

BLOC - MOTEURS
4 T E M P S

MOTOBÉCANE



ENTRETIEN
GRAISSAGE

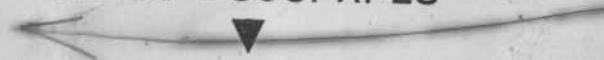


Notice B V

MOTOCYCLETTES MOTOBÉCANE



**ENTRETIEN
& GRAISSAGE
DES
BLOC-MOTEURS
4 T E M P S
SOUPAPES LATÉRALES
& CULBUTEURS DOUBLE ÉCHAPPEMENT
A 2 OU 4 SOUPAPES**



ATELIERS DE LA MOTOBÉCANE

Société Anonyme au Capital de 5.000.000 Francs

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

**Ateliers de Réparations et Service des pièces détachées
13, Rue Beaurepaire, PANTIN**

R. C. Seine 217.036 B

TABLE DES MATIÈRES

	Page
I - Recommandations importantes	1
II - Description des Blocs-Moteurs 4 temps.	2
1 Moteur	2
2 Embrayage.	11
3 Boîte des vitesses.	12
4 Graissage du Bloc Moteur	16
5 Transmission	19
6 Partie Cycle	19
7 Accessoires.	24
III - Entretien et utilisation des Blocs-Moteurs 4 temps	26
1 Soins et entretien en général	26
2 Graissage	26
3 Nettoyage	28
4 Soins en cas de non-utilisation de la machine ..	29
5 Resserrage des écrous	29
IV - Démontage et Réglages	30
V - Conduite de la machine	43
VI - Pannes et leurs remèdes.	47

Voir le Tableau de Graissage à la fin de la Notice.

ATTENTION !!! Recommandations importantes

Tous nos Bloc-Moteurs sont expédiés sans huile. Il est indispensable, avant de faire tourner le moteur, même à la main, de faire le plein d'huile.

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

Nous recommandons l'emploi de l'huile **Castrol XXL** pour tous nos Modèles Bloc-Moteurs à soupapes Latérales ou à Culbuteurs. Cependant nos clients qui désirent tirer le maximum de rendement de leur machine (particulièrement des modèles Sport ou Grand Sport) peuvent employer l'huile **Castrol R**.

Verser doucement, et par petites quantités à la fois, afin de laisser à l'huile le temps de pénétrer partout et d'éviter d'en répandre sur le sol. Employer de préférence un entonnoir à tamis métallique, afin d'éviter l'introduction d'impuretés. Ne dépasser, en aucun cas, le niveau qui se trouve à $5\frac{m}{m}$ environ en dessous de la naissance du filetage du bouchon de remplissage. Remettre le bouchon de remplissage, sans en oublier le joint.

Il est utile de graisser abondamment, mais sans excès. Nous avons constaté que certains de nos clients font pencher leur machine dans tous les sens, afin de faire pénétrer le plus d'huile possible dans le moteur. Cela est sans aucun intérêt et ne peut qu'amener des ennuis tels que bougie encrassée, consommation d'huile exagérée, etc... *Verser un litre et demi d'huile, quantité largement suffisante.* En cas de vidange complète, remettre la même quantité d'huile, et pour des vidanges partielles, compléter la quantité d'huile contenue dans le carter, de manière à rétablir le niveau primitif. Agir de même pour verser de l'huile fraîche, en vue de remplacer l'huile consommée par le moteur.

Pendant les premiers 2.000 km., il y a lieu de renouveler plusieurs fois l'huile du moteur, tous les 500 km., par exemple. *Tenir compte rigoureusement de cette recommandation*, car les machines qui viennent d'être livrées ne sont pas entièrement rodées et c'est le conducteur de la machine qui en achève lui-même le rodage, en parcourant les premiers milliers de kilomètres.

Pendant cette période de rodage, il est utile de mélanger à l'essence une certaine quantité d'huile spéciale « **Castrollo** ». Cette huile, d'une grande efficacité, se charge du graissage des parties hautes du cylindre, telles que les guides de soupape, etc. Suivre rigoureusement les instructions indiquées sur les bidons.

Avant de se servir de la machine pour la première fois, lire attentivement la suite de la notice et voir, avant tout, pages 26 et 43 nos recommandations concernant le premier usage de la machine, les resserrages et réglages qui doivent suivre cette période, les précautions à prendre en cas de non-utilisation prolongée et, enfin, les pannes qui peuvent se produire et leurs remèdes.

Description des Bloc-moteurs 4 Temps

1. — MOTEUR

a) Généralités.

Le groupe moteur, centre vital de la motocyclette, est formé d'un bloc unique, réunissant le moteur, l'embrayage, le changement des vitesses, ainsi que tous les accessoires de ces organes. Cette réunion de tous les organes en un seul « Bloc-Moteur » nous a permis d'obtenir un ensemble rigide, compact et léger à la fois. En même temps, ce groupement a simplifié le problème du graissage, qui est réalisé par une circulation d'huile en circuit fermé, sans pompe, permettant de n'avoir, pour tous les organes ci-dessus, qu'un seul orifice de remplissage et un seul orifice de vidange.

b) Cycle du Moteur.

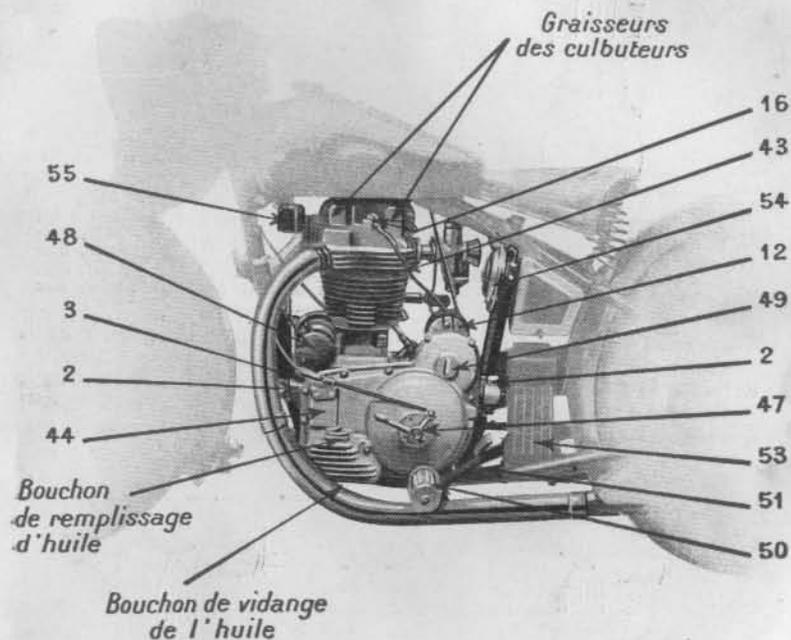
Le moteur fonctionne suivant le cycle classique à 4 temps. Les vues page 4, indiquent schématiquement les 4 phases formant un cycle complet. Il faut remarquer que ce cycle complet est réparti sur 2 tours du vilebrequin. D'un autre côté, l'ouverture et la fermeture des soupapes d'admission et d'échappement ne coïncident pas avec les positions extrêmes du piston (appelées respectivement Point Mort Haut et Point Mort Bas), mais elles s'ouvrent et se ferment en avance ou en retard par rapport à ces positions. Nous rappelons ci-dessous la signification des expressions employées couramment dans le réglage des moteurs à 4 temps :

Point Mort Haut : Position extrême occupée par le piston dans son mouvement de montée.

Point Mort Bas : Position extrême occupée par le piston dans son mouvement de descente.

Avance à l'ouverture d'admission : Quantité dont l'ouverture de la soupape d'admission précède le Point Mort Haut.

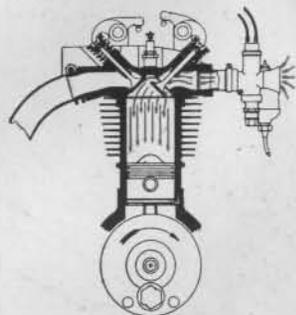
BLOC-MOTEUR A CULBUTEURS MONTÉ DANS LE CADRE VU DU COTÉ GAUCHE



- 2 — Pattes d'attache du bloc-moteur au cadre.
- 3 — Œil d'attache de dynamo ou d'alternateur.
- 12 — Magnéto.
- 16 — Bougie.
- 43 — Fil de bougie.
- 44 — Couvercle côté transmission.
- 47 — Levier à pédale de commande de débrayage.

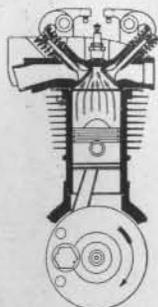
- 48 — Dynamo ou alternateur.
- 49 — Bouchon de réglage du pignon de magnéto.
- 50 — Repose-pied gauche.
- 51 — Pédale de frein.
- 53 — Batterie d'accumulateurs.
- 54 — Avertisseur.
- 55 — Conjoncteur-disjoncteur.

Retard à la fermeture d'admission : Quantité dont la fermeture de la soupape d'admission suit le point Mort Bas.



1^{er} TEMPS (Admission)

Le piston se déplace de haut en bas et aspire le mélange d'essence et d'air passant par la soupape d'admission qui est ouverte.



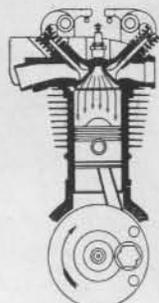
2^e TEMPS (Compression)

La soupape d'admission s'est fermée et le piston a changé de sens : il se déplace de bas en haut. Les gaz, aspirés dans la course précédente, sont comprimés.

Avance à l'ouverture d'échappement : Quantité dont l'ouverture de la soupape d'échappement précède le Point Mort Bas.

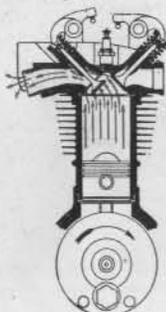
Retard à la fermeture d'échappement : Quantité dont la fermeture de la soupape d'échappement suit le Point Mort Haut.

Avance à l'allumage : Quantité dont la production de l'étincelle à la bougie précède le Point Mort Haut.



3^e TEMPS
Explosion

Le piston a atteint le point le plus haut de sa course ; les gaz, comprimés pendant la course précédente, sont enflammés par une étincelle produite aux électrodes de la bougie. Leur explosion a chassé le piston qui se déplace de nouveau de haut en bas.

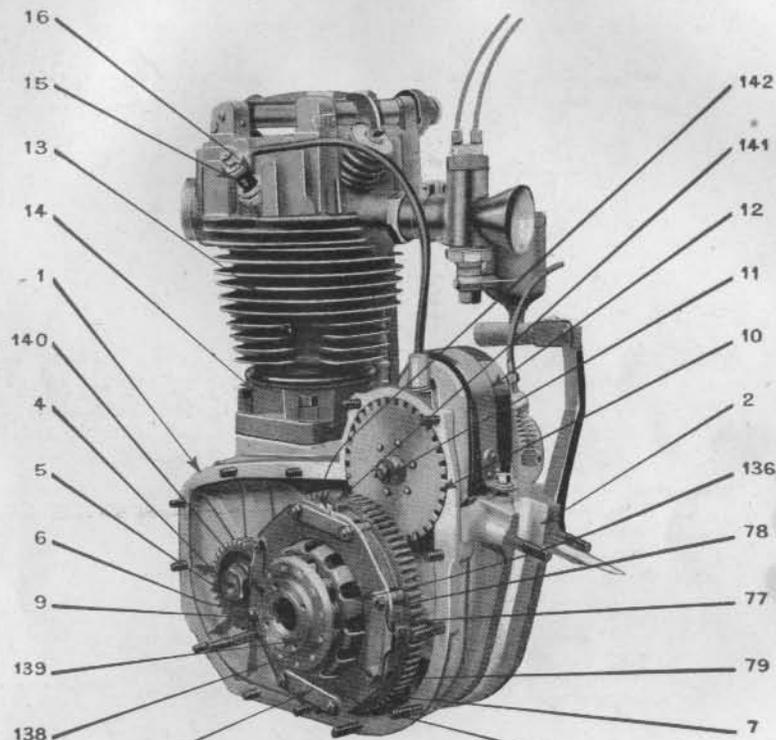


4^e TEMPS
Echappement

Après avoir atteint le point le plus bas de la course, le piston remonte à nouveau. La soupape d'échappement s'est ouverte et le piston, en montant, chasse les gaz brûlés pendant la course d'explosion, hors du cylindre.

