



INSTRUCTIONS

POUR

LES ÉQUIPEMENTS

D'ECLAIRAGE ET D'ALLUMAGE

LUCAS

(munis de régulateur
de voltage)

POUR

MOTOS

**INSTRUCTIONS POUR LES EQUIPEMENTS
D'ECLAIRAGE ET D'ALLUMAGE LUCAS
(MUNIS DE REGULATEUR DE VOLTAGE)
POUR MOTOS.**

CE livret se rapporte aux équipements à régulateur de voltage montés sur motos. Prière de consulter la page No. 2 pour trouver des renseignements concernant l'équipement sur votre machine.

**JOSEPH LUCAS LIMITED,
BIRMINGHAM 19, ENGLAND.**

TABLE DES MATIERES.

Equipement "Magdyno."

	Page
Batterie	3
Dynamo	4
Phares et Lanternes	6
Magnéto	9
Cornet	14
Détection des pannes et leur remède :	
Dynamo	16
Magnéto	18
Eclairage	17

Equipement d'éclairage par bobine.

Batterie	3
Dynamo	4
Phare et Lanternes	6
Allumage	12
Cornet	14
Détection des pannes et leur remède :	
Dynamo	16
Allumage	19
Eclairage	17

Equipement à dynamo et magnéto séparées

Batterie	3
Dynamo	4
Phares et Lanternes	6
Magnéto	9
Cornet	14
Détection des pannes et leur remède :	
Dynamo	16
Magnéto	18
Eclairage	17

BATTERIE

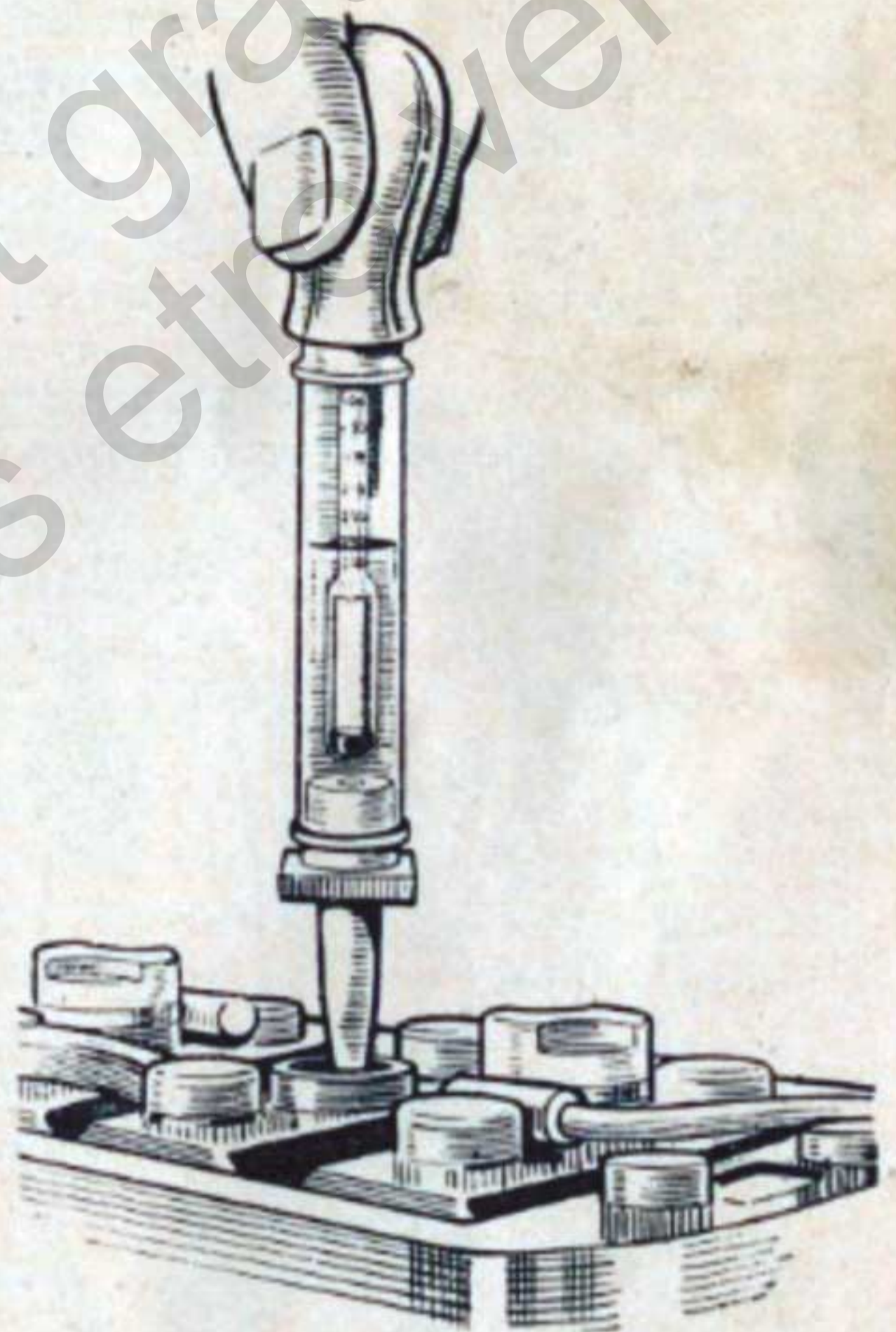
Type au plomb et acide

Chaque mois enlever le couvercle et dévisser les bouchons de remplissage, examiner le niveau du liquide dans chacun des éléments. Si nécessaire ajouter de l'eau distillée jusqu'à ce que le liquide soit de niveau avec les séparateurs. N'employer que de l'eau distillée. Lorsque vous procédez à cet examen n'approchez jamais une flamme quelconque des ouvertures des bouchons de remplissage, le gaz dégagé par les plaques pourrait prendre feu.

Chaque mois examiner l'état de votre batterie au moyen d'un hydromètre, c'est le meilleur moyen de vous rendre compte de l'état de charge de votre batterie. Le flotteur de l'hydromètre vous donne la densité du liquide de l'élément où il a été prélevé. Pour une batterie bien chargée la densité doit être de 1.250 à 1.300. Si le flotteur gradué indique de 1.150 à 1.250 la batterie est à demi déchargée, en dessous de 1.150 la batterie est complètement déchargée. Les indications données plus haut sont pour le liquide à la température de 60° F.

Les trois éléments de la batterie doivent donner une densité de liquide à peu près égale. Si un élément marque une différence sensible de densité c'est qu'il a eu perte de liquide ou que les plaques sont en court-circuit, dans ce cas la batterie doit être examinée par un service LUCAS.

Une batterie déchargée doit être rechargée immédiatement. Lorsque votre moto est au repos la batterie doit être bien chargée et de 15 en 15 jours donnez-lui une charge d'entretien pour éviter la sulphatation des plaques.



Hydromètre pour prendre la densité de l'acide.

Lucas-Nife — Type Plaque Acier

Pour ce genre de batterie suivez les instructions données dans la brochure LUCAS No. 164, qui vous est adressée sur simple demande.

DYNAMO

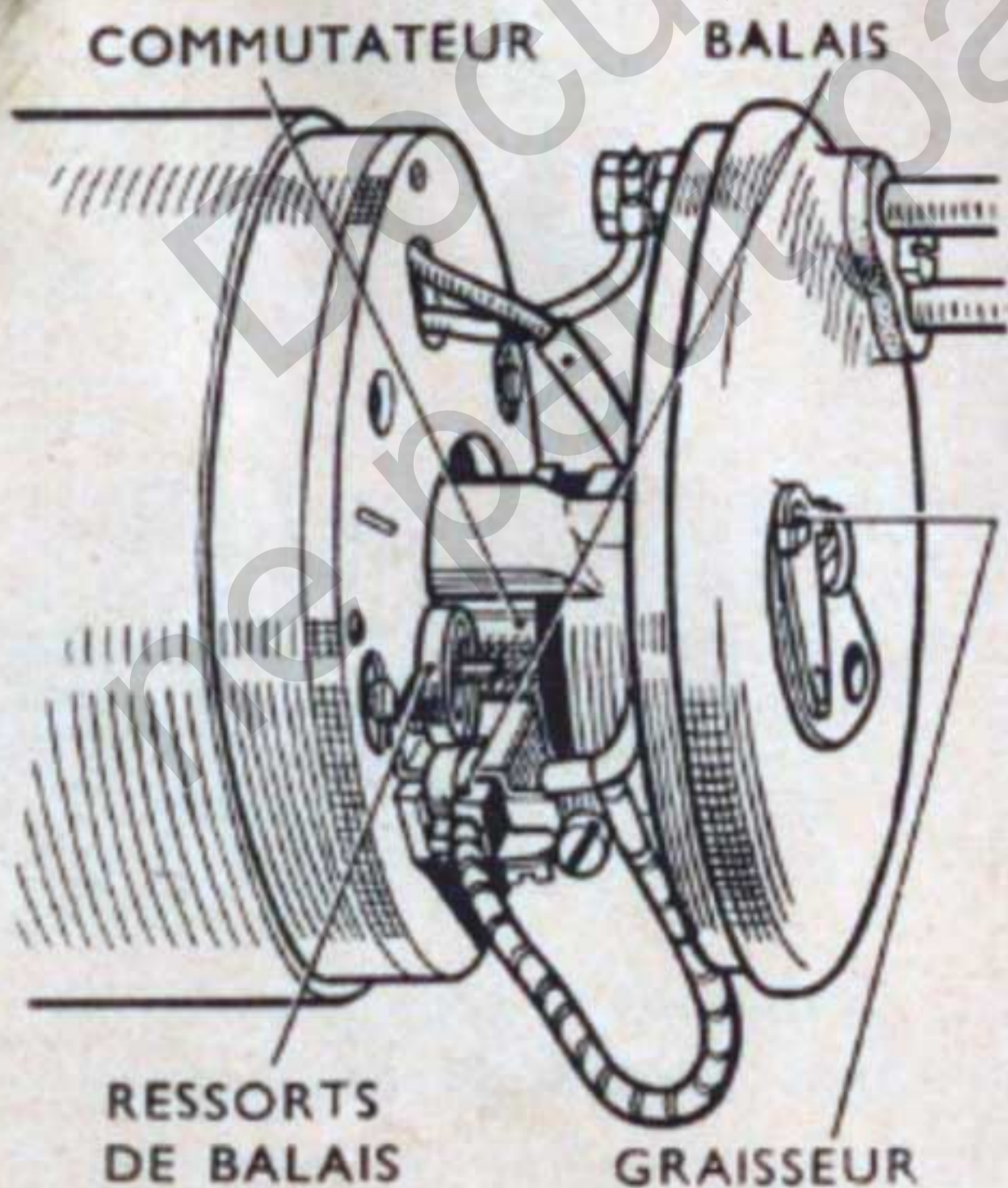
La dynamo est du modèle monté en conjonction avec le régulateur de voltage qui renferme le conjoncteur-disjoncteur. Régulateur de voltage et conjoncteur-disjoncteur sont parfaitement réglés à leur sortie de l'usine et ne nécessitent aucun réglage de votre part.

