

REVUE TECHNIQUE MOTOCYCLISTE

SOMMAIRE

LE CYCLOMOTEUR A LA
CROISÉE DES CHEMINS

LES CYCLOSCOOTERS

LES CYCLOS FRANÇAIS

ET
DIX ÉTUDES DE MOTEURS
DE PETITE CYLINDRÉE



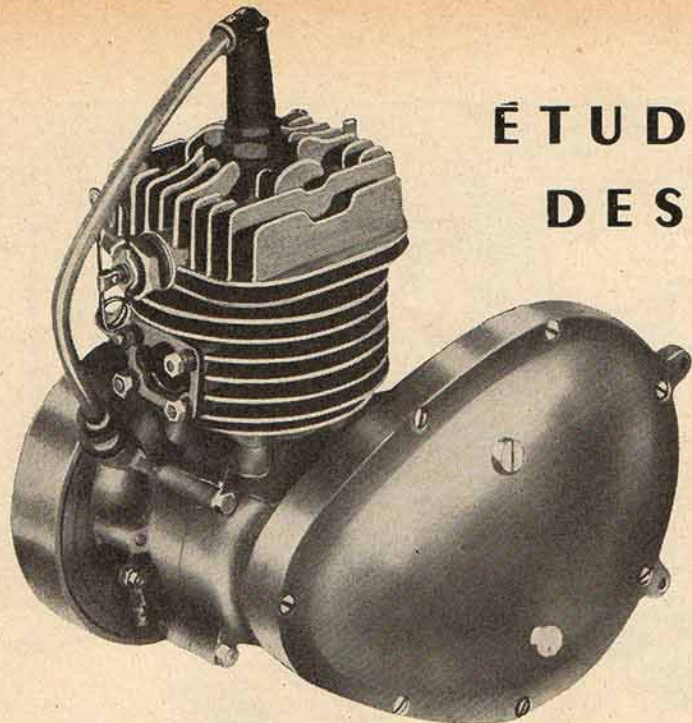
DANS CE NUMÉRO
DIX ÉTUDES

LE POULAIN
SER

TERRAT
MARQUET
ABG - VAP
MOSQUITO
BIMA-PEUGEOT
CUCCIOLO
MISTRAL
TERROT

PETITES CYLINDRÉES

NUMÉRO SPÉCIAL: 200 FR



ÉTUDE DES

"MARQUET"

CARACTERISTIQUES

Le moteur à essence MARQUET est un monocylindre à refroidissement par air de 47,6 cmc de cylindrée.

- Alésage : 40 mm ;
- Course : 38 mm ;
- Vitesse de rotation normale : 4.500 tours/minute ;
- Vitesse maximum : 5.000 tours/mn. ;
- Puissance : 0,9 CV.

Le MARQUET fonctionne suivant le cycle à deux temps.

Il est d'un type classique à 3 lumières et précompression dans le carter.

Le moteur ne comporte pas de soupapes et c'est le piston lui-même qui obstrue et découvre au moment opportun les lumières d'admission, de transfert et d'échappement et assure ainsi toute la distribution. Ce système est simple et indé réglable.

L'allumage est obtenu par un volant magnétique et une bougie de 14 m/m.

Le volant est placé à l'extérieur du carter du moteur. La partie fixe de ce volant ou stator est fixée sur le carter-moteur, et la partie mobile ou rotor est rendue solidaire du vilebrequin par cône.

Le moteur MARQUET est équipé d'un volant magnétique SAFI, type S 15, ou MOREL VBS.50 — avec bobine pour éclairage.

Le carburateur est un ZENITH, type 10.MS avec volet d'air.

Il existe deux types de moteurs MARQUET :

- Le moteur type à embrayage ;
- Le moteur type standard.

Les Etablissements MARQUET viennent de sortir deux autres moteurs de même cylindrée que ceux faisant l'objet de cette étude, mais à quatre transferts. Leur présentation sera faite dans un de nos prochains numéros.

DEMULTIPLICATEUR ET EMBRAYAGE

Les pignons démultiplicateurs et la chaîne primaire sont logés dans le carter attendant à celui du moteur. Cette disposition assure un fonctionnement parfait et silencieux.

L'embrayage est du type à disques de friction garnis de pastilles de liège et fonctionnant dans l'huile. Il est commandé par l'intermédiaire d'une transmission flexible à câble au moyen d'une poignée d'un type spécial fixée sur le guidon.

Vérifier de temps en temps le réglage de l'embrayage.

Avec un embrayage bien réglé,

- a) la machine doit rouler facilement, sans effort anormal, quand on la pousse à la main, ou qu'on l'actionne avec les pédales, la poignée de débrayage étant à la position « débrayé à fond et verrouillé », et, à aucun moment, dans ces conditions, le volant ne doit tendre à être entraîné.

