

La 135

Geugeot

Cycles Geugeot

Société Anonyme au capital de 26.500.000 francs

Direction Générale,

SERVICES ADMINISTRATIFS, TECHNIQUES ET
COMMERCIAUX

BEAULIEU-VALENTIGNEY (Doubs)

○

Tél. : 2-21 MONTBÉLIARD

6 VALENTIGNEY

Adresse Télég. : CYCLES VALENTIGNEY

○

Service Exportation :

40, Rue Louis-Blanc, COURBEVOIE (Seine)

○

Agence Générale pour Paris :

*C. G. C. I. M., 40, Rue Louis-Blanc
COURBEVOIE (Seine)*

○

Magasin Central de pièces détachées :

BEAULIEU-VALENTIGNEY (Doubs)

V. M. - 5519 - 7-46

R. C. Montbéliard 4.521
R. P. N° 420 (Doubs)
C. O. A. Cycles 0.532

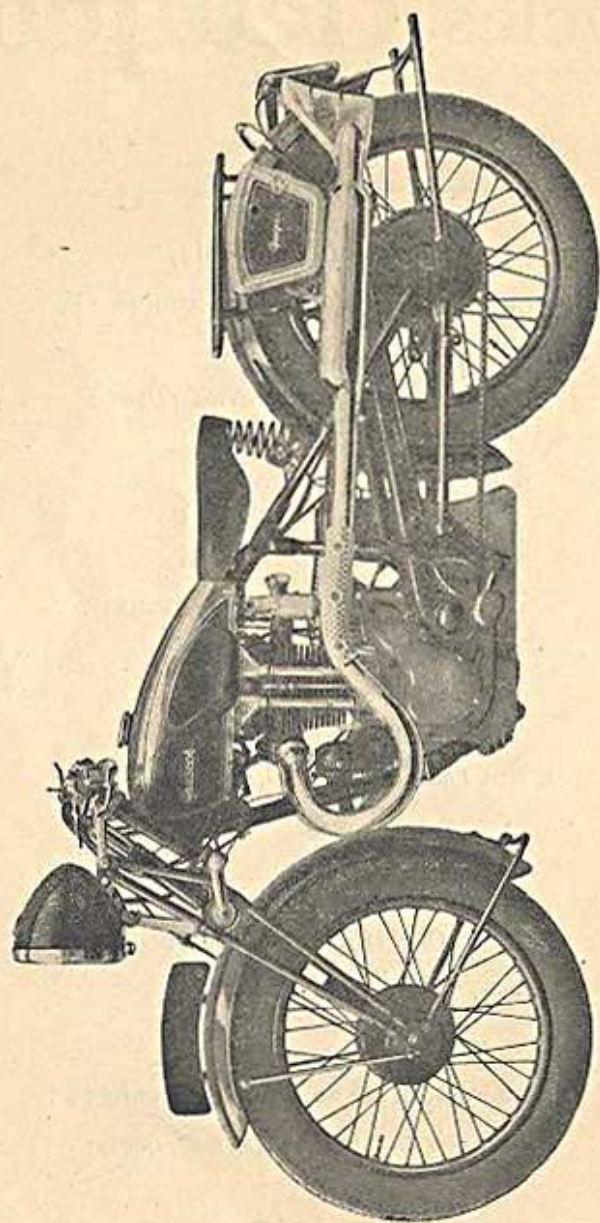


Planche 1

Caractéristiques

Alésage	72
Course	85
Cylindrée	346 % ²
Puissance fiscale	4 CV
Rapport des vitesses	1 ^{re} 12,53 à 1
	2 ^{me} 7,57 à 1
	3 ^{me} 5,36 à 1
Poids en ordre de marche	148 kgs
Pneus	26 x 3,5
Consommation	huile 0'150
	essence 3'800

RÉGLAGES DISTRIBUTION

Avance ouverture admission : 3%. Retard fermeture admission : 11,7
 Avance ouverture échappement : 17,5. Retard fermeture échappement : 3
 Calage magnéto, 0 tout au retard, 8 % au maximum. Pour le réglage suivre les repères indiqués sur les pignons.

RÉGLAGE DU CARBURATEUR

Carburateur Amac type 6/020 (essence)

Passage = 23,8. Gicleur = 120. Volet = 4. Aiguille au 3^e cran.
 Pour compléter ces caractéristiques, nous donnons ci-après une description sommaire de ces motocyclettes qui permettra à notre clientèle d'en connaître le fonctionnement, et, partant, de les utiliser de la meilleure façon.

Description du moteur type 135

MOTEUR (planche n° 2)

Le moteur est monocylindrique et fonctionne selon le cycle à 4 temps. La culasse est rapportée, les soupapes sont en tête commandées par tige, les arbres à came sont situés dans le carter.

Le moteur et la boîte de vitesse forment un bloc dont la partie inférieure du carter sert de réservoir d'huile.

Les soupapes sont rappelées par ressort en épingle à cheveux, les culbuteurs qui attaquent les queues de soupape par l'intermédiaire d'une bille sertie dans le culbuteur sont montés sur roulement à galets et à billes, ils sont commandés par une tige tubulaire. Chaque soupape est levée par un arbre à came distinct

(il y a donc deux arbres à came) par l'intermédiaire d'un poussoir à plateau et d'une tige.

Toute la distribution est enclose et abondamment graissée.

EMBIELLAGE ET VILEBREQUIN

La bielle est montée sur deux rangées de galets. Le vilebrequin est constitué par les volants et le maneton. Il est monté sur roulements à billes.

L'EMBRAYAGE

Est à disques et monté sur l'arbre principal de la boîte de vitesse.

