Comment

UTILISER ET ENTRETENIR *votre* VELOSOLEX



LA BICYCLETTE QUI ROULE TOUTE SEULE

700 F - OCTOBRE 196

GUIDE DE REGLAGE



METHODE DE RECHERCHE

- Déterminez, parmi les 8 points énumérés dans la partie "Incidents" (pages 2 et 3), celui répondant le mieux au cas qui vous préoccupe.

- Une fois votre choix fixé, procédez aux différents contrôles préliminaires éventuels qui pourraient être à l'origine de la panne, puis entreprenez systématiquement toutes les vérifications, en suivant les indications d'intervention données dans la colonne "Remèdes" des paragraphes,

  Alimentation - Page 4
  Allumage, Eclairage - Page 5
  Entretien - Page 6

  après avoir relevé dans la colonne "Incidents" les numéros de paragraphes à consulter pour le cas choisi.

INCIDENTS

(I) LE MOTEUR NE PART PAS

S'assurer:

1° Que le réservoir contient du MELANGE
2° Que l'éclairage est coupé.
3° Que l'huile n'a pas été versée directement dans le réservoir.
4° (Que le volet d'air (6) est fermé quand le moteur est froid.
(Que le volet d'air (6) est ouvert quand le moteur est chaud.

Une fois ces conditions remplies si le moteur ne part pas, vérifier dans l'ordre:

1° ALIMENTATION

Débrancher le tuyau de trop plein d'essence (9).
et en décompressant faire tourner le moteur.

Si l'essence coule normalement.
Vérifier le point:

2 Ba] Voir « Alimentation ».

Si l'essence ne coule pas.
Vérifier les points:

2 A
3 A
4 A
1 B
] Voir « Alimentation ».

1 H] Voir « Alimentation ».

Si l'essence coule en bouillonnant.
Vérifier les points:

1 A
1 D
1 E
] Voir « Alimentation ».

2° ALLUMAGE

Pour déceler si la cause de mauvais fonctionnement provient d'un mauvais réglage de l'allumage ou d'une pièce défectueuse, démonter la bougie et faire tourner le moteur la bougie étant branchée au fil et posée sur la culasse.

Si l'étincelle jaillit régulièrement entre les électrodes.
Vérifier les points:

1
3
] Voir « Allumage ».

Si l'étincelle ne jaillit que par intermittence, ou
Si l'étincelle ne jaillit pas entre les électrodes.
Vérifier le point:

2] Voir « Allumage ».
1 H] Voir « Entretien ».

3° ENTRETIEN

Vérifier le point:

1 A
1 B
1 H
] Voir « Entretien ».

(II) LE MOTEUR DÉMARRE DIFFICILEMENT

S'assurer tout d'abord que le levier d'éclairage est à la position «coupée»
Vérifier ensuite l'allumage.
Voir: **LE MOTEUR NE PART PAS. «ALLUMAGE» ou. «ENTRETIEN».**

(III) LE MOTEUR PART PUIS S'ARRÊTE

S'assurer qu'il n'y a pas eu de manoeuvre incorrecte au démarrage.
Savoir: 1° Oubli d'ouvrir le volet après 200 mètres de marche (moteur froid)
2° Fermeture du volet le moteur étant déjà chaud.
S'il n'y a pas eu mauvaise manoeuvre.
Vérifier les points:

2 Ba
2 A
3 A
4 A
] Voir « Alimentation ».

1
2
] Voir « Allumage ».

INCIDENTS

(IV) LE MOTEUR MARCHE AVEC LE VOLET D'AIR PARTIELLEMENT FERMÉ

Cette irrégularité de fonctionnement peut provenir:
1° du gicleur trop faible ou partiellement obstrué;
2° d'une prise d'air au circuit d'aspiration essence;
3° d'une prise d'air à la tubulure admission ou au carter.

Donc, après avoir débranché le tuyau de trop plein d'essence.

Si l'essence coule normalement.
Vérifier les points:

2 Ba, 2 Bc, 2 Cb — Voir « Alimentation ».
1 D, 1 E, 1 F, 1 G — Voir « Entretien ».

Si l'essence coule en bouillonnant.
Vérifier les points:

1 A, 1 D — Voir « Alimentation ».

(V) LE MOTEUR MARCHE EN 4 TEMPS

S'assurer que le volet d'air est complètement ouvert, et que le filtre à air du carburateur n'est pas en partie obstrué par des impuretés.

Vérifier alors les points:

2 Bb, 2 Aa, 1 C — Voir « Alimentation ».
1, 3 — Voir « Allumage ».
3 — Voir « Entretien ».

(VI) LE MOTEUR MANQUE DE PUISSANCE

S'assurer que le pneu AV est gonflé à la pression voulue (2 kg) et que les roues tournent librement.

Si oui, vérifier alors les points suivants:

1, 3 — Voir « Allumage ».
1 A, 1 B, 1 D, 1 E, 1 F, 1 H, 2 A, 2 B, 2 D, 3 — Voir « Entretien ».

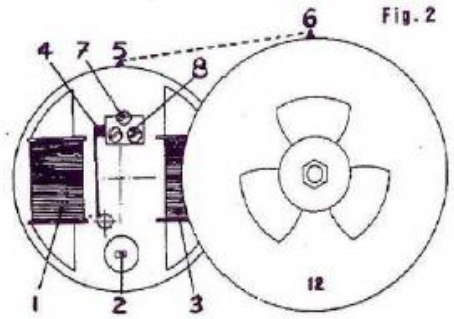


Fig. 2

(VII) LE MOTEUR EST BRUYANT

Le bruit peut provenir d'une pice qui est desserrée, d"un organe ayant du jeu, ou du moteur qui est calaminé
Vérifier:
1° Le serrage des ensembles du moteur. Si le bruit persiste voir alors les points

2 A
2 B
2 C — Voir « Entretien »
2 D

(VIII) VIII. L'ÉCLAIRAGE NE FONCTIONNE PAS

Pour les pannes d'éclairage, se reporter directement à «ALLUMAGE» où tous les renseignements sont donnés.

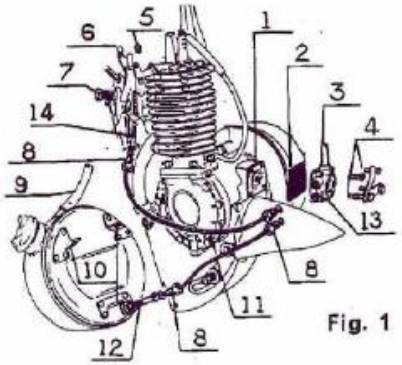


Fig. 1

ALIMENTATION

(Fig. 1.)

CAUSES			REMEDES
POMPE	1 A. Pompe (13) →	*Mal Serrée.* Moteur ne part pas ou marche avec le volet partiellement fermé.	Vérifier le serrage: 1°) des vis (4) de fixation de pompe, 2°) de la colonnette (3).
	1 B. Billes. →	*Collées par les gomes* Moteur ne part pas.	Effectuer l'échange de la pompe (13).
	1 C. Membrane (2) →	*Poreuse.* Marche en 4 temps.	Enlever les 4 vis (4) de fixation du corps de pompe. Décoller légèrement le corps de pompe du carter. Enlever la membrane (2). Glisser une membrane neuve. Remonter. S'assurer que le siège de membrane (1) n'est pas déformé, sinon le changer.
	1 D. Siège de Membrane (1)	*Déformé ou monté à l'envers* Moteur marche avec le volet partiellement fermé.	Enlever la pompe (13), et sa membrane (2). Retirer le siège (1). Placer un siège neuf la face incurvée vers l'extérieur. L'encastrer sur le centrage du carter. Epanouir légèrement ce dernier. Remonter la pompe.
	1 E. Raccord de tuyauterie. (8)	*Desserré ou embase écrasée.* Moteur ne part pas, ou part puis s'arrête, ou marche avec volet partiellement fermé.	Soit parfaire le serrage sans bloquer trop fort, soit changer la canalisation ayant son raccord défectueux, après avoir retiré le réservoir.
CARBURATEUR	2 A. Filtre (14) →	*Encrassé* Moteur ne part pas, ou part avec le volet partiellement fermé.	Sur les moteurs postérieurs au modèle 3.800. Retirer le filtre à air. Le filtre à essence dépassant du carburateur sous le filtre à air, le tirer et le remplacer.
	2 B. Gicleur. (7) →	a. *Obstrué.* Moteur ne part pas ou part puis s'arrête.	Démonter. Nettoyer à l'air comprimé. Remonter. Ne pas serrer exagérément. Ne jamais passer un fil de fer ou une aiguille dans l'orifice calibré.
		b. *Trop grand.* Marche en 4 temps.	Démonter. Remplacer par un gicleur d'un ou deux numéros plus petit. Remonter. Ne pas serrer exagérément. Gicleur normal 28 cc. N'utiliser que des gicleurs d'origine.
		c. *Trop petit* Marche avec volet partiellement fermé.	Démonter. Remplacer par un gicleur d'un ou deux numéros plus grand. Remonter. Ne pas serrer exagérément.
	2 C. Calibreur d'air. (5)	a. *Obstrué ou trop petit.* Moteur marche en 4 temps.	Retirer le corps de filtre à air. Déboucher ou changer le calibreur. Remonter.
		b. *Trop grand.* Moteur marche avec le volet d'air partiellement fermé.	Retirer le corps de filtre à air. Démonter le calibreur. Le remplacer par un calibreur plus petit. Remonter.
RÉSERVOIR	3 A. Filtre (12) →	*Encrassé.* Moteur ne part pas, ou part puis s'arrête.	Démonter le réservoir. Dévisser le tuyau d'aspiration. Sortir le filtre. Nettoyer. Remonter. Ne pas serrer exagérément.
CANALISATIONS	4 A. Aspiration Refoulement (11) →	*Obstruées.* Moteur ne part pas ou part puis s'arrête.	Démonter le réservoir. Déposer la canalisation. Déboucher à l'air comprimé. Remonter. Ne pas serrer exagérément les raccords. Vérifier la bonne position du tuyau de refoulement pour qu'il ne touche pas au carter.

ALLUMAGE

(Fig. 2.)

CAUSES			REMEDES
1. BOUGIE →	Electrodes.	*Encrassées. Trop écartées ou trop rapprochées.* Moteur ne part pas ou démarre difficilement ou marche en 4 temps.	Retirer le corps de filtre à air. Démonter la bougie Brosser les électrodes. Bien nettoyer. Régler l'écartement des électrodes à 5/10 mm. (Ne pas forcer sur l'électrode de masse pour éviter de la dessouder). **Attention!** En cas de remplacement n'utiliser que le type de bougie préconisé par l'usine.
2. FIL DE BOUGIE →	Isolant. →	*Coupé ou isolant défectueux.* Moteur ne part pas ou part par à-coups.	Après avoir enlevé le capot-moteur, dévisser la plaquette de retenue du fil, débrancher le fil de sur le volant, en mettre un neuf à sa place. **N'utiliser que des fils antiparasités** préconisés par les stations service S 3800.
3. VOLANT MAGNÉTIQUE	Point d'avance. →	*Déréglé.* Moteur ne part pas ou part difficilement ou manque de puissance ou marche en 4 temps.	Enlever le carter de magnéto. En tournant le rotor **(12)** à la main amener les 2 index de «Rupture» **(6-5)** en coïncidence. Desserrer d'un quart de tour les 2 vis **(8)** de fixation du support de contact fixe. Intercaler une feuille de papier à cigarette entre le support et le linguet. En tournant l'excentrique **(7)**, déplaçant le support **(4)**, régler l'écartement des contacts jusqu'au moment où la feuille de papier sur laquelle on exerce une légère traction commence à glisser librement. Resserrer alors les 2 vis **(8)**. Faire très attention de ne pas laisser une parcelle de papier entre les contacts.

Les pannes d'allumage peuvent aussi provenir de la bobine **(3)**, du condensateur **(2)**, du plateau de rupture.

ECLAIRAGE

AMPOULES →	Filament.	*Coupé ou à la masse.*	Enlever soit l'optique de phare, soit le cabochon de lanterne AR, pour remplacer l'ampoule défectueuse. Les caractéristiques des ampoules sont: 6 v - 1 A pour le phare, ampoule. 14 v - AR pour le feu rouge, ampoule blanche.
FILS DE LUMIÈRE →		*Coupés ou effilochés.*	Remplacer le fil défectueux.
CIRCUIT A LA MASSE →			Vérifier le bon état des conducteurs, l'isolement des cosses, l'isolement des contacts de phare et de feu rouge.
LEVIER ÉCLAIRAGE		*Encrassé.*	Nettoyer le bossage de contact du levier et le plot de contact de la borne d'éclairage.

ENTRETIEN

CAUSES				REMEDES
FUITES	1 A.	Soupape. (11498)	*Fuites.* Moteur manque de puissance et n'a pas de compression.	Vérifier: 1° le réglage de la soupape (Voir page 15 «**Décalaminage**»). 2° l'étanchiété de la soupape.
	1 B.	Joint culasse. (10522)	*Claqué.* Moteur ne part pas et fuite d'huile.	Enlever la culasse (11373). Changer le joint (10522). Dresser la face d'appui de culasse. Remonter.
	1 D.	Joint tubulure. (408)	*Coupé.* Fuite d'huile. Moteur marche avec volet partiellement fermé et manque de puissance.	Retirer le silencieux d'Ech. (11006). Enlever la tubulure (11143) et le carburateur (11651). Changer le joint (408). Remonter.
	1 E.	Joint cylindre. (142)	*Effiloché.* Fuite d'huile. Moteur marche avec volet partiellement fermé et manque de puissance.	Enlever le réservoir (11648), le silencieux d'Ech. (11006). Retirer le cylindre (10839) avec la culasse (11373), la tubulure (11143), le carburateur (11651). Changer le joint (142). Remonter.
	1 F.	Joint carter. (10199)	*Coupé.* Fuite d'huile. Moteur marche avec volet partiellement fermé et manque de puissance.	Retirer le réservoir (11648), le bloc cylindre (10839), le couvercle de carter (10119). Remonter 1 joint en papier (10119) enduit de graisse. Couper à l'intersection des faces d'appui carter et cylindre.
	1 G.	Tubulure admission (11143)	*Contre-écrou desserré* Marche avec volet fermé.	Vérifier le serrage de l'écrou (10551), ainsi que l'état du joint d'étanchéité (10547).
	1 H.	Embrayage (11853)	*Usé ou gras* Moteur ne part pas ou part difficilement ou manque de puissance.	Moteur enclanché sur le pneu, carter de magnéto enlevé, pousser. Sans décompresser. Si le rotor ne tourne pas, l'embrayage patine. Faire effectuer le travail par une Station-Service S3800.
BRUITS	2 A.	Cylindre (10839)	*Usé.* Moteur bruyant et manque de puissance.	Déshabiller complètement le cylindre (10839) remplacer.
	2 B.	Segments. (11333)	*Usés.* Moteur manque de compression, de puissance, est bruyant.	Enlever le bloc cylindre (10839). Changer les segments (11333). Remonter.
	2 C.	Axe de piston. ( )	*Jeu.* Moteur bruyant.	Changer l'embiellage complet (10840) ou faire effectuer l'opération par une Station-Service S3800.
	2 D.	Piston.	*Usé.* Moteur manque de puissance et moteur bruyant.	Changer l'embiellage complet (10840) ou faire effectuer l'opération par une Station-Service S3800.
	2 E.	Bague vilebrequin. (11474)	*Jeu.* Moteur bruyant.	Enlever le réservoir (11648) le bloc cylindre (10839) le couvercle de carter (10119). Séparer l'embiellage (10840)du vilebrequin Changer la bague (11474). Remonter.
	2 F.	Roulement.	*Usé.* Moteur bruyant.	**Faire effectuer le travail par une Station-Service S 3800.**
	2 G.	Embrayage. (11853)	*Mécanisme ou tambour usés* Moteur bruyant et manque de puissance ou ne part pas.	**Faire effectuer le travail par une Station-Service S 3800.**
CALAMINAGE	3.	Culasse. (11373) Piston. ( ) Cylindre. (10839) Silencieux échappement (11006) Tubulure. (11143)	Marche en 4 temps moteur cliquette. Manque de puissance.	Voile de calamine à la lumière d'échappement: Enlever la culasse (11373) après avoir retiré le corps de filtre à air le levier de relevage et les goujons de fixation. Amener le piston au point mort bas. Gratter la calamine déposée à lumière d'échappement. Nettoyer. Remonter. Décalaminage complet du moteur (Voir page 15).

GUIDE DE DEMONTAGE

OUTILLAGE

Outre l'outillage traditionnel, clés plates et à pipe de 7, 9, 12, 13, 14 mm, tourne-vis, etc., certaines interventions sur le moteur nécessitent la possession d'outils spéciaux présentés dans les pages 8 à 14.

ORDRE DES OPERATIONS

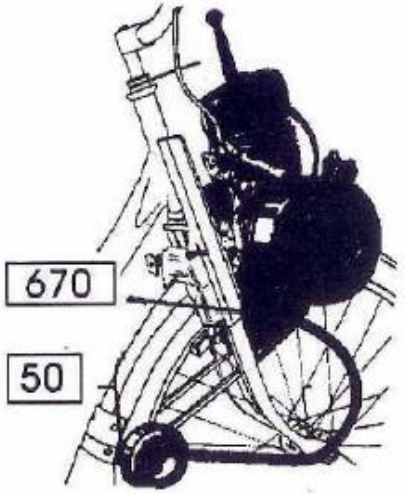
Pour procéder au démontage complet du moteur, il suffit de suivre dans l'ordre les opérations décrites dans les pages 8 à 14. Par contre, si l'on désire remplacer un organe bien précis, il faudra choisir dans le répertoir ci-dessous la succession de phases opérationnelles amenant au résultat souhaité.

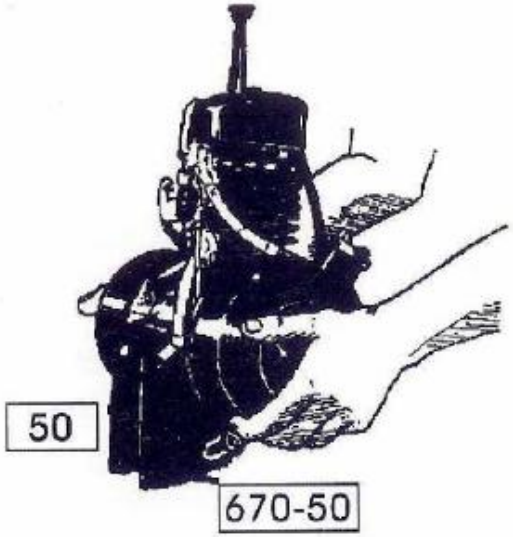
	RÉFÉRENCE	OPÉRATIONS	N	RÉFÉRENCE	OPÉRATIONS		RÉFÉRENCE	OPÉRATIONS
-	Axe de piston	3-4-5-6-8-9-10	10840	Embiellage	3-4-5-6-8-9-10	11657	Pompe	3-15
11474	Bague de vilebrequin	3-4-5-6-8-9-10	13853	Embrayage	3-11-12-13	116	Réservoir	3-6
-	Bielle	3-4-5-6-8-9-10				11466	Rotor	3-11
11117	Bobine d'allumage	3-11				-	Roulement carter	16
11118	Bobine d'éclairage	3-11	11031	Filtre à air	4	778	Roulement volant	3-11-12
779	Bougie	4	12546	Galet	3-11-12-13-14	11333	Segments	3-4-5-6-8
11656	Capot-phare	3	11309	Garniture	3-11-12-13	10454	Siège de pompe	3-15
11111	Capot-volant	3	10199	Joint de carter	3-6-8-9	11006	Silencieux d'échappement	1
11651	Carburateur	1-4-7	10522	Joint de culasse	4-5	11498	Soupape	4-5
13035	Carter	1-2-3-4-5-6-8-9-10-11	142	Joint de cylindre	3-6-8	11094	Stator	3-11-12
		12-13-14-15- 17	408	Joint de tubulure	1-4-7		Suspension	1-2-6-11-12-13-14-17
11191	Condensateur	3-11	11501	Levier de relevage	4-5	11652	Tube de refoulement	3-6
10119	Couvercle de carter	3-6-8-9	281	Membrane de pompe	3-15	11143	Tubulure	1-4-7
11373	Culasse	4-5		Piston	3-4-5-6-8-9-10		Vilebrequin	16
10839	Cylindre	3-4-5-6-8	11120	Plateau de rupture	3-11	-		

Pour le remontage, suivre l'ordre inverse du démontage

1 DEPOSE DU TUYAU D'ECHAPPEMENT:

Desserrez l'écrou n° 50 fixation du tuyau sur le garde-boue. Dévissez et enlevez le boulon n° 670de fixation du tuyau d'échappement sur le flasque de suspension.
Dégagez du garde-boue la patte inférieure du tuyau.
Faites effectuer au tuyau un mouvement de balancier en tirant vers le bas, pour le dégager de la rotule.
Tous les 6.000 km, changez le pot d'échappement lors d'un décalaminage.
Au montage d'un pot neuf, vérifiez si une goutte de peinture n'obstrue pas le trou de sortie des gaz.



