

TYPE L5A1

500 cmc.

Soupapes latérales

NOTICE

d'entretien
et d'éclairage

MONET & GOYON

SIÈGE SOCIAL :

Rue du Pavillon =====

USINES & BUREAUX

Rue Rambuteau =====

Adresse Télégraphique :

MONÉGO-MACON

Téléphone : **3.21** et **5.53**

C. C. Postaux LYON 224.71

R. C. Mâcon 744 =====

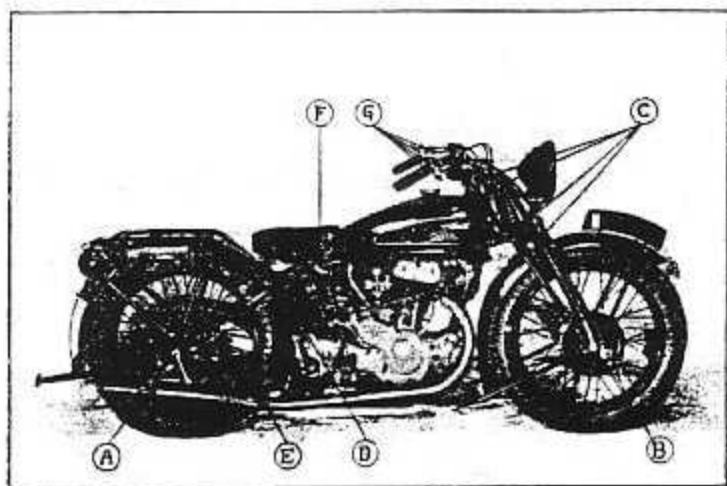


PLANCHE N° 6.

LEGENDE

- A — Moyeu arriere.
- B — Moyeu avant.
- C — Articulations de fourche.
- D — Boite a vitesses.
- E — Chaîne Secondaire.
- F — Reservoir d'huile.
- G — Manettes de controle.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
CHAPITRE I. — Généralités.....	3
CHAPITRE II. — Description et fonctionnement.....	6
Châssis	6
Groupe moteur.....	8
Mécanisme de transmission.....	10
Dynamo	11
CHAPITRE III. — Conduite	13
Préparation du véhicule.....	13
Conduite du véhicule.....	13
Recommandations	15
CHAPITRE IV. — Graissage et entretien.....	19
Châssis-Carosserie	19
Moteur et mécanisme de transmission.....	19
Batterie	21
Canalisations	22
CHAPITRE V. — Démontage et montage.....	23
Démontage de la carrosserie.....	23
— du moteur et de la transmission.....	24
— des roues, freins et châssis.....	25
Montage du châssis et des roues.....	25
— du moteur et de la transmission.....	26
— de la carrosserie.....	27
CHAPITRE VI. — Réglage.....	29
Réglage du groupe moteur.....	29
— des freins.....	30
— des chaînes.....	32
— des amortisseurs.....	32
— de la fourche et de la direction.....	32
CHAPITRE VII. — Tableau des pannes d'éclairage.....	34

GÉNÉRALITÉS

Caractéristiques Générales

A. — ENSEMBLE CARROSSERIE-CHASSIS

a) Encombrement et poids de l'ensemble moto :

Longueur	hors tout	2 m. 10
Largeur	—	0 m. 83
Poids de l'ensemble (poids mort).....		170 kg.

b) Moto :

Type L.5.A.I. LATÉRALE.

Hauteur au-dessus du sol des organes les plus bas placés..... 0 m. 13

Pneumatiques DUNLOP et MICHELIN renforcé basse pression.

Dimension des pneumatiques AV et AR.... 26 x 3,50

Pression de gonflage des pneumatiques :

AV 1 kg. 125

AR 1 kg. 250

Valve ordinaire, type moto, droite.

Eclairage par dynamo et batterie

d'accumulateur, marque type.. HUITRIC M. V. 6

Démarrage par kick-starter.

B. — GROUPE MOTEUR

a) Moteur :

Marque	MONET-GOYON
Type	L. 5. A. I.
Puissance fiscale	5 CV.
Puissance au frein.....	12 CV. 5 à 3.500 tours
Année de fabrication.....	1940

Cylindre :

Alésage	75 mm.
Course	110 mm.
Cylindrée	486 cmc.
Taux de compression.....	6,15

Régimes :

Normal	3.500 t/m
Maximum	4.000 —

b) Allumage

Allumage par magnéto.

Marque	Morel
Type	E. 1.
Sens de rotation.....	à gauche

c) Alimentation

Réservoir en charge.

Capacité du réservoir à essence.....	15 litres
--------------------------------------	-----------

Carburateur :

Marque	Gurtner
Type semi-automatique à correction d'air	M. 25 D.

Réglage :

Gicleur normal pour essence.....	45
Gicleur normal pour essence poids lourds.	46
Volet	8
Position	M.

d) Graissage par pompe à simple débit visible et réglable.

Capacité du réservoir d'huile.....	2 lit.,5
------------------------------------	----------

e) Consommation aux 100 kilomètres :

Essence	moins de 6 litres
Huile	moins de 350 gr.

C. — MECANISME DE TRANSMISSION

a) Embrayage :

Marque	MONET-GOYON.
Type	L. 5. A. I.
Dispositif à 3 disques à pastilles ferrodo et 1 disque ferrodo, soit 4 éléments.	

b) Boîte des vitesses :

Marque	MONET-GOYON.
Type	L. 5. A. I.
Nombre de vitesses	4.

c) Transmission par chaîne.

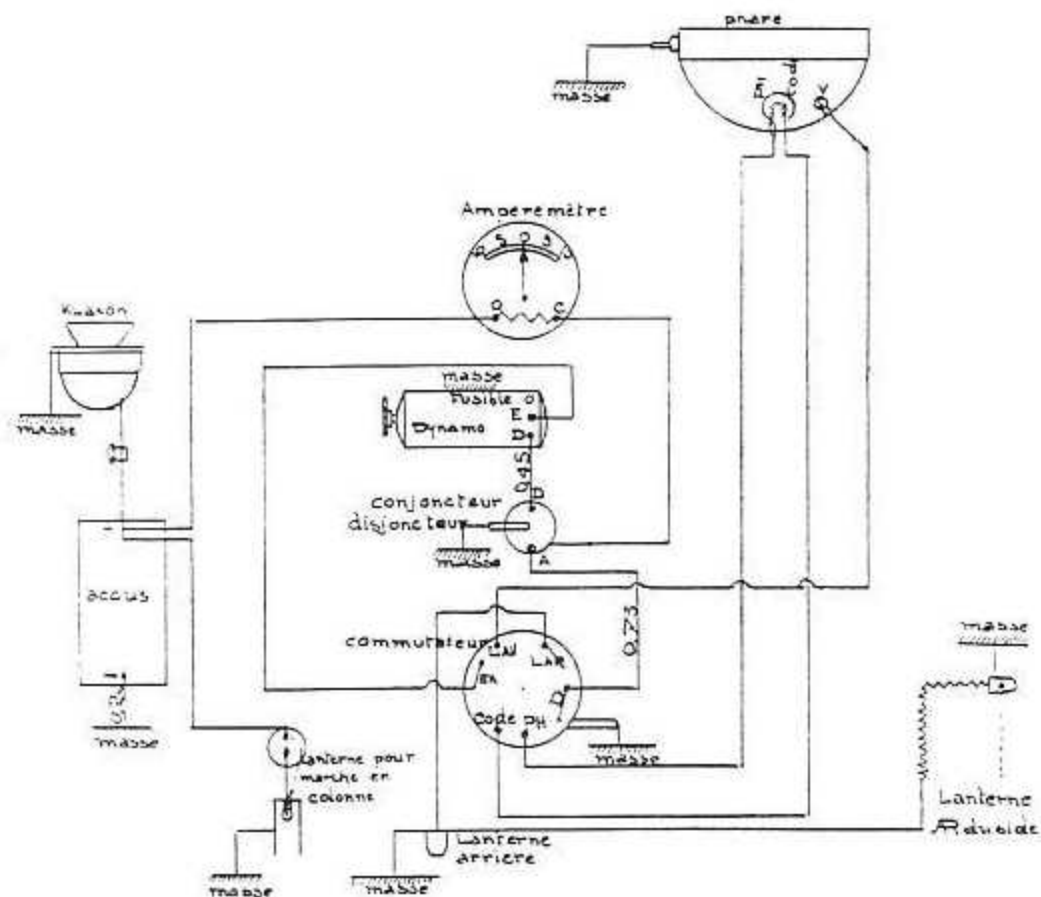


PLANCHE N° 7.

CHAPITRE II

DESCRIPTION - FONCTIONNEMENT

I. — CHASSIS ET CARROSSERIE

Châssis moto

Entièrement en tubes et raccords acier doux brasés.

Suspension. — Fourche à suspension par ressort central unique travaillant à la compression, biellettes forgées à haute résistance, amortisseurs réglables à la main et en marche

Roues. — Les roues AV et AR sont démontables et interchangeableables. Les moyeux sont montés sur roulements à billes. Les porte-roulements restent après le cadre au démontage de la roue.

Direction. — La direction est montée sur double rangée de billes, sur cuvettes interchangeableables. La moto est munie d'un frein de direction réglable en marche.

