

ÉTABLISSEMENTS



Société Anonyme au capital de 30.000.000
51 bis, Boulevard Thiers — DIJON

Adresse postale : MAGNAT-DEBON, CASE 107, DIJON

Télégramme : MAGNAT-DEBON, DIJON

Téléphone : D2-11.05 Chèques postaux : Dijon 372-44

R. C. Dijon 54 B 27

Magasin de Ventes et Atelier de Réparations pour la région de Paris

30, Avenue de la Grande-Armée - PARIS-17^e

Tél. : ÉTOILE 09-30 — R. C. Seine 367.921 B

MOTOCYCLÈTTE

MAGNAT DEBON

175 cm³

type LMC

NOTICE D'ENTRETIEN

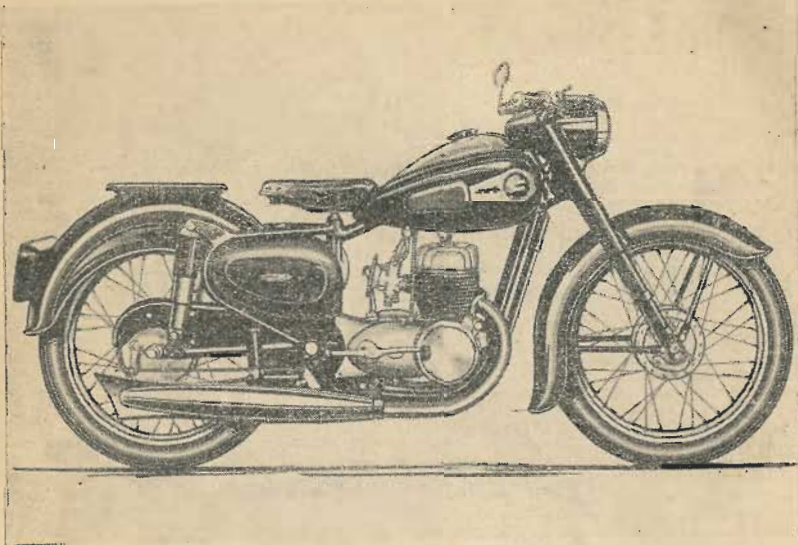
NOTICE D'ENTRETIEN POUR MOTO

Type LMC - 175 cms

4 Vitesses - 2 Temps



MOTO 4 VITESSES (175 cm³ - 2 Temps)



TYPE LMC PRÉPARATION

Fermer le robinet d'essence et faire le plein du réservoir avec un mélange d'essence et d'huile **CASTROL SELF MIXING 40** dans les proportions suivantes :

1° En utilisant le bouchon-dose du bidon Self Mixing 40.

Jusqu'à 2.000 kilomètres : 3 1/2 bouchons-dose du bidon par litre.

Après 2.000 kilomètres : 2 1/2 bouchons-dose du bidon par litre.

En période de chaleur, augmenter les doses d'une demi-mesure par litre.

2° En utilisant la mesure livrée avec l'outillage de la moto.

Jusqu'à 2.000 kilomètres : 2 1/3 mesures par litre.

Après 2.000 kilomètres : 1 1/3 mesure par litre.

En période de chaleur, augmenter les doses d'un tiers de mesure par litre.

NOTA : A défaut d'huile **SELF MIXING 40**, employer de la **CASTROL XL** dans les pourcentages :

jusqu'à 2.000 kms 8 %

après 2.000 kms 6 à 7 %

Utiliser de préférence l'essence ordinaire au lieu de super-carburant; ne jamais utiliser d'essence pure, le moteur non graissé serait mis hors d'usage.

RODAGE

Il est extrêmement important de ménager le moteur pendant un laps de temps que nous décomposerons en trois périodes :

1° Jusqu'à 200 kms : Vitesse maximum : 60 kms/heure.

2° De 200 kms à 500 kms : Vitesse maximum : 70 kms/heure.

3° De 500 kms à 1.000 kms : Vitesse maximum : 80 kms/heure.

A 1.000 kms, utilisation progressive.

Pendant la période de rodage, ne pas chercher à atteindre la vitesse maximum. On peut toutefois se permettre de pousser quelques pointes, à la condition de ne pas les prolonger de plus d'un demi-kilomètre.