Le Contrôle de Voltage

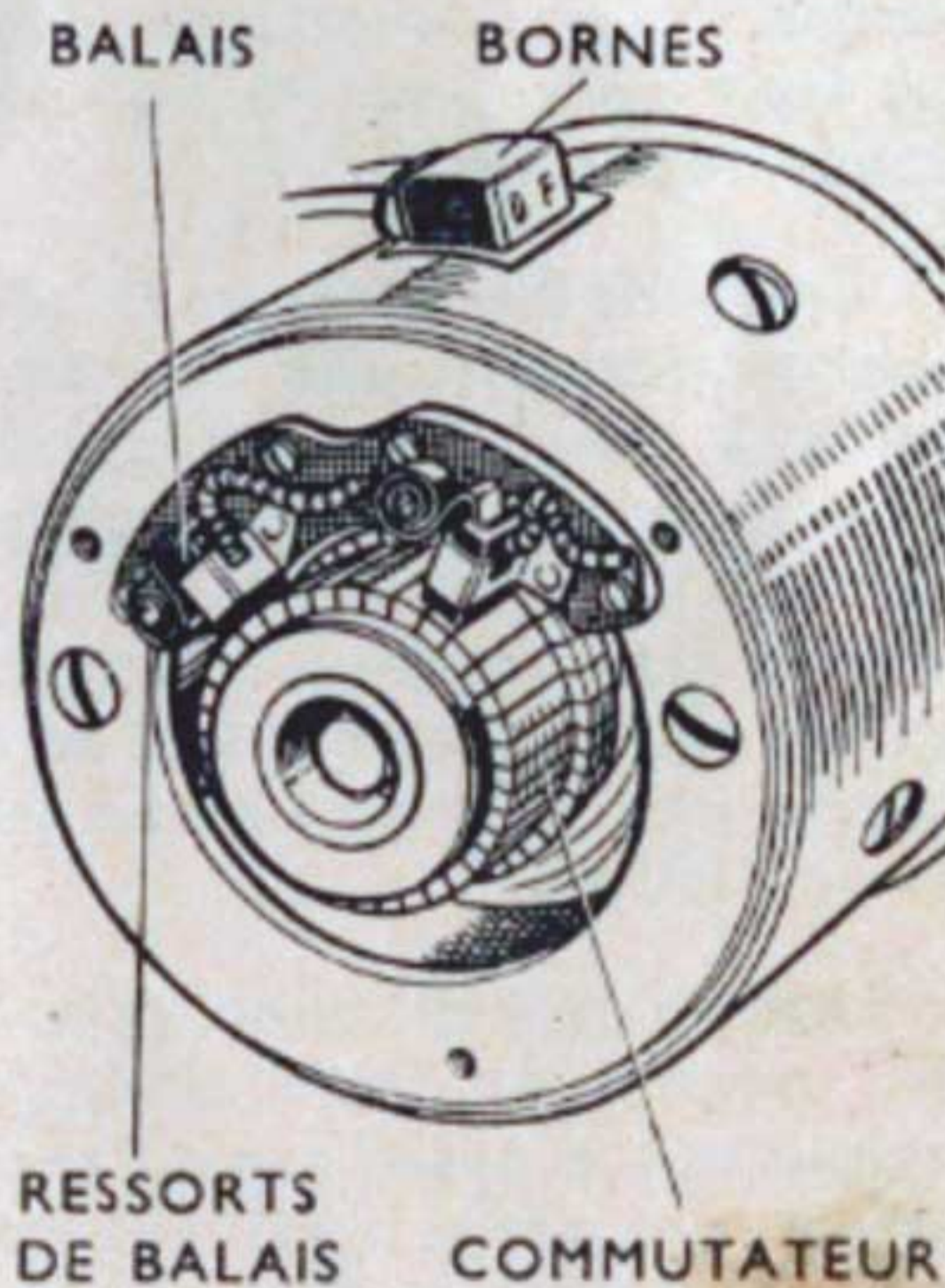
Règle automatiquement le débit de la dynamo par rapport à l'état de charge de la batterie. Lorsque la batterie est déchargée le débit de la dynamo est élevé et si la batterie est bien chargée le débit est très minime, suffisant pour l'entretien de la batterie. Lorsque vous allumez les phares immédiatement le régulateur augmente le débit de la dynamo pour compenser le courant consommé par les phares.

Amperemètre

L'ampèremètre indique une charge de 1 à 2 ampères lorsque la moto est employée le jour et que la batterie est en parfait état de charge.



Dynamo, Modèle E3.



Dynamo, Modèle MC45

L'ampèremètre peut indiquer décharge, immédiatement après avoir allumé les phares avec une batterie bien chargée après une longue randonnée de jour, le régulateur de voltage intervient et le débit de la dynamo compense la consommation des phares.

Graissage

Donner quelques gouttes d'huile fine de machine au graisseur du commutateur après 6,000 à 8,000 kilomètres. Les roulements à billes sont pourvus de graisse spéciale qui leur permettent d'aller jusqu'à ce que l'appareil soit démonté pour mise en état.

Inspection du Commutateur et des balais

Tous les 6 mois le couvercle du commutateur doit être enlevé pour l'inspection du commutateur et des balais.

Les balais doivent fermement adhérer au commutateur, les balais sont maintenus dans leurs supports au moyen de ressorts, le balais doit coulisser aisément dans le porte-balai, s'il ne coulisse pas bien nettoyez-le au moyen d'un chiffon imbibé d'essence. Les balais doivent être replacés dans leurs positions premières afin de s'adapter convenablement au commutateur.

Les balais usés doivent être remplacés par des balais Lucas d'origine — ce remplacement doit être confié à un service Lucas.

Examiner ensuite le commutateur qui doit être exempt de trace d'huile et de saleté, sa surface doit être bien polie. Pour le nettoyage du commutateur employer un chiffon bien sec et le tenir fermement contre le commutateur en faisant tourner l'appareil doucement à la main. Si le commutateur est sale, porte des traces de charbon il faut le nettoyer avec un chiffon imbibé d'essence.

Debit de la Dynamo

Le débit de la dynamo est réglé pour les besoins de la moto et en service normal la batterie sera maintenue en parfaite condition. Si vous remarquez que la charge de la batterie n'est pas maintenue normale ou si elle est trop chargée, adressez-vous à un service LUCAS pour la vérification du commutateur. Ne faites pas ce travail vous-même.

En replaçant le couvercle de la dynamo MC45 il faut remettre la corde en caoutchouc correctement entre le couvercle et le corps de l'appareil.

PHARES

Position du Phare

Le meilleur moyen de donner au phare une bonne position est de choisir une route bien plate la nuit et d'examiner la projection du phare. La position du phare se modifie en desserrant les écrous des attaches et en inclinant ou en redressant celui-ci jusqu'à ce que le rayon lumineux soit projeté parallèlement à la surface de la route ; resserrer les écrous de fixation après ajustement.

Position de l'Ampoule

Pour obtenir le meilleur rendement du phare, le filament de l'ampoule, qui donne la lumière de projection, doit être le plus rapproché possible du foyer du réflecteur.

Avant de quitter l'usine les phares sont correctement réglés et si l'ampoule de remplacement est d'origine, il est inutile de l'ajuster.

