

Nous recommandons les huiles et graisses suivantes

de la

**SOCIÉTÉ FRANÇAISE
DES PÉTROLES BP**

21, Rue de la Bienfaisance, 21

PARIS (8^e)

440
140
300

POUR LE MOTEUR :

ENERGOL 2 TEMPS type H.V.

POUR L'EMBRAYAGE ET LA BOITE A VITESSES :

ENERGOL AUTO S.A.E. 40

POUR TECALEMIT :

Graisse **ENERGOL** L.C. 2

AVIS IMPORTANT

En dehors de l'emploi de ces catégories d'huiles et graisses nous déclinons toute responsabilité quant à la bonne marche de nos machines.

02.03.35.007

LES

14 14 100 25
34 8 40
112 112
14
174 140
140 213
98 & 115 cm³

**NOTICE
D'ENTRETIEN**

N° 80^{bis}

destinée aux marques :

Monet Goyon *Koehler Escoffier*

MONET & GOYON S.A. - MACON (S.-&-L.)

TABLE DES MATIÈRES

Conduite	3
Graissage	5
Réglage :	
Partie cycle	7
Partie moteur	7
I Dépose de la culasse	7
II Carburateur	8
III Volant magnétique	10
IV Embrayage	13
Caractéristiques	14

Notez que toute commande de pièces de rechange doit nous être transmise par l'Agent de nos marques : **MONET GOYON** ou **KOEHLER ESCOFFIER** de votre région.

Ne pas oublier d'indiquer N° et désignation de la pièce demandée.

MOTEURS

98

115

NOTICE D'ENTRETIEN

pour vélocycle
propulsés
par moteurs

98 e t
115 cm³

MONET & GOYON S.A.

MACON

Marques

Monet Goyon *Koehler Escoffier*

Mâcon, le 1^{er} janvier 1956.

Monsieur et Cher Client,

Tel qu'il sort de nos usines, le véhicule dont vous venez de prendre possession comporte toutes les solutions que des années d'étude et d'expérience nous ont indiqué comme étant les mieux adaptées à sa conception.

Au cours de leur fabrication, toutes les pièces composantes de votre vélomoteur ont subi une série d'épreuves et contrôles de qualité suivant les principes de la plus rigoureuse et de la plus moderne technique.

C'est-à-dire qu'au moment où toutes ces pièces prennent place sur la chaîne finale pour montage de votre vélomoteur, celui-ci est déjà garanti avant même qu'il soit définitivement terminé, et ce d'autant plus que les prototypes de la série ont dû déjà faire leurs preuves, pendant des mois, au cours d'essais particulièrement durs et sur des dizaines de milliers de kilomètres.

Tout cela que vous ignoriez peut-être est fait pour que vous n'ayez que satisfaction de votre vélomoteur.

Après rodage de 500 kilomètres..., roulez comme vous l'entendez. Vous pouvez avoir confiance, votre vélomoteur n'a pas besoin, de par sa construction minutieuse, de soins très particuliers.

Et maintenant... bonne route.

La DIRECTION.

CONDUITE

PLEIN D'ESSENCE

Préparez à l'avance votre mélange huile-essence : Dans un bidon très propre versez autant de mesures d'huile **BP ENERGOL** deux temps, Type HV, qu'il y a de litres d'essence (godet dans le coffre d'outillage). Bien remuer votre mélange avant de le verser dans le réservoir.

Ne pas employer l'essence dite « super ».

MISE EN MARCHÉ

Placez la poignée tournante de commande de vitesses à la position " 0 ". Ouvrez le robinet d'essence. Fermez le volet d'air. Faire deux ou trois appels sur le pointeau du flotteur de carburateur. (pour la STARLETT en poussant sur la tirette " E " vous ouvrez l'essence; en amenant à vous la tirette " S " vous fermez le volet d'air, et en tirant à fond, vous faites les appels sur le pointeau).

La poignée des gaz étant légèrement ouverte, lancer le moteur en appuyant franchement avec le pied sur la pédale de Kick Starter (pour la STARLETT, ramener à soi le lanceur à main jusqu'à rencontrer une résistance, puis tirer vivement).