CONDUITE

MISE EN MARCHÉ A FROID :

Ouvrir le robinet d'essence. Appuyer sur l'agitateur du carburateur jusqu'à ce que l'essence arrive sans noyer avec excès. Pousser le starter. Ouvrir légèrement les gaz en agissant d'avant en arrière sur la poignée droite. Agir très énergiquement sur la pédale de lancement : le moteur doit se mettre en marche. Après quelques instants de fonctionnement, tirer le starter.

MISE EN MARCHÉ A CHAUD :

Ne pas noyer le carburateur et ne pas se servir du starter, car le départ deviendrait difficile.

NOTA. — S'assurer que la boîte de vitesses est bien au point mort avant d'agir sur le lanceur.

Pour monter les vitesses. — Après avoir démarré en première, parcourir quelques mètres en accélérant progressivement, puis débrayer et couper les gaz simultanément. Passer en deuxième en appuyant sur la pédale AV jusqu'à la butée. Lâcher la pédale. Lâcher l'embrayage et accélérer de nouveau. Faire les mêmes manœuvres pour passer les troisièmes et quatrièmes vitesses.

Pour descendre les vitesses. — Pour descendre d'une vitesse supérieure à une vitesse inférieure, procéder de la façon suivante :

Appuyer fermement, mais sans frapper avec le talon du pied droit sur la pédale AR.

Répéter la même manœuvre pour chacune des vitesses.

Pour chaque passage de vitesse — aussi bien pour monter que pour descendre — on ne devra appuyer qu'une seule fois sur la pédale. Si on appuyait deux fois de suite, on sauterait une vitesse et il pourrait en résulter des à-coups dans la transmission.

En marche. — Sur une route normale et plate, rouler toujours en quatrième vitesse.

A la suite d'un ralentissement trop prononcé ou d'une côte prolongée, ne pas hésiter à mettre en troisième vitesse.

Si le ralentissement devient encore plus prononcé ou si la côte devient plus forte, mettre en deuxième vitesse.

L'usager doit bien se pénétrer de l'idée qu'une boîte de vitesses est faite pour être utilisée, d'autant plus qu'elle comporte quatre combinaisons et que le moteur équipant la moto est de faible cylindrée.

Arrêt. — La machine roulant en quatrième vitesse, l'arrêt se fera de la façon suivante :

Couper les gaz entièrement pour ralentir.

Débrayer et ouvrir légèrement la manette des gaz, de sorte que le moteur tourne sensiblement au régime correspondant à la vitesse de la machine à ce moment.

Embrayer pendant quelques mètres, puis recommencer la même manœuvre pour passer en deuxième vitesse.

Un peu avant l'arrêt complet de la machine, débrayer et passer en première.

Dès que la machine est immobilisée, mettre au point mort en appuyant avec le talon du pied droit sur la pédale AR et couper les gaz entièrement.

Suivant la rapidité avec laquelle doit s'effectuer l'arrêt, agir sur les freins pendant ces différentes manœuvres.

A priori, cette façon de procéder peut paraître quelque peu difficile à exécuter, mais en réalité, avec un peu de pratique, il n'en est rien, et ces différentes manœuvres se font presque automatiquement.

Si l'arrêt est nécessité par un encombrement ou pour se conformer à un règlement de circulation, ne pas hésiter à se mettre au point mort.

ENTRETIEN MÉCANIQUE

EMBRAYAGE :

Réglage. — a) Le poignée de commande du guidon doit jouer librement sur son axe et toujours comporter une garantie de 2 à 3 mm.

b) Le réglage de la commande de débrayage s'effectue en agissant sur la petite vis à tête carrée que l'on découvre sous le petit couvercle ovale du carter côté sélecteur. Pour cela, tenir écartées, à l'aide d'un tournevis, les deux branches du ressort d'arrêt et visser jusqu'à ce que le bout de la vis vienne en contact avec la tige de débrayage. Dévisser alors d'un demi-tour pour donner de la garde. Le ressort arrête la vis en position.

VOLANT MAGNETIQUE :

Démontage. — Enlever le cache-volant (desserrer l'écrou placé à la partie inférieure). Débloquer l'écrou central de fixation du rotor (filetage à droite), puis dévisser celui-ci jusqu'à décolllement du rotor sur le cône. L'écrou de fixation fait office d'arrête-volant.

Avance. — Ecartement des contacts : de 0,35 à 0,4. Les contacts tungstène doivent toujours être parfaitement propres ; il y a lieu de les nettoyer de temps à autre, mais en évitant de les rayer. A cette occasion, graisser légèrement la came du rupteur.

