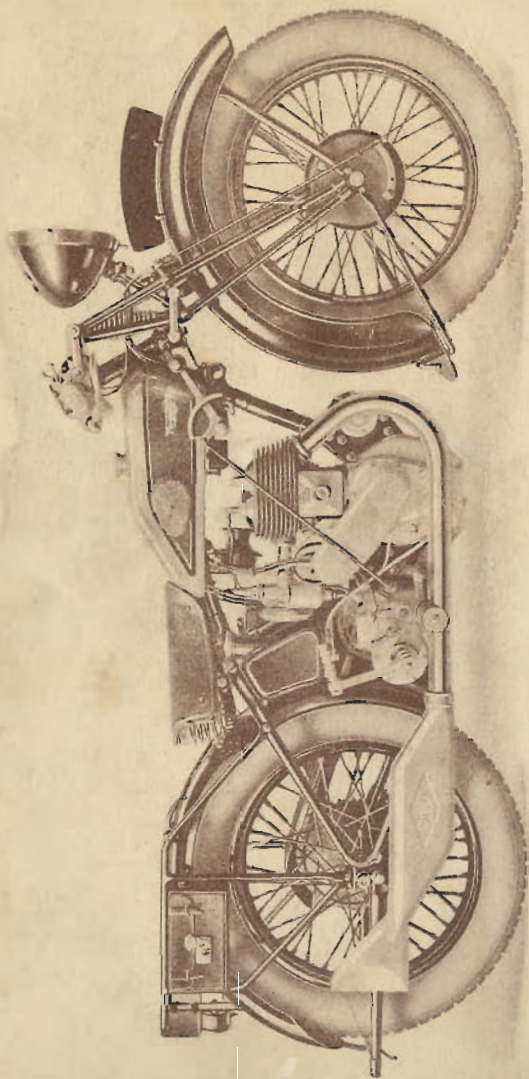


1931/34



HAYAS

# Magnaf Debon



**GUIDE DE GRAISSAGE**

1932

320 F

Motocyclettes

# Magnat = Debon



*La Première Marque du Tourisme*



SIÈGE SOCIAL :

69, Cours Jean-Jaurès, 69 -:- GRENOBLE

Téléphone : 26-57

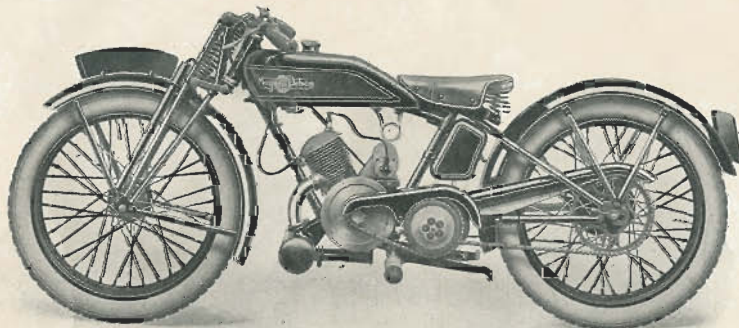
Télégraphe : MAGNADEBON

R. C. Grenoble 13.188

## DU CHOIX D'UNE MOTOCYCLETTE

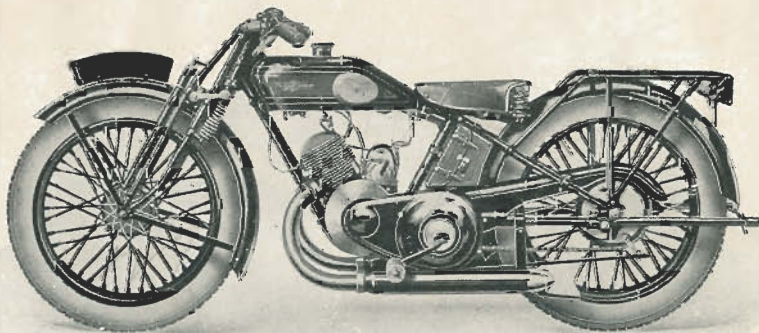
### MOTOCYCLETTES 2 TEMPS

2 CV Type 175  $\frac{1}{2}$  3



Notre type léger 2 CV s'adresse à la clientèle désireuse d'avoir une moto légère, simple, économique, d'un prix d'achat abordable, d'un entretien peu dispendieux, pouvant être mis entre toutes les mains, sans nécessiter des soins et réglages compliqués.

3 CV Type 250  $\frac{1}{2}$  3



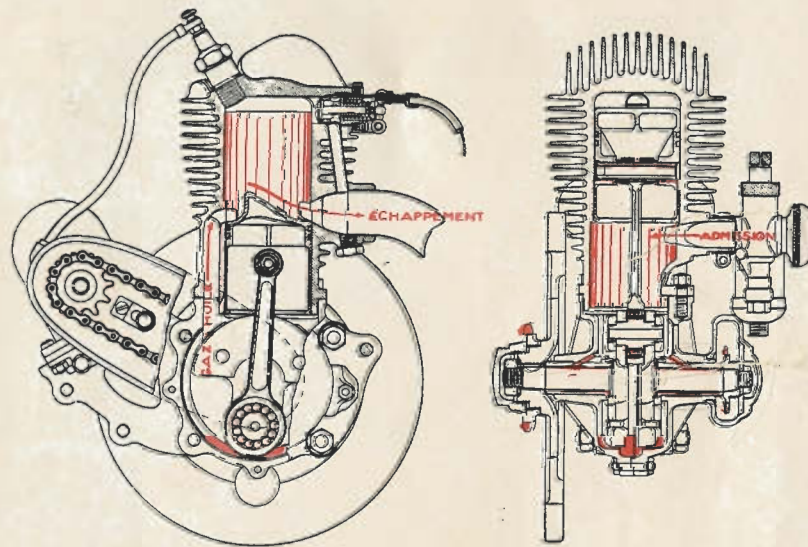
A été étudiée tout spécialement pour les personnes qui ont à effectuer de longs parcours avec une forte charge ou sur des itinéraires accidentés. L'emploi

d'un moteur aussi simple et aussi sûr que le 2 temps, qui n'exige que le minimum d'entretien, fait de cette machine le type tout indiqué pour ceux dont la profession demande un service dur et journalier.