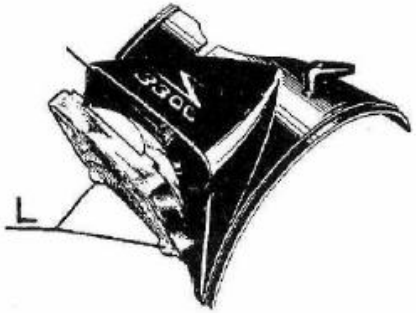


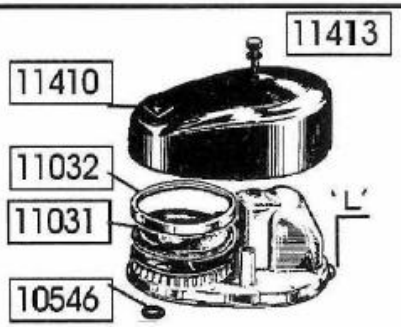
2 DEPOSE DU MOTEUR:

Décrochez le cable de commande de décompresseur, débranchez le fil de lumière arrière, desserrez la vis de blocage du câble sur le levier de vanne, retirez la gaine de la butée sur carburateur.
Dévissez les deux vis n° 670 de fixation inférieure, retirez-les.
Desserrez les deux écrous n° 50 de fixation supérieure.
Soulevez le moteur pour le dégager des boutonnières.
Au remontage, effectuez le réglage de la commande de gaz (voir page 15.).

3 DEPOSE DU CAPOT-VOLANT ET DU CAPOT-PHARE:

Pour retirer le capot-valant, dégagez-le des deux anneaux caoutchouc. Cette opération permet de dégager également le capot-phare, après avoir débranché, s'il y a lieu, le fil lumière arrière.
Au remontage, effectuez le réglage du faisceau lumineux en appuyant sur les deux languettes (L) situées à la base de la glace de phare (le moteur étant baissé sur le pneu).
Pour effectuer l'échange de l'ampule AV, appuyez sur les languettes (L) et basculez l'ensemble optique vers l'avant.
Les caractéristiques des ampoules sont:
pour l'avant: 6 V-15 W
pour l'arrière: 12 V-6 W.



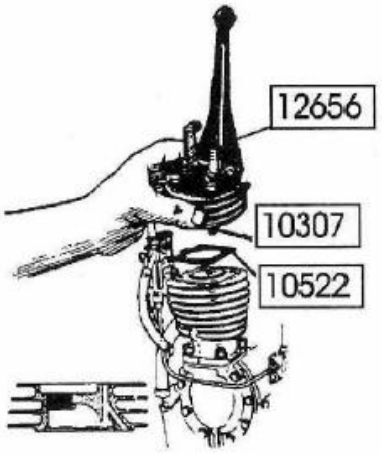


4 DEPOSE DU CORPS DE FILTRE A AIR:

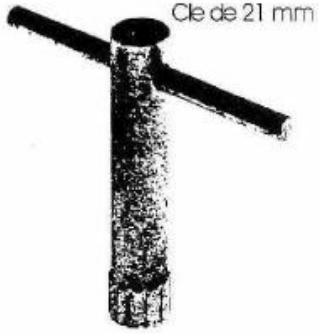
Dévissez la vis n° 11413. Retirez la rondelle n° 11612, puis l'ensemble du corps de filtre à air. Pour accéder au filtre à air: retirez le couvercle n° 10410 en tenant l'ensemble d'une main et en frappant légèrement avec un maillet sur la languette «L»; à l'aide d'un tournevis, retirez la coiffe n° 11032 puis sortez le filtre n° 11031.
Au remontage de l'ensemble, ne pas oublier de placer le joint n° 10546.

5 DEPOSE DE LA CULASSE ET DU LEVIER DE RELEVAGE:

Après avoir débranché le fil de bougie n° 10307, dévissez sans les retirer les 4 vis n° 11660 de fixation de culasse et sortez l'ensemble de culassse avec le levier de relevage, ainsi que le système de décompresseur.
A chague démontage de la culasse, changez le joint n° 10522.
Lors d'un déca aminage, grattez l'intérieur de la culasse, passez un foret de Ø 3,5 mm dans le canal oblique du décompresseur.
Changez le ressort et la soupape; un léger rodage du siège est nécessaire pour en assurer l'étanchéité qui a une très grande importance su' le fonctionnement et la puissance du moteur.
- Rodage soupape: Placez sur le siège de soupape quelques gouttes d'huile, à l'exclusion de tout autre produit; placez la soupape neuve dans son
- logement et, à l'aide d'un tournevis, faites-lui effectuer durant quelques secondes un mouvement de va-et-vient rotatif en appuyant légèrement.



EXTRACTEUR DE ROTOR:



Utilisations:
- Démontage de la bougie
- Ecrou de rotor (voir opération n°11)
- Ecrous d'embrayage (voir opérations n° 13 et 14.).

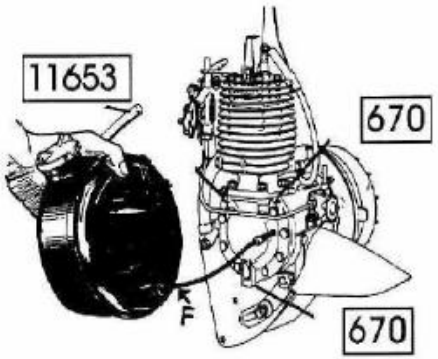
Voir opération n° 11 pour utilisation



EXTRACTEUR DE STATOR:

Voir opération n° 12 pour utilisation





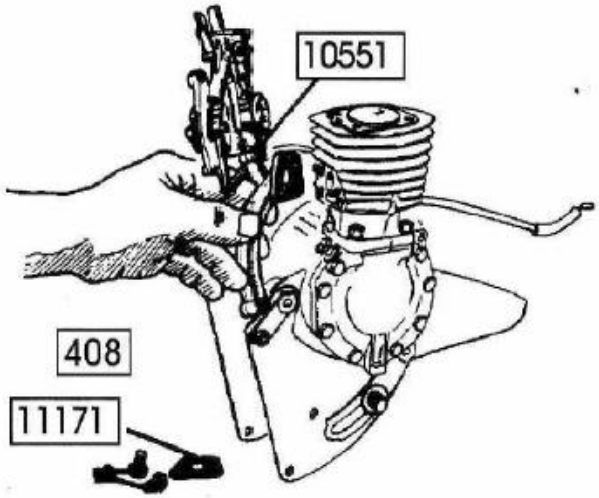
6 DEPOSE DU RESERVOIR:

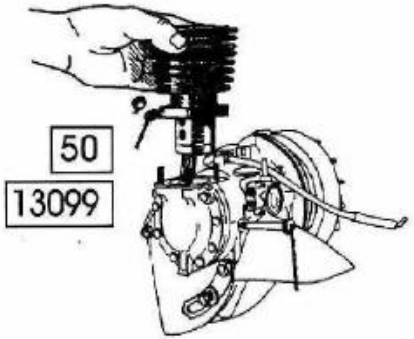
Débranchez le tuyau de retour d'essence n° 11653, dévissez le raccord du tuyau d'arrivée d'essence sur la pompe, desserrez la vis n° 318 de fixation arrière du réservoir, puis enlevez complètement les vis de fixation avant et inférieures n° 670. Retirez le réservoir. **Au remontage**, vérifiez la présence et l'état de propreté du filtre «F» dans le logement du raccord de tuyau d'aspiration. Ne pas bloquer exagérément les raccords.

7 CARBURATEUR ET TUBULURE: DEPOSE DE L'ENSEMBLE

Débloquez la vis serre-câble et dégagez la gaine et le câble de ralenti. Dévissez le raccord du tuyau de refoulement, ainsi que les deux vis de fixation de tubulure n° 11171. Sortez l'ensemble carburateur-tubulure. Pour les désaccoupler, dévissez le raccord n° 10551.

Au remontage, après avoir vérifié la présence et le bon état dans le carburateur du joint nylon n° 10547, et du filtre n° 13039, emmanchez le carburateur sur la tubulure d'admission et n'effectuez le serrage du raccord n° 10551 que lorsque l'ensemble du filtre à air est en place, en vérifiant le bon emboîtage du carburateur sur le filtre à air. Remontez câble et gaines et effectuez le réglage de la commande de gaz. Au décalaminage de la tubulure, changez le joint n° 408.





8 DEPOSE DU CYLINDRE:

Dévissez les quatre écrous n° 50, retirez-les ainsi que les rondelles. Grower.

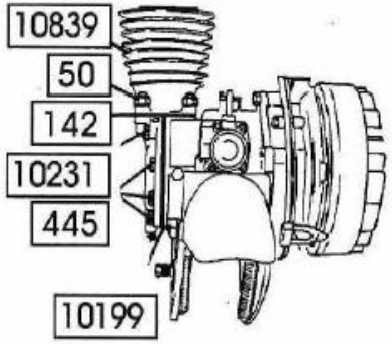
Après avoir placé la pige de blocage, à la place de la vis de rebouchage n° 670, de façon à immobiliser l'embiellage au point mort haut, sortez le cylindre et retirez le joint n° 142.

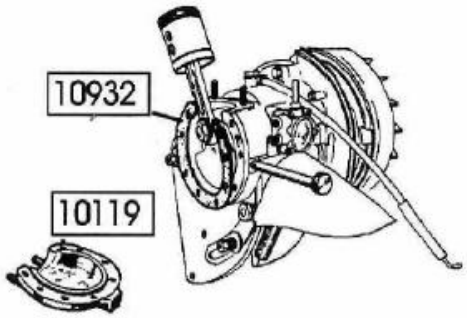
Lors d'un décalaminage, grattez la lumières de transfert, passez un foret de 5 mm dans le canal vertical du décompresseur.

9 DEPOSE DU COUVERCLE DE CARTER:

Dévissez les huit vis de fixation du couvercle de carter et retirez le couvercle, ainsi que son joint.

Au remontage, placez le joint neuf n° 10392 préalablement enduit de graisse ou d'huile, puis les deux vis longues de fixation supérieure n° 10231 avec leur rondelle n° 413 sans les bloquer, coupez le joint selon le plan de la semelle du cylindre, vissez les six vis n° 445 sans les bloquer, sans oublier les rondelles-joint de cylindre. Placez le joint de cylindre n° 142.

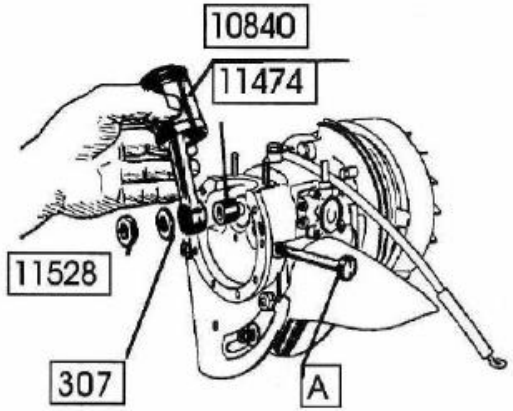




Disposez les segments de telle manière que les coupes ne se superposent pas ni ne se trouvent dans le même alignement que les lumières, puis engagez le cylindre sur le piston. Placez les quatre rondelles Grower ainsi que les écrous n° 50, bloquez ceux-ci puis les deux vis 10231, ensuite desserrez d'un sixième de tour les deux écrous côté couvercle carter.

Bloquez les vis de fixation du couvercle de carter en commençant par le bas et en remontant.

Bloquez les deux écrous n° 50 se trouvant côté couvercle de carter.



10 DEPOSE DE L'EMBIELLAGE:

A l'aide de la pige, bloquez le vilebrequin.

Dévissez l'écrou n° 11528.

Retirez la rondelle n° 307, l'embiellage n° 10840 et la bague n° 11474.

Repérez le sens de l'embiellage en prévision du remontage.

Au remontage, la bague n° 11474 sera placée sur le maneton côté chanfreiné vers l'intérieur.

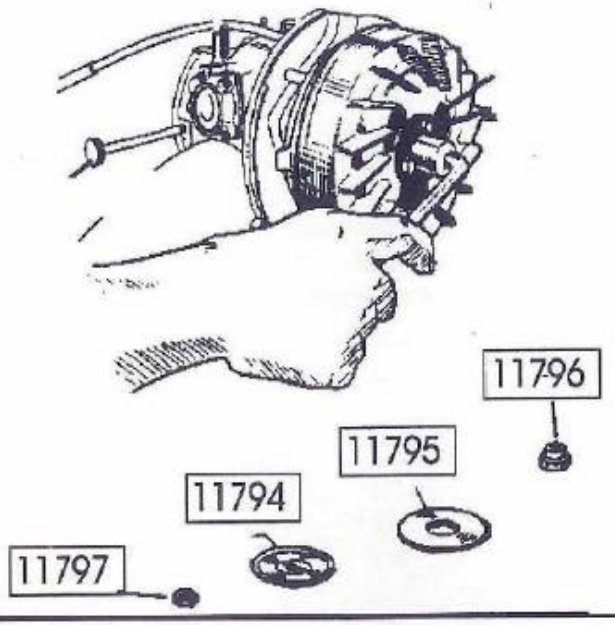
EXTRACTEUR DE ROULEMENT STATOR:

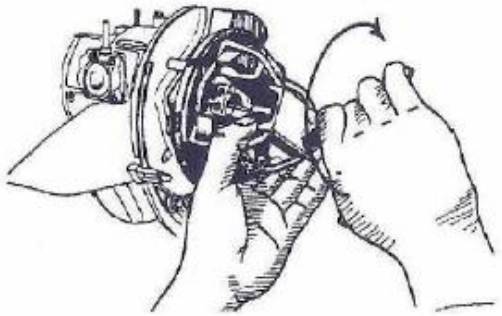
Pour utilisation voir opération n° 12.



11 DEPOSE DU ROTOR:

A l'aide de la pige, bloquez le vilebrequin.
Dévissez l'écrou 11796 de fixation de la plaquette n° 11794 et du caoutchou d'étanchéité n° 11795, puis retirez la plaquette et le chaoutchouc, afin d'accéder à l'écrou n° 11796 de blocage du rotor.
À démontage outilizez l'extracteur du roteur.
À montage engagez correctement la clavette du rotor dans la rainure sur le vilebrequin. Replacez le caoutchouc et la rondelle d'étanchéité.

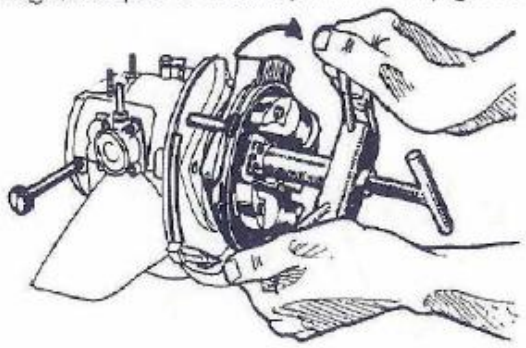




12 DEPOSE DU STATOR

Dévissez la borne de branchement du fil de bougie sur le stator; après avoir dégagé le fil en soulevant la patte n° 11660.
Dévissez la vis de fixation n° 60421 se trouvant à l'intérieur du stator.
Vissez l'extrémité de l'appareil sur le vilebrequin; placez les oreilles de l'appareil sous les cornes des bobines.
Dévissez le pige de blocage et vissez la vis de manoeuvre pour dégager le stator.
Au remontage, bloquez le vilebrequin avec la pige de blocage.

Positionnez le stator muni de son roulement sur le vilebrequin et engagez les 3 vis de fixation (les 2 intérieures munies de rondelles éventail prisonnières).
Vissez la vis de manoeuvre sur l'extrémité du vilebrequin et tournez les oreilles de l'appareil dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à complet emboîtement du stator.
Bloquez les 2 vis n° 12104 et la vis n° 10307.

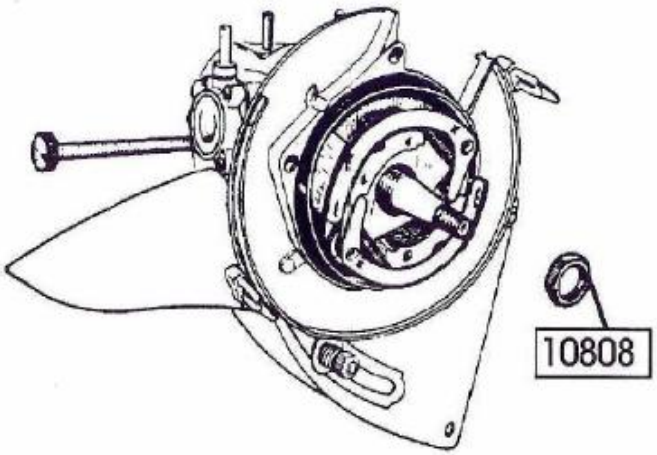


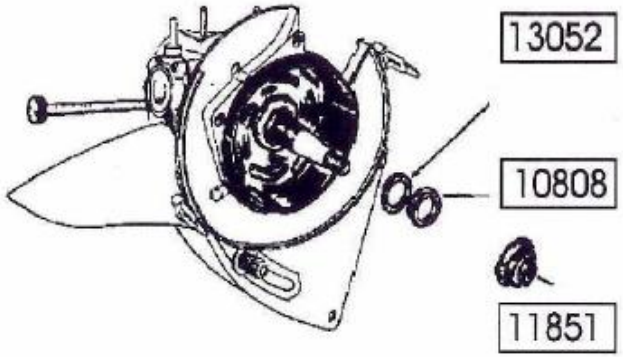
13 DEPOSE DE L'EMBRAYAGE

Placez la pige de blocage. A l'aide de la clé de 21 mm, dévissez l'écrou n° 10808. Retirez l'embrayage.

Si vous constatez l'usure des garnitures, il y a lieu de les changer. Dans le cas ou celles-ci seraient collées sur le mécanisme, il serait nécessaire d'effectuer l'échange de l'embrayage complet. Au remontage de l'embrayage, de pas oublier de placer celui-ci, les croix vers l'extérieur.

Contrôlez l'épaisseur des patins qui doit être de 5 mm.





14 DEPOSE DU GALET TAMBOUR

Sortez la coiffe d'étanchéité n° 11581 en prenant la précaution de ne pas détériorer le joint, à ressort situé à l'intérieur et non visible lors du démontage.

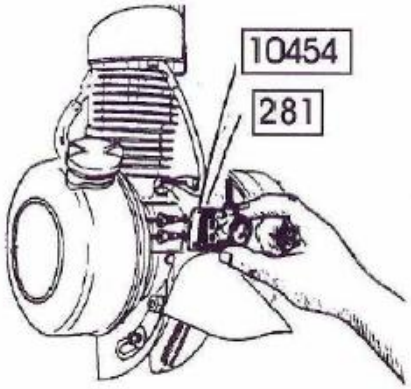
A l'aide d'une clé de 21 mm, desserrez le second écrou n° 10808, qui est à peine serré et retirez la rondelle entretoise. Tirez le tambour galet qui sort à la main sans outillage.

Au remontage, une fois le tambour placé sur le vilebrequin, poussez-le doucement en tournant légèrement le tambour afin d'engager la bague bronze côté galet dans le joint à ressort du carter, sans blesser ce joint. Le serrage de l'écrou 10808 de fixation du tambour doit se faire à la clé a tube sans broche pour limiter le couple de serrage.

