



**GRAISSAGE**  
ET  
**ENTRETIEN**  
DE NOS  
**MOTOCYCLETTES**

4 Temps 250 et 350 cc. à Bloc Moteur

Types STANDARD M2-M.L.2

Types LUXE M4-M.L.4

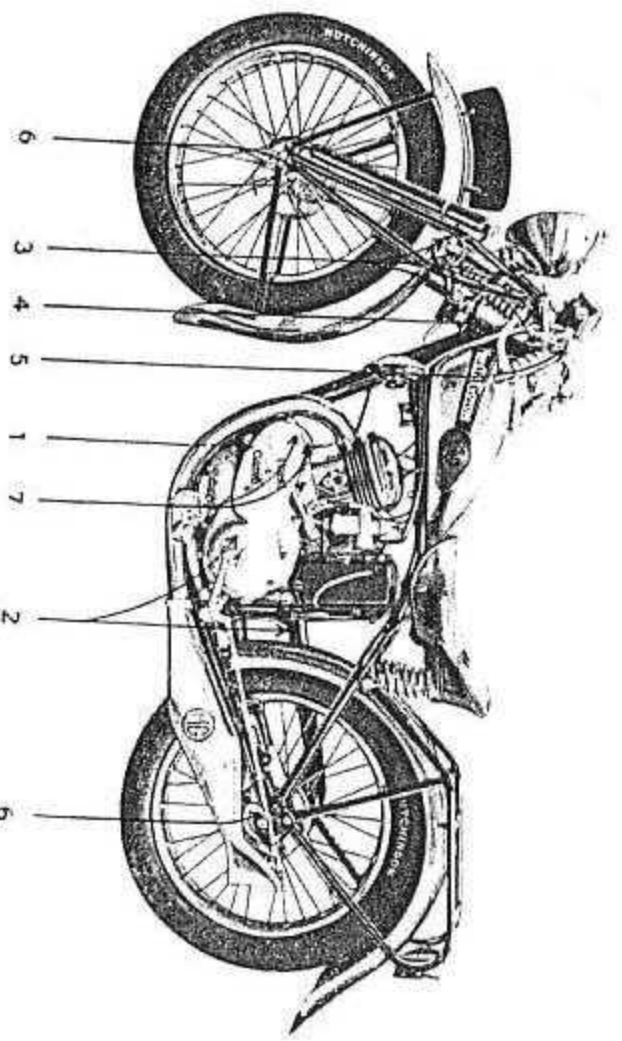


MONET & GOYON, Ingénieurs-Constructeurs

57, Rue du Pavillon, 57

MACON (S.-&-L.) Téléph. : 3-21. 5-53

R. C. Mâcon 744



MOTOCYCLETTE MONNET-GOYON Type M6

- |                            |                          |
|----------------------------|--------------------------|
| 1 Moteur                   | 2 Commandes de guidon    |
| 3 Joints Alu et de magnéto | 4 Huile DE VASSELIN      |
| 4 Articulations de fourche | 5 Moteurs                |
| 5 Axe de fourche           | 6 Dinamo                 |
|                            | 7 Articulations diverses |

NOTA. — Les points de graissage (flèches en pointillé) sont sur l'autre face.

# AVANT-PROPOS



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

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

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

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

Puis, ce fut le tour de la bicyclette à moteur et enfin de la motocyclette qui, répandue par dizaine de milliers d'exemplaires, a vulgarisé partout notre fabrication et dont la gamme de modèles, déjà remarquablement importante, se complète aujourd'hui par nos types à bloc moteur.

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

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

# INTRODUCTION



Vous avez, en fixant votre choix sur notre Type 4 temps à bloc moteur, su choisir l'engin de tourisme économique par excellence qui, par les qualités mécaniques de son ensemble, vous donnera, nous nous en portons garants, toute satisfaction à l'usage.

Notre bloc, d'une grande robustesse, est d'un dessin particulièrement net. Les organes intérieurs sont très accessibles, et le démontage des couvercles du carter permet la visite facile de toute la distribution.

L'allumage par magnéto, la carburation, ont été établis de façon à assurer, en même temps qu'un rendement élevé du moteur, une consommation des plus réduites.