Si vous ne pouvez vous procurer une ampoule Lucas, et que vous employez une autre marque, il sera probablement nécessaire d'en refaire le réglage. En ce cas, enlever la portière et le réflecteur, lâcher l'attache ressort à l'arrière du réflecteur et déplacer le porte-ampoule vers l'avant ou vers l'arrière pour obtenir un rayon qui est lumineux sur toute sa surface.

Lorsque la meilleure position est obtenue, reserrer l'attache ressort.

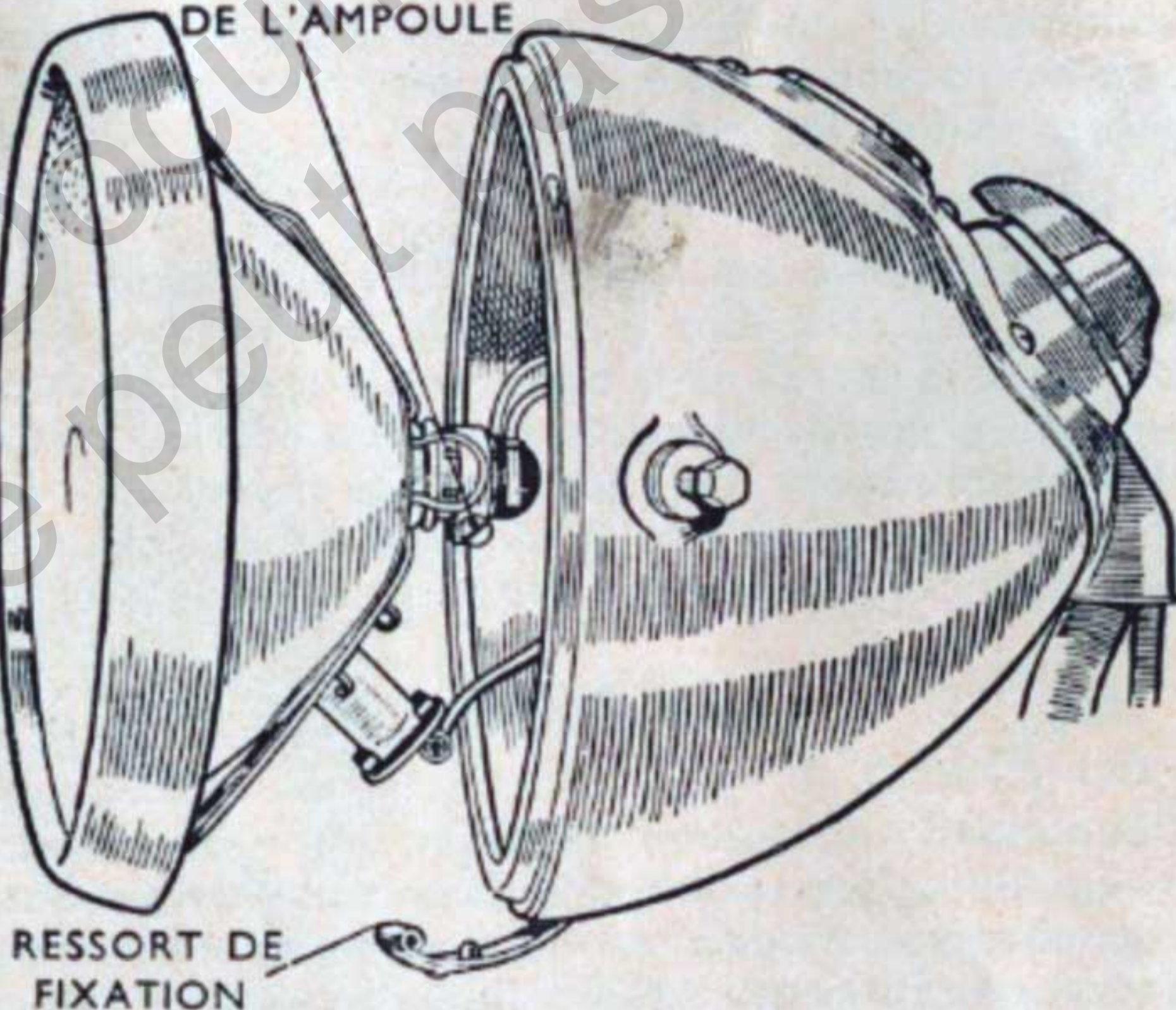
Enlèvement de la portière et du réflecteur

PHARES DU MODELE "D." Pour enlever la portière et le réflecteur appuyer sur celle-ci afin de pouvoir desserrer le ressort de fixation qui est au bas du phare.

Pour replacer la portière engager d'abord le rebord de celle-ci dans la rainure de la partie supérieur du phare, appuyer ensuite afin de pouvoir serrer le ressort de fixation de la portière.

Le porte-ampoule à l'arrière du réflecteur peut s'enlever pour le remplacement de l'ampoule.

ATTACHE RESSORT
POUR RÉGLAGE
DE L'AMPOULE



Phare - portière et réflecteur enlevés.

Pour enlever le support de l'ampoule, enlever les 2 ressorts de fixation.

PHARES DU MODELE "M." Appuyer sur le ressort de fixation qui se trouve au bas du phare pour enlever la portière. Le réflecteur, attaché au corps du phare au moyen d'une corde en caoutchouc, peut s'enlever en dégageant celle-ci. Pour replacer le réflecteur engager la partie mince de la corde en caoutchouc entre le rebord du réflecteur et celui du corps du phare. Pour remonter la portière engager sa languette métallique dans l'ouverture à la partie supérieure du phare, appuyer sur la portière afin de pouvoir resserrer le ressort de fixation.

Lampe de Side-car

Pour enlever la portière et le réflecteur desserrer la vis qui se trouve à l'arrière de la lampe. Le support de l'ampoule peut s'enlever en le tirant vers l'arrière.