Freinage. — Le freinage est obtenu par freins AV et AR à large tambour. Diamètre intérieur du frein, 180 mm.; largeur de la garniture, 35 mm.

Frein avant actionné par poignée au guidon.

Frein arrière actionné par pédale au pied gauche.

Équipement électrique (Voir planche n° 7.)

Génératrice Compound.

Dynamo marque SOUBITEZ, type E. R., sens de rotation à gauche, côté commande.

Accumulateur marque HUITRIC, type étanche M.V. 6, tension 6 volts, capacité 14 ampères-heure, hauteur 188, longueur 130, largeur 82 mm.

Conjoncteur-disjoncteur marque SOUBITEZ, type T. 3.

Ampèremètre placé sur le phare.

Commutateur à quatre directions, marque SOUBITEZ, complet avec jeu de fils et gaines.

Phare avec ampèremètre fonctionnant en veilleuse code et plein phare.

Plaque de police lumineuse AR.

Klaxon, marque GURTNER, type TREVOX.

Bouton de klaxon.

Feu de position pour marche en colonne, fonctionne indépendamment des autres lampes.

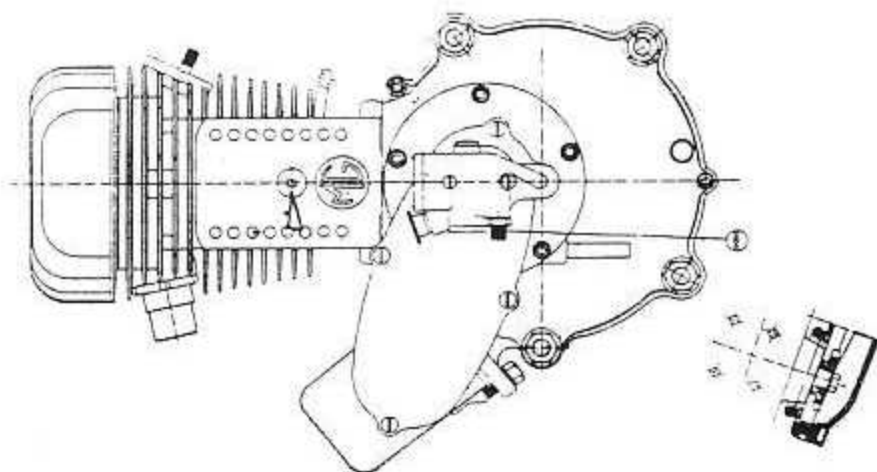
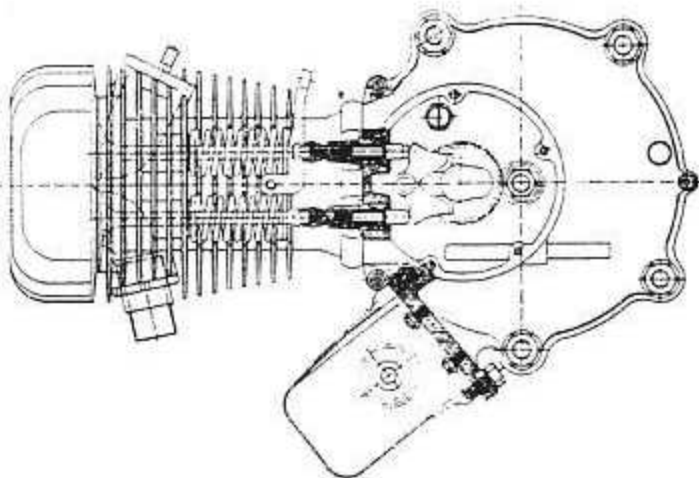
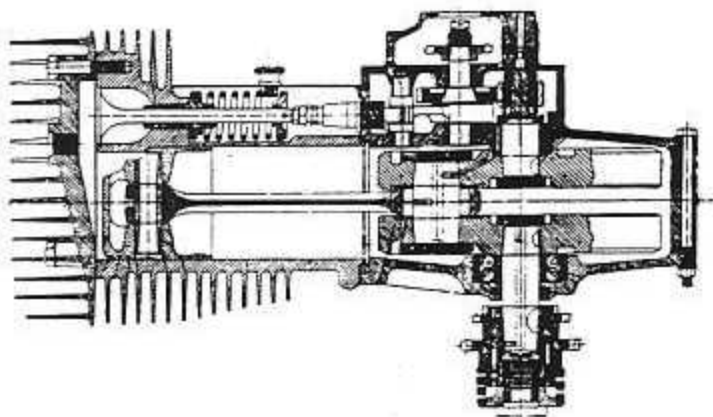


PLANCHE N° 4.

II. — GROUPE MOTEUR ET MECANISME DE TRANSMISSION

(Voir planches n° 4 et 11)

A) Groupe moteur

a) **Moteur à 4 temps**, monocylindrique, à soupapes latérales. Ce type de moteur ne nécessite que très peu de réglage. Il possède une culasse à très larges ailettes d'un alliage spécial aluminium permettant une bonne répartition de la chaleur et ne permettant pas l'auto-allumage en raison de sa forme intérieure sans angle vif. L'embiellage est soigneusement équilibré et repose du côté entraînement sur un roulement à double rangée de billes et du côté distribution sur un jeu d'aiguilles réduisant au minimum tout frottement et, par là, toute usure.

b) L'allumage dans le moteur L. 5 A. 1 est produit par une magnéto MOREL, à aimants tournants, de construction très simple, supprimant tout risque de pannes (voir plus loin le réglage de cette magnéto). La bougie recommandée pour ce type de moteur est la bougie MARCHAL, n° L. 143 (correspondance MCA, type CI).

c) **Alimentation en essence.** — Le moteur L. 5 A. 1 est équipé d'un carburateur GURTNER, semi-automatique, type M. 25 D., avec deux manettes, et réglable sur gaine. Il est rappelé qu'un carburateur bien réglé doit pouvoir, en marche normale, supporter l'air ouvert en grand.

d) **Graissage** (voir planche n° 6 en tête de la notice).

Le graissage du moteur L. 5 A. 1 est fait par pompe mikro simple débit réglable et visible.

L'huile arrive du réservoir à la pompe après un filtrage par une tuyauterie extérieure. Une pompe mécanique, placée sur le couvercle de la magnéto est entraînée par un arbre-tournevis placé en bout de l'arbre à came, celui-ci tourne à demi-vitesse du vilebrequin; elle comporte une démultiplication de 15 à 1.

Le rôle du conducteur se borne à contrôler le débit de sa pompe et faire régulièrement le plein du réservoir; l'alimentation se fait au moyen d'une pompe mécanique, qui refoule l'huile dans le carter du moteur. Cette pompe possède un viseur, qui, placé à la partie supérieure, permet à chaque instant le contrôle du débit. Le réglage de la pompe s'effectue en tournant le bouton moleté placé sur le côté, dans le sens des aiguilles d'une montre lorsqu'on veut augmenter, et en sens inverse pour réduire le débit. L'huile est envoyée à raison d'une goutte toutes les deux pulsations, pendant les 1.500 premiers kilomètres, puis une goutte toutes les trois pulsations après rodage, dans le carter de distribution.

Elle passe ensuite à travers le roulement à aiguilles qui supporte un axe de vilebrequin, et aussi dans une