## LE MOTEUR

2 CV 175  $\frac{1}{2}$  3, 1 cylindre 57 x 68

3 CV 250  $\frac{1}{2}$  3, 1 cylindre 67 x 70



Moteur 2 temps

Le moteur est un monocylindrique du type vertical à double échappement fonctionnant suivant le cycle à deux temps du type dit à trois lumières et précompression dans le carter. Le volant est extérieur, en acier forgé, le vilebrequin en acier nickel est monté sur deux coussinets en bronze de grande portée : la tête de bielle est montée sur galets, le pied de bielle sur bronze. Ses contrepois, rationnellement calculés, assurent un équilibrage rigoureux. Le côté gauche de l'axe du vilebrequin porte le pignon de chaîne de commande de la transmission.

Ce pignon est vissé avec un filetage à droite sur un bossage porté par le volant et bloqué par un gros écrou borgne (filetage à gauche). Cet écrou borgne sert de tire-pignon pour sortir le pignon de chaîne de magnéto ou le volant du moteur. L'autre extrémité du vilebrequin porte le pignon de commande de la magnéto.

**GRAISSAGE.** — Le graissage se fait suivant le procédé universellement adopté du Pétroil ou mélange d'huile à l'essence dans la proportion de dix parties d'essence pour une huile. Ce graissage est absolument automatique et proportionné au nombre de tours du moteur.

**BOITE DE VITESSES.** La moto 2 CV 175  $\frac{3}{4}$  est munie d'une boîte à deux vitesses, à engrenages toujours en prise. L'embrayage est du type à plaquettes de liège, donnant une très grande progressivité ; il est d'un réglage très facile, en vissant la vis de réglage de tension du câble prévue sur la boîte, soit en dévissant la vis butée du plateau d'embrayage. Avoir soin, après réglage, de bien bloquer es contre-écrous.

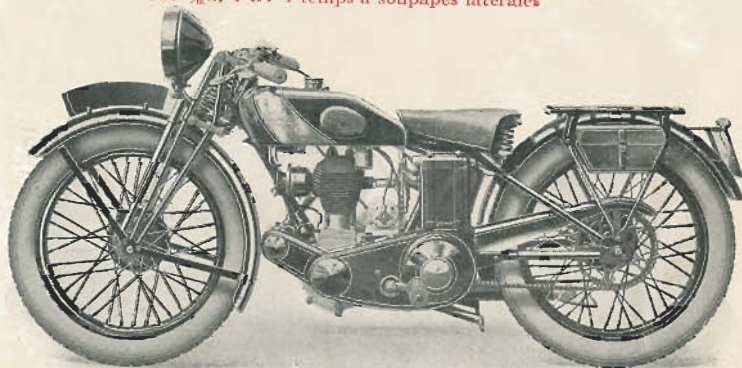
**MAGNÉTO.** La magnéto est commandée par chaîne à tension réglable enfermée dans un carter étanche et tournant dans un bain d'huile.

**RÉSERVOIR D'HUILE.** Le bouchon forme mesure pour le dosage de l'huile dans son mélange avec l'essence. Une calotte hémisphérique intérieure empêche les projections d'essence par le trou d'air du bouchon.

## MOTOCYCLETTES 4 TEMPS

### LA MOTOCYCLETTE « MAGNAT-DEBON »

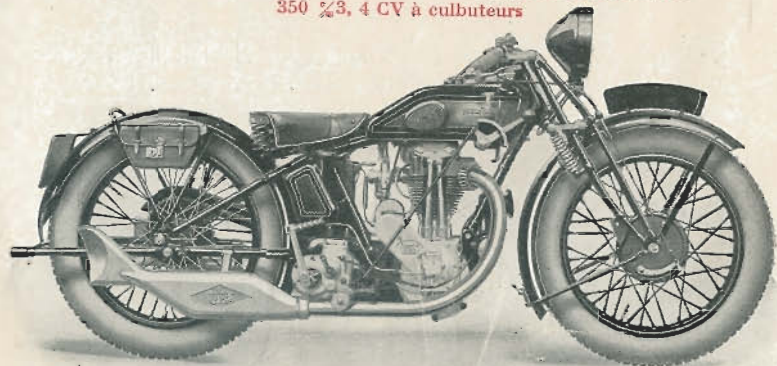
350  $\frac{3}{4}$ , 4 CV 4 temps à soupapes latérales



Pour ceux qui veulent faire du grand tourisme, des voyages, il faut une moto rapide, leur permettant de maintenir une bonne moyenne et de couvrir de longs parcours journaliers : une moto puissante, présentant une réserve de force suffisante pour n'être arrêtée par aucun accident de terrain un peu important, une moto confortable, afin de ne pas être trop éprouvé par la fatigue d'une longue étape.

### LA MOTOCYCLETTE « MAGNAT-DEBON »

350  $\frac{3}{4}$ , 4 CV à culbuteurs



Le type Super-Sport est équipé avec un moteur à soupapes en tête de culasse commandées par culbuteurs qui assure un excellent rendement, en même temps qu'une forte puissance, sans rendre le moteur plus délicat.

Capable d'atteindre et même de doubler le cap des 110 kilomètres à l'heure, cette moto fera les délices des amateurs véritables qui pratiquent la moto en « dilettante » par pur amour du sport, ceux que tente la vitesse.

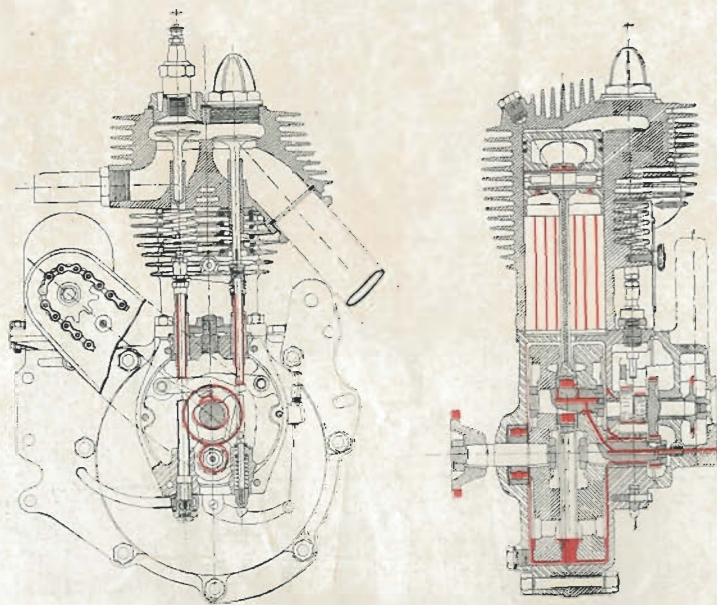
## GRAISSAGE DES MOTEURS A 4 TEMPS

Le graissage des moteurs à 4 temps s'effectue de deux façons, suivant le type auquel ils appartiennent :