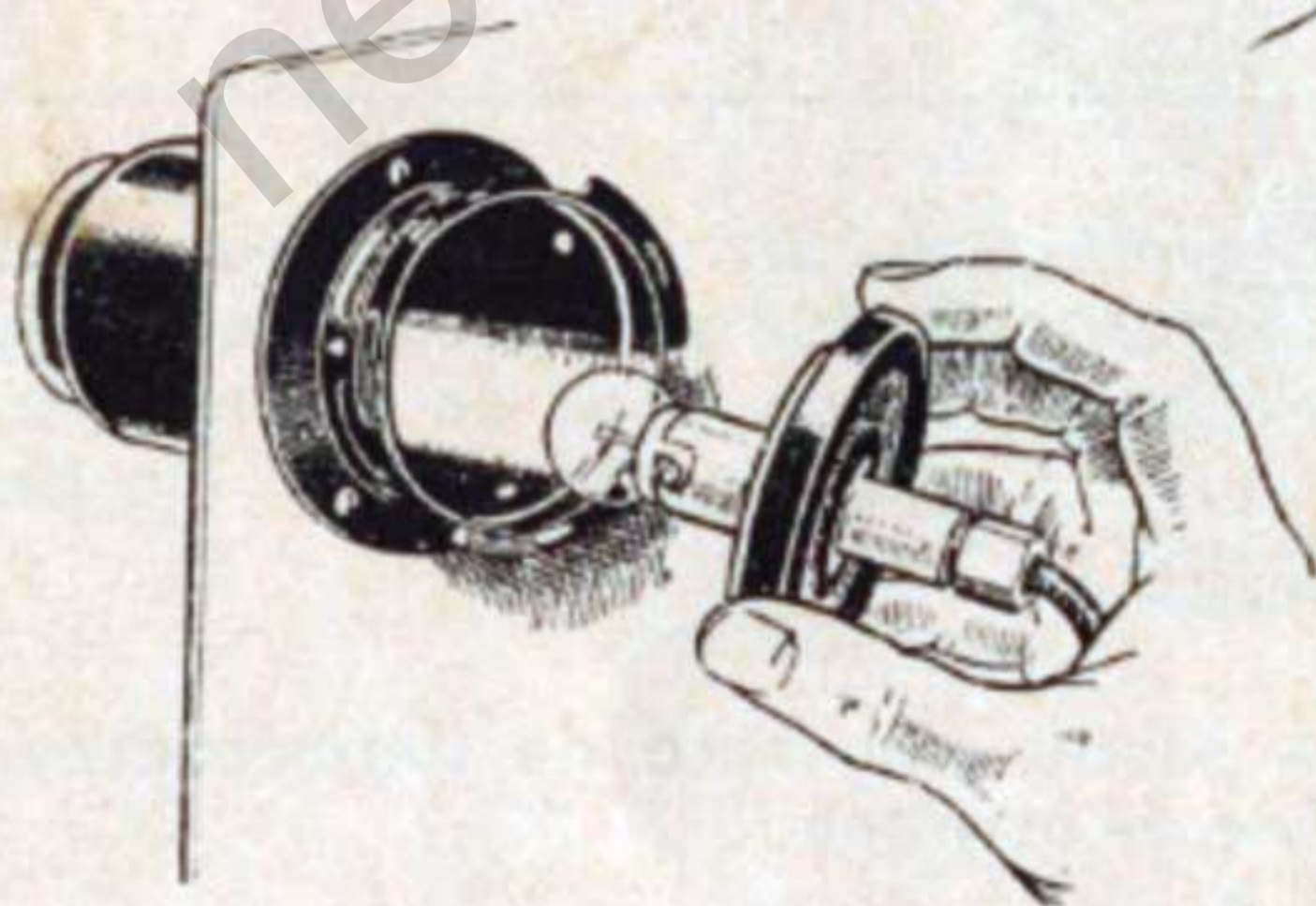
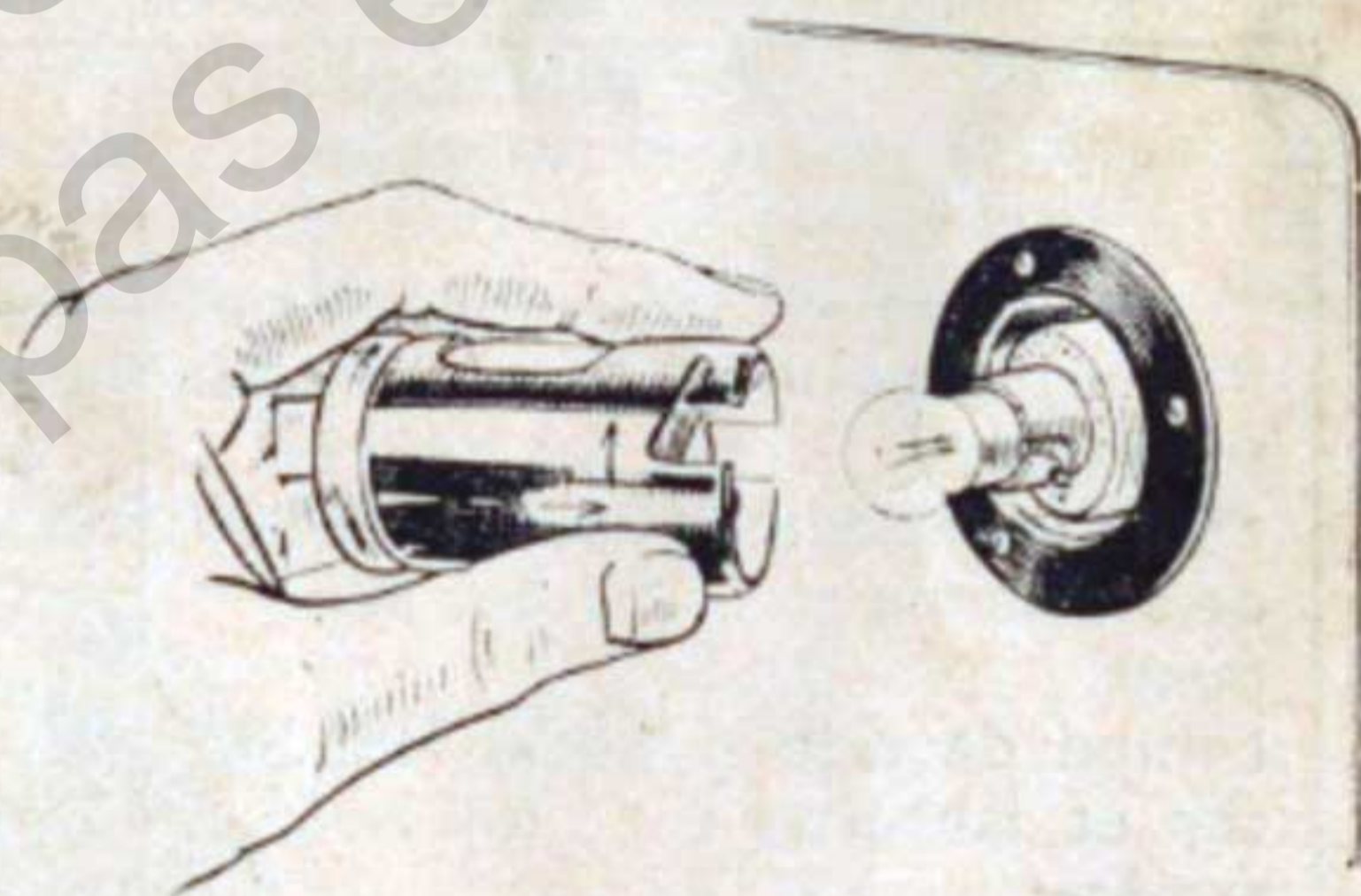
Pour replacer la portière engager d'abord la partie supérieure de celle-ci dans la rainure du corps de la lampe et serrer la vis à l'arrière de celle-ci.

Pour autres types de lanternes Side-car, lâcher la vis qui est à la partie supérieure et enlever la portière dans laquelle le réflecteur est maintenu, dégager ensuite le port-ampoule, si celui-ci est résistant, employer un petit tournevis mais avec précautions. Pour le remontage engager tout d'abord l'arrière et presser ensuite la portière en place et serrer la vis de fixation.

Type M T 210

Lanterne Arriere

La partie contenant le verre rouge peut s'enlever en appuyant sur elle et la tournant vers la gauche. Pour le remontage engager cette partie dans la fixation à baïonnette, appuyer sur celle-là et la remettre en position en la tournant vers la droite.



La partie arrière de cette lanterne dans laquelle le porte-ampoule est maintenu peut s'enlever en la tournant vers la gauche. Pour le remontage, engager cette partie dans la fixation à baïonnette et la tourner vers la droite pour la remettre en position.

Lanterne Arrière " Stop "

La portière de la lanterne arrière STOP est maintenue par une attache ressort, pour enlever la portière déplacer l'attache ressort. Pour le remontage engager tout d'abord la languette dans l'ouverture du corps de la lanterne et fixer la portière au moyen de l'attache ressort.

Remplacement des Ampoules.

Quand le remplacement des ampoules est nécessaire, il est important non seulement d'employer des ampoules de mêmes dimensions mais surtout d'un haut rendement et qui conviennent pour la parabole du réflecteur. Des ampoules de pacotille doivent être écartées pour conserver le rendement de votre éclairage.

Les ampoules recommandées par le fabricant des phares doivent être remployées exclusivement.

Pour le placement de l'ampoule principale du phare il est essentiel de mettre celle-ci dans la bonne position c.à d. le filament de la lumière de croisement au dessus du filament central.

Ampoules Lucas Veritables

Les ampoules Lucas d'origine sont essayées et leurs filaments sont dans la position correcte pour donner le meilleur rendement.

Pour vous guider dans l'identification, les ampoules Lucas sont marquées d'un numéro sur le culot métallique.

L'ampoule de remplacement doit porter le même numéro que l'ampoule originale.

Voici les références des ampoules :

	Allumage par magnéto	Allumage par bobine avec	
		Dynamo E3	Dynamo MC45
Phare: Ampoule principale.	Lucas No. 70 6v. 24/24w.	Lucas No. 180 6v. 18/18w.	Lucas No. 70 6v. 24/24w.
Phare: Ampoule de stationnement.	Lucas No. 200 6v. 3w.	Lucas No. 200 6v. 3w.	Lucas No. 200 6v. 3w.
Lampe de side-car et lanterne arrière.	Lucas No. 200 6v. 3w.	Lucas No. 200 6v. 3w.	Lucas No. 200 6v. 3w.

Nettoyage du Réflecteur

Tous les réflecteurs Lucas sont protégés par un film transparent et incolore, qui permet de nettoyer toutes marques accidentelles de doigt, au moyen d'un léger polissage avec une peau de chamois ou chiffon doux, ceci sans affecter la surface polie du réflecteur. Ne pas employer de liquide à polir les métaux.

Interrupteur au Guidon

Tous les 8,000 kilomètres la partie mouvante de l'interrupteur doit être lubrifiée avec de l'huile fine de machine.

MAGNETO

Sur certains motos l'allumage est pourvu d'un dispositif qui varie automatiquement l'allumage suivant les nécessités du moteur.

