



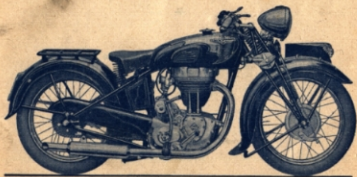
BLOC-MOTEURS

TYPES B - R et S

3 et 4 vitesses, culbuteurs
et soupapes latérales



Graissage, entretien, réglage

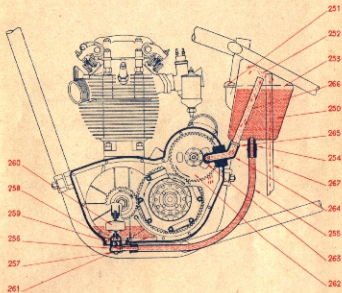


RÉGLAGE DE LA DISTRIBUTION

RÉGLAGE DE L'ALLUMAGE (sur tous modèles)

Au point mort haut tout au retard

Généralité de Moteur	Cylindrée	Mélange	Course	OUVERTURE ADMISSI-ON AVANT LE P.M.H.		FERMETURE ADMISSI-ON APRÈS LE P.M.H.		OUVERTURE ÉCHAPPEMENT AVANT LE P.M.H.		FERMETURE ÉCHAPPEMENT APRÈS LE P.M.H.	
				En degrés	En %	En degrés	En %	En degrés	En %	En degrés	En %
SOUPAPES LATÉRALES SÉRIE	249,1	65	75	14	1,5	49	10,7	54	12,6	11	1,0
	346,7	70	90	24	4,3	53	13,6	58	16,3	21	3,5
	493,1	80	98	24	5,4	53	15,3	58	17,9	21	4,1
CULBUTEURS SÉRIE	249,1	65	75	24	3,8	58	14,7	58	14,6	21	3,0
	346,7	70	90	24	4,3	53	13,6	58	16,3	21	3,5
	493,1	80	98	35	11,3	62	21,0	70	25,9	29	7,7
CULBUTEURS SPORT	249,1	65	75	24	3,8	58	14,7	58	14,6	21	3,0
	346,7	70	90	35	10,4	62	19,7	70	24,0	29	7,2
	493,1	80	98	35	11,3	62	21,0	70	25,9	29	7,7
CULBUTEURS SUPER-CULASSE TYPE ARMÉE	249,1	65	75	45	16,2	70	24,8	80	30,6	37	10,9
	346,7	70	90	45	18,2	70	26,5	80	32,8	37	12,4
	493,1	80	98	45	18,2	70	26,5	80	32,8	37	12,4



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

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

- 263 Collecteur d'huile.
- 264 Pipe de renfort.
- 265 Raccord dur.
- 266 Tubulure d'évacuation des vapeurs d'huile dans la boîte de détection.
- 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.

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



RECOMMANDATIONS IMPORTANTES

HUILE A EMPLOYER :

CASTROL XXL : Lors des grosses chaleurs.

CASTROL XL : En toutes saisons.

CASTROL CW : Par gel et grands froids.

CASTROLLO : Mélanger à l'essence pendant et après le rodage.

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



Voir schéma de graissage en dernière page.



Société Anonyme au Capital de 5.000.000 de Francs

**Bureaux et Ateliers : 27-29-31, Rue Beaurepaire
et 14-16, Rue Lesault, PANTIN (Seine)**

**Ateliers de Réparations, Service des Pièces détachées
13, Rue Beaurepaire — PANTIN (Seine)**



SOMMAIRE

Page 2 couverture. — Recommandations importantes.

Page 3. — Graissage des Blocs-Moteurs Type B.

Page 4. — Resserrage des écrous.

» Réglage de la distribution (tableau).

Page 5. — Réglage du carburateur (tableau)

» Réglages.

Page 10. — Conduite de la machine.

Page 12. — Pannes courantes et leurs remèdes.

Page 13. — Blocs-Moteurs Types R et S.

Page 14. — Graissage.

Page 15. — Mise en route.

» Réglage du carburateur (tableau).

Page 16. — Réglage de la distribution (tableau).

Page 17 couverture. — Schéma de graissage.

*

Graissage des Blocs-Moteurs Type B

Dévisser le bouchon de remplissage situé à l'avant et à gauche du moteur et verser un litre et demi d'huile.

Néanmoins, en aucun cas, le niveau qui se trouve à 5 mm. environ en dessous de la naissance du filetage du bouchon de remplissage.

