

LES 125 cm³

NOTICE
D'ENTRETIEN

N° 81 *bis*

destinée aux marques :

Monet Goyon Koehler Escoffier

TABLE DES MATIÈRES

Conduite	3
Graissage	6
Réglages moteur :	
Partie moteur	8
I Calaminage	8
II Bougie	8
III Carburateur	9
IV Batterie	11
V Volant magnétique	12
VI Embayage	15
VII Boîtes de vitesses	15
Caractéristiques	19

Notez que toute commande de pièces de rechange doit nous être transmise par l'Agent de nos marques : MONET GOYON ou K€HLER ESCOFFIER de votre région.

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

MOTEURS

125

PLEIN D'ESSENCE

Un litre de mélange 4:1 de carburateur et d'huile
1 LITRE

Un litre de mélange 4:1 de carburateur et d'huile

Un litre de mélange 4:1 de carburateur et d'huile

Un litre de mélange 4:1 de carburateur et d'huile

Un litre de mélange 4:1 de carburateur et d'huile

Un litre de mélange 4:1 de carburateur et d'huile

Un litre de mélange 4:1 de carburateur et d'huile

Un litre de mélange 4:1 de carburateur et d'huile

Un litre de mélange 4:1 de carburateur et d'huile

Un litre de mélange 4:1 de carburateur et d'huile

Un litre de mélange 4:1 de carburateur et d'huile

Un litre de mélange 4:1 de carburateur et d'huile

Un litre de mélange 4:1 de carburateur et d'huile

Un litre de mélange 4:1 de carburateur et d'huile

NOTICE D'ENTRETIEN

pour vélomoteurs
propulsés
par moteurs
125 cm³

MONET & GOYON S.A.

MACON

Marques

Monet Goyon *Kochler Escoffier*

Macon, le 1^{er} janvier 1956.

Monsieur et Cher Client,

Tel qu'il sort de nos usines, le véhicule dont vous venez de prendre possession comporte toutes les solutions que des années d'étude et d'expérience nous ont indiqué comme étant les mieux adaptées à sa conception.

Au cours de leur fabrication, toutes les pièces composantes de votre vélomoteur ont subi une série d'épreuves et contrôles de qualité suivant les principes de la plus rigoureuse et de la plus moderne technique.

C'est-à-dire qu'au moment où toutes ces pièces prennent place sur la chaîne finale pour montage de votre vélomoteur, celui-ci est déjà garanti avant même qu'il soit définitivement terminé, et ce d'autant plus que les prototypes de la série ont dû déjà faire leurs preuves, pendant des mois, au cours d'essais particulièrement durs et sur des dizaines de milliers de kilomètres.

Tout cela que vous ignorez peut-être est fait pour que vous n'ayez que satisfaction de votre vélomoteur.

Après rodage de 500 kilomètres..., roulez comme vous l'entendez. Vous pouvez avoir confiance, votre vélomoteur n'a pas besoin, de par sa construction minutieuse, de soins très particuliers.

Et maintenant... bonne route.

La DIRECTION.

CONDUITE

PLEIN D'ESSENCE

Utiliser du mélange à 7 % exclusivement **ENERGOL** S.A.E. 40.

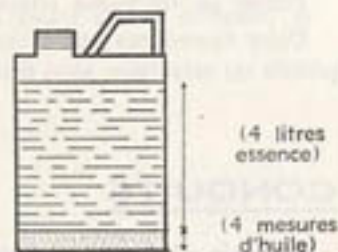
Bien surveiller l'exécution du mélange.

Si vous devez préparer vous-même votre mélange : verser dans un bidon très propre autant de mesures d'huile qu'il y a de litres d'essence à mettre dans le réservoir.

Remplir le bidon aux trois quarts avec de l'essence.

Agiter.

Verser ce mélange dans le réservoir après vous être assuré que le robinet d'essence est fermé. Compléter le plein.



Bidon de 5 litres.

ATTENTION : En aucun cas, augmenter le pourcentage d'huile : le graissage ne serait pas amélioré et le moteur se calaminerait plus rapidement.