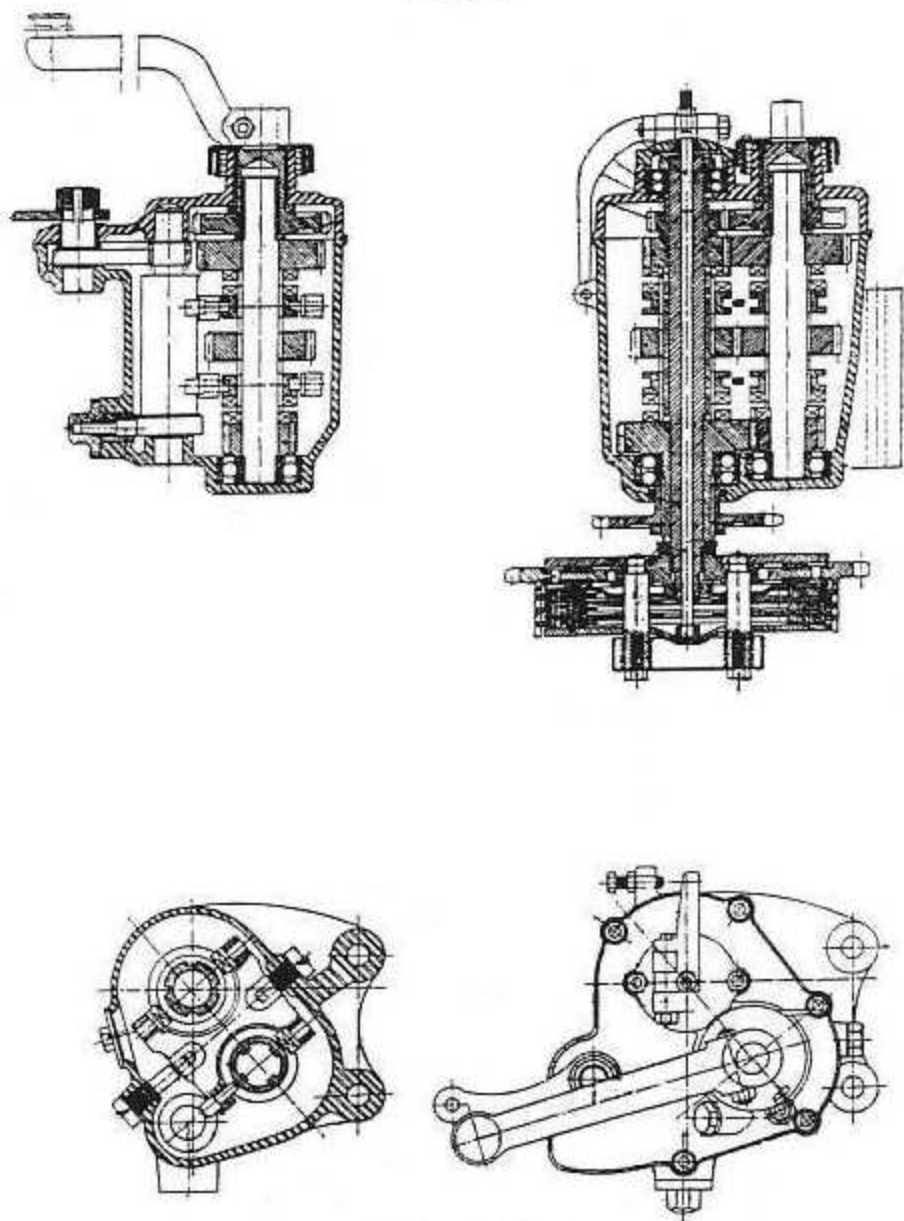


PLANCHE N° 11.

lumière sous la cage de ce roulement, pour venir tomber dans une gorge excentrée, taillée dans le flanc du volant, puis par un orifice situé dans celui-ci et, par la force centrifuge, arrive à la tête de bielle pour le graissage du roulement à galets. L'huile projetée avec force par les volants pénètre dans un orifice aménagé à la partie supérieure du pied de bielle et vient lubrifier l'axe du piston. L'excès d'huile tombe dans le fond du carter, puis est pris par les volants et, par force centrifuge, projeté contre les parois du cylindre pour le graissage du piston.

Il est recommandé de graisser environ tous les 500 km. les queues de soupapes et leurs ressorts avec de l'huile graphitée.

e) **Refroidissement à air.**

B) **Mécanisme de transmission** (Voir planche n° 11)

a) Le mouvement est transmis par l'intermédiaire d'une chaîne primaire, au pas de 12 mm. 7.

Largeur entre plaques, 7,9;

Diamètre des rouleaux, 8,51;

Résistance à la rupture, 1.500 kilos;

Nombre de rouleaux, 72;

Du pignon moteur 20 dents, au pignon d'embrayage 43 dents, rapport de transmission primaire, 20/43.

b) **Embrayage.** — L'embrayage L. 5 A. I. est à quatre éléments, dont trois disques pastilles ferrodo et un disque ferrodo, qualité SRAP, rivé à l'intérieur de la roue de chaîne.

c) **Boîte de vitesses.** — La boîte 4 vitesses équipant la moto L. 5 A. I., comporte les démultiplications suivantes :

Démultiplication en première, 2,92;

Démultiplication en deuxième, 1,94;

Démultiplication en troisième, 1,5;

Démultiplication en quatrième, prise directe.

Nombre de dents des pignons intérieurs de boîte :

Pignon de prise..... 33 dents.

Pignon intermédiaire sur arbre à cannelures..... 25 dents.

Pignon de première sur arbre primaire.. 20 dents.

Pignon de prise sur arbre secondaire... 17 dents.

Pignon intermédiaire sur arbre secondaire..... 25 dents.

Pignon de première vitesse sur arbre secondaire..... 30 dents.

d) **Entraînement.** — L'entraînement de la roue AR est fait par l'intermédiaire de la chaîne secondaire située entre le pignon de boîte 17 dents et le pignon de moyeu AR 43 dents.

Dimensions de la chaîne secondaire :

Pas, 15,88;

Largeur entre plaques, 6,35 mm.;

Diamètre des rouleaux, 10,16 mm.;

Résistance à la rupture, 2.200 kilos;

Nombre de rouleaux, 91.

Appareil de contrôle

L'ampèremètre a pour but de permettre de se rendre compte si la dynamo recharge les accus normalement, comme il est détaillé au paragraphe « DYNAMO ».

Lorsque la clé est dans la position « zéro » ou « lanterne » les accus sont soumis à la pleine charge. Dans ce dernier cas, une petite résistance en série avec le circuit d'excitation de la dynamo est mise hors circuit.

Dynamo

La dynamo de 85 millimètres est du type COMPOUND.

Elle produit un courant de 3 à 5 ampères en charge réduite, c'est-à-dire lorsque la clé du commutateur se trouve sur « zéro » ou « lanterne ». Elle produit un courant de 8 à 10 ampères, en pleine charge, lorsque la clé se trouve sur « Code » ou « Phare ».

Ces débits sont naturellement obtenus en accélérant le moteur de la motocyclette, de façon à faire tourner la dynamo à un régime moyen de 2.200 à 3.000 tours-minute.

Lorsque le phare est allumé et que la dynamo tourne au régime de son débit maximum, l'ampèremètre marque seulement le nombre d'ampères correspondant à la différence entre le débit de la dynamo et la consommation des lampes allumées. A ce moment, l'ampèremètre doit toujours accuser une légère charge, soit 1 à 2 ampères.

La dynamo est munie d'un fusible destiné à protéger les enroulements dans le cas où, pour une cause quelconque, il se produirait une interruption sur le circuit dynamo-batterie.

Pour atteindre ce fusible, il suffit de dévisser le bouchon se trouvant sur la carcasse, près des bornes. Ce bouchon est muni à l'intérieur d'une pastille isolante conique sur laquelle vient s'appuyer le bout conique du fusible. Cette pastille ne doit jamais être enlevée. Le fusible est pourvu d'une petite réserve de fil d'argent permettant de remplacer la partie brûlée en cas de fusion. Pour y arriver, il suffit de dérouler deux ou trois tours de fil de la bobine, le placer le long de la gorge et serrer son extrémité sous la tête de la vis.

Il ne faut jamais remplacer le fil d'argent par du fil plus gros, ni le doubler. S'il fond à nouveau, il faut en rechercher la cause sur le circuit qui relie la dynamo à la batterie. Il peut y avoir une rupture de fil, une

connexion desserrée ou plus fréquemment masée. Il est, en effet, indispensable que la borne négative de la batterie, la patte de fixation du conjoncteur, le boulon de fixation du commutateur et la carcasse de la dynamo soient bien reliés à la masse du cadre, sans aucune interposition de peinture, émail, oxydation ou parker.

Nous recommandons un graissage modéré des roulements à billes de la dynamo; quelques gouttes d'huile de vaseline dans les graisseurs tous les 1.000 km. Ces trous graisseurs sont fermés par une lame de ressort enroulée extérieurement au palier.

Conjoncteur-disjoncteur

C'est un petit appareil électro-magnétique fixé sous le réservoir à essence.

Il a pour mission de relier la batterie et la dynamo chaque fois que le voltage de cette dernière, sous l'effet de la vitesse, est plus élevé que celui de la batterie.

La dynamo et la batterie sont alors couplées en parallèle et l'aiguille de l'ampèremètre est sur « Charge ».

Inversement, lorsque la vitesse ralentit et que le voltage de la dynamo descend au-dessous de celui de la batterie, le conjoncteur-disjoncteur coupe le circuit, car, sans cette précaution, la batterie se déchargerait dans la dynamo. C'est ce qui arrive lorsque, pour une cause ou une autre, les lamelles de contact du conjoncteur restent collées à l'arrêt.

Avertisseur

Il ne doit être en contact avec aucun objet étranger, même avec un câble.

Le modèle d'avertisseur employé par nous est du type à vibreur. Le réglage du son se fait aisément par la petite vis *ad hoc*, visible sur la carcasse de l'appareil, jusqu'à extinction du son, puis à droite, jusqu'à ce que le son désiré soit obtenu.

Les petits écrous de la carcasse de l'avertisseur doivent être bien bloqués, pour obtenir toujours un son pur.

Feu de position pour marcher en colonne. — Il est commandé, indépendamment du circuit électrique, par un interrupteur à deux positions placé en dessous du corps de cette lanterne.



CHAPITRE III

CONDUITE

A) Préparation du véhicule

a) **Lancement du moteur.** — Faire le plein d'essence. Pendant la période de rodage (1.000 km. en été, 1.500 km. en hiver), mettre dans l'essence 5 p. 100 d'huile C.M. Faire le plein d'huile KERVOLINE EQUIVISQUEUSE ou huile militaire C.M. Faire chaque jour le plein du graisseur de chaîne fixé sur le moteur, côté transmission.

Ouvrir le robinet d'essence allant au carburateur; placer la manette d'avance au milieu de sa course, la manette des gaz légèrement ouverte, la manette d'air fermée en hiver. Le levier des vitesses doit être bien au point mort et la boîte embrayée. (Appeler l'essence au moyen du pointeau se trouvant sur le couvercle de la cuve du flotteur).

b) **Utilisation du démarreur** (pédale de kick-starter). — Tirer le levier décompresseur, faire deux ou trois aspirations au moyen de la pédale, lâcher le levier et appuyer sur celle-ci jusqu'à ce que l'on sente la compression du moteur, puis tirer de nouveau le levier et appuyer légèrement sur la pédale jusqu'à ce que la compression soit passée; à cet instant, abandonner la pression sur le levier, laisser remonter la pédale et appuyer vigoureusement sur celle-ci.