Certaines de nos machines sont munies d'un dispositif de réglage du graissage, consistant en un bouton moleté et d'un index susceptible de s'arrêter dans trois positions, marquées sur une plaque : « Sport », « Route » et « Ville ».

Nous conseillons à nos clients de laisser l'index sur la position « Sport ». Pour des trajets exécutés uniquement en ville, on peut ramener l'index à la position « Route », mais cela uniquement lorsque le moteur fume trop ou que la consommation de l'huile est jugée excessive.

Graissage des articulations munies de graisseurs à bille.

Ce sont les articulations de la fourche et des moyeux avant et arrière. Graisser à l'aide d'une pompe à pression, en employant la même huile que celle qui sert au graissage du moteur, c'est-à-dire **Castrol XL ou XXL**. Il y a intérêt à faire ce graissage tous les huit jours, et, tous les jours, par temps de pluie.

Les culbuteurs (dans les machines à soupapes en tête) devront être graissés fréquemment à l'aide de la pompe à pression. Les graisseurs se trouvent dans l'axe des culbuteurs, du côté droit de la machine.

Graissage des articulations non munies de graisseurs.

Ce sont les manettes du guidon, le pédale de frein, ainsi que les chapes des triangles de commande des vitesses et de frein. Se servir de la pompe à pression qui peut servir de burette. Faire ce graissage en même temps que celui des articulations munies de graisseurs et en employant la même huile, c'est-à-dire **Castrol XL ou XXL**. Pendant le graissage manœuvrer les pièces, afin de faire pénétrer l'huile.

Vérifier fréquemment le graissage des queues de soupapes et des extrémités des poussoirs. Les graisser à l'aide d'un pinceau imbibé d'huile **Castrol XL ou XXL**. Agir de même en ce qui concerne les rotules des tiges de culbuteurs. Il devra y avoir toujours un peu d'huile dans le fond des deux boîtes à rotule de chaque tige de culbuteurs. Les queues de soupapes et les tiges de culbuteurs sont facilement accessibles en enlevant le cache-soupapes ou le cache-culbuteurs.

Il y a lieu de graisser également les câbles de commande. Dans ce but, dégager l'extrémité des câbles fixés aux manettes et se servir de la pompe à pression pour introduire l'huile à l'intérieur des gaines.

Chaîne de transmission.

* Éviter de rouler avec une chaîne non graissée. Vérifier souvent son état et procéder à son nettoyage, suivi de son graissage.

Commencer par démonter la chaîne (voir page 6). Le nettoyer soigneusement à l'essence ou au pétrole. Une fois nettoyée, la placer dans un bain de graisse consistante CASTROLÉASE que l'on aura fait chauffer pour la liquéfier. Laisser la chaîne dans ce bain jusqu'à ce que la graisse soit refroidie. Essuyer la chaîne et la remonter.

RESSERRAGE DES ÉCROUS

Il est nécessaire de resserrer tous les écrous non munis d'un frein, au bout d'un certain temps de marche. Les meilleurs moments sont, par exemple une fois après 200 km, environ, et une deuxième fois après 1.000 km.

En ce qui concerne la culasse, il peut être nécessaire de faire le serrage plus souvent. Il est recommandé de ne pas bloquer les écrous l'un après l'autre, mais de serrer toujours deux écrous diamétralement opposés.

RÉGLAGES

RÉGLAGE DE L'ALLUMAGE (sur tous modèles)

Au point mort haut tout au retard

RÉGLAGE DE LA DISTRIBUTION

GENRE DE MOTEUR	Cylindrée	Allège	Course	OUVERTURE ADMISSIION AVANT LE P. M. H.		FERMETURE ADMISSIION APRES LE P. M. H.		OUVERTURE ÉCHAPPEMENT AVANT LE P. M. H.		FERMETURE ÉCHAPPEMENT APRES LE P. M. H.	
				En degrés	mm	En degrés	mm	En degrés	mm	En degrés	mm
SOUPAPES LATÉRALES SÉRIE	172,6	56	70	7	0,4	57	13	59	13,9	10	0,7
	249,1	65	75	7	0,5	57	14	59	14,7	10	0,8
	346,7	70	90	7	0,6	57	15,5	59	16,5	10	1
	493,1	80	98	7	0,7	57	17	59	18	10	1,1
CULBUTEURS SÉRIE	249,1	65	75	7	0,5	57	14	59	14,7	10	0,8
	346,7	70	90	7	0,6	57	15,5	59	16,5	10	1
	493,1	80	98	7	0,7	57	17	59	18	10	1,1
CULBUTEURS SPORT	249,1	65	75	15	1,4	70	20,6	74	24,1	24	4
	346,7	70	90	15	2	70	23,4	74	26,1	24	5
	493,1	80	98	15	2,2	70	25,5	74	28,4	24	5,5
CULBUTEURS GRAND SPORT	346,7	70	90	34	9,6	70	23,4	72	24,8	34	9,6
	493,1	80	98	34	10,6	70	25,5	72	26,9	34	10,6