LANCEMENT

Ouvrir le robinet d'essence. S'assurer du remplissage de la cuve du carburateur par pression sur le poussoir prévu sur cette cuve. Mettre la poignée tournante des gaz à demi-ouverture (mettre le starter éventuellement pour les départs à froid).

Vérifier que la boîte de vitesses est bien au point mort.

Faire deux ou trois aspirations au moyen de la pédale de kick, appuyer sur celle-ci jusqu'à sentir la compression du moteur. A cet instant, laisser remonter la pédale et appuyer franchement à fond sur celle-ci. Le moteur part.

Laisser le moteur tourner deux ou trois minutes au ralenti avant sa mise en charge.

MISE EN ROUTE

Débrayer à fond, puis enclencher la première vitesse en relevant, avec la pointe du pied, le levier du sélecteur jusqu'à enclenchement de la première vitesse. Embraier progressivement et accélérer. Le véhicule part.

Après avoir atteint une vitesse comprise entre 25 et 30 km./h., réduire les gaz en débrayant, puis passer la deuxième vitesse en appuyant sur la pédale de sélecteur jusqu'à fond de course. Embraier en remettant les gaz.

Passer en troisième vitesse après avoir atteint 45 à 50 km./h.

Dans toutes ces opérations, avoir soin d'agir bien à fond sur la pédale du sélecteur, sans brusquerie.

CONDUITE

En règle générale, ne faites pas peiner inutilement votre moteur.

Si vous devez rouler à moins de 40 km./h., revenir en deuxième vitesse, et en dessous de 20 km./h., revenir en première.

Pour cela, débrayer en réduisant légèrement les gaz, mais sans couper; relever la pédale du sélecteur en allant à fond de course, ce qui enclenche la vitesse inférieure.

La position de la pédale du sélecteur au repos est indépendante de la vitesse enclenchée. Après chaque manœuvre, la pédale revient d'elle-même à l'horizontale.

Le point mort verrouillé se trouve entre la première et la deuxième.

Si vous vous servez du « frein moteur », ouvrez légèrement de temps en temps les gaz pour maintenir la lubrification du moteur.

RECOMMANDATIONS TRÈS IMPORTANTES :

Le moteur étant à l'arrêt ne pas essayer de passer les différentes vitesses.

Si vous avez calé le moteur une vitesse étant en prise, pour revenir au point mort, faciliter le passage des vitesses en balançant légèrement la machine d'avant en arrière.

Si le moteur peut tourner au plein gaz sans aucun risque, son usure sera réduite grandement s'il est utilisé simplement au 8/10 de sa puissance (demi-ouverture de la poignée des gaz).

Eviter de rester arrêté avec une vitesse en prise et la main sur le débrayage. Cette manœuvre fatigue inutilement l'embranchement.

ARRÊT DE LA MACHINE

Fermer les gaz, freiner, débrayer, puis avant l'arrêt complet, se mettre au point mort. Fermer l'essence.

GRAISSAGE

PARTIE CYCLE

Pour éviter la corrosion des pièces émaillées et chromées, nettoyer soigneusement ces pièces avec une peau de chamois rincée fréquemment.

Suspension AR : Il existe deux types de suspension, l'une à coulisseaux simple, l'autre à coulisseaux avec correcteur Grégoire.

Les graisseurs sont très apparents, sur ces deux modèles. Les axes de correcteur sont à lubrifier très légèrement. Maintenir les parties extérieures frottantes des coulisseaux bien grasses.

Nous conseillons l'emploi de la graisse **ENERGOL** L C 2.

Suspension AV : Suivant les modèles de fourches, lubrifier très légèrement la partie mécanique de celles-ci par les graisseurs placés, soit sur le côté des tubes fixes, soit à leur partie supérieure.

Nous conseillons l'emploi de la graisse **ENERGOL** L C 2.

Aucun autre graissage n'est à effectuer, les éléments de roulement (moyeu, direction) étant graissés au montage.

PARTIE MOTEUR

I. - Moteur

L'embellage, le piston, les roulements sont lubrifiés par l'huile du mélange (7 %).

