



**MAGNAT
DEBON**

VELORETTE

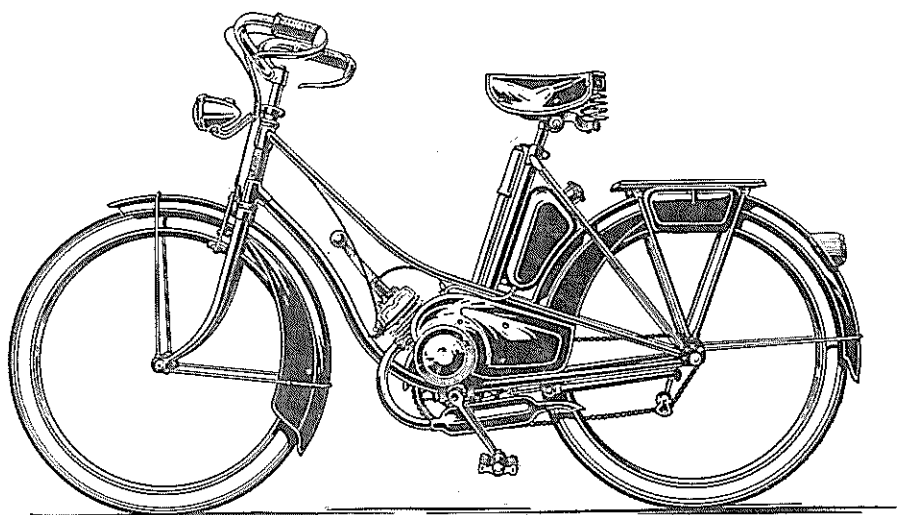
NOTICE D'ENTRETIEN



VELORETTE



- DESCRIPTION
- FONCTIONNEMENT
- ENTRETIEN



DESCRIPTION

MOTEURS.

Alésage : 40 m/m.

Course : 38 m/m.

Cylindrée : 48 cm³.

Taux de compression volumétrique : 5 à 1.

Allumage et éclairage par volant magnétique France.

Carburateur Gurnern type C10G, gicleur 22.

Vitesse en palier : 35 kilomètres-heure.

Consommation : 1 lit. 5 aux 100 kilomètres environ.

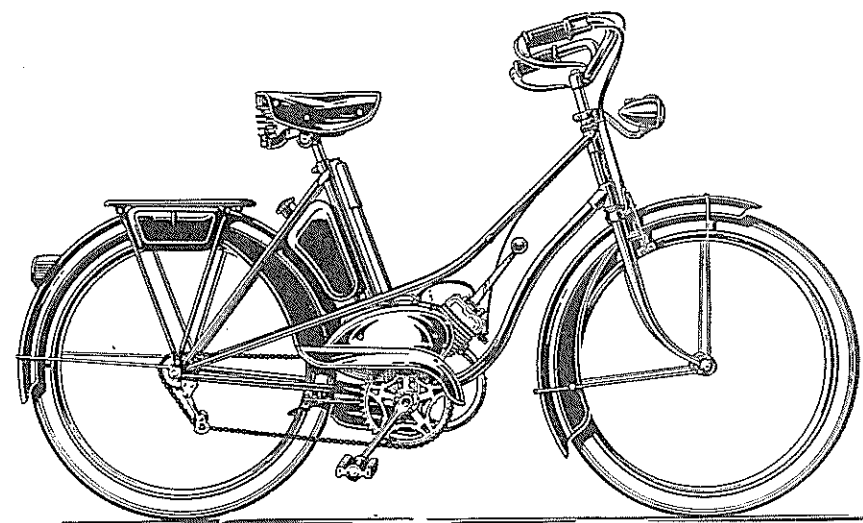
Peut gravir des pentes de 7 à 8 %.

BEQUILLE : Latérale, se rabattant le long du tube de base.

CADRE : Renforcé, tubes et raccords brasés.