RÉGLAGE DU CARBURATEUR

Genre de Moteur	Cylindrée	Allège	Course	Marque de Carburateur	Type de Carburateur	Giclleur
SOUPAPES LATÉRALES SÉRIE	172,6	56	70	Amac	40 MSX	A5-A6
	249,1	65	75	Gurtner	M. 18	31 - 32
	346,7	70	90	Gurtner	M20 ou M20D	33-34-35
	493,1	80	98	Amac	5/0 12	100-110
CULBUTEURS SÉRIE	249,1	65	75	Gurtner	M 22 D	38-39-40
	346,7	70	90	Amac	5/0 12	100-110
	493,1	80	98	Gurtner	M 23,5 D	41-42-43
CULBUTEURS SPORT	249,1	65	75	Amac	5/0 12	95-100
	346,7	70	90	Gurtner	M 22 D	39-40-41
	493,1	80	98	Amac	5/0 12	100-110
				Gurtner	M 22 D	39-40-41
CULBUTEURS GRAND-SPORT	249,1	65	75	Amac	5/0 12	95-100-105
	346,7	70	90	Amac	6/001	130-140-150
	493,1	80	98	Amac	6/0 12	150-160
CULBUTEURS GRAND-SPORT	346,7	70	90	Amac	6/001	130-140-150
	493,1	80	98	Amac	6/022	160-170

Les réglages du tableau seront respectés dans la moyenne, avec les jeux indiqués ci-dessous. Les différences, inévitables, que l'on pourra constater seront réparties au mieux entre les différents points.

Pour régler l'allumage, mettre la manette de commande d'avance à zéro et faire coïncider le décollement des vis platinees avec le Point Mort Haut.

Pour les moteurs à soupapes latérales, le jeu sous les soupapes doit être compris entre 1,5/10 et 2/10 de mm., lorsque le moteur est froid.

Pour les moteurs à culbuteurs, le jeu doit être plus réduit : de l'ordre de 1/10 de mm. Pratiquement, il suffit de régler à froid de manière que les tiges de culbuteurs tournent librement autour de leur axe étant donné que, dans les moteurs de ce genre, le jeu augmente quand le moteur est chaud.

Dans les moteurs à soupapes latérales et dans ceux des « Culbuteurs Grand Sport », le jeu est réglé par des cales en clinquant, qui sont interposées entre le poussoir et le grain qui coiffe celui-ci. Il suffit donc d'ajouter ou de retirer ces cales pour arriver au jeu voulu.

Dans les moteurs à culbuteurs de série, le jeu est réglé à l'aide de la boîte à rotule inférieure du poussoir qui se visse sur ce dernier

et qui est bloquée à l'aide d'un contre-écrou. Se servir de deux clés plates pour effectuer ce réglage.

Le réglage du jeu des soupapes est d'une importance capitale. Vérifier fréquemment ce jeu, et, s'il a augmenté, le ramener aux valeurs ci-dessus. Le fait de négliger cette précaution amène des résultats désastreux tels que mauvais rendement, bruit exagéré de la distribution, détérioration des grains de poussoirs ou des rotules de culbuteurs, flambage des tiges de culbuteurs, etc.

Bougie.

La distance entre les électrodes de la bougie doit être de 0,4 mm. minimum et de 0,6 mm. maximum. Il y a lieu de faire attention au fait que les moteurs à culasse en fonte sont munis d'une bougie à filetage court, tandis que les culasses en alliage léger sont prévues pour une bougie à filetage long. En cas de remplacement de la bougie, avoir soin d'employer le même type que celui qui était monté sur la machine.

