couche de carbone appelée habituellement « calamine », s'enlève facilement à l'aide d'un grattoir qui sera en cuivre de préférence, afin d'éviter de rayer les pièces. Si l'on veut pousser l'opération et nettoyer les gorges des segments de piston, un démontage du cylindre et du piston s'impose. De toute façon, l'opération du décalaminage nécessite beaucoup de soins, et dans certains cas il peut être bon de la faire faire par un spécialiste.

Nous recommandons également de profiter de ce décalaminage pour opérer le nettoyage du tuyau d'échappement et du silencieux, en les plongeant dans un bain de soude.

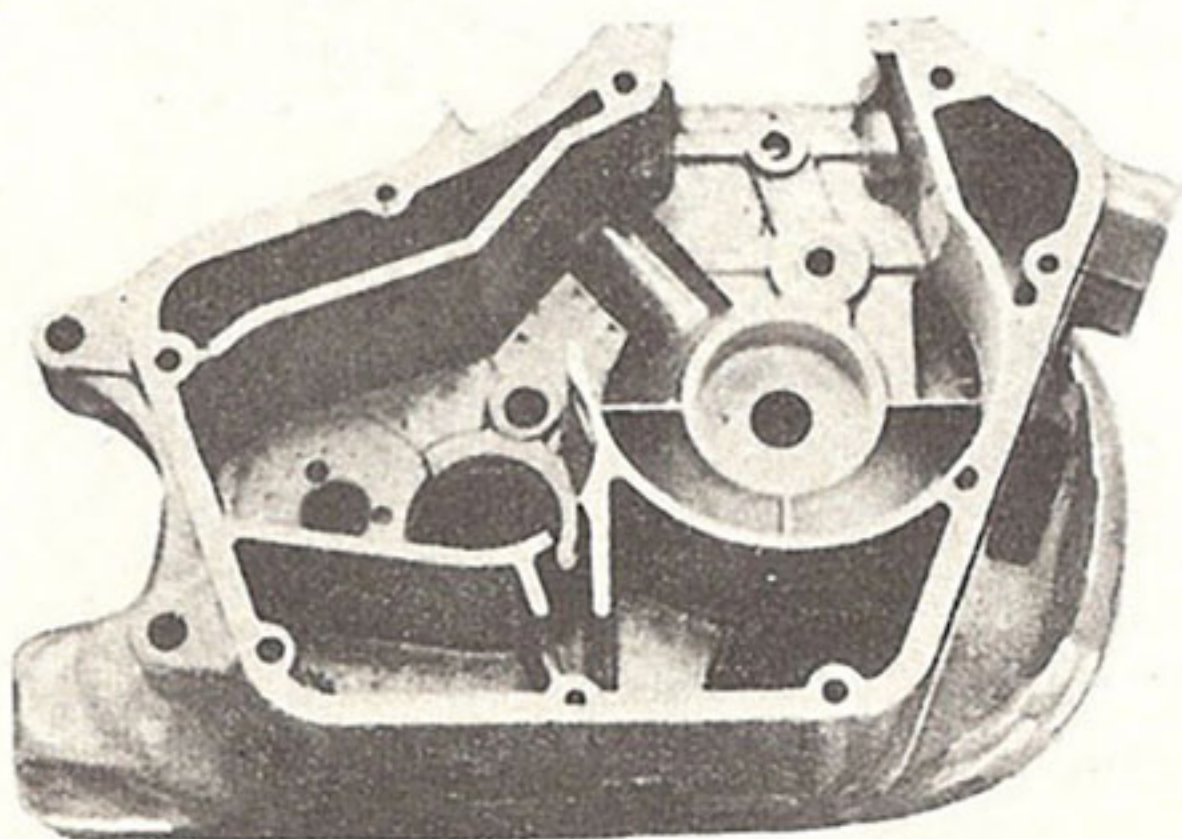
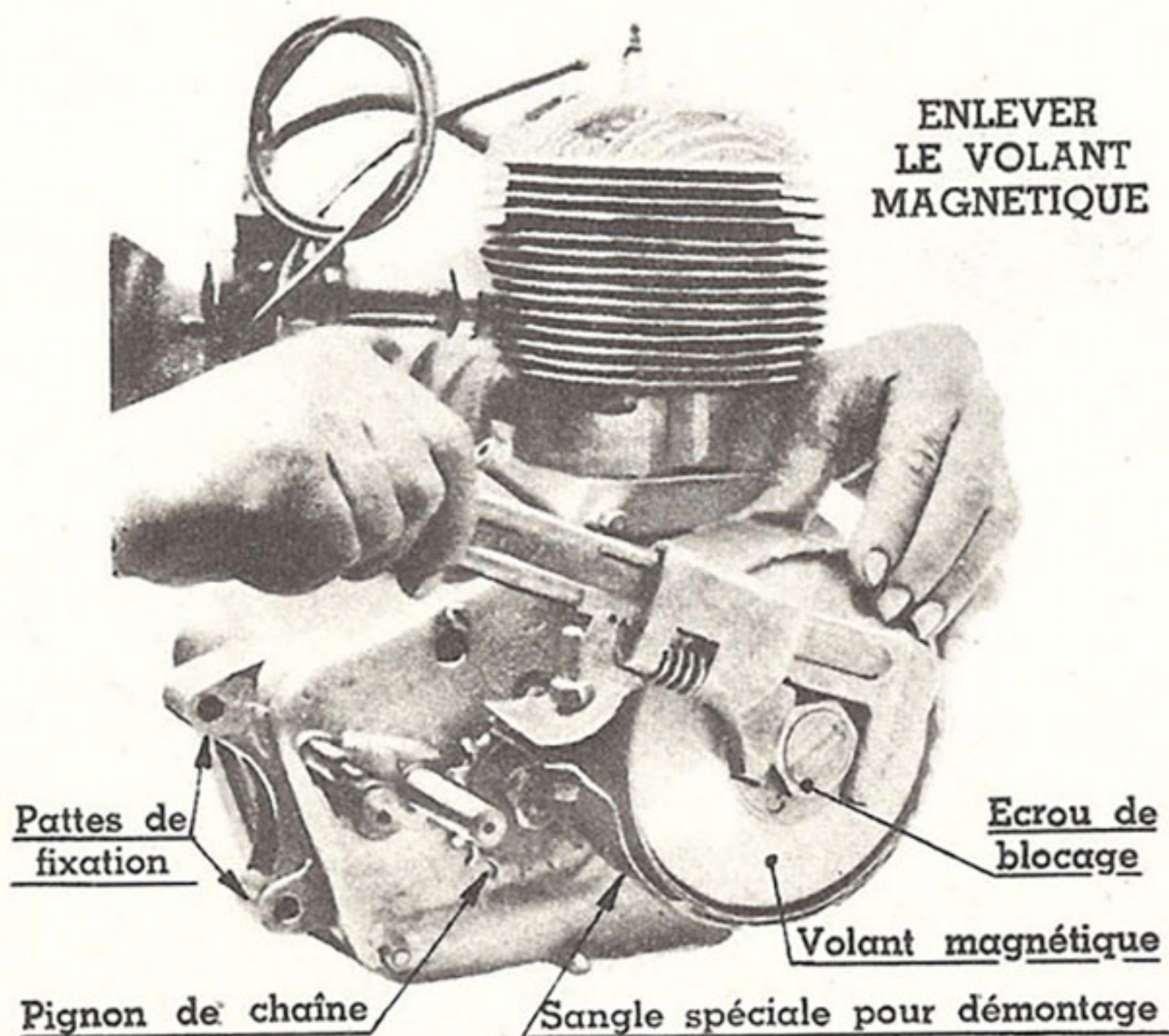
EMBRAYAGE :

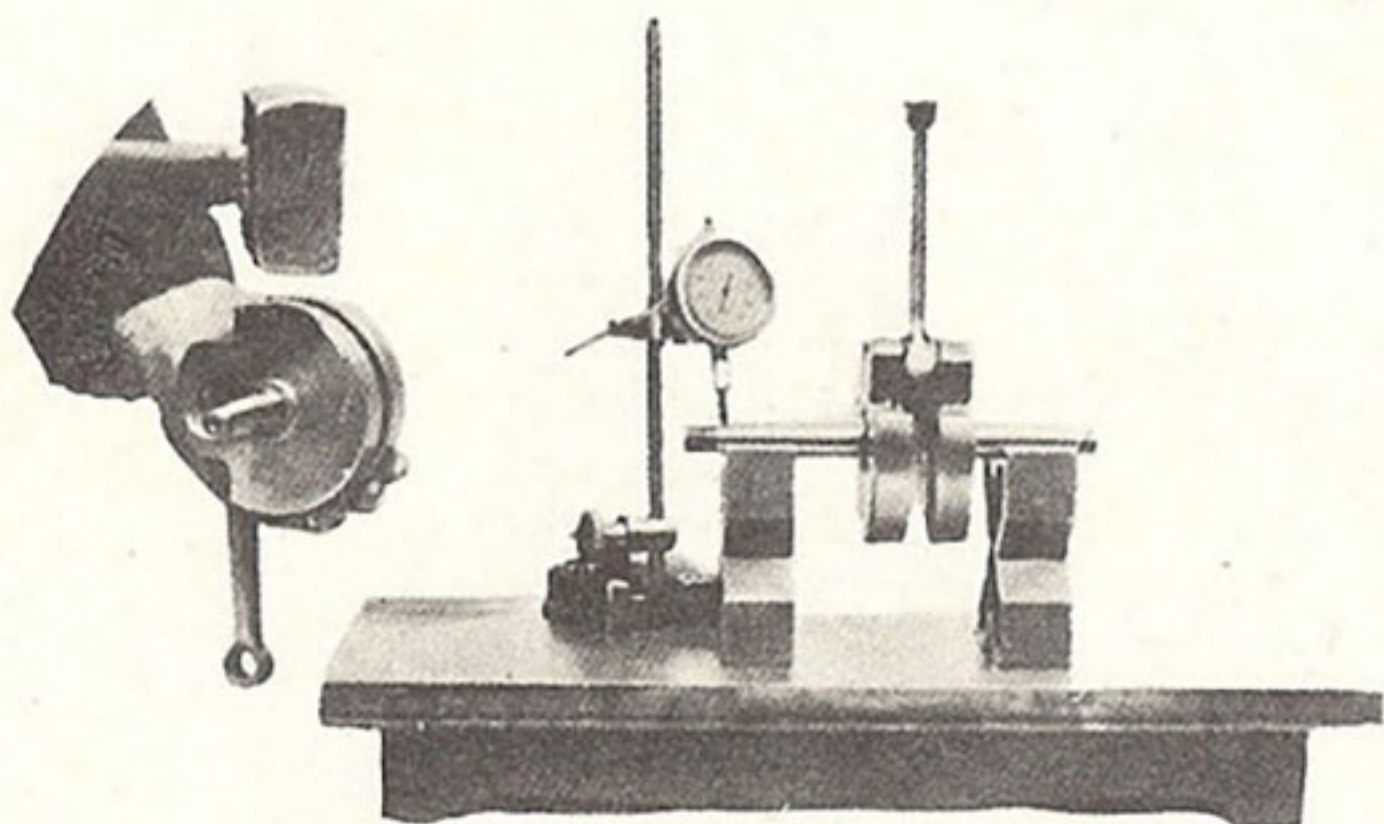
9 disques multiples dans l'huile (bronze spécial plus acier). Voici leur disposition :

- 1 disque extrême intercalaire, cranté intérieur.
- 1 — moteur acier cranté extérieurement.
- 1 — récepteur bronze à fentes.
- 1 — moteur acier cranté extérieurement.
- 1 — récepteur bronze à fentes.
- 1 — moteur acier cranté extérieurement.