Le moteur tournant, ouvrir le volet d'air (pour la STARLETT pousser sur la tirette " S ").

PASSER LES VITESSES

Débrayez à fond, puis enclenchez la première vitesse en faisant pivoter la poignée des vitesses. Embrayez progressivement et accélérez doucement. Le véhicule part.

Après avoir atteint une vitesse comprise entre 25 et 30 km./h., réduire les gaz, débrayer franchement, puis passer la deuxième vitesse en faisant pivoter en sens inverse la poignée des vitesses. Embraier doucement et remettre les gaz.

EN COURS DE ROUTE

En règle générale, ne faites pas peiner votre moteur. N'hésitez pas à rétrograder en première si votre vitesse tombe en-dessous de 35 km./h. en côte et de 30 km./h. en palier.

Si vous vous servez du « frein moteur », ouvrez légèrement, de temps en temps, les gaz pour maintenir une lubrification du moteur.

Ne passez jamais vos vitesses le moteur arrêté, vous fatigueriez inutilement la commande des vitesses et risqueriez un dérèglement.

ARRÊT DE LA MACHINE

Fermez les gaz, freinez, débrayez, puis avant l'arrêt complet mettez au point mort (position "0" de la poignée des vitesses).

Fermez l'essence. (Pour la STARLETT poussez la tirette).

REGLAGES

GRAISSAGE

PARTIE CYCLE

Pour éviter leur corrosion, nettoyez soigneusement les pièces émaillées et chromées (peau de chamois rincée fréquemment).

Lubrifiez les tubes coulissants de la fourche par les deux graisseurs placés à l'extérieur et à l'arrière des haubans, ainsi que les correcteurs GREGOIRE (graisse  L.C. 2).

Aucun autre graissage n'est à effectuer, les éléments de roulement (moyeu, direction) étant graissés au montage.

PARTIE MOTEUR

I. - Moteur

L'embiellage, le piston, les segments sont lubrifiés par l'huile que vous versez dans l'essence.

Ne pas augmenter le pourcentage d'huile pendant la période de rodage, mais éventuellement monter un gicleur du calibre supérieur (N° 6, fig. 3 et 4).

II. - Boîte de vitesses

Maintenir le niveau d'huile ( Auto S A E 40) de façon qu'il affleure l'orifice de contrôle prévu à cet effet à la partie arrière de la boîte.

