

GNOME & RHONE

# CONDUITE & ENTRETIEN

DES MOTOCYCLETTES

175 cm<sup>3</sup> Type L 53 et 200 cm<sup>3</sup> Type LX 200

---

SOCIÉTÉ NATIONALE D'ÉTUDE ET DE CONSTRUCTION DE MOTEURS D'AVIATION

**DÉPARTEMENT MOTOCYCLES GNOME & RHONE**

49, avenue de la Grande-Armée, PARIS (16<sup>e</sup>) - KLÉ. 90-56

## RECOMMANDATIONS

---

Vous venez d'acquérir une motocyclette GNOME & RHONE. Vous avez fait confiance à la réputation de notre marque. Nous sommes persuadés que vous serez satisfait de votre choix.

GNOME & RHONE c'est, en effet, la conception rationnelle, la qualité des matériaux, la précision de l'usinage.

Votre motocyclette, qui continue la grande lignée des motocycles GNOME & RHONE, est une machine simple, robuste, puissante et économique.

Toutefois, vous savez que les satisfactions que peut procurer la meilleure machine ainsi que son rendement et sa durée sont fonction de la façon dont elle est traitée dès la mise en service.

Votre GNOME & RHONE n'est pas exigeante, elle ne demande que très peu d'entretien. Elle est, néanmoins, en droit d'attendre, comme tout engin mécanique, quelques soins rationnels.

Ces soins sont simples et demandent peu de temps. Vous les trouverez décrits dans les pages suivantes qui ont été rédigées par nos techniciens.

Nous avons ajouté quelques conseils qui, nous l'espérons, seront utiles aux débutants.

Enfin, si vous avez besoin d'une aide quelconque, n'oubliez pas que nos concessionnaires seront heureux de se mettre à votre disposition et de vous rendre service.

GNOME & RHONE.

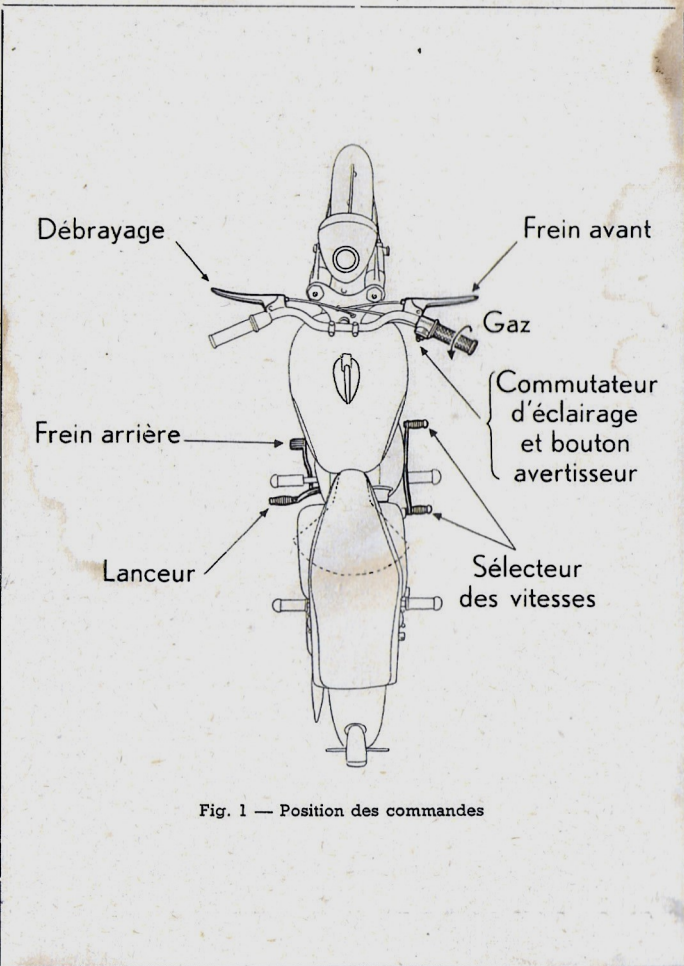


Fig. 1 — Position des commandes

## CHAPITRE PREMIER

# CONDUITE

### Disposition des commandes :

Sur le guidon : à gauche : Débrayage;  
à droite : Commande de gaz et frein sur roue avant.