ENLEVER
LE VOLANT
MAGNETIQUE

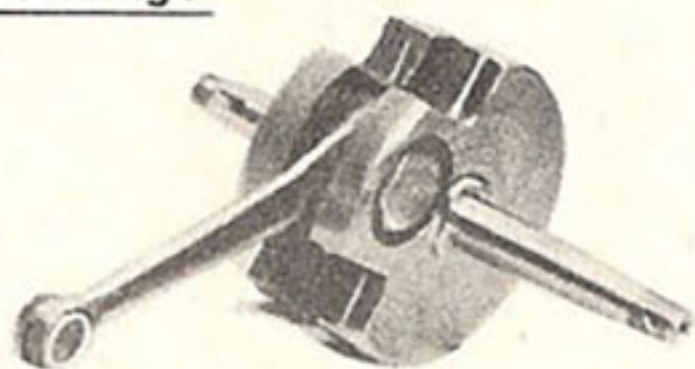




DEMONTAGE DE L'EMBIELLAGE ET COMPARETEUR

Ensemble de
l'embiellage

Masse d'équilibrage
du vilebrequin



Maneton

Bielle



Aiguille



- 1 — récepteur bronze à fentes.
 - 1 — moteur acier cranté extérieurement.
 - 1 — extrême acier, cranté extérieurement.
- Course de débrayage : 3,4 mm.
Jeu entre les disques : 42,5-100.
Garde à la commande : 2 mm.

DEMONTAGE

Pour ouvrir le carter d'embrayage, il sera nécessaire de démonter ou d'enlever au préalable :

- les deux repose-pieds.
- le tube d'échappement.
- le câble de débrayage.
- la pédale de kick.
- le carter de chaîne.

On pourra alors retirer le couvercle, en faisant bien attention au calage de la distribution, en maintenant en place le pignon à cames et les basculeurs en place.

On dégagera ensuite l'embrayage une fois qu'on aura retiré la butée à billes et rabattu le frein de la vis centrale et dévissé à droite.

En dévissant complètement les 6 écrous, on libèrera les neuf disques d'embrayage (alternativement bronze et acier).

REGLAGE

Si l'embrayage patine, il conviendra de corriger ce défaut en augmentant la tension des ressorts.

Auparavant, il sera nécessaire de retirer la pédale de débrayage, de sortir la vis hélicoïdale et de dévisser l'écrou extérieur.

A remarquer : filetage à gauche.

La fixation du carter central et l'accessibilité de tous les organes permettent de démonter facilement le moteur même en le laissant dans le cadre de la machine.

— On dévissera d'abord l'écrou du rotor de volant magnétique, en utilisant une sangle pour maintenir le volant immobile.

— on arrachera la came au moyen d'un extracteur approprié.

— On enlèvera le plateau portant le stator.

— On retirera les trois vis maintenant le carter.

— Au moyen de l'extracteur employé précédemment et qui devra appuyer sur l'extrémité du vilebrequin, on enlèvera le couvercle du carter.

Le même extracteur servira à la dépose du vilebrequin et au démontage du pignon de chaîne.

DEMONTAGE DE L'EMBIELLAGE :

L'embiellage étant à emmanchement lisse, ne doit pas, en principe, être démonté. Cependant si cette opération était entreprise, voici la manière de procéder :

Ou bien serrer le vilebrequin dans un étau par une des masses.

Ou bien tenir le vilebrequin dans une main comme l'indique la figure.

Desserrer la vis du maneton.

Dégager le cône en frappant avec un marteau en intercalant un jet de bronze.

Procéder par retournement pour dégager l'autre côté du manchon.

DEMONTAGE DE L'AXE DU PISTON :

Après avoir enlevé les deux jons de retenue, utiliser un jet approprié en ayant soin de ne pas faire porter la bielle.

CARBURATEUR :

Montage et entretien :

Le carburateur doit être bien serré sur la tubulure du cylindre de façon à éviter les rentrées d'air et les chambres doivent être placées bien verticalement.

Périodiquement, on peut vérifier en passant un doigt par l'entrée d'air, si le boisseau du gaz peut s'ouvrir à fond quand la manette est grande ouverte, sinon régler la commande.

Nettoyer soigneusement la chambre du flotteur, le siège du pointeau, sans abimer la tige, ainsi que les tuyaux d'amenée du carburant.

Réglage : Alors qu'en période de rodage, le carburateur est pourvu d'un gicleur donnant un mélange plutôt riche, il convient par la suite de le régler pour obtenir la marche normale la plus économique.

1) Rechercher le gicleur correct :

A l'essai on reconnaîtra qu'un gicleur est trop petit lorsqu'en diminuant l'air la vitesse augmente.

Le gicleur est trop grand lorsqu'en diminuant les gaz, la vitesse augmente également.

D'autre part, la couleur des pointes de bougie fournit un test très intéressant quant au réglage de la carburation.

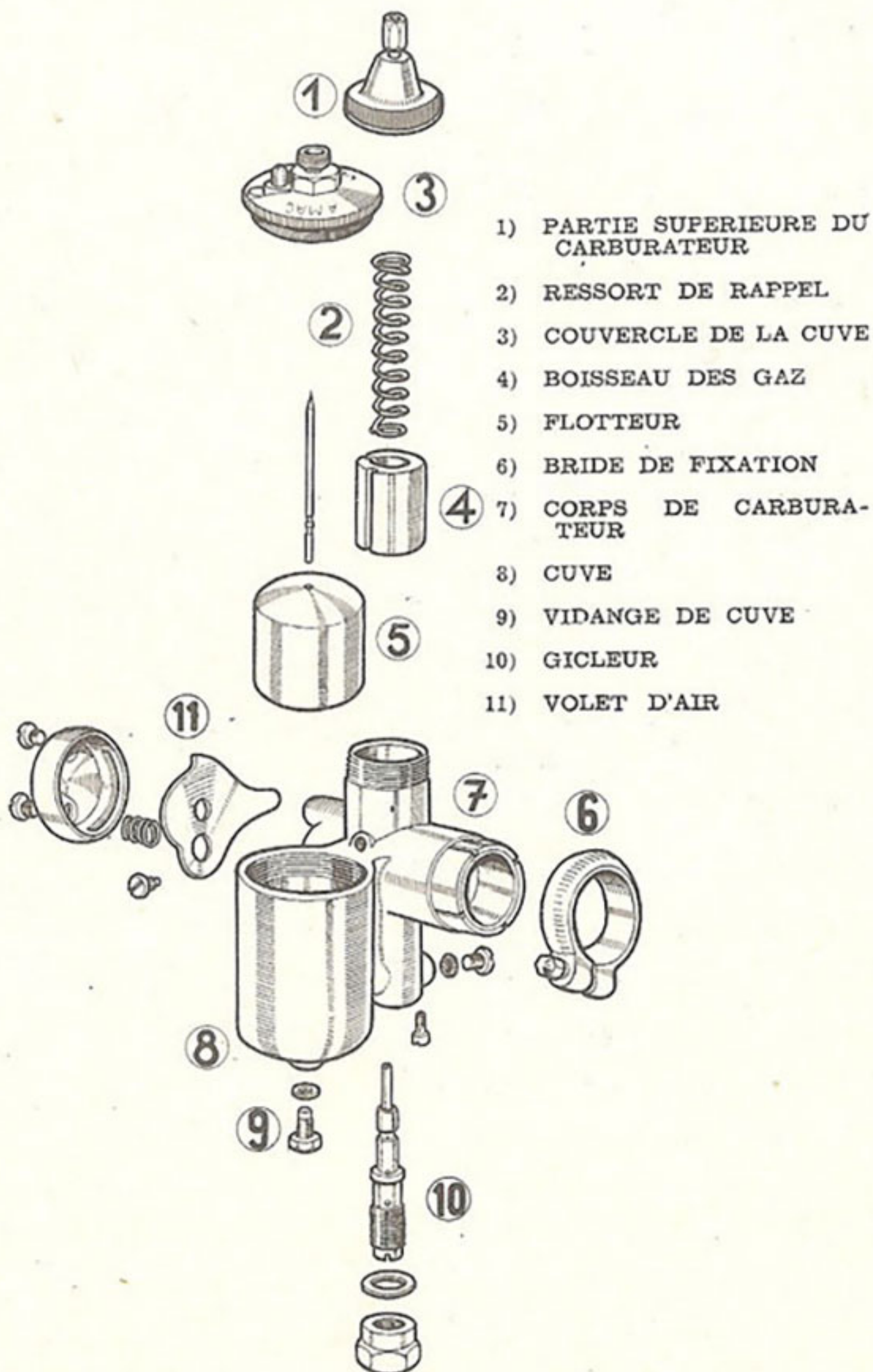
- Blanc : la carburation est trop pauvre.
- Brun : la carburation est correcte.
- Noir (suie) : la carburation est trop riche.

