# P.168



# Cycles Peugeot

Société Anonyme au capital de 20 Millions de francs

#### Direction Générale :

SERVICES ADMINISTRATIFS, TECHNIQUES ET COMMERCIAUX, SERVICE EXPORTATION

BEAULIEU - VALENTIGNEY (Doubs)

Tel.: 2-21 MONTBÉLIARD

— 6 VALENTIGNEY

Adresse Télég.: CYCLES VALENTIGNEY

#### Magasin d'Exposition et de Vente :

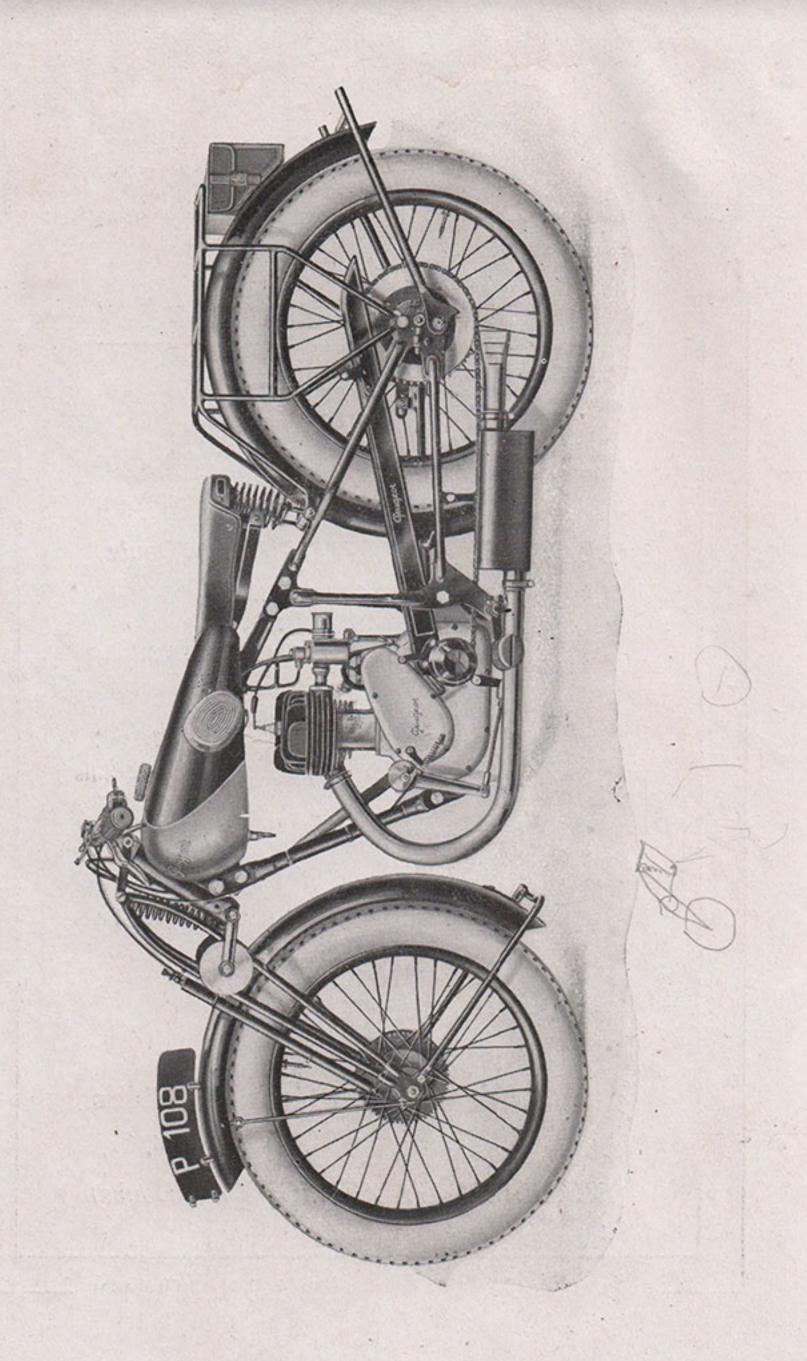
71, Avenue de la Grande-Armée, PARIS

Dépôt de Paris et Ateliers de Réparations :

40, Rue Louis Blanc
COURBEVOIE (Seine)

Magasin Central de Pièces détachées et Ateliers de Réparations :

BEAULIEU - VALENTIGNEY (Doubs)



# LA P.108

Un moteur nerveux, de construction simple et d'entretien économique, monté sur un châssis au cadre surbaissé, à la fourche robuste et aux freins puissants.

Machine de tourisme de conduite agréable.

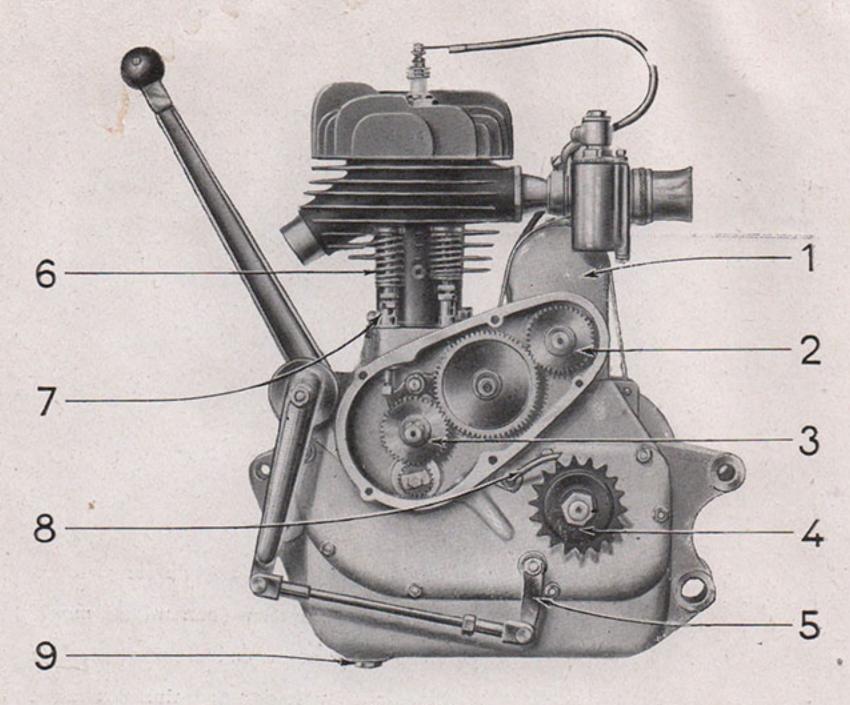


Planche 1

#### VUE DU MOTEUR COTÉ DISTRIBUTION

- 1 Magnéto
- 2 Pignon de commande de magnéto
- 3 Pignon d'arbre à came
- 4 Pignon de commande de la chaîne de transmission
- 5 Levier de commande du baladeur de changement de vitesses
- 6 Ressort de soupape
- 7 Poussoir (laisser 3 à 4/10 entre la soupape et le poussoir)
- 8 Graisseur de chaîne
- 9 Bouchon de vidange

# Caractéristiques

Alésage	61
Course	85
Cylindrée	248 % 3
Puissance fiscale	3 CV.
	1 <sup>re</sup> - 15,5 à 1
Rapport des vitesses	2 <sup>me</sup> - 9,35 à 1
Rapport des vitesses	3 <sup>me</sup> - 6,54 à 1
Poids 110 Kgs.	environ en ordre de marche
Pneus 26×3,5 C	Confort.