BLOC-MOTEUR A CULBUTEURS VU DU COTÉ GAUCHE

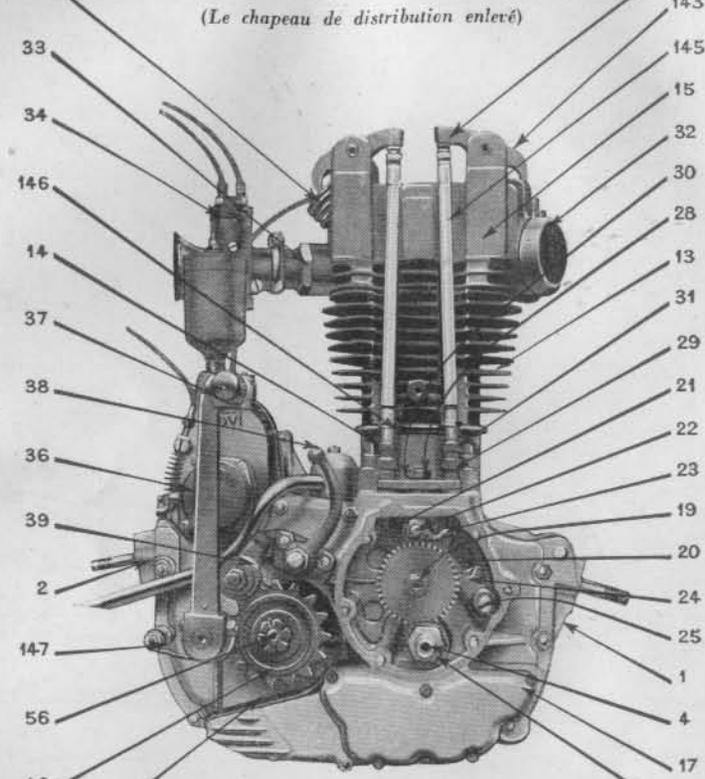
(Le couvercle d'embrayage enlevé)



- 80x — Carter Principal.
- 2 — Patte d'attache du Bloc-Moteur au Cadre.
- 4 — Vilebrequin.
- 5 — Pignon de transmission.
- 6 — Ecrou du pignon de transmission.
- 7 — Roue d'embrayage.
- 8 — Moyeu d'embrayage.
- 9 — Butée à Billes de moyeu d'embrayage.
- 10 — Roue de magnéto.
- 11 — Vis de blocage de roue de magnéto.
- 12 — Magnéto.
- 13 — Cylindre.
- 14 — Ecrous de fixation du cylindre.
- 15 — Culasse.

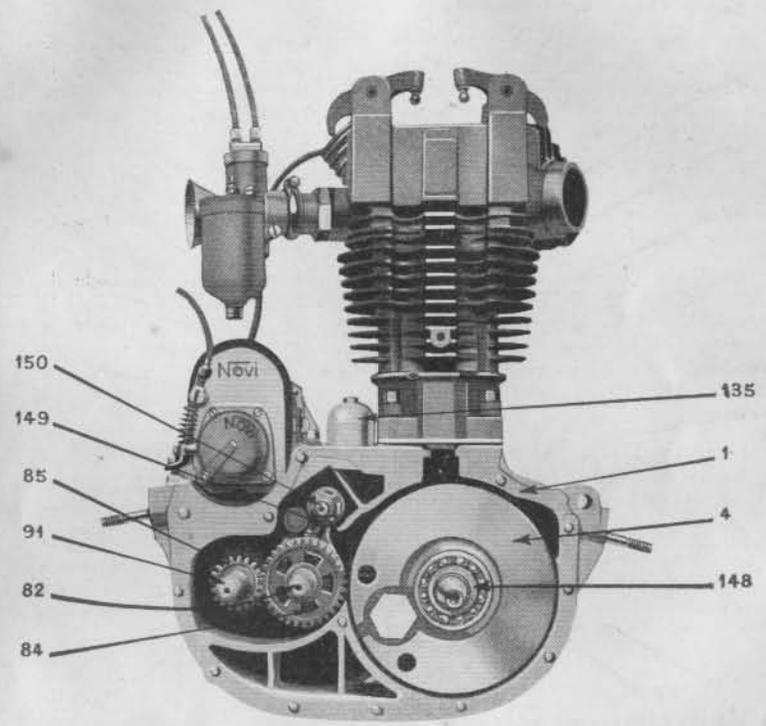
- 16 — Bougie.
- 77 — Disques d'embrayage.
- 78 — Goujons de roue d'embrayage.
- 79 — Ecrous de goujons de roue d'embrayage.
- 80 — Frein des écrous.
- 136 — Ressorts d'embrayage.
- 138 — Rondelle de réglage de l'embrayage.
- 139 — Ecrou de réglage de l'embrayage.
- 140 — Frein de l'écrou de réglage de l'embrayage.
- 141 — Ressorts de décollement des disques d'embrayage.
- 142 — Patte de ressorts de décollement des disques.

26 BLOC-MOTEUR A CULBUTEURS VU DU COTÉ DROIT
(Le chapeau de distribution enlevé)



- | | |
|---|---|
| 1 — Carter principal. | 29 — Guide de poussoir. |
| 2 — Pattes d'attache du bloc-moteur au cadre. | 30 — Etrier de guide de poussoir. |
| 4 — Vilebrequin. | 31 — Poussoir. |
| 13 — Cylindre. | 32 — Pipe d'échappement. |
| 14 — Ecrans de fixation du cylindre. | 33 — Tubulure de carburateur. |
| 15 — Culasse. | 34 — Carburateur. |
| 17 — Couverture côté distribution. | 36 — Couverture de rupteur. |
| 18 — Pignon de commande de distribution. | 37 — Pédale de mise en marche. |
| 19 — Arbre à cames. | 38 — Levier des vitesses. |
| 20 — Roue de l'Arbre à cames. | 39 — Butée de pédale de mise en marche. |
| 21 — Basculeur d'admission. | 40 — Pignon de chaîne. |
| 22 — Axes des basculeurs. | 42 — Guide-chaîne. |
| 23 — Basculeur d'échappement. | 56 — Ecran du pignon de chaîne. |
| 24 — Cams de décompresseur. | 143 — Culbuteurs. |
| 25 — Axe de came de décompresseur. | 144 — Rotule de culbuteur. |
| 26 — Ressorts de soupape. | 145 — Tige de culbuteur. |
| 28 — Ecran de l'étrier de guide de poussoir. | 146 — Boîte à rotule de poussoir. |
| | 147 — Ressort de rappel de pédale de marche |

BLOC-MOTEUR A CULBUTEURS VU DU COTÉ DROIT
(Le couvercle enlevé)



- | | |
|---|---------------------------------------|
| 1 — Carter principal. | 82 — Arbre récepteur. |
| 4 — Vilebrequin. | 84 — Roue de 1 ^{re} vitesse. |
| 148 — Roulement à billes du vilebrequin. | 91 — Arbre secondaire. |
| 149 — Fourchette de commande des vitesses | 85 — Equipage secondaire. |
| 150 — Arbre de fourchette. | 135 — Reniflard. |

c) Carter et vilebrequin.

Le carter est composé de 3 pièces principales en alliage d'aluminium, d'une grande rigidité, qui portent les roulements à billes et les bagues en bronze dans lesquels tournent tous les arbres, ainsi que les goujons et les vis d'assemblage et de fixation.

Le carter principal forme une partie du réservoir d'huile et porte, en dehors de l'embase de fixation du cylindre, 2 pattes destinées à fixer le bloc-moteur sur le cadre. Des nervures, particulièrement étudiées, réunissent ces 2 pattes entre elles et les rendent solidaires de toute la masse du carter, afin d'empêcher toute flexion de celui-ci.

Le couvercle côté transmission porte les bouchons de remplissage et de vidange de l'huile — situés en une partie du carter qui forme le côté gauche du réservoir d'huile — la vis de commande de débrayage et un bossage formant support de barillet de débrayage.

Dans les machines munies d'un embrayage réglable le couvercle de l'embrayage porte un trou fileté de grand diamètre, rendant possible le réglage de l'embrayage, sans avoir à démonter le couvercle. Ce trou est fermé par un bouchon vissé, servant en même temps, à guider la vis de commande de débrayage. Il est donc nécessaire de dévisser ce bouchon, à l'aide de la clé spéciale, livrée avec la machine, lorsqu'on désire régler l'embrayage.

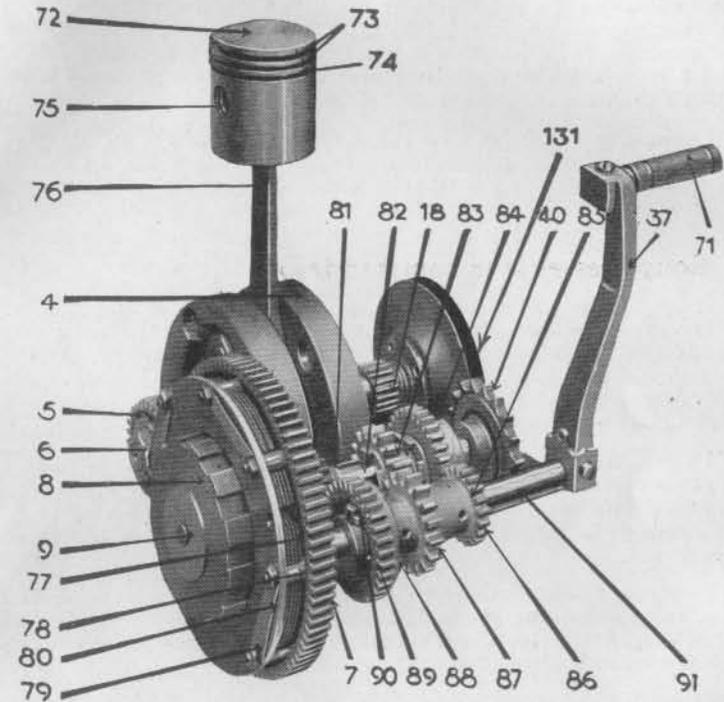
Le couvercle côté distribution, situé du côté opposé, forme le côté droit du réservoir d'huile. Il porte, à l'avant, un renflement destiné à recevoir les organes de la distribution. Il est fermé par le chapeau de distribution.

Le vilebrequin est constitué par deux volants en acier forgé réunis par un axe de tête de bielle cémenté et trempé. Il tourne dans deux roulements à billes de gros diamètre, et porte, du côté gauche, le pignon de transmission et, du côté droit, le pignon de commande de distribution et la poulie de commande d'alternateur ou de dynamo.

d) Embiellage et piston.

La bielle est en acier à haute résistance, cémenté et trempé. Elle tourne, par l'intermédiaire de galets ou d'aiguilles, sur l'axe de tête de bielle. A son autre extrémité, la bielle est munie d'une bague en bronze phosphoreux, tourillonnant sur l'axe de piston. Ce dernier, en acier cémenté et trempé, est maintenu dans le piston par 2 freins en acier à ressorts. Le piston est exécuté en alliage léger ce qui lui permet d'être très solide et très léger, en même temps. Il est muni de deux segments d'étanchéité et d'un segment râcleur, empêchant toute remontée d'huile dans la chambre d'explosion.

