

MOTOBÉCANE



PONEY

ENTRETIEN - RÉPARATION

ÉTUDE DES

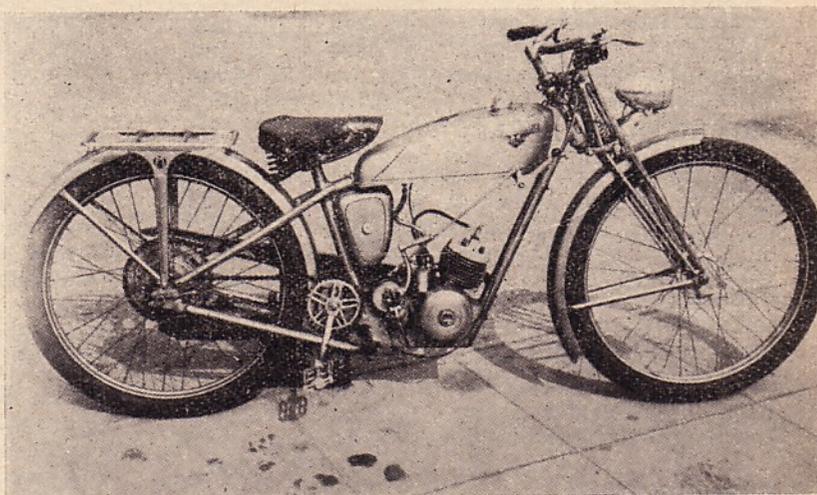
PONEY

Types AG 1 et AG 2



LE Poney AG 1 créé par Motobécane bien avant la guerre, connu dès les premiers jours un grand succès ; sa cylindrée de 60 cc le classait dans la catégorie des vélomoteurs légers parmi lesquels il figurait en bonne place.

Sa légèreté, sa maniabilité et surtout son économie d'utilisation avaient attiré l'attention du grand public qui réclame depuis toujours une machine simple et robuste pour les affaires et aussi les promenades dominicales. Evidemment la clientèle intéressée par le Poney est rarement composée de motocyclistes, quoique le Poney soit une véritable petite moto, mais gardons-nous bien de comparer ce qui n'est pas comparable. La fabrication de ce modèle fut suivie pendant plusieurs années durant lesquelles près de 10.000 Poney furent livrés. Puis le type AG 2 lui succéda et, quoique leur aspect soit à peu près semblable, ce nouveau modèle fut assez sensiblement amélioré (carter de transmission primaire étanche, tambour

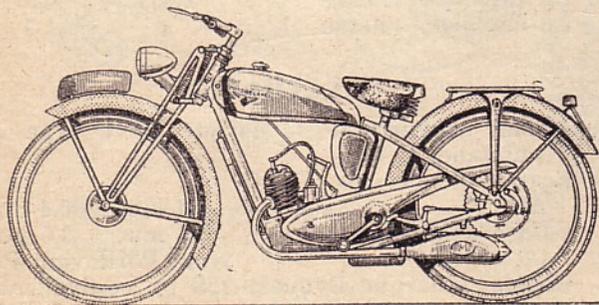


Poney type AG 2

de frein AR plus grand, silencieux plus efficace, etc...). A l'heure actuelle, 1.800 AG 2 sont fabriqués chaque mois et plus de 20.000 exemplaires sont en circulation. En pilotant ce « cyclomoteur » (c'est le nom exact de sa catégorie), on se demande à chaque instant où ce minuscule moteur de 50 cc de cylindrée va chercher la puissance qui lui permet d'atteindre 45 km/heure en palier et de gravir n'importe quelle côte en 1^{ère} vitesse.

A la fin de cette étude, nous signalons dans un paragraphe spécial les règles à observer pour tirer le maximum du Poney. Il ne s'agit pas seulement de quelques conseils d'entretien, mais plutôt de remarques très importantes se rapportant spécialement à cette machine. Nous engageons vivement nos lecteurs à s'y conformer le cas échéant.

L'étude du Poney a été grandement facilitée par l'obligeance du personnel de la Société des Ateliers de la Motobécane.



Poney type AG 1

R. B.

CARACTÉRISTIQUES

MOTEUR

	AG 1	AG 2
Monocylindre	2 temps, 3 lumières	
Alésage	44 mm	39 mm
Course	42 mm	41,8 mm
Cylindrée	63,86 cc	49,933 cc
Puissance fiscale	1 CV	0,5 CV
Puissance réelle maxima	2 CV	1,265 CV
	à 5.200 t/m	à 4.750 t/m
Vitesse de régime normal	3.200 t/m	3.200 t/m
Vitesse de régime maximum	3.600 t/m	3.600 t/m
Taux de compression	6,5	6,5
Volume de la chambre d'explosion	11,6 cc	9,1 cc
CULASSE		
Surface de refroidissement	340 cm ²	340 cm ²
PISTON		
Hauteur sans déflecteur	46 mm	46 mm
Diamètre	44 mm	39 mm
Jeu moyen dans le cylindre	0,04 mm	0,04 mm
Cotes de réalésage	0,5	0,5
SEGMENTS (A. BOLLEE)		
Supérieur de	44x3x1,75	39x3x1,6
Inférieur de	44x3x1,75	39x3x1,6
Jeu à la coupe à 45°	0,15 mm	0,15 mm
Jeu dans les gorges	0,1 mm	0,1 mm
AXE DE PISTON		
Diamètre	13,2 mm	13,2 mm
Serrage dans le piston	de 0 à 0,025	de 0 à 0,025
Jeu moyen dans la bielle	0,02 à 0,03	0,02 à 0,03
BIELLE		
Jeu latéral dans le piston	0,2 mm	0,2 mm
Jeu latéral sur vilebrequin	1,75+1,75 mm	0,75+0,75 mm
VILEBREQUIN		
Jeu latéral	de 0 à 0,2 mm	de 0 à 0,2 mm
CHEMISE		
Cote de réalésage	44,5 mm	39,5 mm
Diamètre extérieur	49,06 mm ± 0,01	49,06 mm ± 0,01
Diamètre intérieur	44 mm	39 mm
Hauteur totale	88 mm	88 mm
Diamètre de passage d'admission des gaz	15 mm	15 mm

CARBURATEUR

	Gurtner R14/2731A	Gurtner R14/2731A
Marque	Gurtner	Gurtner
Type	R14/2731A	R14/2731A
Air	1,2	1,2
Ralenti	0,7	0,7
Gicleur	581/25	581/24
Volet des gaz	2732/12	2732/12
Volet d'air	1119/1015	1119/1015
	8 mm	8 mm
Gicleur d'aiguille	3397/0,50	3397/0,50
Marque	Zénith	Zénith
Type	12 MK	12 MK
Passage des gaz	diam. 12	diam. 12

	dia. 56/100	dia. 56/100
Gicleur calibré	dia. 56/100	dia. 56/100
Canal de ralenti	dia. 50/100	dia. 50/100
Marque	Amac	Amac
Type	903/269/45	903/269/45
Volet des gaz	903/202/6K	903/202/6K
Volet d'air	41/9012	41/9012

DISTRIBUTION

Ouverture échappement : 58°5 avance.
 Fermeture échappement : 58°5 retard.
 Ouverture admission : 42°4 avance.
 Fermeture admission : 42°4 retard.
 Ouverture transfert : 51° avance.
 Fermeture transfert : 51° retard.

EMBRAYAGE

Dimensions des pastilles : 13 pastilles de diamètre : 16 mm ; d'épaisseur : 9 mm.
 Garde à la commande : 2 mm.