Pour compléter ces caractéristiques, nous donnons ci-après une description sommaire de cette motocyclette qui permettra à notre clientèle d'en connaître le fonctionnement, et, partant, de l'utiliser de la meilleure façon.

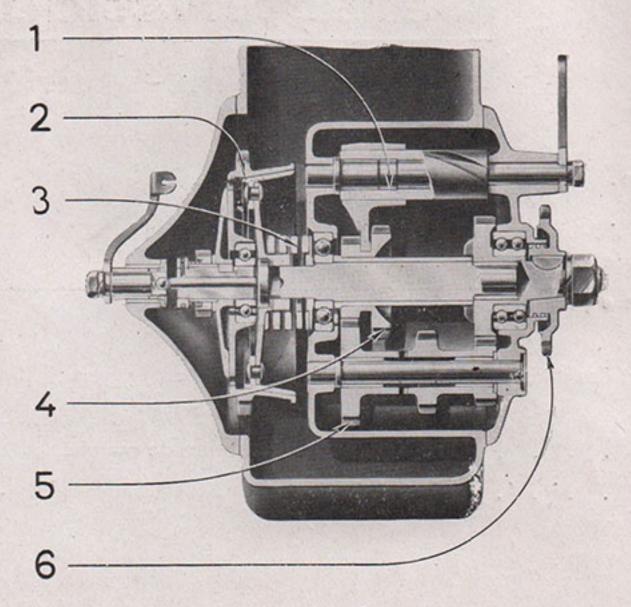


Planche 2

#### BOITE DE VITESSES ET EMBRAYAGE

- I Commande de la fourchette de baladeur
- 2 Cônes d'embrayage
- 3 Ressort d'embrayage
- 4 Baladeur
- 5 Pignons intermédiaires
- 6 Pignon de commande de chaîne

# Description

#### MOTEUR. (Planche 1).

Le moteur, formant bloc avec la boîte de vitesses, est monocylindrique et fonctionne d'après le cycle à 4 temps.

La distribution se fait par soupapes latérales. La culasse étudiée spécialement pour assurer au moteur un haut rendement est rapportée et fixée par 7 goujons. Tous les organes principaux sont enfermés sous carter étanche, leur assurant un graissage parfait.

Le piston en alliage spécial comporte les segments d'étanchéité ainsi qu'un segment râcleur d'huile. Il s'articule au pied de bielle par un axe creux de grand diamètre; la tête de bielle est montée sur rouleaux. Les volants intérieurs forment vilebrequin par l'intermédiaire d'un maneton. Les axes des volants portent à leurs extrémités, du côté gauche le pignon commandant la distribution, du côté droit celui commandant la boîte de vitesses.

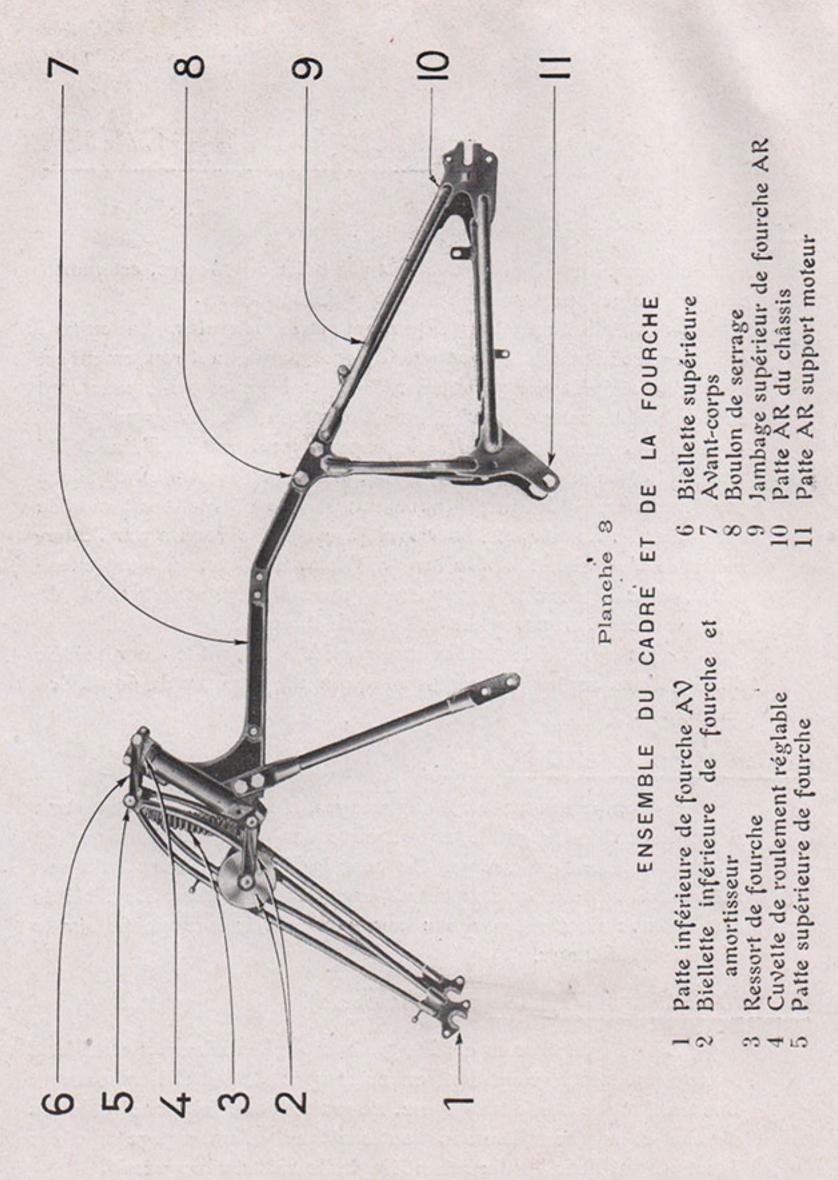
La partie inférieure du carter moteur constitue un réservoir d'huile d'une contenance suffisante pour un parcours de 600 à 800 kilomètres.

#### LA POMPE A HUILE.

La pompe à huile est à engrenages, c'est-à-dire d'un système pratiquement indéréglable, et se trouve dans le fond du carter où elle est toujours en charge. On peut la démonter sans qu'il soit nécessaire de toucher aux autres organes du moteur. Le débit de cette pompe est réglé par une commande extérieure placée sur le côté droit du carter.