### 1<sup>o</sup> GRAISSAGE PAR POMPE « MIKRO »

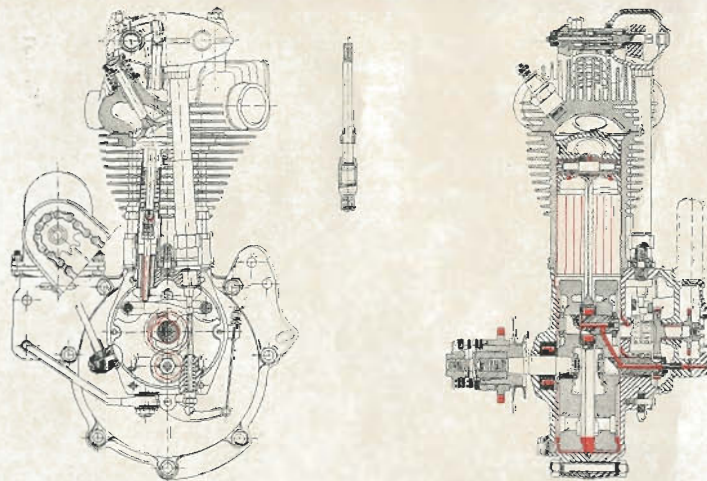
Le graissage de nos moteurs 4 temps se fait par pression et barbotage combinés. L'huile du réservoir est débitée goutte à goutte dans le moteur au moyen d'une pompe mécanique qui envoie l'huile en premier lieu à la tête de bielle.

La présence d'une forte fumée bleue à l'échappement ainsi qu'un excès de graissage des chaînes sur lesquelles souffle le reniflard du moteur indiquent un excès de débit de la pompe.



Moteur à soupapes latérales

Lorsque la machine est neuve, pendant les 800 premiers kilomètres, forcer le graissage. Il ne s'agit pas, bien entendu, de gaver le moteur d'huile au point de l'étouffer, mais de régler le débit d'huile pour obtenir à l'échappement une légère fumée bleuâtre perceptible surtout dans les reprises lorsque la manette gaz a été fermée (après une descente, par exemple). Graisser tous les jours les ressorts des soupapes et les poussoirs. Employer pour cela un pinceau queue-de-morue.



Moteur à culbuteurs

Si le moteur est à culbuteurs, graisser fréquemment les leviers, les axes et les rotules au moyen des graisseurs Técalémit.

Tous les 1.000 kilomètres, vidange du moteur. Profiter de ce que le moteur est chaud pour vidanger l'huile. Introduire un peu de DILUTOL dans le carter par le bouchon du carter et faire tourner au kick le moteur pour bien nettoyer l'intérieur. Vidanger et répéter l'opération jusqu'à ce que le DILUTOL, à la sortie du carter soit aussi propre qu'à l'entrée. Le carter, grâce aux propriétés de lessivage du DILUTOL est alors parfaitement propre et exempt d'impuretés solides.

### 2<sup>o</sup> GRAISSAGE PAR POMPE « PILGRIM »

à carter sec

Nos moteurs BCSS, CL et CSSA comportent une pompe Duplex à circulation continue. Le graissage s'opère de la façon suivante :

La pompe à huile est à un corps de pompe et piston double. Le mouvement de va et vient et de rotation combiné est imprimé par une denture hélicoïdale et un doigt de guidage logé dans une rainure. Les orifices d'entrée et de sortie sont fermés ou découverts par le simple mouvement circulaire du piston. Le fonctionnement du graissage est le suivant :

L'huile du réservoir est aspirée par le côté droit du piston de la pompe et refoulée dans une canalisation ménagée dans le vilebrequin qui aboutit à la tête de bielle. Les galets sont graissés et l'huile projetée sur les parois du cylindre et du carter. Elle est recueillie dans une poche aménagée à la partie inférieure du carter.

Un filtre débarrasse l'huile de ses impuretés au moment où elle est aspirée à nouveau par le côté gauche de la pompe pour être renvoyée au réservoir où elle se refroidira avant d'être utilisée à nouveau.

Bien entendu, l'huile ne peut servir indéfiniment. Une petite partie est dirigée par le reniflard du moteur sur les chaînes et il faut la renouveler. D'ailleurs, une huile qui ne serait pas renouvelée perdrait peu à peu ses propriétés lubrifiantes.

Le niveau d'huile dans le réservoir doit toujours dépasser le tiers de la hauteur à partir du fond.

La pompe ne fonctionnera normalement que si l'étanchéité des joints est parfaite. Vidanger tous les 1.500 ou 2.000 kilomètres, rincer au DILUTOL et remplir le réservoir de KERVOLINE préconisée suivant la saison.

La pompe ne demande aucun soin ni aucun réglage. Périodiquement, il faut nettoyer les deux filtres de la canalisation qui se trouvent, l'un, au sortir de la poche du carter, l'autre, au départ du réservoir, et s'assurer que les raccords sont bien étanches, la moindre rentrée d'air risquant d'apporter des troubles dans la circulation de l'huile.

**NOS RECOMMANDATIONS.** Les multiples essais effectués au banc et sur route, nous ont permis de fixer notre choix sur les Huiles KERVOLINE dont la pureté, le pouvoir lubrifiant élevé et l'excellente tenue en service assurent le parfait graissage du moteur. Les types de KERVOLINE que nous recommandons formellement d'employer suivant la saison et le type de moteur sont indiqués page 22.