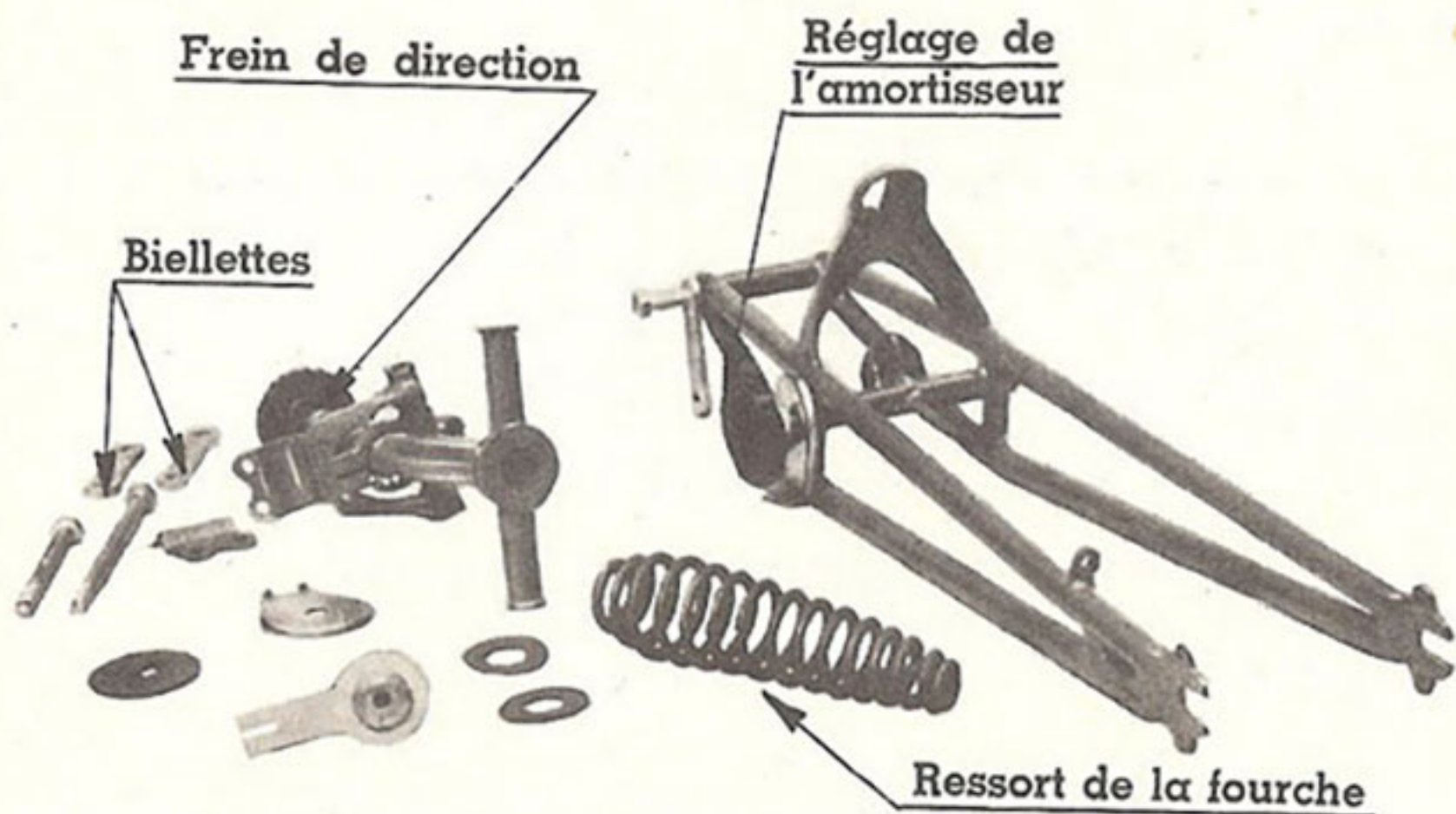
2) Régler le ralenti :

Si le régime du moteur est trop élevé, réduisez-le en fermant légèrement le boisseau et en tournant la vis moletée.

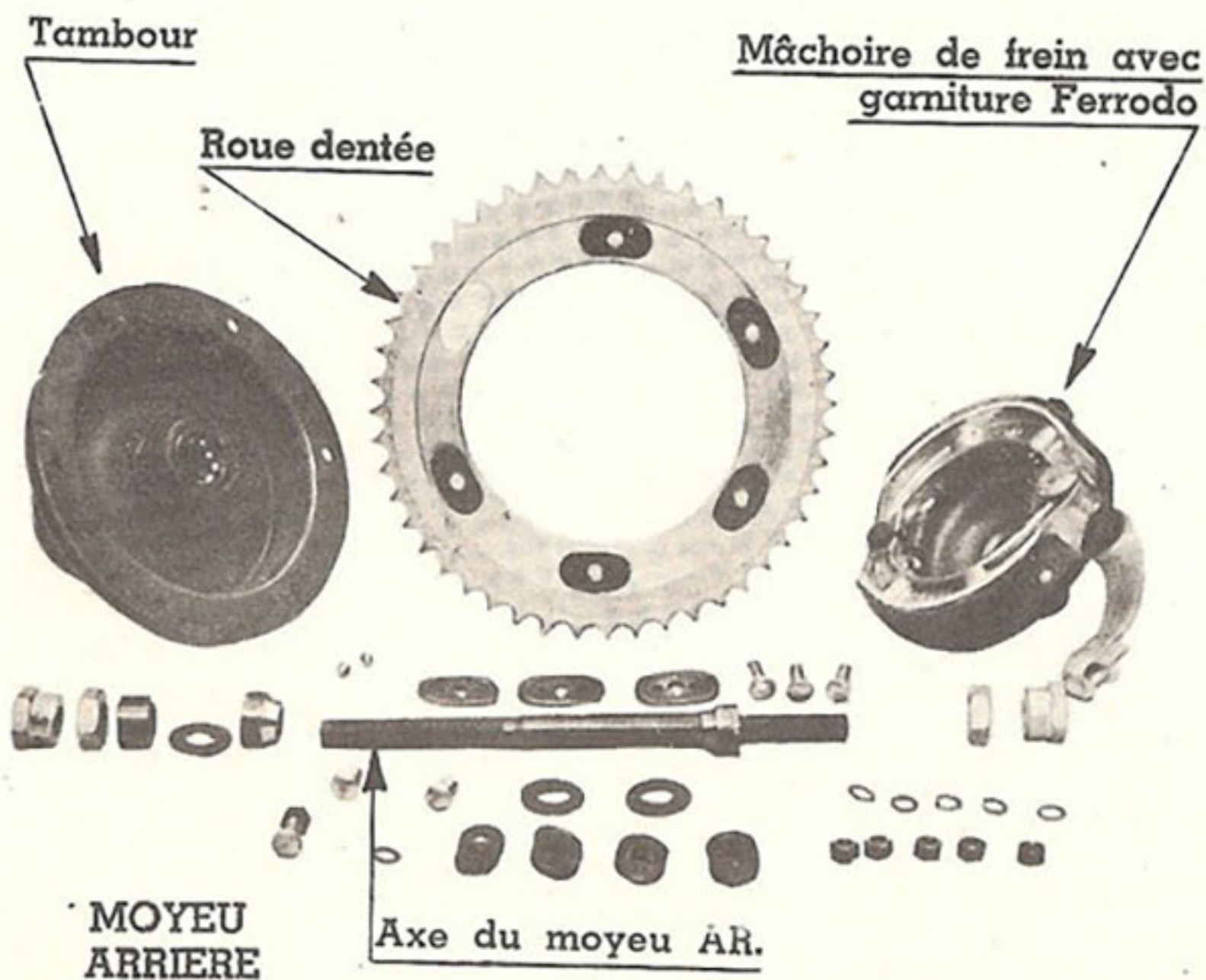
Pour les carburants à base d'alcool, le gicleur et le porte-gicleur doivent avoir des orifices plus grands que pour l'essence pure ou mélange essence-benzol.

CARBURATEUR





LA FOURCHE AVANT A PARALLELOGRAMME



ROUES :

Démontage des cônes, cuvettes et axes de moyeu.

Dévisser les contre-écrous, retirer la rondelle du cône de réglage. Dévisser les cache-poussière, retirer les rondelles en feutre et les rondelles intérieures. Dévisser le cône réglable ; sortir l'axe avec le cône fixe, retirer les billes et chasser les cuvettes.

Procéder inversement pour le remontage.

CHAÎNE :

Lors du remontage de la chaîne, la plaquette d'arrêt du maillon-raccord sera montée en sens inverse du mouvement de la chaîne, c'est-à-dire l'ouverture en arrière par rapport au sens d'avance de la chaîne.

UTILISATION CONDUITE RODAGE

UTILISATION DE LA MACHINE

Les propriétaires de ces machines s'apercevront rapidement que les soins à donner à leur engin se résument pratiquement aux remplissages d'essence et d'huile, à la réparation des pneus et au nettoyage extérieur.

Néanmoins, nous jugeons utile de donner à l'attention des usagers, les conseils qui suivent et qui indiquent la façon la plus parfaite de s'en servir.

Sans être indispensables, la plupart de ces indications et renseignements permettront d'obtenir de la machine tous les avantages et l'agrément qu'elle est à même de procurer. En plus de cela, un coup d'œil rapide jeté de temps en temps, permet souvent d'éviter bien des déboires, car le mal au début n'est jamais grave et il vaut mieux prévenir que guérir.

D'une importance capitale :

Contenance du réservoir d'huile : Ne jamais mettre le moteur en marche avant de s'assurer que le réservoir contient de l'huile. Le graissage est en effet une opération extrêmement importante dont dépend la durée ainsi que le rendement du moteur.

Ne jamais mettre en route si le carter est presque vide. Il est toujours préférable de rouler avec un réservoir aussi plein que possible.

Freins : S'assurer que les freins sont en bon état et fonctionnent, que la course à vide n'est pas trop grande.

Pneus : Prendre soin de maintenir la pression des pneus au taux convenable. S'assurer qu'une entaille ne menace pas de les déchirer.

Remplissage d'huile : Les moteurs étant expédiés sans huile, il convient donc, lorsqu'une machine est neuve, de verser par l'orifice de remplissage $3/4$ d'huile (Castrol XXL). Le plein est fait lorsque l'huile atteint un niveau tel qu'elle affleure la naissance du filetage du bouchon.

D'une importance secondaire :

Le jeu, sous les soupapes doit être de $1/10^e$ de mm. environ, c'est-à-dire à peu près de l'épaisseur d'une carte de visite. Au bout de quelques milliers de kilomètres, ce jeu peut augmenter légèrement, ce qui se traduit par un bruit plus accentué des soupapes.

Il convient donc, de temps en temps, de le vérifier et de procéder au réglage s'il y a nécessité, suivant la façon indiquée dans le chapitre « réglage ».

Tension de la chaîne : Une chaîne trop lâche s'use plus vite et fait du bruit en venant frapper contre le couvre-chaîne et le cadre. À vérifier de temps en temps et retendre s'il y a lieu.

Câbles de commandes : Les câbles de commandes ont besoin d'être vérifiés de temps en temps, car ils risquent de s'user et de se rompre ou bien de raidir dans leur gaine parce qu'ils sont rouillés ou manquent de lubrifiant. Ce sont tout spécialement les câbles de commandes du frein et du carburateur qui méritent d'être surveillés et entretenus.

Écrous et vis : Il est utile de temps en temps, de donner un tour de clé à tous les écrous et resserrer les vis pour éviter leur perte. C'est surtout lorsque la machine est neuve et que tous les organes prennent leur place, que les écrous et vis risquent de devenir lâches. Un écrou ou une vis qui deviennent libres sont perdus rapidement.



MISE EN MARCHÉ

CONDUITE

Précautions à prendre avant le départ :

Avant de mettre la moto en marche, on doit s'assurer que toutes les opérations dont il est parlé précédemment, ont bien été effectuées, surtout en ce qui concerne le graissage du bloc-moteur (vérification du niveau d'huile dans le carter) et celui des articulations fourches et moyeux.

