



ENTRETIEN

des

Motocyclettes

Magnat-Debon



A. Moser & V. Villard

Constructeurs

69, Cours de Saint-André

GRENOBLE

817

MANUFACTURE

DES

CYCLES & MOTOS

Magnat - Debon

A. MOSER & V. VILLARD

CONSTRUCTEURS


69, Cours de Saint-André

GRENOBLE

TÉLÉPHONE : 4-35

Adresse Télégraphique : MAGNATDEBON - GRENOBLE





ENTRETIEN
des Motocyclettes
Magnaf-Debon

Comme le dit son titre, cette notice n'a pour but que de donner les indications d'entretien pur et simple, qu'exigent nos motocyclettes, et non d'être un cours sur la théorie des moteurs à explosion ; cela nous mènerait trop loin, et nous prions ceux de nos clients qui seraient désireux de s'initier à cette théorie toujours intéressante, mais que la conduite de la motocyclette ne rend pas absolument nécessaire, de consulter les différents ouvrages qui traitent ce sujet.

MOTEUR

Graissage automatique. — Le pointeau prévu à cet effet est repéré à sa position de fermeture. Il suffit donc, pour la marche normale, de le dévisser de 1/5 à 1.3 de tour en été, selon la température et l'huile employée ; un peu plus en hiver.

Nous recommandons particulièrement l'**Huile Gargoyle** de la « Vacuum Mobil Oil Co », qualité B ou B. B.

La B. B. trop fluide ne doit être employée que par temps froid.

Pour la marche en course ou en très longue côte, de même que pour nos machines possédant le cylindre en acier, le graissage a besoin d'être plus abondant ; 3/4 de tour, au grand maximum, doivent suffire dans toutes les circonstances.

Dans ces derniers cas, le graissage doit être suffisant pour

PRECAUTION INDISPENSABLE

A l'arrêt bien fermer le pointeau
régulant le débit d'huile

ent.
issage
pour

traverser une côte pas très longue, mais assez raide, on désire ne pas déranger le réglage du graissage automatique normal.

Pour monter une côte longue et dure, on ouvrira légèrement plus le pointeau, de façon à augmenter le graissage.

Au contraire, à l'abord d'une longue descente, on fermera le pointeau pour empêcher l'arrivée de l'huile au moteur et, par conséquent, l'encrassement de la bougie.

Refermer le pointeau pour un arrêt prolongé.

Nous insistons, pour toute sûreté, sur ce point, que le moteur aspirant lui-même à chaque montée du piston l'huile débitée au pointeau, le graissage est juste proportionnel à l'allure du moteur. C'est donc un seul réglage précis à déterminer une fois pour toutes, suivant le service demandé ordinairement à la machine.

Entretien. — Tous les 1.500 kilomètres environ, remplacer l'huile qui est dans le réservoir par 1/4 de litre de pétrole (et non d'essence), et l'envoyer dans le carter. Ensuite, faire tourner par les pédales pendant une minute ou deux, vider le carter et recommencer jusqu'à ce que le pétrole sorte un peu clair.

Ce nettoyage terminé, envoyer 4 coups de pompe d'huile dans le carter.

SOUPAPES

Les soupapes doivent être rodées le moins souvent possible; les aciers actuellement employés pour la construction des moteurs à explosion ne se piquent que très rarement et rendent cette fastidieuse opération très peu fréquente.

Quand, par exception, elle s'impose nécessairement, il est recommandé d'avoir recours à un mécanicien compétent.

RÉGLAGE DES CULBUTEURS

Il est très important de surveiller le réglage de cet organe. Il arrive que quelques clients ne connaissant pas ce détail se plaignent du rendement de leur moteur et en particulier d'une chauffe nuisible de ce dernier auxquels sa bonne tenue normale ne les a pas habitués. Cette chauffe provient le plus souvent d'un jeu exagéré (allant parfois jusqu'à 1 ^m/_m 1/2) entre le culbuteur et la soupape et qui doit être, lorsque le moteur est froid, de 2 à 3/10^e de ^m/_m (épaisseur d'un bristol mince).

Ne pas s'étonner si ce jeu est légèrement augmenté lorsque le moteur est chaud, la dilatation du cylindre plus accentuée que celle des tiges du culbuteur en est la cause.

