

CYCLES & MOTOCYCLETTES

2, Rue
André
Colomban

Cerrot

DIJON
(Côte-d'Or)

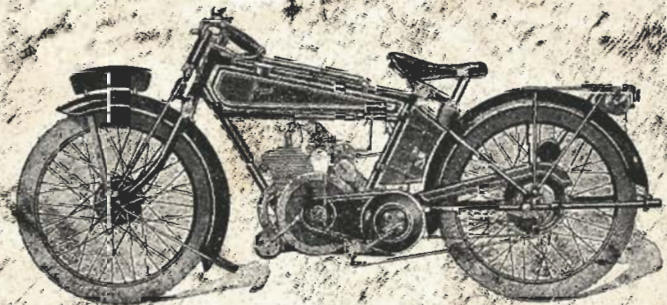
R. C. Dijon 4874

Description, Conduite et Entretien
de la

MOTORETTE

Deux Temps :: Type F

3 HP



Modèle FS

AGEN

MOTORETTE TERROT 3 CV



Modèle FT

LA MOTORETTE TERROT

3 CV



Désirant donner satisfaction aux goûts les plus divers de notre clientèle, nous présentons notre nouvelle motorette 3 cv sous différentes réalisations quant à l'équipement, la structure du cadre et la nature de la transmission.

Quel que soit le type envisagé, les caractéristiques fondamentales de la machine restent les mêmes, qui sont : simplicité, robustesse et confort.

Le moteur deux temps utilisé sur notre motorette, est un moteur robuste et rustique qui ne requiert pas des réglages fréquents et des soins spéciaux ; son fonctionnement est sûr et ses qualités remarquables de rendement permettent de gravir avec aisance les plus fortes rampes.

Le modèle « Tourisme » (FT) a été établi à l'intention des personnes qui désirent assurer un service intensif avec un mode de locomotion économique offrant le maximum de confort et de sécurité. C'est le prototype même du véhicule utilitaire à deux roues.

Le modèle « Sport » (FS) avec sa boîte 3 vitesses, sa transmission par chaînes et ses freins dans les moyeux, est une machine de luxe pourvue des perfectionnements les plus récents et qui peut être utilisée à toutes les fins.

Enfin les modèles à cadre ouvert (FD) et (FSD) rendent l'usage de la motocyclette accessible non seulement aux dames et aux ecclésiastiques, mais encore aux personnes qui désirent se déplacer à motocyclette sans revêtir un costume spécial.



DÉCOMPRESSEUR. — Très accessible et bien refroidi.

MAGNÉTO blindée à haute tension, commandée par chaîne réglable enfermée dans un carter étanche en aluminium.

CARBURATEUR semi-automatique, commandé par transmission flexible et deux manettes.

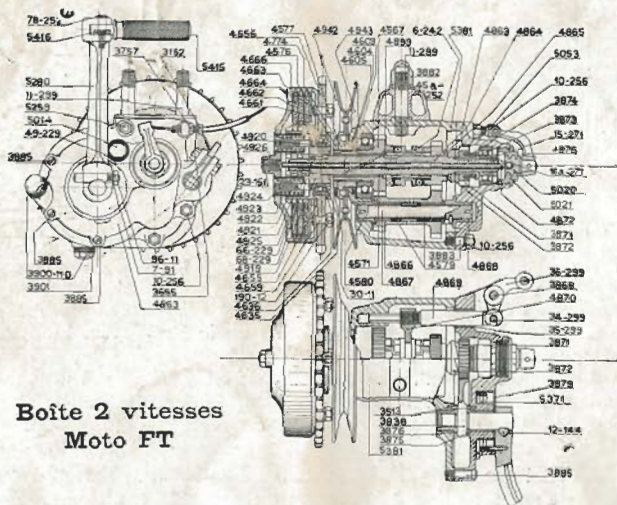
SILENCIEUX — En tôle sans cloisons intérieures. Les modèles équipés avec repose-pieds caoutchouc sont montés avec silencieux muni d'un dispositif d'échappement libre.

TRANSMISSION par chaîne et courroie de 19 m/m sur le modèle F T et chaînes sur le modèle F S.