III. - Embrayage et chaîne primaire

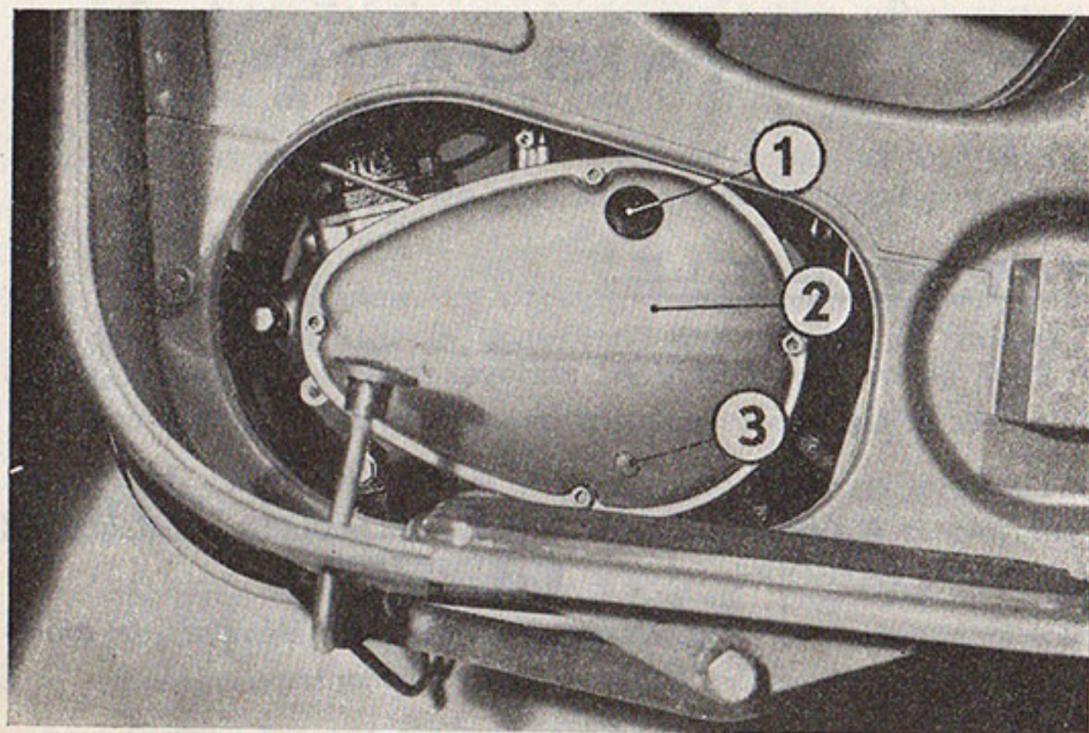


Fig. 1.

Maintenir également le niveau d'huile (**BP ENERGOL** Auto SAE 40) de façon qu'il affleure l'orifice de contrôle (N° 3, fig. 1). Remplir par l'orifice (N° 1, fig. 1).

RÉGLAGES

PARTIE CYCLE

Pour la STARLETT, une vis de réglage sur le bec de support de selle permet de régler la suspension de celle-ci.

Le réglage du frein AR se fait en enlevant l'axe de la chape et en vissant celle-ci sur sa tige filetée.

PARTIE MOTEUR

I. - Dépose de la culasse

Dévissez la bougie. Dévissez les quatre vis de fixation de la culasse progressivement et en croix. Retirez la culasse qui se décolle facilement ne comportant pas de joints. Grattez la calamine de la chambre d'explosion à l'aide d'un outil en métal tendre. Décalaminez également le dessus du piston en amenant celui-ci au point mort haut, et la lumière d'échappement en amenant le piston au point mort bas. Cette dernière opération se fera une fois enlevé le tube d'échappement. Décalaminez celui-ci, avec une chaîne, plongez le pot dans un bain de soude, puis le frapper au maillet pour faire tomber la calamine.

Si l'on veut pousser plus avant le réglage du moteur il est nécessaire d'enlever celui-ci de son support (N° 1, fig. 2) pour le placer sur l'établi. Pour cette opération, nous vous conseillons de vous adresser à un de nos agents.

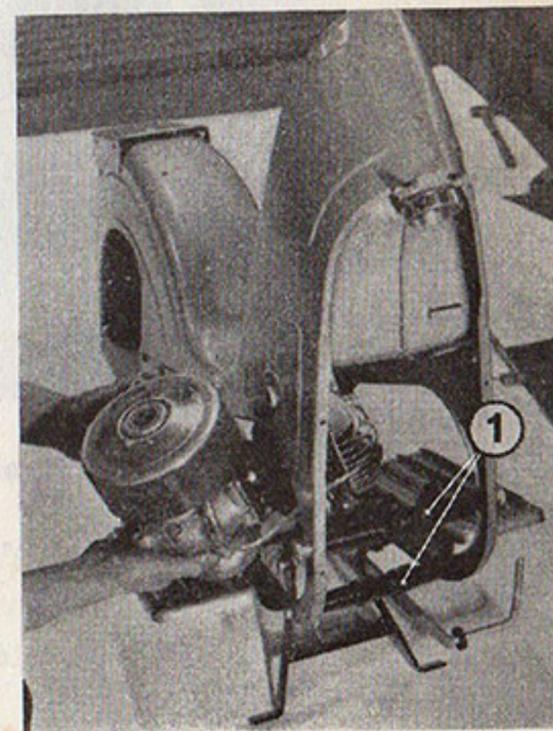


Fig. 2.