PROPULSION : Entraînement de la roue arrière par galet corindon. Ce galet doit provoquer un enfoncement d'environ 8 m/m sur le pneu gonflé à 2 kgs.

FREINS : Sur jantes, patins spéciaux, donnant un freinage efficace et progressif. (S'assurer de temps à autre de l'usure des patins.)



SELLE : Large et confortable.

PNEUS : 600X50.

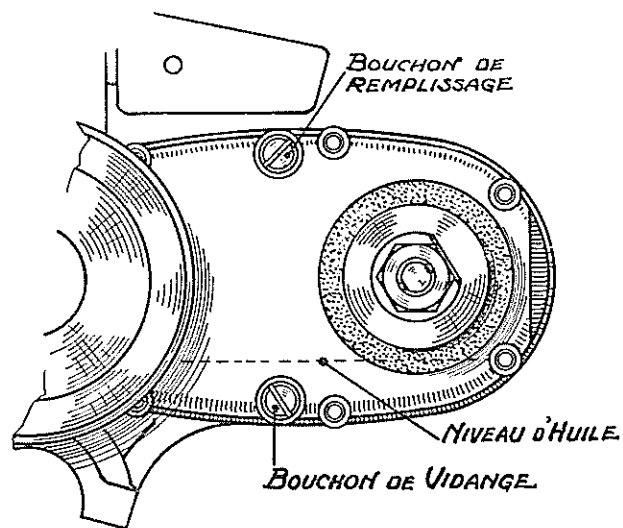
EMBRAYAGE : Par levier fixé sur la culasse et se verrouillant au cadre.

GARDE-BOUE : Larges et enveloppants

PORTE-BAGAGES : En tôle emboutie.

PRÉPARATION ET MISE EN SERVICE

Faire le plein du réservoir avec un mélange composé d'essence et d'huile **CASTROL XL**, dans la proportion de 7 ou 8 % en période de rodage. Après 1.000 kilomètres, ce pourcentage pourra être réduit de 5 à 6 %. Utiliser de préférence de l'essence ordinaire, au lieu de super-carburant. Le graissage du moteur étant assuré par addition d'huile au carburant, ne pas omettre de faire ce mélange, faute de quoi le moteur ne serait pas graissé. (Pour ouvrir le robinet dévisser d'un à deux tours environ.)



CARTER DE TRANSMISSION :

S'assurer que le carter contient 30 cm³ d'huile CASTROL XXL. Un bouchon de vidange est prévu en bas du carter.

PNEUS :

Vérifier que les pneus soient gonflés correctement, surtout le pneu arrière.

PRESSIION DE GONFLAGE :

Avant : 1 kg, 500.

Arrière : 2 kgs.

RODAGE :

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

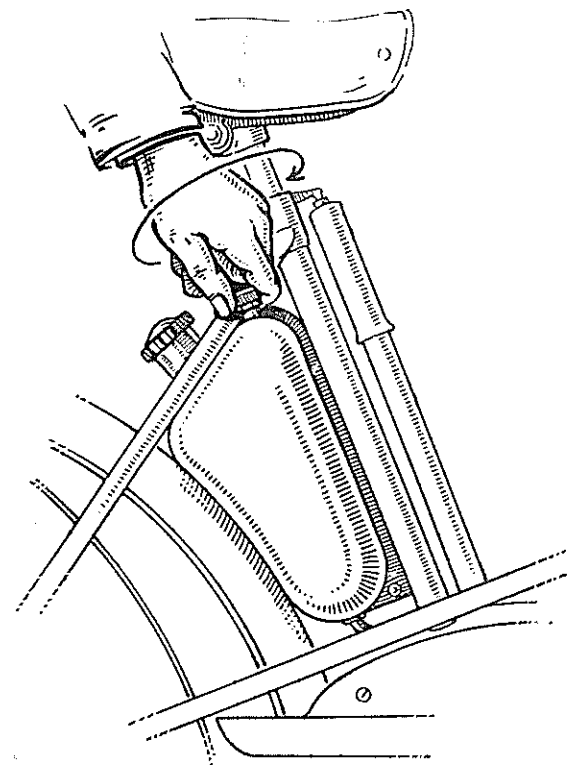
1^{re} période : 200 kilom. environ. Vitesse maximum : 20 kilom.-heure.

