



**NOTICE
D'ENTRETIEN
DU
"DERNY"**

**181, Avenue Michel Bizot
PARIS - XII^e**

Téléphone: DIDerot 76-01

**NOTICE
D'ENTRETIEN
DU
"DERNY"**

181, Avenue Michel Bizot
PARIS - XII^e

Téléphone: DIDerot 76-01

R. C. Seine 277.266 B

LE DERNY

Ne nécessitant pas
de permis de conduire

INTRODUCTION

Le Derny a fait, depuis sa naissance, un nombre considérable d'adeptes. Les avantages de ce mode de transport sont nombreux : garage réduit à un strict minimum, vitesse moyenne élevée, facilité et économie d'entretien, consommation réduite.

Sa légèreté, sa facilité de conduite, en font un instrument merveilleux pour tous ceux qui, épris de sport et de tourisme, désirent une machine robuste, légère, facile à conduire et d'un prix modique.

Rien n'a été sacrifié à la robustesse et à la sécurité de marche. Le fini de l'usinage, la qualité des métaux employés sont les mêmes que pour les grosses motocyclettes. Ce n'est pas une bicyclette quelconque sur laquelle on a adapté un moteur ; c'est une mécanique très étudiée qui rendra, dans des conditions de prix de revient très bas, les plus grands services.

Avant d'être commercialisé, le Derny a été soumis aux plus dures épreuves, et ses qualités se sont trouvées consacrées par le succès éclatant qu'il a remporté comme engin d'entraînement dans les plus grandes épreuves cyclistes et notamment dans Bordeaux-Paris où aucune défaillance mécanique n'a été enregistrée.

Nous croyons devoir attirer l'attention de nos clients sur l'importance de l'entretien, et plus particulièrement du graissage de leur machine. Nous leur recommandons de suivre exactement les indications du chapitre « Graissage » du présent opuscule, tant en ce qui concerne la périodicité des opérations, que la nature du lubrifiant à employer.

Notre expérience personnelle a déterminé le choix de ce lubrifiant. Par son emploi, vous conserverez, plus longtemps qu'avec tout autre, le bon état de votre machine et vous obtiendrez du moteur un rendement supérieur.

**Le "DERNY" sous toutes ses formes
est breveté S. G. D. G.**

Les modèles ainsi que les noms "**Cyclomoteurs**" et "**Derny**" sont notre propriété et déposés conformément à la loi.

DERNY-MOTOR.

DESCRIPTION

DES

CYCLO DERNY & TANDEM DERNY 100 CMC. DEUX VITESSES

CARACTÉRISTIQUES

Alésage	50 mm.
Course	50 mm.
Vitesse de régime.	2.400 t. m.
Puissance au frein.	2 CV
Puissance fiscale	1 CV
Pneumatiques AV.	600 × 55 C
— AR.	650 × 50 B

MOTEUR

Le moteur à tourbillon breveté S. G. D. G., est un deux temps et ne comporte par conséquent aucun organe de distribution (cames, soupapes, etc.).

L'admission et l'échappement se font par trois lumières dans le cylindre, lesquelles sont fermées et découvertes par le mouvement alternatif du piston.

La première compression se fait sous le piston dans le carter du moteur.

Le cylindre comporte une culasse à turbulence permettant un brassage parfait des gaz carburés, une évacuation complète des gaz brûlés et donnant un rendement du moteur très élevé. Il est garni de larges ailettes de façon à obtenir un refroidissement parfait.

La culasse, en aluminium, est démontable; elle est fixée sur le cylindre par des écrous six pans.

A la partie supérieure se trouve la bougie d'allumage et la soupape du décompresseur, commandée par un câble souple, se terminant au guidon à la manette de décompression située du côté gauche.

Le piston, en aluminium, porte deux segments d'étanchéité à la partie supérieure.

Le vilebrequin est monté sur deux roulements à billes de larges dimensions. La tête de bielle tourne sur un roulement à rouleaux.

L'axe de piston, maintenu en place sur le piston lui-même par des jones d'arrêt, tourne dans le pied de bielle. Le volant du moteur est extérieur.