B) Conduite

a) **Mise en marche du véhicule.** — Une fois le moteur en marche, débrayer à fond, placer le levier des vitesses dans la position de première et embrayer en rendant la main très doucement et en accélérant légèrement le moteur. Après avoir atteint la vitesse d'un cycliste, réduire un peu les gaz, débrayer franchement, placer le levier dans la position de deuxième, embrayer doucement en remettant les gaz. Faire de même pour passer en troisième, puis en quatrième (prise directe).

b) **Les vitesses approximatives maxima du véhicule sont :**

Première vitesse : 31 km.-h.;

Deuxième vitesse : 47 km.-h.;

Troisième vitesse : 61 km.-h.;

Quatrième vitesse : 92 km.-h. au régime maximum du moteur.

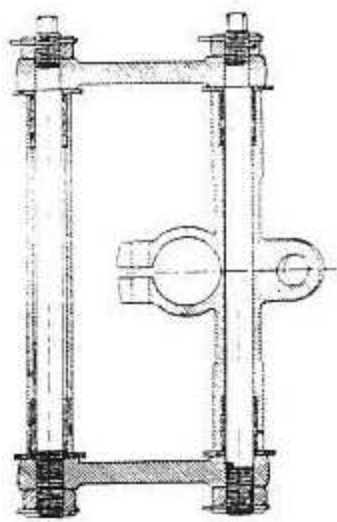
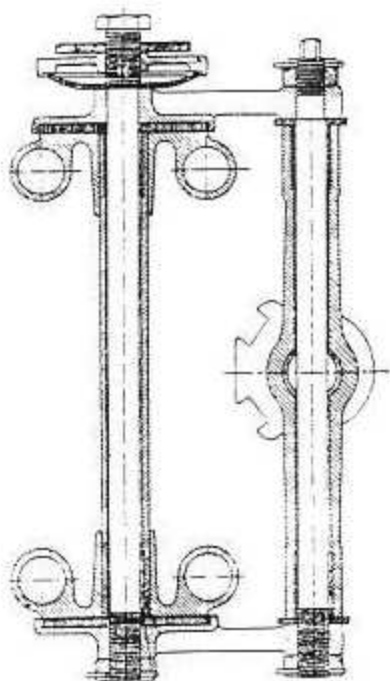


PLANCHE N° 2.

c) **Descendre les vitesses.** — Une forte côte, un mauvais état du sol, ou des virages très serrés, ne permettent pas au moteur de tourner à son régime normal et peuvent arriver à le faire peiner; il faut revenir en troisième. Pour cela, débrayer en réduisant les gaz, placer le levier dans la position de troisième et embrayer doucement en remettant les gaz. Même manœuvre pour passer en deuxième ou première vitesse.

d) **Arrêt de la machine.** — Procéder comme ceci : fermer les gaz, débrayer, placer le levier des vitesses au point mort, appuyer sur la pédale de frein au pied et sur le levier de frein à main placé à droite sur le guidon. Si on désire arrêter le moteur, fermer les gaz à fond et appuyer sur la poignée du décompresseur.

e) **Recommandations pour la conduite du véhicule :**

1° **Comment se servir des commandes**

Des manettes de gaz et de l'air. — Ne pas abuser de la marche à pleins gaz sur une grande distance. Si on demande au moteur le maximum de sa puissance pendant un certain temps, une sage précaution est de fermer l'air à moitié, ce qui évitera un échauffement anormal. Noter qu'un excès d'air est toujours nuisible à un moteur. Un excès d'essence, au contraire, est beaucoup moins préjudiciable.

De la manette d'avance. — L'avance à l'allumage doit être réglée d'après l'allure et le travail du moteur. A mesure que sa vitesse décroît sous l'effet de la fatigue, réduire l'avance. Quand le moteur reprend sa vitesse, donner de l'avance. En marche normale, la manette d'avance doit être ouverte en grand. Ne pas laisser tourner le moteur avec tout le retard. En marchant avec trop peu d'avance, la combustion des gaz ne serait pas achevée au moment de l'ouverture de la soupape d'échappement, ce qui provoquerait un échauffement du cylindre. En marchant avec trop d'avance, le moteur a tendance à cliqueter.

Du décompresseur ou lève-soupape. — Ne jamais se servir du décompresseur pour modifier l'allure; on ne doit l'utiliser que pour le lancement ou l'arrêt du moteur.

Du frein de direction. — Préviend le flottement de la direction, doit toujours être maintenu serré sur des parcours en ligne droite.

En ville, et pour la circulation à allure réduite, on peut, sans inconvénient, le débloquer légèrement.

Des amortisseurs (voir planche n° 2). — Placés de chaque côté de la fourche, leur rôle est d'atténuer et de freiner les rebondissements de la fourche élastique sur mauvais chemins.

2° En ville ou en convoi

Ne pas faire peiner le moteur dans les passages exigeant une marche ralentie, mais utiliser une vitesse inférieure tout en réduisant l'admission des gaz et l'avance à l'allumage.

3° Pour monter une côte

En côte, ne pas laisser peiner le moteur, mais choisir la vitesse qui lui permettra de tourner sans fatigue. Pour les longues montées en prise directe, fermer l'air à moitié. Si le régime du moteur baisse, réduire l'avance et les gaz. Prendre la vitesse inférieure dès que l'on sent faiblir le moteur. Le moteur ne peut supporter la pleine ouverture du boisseau des gaz que s'il tourne à sa vitesse de régime.

4° Pour descendre une côte

En général, on doit descendre une côte à l'allure à laquelle la moto la gravirait dans le sens inverse. Le moteur peut être utilisé comme frein, en ayant soin, pour éviter les remontées d'huile, de maintenir les gaz légèrement ouverts. Si la pente est très accentuée, prendre la vitesse inférieure. Se servir alternativement du frein à main et du frein au pied pour éviter leur échauffement. Ne pas débrayer pour accélérer. On peut également descendre les longues côtes en « roue libre », c'est-à-dire le levier des vitesses au point mort et moteur arrêté, ce procédé n'est toutefois pas à recommander. Arrivé au bas de la côte, il est indispensable de remettre en marche le moteur au moyen de la pédale de mise en marche, avant de manœuvrer le levier des vitesses.

f) Précautions à prendre pour la conduite d'un véhicule neuf.
— Lorsque la machine est neuve, il ne faut pas la « pousser », mais marcher à la vitesse de 40 à 50 km. (feuillelet de rodage) pendant les 500 à 800 premiers km. Quelques kilomètres réalisés à grande allure, avec une machine neuve, lui sont 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 1.000 km.

Pour faciliter le rodage, nous conseillons l'emploi pendant les 500 premiers km. de la KERVOLINE FLUIDE, ou huile équivalente pour rodage.

Vidanger ensuite, rincer au DILUTOL et refaire le plein avec de la KERVOLINE EQUIVISQUEUSE ou huile C.M. l'été et B.M. l'hiver.

Les services que l'on pourra attendre de la machine dépendront de la manière dont elle aura été utilisée à ses débuts, surtout pendant les 1.500 premiers kilomètres. Nous recommandons de ménager le moteur pendant un laps de temps que nous décomposons en trois périodes :

Première période : avec diaphragme, 500 km. (le carburateur est muni au départ de l'usine d'un obturateur limitant le passage du mélange gazeux), vitesse maximum : 55 km.;

Deuxième période : sans diaphragme, 500 km., vitesse maximum : 62 km.;

Troisième période : utilisation progressive, jusqu'à 1.500 km., sans toutefois atteindre le maximum de vitesse.

Il sera bon pendant toutes les périodes de rodage, de surveiller le graissage. Un graissage exagéré au début de la mise en service n'est pas nuisible; il est notamment recommandé de graisser le haut du cylindre avec de l'huile diluée à 5 p. 100 dans l'essence, pendant les 1.000 premiers km. en été et 1.500 km. en hiver.

N'OUBLIEZ PAS de vérifier le serrage de tous les écrous de la machine. Les trépidations peuvent les desserrer.

N'OUBLIEZ PAS d'huiler toute la partie cycle et les axes de votre fourche.

N'OUBLIEZ PAS de vidanger et de refaire le graissage de votre boîte de vitesses tous les 1.000 km.

N'OUBLIEZ PAS de débrayer pour changer de vitesse, que ce soit pour monter ou pour descendre les vitesses.

NE FAITES PAS TOURNER votre moteur au point mort plus que le temps strictement nécessaire. Il est toujours nuisible pour un moteur à refroidissement à air de tourner à vide et sur place.

NE ROULEZ PAS sur des pneus trop ou trop peu gonflés. Le pneu avant doit être un peu moins gonflé que le pneu arrière.

N'OUBLIEZ PAS d'employer de la bonne huile pour votre moteur. L'huile bon marché encrasse le cylindre et amène une usure plus rapide des pièces en mouvement.

Nous recommandons l'emploi de la **KERVOLINE EQUIVISQUEUSE** ou d'une huile équivalente, Huile C.M. en été, et B.M. en hiver.

NE CONFIEZ JAMAIS votre moteur à un mécanicien de fortune; ne commencez à réparer votre machine que si elle en a réellement besoin.