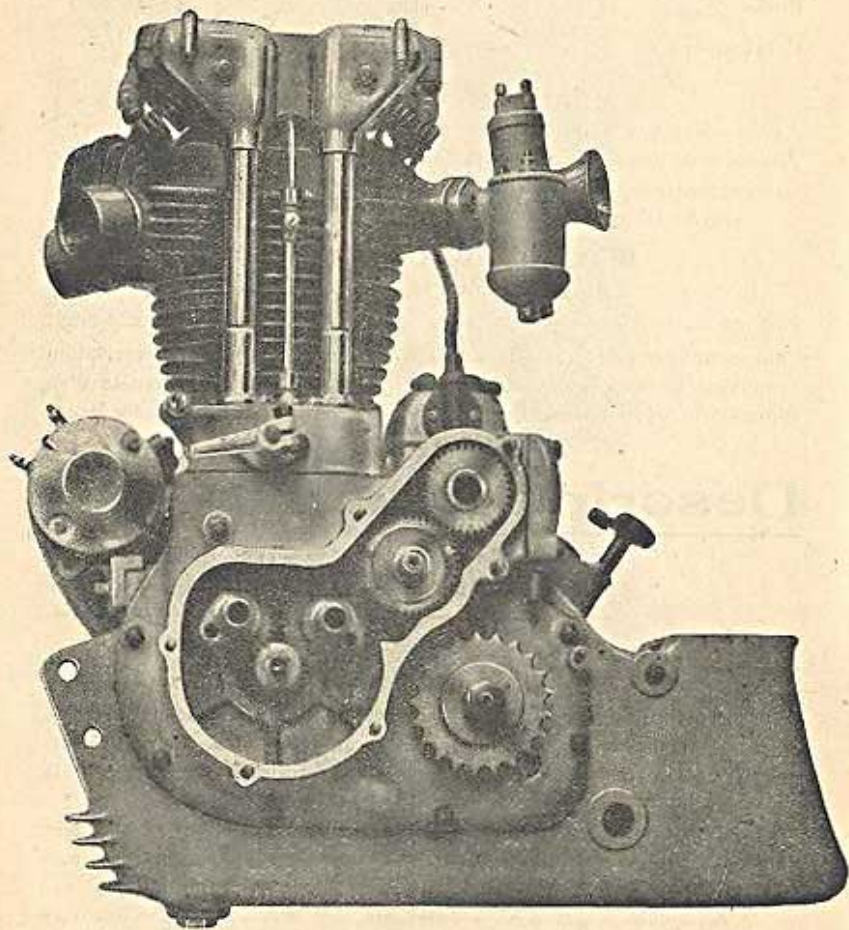


Planche 2

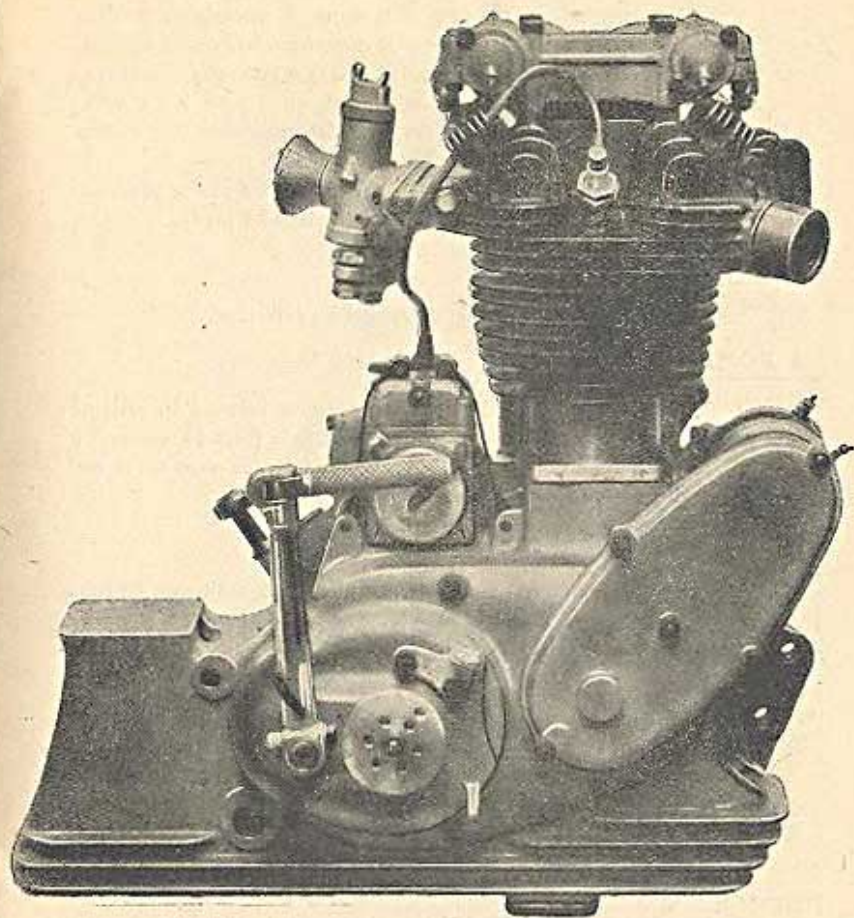


Planche 3

LA BOITE DE VITESSES

La boîte de vitesses est du type à un seul baladeur, et comprend 3 rapports (avec pignons de 1^{re} vitesse toujours engrenés). Les pignons sont en acier spécial, traité, leur assurant une très longue durée sans usure. Le graissage se fait par circulation d'huile et est complètement automatique. L'embrayage à disques multiples fonctionnant dans l'huile est indé réglable et très progressif.

La transmission du moteur à la boîte de vitesses se fait par chaîne en acier à haute résistance, de dimension largement calculée et travaillant dans l'huile. Cette chaîne est soumise avant son montage à une épreuve, dite du tassement, qui a pour but d'éviter par la suite, un allongement exagéré des maillons. Il y a donc toute garantie quant à sa solidité et à sa durée.

La commande normale se fait par levier fixé sur le réservoir à portée de la main (sur demande par sélecteur au pied).

LE LANCEUR

Est à secteurs, et ressort de rappel à l'extérieur.

LA POMPE A HUILE

La pompe à huile est à engrenages, c'est-à-dire d'un système pratiquement indé réglable, et se trouve dans le fond du carter où elle est toujours en charge. On peut la démonter sans qu'il soit nécessaire de toucher aux autres organes du moteur.

LE CADRE (planche n° 4 et 5)

Est du type ouvert constitué par une pièce maîtresse en tube renforcé par une nervure en tôle. Sur cette « poutre » la partie arrière du cadre, le réservoir, la selle sont fixés par des boulons.

FOURCHE (planche 5)

La fourche est du type à parallélogramme déformable. Sa construction, spécialement étudiée, lui assure, outre une grande robustesse, une souplesse remarquable due à un ressort de compression dont les oscillations sont freinées par deux amortisseurs facilement réglables.

FREINS.

Les freins, du système à expansion, sont progressifs et puissants.

MOYEURS.

Les moyeux du type à cône cuvette sont extrêmement simples et robustes.