Vérifier également si le réservoir d'essence est suffisamment approvisionné.

Mise en marche du moteur :

Pour lancer le moteur, opérer comme suit :

1) Placer le levier de vitesse tel que le changement de vitesse soit au point mort.

2) Ouvrir le robinet d'essence et s'assurer que l'essence arrive au carburateur en le noyant légèrement. Pour ce faire, appuyer sur le bouton placé sur le couvercle de la cuve et destiné à cet effet.

3) Ouvrir la poignée des gaz de la quantité convenable ; cette quantité sera déterminée par la propre expérience du conducteur.

4) Actionner lentement 2 ou 3 fois la pédale de mise en marche, donner alors un vigoureux coup de lanceur. Le moteur doit partir.

Les conditions climatériques font varier la facilité du départ du moteur. À mesure que l'on s'habitue à la machine, le lancement devient de plus en plus facile. Lorsque le moteur est en marche, s'assurer que la manivelle du lanceur est bien revenue à sa position de repos. Normalement, ne laisser tourner le moteur

de la machine étant arrêtée que juste le temps nécessaire et jamais à grande vitesse.

Emballer le moteur à vide est le plus mauvais traitement qu'on puisse lui infliger. Il importe, par contre, de le faire tourner quelques instants au ralenti ; cette recommandation est surtout très importante en hiver où il y a intérêt à faire chauffer légèrement l'huile de graissage pour rendre le débrayage plus facile et plus doux.

DEMARRAGE :

Le moteur étant en marche et le motocycliste en selle, débrayer à fond et passer en première vitesse en engageant le sélecteur de vitesse en position correspondante, emballer légèrement le moteur en tournant la poignée des gaz, puis lâcher doucement la poignée de débrayage. Le démarrage s'effectuera ainsi sans à-coup et sans que le moteur peine (avec un peu de pratique, il est facile de déterminer la meilleure position de la poignée des gaz pour un départ progressif). Démarrer toujours en première vitesse, car de cette façon, les organes du moteur et de la boîte de vitesses fatiguent peu, alors qu'en démarrant sur un autre rapport, on leur demanderait un travail exagéré.

PASSAGE DES VITESSES :

Le changement de vitesse a été établi pour que l'effort moteur restant le même, l'effort à la jante puisse varier. On doit se servir du changement de vitesses aussi souvent que nécessaire ; en côte, il ne faut pas laisser peiner le moteur, mais choisir la vitesse qui lui permettra de tourner sans fatigue. Au sommet de la côte, il ne faut pas laisser emballer le moteur dans une vitesse inférieure, mais reprendre la vitesse appropriée ou la prise directe. La marche

par à-coups d'un moteur s'effectue au détriment de sa durée ainsi que de celle de la transmission. Ne pas toucher à la démultiplication de la machine sous prétexte d'aller plus vite. Votre machine est munie en sortant de l'usine de la démultiplication qui lui convient le mieux.

Pour changer de vitesse, opérer comme suit :

1) Pour passer d'une petite à une plus grande vitesse, couper les gaz, débrayer, mettre le sélecteur de vitesses dans la position correspondante, embrayer. On trouve dans l'ordre : première, point mort, seconde et prise directe.

2) Pour redescendre d'une grande vitesse à une plus petite : débrayer sans couper les gaz et actionner le levier de vitesse.

FREINAGE :

Lorsqu'on veut freiner, couper les gaz et agir sur les deux freins ; si en fin de freinage la vitesse de la moto est trop faible et que l'on veuille repartir, prendre une vitesse inférieure, puis démarrer à nouveau. Ne débrayer que dans les derniers mètres avant arrêt complet de la machine. Dans le cas de l'arrêt complet, procéder pour le démarrage comme indiqué plus haut.

Arrêt de la machine : si l'on veut stationner sans arrêter le moteur, couper les gaz, débrayer, remettre le changement de vitesse au point mort, freiner.

L'arrêt, en laissant tourner le moteur, ne doit être que de courte durée. Ne jamais rester débrayé avec le moteur en marche et une vitesse en prise.

Pour un arrêt prolongé, opérer comme pour un arrêt de courte durée et arrêter le moteur en fermant complètement les gaz d'une part et le robinet d'essence d'autre part.

RODAGE DES MACHINES NEUVES

IMPORTANT :

Lorsqu'on met en marche, surtout par temps froid, il est nécessaire de faire tourner le moteur à vitesse réduite jusqu'à ce qu'il soit chaud. La machine étant restée à l'arrêt, on doit marcher lentement les premiers kilomètres pour que l'huile se réchauffe et devienne liquide. Si l'on exige trop de la machine, on risque de l'endommager, car l'huile restant épaisse en raison du froid, n'arrive plus en quantité suffisante dans les parties à graisser. Pour roder convenablement le moteur, donner les gaz sur des parcours peu étendus, puis les couper, en laissant rouler la machine.

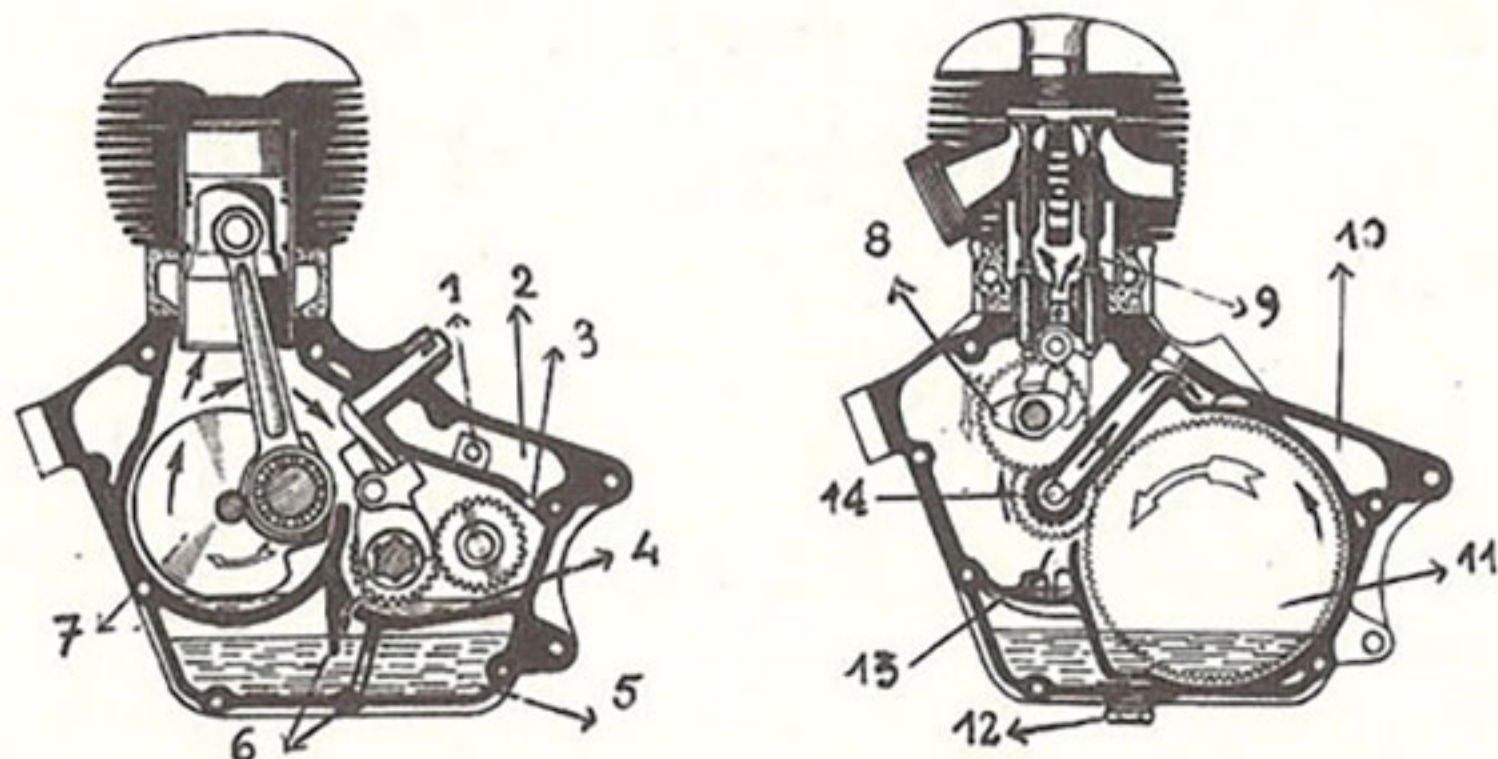
Pendant les 1.500 premiers kilomètres le rodage correct doit s'effectuer en ne roulant ni trop lentement, ni trop vite, suivant le régime du moteur.

Il ne faut pas emballer le moteur, soit à vide, soit à une position de vitesse inférieure à son régime, de même que le faire peiner à une position de vitesse supérieure à son régime.

À cet effet, il convient de ne pas hésiter à changer de vitesse au moment nécessaire. Dans le cas contraire, l'usure du moteur serait prématurée et rapide.

En principe, pendant la période de rodage, respecter soigneusement les vitesses minimum et maximum indiquées ci-dessous :

- 1^{re} vitesse : de 0 à 20 kilomètres à l'heure.
- 2^e vitesse : de 20 à 35 kilomètres à l'heure.
- 3^e vitesse : de 35 à 50 kilomètres à l'heure.



SCHEMA DU GRAISSAGE DU MOTEUR ET DE LA BOITE DE VITESSES

- 1) Orifice de sortie vers le pignon de chaîne utilisé par l'air du reniflard.
- 2) Capacité du reniflard.
- 3) Retour de l'huile condensée dans la cavité de détente du reniflard.
- 4) Niveau d'huile dans la boîte de vitesses.
- 5) Partie inférieure du carter faisant fonction de réservoir d'huile.
- 6) Déflecteurs protégeant les retours d'huile dans la boîte.
- 7) Huile dans le carter moteur.
- 8) Distribution (graissage assuré par projection).
- 9) Graissage des guides de soupapes et des poussoirs inférieurs.
- 10) Boîte de détente du reniflard.
- 11) Roue d'embrayage.
- 12) Gicleur d'huile (diamètre 3 mm) pour la vidange.
- 13) Trou permettant à l'huile de pénétrer dans le carter moteur.
- 14) Communication avec le carter moteur. Le vilebrequin percé joue le rôle de reniflard commandé.