#### LA BOITE DE VITESSES. (Planche 2).

La boîte de vitesses est du type à un seul baladeur, et comprend 3 rapports. Les pignons sont en acier spécial, traité, leur assurant une très longue durée sans usure. Le graissage se fait par circulation d'huile et est complètement automatique. L'embrayage à cônes fonctionnant dans l'huile est indéréglable est très progressif.



La transmission du moteur à la boîte de vitesses se fait par chaîne en acier à haute résistance, de dimension largement calculée et travaillant dans l'huile. Cette chaîne est soumise avant son montage à une épreuve, dite du tassement, qui a pour but d'éviter par la suite, un allongement exagéré des maillons. Il y a donc toute garantie quant à sa solidité et à sa durée.

#### CADRE. (Planche 3).

Le cadre est du type ouvert permettant un démontage aisé du moteur. Il est constitué à sa partie supérieure, par une pièce en acier forgé, sur laquelle viennent se fixer par des boulons, les parties AV et AR. La selle s'articule au moyen d'un long bras qui lui donne une très grande élasticité.

#### FOURCHE. (Planches 3 et 8).

La fourche est du type à parallélogramme déformable. Sa construction spécialement étudiée lui assure, outre une grande robustesse, une souplesse remarquable, due à 2 ressorts de traction, dont les oscillations sont freinées par deux amortisseurs facilement réglables.

#### FREINS.

Les freins, du système à expansion, sont progressifs et puissants.

#### MOYEUX.

Les moyeux du type à cône cuvette sont extrêmement simples et robustes.

#### GARDE-BOUE.

Les garde-boue sont très larges et assurent une protection parfaite du motocycliste et de la machine.

#### RÉSERVOIR.

Le réservoir contient 10 litres d'essence, permettant de faire un minimum de 350 kms. sans réapprovisionnement.

#### PNEUS.

La machine est montée sur pneus ballon de 26×3,5

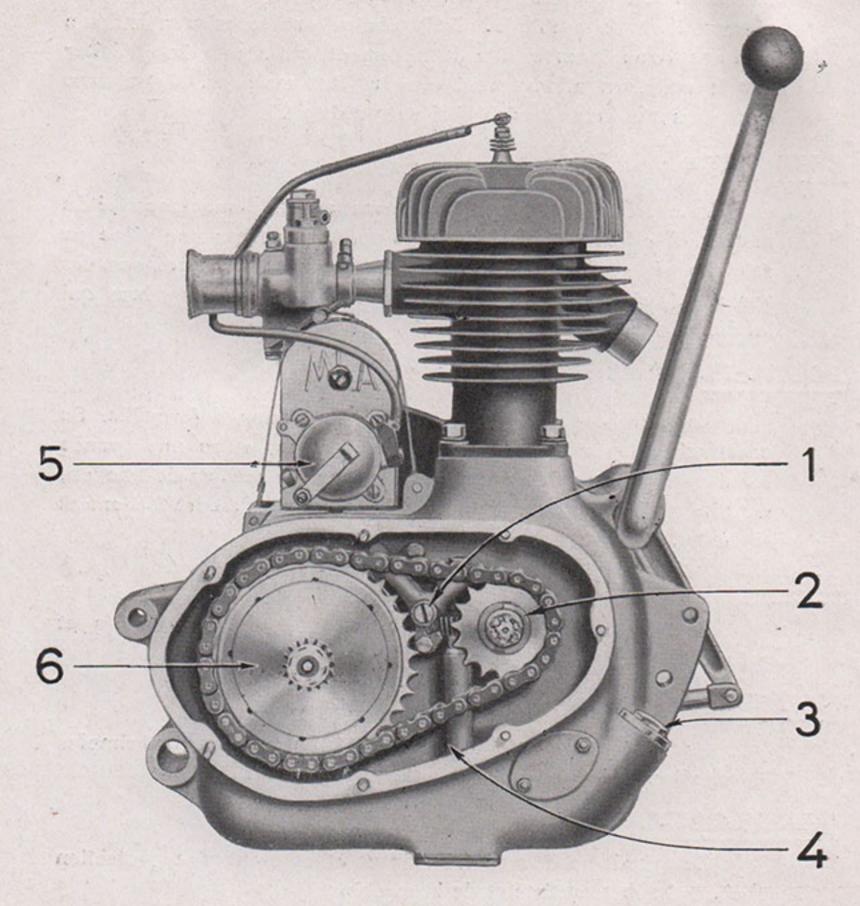


Planche 4

#### VUE COTÉ EMBRAYAGE

- 1 Régleur de la pompe à huile
- 2 Pignon moteur
- 3 Bouchon de remplissage d'huile
- 4 Pompe de graissage
- 5 Magnéto
- 6 Embrayage

## Entretien

#### 1º - GRAISSAGE.

L'essentiel pour obtenir d'une motocyclette un fonctionnement parfait et une longue durée de tous ses organes, est d'assurer partout un graissage efficace. Avant d'indiquer la façon dont ce graissage doit être effectué, nous procéderons à un examen rapide du fonctionnement du graissage automatique dans le bloc moteur, qui est le plus important.

#### BLOC MOTEUR - GRAISSAGE AUTOMATIQUE. (Planche 5).

L'huile contenue dans le fond du carter est aspirée par la pompe à travers un tamis à mailles fines; elle est refoulée par les engrenages jusqu'au distributeur qui a pour mission de répartir l'huile:

- 10 sur le pignon et l'embravage par projection.
- 2° sur l'embiellage et le cylindre également par projection.
- 3º sur la distribution et la commande de magnéto.

L'huile retombe ensuite dans le fond du carter (celle provenant de la distribution passe par la boîte de vitesses) où s'établit un niveau constant. Il est donc aisé de constater que le maximum de lubrification a été assuré au bloc moteur.

D'autre part, afin d'utiliser rationnellement le graissage, nous avons prévu un réglage du débit fonctionnant comme suit :

#### DISPOSITIF DE RÉGLAGE DU GRAISSAGE.

Sur le côté droit du carter se trouve un bouton fendu commandant le distributeur par un accouplement à tournevis. Ce bouton peut se trouver dans deux positions extrêmes, correspondant l'une (n° 1) à "FERMÉ" (à ce moment le jet de graissage au moteur n'est pas