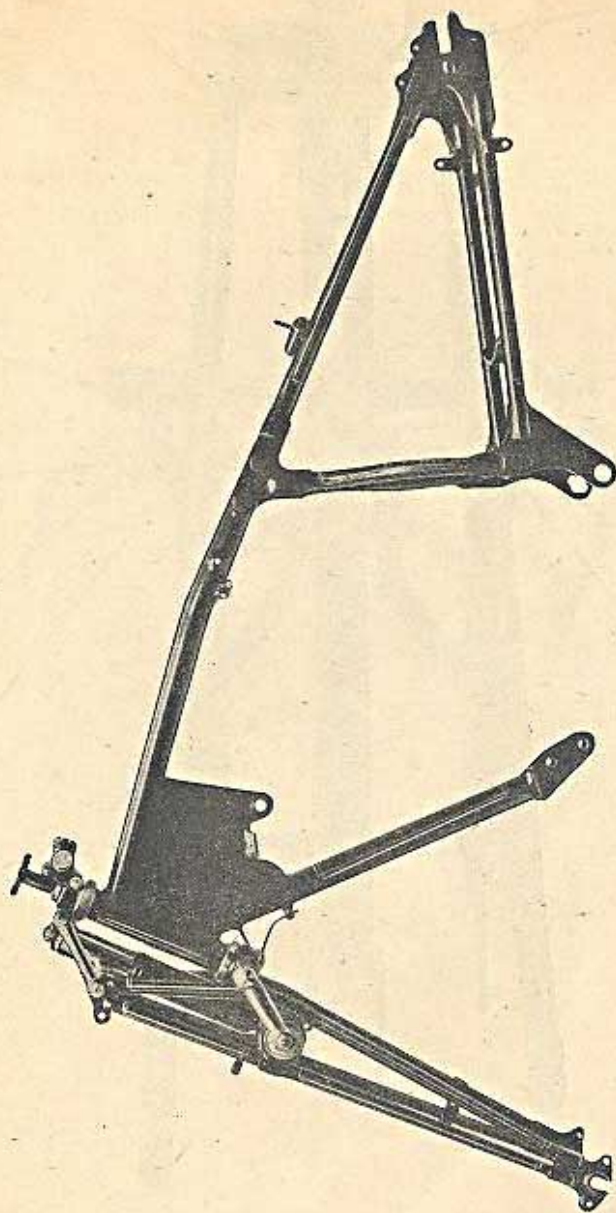


Planche 4

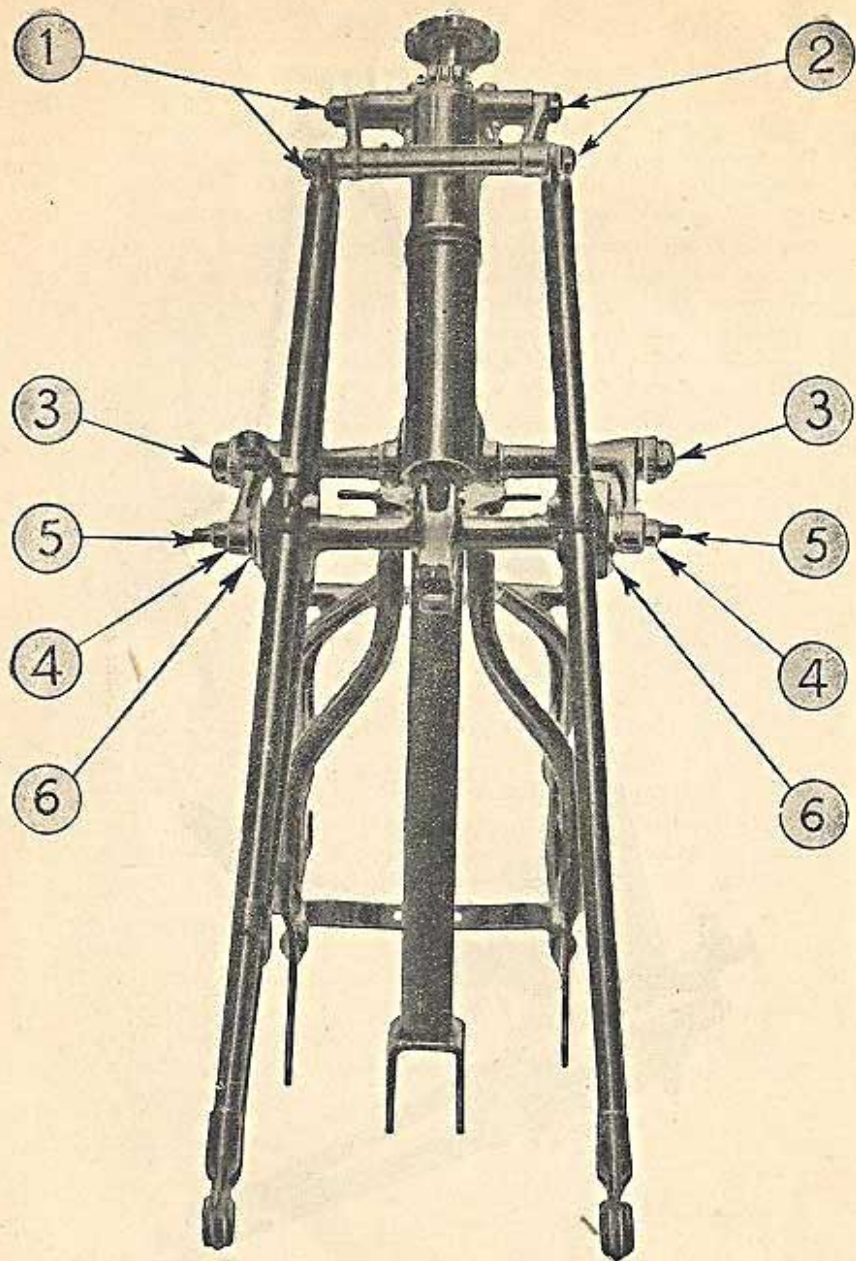


Planche 5

GARDE - BOUE.

Les garde-boue sont très larges et assurent une protection parfaite du motocycliste et de la machine.

RÉSERVOIR.

Le réservoir d'essence contient plus de 10 litres d'essence. Il est à cheval sur le cadre.

Le réservoir d'huile constitué par le carter du bloc contient une quantité d'huile suffisante pour un parcours de 6 à 800 km.