ORGANES EN MOUVEMENT DU BLOC-MOTEUR
(Les carters et le cylindre enlevés)



- | | |
|---|--|
| 4 — Vilebrequin. | 79 — Ecrous de goujon de roue d'embrayage. |
| 5 — Pignon de transmission. | 80 — Frein des écrous. |
| 6 — Ecrou du pignon de transmission. | 81 — Pignon de prise directe. |
| 7 — Roue d'embrayage. | 82 — Arbre récepteur. |
| 8 — Moyeu d'embrayage. | 83 — Pignon baladeur. |
| 9 — Grain du moyeu d'embrayage. | 84 — Roue de première vitesse. |
| 18 — Pignon de distribution. | 85 — Equipage secondaire. |
| 37 — Pédale de mise en marche. | 86 — Pignon de première vitesse |
| 40 — Pignon de chaîne. | 87 — Pignon de deuxième vitesse. |
| 71 — Patin de pédale de mise en marche. | 88 — Roue de deuxième vitesse. |
| 72 — Piston. | 89 — Roue à rochet de mise en marche. |
| 73 — Segments d'étanchéité. | 90 — Cliquet de mise en marche. |
| 74 — Segment râcleur. | 91 — Arbre secondaire. |
| 75 — Axe de piston. | 131 — Poulie de commande de dynamo ou d'alternateur. |
| 76 — Bielle. | |
| 77 — Disques d'embrayage. | |
| 78 — Goujons de roue d'embrayage. | |

e) Cylindre et culasse.

Le cylindre est coulé en fonte spéciale à grain très serré. Ses épaisseurs et ses ailettes ont été judicieusement établies en vue d'assurer une grande résistance et un excellent refroidissement. L'alésage est d'un fini et d'un poli remarquables, assurant le meilleur contact avec les segments. Cela, joint à notre dispositif de graissage, permet d'éviter complètement la fâcheuse « ovalisation », cause de tant de mécomptes.

La chambre d'explosion a été l'objet de longues études et de nombreux essais, en vue d'obtenir le maximum de rendement possible. La culasse est séparée du cylindre par un joint assurant l'étanchéité.

f) Soupapes et leur commande.

Suivant les modèles, les soupapes sont latérales ou en tête. Elles sont rappelées sur leur siège par un ou deux ressorts en acier spécial. Les ressorts s'appuient à leur partie supérieure sur une coupelle centrée par le guide de soupape et, à leur partie inférieure sur une autre coupelle, maintenue en place par une clavette d'une forme particulière.

La commande des soupapes s'effectue par un arbre à cames, portant une roue dentée et deux cames, une d'admission et une d'échappement. La roue dentée ayant un nombre de dents double de celui du pignon de commande de distribution, l'arbre à cames tourne à demi-vitesse du vilebrequin.

Le pignon de distribution est fixé sur un cône faisant partie du vilebrequin. Ce cône étant de grandes dimensions, l'entraînement du pignon est assuré sans aucune clavette. Il est donc facile de régler la distribution en faisant tourner le pignon sur son cône.

Chaque came attaque un basculeur, tournillonnant sur un arbre commun. Le basculeur d'échappement porte un talon que vient soulever la came de décompresseur, lorsqu'on appuie sur la poignée de commande. Les basculeurs attaquent, à leur partie supérieure, chacun un poussoir, qui se trouvent dans le prolongement des soupapes. Les poussoirs sont coiffés d'un grain destiné au réglage du jeu ; ils coulissent chacun dans un guide, maintenu en place par un étrier et un écrou.

Dans les modèles à soupapes latérales, les poussoirs attaquent directement les queues des soupapes. Dans les modèles soupapes en tête, les soupapes sont attaquées par deux culbuteurs, tournant sur roulements à aiguilles, et actionnés par deux tiges munies de rotules.

g) Carburateur.

A une ou deux manettes, muni ou non d'un filtre à air. En ce qui le concerne, consulter la notice spéciale du constructeur de cet appareil, livrée avec chaque machine.

Voir page 37 le tableau de réglage des carburateurs.

h) Allumage.

L'allumage est assuré par une magnéto « NOVI » haute tension, à avance variable. Elle est fixée sur le carter principal à l'aide d'un collier serré par 2 écrous. A l'avant, la magnéto porte un centrage qui vient s'engager dans un alésage du carter. La magnéto est entraînée par un engrenage bloqué sur son axe conique. Cet engrenage reçoit son mouvement d'un pignon solidaire de la roue d'embrayage.

i) Échappement.

La pipe d'échappement du cylindre s'engage dans un tube d'échappement de gros diamètre, qui mène les gaz brûlés à l'arrière de la machine. Ce tube débouche dans un pot de détente, qui finit par une queue de poisson. Dans les Machines à Culbuteurs, il y a deux pots d'échappement : un de chaque côté de la Motocyclette.

2. — EMBRAYAGE

a) Disposition.

Le mouvement du moteur est transmis par l'intermédiaire du pignon de transmission, claveté sur le vilebrequin, à la roue d'embrayage. Cette roue tourne librement sur une bague bloquée sur la queue du pignon de prise directe. Elle porte, à sa périphérie, 8 goujons destinés à entraîner les disques moteurs. Sur la queue du pignon de prise directe, peut coulisser le moyeu d'embrayage. Ce moyeu est rainuré intérieurement de manière à entraîner le pignon de prise directe, tout en coulissant sur celui-ci. A sa périphérie, il porte 12 rainures, destinées à recevoir le mouvement des disques récepteurs.

Dans les machines munies d'un embrayage réglable les ressorts d'embrayage s'appuient sur une rondelle solidaire du moyeu d'embrayage dans le sens de rotation, mais susceptible de se déplacer par rapport à celui-ci, dans le sens de la longueur. Cette rondelle est butée par un écrou, muni d'un frein, pouvant se visser ou se dévisser sur le moyeu d'embrayage. Le

réglage de la pression des ressorts s'effectue en vissant ou en dévissant cet écrou, à l'aide de la clé spéciale, livrée avec la machine.

Les embrayages des machines de forte cylindrée sont munis, dans certains modèles, d'un dispositif spécial de décollement des disques. Ce dispositif consiste en un certain nombre de ressorts à lames, placés entre deux disques consécutifs, et supportés par une patte.

b) Commande.

La vis de commande de débrayage se visse ou se dévisse dans un écrou fixé sur le couvercle côté transmission. Lorsqu'on fait tourner la vis en sens inverse des aiguilles d'une montre, elle pénètre à l'intérieur du carter et son extrémité vient appuyer sur un grain rendu solidaire du moyeu d'embrayage.

Les embrayages réglables sont munis d'une butée à billes, fixée dans la queue du moyeu d'embrayage, destinée à recevoir la poussée de la vis de commande.

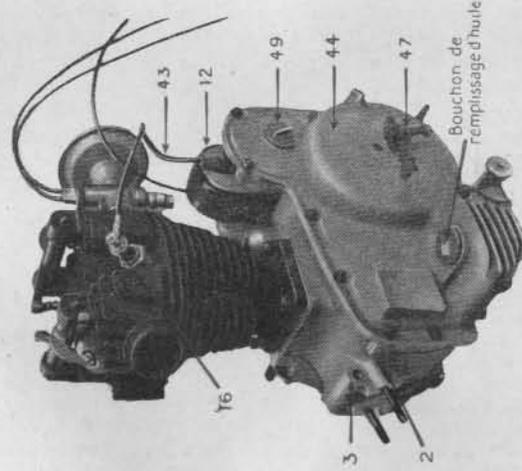
Ce mouvement a pour effet de comprimer les ressorts d'embrayage et de libérer les disques, qui, n'étant plus appuyés les uns sur les autres, ne s'entraînent plus réciproquement. La vis de commande de débrayage porte à son extrémité extérieure, un levier de commande bloqué par une vis. Ce levier est tiré par un câble, actionné par une manette au guidon. Le réglage du câble se fait par un boulon-barillet, vissé dans un bossage situé à proximité

3. — BOITE DES VITESSES

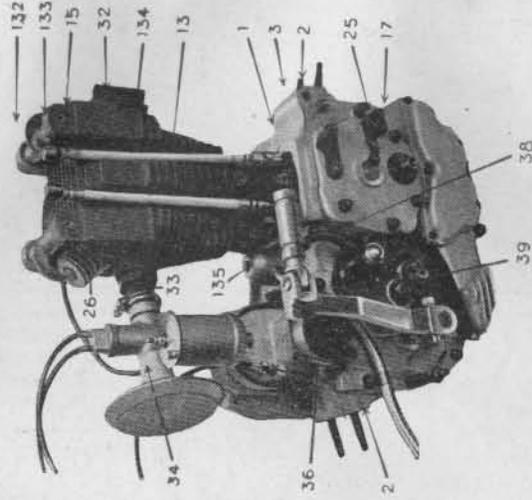
a) Construction.

Le pignon de prise directe est commandé par le moteur, par l'intermédiaire du pignon de transmission, la roue d'embrayage et l'embrayage. Lorsqu'on n'agit pas sur la commande de débrayage, ce pignon tourne continuellement, mais à une vitesse moindre que celle du moteur, étant donné que la roue d'embrayage est d'un diamètre plus grand que le pignon de transmission. Dans le prolongement du pignon de prise directe se trouve l'arbre récepteur. Cet arbre porte au milieu des cannelures et à ses deux extrémités, il est rectifié. La partie gauche pénètre à l'intérieur du pignon de prise directe, où il est guidé par une bague en bronze phosphoreux. Le pignon de prise directe étant maintenu par un roulement à billes fixé dans le carter principal, l'arbre récepteur est soutenu à un bout, tout en étant libre de tourner indépendamment du pignon de prise directe. A l'autre bout, l'arbre récepteur tourne dans un roulement à billes, fixé dans le couvercle côté distribution. Sur la partie cannelée de l'arbre se trouve le pignon baladeur. A l'extrémité droite, se trouve la roue de 1^{re} vitesse, tournant librement par rapport à l'arbre sur une portée cémentée et trempée. Le pignon de prise directe, le pignon baladeur et la roue de 1^{re} vitesse sont

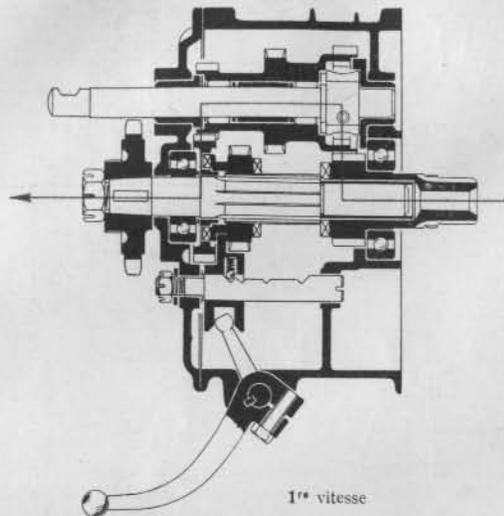
BLOC-MOTEUR 350 cm³ CULBUTEURS,
VU DU COTÉ DISTRIBUTION



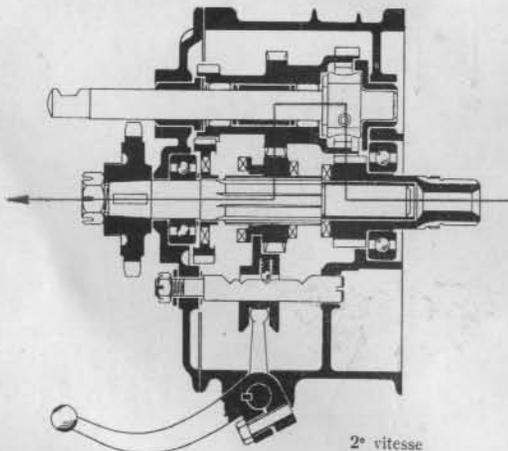
- 1 — Carter principal.
- 2 — Pattes d'attache du Bloc-moteur au cadre.
- 3 — Œil de Fixation de Dynamo ou Alternateur.
- 12 — Magnéto.
- 13 — Cylindre.
- 15 — Culasse.
- 16 — Bougie.