A l'avant du repose-pied gauche : pédale de frein arrière.

A l'arrière du repose-pied gauche : pédale de mise en marche.

A l'avant et à l'arrière du repose-pied droit : pédale de commande des vitesses par sélecteur.

### Mise en marche du moteur :

Faire le plein de carburant en ayant soin de faire le mélange huile-essence, comme il est indiqué au chapitre « Graissage », ouvrir le robinet d'essence, pousser de haut en bas la tirette de départ placée sur le corps du carburateur, noyer la cuve à l'aide du titillateur.

Ouvrir les gaz à moitié au moyen de la poignée tournante placée à l'extrémité droite du guidon.

Appuyer énergiquement sur la pédale de mise en marche.

En hiver et par temps froid, il sera bon de laisser la tirette de départ un certain temps à la position « bas » indiquée ci-dessus.

Par température chaude ou moyenne, remettre après quelques secondes la tirette de départ à sa position initiale (tirer de bas en haut).

Lorsque le moteur a tourné et qu'il est encore chaud, il est inutile d'appuyer sur la tirette de départ et sur le titillateur; si pour une cause quelconque le moteur ne part pas après quelques essais, procéder comme suit :

- 1° Fermer le robinet de carburant.
- 2° Ouvrir la manette des gaz à fond.
- 3° Appuyer sur la pédale de mise en marche plusieurs fois.

Cette manœuvre a pour objet l'évacuation de l'excès de carburant dans le cylindre et le carter (moteur noyé).

Si pour une cause quelconque le moteur est par trop noyé, il suffit de dévisser la vis de purge se trouvant sous le carter moteur pour laisser écouler le mélange pouvant s'y trouver, ne pas oublier de bien resserrer cette vis avant la mise en marche.

### Départ :

Le moteur étant au ralenti, débrayer à fond (main gauche) et appuyer à fond sur la pédale avant du levier de sélecteur (1<sup>re</sup> vitesse). S'il y a résistance pour le passage de cette première vitesse, ne pas forcer mais lâcher progressivement l'embrayage.

**Mancœuvre des vitesses.** — Pour passer de première en seconde, de seconde en troisième ou de troisième en quatrième, fermer les gaz, débrayer et appuyer à fond sur la pédale avant du levier de sélecteur.

Pour rétrograder, c'est-à-dire pour passer de quatrième en troisième, de troisième en seconde, de seconde en première et de première au point mort, réduire les gaz, débrayer et appuyer à fond avec le talon sur la pédale arrière du levier de sélecteur.

Le point mort se trouve complètement en bout de course de la pédale arrière.

### Freinage :

Si on veut éviter un dérapage en freinant, il faut agir simultanément et également sur les deux roues en évitant de les faire patiner, ne débrayer que presque à l'arrêt de la machine. Éviter de freiner dans un virage; en cas de nécessité, n'utiliser que le frein au pied.

En descente, se servir alternativement du frein AV et du frein AR pour éviter leur échauffement.

Dans les longues descentes, utiliser le moteur comme frein dans une vitesse intermédiaire convenable selon le pourcentage de la descente.

### Pour s'arrêter :

Couper les gaz, laisser la motocyclette ralentir, mettre le changement de vitesses au point mort en profitant des derniers mètres à faible allure, freiner progressivement jusqu'à l'arrêt (ne pas oublier de fermer le robinet d'essence).

**IMPORTANT.** — Sous peine de détériorer la butée d'embrayage, éviter les débrayages trop prolongés.

## CHAPITRE II ENTRETIEN

### Graissage :

**Graissage du moteur.** — De l'observation des prescriptions ci-dessous dépendent la durée et le rendement du moteur.

Le graissage du moteur s'effectue par mélange d'une certaine quantité d'huile minérale à l'essence. Ce mélange doit être effectué de préférence en utilisant un récipient permettant de brasser le liquide et d'obtenir une homogénéité parfaite (par exemple : un bidon). Ne jamais utiliser d'huile végétale, y compris les huiles de ricin. Nous recommandons d'incorporer dans l'essence, en été, Castrol XXL (SAE 50) et, en hiver, Castrol XL (SAE 40) dans la proportion de 7 à 8 % pendant la période de rodage (2.000 km). Cette proportion peut être ramenée à 5 % en utilisation normale après rodage.