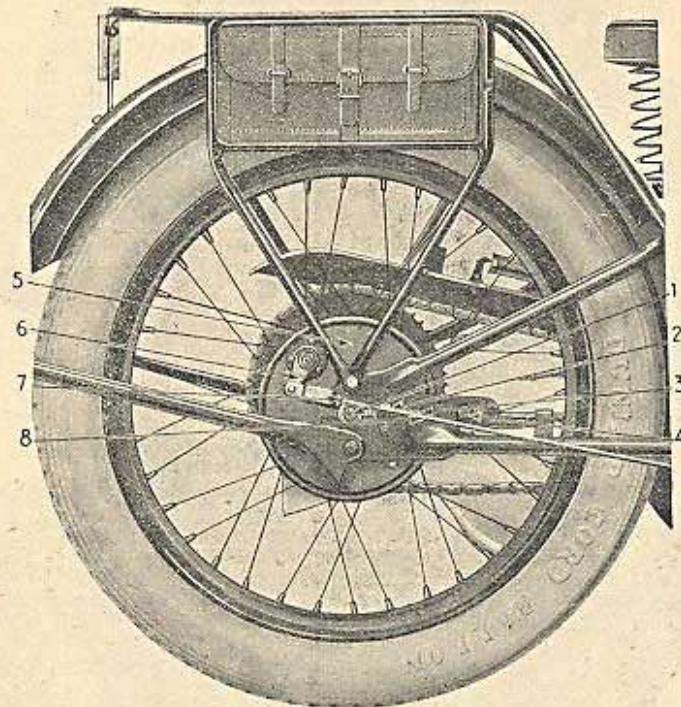


Planche 6

- | | |
|---|--|
| 1 Ecou d'axe | 5 Plateau de frein |
| 2 Contre-écrou de la vis tendeur de chaîne | 6 Levier de frein |
| 3 Vis tendeur de chaîne | 7 Ecou de réglage de la tringle de frein |
| 4 Boulon de fixation de la patte de réaction du frein | 8 Tringle de frein |

Entretien

1° - GRAISSAGE.

L'essentiel, pour obtenir d'une motocyclette un fonctionnement parfait et une longue durée de tous ses organes, est d'assurer partout un graissage efficace. Avant d'indiquer la façon dont ce graissage doit être effectué, nous procéderons à un examen rapide du fonctionnement du graissage automatique dans le bloc-moteur, qui est le point le plus important.

BLOC MOTEUR - GRAISSAGE AUTOMATIQUE. (Planche 8)

L'huile contenue dans le fond du carter est aspirée par la pompe à travers un tamis à mailles fines; elle est refoulée par les engrenages jusqu'au distributeur qui a pour mission de répartir l'huile :

- 1° sur le pignon et l'embrayage par projection ;
- 2° sur l'embiellage et le cylindre également par projection ;
- 3° sur la distribution et la commande de magnéto.

L'huile retombe ensuite dans le fond du carter (celle provenant de la distribution passe par la boîte de vitesses) où s'établit un niveau constant. Le maximum de lubrification a donc été assuré au bloc-moteur.

IMPORTANT.

Ne jamais pousser la machine pendant les premiers 500 kilomètres. Parcourir cette distance à une vitesse moyenne.

D'autre part, nous ne saurions trop conseiller de vidanger le moteur après les premiers 500 kilomètres pour permettre de retirer toutes les impuretés provenant du rodage et qui sont entraînées par l'huile.

Recommencer la même opération tous les 3000 kilomètres environ par la suite.

REPLISSAGE DU CARTER.

Pour faire le plein d'huile, placer la moto sur sa béquille arrière sur terrain horizontal. Dévisser le bouchon de remplissage du carter, remplir celui-ci d'huile jusqu'à l'orifice de remplissage. (Planche 3). La rainure de la jauge indique la quantité minimum d'huile au-dessous de laquelle il ne faut jamais descendre. (Cette quantité doit être mesurée le bouchon étant posé sur l'orifice de remplissage et non vissé). Utiliser l'huile MOBIL OIL D.

ARTICULATIONS.

Indépendamment du graissage du bloc-moteur, il y a lieu d'assurer également une lubrification suffisante de toutes les articulations de la motocyclette (celles-ci sont munies de graisseurs

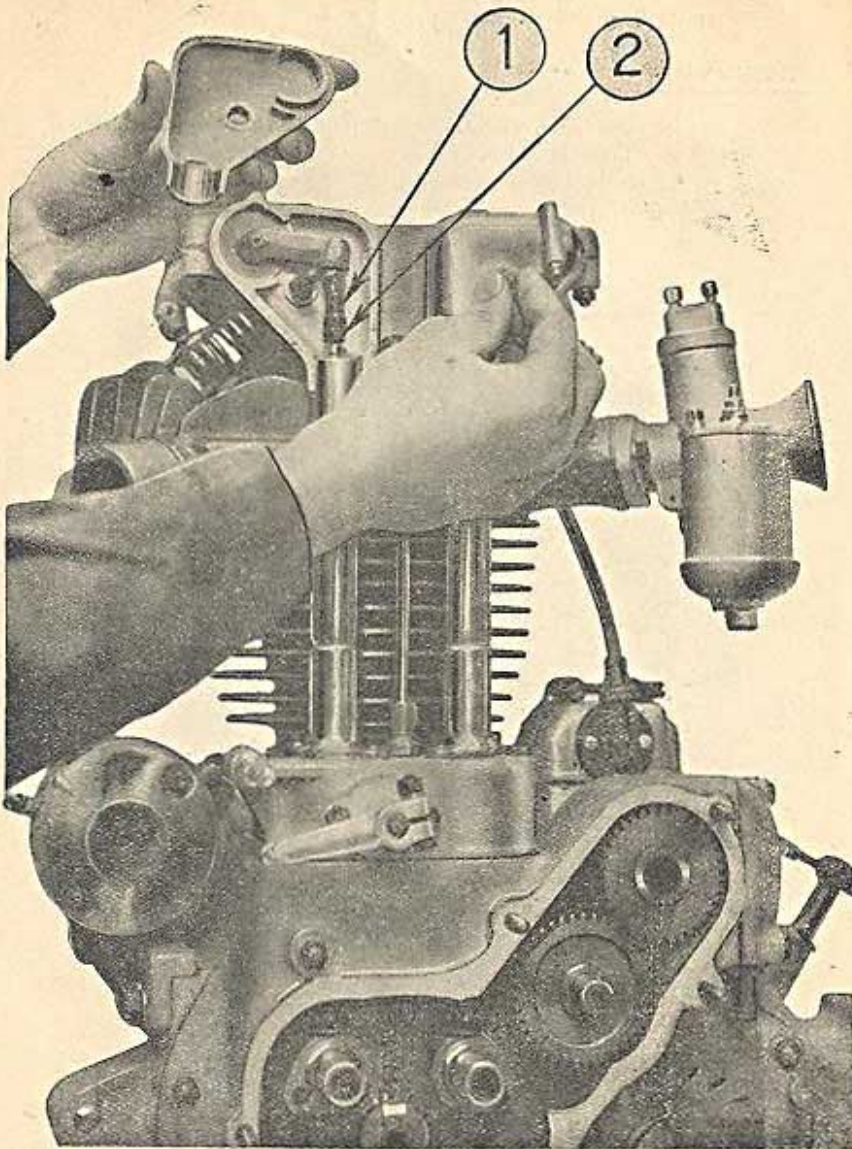


Planche 7

Técalémit), et il suffira de donner de temps à autre un coup de la pompe spéciale garnie de **Mobilcompound** pour assurer le graissage parfait de l'ensemble. Avec un graissage bien fait, l'usure des articulations est pratiquement nulle.