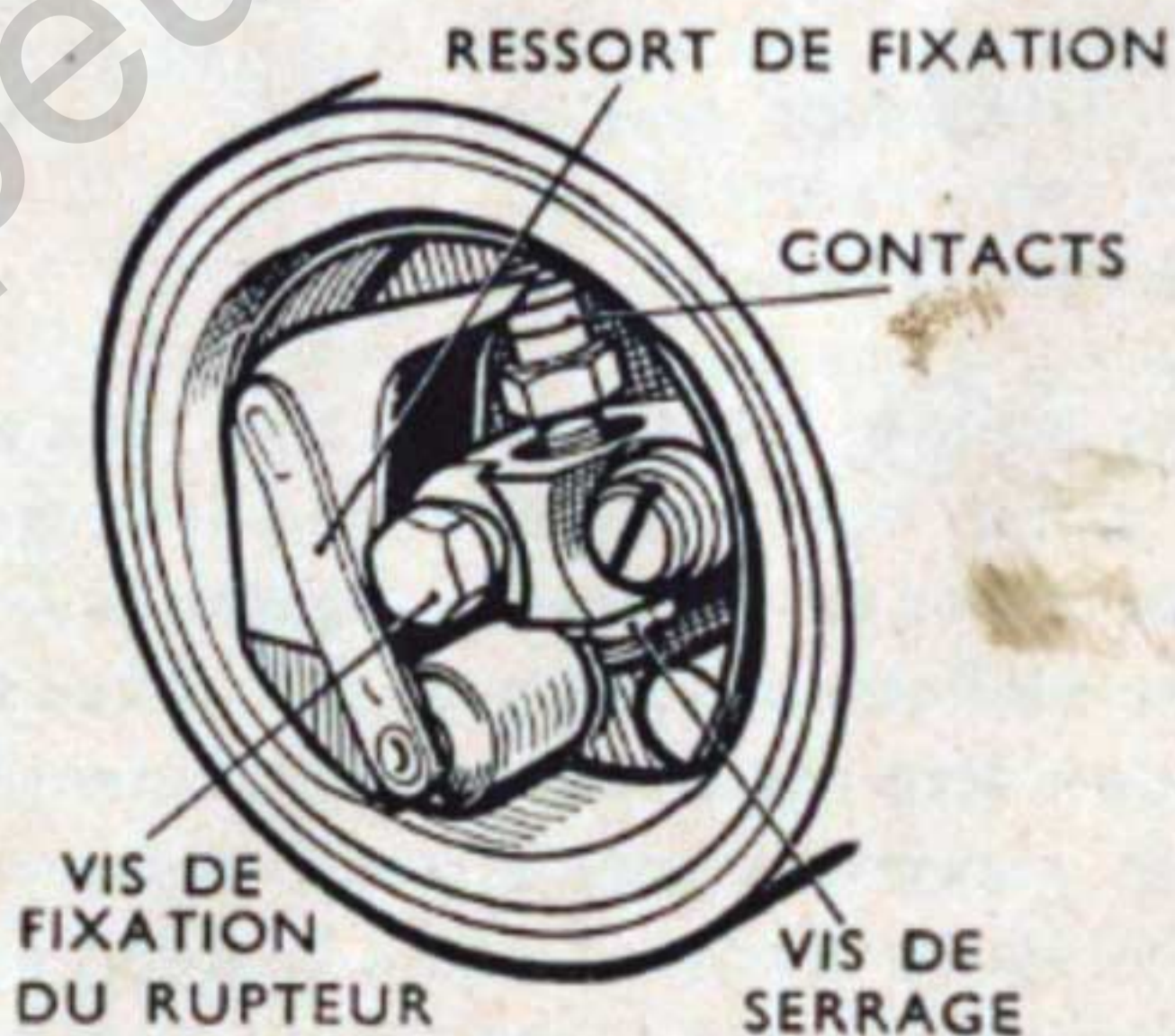
Lorsque l'avance automatique n'y est pas, mettre la manette sur retard pour mettre le moteur en marche et sur avance aussitôt que le moteur est en vitesse. A vitesse normale l'avance doit être gardée et ne sera ramenée sur retard que lorsque le moteur tourne doucement avec les gaz ouverts pour l'ascension d'une côte.

Nettoyage

Les contacts oxydés peuvent être nettoyés avec une pierre fine carborundum ou à défaut avec de la toile émeri fine, essuyer ensuite avec un chiffon imbibé d'essence. Les ressorts du rupteur seront examinés et toutes traces de rouille enlevées. Pour accéder facilement aux contacts procéder comme suit, en vérifiant, après le nettoyage, le réglage des vis de contact.

Type Anneau Came

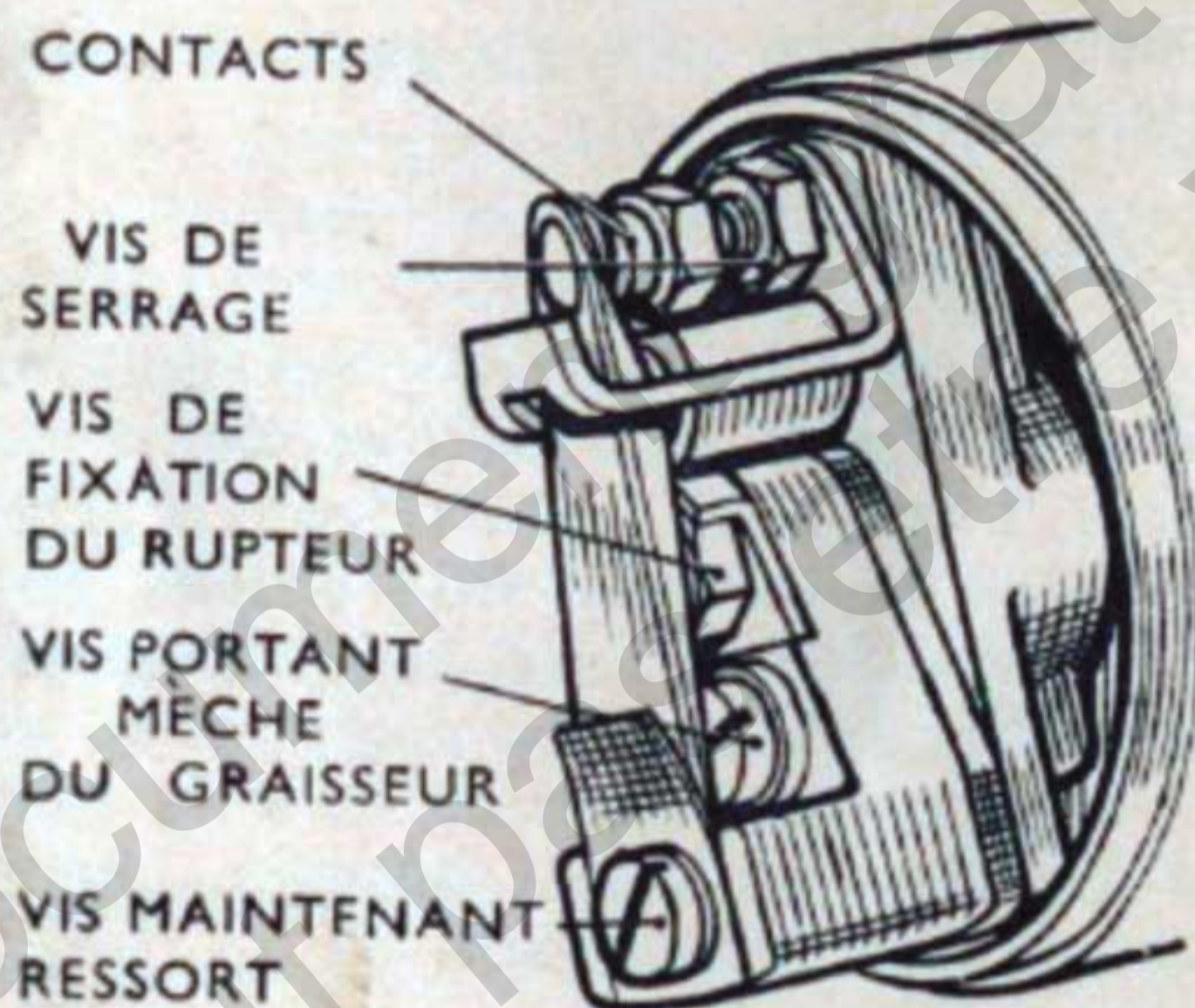
Enlever le rupteur de son logement en desserrant la vis à tête hexagonale. Le rupteur peut être retiré de la partie conique de l'axe où il est monté. Dégager le ressort (voir la gravure) en le faisant pivoter, enlever ensuite le marteau du rupteur en le soulevant au moyen d'un levier, procéder ensuite au nettoyage des pointes de contact. En replaçant le rupteur il est essentiel de veiller à ce que le teton de celui-ci s'engage correctement dans la rainure de l'axe de l'induit, pour que l'allumage ne soit dérégulé. Serrer la vis à tête hexagonale avec soin, ni trop ni trop peu.



Type Came Face

Enlever le bras ressort portant le contact mobile en retirant la vis de fixation. Lorsque le bras ressort est remis en place, veiller à ce que le petit ressort ainsi que la rondelle soient mis immédiatement en dessous de la vis de fixation, la courbe du ressort à l'extérieur — voir gravure page suivante.

Examiner ensuite la borne prise de courant, essuyer soigneusement la pièce moulée avec un chiffon doux et sec, veiller à ce que le charbon se meuve aisément dans la pièce qui le contient, ne détendre pas le ressort indûment. La borne étant enlevée nettoyer la bande cuivre et les côtés de la bague collectrice en maintenant un chiffon pendant que vous faites tourner le moteur lentement à la main.



Rupteur type came face.

Reglage

L'ouverture des pointes de contact à son maximum doit être de 12/1000e de pouce, c. à d. doit correspondre à la jauge qui est fixée à la clé de magnéto. Ne régler les pointes de contact que quand la distance entre les pointes est réellement trop grande. Quand l'écartement des pointes de contact doit être réglé, tourner lentement le moteur jusqu'à ce que l'écartement maximum soit atteint, desserrer la vis (voir la gravure) et ajuster la vis de contact jusqu'à ce que l'écartement correct des pointes soit obtenu, resserrer ensuite la vis de serrage.