Pendant la période de rodage, ne pas augmenter le pourcentage d'huile, mais utiliser de temps à autre le starter pendant des périodes n'excédant pas 10 à 15 secondes en particulier dans les descentes.

Tout en étant d'une extrême simplicité, ce système de graissage exige l'emploi d'un lubrifiant de toute première qualité, devant présenter en plus d'une pureté absolue, les propriétés suivantes :

- Mixibilité parfaite dans l'essence afin de ne pas troubler la carburation;
- Adaptation parfaite aux conditions de travail du moteur;
- Absence de dépôts charbonneux évitant des décalaminages fréquents.

L'huile S.A.E. 40 de la marque **ENERGOL** auto offrent ces caractéristiques, nous en recommandons exclusivement l'emploi.

II. - Boîte de vitesses

Maintenir le niveau d'huile (**ENERGOL** Auto S.A.E. 40) de façon qu'il affleure l'orifice de contrôle (N° 3, fig. 1) prévu à cet effet à la partie arrière de la boîte.

Un autre orifice, placé à la partie supérieure de la boîte (N° 1, fig. 1, ou N° 2, fig. 2), permet d'effectuer le remplissage de l'huile **ENERGOL** Auto S.A.E. 40 que nous recommandons.

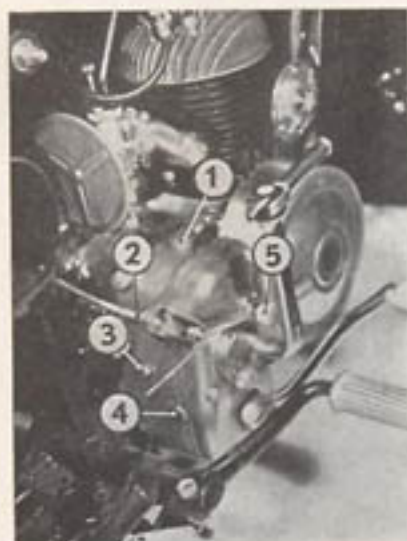


Fig. 1.

Boîte 4 vitesses.

- (1) Bouchon de remplissage.
- (2) Câble de débrayage.
- (3) Bouchon de contrôle.
- (4) Vis de réglage des fourchettes (à ne pas toucher).
- (5) Vis de réglage de l'embrayage.



Fig. 2.

Boîte 3 vitesses.

- (1) Jauge.
- (2) Bouchon de remplissage.

III. - Embrayage et chaîne primaire

Maintenir également le niveau d'huile (**ENERGOL** Auto S.A.E. 40) de façon qu'il affleure l'orifice de contrôle du carter de chaîne primaire.

RÉGLAGES MOTEUR

PARTIE MOTEUR

I. - Calaminage

La périodicité du décalaminage dépend beaucoup du respect des recommandations de graissage.

Vous vous rendrez compte de la nécessité de cette opération lorsque le moteur bien qu'ayant un ralenti correct, s'essouffle facilement dans les côtes.

Pour cette opération, il est spécialement recommandé de déposer le moteur de la partie cycle, et nous vous conseillons de vous adresser à un de nos Agents.

II. - Bougie

Vérifier l'écartement des électrodes qui doit être entre 4 et 6/10.

La porcelaine entourant l'électrode centrale ne doit comporter ni boursoufflures, ni crevasses et avoir une teinte brunâtre.



Bougie.

- (1) Ecartement.
- (2) Electrodes.

III. - Carburateur

La figure 3 ci-dessous représente le carburateur GURTNER, type M. 20 D qui équipe les moteurs 125 cc., partiellement démonté.

Le gicleur se trouve accessible en démontant le raccord (3) de la cuve au corps du carburateur.

D'origine les carburateurs sont réglés légèrement riches et il est nécessaire de ne pas modifier le réglage qui est le seul compatible avec l'endurance du moteur.