Il y a lieu de vérifier fréquemment l'état de la bougie sans attendre le moment où elle sera hors d'état de servir. Le changer au cas où elle ne conviendrait pas au moteur de votre moto. Une bougie qui aura fait, pour une cause quelconque, de l'auto-allumage, est inutilisable. Les bougies du type que nous montons sur nos machines conviennent parfaitement et elles sont susceptibles d'assurer un long service, à condition d'être vérifiées et nettoyées périodiquement.

Calage de la magnéto.

Les vis platines du rupteur doivent se trouver écartées de 4/10 de mm. environ, le piston étant au point mort haut étant entendu que la manette de commande d'avance se trouve à sa position de repos, c'est-à-dire tout au retard.

Chaîne de transmission.

La chaîne de transmission peut s'allonger au bout d'un certain temps d'usage.

Elle se détendra cependant d'autant moins et elle donnera d'autant plus satisfaction qu'elle aura été nettoyée et graissée plus souvent.

Il y a intérêt à ne pas tendre la chaîne d'une manière exagérée, mais en laissant une certaine flèche aux deux brins. S'assurer que le moyeu arrière est bien perpendiculaire au plan de translation de la machine. Ne pas oublier que le réglage de la chaîne entraîne le réglage correspondant de la tige de commande de frein arrière.

Freins.

Pour le frein AR serrer l'écrou situé à l'extrémité AR de la tige de commande jusqu'au moment où la course de la pédale est revenue normale. Agir de même pour le frein avant à commande semi-

rigide (câble flexible et tringle). Pour le frein avant à commande flexible, régler en se servant du barillet fixé à la fourche.

Embrayage.

Dévisser le barillet du levier de commande jusqu'à ce que la course de la poignée devienne normale.

Fourche.

En toutes circonstances, la fourche doit être très souple, mais sans jeu, surtout sans jeu latéral, ce qui rendrait la machine dangereuse.

Ce que nous venons de dire nécessite donc un réglage parfait et un graissage très surveillé.

Les axes sont montés en quincoces, chaque axe est vissé dans une bielle, la partie filetée de la bielle se trouve du côté opposé de son vis-à-vis.

Les biellettes formant écrous, les écrous à chaque extrémité des axes ne font l'office que de contre-écrous.

Pour obtenir un bon réglage de la fourche il faut desserrer les 4 contre-écrous, ensuite desserrer tous les axes.

Commencer le réglage par le serrage des deux axes supérieurs, les serrer convenablement pour supprimer tout jeu latéral, mais conserver l'articulation très souple.

Ensuite serrer l'axe du pivot de fourche, toujours dans les mêmes conditions que les axes supérieurs; puis exécuter la même opération avec l'axe central de la fourche.

A ce moment-là, la fourche doit être très souple et sans jeu. On durcit très légèrement l'articulation complète de la fourche au moyen de l'amortisseur de fourche, qui est monté sur l'axe central. Dernière opération, bloquer tous les contre-écrous.

Direction.

Le frein de direction est réglé à l'aide d'un écrou situé au milieu du guidon. Serrer cet écrou de manière que la direction ne soit pas trop douce; éviter de trop la serrer, ce qui rendrait la direction trop dure.

Commandes par câbles.

Pour les commandes de gaz, d'air et d'avance à l'allumage, se servir des barilletts qu'il suffit de dévisser de la quantité nécessaire.

Commande des vitesses.

Il y a lieu de vérifier, de temps en temps, si le levier des vitesses étant à la position de 1^{re}, 2^e ou 3^e vitesse, la fourchette est bien verrouillée. Il arrive parfois que par suite d'usure des articulations, le levier arrive à buter au secteur avant que la vitesse soit verrouillée.

Il est facile de remédier à ce défaut en réglant la position de la chape située près du levier à main, ou celle de la boîte à rotule située à l'autre extrémité de la tringle de commande. Il suffit donc de visser ou de dévisser la chape ou la rotule jusqu'à ce que la tringle de commande permette de faire coïncider la position du levier à main avec celle du verrouillage. Une fois ce résultat obtenu, bloquer les contre-écrous de la chape et de la boîte à rotule.

L'opération ci-dessus est d'une grande utilité étant donné que si le levier à main bute avant que la vitesse soit verrouillée, les griffes des engrenages ne sont pas en prise sur toute leur longueur, ce qui peut amener leur usure prématurée et leur rupture.

Roues.

ROUE AR :

Défaire la chaîne de transmission, après avoir enlevé le maillon de raccord ; ce maillon est maintenu en place à l'aide d'une lamelle formant ressort : il suffit de chasser cette lamelle pour pouvoir démonter le maillon.