Si vous désirez obtenir un graissage plus parfait des hauts de cylindre, une amélioration du rendement et de la puissance du moteur, mélangez à l'essence une mesure de KERVOCYL par 10 litres d'essence. Ce produit présentant d'autre part des qualités décalaminantes, permet d'espacer au maximum les démontages pour nettoyage et rodage des soupapes. Pour un moteur neuf ou révisé, afin de parfaire le rodage, doubler la quantité de KERVOCYL, indiquée ci-dessus.

## ARRÊTS OU IRRÉGULARITÉS DE FONCTIONNEMENT

**DIFFICULTÉ OU REFUS DE MISE EN MARCHÉ.** Le carburateur se noie lorsqu'on appuie sur le poussoir, le flotteur peut s'être déplacé, ou le poussoir coincé dans son guide.

La position des manettes, par un réglage correct, doit être au départ, air fermé. gaz ouverts au tiers et l'avance à l'allumage aux deux tiers. Le refus de départ peut être attribué à un défaut d'allumage, de carburateur ou de compression.

Vérifier : si la bougie n'est pas encrassée, si la magnéto fournit un courant suffisant pour l'allumage ; donner plusieurs coups de kick-starter en approchant le fil de la masse : une étincelle de 3 à 4 millimètres doit se produire ; sinon vérifier le réglage des contacts platinés dont l'écartement doit être de 4/10<sup>e</sup> de millimètre, ainsi que le bon fonctionnement du mécanisme de rupture. S'assurer également que le charbon de prise de courant n'est pas gras, cassé ou porte suffisamment sur la bague collectrice ; vérifier que l'allumage se produit bien en temps voulu.

L'essence peut faire défaut au carburateur, soit que le réservoir soit vide, la tuyauterie faisant poche d'air, ou obstruée, ainsi que le filtre du bas de la cuve du carburateur.

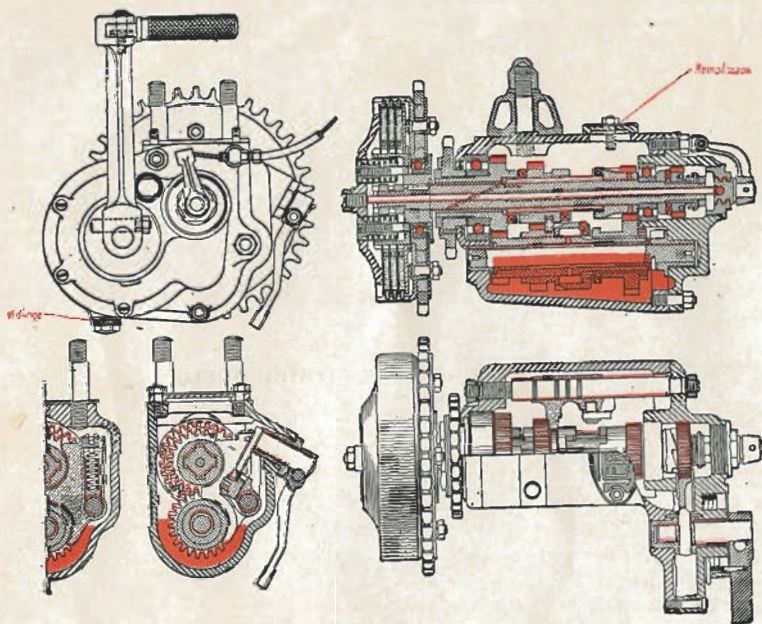
**LE MOTEUR PEUT SANS DIFFICULTÉ FAIRE QUELQUES TOURS ET S'ARRÊTER.** C'est la plupart du temps une arrivée irrégulière d'essence qui en est la cause, soit que la tuyauterie en partie obstruée ne débite pas suffisamment, soit que le trou d'air du bouchon du réservoir est bouché ou le robinet d'essence partiellement ouvert.

**LE MOTEUR S'ARRÊTE ET NE CONSENT PAS A REPARTIR.** La plupart du temps, l'arrêt est dû à un encrassement de la bougie, par dépôt d'huile ou formation d'un filament de carbone entre les deux électrodes, soit à un décalage de magnéto (très rare), ou un manque total d'essence ; généralement l'arrêt n'est pas brusque et le moteur a des hoquets, ralentit, puis s'arrête définitivement ; voir le dispositif de rupture. Le moteur peut s'arrêter, faute de compression : soupapes portant mal sur leur siège, absence de jeu entre le poussoir et la queue de soupape, soupape cassée (très rare). Il arrive souvent que la soupape encrassée par la calamine gripe dans son guide et ne redescend plus. Le pétrolage de la tige suffit le plus souvent pour tout remettre en ordre.

La bougie peut être desserrée ou manquer d'étanchéité : les gaz passant entre le culot et l'isolant, écouter s'il se produit des sifflements, ou verser un peu d'huile sur les joints, on voit se former des bulles de gaz ; dans ce cas, mettre un autre joint. L'usure des segments et cylindres peut provoquer des pertes de compression, mais n'est pas une cause d'arrêt subit.

**LE MOTEUR A DES RATÉS.** Arrivée insuffisante d'essence, gouttelettes d'eau dans le carburateur, impuretés venant boucher de façon intermittente l'orifice du gicleur, levier de rupture coincé dans sa douille de fibre, ressort affaibli ne rappelant plus suffisamment le levier entre deux ruptures, contacts platinés usés ou portant mal, flotteur du carburateur percé.

**RETOUR AU CARBURATEUR.** Soupape d'admission fermant mal, ou grippant dans son guide. Le défaut de fermeture des soupapes peut provenir de l'interposition de dépôts charbonneux provenant du cylindre, soit d'un mauvais réglage des poussoirs de soupapes qui ne possèdent pas le jeu voulu et laissent la soupape d'admission ouverte légèrement en position de fermeture. Il est facile de s'en apercevoir au manque de compression sinon total, du moins partiel.