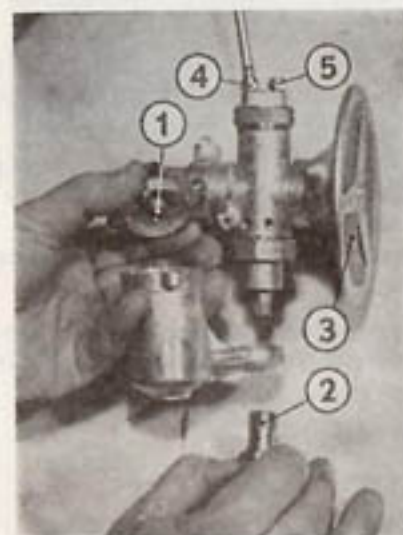


Fig. 3.

Carburateur M 20 D
pour moteur 125 cc.

- (1) Arrivée d'essence.
- (2) Raccord arrivée verticale.
- (3) Filtre à air.
- (4) Vis réglage câble air.
- (5) Vis réglage gaz.

Un mauvais entretien peut conduire à un appauvrissement du mélange et il est recommandé :

1° de nettoyer périodiquement le filtre d'air (tous les 10.000 km.).

2° de nettoyer la cuve dans laquelle peut s'amasser les impuretés de l'essence et l'eau de condensation du réservoir.

3° de nettoyer le filtre d'arrivée d'essence.

L'usure du boisseau peut occasionner un appauvrissement du mélange et il convient d'y remédier en montant un gicleur d'un numéro supérieur : 32 au lieu de 31 d'origine.

Si l'on constate des trous dans les reprises on peut y remédier en mettant l'aiguille centrale portée par le boisseau en position haute.

Le réglage du ralenti se fait d'une part en réglant l'ouverture du boisseau par la vis butée disposée sur le côté du corps du carburateur, d'autre part en réglant le mélange par la vis pointeau disposée à la partie inférieure de l'emmanchement sur la pipe d'admission.

Si le mélange de ralenti s'avère trop pauvre on peut augmenter le niveau d'essence en abaissant l'aiguille portée par le flotteur (voir fig. n° 4).

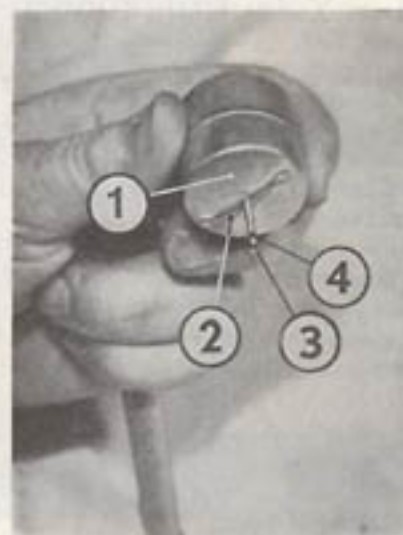


Fig. 4.

- (1) Flotteur.
- (2) Pince.
- (3) Aiguille.
- (4) Crans.

IV. - Batterie

Celle-ci étant rechargée par l'appareil d'allumage, son entretien se réduit à maintenir avec de l'eau distillée le niveau voulu des éléments.

V. - Volant magnétique

Réglage de l'écartement du rupteur.

Retirer le capot de volant magnétique. Amener la flèche gravée (fig. 7) sur le rotor en coïncidence avec l'index prévu sur le stator. A ce moment, les contacts du rupteur (7 fig. 6) doivent commencer à s'écarter. Lorsqu'ils sont au maximum de leur écartement, on doit pouvoir glisser entre eux une cale de 2/10 minimum. Si l'ouverture ne se produit pas au repère, dévisser la vis de blocage (8 fig. 6) du porte rupteur (6 fig. 6), puis à l'aide d'un tournevis, introduit dans les fentes de réglage (à gauche de la vis de blocage) régler le porte rupteur. Serrer la vis de blocage.



Fig. 5.

(1) Pige.

Introduire une pige (1 fig. 5) par le trou de bougie pour qu'elle vienne toucher la surface du piston. En faisant tourner le moteur à la main à l'aide du levier de mise en marche si le moteur est en place sur le véhicule, ou à l'aide de pince (fig. 8), amener le piston à son point mort haut.

Réglage de l'avance à l'allumage.