TRANSMISSION

PRIMAIRE :			
Pignon de vilebrequin	13 dents	11 dents	
Roue de boîte	34 dents	34 dents	
Chaîne pas de	9,525	9,525	
Diamètre des rouleaux	6,35 mm	6,35 mm	
Largeur entre plaques	5,72 mm	5,72 mm	
Nombre de maillons	47	46	
SECONDAIRE :			
Pignon de sortie de boîte	11 dents	11 dents	
Couronne de roue arrière	49 dents	49 dents	
Chaîne pas de	12,7	12,7	
Diamètre des rouleaux	7,75 mm	7,75 mm	
Largeur entre plaques	4,88 mm	4,88 mm	
Nombre de maillons	112	112	
RAPPORTS de démultiplication finale			
En première vitesse :			
34	49	21	30
23	34	49	21
30	23	34	49
21	30	23	34
30	21	30	21
27	27	27	27
13	11	23	14
1	11	11	23
14	1	14	1
1	1	1	1
En deuxième vitesse :			
34	49	13,77	
11,6	34	49	
13	11	1	
1	11	11	
1	1	1	
RAPPORTS de boîte de vitesses			
En première vitesse			
0,511	0,511		
En deuxième vitesse			
1	1		

ALLUMAGE

Volant magnétique : Marque Novi, type 122, puissance 7 W.
 Ecartement des vis « platinées » 0,4 mm 0,4 mm
 Calage de l'allumage 3,5 mm 3,5 mm
 avant PMH avant PMH
 Bougie : marque Eyquem 12S ou équivalente.
 Ecartement des électrodes 0,5 à 0,6 mm 0,5 à 0,6 mm

Poids du bloc moteur 5,700 kg 5,700 kg

Rayons de	Jauge 15	Jauge 15
Pneus de	600×55 C	600×55 C
Pression de gonflage	1,500 kg	1,500 kg

ÉCHAPPEMENT

1^{er} MODELE

Un tube de diamètre 21×23 21×23
 et de longueur 680 mm 680 mm
 Extrémité percée de : 25 trous de 3 mm de diam.
POT D'ÉCHAPPEMENT : muni de 2 chicanes et percé de 12 fentes. Orifice de la queue de poisson : 4×65 mm.

2^e MODELE

Un tube de diamètre 21×23 21×23
 et de longueur 640 mm 640 mm
POT D'ÉCHAPPEMENT : Marque Wilman, diamètre 60 mm.

CADRE

En tube d'acier, diamètre 30 mm 30 mm

FOURCHE

Diamètre des axes de pivot	10 mm	10 mm
Hauteur du ressort libre	166 mm	166 mm
Diamètre du fil	6 mm	6 mm
Tarage	140 mm	140 mm
	sous 52 kg	sous 52 kg

ROUES

Munies de jantes de	600×38 C	600×38 C
Largeur	46	46
	36 trous	36 trous

FREINS

AV tambour diamètre	97 mm	90 mm
Garnitures « Ferodo » de	110×24×3	100×24×3
AR tambour diamètre	97 mm	117 mm
Garnitures « Ferodo » de	125×24×3	110×24×3

PÉDALIER

Roue de	32 dents
Pignon de moyeu arrière	18 dents
Filetage	36×100
Chaîne type « bicyclette »	
pas	12,7×3

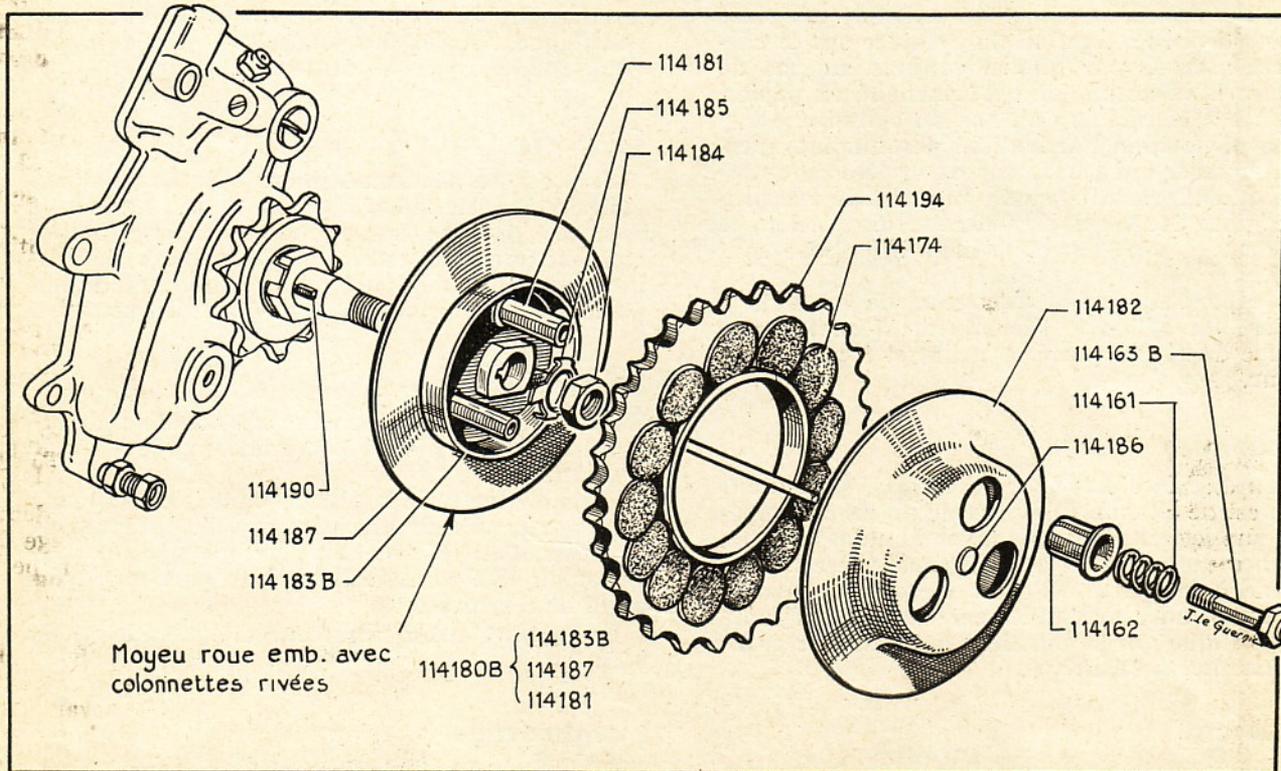
POIDS

Machine à vide sans accessoires	35 kg	35 kg
---------------------------------	-------	-------

DIMENSIONS DES ROULEMENTS

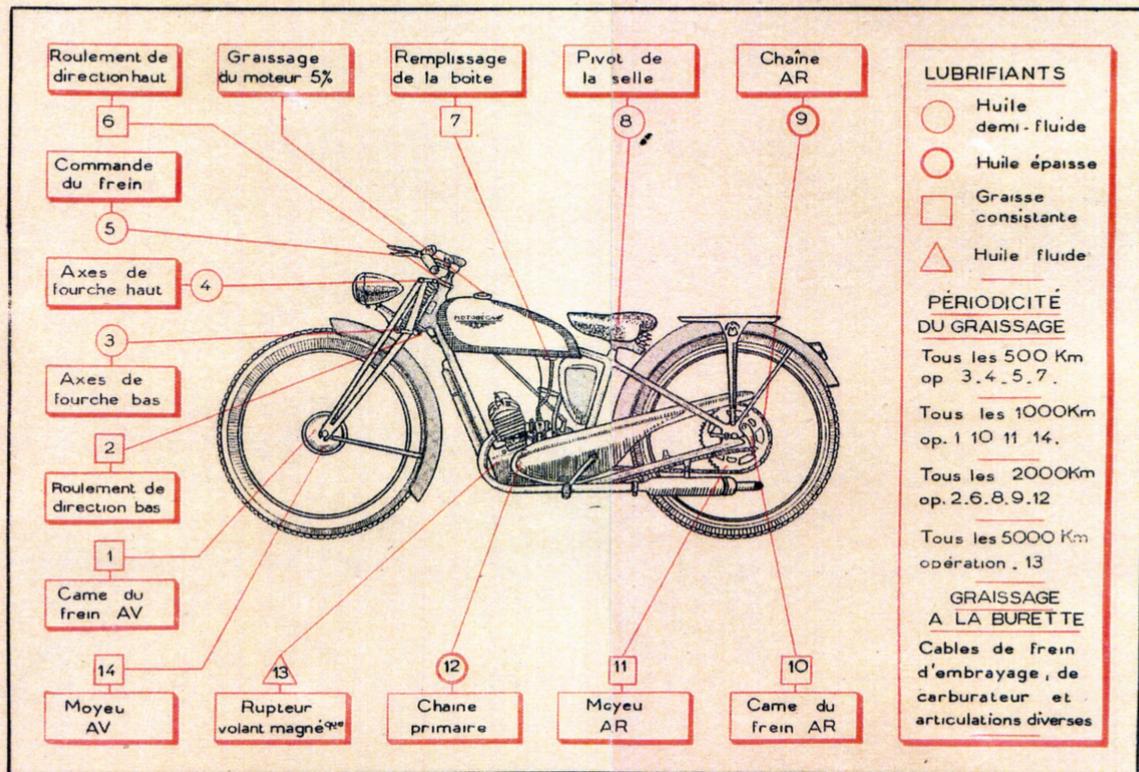
Roulements de vilebrequin : 2 de 15×42×13.
 Roulement de boîte côté gauche : 1 de 17×40×12.
 Roulement de boîte côté droit : 1 de 12×32×10.
 Aiguilles de bielle : 22 de 2,5×13,8 n° 153-165.
 Bille de verrouillage des vitesses : diam. 5.
 Bille de verrouillage de pédale de kick : diam. 5.
 Billes du jeu de direction : 25+25 diam. 4.
 Bille du levier de débrayage : diam. 5.
 Billes des moyeux : 10+10+10+10 de 6,35.