MOYEUX.

Ceux-ci sont également munis de graisseurs Técalémit et nous conseillons d'utiliser une huile plus fluide que pour les articulations. Ce graissage doit être fait environ tous les 500 kilomètres.

COMMANDES DIVERSES.

Quelques gouttes d'huile sur les axes des chapes, les articulations de leviers, et, tous les 500 kilomètres, de l'huile additionnée de pétrole à l'entrée des câbles dans les gaines assureront un fonctionnement doux à toutes les commandes.

2° RÉGLAGES ET VÉRIFICATIONS DIVERSES.

Bien que tous les organes de notre motocyclette aient été spécialement étudiés dans le but de la rendre simple et d'un entretien excessivement réduit, il est indispensable pourtant d'accorder une attention fréquemment renouvelée aux différents points ci-dessous :

MOTEUR.

Vérifier de temps à autre le jeu entre la bille du culbuteur et la queue de soupape. Le jeu normal, le moteur étant froid, doit être de 0,2 $\frac{1}{32}$.

Pour effectuer le réglage s'assurer d'abord que la soupape dont on règle le jeu, soit bien fermée ;

Ensuite desserrer le contre-écrou 2 (planche 7) pour débloquer la rotule de réglage 1 de la tringle. Dévisser ou visser la rotule jusqu'à obtention du jeu prévu, bloquer ensuite le contre-écrou 2.

Vérifier également le blocage des différents boulons et écrous, principalement ceux fixant la culasse, afin d'éviter les fuites et les pertes de puissance. Pour le serrage de ces derniers opérer lorsque le moteur est chaud.

EMBRAYAGE

L'embrayage est à disques multiples et ne demande aucun entretien.

Toutefois il se peut qu'on soit amené à procéder à un réglage de cet organe. Opérer de la façon suivante :

1° Retirer le câble pour libérer complètement le levier de la vis de débrayage ;

2° Tirer énergiquement sur le levier comme pour débrayer ;

3° Laisser le levier revenir naturellement ; remonter alors le câble de commande.

Si l'embrayage patine, c'est-à-dire si le moteur s'emballé par à-coups, c'est qu'il n'y a pas assez de sécurité dans la course du levier. Dans ce cas, visser la vis tendeur du câble (sur le carter droit) du nombre de tours nécessaires après avoir débloqué le contre-écrou.

Si l'embrayage ne débraye pas, c'est-à-dire si la poignée à fond de course, le moteur en marche, il est impossible de passer du point mort en première vitesse, sans grincement : dévisser la vis tendeur après avoir débloqué le contre-écrou.

FREINS.

Ce sont les organes qui nécessitent, avec le moteur, le plus d'attention pour les maintenir toujours bien réglés ; aussi avons-nous réalisé des freins puissants dont le réglage est excessivement simple.

Frein avant. — Le réglage s'obtient en vissant ou en dévissant l'arrêt de gaine, ce dernier est monté sur le jambage de fourche avant (côté droit).

Un bon réglage doit permettre à la roue de tourner librement lorsque l'on n'agit pas sur la poignée ; cette dernière doit posséder une légère course avant d'actionner le frein.

Frein arrière. — Le réglage s'obtient en allongeant ou en raccourcissant la tringle : pour cela, il suffit de visser ou dévisser le contre-écrou 7 (planche 6).

CHAÎNE DE TRANSMISSION.

La chaîne arrière doit être tendue normalement. Des tendeurs ont été prévus à cet effet.

Après un assez long usage, la chaîne se détend par suite de l'usure des articulations des rouleaux et des dents des pignons. La retendre comme suit :

La machine étant sur le pied support, dévisser de plusieurs tours les écrous 1 de l'axe (planche 6), visser les tendeurs jusqu'à obtention de la tension voulue et avant de resserrer les écrous 1 s'assurer que la roue est au centre du cadre. Bloquer fortement les écrous 1, caler les tendeurs par les contre-écrous 2.

DIRECTION.

Il se peut, malgré les soins apportés à la construction des roulements de direction, que ceux-ci par suite des trépidations prennent un léger jeu auquel il faut immédiatement remédier. Pour constater ce jeu, on opère de la façon suivante : Enjamber la moto mise sur ses 2 roues (le frein de direction complètement desserré), les 2 mains aux poignées du guidon, forcer pour soulever la roue du sol. Si un jeu se révèle à ce moment, régler les roulements.

MÔYEUX.

Éviter soigneusement le jeu dans les roulements des moyeux car ce jeu va en s'amplifiant rapidement.

Le réglage s'opère de la même façon que celui des moyeux d'une bicyclette.

FOURCHE.

Par suite d'usure il se peut que la fourche prenne du jeu latéralement. Ce jeu est néfaste à la bonne tenue de route. Il est facile d'y remédier.