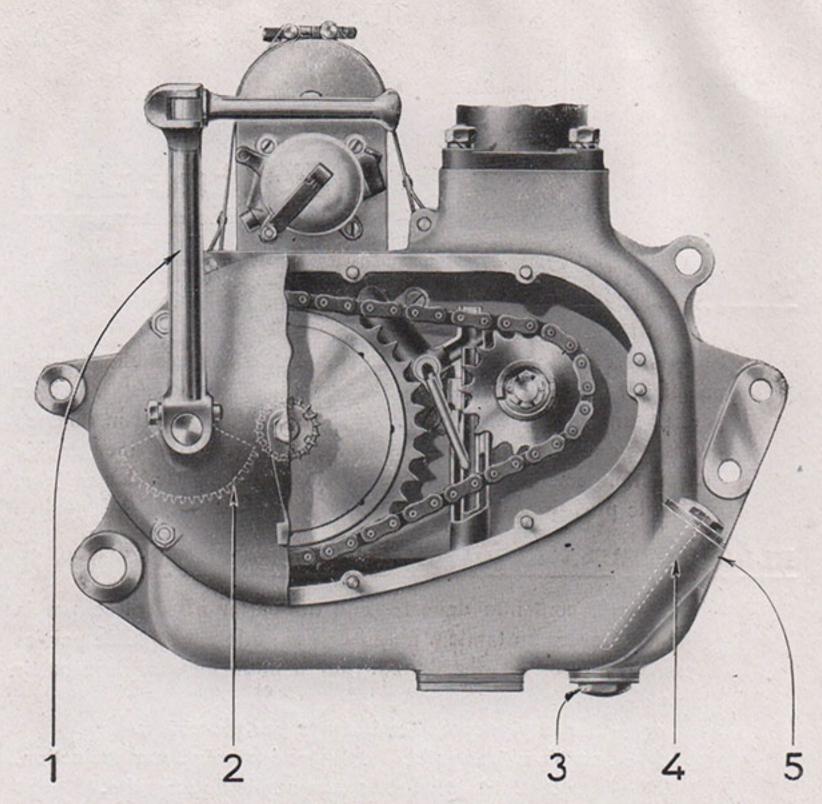


Planche 5

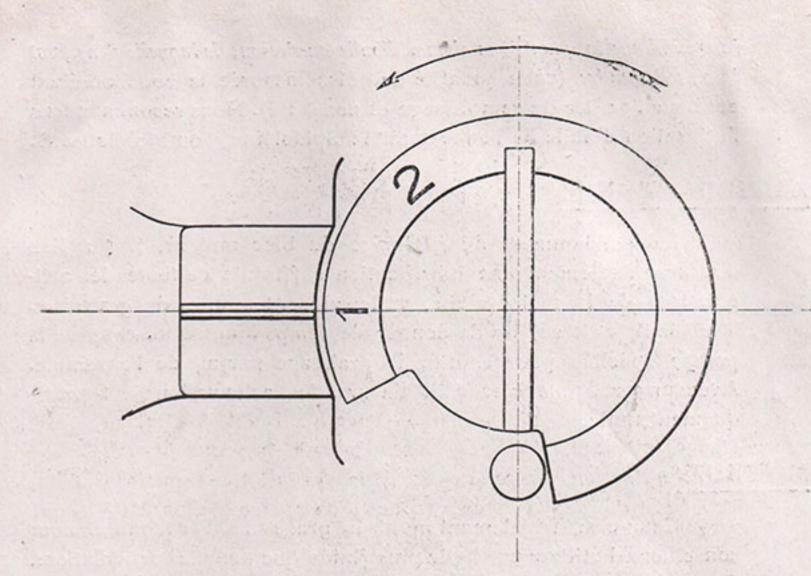
1 Manivelle de kick | 2 Secteur du kick | 3 Bouchon de vidange
4 Jauge d'huile | 5 Bouchon de remplissage

suffisant pour lui assurer une lubrification parfaite) l'autre (n° 2) à "OUVERT" (position pour laquelle le graissage est très abondant).

Le bouton, en position normale doit être environ ouvert aux 2/3, position pour laquelle en emballant le moteur la machine étant à l'arrêt, il sort une légère fumée bleuâtre du pot d'échappement.

#### IMPORTANT.

Ne jamais trop pousser la machine pendant les 500 premiers kilomètres. Parcourir cette distance à une vitesse moyenne.



Bouton de réglage du graissage

D'autre part, nous ne saurions trop conseiller de vidanger le moteur après les premiers 500 kilomètres, pour permettre de retirer toutes les impuretés provenant du rôdage et qui sont entraînées par l'huile.

Recommencer la même opération tous les 3.000 kilomètres environ par la suite.

Attention. — Avant de mettre en marche le moteur, vérifier si le bouton de réglage n'est pas dans la position "1". Pour éviter tout oubli, nous conseillons de le laisser ouvert même après l'arrêt du moteur, ce qui ne présente aucun inconvénient.

#### REMPLISSAGE DU CARTER.

Pour faire le plein d'huile, placer la moto sur sa béquille AR. Dévisser le bouchon de remplissage du carter et remplir celui-ci d'huile jusqu'à l'orifice de remplissage. (Planche 5). La rainure de la

jauge indique la quantité minimum d'huile au-dessous de laquelle il ne faut jamais descendre, (cette quantité doit être mesurée le bouchon étant posé sur l'orifice de remplissage et non vissé). Nous recommandons l'utilisation d'huile de bonne qualité : Spidoléine A ou Mobiloil B.B.

#### ARTICULATIONS.

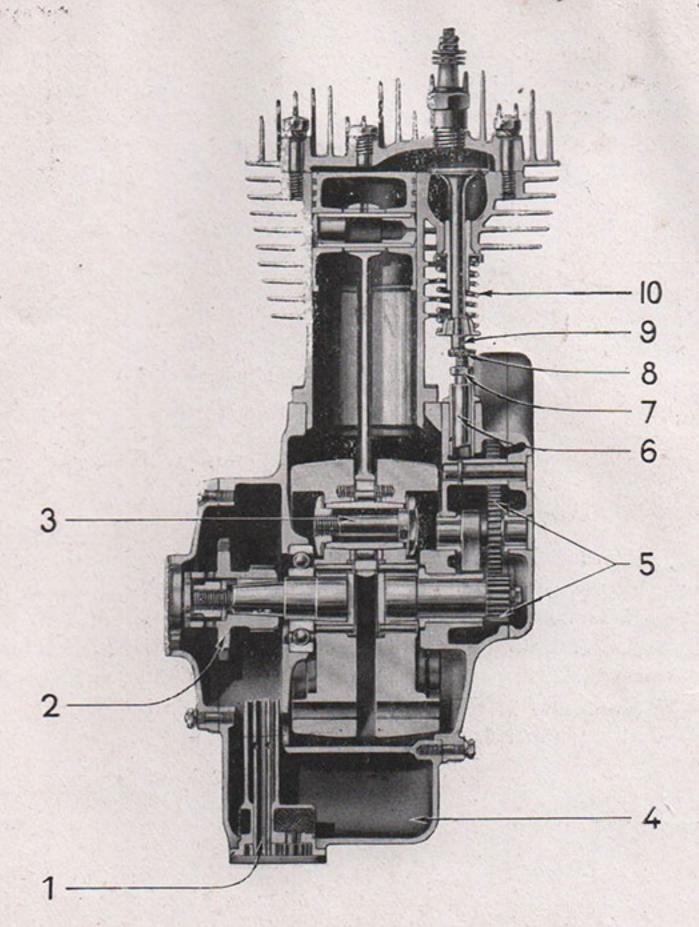
Indépendamment du graissage du bloc moteur, il y a lieu d'assurer également une lubrification suffisante de toutes les articulations de la motocyclette, celles-ci sont munies de graisseurs Técalémit, et il suffira de donner de temps à autre un coup de la pompe spéciale pour assurer le graissage parfait de l'ensemble. Avec un graissage bien fait, l'usure des articulations est pratiquement nulle.

