

Embiellage, embrayage et boîte 3 vitesses.

QUELQUES CARACTÉRISTIQUES

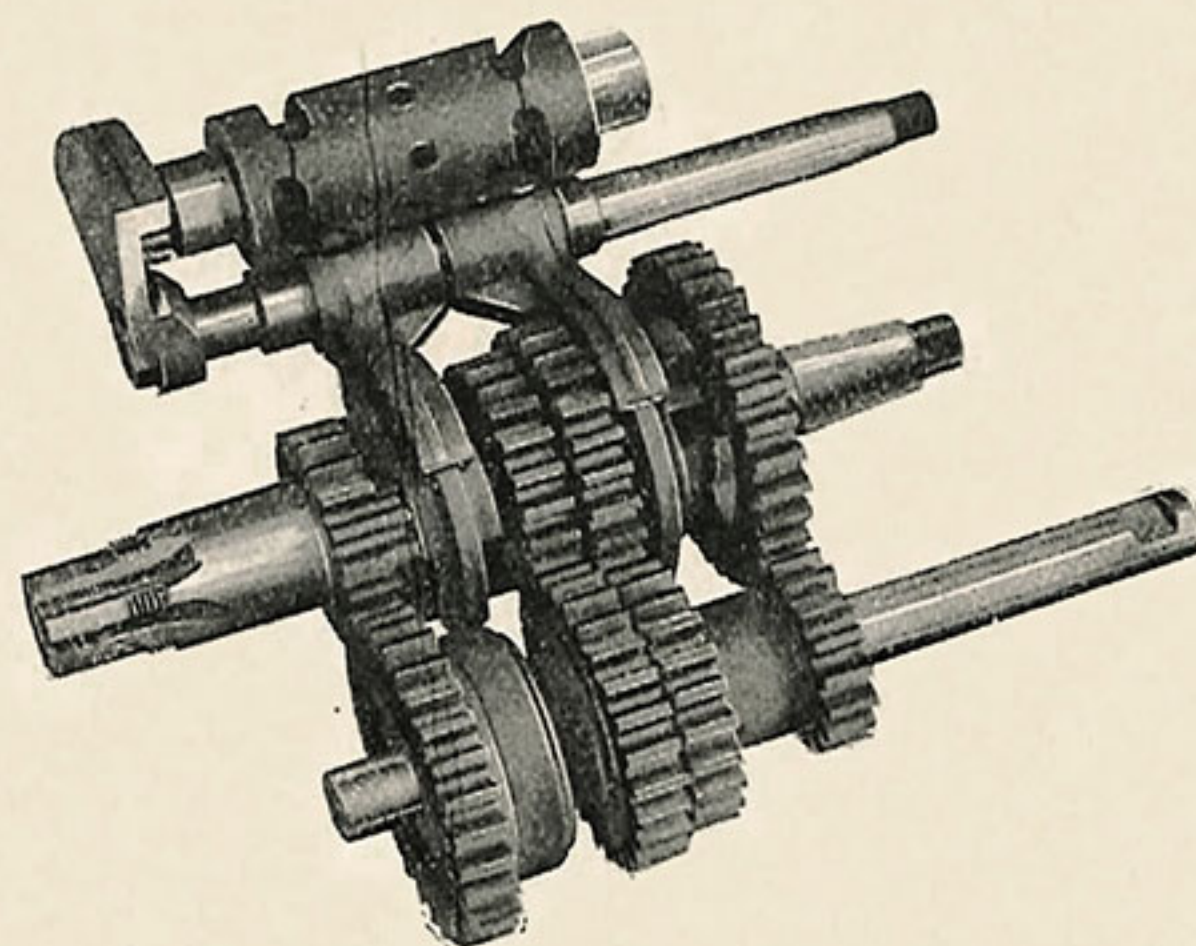
EMBIELLAGE. — Extrêmement robuste, monté sur roulements à billes et à galets de grande portée, Bielle du type compétition à roulement de gros diamètre sur aiguilles. Piston en alliage spécial. Equilibrage de précision.