ENTRETIEN

GRAISSAGE

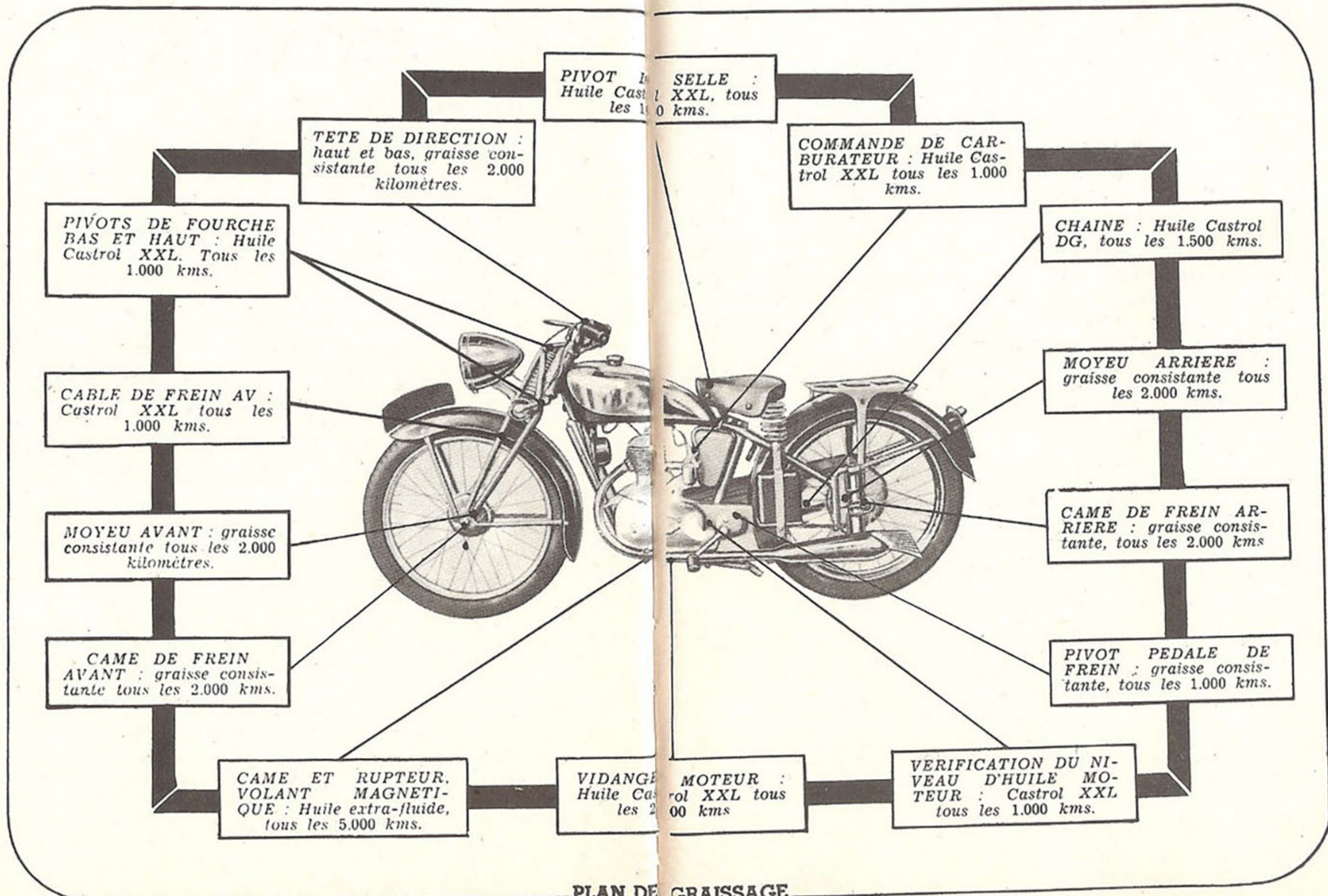
L'essentiel pour obtenir d'une motocyclette un fonctionnement parfait et une longue durée de tous ses organes est d'assurer partout un graissage efficace.

Pour prolonger la vie du moteur étant donné sa faible consommation d'huile, donnez lui toujours un lubrifiant de première qualité.

Le moteur, l'embrayage, la boîte de vitesses et leurs organes de commandes sont logés en un carter unique. Le graissage de cet ensemble est assuré par une circulation d'huile en circuit fermé avec un seul orifice de remplissage situé à l'arrière du moteur. Le bouchon de vidange est situé à la partie inférieure. L'évacuation de l'air du carter est assurée à l'aide d'un distributeur rotatif solidaire du vilebrequin qui envoie l'air dans un espace réservé à cet effet et où les vapeurs d'huile se condensent.

Tous les blocs-moteurs sont expédiés sans huile. Il est indispensable, avant de faire tourner le moteur, même à la main, de faire le plein d'huile.

Il y a donc lieu de dévisser le bouchon de remplissage et de verser par l'orifice de remplissage $3/4$ de litre d'huile Castrol XXL. Verser doucement et par petites quantités à la fois, afin de laisser à l'huile le temps de pénétrer partout et d'éviter d'en répandre sur le sol. Employer de préférence un entonnoir à tamis métallique afin d'éviter l'introduction d'impuretés. Ne pas dépasser le niveau qui est atteint lorsque l'huile affleure le trou de remplissage. Remettre le bouchon de remplissage sans en oublier le joint.



PLAN DE GRAISSAGE
 DE LA 125 MOTOBECANE LATERALES

Pendant la première période de rodage (2.000 kms environ), il y a lieu de renouveler plusieurs fois l'huile du moteur, tous les 500 kms par exemple. Tenir compte rigoureusement de cette recommandation, car les machines livrées ne sont pas rodées et c'est le constructeur de la machine qui en assure lui-même le rodage en parcourant les premiers milliers de kilomètres. Passé cette période, il y a lieu de remettre de l'huile fraîche le plus souvent possible, tous les 1.000 kilomètres au minimum de manière à rétablir le niveau normal. Vidanger entièrement le moteur tous les 2.000 kilomètres.

Il est également utile, pendant la période de rodage, de mélanger à l'essence une certaine quantité d'huile spéciale « Castrollo », dans la proportion indiquée par le fabricant. Cette huile d'une grande efficacité, assure, en plus du graissage normal, la lubrification des parties hautes du cylindre telles que guides de soupapes, etc... Suivre rigoureusement les indications portées sur le bidon.

CHAINES

Les chaînes doivent être bien soignées. Beaucoup de motocyclistes les négligent ; il en résulte que le rendement obtenu même avec les meilleures marques, n'est que médiocre. La chaîne est graissée par le trop plein de la boîte de vitesses. Cela n'empêche pas que tous les 2.000 kilomètres, il faut laver cette chaîne dans du pétrole en l'agitant fortement dans le bain pour enlever complètement le gravier et la boue, puis essuyer et laisser sécher. Mettez ensuite dans un récipient quelconque, le produit spécial graphité Castrollease « b » et plongez-y la chaîne ; chauffez légèrement, laissez ensuite cinq minutes sans élever la température, puis retirez la chaîne ; laissez là égoutter,

puis refroidir. Essuyez et remontez. Répétez cette opération tous les 2.000 kms environ.

Graissez de temps à autre la chaîne extérieurement au moyen d'une couche de Castrolase « G » (graphitée).

Les chaînes doivent être bien alignées, ni trop tendues, ni trop lâches. Une oscillation au milieu du brin de la chaîne est correcte. Trop lâche, la chaîne fouette et s'use ; trop tendue, elle bride et détériore les roulements et risque de se casser. Ajustez la chaîne au moyen de tendeurs se trouvant dans les pattes. Pour allonger, raccourcir ou réparer une chaîne, servez-vous d'un dérive-chaîne et des maillons spéciaux prévus pour cet usage. Lors du remontage de la chaîne, il faut que le ressort-sûreté du maillon amovible se place de telle façon que son extrémité ouverte soit tournée dans le sens opposé à la marche de la chaîne. Il importe également que ce ressort soit placé du côté extérieur de la chaîne, ceci afin de faciliter le démontage.

ROUES ET PNEUS

Assurez-vous de temps en temps que les jantes ne sont pas bosselées ou fendues et que les rayons ne sont pas détendus.

Vérifiez si les roues (surtout la roue avant) n'ont pas trop de jeu. Si oui, réglez-les comme suit : desserrez l'écrou de l'axe du côté opposé au frein, puis le contre-écrou. Vissez ensuite le cône au moyen d'une clé spéciale, jusqu'à ce que le jeu reste perceptible. Resserrez le contre-écrou et l'écrou et vérifiez le jeu sur un tour complet de la roue ; les roulements ne doivent pas être trop serrés et la roue doit tourner librement et sans à-coups.

Graissage : graissez les roulements tous les 5.000 kilomètres environ au moyen de Castrolase M.

PNEUS

Les pneus doivent être entretenus soigneusement. En gonflant vos pneus à une pression correcte, vous augmenterez non seulement leur vie, mais vous obtiendrez aussi un meilleur service, car vous diminuerez la résistance à l'avancement, ce qui vous permettra de rouler plus vite pour une puissance donnée du moteur.

Il est évident qu'un pneu dégonflé freine considérablement. S'il n'est pas suffisamment gonflé, ce freinage est moins perceptible, il existe néanmoins et diminue le rendement, partant l'économie de votre machine.

D'autre part, un pneu insuffisamment gonflé, non seulement se détériore rapidement, mais il ne protège plus la jante qui se déforme, s'aplatit et devient rapidement inutilisable. Par contre, un pneu trop gonflé supprime complètement le confort et occasionne des ruptures de rayons. Il s'use également plus vite, sa fatigue étant plus élevée.

En conclusion, nous ne saurions trop recommander de surveiller la pression des pneus. Des jauges de pression très pratiques et très simples se vendent dans tous les bons magasins d'accessoires. Leur emploi est très indiqué.

En hiver, pour éviter le risque de voir les pneus se dessécher, il est recommandable, lorsque la machine ne roule pas, de la placer sur son support.

Examinez également, de temps en temps, si de l'eau ne pénètre pas entre les pneus et les jantes, car les jantes se rouilleraient, deviendraient coupantes et abîmeraient les pneus.

CHAMBRES A AIR.

Les chambres à air doivent être de dimensions exactement appropriées aux pneus. En cas de crevaison, prenez le soin de bien nettoyer les surfaces à coller et de laisser sécher la dissolution (faire vulcaniser les pièces de préférence). Saupoudrez de talc avant de remonter. Avant de gonfler complètement, vérifiez si la chambre n'est pas coincée et si l'enveloppe est bien emboîtée dans la jante. L'observation de ces derniers points est très importante pour se prémunir contre les éclatements. Assurez-vous de temps en temps que l'écrou de blocage de la valve sur la jante est bien serré. N'oubliez jamais d'emporter avec vous quelques valves de rechange et remplacez souvent votre dissolution pour éviter de la trouver desséchée le jour où vous en aurez besoin.

FREINS.

Une bonne machine doit posséder de bons freins. Les freins tambours sont très efficaces, mais assurez-vous de leur fonctionnement parfait. Veillez à ce qu'il n'y ait jamais d'huile ou de graisse sur les surfaces frottantes ; tenez les freins bien réglés et occasionnellement, nettoyez-les à sec.

Pour rattraper l'usure des sabots, réglez les tringles au moyen des écrous spécialement prévus.