Défaire la tige de commande de frein en comprimant le ressort qui se trouve sur la tige et en tirant l'écrou d'extrémité : à ce moment, il suffit de tirer vers soi pour dégager la tige.

Desserrer les deux écrous qui fixent le moyeu AR et tirer sur la roue vers l'arrière.

Pour remonter la roue, opérer de façon inverse.

La tige de commande de frein se remonte très facilement si l'on a soin de présenter le bouton de réglage de telle sorte que son méplat se trouve dans une position horizontale de manière à s'engager dans la fente prévue dans l'axe solidaire du levier de came de frein.

ROUE AV :

Pour les machines munies d'une commande de frein AV semi-rigide, opérer comme pour la roue AR, sauf en ce qui concerne la chaîne.

Pour les machines autres se servir d'une pince pour appuyer sur le levier de frein situé à proximité du moyeu de la roue et sortir le câble de frein. Les autres opérations sont les mêmes que ci-dessus, sauf en ce qui concerne la chaîne.

Equipement électrique par alternateur.

Graisser légèrement l'alternateur tous les 1.000 kilomètres environ, à l'huile extra-fluide.

Vérifier les contacts de masse et au commutateur afin d'éviter de brûler les lampes.

Vérifier de temps en temps que la courroie de commande de l'alternateur travaille bien en ligne et la remplacer en cas d'usure prononcée.

Equipement électrique par dynamo et batterie.

La simplicité et la robustesse de ces appareils ont réduit au minimum l'entretien de l'équipement. Toutefois, quelques précautions sont à prendre, pour en assurer un fonctionnement parfait et une durée illimitée.

1° **La dynamo** : Très robuste, ne demande aucun entretien, graisser légèrement à l'huile fluide tous les 1.000 kilomètres.

2° **Le conjoncteur-disjoncteur** : Cet appareil complètement automatique ne demande aucun entretien.

3° **La batterie d'accus** : C'est dans l'équipement électrique l'organe qui demande le plus de soins. De son bon entretien dépend le bon fonctionnement de l'ensemble de l'équipement. S'assurer chaque semaine, ou tous les 500 km. que le niveau du liquide dépasse les plaques d'environ un centimètre et demi ; si le niveau baisse, ajouter de l'eau distillée et jamais d'eau acidulée, ni acide, ni aucun produit quelconque.

Dans nos machines équipées de batteries à bac en verre, le niveau du liquide est visible, sans démontage du couvercle, à travers la paroi du bac. Maintenir le niveau du liquide entre les deux repères maximum et minimum, gravés sur la paroi.

Tenir la batterie propre et sèche. Vaseliner les bornes (ne jamais employer de graisse consistante ou d'huile). Veiller à ce que la fixation reste toujours rigide et que la batterie fasse corps avec la moto. Avoir soin de garder la batterie toujours bien chargée.

4° **LE COMMUTEUR ET LA CANALISATION** : demandent seulement de bons contacts. S'assurer que les fils ne se cisailent pas par les trépidations et que les coses sont bien serrées sur leurs bornes. Le pôle négatif de la dynamo et de la batterie étant à la masse, il est indispensable de bien gratter l'email à l'emplacement de leur fixation au cadre de la moto, de façon à avoir « une bonne masse ».

5° **LE PROJECTEUR ET SON AMPEREMETRE** : ne nécessitent aucun entretien, de même que la lanterne arrière, sinon les contacts... toujours les contacts.

Attention : L'équipement électrique de nos machines est muni d'une **Dynamo à Double Débit** afin d'avoir une charge toujours conforme aux besoins du conducteur et d'éviter la destruction de la batterie par la surcharge.

Le commutateur de débit est prévu en vue de le permettre.

Pendant le jour mettre ce commutateur sur la position : **Jour**.

Pendant la nuit le mettre sur la position : **Nuit**.

Pneus.

S'assurer que les pneus sont bien gonflés et à ce propos, remarquer que ceux-ci doivent être gonflés à une pression de 1 kg. 200 pour les roues AR et 1 kg. pour les roues AV.

Conduite de la machine

Noyer légèrement le carburateur en appuyant sur le bouton destiné à cet effet.

Mettre la manette d'avance tout au retard.

Fermer complètement la manette d'air : tenir par contre la manette des gaz ouverte, environ 1/4 de sa course.