PIGE DE BLOCAGE DE VILEBREQUIN:

Pour utilisation voir les opérations n° 8-10-11-12-13-14



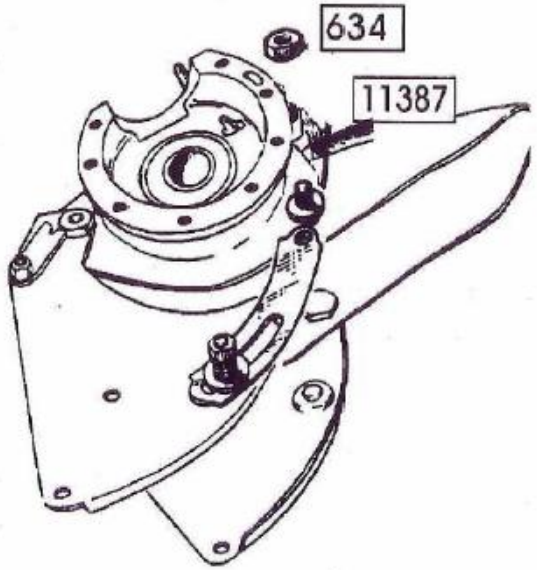


15 DEPOSE DE LA POMPE

Pour démonter la pompe, dévissez les 4 vis, s'il y a lieu les deux raccords des tuyauteries, glissez ensuite le corps de pompe vers la droite.
Retirez la membrane n° 281, puis décrochez le siège de membrane n° 10454.
Au remontage, assurez-vous que la membrane n'est pas percée, ques les billes ne sont pas collées et que le siège de membrane n'est pas déformé.
Le siège de membrane doit être placé face plate contre le carter et encastré sur le téton central du carter qui doit être légèrement épanoui.

16 ROULEMENT CARTER ou VILEBREQUIN

La détérioration du roulement entraîne généralement celle de son logement ou du logement de la bague d'éfanchéité de galet; de ce fait, l'échange du carter complet n° 13035 s'impose.



17 DEPOSE DE LA SUSPENSION OU DU CARTER

A l'aide d'une pince, décrochez les deux ressorts de suspension n° 11005.
Retirez ensuite la plaquette de protection n° 11129, puis dévissez les deux écrous n° 634 de fixation avant sur le carter; retirez-les, ainsi que les deux boulons n° 10727 et les entretoises n° 11387, ce qui dégage le garde-boue moteur n° 11388 et les deux glissières n° 11128.
Dévissez l'un des écrous après l'avoir dégagé de son frein d'écrou.
Retirez le support moteur correspondant, puis sortez l'axe moteur n° 319 par l'autre côté, ce qui libère l'autre support moteur, ainsi que les rondelles n° 311 et 311 et les silent-bloc n° 320.
Pour dégrouper les glissières, dévissez les vis n° 10231 et les écrous n° 11183.
Au remontage, ne pas oublier d'arrêter les écrous par matage de l'extrémité des vis n° 10727 et 10231.
Attention! Ne jamais utiliser de la graisse, ni de l'huile, pour lubrifier les glissières, qui doivent être nettoyées exclusivement avec du melange.

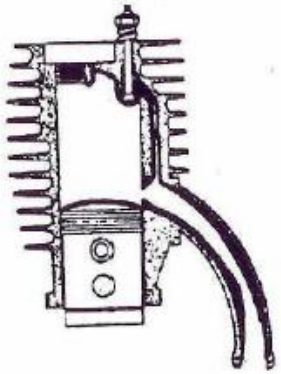
DECALAMINAGE

Après un certain nombre de kilomètres, la calamine obstrue les différents conduits du moteur et nuit à son bon fonctionnement.

Pour supprimer cette calamine, procédez d'abord au démontage:

1° de la culasse n° 11373, après avoir retiré le corps du filtre à air et le levier de relevage:

2° du carburateur n° 11651 et de la tubulure n° 11143.



Grattez la calamine déposée sur la culasse et sur le dessus du piston.

Nettoyez correctement la lumière d'échappement, ainsi que la tubulure et assurez-vous qu'un tampon de calamine ne l'obstrue pas en un point quelconque.

Passez un foret de 5 m/m dans le canal vertical du décompresseur et un foret de 3,5 m/m dans le canal oblique de la culasse. Nettoyez le siège et changez la soupape ainsi que le ressort, si nécessaire. Le réglage de l'ouverture de la soupape est obtenu en vissant à fond l'écrou 11499 et en le desserrant d'un tour 1/2.

Les silencieux d'échappement ne sont pas démontables; ils doivent être échangés.

Au montage d'un pot d'échappement neuf, passez un foret de 6 m/m dans le tube de sortie des gaz, une goutte de peinture pouvant l'obstruer.

Lors du remontage:

Utilisez des joints neufs.

Contrôlez le point de rupture de volant magnétique voir «ALLUMAGE-3».

Réglez les électrodes de bougie à 5/10. Nettoyez le filtre à air. Effectuez le réglage de la commande de gaz.

COMMANDE SYNCHRONISEE REGLAGE

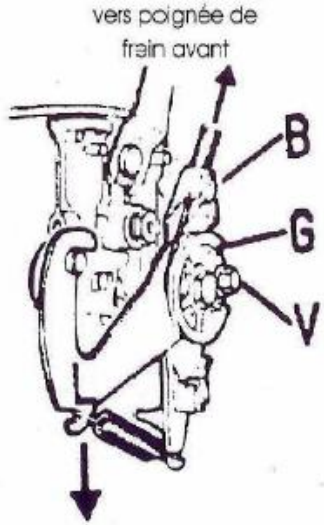
Après avoir fixé le guidon à sa position normale (hauteur de potence 28 à 30 m/m).

Effectuez le réglage du frein AV à l'aide de la manette crantée. S'assurer que la poignée tournante est à la position «plein gaz».

Engagez la gaine de ralenti dans l'encoche de butée de gaine supérieure (B) du carburateur.

Puis faites effectuer au câble un tour complet sur le galet en plastique (G) et sous la rondelle de blocage. Tendre le câble de ralenti.

Maintenez le levier (L) dans sa position basse et bloquez la vis serre-câble (V).



Décalaminage

Pour décalaminer, dévisser les écrous des vis de fixation du levier de relevage ; enlever celui-ci ainsi que les ressorts, les entretoises, les coupelles et les rondelles ; dévisser ensuite les vis de fixation de la culasse sur le cylindre. Retirer la culasse, et, avec un grattoir enlever la calamine qui s'est déposée dans le fond de la culasse et sur le dessus du piston. Nettoyer également la lumière d'échappement après avoir fait tourner le moteur à la main, jusqu'à ce que le piston arrivé au point mort bas ; il est indispensable de retirer aussi la calamine de la tuyauterie d'échappement et du pot d'échappement, dont on peut facilement enlever le couvercle.

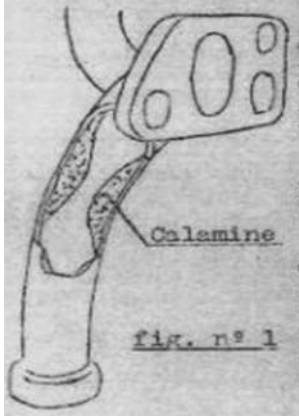


fig. nº 1

Attention ! Lorsque l'on utilise un carburant autre que la Solexine, un tampon très épais de calamine peut se déposer dans la tubulure d'échappement à l'endroit indiqué sur la figure ci-contre. S'il en est ainsi, démonter la tubulure pour la nettoyer convenablement.

Il est nécessaire de profiter du décalaminage pour roder la soupape du décompresseur, car la parfaite étanchéité assurera au moteur sa compression normale.

Essuyer soigneusement les parois du cylindre, de la culasse et de la tête de piston, afin de bien éliminer toute particule de calamine avant de remonter la culasse que vous resserrerez très régulièrement ; vérifier le fonctionnement du décompresseur et remonter le levier d'embrayage et de débrayage en respectant l'ordre inverse du démontage.

Réglage du décompresseur

Pour cela, assurez-vous que lorsque l'on tire à fond vers la droite, sur le levier du décompresseur, la tige de soupape s'enfonce à 2 mm. au maximum. Pour ce faire, il faudra visser ou dévisser l'écrou de réglage du décompresseur, après l'avoir dégagé du levier en appuyant sur l'autre extrémité (Flèche Fig. nº 2).


fig.nº 2

Le levier de débrayage et d'embrayage ayant été étudié pour décompresser à chaque manoeuvre d'embrayage et de débrayage, il faudra régler sa position par rapport au levier du décompresseur à l'aide de rondelles plates spéciales (diamètre intérieur 6 mm., épaisseur: 0,5 mm.), afin qu'il n'agisse pas sur la soupape quand le moteur est en position de marche ; (laisser environ : 1 mm. entre levier et soupape.

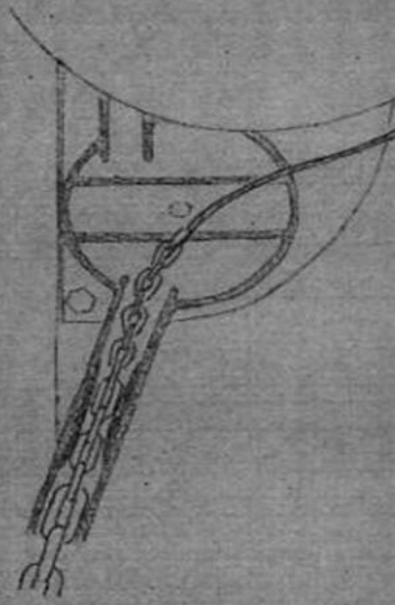
Service Après-Vente

NOTE TECHNIQUE nº 582 Bis

Objet : Outil nº OU 413 pour décalaminer les tuyaux d'échappement.-

Le dépôt de calamine qui, sur les moteurs antérieurs au nº 325.206, se localisait sur les : piston, culasse, tubulure et silencieux d'échappement, s'étend sur les moteurs 330 au tuyau d'échappement et peut, après un certain nombre de kilomètres, obstruer presque totalement le tuyau.

Pour faciliter lerdécalaminage du tuyau qui, sur les silencieux ZM 10303, est solidaire du corps de silencieux, nous avons réalisé un outil composé de 3 chaînes de grosseurs différentes et raccordées bout à bout. A l'extrémité libre de la chaîne la plus fine est fixé un câble de frein qui assure un guidage parfait de l'ensemble dans le tuyau.



Pour décalaminer un tuyau (opération qui peut être faite, soit à l'établi, soit sur le VéloSoleX après avoir retiré le couvercle de silencieux) introduire le câble de frein par l'orifice inférieur du tuyau. Faire dépasser complètement le câble de frein de l'autre côté. Ensuite, en imprimant un mouvement de va-et-vient à la chaîne, passer chacun des trois tronçons dans le tuyau (finir par le tronçon le plus gros). Le calibre de la chaîne la plus grosse est calculé pour donner un nettoyage parfait du tuyau.

Attention.-

Cette chaîne ne doit être utilisée que pour le décalaminage du tuyau d'échappement. Ne l'employer ni pour la tubulure, ni pour la lumière d'échappement du cylindre.

Si le tuyau d'échappement est totalement obstrué, il faudra absolument avoir recours au chalumeau.

Service Après-Vente

S.F.A.C. - VéloSoleX — Le 18 Janvier 1956

NOTE TECHNIQUE n° 592[a]

Objet : Conseils pour remédier aux mauvais départs.-

En cas de mauvais départs, contrôler successivement :

Alimentation

1°) le carburant employé, qui doit être de la SOLEXINE. Si le client a fait son mélange lui-même, il peut y avoir un dépôt d'huile dans le fond du réservoir ou dans la pompe,

2°) si la pompe débite normalement,

3°) si le gicleur n'est pas bouché,(ou trop grand),

4°) s'il n'y a pas de fuite par les joints de culasse, de cylindre, de transfert, de carter et au raccord de tubulure admission échappement,

5°) si la soupape de décompresseur est bien étanche et si le réglage du jeu est correct.

Allumage

6°) le réglage du point d'avance et le bon état des vis platinées,

7°) le bon fonctionnement de la bobine d'allumage et la qualité de l'étincelle,

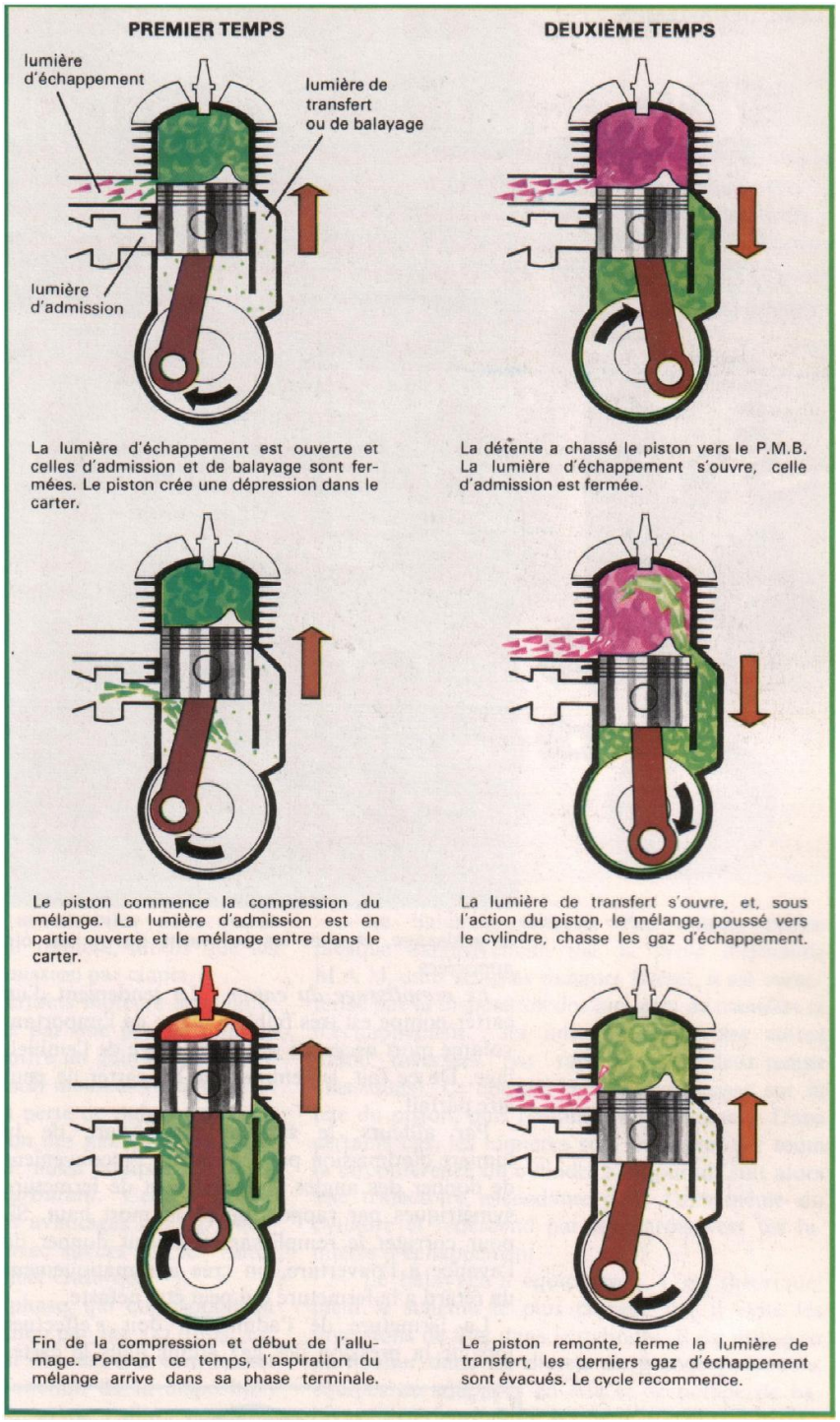
8°) l'écartement des pointes de bougie doit être à 45/100e et la bougie du type V 36 ou CR 36 Marchal,

9°) si le fil de bougie n'est pas coupé, principalement à la hauteur du passe-fil, et si la borne de haute tension n'a pas été détériorée dans le logement du carter, au montage du stator,

10°) si le toucheau de la bobine est bien en contact avec la borne de haute tension,

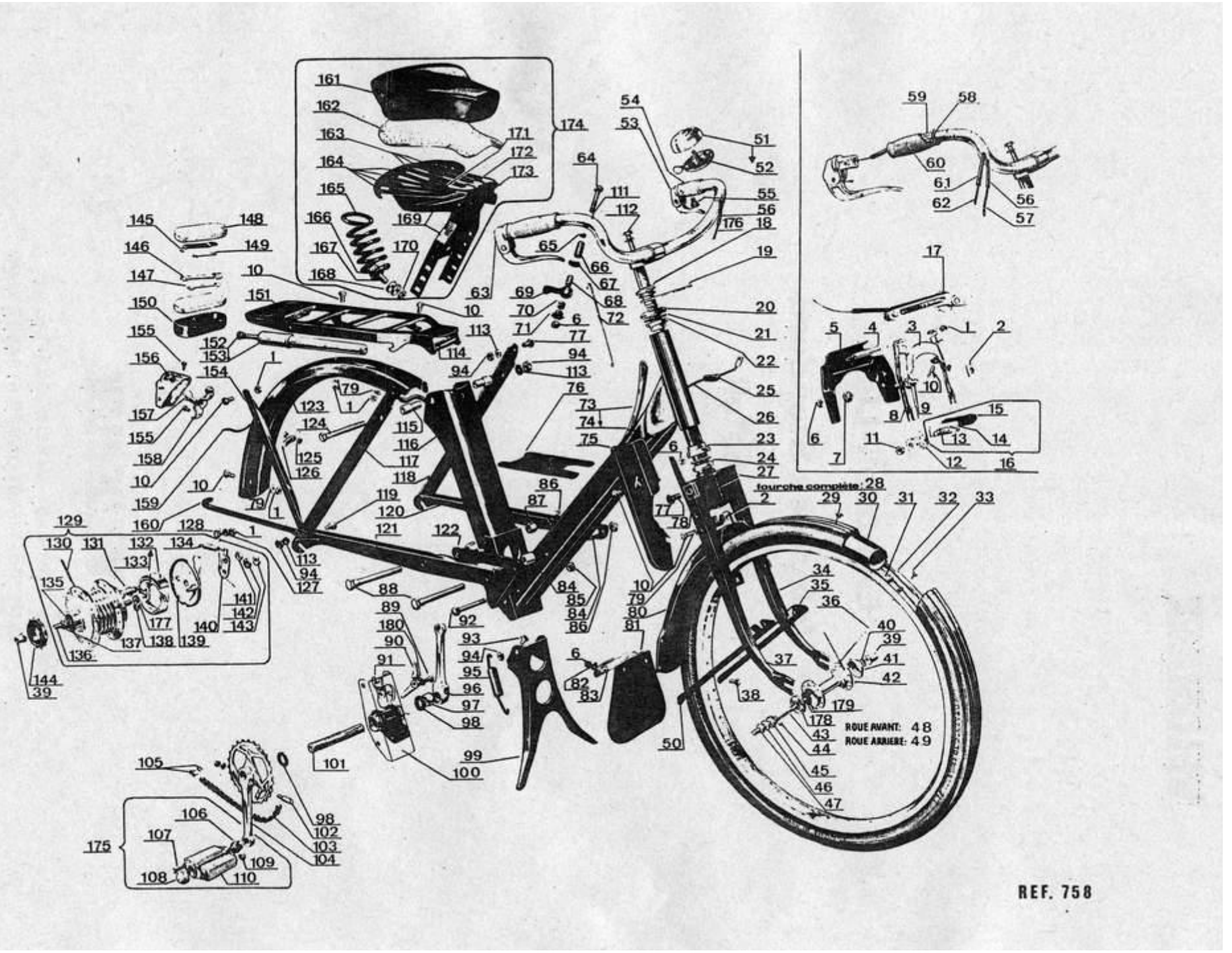
11°) si au départ le moteur ne claque pas au parafoudre; (écarter celui-ci si nécessaire).