Graissage

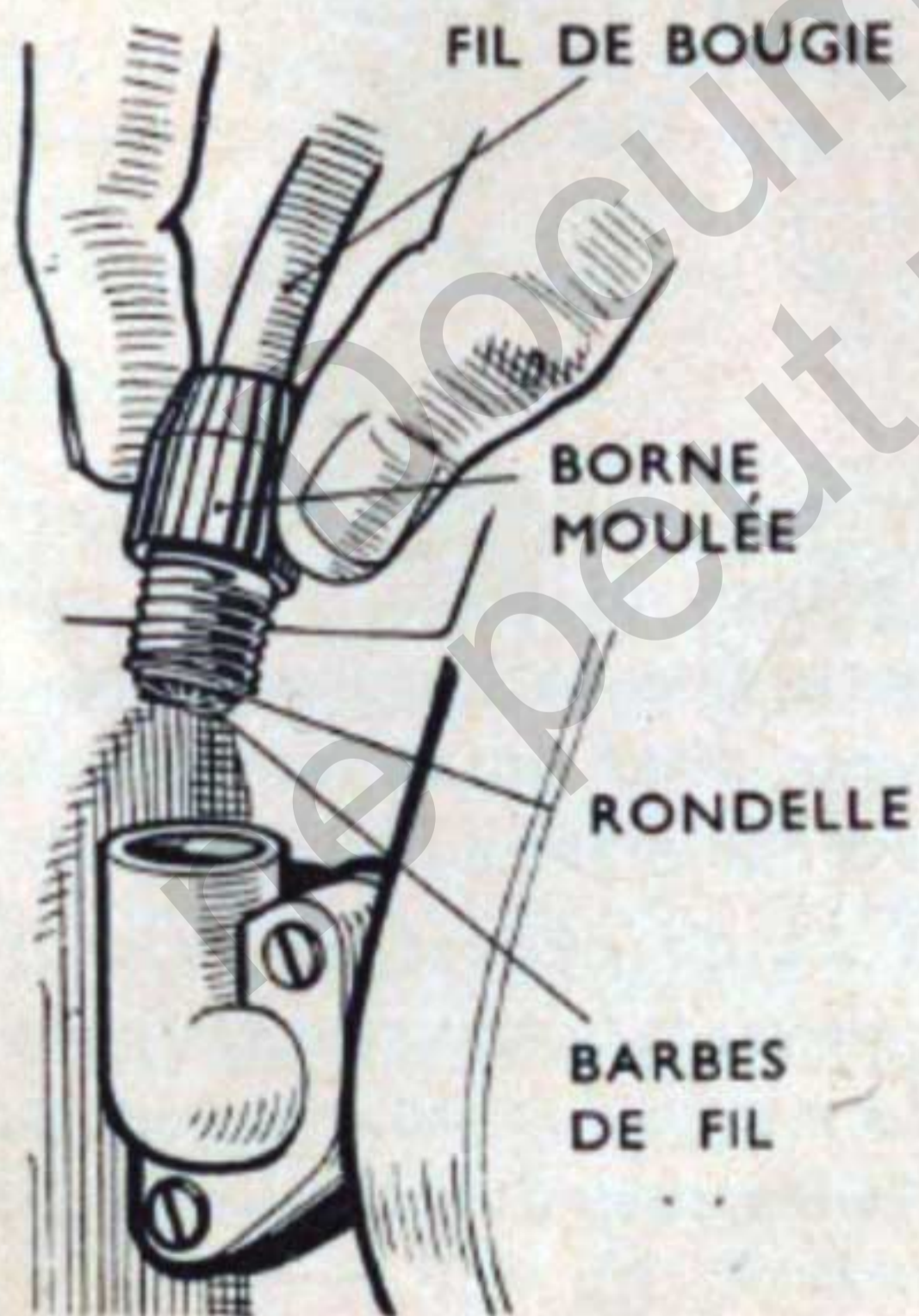
Type Anneau Came

La came est graissée par une mèche en feutre insérée dans le logement du rupteur. Un petit trou muni d'une mèche, pratiqué dans la came permet à l'huile de se répandre sur la surface de la came. Tous les 8,000 kilomètres enlever l'anneau came et mettez-y quelques gouttes d'huile fine de machine, en même temps faites pivoter le ressort de maintien du marteau du rupteur et graisser l'axe avec de la vaseline.

Type Came Face

La came est graissée au moyen d'une mèche insérée dans le rupteur, ajouter quelques gouttes d'huile fine de machine tous les 8,000 kilomètres. Pour atteindre la mèche enlever la pièce qui porte le contact mobile et desserrer la vis qui porte la mèche (voir la gravure). En même temps enlever le tappet qui opère le ressort du rupteur et graisser avec de l'huile fine. Pour le remettre veiller à ce que le petit ressort soit mis immédiatement en dessous de la vis de fixation, la courbe du ressort à l'extérieur.

Les roulements sont bien garnis de graisse et ne nécessitent aucun entretien jusqu'au moment où l'appareil est en révision.



Méthode pour insérer le fil de bougie.

Renouvellement du Fil de Bougie

Employer du fil de bougie de 7 m.m.

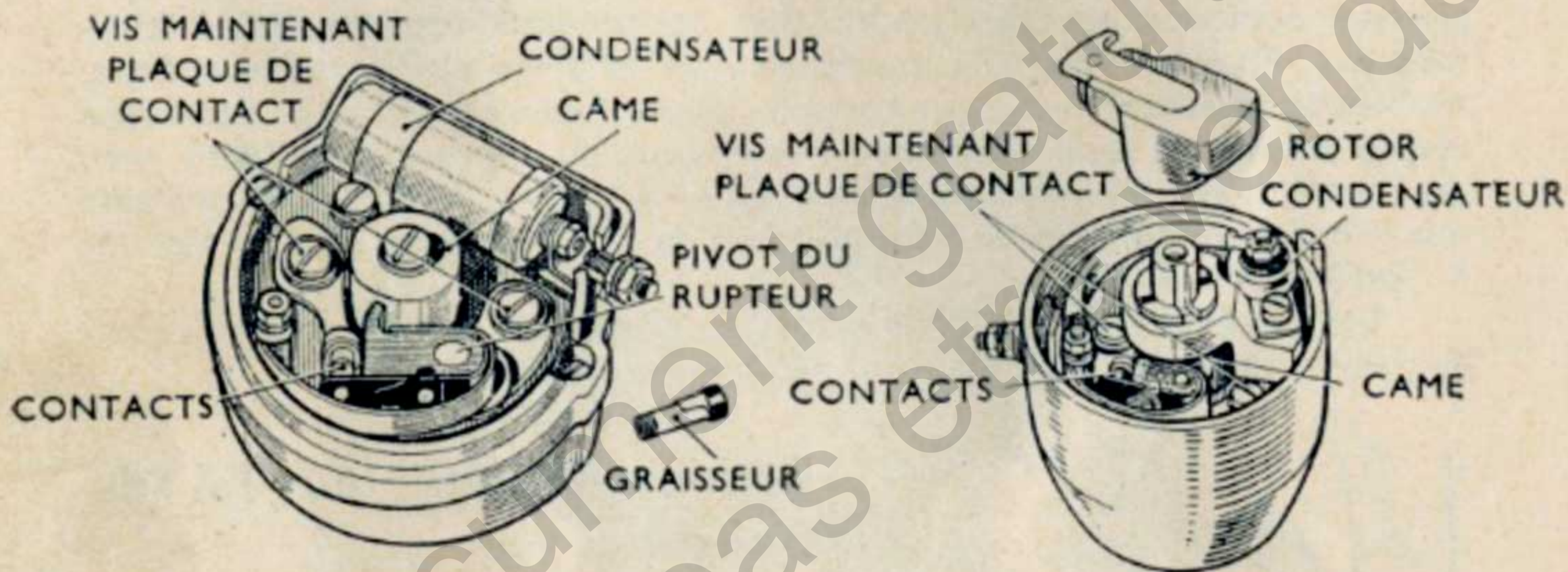
Dénuder l'extrémité sur une longueur de $\frac{3}{4}$ de centimètre — passer la borne, placer la rondelle métallique et rabattre les braves du fil comme l'indique la gravure.

EQUIPMENT ALLUMAGE PAR BOBINE

Reglage de l'Allumage

Sur certaines motos l'allumage est pourvu d'un dispositif qui automatiquement varie l'allumage suivant les nécessités du moteur.

Lorsque l'avance automatique n'y est pas, mettre la manette sur retard pour mettre le moteur en marche et sur avance aussitôt que le moteur est en vitesse. A vitesse normale l'avance doit être gardée et ne sera ramenée sur retard que lorsque le moteur tourne doucement avec les gaz ouverts pour l'ascension d'une côte.