EMBRAYAGE

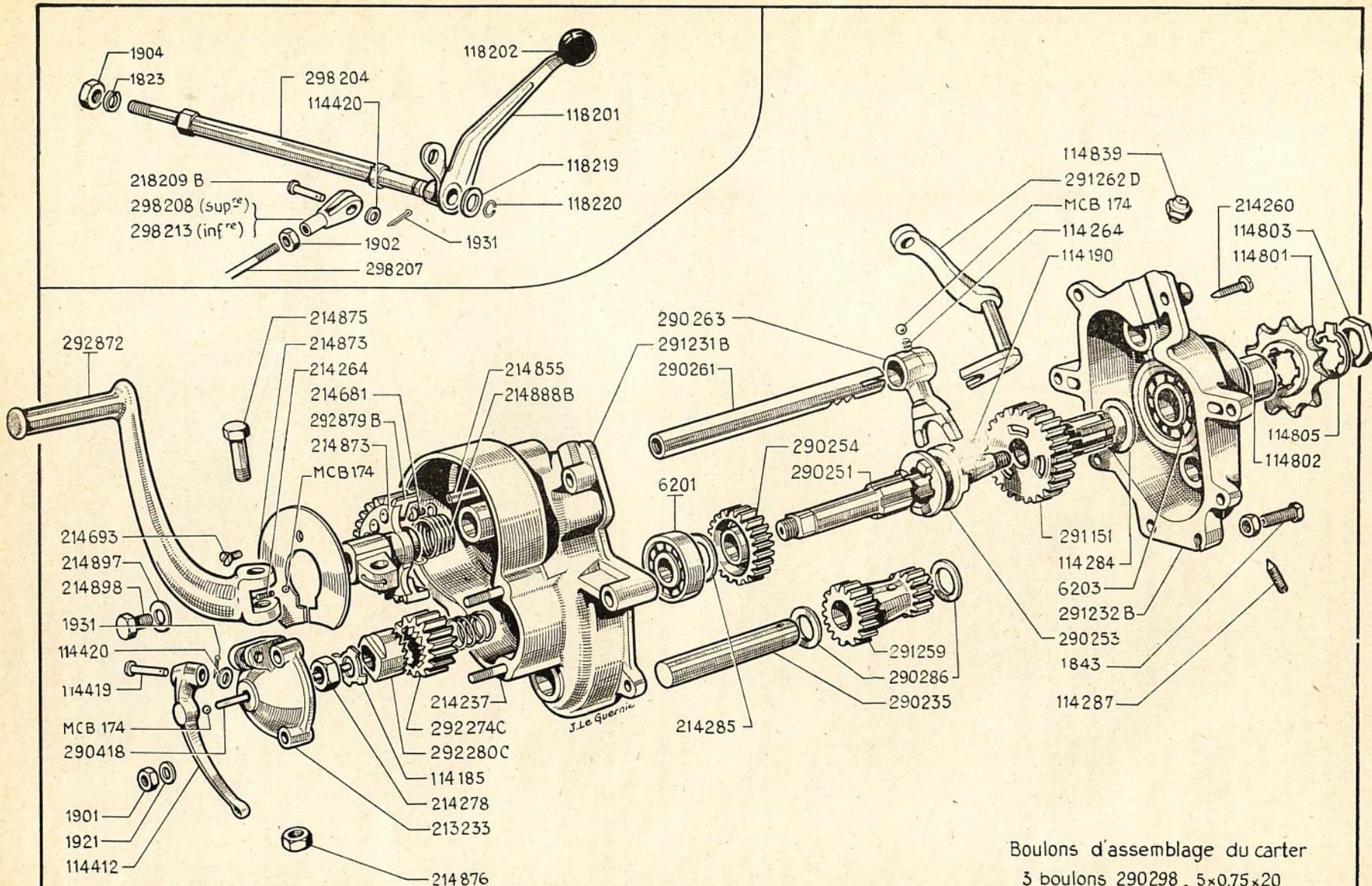


MOTOBÉCANE Poney

VUE D'ENSEMBLE ET PLAN DE GRAISSAGE



BOITE DE VITESSES



Boulons d'assemblage du carter

- 3 boulons 290298 - 5x0,75x20
- 1 boulon 290297 - 5x0,75x32
- 7 boulons 115186 - 6x1,00x45

ne en alliage de zinc dans laquelle sont engagées 13 pastilles de liège spécial de 9 mm d'épaisseur et de 16 mm de diamètre.

Cette roue porte-pastilles est placée entre un disque lisse supportant les trois doigts d'entraînement et le disque récepteur de contre-pression.

Les ressorts d'embrayage au nombre de trois sont engagés dans des cuvettes logées dans le disque récepteur contre-pression.

Ils ont une hauteur libre de 21 mm et un diamètre extérieur de 13 mm, le diamètre du fil est de 2 mm ; tarage hauteur 17 mm sous charge de 11 kg.

L'embrayage est commandé du guidon par une poignée placée à main gauche, la transmission est assurée par un câble réglable de 1,5 mm de diamètre, ce câble tiré sur un levier articulé dans lequel est sertie une bille de 5 mm de diamètre qui, au moment du débrayage entre en contact avec une tige en deux parties de 4 mm de diamètre et d'une longueur totale de 148 mm. Cette tige est logée à l'intérieur de l'arbre primaire, son extrémité opposée au levier de commande, vient en butée contre un grain en acier extra dur serti au centre du disque récepteur de contre-pression et, au moment du débrayage, assure le décollement des disques en comprimant les ressorts.

La boîte de vitesses

Séparée du moteur est constituée par un carter en deux parties en alliage de zinc, elle est du type à pignons toujours en prise, elle contient :

1° Un arbre principal supporté par deux roulements à billes de 12x32x10 et 17x40x12, il porte le balladeur à crabots, les pignons de première vitesse et de prise directe, et les roues à rochets du kick.

2° Un arbre fixe verrouillé dans le carter de droite par une vis sur cet arbre tourne l'équipage secondaire.

3° Un arbre supportant la fourchette et la pédale de kick.

La fourchette guide le balladeur vers la première ou la deuxième vitesse, ou le maintient au point mort, elle est verrouillée par une bille de 5 mm de diamètre qui, poussée par un ressort s'engage dans l'un des trois crans prévus dans l'arbre qui la supporte.

Le levier de commande de la fourchette est maintenu prisonnier entre les deux moitiés du carter.

Fonctionnement

Point mort. — Lorsque le levier disposé du côté droit du réservoir est au point mort, c'est-à-dire à mi-course, la fourchette maintient le balladeur dans une position médiane, ses crabots sont maintenus à égale distance des pignons de première et de prise directe, le balladeur entraîné par les cannelures de l'arbre primaire sur lesquelles il est engagé, tourne fou, l'arbre secondaire constitué par le pignon à queue, reste immobile.

1^{re} vitesse. — Quand le levier est poussé en avant, la fourchette pousse le balladeur vers la droite, les crabots s'enclanchent dans le pignon

de 24 dents de 1^{re} vitesse et le rendent solidaire de l'arbre primaire, ce pignon engrène en permanence dans le pignon de 20 dents du train intermédiaire, le 2^e pignon de ce train engrène à son tour dans le pignon à queue de 30 dents solidaire du pignon à chaîne de 11 dents de sortie de boîte.

2^e vitesse. — Le levier étant tiré en arrière, la fourchette pousse le balladeur vers la gauche, les crabots s'enclanchent dans le pignon de 30 dents et le rendent solidaire de l'arbre primaire.

A ce moment, tous les éléments de cet arbre tournent à la même vitesse, c'est la prise directe.

Le kick starter

Est placé du côté droit de la machine dans un petit boîtier indépendant, il s'actionne d'avant en arrière.