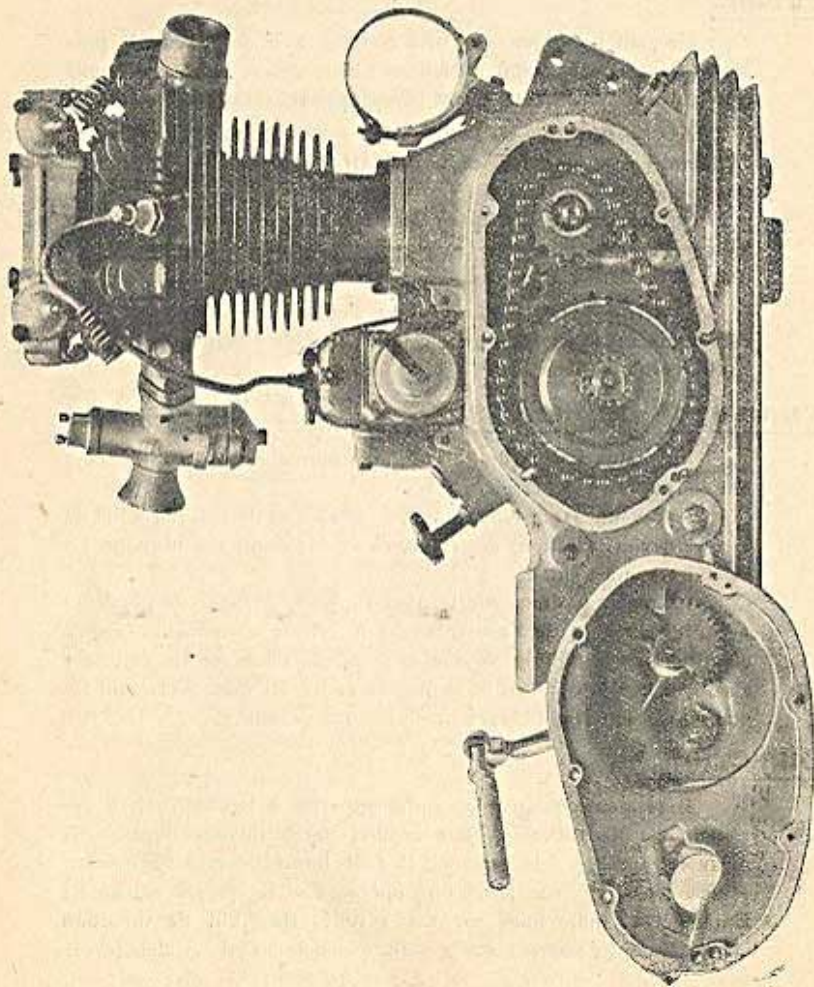


Planche 8

Réglage de la fourche.

a) *Réglage de l'articulation du palier supérieur et de l'axe supérieur de fourche :*

Pour resserrer l'une ou l'autre des articulations débloquer le contre-écrou (1) (planche 5); visser l'axe (à droite) en utilisant sa tête 6 pans (2) jusqu'à disparition du jeu. Éviter de trop serrer. Rebloquer le contre-écrou (1).

b) *Réglage de l'articulation du palier inférieur de fourche.*

Dévisser le capuchon (3) qui recouvre 2 écrous. Desserrer le premier qui joue le rôle de contre-écrou. Régler avec le deuxième.

Les deux côtés gauche et droit se règlent indépendamment.

c) *Réglage de l'axe inférieur de fourche.*

Desserrer les deux contre-écrous (4). (Le contre-écrou droit est à pas à droite, le gauche est à pas à gauche).

Régler le jeu en vissant ou en dévissant l'axe (5) par son extrémité carrée.

d) *Réglage des amortisseurs.*

Il est indépendant pour chaque amortisseur et se fait par l'intermédiaire du 6 pans (6). Pour resserrer les amortisseurs tourner à droite pour les deux amortisseurs.

Conseils divers

Nous terminerons nos recommandations par les quelques remarques ci-dessous :

Le moteur et le carburateur sont établis pour fonctionner avec l'essence touriste. Cette essence doit être pure, absolument exempte d'eau et de poussières. Pour éviter ces corps étrangers, nous recommandons de filtrer l'essence au moment où l'on procède au remplissage du réservoir.

Il sera nécessaire également de procéder au décalaminage du cylindre après un parcours d'environ 5.000 kilomètres. De même les vis platinées de la magnéto seront nettoyées et leur écartement vérifié (pour ces dernières opérations, nous conseillons aux personnes non initiées, de s'adresser à un mécanicien compétent, ce qui est la meilleure façon de leur éviter des déboires).

Nous conseillons de nettoyer tous les 10.000 kilomètres le filtre de la pompe à huile.

Enfin, pour profiter complètement de la souplesse des pneus sans tomber toutefois dans un défaut de pression, qui entraînerait une usure rapide, il y a lieu de la vérifier de temps en temps; elle doit être de 1 kilo lorsque le motocycliste est seul et de 1 kilo 25 avec un passager.

MISE EN MARCHÉ ET CONDUITE.

PRÉCAUTION A PRENDRE AVANT LE DÉPART.

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

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

MISE EN MARCHÉ DU MOTEUR.

Pour lancer le moteur, opérer comme suit :

1° Placer le levier de commande du changement de vitesse au point mort ;

2° Ouvrir le robinet d'essence et s'assurer que l'essence arrive au carburateur en titillant au moyen du bouton placé sur le couvercle de la cuve ;

3° Ouvrir légèrement les gaz en utilisant la manette fixée sur le guidon ;

4° Mettre la manette d'avance à l'allumage à la moitié de sa course ;

5° Décompresser au moyen du levier qui est fixé sur le guidon, actionner lentement 2 ou 3 fois la manivelle du lanceur, donner alors un vigoureux coup de lanceur et lâcher la manette du décompresseur à l'instant où la manivelle du lanceur se trouve dans la position horizontale.

Le moteur doit alors partir.

Les conditions climatériques font varier la facilité du départ du moteur. A mesure que l'on s'habitue à la machine, le lancement devient de plus en plus aisé. Lorsque le moteur est en marche, s'assurer que la manivelle du lanceur est bien revenue à sa position de repos. Ne laisser tourner le moteur, la machine étant arrêtée, que juste le temps nécessaire et jamais à grande vitesse.

Emballer le moteur à vide est le plus mauvais traitement qu'on puisse lui infliger.

DÉMARRAGE.

Le moteur étant en marche et le motocycliste en selle, débrayer en utilisant la manette montée sur le guidon, pousser le levier de commande de changement de vitesse vers l'avant, sans forcer. (Les clabots doivent entrer dans leurs logements sans effort.)

Ouvrir progressivement les gaz en même temps qu'on lâche doucement la manette d'embrayage ; le démarrage s'effectuera ainsi sans à-coup et sans que le moteur peine. (Avec un peu de pratique, il est facile de déterminer la meilleure position de la manette des gaz pour un départ progressif.) Démarrer toujours en 1^{re} vitesse,

car, de cette façon, les organes du moteur et de la boîte de vitesses fatiguent peu, alors qu'en démarrant en 2^{me} ou en 3^{me}, on leur demanderait un travail exagéré.

PASSAGE DES VITESSES.

Le changement de vitesse a été établi pour que, l'effort moteur restant le même, l'effort à la jante puisse varier.

On doit se servir du changement de vitesse aussi souvent qu'il le faut : en côte il ne faut pas laisser peiner le moteur, mais choisir la vitesse qui lui permettra de tourner sans fatigue apparente, il en est de même lorsque l'on arrive au sommet de la côte : il ne faut pas laisser emballer le moteur dans une vitesse inférieure, mais reprendre la vitesse appropriée ou la prise directe.

Pour changer de vitesse opérer comme suit :

1° — Pour passer d'une petite à une plus grande :

Passage de 1^{re} en 2^{me} : couper les gaz, débrayer, amener le levier de changement de vitesse jusqu'au cran 2. Embrayer.