Nettoyage

De temps en temps enlever le couvercle et examiner le rupteur, les contacts doivent être propres, sans graisse ni huile. S'ils sont oxydés nettoyez-les au moyen d'une pierre fine carborundum ou à défaut de la toile émeri fine, après essuyer avec un chiffon imbibé d'essence. Si les contacts sont abimés enlever le marteau comme suit :

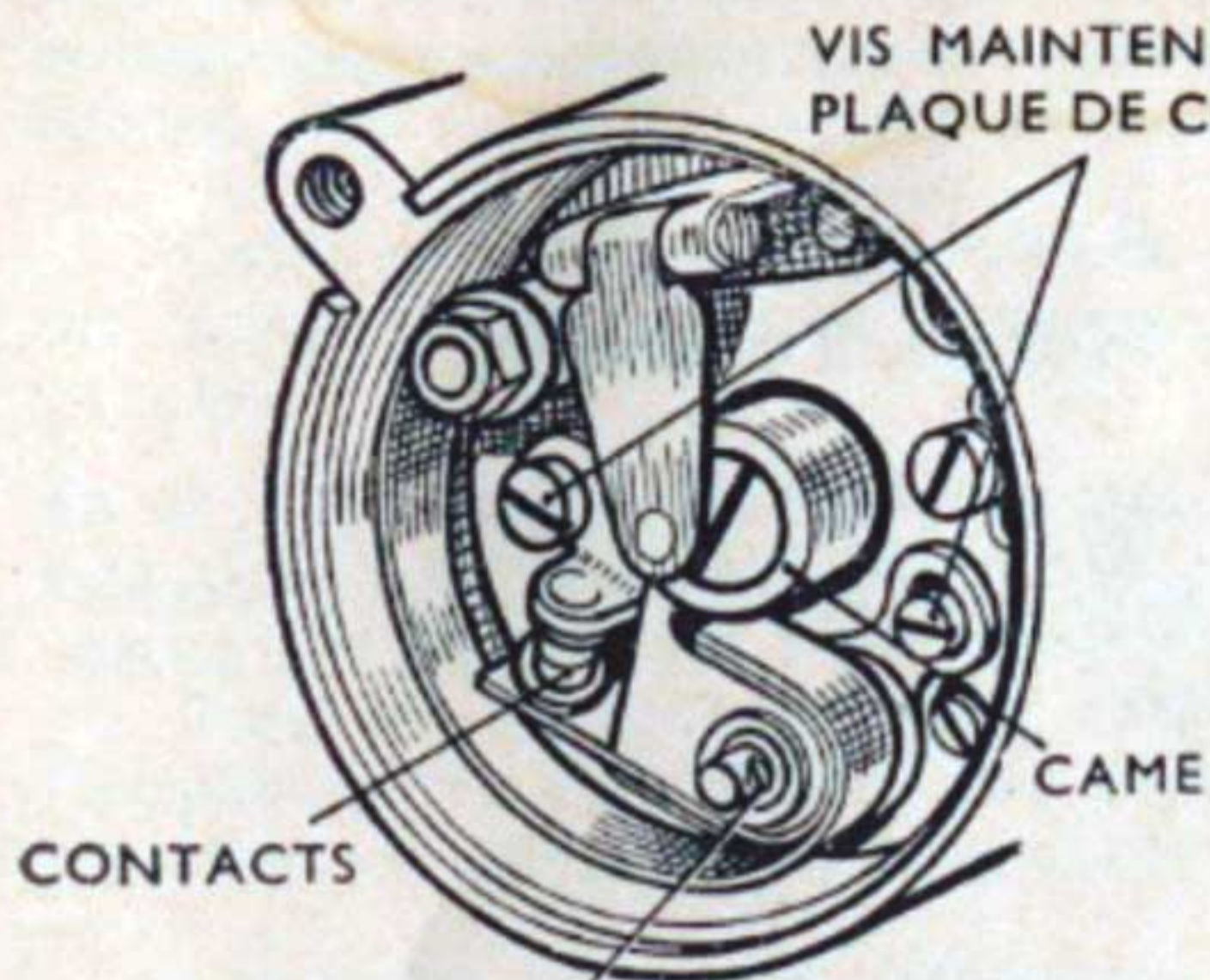
Défaire l'écrou qui maintient l'extrémité du ressort du rupteur, enlever l'écrou avec la rondelle à ressort. Enlever la buselure métallique. Soulever et enlever de son pivot le levier du rupteur et aussi la goupille du levier du rupteur. Soulever et enlever le marteau du rupteur de son logement.

Après nettoyage remonter le marteau du rupteur et la goupille, le levier du rupteur, la buselure et rondelle et replacer l'écrou de serrage.

Reglage

Le rupteur est parfaitement réglé avant de quitter l'usine, et ne nécessite de réglage qu'à de longs intervalles. Pour vous assurer que le

réglage est bon, tourner doucement le moteur pour obtenir le plus grand écartement des pointes de contact ; la distance de l'écartement est parfait quand la jauge peut s'y glisser, un réglage n'est nécessaire que quand l'écartement varie considérablement de la jauge. Si un réglage est indispensable procéder comme suit : lorsque les pointes sont distancées au maximum, desserrer



la vis de réglage de façon à ce que la plaque portant la pointe fixe de contact puisse bouger, ajuster correctement la position des contacts, resserrer la vis et vérifier ensuite pour vous assurer que l'écartement est bon.

Avec le rupteur incorporant le condensateur dans le couvercle, la lame charnière sur le rupteur doit faire contact parfait avec le condensateur lorsque le couvercle est fixé. Si la lame ne presse pas fermement contre l'enveloppe du condensateur il y aura des étincelles excessives qui brûleront les contacts.

Graissage

Environ tous les 1,500 kilomètres graisser légèrement la surface de la came avec de la graisse "Mobilgrease" No. 2 — sans excès. Tous les 8,000 kilomètres enlever le levier du rupteur et graisser légèrement son pivot avec de la graisse "Mobilgrease" No. 2. Avec les appareils munis de l'avance automatique le graissage doit se pratiquer tous les 4,500 kilomètres. Enlever le couvercle du rupteur, soulever et enlever la base du rupteur après avoir desserré les deux vis de fixation. Graisser toutes les parties mouvantes du mécanisme avec de l'huile de moteur, demi-épaisse, de bonne qualité. Ne pas graisser les contacts.

Replacer le rupteur dans sa position originale.

Avec ce type de rupteur donner quelques gouttes d'huile fine de machine au graisseur du rupteur, tous les 1,500 kilomètres.

S'il s'agit d'un rupteur monté dans la position horizontale, il ne faut pas suivre les indications données ci-dessus.

La Bobine

Aucune attention n'est requise excepté que son extérieur doit être propre surtout entre les bornes et occasionnellement vérifier si les connections sont bien serrées.

Renouvellement du Cable Haute Tension

Lorsque le fils haute tension est à remplacer prendre du fil de bougie en 7 m.m., passer la borne sur le fils, dénuder le fil sur une longueur de $3/4$ de centimètres placer la rondelle métallique, retrousser les barbes du fils et assembler la borne.

Lampe Témoin

Le lumière rouge qui s'allume lorsque le moteur est arrêté indique au conducteur que le contact d'allumage doit être enlevé. Cette lumière apparait aussi lorsque le moteur tourne au ralenti. Après un certain usage le remplacement de l'ampoule est nécessaire, celle-ci se brûle, ce fait n'affecte pas l'allumage proprement dit, néanmoins le remplacement doit se faire car c'est une sauvegarde pour la batterie.

Lorsque l'ampoule est montée dans un tableau il est quelques fois nécessaire pour son remplacement d'enlever le couvercle du tableau. Dans les autres équipements l'ampoule est accessible en dévissant la glace du tableau.

Si l'ampoule témoin est montée en connection avec l'ampèremètre dans le phare, enlever la portière et le réflecteur pour atteindre celle-ci.

L'ampoule de remplacement doit être une ampoule Lucas No. 970 (2.5 volts 0.2 amp.).

Cornet Electrique

Ces cornets avant de quitter l'usine sont réglés pour donner un usage parfait et pour une durée indéterminée sans réglage. Si le cornet électrique laisse à désirer, cela ne signifie pas qu'il est défectueux — vérifier la charge de la batterie — les connections sont peut-être lâchées — il y a peut-être un court-circuit — l'attache du bouton fait-il bien masse avec le guidon — Si en fin de compte la cause ne peut être déterminée il faut s'adresser à un service LUCAS pour examen.

Cablage de l'Équipement

Avant de toucher au câblage il faut avant tout disconnecter la borne positive de la batterie, sur le circuit positif à proximité de la batterie il y a une connection en cuivre à cet effet.

Cette connection est protégée par une gaine en caoutchouc qu'il est indispensable de bien remettre en place pour éviter des courts-circuits.

Cette précaution est indispensable lorsqu'il faut travailler à l'interrupteur du phare ou au tableau.

Tous les fils du phare DU sont conduits à l'interrupteur qui avec l'ampèremètre sont incorporés dans un petit tableau, le tableau peut s'enlever en dévissant les 3 vis qui le maintiennent.

Les bouts de tous les cables sont identifiés par une petite manchette colorée. Le tableau de câblage vous donne toutes les indications nécessaires.

Pour faire une connection à l'interrupteur, dénuder le fil sur un centimètre, après avoir tordu la mèche de fils, replier la sur elle-même de façon à en faire une boule à introduire dans l'écrou creux de la borne après avoir enlevé la vis pointue de fixation. Cette vis à replacer ensuite, bien serrée, ce qui donne une bonne connection en électricité.