Fonctionnement d’un moteur deux temps



Identifier
Le millésime de
Votre solex avec
Votre numéro de
Moteur

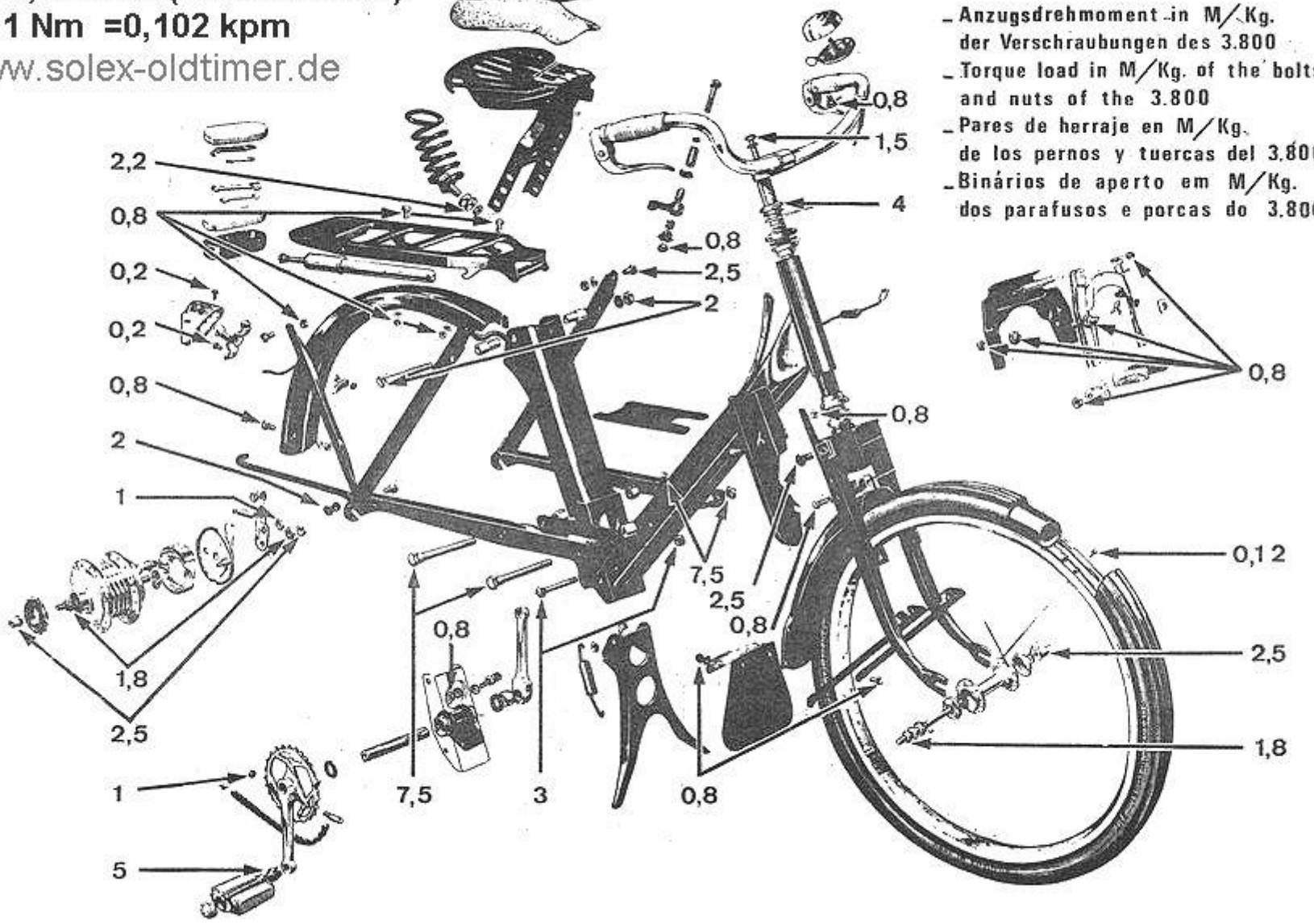
de	à	Millésime
1 000	4 198	1946
4 199	12 974	1947
12 975	38 978	1948
38 978	79 671	1949
76 672	117 016	1950
117 017	179 396	1951
179 397	254 684	1952
254 685	353 319	1953
353 320	513 717	1954
513 718	709 949	1955
709 950	935 845	1956
935 846	1 222 307	1957
1 222 308	1 509 600	1958
1 509 601	1 770 000	1959
1 770 001	2 047 000	1960
2 047 001	2 425 000	1961
2 425 001	2 735 000	1962
2 735 001	3 012 503	1963
3 012 504	3 352 005	1964
3 352 006	3 677 369	1965
3 677 370	3 966 635	1966
3 966 636	4 252 835	1967
4 252 836	4 533 056	1968
4 533 057	4 600 284	1969
4 600 285	4 713 000	1970
4 713 001	4 767 150	1971
4 767 151	4 816 550	1972
4 816 551	4 859 700	1973
4 859 701	4 914 599	1974
4 914 560	...	1975
7 000 002	*7 079 594*	*1971*
7 079 595	*7 117 673*	*1972*
7 117 674	*7 155 660*	*1973*
7 155 661	*7 224 291*	*1974*
7 224 292	*...*	*1975*

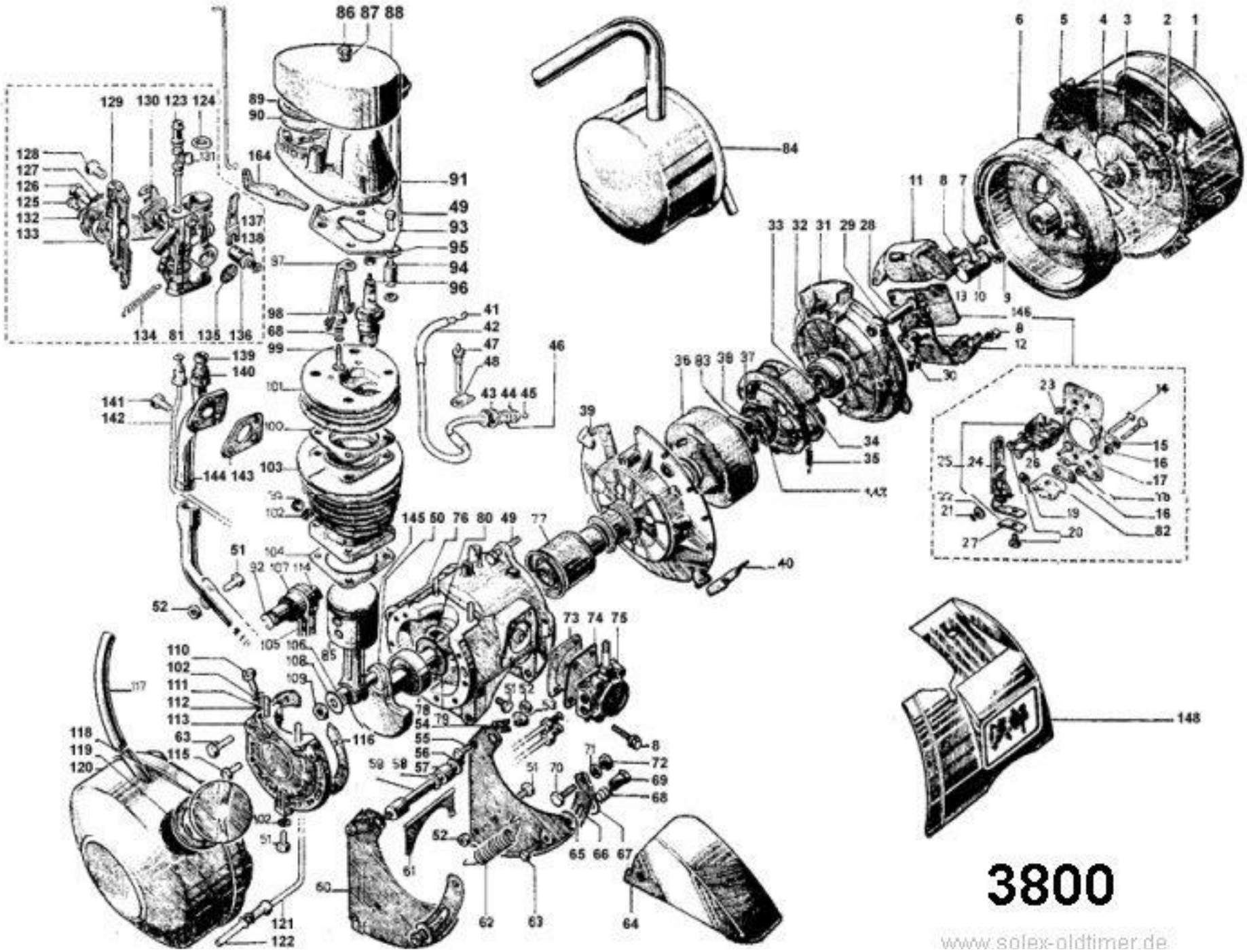

tourche complète: 28
ROUE AVANT: 48
ROUE ARRIERE: 49
REF. 758

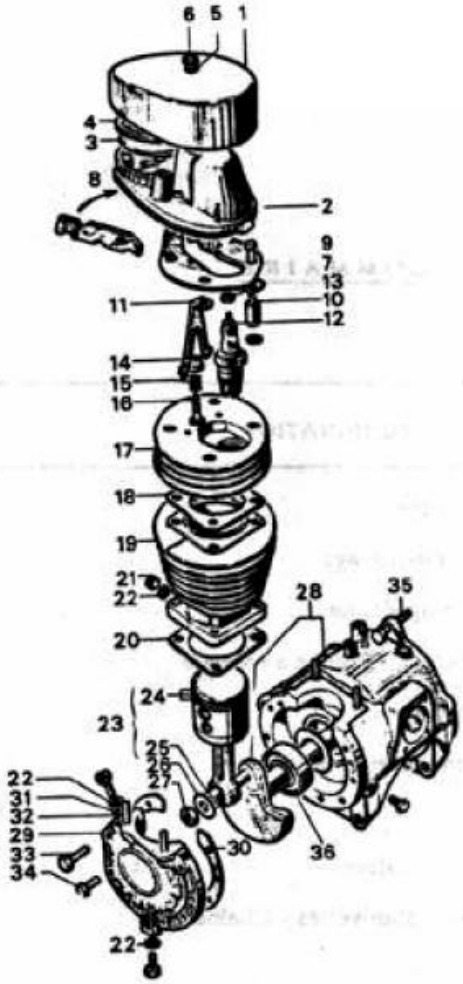
ıgaben in kpm (Kilopondmeter)
kpm=9,080 Nm (Newtonmeter)
1 Nm =0,102 kpm
www.solex-oldtimer.de

COUPLES DE SERRAGE EN M./KG. DE LA BOULONNERIE DU 3.800

- Anzugsdrehmoment in M/Kg. der Verschraubungen des 3.800
- Torque load in M/Kg. of the bolts and nuts of the 3.800
- Pares de herraje en M/Kg. de los pernos y tuercas del 3.800
- Binários de aperto em M/Kg. dos parafusos e porcas do 3.800

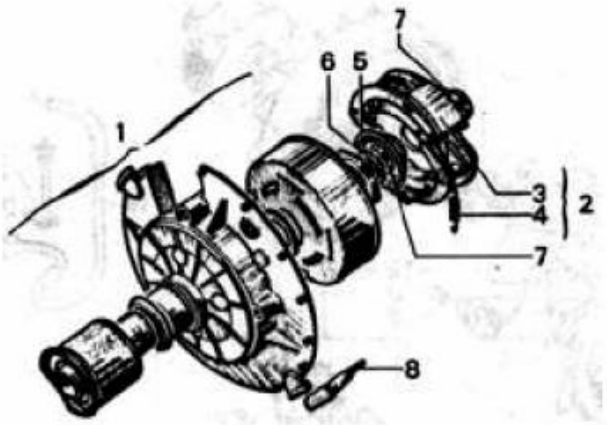



3800
www.solex-oldtimer.de



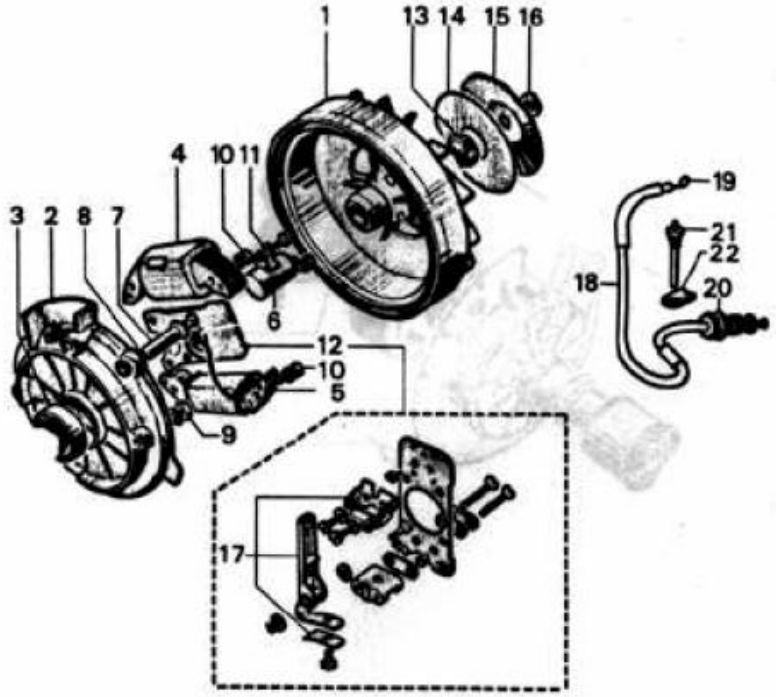
Rep	N° Pièce	Qté	Désignation	
1	60837	1	Capot filtre à air NOIR	
2	60820	1	Corps de filtre à air	
3	60758	1	Filtre à air	
4	60759	1	Coiffe de filtre à air	
5	1525	1	Rondelle nomel - 6mm	
6	60841	1	Vis fix. capot - 6*100*12mm	
7	62152	1	Plaque de culasse	
8	61263	1	Levier de décompresseur pour câble	
9	60421	4	Vis fix.culasse - 6*100*45mm	
10	60786	4	Entretoise - 9,3*6,3*20,7mm	
11	60930	1	Etrier	
12	1924	1	Bougie 'CHAMPION'	
13	60848	1	Ecrou de bougie	C
14	60859	1	Ecrou de Soupape	C
15	60792	1	Ressort de soupape	C
16	60858	1	Soupape	C
17	60821	1	Culasse	
18	60437	1	Joint de culasse	C
19	60496	1	Cylindre	
20	60016	1	Joint de cylindre	C
21	60000	4	Ecrou fix.cylindre - 6*100	C
22	61361	4	Rondelle grower	C
23	60497	SE	Embiellage avec bague	

Rep	N° Pièce	Qté	Désignation	
24	60817	3	Segment	
25	60849	1	Bague de vilebrequin	
26	60024	1	Flasque de bielle	C
27	60867	1	Ecrou de vilebrequin	C
28	61342	SE	Carter et vilebrequin	
29	60413	1	Couvercle carter avec goujons	
30	60414	1	Joint de couvercle	C
31	60019	1	Rondelle - 6,2*12*1,2mm	C
32	60015	4	Goujon de cylindre	C
33	60415	2	Vis couvercle - 6*100*20mm	C
34	679	2	Vis couvercle - 6*100*15mm	C
35	60421	2	Vis - 6*100*45 mm	C
	61013	SE	Jeu de joints moteur	
36	60073	1	Rlt vilebrequin - 17*40*12mm	
	60185	1	Axe de piston	
	60055	2	Jonc d'axe de piston	C
	61297	1	Piston nu	
	61020	SE	Moteur complet	
	61018	SE	Moteur nu	
	60201	SE	Moteur complet (modèle 86)	
	60568	SE	Moteur complet 6V - 15W	
	60860	1	Levier de compresseur	
	61456	1	Joint étanchéité vilebrequin (non représenté)	



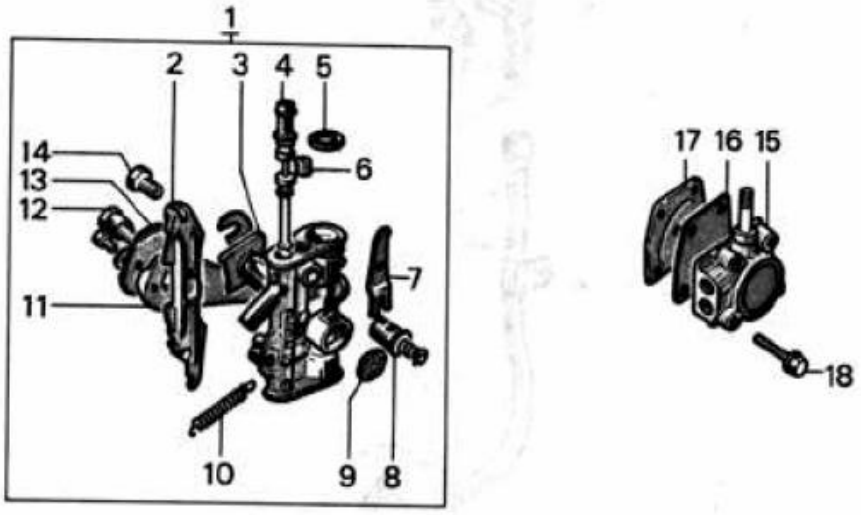
Rep	N° Pièce	Qté	Désignation	
1	61287	SE	Galet - 42 - complet	
2	60978	SE	Embrayage complet	
3	60816	2	Garniture d'embrayage	C
4	60815	2	Ressort d'embrayage	C

Rep	N° Pièce	Qté	Désignation	
5	60977	1	Déflecteur avec joint	C
6	61348	1	Rondelle - 17,1*21,8*0,5	C
7	60491	2	Ecrou - 17*125*21	C
8	60484	1	Anneau d'accrochage	C



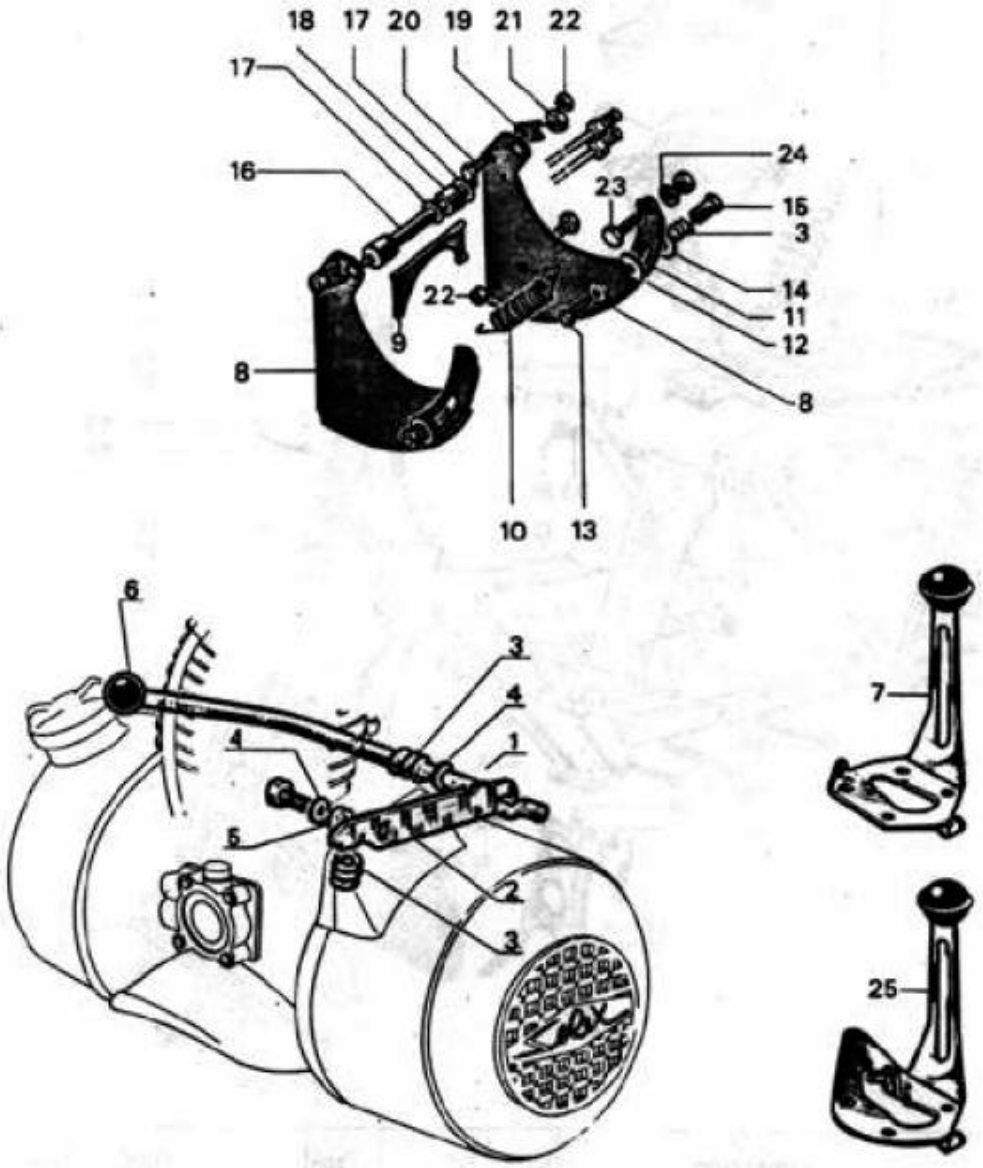
Rep	N° Pièce	Qté	Désignation	
1	60845	1	Rotor de volant	
2	61400	1	Strator nu	
3	60074	1	Roulement de volant	
4	60772	1	Bobine d'allumage	
5	60571	1	Bobine d'éclairage 17 W	
6	60802	1	Condensateur	
7	60833	1	Fourrure contact	C
8	60832	1	Contact d'éclairage	
9	61215	1	Vis - 6*100*44mm	C
10	60763	2	Vis - 4*75*22mm	C
11	61303	1	Vis rondelle éventail - 4*75	C
12	60775	SE	Rupteur complet	