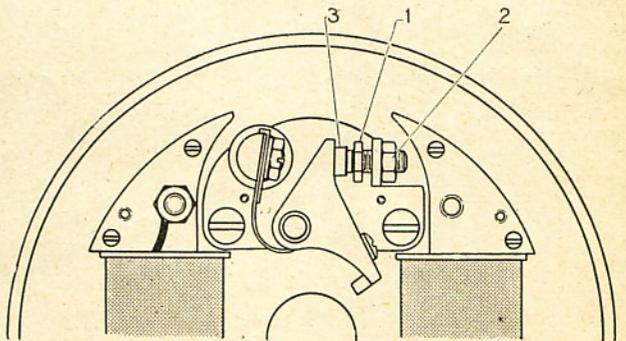
La pédale repliable est articulée sur un tenon solidaire d'un secteur de 15 dents qui engrène dans un petit pignon de 14 dents, ce dernier porte sur une de ses faces 9 rochets venant en contact avec une autre roue à rochets rendue solidaire de l'arbre primaire par un emmanchement carré, un petit ressort à boudin de 13 mm de hauteur libre et de 15 mm de diamètre extérieur avec fil de 1 mm de diamètre, maintient les deux roues à rochets en contact.

Le ressort de rappel de la pédale de kick travaille à l'enroulement, il est contenu dans le boîtier du kick. Il possède 5 spires de 2 mm de diamètre, une boucle prévue à une de ses extrémités est maintenue immobilisée dans le carter par une vis de 5x90, son autre extrémité est accrochée dans le secteur denté.

Le moteur étant à l'arrêt, si l'on appuie sur la pédale du kick, le secteur denté de ce dernier entraîne les rochets qui font tourner l'arbre primaire et, de ce fait, le moteur.

Lorsque le moteur est parti et que la pédale est relâchée, le secteur denté revient en arrière, les crabots échappent, travaillent « en roue libre ».

La pédale revenue au repos, le secteur est dégagé du pignon à rochets et l'assemblage de ceux-ci peut alors tourner librement d'un bloc avec l'arbre primaire.



Réglage du rupteur du volant magnétique

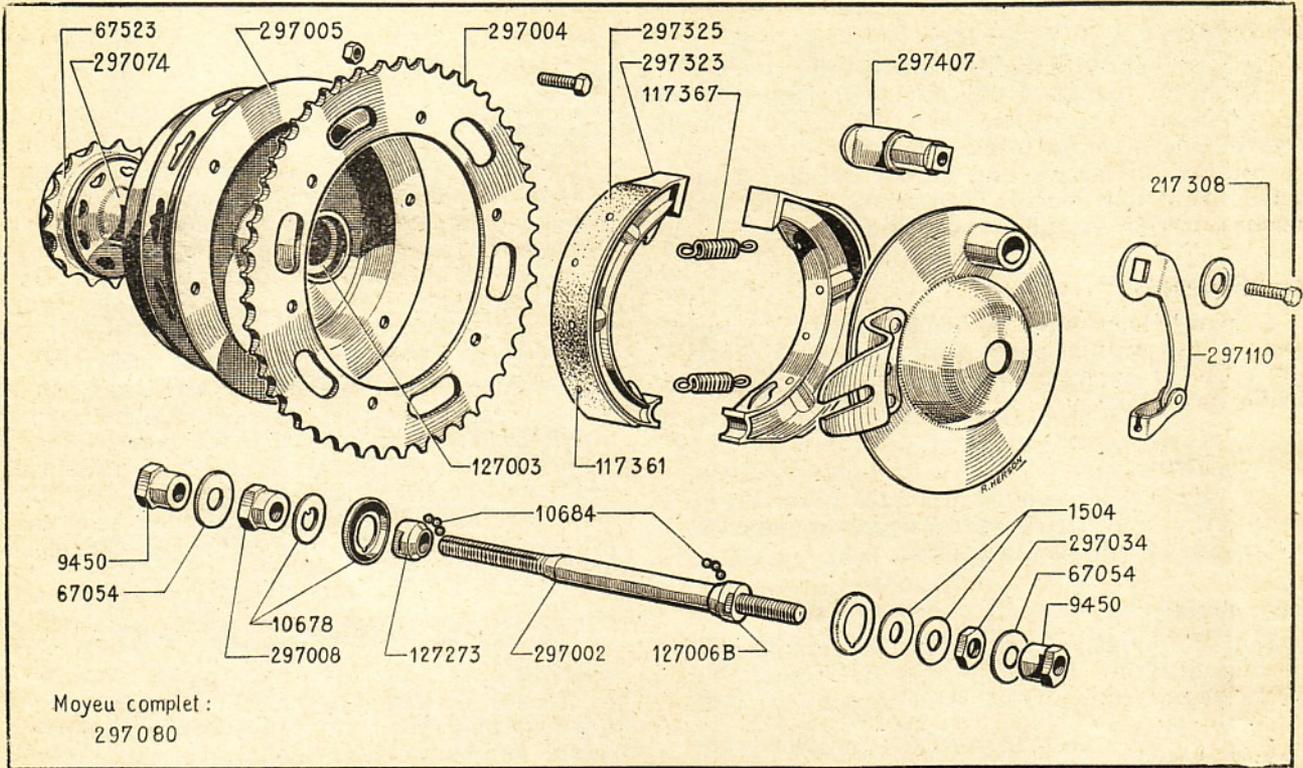
— Desserrer l'écrou 2.

— Régler en agissant sur la vis 1.

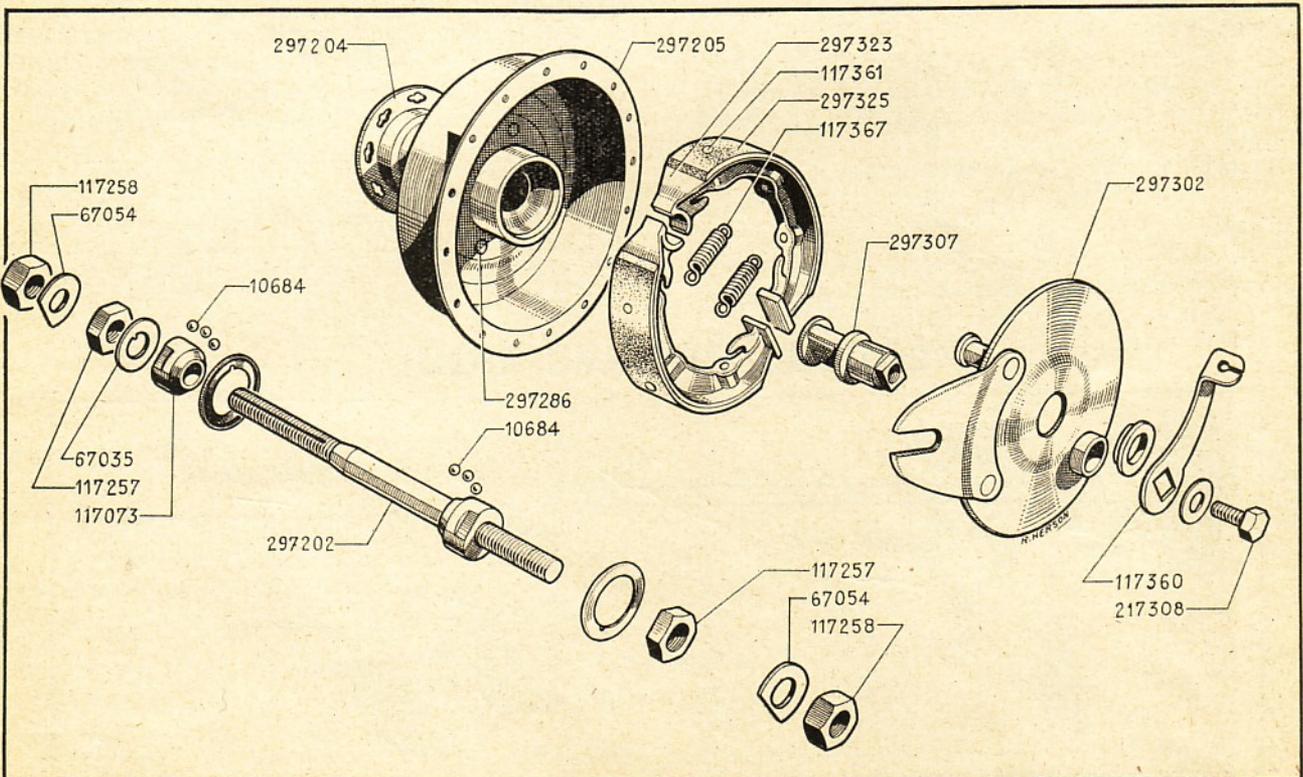
— Rebloquer le contre-écrou 2.