Retirer la bougie et le capot du volant. Maintenir le volant immobile avec une sangle. Débloquer l'écrou central (5 fig. 6), le dévisser jusqu'à mise en pression. Débloquer le volant en frappant modérément avec un maillet. Terminer le déblocage en dévissant à fond; extraire le rotor de l'axe de vilebrequin (3 fig. 8). L'écrou central venant en butée sur la rondelle centrale fileté (4 fig. 6) joue le rôle d'extracteur. Il ne faut donc pas dévisser cette rondelle.

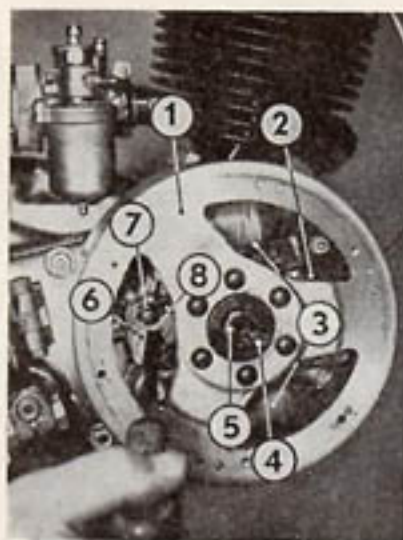


Fig. 6.

- (1) Rotor.
- (2) Bobine d'allumage.
- (3) Bobines d'éclairage.
- (4) Rondelle centrale filetée.
- (5) Ecrou arrache-volant.
- (6) Porte rupteur.
- (7) Contacts du rupteur.
- (8) Vis de blocage.

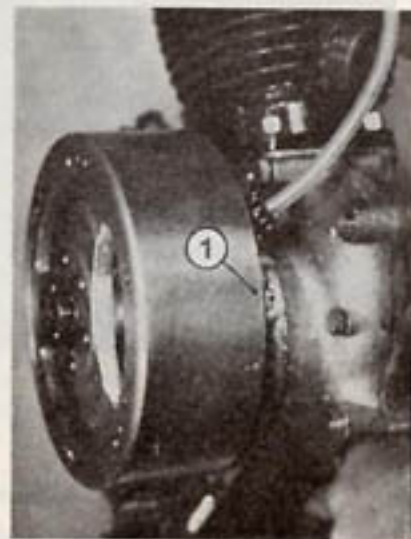


Fig. 7.

(1) Flèches repère.

Descendre le piston de 4,5 mm. (lecture sur la pige) en faisant tourner le moteur dans le sens inverse de rotation normale. Sans rien bouger, replacer le rotor sur l'axe de vilebrequin en faisant coïncider les deux flèches repère (fig. 7). Bloquer modérément l'écrou central. Vérifier encore une fois si les index du volant se font face lorsque le piston est 4,5 mm. avant son point mort haut, puis bloquer définitivement le volant.