Rep	N° Pièce	Qté	Désignation	
13	60971	1	Ecrou de volant	C
14	60970	1	Joint caoutchouc de rotor	
15	60969	1	Plaquette étanchéité	C
16	60972	1	Ecrou de plaquette	C
17	61014	SE	Jeu de contact	
18	60934	SE	Fil bougie complet L.360mm	
19	60843	1	Cosse fil bougie	C
20	61299	1	Borne HT	C
21	61390	1	Vis coupe-boue	
22	60780	1	Plaquette attache fil	C
	60569	1	Faisceau AV + AR	



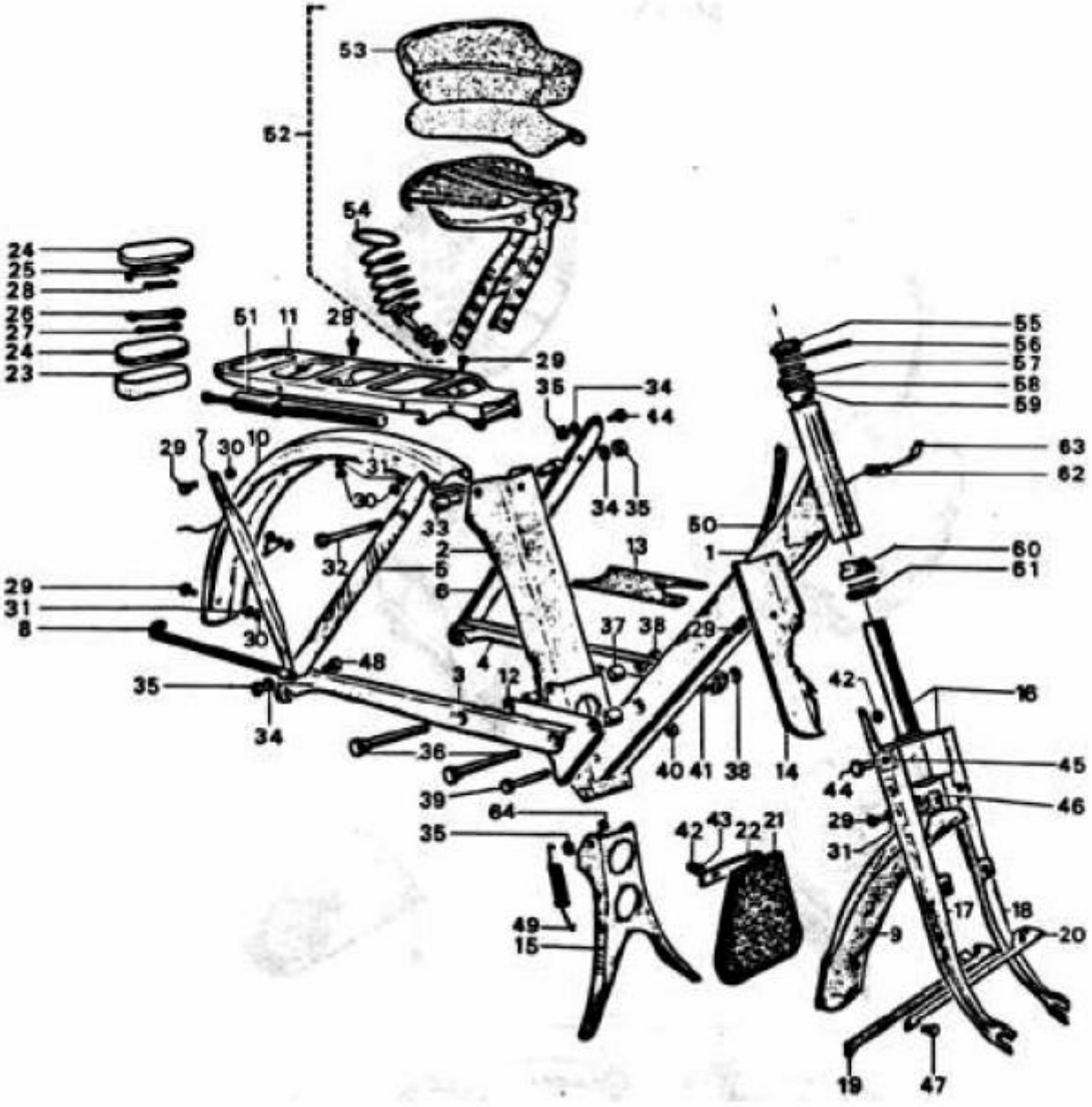
Rep	N° Pièce	Qté	Désignation	
1	60921	SE	Carburateur complet	
2	60854	1	Support butée gaine	
3	60851	1	Vanne complète	C
4	61346	1	Filtre à essence	
5	22689	1	Joint de filtre à air	
6	60407	1	Calibreur d'air	
7	60501	1	Levier vanne départ	C
8	60440	1	Vanne départ complète	
9	60853	1	Grille de vanne	
10	60869	1	Ressort de reappel	

Rep	N° Pièce	Qté	Désignation	
11	60924	1	Levier vanne	C
12	60856	1	Axe de poulie	C
13	60920	1	Poulie carburateur	C
14	60183	1	Gicleur de 28 cc	
15	60932	SE	Pompe essence	C
16	60023	1	Membranne de pompe	C
17	60434	1	Siège de membranne	C
18	60763	2	Vis - 4*75*22mm	C
	13611	1	Cosse de masse sur fixation pompe	
	61389	1	Ecrou moleté - 5*80mm	



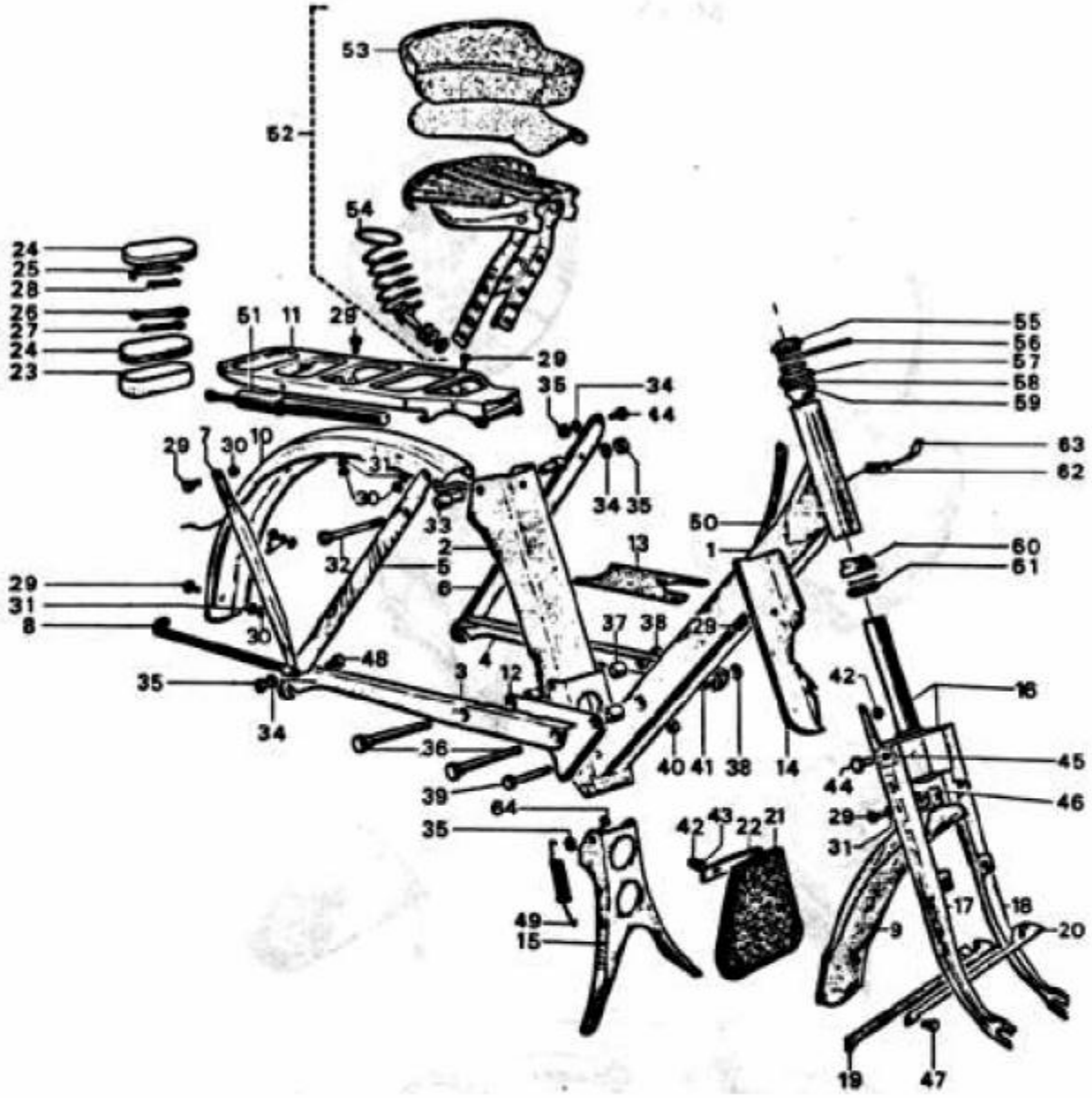
Rep	N° Pièce	Qté	Désignation	
1	62255	1	Manivelle de relevage	
2	62254	1	Levier accrochage moteur	
3	60792	3	Ressort	C
4	60019	2	Rondelle - 6,2*12*1,2	C
5	62153	1	Entretoise de levier	C
6	62154	1	Boule de levier	
7	60861	1	Levier de relevage	
8	60558	SE	Supports moteur D + G	
9	60779	1	Plaquette de protection	C
10	60987	1	Ressort de suspension	
11	60778	2	Glissière moteur	C
12	60021	2	Rondelle friction intér.	C
13	60415	2	Vis - 6*100*20	C

Rep	N° Pièce	Qté	Désignation	
14	60022	2	Rondelle friction extér.	C
15	60800	1	Ecrou glissière	C
16	60030	1	Axe moteur L.91	C
17	60026	2	Rondelle - 8,5*16,1*1,2	C
18	60031	2	Silenbloc	
19	60988	2	Frein d'écrou	C
20	60935	2	Boulon suspension	C
21	62167	2	Ecrou - 6*100	C
22	60000	2	Ecrou - 6*100	C
23	60474	1	Vis - 8*16 - 14 s/plats	C
24	60824	1	Rondelle - 8,2*17*3mm	C
25	60202	1	Levier de relevage (vers. 86)	



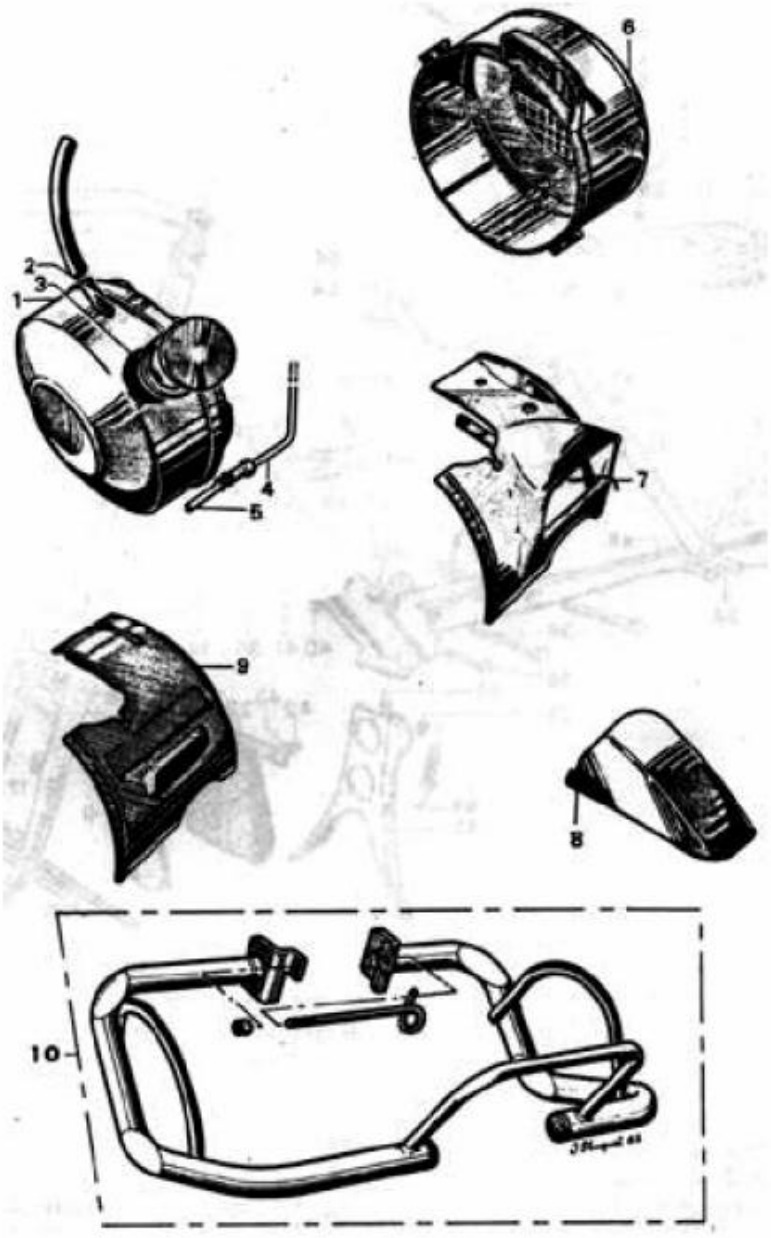
Rep	N° Pièce	Qté	Désignation	
1	61300	1	Poutre complète "NOIR"	
2	60190	1	Poutre "NOIR" (modèle 86)	
3	60883	1	Montant de selle "NOIR"	
4	60872	1	Longeron droit "NOIR"	
5	60875	1	Longeron gauche "NOIR"	
6	60885	1	Hauban droit "NOIR"	
7	60888	1	Hauban gauche "NOIR"	
8	60469	2	Hauban de porte-bagages"NOIR"	
9	60996	2	Tringle garde-boue AR "NOIR"	
10	60991	1	Garde-boue avant "NOIR"	
11	60880	1	Garde-boue arrière "NOIR"	
12	60891	1	Porte-bagages "NOIR"	
13	60897	1	Garde-chaîne "NOIR"	
14	60540	1	Garniture "NOIR"	
15	60894	1	Ecran "NOIR"	
16	61294	1	Béquille "NOIR"	
17	60519	1	Bras de fourche droit	

Rep	N° Pièce	Qté	Désignation	
18	60523	1	Bras de fourche gauche	
19	60528	1	Tringle GB avant-droite	
20	60534	1	Tringle GB avant-gauche	
21	60448	1	Bavette noire	
22	61010	1	Patte fixation bavette	
23	60453	1	Boîte à outils "NOIR"	
24	60850	2	Coussin mousse de B.O.	
25	60071	3	Démonte pneu	C
26	60080	1	Clé 14 * 21	
27	60422	1	Clé 9 * 12	
28	60040	1	Clé 7 * 9	
29	60056	12	Vis - 6*100*10	C
30	10	6	Ecrou - 6*100	C
31	60019	8	Rondelle - 6,2*12*12	C
32	60903	1	Vis - 8*14 s/plt. L : 109mm	
33	60936	2	Entretoise raccordement	C
34	60054	6	Rondelle - 8,1*14*2	C



Rep	N° Pièce	Qté	Désignation	
35	60053	4	Ecrou - 8 mm	C
36	60490	2	Vis - 10*100*18 L : 110mm	
37	60901	2	Entretoise - 14*18*16mm	C
38	60473	2	Ecrou épaulé - 10*100	C
39	61235	1	Vis - 9,5*14 s/plt. L : 55	C
40	61236	1	Ecrou - 9,5 - s/plt	C
41	61900	1	Entretoise - 14*18*24	C
42	60076	2	Ecrou - 6*100mm	C
43	60968	2	Rondelle - 6,5*17,3*1,5	C
44	61209	3	Vis - 8*14 - s/plt. L : 13	C
45	60077	1	Ecrou carré de 14	
46	61386	1	Ecrou Thi-bloc - 6*100	C
47	60418	2	Vis - 6*100*12 mm	C
48	60803	2	Vis - 8*14,5 mm	C
49	60999	1	Ressort de béquille	
50	60893	1	Jonc de poutre	
51	21889	1	Pompe à air	

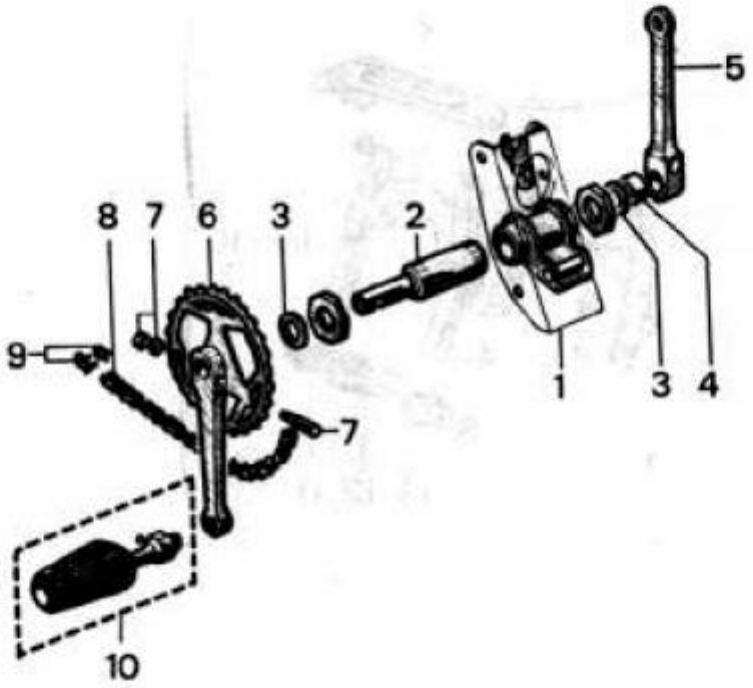
Rep	N° Pièce	Qté	Désignation	
53	60909	1	Dessus de selle gris	
54	60910	1	Ressort arrière de selle	
55	61007	1	Contre-écrou de direction	
56	60549	1	Plaquette accrochage levier	
57	61006	1	Cuvette filetée	
58	19712	2	Cage à billes direction	C
59	60411	1	Cuvette supérieure	
60	60410	1	Cuvette inférieure	
61	61003	1	Cône de fourche (libre)	
62	60755	1	Guide gaine et fil	C
63	60939	1	Faisceau éclairage avant	
64	60806	2	Axe de béquille - 8*100*11	
	61004	1	Fourche complète "NOIR"	
	23058	1	Monogramme poutre Droit	
	23059	1	Monogramme poutre gauche	
	61337	1	Fourche complète "NOIR" avec support antivol	



Rep	N° Pièce	Qté	Désignation	
1	60918	1	Réservoir équipé NOIR	
2	61376	1	Bouchon de réservoir	
3	60557	1	Joint bouchon réservoir	C
4	60976	1	Tube d'aspiration	
5	61345	1	Filtre essence réservoir	
	60917	1	Patte de réservoir (non représentée)	
6	60770	1	Carter volant NOIR	

Rep	N° Pièce	Qté	Désignation	
7	60204	1	Capot moteur NOIR	
8	60827	1	Garde-boue moteur NOIR	
	61425	1	Auto-collant 3800 (non représenté)	C
9	61101	1	Capot moteur (projecteur sur guidon)	
	20398	2	Attache capot volant	C
10	60145	1	Pare-chocs chromé	
	27036	4	Catadioptres latéraux	