L'écartement entre les contacts 1 et 3 doit être de 0,4 mm

MOYEU AR



MOYEU AV



II. — PARTIE CYCLE

Le cadre

Du type à simple berceau est entièrement soudé à l'autogène, une forte tôle double formant poutre inférieure, assure une solide fixation au moteur et à la boîte, sa forme monobloc et sans interruption lui assure une grande solidité à laquelle contribue encore l'entretoise de renfort soudée derrière le tube de direction.

La fourche

A parallélogramme déformable avec ressort central, est en tube soudé formant bloc. Elle est articulée sur quatre biellettes solidaires d'axes lubrifiés par graisseurs.

Le guidon

Est réglable, les commandes sont normalisées, frein AR et manette des gaz à droite, manette de débrayage et frein AV à gauche.

Les freins

Sont du modèle à expansion. Ils comportent chacun deux mâchoires garnies de Ferodo. Le diamètre des tambours est de 90 mm et 117 mm.

Les moyeux

Sont classiques, ils comportent des cuvettes fixes et des cônes réglables. Chaque moyeu tourne sur une double rangée de billes de 6,35 mm.

Le réservoir

En tôle d'acier de 1 mm d'épaisseur à cheval sur le tube supérieur du cadre, le bouchon étanche est à fermeture par expandeur, il possède un doseur d'huile.

La capacité est de 6 litres environ.

La selle

« Reydel » à nappe de ressorts est articulée à l'avant et supportée à l'arrière par deux ressorts

travaillant à la compression. Elle est réglable en tous sens.

Le pédalier

Breveté peut être verrouillé « en repose pieds » instantanément par le simple déplacement de la pédale gauche. Les pédales ainsi immobilisées assurent un point d'appui fixe qui améliore considérablement le confort et la tenue de route, car rien n'est plus désagréable que de rester longtemps un pied en haut et l'autre en bas.

NOTA. — Sur le modèle AG 1 le frein arrière est commandé par une pédale actionnée par le pied gauche. Ce modèle possède également une béquille centrale rappelée par un ressort.

Sur le modèle AG 2 les attaches de pédale de frein et de béquille sont conservés.

Le petit carter de chaîne primaire peut être rajouté éventuellement sur les premiers modèles ne le possédant pas.

L'ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

Est alimenté par un volant magnétique Novi de 122 mm de diamètre. Le poids total de ce volant avec son stator est de 1,950 kg. Le poids du volant seul est de 1,260 kg.

Vitesse de rotation nécessaire pour tirer une étincelle correspondant à 6 mm dans l'air : 180 t/m.

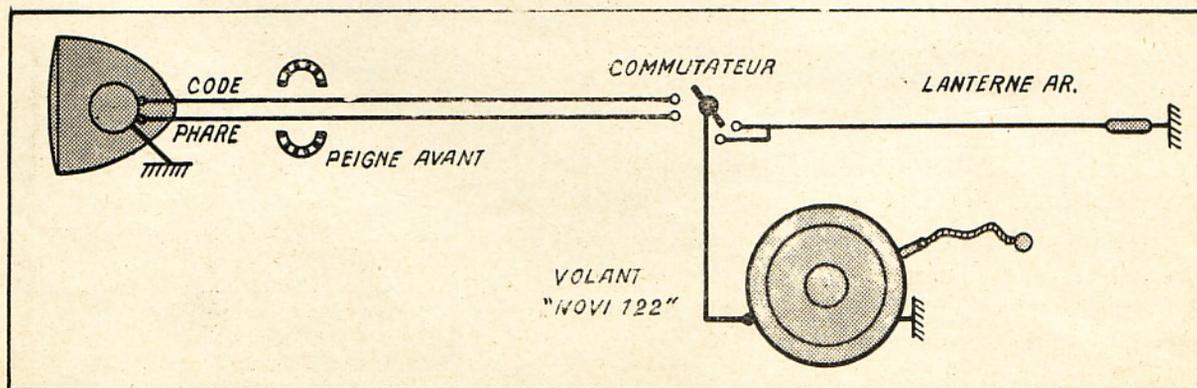
Puissance en watts entre 2.000 et 6.000 t/m : 6 à 8 W.

Le projecteur avant possède un verre bombé, il a un diamètre de 130 mm et l'ampoule phare-codé est une 12 volts 0,5 amp. jusqu'au volant N° 8 086 et une 6 volts 1 amp. pour les types plus récents.

L'éclairage est commandé par un interrupteur placé à droite du guidon, il est du type à trois positions : point mort, code, phare.

L'ampoule qui équipe le feu rouge est une 12 v. 0,1 amp. ou une 6 v. 0,1 amp. suivant le type de volant.

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE





CONSEILS PRATIQUES

DÉPOSE DU MOTEUR

Démonter le carter de chaîne en dévissant l'écrou borgne avant et le boulon arrière de fixation sur le cadre.

Retirer le demi-carter de chaîne primaire, retirer la chaîne et enlever la roue d'embrayage en enlevant les 3 vis qui compriment les ressorts.

Retirer l'autre demi-carter de chaîne primaire placé contre le moteur.

Débrancher le fil « lumière » du volant magnétique.

Détacher le tuyau d'échappement retenu par l'écrou à ailettes.

Débrancher le carburateur ou plus simplement le séparer de la pipe d'admission.

Dévisser les goujons fixant le moteur sur le cadre et dégager le moteur en le tirant vers le haut.

ATTENTION. — La colonnette de fixation des carters de chaîne, vissée dans le demi-carter gauche du moteur est indispensable au fonctionnement de ce dernier. Lors des essais remonter cette pièce pour éviter une prise d'air additionnelle.

Dépose du volant magnétique

Relever la rondelle frein de l'écrou central.

Serrer le volant dans une sangle, et dévisser l'écrou dans le sens des aiguilles d'une montre (pas inversé) le rotor sera dégagé sans que la came soit décalée.

NOTA. — On pourra alors régler facilement l'écartement des vis dites « platinées », on ne devra jamais toucher au profil de la came.

Pour sortir la came se servir de l'arrache cône 0,5552, en ayant soin de ne pas détériorer l'extrémité du vilebrequin.

Démontage du pignon de chaîne

Dévisser le contre-écrou dont le pas est à gauche.

Dévisser le pignon dont le pas est à droite.

ATTENTION. — Le pignon est vissé et non emmanché conique sur le vilebrequin comme on le croit parfois.

Démontage de la culasse

Retirer les 4 écrous de fixation avec leurs rondelles.

La culasse qui ne possède pas de joint sera décollée facilement.

Retirer le cylindre qui est retenu à sa base par 4 écrous.

Le sortir verticalement en le balançant longitudinalement et non pas latéralement, le piston étant amené au point mort bas.

Décalaminer, si on le juge utile, suivant le procédé habituel.

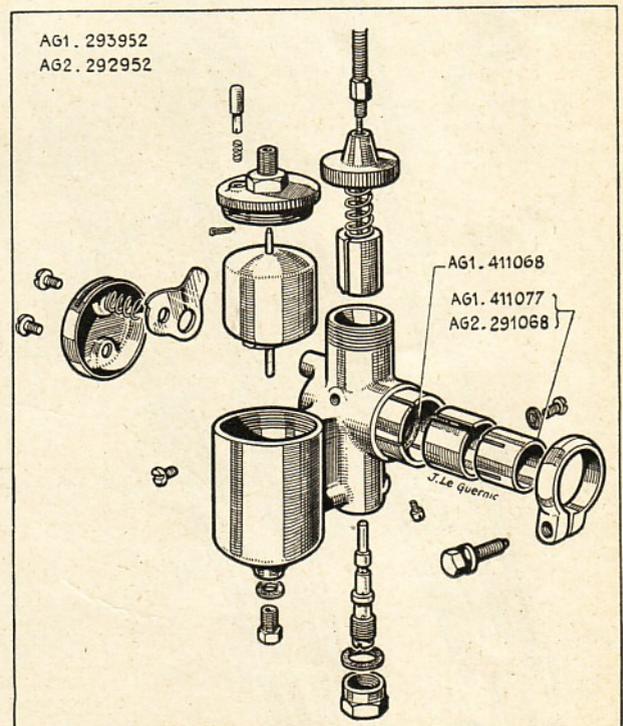
Ouverture du carter moteur

Retirer tous les goujons qui assemblent les deux demi-carters.