- 17 — Couvercle côté distribution.
- 25 — Axe de came de décompresseur.
- 26 — Ressort de soupape.
- 32 — Pipes d'échappement.
- 33 — Tubulure de Carburateur.
- 34 — Carburateur.
- 36 — Couvercle de rupture de magnéto.
- 38 — Levier des vitesses.
- 39 — Butée de pédale de mise en marche.
- 43 — Fil de Bougie.
- 44 — Couvercle côté transmission.
- 47 — Levier à pédale de commande de débrayage.
- 49 — Bouchon de réglage du pignon de magnéto.
- 132 — Culbuteur.
- 133 — Axe de culbuteur.
- 134 — Tige de culbuteur.
- 135 — Reniflard.



a) *Point mort* — Le pignon baladeur n'est en contact avec aucun engrenage et ses griffes ne touchent pas celles du pignon de prise directe ou de la roue de 1^{re} vitesse. Le pignon de prise directe entraîne l'équipage secondaire qui, à son tour, entraîne la roue de 1^{re} vitesse. Le pignon baladeur et l'arbre récepteur sont immobiles par rapport à ces pièces.



munis de griffes destinées à s'entraîner mutuellement. Le pignon baladeur comporte, en outre, une gorge destinée à recevoir la fourchette de commande des vitesses. Parallèlement à l'arbre récepteur se trouve l'équipage secondaire, formé d'un pignon triple, tournant sur un arbre cémenté et trempé. Les dentures extrêmes sont toujours en prise respectivement avec le pignon de prise directe et avec la roue de 1^{re} vitesse tandis que la denture centrale peut engrener avec le pignon baladeur lorsque celui-ci, en coulissant, est venu prendre la position nécessaire. Le fonctionnement de la boîte s'établit de la manière suivante :

b) 1^{re} vitesse. — Le baladeur, commandé par la fourchette, s'est déplacé vers la droite et ses griffes sont entrées en contact avec celles de la roue de 1^{re} vitesse. L'arbre récepteur est entraîné à la même vitesse que la roue de 1^{re} vitesse.

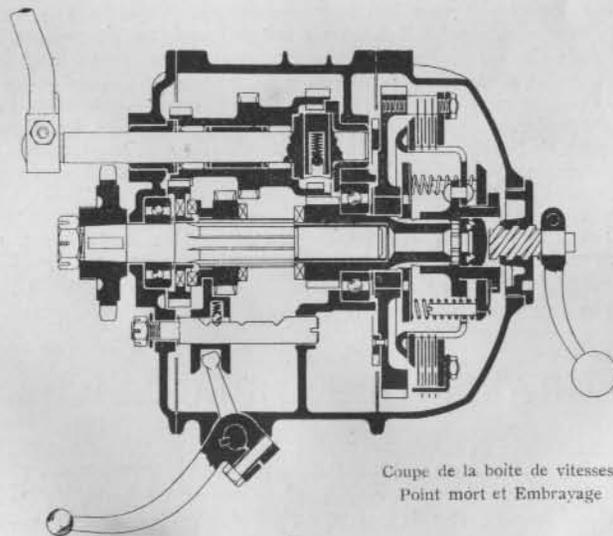
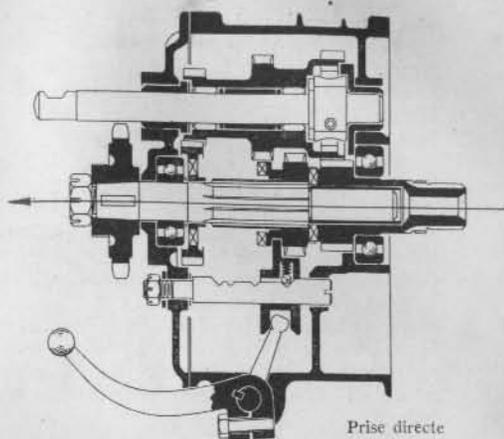
c) 2^e vitesse. — Le pignon baladeur s'est déplacé vers la gauche et sa denture est venue engrener avec la denture centrale de l'équipage secondaire. L'arbre

récepteur tourne à une vitesse supérieure à celle qu'il avait précédemment.

d) *Prise directe*. — Le pignon baladeur s'est déplacé davantage vers la gauche. Sa denture a quitté la denture centrale de l'équipage secondaire et ses griffes sont entrées en contact avec celles du pignon de prise directe. A ce moment, l'arbre récepteur tourne à son maximum de vitesse et l'équipage secondaire, ainsi que la roue de 1^{re} vitesse tournent à vide.

b) Commande et verrouillage.

La fourchette porte un moyeu fileté intérieurement qui se visse ou se dévisse sur l'arbre de fourchette. Lorsqu'on fait tourner cet arbre d'une certaine quantité, la fourchette avance ou recule d'une quantité proportionnelle, déplaçant, en même temps le pignon baladeur. L'arbre de four-



chette tourne dans deux bagues en bronze phosphoreux, il porte à son extrémité droite, un levier à boule qui est commandé, par l'intermédiaire d'une tringle réglable, par le levier à main des vitesses, situé près du réservoir. Le verrouillage est assuré par un doigt, coulissant dans un trou percé dans la fourchette, qu'un ressort pousse constamment dans les trous de verrouillage percés dans l'arbre de fourchette.

Certains types de machines sont munis d'un dispositif de commande des vitesses par leviers directs. La fourchette de commande n'est pas filetée et elle coulisse sur un arbre cylindrique fixé au carter par un écrou goupillé et portant des crans destinés au verrouillage. La fourchette comporte une bille poussée par un ressort, pénétrant dans les crans de verrouillage de l'arbre. La fourchette porte en outre, une chape dans laquelle pénètre l'extrémité d'un levier muni d'un axe tournant dans une douille solidaire du carter et située à la partie supérieure de ce dernier. Un levier extérieur bloqué sur l'axe du levier précédent, permet la manœuvre de celui-ci, de l'extérieur. Le levier extérieur porte une rotule destinée à recevoir l'extrémité de la tringle de commande, actionnée par un levier à main, fixé au cadre.

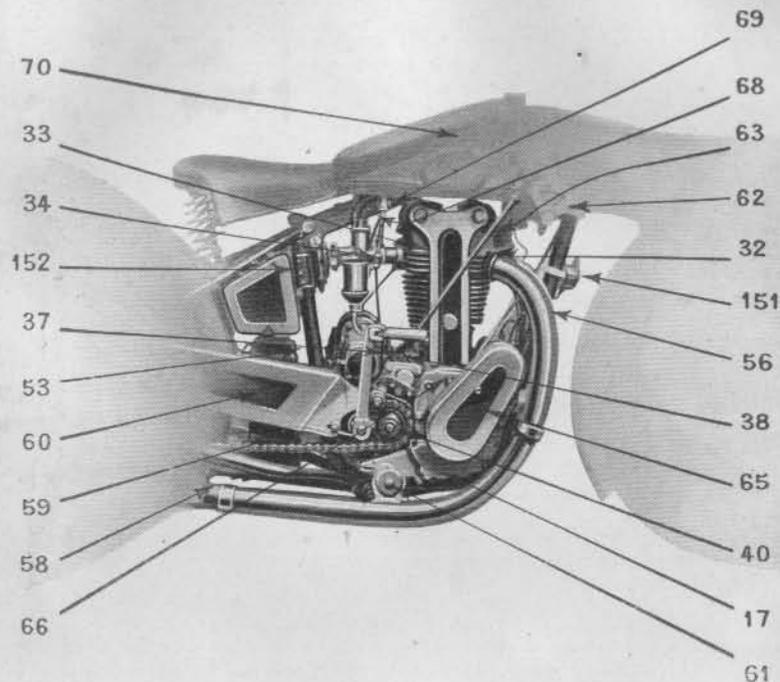
c) Mise en marche.

L'arbre de l'équipage secondaire, qui reste immobile pendant la marche de la machine, est monté dans deux bagues, de manière à pouvoir servir à la mise en route. A cet effet, il est muni d'un trou dans lequel coulisse un cliquet poussé par un ressort. Ce cliquet, peut venir en prise avec les dents d'une roue à rochet, faisant partie de l'équipage secondaire. A son extrémité de droite, l'arbre de l'équipage secondaire, porte la pédale de mise en marche, munie d'un patin repliable. Lorsqu'on appuie sur ce patin et que la pédale se dirige de haut en bas, le cliquet, solidaire de l'arbre entraîne l'équipage secondaire lequel, par l'intermédiaire du pignon de prise directe, de l'embrayage, de la roue d'embrayage et du pignon de transmission, entraîne le moteur dans son mouvement de rotation. La pédale de mise en marche est rappelée, par un ressort, dans sa position primitive, où elle vient rencontrer une rondelle de butée en caoutchouc. Pendant que la pédale remonte, le cliquet est repoussé par les dents de la roue à rochet, et forme roue libre. Au bout d'une certaine course, le cliquet rencontre une rampe qui l'oblige à s'effacer, de manière, qu'en marche normale, il ne vienne pas en contact avec la denture de la roue à rochet.

4. — GRAISSAGE DU BLOC-MOTEUR

Comme nous l'avons indiqué plus haut, le graissage fonctionne en circuit fermé. L'huile est enfermée dans un réservoir formé par le carter principal et par ses deux couvercles. D'un autre côté, la partie du carter principal qui forme carter de moteur est établie de manière à communiquer

BLOC-MOTEUR A CULBUTEURS MONTÉ DANS LE CADRE VU DU COTÉ DROIT



17 — Couvercle côté distribution.
32 — Pipe d'échappement.
33 — Tubulure de carburateur.
34 — Carburateur.
37 — Pédale de mise en marche.
38 — Levier des vitesses.
40 — Pignon de chaîne.
53 — Batterie d'accumulateurs.
56 — Tube d'échappement.
58 — Pot d'échappement.
59 — Chaîne de transmission.

60 — Carter de chaîne.
61 — Repose-pied droit.
62 — Levier à main des vitesses.
63 — Tringle de commande des vitesses.
65 — Carter de courroie de dynamo.
66 — Chapeau de distribution.
68 — Tuyauterie d'essence.
69 — Robinet à essence.
70 — Réservoir à essence.
151 — Commutateur de double débit.
152 — Boîte à outils.

avec la partie du carter principal formant carter de la boîte des vitesses. Ce dernier communique, à son tour, par des ouvertures situées dans sa cloison de gauche, avec la partie du carter renfermant l'embrayage et les engrenages de transmission du moteur à la boîte. Cette dernière partie du carter, enfin, communique avec le réservoir d'huile. Le fonctionnement du dispositif de graissage s'établit de la manière suivante : l'huile qui se trouve dans le réservoir, pénètre, par un trou percé en conséquence, dans le carter du moteur, par suite du principe des vases communicants. La quantité d'huile admise dans le carter du moteur est réglée, dans certains Types de Machines, par un robinet commandé de l'extérieur de la machine. Là, elle rencontre le vilebrequin qui l'entraîne dans son mouvement de rotation. La tête de bielle plonge dans ce flot d'huile et permet, par suite de la présence de rainures spéciales, le graissage des galets ou aiguilles de tête de bielle. Une partie de l'huile entraînée par le vilebrequin, est projetée contre la paroi supérieure du carter du moteur, où elle graisse l'alésage du cylindre et le piston, lorsque celui-ci descend. Une autre partie de l'huile est projetée dans le carter de boîte de vitesses. Les organes de cette dernière étant munis de rainures de graissage établies en conséquence, l'huile pénètre dans tous les endroits qui doivent être graissés.

Du carter de boîte l'huile tombe dans l'embrayage, auquel elle fournit le bain d'huile nécessaire, et où elle pénètre par des rainures appropriées.

En retombant, elle est entraînée par la roue d'embrayage et projetée dans le réservoir d'huile. Pendant ce mouvement, elle graisse la denture des engrenages de transmission.

L'huile repart du réservoir d'huile pour effectuer à nouveau le cycle décrit ci-dessus.

Le réservoir d'huile est muni de nombreuses ailettes afin d'assurer le meilleur refroidissement de l'huile. Ainsi que l'on voit, ce dispositif de graissage ne comporte aucune pompe ; il ne peut donc ni se dérégler, ni se désamorcer et, en même temps, il égalise les températures de tous les points du carter.

Le bloc-moteur est muni d'un reniflard qui régularise la pression à l'intérieur du carter. Il se compose d'un clapet fixé sur son siège par son élasticité propre, ou à l'aide d'un ressort. Ce clapet laisse échapper l'air comprimé dans le carter par le mouvement de descente du piston et évite, par ce fait, les fuites d'huile aux sorties d'arbres. L'air est canalisé, à l'aide d'une tuyauterie appropriée et dirigé sur la chaîne de transmission, en vue d'utiliser au mieux, les vapeurs d'huile que cet air entraîne.

Le graissage des culbuteurs est assuré par deux graisseurs à pression, situés dans leur axe.