Pour faire une connection à la dynamo ou au régulateur de voltage desserrer les vis des bornes et enlever la plaque d'emboitement. Enlever les manchettes métalliques de chaque fil — passer 2.5 centimètres de chacun des fils dans les trous de la plaque d'emboitement — dénuder les bouts des fils sur un centimètre — remettre les manchettes métalliques — retrousser le fil sur les manchettes — pousser les en place dans leurs connections—finalement revisser la plaque d'emboitement.

Les cables connectés à D et F sur la dynamo ou le régulateur de voltage ne peuvent être intervertis. Afin d'éviter la chose — la vis de la borne à la dynamo est hors centre et les vis qui maintiennent la plaque d'emboitement au régulateur sont de dimension différente.

COMMENT DETECTER LES PANNES ET REMEDES A APPORTER AVEC L'EQUIPEMENT DYNAMO ET REGULATEUR DE VOLTAGE

SYMPTOMES	DEFAUT PROBABLE	REMEDE
Batterie faiblement chargée.	Le dynamo ne charge pas — l'ampèremètre n'indique aucune charge le moto roulant le jour sans lumière. Cause : connexions rompues ou lâchées dans le circuit de la dynamo ou régulateur ne fonctionnant pas correctement.	Examiner les circuits de charge et de masse — resserrer les connexions ou remplacer les fils cassés, examiner particulièrement les connexions de la batterie. Si les ennuis persistent s'adresser à un service LUCAS.
	Commutateur graisseux ou sale.	Essuyer avec un chiffon imbibé d'essence.
	Dynamo donnant débit faible ou intermittent — indiqué par l'ampèremètre — pendant l'usage de la moto, moteur en plain rendement : causé par :	
	Commutateur ou balais graisseux.	Nettoyer avec chiffon imbibé d'essence.
	Balais usés ou ne s'adaptant pas parfaitement au commutateur ou balais ne convenant pas.	Remplacer les balais usés, veiller à ce que les balais s'adaptent bien au commutateur, placer des balais convenables.
	Régulateur ne fonctionnant pas.	Faire examiner l'équipement par un service LUCAS.
	Connexions dans le circuit de la dynamo, lâchées ou cassées.	Examiner les câbles de la dynamo, resserrer les connexions, remplacer celles cassées, examiner connexions de la batterie.
Batterie surchargée indique par les ampoules qui brûlent et la nécessite fréquente de d'ajouter de l'eau distillée.	Dynamo donnant un grand débit indiqué par l'ampèremètre, la machine roulant avec les lumières allumées, causé par :	
	Régulateur ne fonctionnant pas régulièrement.	Equipement à faire vérifier par un service LUCAS.

Si après avoir suivi les conseils ci-dessus vous n'arrivez pas à avoir satisfaction, votre dynamo, régulateur et batterie doivent être examinés par un service LUCAS.

COMMENT DECOUVRIR ET REMEDIER AUX ENNUIS D'ECLAIRAGE

SYMPTOMES	DEFAUT PROBABLE	REMEDE
Phares donnant lumière réduite ou elignotante ou pas de lumière lorsque le moteur n'est pas en marche.	Ampoule filament brisé.	Remplacer l'ampoule.
	Ampoule opaque par l'usage.	Remplacer l'ampoule.
	Ampoule hors de la parabole.	Corriger la position jusqu'à ce que le meilleur éclairage soit obtenu.
	Ampoule ou réflecteur sale.	Nettoyer le réflecteur avec une peau de chamois ou chiffon doux.
	Câble abimé ou connections lâchées à l'interrupteur du phare ou de croisement, dynamo ou batterie.	Reserrer connections et remplacer les fils défectueux.
	Masse défectueuse au phare ou au réflecteur.	Reserrer connections et remplacer le câble défectueux ou s'assurer que la pince de masse soit en bon contact avec le réflecteur.
	Masse défectueuse de la batterie. Le câble de la borne négative doit être bien connecté à une partie métallique de la machine.	Resserrer les connections et remplacer les câbles défectueux.
	Batterie épuisée. Prendre la densité avec un hydrometre lorsque le niveau du liquide est correct et après une promenade, pour que le liquide soit bien mélangé. L'indication 1.210 — batterie à demi-chargée et 1.150 — batterie complètement déchargée.	La machine devra effectuer une bonne randonnée de jour ou la batterie doit être chargée à une source indépendante.

COMMENT DETECTER ET REMEDIER AUX ENNUIS D'ALLUMAGE PAR MAGNETO

SYMPTOMES	FAUTE PROBABLE	REMEDE
L'allumage ne donne pas ou irrégulièrement.	<p>Enlever la bougie et l'appuyer contre la tête du cylindre. Si la bougie donne des étincelles en tournant doucement le moteur, l'allumage est en ordre.</p>	<p>Voire si le moteur est en ordre and vérifier le réglage de l'allumage.</p>
	<p>S'il n'y pas d'étincelle faite un nouvel essai avec un bout de fil isolé en le tenant à un centimètre de distance d'une pièce métallique du cadre, s'il y a étincelle le fil de bougie ou la bougie est défectueux.</p>	<p>Remplacer le fil de bougie s'il est défectueux. Nettoyer et ajuster les électrodes de la bougie.</p>
	<p>Si la magnéto ne donne pas d'étincelle les causes d'ennui sont : Rupteur dérégulé ou les contacts encrassés.</p>	<p>Nettoyer les pointes de contact sales ou piquées avec une pierre fine carborundum et essuyer avec un chiffon imbibé d'essence. Pour régler l'écartement, tourner le moteur lencement jusqu'a écartement maximum, lâcher l'écrou de serrage et ajuster le contact fixe suivant l'épaisseur de la jauge, resserrer ensuite l'écrou.</p>
	<p>Bras de levier du rupteur, grippé (type anneau came).</p>	<p>Enlever le rupteur et faite sortir le bras de levier de son pivot, nettoyer le pivot avec de la toile émeri fine, si nécessaire, après avoir enlevé toutes rugosités, graisser avec Mobilgrease No. 2 et remonter.</p>
	<p>Balai de la borne, usé ou cassé.</p>	<p>Renouveler le balai et avant de remonter la borne nettoyer la bague collectrice sur sa surface de contact.</p>

COMMENT DETECTER ET REMEDIER AUX ENNUIS DE L'ALLUMAGE PAR BOBINE

SYMPTOMES	FAUTE PROBABLE	REMEDES
L'allumage ne donne pas.	Batterie déchargée, indiquée si l'éclairage ne fonctionne pas.	Recharger la batterie à une source indépendante. En cas de nécessité un démarrage peut être obtenu au moyen de deux piles de lampe de poche reliées en série. Connecter le pôle positif à la borne marquée S.W. de la bobine et l'autre au cadre. Aussitôt que la dynamo commence à charger, les piles peuvent être retirées.
	Contact d'allumage et gaz pas en ordre pour la mise en marche.	Mettre le contact d'allumage, ouvrir le robinnet d'essence, gigler le carburateur et tout est en ordre pour la mise en marche du moteur.
	Couvercle du rupteur mal monté, empêche le circuit de se faire.	Le bras de levier du rupteur doit appuyer fermement le corps du condensateur et le cercle en cuivre dans le couvercle du rupteur doit faire contact avec le logement du rupteur.
	Enlever le fil de la bougie et tenir son extrémité à une distance d'un centimètre du moteur, pendant que le moteur tourne. Si l'étincelle donne régulièrement, la bobine et le rupteur fonctionnent bien. Si la bobine ne donne pas d'étincelle les causes peuvent être les suivantes :	Examiner la bougie et si celle-ci est propre et les pointes réglées l'ennui provient du carburateur, ammenée d'essence, etc.

ALLUMAGE PAR BOBINE (suite)

SYMPTOMES	FAUTE PROBABLE	REMEDE
	Défaut dans le câblage basse tension. Indiquée si l'ampèremètre ne fonctionne pas le moteur tournant lentement, et contact d'allumage mis.	Examiner tous les câbles du circuit d'allumage et voir si toutes les connections sont bien serrées. Ainsi que les connections de la batterie.
	Contacts encassés ou piqués.	Nettoyer avec pierre fine carborundum et essuyer avec chiffon imbibé d'essence.
	Rupteur dérégulé. Faire tourner le moteur jusqu'à écartement maximum des contacts et vérifier l'écartement avec jauge.	Régler écartement correspondant à la jauge.
	Couvercle du rupteur mal monté, empêche le circuit de se faire.	Le bras du rupteur doit appuyer fermement contre le condensateur et le cercle en cuivre sur le couvercle du rupteur doit faire un bon contact avec le logement du rupteur.
	Contacts encrassés ou piqués.	Nettoyer avec une pierre fine carborundum et essuyer avec un chiffon imbibé d'essence.
	Rupteur dérégulé. Faire tourner le moteur jusqu'à écartement maximum des contacts et vérifier l'écartement avec la jauge.	Régler écartement qui doit correspondre à la jauge.
	Enlever la bougie, appuyez la contre la tête du cylindre et observez s'il y a des étincelles quand le moteur tourne. Des étincelles irrégulières peuvent provenir de la bougie qui serait encrassée ou d'un fil de bougie défectueux. Si les étincelles sont régulières les ennuis proviennent du moteur.	Nettoyer la bougie et régler l'écartement des pointes. Remplacer le fil de bougie s'il est défectueux. Examiner le carburateur, l'arrivée d'essence, etc.