

Nous recommandons les
Produits "ÉNERGOL"

de la

**SOCIÉTÉ FRANÇAISE
DES PÉTROLES "BP"**

21, Rue de la Bienfaisance, 21

PARIS - 8°



AUTOMOTO



**NOTICE D'ENTRETIEN
POUR BICYCLETTES A MOTEUR**
==== C. G. U. ====



AUTOMOTO

Ets TERROT - S. A. AU CAPITAL DE 8.400.000 N. F.

Direction Commerciale : 59, Avenue de Rochetaillée

SAINT-ÉTIENNE (Loire)

TÉLÉPHONE : 33-78-45, 46 et 47

R. C. SAINT-ÉTIENNE : 59 B 2



Propriétaire Constructeur : **INDÉNOR**

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 14.000.000 N. F.

R. C. SAINT-ÉTIENNE 59 B 36

Gérant Commercial : **Ets TERROT**

OPÉRATIONS A EFFECTUER :

- a) Ouvrir le robinet d'essence.
- b) Abaisser le levier de basculement du moteur en dégageant le levier vers la droite pour le libérer de l'arrêt.
- c) En période froide, mettre le starter en action en poussant vers l'avant la petite manette placée à la partie supérieure du corps du carburateur, jusqu'à obtenir son accrochage. Le starter se déclenche automatiquement dès que l'on tourne à fond la poignée des gaz après quelques instants de marche.
- d) Monter sur le cyclo, tourner la poignée droite du guidon à fond vers l'extérieur pour actionner le décompresseur.
- e) Lancer le moteur en pédalant.
- f) Le moteur lancé, tourner la poignée droite vers l'intérieur pour faire cesser l'action du décompresseur et agir sur la commande des gaz.
- g) Le moteur tournant librement, faire varier la vitesse en tournant plus ou moins la poignée des gaz.

Il est formellement déconseillé d'embrayer le galet du moteur en abaissant le levier de basculement lorsque le cyclo-moteur roule en roue libre, car ce serait à brève échéance courir à une rupture prématurée de la courroie d'entraînement.

RALENTISSEMENT ET ARRÊT :

Un ralentissement normal est obtenu en coupant progressivement les gaz ; si le freinage doit être rapide, actionner le décompresseur, et, éventuellement, s'aider des freins.

Pour l'arrêt complet, relever vers le guidon le levier de basculement. Le galet n'est plus en contact avec le pneu et le moteur s'arrête, quelle que soit la position de la poignée tournante.

Pour remettre le moteur en marche, il suffira alors d'abaisser le levier de basculement.

ENTRETIEN — GRAISSAGE GÉNÉRAL

Graissage périodique des articulations et roulements. — Utiliser de l'huile fluide pour moyeux, pédales, roue libre, câbles et chaînes, etc...

Vérification. — Tous les 500 kilomètres :

1° **Bougie.** — Démonter la bougie et la nettoyer à la brosse métallique : vérifier l'écartement des électrodes, qui doit être maintenu à 0,4 mm ou 0,5 mm. Si, par suite de l'usure, cet écartement se trouvait augmenté, agir sur l'électrode de masse, celle soudée sur le culot, pour effectuer la correction nécessaire. Ne jamais toucher l'électrode centrale.

2° **Carburateur.** — Démonter et nettoyer le carburateur à l'essence pure.

Tous les 3.000 kilomètres :

Décalaminage. — Démonter la culasse, le piston et le cylindre et enlever les dépôts de calamine.

En profiter pour nettoyer les lumières d'échappement et s'assurer en même temps que le jeu à la coupe des segments soit compris entre 0,2 mm et 0,3 mm.

NETTOYAGE EXTÉRIEUR DU MOTEUR :

A chaque nettoyage de la machine, dégager à la brosse les ailettes intérieures (vers le pot d'échappement).

VOLANT MAGNÉTIQUE :

Les contacts tungstène doivent toujours être parfaitement propres, et il y a lieu de les nettoyer de temps à autre à l'essence ou à l'aide d'un grattoir, mais en évitant de les rayer.

A cette occasion, graisser légèrement la came du rupteur en imprégnant d'huile le feutre graisseur.

VÉRIFICATION DU CALAGE ET DU RÉGLAGE :

- a) Retirer la bougie :
- b) Mettre le piston 2,5 mm à 3 mm avant le point mort haut, en faisant tourner le moteur en sens inverse de sa marche normale ;
- c) S'assurer alors qu'à cette position du piston, les deux index du volant sont en regard et que les vis platinées commencent à s'ouvrir.

CALAGE ET RÉGLAGE :

Pour bien caler le moteur, s'il y a dérèglement, opérer de la façon suivante :

- 1° Enlever l'écrou bloquant le volant ;
- 2° Placer le piston de 2 mm à 3 mm avant le point mort haut ;
- 3° Mettre le volant dans sa position correcte, le repère du rotor rigoureusement en face de l'index du stator ;
- 4° Bloquer l'écrou du volant.