L'avance normale du moteur est 4 mm. Une faible variation, en plus ou en moins, influe peu sur le bon fonctionnement du moteur. Si l'on constate, par la mesure classique de l'avance (règle graduée placée dans le trou de bougie et feuille de papier à cigarettes entre les vis platinées) que l'avance est très différente de 4 mm., rétablir l'avance correcte en procédant comme suit :

a) Régler l'écartement des vis platinées en débloquant la vis d'arrêt du support de rupteur, et en faisant tourner l'ensemble à l'aide d'un tournevis placé dans les deux vis de réglage ; l'écartement correct est de 0,35 à 0,40.

b) Enlever le rotor.

c) Débloquer les trois vis de fixation du stator et faire tourner ce dernier :

— pour diminuer l'avance : dans le sens des aiguilles d'une montre ;

— pour augmenter l'avance : dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

d) Rebloquer le stator.

e) Remonter le rotor.

FOURCHE TELESCOPIQUE :

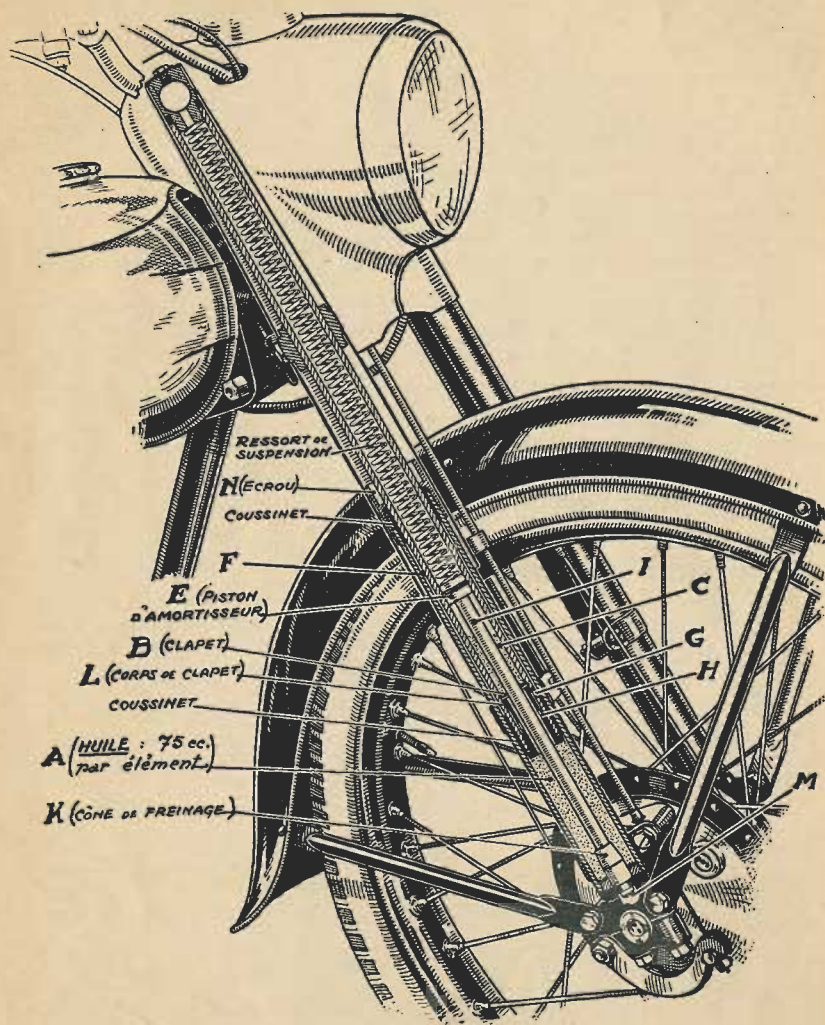
Fonctionnement : Chacun des deux éléments de fourche contient 75 cc. d'huile. Employer l'huile **CASTROLITE**. Au repos, cette huile remplit l'espace annulaire A (voir coupe annexée). Lorsque la roue aborde un obstacle, elle monte, et ce mouvement a pour conséquence de chasser l'huile contenue dans l'espace annulaire, qui soulève le clapet et vient compléter le remplissage de la partie annulaire C, comprise entre le piston d'amortisseur E et le clapet B. L'excédent du volume d'huile déplacé passe dans l'espace annulaire F par l'intermédiaire des trous calibrés G et H.

Lorsque le ressort se détend, le clapet B se referme, et l'huile contenue dans la partie annulaire C se fraie un passage forcé par l'espace annulaire déterminé entre le trou central du clapet B et la tige du piston I.

