# ENTRETIEN ET RÉGLAGE

L'usager a intérêt à maintenir le moteur dans le plus grand état de propreté possible.

1° - **Serrage des écrous.** Après quelques heures de fonctionnement d'un moteur neuf ou révisé, vérifier le serrage de tous les écrous de la culasse et du cylindre. Ils doivent être bloqués mais sans excès.

2° - **Décalaminage.** Après un certain temps de marche plus ou moins long, suivant le régime d'utilisation du moteur, de la qualité de l'huile et de l'essence employées, il se produit le phénomène du calaminage : le sommet du piston, le fond de la culasse, les lumières de distribution et le pot d'échappement sont recouverts par des dépôts charbonneux (calamine) qui, lorsqu'ils deviennent trop abondants, sont la cause d'un mauvais fonctionnement du moteur et d'une perte sensible de puissance.

L'opération du décalaminage du moteur doit avoir lieu en principe tous les 1500 km et elle est du ressort d'un mécanicien spécialiste.

## ENTRETIEN ET CALAGE DU VOLANT MAGNÉTIQUE

Tous les 1500 et 2000 km, vérifier, après avoir levé le couvercle du volant magnétique, l'état de propreté intérieur du volant. Les organes internes, et en particulier le rupteur, doivent être bien propres et bien secs (ni poussière, ni huile). Se servir d'un chiffon imbibé d'essence et bien sécher ensuite.

Le volant est bien calé lorsque l'écartement des vis platinées du rupteur s'effectue au moment où le repère du rotor coincide avec le repère gravé sur le bossage de la borne d'allumage.

L'écartement des vis platinées à la pleine ouverture doit être compris entre 0 mm 3 et 0 mm 4. A l'occasion du réglage des vis platinées, vérifier le calage de l'avance.

Le calage du volant sur le vilebrequin doit provoquer l'ouverture des vis platinées de + 33° environ avant le point mort haut (avance à l'allumage), ce qui correspond à 3 - 3,2 mm sur la course du piston.

## ÉCLAIRAGE

La bobine d'éclairage du volant magnétique est prévue pour l'emploi de lampes 6 Volts, 1 Ampère à l'avant, et 12 Volts, 0,5 Ampère à l'arrière.

**ATTENTION** au contacteur de commande d'éclairage ; il ne doit jamais laisser, même une fraction de seconde, tout le courant sur la lampe arrière. La longue vie de celle-ci en dépend.



## BOUGIE

Tous les 1500 à 2000 km ou plus fréquemment si l'on a des doutes, vérifier l'état de propreté de la bougie et l'écartement des électrodes (en principe l'écartement doit être compris entre 0,4 et 0,6 mm).

**Nota. -** Les moteurs ABG/VAP sont livrés neufs avec une bougie un peu chaude, pour éviter tout encrassement pendant la période de rodage. Cette bougie conviendra encore après rodage pour l'utilisateur qui ne brutalise pas son moteur. Mais, pour le conducteur qui pousse souvent sa machine, il aura intérêt, dès que le rodage sera terminé, à remplacer la bougie d'origine par une bougie de même marque, mais un peu plus froide.

## DÉMULTIPLICATION (moteurs A, B et G)

Tous les 500 km ou plus souvent, si le bruit de fonctionnement des engrenages s'intensifie, vérifier le niveau d'huile comme indiqué au chapitre « graissage ».

## EMBRAYAGE (moteurs B et G)

Vérifier de temps en temps le réglage de l'embrayage en opérant ainsi :

Le moteur arrêté étant débrayé à fond, le pédalage ne doit nécessiter aucun effort anormal.

Le moteur en marche étant embrayé à fond, ne doit pas s'emballer, et doit entraîner franchement la bicyclette.

Si le déréglage est peu important, on peut le corriger simplement en agissant sur la vis creuse n° 1158 de réglage de tension du câble de commande.

En dévissant cette vis, on tend à avancer le moment du débrayage et à le rendre plus complet.

En vissant, on tend au contraire à avancer le moment de l'embrayage et à le rendre plus effectif.

En faisant le réglage, on doit laisser subsister un léger jeu (une garde) à la manette sur guidon.

Si on ne peut par ce réglage obtenir le fonctionnement correct de l'embrayage, il y a lieu de consulter un spécialiste.

Source www.lespetarosdesvoiries.com