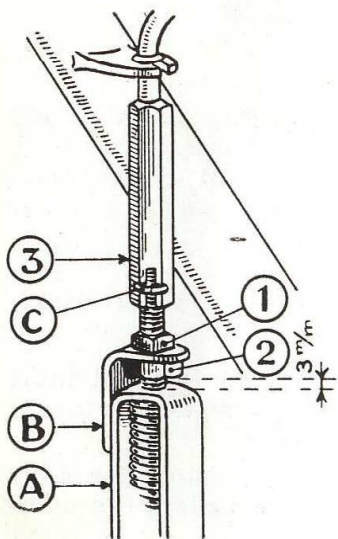
NOTA. — L'ouverture maximum des vis platinées doit être de 4/10^e environ.

BOBINE DU VOLANT MOREL :

Le volant Morel est monté avec une bobine haute tension, extérieure au volant et fixée au cadre.

L'écrou moleté de la bobine ne doit être dévissé dans aucun cas, cet appareil étant garanti.

Deux fils gainés sortent du volant : le fil rouge doit être branché sur la borne R ; le fil noir, sur la borne N.



RÉGLAGE DE L'ENFONCEMENT DU GALET :

— Enlever le carter de protection droit.

— Débloquer le contre-écrou (1) et l'écrou (2) ;

— Visser l'entretoise (3) pour atteindre un enfoncement du galet de 7 à 8 mm environ dans le pneu gonflé à 2 kg 200 environ (entraxe galet roue : 332 mm) ;

— Amener l'écrou (2) à environ 3 mm au-dessus de la chape (A) ;

— Bloquer le contre-écrou (1) en appliquant l'équerre d'arrêt (B) contre la chape.

La goupille (C) d'entretoise ne doit être enlevée que dans le cas d'un démontage complet de la commande.

DÉPOSE DU MOTEUR :

- 1° Démontez les carters ;
- 2° Démontez les commandes ;
 - a) décompresseur ;
 - b) dégager le carburateur et sa commande sur l'avant après avoir dévissé la vis de serrage du collier ;
 - c) Le système de basculement : retirer l'épingle d'arrêt de l'axe d'articulation de la chape en haut de la tige de relevage et chasser l'axe d'articulation ;

3° Dévisser les quatre écrous de serrage des demi-colliers fixant le moteur à la boîte du pédalier, tout en maintenant le moteur par-dessous. Il est utile de repérer l'accouplement des demi-colliers.

DÉMONTAGE DU MOTEUR PROPREMENT DIT :

Ce démontage est très simple, et nous n'en indiquons que les points principaux :

1° Abaisser les freins d'écrous, dévisser les deux écrous du support de fixation et retirer ce support ;

2° Enlever le couvercle du volant pour retirer le rotor ou vérifier le réglage ;

3° Sortir le galet d'entraînement ;

4° Enlever la tubulure d'admission (trois écrous) ;

5° Enlever le fil de bougie ;

6° Débloquer la culasse (quatre écrous) ;

7° Le couvercle du carter (sept écrous).

NOTA. — Pour débloquer soit l'écrou de fixation du galet, soit le volant magnétique, il est nécessaire d'utiliser des clés à ergot pour maintenir le galet ou le volant magnétique. En aucun cas, il ne faudra exercer un effort sur la courroie de transmission ; celle-ci étant en caoutchouc armé, pourrait se détériorer ou se casser.

INCIDENTS POSSIBLES ET REMÈDES

En cas de crevaison, basculer le moteur et procéder comme sur une bicyclette.

1° Allumage :

— S'assurer si le fil de la bougie porte bien à ses extrémités ; si l'isolant qui le recouvre n'est pas détérioré, risquant ainsi de le mettre à la masse. Démontez la bougie et s'assurer qu'elle est en bon état et qu'elle n'est pas humide ou encrassée (l'essuyer ou la nettoyer à la brosse métallique) ;

— Vérifier l'écartement des électrodes (voir : réglage du volant).

2° Carburateur :

— S'assurer qu'il y a de l'essence dans le réservoir et que le robinet est ouvert ;

— Si l'essence n'arrive pas dans la cuve du carburateur, débrancher la tuyauterie, et l'essence doit couler, sinon, nettoyer la tuyauterie et, si besoin est, le robinet ; déboucher éventuellement le trou d'entrée d'air du bouchon de réservoir ;

— Si l'essence arrive à la cuve, les ratés, ou l'arrêt du moteur, ou la difficulté de lancement, peuvent provenir du gicleur obstrué. Dans ce cas, dévisser le gicleur et le déboucher en soufflant à l'intérieur.

3° Eclairage :

Vérifier si les ampoules sont en bon état.

A l'avant : 1 lampe 6 volts, 1 ampère.

A l'arrière : 1 lampe 12 volts, 0,5 ampère.

Le fil de lampe arrière ne doit en aucun cas être branché au départ du volant magnétique, mais partir du phare.