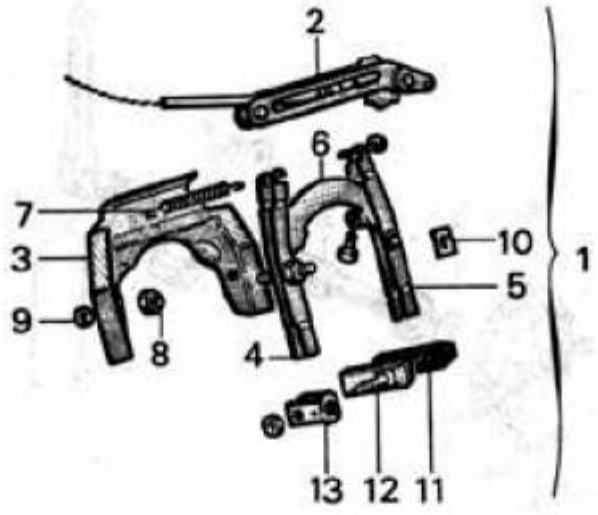
PEDALIER - MANIVELLES - CHAINE



Rep	N° Pièce	Qté	Désignation	
1	61307	1	Renfort de pédalier NOIR	
2	60465	1	Axe de pédalier	
3	60485	2	Rondelle - 16,1*23*1	C
4	60476	1	Entretoise - 16*23*10	C
5	60905	1	Manivelle gauche	

Rep	N° Pièce	Qté	Désignation	
6	60965	1	Manivelle droite avec plateau	
7	60061	2	Clavette	C
8	22067	1	Chaîne 83 maillons	
9	14368	1	Attache rapide	
10	20056	1	Paire de pédales	

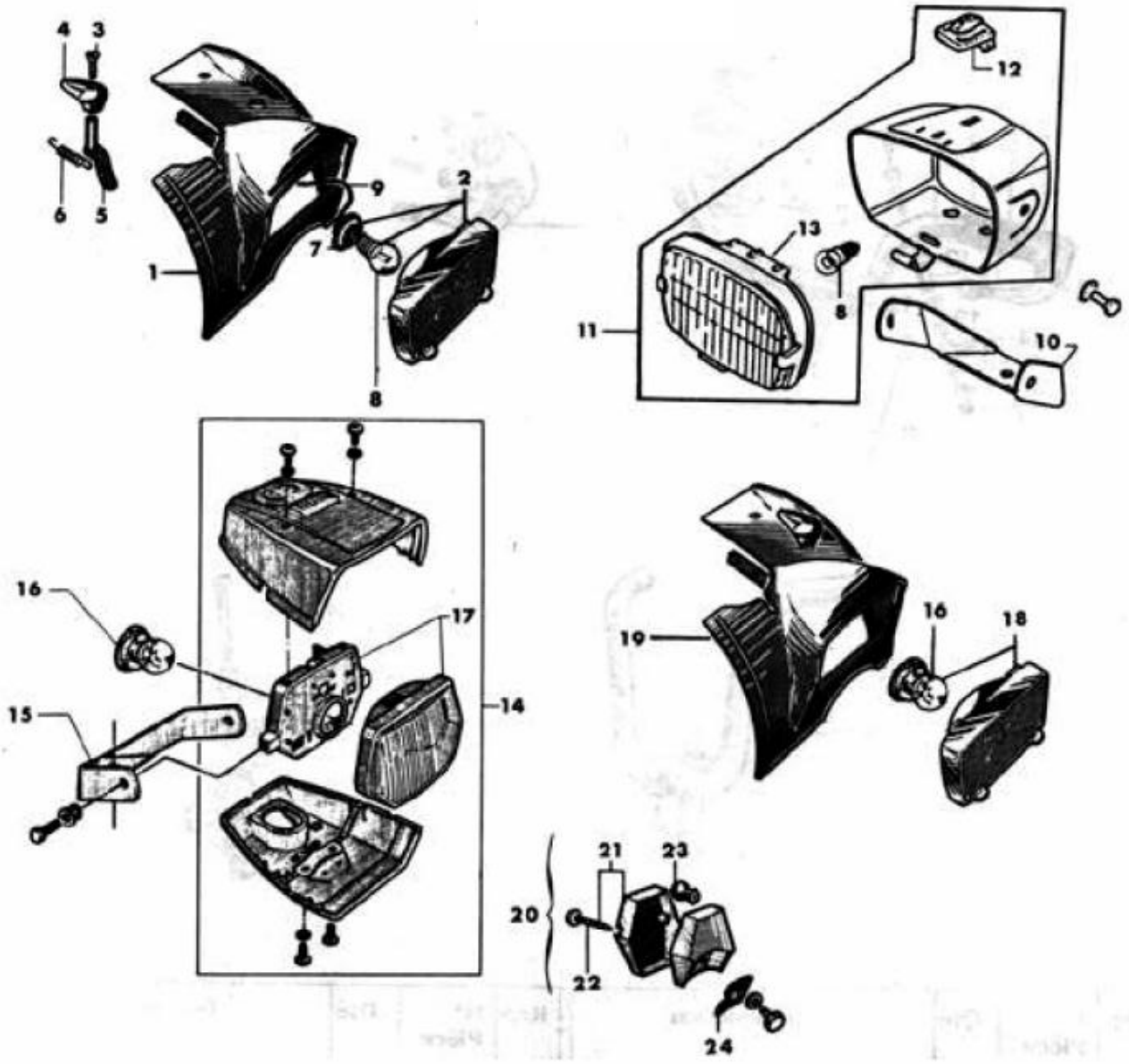
FREIN AVANT



Rep	N° Pièce	Qté	Désignation	
1	61296	SE	Frein avant complet	
2	60423	1	Glissière de frein avant	
3	60508	1	Carter frein NOIR	
4	60513	1	Bras de frein D	
5	60514	1	Bras de frein G	
6	60512	1	Entretoise de frein	
7	60481	1	Ressort rappel de frein	C

Rep	N° Pièce	Qté	Désignation	
8	62169	2	Ecrou axe de frein	C
9	60076	2	Ecrou 6*100	C
10	61386	2	Ecrou thi-bloc - 6*100	C
11	60070	11	Patin de frein	C
12	61296	2	Porte patin assemblé	C
13	60502	2	Support porte patin	C

PROJECTEURS - FEU ARRIERE

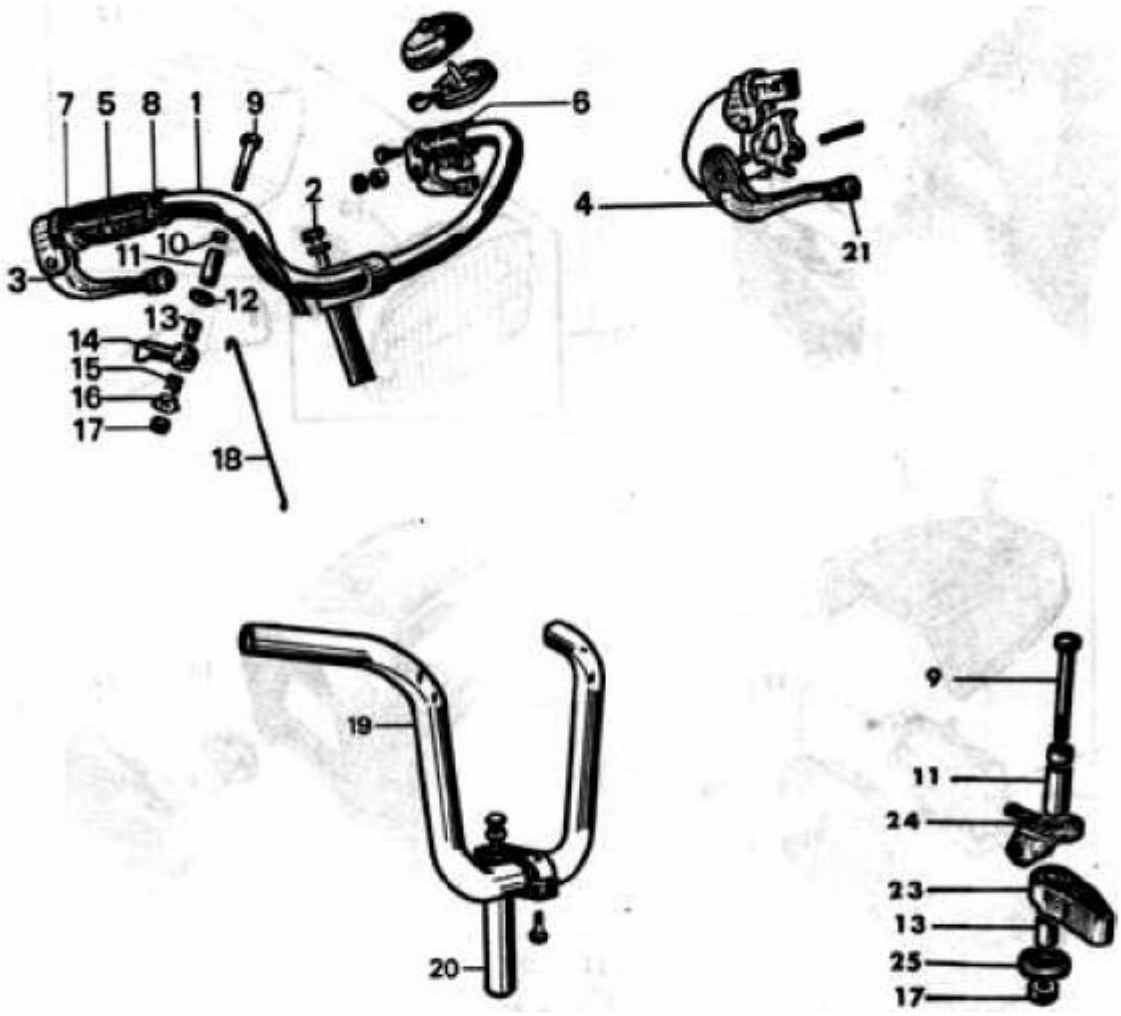


Rep	N° Pièce	Qté	Désignation
1	60204	1	Capot moteur (sans optique)
2	61367	1	Ensemble optique
3	14311	1	Vis - 4*75*12 mm
4	60767	1	Bouton interrupteur
5	60834	1	Levier d'éclairage
6	60801	1	Ressort rappel C
7	61024	1	Douille et fil
8	14460	1	Lampe avant 6 V
9	61369	1	Fil de masse
10	61153	1	Support de projecteur
11	62344	SE	Projecteur complet
12	20439	1	Commutateur de phare
13	18593	1	Ensemble optique
14	60570	SE	Projecteur complet

Rep	N° Pièce	Qté	Désignation
15	60572	1	Support projecteur (extraxe 118)
16	60574	1	Lampe 6 V - 15 W - P26 S
17	60575	SE	Ensemble optique complet
17	18594	1	Douille porte lampe (non représentée)
18	60205	1	Ensemble optique (version 86)
19	60204	SE	Capot moteur (sans optique)
20	23683	SE	Feu arrière complet
21	22864	1	Transparent de feu arrière
22	22865	2	Vis fixation transparent
23	21629	1	Lampe arrière 12 V - 6 W
24	22867	1	Contre plaque

GUIDON - POIGNEES

(ancien modèle)

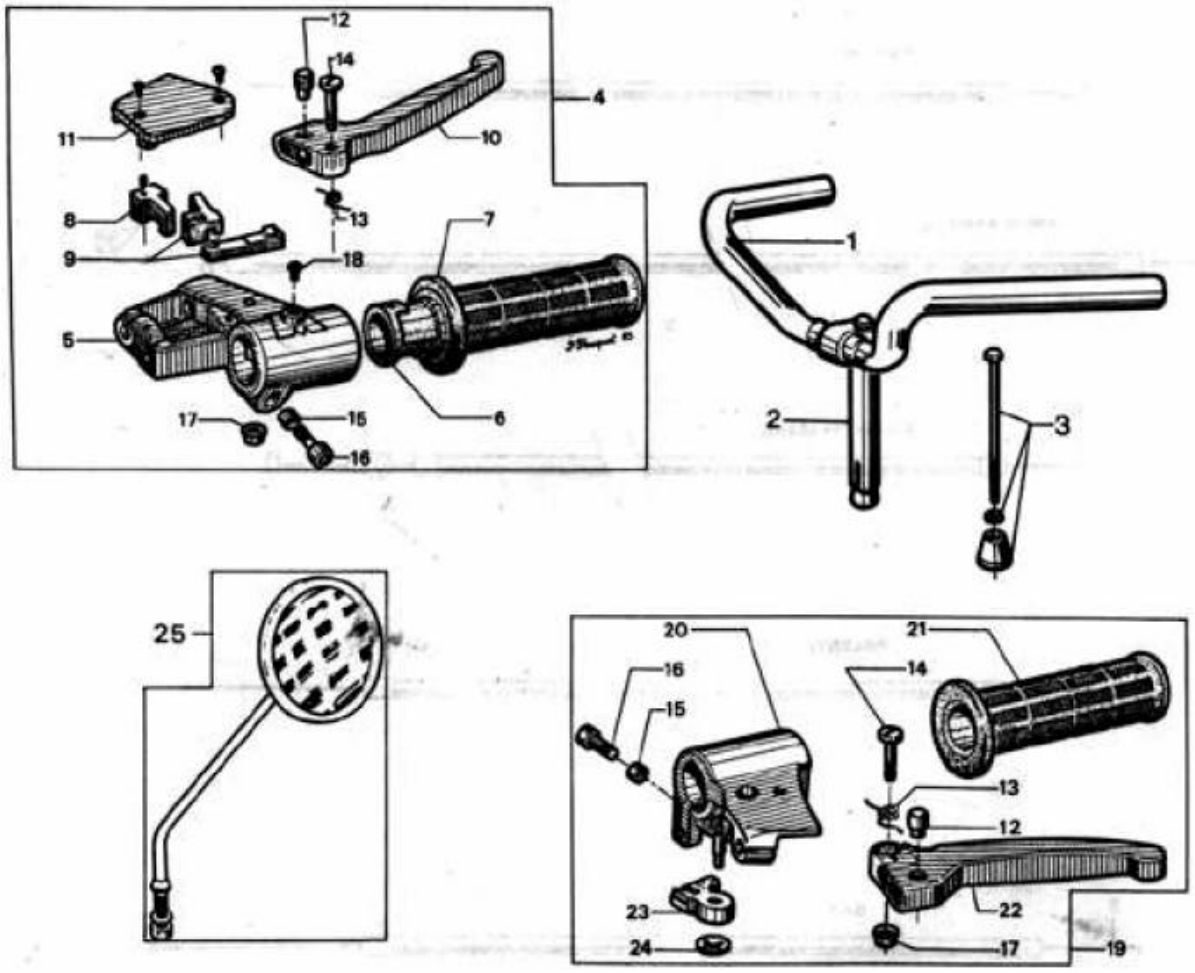


Rep	N° Pièce	Qté	Désignation	
1	61261	1	Guidon avec potence	
2	17569	1	Expandeur complet	
3	61363	1	Levier de frein droit	
4	61364	1	Levier de frein gauche	
5	61225	1	Poignée caout. droit Noire	
6	61027	1	Poignée caout. gauche Noire	
7	61223	1	Came de ralenti	
8	61228	1	Jonc de poignée tournante	
			Décompresseur tringle	
9	60421	1	Vis - 6*100*45 mm	C
10	61361	1	Rondelle Grower - 6 mm	C
11	60786	1	Entretoise L : 20,7 mm	C
12	60865	1	Coiffe de manette	
13	60870	1	Entretoise L : 12,5 mm	C

Rep	N° Pièce	Qté	Désignation	
14	60863	1	Manette de décompresseur	
15	60866	1	Ressort de rappel	
16	60864	1	Bouton de réglage	
17	60076	1	Ecrou - 6*100 mm	C
18	60862	1	Tige de décompresseur	C
19	61837	1	Guidon (sans potence)	
20	61238	1	Potence complète	
21	61373	2	Embout poignée de frein	
22	61229	2	Vis fix corps poignée	C
			Décompresseur à câble	
23	61781	1	Manette de décompresseur	
24	61803	1	Support de butée de gaine	
25	61374	1	Rondelle de décompresseur	
	26155	1	Rétroviseur	

GUIDON - POIGNEES

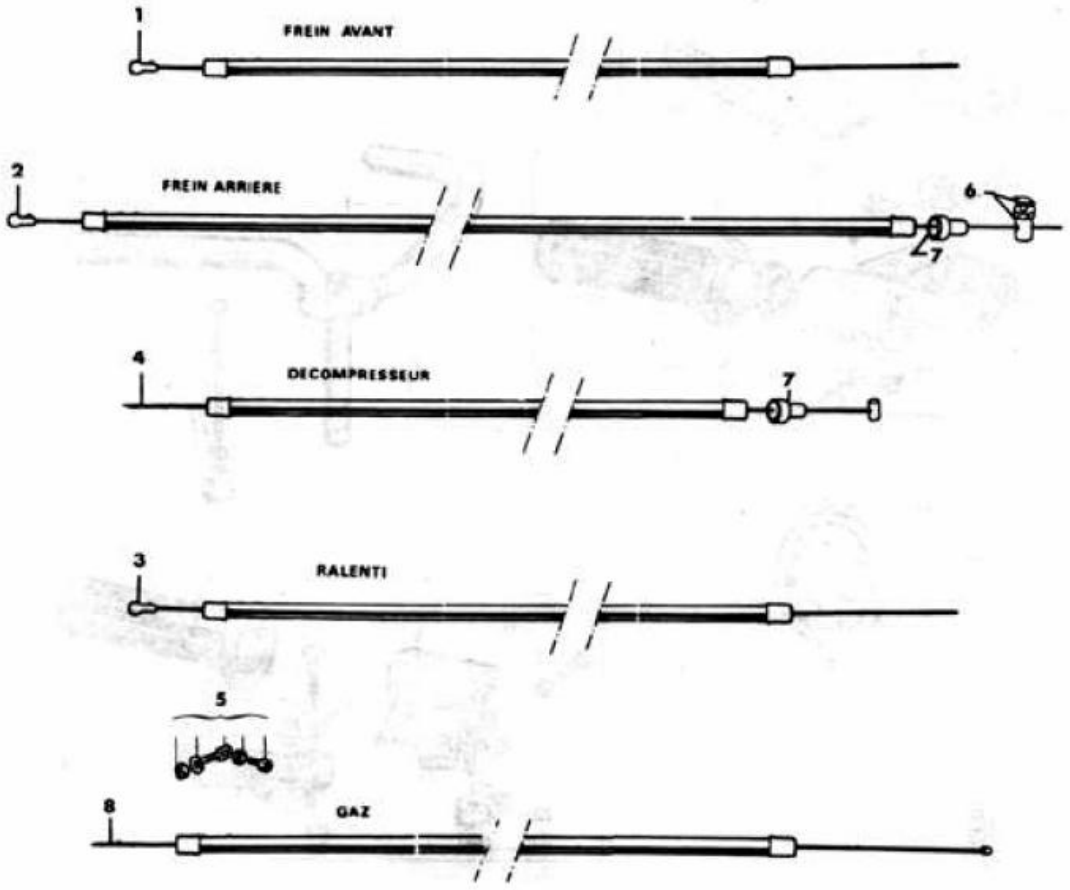
(nouveau modèle)



Rep	N° Pièce	Qté	Désignation	
1	60191	1	Cintre de guidon	
2	60192	1	Potence complète	
3	60206	1	Expandeur complet	
4	60193	SE	Poignée tournante complète	
5	60194	1	Corps de poignée tournante	
6	60195	1	Manchon de poignée	
7	27645	1	Caoutchouc droit	
8	60197	1	Curseur ralenti avec vis	C
9	60196	SE	Curseur des gaz	C
10	26603	1	Levier de frein droit	
11	60198	1	Cache curseur	
12	26607	1	Barillet fendu	C
13	26606	1	Ressort de rappel	C

Rep	N° Pièce	Qté	Désignation	
14	26604	1	Axe levier - 6*100*25mm	C
15	26609	1	Entretoise biseauté	C
16	21641	1	Vis fix. crops BTR 6*100	C
17	1526	1	Ecrou serpress - 6*100	C
18	27638	1	Vis blocage manchon	C
19	60199	SE	Poignée gauche complète	
20	60200	1	Corps de poignée gauche	
21	27644	1	Caoutchouc gauche	
22	26612	1	Levier frein gauche	
23	27639	1	Levier de décompresseur	
24	27640	1	Rondelle blocage	C
25	26155	1	Rétroviseur	

