

Graissage de la chaîne :

Une chaîne mal entretenue absorbe de la puissance et s'use rapidement. Il faut donc la graisser assez fréquemment, en utilisant une huile semi-fluide.

De plus, il est recommandé de procéder à un nettoyage complet tous les 3 000 km environ :

— Démontez la chaîne et la faire dégorger dans du pétrole ou de l'essence en la remuant constamment.

— Ensuite, la tremper dans un bain de suif chaud (de façon que celui-ci pénètre bien dans les rouleaux), la laisser égoutter et la remonter sans l'essuyer.

Propreté extérieure du moteur :

Efforcez-vous de conserver à votre moteur son bel aspect extérieur en le nettoyant fréquemment.

Et n'oubliez pas que la malpropreté (boue, poussière, cambouis) diminue très sensiblement le refroidissement indispensable à un bon fonctionnement.

Démontage du moteur :

Normalement, le moteur n'a pas à être démonté. Si, pour une cause accidentelle, il y avait lieu de le faire, adressez-vous à un mécanicien spécialisé.

V. — VERIFICATIONS ET REGLAGES

Boîte de vitesses :

Tous les réglages ont été effectués à l'usine pendant le montage. Si les câbles s'allongent ou si les gaines se tassent, vous pourriez, le cas échéant, corriger le réglage de la commande des vitesses en agissant sur les tendeurs (vis creuses) prévus à cet effet.

Sur le moteur FL, il n'y a qu'un seul câble. Un ressort intérieur est comprimé quand la 1^{re} vitesse est enclenchée et sa détente détermine le passage en 2^e quand on déverrouille la 1^{re}.

Sur les moteurs M, MV et MCL, il existe deux câbles. Le câble supérieur travaille en traction et le câble inférieur en poussée par butée de la gaine.

Embrayage :

Comme vous le savez, l'embrayage a deux missions à remplir : — Assurer une liaison absolument franche entre le moteur proprement dit et la boîte de vitesses.

— Interrompre complètement cette liaison quand on débraye.

Pour obtenir ces deux résultats, un réglage précis est indispensable. Il a été effectué à l'usine.

Mais, après un long service, par suite de l'usure des disques, vous aurez sans doute à corriger ce réglage d'origine.

Plusieurs méthodes peuvent être utilisées :

A. — Arrêt de câbles fixes sur le levier de commande.

— L'embrayage patine : débloquent la vis de l'arrêt de câble de façon à obtenir un jeu de 3 mm environ au levier du guidon. Rebloquent la vis.

— L'embrayage ne débraye pas suffisamment : débloquent la vis d'arrêt de câble et tirer le câble pour obtenir un jeu de 3 mm environ au levier du guidon.

B. — Vis de réglage située au centre du plateau d'embrayage.

Pour accéder à cette vis, il faut démonter la plaque située sur le côté droit du carter des moteurs FL ou le couvercle droit des moteurs M, MV et MCL après avoir retiré la manivelle de pédale.

— L'embrayage patine : débloquent le contre-écrou de la vis de réglage situé au centre du plateau et la dévisser de façon à obtenir un jeu de 3 mm environ au levier du guidon. Rebloquent le contre-écrou.

— L'embrayage ne débraye pas suffisamment : comme précédemment, débloquent le contre-écrou de la vis et la visser jusqu'à obtenir un jeu de 3 mm de la poignée. Rebloquent le contre-écrou.

Lorsque votre machine aura parcouru un kilométrage très important, aucune des méthodes précédentes ne vous permettra peut-être d'obtenir un réglage correct. Dans ce cas, il faudra, ou bien augmenter la tension des ressorts de pression de l'embrayage, ou bien remplacer les disques liés par des disques neufs. Adressez-vous alors à un bon mécanicien spécialisé.

Bougie :

Si le moteur ne part pas, ou s'il s'arrête brusquement, c'est toujours la bougie et son câble qu'il faut vérifier en premier lieu (en supposant, naturellement, que l'essence arrive bien !). Une vérification rapide de la bougie s'effectue de la façon suivante :

— Enlever la fiche et dévisser la bougie.

— Une bougie encrassée ou « pontée » (filament entre les deux électrodes) ne donne plus d'étincelle. La nettoyer soigneusement et faire sauter le « pont » s'il y a lieu.

— Remettre la fiche et appliquer la partie fileté de la bougie (celle qui se visse dans la culasse) contre l'embase ou un ailette de la culasse.

— Appuyer sur une pédale pour entraîner le moteur : une étincelle forte et claire doit jaillir entre les deux électrodes.

— Sinon, essayer une bougie neuve.

— Si celle-ci ne donne pas non plus d'étincelle, la cause de la panne est à rechercher dans le câble de bougie ou dans le volant magnétique. La vérification du volant magnétique doit être faite, de préférence, par une station-service spécialisée.

Sur une bougie neuve, l'écartement des électrodes varie entre 0,5 et 0,6 mm.

Le fonctionnement entraîne inévitablement l'usure des électrodes et augmente donc l'écartement.

Lorsque ce dernier dépasse 0,7 mm, il faut le ramener à la valeur initiale en recourbant légèrement l'électrode de masse.

La face de la bougie (c'est-à-dire les parties de la bougie qui pénètrent dans la chambre de combustion) montre, après une certaine durée de fonctionnement, si la bougie donne un bon rendement :

— Aspect normale de la bougie (bougie bien appropriée, bon rendement) :

Bec isolant (au centre de la face) de couleur brun-clair ou brun-gris. Culot de bougie sec, avec un léger encrassement de charbon et de calamine.

— Bougie encrassée (bougie trop froide, rendement déficient) :

Bec d'isolant et culot recouverts d'une couche noire, brillante et humide. Conséquence : le moteur a des ratés.

Remplacer la bougie par une autre plus chaude.