Le système de démultiplication contenu dans le carter du moteur, est constitué par un jeu d'engrenages. Ce moteur est muni d'un embrayage à cônes, du type automobile, le cône mâle garni de Ferodo est pratiquement inusable et indé réglable, il ne nécessite aucun entretien; il est commandé au guidon.

COMMENT FONCTIONNE LE MOTEUR

Le moteur à deux temps est d'emploi facile du fait de sa très grande simplicité, les différentes phases de distribution se faisant uniquement par le déplacement du piston qui, suivant sa



Cyclomoteur Denny (Breveté S. G. D. G.)



Cyclomoteur Derny, Tandem (Breveté S. G. D. G.)



Cyclomoteur Derny, modèle Entraînement. (Breveté S. G. D. G.)

position dans le cylindre, masque ou démasque les orifices par lesquels s'opèrent : 1° l'aspiration des gaz frais dans le carter ; 2° leur transfert dans le cylindre, et enfin leur échappement.

Pour ces mêmes opérations, un moteur à quatre temps nécessite une bonne dizaine de pièces en plus, soupapes et leurs ressorts, organes de commande plus ou moins compliqués suivant les modèles et qui exigent souvent un réglage délicat qui est donc inutile dans un moteur à deux temps.

Le fonctionnement s'explique ainsi :

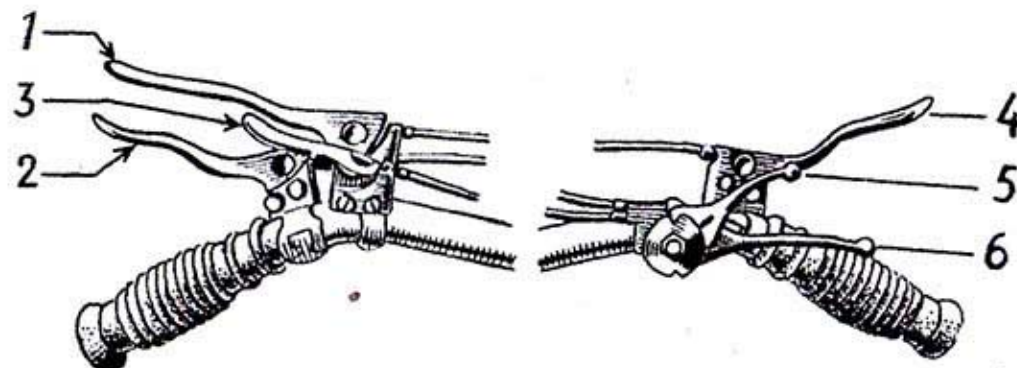
Le piston supposé au bas du cylindre (point mort bas) remonte dans celui-ci créant un vide dans le carter qui se remplit de gaz carburants venant du carburateur, et en même temps comprime dans le haut du cylindre les gaz introduits précédemment. En fin de compression, lorsque le piston a atteint le point le plus haut, l'allumage se fait par l'intermédiaire de la bougie et l'explosion se produit poussant le piston qui redescend, comprimant à ce moment les gaz introduits dans le carter, lesquels passent dans le cylindre par un orifice qu'a démasqué le piston pendant sa descente. Au même instant, l'orifice d'échappement, de l'autre côté du cylindre, a été démasqué également et les gaz brûlés s'échappent en même temps que les gaz frais s'introduisent à nouveau. Le mélange de ces deux gaz est évité par la forme spéciale du dessus du piston (déflecteur). Le cycle continue ainsi donnant un temps moteur par tour de vilebrequin.

ALLUMAGE

L'allumage se fait par magnéto à haute tension entraînée par un train d'engrenages fonctionnant dans des vapeurs d'huile sous un carter étanche. L'avance à l'allumage est fixe.

CARBURATION

Le carburateur est fixé directement contre le cylindre à l'orifice d'admission. Il est du type à niveau constant. La commande des gaz se fait par une manette placée sur le côté droit du guidon.



Disposition des manettes sur guidon.