BOITE A 3 OU 4 VITESSES. — Exécutée avec un coefficient de sécurité largement exagéré. Pignons et arbres en aciers de première qualité traités spécialement. Ensemble de grande résistance à l'usure et pratiquement indestructible.

TRANSMISSION DÉMULTIPLICATRICE. — Assuré par un couple de pignons à denture droite et large, silencieux et inusables.

EMBRAYAGE. — Réglable de l'extérieur. A disques bi-métal et ressorts intercalaires spéciaux de décollement. Pous-sée centrale s'effectuant au moyen d'une vis hélicoïdale à 3 filets et par l'intermédiaire d'une butée à billes. Commandé par câble et pédale au pied permettant le débrayage aisé et complet à froid.

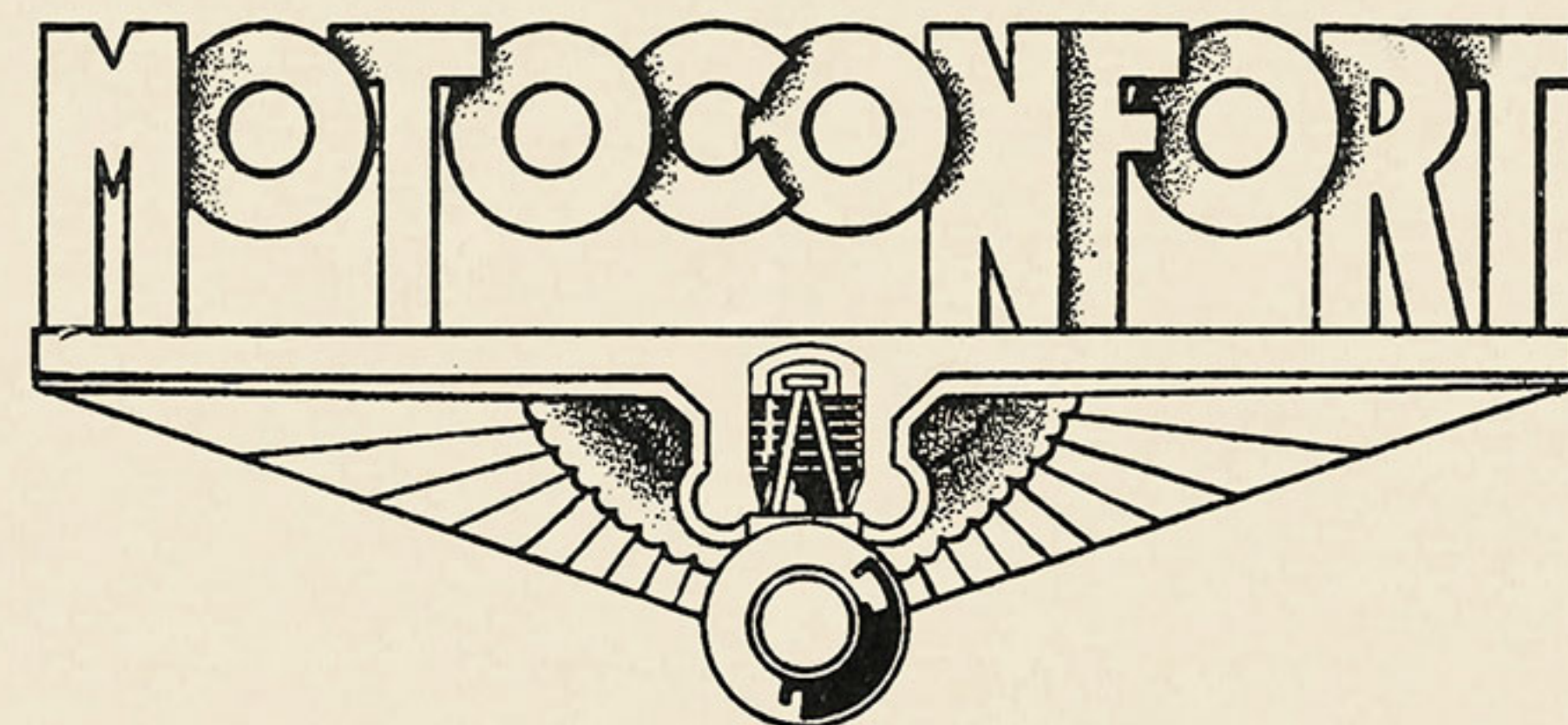
Cet organe, d'une perfection totale et constamment arrosé d'huile fraîche, est pratiquement inusable.