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

Sur notre machine, où tous les organes ont été largement calculés et établis, avec des matériaux de tout premier choix, ces soins se résument à peu de chose et peuvent se ramener :

1<sup>o</sup> A l'entretien mécanique courant ;

2<sup>o</sup> Au graissage rationnel.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A tous ces avantages, vous joindrez le plaisir de monter une MONET-GOYON souple, puissante, aux reprises impeccables. Aussi conviendrez-vous que l'emploi d'une huile appropriée est une véritable source d'économie et d'agrément.

Les nombreux essais que nous avons effectués, tant au banc que sur route, nous ont conduits à adopter pour notre usage personnel les huiles KERVOLINE.

Ces huiles, de qualité supérieure et rigoureusement constante, répondent en tous points aux conditions exigées pour un graissage efficace et économique, quels que soient les températures, les pressions et le régime :

Pouvoir lubrifiant très élevé;

Caractéristiques adaptées au système mécanique de graissage;

Viscosité réalisant l'isolement absolu des surfaces en contact et la parfaite étanchéité des segments de piston.

Aussi, sommes-nous convaincus de vous rendre service en vous recommandant vivement leur emploi.

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

# DISTRIBUTION DE L'HUILE



## MOTEUR :

Le graissage du moteur se fait automatiquement : le réservoir à huile est en communication par un orifice calibré avec le carter de la chaîne de distribution, qui plonge dans l'huile jusqu'à un certain niveau bien déterminé. La chaîne de distribution pulvérise l'huile et l'envoie en particulier dans un petit godet qui se trouve en communication, par un ajutage calibré, avec l'intérieur du carter.

À la compression et à l'échappement, il se produit une aspiration dans le carter inférieur : aspiration qui pompe l'huile à travers l'ajutage que nous venons de désigner. L'huile est au contraire chassée aux temps d'aspiration et de détente.

Le renillard placé à l'arrière de la distribution a pour but de maintenir l'intérieur du carter en légère dépression empêchant de ce fait, les fuites d'huile. Son fonctionnement est automatique et ne doit pas être modifié. Le piston et l'axe du piston sont graissés par l'huile qui a été précédemment aspirée. Ce système de graissage est parfait pour les raisons suivantes :

1<sup>o</sup> La quantité d'huile distribuée est proportionnelle à la vitesse de rotation du moteur.

2<sup>o</sup> Aucun ennui mécanique n'est à craindre, grâce à l'absence de pompe de graissage.

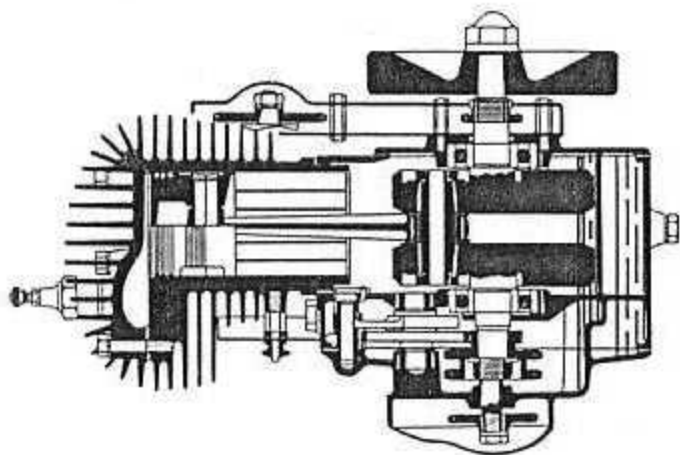
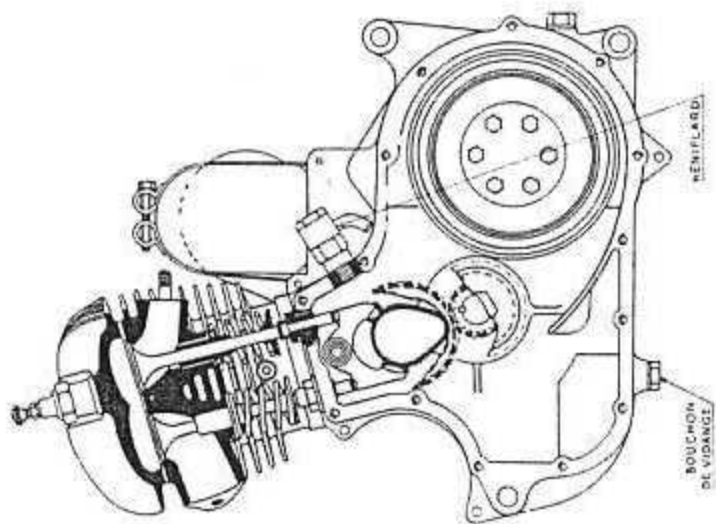
Le dispositif de graissage ainsi conçu offre toutes garanties, à la condition essentielle toutefois d'employer une huile qui