- | | |
|-------------------|--------------|
| 1. Débrayage. | 4. Frein AR. |
| 2. Frein AV. | 5. Vitesse. |
| 3. Décompresseur. | 6. Gaz. |

TRANSMISSION

La transmission se fait au moyen de deux chaînes sur le cyclomoteur ou trois chaînes sur le tandem qui passent par un relais démultiplicateur et qui relie le pignon-moteur au pignon de la roue arrière.

Tous nos modèles sont munis d'un amortisseur de chocs, placé dans le pignon solidaire de la roue arrière.

Cadre et fourche spécialement étudiés en tube de haute résistance.

FREINS, ROUES ET MOYEUX

Les roues comportent des pneumatiques ballons de 650 × 50 à l'AR. et de 600 × 55 à l'AV. Elles sont montées sur roulements à billes à cuvettes

et cônes de rattrapage de jeu. Des freins à mâchoires garnies de Ferodo agissent dans des tambours solidaires des moyeux.

EMBRAYAGE

Il sert à rendre le moteur solidaire ou non de la transmission; il est du type dit « à cônes », le cône mâle étant garni de Ferodo.

L'usure de cette matière est pratiquement nulle, cependant au début de l'emploi de cette machine il se produit un léger tassement, il est indispensable alors de rétablir entre la tige B coulissant dans l'arbre de débrayage et la vis de réglage C, le jeu de 2 à 4/10^e de millimètre qui est nécessaire.

Pour cela : 1^o Desserrer l'écrou de blocage A;

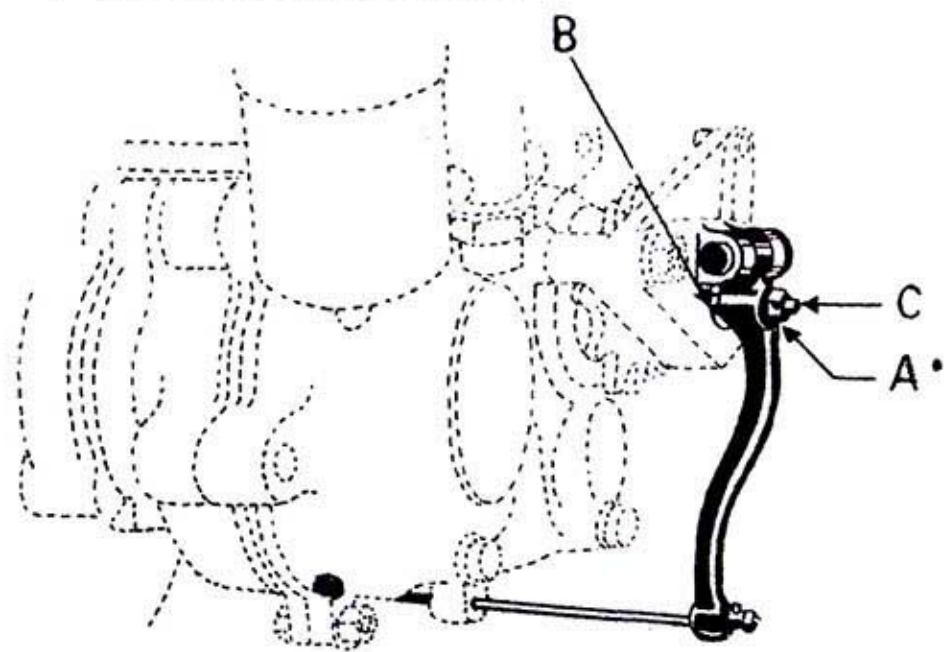
2^o A l'aide d'un tournevis agir sur la vis C, de telle sorte que le jeu soit de 2 à 4/10^e de millimètre;

3^o Bloquer l'écrou A.

Faute de laisser le jeu indiqué ci-dessus :

1^o La vis C portant continuellement sur la tige B, s'usera rapidement :

2^o L'embrayage palinera.



DÉCOMPRESSEUR

Cet organe ne doit servir que pour la mise en route et l'arrêt, exclusivement.

Si on l'utilisait pour ralentir la machine ou effectuer les descentes, on ferait chauffer et gripper le moteur, qui serait rapidement mis hors d'usage.

NOMBREUX SONT CEUX QUI ONT EU DES DEBOIRES POUR S'ÊTRE SERVI INCONSIDEREMENT DU DÉCOMPRESSEUR.