Le diamètre de ce trou ayant été déterminé une fois pour toutes, il n'y a pas lieu de le modifier par la suite. Il n'y a donc aucun réglage à faire à la sortie d'usine.

A la suite d'un choc violent l'amortisseur de fond de course entre en action pour amener un freinage progressif. A cet effet, le cône de freinage K pénètre dans le corps du clapet L et réduit progressivement la section de pas-

FOURCHE TELESCOPIQUE



sage de l'huile contenue en A, ralentissant ainsi la vitesse de choc jusqu'à freinage complet.

Nous sommes donc en présence d'une fourche télescopique à amortisseur à double effet supprimant complètement le rebondissement de la roue.

Remplissage : Chacun des deux éléments de fourche contient 75 cm³ d'huile CASTROLITE. Pour mettre de l'huile dans les éléments, deux méthodes :

a) Mettre la moto sur cale, de façon à ce que la fourche soit totalement détendue.

Descendre le tube enjoliveur.

Dévisser l'écrou du tube coulissant.

Lever le coussinet supérieur.

Verser l'huile CASTROLITE nécessaire.

b) Coucher la machine, et, à l'aide d'une seringue, injecter l'huile CASTROLITE nécessaire par le trou de vidange.

SUSPENSION ARRIERE :

La suspension arrière est assurée par deux amortisseurs télescopiques, du type hydraulique à double effet.

Dans chaque amortisseur, la suspension proprement dite est assurée par deux ressorts superposés, travaillant ensemble.

Le rôle de l'amortisseur hydraulique est de freiner la détente des ressorts.

Les amortisseurs sont réglés au départ de l'usine et ne doivent jamais être touchés : ils sont indé réglables.

BOUGIE :

La distance entre les pointes de bougie doit être de 0 mm. 5 à 0 mm. 6. Si, par suite de l'usure, cet écartement se trouve augmenté, agir sur l'électrode de masse — celle soudée sur le culot — pour effectuer la correction nécessaire. Ne jamais toucher l'électrode centrale.

Bougie à employer : GERGOVIA 614 X.

DECALAMINAGE :

Il est nécessaire de décalaminer les lumières du cylindre, la tête de piston, après le rodage, et périodiquement, tous les 3.000 kms environ, ou, d'une façon générale, lorsque l'on sent que la puissance du moteur diminue. Nettoyer également le silencieux, qui, lorsqu'il est obstrué, risque de faire chauffer le moteur.

PNEUMATIQUES :

Avant et arrière : De 25 X 3.

Pression : Avant : 1.200.

Arrière : 1.400.

ROUE ARRIERE :

Démontage. — Dévisser l'écrou côté gauche et retirer la broche du moyeu du côté droit de l'axe de roue. Ne pas dévisser l'écrou situé du côté aron, c'est-à-dire côté frein.

Faire échapper l'entretoise de gauche et dégager la roue de ses fétons d'entraînement en la déportant sur le côté gauche.

Incliner la machine à droite pour retirer la roue.

ROUE AVANT :

Démontage. — Retirer la commande de compteur. Dévisser le boulon qui maintient le collier d'arrêt de frein au flasque. Dévisser les quatre écrous des chapeaux de chapes et retirer la roue.

GRAISSAGE

Boîte de vitesses. — Les carters de boîte de vitesses et d'embrayage communiquent par un trou percé dans le couvercle de la boîte. Le graissage est donc commun pour les deux.

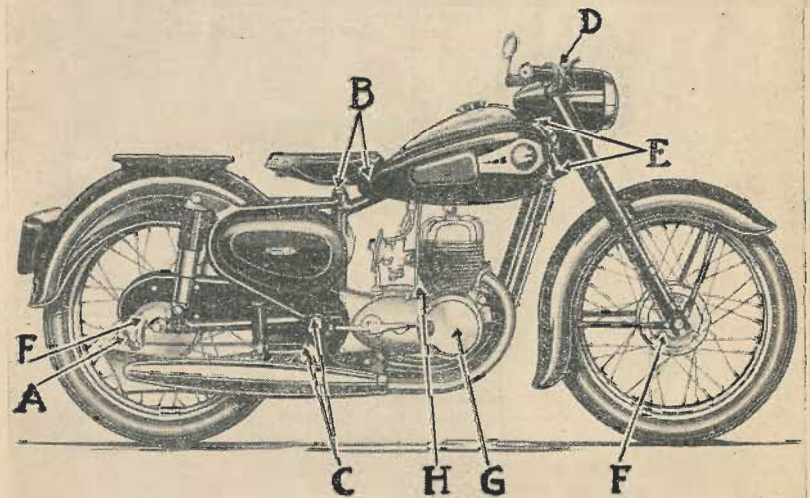
Au rodage, à 500 et 1.500 kms, lorsque le moteur est chaud, vidanger par les deux trous de vidange (un sous la boîte de vitesses et un à la partie inférieure du carter d'embrayage). Rincer et refaire le plein avec un litre d'**Huile CASTROL XL**, par l'orifice de la jauge du carter d'embrayage, qui se trouve à l'arrière gauche du cylindre.