Boîte 4 vitesses

RÉGLAGE DE LA DISTRIBUTION

GENRE DE MOTEUR	Cylindrée	Alésage	Course	OUVERTURE ADMISSION AVANT LE P. M. H.		FERMETURE ADMISSION APRES LE P. M. B.		OUVERTURE ÉCHAPPEMENT AVANT LE P. M. B.		FERMETURE ÉCHAPPEMENT APRES LE P. M. H.		Marque de carburateur	Type de carburateur	Gicleur
				En degrés	En %	En degrés	En %	En degrés	En %	En degrés	En m/m			
SOUPAPES LATÉRALES SÉRIE	249,1	65	75	14	1,5	49	10,7	54	12,6	11	1,0	Gurtner	M 18 D	34-35
	346,7	70	90	24	4,3	53	13,6	58	16,3	21	3,5	Amac	F 6/0 01	130-140
	493,1	80	98	24	5,4	53	15,3	58	17,9	21	4,1	Amac	F 6/0 01	130-140
CULBUTEURS SÉRIE	249,1	65	75	24	3,8	58	14,7	58	14,6	21	3,0	Amac	F 5/0 14	110-120
	346,7	70	90	24	4,3	53	13,6	58	16,3	21	3,5	Amac	F 6/0 04	140-150
	493,1	80	98	35	11,3	62	21,0	70	25,9	29	7,7	Amac	F 6/0 014	140-150
CULBUTEURS SPORT	249,1	65	75	24	3,8	58	14,7	58	14,6	21	3,0	Amac	F 5 0/14	110-120
	346,7	70	90	35	10,4	62	19,7	70	24,0	29	7,2	Amac	F 6/004	140-150
	493,1	80	98	35	11,3	62	21,0	70	25,9	29	7,7	Amac	F 6/014	140-150
CULBUTEURS GRAND SPORT	346,7	70	90	35	10,4	62	19,7	70	24,0	29	7,2	Amac	F. 6/014	130-140
	493,1	80	98	45	18,2	65	22,7	75	29,3	37	12,4	Amac	29/011	170-180



Société Anonyme au Capital de 500.000 francs

SIÈGE SOCIAL :
16, Rue Lesault. — PANTIN (Seine)

Puissance **inégalable**
Robustesse **à toute épreuve**
Consommation **extrêmement basse**
Entretien **insignifiant**
Silence **total**
Propreté extérieure **absolue**
Simplicité **surprenante**
Longévité **maximum**
Prix de revient kilométrique **d'un minimum imbattable**