2^e période : 200 kilom. environ. Vitesse maximum : 25 kilom.-heure.

3^e période : Utilisation progressive jusqu'à 700 kilomètres.

Pendant les deux premières périodes éviter de faire chauffer exagérément le moteur.

Ne pas hésiter à l'aider en pédalant dans les côtes, ou le laisser refroidir quelques minutes à l'arrêt, surtout par temps chaud.



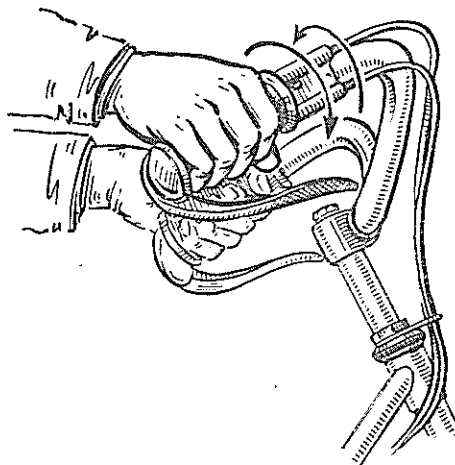
MISE EN ROUTE :

1^o Ouvrir le robinet d'essence, en dévissant le boulon moleté d'un à deux tours environ :

2^o Accrocher le levier de commande dans le cran prévu dans l'entretoise des tubes berceau :

3^o Monter sur le cyclomoteur ; ouvrir le décompresseur, en tournant la poignée située à droite du guidon à fond vers l'extérieur.

Par temps froid, mettre le starter en action en agitant la petite manette placée à la partie supérieure du corps du carburateur ; la pousser vers l'avant



jusqu'à obtenir son accrochage ; le starter se déclenche automatiquement, dès que l'on tourne plus à fond la poignée droite des gaz, c'est-à-dire après quelques instants, permettant un léger réchauffement du moteur.

4° Lancer le moteur en pédalant ;

5° La vitesse acquise étant suffisante (environ 10 kilom.-heure), faire tourner la poignée droite en sens inverse pour fermer le décompresseur ; puis continuer le mouvement pour actionner la commande des gaz, la poignée étant à double effet ;

6° Le moteur tournant librement, faire varier la vitesse en tournant plus ou moins la poignée des gaz.

RALENTISSEMENT ET ARRÊT :

Couper progressivement les gaz jusqu'à obtenir le ralentissement désiré. Pour un ralentissement rapide, actionner le décompresseur et serrer les freins. Pour arrêter, continuer l'action des freins.