(Pas des chaînes 12.7 m/m, largeur 7,9, rouleaux de 8 m/m 5).

CHANGEMENT DE VITESSES

BOITE 2 VITESSES. — Boîte de vitesses « Terror » à pignons constamment en prise. Le changement de vitesse s'opère par le déplacement transversal d'un baladeur commandé par une fourchette.



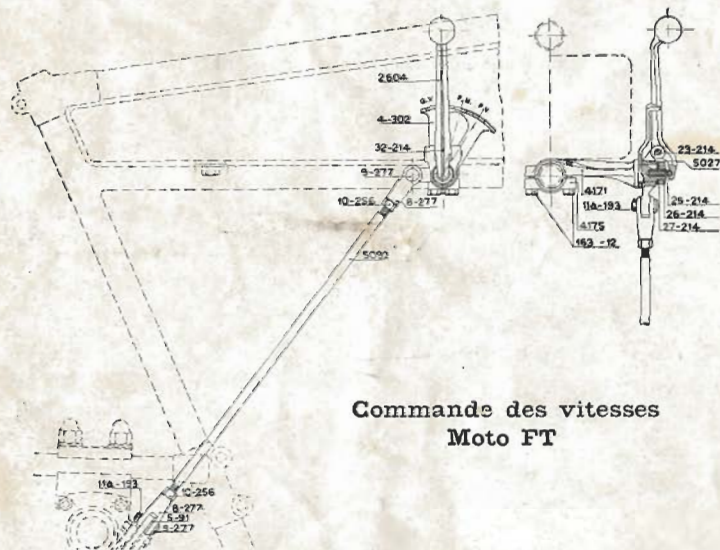
DÉBRAYAGE du type à disques multiples. Un jeu de disques est garni de liège et solidaire du tambour. Un deuxième jeu est constitué par des disques lisses qui sont montés sur le moyeu, lequel entraîne l'arbre du changement de vitesses.

Les disques sont maintenus fortement appliqués l'un contre l'autre par des ressorts à tension réglable.

Le débrayage est obtenu par le déplacement d'une tige qui traverse entièrement l'arbre primaire de la boîte et prend appui d'une part sur le couvercle du débrayage et d'autre part sur la commande à levier reliée au câble qui part du guidon pour aboutir à la boîte.

AMORTISSEUR. — Toutes nos boîtes de vitesses montées sur machines à transmission par chaînes sont munies d'un dispositif amortisseur de chocs constitué par des rondelles de caoutchouc encastrées dans le grand pignon du débrayage qui se trouve ainsi accouplé élastiquement avec le tambour.

COMMANDE DES VITESSES. — Par levier à boucle fixé sur le côté droit de la machine. Le point mort sur nos boîtes à 2 ou 3 vitesses se trouve toujours entre la première et la deuxième vitesse.



Commande des vitesses
Moto FT

REPOSE-PIEDS. — Le modèle tourisme (F T) est normalement équipé avec marche-pieds wagon en aluminium, et le modèle sport (F S) avec repose-pieds caoutchouc.

SELLE de luxe très confortable et de large assise. La suspension est assurée par doubles ressorts combinés travaillant à la compression et à la traction.

SACOCHÉ en tôle garnie intérieurement de cuir. La fermeture est assurée par une serrure nickelée et deux passants cuir.

PORTE-BAGAGES constitué par de petits tubes entretoisés et soudés à l'autogène. A l'arrière est boulonnée la plaque d'immatriculation et sur le côté droit se trouve une boîte en tôle pour recevoir une chambre à air de rechange.

Le porte-bagages peut recevoir un siège auxiliaire (tan-sad) pour passer. Dans ce cas la machine est munie de deux marchepieds spéciaux se fixant à la place des tourillons d'articulation.

GARDE-BOUE d'un dessin nouveau. Leur forme enveloppante les rend efficaces à la fois contre la boue et la poussière.

Le garde-boue avant est terminé par une bavette articulée brevetée S. G. D. G.