Pour passer de 2^{me} en 3^{me}, couper les gaz, débrayer et amener le levier au cran 3. Embrayer.

2° — Pour redescendre d'une grande vitesse à une plus petite :

Pour passer de 3^{me} en 2^{me} ou de 2^{me} en 1^{re}, débrayer sans couper les gaz et amener d'un mouvement rapide sans être brusque, le levier au cran de 2^{me} ou de 1^{re}. Embrayer.

UTILISATION DE L'AVANCE A L'ALLUMAGE.

La modification de l'avance à l'allumage est d'une importance capitale, aussi bien au point de vue consommation d'essence qu'au point de vue conservation du moteur.

Il est indispensable de rouler toujours avec un point d'allumage correspondant à la vitesse de rotation du moteur. Plus la vitesse de rotation est grande, plus il faut donner d'avance. Donc, lorsque le moteur tourne lentement, et si l'on veut obtenir un ralenti extrême, il est indiqué de ramener la manette dans la position d'avance minimum. (Le cognement est un indice certain d'une avance exagérée.)

FREINAGE.

Lorsque l'on veut freiner, couper les gaz et agir sur les 2 freins ; si en fin de freinage la vitesse de la moto est trop faible et que l'on veuille repartir, prendre une vitesse inférieure pour démarrer à nouveau.

Ne débrayer que dans les derniers mètres, avant arrêt complet de la machine. Dans le cas de l'arrêt complet, procéder pour le démarrage comme indiqué plus haut.

Ne jamais se servir du décompresseur, soit pour changer de vitesse, soit pour freiner.

ARRÊT DE LA MACHINE.

Si l'on veut stationner sans arrêter le moteur, couper les gaz, diminuer l'avance à l'allumage, débrayer, mettre le levier de changement de vitesse au point mort, freiner.

L'arrêt en laissant tourner le moteur, ne doit être que de courte durée.

Ne jamais rester débrayé avec le moteur en marche et une vitesse en prise.

Pour un arrêt prolongé, opérer comme pour un arrêt de courte durée, et arrêter le moteur en utilisant le décompresseur. Descendre ensuite de machine, mettre la moto sur la béquille arrière et fermer le robinet d'essence.

Lorsque la moto doit rester au garage, la mettre sur ses deux béquilles.

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

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

INCIDENTS ET LEURS REMÈDES.

Le moteur refuse de partir.

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

Vérifier le charbon secondaire de la magnéto maintenu dans le porte-charbon par un ressort et le nettoyer.

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

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

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

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

L'essence n'arrive pas au carburateur.

S'assurer s'il y a de l'essence dans le réservoir et si le robinet est ouvert.

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

Vérifier également le pointeau du flotteur qui peut être grippé. L'essence arrivant dans la cuve et le moteur ne partant pas, retirer

le gicleur et le déboucher en soufflant dedans. Éviter d'y introduire une aiguille qui modifierait sa section et dérèglerait la consommation.

Le moteur ne marche pas convenablement.

Manque de puissance. Vérifier si le papillon du carburateur fonctionne bien sous l'action de la poignée de commande.

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

S'assurer qu'au repos les soupapes portent bien sur leur siège.

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

Se rendre compte si l'essence arrive en quantité suffisante. Régler le mélange qui peut être riche ou pauvre. (Voir notice de carburateur).

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

Le moteur cogne.

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

Ratés.

Les ratés peuvent provenir d'une des causes suivantes :

Bougie sale, mauvais isolement, porcelaine cassée, vis platinées encrassées, court-circuit occasionnel provoqué par le fil de bougie, mauvaise connexion, arrivée irrégulière d'essence au carburateur, eau dans l'essence.

Le moteur emballé.

Commande de débrayage dérégulée.

S'assurer que le levier de débrayage possède la sûreté nécessaire.

Entretien des Motocyclettes

PARTIES ÉMAILLÉES AU FOUR

(Email noir : garde-boue, cadre).

Lavage. — Pour le nettoyage on doit prendre les précautions suivantes :

Protéger le carburateur et la magnéto.

Détremper préalablement au jet à grand débit sans pression et détacher la boue avec ce jet. Utiliser la brosse passe-partout pour les accumulations récalcitrantes.

Ne jamais se servir d'une lance à grande pression qui projette l'eau dans les assemblages.

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

PARTIES ÉMAILLÉES A FROID (Réservoir).

Laver comme ci-dessus prescrit en ayant soin d'éliminer au maximum la poussière avant de se servir de l'éponge.

Sécher à la peau de chamois, redonner de l'éclat en frottant avec un chiffon très doux, ou mieux avec de l'ouate ou ouateloze (ouate de papier). Opérer délicatement dans le voisinage des filets et des marques.

Proscrire l'emploi de l'essence et du pétrole. (Si pendant la période de rodage vous ajoutez de l'huile à votre essence faites le mélange avant introduction dans le réservoir ou essuyer l'huile dès qu'elle est tombée sur le réservoir.)

Donner du brillant. — Frotter le réservoir très soigneusement avec de l'ouate comme il vient d'être dit ; pour obtenir un brillant plus rapide demander à l'agent qui vous fournit la machine une pâte ou un liquide à lustrer.

Vous pouvez trouver chez tous les droguistes des eaux ou pâtes à lustrer pour laques cellulosiques.

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

Éviter de laver une moto en plein soleil, l'eau sèche par taches et augmente la difficulté du travail.

S'il gèle ne pas laver la moto dehors mais dans un hangar ou un garage où la température ambiante est supérieure à zéro.

PIÈCES PARKÉRISÉES.

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

PARTIES CHROMÉES.

Ne nécessite l'emploi d'aucun produit spécial, nettoyer au chiffon sec suffit.

TACHES DE GOUDRON (sur le réservoir et les gardes-boue).

Des produits spéciaux anti-goudron existant dans le commerce donnent d'assez bons résultats sur la peinture cellulosique.

ENTRETIEN DU SIMILI CUIR DE LA SELLE

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

INSTRUCTIONS

pour la mise en service et l'entretien

- - des accumulateurs de motos - -

Nos machines sont livrées au client avec les batteries d'accumulateurs chargées, sèches.

PRÉCAUTIONS A PRENDRE AVANT

LA MISE EN SERVICE DE LA BATTERIE.

La batterie étant sèche ne débite pas et n'absorbe pas de courant. A ce moment si l'on essaie le moteur, éviter d'allumer le phare, car l'excès de courant produit par la dynamo n'est pas absorbé par la batterie et détruit l'ampoule par survoltage.

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

MISE EN SERVICE DES ACCUMULATEURS.