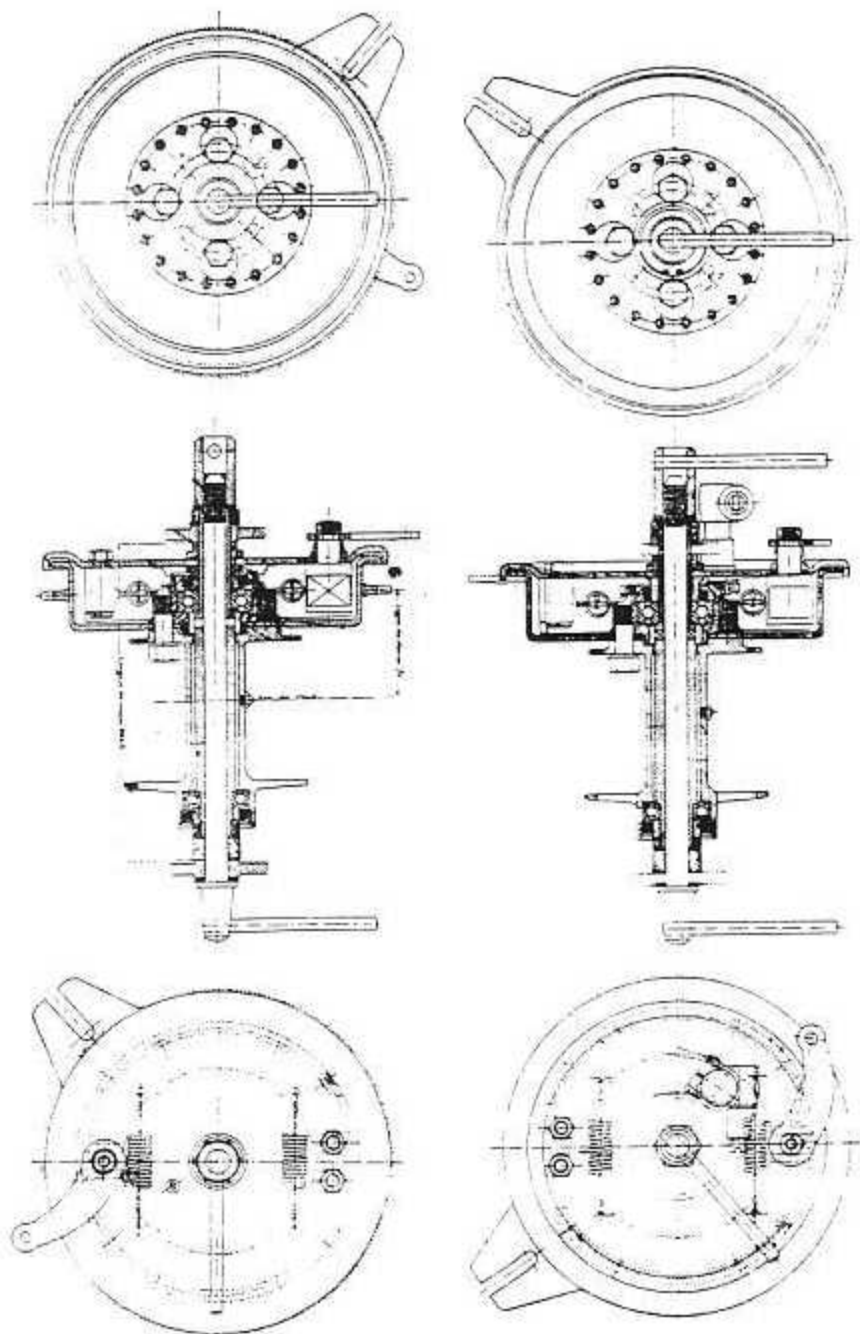


PLANCHE N° 1.

CHAPITRE IV

GRAISSAGE ET ENTRETIEN

(Voir planche n° 6 en tête de la notice)

ENTRETIEN

A) Châssis-carrosserie :

a) **Châssis.** — Le châssis de la moto ne nécessite aucun graissage, mais seulement un entretien constant, pour éviter la destruction de l'émail. Il est toutefois recommandé de graisser de temps à autre l'articulation de la pédale de frein par l'intermédiaire du graisseur placé sur le corps de celle-ci.

b) **Suspension.** — Fourche : Il est nécessaire, pour conserver une bonne tenue de route à la machine, d'entretenir soigneusement la fourche et, en particulier, de graisser très fréquemment les axes de cette fourche, au moyen de la pompe TECALEMIT.

c) **Roues.** — Comme il a été dit plus haut, les roues avant et arrière sont montées sur roulements à billes, à gorges profondes. Ces roulements, pour travailler dans de bonnes conditions, doivent être graissés environ tous les 1.500 km., au moyen de la pompe TECALEMIT, par l'intermédiaire du graisseur situé sur le corps du moyen. Il est à remarquer que l'on ne doit pas exagérer ce graissage, car il se pourrait que l'huile aille graisser les garnitures de freins, et provoque un freinage défectueux. (Voir planche n° 1.)

Il est recommandé de suivre très exactement les données de gonflage des pneumatiques, précisées au début de ce livret : un pneu mal gonflé s'use très rapidement et donne une mauvaise tenue de route.

d) **Direction.** — La direction nécessite très peu d'entretien, un démontage tous les six mois permettant de se rendre compte de l'usure des cuvettes et il n'y a qu'à remonter cette direction avec une graisse assez épaisse.

B) Moteur et mécanisme de transmission :

a) **Moteur.** — 1° Le graissage du moteur s'effectue comme il a été indiqué plus haut, au moyen d'une pompe MIKRO, assurant un graissage par compte-gouttes. L'huile

recommandée est l'huile KERVOLINE EQUIVISQUEUSE E.E. pour l'été et E.H. en hiver, ou équivalente : C.M. l'été et B.M. l'hiver. Pendant les grands froids, il est recommandé de se servir de l'huile starter E.V.

Tous les 500 km., il est recommandé de démonter le filtre d'huile du réservoir pour le nettoyer. S'assurer que le réservoir contient toujours au moins un litre d'huile.

2° En ce qui concerne l'entretien du moteur, il est bon, de temps à autre, de nettoyer le piston, la culasse et le cylindre, qui peuvent à la longue se calaminer. Ce danger est surtout à craindre si l'on pousse le moteur, si l'on emploie un mélange gazeux trop riche.

On peut décalaminer l'orifice d'échappement; cette opération qui s'effectue facilement en enlevant 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.

Vérifier le serrage des boulons de culasse après 500 km., 1.500 km. et 3.000 km.; procéder à chaud pour cette opération. Effectuer tous les 4.000 ou 5.000 km., le démontage de la culasse pour vérifier et nettoyer la chambre d'explosion ainsi que la portée des soupapes.

3° **Allumage.** — Pour enlever la bobine de la magnéto, dessouder les connexions du condensateur et du rupteur. Exercer verticalement une traction sur la bobine en faisant tourner lentement l'inducteur jusqu'à ce que la bobine se détache des masses polaires.

Il est rappelé qu'il est absolument inutile de réaimanter une magnéto MOREL, même si l'on a dû sortir l'inducteur.

Les roulements à billes de la magnéto sont graissés en cours de montage avec une graisse spéciale à point de fusion élevé, très adhérente. On ne les graissera qu'en cas de démontage de la magnéto.

Les surfaces des contacts doivent être entretenues propres et lisses. Les nettoyer fréquemment avec un linge propre, imbibé d'essence; de temps à autre, s'assurer que les faces portent bien l'une sur l'autre.

4° **Embrayage et boîtes de vitesses.** — Nos boîtes de vitesses sont, au montage, garnies d'huile hypoid. Pour mettre en circulation une moto, il faut ajouter par le bouchon de remplissage de la boîte et avec une seringue, environ un quart de litre d'huile hypoid.

Cet apport d'huile à la boîte, sera entretenu avec modération, car trop d'huile pourrait alors nuire à l'embrayage.

Tous les 5.000 km., vidanger la boîte lorsqu'elle est chaude, la nettoyer au pétrole, et introduire 250 grammes d'huile hypoid.

5° **Transmission.** — Les chaînes primaire, secondaire et dynamo sont graissées automatiquement par l'huile de

l'huileur se trouvant vers le carter primaire. Il est toutefois recommandé d'enduire, tous les 500 km. environ, les chaînes, de graisse KERVOLINE ROSE FRANCE ou, mieux encore, d'huile graphitée, par les orifices aménagés dans les carters de chaînes.

Chaîne de commande de magnéto. — Cette chaîne étant enfermée dans un carter étanche, à chaque inspection, environ tous les 2.000 km., on l'enduit de graisse KERVOLINE ROSE FRANCE ou D.

Tous les 1.500 km., ou tous les mois, démonter les chaînes, les nettoyer au pétrole pour enlever tous les graviers qui ont pu s'introduire dans les rouleaux. Essuyer les chaînes et les tremper dans un bain chaud de graisse KERVOLINE ROSE FRANCE ou D.

C) Batterie :

Les quelques conseils qui suivent, s'appliquent à toutes les batteries et ne sont pas à négliger.

La borne positive (rouge) est à l'arrière. La borne négative est à l'avant et reliée à la masse. En cas de remontage, ne pas les inverser.