### Rodage :

La vitesse en prise directe (4<sup>e</sup>) pendant 1.000 km ne devra en aucun cas dépasser 65 km/h; de 1.000 à 2.000 km, la vitesse pourra aller jusqu'à 90 km/h. Au-dessus de 2.000 km, on pourra utiliser la vitesse maximum de la machine.

Interdiction durant les 2.000 premiers kilomètres d'emballer le moteur, soit à vide, soit dans un rapport inférieur.

**NOTA.** — Il est bon, pendant la période de rodage et même après, de couper les gaz pendant une seconde environ tous les kilomètres, ce qui ne fait pratiquement pas perdre de vitesse et assure un meilleur graissage du piston, et, de ce fait, évite tous risques de serrage. Il y aura lieu de procéder à un premier décalaminage après 2.500 km environ.

### Graissage de la boîte de vitesses :

Le carter contient une certaine quantité d'huile dans laquelle baignent les engrenages de la boîte de vitesses, la chaîne de transmission primaire et l'embrayage.

Pour faire le plein, enlever le bouchon de remplissage placé à la partie supérieure du carter (côté droit) et la vis de niveau placée sur le côté du même carter.

Verser de l'huile Castrol XL (SAE 30) en été ou Castrolite (SAE 20) en hiver, jusqu'à ce qu'elle commence à couler par l'orifice de la vis de niveau, la machine étant placée sur ses roues. Laisser le trop-plein d'huile s'écouler (selon la saison, cette opération peut demander un certain temps).

## Vidange d'huile :

En cours de fonctionnement, l'huile de la boîte de vitesses se charge d'impuretés qui exercent une action nuisible sur les divers organes, d'où nécessité de vidanger périodiquement.

Renouveler l'huile lorsque le moteur est neuf (ou vient d'être révisé) après 400 km.

Faire de même après 1.000 km et ensuite tous les 3.000 km suivant le travail imposé à la machine.

**EFFECTUER TOUJOURS LA VIDANGE LORSQUE LE MOTEUR EST CHAUD.**

Pour cela, dévisser le bouchon placé sous le boîtier du sélecteur à la partie inférieure du moteur.

Pour le nettoyage de la boîte de vitesses, utiliser de l'huile Castrolite, ne jamais employer de pétrole dont l'élimination totale est impossible.

## Graissage des autres organes :

Graisser régulièrement :

### 1° Tous les 500 km :

— le roulement (côté volant magnétique) au moyen du graisseur disposé à cet effet et en utilisant le graisseur à pression fourni avec la trousse d'outillage, garni de Castrol XXL (ne pas dépasser la moitié de la contenance du graisseur à pression);

— la chaîne de transmission secondaire avec Castrol XL. Nous recommandons son démontage tous les 1.500 km pour nettoyage au pétrole. Après cette opération, tremper la chaîne dans un bain d'huile chaude de façon à bien faire pénétrer celle-ci dans les rouleaux. Laisser la chaîne dans le bain et ne la remonter qu'après refroidissement de l'huile;

### 2° Tous les 1.000 km :

— avec Castrol XXL, le graisseur placé en bout du pignon de prise de compteur sur le carter côté volant magnétique;

— à l'aide du graisseur à pression garni de Castrolite, les deux graisseurs placés à l'arrière de la fourche avant, ainsi que les deux graisseurs placés sur les coulisseaux de la suspension AR;

— avec la burette remplie de Castrol XL ou XXL, les diverses articulations de trop petites dimensions pour être pourvues d'un graisseur (axe de pédale de frein, chapes de commandes de freins, axe d'articulation de selle, axe de commande de frein sur les plateaux de freins AV et AR, câble de commande de compteur).