II. - Carburateur

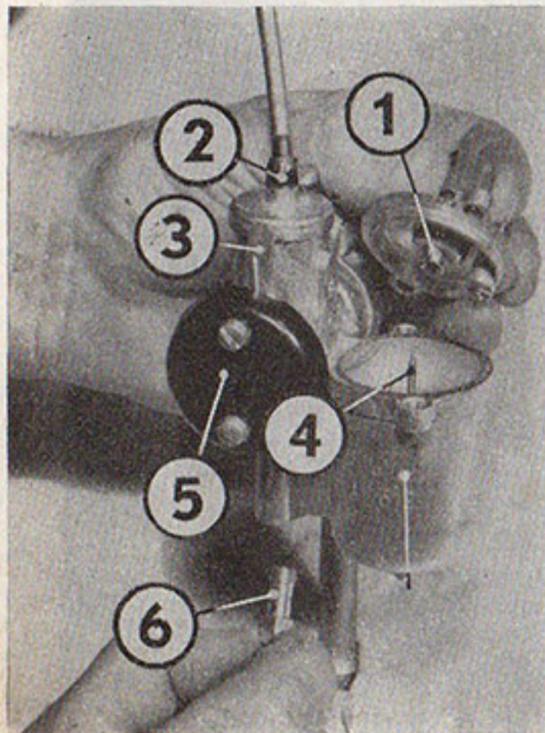


Fig. 3.
Type H 319

- (1) Arrivée essence avec filtre.
- (2) Commande du boisseau pour passage du mélange gazeux.
- (3) Levier du volet d'air (fermé).
- (4) Aiguille du flotteur.
- (5) Prise d'air.
- (6) Gicleur.

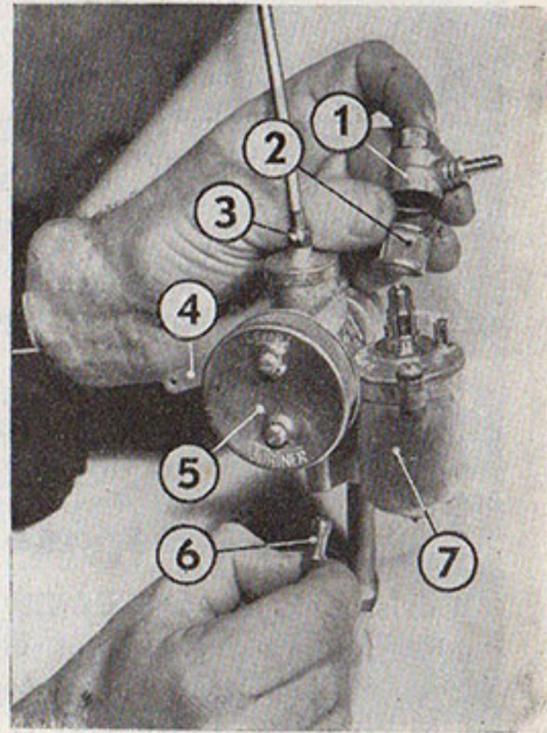


Fig. 4.
Type H 327

- (1) Manchon d'arrivée d'essence.
- (2) Filtre.
- (3) Commande du boisseau pour passage du mélange gazeux.
- (4) Levier du volet d'air (ouvert).
- (5) Prise d'air.
- (6) Gicleur.
- (7) Cuve du flotteur.

Les figures 3, 4 et 5 vous donnent le détail de ce qu'est un carburateur.

Le filtre d'essence est placé en dessus ou en dessous du couvercle de la cuve, suivant le type de carburateur monté sur votre véhicule.

Le gicleur (N° 6 des fig. 3 et 4) se démonte facilement avec une clef, pour son nettoyage; son calibre est de 23. Pendant la période de rodage vous pouvez employer un gicleur de 24.

Le niveau d'essence peut se régler suivant votre désir en choisissant un cran voulu à la partie inférieure de l'aiguille traversant le flotteur (Fig. 5).