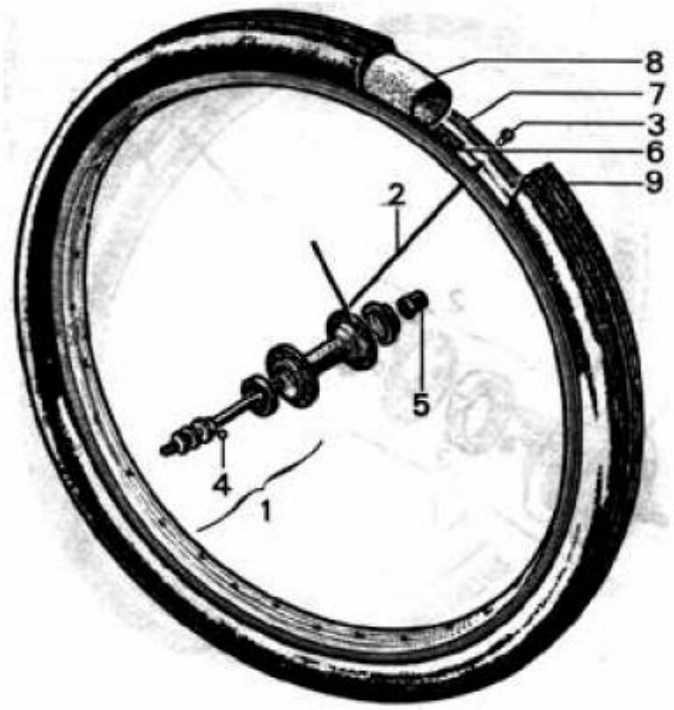
CABLES - COMMANDES



Rep	N° Pièce	Qté	Désignation
1	62174	1	Câble de frein avant L:910 mm
2	60974	1	Câble de frein arrière L:1660
3	62175	1	Câble de ralenti L:690 mm
4	62178	1	Câble de décompresseur L:440 mm

Rep	N° Pièce	Qté	Désignation
5	61371	SE	Barillet
6	716	1	Serre-câble
7	61446	1	Butée de gaine
8	26469	1	Câble de gaz (poignée Domino)

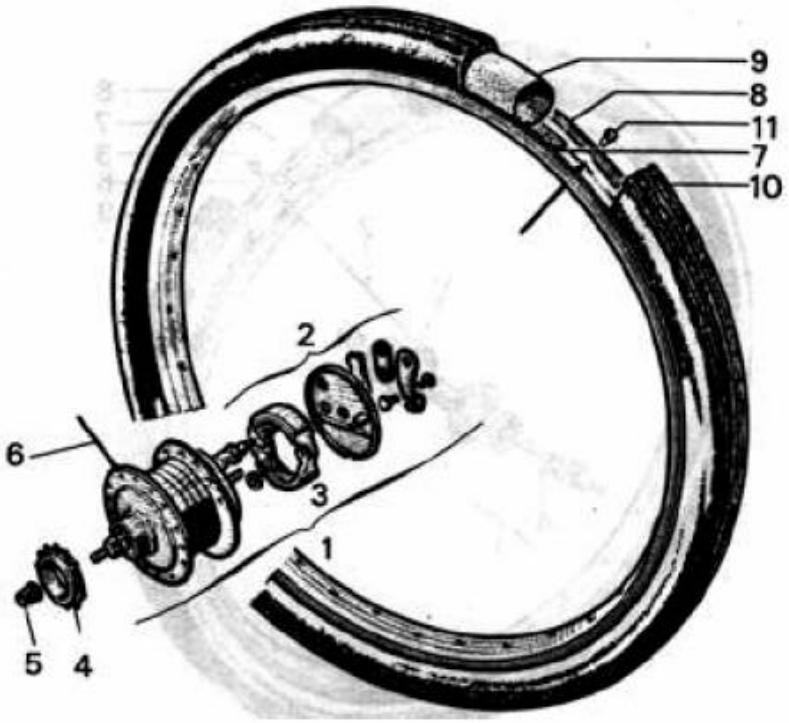
ROUE - MOYEU AVANT



Rep	N° Pièce	Qté	Désignation	
1	60058	SE	Axe moyeu AVT complet	
2	61358		Rayon roue AVT L:218mm	C
3	14989		Ecrou de rayon	C
4	223		Billes - 6,35	
5	15178	2	Ecrou de roue	
6	15538	1	Ruban de jante	

Rep	N° Pièce	Qté	Désignation	
7	18019	1	Jante 550-23*2	
8	60799	1	Chambre à air	
9	60751	1	Pneu avant 19*1 3/4	
10	61298	SE	Roue avant complète	
11	60052	2	Coiffe de moyen	C

ROUE - MOYEU ARRIERE



Rep	N° Pièce	Qté	Désignation
1	61395	SE	Moyeu AR cplt - 80 mm
2	61405	SE	Flasque arrière complet
3	16104	SE	Paire de mâchoires - 80 avec ressorts
4	16057	1	Roue libre 16 dents
5	15178	2	Ecrou de roue
6	61359		Rayon roue AR. L:192 mm

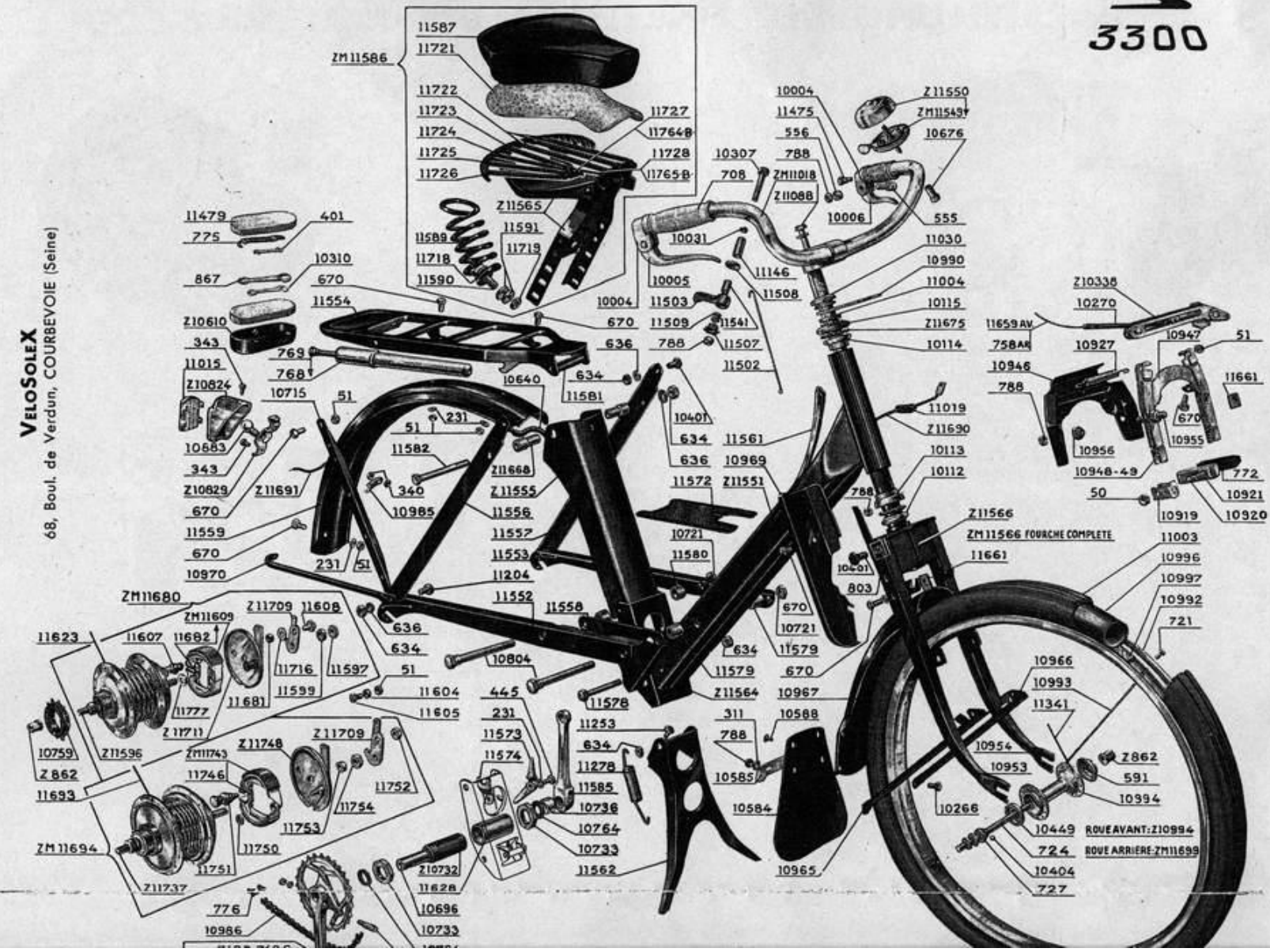
Rep	N° Pièce	Qté	Désignation	
7	15538	1	Ruban fond de jante	
8	18019	1	Jante 550 - 23*2	
9	60799	1	Chambre à air	
10	60751	1	Pneu 19*1,75	
11	14989		Ecrou de rayon	C
	60943	SE	Roue arrière complète	
	60955	SE	Axe roue AR complet	

CYCLE PARTS LIST
DARSTELLUNG DER EINZELTEILE DES RADES

Réf. 748 - AN-AL

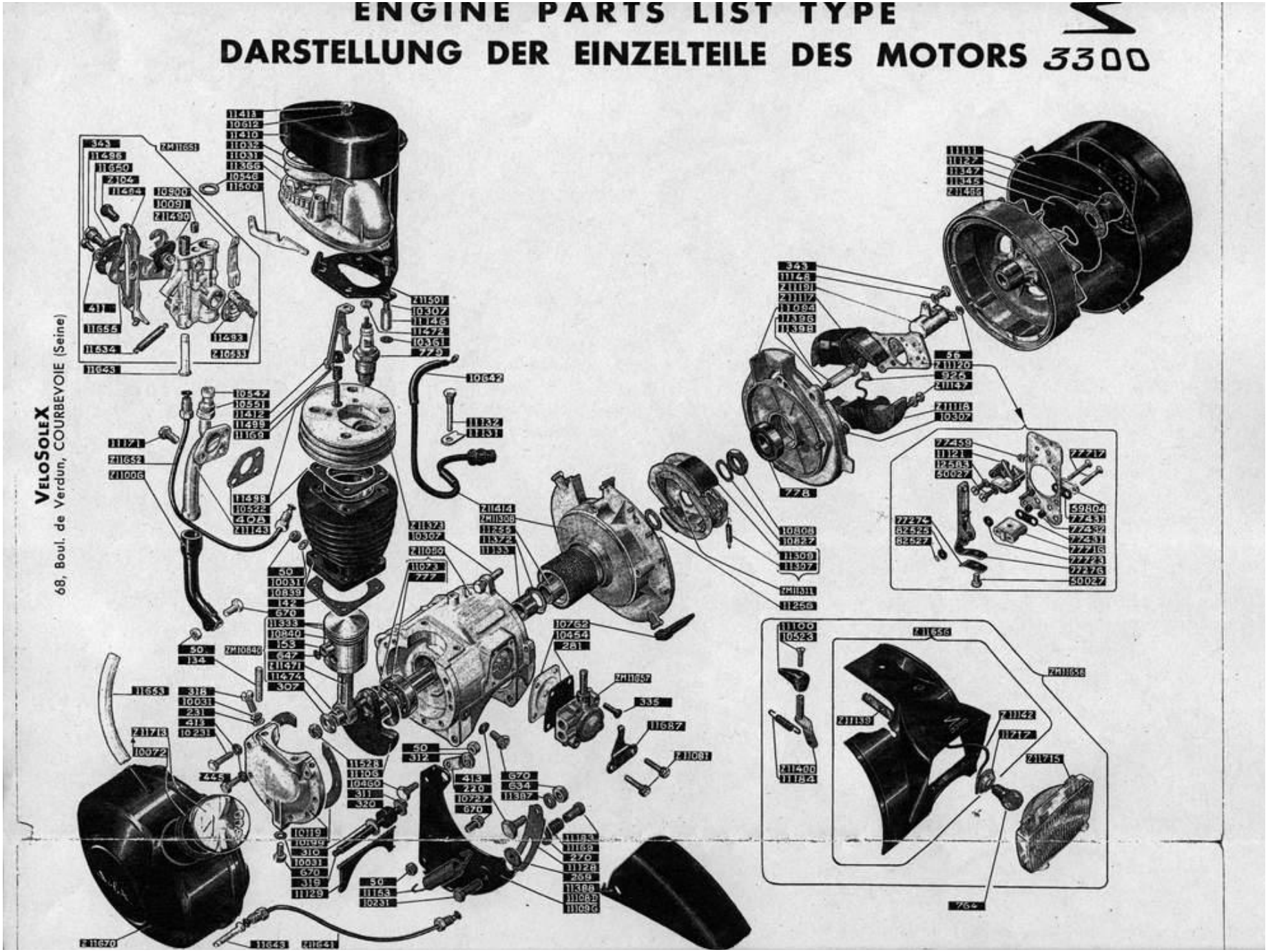
S 3300

VELOSOLEX
68, Boul. de Verdun, COURBEVOIE (Seine)

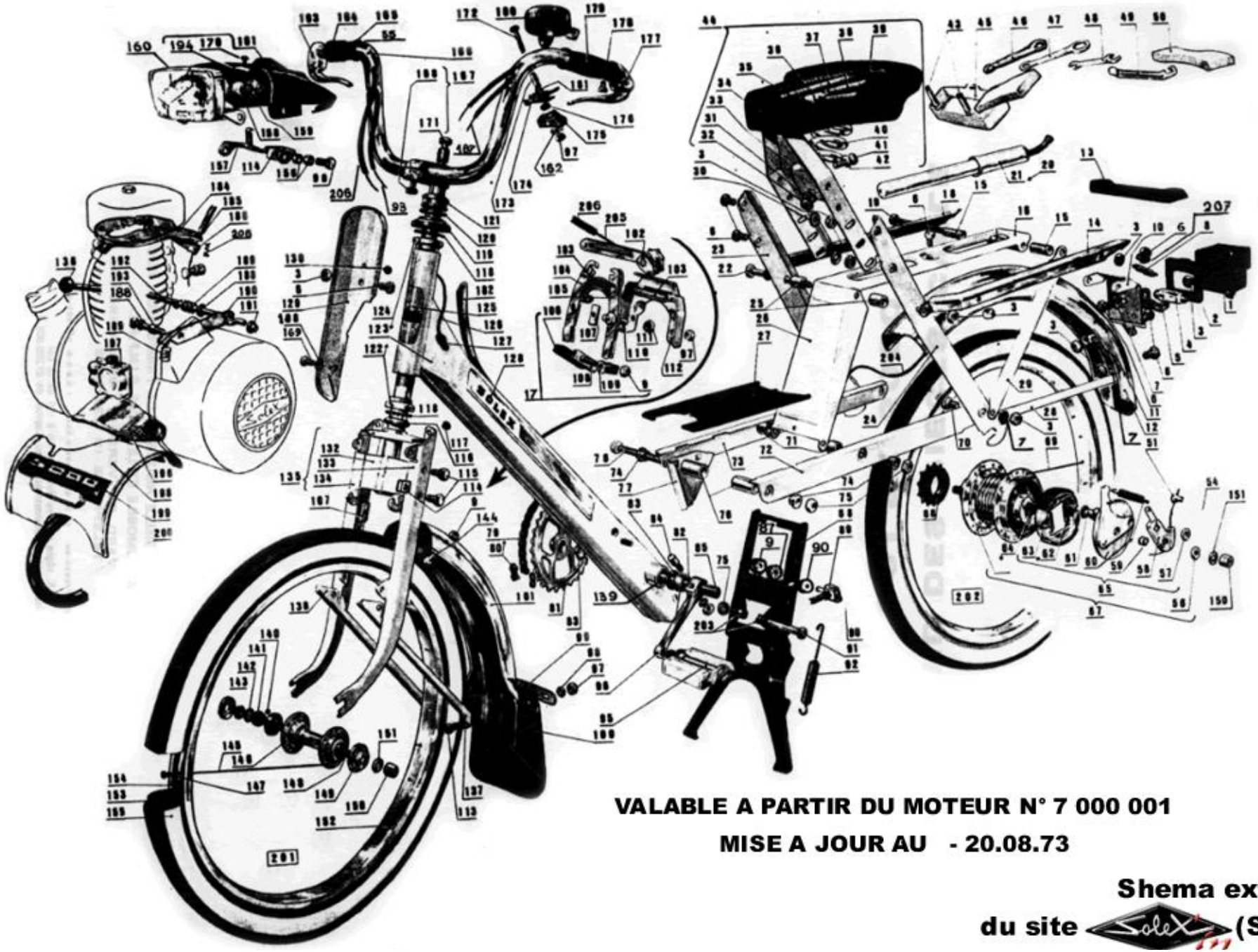


ENGINE PARTS LIST TYPE
DARSTELLUNG DER EINZELTEILE DES MOTORS 3300

VELOSOLEX
68, Boul. de Verdun, COURBEVOIE (Seine)



NOMENCLATURE DES PIECES DU CYCLE 5000



VALABLE A PARTIR DU MOTEUR N° 7 000 001

MISE A JOUR AU - 20.08.73

Shema extrait du site Solex (SWS)

Garantie solex 3800-5000

Premiers conseils

RESPECTEZ LES REGLEMENTS DE CIRCULATION :

LE NUMERO MOTEUR est gravé sur l'arrière du carter-moteur au droit de la tête de fourche

— Limite d'âge : 14 ans minimum pour le conducteur, maximum pour le passager qui doit, en dessous de 5 ans, être placé dans un siège spécial muni de sangles et avoir les pieds sur des repose-pieds.
— Assurance et plaque d'identité portant vos nom et adresse obligatoires.
— Vérifiez le bon état des : phare, feu rouge et catadioptre.
— Utilisez les pistes cyclables et ne roulez jamais à deux ou plusieurs de front de jour comme de nuit.

Certains règlements préfectoraux interdisent l'utilisation de la plate-forme de cadre comme repose-pieds. Le port du casque n'est pas obligatoire.

POUR ROULER AGREABLEMENT : — Lors de la livraison, votre selle est réglée en position moyenne ; si vous désirez une position plus haute ou plus basse, demandez à votre agent-vendeur d'effectuer le réglage utile.

POUR ROULER EN TOUTE SECURITE : — Gonflez vos pneus à 2 kg de pression. Utilisez exclusivement la SOLEXINE (**en bidons capsulés**) carburant spécial pour **VELOSOLEX**. En cas d'impossibilité absolue de vous procurer de la SOLEXINE préparez votre mélange en incorporant à un litre d'essence tourisme 6 % d'huile ENERGOL 2 Temps, quatre mesures de bouchon de réservoir plastique. A défaut d'huile ENERGOL 2 Temps, utilisez de l'huile minérale pure ou de l'huile moteur S.A.E. 10, ou S.A.E. 20. Agitez ce mélange dans un récipient avant de le verser dans le réservoir.

Le remplissage à ras du réservoir peut rendre les départs difficiles, laisser un centimètre libre au-dessous du bas du goulot.

VELOSOLEX est garanti 1 an

Bien que ses organes soient très robustes, un entretien périodique est nécessaire, pour assurer le maximum d'usage au meilleur prix. Les STATIONS-SERVICE VELOSOLEX désignées par un panonceau officiel, sont à votre disposition. Elles possèdent un outillage spécial, un stock de pièces détachées et emploient des mécaniciens compétents.