5. — TRANSMISSION

Le Pignon de transmission est fixé à l'arbre récepteur par un cône claveté, le serrage est fait à l'aide d'un écrou goupillé.

La chaîne de transmission est du modèle à rouleaux et ses caractéristiques varient suivant les différents types de machines. Le tableau (add. N° 1) situé au début de cette notice, indique d'une manière détaillée, pour chaque type de machine, le pas, le diamètre des rouleaux, la largeur intérieure de la chaîne, ainsi que le nombre de dents du pignon et de la roue, en même temps que le nombre de maillons de la chaîne.

La roue de chaîne arrière est centrée sur le moyeu de roue AR et fixée par 6 vis avec contre écrou dans les modèles légers. Dans les autres modèles elle entraîne le moyeu de roue arrière par l'intermédiaire d'un amortisseur, composé de blocs en caoutchouc.

6. — PARTIE CYCLE

a) Cadre.

En tubes d'acier étirés à froid assemblés par soudure autogène. Le tube inférieur est recourbé en forme de berceau et reçoit le bloc-moteur.

b) Porte-bagages.

En tubes d'acier soudés à l'autogène, il est fixé aux pattes arrière du cadre par deux boulons, dont un sert en même temps à la fixation du carter de chaîne. Le porte-bagages est maintenu à l'avant par deux vis qui fixent en même temps la selle.

Certains modèles comportent un porte-bagages en tôle emboutie, fixé à la patte arrière du cadre d'une part, et d'autre part, au garde-boue arrière qui est renforcé en conséquence.

c) Béquilles.

La béquille AR est constituée en acier profilé en U ; elle porte deux pattes rivées qui la maintiennent sur ses deux axes d'oscillation. Ces pattes sont munies de deux becs qui viennent s'engager dans deux dés fixés au cadre, lorsqu'on met la machine sur béquille. Lorsqu'on ne s'en sert pas, elle est maintenue par une pince, contre le garde-boue. La béquille AV

est constituée en tubes d'acier ; lorsqu'elle ne sert pas, elle est également fixée par une pince faisant partie du garde-boue.

Les machines du type Luxe ou Grand-Luxe, sont munies d'une béquille AR en tubes.

d) Selle.

Fixée à l'avant par un barillet soudé au cadre et à l'arrière par les deux vis qui fixent en même temps le porte-bagages.

e) Repose-pieds.

La partie centrale, glissée sur le tube de berceau, porte deux extrémités munies d'un cône et d'un filetage ; sur ces cônes, viennent se fixer deux manivelles réglables portant des patins en caoutchouc.

f) Réservoir d'essence.

Chromé ou émaillé suivant présentation de la machine.

La fixation du réservoir aux pattes du cadre se fait à l'aide de boulons, munis de rondelles élastiques. La contenance du réservoir de chaque type de machine est indiquée en détail sur le tableau situé au début de la présente notice.

g) Fourche et amortisseurs.

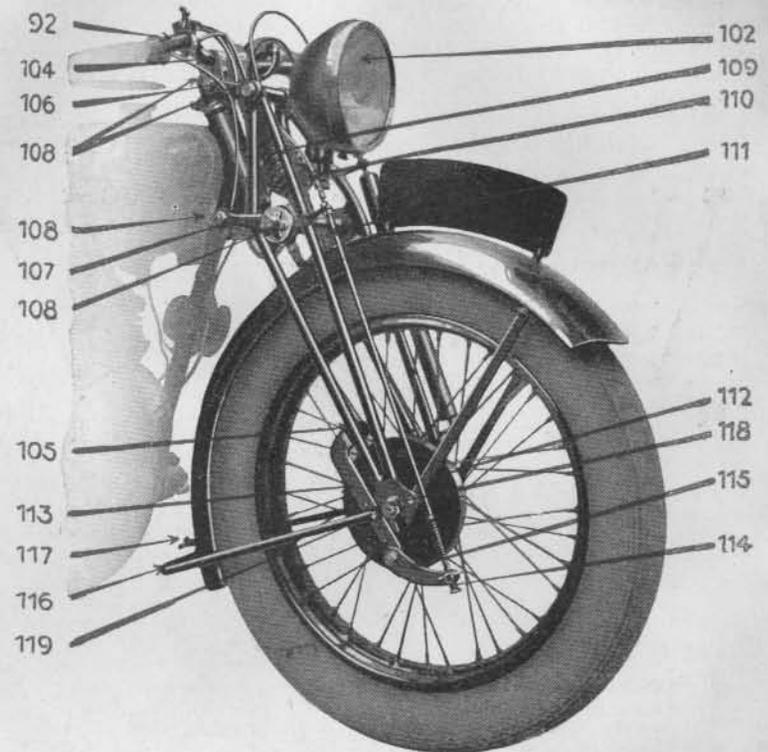
La fourche est du type à parallélogramme déformable.

Elle est constituée en tubes d'acier étiré, assemblés par soudure auto-gène ; elle comporte quatre axes d'oscillation et est réunie par 4 biellettes au collier et à la tête de fourche.

Entre les biellettes et la partie centrale de la fourche, sont intercalées des rondelles en matière plastique, servant d'amortisseur. La suspension est assurée par un ressort central fixé par son extrémité supérieure, au collier de fourche.

Toutes les articulations sont munies de bagues en bronze, tandis que les axes sont exécutés en acier spécial, à haute résistance, assurant le maximum de sécurité et rendant l'usure pratiquement nulle.

FOURCHE ET COMMANDE DE FREIN AVANT

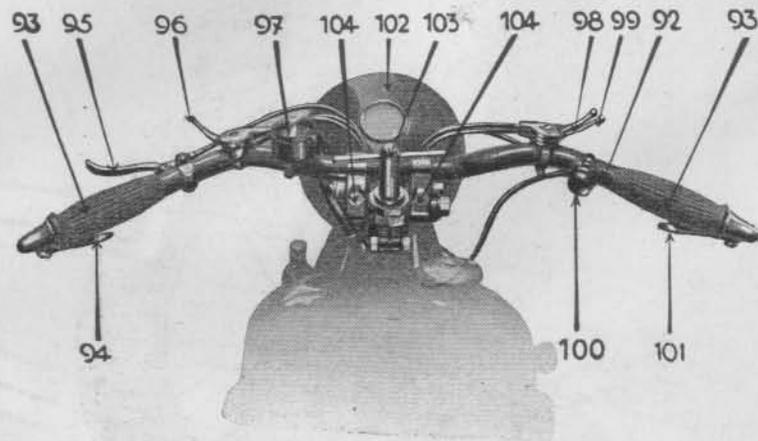


- | | |
|--|---|
| 92 — Guidon. | 111 — Tringle de frein avant. |
| 102 — Projecteur. | 112 — Tambour de frein avant. |
| 104 — Colliers réglables de guidon. | 113 — Patte d'arrêt de frein avant. |
| 105 — Fourche. | 114 — Bouton de réglage de frein avant. |
| 106 — Biellette supérieure de fourche. | 115 — Levier de came de frein avant. |
| 107 — Biellette inférieure de fourche. | 116 — Béquille avant. |
| 108 — Axes de fourche. | 117 — Pince de béquille avant. |
| 109 — Ressort de fourche. | 118 — Axe de moyeu avant. |
| 110 — Câble de frein avant. | 119 — Ecrou de l'axe de moyeu avant. |

h) Direction et frein de direction.

La tête de fourche est prolongée dans sa partie supérieure par un tube central formant axe de pivotement. Elle est maintenue par deux butées à billes. Le frein de direction est constitué par des rondelles en matières plastique, serrées entre la tête de fourche et une pièce solidaire du cadre ; le serrage s'effectue par un écrou se trouvant à la partie supérieure, à portée de la main.

GUIDON AVEC LES POIGNÉES ET MANETTES DE COMMANDE



- | | |
|--|--|
| 92 — Guidon. | 99 — Manette de gaz. |
| 93 — Poignées caoutchouc. | 100 — Bouton de l'avertisseur. |
| 94 — Poignée de commande de décompresseur. | 101 — Poignée de commande de frein avant. |
| 95 — Poignée de commande de débrayage. | 102 — Projecteur. |
| 96 — Manette d'avance à l'allumage. | 103 — Ecrrou de réglage du frein de direction. |
| 97 — Commutateur d'éclairage. | 104 — Colliers réglables du guidon. |
| 98 — Manette d'air. | |

i) Guidon.

Le guidon a une forme extrêmement commode et permet de bien tenir en mains la machine ; il est muni de toutes les manettes nécessaires à la conduite de celle-ci ; il est fixé à la direction par deux colliers serrés chacun par un boulon qui permet de régler le guidon à la hauteur voulue.

j) Poignées de commande.

En partant de la gauche, les manettes sont dans l'ordre suivant :

Poignée de décompresseur (pour les modèles qui comportent le décompresseur),

Poignée de débrayage,

Manette d'avance,

Interrupteur d'éclairage (pour les modèles à éclairage « Alternovi » ou « Dynovi »),

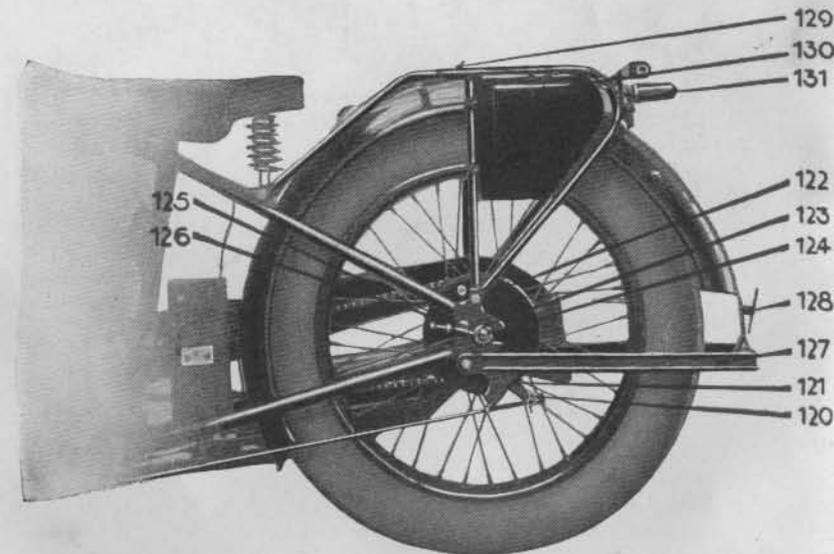
Manette double de gaz et d'air,

Bouton d'avertisseur (pour les modèles à éclairage « Dynovi »),

Poignée de frein AV.

Les modèles Sport ou Grand Sport comportent une poignée tournante pour la commande des gaz.

ROUE ET COMMANDE DE FREIN ARRIÈRE



- | | |
|---|--|
| 120 — Bouton de réglage de frein arrière. | 126 — Contre-écrou de tendeur de chaîne. |
| 121 — Levier de came de frein arrière. | 127 — Béquille arrière. |
| 122 — Tambour de frein arrière. | 128 — Pince de béquille arrière. |
| 123 — Axe de moyeu arrière. | 129 — Porte-bagages. |
| 124 — Ecrrou de l'axe de moyeu arrière. | 130 — Boîte à outils. |
| 125 — Tendeur de chaîne. | 131 — Lanterne arrière. |

k) Garde-boue.

Les garde-boue ont une section très grande et enveloppent parfaitement les roues. Ils sont fixés par des boulons rendant leur démontage très facile.

l) Roues.

Les roues sont du type à rayons tangents ; les moyeux sont munis de roulements à billes, garnis de graisse au montage.

Les jantes sont du type base creuse. Les pneus sont du type ballon à tringles pour les modèles normaux et du type haute pression à tringles pour les modèles grand sport.

Le tableau que l'on trouvera à l'entrée de cette notice, indique d'une manière détaillée, pour chaque type de machine, la dimension des pneus et des jantes.

m) Freins et commandes.

Les deux freins AV et AR sont constitués par un tambour solidaire de la roue et par deux mâchoires actionnées par une came solidaire de la partie fixe.

Le frein AR est commandé par une tige réglable, actionnée par une pédale située à gauche et tourillonnant sur l'axe de repose-pieds.