Les tiges de culbuteur se règlent au moyen de l'écrou supérieur à boule formant buttoir et du contre-écrou qui est immédiatement situé en dessous.

Nous ne saurions trop recommander de graisser à chaque sortie, avec une ou deux gouttes d'huile à moteur, les axes de culbuteurs et guides des tiges, de cette façon ces organes ne prendront pas de jeu et resteront silencieux.

RÉGLAGE DU CARBURATEUR

1^o Air. — La prise d'air supplémentaire « S » (voir croquis page 12) est réglée une seule fois au départ; l'admission d'air étant automatique, ce réglage subsistera jusqu'à un changement des conditions atmosphériques (différences d'altitude, de température) etc., etc.

2^o Essence. — Gicleur. — Il est percé normalement d'un trou de 6 à 7/10^e de ^m/_m. C'est par ce trou que passe l'essence qui alimente l'admission.

Par suite des conditions extérieures variables (altitude, région, etc.), on peut être amené avec l'expérience due à l'usage de la machine, à modifier légèrement cette dimension pour obtenir un meilleur rendement. L'opération se fait de la façon suivante: Pour réduire l'orifice « O » du gicleur, on mate légèrement l'extrémité avec une bille de 4 ^m/_m environ, posée d'aplomb sur le trou, ceci afin d'obtenir une réduction régulière du diamètre de l'orifice; pour l'augmenter on doit passer un petit alésoir appelé ordinairement « équarisseur »; ce dernier doit être passé en l'enfonçant par le dessous du gicleur. Les variations de diamètre doivent se faire dans des proportions minimales pouvant aller au maximum d'un vingtième à un dixième de millimètre.

3^o Niveau d'essence. — Pour un carburateur bien réglé, le niveau d'essence doit venir, à l'état de repos, de 1 à 2 ^m/_m en dessous de l'orifice « O » du gicleur pour une position horizontale de la machine; on fait varier le niveau, c'est-à-dire la position de fermeture du pointeau en faisant glisser le liège du flotteur sur sa tige « P ». Les variations de hauteur de niveau sont de même sens et de même ordre que celle du flotteur,

c'est-à-dire que pour faire monter le niveau d'essence il faut monter le liège et inversement.

DÉMONTAGE DE LA POULIE

Dévisser en tournant à gauche l'écrou de fixation.

L'écrou enlevé, la poulie se démonte en introduisant entre elle et le carter deux tournevis ou deux burins ou tous autres outils capables de faire coins et que l'on force très légèrement; un léger coup sec sur le bout de l'arbre libère facilement la poulie. On peut aussi la décoincer en frappant légèrement à 45° environ sur le bord extérieur.

Pour la poulie extensible à la main, la première méthode est seule à utiliser; on emploiera, pour démonter l'écrou, la clef spéciale fournie à cet effet.

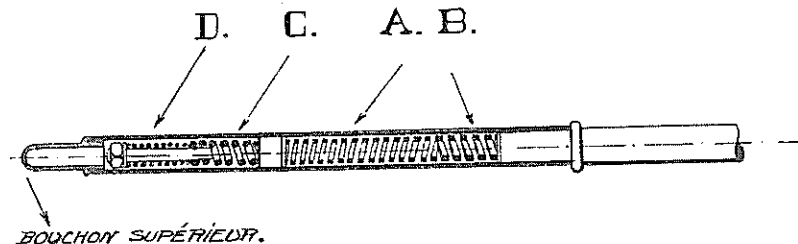
FOURCHE ÉLASTIQUE

Entretien. — Chaque fourreau est muni d'un trou graisseur supérieur et d'un trou inférieur. Avoir soin de graisser, tous les 100 kilomètres environ, la partie inférieure des fourreaux, et, de temps en temps, la partie supérieure, de même que le guide du hauban.

Le guide sera graissé en introduisant par le dessous un peu de graisse consistante à l'intérieur du tube de direction, qui sert de glissière. Nous recommandons également, pour conserver à la fourche toute sa souplesse et lui assurer une longue durée, de dévisser tous les 2,000 kilomètres environ, les écrous borgnes à la partie supérieure de la tête de fourche et de remplir les fourreaux de graisse consistante.