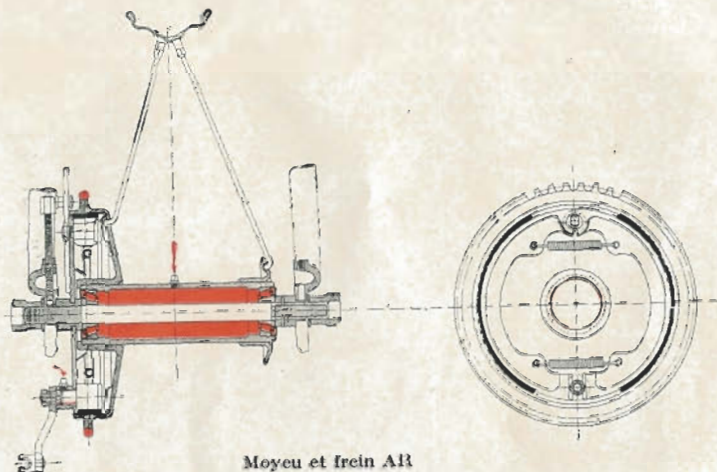
Boîte 3 vitesses

## CONDUITE ET ENTRETIEN DES MOTOCYCLETTES «MAGNAT-DEBON»

**PRÉLIMINAIRES DE MISE EN MARCHÉ.** Pour faire le plein du réservoir en essence et huile, sur les motos à moteur à deux temps, préparer un mélange d'huile et d'essence en incorporant une proportion de 10 % d'huile KERVOLINE BB. Effectuer le mélange suivant la proportion indiquée dans un bidon de 5 litres que l'on agitera pour obtenir un mélange bien homogène. Ne jamais mélanger à l'essence de l'huile de ricin qui ne se dissout pas.

Ouvrir le robinet d'essence, appuyer sur le poussoir du carburateur pour élever le niveau dans la cuve du flotteur. Placer l'ouverture des gaz au tiers de la course de la manette, fermer complètement l'air et donner les deux tiers d'avance à l'allumage. Appuyer sur le levier du décompresseur, donner une impulsion à la pédale du kick-starter, en cessant d'appuyer sur le levier du décompresseur dès que la pédale du kick-starter est arrivée à mi-course. Une fois en marche, régler les gaz et l'air, laisser tourner le moteur environ une minute ou deux pour l'échauffer légèrement et s'assurer un bon démarrage.

**DÉMARRAGE.** Débrayer et se mettre en première vitesse, donner des gaz sans emballer à fond en laissant revenir progressivement la poignée de débrayage, la moto démarre. Dès que le moteur a pris son régime, c'est-à-dire tourne bien rond, décompresser vivement et passer en grande vitesse.



Moyeu et frein AR

**RÉGLAGE DE L'ALLURE.** La manette d'air sert à corriger la carburation, celle-ci varie suivant la température, l'humidité de l'air, le débit d'essence, la qualité de l'essence. Ces changements dans la carburation faits opportunément sont très efficaces : c'est d'ailleurs la clef de l'économie de consommation que de savoir proportionner la carburation aux besoins du moteur.

En côte, où la résistance demande une admission complète, l'air sera en excès, et il sera utile de le réduire : en principe, le cliquetis en côte est généralement dû à une ouverture trop généreuse de l'air.

Pour descendre la gamme des vitesses, c'est-à-dire repasser de grande en petite vitesse, débrayer légèrement et passer doucement de la position débrayée à la position rembrayée, après avoir placé le levier des vitesses dans l'encoche correspondante à la première vitesse. Se méfier en rembrayant car le passage de la deuxième vitesse en première provoque l'effet d'un coup de frein, la rotation du moteur ne concordant pas avec celle de la boîte de vitesses.

Pour obtenir l'arrêt, rien de plus facile, fermer toutes les manettes, air, gaz, serrer les freins après avoir mis au point mort ou débrayé.

**FORMALITÉS FISCALES ET ADMINISTRATIVES.** Toute motocyclette circulant en France doit être munie de deux plaques, portant un numéro d'immatriculation délivré par le Service des Mines à l'attribution de la carte grise. Les numéros doivent être peints aux dimensions réglementaires en lettres et chiffres blancs sur fond noir.

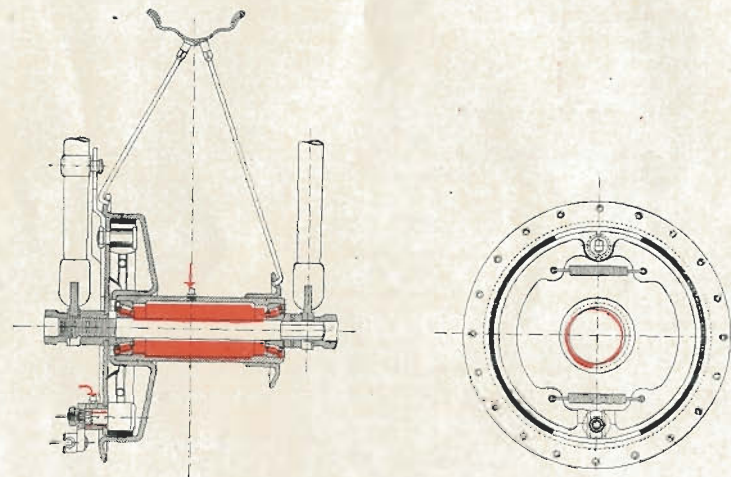
Le motocycliste doit être porteur d'un permis de conduite (carte rose) strictement personnel, de la carte grise (qui constitue l'état civil officiel de la moto),

et du récépissé de versement de l'impôt sur les motocycles, délivré par la perception tous les trimestres ou tous les ans, à la convenance du motocycliste.

Toutes les indications utiles concernant l'allure, l'éclairage, les croisements, carrefours, sont détaillés tout au long dans le Code de la Route.

**ENTRETIEN ET RÉGLAGE DE LA MACHINE.** Sur une machine nettoyée après chaque sortie, l'entretien se résume à fort peu de chose et ne demande que quelques minutes.

L'entretien du moteur, outre le nettoyage extérieur du cylindre, consiste en un décalaminage tous les 2.000 kilomètres environ. Démontez le cylindre et grattez la chambre d'explosion et le dessus du piston pour les débarrasser de la couche de calamine qui les recouvre et colle les segments.



Moyeu et frein AV

Avant remontage, placer entre cylindre et carter, un joint découpé dans une feuille de papier à dessin et imbibée d'huile de lin cuite, de vernis à la gomme laque ou d'Hermétic.

Quelques gouttes de pétrole de temps en temps sur la tige de la soupape du décompresseur, évitent le grippage de celle-ci dans son guide, ainsi que les fuites qui en résulteraient.