La pédale est orientable, placez-la dans la position désirée, bloquez l'écrou à fond et réglez la tringle.

RESSERRAGE DES ECROUS.

Il est nécessaire de resserrer les écrous non munis d'un frein au bout d'un certain temps de marche. Les meilleurs moments sont par exemple une fois après 200 kms environ et une deuxième fois après 1.000 kms.

Il y a intérêt à effectuer ce serrage lorsque le moteur est encore chaud, c'est-à-dire en rentrant d'une randonnée ou bien après avoir fait tourner le moteur pendant quelques instants.

Tous les écrous sont facilement accessibles en se servant par exemple d'une clé à tube ; les différentes dimensions d'écrous sont très réduites et pratiquement il suffit de deux clés double pour serrer tous les écrous sans exception.

En ce qui concerne la culasse, il peut être nécessaire de faire le serrage plus souvent. Il est recommandé de ne pas bloquer les écrous l'un après l'autre, mais de serrer toujours deux écrous diamétralement opposés. Nous recommandons de ne pas serrer les écrous de culasse lorsque celle-ci est très chaude, c'est-à-dire lorsqu'il est impossible d'y tenir la main appliquée.



NETTOYAGE DE LA MACHINE

Lavage : Pour le nettoyage, on doit prendre les précautions suivantes :

Protéger le carburateur et le volant magnétique.

Détremper préalablement au jet à grand débit sans pression et détacher la boue avec ce jet. Utiliser la brosse passe-partout pour les accumulations récalcitrantes. Ne jamais se servir d'une lance à grande pression qui projette l'eau dans les assemblages.

Lorsque toute trace de boue ou de poussière a été entraînée par l'eau, essuyer la moto avec des éponges bien rincées ; aussitôt après cet essuyage à l'éponge, sécher à la peau de chamois bien propre, trempée et essorée à plusieurs reprises.

Parties émaillées (réservoir) : Laver comme ci-dessus en ayant soin d'éliminer au maximum la poussière avant de se servir de l'éponge. Sécher à la peau de chamois, redonner de l'éclat en frottant avec un chiffon très doux ou mieux avec de l'ouate ou ouatellose (ouate de papier). Opérez délicatement dans le voisinage des filets et des marques.

Proscrire l'emploi de l'essence et du pétrole. En conséquence, puisque vous ajoutez de l'huile à votre essence, faites le mélange avant introduction dans le réservoir ou essuyez l'huile dès qu'elle est tombée sur le réservoir.

Donner du brillant : Frotter très soigneusement avec de l'ouate comme il vient d'être dit ; pour un brillant plus rapide, demander à l'agent qui vous fournit la machine, un pot de pâte à lustrer.

Vous pouvez trouver chez tous les droguistes des eaux ou pâtes à lustrer pour émail cuit au four.

Au cas où la peinture aurait des éraflures, se servir des émaux à froid livrés dans le commerce.

Eviter de laver une machine en plein soleil, l'eau sèche par tache et augmente la difficulté du travail. S'il gèle, ne pas laver la machine dehors, mais dans un garage ou un hangar où la température ambiante est supérieure à zéro.

Pièces parkérisées : Nettoyer abondamment au jet Tamponner avec un chiffon imbibé d'huile.

Parties nickelées (manettes, leviers sur le guidon) : Pendant les périodes pluvieuses d'hiver ou pendant un séjour au bord de la mer, passer chaque matin sur les parties nickelées un chiffon légèrement enduit de vaseline, aucune partie nickelée, surtout en acier, ne peut conserver son fini sans ce soin.

Parties chromées : Ne nécessitent l'emploi d'aucun produit spécial, nettoyer au chiffon sec suffit.

Taches de goudron (sur le réservoir et les garde-boue) : Des produits spéciaux antigoudron existant dans le commerce donnent d'assez bons résultats sur la peinture cellulosique.

Entretien du simili-cuir de la selle : La garniture de selle en simili-cuir dont l'enduit de surface est composé des mêmes produits que la peinture cellulosique peut se brosser, puis se laver à l'éponge légèrement imbibée d'eau de savon. Son brillant reparaît après séchage au chiffon sec et frottement aux pâtes encaustiques spéciales du commerce.

ACCUMULATEURS

INSTRUCTIONS POUR LA MISE EN SERVICE ET L'ENTRETIEN

Les machines sont livrées au client avec la batterie d'accumulateurs chargée, sèche. Etant sèche, la batterie ne débite pas, n'absorbe pas de courant. A ce moment, si on essaie le moteur, éviter d'allumer le phare, car l'excès de courant n'est pas absorbé par la batterie et peut détruire l'ampoule par survoltage.

Pour tout démontage au voisinage de la batterie, débrancher le fil de masse (pour éviter les courts-circuits et risques d'incendie).

MISE EN SERVICE DES ACCUMULATEURS.

Pour leur mise en service, enlever les bouchons en liège paraffiné de chaque élément et remplir immédiatement ceux-ci avec de l'eau acidulée (électrolyte): Avant de verser le liquide dans la batterie, attendre que ce liquide soit froid.

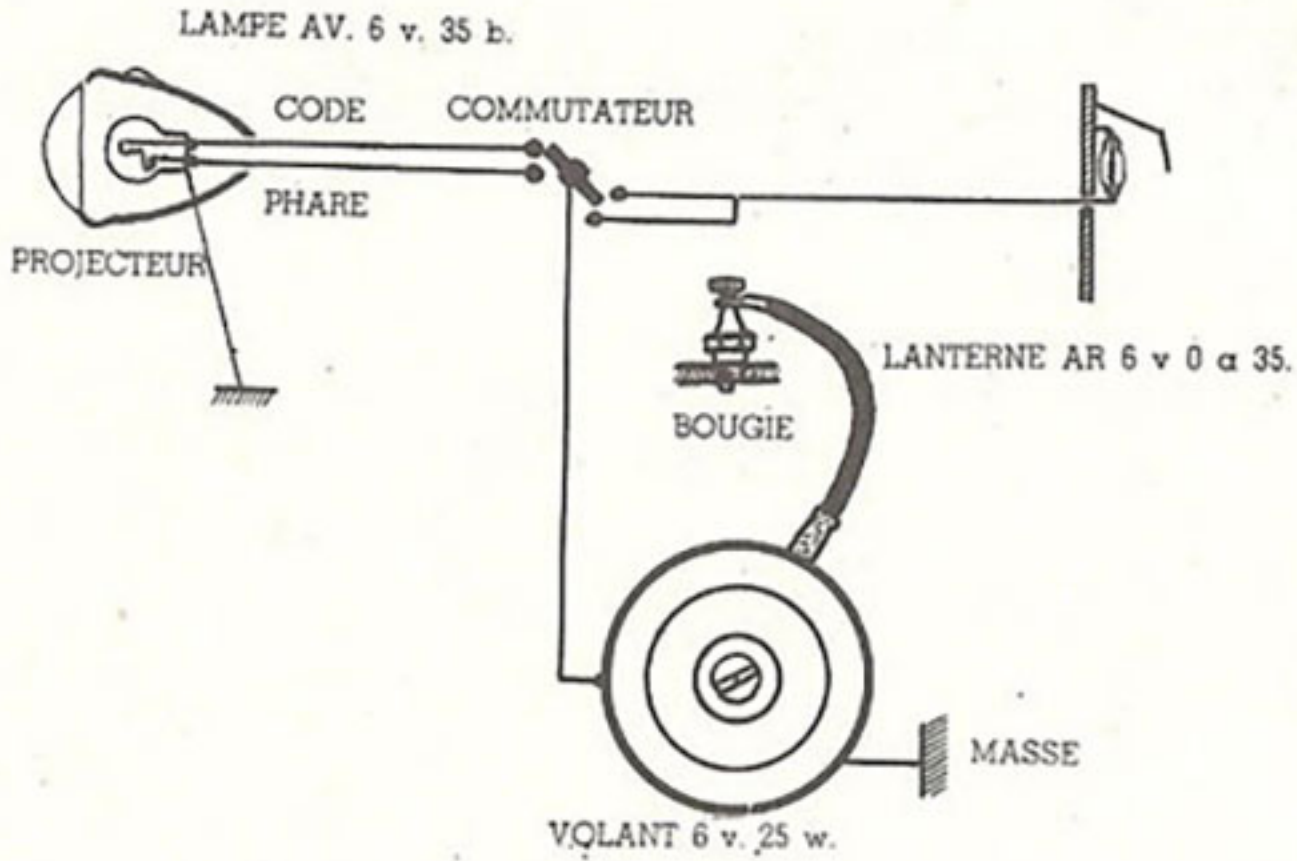
Au sujet de la composition de l'électrolyte, suivre les indications du fabricant inscrites généralement sur la batterie.

Visser après remplissage, les bouchons à trous.

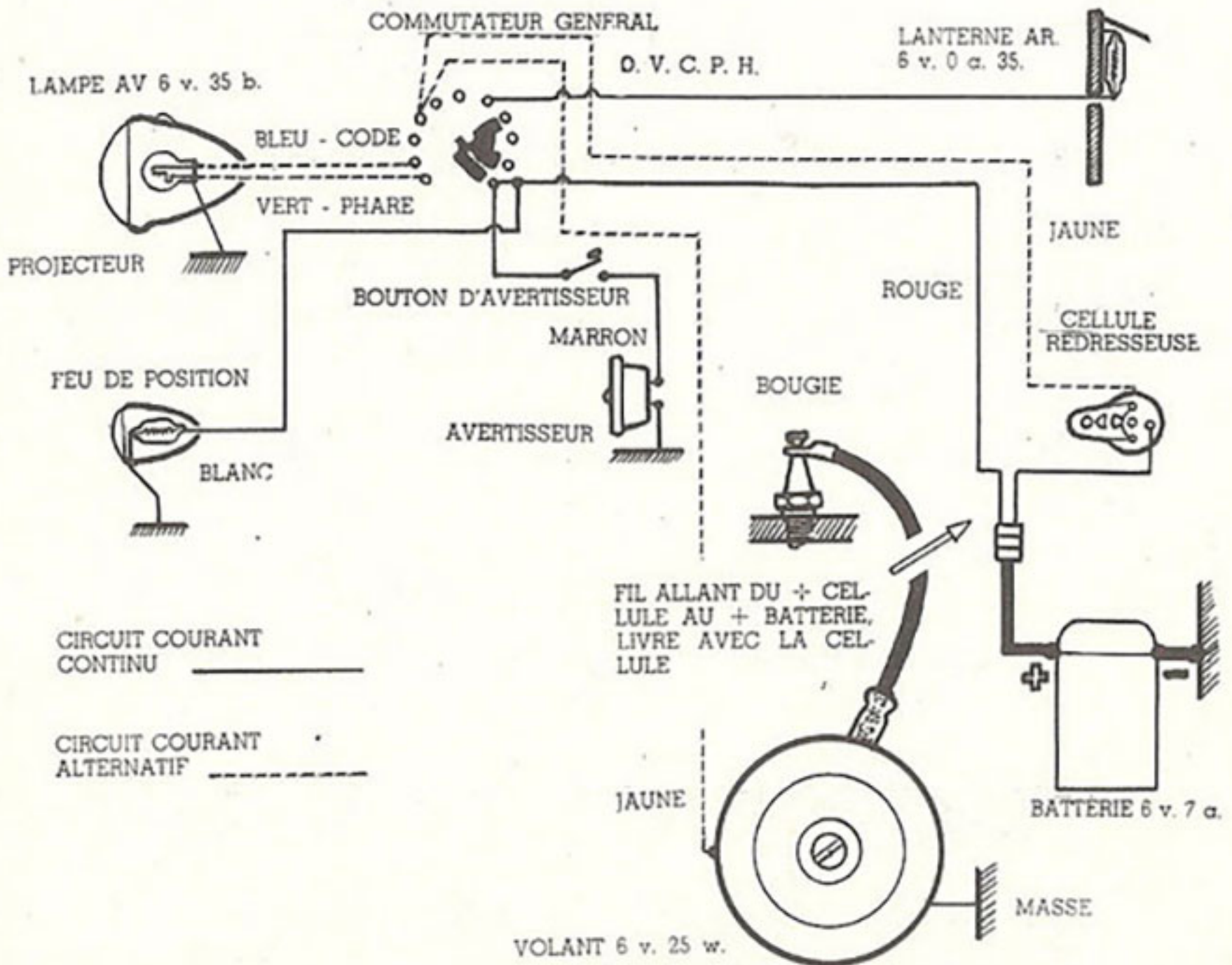
Attendre une heure environ avant de mettre la batterie en service.