Possède suffisamment de corps pour ne pas être chassée trop vite des surfaces en contact ;

Se répartisse très facilement, grâce à sa fluidité convenable sur les surfaces à graisser par projections ;

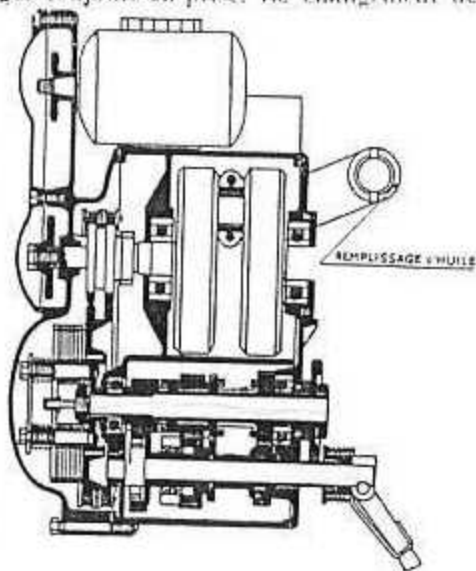
Né perde pas son onctuosité par le laminage dans les portées.

Vous réaliserez ce compromis dans les meilleures conditions possibles, en utilisant la KERVOLINE TT en temps normal (et A pendant les froids rigoureux), qui est rigoureusement appropriée au système de graissage de nos moteurs.



## BOITE DE VITESSES :

La boîte de vitesses est venue de fonderie avec le moteur. Elle est du type à engrenages toujours en prise. Le changement de vitesses se fait par clavets très robustes, inclinés, empêchant le déverrouillage. Son graissage, qui se fait par barbotage, est assuré par l'huile même utilisée pour le moteur, et ne nécessite donc aucun soin particulier.



## EMBAYAGE :

L'embrayage, à disques multiples, fonctionne dans l'huile. Il est graissé automatiquement à la KERVOLINE utilisée dans le moteur.

# PRATIQUE DU GRAISSAGE



## MOTEUR :

Le graissage du moteur consiste en un maintien de l'huile à un niveau déterminé. Pour cela, la machine étant placée d'aplomb, dévisser le bouchon situé à l'avant du carter et introduire dans l'orifice de la KERVOLINE TT en temps normal (et A par froids rigoureux) jusqu'à ce que cette huile atteigne l'orifice de remplissage.

La vidange se fait en dévissant le bouchon placé à la partie inférieure du carter. Avec un moteur neuf, vidanger après les 500 premiers kilomètres et rincer avec du DILUTOL.

Ce produit, par ses qualités de lessivage, fait disparaître parfaitement toutes les impuretés de l'huile usagée qui pourraient



subsister dans le fond du carter. Il est bon de répéter l'opération de rinçage jusqu'à ce que le DILUTOL à la sortie du carter soit aussi propre qu'à son introduction.

Ne jamais rincer au pétrole qui, ne pouvant être complètement évacué, dilue l'huile fraîche au détriment de ses qualités lubrifiantes, alors que le DILUTOL, pouvant subsister au fond du carter ne trouble en rien les propriétés de l'huile fraîchement introduite.

### DYNAMO :

Quelques gouttes d'huile de VASELINE KERVOLINE introduites tous les 500 kilom. dans les 2 graisseurs de la dynamo suffisent.