Par la suite, de temps à autre, vérifier le niveau d'huile et s'assurer que le plein d'**Huile CASTROL XL** est correct au moyen de la jauge prévue (entre les deux encoches marquées sur la jauge fixée sur le bouchon de remplissage).

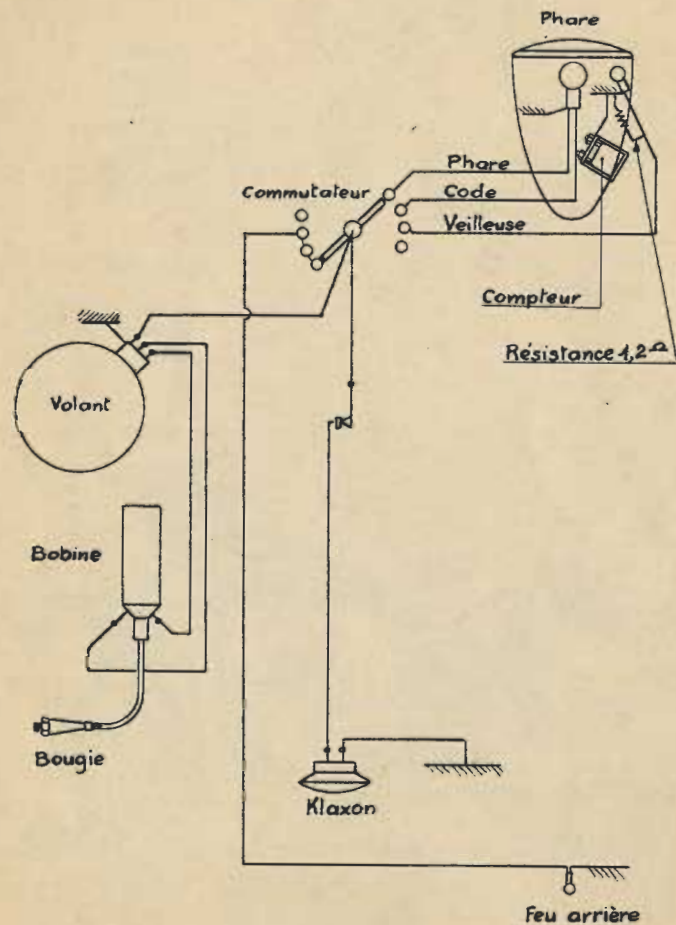
Refaire la vidange d'huile tous les 5.000 kms environ.

IMPORTANT. — Pour vidanger totalement l'huile, ne pas oublier de dévisser les deux bouchons de vidange : boîte de vitesses et carter d'embrayage.

	DESIGNATION DES ORGANES	QUALITE DU LUBRIFIANT
Tous les 1.000 kms	A) Chaîne de transmission	CASTROLEASE légère.
	B) Articulation et suspension de selle	
	C) Axe de bras de suspension AR.	CASTROL XXL.
	Pédale de frein et timonerie	CASTROL XL.
	D) Câbles, leviers, manettes	CASTROL XL.
Tous les 1.500 kms	E) Roulements de direction	CASTROLEASE légère.
	F) Cames de frein	
Tous les 2.000 kms	G) Feutre de la came de ruptureur	CASTROLEASE légère. Hiver : CASTROL XL. Été : CASTROL XXL.
	H) Niveau d'huile dans la boîte	



SCHEMA D'EQUIPEMENT ELECTRIQUE MOREL
POUR 175 cm³ L M C



SPÉCIFICATIONS PARTICULIÈRES
L M C 175 cm³

MOTEUR :

Monocylindre 2 temps.

Alésage	62
Course	57,5
Cylindrée	174 cm ³
Puissance fiscale	2 CV
Puissance effective	8,2 CV
Régime de puissance maximum	5.250 t/m.
Vitesse maximum	5.750 t/m.