Chauffer légèrement les carters pour permettre aux roulements de sortir de leurs logements en restant fixés au vilebrequin. Dégager le vilebrequin.

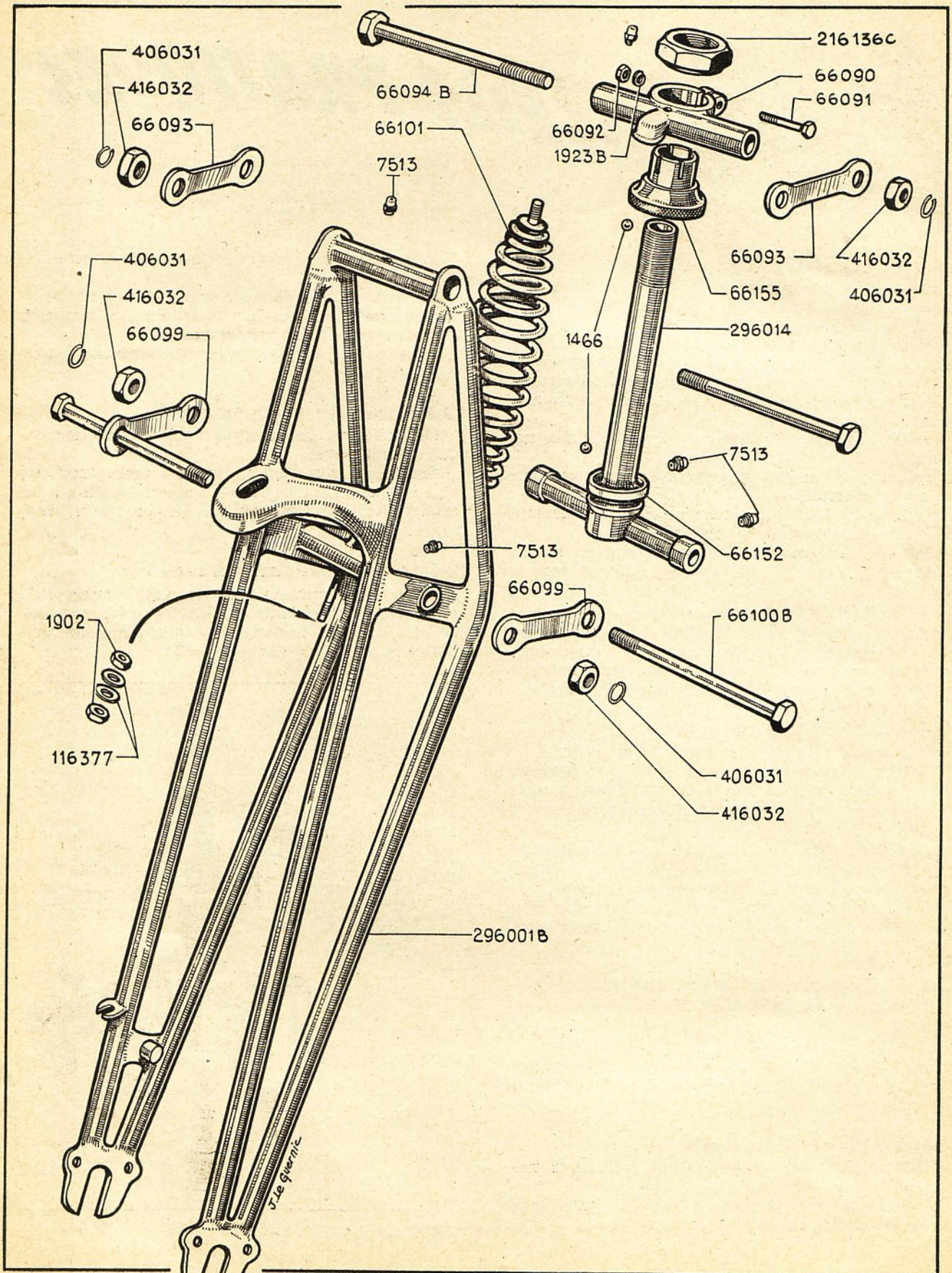
Démontage de l'embellage

Nous recommandons en ce qui concerne les réfections d'embellage, de s'adresser à un spécialiste, en effet, les soies de vilebrequin sont rectifiées après assemblage.

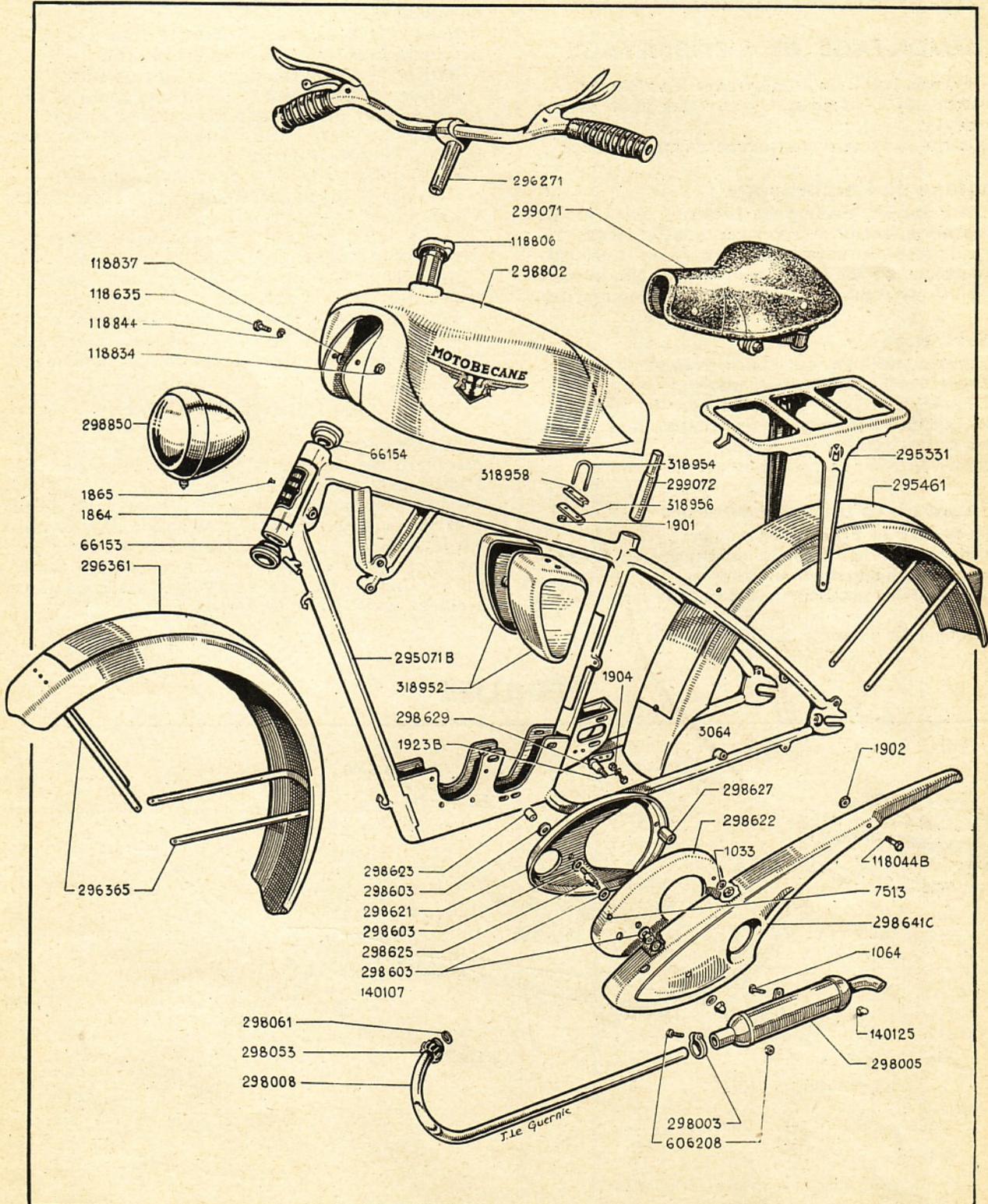


Vue du carburateur

FOURCHE AVANT



CADRE ET ACCESSOIRES



Pour démonter éventuellement, il faut repercer au diamètre de 4 mm des cônes afin de pouvoir chasser le cône opposé. Le cône contre-percé sera chassé à son tour sans difficultés.