**MAGNÉTO.** La magnéto est de tous les organes de la moto celui qui demande le moins d'entretien : le graissage tous les 2.000 kilomètres environ avec quelques gouttes d'huile de vaseline KERVOLINE, et un réglage des contacts platines de loin en loin.

**CARBURATEUR.** Tous les 2.000 kilomètres le carburateur sera démonté, puis bien nettoyé à l'essence, essuyé avec un linge fin. Nettoyer assez souvent le filtre placé à l'arrivée d'essence.

**EMBRAYAGE.** L'entretien consiste plutôt en un réglage qu'en un nettoyage. Si les lièges ne sont ni usés, ni brûlés, le patinage est dû à ce que le plateau d'appui des disques ne se déplace pas à fond par suite d'un excès de tension du câble de transmission ou d'un mauvais réglage de la vis de réglage placée au centre du plateau alvéolé.

Il est nécessaire que la poignée de débrayage au repos accuse un jeu de 1<sup>mm</sup> environ, avant que la résistance des ressorts d'embrayage ne se fasse sentir lorsqu'on manœuvre la poignée.

Le réglage se fait, soit en vissant la vis de réglage de tension du câble prévue sur la boîte, soit en dévissant la vis butée du plateau d'embrayage. Avoir soin, après réglage, de bien bloquer les contre-écrous.

Si les ressorts paraissent un peu faibles, visser de quelques tours les écrous de tension prévus dans les alvéoles du plateau de débrayage.

**BOITE DE VITESSES.** La boîte de vitesses ne demande pas un entretien fréquent, ni compliqué ; tous les 2.000 kilomètres, renouveler la KERVOLINE PIGNON TRANSLUCIDE, de façon à maintenir toujours le même niveau. Tous les 5.000 kilomètres, vider la boîte de son lubrifiant en profitant de ce que la moto vient de rouler et que la boîte est légèrement tiède, ce qui permettra au lubrifiant plus fluide de sortir aisément. Bien nettoyer au DILUTOL, faire tourner la boîte pendant une minute environ en manœuvrant les vitesses pour bien répartir le DILUTOL partout ; vider le DILUTOL, laisser égoutter par la vis de purge et remplir jusqu'au niveau avec la KERVOLINE PIGNON TRANSLUCIDE.

Si les positions du levier ne correspondaient plus aux encoches du secteur, régler la tige de commande en desserrant les écrous des chapes et en serrant ou en desserrant la tige jusqu'à obtention du réglage normal ; bien bloquer ensuite les écrous des chapes.

**TRANSMISSION.** La chaîne demande de temps en temps un nettoyage au pétrole, pour la débarrasser de la couche de cambouis et de poussière qui la recouvre ; bien essuyer ensuite et plonger la chaîne dans un bain de KERVOLINE CARTER chaude, qui pénètre jusque dans les articulations internes des axes et rivets.

La tension de la chaîne s'obtient en reculant la boîte de vitesses sur le cadre ; rallonger alors la tige de commande des vitesses, comme il est indiqué plus haut pour le réglage de la boîte de vitesses.

**SUSPENSION.** Consiste en un graissage périodique des articulations. Vérifier qu'il n'existe aucun jeu dans le sens vertical et latéral : en exerçant une traction, on ne doit constater aucun déplacement.

**ROULEMENTS DES ROUES.** S'entretiennent comme ceux d'une bicyclette : graissage à l'huile de vaseline KERVOLINE.

Graisser aussi les câbles et les flexibles, les roulements de direction.

Une moto neuve ne doit jamais être poussée à son maximum d'allure, ne jamais fatiguer le moteur ; le ménager durant les 500 premiers kilomètres en s'astreignant à une allure moyenne. Du bon rodage dépend la vie du moteur, ce n'est guère qu'après plusieurs centaines de kilomètres que le moteur est en pleine possession de ses moyens. L'allure à pleins gaz ne doit être qu'exceptionnelle, et on doit éviter de la prolonger, car elle contribue beaucoup à l'échauffement et à la fatigue du moteur, et elle n'est pas économique.

L'allure à mi-gaz suffit la plupart du temps et l'ouverture des gaz ne s'impose que pour l'ascension d'une forte côte, ou pour un coup de collier momentané.



## CONDUITE ET ENTRETIEN DU VÉLOMOTEUR « MAGNAT-DEBON »

Nous prions instamment nos clients possesseurs de vélomoteurs, de lire attentivement ce qui suit :

La bicyclette à moteur auxiliaire (B. M. A.) jouit d'un régime d'exception à la condition qu'elle réponde exactement aux conditions imposées par la circulaire série B. n° 32 du Ministre des Travaux Publics en date du 28 Mai 1926, dont nous reproduisons ci-dessous les passages essentiels :

« ..... Seuls peuvent être considérés comme « bicyclette à moteur auxiliaire » et bénéficier du régime prévu pour ces véhicules, les cycles pourvus d'un moteur mécanique, qui présentent les conditions de construction suivantes :

- « 1° peser au plus 30 kgr. moteur compris ;
- « 2° ne pas dépasser, en palier, une vitesse maxima de 30 km. h. ;
- « 3° demeurer susceptibles d'être actionnés par les pieds au moyen de pédales.....

« ..... Ces véhicules sont dispensés de l'immatriculation (article 28) et du permis de conduire (article 29), et leurs conducteurs n'ont pas par suite à se munir, pour les présenter à toute réquisition, du récépissé de déclaration (carte grise) et du certificat de capacité (carte rose) exigés pour les conducteurs d'automobiles par l'article 30 du décret.

« Pour éviter à l'usager l'obligation d'avoir toujours sur lui la copie du procès verbal de réception du type et le certificat de conformité, le décret exige l'inscription d'une manière apparente, sur une plaque métallique invariablement fixée au moteur, du nom du constructeur du moteur, du type du véhicule, du numéro d'ordre dans la série du type, et des initiales B. M. A., le tout authentifié par une ou plusieurs marques de poinçon apposées par le constructeur.



Plaque d'immatriculation



Poinçon

« Ce régime est un régime d'exception. Applicable à des bicyclettes à propulsion mixte où le moteur ne joue réellement que le rôle « d'auxiliaire » des pédales, il ne saurait être étendu à de véritables motocyclettes... »

Pour l'établissement de notre vélomoteur, nous nous sommes conformés à l'esprit et à la lettre de la circulaire ci-dessus.