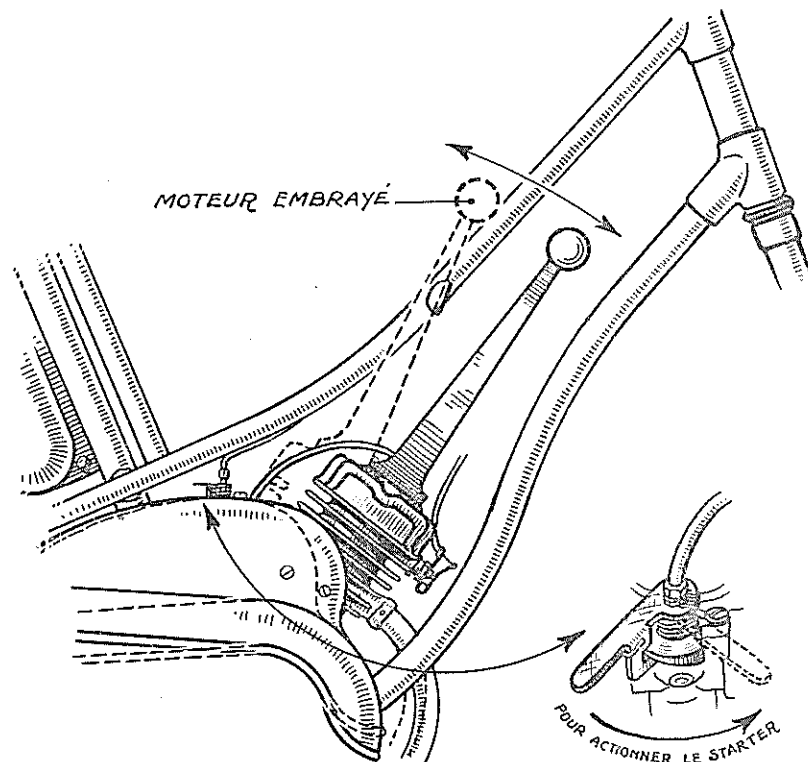
Si, dans une descente ou pour une raison quelconque, on désire utiliser le cyclomoteur en bicyclette (moteur débrayé), tirer sur le levier de manœuvre et le dégager de son cran d'arrêt, en l'écartant légèrement vers la droite ; le moteur se trouve débrayé en basculant vers l'avant.

Ne pas exécuter cette manœuvre lorsque le moteur est en marche, pour éviter un emballement préjudiciable au moteur.

ENTRETIEN — GRAISSAGE GÉNÉRAL

Graissage périodique des articulations et roulements. — Utiliser l'huile CASTROL Huilite pour moyeux, pédales, roue libre, câbles, chaîne, etc...

Tous les 1.000 kilomètres, vidanger et refaire le plein d'huile du carter de transmission en utilisant l'huile CASTROL XXL (30 cm³ environ). Bouchon de vidange et de remplissage prévus.



BOUGIE :

La distance entre les points de bougie doit être de 0 mm. 4 à 0 mm. 5. 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.

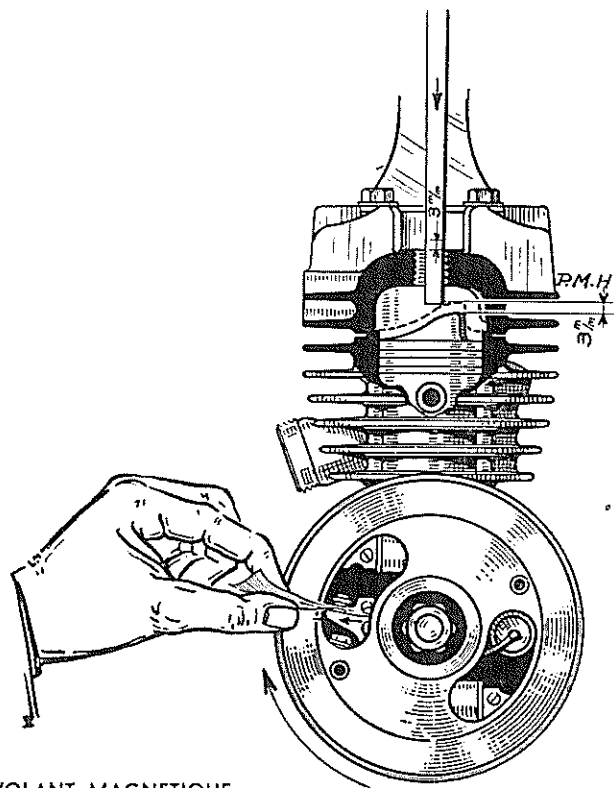
DECALAMINAGE :

Tous les 3 à 4.000 kilomètres environ démonter la culasse, le piston et le cylindre et enlever les dépôts de calamine.