### CYCLE :

Tous les 2 à 300 kilomètres ou chaque semaine, graisser à l'huile de VASELINE KERVOLINE :

Les moyeux des roues avant et arrière (1 graisseur à chaque moyeu);

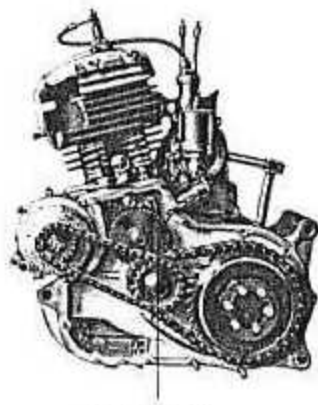
La fourche (1 graisseur) et ses articulations (7 graisseurs);

Les commandes de guidon;

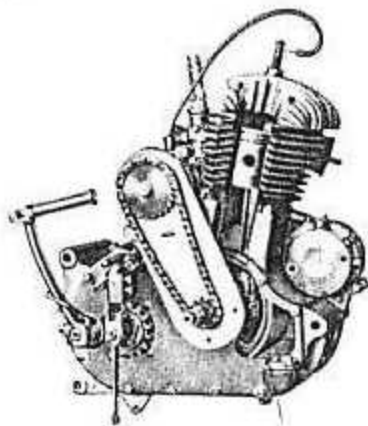
Les commandes de freins et de vitesse.

### CHAINES :

La chaîne de commande de roue arrière est graissée automatiquement par le reniflard. Toutefois, il est bon de temps à autre de la nettoyer avec un pinceau et du pétrole, et de l'enduire de KERVOLINE ROSE FRANCE. Graisser de la même façon la chaîne de commande de dynamo.



RENIFLARD



REMPLISSAGE D'HUILE

# ENTRETIEN



En dehors du graissage courant, il est bon de temps à autre de nettoyer le piston et le cylindre du moteur, qui peuvent à la longue se calaminer. Ce danger est surtout à craindre si on « pousse » le moteur et si on emploie un mélange gazeux trop riche.

On peut décalaminer l'orifice d'échappement; cette opération très facile, qui s'effectue en enlevant simplement le tuyau d'échappement, est excellente et souvent améliore considérablement la marche de la machine. Avoir dans tous les cas bien soin de rejeter rigoureusement toute parcelle de suie qui pourrait s'introduire dans le cylindre. Nettoyer soigneusement par la même occasion le tube et le pot d'échappement.

Veiller au bon alignement et à la parfaite tension des chaînes. Une chaîne bien réglée doit toujours être légèrement flottante.

**RÉGLAGE DES SOUPAPES.** — Le réglage s'effectue au moyen de pastilles interposées entre le poussoir et la calotte, recouvrant ce dernier. Le jeu à l'essai (moteur froid) est de 2 à 3/10 à l'échappement et 5/100 à 1/10 à l'admission.

**EMBRAYAGE.** — L'embrayage ne nécessite aucun entretien; il suffit de s'assurer du fonctionnement aisé du câble dans sa gaine ainsi que des commandes. Laisser un jeu de 5 à 10/10 entre la bille du levier et la tige de poussée de débrayage. Un manque de jeu risque de laisser patiner l'embrayage et de plus, faire chauffer, détremper et user l'extrémité de la tige de débrayage. Un excès de jeu au contraire, ne permet pas le débrayage complet nécessaire au passage des vitesses.

**MOYEU.** — Vérifier de temps à autre le réglage des cônes; un jeu anormal provoquerait l'usure prématurée et la détérioration des roulements. Les cônes bien réglés, l'axe doit tourner aisément à la main, sans toutefois avoir de jeu.

**DIRECTION.** — Vérifier le réglage des cuvettes, point important pour obtenir une bonne tenue de route. Le roulement d'une direction doit être ni trop serré, ni avoir de jeu.

**AMORTISSEURS.** — Les amortisseurs se règlent suivant l'état de la route, la vitesse moyenne et le poids du pilote. Les amortisseurs ne doivent jamais être bloqués. La conduite de la moto est aisée et devient agréable si le réglage est fait correctement. Pour s'en assurer, opérer de la façon suivante: 1° Desserrer

les amortisseurs, 2<sup>o</sup> S'assurer si la fourche joue bien sur les axes, 3<sup>o</sup> Serrer progressivement les amortisseurs, On se rend compte de leur serrage correct, lorsqu'étant en selle on peut faire jouer la suspension sur la plus grande partie de sa course, par appui du corps sur le guidon. Le point de serrage à obtenir est donné lorsque la fourche remonte lentement quand l'effort d'appui cesse.