Pour leur mise en service, enlever les bouchons en liège paraffiné de chaque élément et remplir immédiatement ceux-ci avec de l'eau acidulée (électrolyte).

Avant de verser le liquide dans la batterie, attendre que ce liquide soit froid.

QUELQUES COMPOSITIONS D'ÉLECTROLYTE.

Pour l'accu MONOPLAQUE	}	Electrolyte à 28° Baumé.
		Le niveau du liquide devra être 5 % au-dessus des plaques.
Accu HUITRIC	}	Electrolyte à 32° Baumé.
		Le niveau du liquide devra être 10 % au-dessus des plaques.
Accu SLEM	}	Electrolyte à 30° Baumé.
		Le niveau du liquide devra être 10 % au-dessus des plaques.

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

Visser après remplissage les bouchons à trous.

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

CARACTÉRISTIQUES D'UNE BATTERIE

CHARGÉE ET EN BON ETAT.

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

L'état de charge d'une batterie doit être contrôlé en prenant son voltage aux bornes pendant le débit sur le phare, le moteur arrêté, ou mieux en contrôlant la densité de l'électrolyte.

Pour cela, mettre la clef de contact du tableau à la position "phare". Laisser débiter la batterie pendant 10 minutes environ puis mesurer avec un voltmètre la force électromotrice aux bornes de la batterie.

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

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

CARACTÉRISTIQUES D'UNE BATTERIE SULFATÉE

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

Toutefois lorsque le voltage d'une batterie au repos est nettement au-dessous de 6 volts et que la densité de l'électrolyte n'atteint pas 20° B, on peut croire à un commencement de sulfatation.

A ce moment, une recharge à faible débit (environ 1/20 du chiffre indiquant la capacité en 10 h.) de la batterie s'impose.

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

Si cette opération ne donnait pas de résultat, c'est-à-dire si la batterie d'accumulateurs n'a pas, après quelques heures de repos, les caractéristiques, indiquées plus haut, d'une batterie chargée, il faudrait reprendre la recharge dans les mêmes conditions après avoir remplacé l'électrolyte par la solution suivante :

Acide sulfurique à 10° B 1 litre

Sulfate de magnésie pur 0 K. 060

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

Nous conseillons de ne pas arrêter la charge malgré cette indication, mais bien de la pousser pendant 3 ou 4 heures encore. Après cela, il suffit de vider le liquide et de le remplacer par de l'électrolyte déjà indiqué suivant le type d'accu.

ENTRETIEN DES ACCUMULATEURS DE MOTOS

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

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

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

Essuyer les projections d'acide sur la batterie.

S'assurer que les câbles de départ ne sont pas cassés.

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

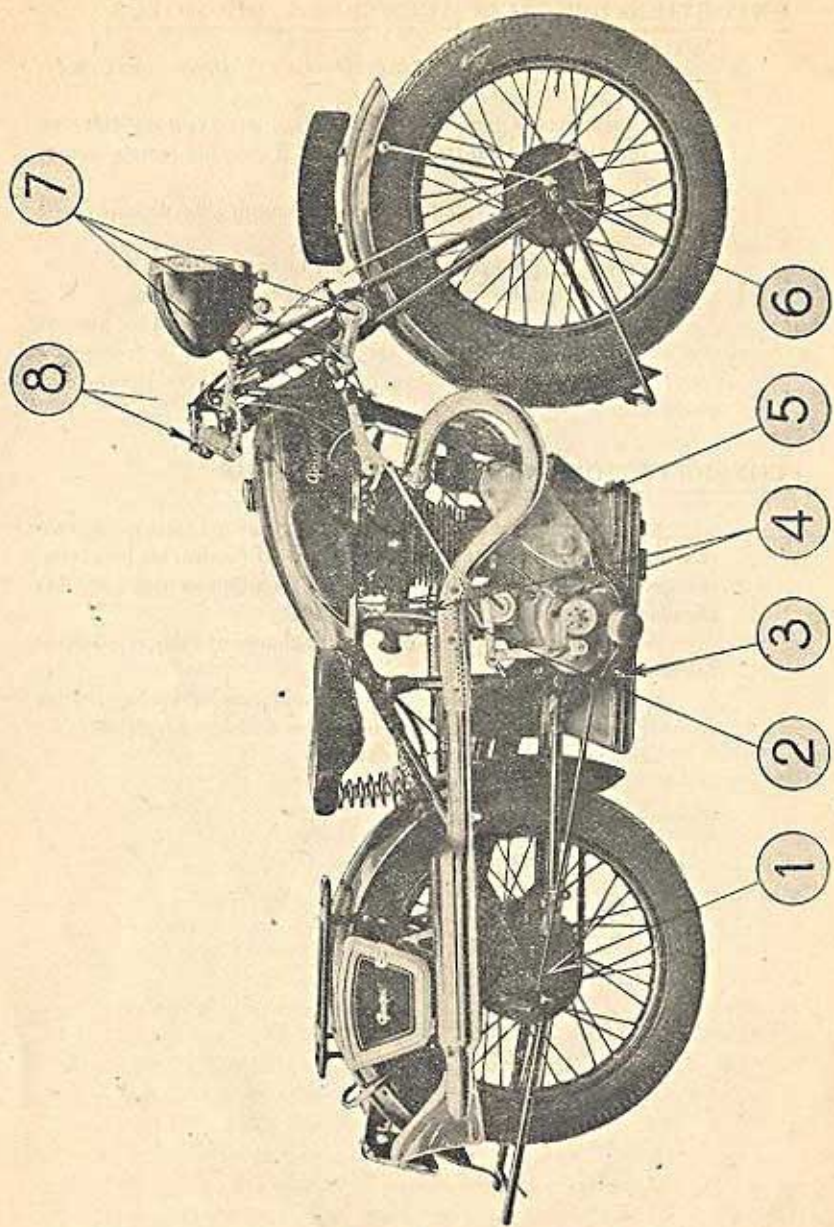
CONSERVATION DES ACCUMULATEURS

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

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

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

Les accus seront chargés et secs.



RÉSUMÉ DU GRAISSAGE

- 1 et 6 — Graisser les moyeux AV et AR (par les Técalémit).
- 2 et 4 — Graisser fréquemment les câbles de commande de l'embrayage, du carburateur et de l'avance à l'allumage.
- 3 — Graisser souvent les articulations de la pédale de frein.
- 5 — Vérifier le niveau d'huile du moteur tous les 300 kms. (Faire le plein avec Mobilil "D").
- 7 et 8 — Graisser souvent les articulations de la fourche (par les Técalémit) et des différentes commandes. Mobilil "D".