En particulier, en ce qui concerne la limitation de vitesse, nos clients sont prévenus que nos vélomoteurs n'ont pas été conçus pour dépasser la vitesse assignée et qu'ils s'exposeraient à de sérieux ennuis d'ordre mécanique, sans préjudice des contraventions qu'ils pourraient encourir pour non-conformité du véhicule, à dépasser la vitesse de 30 km. h., soit en truquant la carburation ou les lumières du cylindre, soit en modifiant de toute autre manière leur véhicule.

Il est bien évident qu'un moteur, surtout de faible cylindrée, tournant comme une toupie s'usera beaucoup plus rapidement qu'un moteur tournant à un régime modéré. Les vibrations souvent engendrées par les vitesses exagérées du moteur risquent d'autre part de causer un jour ou l'autre une rupture du cadre, des fuites au réservoir, etc...

Nous faisons donc appel à la raison et au bon esprit de nos clients et leur demandons de suivre nos conseils qui s'inspirent, en premier lieu, de la volonté du législateur lequel, en fixant une sage limite à la vitesse, permet à tous, petits et grands, de goûter aux joies de la motocyclette, sans être astreints à passer l'examen du permis de conduire.

## PAIEMENT DES DROITS DE CIRCULATION

Les formalités à remplir sont extrêmement simples et se réduisent à ceci :

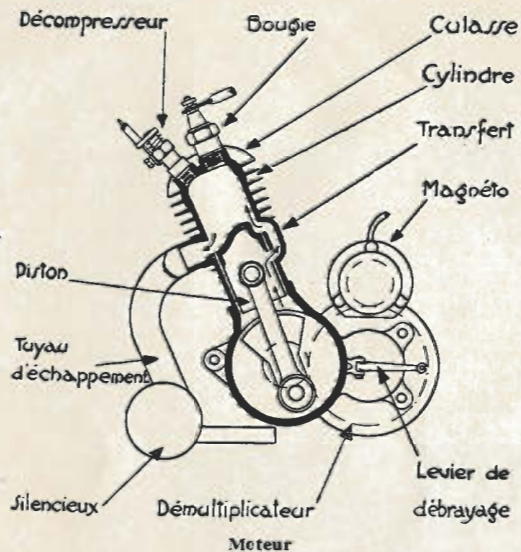
1° Se munir une fois pour toutes d'un permis de circulation délivré par le receveur ruraliste (ou dans les villes par le receveur des Contributions indirectes) sur présentation de la notice descriptive établie par le Constructeur et contre paiement des droits de circulation pour la première période de trois mois.

2° Acquitter ensuite régulièrement les droits de circulation, soit 7 fr. 50 tous les trois mois.

On doit toujours porter sur soi le permis de circulation, sur lequel on collera les vignettes indiquant le paiement régulier de la taxe.

**PLAQUE SPÉCIALE.** — La demande d'un permis de circulation et le paiement périodique des droits peuvent être remplacés par l'achat d'une plaque spéciale,

qui constitue une deuxième façon de se mettre en règle avec la loi. Toutefois, nous ne signalons ce moyen que pour mémoire, en raison du prix élevé de la plaque (72 fr.) qui doit d'ailleurs être renouvelée le 1<sup>er</sup> Janvier de chaque année.



## MISE EN MARCHÉ ET CONDUITE

Garnir le réservoir d'essence mélangée à 10 % d'huile Kervoline BB. Ajouter à l'ensemble, pour diminuer les chances de calaminage et augmenter le rendement du moteur tout en diminuant l'usure, une mesure-bouchon de Kervoeyl pour 10 litres de carburant. (Utiliser à cet effet, comme mesure, le bouchon même du bidon de Kervoeyl.)

Ouvrir le robinet. Se mettre en selle. Appeler l'essence par des titillations sur l'agitateur du carburateur.

Fermer le volet de prise d'air du champignon de carburateur si le moteur est froid. Ouvrir au 1/3 en tirant à soi la manette des gaz placée sur le guidon.

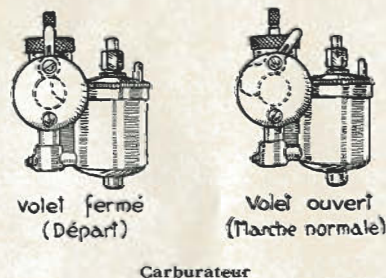
Décompresser avec le pouce gauche et lancer la machine par quelques coups de pédale. Lorsque la vitesse est suffisante, lâcher le décompresseur. Le moteur doit partir.

Régler la vitesse avec la manette des gaz et ouvrir le volet d'air si le moteur est assez chaud et ne produit pas des « éternuements » dans le carburateur.

Pour arrêter, fermer la manette des gaz, débrayer et serrer le frein arrière.

Pour faire passer la réserve d'essence de la poche gauche du réservoir à la poche droite sous laquelle est fixé le robinet de départ, incliner la machine sur le côté droit.

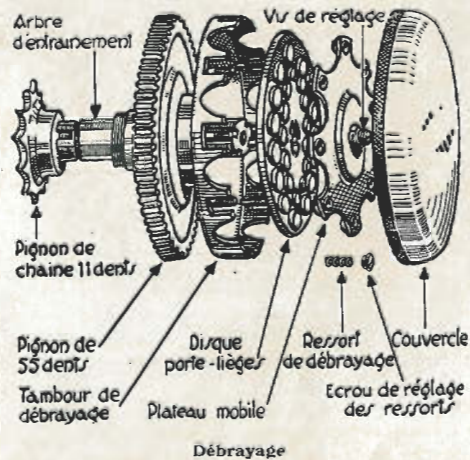
A l'arrêt, fermer toujours le robinet d'essence.



**DÉCOMPRESSEUR** : Ne doit être utilisé que pour le départ de la machine. Sa manœuvre en marche risque de détériorer la soupape et de détremper le ressort.

De même, son utilisation dans les descentes, manette des gaz fermée, cause un dessèchement du piston et du cylindre, qui aboutit tôt ou tard à un désastre.

**DÉBRAYAGE** : Si pour faciliter le démarrage et certaines évolutions sans caler le moteur on peut se permettre de faire patiner pendant quelques secondes le débrayage, un patinage d'une durée importante se traduirait inévitablement par le grillage des lièges et la déformation des disques. Accident impardonnable car notre débrayage bien réglé et bien manœuvré, est inusable.



