

Dans ce cas, il y aura lieu de vérifier la dynamo qui ne charge pas la batterie normalement.

2° La lumière des phares est normale. Appuyer sur la pédale de démarrage. A cet instant :

a) La lumière ne baisse pas d'intensité.

b) La lumière baisse brusquement d'intensité.

Pour a) :

Rechercher un contact qui ne se fait pas.

1° Dans la commande actionnant le démarreur (pédale ou relais).

2° Cosses d'accus desserrées ou ayant échappé de la borne.

3° Câble de démarrage sectionné.

4° Câble de démarrage déconnecté de la borne du démarreur.

5° Charbons usés.

Les remplacer.

6° Collecteur encrassé.

Nettoyer le collecteur.

Pour b) :

1° Borne d'accus desserrée ou faisant un contact insuffisant.

2° Accumulateurs en mauvais état.

3° Résistance anormale dans le démarreur lui-même.

B) Le démarreur entraîne le moteur qui ne part pas.

1° Le moteur tourne lentement.

a) Batterie insuffisamment chargée.

b) Moteur dur.

Mettre en route à la manivelle.

Mettre en route à la manivelle, aidée par le démarreur.

2° Le moteur tourne normalement au démarrage.

a) Défaut d'alimentation s'il n'y a pas d'essence dans la cuve des carburateurs.

b) Défaut d'allumage.

1° Défaut d'alimentation (l'essence n'arrive pas aux carburateurs.)

S'assurer qu'il y a de l'essence dans le réservoir (s'il n'y en a que 5 à 7 litres, utiliser la réserve, en vissant à fond le bouton molleté du clapet de fermeture du réservoir).

S'assurer qu'il y a de l'essence dans la nourrice du tablier, en dévissant le raccord du tuyau allant de la nourrice aux carburateurs.

Si la nourrice est vide, l'amorcer en envoyant de la pression dans le réservoir, par le tube mobile de la tubulure de remplissage.

S'il y a de l'essence dans la nourrice, et qu'elle n'arrive pas au carburateur :

1° Vérifier si le robinet d'essence est bien ouvert (manette verticale).

2° Vérifier le tuyau allant de la nourrice aux carburateurs.

3° S'assurer que les filtres des carburateurs ne sont pas obstrués.

4° S'assurer que le tuyau de pression atmosphérique n'est pas obstrué.

L'essence arrive aux carburateurs et le moteur ne part pas.

S'assurer que la manette de commande du ralenti est à sa position de départ ; si la position est correcte, il ne peut y avoir que le gicleur de ralenti qui soit obstrué par un corps étranger ou une goutte d'eau.

Démonter le gicleur de ralenti et le déboucher en soufflant.

Le moteur peut ne pas partir dans le cas où le serrage des carburateurs sur le cylindre n'est pas suffisant, ou si le joint est défectueux, il y a ainsi une entrée d'air rendant le départ impossible, à froid.

Remède : Vérifier le serrage des écrous de fixation des carburateurs sur le cylindre, remplacer le joint s'il y a lieu.

2° Défaut d'allumage.

La manette du robinet d'essence formant interrupteur, étant verticale, le courant nécessaire à l'allumage est établi, l'étoile rouge du centre du tableau doit s'allumer.

Si, malgré le bon état et un fonctionnement normal de l'alimentation en essence, le moteur ne part pas, il y a lieu de vérifier l'allumage, après avoir fait l'essai suivant :

Enlever un des bouchons de cylindre coiffant les bougies, et approcher à 3 ou 4 m/m de la masse (c'est-à-dire d'une partie métallique du moteur), le petit tube placé au centre et à l'intérieur du bouchon en caoutchouc. Faire tourner le moteur au démarrage ou à la manivelle, l'étincelle doit jaillir entre le tube du bouchon et la masse. Trois cas peuvent se présenter :

1° Il n'y a pas d'étincelle.

2° L'étincelle jaillit quand il y a 3 à 4 m/m d'intervalle entre la masse et le tube du bouchon.

3° L'étincelle est courte 1 à 2 m/m au plus.

1° Pas d'étincelle (Manette du robinet verticale).

a) Vérifier les circuits primaires et secondaires.

Débrancher le fil primaire, arrivant à la borne plus (+) de la bobine ; produire des ruptures successives entre la borne et le fil. Si le courant arrive, il doit se produire de légères étincelles. On a ainsi du courant au primaire.

b) Pour vérifier le secondaire.

Le courant arrivant au + de la bobine, débrancher le fil secondaire du couvercle de l'allumo ; enlever le couvercle de l'allumo.

Faire tourner le moteur de façon à obtenir le contact des vis platinees. A ce moment, approcher l'extrémité du fil secondaire à 3 ou 4 m/m d'une partie métallique du moteur, et produire des ruptures en écartant les vis platinees ; si l'allumage est correct, il doit y avoir étincelle entre la masse et le fil secondaire ; sinon il y a lieu d'incriminer : la bobine, les connexions, le condensateur ou les vis platinees.

Remède :

Remplacer la bobine.

Remplacer le condensateur.

Vérifier les connexions entre la bobine et l'allumo.

Vérifier les vis platinees.

Vis platinees: Ecartement normal 3 à 5/10.

Vérifier que le levier du rupteur ne coince pas sur son axe.

Vérifier si les vis platinees sont bien propres.

2° L'étincelle est normale aux bouchons de cylindre et le moteur ne part pas.

Mauvais calage de l'allumo.

Bougies encrassées.

Le recaler.

Ecartement exagéré des électrodes.

Le ramener à 5/10 environ, si supérieur.

Isolant de bougie fendu ou rompu.

Remplacer les bougies défectueuses.

Bougies d'un modèle ne correspondant pas au constructeur.

Monter des bougies identiques à celles livrées par le constructeur.

3° L'étincelle est courte : 1 à 2 m/m.

Mettre en marche à la manivelle et faire recharger la batterie.

Batterie insuffisamment chargée.