Les câbles de commandes doivent être graissés de temps en temps avec Castrol XL ou XXL.

## Bougies :

Il est impératif de respecter le type de bougie fournie avec la machine, en effet, une bougie non appropriée risque de provoquer l'auto-allumage et de mettre rapidement le moteur hors d'usage.

## Degré thermique :

Ne doit pas être inférieur à 225.

## Ecartement des électrodes :

0,4 à 0,6 en mm.

# RÉGLAGES

## Réglage de l'embrayage :

L'embrayage est du type à disques en acier alternant avec des disques garnis de FERODO spécial.

Il fonctionne dans l'huile et le seul entretien consiste dans le réglage du câble de commande et de l'attaque de la butée.

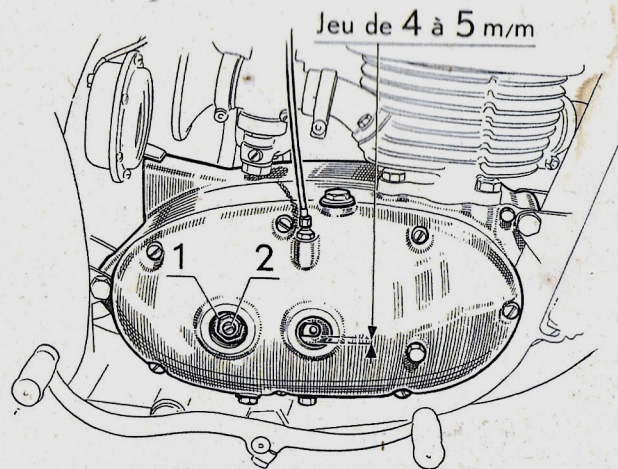


Fig. 2 — Vue du moteur côté carter embrayage  
Bouchons de visite dévissés

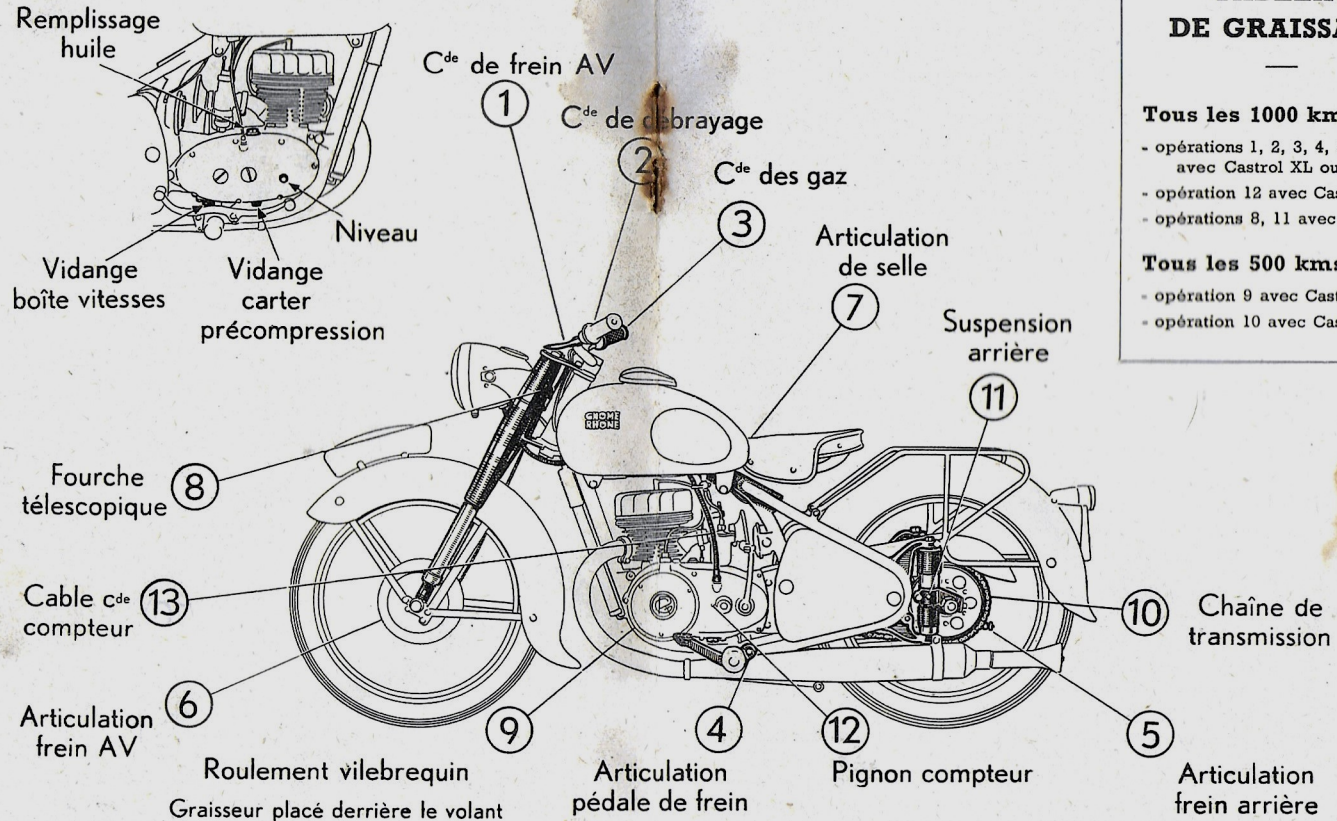
## TABLEAU DE GRAISSAGE

### Tous les 1000 kms

- opérations 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7  
avec Castrol XL ou XXL
- opération 12 avec Castrol XXL
- opérations 8, 11 avec Castrolite

### Tous les 500 kms

- opération 9 avec Castrol XXL
- opération 10 avec Castrol XL



### Pour le réglage :

- Dévisser les deux bouchons de visite placés sur le côté du carter d'embrayage;
- Visser à fond le tendeur du câble placé sur le dessus du carter de manière à ce qu'il ne soit pas faussé au cours du réglage;
- Desserrer l'écrou 1 à l'aide d'une clé tubulaire de 14 et régler la vis de butée 2 pour avoir au tourillon d'accrochage du câble un battement de 4 à 5 mm; pour obtenir ce résultat, faire tourner la came à l'aide de la clé de 14 et de l'écrou 1;