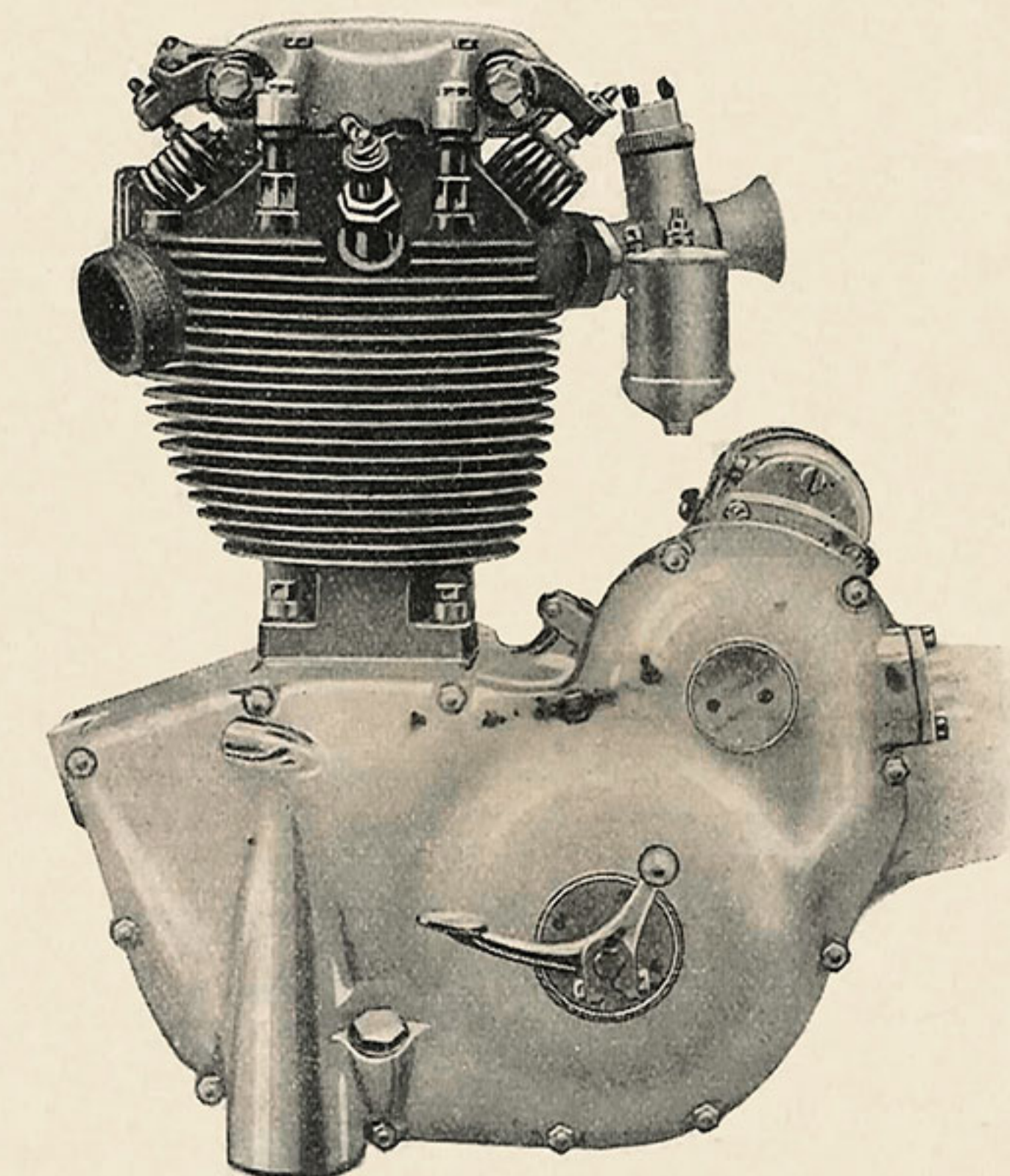
En avance sur la technique courante, ce bloc-moteur, prototype de la machine moderne de grande classe, est le résultat de l'expérience acquise par dix années de fabrication et par la mise au point de plus de 250.000 engins en circulation.

Suivant les attestations reçues journallement, il répond aux desiderata de la clientèle la plus exigeante, appartenant indifféremment aux catégories utilitaire, tourisme et sport.

1935

LE NOUVEAU BLOC-MOTEUR TYPE M

3 ET 4 VITESSES
CULBUTEURS
et
SOUPAPES
LATÉRALES



MISE EN MARCHÉ DU MOTEUR

Avec sa pédale de kick généreuse et bien dégagée, la mise en route de ce bloc-moteur est plus facile, à froid comme à chaud, que n'importe quel autre système, si l'on suit les quelques conseils mentionnés ci-dessous, dont la lecture sera d'ailleurs plus longue que la mise en pratique.