La commande peut être démontée sans dérégler le frein.

Le frein avant est commandé par un câble relié directement au levier de commande dans certains modèles ; dans les autres types, la commande se fait par interposition d'une tringle analogue à celle qui commande le frein arrière.

7. — ACCESSOIRES

a) Éclairage.

L'éclairage n'est monté sur nos machines qu'à la demande du client. Il comporte : un projecteur et un feu arrière.

b) Génératrice - *Alternateur ou Dynamo.*

1° *Alternateur « Alternovi ».* — L'appareil est commandé par une courroie et une poulie solidaire du vilebrequin ; il n'assure que l'éclairage en marche.

2° *Dynamo « Dynovi ».* — Fournissant du courant continu, et assurant l'éclairage en marche aussi bien qu'à l'arrêt. Elle est commandée également par courroie.

c) Batterie.

La dynamo sert à maintenir constamment en charge, une batterie d'accumulateurs fixée sur un socle faisant partie intégrante du cadre ; le débit de cette dynamo est commandé par un conjoncteur-disjoncteur qui interrompt ou rétablit la charge selon que la batterie est suffisamment chargée ou non. La batterie assure l'éclairage à l'arrêt. Les batteries à bac en ébonite sont fixées à un socle par 2 tiges, munies chacune d'un écrou à oreilles. Les batteries à bac en verre sont munies d'un collier dont le serrage s'effectue également à l'aide de 2 écrous à oreilles. Dans les 2 cas il suffit de dévisser les 2 écrous pour enlever la batterie de la machine.

d) Canalisation.

Les fils assurant la circulation du courant sont réunis en un seul faisceau, facilement démontable et très accessible.

e) Outillage.

L'outillage est placé dans une boîte située sous la selle ou sous le porte-bagages, suivant le type de machine. Il comporte les outils nécessaires à l'entretien de la machine. — La pompe à pneus est fixée sur la Fourche Avant.

Entretien et utilisation des Bloc-moteurs 4 Temps



1. — SOINS ET ENTRETIEN EN GÉNÉRAL

La durée d'une motocyclette dépend essentiellement de la façon dont elle a été conduite et du soin que l'on a apporté à son entretien. Le fait qu'une motocyclette est une machine de faible prix d'achat ne dispense pas son propriétaire d'un entretien que personne ne songerait à discuter pour une automobile, pourtant bien plus coûteuse. Nous prions nos clients de noter qu'en cas de non-conformité à nos conseils en cette matière, il peut résulter une usure prématurée, dont nous ne saurions être rendus responsables.

2. — GRAISSAGE

a) Moteur.

Voir page 1, nos indications concernant le graissage pendant la période de rodage.

Une fois cette période passée, remettre de l'huile fraîche tous les 1.000 km., et même plus souvent, si possible. *Ne pas dépasser 1 litre et demi d'huile* à chaque remplissage, en tenant compte de la quantité d'huile qui reste dans le carter. En d'autres termes, rétablir chaque fois le niveau d'huile à la hauteur que l'on a obtenue en versant 1 litre et demi d'huile.

Au cas où on constaterait des fuites d'huile en marche, vérifier et, au besoin remplacer le clapet de reniflard. Pour les fuites d'huile à l'arrêt, resserrer les écrous d'assemblage des couvercles.

L'emploi de l'huile „ CASTROLLO ” mélangée à l'essence que nous préconisons pendant la période de rodage est tout à fait indiquée même après cette période. Avoir soin de ne pas dépasser la dose prescrite par le fabricant.

Vidanger entièrement le moteur tous les 2.000 km. Il est préférable d'opérer cette vidange au retour d'une randonnée ou bien après avoir fait tourner le moteur pendant quelques minutes, afin que l'huile soit bien chaude

et qu'elle coule facilement. En fin de vidange, faire faire plusieurs tours au moteur, en manœuvrant la pédale de mise en marche, afin d'aider l'écoulement de l'huile. Nous conseillons de ne jamais finir la vidange par un lavage au pétrole ; ce mode d'opérer, qui peut être utile à certains moteurs, étant nettement à déconseiller pour les nôtres. Après vidange complète, refaire le plein, en employant exclusivement l'huile **Castrol XXL**. Verser, comme nous l'avons dit plus haut, par petites quantités à la fois, afin que l'huile puisse pénétrer partout.

Par temps très froid, nous conseillons l'emploi d'une huile plus fluide, telle que **Castrol XL**.

Enfin, ainsi que nous l'indiquons au début de cette notice, nous conseillons l'emploi de l'huile **Castrol R**, à ceux de nos clients qui désirent tirer le rendement maximum de leur machine (en particulier des modèles Sport ou Grand Sport).

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.

b) 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.

c) Articulations non munies de graisseurs.

Ce sont les manettes du guidon, la pédale de frein, ainsi que les chapes des tringles 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.

Voir au chapitre suivant nos indications pour le graissage de la chaîne de transmission.

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.

3. — NETTOYAGE

Il y a lieu de retenir que le nettoyage de la machine devra être suivi du graissage de toutes les parties qui ont été atteintes par l'eau de lavage.

Nous recommandons l'emploi des produits spéciaux de lavage, à employer à l'aide d'un pulvérisateur.

a) Moteur.

Ne se servir du jet en aucun cas.

Laver à l'essence, en se servant d'un pinceau plat de préférence.

b) Cadre, fourche et garde-boue.

Nettoyer à l'aide d'un chiffon imprégné d'eau. Essuyer soigneusement à l'aide d'un chiffon de flanelle ou d'une peau de chamois.

c) Roues.

Nettoyer à l'eau, à l'aide d'une brosse. Pendant le lavage, éviter de répandre de l'eau sur les parties nickelées ou chromées, qui devront être essuyées soigneusement et recouvertes d'une faible couche de vaseline. Cette dernière prescription est surtout à observer par temps de pluie.

d) Chaîne de Transmission.

Eviter 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 36). La nettoyer soigneusement à l'essence ou au pétrole. Une fois nettoyée, la placer dans un bain de graisse consistante **CASTROLEASE** 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.

4. — SOINS EN CAS DE NON-UTILISATION DE LA MACHINE

Lorsqu'on veut arrêter la machine pour un temps assez long, nous recommandons de tenir compte, rigoureusement, des recommandations suivantes :

Mettre la machine sur les deux béquilles ; dégonfler légèrement les pneus en les amenant aux $3/4$ environ de leur pression habituelle ; en hiver, vider complètement le réservoir d'essence. En tout cas, s'assurer que le robinet d'essence est bien fermé ; ramener toutes les manettes de commande à 0. S'assurer que le carter du bloc-moteur est bien rempli d'huile. Essuyer toutes les parties nickelées ou chromées et les couvrir d'une légère couche de vaseline ; choisir un endroit sec et bien à l'abri de la pluie. Il y a intérêt, de plus, à couvrir la machine d'une bâche imperméable.

Lorsque la durée de non utilisation de la machine doit excéder 1 mois, il y a lieu de s'occuper tout spécialement de la batterie. On peut :

1° La faire recharger chaque mois par un électricien compétent ou la recharger soi-même à l'aide d'un petit chargeur 6 volts, genre T.S.F. Indices de fin de charge : Bouillonnement franc et tension aux bornes, en charge : 7,5 volts.

2° Ou bien, pour un long repos (plusieurs mois) décharger la batterie complètement sur le phare, la vider, l'égoutter quelques minutes, la laisser vide et remettre le couvercle. Pour la remettre en service, la porter chez un électricien spécialiste.

5. — 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. Il y a intérêt à effectuer ce serrage lorsque le moteur est encore chaud, c'est-à-dire en rentrant d'une randonnée ou bien après avoir fait tourner le moteur pendant quelques instants.

Tous les écrous sont facilement accessibles en se servant par exemple d'une clé à tube ; les différentes dimensions d'écrous sont très réduites et pratiquement il suffit de deux clés doubles pour serrer tous les écrous sans exception.

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.

Nous recommandons de ne pas serrer les écrous de culasse lorsque celle-ci est très chaude, c'est-à-dire lorsqu'il est impossible d'y tenir la main appliquée.

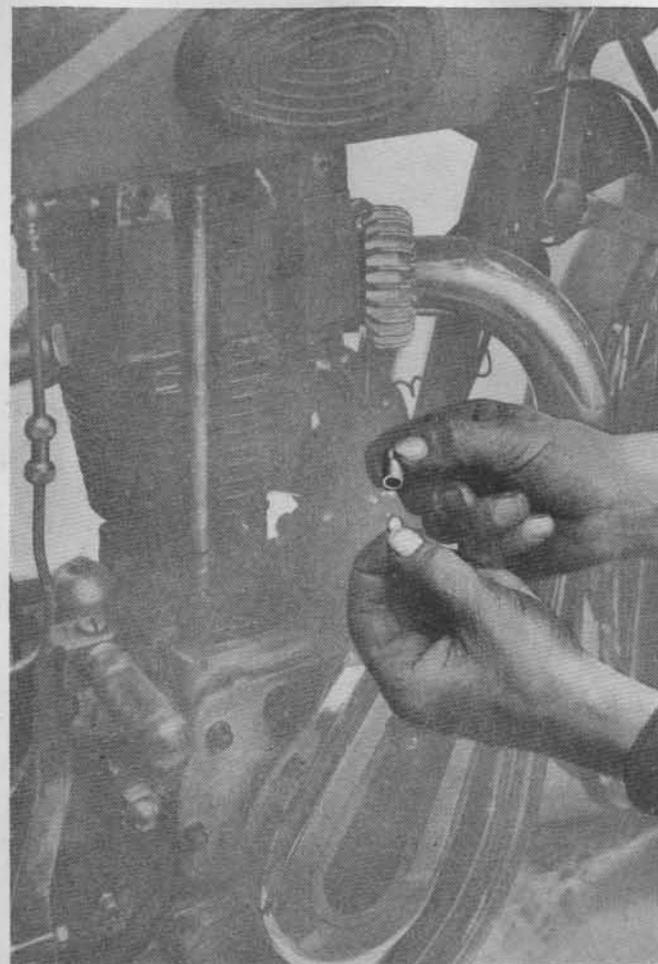
Démontage et réglages

a) Bloc-moteur.

Le bloc-moteur tout entier est facile à enlever du cadre. Pour cela il y a lieu de démonter d'abord le carter de chaîne, qui est fixé par un écrou au carter moteur et par un autre écrou au cadre. Tenir compte du fait que le dernier écrou sert également à la fixation du porte-bagages et qu'il n'est accessible que du côté gauche de la machine, à travers les rayons de la roue arrière. Le carter de chaîne étant enlevé, il y a lieu de démonter la chaîne ; tourner la roue arrière, le levier des vitesses étant au point mort, pour amener le maillon de raccord à proximité du pignon de chaîne; défaire le maillon de raccord et faire tourner la pédale de mise en marche pour dégager la chaîne, par la rotation du pignon. Dévisser ensuite le bouchon du corps du carburateur, pour dégager les câbles de commande d'air et de gaz. Desserrer l'écrou de serrage du collier de tube d'échappement, sortir le boulon et faire basculer le tube vers le bas, afin de dégager le tube de la pipe du cylindre. Défaire également la tringle de commande des vitesses.

Défaire ensuite le câble de commande de débrayage en plaçant une pince sur le méplat de la vis de commande et en faisant tourner le levier vers l'arrière. Enlever les fils qui partent de la génératrice (Dynamo ou Alternateur) en ayant soin de bien repérer l'emplacement de ces fils. Défaire le câble de décompresseur, en agissant comme il est décrit pour le câble de débrayage. Enlever les deux repose-pieds en desserrant les écrous de fixation et en les faisant basculer pour les dégager de leurs cônes. Enlever enfin les quatre écrous des pattes d'attache de moteur et sortir les deux chapeaux de fixation. Soulever le bloc-moteur en le penchant vers l'arrière ou vers l'avant pour dégager les deux pattes du berceau et sortir le bloc-moteur. Dans les modèles à culbuteurs il est indispensable de démonter la culasse pour pouvoir sortir le bloc-moteur du cadre. Tenir compte du fait que le poids du bloc-moteur varie, suivant les modèles, entre 30 et 35 kg. et qu'il y a intérêt de se faire aider par une autre personne pour le soulever. Opérer en sens inverse, pour remonter le bloc-moteur.