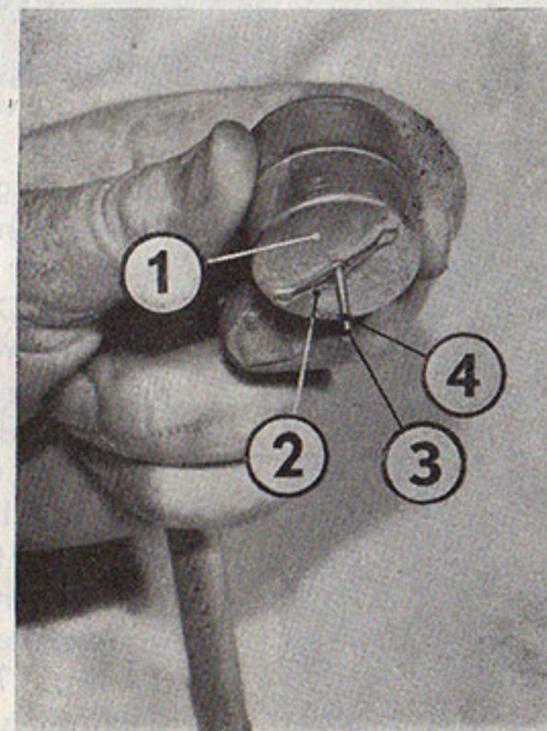


Fig. 5.

- (1) Flotteur.
- (2) Pince.
- (3) Aiguille.
- (4) Crans.

III. - Volant magnétique

Réglage de l'écartement du rupteur.

Retirez le capot de volant magnétique. Amenez la flèche gravée (Fig. 8) sur le rotor en coïncidence avec l'index prévu sur le stator. A ce moment, les contacts du rupteur (7 fig. 7) doivent commencer à s'écarter. Lorsqu'ils sont au maximum de leur écartement, on doit pouvoir glisser entre eux une cale de 2/10. Si l'ouverture ne se produit pas au repère, dévissez la vis de blocage (8 fig. 7) du porte rupteur (6 fig. 7), puis à l'aide d'un tourne-vis, introduit dans les fentes de réglage (à gauche de la vis de blocage) réglez le porte rupteur. Serrez la vis de blocage.

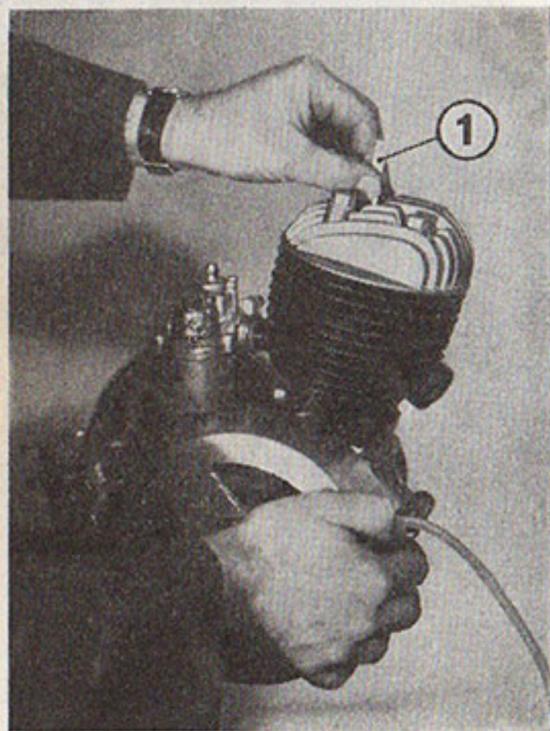


Fig. 6.

(1) Pige.

Introduire une pige (1 fig. 9) par le trou de bougie pour qu'elle vienne toucher perpendiculairement la surface du piston. En faisant tourner le moteur à la main à l'aide du levier de mise en marche (kick ou lanceur) si le moteur est en place sur le véhicule, ou à l'aide de pince manœuvrant l'axe de vilebrequin (fig. 9), amenez le piston à son point mort haut.

Réglage de l'avance à l'allumage.

Retirez la bougie et le capot du volant. Maintenir le volant immobile avec une sangle. Débloquez l'écrou central (5 fig. 7), le dévisser jusqu'à mise en pression. Débloquez le volant en frappant modérément avec un maillet. Terminer le déblocage en dévissant à fond; extraire le rotor de l'axe de vilebrequin (3 fig. 9). L'écrou central venant en butée sur la rondelle centrale filetée (4 fig. 7) joue le rôle d'extracteur. Il ne faut donc pas dévisser cette rondelle.