#### MOYEUX.

Ceux-ci sont également munis de graisseurs Técalémit et nous conseillons d'utiliser une huile plus fluide que pour les articulations. Ce graissage doit être fait environ tous les 500 kilomètres.

#### COMMANDES DIVERSES.

Quelques gouttes d'huile sur les axes des chapes, les articulations de leviers, et tous les 500 kilomètres de l'huile additionnée de pétrole à l'entrée des câbles dans les gaines assureront un fonctionnement doux à toutes les commandes.



#### Planche 6

- 1 Pompe de graissage
- 2 Pignon moteur
- 3 Maneton
- 4 Réservoir d'huile
- 5 Pignon de commande arbre à came et magnéto
- 6 Poussoir
- 7 Contre-écron de la vis de poussoir
- 8 Vis de réglage du poussoir
- Queue de soupape
- 10 Ressort de soupape

#### 2º RÉGLAGES ET VÉRIFICATIONS DIVERSES.

Bien que tous les organes de notre motocyclette aient été spécialement étudiés dans le but de la rendre simple et d'un entretien excessivement réduit, il est indispensable pourtant d'accorder une attention fréquemment renouvelée aux différents points ci-dessous:

#### MOTEUR.

Vérifier de temps à autre le jeu entre les tiges de soupapes et les poussoirs, qui ne doit jamais dépasser 4/10 de 1 Conditions générales à observer pour le réglage du jeu :

1º - Le moteur doit être chaud afin d'opérer sur des pièces dilatées.

2º - Veiller à ce que la soupape dont on règle le jeu soit bien fermée.

Ces 2 conditions étant remplies, desserrer le contre-écrou 7 (planche 6), pour débloquer la vis de réglage 8 du poussoir. Dévisser ou visser le poussoir jusqu'à obtention du jeu prévu, bloquer ensuite le contre-écrou 7.

Vérifier également le blocage des différents boulons et écrous, principalement ceux fixant la culasse, afin d'éviter les fuites d'huile et les pertes de puissance. Pour le serrage de ces derniers opérer lorsque le moteur est chaud.

#### EMBRAYAGE.

L'embravage est à cônes et ne demande aucun entretien.

Toutefois il se peut qu'on soit amené à procéder à un réglage de cet organe, opérer de la façon suivante :

10 — Retirer le câble pour libérer complètement le levier de la vis de débrayage.

2º - Tirer énergiquement sur le levier comme pour débrayer.

3° — Laisser le levier revenir naturellement. Remonter alors le câble de commande.

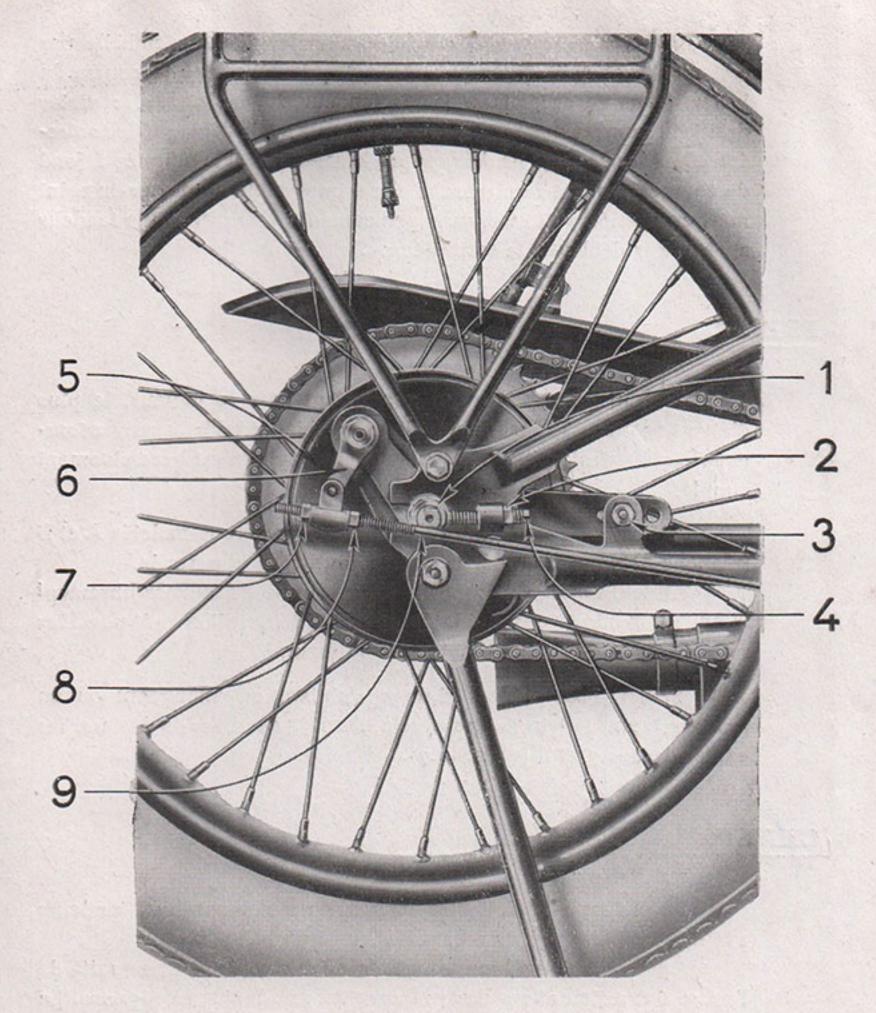


Planche 7

- Ecrou d'axe
- 2 Contre-écrou de la vis tendeur de chaîne
- 3 Boulon de fixation de la patte 8 tringle de frein de réaction du frein 9 Tringle de frein
- 4 Vis tendeur de chaîne
- 5 Plateau de frein
- 6 Levier de frein
- 7) Ecrous de réglage de la

Si l'embrayage patine, c'est-à-dire si le moteur s'emballe par à-coups, c'est qu'il n'y a pas assez de sécurité dans la course du levier. Dans ce cas, visser la vis tendeur du câble (sur le carter droit) du nombre de tours nécessaires après avoir débloqué le contre-écrou. Si l'embrayage ne débraye pas, c'est-à-dire si la poignée à fond de course, le moteur en marche, il est impossible de passer du point mort en première vitesse, sans grincement : dévisser la vis tendeur après avoir débloqué le contre-écrou.

#### FREINS.

Ce sont les organes qui nécessitent avec le moteur, le plus d'attention pour les maintenir toujours bien réglés, aussi, avons-nous réalisé des freins puissants dont le réglage est excessivement simple.

Frein AV. — Il suffit de dévisser les écrous moletés A et B (planche 8) pour diminuer la course inutile de la poignée.