TRANSMISSIONS :

Transmission primaire à chaîne.

Rapport primaire : 1,9 à 1.

Boîte à 4 vitesses, commandée par sélecteur.

Rapports de boîte de vitesses :

En 1 ^{re}	2,6 à 1
En 2 ^e	1,9 à 1
En 3 ^e	1,35 à 1
En 4 ^e	1 à 1

Rapports finals de démultiplication :

1 ^{re}	16,2 à 1
2 ^e	11,9 à 1
3 ^e	8,4 à 1
4 ^e	6,25 à 1

Vitesses maxima :

En 1 ^{re}	40 km./h.
En 2 ^e	55 km./h.
En 3 ^e	79 km./h.
En 4 ^e	105 km./h.

Embrayage à disques multiples : 3 Ferodo — 4 Aciers.

RESERVOIR :

Capacité du réservoir d'essence : 10 litres environ.

FREINS :

Avant et arrière : ø 130 mm.

POIDS :

A vide : 125 kgs.

ALLUMAGE :

Volant magnétique Moral UR 61.
Puissance : 36 Watts.
Avance à l'allumage : 4 mm.
Eclairage : sous tension 6 volts.

ALIMENTATION :

Carburateur : AMAC 924-024-3-46-12"-HLN.05.
Passage des gaz : 19,85.
Gicleur principal : 90.
Aiguille : au 3° cran.
Filtre : 99/06.

ou :

Carburateur AMAL Type 375 Monobloc.
Spécification : 4.503.
Filtre : 99/06.

TABLEAU SYNOPTIQUE DES PANNES

I. — LE MOTEUR REFUSE DE PARTIR

La bougie donne
régulièrement.

Moteur gommé.
Entrée d'air parasite.
Câble coincé.
Gicleur obstrué.
Flotteur percé.
Moteur engorgé d'essence.
Vitesse de lancement insuffisante.

Les 2 tirettes
"Essence" et
"Starter" sont en
position
ouverture.

La bougie
ne donne pas.

Bougie encrassée ou défectueuse.
Fil de bougie coupé.
Borne HTI en court-circuit.
Doigt de contact sale, cassé ou coincé.
Wis platinées sales ou dénégées.
Sabot de rupture détérioré.
Humidité dans le volant.
Condensateur grillé.
Bobine d'allumage défectueuse.
Fil du volant magnétique à la bobine
coupé.

Les 2 tirettes
"Essence" et
"Starter" sont en
position
ouverture.

Robinet
en bon état.

Réservoir vide.
Tuyauterie obstruée.
Trou du bouchon de réservoir obstrué.
Impuretés au filtre de cuve du robinet.
Pointeau grippé.

Étincelle
régulière
à la bougie.

Excès d'huile dans l'essence.
Excès d'essence.
Eau dans l'essence.
Manque d'essence (gicleur bouché).
Flotteur percé.
Pointeau mal rodé ou coincé.

Le moteur
a des ratés.

Étincelle
irrégulière
à la bougie.

Électrodes mal réglées.
Isolant non-étanche.
Fil de bougie dénudé.
Ressort de rupteur cassé.
Condensateur défectueux.
Bougie sale ou défectueuse.
Vis platinees en mauvais état.
Rupteur coincé.
Prise de courant HT défectueuse ou en
court-circuit.

II. — LE MOTEUR NE MARCHE PAS CONVENABLEMENT

Bruits
de ferraille.

Claquements du piston.
Excès d'air.
Segments cassés.

Bruit cristallin.

Excès d'avance.
Auto-allumage.

Bruit sourd.

Excès d'essence.

Bruit sec.

Jeu dans les gorges des segments ou
jeu excessif des pièces en mouve-
ment.

Cognement
brutal.

Volant desserré.

Constement.

Compression insuffisante.
Segments cassés, usés, gommés.
Cylindre ou piston usé.
Joints non-étanches.
Entrée d'air parasitaire.
Tuyauterie et silencieux obstrués.
Auto-allumage.
Bougie défectueuse.
Échauffement anormal du moteur.
Grippage d'axes.
Carburateur défectueux.
Chaîne AR trop tendue.
Frein grippé.
Boîte de vitesses qui coince.
Avance déréglée.

Le moteur cogne
ou fait
du bruit.

Le moteur
manque
de puissance.

Par intermittence.

Arrivée d'essence insuffisante.
Trou d'air au bouchon de réservoir par-
tiellement obstrué.