Tableaux synoptiques des Pannes

Le moteur refuse de partir

L'essence arrive normalement au carburateur.	La bougie donne régulièrement.	<ul style="list-style-type: none"> Moteur gommé. Starter pas enclenché. Entrée d'air parasitaire. Allumage défectueux. Pointes de bougies trop écartées. Gicleur obstrué. Flotteur percé. Moteur engorgé d'essence.
	La bougie ne donne pas.	<ul style="list-style-type: none"> Bougie encrassée ou défectueuse. Fil de bougie coupé. Court-circuit. Vis platinées sales. Rupteur coincé ou ressort de rappel cassé. Condensateur grillé. Borne H.T. en mauvais état.
L'essence n'arrive pas au carburateur.	Robinet ouvert.	<ul style="list-style-type: none"> Robinet d'essence fermé. Réservoir vide.
		<ul style="list-style-type: none"> Trou d'air du bouchon du réservoir d'essence obstrué. Réservoir vide. Impuretés sous le filtre. Pointeau grippé. Tuyauterie obstruée.
Le moteur a des ratés.	Étincelle régulière à la bougie.	<ul style="list-style-type: none"> Excès ou manque d'essence. Eau dans l'essence. Essence de mauvaise qualité. Carter percé. Pointeau mal rodé ou cassé. Volant décalé.

Le moteur a des ratés.	Etincelle irrégulière à la bougie.	Bougie sale ou défectueuse. Vis platinées sales, usées ou dé- réglées. Rupteur coincé, ou ressort trop faible. Prise de courant défectueuse ou court-circuit.
Retour au carburateur.	Fumée d'échappement bleu clair.	Excès d'air. Mélange pauvre. Gicleur faible (électrodes blanches). Avance décalée. Entrée d'air.
Explosion dans le tuyau d'échappement.	Fumée d'échappement noire.	Excès d'essence. Mélange trop riche Gicleur fort. Flotteur percé. Carburateur noyé. Pointeau grippé. Avance décalée.

Le moteur ne marche pas convenablement

Le moteur cogne ou fait du bruit.	Sifflement métallique. Bruit cristallin. Bruit sourd. Bruit sec. Bruit de ferraille. Cognement brutal Ronflement.	Excès d'air. Moteur calaminé. Excès d'avance. Auto-Allumage. Excès d'essence (gicleur trop fort). Jeu dans les articulations ou dans les gorges de segments. Claquement du piston. Volant desserré. Chaîne du galet trop tendue.
Le moteur mar- che sur 4 temps.	En palier.	Avance incorrecte. Gicleur trop fort. Manque d'air. Excès d'huile.
Le moteur a des ratés.	Etincelle régulière à la bougie.	Excès d'huile dans l'essence. Arrivée d'essence défectueuse. Avance incorrecte.
	Etincelle irrégulière à la bougie.	Bougie défectueuse. Pointes de bougies mal réglées. Isolant de bougie non-étanche. Court-circuit à la borne de prise de courant. Fil de bougie dénudé. Ressort de rupteur cassé.

Le moteur man- que de puissance	Constamment.	Commandes dérégées. Compression insuffisante. Segment cassé, usé ou gommé. Cylindre ou piston usé. Joints non-étanches. Entrée d'air. Tuyauterie et silencieux obstrués. Retard à l'allumage. Auto-allumage. Bougie défectueuse. Echauffement du moteur. Graissage insuffisant. Carburateur défectueux. Chaîne trop tendue. Décompresseur coincé.
	Par intermittence	Arrivée d'essence insuffisante. Trou d'air du bouchon du résér- voir d'essence obstrué.

Le moteur s'arrête

Le réservoir est garni d'essence et le robinet ouvert

Pas d'étincelle au volant.	Rupteur coincé ou ressort de rup- teur cassé. Vis platinées sales, usées ou dé- réglées. Condensateur défectueux. Fil dénudé. Eau dans le volant. Mauvais contact.
Pas d'étincelle à la bougie.	Mauvais contact. Fil coupé ou court-circuit. Bougie défectueuse.

Etincelles
à la bougie.

Le moteur a de
la compression.

Commande de carburateur déré-
glée.
Bougie qui rallume.
Graissage insuffisant.
Entrée d'air.
Gicleur ou canalisation obstrué.
Cuve noyée. Flotteur percé.
Pointeau coincé.

Le moteur n'a
pas de
compression.

Piston détérioré.
Cylindre fendu.
Segments cassés ou gommés.
Bougie non-étanche.
Culasse desserrée.

NOTA. — Le gicleur se trouve derrière le silencieux d'aspiration, d'où nécessité de le sortir pour atteindre le gicleur.

CONDITIONS DE GARANTIE

GARANTIE. — Nos Cyclomoteurs, Véломoteurs, Scooters et Motos sont garantis 6 mois contre tout vice ou défaut de construction.

La garantie est strictement limitée au remplacement des pièces reconnues défectueuses par nos Services, sans qu'il puisse jamais être réclamé une indemnité pour une cause quelconque, soit à raison de l'immobilisation de la machine, soit même à raison des accidents de personnes ou de choses qui auraient pu survenir.

Les frais de main-d'œuvre de démontage et de remplacement des pièces restent toujours à la charge du client, ainsi que les frais de port et d'emballage à l'aller et au retour.

Cette garantie ne s'étend aux pneumatiques, appareils d'éclairage et autres pièces qui ne sont pas de notre fabrication, que dans la limite de la garantie accordée par les fabricants respectifs.