Un bon réglage doit permettre à la roue de tourner librement lorsque l'on n'agit pas sur la poignée, cette dernière doit posséder une légère course avant d'actionner le frein.

Frein AR. — Le réglage s'obtient en allongeant ou en raccourcissant la tringle, pour cela, il suffit de visser ou dévisser les contre-écrous 7 et 8 (planche 7).

#### CHAINE DE TRANSMISSION.

La chaîne AR doit être tendue normalement. Des tendeurs pratiques ont été prévus à cet effet.

Après un assez long usage, la chaîne se détend par suite de l'usure des articulations des rouleaux et des dents des pignons. La retendre comme suit :

La machine étant sur le pied support, dévisser de plusieurs tours les écrous 1 de l'axe (planche 7) visser les tendeurs jusqu'à obtention de la tension voulue et avant de resserrer les écrous 1 s'assurer que la roue est au centre du cadre. Bloquer fortement les écrous 1 caler les tendeurs par les contre-écrous 2.

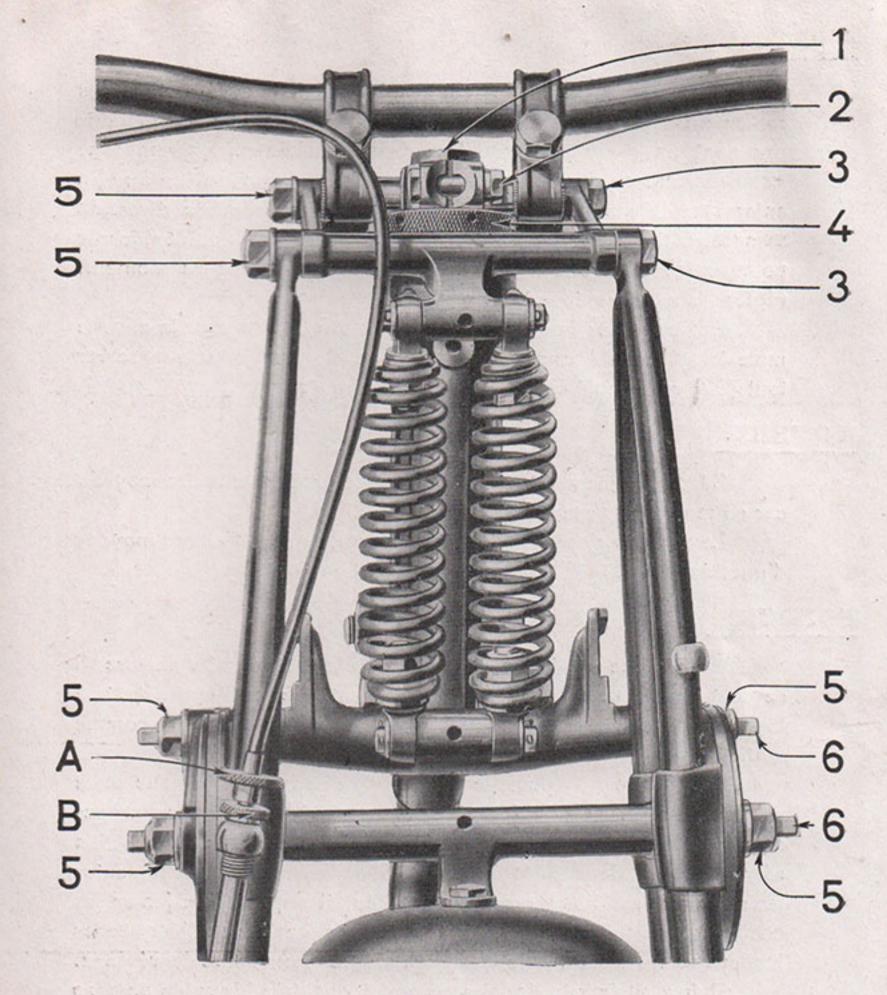


Planche 8

#### RÉGLAGE DE LA FOURCHE ET DU FREIN AVANT

- 1 Boulon du tube pivot de direction
- 2 Boulon de serrage du palier supér
- 3 Axes boulons supérieurs.
- 4 Cuvette réglable

- 5 Ecrous d'axes
- 6 Axes boulons inférieurs
- A Vis tendeur de frein avant
- B Contre-écrou

#### DIRECTION.

Il se peut, malgré les soins apportés à la construction des roulements de direction, que ceux-ci par suite des trépidations prennent un léger jeu auquel il faut immédiatement remédier. Pour constater ce jeu, on opère de la façon suivante : En enjambant la moto mise sur ses 2 roues, (le frein de direction complètement desserré), les 2 mains aux poignées du guidon, forcer pour soulever la roue du sol. Si un jeu se produit à ce moment, régler les roulements comme suit :

Desserrer les boulons 1 et 2 (planche 8) resserrer la cuvette moletée 4 jusqu'à complète disparition du jeu (sans trop serrer toutefois) recaler l'écrou 1 et ensuite l'écrou 2.

#### MOYEUX.

Eviter soigneusement le jeu dans les roulements des moyeux car ce jeu va en s'amplifiant rapidement.

Le réglage s'opère de la même façon que celui des moyeux d'une bicyclette.

#### FOURCHE.

La fourche est indéréglable. Toutefois, par suite d'usure, il se peut qu'elle prenne du jeu latéralement. Ce jeu étant néfaste à la bonne tenue de route, il est bon d'y remédier. Procéder comme suit :

Les boulons 3 (planche 8) sont vissés dans la jumelle et le raccord supérieur de la fourche. Les axes 6 sont vissés par pas droite et gauche dans les biellettes. Il est aisé de voir qu'en serrant les boulons 3 et les axes 6 on serre également toutes les articulations. Pour reprendre le jeu, il suffira de décaler les contre-écrous 5 des boulons 3 et des axes 6 afin de débloquer les boulons et les axes sur lesquels on opère pour faire le réglage.

Il faut avoir soin de laisser subsister un très léger jeu de 1/10 de menviron aux articulations supérieures et l'articulation inférieure AR. Bloquer alors tous les contre-écrous à l'exception de ceux de l'axe AV qui portent des amortisseurs. Pour ces derniers, serrer l'axe 6 jusqu'à ce qu'en poussant fortement sur le guidon pour le faire descendre, la moto étant sur ses roues, la pression exercée par les amortisseurs freine sensiblement la remontée de la machine.

### Conseils divers

Nous terminerons nos recommandations par les quelques remarques ci-dessous :

Le moteur et le carburateur sont établis pour fonctionner avec l'essence touriste. Cette essence doit être pure, absolument exempte d'eau et de poussières. Pour éviter ces corps étrangers, nous recommandons spécialement de filtrer l'essence au moment où l'on procède au remplissage du réservoir.

Il sera nécessaire également de procéder au décalaminage du cylindre après un parcours d'environ 5.000 kilomètres. De même les vis platinées de la magnéto seront nettoyées et leur écartement vérifié (pour ces dernières opérations, nous conseillons aux personnes non initiées, de s'adresser à un mécanicien compétent, ce qui est la meilleure façon de leur éviter des déboires).