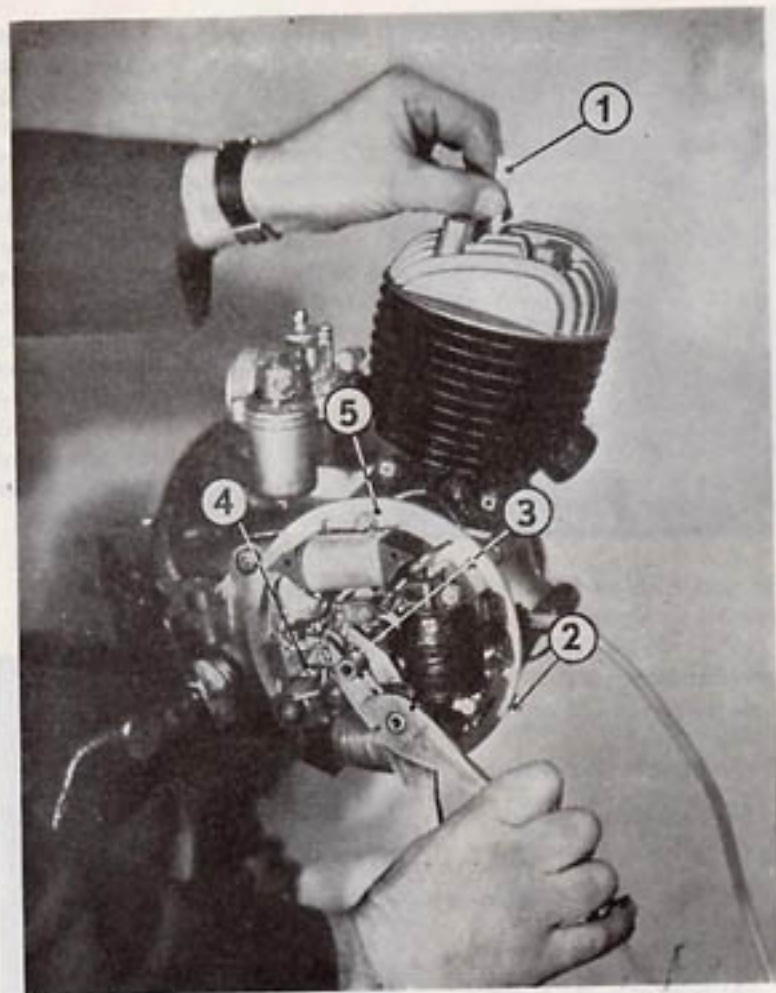


Fig. 8.

- (1) Pige.
- (2) Index repère.
- (3) Axe de vilebrequin.
- (4) Rupteur.
- (5) Stator.

VI. - Embrayage

La manette d'embrayage ou guidon doit toujours avoir une course neutre de 4 à 5 mm.

Rattraper l'usure exclusivement en vissant la vis butée de levier sur la boîte à vitesses.

Si ce réglage devient inopérant, c'est qu'il y a usure prématurée des garnitures de disques et il convient de les examiner, ou usure des tiges d'embrayage qu'il faut changer sans délai.

En cas de changement de câble, dévisser au préalable la butée et le tendeur de câble. Monter le câble, le mettre en tension à l'aide du tendeur pour conserver le réglage exclusivement par la vis butée.

VII. - Boîtes de vitesses

a) Boîte 4 vitesses.

De chaque côté de la boîte 4 vitesses, se trouvent 2 vis à excentrique (N° 4, fig. 9) freinées par des contre-écrous. Les vis servent au réglage d'origine des baladeurs (N° 1, fig. 9) et ne doivent pas être touchées.

Leur vissage ou dévissage intempestifs risquent de provoquer des détériorations graves de la boîte, qui ne serait plus couverte par la garantie.

NOTA IMPORTANT. — Nous recommandons, en cas de dérèglement, de retourner la boîte en usine si le réparateur ne possède pas l'équipement de réglage spécial.

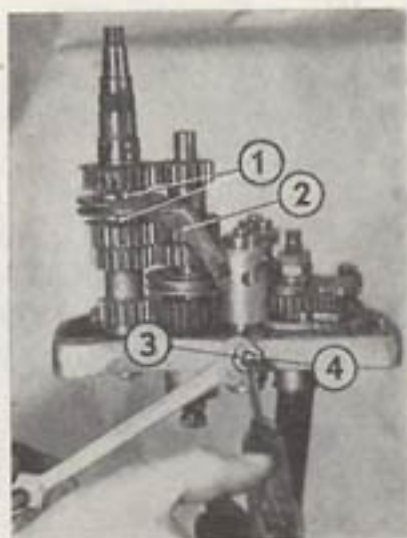


Fig. 9.

- (1) Baladeur.
- (2) Fourchette.
- (3) Ecrou de blocage.
- (4) Vis à excentrique.

b) Boîte 3 vitesses.

Pour ouvrir la boîte de vitesses, il est nécessaire de retirer un certain nombre de pièces dont nous donnons ci-après l'ordre de démontage :

Pédale de kick, sa cloche et son ressort - Pédale de sélecteur - Carter cache-poussière supportant le levier d'embrayage - Les 3 écrous et les 3 vis de fixation du couvercle.

A l'aide d'un maillet de bois, frapper très légèrement sur les côtés du couvercle (N° 13, fig. 10) afin de le « décoller ». Retirer le couvercle, sur lequel est fixé le sélecteur, l'axe de kick et le système de verrouillage.