Démontage. — Pour démonter la fourche, dévisser d'abord le bouchon ou écrou borgne supérieur qui sert de cache-poussière. Les bouchons enlevés, on dévissera les écrous qui retiennent les ressorts amortisseurs; ceci fait, la machine soulevée de terre, on pourra sortir les fourreaux ainsi que le guide.

Pour démonter les écrous de retenue des ressorts, il suffit de peser sur l'avant de la machine, de façon à comprimer les ressorts à bloc. En cette position, les guides intérieurs viennent effleurer l'extrémité supérieure du fourreau et les écrous sont alors apparents. Ils peuvent être dévissés avec une clé à molette ordinaire.



Le croquis ci-dessus indique la façon dont sont placés les ressorts à l'intérieur des fourreaux, ceci pour qu'il n'y ait aucune erreur dans le remontage. A la partie inférieure sont les deux ressorts en fil carré, un long A et un court B et à la partie supérieure sont les deux ressorts en fil rond, également un long C et un court D; ce dernier est du plus petit diamètre.

Remarques. — Pour certaines de nos fourches de modèles anciens, le plus petit des ressorts amortisseur (supérieur D) est remplacé par un tube; ce tube doit donc se trouver après montage, immédiatement sous l'écrou.

MAGNÉTO

Nous livrons, avec chaque machine, une notice spéciale concernant l'entretien et le réglage de l'appareil placé sur le moteur.

Pour les machines possédant encore des magnétos allemandes, Bosch, ou U. H., les notices concernant ces appareils ne se trouvant plus, nous avons fait établir des instructions réduites, suffisantes néanmoins pour la plupart des cas.

Pour des cas spéciaux où un changement de pièces important serait à effectuer, nous recommandons de nous faire parvenir l'appareil complet qui ne peut être revu que par un spécialiste, étant donné la grande difficulté qu'il y a — sinon l'impossibilité — pour se procurer des pièces de rechange de ces Marques.

GALET TENDEUR

Pour les machines de type ancien qui possèdent encore des galets tendeurs, nous recommandons de le graisser tous les 200 kilomètres environ par le graisseur situé sur le bouchon.

Nous recommandons particulièrement aux clients qui, pos-

sédant des machines de ce type, ont adopté la courroie caoutchouc ou même la courroie trapézoïdale-cuir, de ne pas se servir de galet-tendeur. Les deux courroies ci-dessus nécessitent un crochet dont la force et le volume sont incompatibles, tant pour le bruit que pour leur résistance avec une bonne durée de ces deux organes.

ROUE LIBRE

La graisser fréquemment, tous les 100 kilomètres environ. Nous recommandons de faire régulièrement le pétrolage de cet organe en injectant par l'un des trous graisseurs un peu de pétrole de façon à faire sortir toutes poussières ou tout gravier qui auraient pu s'y introduire et immobiliser les cliquets ; par la même occasion cela évite la formation du camboui qui présente le même inconvénient.

ROULEMENTS DES ROUES

Les graisser un peu plus fréquemment que ceux d'une bicyclette : tous les 200 kilomètres environ.

COURROIES

Courroie caoutchouc. — Par suite de l'emploi de moteurs de plus en plus nerveux, nous avons adopté la courroie caoutchouc qui s'est révélée comme la plus résistante et celle donnant la plus grande souplesse et le moins d'ennuis ; elle présente sur la courroie cuir les avantages notables de ne nécessiter aucun entretien et d'être rigoureusement inextensible. Ce dernier point s'est si bien vérifié dans la pratique qu'elle a rendu inutile l'adoption du galet-tendeur qui présenterait, d'ailleurs, l'inconvénient de fatiguer inutilement la courroie par une contre-flexion et de plus de faire du bruit à chaque passage de l'agrafe.

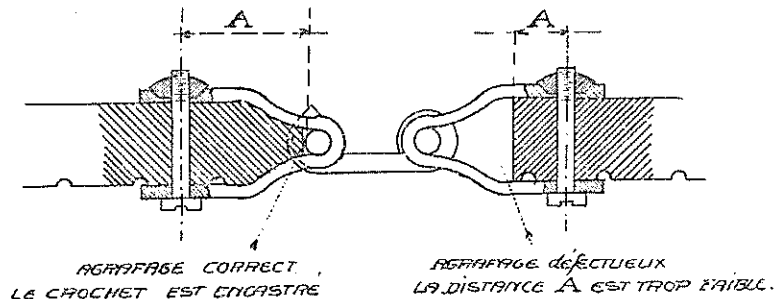
Nous avons adopté la courroie de 19 ^m/_m de largeur.