A la livraison de la machine, prendre les mesures prescrites pour la mise en service de la batterie. Avoir bien soin, après cela, avant toute mise en route, de brancher les fils des accumulateurs (pôle à la masse).

Faute d'observer cette précaution, il se produirait un excès de courant non absorbé par la batterie, qui brûlerait immédiatement le fusible de la dynamo.

Le niveau du liquide doit dépasser les plaques. Le vérifier tous les mois et bien se conformer à la hauteur fixée par la notice contenue à l'intérieur du couvercle.

Si, pour une raison majeure, on voulait tourner sans la batterie, ne pas oublier d'enlever le fusible de la dynamo.

Si les plaques émergent pendant un temps assez long, il se produirait des sulfatations sur les parties à l'air et il pourrait s'établir des courts-circuits entre les plaques provoquant une décharge rapide.

Ne pas laisser le liquide se répandre sur la batterie, car les parties métalliques, bornes, connexions, pourraient être attaquées par l'acide. De plus, l'eau acidulée étant conductrice, risquerait de provoquer des courts-circuits. Bien serrer les bouchons de remplissage.

Les parties métalliques apparentes des éléments doivent être légèrement graissées ou enduites de vaseline.

Se rappeler à l'occasion que l'ammoniaque neutralise l'action corrosive de l'acide et qu'il est bon de nettoyer les parties maculées avec un chiffon imbibé d'eau ammoniacale.

Ne pas manipuler d'objets métalliques à proximité de la borne positive (rouge) pour éviter les courts-circuits toujours possibles.

D) **Canalisations :**

Il est très important de vérifier très fréquemment le serrage des écrous, vis, connexions divers des canalisations. Un mauvais contact est souvent cause de trouble dans l'éclairage ou fonctionnement de l'avertisseur. Lorsque l'avertisseur rend, sans raison apparente, un son rauque et faible, vérifier immédiatement les contacts, et notamment le fil reliant le (—) des accus à la masse. Toutes les vis des contacts doivent être parfaitement bloquées.

Veiller, en outre, à ce que les câbles ne soient pas usés et coupés d'une manière quelconque, car un isolement défectueux peut donner naissance à un court-circuit et décharger brusquement et endommager la batterie.

CHAPITRE V

1° DÉMONTAGE

Carrosserie

Réservoir d'essence. — Isoler la batterie en enlevant le fil de masse. Enlever la tubulure d'essence et vidanger le réservoir. Enlever l'axe de commande au cadre qui fixe le réservoir à l'avant. Pour enlever cet axe, débloquer la vis-pointeau qui tient le secteur en position par rapport au cadre, cette vis est située au milieu du bossage du cadre; ensuite, tirer sur l'axe de façon à libérer le réservoir; remarquer que deux rondelles entretoises sont placées de chaque côté du bossage intérieurement aux pattes avant du réservoir. Enlever ensuite l'axe de fixation du réservoir; de même qu'à l'arrière, deux rondelles entretoises sont prévues intérieurement aux pattes.

Pour enlever le réservoir, il est nécessaire de relever la selle à l'avant; pour cela, dégrafer le nez du dessus de selle de façon à enlever le boulon qui le fixe dans sa partie avant au cadre. Ouvrir les pinces fixant les canalisations électriques.

Réservoir d'huile. — Retirer la tubulure d'huile allant au moteur et vidanger le réservoir; enlever les trois vis de fixation du réservoir (dont deux sont placées latéralement et en avant, l'autre dans un collier à la partie supérieure du réservoir); trois rondelles caoutchouc sont placées entre le réservoir et les onglets de fixation pour éviter les vibrations toujours nuisibles au réservoir.

Carter de chaîne. — Le carter de chaîne se compose de trois parties : carter primaire, couvre-chaines arrière et carter de dynamo. Ces trois carters sont réunis au moyen de boulons, il suffit de les séparer pour le démontage. Dégager ensuite le repose-pied côté gauche en desserrant le gros écrou qui est à l'extrémité de l'axe de repose-pied et le boulon de serrage du collier de repose-pied. Démonter la chape de la tringle de frein sur le moyeu arrière, de façon à ce que la pédale de frein puisse se baisser; à ce moment, il est facile de retirer le carter de chaîne.

Pour avoir le carter de chaîne de dynamo, il suffit d'enlever le boulon qui le fixe à la plaquette avant gauche du cadre. Après avoir démonté le demi-collier qui fixe le couvre-chaîne à l'arrière, il suffit de glisser le couvre-chaîne à l'avant devant l'embrayage pour le sortir de la machine.

Garde-boue avant. — Après avoir enlevé la roue avant, enlever le boulon de fixation supérieur du garde-boue à la fourche et les deux boulons de fixation de tringle du garde-boue avant aux pattes de fourche, il est alors facile d'enlever le garde-boue avant.

Garde-boue arrière. — Enlever la roue arrière. Il suffit ensuite de procéder au démontage des deux boulons de fixation du garde-boue au porte-bagages, des deux boulons de fixation du garde-boue à la plaque de police, des deux boulons de fixation du garde-boue à sa partie inférieure, et du boulon du garde-boue au train arrière du cadre, placé sous la selle; on aura alors le garde-boue facilement.

Plaque d'immatriculation arrière. — Enlever les deux douilles d'éclairage. Elles sont fixées au moyen de jones placés latéralement, qu'il suffit d'enlever pour avoir la plaque, enlever les trois boulons qui la retiennent au porte-bagages.

Sacoches. — Pour démonter les sacoches, il suffit d'enlever les quatre boulons qui les fixent au porte-bagages.

Selle. — Démonter la fixation avant de la selle. Il suffit ensuite d'enlever les deux boulons qui retiennent les ressorts de la selle au train arrière, pour la libérer.

Guidon. — Enlever les manettes et les commandes; il suffit de dévisser les quatre vis placées sur les deux biellettes pour libérer le guidon.

Démontage du mécanisme de transmission

a) **Chaines.** — Elles sont au nombre de trois : chaîne de dynamo, chaîne primaire et chaîne secondaire. Pour les démonter il suffit d'enlever le maillon rapide à l'aide d'un tournevis ou d'une pince universelle.

b) **Boîte de vitesses.** — Pour enlever la boîte de vitesses, le réservoir d'huile et les chaînes étant enlevés, il faut retirer les deux boulons de fixation de la boîte aux plaquettes supports. On dégage alors le tendeur de boîte. Après avoir libéré la tige de changement de vitesses et le câble de débrayage, il suffit de soulever la boîte pour pouvoir en disposer.

c) **Groupe moteur.** — Pour enlever le moteur du cadre, il faut :

1° Démonter le carburateur. Pour cela desserrer le collier le fixant sur la pipe d'admission, et enlever la tubulure d'essence;

2° Enlever le câble commandant le décompresseur;

3° Enlever la tuyauterie d'huile arrivant à la pompe à huile;

4° Démonter le tuyau d'échappement, pour cela desserrer les deux écrous le fixant au cylindre et le libérer à l'arrière de l'attache le fixant au cadre;

5° Enlever le câble d'avance à l'allumage allant à la magnéto;

6° Enlever l'axe fixant les deux pattes moteur avant au cadre;

7° Enlever les deux boulons fixant le moteur aux pattes arrière. Le moteur sera ainsi séparé du cadre.

Démontage des roues, freins et châssis

a) **Roues avant et arrière.** — Pour sortir les roues il suffit, la moto étant sur ses béquilles, de desserrer au moyen de la clé spéciale prévue dans l'outillage, les quatre vis à tête six pans fixant le moyeu au tambour de frein, puis de desserrer et d'enlever la broche du moyeu. Il ne reste plus qu'à enlever la rondelle entretoise se trouvant entre la patte du cadre et le moyeu. Cette rondelle doit d'ailleurs tomber toute seule en enlevant la broche, puis sortir la roue.

b) **Freins.** — Les freins restant après le cadre, pour les démonter, desserrer l'écrou extérieur aux pattes de fourche, retirer le tambour d'après le cadre et enlever la flasque du tambour pour avoir les garnitures.

c) **Châssis.** — Le châssis se compose de trois parties : la fourche avant, le cadre et le train arrière du cadre. Pour démonter la fourche avant, il faut auparavant démonter l'écrou du frein de direction, enlever le contre-écrou de blocage de direction, desserrer le collier de direction et le soulever pour dégager le porte-cuvette supérieur; pour avoir la fourche, il suffira alors de dévisser le porte-cuvette en retirant la tête de fourche du cadre. Faire attention de ne pas perdre les billes.

Pour séparer le cadre du train arrière, il suffit d'enlever l'axe sous la selle et celui derrière les pattes support de la boîte de vitesses, servant d'articulation à la pédale de frein.



2° MONTAGE

Châssis et roues

a) Le châssis se compose de trois parties : la fourche avant, le cadre ou partie centrale et le train arrière.