En profiter pour nettoyer les lumières d'échappement et s'assurer en même temps que le jeu à la coupe des segments soit compris entre 0 mm. 2 et 0 mm. 3.

ECHAPPEMENT :

Périodiquement, nettoyer à la brosse le tube d'échappement et le silencieux.



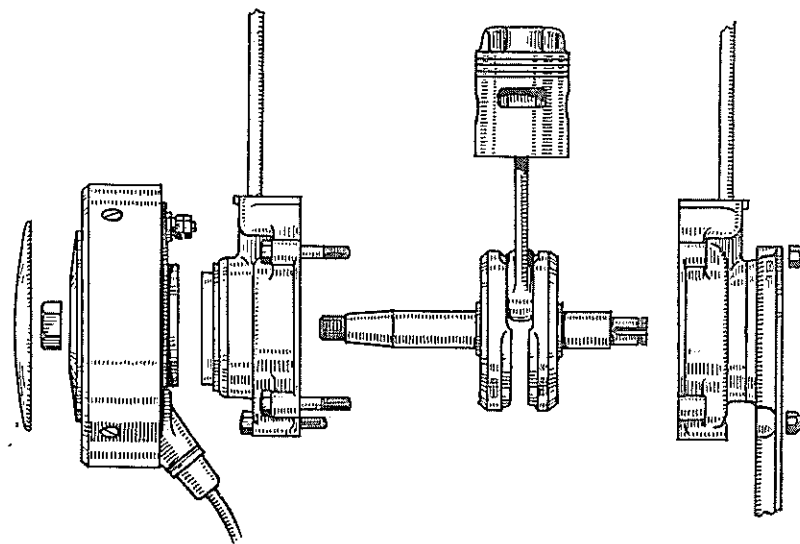
VOLANT MAGNETIQUE :

Les contacts tungstène doivent toujours être parfaitement propres, et il y a lieu de les nettoyer de temps à autre à l'essence ou à l'aide d'un grattoir, mais en évitant de les rayer.

A cette occasion, graisser légèrement la came du rupteur avec **CASTROL Huilit**, en imprégnant d'huile le feutre graisseur.

VERIFICATION DU CALAGE ET DU REGLAGE :

- a) Retirer la bougie;
- b) Mettre le piston 3 millimètres avant le point mort haut, en faisant tourner le moteur en sens inverse de sa marche normale;
- c) S'assurer alors qu'à cette position du piston, les deux flèches rouges du volant sont en regard et que les vis platinées commencent à s'ouvrir.



CALAGE ET REGLAGE :

Pour bien caler le moteur, s'il y a dérèglement, opérer de la façon suivante :
1° Enlever l'écrou bloquant le volant sur l'axe du maneton avec une clé à tube;

2° Débloquer le volant avec un arrache-volant classique;

3° Placer le piston de 3 mm. 5 avant le point mort haut;

4° Mettre les flèches rouges du volant en face l'une de l'autre;

5° Régler les vis platinées de façon à ce qu'elles décollent (vérifier avec le papier à cigarettes à ce moment);

6° Rebloquer l'écrou du volant.

NOTA. — L'ouverture maximum des vis doit être environ de $4/10^{\circ}$ de mm.

MOTEUR

DEMONTAGE SUR CADRE :

- 1° Démonter les carters;
 - 2° Décrocher le ressort de protection de rappel du moteur;
 - 3° Débrancher le tube d'arrivée d'essence et enlever le boisseau de gaz, ou, mieux, dégager complètement le carburateur;
 - 4° Dévisser les quatre écrous de fixation des deux demi-colliers de fixation du moteur sous le pédalier.
- Ensuite, sortir le moteur du cadre.

MOTEUR PROPREMENT DIT :

Ce démontage est très simple, et nous n'en indiquons que les points principaux.