Le seul flottement que peut prendre cette courroie provient de l'usure latérale au bout d'un grand nombre de kilomètres ce qui lui permet de s'enfoncer plus profondément dans la poulie.

Avec la poulie extensible ce défaut est rapidement corrigé par une réduction de la largeur de la gorge qui ramène la courroie à son diamètre primitif, c'est-à-dire à une multiplication constante.

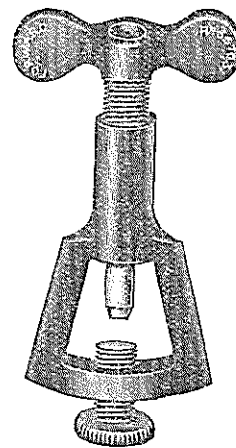
Pour les machines employant des poulies non réglables, on retend la courroie en déplaçant l'agrafe.

Agrafage de la courroie. — Un bon agrafage doit présenter l'aspect de la figure ci-dessous.



La courroie doit remplir complètement l'espace laissé jusqu'au crochet ; on doit même pousser la précaution jusqu'à inciser légèrement le milieu de la courroie de l'épaisseur du crochet pour faire la place de ce dernier et permettre de réduire au minimum la distance entre les deux extrémités de la courroie ; ceci est nécessaire si l'on veut obtenir un silence parfait au passage du crochet sur les poulies.

L'agrafe Star, reproduite par la gravure ci-dessus, que nous recommandons, est la plus simple, celle qui, réunie par un simple crochet, permet une bonne fixation au moyen de vis dont la tête est intérieure pour ne pas dépasser, et possède des écrous augmentant la longueur des filetages.



Pour obtenir une bonne durée de la courroie, on doit se servir pour percer les trous, uniquement du perce-courroie livré avec la moto et représenté par la figure ci-contre ; cet instrument seul permet d'obtenir un perçage parfaitement d'aplomb, nécessaire pour que les deux extrémités se succèdent dans la poulie sans à-coups.

Soins à donner. — Le seul soin à donner à cette courroie est de veiller à ce qu'elle ne soit jamais mouillée d'huile et en cas de mauvais temps, veiller à ce qu'à l'endroit de l'agrafe l'eau et la boue ne viennent pas rouiller cette dernière.

Raccourcissement de la courroie. — Il y a lieu de retendre la courroie chaque fois que cette dernière, devenue flottante, permettra au moteur de s'emballer sans entrainer la machine.

Nous insistons sur ce point, car l'usage de la courroie cuir a donné l'habitude de la tendre beaucoup trop, ce qui amène une marche désagréable et une fatigue inutile du moteur; l'adhérence de la courroie caoutchouc de bonne qualité est telle que nos clients ne doivent pas s'étonner si avec une courroie absolument flottante l'inconvénient signalé ci-dessus de patinage ne se produit pas.

Dans ces conditions, on peut admettre que chaque fois qu'il y a lieu de retendre la courroie, la longueur à couper à l'une des extrémités de la courroie sera sensiblement égale à celle comprise entre le trou et le bord; de cette façon on aura toujours une longueur de courroie « A » (figure, page 7) maximum pour résister à l'effort d'arrachement.

Remarques importantes. — Après le moteur, la courroie est la pièce la plus importante de la machine. Pour s'éviter tous ennuis en route, on doit apporter la plus grande attention à l'opération ci-dessus désignée et surveiller l'agrafe.

Resserrer, après un premier service, les vis de l'agrafe afin que la courroie soit solidement pincée par les joues de cette dernière. La vis doit exclusivement servir à ce serrage et non transmettre la traction, ce qui amènerait un arrachement rapide des extrémités de la courroie.

A noter que seules les poulies à joues pleines doivent être employées avec la courroie caoutchouc pour éviter la détérioration de cette dernière par les ajourages.

Courroies cuir. — Pour nos motocyclettes précédant le type 3 1/4 à culbuteur, donc de force inférieure, et pour lesquelles la poulie de 110 mm de diamètre est trop grande, la courroie cuir est nécessaire, car sur les petits diamètres elle s'enroule plus facilement que la courroie caoutchouc.

