

Après vidange, et avant de refaire le plein, il est recommandé de procéder à un rinçage du carter en utilisant une huile spéciale de rinçage ou, à défaut, une huile moteur très fluide. Ce rinçage entraînera le dépôt de cambouis qui aurait pu se former dans le fond du carter.

- Première vidange : après 500 km.
- Deuxième vidange : à la fin de la période de rodage.
- Ensuite, vidanger tous les 5 000 km.

Décalaminage :

La combustion du mélange essence-huile provoque inévitablement la formation d'un dépôt (calamine) sur la culasse, le piston, le tube d'échappement, le silencieux.

Lorsque ce dépôt atteint une certaine importance, la puissance diminue et le moteur chauffe davantage, sans raison apparente.

Il faut alors procéder au décalaminage. C'est un nettoyage qui demande quelques connaissances mécaniques. Confiez-le de préférence à une station-service spécialisée. Si vous désirez l'effectuer vous-mêmes, veuillez suivre point par point les indications suivantes :

A) Décalaminage du tube d'échappement et du silencieux :

- Dévisser l'écrou qui fixe le tube d'échappement au cylindre et enlever le bouchon de fixation du silencieux au cadre.
- Séparer le silencieux du tube d'échappement.
- Retirer les pièces qui sont à l'intérieur du silencieux.
- Nettoyer soigneusement ces pièces, l'intérieur du tube d'échappement et du silencieux.
- Au remontage, remplacer le joint d'échappement par un joint neuf.

B) Décalaminage de la culasse et du piston :

Ce nettoyage exige un démontage préalable de la culasse.

Vous remarquerez que le moteur est fixé au cadre par trois boulons : un à la culasse et deux à la partie arrière du carter de boîte de vitesses.

- Commencer par retirer la bougie, le carburateur, le tube d'échappement et le silencieux.

— Enlever le carter de chaîne et faire sauter la chaîne.

- Retirer deux des trois boulons de fixation du moteur au cadre : celui de la culasse et le plus haut des deux situés à la partie arrière du bloc-moteur. Ne pas oublier de soutenir le moteur.

— Le faire basculer lentement autour du troisième boulon, jusqu'à ce qu'il vienne reposer sur une cale en bois, de 10 à 15 cm d'épaisseur, que vous aurez préalablement disposée sous la partie avant du carter.

— Enlever la culasse en dévissant « en croix » les quatre écrous de fixation. Si la culasse est collée, ne pas essayer d'introduire un tournevis ou un outil métallique entre les portées, mais donner quelques coups avec un maillet en bois ou un manche de marteau : la culasse viendra facilement.

— Avec un grattoir en bois ou en métal tendre (cuivre ou aluminium) enlever soigneusement la calamine déposée sur l'intérieur de la culasse. Lavez-la ensuite complètement avec de l'huile très fluide, du pétrole ou de l'essence.

— Après avoir amené le piston à son point mort haut, nettoyer la tête du piston avec un chiffon imbibé d'huile, de pétrole ou d'essence (répéter l'opération plusieurs fois, en ayant soin de bien rincer le chiffon, car la calamine ne doit pas tomber dans le cylindre).

— Avant le remontage du joint de culasse, les portées doivent être nettoyées avec beaucoup de soin, et nous vous conseillons de monter un joint neuf.

— Remonter la culasse en serrant les écrous progressivement et « en croix ».

— Remettre le moteur en place et procéder au remontage de la bougie, du carburateur, du tube d'échappement, du silencieux, de la chaîne et des carter de protection.

Carburateur :

Il est indispensable d'entretenir le carburateur en parfait état de propreté.

Le nettoyage extérieur sera effectué périodiquement à l'aide d'un chiffon imbibé d'essence ou de pétrole, et en utilisant, si nécessaire, une curette en bois.

Pour empêcher les poussières en suspension dans l'air de pénétrer dans le moteur, un filtre à air est monté devant le carburateur. Il doit être nettoyé à fond de temps à autre (3 000 à 5 000 km suivant les régions).

A cet effet, après avoir démonté le filtre, l'immerger plusieurs fois dans un récipient quelconque contenant de l'essence. Puis, après l'avoir rincé à l'essence propre, le remonter.

Vous savez probablement que le carburateur comprend une partie particulièrement importante : le gicleur. C'est une pièce en laiton qui a pour but de régulariser l'arrivée d'essence. Les petits trous qui la traversent peuvent se boucher totalement ou partiellement (le moteur s'arrête ou marche très irrégulièrement).

Pour nettoyer le gicleur, il faut d'abord le dévisser, puis souffler dedans (ou aspirer). On ne doit jamais utiliser une aiguille ou une épingle, ou un objet métallique, car on risquerait d'augmenter le diamètre des trous et de dégrader ainsi la carburation. Au remontage, le visser avec précaution pour ne pas détériorer le filetage.

Il faudra également nettoyer la cuve (tous les 5 000 km environ). Le faire par rinçage à l'essence propre.

Volant magnétique :

L'entretien du volant magnétique est des plus simples.

Tous les 5 000 km environ :

— Mettre quelques gouttes d'huile de vaseline fluide sur le feutre graisseur, facilement accessible par les lumières du rotor (ne pas exagérer ce graissage).

— Nettoyer les contacts du rupteur (vis platinées) avec une petite lime très douce.

Bougie :

La bougie d'un moteur s'encrasse inévitablement (plus ou moins rapidement suivant la façon dont vous conduisez). Il ne faut pas attendre pour la nettoyer, que votre moteur s'arrête par allumage défectueux. Vous le ferez assez souvent en utilisant un petit grattoir en acier et une brosse dure.

Si l'encrassement est trop important, le nettoyage ne peut être réalisé que par sablage. Adressez-vous à une station-service spécialisée.

Graissage des câbles :

Tous les câbles de commande doivent être huilés de temps à autre. Un défaut de graissage supprime la souplesse et l'agrement de la conduite. Sans compter l'usure prématurée et la rupture possible.

A chaque départ de câble, au guidon, injecter dans la gaine, à l'aide d'une burette, de l'huile moteur (celle que vous utilisez pour la boîte de vitesses) additionnée d'un peu d'essence pour la rendre plus fluide. Actionner les leviers ou poignées pendant l'opération et la poursuivre, si possible, jusqu'à ce que l'huile ressorte à l'autre bout de la gaine.