Dévisser l'axe de fourchette placé à la partie AR de la boîte. Retirer la fourchette de commande des vitesses (N° 7, fig. 10), le pignon de kick (N° 8, fig. 10), le pignon de première (N° 12, fig. 10), puis l'arbre secondaire (N° 4, fig. 10) avec le plateau de commande des baladeurs.

Dans la boîte, il reste l'arbre primaire (N° 1, fig. 10), les pignons, baladeurs (N° 6, fig. 10) et de prise (N° 5, fig. 10). Ces dernières pièces ne peuvent être enlevées qu'en ouvrant le carter de chaîne primaire.

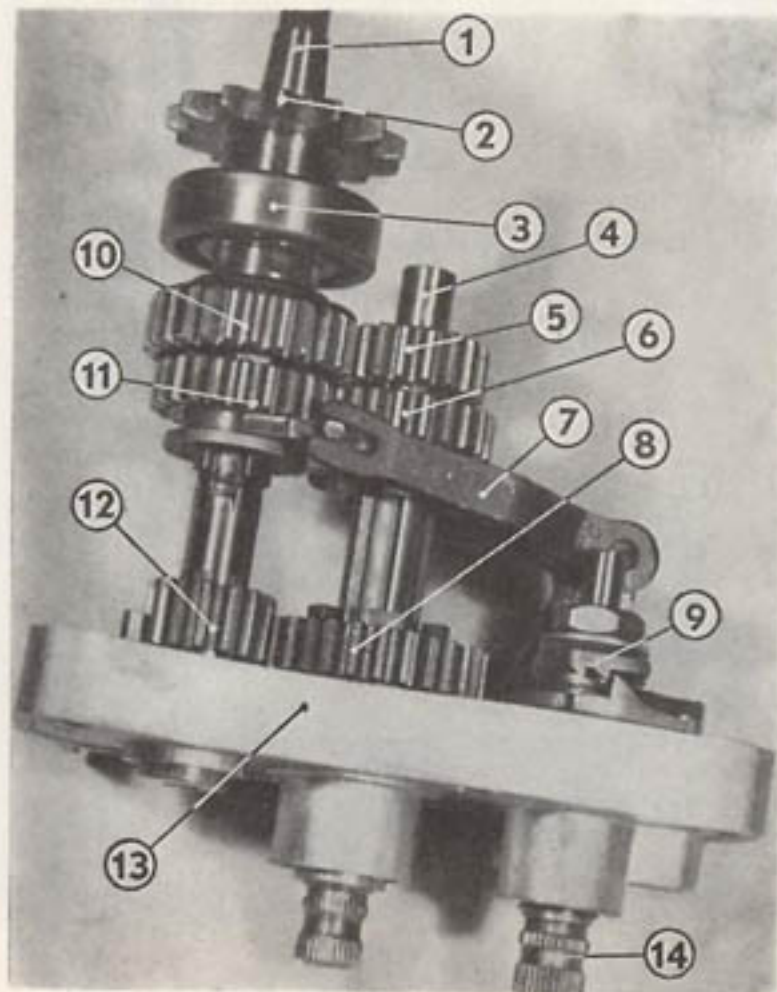


Fig. 10.

- | | |
|-----------------------------|------------------------|
| (1) Arbre primaire. | (8) Pignon de kick. |
| (2) Pignon sortie de boîte. | (9) Sélecteur. |
| (3) Roulement. | (10) Pignon de prise. |
| (4) Arbre secondaire. | (11) Pignon baladeur. |
| (5) Pignon fixe. | (12) Pignon fixe. |
| (6) Pignon baladeur. | (13) Couvercle. |
| (7) Fourchette. | (14) Axe de sélecteur. |