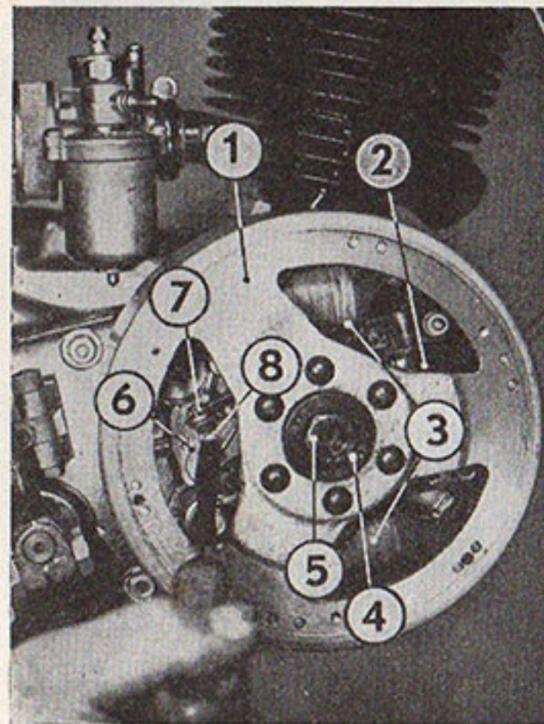


Fig. 7.

- (1) Rotor.
- (2) Bobine d'allumage.
- (3) Bobines d'éclairage.
- (4) Rondelle centrale filetée.
- (5) Ecou arrache-volant.
- (6) Porte rupteur.
- (7) Contacts du rupteur.
- (8) Vis de blocage.

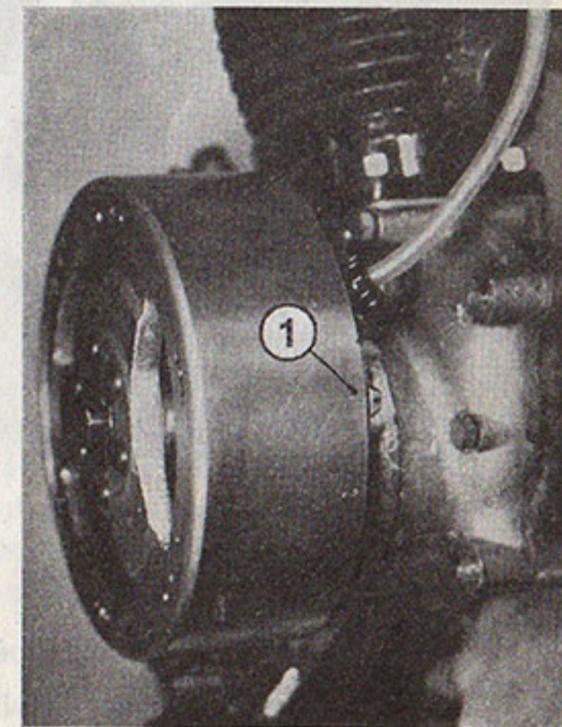


Fig. 8.

(1) Flèches repère.