1° Dévisser les écrous de culasse et sortir celle-ci et le cylindre ;

2° Enlever l'écrou de blocage du galet ; sortir celui-ci et enlever le cône mobile et les billes ;

3° Enlever le carter extérieur de chaîne primaire ; vidanger ;

4° Enlever le circlip du pignon sur vilebrequin et sortir le pignon et sa clavette en même temps que la chaîne et le pignon de commande du galet avec son axe. (Attention aux billes du cône fixe !) Enlever le volant magnétique, comme indiqué précédemment ;

5° Désaccoupler les demi-carter moteur en prenant de grandes précautions, pour ne pas léser les bagues antifuite, qui assurent l'étanchéité des carter.

Tout le moteur, sauf l'embellage, est donc démonté.

Bien nettoyer le plan de joints

et les faces d'appui ; s'assurer que tout est normal, et remonter.

REMONTAGE DU MOTEUR :

Procéder en ordre inverse, en faisant très attention au remontage du vilebrequin dans les bagues d'étanchéité ; changer les joints s'ils sont déchirés. Vérifier la coupe des segments (jeu : 0 mm. 2 environ).

Il est préférable, pour toutes ces opérations, d'avoir recours à un agent de la Marque, qui dispose de tout l'outillage nécessaire.

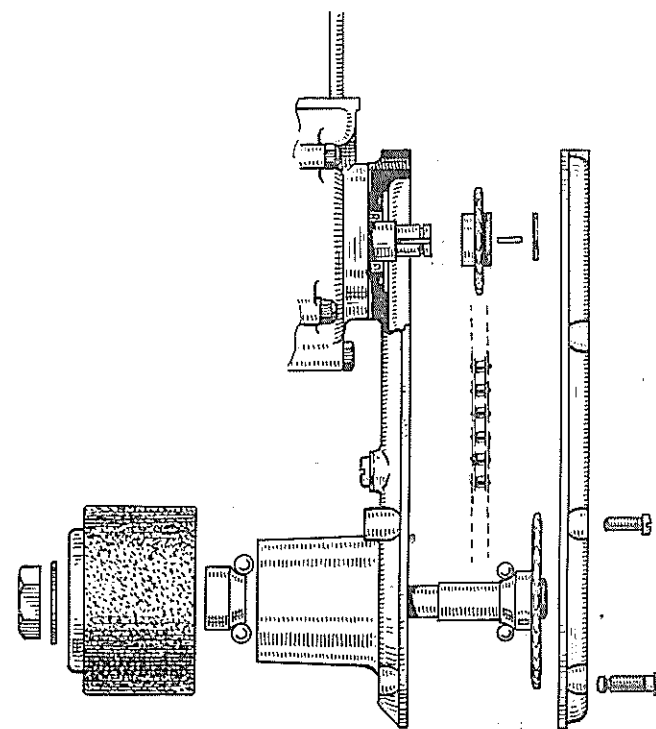
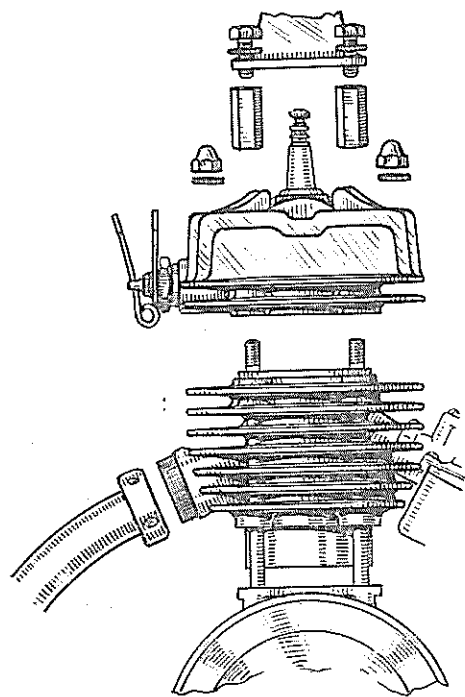
INCIDENTS POSSIBLES ET REMEDES :

En cas de crevaison, basculer le moteur par la roue AR et procéder comme sur une bicyclette.