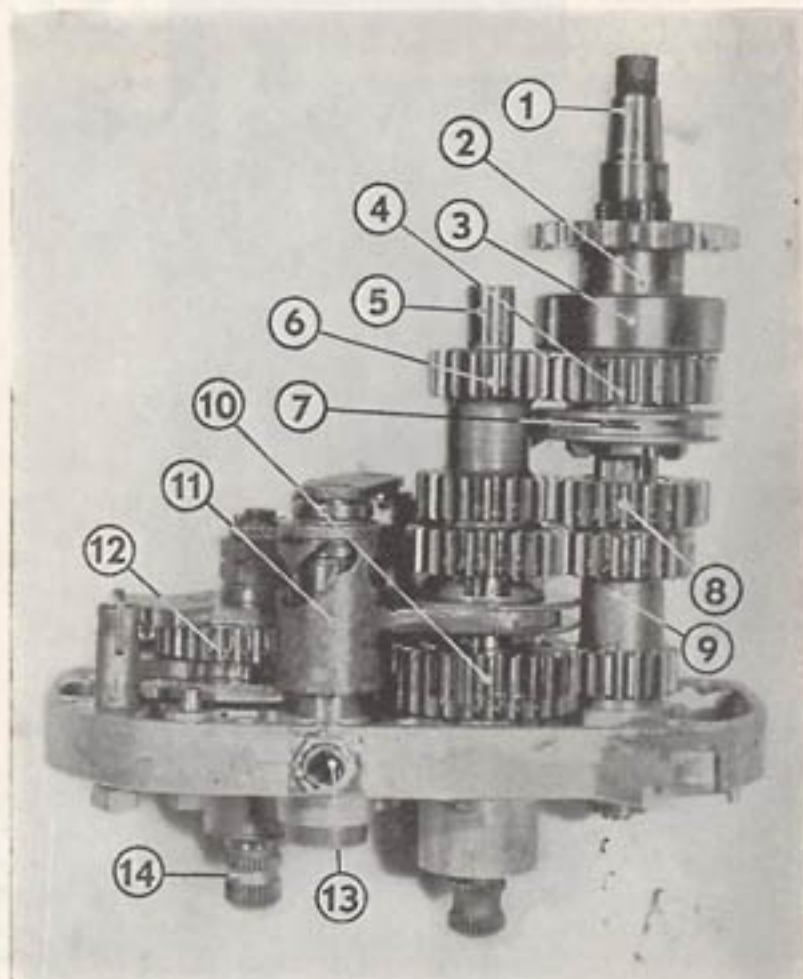


Fig. 11.

- | | |
|-----------------------------|-----------------------------|
| (1) Arbre primaire. | (8) Pignon de troisième. |
| (2) Pignon sortie de boîte. | (9) Pignon fixe. |
| (3) Roulement. | (10) Pignon de kick. |
| (4) Pignon de prise. | (11) Fourchette secondaire. |
| (5) Arbre secondaire. | (12) Pignon sélecteur. |
| (6) Pignon fixe. | (13) Vis à excentrique. |
| (7) Baladeur. | (14) Axe de sélecteur. |

RENSEIGNEMENTS DIVERS

Moteur Licence VILLIERS.

Cylindrée : 122 cc. - Course 62 mm. - Alésage 50 mm. -
Puissance effective : 5 CV. à 4.800 t./m.

Rapport volumétrique : 6,8/1.

Régime normal : 4.200 t./m.

Régime maximum : 5.400 t./m.

Rapport primaire : 1/2.

Rapports de boîte :

1^{re} : 2,85.

2^{de} : 1,46.

3^e : 1.

Équipement électrique : Volant type 12 volts - 40 watts.

Bougie : culot court de 14 - degré thermique 185.

TOUS NOS VÉHICULES
SONT LAQUÉS AU
" DUCO "



La laque de ce petit pot qui vous est remis gracieusement vous permettra d'exécuter vous-même les petites retouches pour entretenir parfaitement la robe de votre PULLMAN.

Nous recommandons les huiles et graisses suivantes
de la

**SOCIÉTÉ FRANÇAISE
DES PÉTROLES BP**


21, Rue de la Bienfaisance, 21

— **PARIS (8^e)** —


POUR LE MOTEUR :

 **ENERGOL** S. A. E. 40

POUR L'EMBRAYAGE ET LA BOITE A VITESSES :

 **ENERGOL** AUTO S.A.E. 40

POUR TECALEMIT :

Graisse  **ENERGOL** L. C. 2

AVIS IMPORTANT

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