CARACTERISTIQUES D'UNE BATTERIE CHARGÉE ET EN BON ETAT.

L'électrolyte doit avoir la densité et le niveau indiqués plus haut suivant le type de batterie.



EQUIPEMENT ORDINAIRE



• **Equipement électrique avec cellule redresseuse et batterie.**

L'état de charge d'une batterie doit être contrôlé en prenant son voltage aux bornes pendant le débit sur le phare, le moteur arrêté, ou mieux, en contrôlant la densité de l'électrolyte. Pour cela mettre la clef de contact du tableau à la position « phare ». Laisser débiter la batterie pendant 10 minutes environ, puis mesurer avec un voltmètre la force électromotrice aux bornes de la batterie.

Cette mesure ne devra pas être inférieure à 6 volts; ce procédé permet également de vérifier qu'aucun élément de la batterie n'est en court-circuit

S'il y avait court-circuit pendant cette opération, le voltage général de la batterie tomberait rapidement bien au-dessous des chiffres indiqués plus haut et d'autre part, le ou les éléments en court-circuit bouillonnaient fortement.

CARACTERISTIQUES D'UNE BATTERIE SULFATÉE.

Dans une batterie sulfatée, les plaques ont une couleur blanche, qu'il n'est pas toujours possible de vérifier sans démonter les faisceaux.

Toutefois, lorsque le voltage d'une batterie au repos est nettement au-dessous de 6 volts et que la densité de l'électrolyte n'atteint pas 20° B on peut croire à un commencement de sulfatation. A ce moment une recharge à faible débit (environ 1/20 du chiffre indiquant la capacité en AH) de la batterie s'impose.

La recharge sera arrêtée lorsque le voltage aux bornes sans le courant sera 7 v 8 et que les densités de l'électrolyte prises à une heure d'intervalle auront paru stabilisées.

Si cette opération ne donnait pas de résultats, c'est-à-dire si la batterie d'accumulateurs n'a pas après quelques heures de repos, les caractéristiques indiquées plus haut, d'une batterie chargée, il faudrait reprendre la charge dans les mêmes conditions après

58 MOTOBECANE et MOTOCONFORT 125 lat.

Démontage - Entretien - Description - Réglage - Dépannage
avoir remplacé l'électrolyte par la solution suivante :

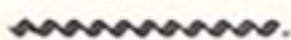
Acide sulfurique à 10° B : 1 litre.

Sulfate de magnésie pur : 0 kg. 060.

Dans ces conditions et sans le courant, la batterie ne donnera pas plus de 7 v. 5 à fin de charge.

Nous vous conseillons de ne pas arrêter la charge malgré cette indication, mais bien de la pousser pendant 3 ou 4 heures encore.

Après cela, il suffit de vider le liquide et de le remplacer par l'électrolyte déjà indiqué et convenant bien au type d'accu.



ENTRETIEN DES ACCUMULATEURS

Tous les mois environ, vérifier le niveau de l'électrolyte dans chaque élément.

Le ramener s'il y a lieu, par addition d'eau distillée au niveau indiqué plus haut, suivant le type d'accus (ne jamais ajouter d'acide).

Nettoyer les bornes extrêmes et les enduire de vaseline ou de graisse.

Essuyer les projections d'acide sur la batterie, s'assurer que les câbles de départ ne sont pas cassés.

Il y a danger pour la bonne conservation des plaques de pousser la décharge au dessous de la tension de 5,2 (sulfatation), le voltage étant mesuré pendant la décharge (c'est-à-dire phare allumé).

CONSERVATION DES ACCUMULATEURS.

Si pour une cause quelconque, les accumulateurs doivent être immobilisés un certain temps, il faudra au préalable charger la batterie jusqu'à ce que le bouillonnement soit très abondant.

À ce moment, couper le courant de charge et vider rapidement l'électrolyte.

Boucher hermétiquement et immédiatement après chaque élément de la batterie à l'aide de bouchons en liège paraffiné.

Les accus seront chargés et secs.

DEPANNAGE

CAUSES DE MAUVAIS FONCTIONNEMENT ET REMEDES

Nous sommes persuadés que le motocycliste qui aura observé à la lettre les indications qui viennent d'être données, obtiendra de sa machine un rendement parfait et un service des plus prolongés. Il évitera de même les accidents bénins ou sérieux qui proviennent soit d'un mauvais graissage, soit d'un mauvais réglage des différents organes.

Pourtant, il est impossible d'éviter quelques incidents qui se produisent en cours de service et que nous signalons ci-dessous en indiquant leurs causes et leurs remèdes.

C'est grâce à l'expérience et avec l'habitude de la machine qu'on arrive à se rendre compte immédiatement et sans hésitation de la partie qui se trouve en défaut. Un débutant, par contre, y arrivera en tâtonnant, en vérifiant point par point les organes qui peuvent être mis en cause.

C'est dans le but de lui indiquer la marche à suivre que nous avons rédigé ce chapitre en nous bornant aux cas qui sont les plus fréquents.

LE MOTEUR REFUSE DE PARTIR

Les difficultés de mise en marche du moteur sont occasionnées, dans la grande majorité des cas, par le manque d'habitude et l'inexpérience du conducteur et ce sont généralement les débutants que l'on voit le plus souvent aux prises avec ces difficultés.

Une fois que la meilleure position de la poignée des gaz est trouvée, le moteur doit partir au premier coup de kick-starter.

Bougie : Si la majorité des difficultés rencontrées lors de mise en marche du moteur provient de l'inexpérience, pour le reste, c'est la bougie qui a la plus grosse part de la responsabilité.

Donc, démontez la bougie qui peut être encrassée, grattez les électrodes et vérifiez leur écartement qui doit être de 3 à 4/10 de mm. S'assurer que l'étincelle jaillit lorsqu'on met en contact l'armature métallique de la bougie avec le cylindre du moteur et que l'on actionne celui-ci, la bougie étant naturellement branchée au volant magnétique.

Retirer le couvercle du dispositif de rupture, s'assurer avec la jauge d'épaisseur attachée à la clé de magnéto que l'écartement des vis platinées est de 3/10 de mm. à la rupture et que les deux vis viennent franchement en contact lorsque le levier quitte la came.

Vérifier si les vis sont exemptes de toute trace d'huile. Ne pas les nettoyer avec un chiffon poilu.

Voir en outre si le levier de rupture ne force pas sur son axe.

Un court-circuit peut être dû à l'eau de pluie, dans ce cas, nettoyer l'intérieur du dispositif.

L'essence n'arrive pas au carburateur : S'assurer s'il y a de l'essence dans le réservoir et si le robinet est ouvert.

Démonter le raccord d'arrivée d'essence dans la cuve. Si l'essence ne jaillit pas c'est qu'il est obstrué. Le déboucher avec la pompe à pneu ou en soufflant.

Vérifier également le pointeau du flotteur qui peut être grippé. L'essence arrivant dans la cuve et ne partant pas, retirer le gicleur et le déboucher en soufflant dedans. Éviter d'y introduire une aiguille qui modifierait sa section et déréglerait la consommation.

Le moteur ne marche pas convenablement : manque de puissance. Vérifier si le papillon du carburateur tourne bien sous l'action de la poignée de commande.

Vérifier l'étanchéité du cylindre et de la pince de serrage du carburateur sur le cylindre ; la resserrer s'il y a lieu.

Vérifier si le joint de la bougie est bon, si la bougie est bien serrée ou si la porcelaine n'est pas cassée.

Se rendre compte si l'essence arrive en quantité suffisante. Réglez le mélange qui peut être riche ou pauvre.

La marche défectueuse peut tenir aussi à l'encrassement du cylindre ou du piston ou à l'obstruction partielle du pot d'échappement.

Le moteur cogne : Le cognement provient surtout d'un échauffement anormal du moteur, ce qui est souvent la conséquence d'un excès ou d'un manque d'essence, d'un graissage insuffisant, de l'emploi d'huile de mauvaise qualité, d'un phénomène d'auto-allumage ou de l'emploi d'une bougie défectueuse ou encore d'un manque ou d'un excès d'avance à l'allumage.

Ratés : Les ratés peuvent provenir d'une des causes suivantes :

Bougie sale.

Porcelaine cassée.

Vis platinées encrassées.

Court-circuit occasionnel provoqué par le fil de bougie.

Mauvaise connexion.

Arrivée irrégulière d'essence au carburateur.

Eau dans l'essence.

Le moteur emballe : Commande de débrayage déréglée. S'assurer que le levier de débrayage possède

le jeu et la sûreté nécessaires.

Mauvaise compression : En plus d'une bougie cassée ou de son isolant cassé, se rendre compte si les segments portent bien, sinon les faire remplacer. Si les soupapes ne portent pas, les nettoyer ou les roder.

Si les soupapes sont dérégées, régler le jeu des soupapes (1/10 de mm.).

ECLAIRAGE

Arrêt du phare et du code : vérifier les connexions.

L'avertisseur et l'éclairage ne fonctionnent pas à l'arrêt : vérifier la batterie et les connexions.

Le voyant ne s'éclaire pas en marche : vérifier la batterie et les connexions, changer au besoin la lampe régulatrice éclairant le voyant.