Supposons donc le moteur prêt à partir, c'est-à-dire que s'il est froid, on a appelé l'essence, fermé l'air et donné, en se servant du décompresseur, quelques coups de kick pour remplir le cylindre.

PRINCIPE. — Avant de donner le coup de kick définitif, qui doit assurer le départ et qui sera obtenu sans effort et sans se servir du décompresseur, il conviendra d'amener le piston au point mort fin d'échappement, moment coïncidant avec l'ouverture d'admission.

A cet instant (facile à contrôler sur les moteurs à culbuteurs), lâcher le décompresseur, laisser la pédale de kick remonter en haut de sa course et donner un coup de kick assez vif; le moteur partira sans que le pied ait rencontré de résistance.

MODE OPÉRATOIRE. — (Quel que soit le type de moteur).

1° Le moteur non décompressé, chercher la compression et sans la dépasser, amener le kick à sa position horizontale.

2° Décompresser, amener doucement le levier en bas de sa course; laisser revenir en arrière de deux crans de cliquet et l'amener à nouveau à sa position basse extrême.

3° Lâcher le décompresseur, et laisser le levier de kick remonter à sa position initiale.

4° Sans toucher au décompresseur, donner un vigoureux coup de kick final en utilisant toute sa course.

NOTA. — Le fait de noyer le carburateur et de donner le coup de kick de départ, le piston étant au point mort haut fin d'échappement, suffit bien souvent sans qu'il y ait lieu d'effectuer un remplissage préliminaire.

Cette méthode a été employée lors des compétitions et a permis d'effectuer des départs à froid, en des temps records.

GRAISSAGE DU BLOC-MOTEUR

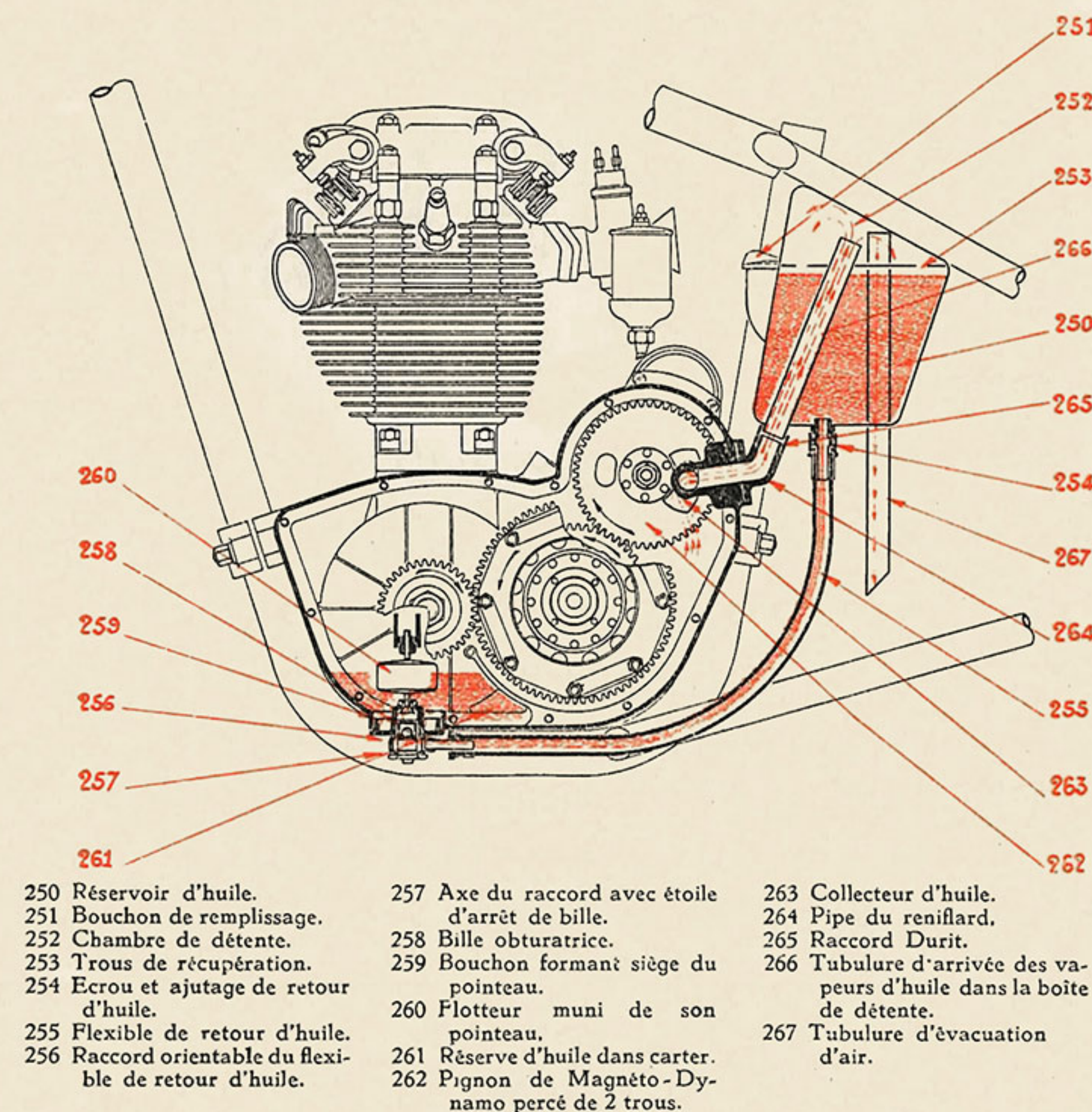
Etudié en vue d'une efficacité absolue et de la plus grande simplicité, le système de graissage est du type à circulation, carter sec, et niveau stabilisé automatiquement.