L'assemblage de ces trois pièces se fait de la façon suivante :

En premier lieu réunir le cadre au train arrière à l'aide

des deux axes allant sous la selle et aux pattes arrière, ensuite procéder au montage de la fourche. Pour cela, l'on doit placer les billes à l'aide de graisse consistante dans les cuvettes du cadre, serrer le porte-cuvette supérieur, de façon à ce qu'en prenant la fourche par le bas, l'on ne sente pas de jeu dans la direction. Emmancher par-dessus le collier de direction, bloquer le contre-écrou de blocage de la direction, bloquer aussi après cette opération le boulon de serrage du collier de direction. l'on remontera ensuite l'écrou du frein de direction. Avant de remonter la fourche faire attention que les rondelles fibre de frein de direction et des amortisseurs de fourche ne soient pas grasses, ce qui nuirait à leur bonne adhérence.

b) **Freins.** — Remonter la flasque de frein sur son axe. Ne pas oublier de mettre la rondelle épaulée se trouvant entre la flasque et les pattes de fourche, placer l'axe central du frein dans la patte de fourche, mettre la rondelle et visser l'écrou. Pour le blocage de cet écrou, placer la queue de la clé à molette dans la fente de l'axe central vu côté tambour, puis bloquer l'écrou. Prendre bien soin que la patte d'arrêt de frein rentre bien sur le boulon prévu à cet effet sur la fourche.

c) **Roues.** — Remettre la roue contre le tambour de frein. Ne pas oublier de placer entre le moyeu et le cadre, la rondelle entretoise. Mettre la broche, puis visser les vis six pans, les bloquer, visser l'écrou de broche et bloquer.

Groupe moteur et mécanisme de transmission

a) **Groupe moteur.** — Pour monter le moteur dans le cadre, il faut opérer de la façon suivante :

1° Mettre les deux boulons fixant le moteur aux pattes arrière;

2° Fixer le moteur au cadre à l'avant à l'aide des pattes moteur et des boulons, dont deux au moteur et un au montant avant du cadre;

3° Fixer le câble d'avance à l'allumage à la magneto;

4° Placer le tuyau d'échappement au moteur à l'aide des goujons et écrous prévus à cet effet, sans oublier le joint d'échappement, ensuite fixer le pot d'échappement au cadre à l'aide de la patte de pot;

5° Mettre le câble commandant le décompresseur;

6° Fixer le carburateur sur la pipe d'admission du moteur à l'aide du collier prévu sur le carburateur à cet effet;

7° Placer la tuyauterie d'huile sur le moteur. Il faut que tous les écrous soient bien bloqués.

b) **Boîte de vitesses.** — Placer la boîte entre les plaquettes support de boîte et emmancher les goujons de fixation en ayant soin de bien placer le tendeur de boîte dans le logement prévu à cet effet dans la patte avant du carter de boîte. Ne pas bloquer la boîte avant d'avoir mis la chaîne

primaire, et régler la tension d'une façon convenable à l'aide du tendeur, accrocher ensuite le câble du débrayage.

c) **Chaines.** — Elles sont au nombre de trois : chaîne de dynamo, chaîne primaire, chaîne secondaire. Placer les chaînes de façon à avoir dix ou quinze millimètres de flottement sur le brin non tendu, placer ensuite le maillon rapide en ayant soin de mettre l'ouverture de l'agrafe orientée en sens inverse du sens de marche de la chaîne.

Carrosserie

a) **Réservoir d'essence.** — Placer le réservoir à cheval sur le cadre, puis fixer le réservoir à la partie arrière à l'aide du goujon et des deux écrous prévus à cet effet. Ne pas oublier les rondelles entretoises qui vont de part et d'autre du bossage; ensuite placer l'axe de commande au cadre, qui supporte en même temps le réservoir, à gauche le klaxon, à droite le conjoncteur. Cet axe est tenu en place par une vis-pointeau, située au milieu du bossage du cadre; cette vis vient se placer dans une rainure prévue sur l'axe, ce qui donne la position du secteur par rapport au cadre et à la boîte de vitesses; de même que dans le montage arrière, ne pas oublier de mettre les deux rondelles entretoises de part et d'autre du bossage entre les pattes de fixation du réservoir. Placer ensuite la tubulure d'essence du robinet d'essence au carburateur.

b) **Réservoir d'huile.** — Mettre le réservoir en place, c'est-à-dire sous la selle, entre le garde-boue et le cadre, et au-dessus de la boîte de vitesses; il est tenu par trois vis, dont deux latéralement, et une au-dessus qui passe dans un collier. Ne pas oublier de placer sous ces trois vis les entretoises caoutchouc, entre les onglets et le réservoir, qui ont pour effet d'éviter les vibrations toujours nuisibles à la durée du réservoir.

c) **Carter de chaîne.** — Il se compose de trois parties. L'axe de repose-pied étant en place, glisser le carter primaire dessus, sans oublier l'entretoise intérieure sur l'axe de repose-pied. Placer ensuite le couvre-chaîne arrière et le carter de dynamo, bloquer le tout après avoir bloqué les carters entre eux. Un boulon fixe à l'avant le carter de dynamo. Le carter primaire est lui-même fixé par une rondelle et une entretoise sur l'axe repose-pied. Quant au couvre-chaîne arrière, il est fixé par un demi-collier au tube du porte-bagages.

d) **Garde-boue avant.** — Pour monter le garde-boue avant il est nécessaire d'enlever la roue avant; placer le garde-boue et le fixer d'abord en son milieu à la fourche, et ensuite aux pattes de fourche avant, par l'intermédiaire des tringles faisant corps avec le garde-boue.

e) **Garde-boue arrière.** — La roue arrière étant enlevée, placer le garde-boue et le fixer au porte-bagages à l'aide

du demi-collier prévu à cet effet, compléter ensuite l'attache de ce garde-boue par un boulon le fixant à la partie supérieure du train arrière. Ensuite par les deux boulons le fixant à la partie inférieure du train arrière et enfin à la plaque de police arrière.

f) **Plaque d'immatriculation arrière.** — Cette plaque est fixée au porte-bagages à l'aide de trois boulons. Son montage en est des plus faciles, la plaque elle-même porte deux douilles arrêtées par deux vis placées latéralement.

g) **Sacoches.** — Elles sont placées de part et d'autre du porte-bagages retenues respectivement par quatre boulons: ne pas oublier de placer entre les écrous des boulons de fixation et de la paroi des sacoches les rondelles qui empêchent ces dernières de se détériorer à leurs points de fixation.

h) **Selle.** — Fixer les deux ressorts de selle aux boulons d'attache du porte-bagages et ensuite la fixer à l'avant avec le boulon qui passe dans le nez de selle, le châssis de selle doit se bloquer sur l'entretoise d'articulation, cette entretoise doit tourner dans le bossage du cadre, ceci pour la bonne suspension de la selle.

i) **Guidon.** — Il est maintenu au collier de direction par deux colliers appelés encore biellettes. Ces biellettes se bloquent au moyen de quatre vis. Se méfier que la position du guidon soit convenable car s'il est placé trop bas, il peut venir toucher le réservoir d'essence.

CHAPITRE VI

RÉGLAGE

A) Groupe moteur

a) **Moteur.** — Le jeu à la coupe des segments ne doit pas excéder 0 mm. 3 lorsque le segment est présenté dans le cylindre.

Le jeu du piston dans le cylindre est de 0,135 à 0,21.

Le jeu entre les queues de soupapes et les poussoirs doit être de 3. 100^e de mm. à l'admission et de 5. 100^e à l'échappement. Ce réglage doit être effectué lorsque le moteur est froid au moyen de l'écrou et du contre-écrou se trouvant au-dessus des poussoirs. (Voir planche n° 8) :

Avance ouverture admission... 30° ou 9 mm. 1 2

Retard fermeture admission... 60° ou 21 mm. 6

Avance ouverture échappement... 60° ou 21 mm. 6

Retard fermeture échappement... 30° ou 9 mm. 1 2

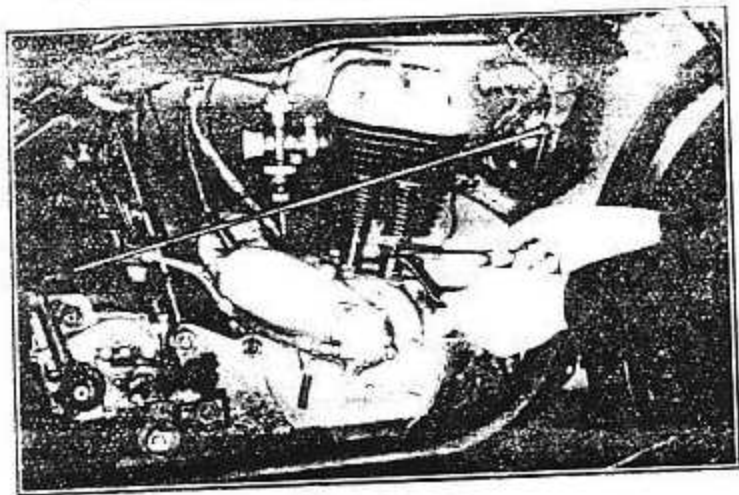


PLANCHE N° 8.

b) **Allumage.** — L'avance à l'allumage doit être à 14 ou 15 mm. avant le point mort haut et avant l'explosion; la manette d'avance placée dans la position pleine avance. Pour la magneto, écartement des vis platinees, 0 mm. 3.

Si l'écartement est en dehors de ces limites, on procédera comme suit :

Faire tourner le moteur jusqu'à ce que le touchau en fibre du rupteur soit complètement sur le bossage de la came et au maximum d'ouverture des contacts.

Desserrer la vis A et faire tourner l'excentrique B de façon à obtenir l'écartement convenable.

Rebloquer ensuite énergiquement la vis A.