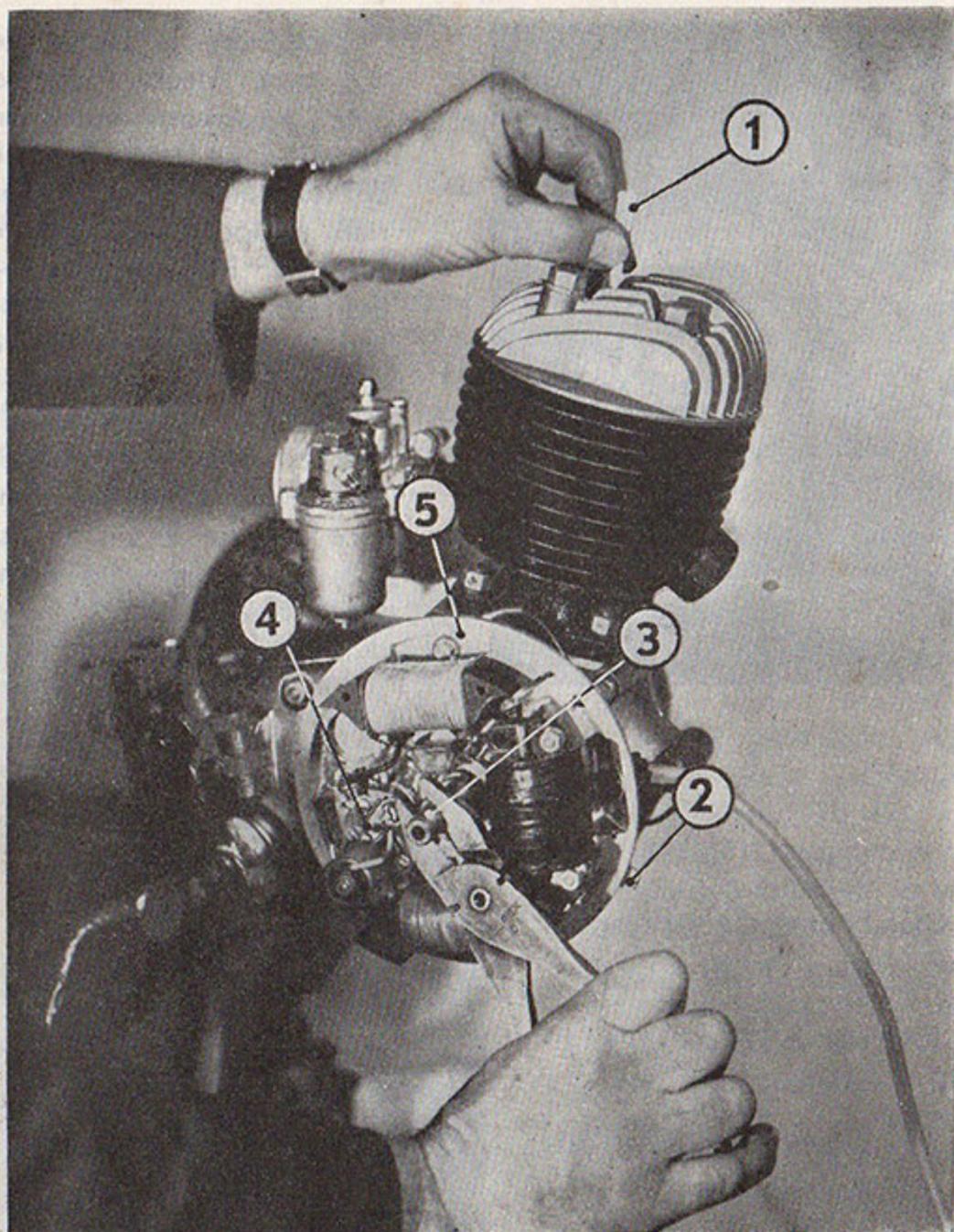


Fig. 9.

- (1) Pige.
- (2) Index repère.
- (3) Axe de vilebrequin.
- (4) Rupteur.
- (5) Stator.