Nous avons adopté la courroie de 20 mm de largeur.

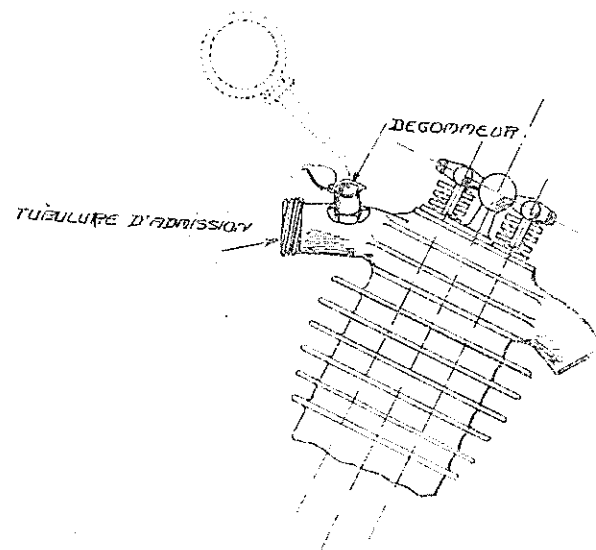
Entretien. — Ces courroies se raccordent au moyen des mêmes agrafes que la courroie caoutchouc; on se servira donc des mêmes instructions pour leur fixation et on y apportera le même soin; d'autre part, la courroie cuir nécessite un entretien qui consiste dans le graissage périodique de la courroie au moyen de la « corroïne ».

Nous recommandons aux clients d'éviter l'emploi du galet-

tendeur qui présente pour cette courroie le même inconvénient que pour la courroie caoutchouc; d'autre part, il est préférable, pour la bonne adhérence, d'employer des poulies à joues ajourées.

QUELQUES CONSEILS AUX DÉBUTANTS

Pour partir sans peine. — Introduire au moyen de la burette fournie dans chaque sacoche, quelques gouttes d'essence dans le dégommeur; ce dernier est situé sur la tubulure d'admission près du carburateur (figure ci-dessous).



Rabattre le chapeau du dégommeur.

Noyer le carburateur en appuyant légèrement sur la tige (P) du flotteur qui dépasse le couvercle jusqu'à ce que l'essence déborde (voir croquis page 12).

Fermer la prise d'air supplémentaire (S).

Mettre 1/3 admission de gaz.

Mettre le levier d'avance à l'allumage dans sa position moyenne, c'est-à-dire au milieu de l'angle qu'il peut décrire entre le retard et l'avance.

Après le départ, réduire l'admission suivant l'allure que l'on désire, ouvrir la prise d'air supplémentaire et régler l'avance s'il y a lieu.

Après chaque arrêt prolongé, par temps froid toujours :

Monter la machine sur support-béquille, mettre le moteur en marche en observant les indications précitées. Pour les machines sans débrayages, réinjecter quelques gouttes d'essence pour le départ.

Pour économiser l'essence, c'est-à-dire pour faire le plus de trajet avec le moins d'essence :

Il y a lieu d'observer en principe la règle : **Peu d'admission, beaucoup d'air et avance** autant que le permet la marche souple et harmonieuse du moteur (voir à ce sujet la page 13).

Essayer au commencement les différentes positions des leviers d'avance et d'admission tout en observant l'influence de l'air supplémentaire ; on sera ainsi vite à même de pouvoir juger la bonne marche du moteur par l'oute.

Par temps très chaud, la prise d'air pourra être progressivement ouverte complètement ; en plus le chapeau du dégommeur pourra être réouvert aussitôt que le moteur aura atteint sa chaleur normale.

Pour bien monter les côtes. — Les aborder à bonne allure mais sans exagération, avec moitié d'admission ; à mesure que le moteur ralentit, diminuer progressivement l'avance et augmenter de même l'admission. Pot d'échappement ouvert.

NOTA. — Dans les descentes longues et rapides, nous recommandons de seconder le frein par le moteur en fermant l'admission. Faire provoquer de temps en temps quelques explosions afin d'éviter l'encrassement de la bougie.

Pour obtenir un bon ralentit sans à-coups. — Mettre du retard à l'allumage, fermer l'air, réduire l'admission au minimum.

LES PANNES, LEURS CAUSES, LES REMÈDES.