Garantie solex 3800-5000

Utilisation

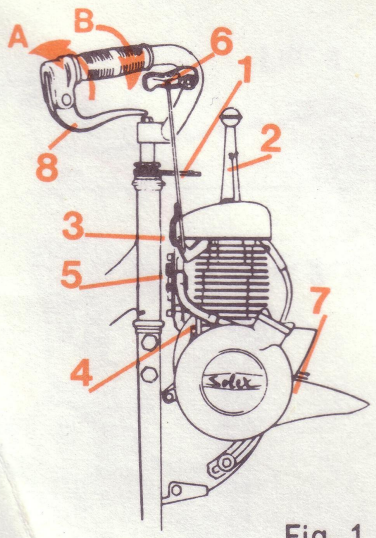


Fig. 1

DES QUE VOUS ETES EN SELLE : Mettez le moteur en contact avec le pneu...
sur le **VELOSOLEX 3800** : ...en poussant le levier (2, Fig. 1) vers l'avant après l'avoir dégagé de son crochet (1, fig. 1).
sur le **SOLEX 5000** : ...en tirant vers vous et en faisant pivoter de 180° vers le haut le levier de commande placé à hauteur du réservoir, côté droit (1, fig. 5).
Assurez-vous que la poignée tournante est à la position « ouverture totale » (flèche A).
Si le moteur est froid, fermez le volet d'air du carburateur, en déplaçant vers la gauche le levier (3, fig. 1).
Le moteur en marche, après quelques mètres vous ramenez le levier complètement à droite.

POUR LANCER LE MOTEUR : appuyez à fond sur le levier de décompresseur (6, fig. 1) placé...
sur le **VELOSOLEX 3800** : ...à la poignée droite du guidon,
sur le **SOLEX 5000** : ...à la poignée gauche du guidon et pédalez.
Après quelques mètres, lâchez le levier, le moteur part...

POUR RALENTIR : Agissez sur la poignée de frein droite (8, fig. 1) ou sur la poignée tournante qui sera manœuvrée graduellement dans le sens de la flèche « B » (fig. 1) jusqu'à l'obtention de la vitesse désirée.

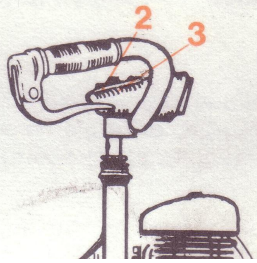
POUR S'ARRETER : Freinez jusqu'à l'arrêt... le moteur continue à tourner au ralenti.

PENDANT L'ARRET : Maintenez au moins le frein droit serré, ou tournez la poignée tournante dans le sens de la flèche « B » jusqu'à la position « ralenti ».

POUR REPARTIR : Lâchez les freins ou mettez la poignée tournante à la position « ouverture totale » (flèche A). Le moteur prend du régime et le **VELOSOLEX** démarre (quelques coups de pédales sont nécessaires pour accélérer plus rapidement ou pour repartir en côte).

POUR ARRETER LE MOTEUR : Appuyez à fond sur le levier de décompresseur (voir paragraphe « Pour lancer le moteur »).

POUR MONTER LES COTES SANS FATIGUE : Pédalez juste ce qu'il faut pour accompagner le moteur. Dans les fortes côtes, l'embrayage en patinant permet au moteur de tourner au régime où il donne l'aide maximum. Laissez le agir. Si vous descendez une côte moteur relevé, ne remettez celui-ci en contact avec le pneu que si votre vitesse n'excède pas 10 km/h.



Article de la revue
technique motocycle

DEPOSE DU MOTEUR DE LA BICYCLETTE

En principe, toutes les opérations d'entretien, toutes les réparations peuvent être faites en laissant le moteur Solex à sa place sur la bicyclette. Néanmoins, si on désire séparer ces deux éléments : moteur et châssis, rien de plus simple. En effet, le moteur Solex est fixé par un axe (comportant un écrou à chaque extrémité) sur deux flasques, eux-mêmes boulonnés sur la fourche de la bicyclette. Le moteur oscille sur deux glissières rapportées sur les flasques. Pour effectuer la dépose du moteur, il suffit donc de retirer l'axe après avoir pris soin au préalable, de débrancher la commande du boisseau du carburateur et le fil de prise du feu rouge arrière.

N'importe quel usager aimant le bricolage peut se fabriquer un socle pour y fixer le moteur. De toutes façons, le 49 cc Solex est si léger, qu'un socle n'est point une nécessité et qu'on peut fort bien travailler en posant simplement le moteur sur un établi ou sur une table.

DEMONTAGE DU MOTEUR

On peut commencer les opérations de démontage en retirant d'abord le couvercle en bakélite du volant magnétique. Il suffit pour cela de décrocher les deux fermetures en caoutchouc qui le maintiennent.

A ce moment, on peut procéder à la dépose du rotor, puis du stator. A l'aide d'une clé de 9, démonter la vis 318 qui est placée à l'avant du carter et monter à sa place une pige d'un diamètre de 6 mm et de 90 mm de longueur, qui viendra en butée contre le maneton et empêchera le moteur de tourner. Revenir au volant magnétique : laisser la plaquette 331 maintenue par les trois vis 670. Avec une clef à tube de 14, débloquer l'écrou 313. La pige à ce moment bloque le vilebrequin. Continuer à dévisser l'écrou 313. Celui-ci comportant un épaulement qui vient appuyer sur la plaquette 331, le rotor finit par se décoller. Le rotor du volant S.E.V. est claveté, il n'est donc pas nécessaire de le repérer et le remontage ne présente aucune difficulté.

Afin de faciliter les opérations de démontage, les usines Vélosolex ont créé un appareil servant à plusieurs usages et notamment à retirer le stator du volant magnétique (outil n° Ou. 195). Une fois le rotor

enlevé, retirer la pige, débrancher les fils de lumière et, avec une clef de 9, retirer les 2 écrous de fixation des bobines (n° 687). Fixer l'outil en bout de vilebrequin par la vis de manœuvre. Enlever la bougie afin de faire tourner le moteur plus facilement. Placer les deux griffes de l'outil derrière les bobines d'allumage et d'éclairage, chaque griffe prenant appui derrière une corne de la bobine d'allumage et une corne de la bobine d'éclairage. Tourner la vis pour extraire le stator.

Retirer le capotage avant du moteur qui supporte le phare, débrancher le tube d'alimentation qui va du réservoir à la pompe à essence. Débrancher le tube de retour du trop-plein au réservoir (en plastique). Avec une clef à tube de 9, enlever les 3 boulons qui maintiennent le réservoir. Déposer le réservoir. Sous le réservoir existe un bouchon de vidange. Pour le dévisser, employer une clef plate de 14 (attention, doucement, il peut être collé par la peinture) et prendre garde au joint en fibre. La base du filtre d'essence placé en bout du tuyau d'aspiration de la pompe affleure le trou de vidange.

Une fois le réservoir enlevé, il est facile de retirer le tuyau reliant la pompe au carburateur (n° Z 10554).

Le filtre à air placé au-dessus de la culasse est maintenu en place par une seule vis moletée qu'on retire avec les doigts. Attention à la rondelle grower.

Décrocher le petit ressort qui maintient le basculeur du décompresseur. Le basculeur sort alors aisément. Enlever la commande du décompresseur reliée à la commande du volet du carburateur n° Z 276.

Desserrer en quinconce les 4 boulons de la culasse (n° 10639) avec une clef à tube de 9. Trois de ces boulons maintiennent sur des ressorts n° 10543 le levier de débrayage n° Z 10542. Prendre garde aux rondelles placées dans les boulons de fixation de la culasse.

Si la culasse est collée, la décoller en frappant dessus légèrement de côté avec un maillet. Ne jamais faire levier sur les ailettes avec un tournevis, un marteau, etc., on risque de les casser.

Retirer le joint de culasse.

La pipe d'admission (sur laquelle est vissé le carburateur) et le tube d'échappement forment une seule pièce, la tubulure n° 10552. Cette pièce est fixée au cylindre par deux boulons seulement. Avec une clef plate de 9, desserrer les 2 boulons de la tubulure admission-échappement et terminer de les enlever avec un tournevis (les têtes de ces six-pans sont fendues). Attention au joint.

Séparer le carburateur de la tubulure admission-échappement en desserrant avec une clef plate de 14 l'écrou 10551 qui le maintient. Attention au feutre 10547.

A remarquer que le tuyau d'échappement se termine par une partie renflée formant rotule sur laquelle vient s'emmancher la tubulure de raccord au pot d'échappement. Ceci permet le basculement du moteur lorsqu'on effectue le débrayage.

Avec une clef à tube de 9, dévisser les deux boulons (reposant sur des rondelles de laiton) qui maintiennent le canal de transfert en alliage léger n° 407. Ne pas égarer le joint 409.

Dévisser les quatre écrous de fixation du cylindre au carter (clef plate de 9). Attention aux quatre rondelles.

Retirer le cylindre. Si le joint ne se déchire pas au démontage, il pourra resservir. Bien qu'il soit préférable de le changer de toutes façons.

Repérer la position du piston : le déflecteur est orienté vers l'avant c'est-à-dire du côté du canal de transfert.

Après avoir enlevé les circlips n° 647, sortir l'axe de piston soit avec un outil spécial, soit en prenant la précaution de chauffer légèrement le piston.

Pour ouvrir le carter, dévisser du côté embiellage les 8 boulons de 9 fixant le couvercle du carter et qui comportent des rondelles de laiton. Décoller le joint papier.

La bielle est montée en porte-à-faux. Retirer l'écrou qui la maintient avec une clef à tube de 14 et la sortir.

Pour déposer le vilebrequin, enlever le galet de corindon retenu par un écrou (clef à tube de 21), puis avec un jet en bronze frapper légèrement au marteau sur le côté gauche du vilebrequin pour le décoller.

La pompe à essence est retenue par 4 vis laiton n° 335 qu'il suffit de dévisser pour déposer cet organe.

Le moteur Solex comporte en tout et pour tout deux roulements : l'un se trouve dans le carter-moteur et supporte le vilebrequin dans la partie comprise entre l'embiellage et le galet, et l'autre dans le flasque du stator de volant magnétique.

Pour accéder au roulement situé dans le carter, desserrer les vis 332 retenant les pattes d'arrêt 333 de la rondelle d'étanchéité 10334. Le roulement peut alors être sorti de son logement soit en frappant légèrement de l'intérieur du carter avec un jet en bronze, soit en chauffant un peu le carter en faisant brûler à l'intérieur un dé à coudre d'alcool.

Le roulement situé dans le flasque du stator ne doit être démonté qu'après dépose des bobines d'allumage et d'éclairage, du condensateur, et du plateau de rupteur complet, car il peut être nécessaire de chauffer le flasque du stator pour extraire le roulement de son logement. Une fois le flasque à nu, retirer le chapeau du palier 10461 en dévissant les vis 318 et le roulement 778 apparaît.

Ces deux roulements sont garnis de graisse à l'origine et ne demandent aucun entretien.

⁂

Pour le remontage du moteur Solex, il faut suivre à l'inverse les indications que nous venons de donner ci-dessus et effectuer les opérations en sens contraire de celui adopté pour le démontage.

Quelques précautions sont à prendre pour certaines de ces opérations et nous allons indiquer ci-après en quoi elles consistent :

— Avant de remonter les roulements, emplir les cages de graisse insoluble Energol (pour le roulement du carter moteur) et de graisse Mobilgrease n° 5 (pour le roulement du flasque du stator).

— Vérifier l'état de la membrane 281 de la pompe à essence. Si le moindre doute existe sur sa fraîcheur, la changer.

— Si on note un jeu vertical supérieur à 0,02 à la tête de bielle, mettre une bague de vilebrequin neuve (n° 306).

— Pour le remontage du vilebrequin et du stator, il est recommandé d'utiliser l'outil spécial Vélosolex n° OU. 195, dont nous avons indiqué le mode d'emploi pour le démontage du stator.

— Le joint papier 10199 du carter doit être changé au remontage. Le coller à la graisse sur le couvercle amovible et enduire d'huile la face portant sur le carter.

— Mettre des joints neufs à l'embase du cylindre et entre cylindre et culasse.

— Il en est de même pour le joint 409 du canal de transfert et pour le joint 408 de la pipe d'admission et tuyau d'échappement.

— Le tuyau d'alimentation qui va de la pompe au carburateur est plus facile à brancher avant le remontage du réservoir de carburant.

Sur cette page : les différentes pièces de la pompe d'alimentation et les deux carters. On aperçoit le roulement et sa fixation.

LE DECALAMINAGE

Si on emploie la Solexine (carburant spécial pour Vélosolex), les opérations de décalaminage peuvent être effectuées tous les cinq mille kilomètres. Au cas où d'autres carburants seraient utilisés, il peut se faire que la périodicité des décalaminages se trouve ramenée à 3.000, à 2.000 ou même à 1.000 kilomètres selon la qualité de l'huile adoptée pour le mélange. Aussi lorsqu'il n'y a pas impossibilité absolue, il est préférable d'alimenter le petit moteur du Vélosolex avec la Solexine (capsule verte) qui est vendue en bidons plombés.

Le décalaminage doit donc être effectué périodiquement et on ne saurait trop recommander de s'adresser pour cela à une des nombreuses stations-service Vélosolex.

Néanmoins si des raisons d'éloignement de tout centre urbain oblige l'usager à se débrouiller seul, voici comment il faut procéder :

— Démontage de la culasse (voir plus haut).

— Avec un grattoir en métal doux (bronze, aluminium) gratter la calamine qui s'est déposée dans le fond de la culasse.

— Procéder de même sur le dessus du piston.

— Chasser soigneusement les parcelles de calamine en essuyant fond de culasse et dessus du piston avec un chiffon imbibé d'huile.

— Mettre le piston au point mort bas.

— Retirer la pièce Z 10552.

— Dégager complètement la lumière et la tubulure d'échappement qui peuvent être obstruées partiellement ou quasi-totalement par la calamine.

— Nettoyer avec un chiffon imbibé d'huile la lumière d'échappement, l'intérieur du cylindre et le dessus de la culasse.

— Mettre un joint neuf et remonter la culasse, le tuyau d'échappement, etc...

— Il est bon de temps à autre de démonter entièrement le tuyau et le pot d'échappement et d'en chasser la calamine qui s'y est déposée.

PERTE DE COMPRESSION

Le moteur étant embrayé, soulever la roue avant et la faire tourner sans décompresser. On doit sentir une forte résistance au moment de la compression. Si cette résistance est minime, il y a perte de compression. Trois hypothèses :

1) Le joint de culasse est en mauvais état et a des fuites. On s'en rend compte par les suintements d'huile qui existent entre cylindre et culasse. Remède : changer le joint.

2) La soupape du décompresseur fonctionne mal et reste légèrement ouverte. Dans ce cas, contrôler tout d'abord si le levier d'embrayage n'a pas été trop serré et n'appuie pas sur le levier 10621. Mais il peut se faire aussi que l'écrou de réglage 10619 se soit desserré et que le ressort de soupape 10618 n'étant pas assez tendu, la soupape ferme mal ; il faut donc resserrer l'écrou de réglage. Enfin la soupape peut avoir besoin d'être rôdée. Après un certain nombre de kilomètres (quelques milliers), il arrive que le siège de la soupape et la soupape elle-même se piquent et que le tout manque d'étanchéité. Dans ce cas, démonter la culasse, desserrer l'écrou 10619, enlever le ressort 10618, sortir la soupape 10617, mettre un peu de pâte à rôder fine sur le siège et rôder la soupape en la faisant tourner d'un demi-tour dans un sens et d'un demi-tour dans l'autre au moyen d'un tournevis pendant plusieurs minutes. Soulever de temps à autre la soupape, et ne pas frotter toujours dans la même position. On peut considérer le rôdage correct lorsque le siège et la soupape présentent, après nettoyage à l'essence, une surface de portée absolument lisse sans aucun point obscur. Remonter le ressort et l'écrou. Remonter la culasse.

3) Les segments sont usés ou collés dans les gorges. Dans ce cas, démonter la culasse et le cylindre. Enlever les segments à l'aide de trois lamelles de clinquant glissés entre eux et le piston. Gratter le fond des gorges pour en retirer la calamine. Placer des segments neufs en utilisant le système des lamelles de clinquant. Vérifier l'exactitude des jeux (voir tableau des caractéristiques). Placer les fentes des segments l'une à droite et l'autre à gauche du piston (sens de la marche), de façon à ne pas les faire entrer en contact avec les lumières (pratiquées à l'avant et à l'arrière du cylindre). Remonter cylindre et culasse.

REGLAGE DE L'AVANCE

Pour régler convenablement le point d'avance, enlever tout d'abord le carter-couvercle 10595 du volant magnétique. Tourner le rotor à la main de façon à amener l'index « Rupture » en face du repère fixe soudé sur le fond du carter du volant. Desserrer d'un quart de tour les 2 vis 82029 de fixation de la vis platinée. Intercaler une feuille de papier à cigarette entre les 2 vis platinées. En tournant l'excentrique 77459, qui déplace le levier de rupture 77718, régler l'écartement des vis jusqu'au moment où la feuille de papier commence à glisser lorsqu'on exerce une force de traction sur elle. Resserrer alors les 2 vis 82029. Contrôler et remettre le couvercle 10595 de protection du volant magnétique.

Ci-contre, à gauche, de haut en bas :

— *Manière dont doit être utilisé l'outil spécial Ou. 195 pour la dépose du stator.*

— *Le volant magnétique S.E.V. complet qui équipe le moteur Vélosolex.*

— *La prise de courant du phare sur la borne du volant magnétique est très simple : une griffe. Le petit levier qu'on aperçoit est la commande d'éclairage.*

CONSEILS AUX CYCLOMOTORISTES

Incidents d'alimentation du VÉLOSOLEX

CAUSES ET REMÈDES

Nous nous proposons, dans ce qui suit, d'aider le possesseur d'un Vélosolex à remédier aux différents incidents qui peuvent se présenter au départ ou en cours de route.

Voyons, pour commencer, l'alimentation en essence du moteur.

Le moteur ne part pas. Assurez-vous avant tout :

1° Que le réservoir contient du carburant (Solexine) et que l'éclairage est coupé.

2° Que le volet d'air (20) est fermé quand le moteur est froid ou est ouvert quand le moteur est chaud.

Si ces conditions sont remplies et si le moteur refuse toujours de partir, exécutez dans l'ordre les vérifications suivantes.

A. — Débrancher le tuyau de trop-plein d'essence (16) et faire tourner le moteur en décompressant. Si l'essence coule normalement par (16), le gicleur (19) peut être obstrué. Démonter le gicleur, nettoyer en soufflant à l'aide de la pompe de bicyclette sur laquelle sera vissé le raccord spécial fourni par le constructeur. Remonter.

B. — Si l'essence ne coule pas, vérifier le joint filtre (2), qui peut être encrassé ou coupé. Enlever le couvercle (1). Nettoyer ou changer le joint (2). Remonter. Vérifier également le serrage des vis (4) de la pompe, ainsi que de la colonnette de fixation du capot (21).

Vérifier ensuite que les billes jouent librement dans leur logement. Pour cela, enlever le couvercle (1) et le joint filtre (2). Dévisser les deux raccords biconiques (9). Enlever les vis (4) de fixation. Retirer le corps (6) en le faisant glisser vers le volant. Nettoyer les billes à l'essence. Remonter.

La crépine (12) du réservoir peut être encrassée. Enlever le bouchon de vidange (11) et dégager la crépine. Nettoyer au pinceau et à l'essence. Au remontage, avoir soin de bien emmancher la crépine sur le tuyau (13). Ne jamais serrer exagérément le bouchon de vidange.

Enfin, les canalisations d'aspiration (13) ou de refoulement (14) peuvent être partiellement obstruées. Dévisser les raccords voir fixé par les deux pattes (10) et la patte (15) et déboucher les canalisations. S'assurer que le raccord d'arrivée d'essence (18) et son joint sont en bon état. Remonter l'ensemble.

C. — Si l'essence coule en bouillonnant par (16), vérifier le couvercle de pompe (1) qui est probablement mal serré. Le resserrer en agissant sur le six pans situé au centre. Vérifier également le serrage des vis (4) de fixation de la pompe ainsi que la colonnette (21).

Vérifier également le joint filtre (2) *(voir plus haut)* ainsi que les raccords biconiques (9) desserrés ou mal serrés par suite de l'arrachement des filets. Les resserrer ou les changer après avoir enlevé le réservoir ou le tuyau de refoulement d'essence (14).

Nous verrons dans un autre article les incidents pouvant être causés par le système d'allumage.

Le moteur part, puis s'arrête. S'assurer, avant toute autre recherche, que le volet d'air (20) est bien ouvert après 200 m ou que le volet *n'est pas fermé*, le moteur étant chaud.

S'il n'y a pas eu de fausse manœuvre, vérifier alors le gicleur (19), le joint filtre (2), la crépine (12) (voir plus haut), le bouchon (17), dont le trou d'aération peut être bouché par de la boue (démonter, nettoyer), les canalisations (13) et (14) (voir plus haut).