Enfin, pour profiter complètement de la souplesse des pneus sans tomber toutefois dans un défaut de gonflement, qui entraînerait une usure rapide, il y a lieu de vérifier de temps en temps la pression de ceux-ci, qui doit être de 1 kilo lorsque le motocycliste est seul et de 1 kilo 25 avec un passager.

# MISE EN MARCHE ET CONDUITE. PRÉCAUTIONS A PRENDRE AVANT LE DÉPART.

Avant de mettre la moto en marche, on doit s'assurer que toutes les opérations dont il est parlé dans la notice descriptive et d'entretien, ont bien été effectuées, surtout en ce qui concerne le graissage du bloc-moteur (vérification du niveau de l'huile dans le carter) et celui des articulations, fourches et moyeux.

Vérifier également, si le réservoir d'essence est suffisamment approvisionné.

#### MISE EN MARCHE DU MOTEUR.

#### Pour lancer le moteur, opérer comme suit :

1°. — Placer le levier de commande du changement de vitesse au point mort.

- 2°. Ouvrir le robinet d'essence et s'assurer qu'elle arrive au carburateur en titillant au moyen du bouton placé sur le couvercle de la cuve.
- 3°. Ouvrir légèrement les gaz en utilisant la manette fixée sur le guidon.
- 4°. Mettre la manette d'avance à l'allumage à la moitié de sa course.
- 5°. Décompresser au moyen du levier qui est fixé sur le guidon, actionner lentement 2 ou 3 fois la manivelle du kick starter, donner alors un vigoureux coup de kick et lâcher la manette du décompresseur à l'instant où la manivelle du kick se trouve dans la position horizontale.

Le moteur doit alors partir.

Les conditions climatériques font varier la facilité du départ du moteur. A mesure que l'on s'habitue à la machine, le lancement devient de plus en plus aisé. Lorsque le moteur est en marche, s'assurer que la manivelle du kick est bien revenue à sa position de repos. Ne laisser tourner le moteur, la machine étant arrêtée, que juste le temps nécessaire et jamais à grande vitesse.

Emballer le moteur à vide, est le plus mauvais traitement qu'on puisse lui infliger.

#### DÉMARRAGE.

Le moteur étant en marche et le motocycliste en selle, débrayer en utilisant la manette montée sur le guidon, pousser le levier de commande de changement de vitesse vers l'avant, sans forcer, (les clabots doivent entrer dans leurs logements sans effort).

Ouvrir progressivement les gaz en même temps qu'on lâche doucement la manette d'embraγage, le démarrage s'effectuera ainsi sans à-coup et sans que le moteur peine (avec un peu de pratique, il est facile de déterminer la meilleure position de la manette des gaz pour un départ progressif). Démarrer toujours en 1<sup>re</sup> vitesse, car de cette façon, les organes du moteur et de la boîte de vitesses fatiguent peu, alors qu'en démarrant en 2<sup>me</sup> ou en 3<sup>me</sup>, on leur demanderait un travail exagéré.

#### PASSAGE DES VITESSES.

Le changement de vitesse a été établi pour que l'effort moteur restant le même, l'effort à la jante puisse varier.

On doit se servir du changement de vitesse aussi souvent qu'il

le faut : en côte, il ne faut pas laisser peiner le moteur, mais choisir la vitesse qui lui permettra de tourner sans fatigue apparente, il en est de même lorsque l'on arrive au sommet de la côte : il ne faut pas laisser emballer le moteur dans une vitesse inférieure, mais reprendre la vitesse appropriée ou la prise directe.

#### Pour changer de vitesse opérer comme suit :

1º. - Pour passer d'une petite à une plus grande :

Passage de 1<sup>re</sup> en 2<sup>me</sup> : couper les gaz, débrayer, amener le levier de changement de vitesse jusqu'au cran 2.

Pour passer de 2<sup>me</sup> en 3<sup>me</sup>, couper les gaz, débrayer et amener le levier au cran 3.

2º. - Pour redescendre d'une grande vitesse à une plus petite :

Pour passer de 3<sup>me</sup> en 2<sup>me</sup> ou de 2<sup>me</sup> en 1<sup>re</sup>, débrayer sans couper les gaz et amener d'un mouvement rapide sans être brusque, le levier au cran de 2<sup>me</sup> ou de 1<sup>re</sup>.

#### UTILISATION DE L'AVANCE A L'ALLUMAGE.

La modification de l'avance à l'allumage est d'une importance capitale, aussi bien au point de vue consommation d'essence, qu'au point de vue conservation du moteur.

Il est indispensable de rouler toujours avec un point d'allumage correspondant à la vitesse de rotation du moteur. Plus la vitesse de rotation est grande, plus il faut donner d'avance. Donc, lorsque le moteur tourne lentement, et si l'on veut obtenir un ralenti extrême, il est indiqué de ramener la manette dans la position d'avance minimum. (Le cognement est un indice certain d'une avance exagérée).

#### FREINAGE.

Lorsque l'on veut freiner, couper les gaz et agir sur les 2 freins; si en fin de freinage la vitesse de la moto est trop ralentie et que l'on veuille repartir, prendre une vitesse inférieure pour démarrer à nouveau.

Ne débrayer que dans les derniers mètres, avant arrêt complet de la machine. Dans le cas de l'arrêt complet, procéder pour le démarrage comme indiqué plus haut.

Ne jamais se servir du décompresseur, soit pour changer de vitesse, soit pour freiner.

#### ARRÊT DE LA MACHINE.

Si l'on veut stationner sans arrêter le moteur, couper les gaz, diminuer l'avance à l'allumage, débraver, mettre le levier de changement de vitesse au point mort, freiner.

L'arrêt en laissant tourner le moteur, ne doit être que de courte durée.

Ne jamais rester débrayé avec le moteur en marche et une vitesse en prise.

Pour un arrêt prolongé, opérer comme pour un arrêt de courte durée, et arrêter le moteur en utilisant le décompresseur. Descendre ensuite de machine, mettre la moto sur la béquille arrière et fermer le robinet d'essence.

Lorsque la moto doit rester au garage, la mettre sur ses deux béquilles.

Nous sommes persuadés que le motocycliste qui aura observé à la lettre les indications qui viennent d'être données, obtiendra de sa P. 108 un rendement parfait et un service des plus prolongé. Il s'évitera de même les accidents bénins ou sérieux qui proviennent soit d'un mauvais graissage, soit d'un mauvais réglage des différents organes.

Pourtant, il est impossible d'éviter quelques accidents qui se produisent en cours de service et que nous signalons ci-dessous, en indiquant leurs causes et leurs remèdes.

#### INCIDENTS DE ROUTE.

#### Le moteur refuse de partir.

Démonter la bougie qui peut être encrassée, gratter les électrodes et vérifier leur écartement, qui doit être de 3 à 4/10 de %. S'assurer que l'étincelle jaillit lorsqu'on met en contact l'armature métallique de la bougie avec le cylindre du moteur et que l'on actionne celui-ci, la bougie étant naturellement branchée avec la magnéto.