- b) quand la poignée de débrayage est à la position « embrayé », la bicyclette doit accélérer sa vitesse au fur et à mesure qu'on ouvre la manette des gaz, sans jamais que le moteur ait tendance à accélérer seul.

Si l'une de ces conditions n'est pas remplie, il faut retoucher le réglage de l'embrayage.

Si le dérèglement est peu important, on peut le corriger simplement en agissant sur la vis creuse de butée de la gaine. En dévissant cette vis, on tend à avancer le moment du débrayage et à le rendre plus complet ; en la vissant, on tend, au contraire, à avancer le moment de l'embrayage et le rendre plus effectif.

Si on ne peut pas obtenir le fonctionnement correct de l'embrayage par ce moyen, il y a lieu de consulter un spécialiste parmi les Agents pour qu'il procède à une vérification et à une retouche plus complètes.

Cependant, avant tout réglage, s'assurer que le câble coulisse librement à l'intérieur de la gaine. Sinon, procéder au nettoyage de l'ensemble du câble et de sa gaine.

MOTEUR STANDARD

Le pignon moteur calé sur le vilebrequin entraîne une poulie à encliquetage au moyen d'une courroie trapézoïdale. La poulie réceptrice est rendue solidaire du pignon de chaîne secondaire au moyen d'un cliquet oscillant.

TENSION DE LA COURROIE

Cette tension devra être vérifiée pour la première fois après les 250 premiers kilomètres environ. La courroie doit être légèrement tendue, mais sans excès.

Pour retendre la courroie, desserrer l'écrou fixant le pot d'échappement au cadre, puis desserrer les 2 vis fixant le moteur au cadre. Avancer l'ensemble moteur - tuyau - pot d'échappement en le faisant glisser sur les boutonnières jusqu'à tension correcte de la courroie. Bloquer les vis de fixation du moteur au cadre et bloquer l'écrou de fixation du pot d'échappement.