## QUELQUES CONSEILS SUR L'UTILISATION DE VOTRE MACHINE

### CONDUITE :

**CARBURANT** : Utilisez comme carburant l'essence touriste additionnée de KERYOCYL.

**MISE EN MARCHÉ** : Ouvrir très légèrement la manette des gaz (le boisseau doit se soulever de 2 à 3 mm. ), placer la manette d'avance environ à la moitié de sa course, appeler l'essence quand le moteur est froid; éviter cette opération lorsqu'il est chaud, pour ne pas risquer d'éprouver des difficultés de départ s'il y a excès d'essence; ensuite, lancer le moteur au moyen du kick-starter et en s'aidant du lève-soupape, s'il est nécessaire.

**ORDRE DES VITESSES** : Les vitesses sont placées dans l'ordre suivant de l'AV à l'AR.

1<sup>re</sup> vitesse;

Point mort;

2<sup>e</sup> vitesse;

3<sup>e</sup> vitesse, prise directe.

**EMBRAYAGE** : L'embrayage est à disques multiples; il arrive, notamment en hiver, que la machine étant froide, les disques restent parfois collés, l'huile étant figée. Nous vous recommandons, pour les départs à froid, de mettre le moteur en marche, la machine sur le pied, en ayant soin de mettre peu de gaz pour ne pas emballer le moteur. Procéder ensuite à quelques manœuvres successives de débrayage et passage des vitesses; la première étant en prise, faire résistance au moyen du frein AR; le moteur ayant tourné quelques instants, les disques se décolleront et le démarrage se fera aisément.

## MAGNÉTO :

Calage de la MAGNETO : Le calage de la magnéto se fait lorsque la manette d'avance est grande ouverte et le piston à 10 mm. avant le point mort haut. Lorsqu'un moteur est neuf, le calage de la magnéto ne doit pas être touché.

ENTRETIEN : Les seules vérifications à faire sont : le réglage des vis platinées et le bon état des connexions, c'est-à-dire le raccord du fil à la borne de la magnéto. Vérifier la tension de la chaîne par le bavolet qui se trouve sur le carter, placé sur le côté droit et à l'arrière du moteur. Si la chaîne est détendue, desserrer le boulon de serrage des deux rubans qui fixent la magnéto, puis surélever la magnéto en dévissant du même nombre de tours les quatre petites vis qui la supportent, jusqu'à ce que la chaîne soit normalement tendue, puis resserrer le boulon de serrage des deux rubans. Ce réglage ne doit être fait que lorsque la chaîne fait du bruit dans son carter. Lorsque le réglage est terminé, la chaîne doit toujours être un peu flottante.

## BOUGIE :

Il est préférable d'employer des bougies à long filetage, telles que celles livrées avec les machines. Exemple : Gilardoni n° 132.

## CALAGE DE LA DISTRIBUTION :

Au cas de démontage de la distribution (pignon commandant l'arbre à came) donner à la soupape d'échappement le croisement au point mort haut ; c'est-à-dire que la soupape d'admission doit s'ouvrir sensiblement au point mort haut et la soupape d'échappement se fermer avec un léger retard.

Le calage étant déterminé par construction, il n'y a pas à s'occuper d'ouverture et fermeture des soupapes.

## MOTO NEUVE :

Lorsque la machine est neuve, il ne faut pas la « pousser », mais marcher raisonnablement pendant les 500 à 800 premiers kilomètres. Quelques kilomètres abattus à des allures de record avec une machine neuve lui sont bien plus nuisibles que des milliers de kilomètres accomplis après un complet rodage sur route et peuvent amener un grippage des paliers du moteur. Celui-ci n'acquiert son plein rendement qu'après un rodage complet de 800 à 1.000 kilomètres environ.