- Rebloquer l'écrou 1 et régler le tendeur du câble pour avoir un jeu de 2 mm au moins à la poignée de débrayage avant d'agir sur le câble.

Pour changer le câble d'embrayage, le démonter de la poignée, dévisser complètement le tendeur et le sortir de la fente du tourillon de la came.

Pour le remontage, procéder en sens inverse. L'opération est facilitée par le démontage du bouchon de visite du carter.

### Réglage de l'allumage :

L'allumage s'effectue au moyen du volant magnétique, il doit se produire de 2,5 à 2,8 mm avant l'arrivée du piston au point mort haut.

### Vérification de l'allumage :

Démonter le cache du volant magnétique.

- Vérifier l'écartement des vis platinees qui doit se produire comme indiqué plus haut de 2,5 à 2,8 mm avant le point mort haut. S'il n'en est pas ainsi, régler : 1° l'écartement des vis de 0,32 à 0,35 en mm.

### Vérification de l'allumage (suite) :

Desserrer les trois vis de fixation du stator et faire tourner celui-ci pour obtenir le point de décollement des vis à l'avance désirée, ceci sera effectué à l'aide d'un précis point ou, à défaut, d'une feuille de papier à cigarettes introduite entre les vis.

Si le jeu prévu dans les boutonnières du stator s'avère insuffisant, il y a lieu de procéder à un recalage du rotor et nous conseillons de s'adresser à un agent de la marque pour obtenir toute satisfaction.

### Réglage de la tension du ressort de selle

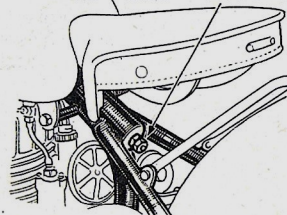


Fig. 3

### Réglage de la tension du ressort de selle (175 cm<sup>3</sup>) :

Pour obtenir le maximum de confort, un réglage effectué à l'aide d'un écrou et contre-écrou est prévu en fonction du poids du conducteur (fig. 3).