Le réglage du câble d'avance s'opère au moyen de la vis-tendeur prévue sur le côté du rupteur.

Chaine d'entraînement de la magnéto :

Pour tendre la chaîne desserrer le boulon de serrage de la sangle et surélever la magnéto en dévissant du même nombre de tours les quatre petites vis épaulées qui se trouvent sur le socle et supportent la magnéto. Lorsque la chaîne est tendue, resserrer le boulon du ruban de fixation de magnéto. Le réglage terminé, la chaîne doit toujours être un peu flottante.

c) **Carbureteur.** — Un carbureteur bien réglé doit pouvoir, en marche normale, supporter la manette d'air ouverte à fond. Des retours au carbureteur indiquent un excès d'air ou un mélange trop pauvre; il faut alors réduire l'air ou augmenter le débit en essence.

Pour augmenter ce dernier, ne pas toucher au gicleur, mais relever l'aiguille en changeant ses rondelles de réglage de côté, c'est-à-dire en les passant sous la tête de l'aiguille de manière à augmenter la section de passage de l'essence.

Réglage du ralenti. — Ce réglage s'opère au moyen du petit bouton moleté visible sur le côté du carbureteur. Le bouton, terminé par un pointeau, permet de régler le mélange air et essence. Pour obtenir un ralenti, il faut d'abord visser à fond ce qui ferme complètement l'air, puis desserrer progressivement pour obtenir le ralenti désiré. Ce réglage est obtenu, en général, en dévissant le bouton de deux à trois tours. Le réglage du carbureteur doit se faire le moteur chaud, manette d'avance à moitié ouverte, manette d'air ouverte, manette des gaz fermée.

Pour régler la longueur des câbles gaz et air, agir sur les deux vis situées sur les gaines à la sortie des manettes.

Le carbureteur doit être monté bien droit, son collier de serrage bloqué; graisser fréquemment les câbles pour que ceux-ci plient sans effort.

B) Freins (Voir planches n° 9 et 10).

Ce sont les organes qui, avec le moteur, nécessitent le plus d'attention. Des freins en bon état et bien réglés sont un facteur de sécurité à ne pas négliger.

A chaque nettoyage ou inspection, vérifier le réglage.

Frein avant. — Mettre la roue sur la béquille avant et régler au moyen de la vis moletée et du contre-écrou placés à la partie supérieure de la fourche. Une légère pression sur le levier du guidon doit pouvoir bloquer la roue. (Voir planche 10 ci-après.)

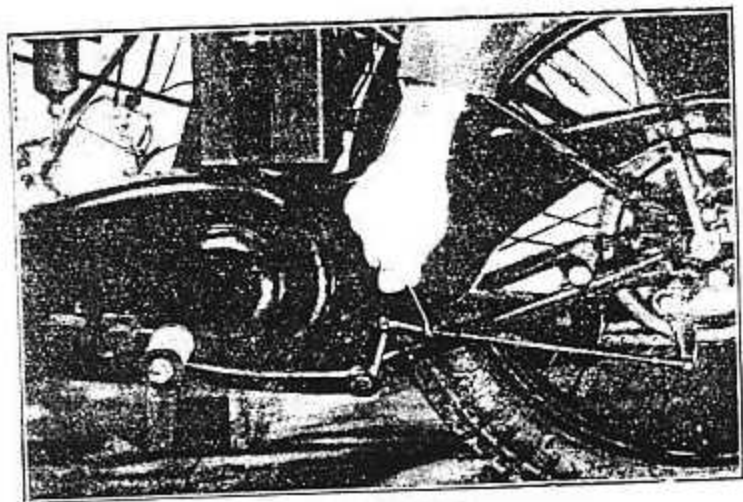


PLANCHE N° 9.



PLANCHE N° 10.

Frein arrière. — Placer la roue sur la béquille arrière et régler la longueur de la tige en vissant ou dévissant la chape la plus longue. (Voir planche n° 9.)

Graisser les cames de frein à la graisse graphitée au démontage.

C) Réglage des chaînes

Chaîne primaire. — Les chaînes neuves ont toujours tendance à s'allonger. On réglera en premier la chaîne primaire, en déplaçant la boîte en arrière; pour cela ne pas oublier de desserrer le tendeur qui se trouve dessous la boîte. Après cette opération, il y aura lieu de vérifier le réglage des vitesses qui peuvent se trouver décalées par rapport au secteur de commande au cadre. Il suffira simplement de régler avec la tringle qui porte une chape avec un long filetage.

Chaîne secondaire. — Elle se tend au moyen des vis-tendeurs prévues à cet effet dans les pattes arrière du cadre. Pour cela débloquer la broche de la roue. Bien vérifier ensuite si la roue est bien dans l'axe du cadre.

Chaîne dynamo. — On la tend en faisant pivoter la dynamo autour de l'axe supérieur de sa fixation, des lumières en croissant sont prévues à cet effet au bas des pattes de fixation.

En cas de démontage des chaînes, avoir soin, en remontant le maillon rapide, de mettre le dos de l'agrafe dans le sens de rotation. En cas d'accrochage, elle ne pourrait sauter.

D) Réglage des amortisseurs (Voir planche n° 2)

En admettant que le pilote se place face à la machine, desserrer complètement l'écrou moleté ainsi que celui bloquant la biellette côté droit. S'assurer que la fourche joue bien sur les axes et serrer progressivement l'écrou côté gauche jusqu'à ce qu'on obtienne le point de serrage voulu, lequel est obtenu lorsque la fourche remonte lentement si on cesse d'appuyer sur la machine.

Rebloquer ensuite l'écrou côté droit, s'assurer à nouveau que la fourche joue normalement et terminer le réglage avec écrou moleté.

E) Fourche et direction

Il est rappelé que dans un bon réglage de la fourche, les rondelles moletées des axes inférieurs et supérieurs doivent tourner librement, mais sans aucun jeu latéral. Au cas où ces rondelles prendraient un certain jeu opérer comme suit :

En admettant que le pilote se trouve face à la machine, desserrer complètement l'écrou moleté, le contre-écrou et l'écrou acier bloquant la biellette côté droit. Desserrer tous les autres écrous maintenant les biellettes de fourche et de tête de fourche, visser au moyen d'une clé à bougie les axes inférieurs et supérieurs dans les biellettes gauches afin de rattraper le jeu. Bloquer les contre-écrous des biellettes gauches, bloquer ensuite les écrous et contre-écrous sur biellettes droites. S'assurer alors que les rondelles moletées tournent sans jeu. Si oui, s'assurer que la fourche joue bien sur les axes et serrer progressivement l'écrou côté gauche d'axe inférieur de fourche jusqu'à ce qu'on obtienne le point de serrage voulu qui est obtenu lorsque la fourche remonte lentement si on cesse d'appuyer sur la machine.

Rebloquer ensuite l'écrou côté droit, s'assurer à nouveau que la fourche joue normalement et terminer le réglage à l'aide de l'écrou moleté.

Si la direction prend du jeu, desserrer le contre-écrou supérieur de la direction, puis le boulon de serrage du collier de direction. Serrer alors jusqu'à suppression complète du jeu le support de cuvette supérieure (cette pièce a le bord moleté). Bien rebloquer le contre-écrou et le boulon du collier de direction.



CHAPITRE VII

TABLEAU DES PANNES D'ÉCLAIRAGE

Moteur arrêté.	Eclat insuffisant.	- Réflecteur terni ou bosselé. - Ampoule ternie. - Ampoule ne convenant pas et ne coïncidant pas avec le foyer. - Connexion sale ou mal faite.
	Les lampes s'éteignent par intermittence.	- Canalisation coupée. - Connexion desserrée. - Raccord de mise en masse défectueux. - Mauvais contact du culot de lampe.
	Les lampes s'éteignent graduellement.	Batterie épuisée.
	Les lampes grillent.	- Mauvais contact entre ampère-mètre, batterie et masse. - Mauvais contact dans le commutateur.
Moteur en marche	Pas de lumière.	- Canalisation interrompue. - Ampoule grillée. - Batterie épuisée.
	Les lampes s'allument quand on les met en circuit mais s'éteignent progressivement.	La dynamo ne charge pas et la batterie est épuisée.
	L'éclat varie avec la vitesse du moteur.	- Batterie épuisée. - Canalisations rompues. - Mauvais contacts.
	Les lampes s'éteignent par intermittence.	- Mauvais contacts. - Canalisations rompues. - Batterie épuisée et dynamo chargeant par intermittence.

La dynamo ne charge pas.	Constamment.	Conjoncteur ne ferme pas. Fusible fondu par court-circuit. Ecroû de borne desserré. Canalisation rompue ou mauvaise masse.
	Par intermittence.	Chaine de transmission cassée. Charbon usé ou coincé. Ampèremètre détérioré. Mauvais contact du fusible. Ressort de charbon avachi. Charbon de dynamo sale. Collecteur encrassé. Mise à la masse défectueuse. Contact relâché.
Court- circuit.	Commutateur à zéro.	Ampèremètre à la masse. Bornes du conjoncteur à la masse. Canalisations dénudées faisant masse. Borne + de la batterie reliée à la masse.
	Commutateur sur lampe ou phare.	Eau et saleté dans le conjoncteur. Palettes du conjoncteur collées. Court-circuit dans les appareils d'éclairage. Fil de phare à la masse.