Nous recommandons formellement aux personnes non expérimentées de ne jamais essayer d'ouvrir les couvercles du moteur. Nous conseillons aux personnes qui ont les connaissances nécessaires à cette opération de vidanger d'abord le bloc-moteur.



RÉGLAGE DU JEU DES SOUPAPES PAR CALES D'ÉPAISSEUR
BLOC-MOTEUR A SOUPAPES LATÉRALES ET CULBUTEURS SPORT

(Mise en place de la Cale d'épaisseur)

b) Cylindre et culasse.

Nous recommandons de ne démonter la culasse que pour le décalaminage ou le rodage des soupapes ; il suffit pour cela, après avoir enlevé le fil de bougie, d'enlever les écrous fixant la culasse (en se servant pour cela de la clé spéciale fournie avec chaque machine) et de retirer la culasse en ayant soin de ne pas abîmer le joint ; au cas où ce dernier aurait souffert, il est indispensable de le remplacer.

Pour le démontage du cylindre (opération qui ne doit être faite que par une personne expérimentée) il y a intérêt à démonter tout le bloc-moteur et à le séparer de la motocyclette.

c) Rôdage des soupapes.

Celles-ci sont facilement accessibles ; lorsqu'on a enlevé la culasse pour les roder, il est nécessaire de les démonter complètement et de les essuyer soigneusement ainsi que leur siège.

Pour les démonter, se servir d'un lève-soupapes pour comprimer le ressort ; enlever la clavette des soupapes et retirer cette dernière. Le rodage se fait de la manière habituelle en se servant d'une pâte composée de potée d'émeri délayée dans l'huile et en faisant tourner la soupape alternativement dans un sens et dans l'autre à l'aide d'un tournevis, jusqu'à ce que le rodage soit complètement fini.

Avoir soin, pendant cette opération, de couvrir l'alésage du cylindre d'un chiffon, afin d'éviter absolument l'introduction de potée d'émeri dans le cylindre.

d) Nettoyage du Piston et de la Culasse.

Au bout d'un certain temps de marche, le piston et la culasse peuvent être recouverts d'une légère couche de carbone, appelée habituellement « calamine ».

Dans les moteurs graissés à l'aide des huiles que nous recommandons, cette couche de carbone est très faible et de peu de dureté.

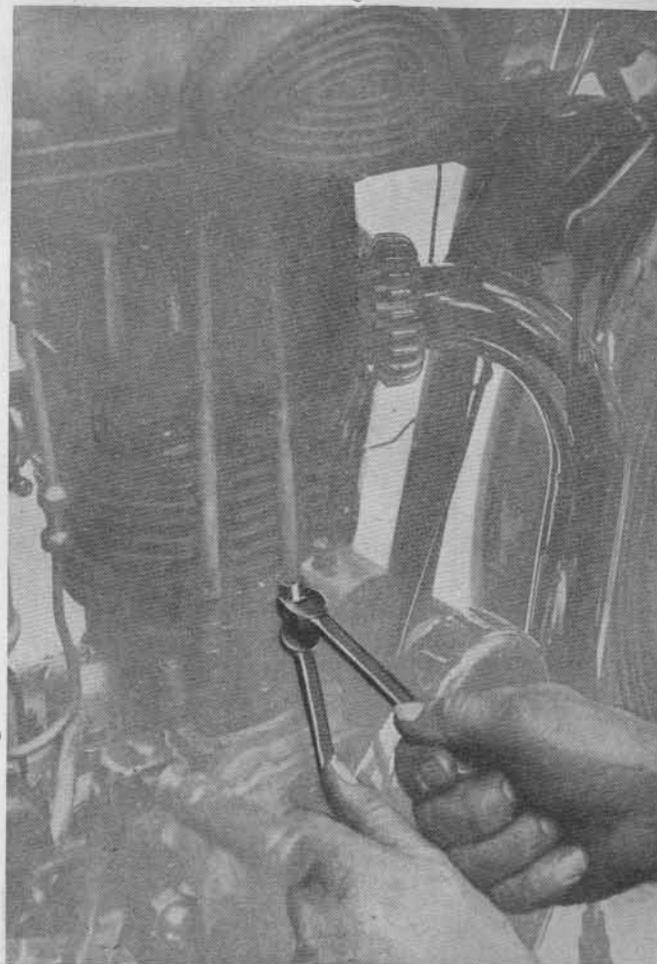
Il est donc facile de l'enlever à l'aide d'un grattoir qui sera de préférence en cuivre. Nous recommandons formellement de ne jamais employer de grattoir en acier qui risquerait de rayer les pièces.

Il est utile de faire suivre le décalaminage du moteur du nettoyage complet de la pipe d'admission, du tube et du pot d'échappement.

e) Calage du moteur.

Comme nous l'avons indiqué dans la description générale, la commande des soupapes est assurée par deux cames, calées à un angle fixe.

Pour régler le calage du moteur, il y a lieu de démonter le chapeau du couvercle de distribution, en dévissant ses écrous de serrage, après avoir



RÉGLAGE DU JEU DES SOUPAPES PAR VIS ET CONTRE-ÉCROU
(BLOC-MOTEUR A CULBUTEURS SÉRIE).

démonté la poulie de commande de dynamo ou d'alternateur et l'levier de décompresseur. Faire tourner le pignon de commande de distribution, sur son cône pour l'amener à la position nécessaire.

Pour le débloquer, se servir de l'arrache-cône spécial que nous pouvons fournir sur demande.

Le tableau ci-dessous indique les réglages de distribution de tous nos types de moteurs.

RÉGLAGE DE LA DISTRIBUTION

GENRE DE MOTEUR	Cylindre	Alésage	Course	OUVERTURE ADMISSION AVANT LE P. M. H.		FERMETURE ADMISSION APRES LE P. M. B.		OUVERTURE ECHAPPEMENT AVANT LE P. M. B.		FERMETURE ECHAPPEMENT APRES LE P. M. H.	
				En degrés	En mm	En degrés	En mm	En degrés	En mm	En degrés	En mm
SOUPAPES LATÉRALES	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
SERIE	493,1	80	98	7	0,7	57	17	59	18	10	1,1
	249,1	65	75	7	0,5	57	14	59	14,7	10	0,8
CULBUTEURS SERIE	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

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 platinées 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 $\frac{m}{m}$, lorsque le moteur est froid.

Pour les moteurs à culbuteurs, le jeu doit être plus réduit : de l'ordre de 1/10 de $\frac{m}{m}$. 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 2 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.

f) Bougie.

La distance entre les électrodes de la bougie doit être de $0\frac{m}{m}4$ minimum et de $0\frac{m}{m}6$ 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.

Pour résumer, nous conseillons de ne jamais monter, à la place d'une bougie à filetage long, une bougie à filetage court. Au cas, cependant, où on aurait été obligé de le faire, et que l'on veuille remettre une bougie à filetage long, avoir soin de passer dans la culasse un taraud de 18 pas 1,50, afin d'éviter de détériorer le filetage de la culasse. Faire faire cette opération par un mécanicien expérimenté, après démontage de la culasse.

Il y a lieu de vérifier fréquemment l'état de la bougie sans attendre le moment où elle sera hors d'état de servir. La 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.

g) Calage de la Magnéto.

Retirer le couvercle qui couvre le rupteur. Faire tourner le moteur à l'aide de la pédale de mise en marche pour amener le piston au point mort haut. Les vis platinées du rupteur doivent se trouver écartées de $4/10$ de $\frac{m}{m}$ environ, étant entendu que la manette de commande d'avance se trouve à sa position de repos. Si ce n'était pas le cas, il y aurait lieu de dévisser le bouchon de réglage situé sur le couvercle côté transmission. Desserrer la vis de fixation du pignon de magnéto et faire tourner le rupteur à la main pour l'amener à une position telle que les vis platinées se trouvent à l'écartement indiqué plus haut. Resserrer la vis de fixation du pignon et remettre le bouchon de visite.

Pour débloquer le pignon de magnéto, se servir de notre extracteur spécial.

h) 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.

Pour la tendre il y a lieu de desserrer de quelques tours les écrous de l'axe du moyeu arrière. Débloquer ensuite les contre-écrous des tendeurs de chaîne qui se trouvent de chaque côté du cadre et qui appuient sur les écrous de l'axe de moyeu. Visser les deux tendeurs de la quantité nécessaire, en amenant la chaîne à la tension désirée; 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, en se servant d'un double mètre, par exemple, pour vérifier que, de chaque côté, la distance de l'axe du moyeu avant à l'axe du moyeu arrière est bien la même. Rebloquer les contre-écrous des tendeurs de chaîne, ainsi que les deux écrous de l'axe de moyeu arrière. Ne pas oublier que le réglage de la chaîne entraîne le réglage correspondant de la tige de commande de frein arrière.

Le démontage du pignon de chaîne de la boîte des vitesses est facilité par l'emploi de l'extracteur spécial que nous pouvons fournir sur demande. Spécifier à la commande, le type de machine.

i) 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 redevenue 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.

j) Embrayage.

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

RÉGLAGE DU CARBURATEUR

Genre de Moteur	Cylindrée	Alésage	Course	Marque de carburateur	Type de carburateur	Gicleur
SOUPAPES-LATERALES Série	172,6	56	70	Amac	40 MSX	A5 - A6
	249,1	65	75	Gurtner	M. 18	31 - 32
	346,7	70	90	Amac	M20 ou M20D	33-34-35
	493,1	80	98	Gurtner	5/0 12	100-110
CULBUTEURS Série	249,1	65	75	Amac	M 22 D	38-39-40
	346,7	70	90	Gurtner	5/0 12	100-110
	493,1	80	98	Amac	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
CULBUTEURS GRAND-SPORT	249,1	65	75	Amac	M 22 D	39-40-41
	346,7	70	90	Amac	6/0 12	150-160
	493,1	80	98	Gurtner	M 25 D	44-45-46
	346,7	70	90	Amac	5/0 12	95-100-105
	493,1	80	98	Amac	6/001	130-140-150
				Amac	6/012	150-160
	346,7	70	90	Amac	6/001	130-140-150
	493,1	80	98	Amac	6/022	160-170

Au cas où on constaterait un patinage de l'embrayage, sur les moteurs à embrayage non réglable, il y a intérêt à mettre des rondelles d'épaisseur sous les ressorts, afin de durcir ceux-ci. Faire faire de préférence cette opération par un mécanicien expérimenté.

Il y a intérêt également à nous demander des disques d'embrayage supplémentaires ou, de préférence, nos nouveaux disques en matière spéciale, en remplacement des disques anciens. Nous consulter à ce sujet, en nous indiquant le type de machine dont il s'agit.

Dans les machines à embrayage réglable, le réglage est facile à réaliser de la manière suivante :

Enlever le « sans-soudure » du câble de commande de débrayage et retirer le câble. Dévisser la vis de commande de débrayage en faisant tourner le levier à pédale de commande de gauche à droite et la retirer complètement. A l'aide de la clé spéciale, débloquer et dévisser le bouchon de réglage de l'embrayage. Noter que sur certaines machines, ce bouchon est vissé à droite et que sur d'autres machines, il est fileté à gauche. Dans certaines machines, ce bouchon est muni d'un frein à languettes dont deux sont engagées dans des fentes fraisées dans le carter et dont deux autres sont repliées dans les encoches de l'écrou. Pour dévisser l'écrou, il y a lieu de déplier les languettes engagées dans les encoches de l'écrou. Le bouchon de réglage de l'embrayage étant enlevé, l'écrou de réglage de l'embrayage devient accessible, à travers le trou taraudé destiné à recevoir le bouchon.

Le réglage de l'embrayage s'effectue à l'aide de la clé spéciale (servant en même temps à démonter le bouchon de réglage) dont les 4 griffes s'engagent dans 4 trous percés dans l'écrou de réglage d'embrayage. Pour durcir l'embrayage, il y a lieu de tourner dans le sens des aiguilles d'une montre, et en sens inverse, pour le rendre moins dur. La quantité dont il y a lieu de visser l'écrou de réglage, est impossible à indiquer, étant donné qu'elle dépend du degré d'usure de l'embrayage. Il y aura lieu de procéder par tâtonnements. Il y a d'ailleurs, intérêt à faire faire cette opération par un mécanicien spécialiste.