RÉSERVOIR D'ESSENCE

Le réservoir facilement démontable, a une capacité de 6 litres environ. Son bouchon de remplissage, d'une profondeur de 30^m/m, forme mesure pour la quantité d'huile à introduire dans l'essence.

Quatre mesures d'huile par litre d'essence (10%) pendant la période de rodage.

Ces quantités doivent être observées très exactement pendant cette période car le bon fonctionnement du moteur en dépend. Un excédent d'huile n'a pour résultat que de provoquer un encrassement exagéré, sans améliorer le rendement, et un manque d'huile a inévitablement comme conséquence la mise hors service du moteur.

Après la période de rodage, deux fortes mesures d'huile suffiront par litre d'essence.

RÉGLAGE DES CHAINES

Le pédalier est du même type que celui d'une bicyclette.

1^o Tendre la première chaîne, allant du moteur au relais, en desserrant l'écrou de fixation de ce dernier et en le poussant vers l'arrière. Rebloquer l'écrou de fixation du relais.

Sur le tandem, opérer de la même façon pour le second relais.

2° Tendre la chaîne moteur en reculant la roue arrière, sans s'occuper de la chaîne pédalier, rebloquer les écrous de l'axe de la roue.

3° Tendre la chaîne pédalier entre plateau AV et plateau AR en faisant tourner l'excentrique AR.

N'omettez pas de vérifier que tous les écrous que vous venez de desserrer sont bien rebloqués après réglage.

Notez bien également qu'une chaîne tendue correctement doit flotter très légèrement et qu'il est indispensable de la graisser fréquemment, si vous voulez la conserver en bon état.

GRAISSAGE DU MOTEUR

Le moteur est graissé par le procédé dit « Pétroil » qui est d'une grande simplicité et est employé sur la plupart des moteurs à deux temps.

La façon de procéder est la suivante :

On incorpore à l'essence environ 8 % d'huile, ce qui représente un peu moins d'un demi-litre d'huile pour 5 litres d'essence, ou encore le contenu **de deux bouchons de réservoir pour un litre d'essence après la période de rodage.** (Voir p. 11).

Pour obtenir un mélange très homogène, il est recommandé de faire cette opération dans un bidon que l'on agite fortement après avoir introduit la quantité d'huile voulue, de façon qu'elle se mélange parfaitement à l'essence. Il suffit de faire ensuite le plein du réservoir.

L'huile en suspension dans les gaz sortant du carburateur entre dans le carter par la lumière d'admission, lubrifie le vilebrequin, la tête de bielle, l'axe de piston et le bas du cylindre, puis se rend, au moment de l'admission, dans la partie haute du cylindre. Une partie de l'huile se dépose sur les parois du cylindre, assurant le graissage du mouvement du piston.

Nécessité de l'emploi d'une huile de première qualité :

Il faut bien se garder de croire, sous prétexte que l'huile est mélangée à l'essence, que n'importe quelle qualité peut suffire et que le graissage est un problème tout à fait secondaire. Il n'en est rien. Nos machines sont réalisées avec des matières premières de tout premier choix, et, moyennant quelques soins, elles ne doivent présenter que des usures insignifiantes après de longs services. Le plus important de tous ces soins, est certainement le graissage.

L'huile doit remplir les conditions suivantes :

1° Former entre les surfaces métalliques en mouvement une pellicule appelée « film » capable de résister à des pressions élevées, mais suffisamment mince toutefois, pour s'insinuer entre des pièces n'ayant entre elles qu'un faible jeu.

2° Résister aux températures élevées qui règnent au-dessus du piston, du fait même de l'explosion. Si ces deux premières conditions ne sont pas réalisées, le film d'huile est écrasé ou brûlé et il y a grippage.

3° Ne laisser sur les parois de la chambre d'explosion qu'une très faible quantité de calamine

S'il y a **excès** d'huile, ou emploi d'une **huile non appropriée**, les dépôts charbonneux peuvent acquérir une importance telle qu'ils sont portés au rouge par l'élévation de température et provoquent un allumage prématuré des gaz, appelé auto-allumage, ce qui produit des cognements très préjudiciables au moteur.