La réserve d'huile, indépendante du bloc, participe à la circulation générale et agissant comme refroidisseur, assure une arrivée constante d'huile fraîche au carter moteur.

L'importance de cette réserve d'huile permet le parcours PARIS-NICE et retour sans ravitaillement.

Afin d'éviter les remontées d'huile dans le cylindre et les fuites par les sorties d'arbres, une dépression constante, quel que soit le régime du moteur, est maintenue à l'intérieur du carter par l'intermédiaire d'un reniflard commandé.

Celui-ci est réglé de façon à ce que l'axe d'une des deux lumières du pignon de magnéto soit dans l'axe du conduit d'évacuation, le piston étant situé $5 \frac{m}{m}$ avant le point mort bas.



250 Réservoir d'huile.
251 Bouchon de remplissage.
252 Chambre de détente.
253 Trous de récupération.
254 Ecrou et ajutage de retour d'huile.
255 Flexible de retour d'huile.
256 Raccord orientable du flexible de retour d'huile.

257 Axe du raccord avec étoile d'arrêt de bille.
258 Bille obturatrice.
259 Bouchon formant siège du pointeau.
260 Flotteur muni de son pointeau.
261 Réserve d'huile dans carter.
262 Pignon de Magnéto-Dynamo percé de 2 trous.

263 Collecteur d'huile.
264 Pipe du reniflard.
265 Raccord Durit.
266 Tubulure d'arrivée des vapeurs d'huile dans la boîte de détente.
267 Tubulure d'évacuation d'air.

ATTENTION !!

Tous nos bloc-moteurs sont expédiés sans huile. Il est indispensable, avant de les faire tourner, d'établir le plein d'huile.

Recommandations Importantes

HUILE A EMPLOYER :

CASTROL XXL : Lors des grosses chaleurs.
CASTROL XL : En toutes saisons.
CASTROL CW : Par gel et grands froids.
CASTROLLO : Mélangée à l'essence pendant et après le rodage.

NOTA. — Les trois types d'huile CASTROL XXL, XL et CW peuvent se mélanger sans aucun inconvénient.

Pendant les premiers 2.000 kilomètres vidanger et renouveler l'huile tous les 500 kilomètres. Vidanger et renouveler l'huile tous les 1.500 kilomètres environ pendant l'usage normal. Vérifier et rétablir souvent le niveau d'huile