# TABEAU COMPLET POUR LA RECHERCHE DES PANNES

I. Le moteur ne peut pas se mettre en marche	Il y a de la compression	L'essence arrive au carburateur	La bougie donne régulièrement	Avarie extérieure au carburateur	Temps froid. Carter plein d'huile (en cas de fumée constante). Il y a de l'eau dans l'essence. Excès d'air.
	Il n'y a pas de compression	L'essence n'arrive pas au carburateur	La bougie ne donne pas ou donne irrégulièrement	Avarie intérieure au carburateur	Tuyau d'aspiration percé ou raccord non étanche. Câble du carburateur fonctionnant mal ou pas du tout. Trop d'avance, ou magnéto décalée. Tuyau d'échappement encrassé. Cylindre fortement encrassé.
	Il y a de la compression	L'essence arrive au carburateur	La bougie ne donne pas	Avarie intérieure au carburateur	Filtre ou gicleurs obstrués. Gicleurs ne convenant pas. Boisceaux grippés. Carburateur mal monté ou détérioré.
	Il n'y a pas de compression	L'essence n'arrive pas au carburateur	La bougie ne donne pas	Avarie intérieure au carburateur	Cuve du carburateur mal placée (pas d'alimentation en côté). Flotteur percé.
	Il y a de la compression	L'essence arrive au carburateur	La bougie ne donne pas	Avarie intérieure au carburateur	Bougie encrassée ou fendue. Pointes de bougie trop écartées ou se touchant. Mauvais contact du fil à la bougie, à la prise de la magnéto.
	Il n'y a pas de compression	L'essence n'arrive pas au carburateur	La bougie ne donne pas	Avarie intérieure au carburateur	Fil dénudé provoquant un court-circuit.
	Il y a de la compression	L'essence arrive au carburateur	La bougie ne donne pas	Avarie intérieure au carburateur	Vis platinées encrassées ou écartement déréglé. Levier de rupture grippé, tordu ou détérioré. Mauvaise mise à la masse.
	Il n'y a pas de compression	L'essence n'arrive pas au carburateur	La bougie ne donne pas	Avarie intérieure au carburateur	Réservoir d'essence vide ou robinet fermé. Réservoir plein, mais trou d'air du bouchon obstrué Tubulure obstruée, coussins d'air ou pointeau grippé.
	Il y a de la compression	L'essence arrive au carburateur	La bougie ne donne pas	Avarie intérieure au carburateur	Soupape cassée.
	Il n'y a pas de compression	L'essence n'arrive pas au carburateur	La bougie ne donne pas	Avarie intérieure au carburateur	Segments cassés. Fentes des segments en ligne. Segments collés. Soupape grippée dans le guide. Piston, bielle, etc., cassés. Soupape piquée. Lève-soupape coincé. Joint de bougie non étanche.
	Il y a de la compression	L'essence arrive au carburateur	La bougie ne donne pas	Avarie intérieure au carburateur	Carter plein d'huile (fumée abondante). Mauvaise carburation, ratés (voir tableau IV). Magnéto décalée.
	Il n'y a pas de compression	L'essence n'arrive pas au carburateur	La bougie ne donne pas	Avarie intérieure au carburateur	