L'écrou de réglage de l'embrayage est muni d'un frein, solidaire de l'écrou qui le verrouille automatiquement dans la position qui lui a été donnée.

k) 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 quinconces, chaque axe est vissé dans une biellette, la partie filetée de la biellette 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.

Pour ce qui concerne le graissage, voir au chapitre « Graissage » le paragraphe concernant la fourche.

l) 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.

m) Commandes par câbles.

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

n) 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.

o) 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 cable de frein. Les autres opérations sont les mêmes que ci-dessus, sauf en ce qui concerne la chaîne.

p) Équipement électrique par alternateur - (Facultatif)

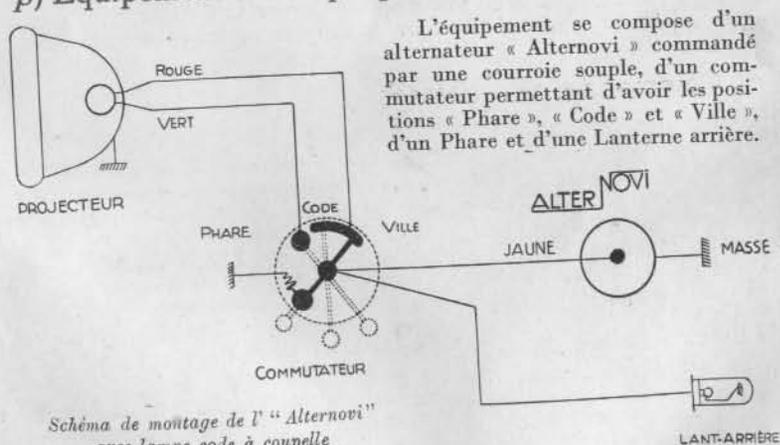


Schéma de montage de l' "Alternovi" avec lampe code à coupelle

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.

En cas de démontage, s'assurer que les fils correspondent bien aux couleurs indiqués par le schéma.

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.

r) Équipement électrique par dynamo et batterie - (Facultatif)

Cet équipement comporte :

Une dynamo à double débit (25 et 60 watts environ).

Un conjoncteur-disjoncteur.

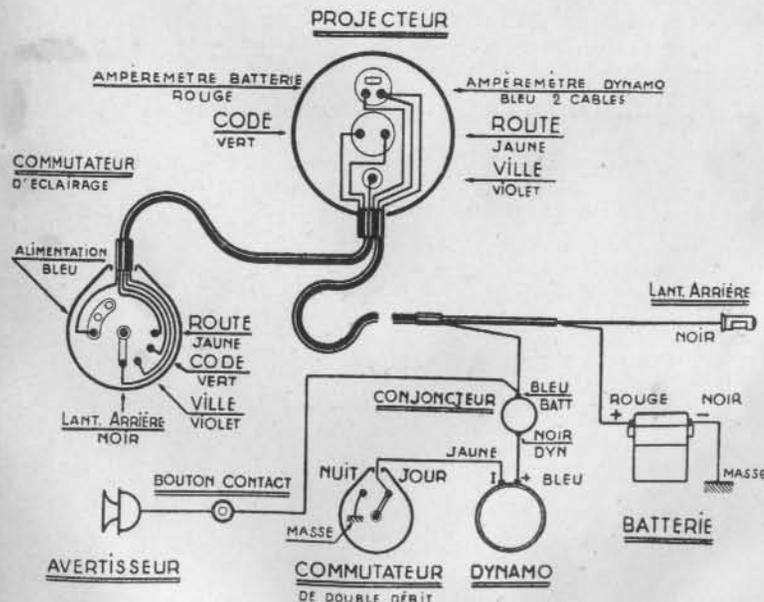
Une batterie d'accumulateurs.

Un commutateur d'éclairage à 4 positions.

Un projecteur avec ampèremètre.

Une lanterne arrière.

Un avertisseur.



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 2 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 cosses 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'émail 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*.

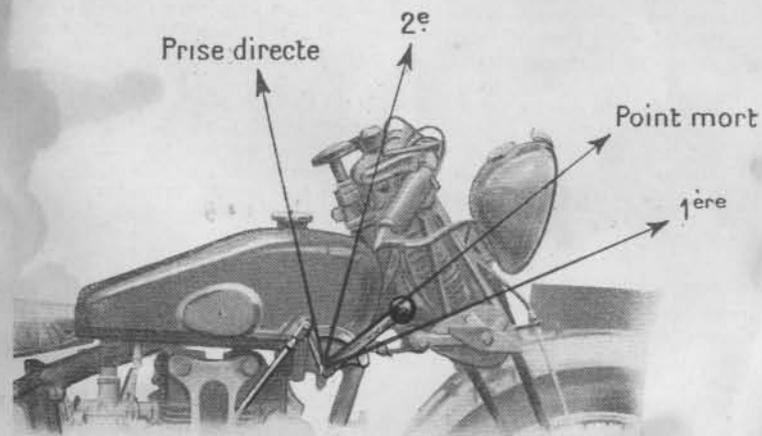
V

Conduite de la machine

■

Avant de mettre en marche pour la première fois, voir page 1 les recommandations concernant le graissage. Il est indispensable d'autre part, de savoir conduire une motocyclette.

Nous supposons d'autre part que le propriétaire de la machine a parcouru attentivement le texte de cette notice, qu'il s'est bien mis au courant de toutes ces particularités ; s'assurer que les pneus sont bien gonflés et à ce propos, remarquer que ceux-ci doivent être gonflés à une pression de 1kg, 200 pour les roues AR et 1 kg. pour les roues AV.



POSITION DU LEVIER A MAIN DES VITESSES

S'assurer également que toutes les manettes et les pédales de commande jouent librement et que le levier de commande de vitesse se trouve au point mort.

Ouvrir le réservoir d'essence.

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 amener 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*.

Si toutefois le moteur ne partait pas du premier coup de pédale, ce n'est uniquement qu'une position d'ouverture de manette de gaz ; le conducteur après quelques essais, connaîtra rapidement la meilleure position de la manette pour un bon départ du moteur.

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.

Voilà donc la moto prête à partir. Après s'être bien installé sur la selle, débrayer complètement à fond en appuyant sur la poignée de débrayage ou sur la pédale dans les machines qui en comportent une. Passer en 1^{re} vitesse en poussant sur le levier de commande ; 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 tirer le levier de changement de vitesse à vous, et la 2^e est prise.

Toutefois, avant de lâcher la poignée d'embrayage, ne pas oublier de remettre les gaz ; agir de même pour passer en 3^e.

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.

La position des vitesses est la suivante, par rapport au conducteur monté sur la machine : 1^{re} vitesse, Point Mort ; 2^e vitesse, Prise Directe, de l'Avant vers l'Arrière.

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 :

Laisser en principe l'index de robinet de réglage de l'huile sur la position « Sport », qui donne le maximum de graissage.

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 toute 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 (Voir 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. Le tableau (add. N° 1) situé en tête de cette notice, donne des indications exactes à ce sujet.

En cas de montage d'un side-car, consulter le même tableau.

VI

Pannes 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.
- Les soupapes ne portent pas : les nettoyer au pétrole, les roder ou les changer.
- 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.
- Magnéto ou carburateur déréglés : vérifier et faire le réglage ou bien le faire faire par un mécanicien.

FUITES D'HUILE

- Fuites en marche : vérifier le clapet de reniflard, qui doit jouer librement de quelques dixièmes de millimètre ; le remplacer s'il est détérioré.
- Fuites à l'arrêt : resserrer les écrous des couvercles du moteur. Remplacer le joint s'il est en mauvais état.

LE MOTEUR PART MAIS S'ARRETE IMMÉDIATEMENT

- Canalisation d'essence bouchée : voir plus haut.
- Gicleur bouché : voir notice spéciale du carburateur.
- 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 platinées. 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 nettoyer ou les roder.

LE MOTEUR NE TIRE PAS

Graissage insuffisant : vérifier le niveau d'huile.
Magnéto décalée : voir plus haut.
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 : remplacer ceux-ci.
Huile de mauvaise qualité : avoir soin de mettre l'huile que nous recommandons.
Manque d'huile : rétablir le niveau de l'huile dans le moteur.
Bougie incandescente : la remplacer.
Corps étrangers dans le cylindre : démonter celui-ci et le nettoyer.
Il est impossible d'indiquer dans cette notice toutes les causes de dérangement de la machine.
Le conducteur s'habitue 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 ennuis quelconques.

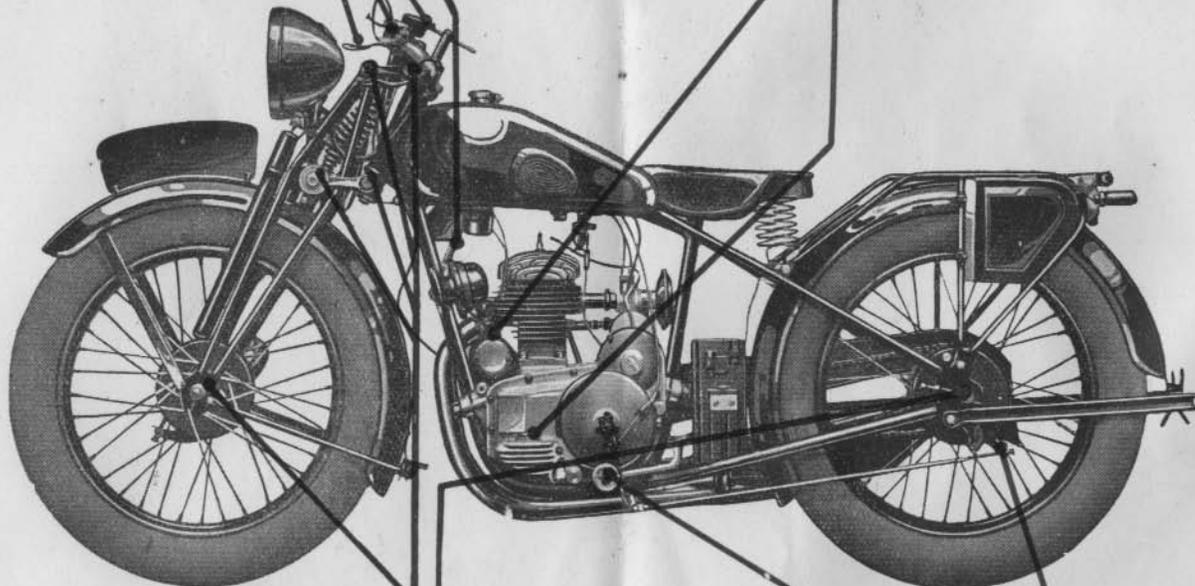
**LEVIER DE COMMANDE DES VITESSES
POIGNÉES ET MANETTES DE COMMANDE**

Graisser tous les 15 jours en se servant de la pompe à pression. Employer la même huile que pour les graisseurs à billes.

GÉNÉRATRICE *Dynamo ou Alternateur*
huile extrafluide **"OILIT.."**
Graisser légèrement tous les 1000^{km} environ.

MOTEUR: HUILE CASTROL XXL

Pendant les premiers 2000^{km} vidanger et renouveler l'huile tous les 500^{km}. Vidanger et renouveler l'huile tous les 1500^{km} environ pendant l'usage normal. Vérifier et rétablir souvent le niveau d'huile.



Articulations munies de Graisseurs à billes

AXES DE FOURCHE

MOYEU AVANT

MOYEU ARRIÈRE

HUILE CASTROL XXL

Graisser tous les 8 à 10 jours en se servant de la pompe à pression livrée avec la machine. Graisser tous les jours par temps de pluie.

PÉDALE ET LEVIER DE CAME DE FREIN

Graisser tous les 15 jours en se servant de la pompe à pression employer la même huile que pour les graisseurs à billes.

Nota: Avant d'immobiliser la machine pour un arrêt prolongé, s'assurer que tous les organes indiqués sur ce tableau sont graissés.