Après de nombreux essais, nous avons adopté les produits « **MOTUL** », qui nous ont donné entière satisfaction. Nous vous incitons vivement à n'employer que l'huile « **MOTUL** » « **Spécial Dery** » ou à défaut « **MOTUL S. A. E. 50** ».

GRAISSAGE DE LA BOITE DES VITESSES

Le graissage des pignons se fait automatiquement par vapeur d'huile. Toutefois, par mesure de précaution, nous introduisons au moment du montage, une petite quantité d'huile dans le carter de la boîte des vitesses.

CONDUITE DE LA MACHINE

MISE EN ROUTE A FROID

Ouvrir le robinet d'essence.

Noyer le carburateur en appuyant sur le poussoir qui se trouve sur la cuve du carburateur, jusqu'à ce que l'essence gicle par le trou d'air du couvercle.

Fermer le volet d'air du carburateur.

Ouvrir la manette des gaz au quart de sa course environ.

Débrayer en appuyant sur la manette de gauche placée entre la manette du frein et la manette du décompresseur. Appuyer en même temps sur la manette du décompresseur.

Se mettre en 1^{re} vitesse, en tirant à soi la manette la moins longue de la double commande, fixée à la partie droite du guidon.

Pédaler pendant quelques mètres (environ une dizaine de mètres).

Embrayer progressivement en lâchant la manette du débrayage; lâcher ensuite la manette du décompresseur.

A ce moment, le moteur qui part beaucoup plus facilement, que n'importe quel autre moteur à 4 temps, ou même à 2 temps, doit se mettre en marche instantanément.

Ouvrir complètement le volet d'air en plaçant la tirette vers le sol.

Parcourir une vingtaine de mètres en 1^{re} vitesse, en donnant un peu de gaz, puis passer immédiatement en 2^e vitesse, en opérant comme suit :

Couper les gaz;

Débrayer;

Pousser à l'opposé de la première vitesse, c'est-à-dire vers l'avant la manette du changement de vitesse, de manière à vous mettre en 2^e vitesse :

Embrayer progressivement ;

Ouvrir à nouveau la manette des gaz environ à moitié de sa course.

MISE EN ROUTE A CHAUD

A chaud, le moteur part en opérant de même qu'à froid, mais en laissant le volet d'air ouvert.

Nous attirons votre attention sur le fait que le volet d'air doit toujours être ouvert pendant la marche. La position de la manette est en haut pour l'air fermé, et complètement en bas pour l'air ouvert.

Pour les cyclistes n'en étant plus à leurs débuts et ayant déjà quelque pratique du cyclo-moteur, nous indiquons deux autres manières de mise en route pouvant être utilisées selon les circonstances :

Deuxième système de mise en route :

Ouvrir le robinet d'essence.

Noyer le carburateur.

Prendre la 1^{re} vitesse.

Placer la manette des gaz au quart de sa course.

Appuyer sur le décompresseur.

Pousser la machine 2 ou 3 mètres.

Lâcher la manette du décompresseur.

Sauter en voltige et pédaler ensuite pour passer en 2^e vitesse.

Opérer exactement comme il est indiqué pour le premier système de mise en route.

Troisième système de mise en route : (à utiliser en côte, par exemple).

Ouvrir le robinet d'essence.

Noyer le carburateur.

Prendre la 1^{re} vitesse.

Placer la manette des gaz au quart de sa course.

Appuyer sur le décompresseur.

Pousser la machine 2 ou 3 mètres

Lâcher la manette du décompresseur.

Débrayer.

Se mettre en selle, pédaler tout en embrayant progressivement.

Au bout de quelques mètres, passer en 2^e vitesse comme il est indiqué d'autre part.

EMBRAYAGE. - Le rôle de l'embrayage étant de séparer le moteur de la transmission, il ne doit en aucun cas servir de moyen de ralentissement par patinage exagéré, cause d'usure rapide des garnitures.