Le voyant s'éclaire à l'arrêt : débrancher la batterie au plus tôt et vérifier les connexions. Faire changer si besoin la cellule.

Ne faire le plein de la batterie qu'avec de l'eau distillée, le niveau étant au ras des trois bouchons.

(Voir instructions de remplissage de la batterie. Ces indications sont gravées sur la batterie).

Nous avons jugé utile de grouper toutes les pannes et leur remède en un tableau synoptique qui permettra de déceler immédiatement et automatiquement la cause du mauvais fonctionnement du moteur.

OUTILLAGE ET NECESSAIRE DE REPARATIONS

Bien qu'avec une machine moderne les pannes soient plutôt rares, il est prudent de ne pas s'aventurer sur les routes sans posséder un certain outillage qui, une fois rangé méthodiquement, tient parfaitement dans un petit coffre à outils ou dans des sacs.

En voici la composition :

1 série de clés plates en vanadium de 6 à 18 inclus.

Les clés en tubes pour les endroits inaccessibles.
1 clé à molette (25 mm. d'ouverture), clé spéciale pour la bougie, clés spéciales pour la machine.

1 petite pompe Técalémit pour graissage des articulations de fourche.

1 bougie de rechange et un joint.

1 très petit marteau (car ce n'est pas une solution de taper avec une clé).

1 petit burin.

1 tournevis très petit.

1 pince universelle.

1 pince à becs fins.

3 démonte-pneus.

1 chambre à air de rechange (lorsqu'on roule vite il y a souvent déchirure, le temps de s'arrêter).

1 tube de dissolution.

1 grand morceau de rustine.

1 râpe pour grattage de la chambre à air.

1 petite paire de ciseaux.

1 chasse-goupille.

1 morceau fil lumière.

Quelques cosses fil lumière.

MOTOBÉCANE STATION - BASTILLE

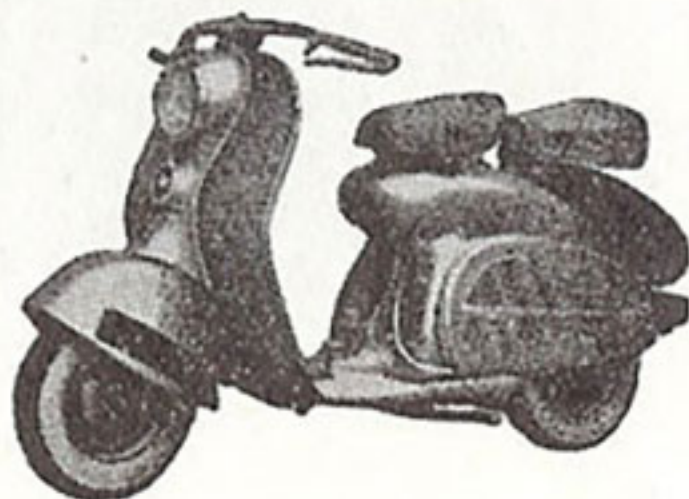


Rémi DANVIGNES

MOTOS

SCOOTERS

125 latérales D 45
125 culbutée Z 54 C
125 culbutée Z 46 C
175 culbutée Z 2 C
175 sport Z 22 C
350 L 4 C



et la MOBYLETTE

— Stock complet pièces détachées et accessoires —

6. Boulevard Richard-Lenoir - PARIS — ROQ 43-43

BAUDART

(Coureur Professionnel)

43, avenue de Paris

VINCENNES (Seine)

Tél. : DAU. 32-28



TOUTES MACHINES
DISPONIBLES



PIECES DETACHEES
— EQUIPEMENT —



CREDIT
immédiat

Exigez les Accessoires

AMAC

CARBURATEURS

POIGNEES

TOURNANTES

GUIDONS

MANETTES ET LEVIERS

TRANSMISSIONS

ROBINETS D'ESSENCE

et

PIECES DETACHEES

que vous trouverez
chez tous les motocistes

STATION-SERVICE

A · M · A · C

21, rue Collange

LEVALLOIS (Seine)

Tél. : PER. 06-02

CAMUS

46, avenue Général Galliéni
JOINVILLE-LE-PONT
(Seine)



TOUS MODELES
DISPONIBLES



— C R E D I T —



Champion de France
51-52-53

HORDELALAY

(Coureur Professionnel)
122, route de Fontainebleau
ATHIS-MONS (S.-et-O.)
Tél. : BEL. 46-63

Vainqueur du BOL D'OR
toutes catégories 1939 sur
MOTOBECANE 500 cmc.

SPECIALISTE ET
AGENT OFFICIEL
MOTOBECANE



STATION-SERVICE
MISE AU POINT ET
ESSAIS

— C R E D I T —

MOTOBECANE



Mobylette Scooters

MOUCHIROUD

117, avenue de Saxe
LYON (Rhône)

Tél. : M 83-34
C.C.P. Lyon 1756-52

AGENT EXCLUSIF
MOTOBECANE
STOCK COMPLET
PIECES

Au service exclusif
MOTOBECANE
depuis 20 ans

ACCESSOIRES
EQUIPEMENTS
MISE AU POINT

ASSURANCES IMMEDIATES

ACCIDENTS

—
TIERS

—
TOUS RISQUES

—
VOL

—
INCENDIE

—
Service Assurances de
MOTOREVUE
12, rue de Cléry, 12
— PARIS-2° —

VOTRE BIBLIOTHEQUE

OUVRAGES TECHNIQUES

- L'ATELIER DU MOTOCYCLISTE : Mise au point, réparation, entretien de toutes motos.
- MANUEL DU 2 TEMPS Motos - Scooters - Véломoteurs.
- L'ART DE CONDUIRE : Tourisme et compétitions pour motos, sidecars, vélomoteurs, cyclomoteurs.
- LE VADE MECUM DU MOTOCYCLISTE : L'ouvrage technique et pratique le plus complet et le plus luxueux sur les cyclomoteurs, vélomoteurs, motos, scooters, sidecars. 380 pages.
- LA TRACTION AVANT (9-11-15) : Description. Entretien. Dépannage.
- LA 4 CV RENAULT : Technique - Pratique - Entretien - Réparation. Impression et couverture. 2 couleurs. Edition Standard. Edition Luxe.
- TECHNIQUE ET PRATIQUE DES CYCLOMOTEURS : Mise au point, réparation, entretien, réglage.

MANUELS D'ENTRETIEN

Toute la technique, pratique, entretien, dépannage, démontage des machines ci-après. Couverture cartonnée.

- TERROT et MAGNAT-DEBON 125 cmc. Type ETD et M4 TD.
- MOBYLETTE : Description - Réglage - Entretien - Dépannage.
- MOTOBECANE ou MOTOCONFORT (125 lat.) : Entretien - Réglage.
- MOTOBECANE ou MOTOCONFORT (125 et 175 à soupapes en tête).
- PEUGEOT P 55 - 56 - 155 - 156 et 176 : Description - Réglage.
- LA VESPA : Description - Conduite - Graissage - Entretien - Démontage
- LE LAMBRETTA : Description - Conduite - Entretien - Démontage.
- LA GNOME-RHONE Types R1, R2, R3, R4 et R4c

TABLEAUX MURAUX

PLANCHES MURALES 65x100

PEUGEOT P 55.
TERROT 500 RGST.
LIGHT 125.
125 TERROT E.T.D.

Le Moteur VELOSOLEX.
4 CV RENAULT.
Bloc-Moteur A.M.C. 125 et 150.
Bloc-Moteur YDRAL 125.

DIVERS

- LE CARNET DE BORD DU MOTOCYCLISTE. Aide-mémoire permettant de tenir une comptabilité scrupuleuse de votre consommation, vérifier le kilométrage des pneus, noter toutes adresses.
- UNE BELLE RELIURE POUR VOTRE COLLECTION. Fixation élégante. Dos et coins pégamoid.

Les timbres poste ne sont pas acceptés en paiement

Catalogue détaillé sur demande

Édité par **MOTO-REVUE**

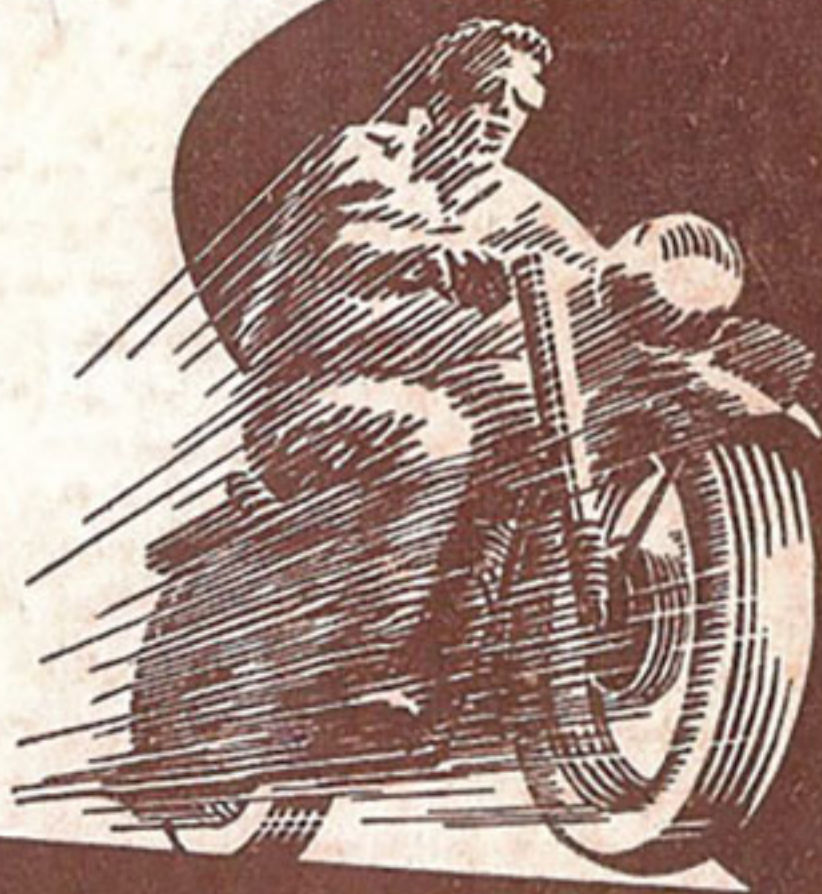
12, Rue de Cléry - PARIS-2°

C.C.P. « MOTO-REVUE » PARIS 297-87

Nous ne faisons aucun envoi contre remboursement

EXTRAIT DU GUIDE D'ALLUMAGE
FLOQUET

MOTOBÉCANE
D 45 S - 125 cc soupapes latérales : 14 C 1
Z 46 C - 125 cc - Z 2 C et Z 22 C 175 cc
soupapes en tête : 14 D 101
N 4 C - 350 cc - soupapes en tête : 14 D 101
MOBYLETTE :



FLOQUET

la bougie dynamique