Quel que soit l'instrument dont on fasse usage, soit par suite d'un manque d'entretien ou toute autre cause, certains dérangements peuvent se produire : c'est ce que nous appelons les « pannes ».

Que nos clients ne s'effraient pas de ce mot tant redouté des chauffeurs ; les pannes sont, en réalité, très rares et imputables, la plupart du temps, à un oubli ou à la négligence.

Nous donnons ci-dessous un tableau énumérant les différentes sortes de pannes, le moyen de les reconnaître, d'y remédier très facilement.

I. LE MOTEUR REFUSE DE PARTIR

Si toutes les indications relatives au départ étant suivies, le moteur ne part pas, plusieurs causes sont à examiner :

a) Vérifier l'arrivée de l'essence au carburateur.

Si après avoir appuyé sur le pointeau (p) du carburateur pendant le temps habituellement nécessaire pour laisser déborder l'essence, cela ne se produit pas, c'est qu'elle n'arrive pas au carburateur. Dans ce cas le réservoir peut être vide, le pointeau fermé ou la tuyauterie obstruée ; vérifier l'arrivée d'essence.

Dévisser le raccord du tuyau d'essence au carburateur. Si le pointeau d'essence étant ouvert, l'essence n'arrive pas, dévisser le raccord du tuyau d'essence au réservoir. On se rendra ainsi compte si c'est le robinet ou le tuyau lui-même qui est obstrué.

Après avoir remonté la tuyauterie et s'être assuré que l'inconvénient a disparu,

b) Vérifier l'allumage.

Vérifier si le câble d'allumage et les contacts sont en bon état et si ces derniers sont propres.

Vérifier la bougie : si elle est encrassée, la nettoyer voire même la changer.

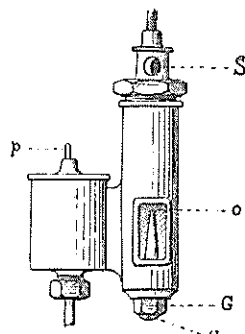
Vérifier la magnéto avec la clé *ad hoc* (voir Notice spéciale de la Magnéto).

c) Vérification du carburateur.

Si après avoir vérifié l'arrivée d'essence au carburateur et l'allumage, le moteur ne partait pas encore, chose très rare, l'essence serait arrêtée par une obstruction du gicleur ; dans le carburateur mod. 1913 (voir croquis ci-après) le gicleur est directement démontable, c'est-à-dire qu'il n'exige le démontage d'aucune autre pièce.

1° Le dévisser par le 6 pans inférieur (G);

2° Dévisser la vis inférieure (v) et vérifier si les orifices de l'embase et du pointeau (o) sont obstrués. Pour déboucher celui du pointeau, souffler fortement par la pointe ou se servir d'un erin (en aucun cas ne se servir d'une aiguille ou d'une pointe métallique, qui finirait par agrandir l'orifice au détriment de la consommation); le trou doit avoir normalement 0^m/₇ de diamètre.



2° LE MOTEUR A DES RATÉS

Causes possibles :

Allumage. — Ecrou de bougie desserré. — Câble électrique à nu. — Porcelaine de bougie cassée ou pointes desserrées. Eau ou huile sur la bougie.

Carburation. — Trop ou pas assez d'air supplémentaire. — Essence de mauvaise qualité ou malpropre.

Soupapes. — Ressorts rompus ou trop faibles.

3° LE MOTEUR RALENTIT OU NE FAIT PAS SA FORCE

Causes possibles :

Allumage. — Voir le paragraphe précédent : « Ratés ».

Carburation. — Id. Id.

Manque de compression. — Fuites aux joints. — Soupapes mal rodées ou tiges trop longues. — Ressorts trop faibles. — Segments usés.

Chauffe du Moteur. — Graissage insuffisant. — Trop d'avance ou trop de retard à l'allumage. — Trop d'essence.

4° LE MOTEUR S'ARRÊTE BRUSQUEMENT

Causes possibles :

Allumage. — Circuit rompu, soit par desserrage, soit par rupture du fil de bougie. — Bougie cassée.

Carburation. — Plus d'essence dans le réservoir ou gicleur obstrué.

Moteur. — Manque de graissage. — Soupape cassée ou grippée.