L'embrayage ne doit servir que pour le démarrage, l'arrêt, le passage des vitesses et les courtes haltes pendant lesquelles on veut laisser tourner le moteur pour repartir facilement (barrages des passages cloutés, par exemple). *Ne pas omettre de repasser en première vitesse pour repartir.*

Dans les côtes à très fort pourcentage (en montagne par exemple) où le moteur peut arriver à peiner en seconde vitesse, ne jamais faire patiner l'embrayage pour le soulager, il faut passer immédiatement en première vitesse.

RODAGE : Pendant les 800 premiers kilomètres, évitez, en côte, étant en 1^{re} vitesse, de pousser votre moteur à fond.

NOUS GARANTISSONS qu'en prenant ces précautions, les départs même au plus fort de l'hiver, ne donneront lieu à aucun ennui, mais, cependant, on ne peut éviter que les moteurs à explosion soient plus difficiles à mettre en route en hiver qu'en été. D'ailleurs, notre moteur à tourbillons, parmi ses multiples avantages, possède celui d'être mis en route **BEAUCOUP PLUS FACILEMENT** que les moteurs à deux temps du type classique.

ARRÊT

Pour arrêter le moteur, il suffit d'agir sur la manette de décompression. Fermer ensuite le robinet d'essence.

RÉGLAGE DU RALENTI

Le réglage du ralenti se fait, comme sur toutes les commandes par câble sous gaine, en dévissant la butée filetée qui se trouve à l'extrémité de la gaine au-dessus du boisseau du carburateur. Puis visser cette butée de façon à obtenir le ralenti que l'on désire.

ENTRETIEN DU MOTEUR

ALLUMAGE

Vérifier périodiquement l'état de la bougie. L'isolant doit avoir une teinte terreuse, mais ne doit être ni blanc, ni noir. L'isolant blanc révèle l'emploi d'un mélange carburé pauvre qui donne peu de puissance et provoque l'échauffement anormal du moteur.

L'isolant noir prouve que la carburation est trop riche (excès d'essence) ou que la proportion d'huile dans l'essence est trop grande. Si l'excès d'essence est reconnu, remplacer le gicleur par un plus petit. S'il y a excès d'huile, le moteur présentera des ratés. Il y aura lieu de vidanger et de refaire un mélange correct, puis de remonter la bougie après l'avoir nettoyée à l'essence et décarbonisée au moyen d'une lame de canif.

L'écartement des pointes de bougies doit être de 5 à 6/10^{es} de millimètre. Un écartement trop faible favorise l'encrassement du moteur, et un écartement trop grand peut donner des ratés, surtout au moment des reprises lorsque le moteur tournant à allure réduite et à pleine compression (puisque les gaz sont ouverts en plein), la magnéto ne peut donner une étincelle suffisante pour éclater entre les électrodes.

ENTRETIEN EXTÉRIEUR

Le moteur doit être nettoyé au moyen d'un pinceau trempé dans du pétrole, puis essuyé au chiffon.

De temps en temps, tous les deux mille kilomètres environ, il sera bon de nettoyer la lumière d'échappement avec un grattoir en cuivre. On profitera de ce que le tuyau d'échappement est démonté pour s'assurer qu'il ne se bouche pas et que le silencieux n'oppose aucune résistance au passage des gaz.

CARBURATEUR

Le carburateur devra être visité de temps en temps pour en opérer le nettoyage. En principe, ne pas chercher à modifier le gicleur monté sur l'appareil; le constructeur sait mieux que tout autre les dimensions qu'il y a lieu d'adopter pour les gicleurs.

MAGNÉTO

Si l'on constate quelques irrégularités dans l'allumage, vérifier l'écartement des vis platinées, qui doit être de 4/10^{es} de millimètre.

CHAINES

Les chaînes ne doivent pas être exagérément tendues, ce qui fatiguerait les pignons sans nécessité, mais elles doivent présenter un très léger mou à la partie inférieure de l'entraînement, lorsque le brin conducteur (celui du haut) est tendu.

De temps en temps, les démonter et les nettoyer en les trempant dans du pétrole. Les laisser égoutter et les essuyer parfaitement. Ensuite les mettre à tremper dans un bain de graisse **MOTUL**, que l'on aura fait chauffer au préalable. La graisse liquéfiée par la chaleur pénétrera entre les rouleaux et y restera en refroidissant.