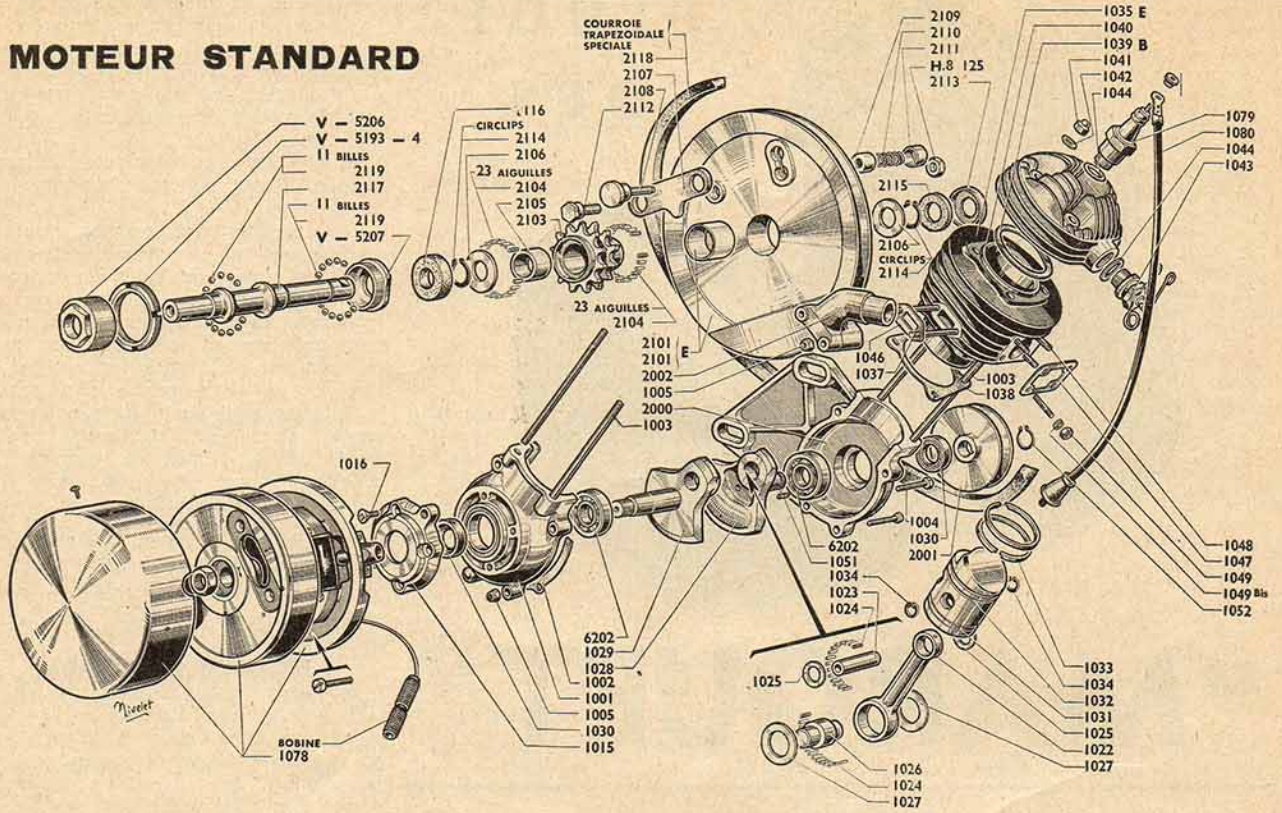
BOUGIE ET FIL D'ALLUMAGE

Tous les 1.500 ou 2.000 kms, ou plus fréquemment si l'on a des doutes de ce côté, vérifier l'état de propreté de la bougie et l'écartement des électrodes après l'avoir démontée de la culasse. L'écartement normal est de 0,4 à 0,5 mm.

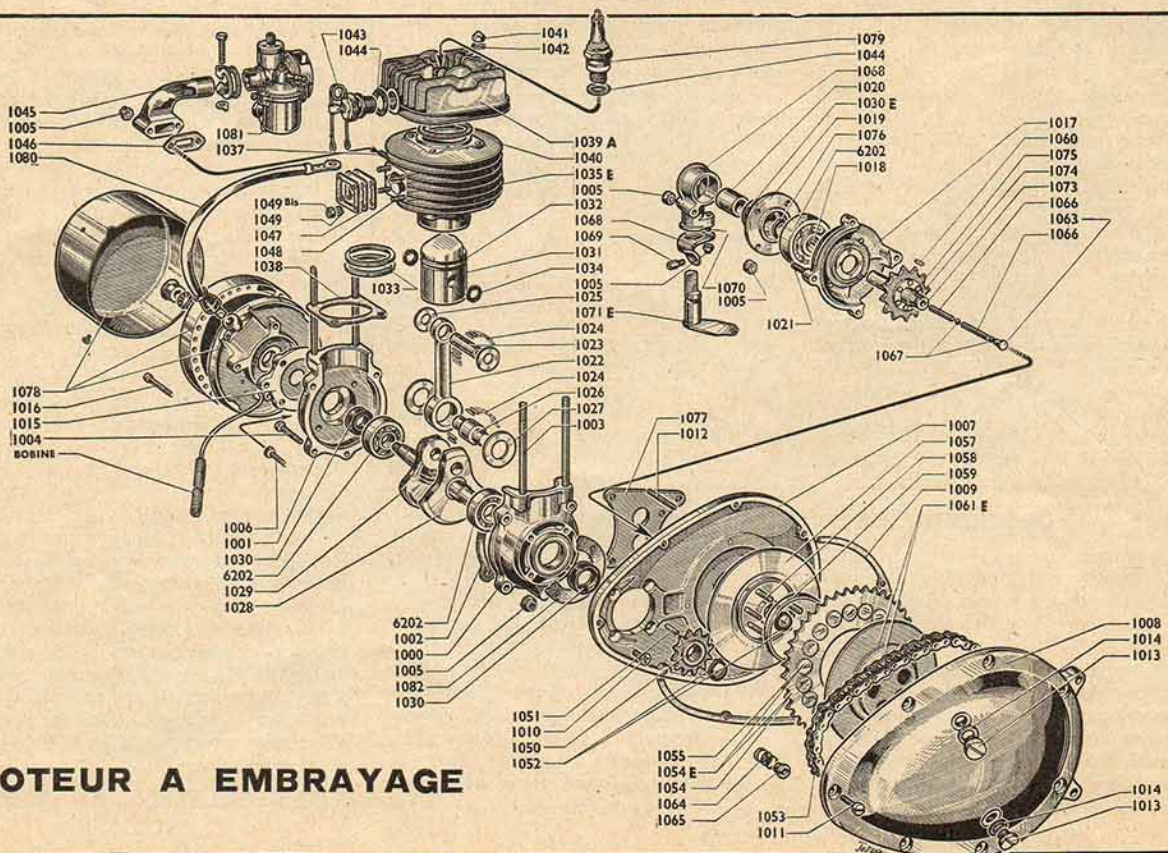
Nettoyer la bougie, s'il y a lieu, avec un petit grattoir ou une petite brosse métallique pour enlever les dépôts carbonés adhérents au culot. Le grattage effectué, bien extraire toutes les particules détachées, par soufflage. Nous déconseillons à l'utilisateur de démonter la bougie en ses éléments pour procéder à son nettoyage. Cette opération, nécessitant un outillage approprié pour être effectuée correctement, doit être confiée à un spécialiste.

VUES ÉCLATÉES AU VERSO 

MOTEUR STANDARD



MOTEUR A EMBRAYAGE



IceniCAM Information Service



www.icenicam.org.uk