IV. - Embrayage

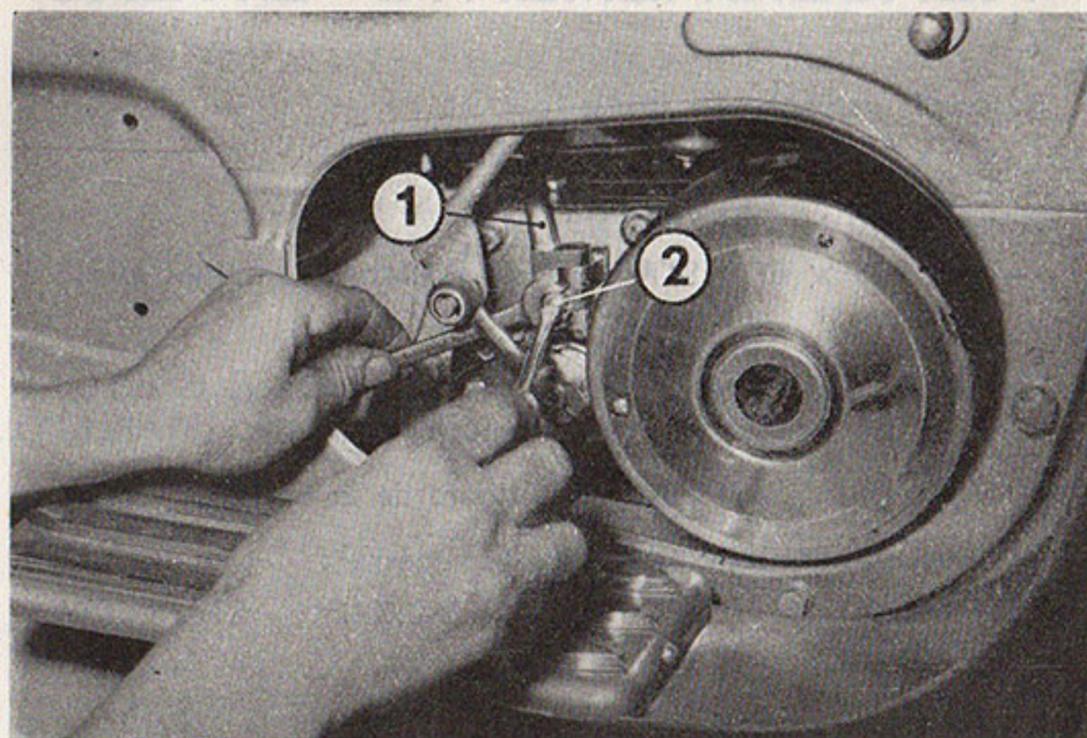


Fig. 10.

- (1) Levier.
- (2) Vis de réglage.

Réglage de l'embrayage.

Enlevez la bougie, passez une vitesse et placez le véhicule sur sa béquille. Agir sur la vis de réglage de l'embrayage (2 fig. 10) de telle façon qu'en manœuvrant le kick ou le lanceur, le mouvement du moteur se transmette parfaitement à la roue AR. Vérifiez plusieurs fois de suite qu'en débrayant la transmission ne se fait plus.

En cas d'insuccès, reculez le serre-câble et ramenez la vis de butée au début de sa course.

Enfin, si l'embrayage patine en marche, même lorsque les réglages ci-dessus ont été effectués, vérifiez l'état des garnitures de liège.

RENSEIGNEMENTS DIVERS

Réservoir essence : 6 litres (S.2.G.L.).

— — 4 lit. 500 (STARLETT).

Pneus : 600 × 55 (S.2.G.L.).

— 600 × 65 (STARLETT). Pression gonflage solo.
AV = 1,5; AR 1,75.

Plaque de constructeur : sur le tube de direction (S.2.G.L.).

— — sur le coffre à outils (STARLETT).

N° du moteur : à la partie supérieure de la boîte de vitesses.

Dimensions hors tout et à vide (en mètre).

	S.2.G.L.	STARLETT
Longueur	1,90	1,90
Largeur	0,65	0,72
Hauteur	1,00	0,95

Volant magnétique 12 volts - 36 watts.

Lampes AR : 0,3 ampère 4 watts.

— AV : 36 watts BA 21 de 3 ergots 2 plots.

Bougie : MARCHAL 34-S.

Moteur fabriqué par nos soins sous licence VILLIERS - type S.2.G. - 2 temps - 2,9 CV à 4.400 t/m - alésage 47 mm. - course 57 mm. - cylindrée 98 cc - taux de compression théorique 7,2.

Boîte à deux vitesses. Rapport de multiplication définitif = 16,2 en 1^{re} et 8,1 en 2^{me}. Pignon : sortie moteur 17 dents, roue de chaîne embrayage 42 dents, pignon sortie de boîte 14 dents, roues à chaîne 46 dents.

Transmission. — Primaire : pas, 9,52; rouleaux, 6,36.

— Secondaire : pas, 12,7; rouleaux, 8,51.

TOUS NOS VÉHICULES
SONT LAQUÉS AU

“ DUCO ”



La laque de ce petit pot qui vous est remis gracieusement vous permettra d'exécuter vous-même les petites retouches pour entretenir parfaitement la robe de votre PULLMAN.