5° LE MOTEUR COGNE

Il arrive quelquefois qu'à la suite de circonstances diverses que nous allons examiner, le moteur fait entendre un bruit caractéristique que l'on appelle cognement, bien que les effets ne soient pas toujours identiques.

1° Le piston semble à chaque tour buter sur une matière résistante et près de vouloir caler; la plupart du temps ce bruit est la caractéristique d'un moteur ayant trop de compression (en général par suite d'un encrassement du piston et de la chambre de compression); il peut produire en outre au fond du cylindre une surépaisseur sur laquelle le piston vient buter, ce qui donne un coup dur. C'est donc de ce côté qu'il faudra diriger les recherches et faire le nécessaire.

Pour décrasser le cylindre et le piston, éviter comme on fait quelquefois, de frapper avec la panne d'un marteau, procédé qui risque de casser les pièces, mais faire tremper ces dernières dans de l'essence ou du pétrole et ensuite les gratter avec un racloir en laiton ou en bronze; la crasse doit s'enlever assez facilement.

2° Le moteur fait entendre un bruit métallique comme si deux pièces entraient violemment en choc. En ce cas, il peut y avoir deux causes :

Ou bien une avance de l'allumage exagérée pour une vitesse donnée au moteur. (Les débutants auront pu entendre ce bruit lorsqu'ils sont près de caler dans une côte, par exemple). C'est pourquoi nous ne saurions trop recommander de proportionner toujours l'avance, non à la puissance demandée au moteur, mais à sa vitesse de rotation.

Ou bien un jeu exagéré de la Tête et du Pied de bielle. Dans ce cas, il y a réellement choc de pièces et le moteur est à faire rebaguer. Il y a, en effet, très grave inconvénient à laisser cogner un moteur, ce qui, par la suite, pourrait amener rupture de pièces comme l'axe du piston... la bielle... l'axe d'accouplement.

3° Le moteur fait entendre un cliquetis désagréable au ralenti, sans pour cela donner l'impression que le moteur peine.

Ce cas peut se produire dans les moteurs neufs lorsque les axes n'étant pas suffisamment rodés par l'usage, sont encore serrés sur leurs bagues. Dans les mouvements, au moment de changement de sens et d'oscillation de la bielle, cette

dernière emmène avec elle le piston qui se trouve appuyé tantôt sur un côté, tantôt sur l'autre, ce qui produit le bruit ; dans ce cas, un bon graissage est le seul remède à envisager.

Lorsque le même fait se produit à une vitesse normale du moteur, c'est en général le fait d'une usure du piston ou d'ovalisation du cylindre.

En ce cas, le moteur est à renvoyer à l'usine pour vérification, réparation ou réglage.

Remède provisoire au cognement du moteur. — Pour remédier provisoirement au cognement du moteur par suite d'usure de pièce dans les différents cas indiqués ci-dessus, nous recommandons à nos clients de mélanger alors l'huile avec un peu de graphite ou de plombagine en poudre impalpable (Oildag, par exemple).

Dans certains cas ce procédé a donné de meilleurs résultats et a permis à des moteurs usagés de continuer leur service jusqu'à ce qu'une circonstance plus favorable, par exemple, se présente pour la réparation.

Dans les autres cas, il suffit, la plupart du temps, de surveiller soigneusement la conduite du moteur pour faire disparaître ce bruit désagréable et nuisible.

CONCLUSION. — A l'aide des indications précédentes, le débutant ou l'initié à l'usage de la motocyclette trouveront les renseignements utiles pour obtenir, dans la majorité des cas, la satisfaction ou le remède désirables pour la bonne utilisation normale de cet agréable moyen de locomotion.

Il est cependant à conseiller particulièrement de ne pas trop écouter tous les avis plus ou moins autorisés qui ne manquent pas d'être promulgués, souvent inconsidérément, lorsque l'on consulte n'importe qui sur la bonne ou mauvaise marche de sa machine et surtout d'éviter de pratiquer soi-même des réparations ou améliorations lorsque l'on ne se sent pas foncièrement capable de les mener comme il convient.

C'est ainsi que la plupart du temps il est préférable et plus économique de s'adresser à un spécialiste ou à quelqu'un de qualifié (nos Agents sont tout indiqués pour cela) pour recueillir de leur consultation les meilleurs renseignements utiles en cas de réparations nécessaires à effectuer.