Donner 4 ou 5 coups de pédale de mise en marche en décompressant de façon à smerer du mélange au cylindre.

A ce moment, chercher une bonne position de la pédale de mise en marche pour le lancement : ne plus décompresser et lancer vivement le moteur, en ayant eu soin de s'assurer que la manette d'air est toujours fermée, et que la manette des gaz est **légèrement ouverte**.

Le moteur étant parti, le faire tourner quelques instants au ralenti; cette recommandation est surtout importante en hiver, où il y a intérêt à faire chauffer légèrement l'huile de graissage pour rendre le débrayage plus facile.

Débrayer complètement à fond en appuyant sur la poignée de débrayage ou sur la pédale dans les machines qui en comportent une. Passer en première vitesse ; emballer légèrement le moteur, en tirant sur la manette des gaz, puis lâcher doucement la poignée de débrayage ; si cette dernière opération est bien faite, la moto avancera doucement et sans à-coup.

Pour ralentir, il suffit généralement de couper les gaz ; ne se servir des freins que pour un arrêt brusque ; ne jamais freiner sans avoir coupé complètement les gaz, et il y a intérêt, si l'état de la route le permet, de débrayer d'abord.

Pour monter les côtes, se servir du changement de vitesse et prendre la vitesse qui permet de monter sans faire cogner le moteur. Pour descendre les côtes, ne pas débrayer, ni mettre au point mort, mais se rappeler que le moteur constitue le meilleur des freins.

Lorsque la machine aura atteint une certaine vitesse, il faudra passer en deuxième.

Lancer votre machine en lui donnant un peu plus de gaz : débrayer vivement et en même temps réduire les gaz, puis passer en deuxième vitesse.

Toutefois, avant de lâcher la poignée d'embrayage, ne pas oublier de remettre les gaz ; agir de même pour passer en troisième.

Lorsque les nécessités de la route obligent à remettre une vitesse inférieure, l'opération demande un peu plus d'attention, mais elle est très facile.

Exemple : en montant une côte, le moteur faiblit et il cogne ; il ne faut pas attendre, sous peine d'abîmer énormément le moteur ; vivement il faut diminuer très légèrement les gaz, débrayer ; le moteur va donc s'emballer puisqu'il tourne à vide, encore plus vivement ramener votre levier de 3^e en 2^e, puis lâcher votre poignée d'embrayage, et naturellement régler votre allure de route au moyen des gaz.

En principe, dans une côte, la manette d'avance doit toujours être fermée ou presque.

Au contraire, en palier, l'avance à l'allumage doit être fonction de votre vitesse de route, une avance dont on se sert judicieusement économise le carburant.

Dans une descente très rapide, il y a même intérêt de changer de vitesse et de prendre celle qui correspondrait à la montée de la même route.

Pendant la période de rodage, il y a intérêt à ne pas brusquer la machine, ni à la pousser trop. Eviter de dépasser la vitesse de 50 km. à l'heure en prise directe et ne pas essayer de monter des côtes trop dures.

Après la période de rodage et pendant l'usage courant de la machine :

Pour mettre en marche, s'assurer que la manette d'avance à l'allumage est à la position du retard ; cela en vue d'éviter un retour du moteur.

Après avoir mis en marche, vérifier que la pédale de mise en marche est bien revenue à sa position de repos (en contact avec la butée en caoutchouc).

Vérifier qu'il y ait toujours un peu de mou à la commande de débrayage.

Avoir soin de conserver la fourche très souple et graissée avec soin.

Le frein de direction doit être serré modérément ; avoir soin de ne pas tomber d'un excès dans l'autre.

Après mise en route du moteur, ne pas faire de démarrage brusque et éviter, en toutes circonstances d'emballer le moteur ; par temps froid, laisser tourner le moteur quelques minutes au ralenti, de façon que l'huile ait le temps de tiédir légèrement.

Se rappeler qu'un piston en aluminium, dans un cylindre à ailettes est toujours susceptible de serrer lorsque l'on pousse à fond, et cela, même si la machine a parcouru un nombre respectable de kilomètres. Dans ce cas, débrayer instantanément et la machine repart, en général, aussitôt après.

Lorsque le moteur tourne, ne pas le laisser trop longtemps débrayé. Ne pas se servir non plus du débrayage pour descendre les côtes « en roue libre ». Ce serait au détriment de la durée de l'embrayage.