Débrayage

Nous recommandons de débrayer franchement et à fond, et de s'assurer que dans la position « embrayé », c'est-à-dire au repos, le câble a du mou, autrement dit que la poignée peut jouer librement et sans résistance de 2 ou 3 % avant de rencontrer la pression des ressorts. C'est là le seul point à surveiller.

Si ce jeu n'existait pas, les disques, bridés par le câble, ne porteraient pas franchement et il s'ensuivrait un patinage qui ne ferait que s'accroître à l'usage.

**COMMENT DESCENDRE UNE CÔTE :** On peut évidemment arrêter le moteur et utiliser le débrayage. La machine se comporte alors comme une bicyclette. Dans ce cas, ne pas oublier que le débrayage n'est pas un frein. Certains usagers ne manqueront pas en effet de s'apercevoir que le débrayage, mollement tenu, la poignée plus ou moins abandonnée, cherche, en patinant, à entraîner le moteur, se comportant comme un véritable frein. Ce mode de freinage est formellement déconseillé pour les raisons exposées plus haut. L'action de débrayer doit être totale et non partielle si cette manœuvre est de quelque durée.

La méthode la plus sûre et la moins fatigante pour descendre une côte consiste à descendre en prise, c'est-à-dire moteur embrayé. La manette gaz qui distribue, outre les gaz, l'huile nécessaire au graissage du moteur doit être très légèrement ouverte.

**PÉRIODE DE RODAGE :** Le moteur d'une machine neuve ne doit pas être poussé pendant les 500 premiers kilomètres. Autrement dit, la manette gaz ne doit pas être ouverte en aucune circonstance à plus de la moitié de sa course.

Un moteur surchargé dès le début ou emballé dans les descentes aurait par là suite un mauvais rendement. En outre, des « serrages » intempestifs pourraient se produire, causant des rayures sur le piston et le cylindre, voire même un véritable sertissage des segments dans leur gorge.

Le dosage d'huile doit être de 10 à 12 % pendant la période de rodage. Il peut être ramené ensuite à 8 ou 10 %. Pendant cette période de rodage doubler la quantité de Kervocyl additionnée au mélange Essence-Kervoline BB. Par là suite revenir à 1 mesure-bouchon de Kervocyl par 10 litres de carburant.

Surveiller, surtout au début, le blocage de tous les boulons et notamment ceux fixant le moteur dans le cadre.

Un écrou mal serré risque souvent de laisser s'amplifier des vibrations toujours fâcheuses quant aux résultats.

**ENTRETIEN :** L'entretien du moteur se borne à un décalaminage des lumières du cylindre et du déflecteur du piston, tous les 2.000 km. environ.

Avec un graissage normal et une essence légère, il suffit même, dans bon nombre de cas, de retirer simplement le pot d'échappement et de gratter les lumières avec un grattoir en cuivre pour enlever les dépôts de la combustion. Un moteur calaminé a un mauvais rendement et risque de chauffer.

**DÉMULTIPLICATEUR :** Tous les 500 kms, injecter une seringue de graisse Kervoline Rose France par le técalémit.

**DÉBRAYAGE :** Aucun autre soin que la vérification du jeu. Un jeu excessif ne permettrait qu'une manœuvre imparfaite du débrayage.

**MAGNÉTO :** Ne demande d'autre entretien que l'inspection périodique des vis platinées dont l'écartement maximum doit être de 3 à 4/10 de mm après décollage.

L'allumage, c'est-à-dire le décollement des vis doit se produire 4 mm avant le point mort haut.

**ORGANES DIVERS :** Se reporter à notre GUIDE DE GRAISSAGE général livré avec chaque machine.

---

## UN DERNIER CONSEIL :

*Bien que notre vélomoteur exonère son possesseur de l'examen du permis de conduire, nous ne saurions trop recommander à nos clients de bien se pénétrer des dispositions essentielles du CODE DE LA ROUTE, notamment celles réglant la circulation, les dépassements, croisements, etc...*

*Aucun usager de la route ne doit ignorer ses droits et ses devoirs, et la connaissance du Code de la Route est la première et la moins coûteuse des assurances à contracter par tout conducteur soucieux de sa sécurité.*

Le Code de la Route est en vente chez tous les libraires pour un prix modique.

---

## NOS RECOMMANDATIONS

| MOTOCYCLETTES MAGNAT-DEBON   | MOTEUR                 |                  | BOITE DE VITESSES            |
|--|------------------------|------------------|------------------------------|
|  | ÉTÉ                    | FROIDS RIGoureux |                              |
| 2 temps : Pétroil 2 CV.-175 %c. Types LMC-LMST-LMO 57 x 68 . . . . . | KERVOLINE BB           | KERVOLINE BB     | KERVOLINE PIGNON TRANSLUCIDE |
| 2 temps : Pétroil 3 CV.-250 %c. Types ALG-AST 67 x 70 . . . . .      |                        |                  |                              |
| 4 temps Soupapes latérales :   | KERVOLINE BB           | KERVOLINE A      | KERVOLINE PIGNON TRANSLUCIDE |
| 3 CV. 250 %c. Types MORG-MOSC 59 x 90 . . . . .                      |                        |                  |                              |
| 4 CV. 350 %c. Types BLG-BST-BL 70 x 90 . . . . .                     |                        |                  |                              |
| 5 CV. 500 %c. Type CL 84 x 90 . . . . .                              | KERVOLINE BB           | KERVOLINE A      | KERVOLINE PIGNON TRANSLUCIDE |
| 4 temps Culbuteurs :   |                        |                  |                              |
| 3 CV. 250 %c. Type MOSSE 59 x 90 . . . . .                           |                        |                  |                              |
| 4 CV. 350 %c. Type BCSS 70 x 90 . . . . .                            |                        |                  |                              |
| 4 CV. 350 %c. Types BSSL-BSSS 71 x 88 . . . . .                      |                        |                  |                              |
| 5 CV. 500 %c. Type CSSA 84 x 90 . . . . .                            | ou<br>KERVOLINE COURSE |                  |                              |
| 5 CV. 500 %c. Type CSS 81 x 97 . . . . .                             |                        |                  |                              |

HAVAS