Enlever l'excédent de graisse après refroidissement et remonter les chaînes à leur place respective.

QUELQUES PANNES ET LA FACON D'Y REMÉDIER

Nous ne parlerons pas ici des pannes graves consécutives à un choc accidentel, à une chute ou à l'emploi d'une mauvaise huile. Elles sont l'affaire du mécanicien spécialiste et non point du conducteur, mais il peut se produire certains petits troubles en marche qu'il est facile au conducteur d'éviter.

Si un départ n'est pas obtenu, ou si la machine s'arrête après quelques explosions, chercher parmi les causes suivantes :

1° S'il n'y a aucune explosion : bougie ou magnéto défectueuse. — Pour localiser le défaut, mettre une bougie neuve et si, malgré ce changement, le départ ne s'effectue pas normalement, chercher du côté de la magnéto (écartement et propreté des vis platinées, mauvais contact, etc., etc...).

2° Si le moteur s'arrête après quelques explosions, il est probable que l'arrivée d'essence ne se fait pas normalement ou que le gicleur est partiellement bouché : vérifier la canalisation d'essence et le gicleur.

LE MOTEUR NE PART PAS

Robinet d'essence fermé. L'essence n'arrive pas. Noyer le carburateur pour s'assurer qu'elle vient régulièrement.

Le fil de bougie est brisé ou il y a mauvais contact. Le vérifier et nettoyer le collecteur au papier de verre.

Le gicleur est bouché. Le démonter et le déboucher en soufflant dedans et non point en se servant d'une pièce métallique quelconque (aiguille ou fil de fer); un crin peut être employé.

Vérifier la bougie. Voir s'il n'y a pas une goutte d'eau ou un petit morceau de calamine entre les électrodes; le mieux est d'essayer une bougie neuve.

LE MOTEUR PART MAIS S'ARRÊTE DÈS QUE L'ON OUVRE LES GAZ

Gicleur partiellement bouché. Le démonter et le déboucher en soufflant dedans.

LE MOTEUR TOURNE MAIS NE TIRE PAS

Si cela se produit après un parcours à plein gaz, après avoir monté des côtes très escarpées, cela peut provenir d'un échauffement anormal du moteur. On constate alors qu'il a très peu de compression. Laisser refroidir le moteur et repartir.

LE MOTEUR PERD PROGRESSIVEMENT DE SA PUISSANCE

Cela est l'indice d'un échauffement anormal.

L'essence n'arrive pas ou mal

Le robinet n'est pas entièrement ouvert, nettoyer le filtre du carburateur et du réservoir. (Défaut reconnaissable aux retours au carburateur, au manque de puissance au bout de quelques instants et à l'échauffement anormal du moteur). Vérifier l'état de propreté de la canalisation et du carburateur.

Le Moteur chauffe d'une façon exagérée et s'arrête

Vérifier si la bougie fait auto-allumage en la remplaçant par une neuve; vérifier le gicleur qui peut être partiellement obstrué. Au cas où la magnéto aurait été démontée, vérifier l'avance à l'allumage, qui doit être de 5 à 6 mm. Ce défaut peut provenir aussi de graissage insuffisant ou de l'emploi d'huile ne correspondant pas aux moteurs à deux temps. S'assurer que le cylindre n'est pas encrassé, ainsi que l'orifice d'échappement. Vérifier si le pot d'échappement n'est pas obstrué par les produits de la combustion, bien le nettoyer. Vérifier si les freins ne serrent pas en permanence; les roues doivent tourner librement.

LE MOTEUR S'ARRÊTE BRUSQUEMENT

Le fil de bougie est détaché. Le robinet d'essence s'est fermé accidentellement. Le piston est grippé par l'emploi d'une huile de mauvaise qualité ou ne correspondant pas au graissage du moteur à deux temps. La bougie fait auto-allumage. On se sert trop souvent du décompresseur.

LE MOTEUR S'ARRÊTE EN DONNANT DES RETOURS AU CARBURATEUR

L'essence arrive mal ou commence à manquer dans le réservoir. La bougie fait auto-allumage ou l'avance à l'allumage est déréglée.