On pourra, soit changer les pièces usées, soit monter des aiguilles « cote de réparation » 2 et 3/100 plus fortes, à la demande.

DÉMONTAGE DE L'EMBRAYAGE

Dévisser les 3 vis comprimant les ressorts.

Sortir les 3 ressorts, les cuvettes et le disque récepteur.

Retirer la roue d'embrayage garnie de liège.

Réglage de l'embrayage

Pour durcir l'embrayage resserrer les 3 vis de la même quantité et s'assurer que le disque récepteur se place parallèlement à l'axe. Il est parfois nécessaire de durcir les ressorts par la mise en place de rondelles dans le fond des coupelles.

Remontage

Emmancher l'un des cônes expandeur à fond.

Remettre l'embiellage en place.

Dégauchir avant d'emmancher le deuxième cône, vérifier l'alignement au comparateur et bloquer définitivement les cônes.

Bien respecter le jeu latéral de la bielle.

Dépose de la boîte de vitesses

Démonter la chaîne secondaire.

Débrancher le câble du débrayage et la commande de changement de vitesses.

Dévisser les goujons de fixation de la boîte sur le cadre.

Dégager la boîte en la tirant vers le haut.

Démontage de la boîte de vitesses

Dévisser les goujons d'assemblage des demi-carter.

Retirer les deux tringles de débrayage et démonter le levier de commande.

Démonter le petit carter supportant le levier de débrayage.

Retirer la pédale de kick (attention à la bille de verrouillage poussée par un ressort).

Retirer la tôle fermant le boîtier de kick.

Enlever la vis retenant le secteur denté et sortir ce dernier après avoir dévissé son ressort.

Dévisser l'écrou du rochet d'entraînement N° 214-278 (attention pas à gauche).

Sortir les rochets et le ressort de poussée.

Dévisser l'écrou placé au centre du disque d'embrayage (pas normal).

Sortir le disque qui est emmanché et claveté sur l'arbre conique.

Dévisser l'écrou du pignon de chaîne (pas normal) après avoir rabattu la rondelle de frein.

Séparer les demi-carter de boîte après avoir chauffé légèrement les logements des roulements pour permettre à ces derniers de sortir facilement.

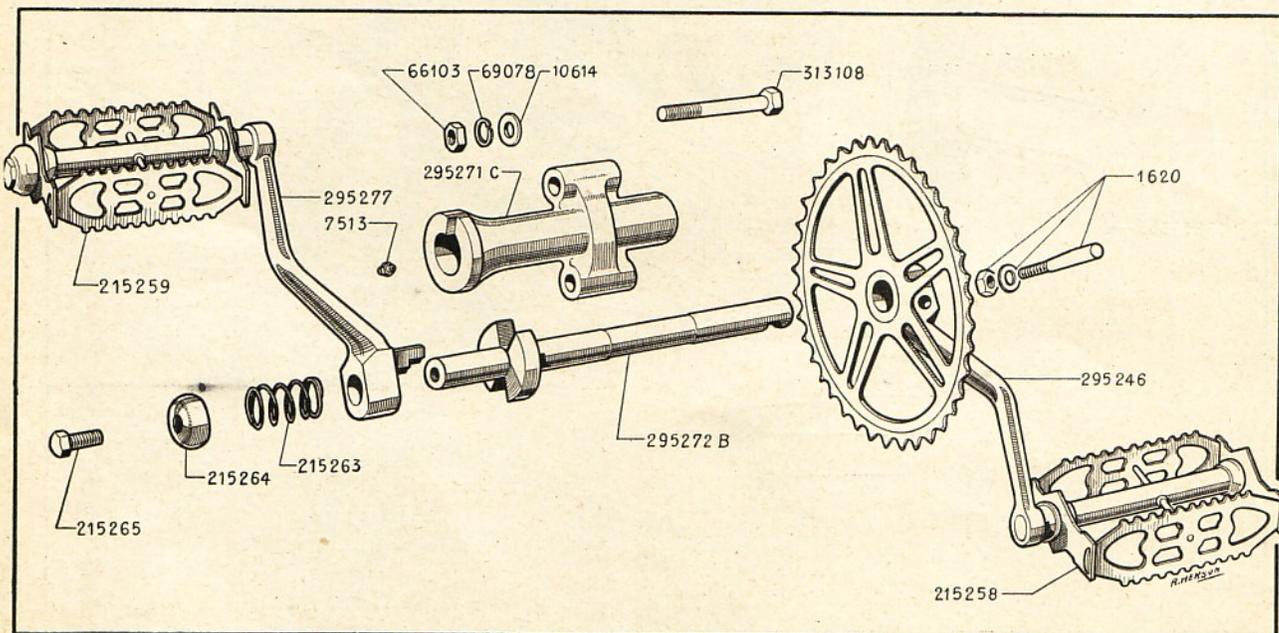
AUTRES ORGANES

Le démontage de la fourche, des moyeux, du réservoir, etc., est si simple qu'il ne nécessite pas, à notre avis, de rubrique spéciale.

Pour démonter le pot d'échappement Wilman (sur les derniers modèles seulement), il faut retirer le silencieux du cadre, puis dévisser avec une longue clé à tube, l'écrou qui se trouve au centre du pot, côté entrée. Le nettoyage sera considérablement facilité par ce démontage.

Roger BRIOULT.

PÉDALIER



RECOMMANDATIONS IMPORTANTES

Il est indispensable de surveiller la bonne étanchéité du carter moteur, en raison de la pression qui règne dans ce dernier au moment de la descente du piston.

Pour cela, il faut parfois resserrer les goujons d'assemblage des deux demi-carter, les 4 écrous de fixation de cylindre, ainsi que les goujons fixant le moteur et la boîte sur le cadre. Un défaut d'étanchéité est souvent la cause d'un manque de puissance, de départs difficiles et nuit évidemment à la propreté du moteur.

Les lumières d'échappement seront à décalaminer soigneusement, ainsi que le tuyau d'échappement et le silencieux. Le dernier modèle est démontable grâce à un écrou intérieur à la tubulure d'entrée. Brûler au besoin la calamine à la lampe à souder.

Surveiller la carburation, monter les gicleurs indiqués dans le chapitre « Réglages caractéristiques », nous recommandons vivement le type R 14.

Vérifier de temps à autre le serrage de l'écrou à ailettes du tube d'échappement sur le cylindre. On évitera ainsi les fuites d'huile le long du tube.

Établir la proportion d'huile, essence avec précision. On a souvent tendance à mettre trop d'huile. Préparer le mélange à l'avance dans un bidon contenant seulement 5 % d'huile. Si la machine est en rodage il y aura lieu d'augmenter légèrement ce pourcentage (7 à 8 %).

Entretien de la chaîne primaire qu'on oublie souvent parce qu'on ne la voit pas.

Régler sa tension dès que le débattement devient trop important.

Après la période de rodage on pourra introduire de la graisse dans le carter de chaîne primaire (à la sortie d'usine la chaîne est graissée). Un excès de graisse peut parfois parvenir jusqu'à l'embrayage, cela n'aura pas d'importance si l'on resserre les trois vis de la même quantité chacune, il sera nécessaire dans certains cas de placer des rondelles dans le fond des coupelles des ressorts pour augmenter la tension.

Remplir la boîte de Castroléase légère qui est une graisse « fluide ». La graisse consistante ordinaire a le défaut de se coller « en paquets » dans les coins du carter de boîte sans parvenir jusqu'aux roulements et engrenages qui peuvent en souffrir.

Lorsqu'on règle la tension des chaînes il faut d'abord régler la chaîne primaire, la chaîne secondaire qui se trouve dérégulée de ce fait, le frein arrière et la chaîne de pédalier.

Il arrive quelquefois que les ampoules de feu rouge grillent, cela peut provenir de la mauvaise adaptation de ces dernières (employer 12 V. 0,1 A. jusqu'au numéro de volant 8.086 et ensuite 6 V. 0,1 A), ou d'un défaut du commutateur qui ne coupe pas le feu rouge au moment de passage du code au phare, l'ampoule qui reçoit alors tout le courant peut ne pas résister, vérifier dans ce cas le commutateur.

Vérifier que la bille sertie dans le levier de débrayage avertisseur bien « dans l'axe » de la tige de poussée.