Vérifier le charbon secondaire de la magnéto maintenu dans le porte-charbon par un ressort et le nettoyer.

Retirer le couvercle du dispositif de rupture, s'assurer avec la jauge d'épaisseur attenant à la clef de magnéto, que l'écartement des vis platinées est de 3/10 de magnès la rupture et que les deux vis reviennent franchement en contact lorsque le levier quitte la came.

Voir en outre, si le levier de rupture ne force pas sur son axe et si la surface d'appui des vis platinées est bien propre.

Un court-circuit peut être dû à l'eau de pluie; dans ce cas, nettoyer l'intérieur du dispositif.

#### L'essence n'arrive pas au carburateur.

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

Démonter le raccord d'arrivée d'essence dans la cuve. Si l'essence ne jaillit pas, c'est qu'il est obstrué. Le déboucher avec la pompe à pneu.

Vérifier également le pointeau du flotteur qui peut être grippé. L'essence arrivant dans la cuve et le moteur ne partant pas, retirer le gicleur et le déboucher en soufflant dedans. Eviter d'y introduire une aiguille qui modifierait sa section et déréglerait la consommation.

#### Le moteur ne marche pas convenablement.

Manque de puissance. Vérifier si le papillon du carburateur tourne bien sous l'action de la poignée de commande.

Vérifier l'étanchéité du cylindre et de la pince de serrage du carburateur sur le cylindre, la resserrer s'il y a lieu.

S'assurer qu'au repos, les soupapes portent bien sur leur siège. Vérifier si le joint de la bougie est bon, si la bougie est bien

serrée ou si la porcelaine n'est pas cassée.

Se rendre compte si l'essence arrive en quantité suffisante. Régler le mélange qui peut être riche ou pauvre.

La marche défectueuse du moteur peut tenir aussi à l'encrassement du cylindre ou du piston ou à l'obstruction partielle du pot d'échappement.

#### Le moteur cogne.

Le cognement provient surtout d'un échauffement anormal du moteur, ce qui est souvent la conséquence d'un excès d'essence, d'un graissage insuffissant, de l'emploi d'huile de mauvaise qualité, ou encore, d'un phénomène d'auto-allumage dû à l'emploi d'une bougie défectueuse.

#### Ratés d'allumage.

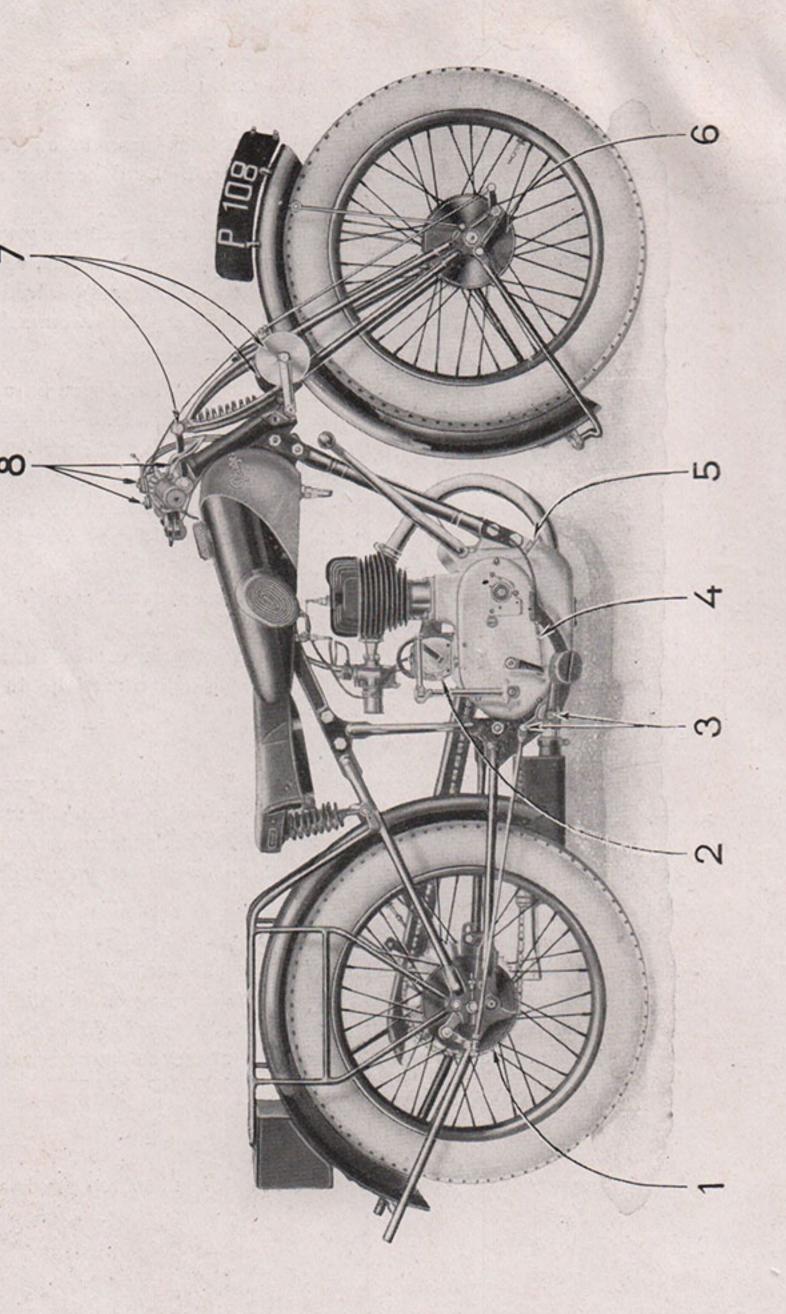
Les ratés peuvent provenir d'une des causes suivantes:

Bougie sale, mauvais isolement, porcelaine cassée, vis platinées encrassées, court-circuit occasionnel provoqué par le fil de bougie, mauvaise connexion, arrivée irrégulière d'essence au carburateur, eau dans l'essence.

#### Le moteur emballe.

Commande de débrayage déréglée.

S'assurer si le levier de débrayage possède la sûreté nécessaire.



- Graisser les moyeux AV et AR (par les Técalémit).
- commande earburateur Graisser fréquemment les câbles de qn l'embrayage, du l'avance
- Graisser souvent les articulations de la pédale frein. 3
- tous les d'huile du moteur niveau kms. le 300 Vérifier

D

la fourche eomdifférentes de articulations des et Técalémit) souvent les les mandes. (par Graisser 00

Outillage

- plate.
- à molette.
- Clé pour réglage des poussoirs.
  - Arrache-maillon.
- Broche pour outil.
- Démonte-pneus.

- Sachet rustines.
- Tournevis.
  - Pince.
- Pompe Técalémit.
  - Clés à tube.



IMPRIMERIE PEUGEOT BEAULIEU