## II. Le moteur bafouille ou s'arrête

I. Le moteur ne peut pas se mettre en marche	Il y a de la compression	régulièrement	L'essence arrive au carburateur	Avarie intérieure au carburateur	<ul style="list-style-type: none"> <li>Filtere ou gicleurs obstrués.</li> <li>Gicleurs ne convenant pas.</li> <li>Boisseries grippés.</li> <li>Carburateur mal monté ou détérioré.</li> <li>Cuve du carburateur mal placée (pas d'alimentation en côte).</li> <li>Flotteur percé.</li> </ul>																															
					La bougie ne donne pas ou donne irrégulièrement	La magnéto donne	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bougie encrassée ou fendue.</li> <li>Pointes de bougie trop écartées ou se touchant.</li> <li>Mauvais contact du fil à la bougie, à la prise de la magnéto.</li> <li>Fil dénudé provoquant un court-circuit.</li> </ul>																													
						La magnéto ne donne pas	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vis platinées encrassées ou écartement déréglé.</li> <li>Levier de rupture grippé, tordu ou détérioré.</li> <li>Mauvaise mise à la masse.</li> </ul>																													
						L'essence n'arrive pas au carburateur.....	Il n'y a pas de compression .....	Régulièrement	Avarie intérieure au carburateur	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réservoir d'essence vide ou robinet fermé.</li> <li>Réservoir plein, mais trou d'air du bouchon obstrué</li> <li>Tubulure obstruée, coussins d'air ou pointeau grippé.</li> </ul>																										
										La bougie ne donne pas ou donne irrégulièrement	Il n'y a pas de compression .....	Régulièrement	Avarie intérieure au carburateur	<ul style="list-style-type: none"> <li>Soupape cassée.</li> <li>Segments cassés.</li> <li>Fentes des segments en ligne.</li> <li>Segments collés.</li> <li>Soupape grippée dans le guide.</li> <li>Piston, bielle, etc., cassés.</li> <li>Soupape piquée.</li> <li>Lève-soupape coincé.</li> <li>Joint de bougie non étanche.</li> </ul>																						
														L'essence n'arrive pas au carburateur.....	Il n'y a pas de compression .....	Régulièrement	Avarie intérieure au carburateur	<ul style="list-style-type: none"> <li>Carter plein d'huile (fumée abondante).</li> <li>Mauvaise carburation, ratés (voir tableau IV).</li> <li>Magnéto décalée.</li> <li>Moteur qui grippe par manque d'huile.</li> </ul>																		
																		La bougie ne donne pas ou donne irrégulièrement	Il n'y a pas de compression .....	Régulièrement	Avarie intérieure au carburateur	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trop d'avance.</li> <li>Multiplication trop forte.</li> <li>Surchauffage.</li> <li>Auto-allumage (mauvaise bougie, pointes trop fines, etc.)</li> <li>Manque d'essence.</li> <li>Jeu dans paliers ou roulements.</li> </ul>														
																						L'essence n'arrive pas au carburateur.....	Il n'y a pas de compression .....	Régulièrement	Avarie intérieure au carburateur	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trop ou pas assez d'essence.</li> <li>Il y a de l'eau dans l'essence.</li> <li>Poussières sur filtre du carburateur.</li> <li>Excès d'air, mauvaise carburation.</li> <li>Excès d'huile.</li> <li>Magnéto décalée.</li> <li>Tige de soupape coincée dans son guide.</li> </ul>										
																										La bougie ne donne pas ou donne irrégulièrement	Il n'y a pas de compression .....	Régulièrement	Avarie intérieure au carburateur	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bougie encrassée ou fendue.</li> <li>Pointes de bougie trop écartées.</li> <li>Prise de courant défectueuse.</li> <li>Rupteur mal réglé.</li> <li>Pointes platinées encrassées ou usées.</li> <li>Court-circuit.</li> </ul>						
																														L'essence n'arrive pas au carburateur.....	Il n'y a pas de compression .....	Régulièrement	Avarie intérieure au carburateur	<ul style="list-style-type: none"> <li>Graissage insuffisant.</li> <li>Carburation incorrecte. (Changer le gicleur).</li> <li>Avance incorrecte.</li> <li>Régime trop élevé.</li> <li>Encrassement.</li> </ul>		
La bougie ne donne pas ou donne irrégulièrement	Il n'y a pas de compression .....	Régulièrement	Avarie intérieure au carburateur	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trop d'avance.</li> <li>Trop d'air.</li> <li>Multiplication trop forte. (Changer de vitesse).</li> <li>Cuve du carburateur mal placée. Ensuite comme ci-après.</li> </ul>																																
				L'essence n'arrive pas au carburateur.....	Il n'y a pas de compression .....																													Régulièrement	Avarie intérieure au carburateur	<ul style="list-style-type: none"> <li>Multiplication trop forte ou trop faible.</li> <li>Transmission défectueuse.</li> <li>Insuffisance ou excès d'air. Tuyau d'aspiration percé.</li> <li>Raccord non étanche.</li> <li>Câbles du carburateur fonctionnant mal.</li> <li>Buisseau grippé.</li> <li>Gicleur trop petit ou partiellement bouché.</li> <li>Avance incorrecte.</li> <li>Cylindre-filé.</li> </ul>
																																				La bougie ne donne pas ou donne irrégulièrement
						L'essence n'arrive pas au carburateur.....	Il n'y a pas de compression .....	Régulièrement	Avarie intérieure au carburateur																											

**II. Le moteur bafouille ou s'arrête après quelques tours**

**III. Le moteur cogne ou cliquette.....**

**IV. Le moteur a des ratés.....**

**V. Le moteur chauffe trop.....**

**VI. Le moteur manque de vitesse ou de puissance.....**

**VII. Le moteur s'arrête brusquement.....**