Changer de vitesse en temps voulu (Voi nos indications plus haut). Ne pas laisser peiner le moteur lorsqu'il tourne au ralenti. Sans cela le moteur marche par à-coups et cela au détriment de sa durée, ainsi que de celle de la transmission.

Ne pas changer la démultiplication de votre machine, sous prétexte d'aller plus vite. Votre machine est munie, en sortant de l'usine, de la démultiplication qui lui convient le mieux.

En cas de montage d'un side-car, faire démultiplier votre machine.

PANNES COURANTES ET LEURS REMÈDES

Malgré le degré de perfectionnement de la motocyclette, il peut se produire certaines pannes. Nous indiquons ci-dessous les remèdes à celles-ci :

LE MOTEUR NE PART PAS

Bougie encrassée : la démonter, la nettoyer et vérifier l'écartement des pointes.

Fil de bougie desserré : le serrer énergiquement après avoir nettoyé les surfaces en contact.

Robinet d'essence fermé : l'ouvrir.

Canalisation d'essence bouchée : la démonter et souffler pour la déboucher.

Gicleur bouché : le démonter pour le déboucher.

LE MOTEUR PART MAIS S'ARRETE IMMEDIATEMENT

Eau dans le carburateur : démonter celui-ci et le nettoyer soigneusement.

LE MOTEUR TOURNE IRRÉGULIÈREMENT

Bougie desserrée : la resserrer en vérifiant son joint.

Isolant de bougie cassé : changer la bougie.

Bougie encrassée ou pleine d'huile : la nettoyer.

Pointes de bougie trop écartées : ramener celles-ci à une distance de 4/10^e de millimètre.

Carburateur sale : le nettoyer.

Vérifier l'état des vis platinees. Changer le ressort de rappel du rupteur au cas où il est devenu trop faible, ce qui est le cas si le moteur donne des ratés à partir d'un certain régime, tout le reste étant en bon état.

MAUVAISE COMPRESSION

Bougie desserrée : voir plus haut.

Les segments ne portent pas : faire remplacer ces derniers.

Les soupapes ne portent pas : les faire nettoyer et roder.

LE MOTEUR NE TIRE PAS

Graissage insuffisant : vérifier le niveau d'huile.

Magnéto décalée : la faire régler.

Canalisation d'essence ou gicleur bouché : voir plus haut.

Tube et pot d'échappement bouchés : les démonter et les nettoyer.

Gicleur insuffisant : vérifier ou remplacer celui-ci.

LE MOTEUR COGNE

Frein serré : régler celui-ci.

Avance à l'allumage trop grande : pousser la manette en arrière.

Les segments serrent : faire remplacer ceux-ci.

Huile de mauvaise qualité : avoir soin de mettre l'huile que nous recommandons.

Manque d'huile : rétablir le niveau d'huile dans le moteur.

Bougie incandescente : la remplacer.

Corps étrangers dans le cylindre : le faire démonter et nettoyer.

Il est impossible d'indiquer dans cette notice toutes les causes de dérangement de la machine.

Le conducteur s'habitue de lui-même à la conduite de celle-ci et pourra éviter facilement tous mécomptes.

Cependant, en suivant les recommandations de cette notice, il est pratiquement difficile d'avoir des annus quelconques.

BLOCS-MOTEURS Types R et S

Nos indications générales concernant l'entretien de nos bloc-moteurs type B, contenues dans la présente notice, sont valables également pour nos bloc-moteurs type S et R. Ces derniers comportent cependant quelques perfectionnements qui justifient les remarques suivantes :

1° **Graissage.** — Celui-ci a été amélioré en vue d'éviter des fuites d'huile par le reniflard et de diminuer la consommation d'huile.

La circulation de l'huile contenue dans le carter du bloc-moteur a été maintenue intégralement, mais avec adjonction d'un flotteur qui maintient un niveau d'huile constant.

Un réservoir d'huile, placé sous la selle, alimente le carter du bloc-moteur, dont le flotteur règle automatiquement l'arrivée de l'huile.

Toute l'huile qui a été évacuée par le reniflard est dirigée vers le réservoir auxiliaire, de manière à ramener un refroidissement énergétique de l'huile.

Le remplissage ainsi que l'addition d'huile fraîche devront être faits dans le réservoir placé sous la selle, mais le bloc-moteur a été muni d'un orifice de remplissage destiné à servir uniquement à la première mise en route du moteur et après chaque vidange complète.