LE MOTEUR S'EMBALLÉ TRÈS RAPIDEMENT ET TRÈS BRUSQUEMENT

Couper immédiatement les gaz. La chaîne vient de sauter ou de se briser. Dans ce cas, la réparer avec le faux maillon de rechange que tout Dernyste doit emporter avec ses outils.

L'ALLUMAGE EST IRRÉGULIER

Vérifier la bougie et le dispositif d'allumage, ainsi qu'il est indiqué à ce chapitre.

Lorsque la bougie est usagée (pointes usées, porcelaine fortement calaminée), le rendement du moteur diminue et la consommation augmente. Il est préférable alors de la remplacer par une bougie neuve.

Demander au constructeur de la machine, la référence de la bougie convenant le mieux.

Vérifier bien également que le fil de bougie n'est pas à la masse, en touchant par exemple sur le cadre ou tout autre partie métallique.

TERMINONS ENFIN PAR QUELQUES CONSEILS

Soyez toujours très doux avec votre Dorny. Il vous en saura gré en ne vous contraignant pas à des frais de réparations que vous lui aurez évitées.

Épargnez-lui les accélérations et les freinages brusques et ne le faites pas tirer trop longtemps à plein gaz. Employez toujours l'huile que nous vous recommandons, notre expérience nous guide, et si nous avons cru devoir vous la conseiller, c'est qu'elle a donné les meilleurs résultats.

Tenez un compte aussi exact que possible du kilométrage que vous parcourez. Assurez le graissage des différents organes, à des intervalles aussi réguliers que possible.

Dans les premiers temps de marche, pendant la période de rodage qui dure 800 kilomètres environ, ne poussez pas votre machine ; les organes n'étant pas rodés vous risqueriez de les endommager gravement si, dès la première sortie, vous atteigniez et mainteniez la vitesse maximum qu'elle peut donner.

Ayez la patience de rouler, au plus, aux $3/4$ de cette vitesse pendant 800 kilomètres. Vous pourrez après employer votre machine à fond.

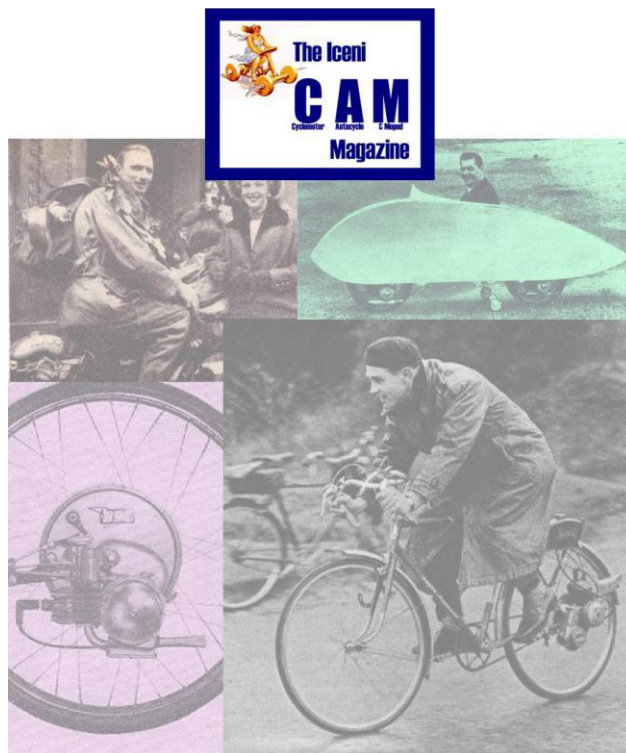
L'érou moleté, qui sert à la fixation du fil d'allumage sur la bougie, ne doit être serré qu'à la main, sans l'aide d'aucun outil. On risque, en n'observant pas cette prescription, de détériorer dans de nombreux cas l'isolant de la bougie.

N'omettez pas d'emporter cet opuscule dans vos voyages, il vous rendra toujours service.

Imp. ASTOLLI & Fil.
43, Avenue Aristide-Briand
Cachan (Seine)

Imp. ASTOLFI & Fils
43, Avenue Aristide-Briand
Cachan (Seine)

IceniCAM On-Line Library



www.icenicam.org.uk