ALLUMAGE :

S'assurer, en cas de mauvais départ, si la bougie est en bon état ; si le fil porte bien à ses extrémités et s'il n'est pas à la masse.

Vérifier l'écartement des électrodes et réglage du volant, comme indiqué précédemment.



CARBURATEUR :

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

Si l'essence n'arrive pas, débrancher le tube d'arrivée, et l'essence doit couler ; sinon, déboucher le trou d'air se trouvant dans l'écrou situé sous le bouton moleté de manœuvre du pointeau. Si l'essence arrive, le starter étant mis, et que le moteur ne part pas, enlever le gicleur et le nettoyer.

ECLAIRAGE :

En cas de panne, vérifier si les ampoules sont en bon état.

A l'avant : 2 lampes 6 volts, 1 ampère.

A l'arrière : 1 lampe, 12 volts, 0,5 ampère.

NOTA. — Le fil de lampe arrière ne doit en aucun cas être branché au départ du volant magnétique, mais à partir du phare.

Tableaux synoptiques des Pannes

Le moteur refuse de partir

L'essence arrive normalement au carburateur.	La bougie donne régulièrement.	<ul style="list-style-type: none"> Moteur gommé. Starter pas enclenché. Entrée d'air parasite. Allumage défectueux. Pointes de bougies trop écartées. Gicleur obstrué. Flotteur percé. Moteur engorgé d'essence.
	La bougie ne donne pas.	<ul style="list-style-type: none"> Bougie encrassée ou défectueuse. Fil de bougie coupé. Court-circuit. Vis platinees sales. Rupteur coincé ou ressort de rappel cassé. Condensateur grillé. Borne H.T. en mauvais état.
L'essence n'arrive pas au carburateur.	Robinet ouvert.	<ul style="list-style-type: none"> Robinet d'essence fermé. Réservoir vide.
	Robinet ouvert.	<ul style="list-style-type: none"> Réservoir vide. Trou d'air du robinet obstrué. Impuretés sous le filtre. Pointeau grippé. Tuyauterie obstruée.
Le moteur a des ratés.	Étincelle régulière à la bougie.	<ul style="list-style-type: none"> Excès ou manque d'essence. Eau dans l'essence. Essence de mauvaise qualité. Carter percé. Pointeau mal rodé ou cassé. Volant décalé.
	Étincelle irrégulière à la bougie.	<ul style="list-style-type: none"> Bougie sale ou défectueuse. Vis platinees sales, usées ou dérèglées. Rupteur coincé, ou ressort trop faible. Prise de courant défectueuse ou court-circuit.

Retour au carburateur.	Fumée d'échappement bleu clair.	Excès d'air. Mélange pauvre. Gicleur faible (électrodes blanches). Rupteur décalé. Entrée d'air.
Explosion dans le tuyau d'échappement.	Fumée d'échappement noire.	Excès d'essence. Mélange trop riche. Gicleur fort. Rupteur décalé. Flotteur percé. Carburateur noyé. Pointeau grippé.

Le moteur ne marche pas convenablement

Le moteur cogne ou fait du bruit.	Sifflement métallique.	Excès d'air. Moteur calaminé. Excès d'avance. Auto-allumage. Excès d'essence (gicleur trop fort). Jeu dans les articulations ou dans les gorges de segments. Claquement du piston. Volant desserré. Chaîne du galet trop tendue.
	Bruit cristallin.	
Le moteur marche sur 4 temps.	Bruit sourd.	Avance incorrecte. Gicleur trop fort. Manque d'air. Excès d'huile.
	Bruit sec.	
Le moteur a des ratés.	Bruit de ferraille.	Excès d'huile dans l'essence. Arrivée d'essence défectueuse. Avance incorrecte.
	Cognement brutal.	
Le moteur a des ratés.	Ronflement.	Bougie défectueuse. Pointes de bougie mal réglées. Isolant de bougie non-étanche. Court-circuit à la borne de prise de courant. Fil de bougie dénudé. Ressort de rupteur cassé.
	En palier.	
Étincelle régulière à la bougie.	Étincelle irrégulière à la bougie.	