Avant la première mise en route, mettre un litre d'huile **Castrol AA** dans le bloc et rouler une dizaine de kilomètres, juste assez pour que l'huile ait pris sa température normale de fonctionnement.

Ensuite vidanger, par le bouchon à tête carrée qui se trouve sous le bloc près du tube de berceau. Ceci afin d'éliminer complètement les traces de matières étrangères qui auraient pu subsister au montage, ou après la première vidange faite chez nous.

Ensuite, remettre un litre d'huile **Castrol XXL** dans le bloc, et un litre ou davantage, dans le réservoir à huile placé sous la selle.

Pendant la période de gel, on peut employer l'huile **Castrol XL**, légèrement plus fluide que le **Castrol XXL**.

Sur les machines **Sport**, ou en général, pour tous les clients qui aiment à « pousser », c'est de la **Castrol R** qu'on obtiendra les meilleurs résultats ; il conviendra toutefois que ces machines soient parfaitement rodées pour cette utilisation.

Si le prix en est plus élevé, il est compensé, en partie, par le fait que les vidanges peuvent être plus espacées. D'un côté, la consommation est toujours moindre dans la marche aux grands régimes.

Vidanger, en principe, tous les 1.200 ou 1.500 kilomètres, en profitant d'un moment où le réservoir à huile est à peu près vide.

Le niveau constant du bloc doit se faire environ au niveau du bouchon de visite placé sur le carter (côté embrayage).

Le flotteur se démonte aisément en dévissant avec la clé de réglage de l'embrayage, un large écrou au centre duquel se fait l'arrivée d'huile.

Le bouchon de vidange à tête carrée sert aussi de gicleur d'huile.

Le trou calibré qui est supprimé sur les machines neuves, de façon à donner un large accès pendant la période de rodage, est normalement de 4,5 ou 3,5.

Sitôt la période de rodage terminée, monter un gicleur de 4,5, celui de 3,5 ne devant être utilisé que dans le cas d'une consommation supérieure à la normale.

2° **Compression du moteur.** — La compression du moteur a été un peu poussée de façon à améliorer la performance.

Pour les clients qui débuteraient sur cette machine, ou qui préféreraient le maximum de souplesse, nous conseillons de mettre un double joint de culasse, qui donnera un meilleur résultat qu'une cale sous le cylindre, en ayant, en outre, l'avantage de ne pas dérégler les poussoirs, et surtout de ne pas changer la zone de travail des segments à l'intérieur du cylindre.

3° Tout le nécessaire a été fait pour amener cette machine au plus haut degré de perfection.

Le confort, comme la tenue de route, autant que la robustesse de la partie cycle, qui ont retenu une grande partie de notre attention, n'ont jamais été égalés, à ce jour, sur des machines de série.

La capacité des réservoirs permet d'accomplir les plus longs parcours sans ravitailler, ce qui sera particulièrement apprécié des amateurs de grandes randonnées.

Il va sans dire que nous acceptons toutes les observations ou suggestions des usagers. Nous ajouterons même que celles-ci sont les bienvenues.

Nous nous en inspirons toujours, tant est vif notre souci de satisfaire, dans la plus large mesure possible, les motocyclistes les plus exigeants.

Graissage (Voir schéma de graissage) en dernière page.

Étudié 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.

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 mm. avant le point mort bas.

Mise en route

MODE OPÉRATOIRE RECOMMANDÉ

Après avoir appelé l'essence, fermé l'air et donné en se servant du décompresseur, quelques coups de kick pour remplir le cylindre.

1° Le moteur non décompressé, chercher la compression et sans le 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 le 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 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.

RÉGLAGE DU CARBURATEUR

GENRE DE MOTEUR	Marque de carburateur	Type de carburateur	Gicleur
SOUPAPES LATÉRALES SÉRIE	Gurtner	M 18 D	34-35
	Amac	F 6/0 01	130-140
CULBUTEURS SÉRIE	Amac	F 5/0 14	110-120
	Amac	F 6/0 04	140-150
	Amac	F 6/0 014	140-150
CULBUTEURS SPORT	Amac	F 5/0 14	110-120
	Amac	F 6/004	140-150
CULBUTEURS SUPER-CULASSE TYPE ARMÉE	Amac	F 6/014	130-140
	Amac	29/011	170-180
	Amac	F 6/014	130-140

(Voir ou des le Réglage de la Distribution)