Il est recommandé de fermer le robinet d'essence à l'arrêt car ces machines sont livrées sans béquilles, et l'inclinaison qu'elles prennent à l'arrêt peut faire noyer le moteur.

La remise en route à chaud est, sur le moteur à deux temps, généralement facilitée par une grande ouverture de gaz et surtout sans appeler l'essence à la cuve.

CARACTÉRISTIQUES DES VÉLOMOTEURS MOTOBÉCANE

ANNÉE	TYPE	CYL. (en cc)	ALE- SAGE	COURSE	PUISS. FISC.	CYCLE	DIST.	B. DE VIT.	N. DE VIT.	TRANS.	EMBRAYAGE		C A R B U R A T E U R			A L L U M A G E		PNEUS	POIDS	
											Type	N. de disq.	Marque	Gicleurs Rai. Mar.	Buse	Type	Avance en mm			RFA
1931	B 1	100	56	70	1	2 t	Lum.		1	Courr.	Sans		Gürtner	61 NM		Magn.	3		600/55	29 kg
1932	B 1 A	100	46	60	1	2 t	Lum.		1	Ch.	Sans		Gürtner	61 NM		Magn.	3		600/55	30 --
1932	B 1 W	100	46	60	1	2 t	Lum.		1	Ch.	Sans		Gürtner	20		Vol. mag.	3		600/55	30 --
1932	B 1 C	100	46	60	1	2 t	Lum.		1	Ch.	Liège	1	Gürtner	20		Vol. mag.	3		600/55	30 --
1934	B1 V2	100	46	60	1	2 t	Lum.	Sép.	2	Ch. Ch.	Liège	1	Gürtner	20	42	Vol. mag.	3		600/55	30 --
1936	B1 V25	100	46	60	1	2 t	Lum.	Sép.	2-3	Ch. Ch.	Liège	1	Gurt. Amac	25	42	Vol. mag.	4		600/55	30 --
1939	B1 V2 Sup.-k1.	100	46	60	1	2 t	Lum.	Sép.	3	Ch. Ch.	Liège	1	Gürtner R/17/25	28	55	Vol. mag.	4		600/55	50 --
1939	Poney	64	44	42	3/4	2 t	Lum.	Sép.	2	Ch. Ch.	Liège	1	Gurt. R 14	25	42	Vol. mag.	4		600/55	30 --
1946	D 45-A	125	51	60	1 1/4	4 t	Lat.	Bloc	3	Ch.	D. huil	9	Amac t 903	50		Vol. mag.	3,5	46°	600/55 25/3	60 --
1947	4 46	125	52	58,8	1 1/4	4 t	Culb	Bloc	4	Ch.	D. huil	9	Amac	75/32	N° 4	Vol. mag.	7 t. av.	45°	25/3	85 --

COMPTE RENDU D'ESSAI DU C.T.A. RÉALISÉ SUR CYCLOMOTEUR PONEY AG 2

ESSAI AU BANC

Moteur freiné par frein dynamométrique Ragonot.

CARBURANT

Essence ordinaire additionnée de 4 % d'huile, densité 0,730 à 15° C.

CONDITIONS ATMOSPHERIQUES

H = 755,5 mm Hg — Th. sec = 15°4 — Th. humide = 13°8.

ESSAI DE CONSOMMATION SUR CIRCUIT ROUTIER

Circuit de 71,5 km — Allure normale.

Temps clair, sol sec, vent faible.

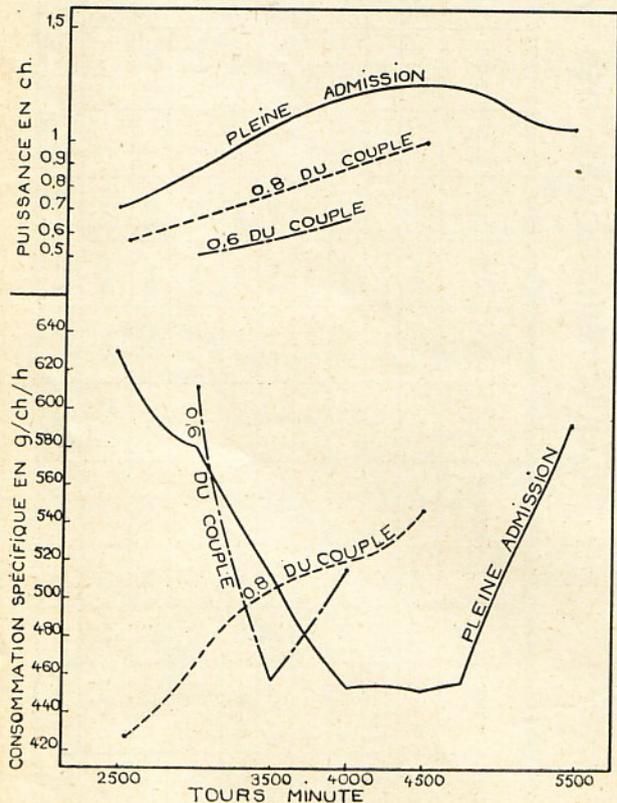
Poids avec pilote : 118 kg.

Consommation totale d'essence : 1,255 litre.

Consommation aux 100 km : 1,755 litre.

ESSAI A PLEINE ADMISSION		
Nombre de t/m	Puissance en ch.	Cons. sp. eng/ch/h
5.480	1,07	592
5.250	1,085	550
4.940	1,19	498
4.750	1,265	456
4.500	1,26	452
4.250	1,245	455
4.000	1,24	453
3.750	1,16	478
3.500	1,075	512
3.250	1,06	504
3.000	0,89	580
2.750	0,79	592
2.480	0,71	630

	Parcours en km		Temps		Vitesse moyenne	
	partiel	total	partiel m. s.	total m. s.	partiel-le	totale
Laboratoire	0	0	0	0	0	0
Croix-de-Berny	4,5	4,5	6 24	6 24	42,2	42,2
Petit-Clamart	6	10,5	11 30	17 54	31,3	35,2
Bièvres	3	13,5	4 46	22 40	37,9	35,8
Saclay	5	18,5	8 16	30 56	36,4	35,9
Saint-Rémy	9	27,5	13 04	44	41,25	37,5
Dampierre	6,5	34	10 51	54 51	36	37,2
Voisins	9	43	16 12	71 03	33,3	36,3
Chateaufort	4	47	6 12	77 15	38,7	36,5
Saclay	6	53	8 32	85 47	42,3	37,1
Bièvres	5	58	7 28	93 15	40,2	37,3
Petit-Clamart	3	61	5 40	98 55	31,8	37
Croix-de-Berny	6	67	9 20	108 15	38,5	37,1
Laboratoire	4,5	71,5	7 01	115 16	38,5	37,2



Courbes de consommation et de puissance

H : 766 — TH SEC 31° — TH HUMIDE 23°

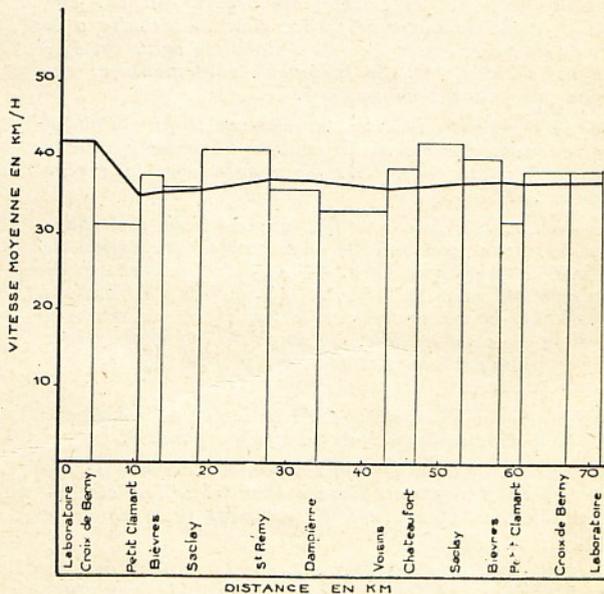
TEMPS CLAIR

VENT FAIBLE

SOL SEC

— MOYENNE PARTIELLE

— MOYENNE GÉNÉRALE



Courbe des vitesses

Cette étude du Poney MOTOBECANE
est extraite du N° 19 de la
"Revue Technique Motocycliste"
22, rue de la Saussière - Boulogne s/Seine
Tél. MOL. 29.23 et 67.15