### Réglage de la tension de la chaîne de transmission secondaire :

Il y a lieu de régler la tension de la chaîne au début de l'utilisation (fig. 4).

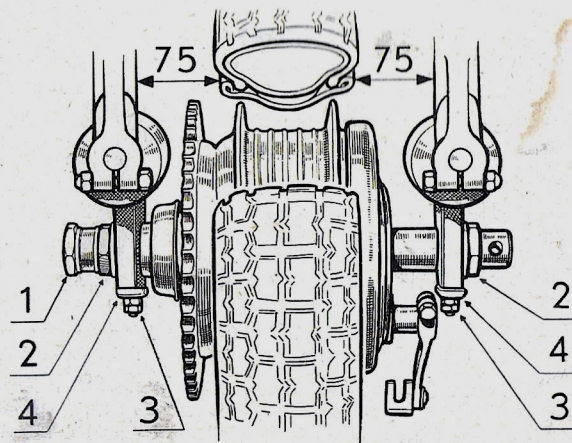


Fig. 4 — Montage du moyeu arrière

#### **Pour remonter :**

a) Présenter la roue de manière à ce que la patte d'amarrage du plateau de frein se présente bien dans le doigt de réaction

Introduire à moitié la broche de façon de dégauchir la roue et enfoncer celle-ci dans les dix doigts d'entraînement de la roue de chaîne.

b) Remettre l'entretoise à sa place, enfoncer complètement la broche, remettre la rondelle, visser et bloquer l'écrou de broche et rebrancher la tringle de commande du frein arrière (bien resserrer l'écrou moleté).

Si aucun démontage n'a été effectué, la roue doit se retrouver correctement positionnée.

Dans le cas contraire, se reporter au chapitre « Réglage de la tension de chaîne ».

## **CHAPITRE IV**

### **Éclairage et équipement électrique**

Le volant magnétique assure, d'une part, directement l'éclairage pendant la marche en code et phare en 12 volts.

D'autre part, il assure, par l'intermédiaire d'une cellule redresseuse, la recharge de la batterie (6 volts - 7 ampères) qui alimente à l'arrêt les veilleuses avant et arrière et d'autre part l'avertisseur.

La commande de l'éclairage s'effectue par un bouton incorporé dans le guidon à droite, qui comporte quatre positions (première : « arrêt ») - (deuxième : « veilleuse ») - (troisième : « code ») - (quatrième : « phare »).

En appuyant sur ce même bouton, on commande le fonctionnement de l'avertisseur.

Le feu rouge arrière est équipé avec une ampoule navette 12 volts 0,33 ampères, longueur 39 mm, et la veilleuse avant avec une ampoule navette 6 volts 0,66 ampères, longueur 39 mm.

L'ampoule phare-code est une 12 volts 36 watts 2 plots 3 ergots gros culot.

#### **Réglage de l'avertisseur :**

Tous les avertisseurs livrés avec les motocyclettes sont réglés et il n'y a pas lieu de modifier ce réglage; cependant, si au bout d'un certain temps d'utilisation un dérèglement de l'intensité de l'avertisseur se produisait, il suffit de tourner légèrement la vis de réglage se trouvant derrière l'avertisseur jusqu'à obtention de l'intensité de son désirée.

#### **Entretien de la batterie :**

Pour accéder à la batterie, il suffit de déposer le couvre-batterie (côté gauche de la moto).

Le remplissage et le contrôle de la batterie peut alors s'effectuer.

Son entretien se limitera à vérifier de temps à autre le niveau de l'électrolyte suivant les indications portées sur le bac.

En cours d'utilisation, rétablir le niveau par addition d'eau pure (ne jamais ajouter d'acide).



La batterie étant à plat, il suffit de quelque temps de fonctionnement du moteur pour rétablir la charge (à condition bien entendu que la batterie ne soit pas hors d'usage).

Il est conseillé lors d'une immobilisation assez longue de la moto de débrancher la batterie.