Le moteur manque de puissance,	Constamment.	Commandes déréglées. Compression insuffisante. Segment cassé, usé ou gommé. Cylindre ou piston usé. Joints non-étanches. Rentrée d'air. Tuyauterie et silencieux obstrués. Retard à l'allumage. Autre allumage. Bougie défectueuse. Echauffement du moteur. Graissage insuffisant. Carburateur défectueux. Chaîne trop tendue. Décompresseur coincé.
	Par intermittence.	Arrivée d'essence insuffisante. Trou d'air du robinet du réservoir d'essence obstrué.

Le moteur s'arrête

Le réservoir est garni d'essence et le robinet ouvert.

Pas d'étincelle à la bougie.	Pas d'étincelle au volant.	Rupteur coincé ou ressort de rupteur cassé. Vis platiniées sales, usées ou déréglées. Charbon encrassé ou cassé. Condensateur crevé. Fil dénudé. Eau dans le volant. Mauvais contact.
	Etincelle au sortir du volant.	Mauvais contact. Fil coupé ou court-circuit. Bougie défectueuse.

Etincelles à la bougie.

Le moteur a de la compression.

Commande de carburateur déréglée.
Piston bloqué.
Bougie qui rallume.
Graissage insuffisant.
Rentrée d'air.
Gicleur ou canalisation obstrués.
Cuve noyée. Flotteur percé.
Pointeau coincé.

Le moteur n'a pas de compression.

Piston crevé.
Cylindre fendu.
Segments cassés ou gommés.
Bougie non-étanche.
Culasse desserrée.

CONDITIONS DE GARANTIE

GARANTIE. — Nos vélomoteurs et motocyclettes sont garantis pendant six mois contre tout vice de construction résultant d'un défaut de matière ou de fabrication. Cette garantie est expressément limitée à la réparation dans nos ateliers au remplacement de la pièce reconnue défectueuse, à l'exclusion de tous dommages et intérêts pour quelque cause et sous quelque forme que ce soit, notamment à raison de l'immobilisation de la machine, des accidents de personnes ou de choses qui en résulteraient. La gratuité doit être revendiquée au moment de la demande d'échange ou de réparation. La pièce défectueuse doit nous être adressée franco et son retour est à la charge de l'expéditeur, ainsi que les frais de démontage, de remontage, d'essai, etc..., qu'il s'agisse de réparation ou d'échange de pièce. La garantie des pneumatiques et spécialités est limitée à celle de nos fournisseurs. Nous garantissons exclusivement comme bicyclettes à moteur, motocyclettes Magnat-Debon neuves, celles vendues par nos agents officiels. Les machines de notre marque détenues par des tiers ne peuvent être vendues que comme véhicules d'occasion. Nous déclinons toute responsabilité en cas de modifications apportées à nos machines par des tiers.

Toutes les réclamations sont examinées dans l'esprit le plus large; toutefois, lorsque des réparations ou des transformations ont été faites en dehors de nos ateliers, nous ne pouvons plus maintenir notre garantie au sujet des pièces réparées ou transformées. Les machines dont le numéro matricule aurait été effacé ou martelé ne peuvent bénéficier de la garantie, cette suppression ne pouvant que dissimuler une fraude.

En cas de contestations, quelles qu'elles soient, notamment celles relatives à l'application des conditions de garantie, les Tribunaux de Dijon seront seuls compétents, même en cas de demande incidente d'appel en garantie ou de pluralité de défendeurs, qu'il s'agisse d'une action exercée en vertu d'un contrat civil ou commercial ou d'une action fondée sur un quasi-délit par application des articles 1382 et suivants du Code civil.

Janvier 1953.