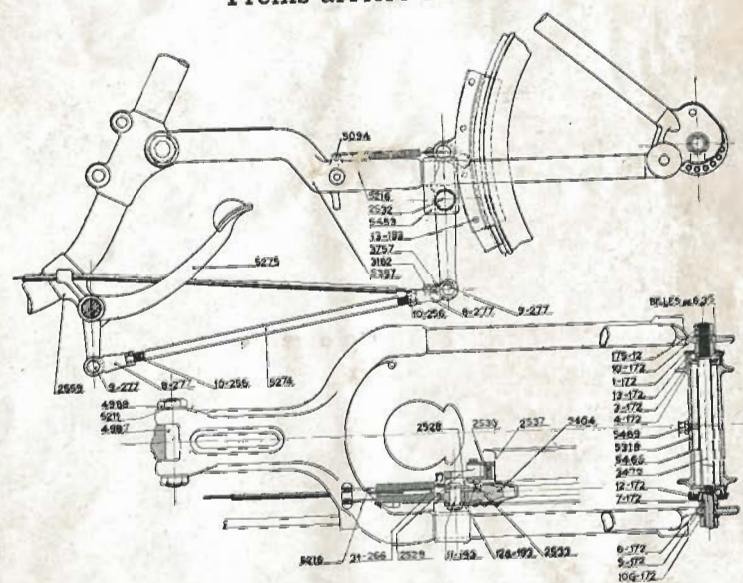
SUPPORTS. — La machine est pourvue d'une béquille avant et d'un support arrière articulés sur des tourillons.

ROUES montées avec jantes renforcées et pneus de 600x65 à talons.

MOYEUX. — Nos moyeux sont à cônes réglables de notre type bien connu à bain d'huile. Leur étanchéité est assurée par des feutres d'une efficacité absolue.

FREINS. — La machine est munie de deux freins commandés l'un par levier renversé fixé sur le côté droit du guidon, l'autre par une pédale à portée du talon gauche du conducteur.

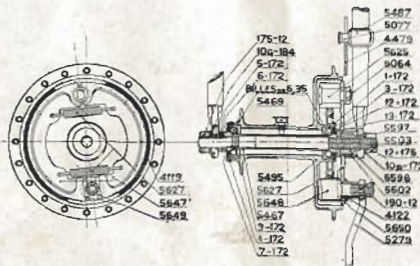
Freins arrière Moto FT



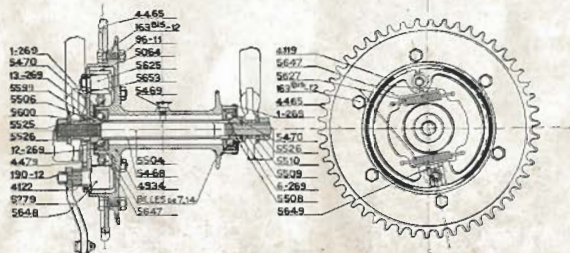
Sur le modèle « Tourisme FT », le frein à main est constitué par un segment de ferodo monté sur une armature et qui agit sur le plat de la poulie de transmission. Le frein au pied est constitué par un segment en fibre qui agit dans la gorge de la poulie de transmission.

Sur le modèle « Sport luxe FS » les freins sont à expansion interne et combinés avec les moyeux avant et arrière. Les segments extensibles sont en aluminium garni de ferodo.

Frein avant Moto FS



Frein arrière Moto FS



Les organes de freinage avant et arrière sont interchangeables.

GUIDON ET COMMANDES. — Le guidon, sport ou relevé au choix, est nickelé et muni de poignées pneumatiques. Les organes de contrôle sont ainsi disposés :

- A droite. — Levier renversé de frein.
- » Manette double gaz et air.
- A gauche. — Levier renversé de décompresseur.
- » Levier de débrayage.
- » Manette d'avancée à l'allumage.

RÉSERVOIR émaillé noir avec bandeaux et filets or. Capacité : 8 litres.

RÉSERVOIR AUXILIAIRE. — Cet accessoire fixé à l'arrière du porte-bagages est en principe destiné à recevoir l'huile de réserve qu'il est prudent d'emporter au cas où la possibilité de ravitaillement en huile en cours de route est problématique. Capacité : 1 litre 300.

OUTILLAGE. — L'outillage de bord est rangé dans une trousse à compartiments. Sa composition est la suivante :

- | | |
|-----------------------------------|-------------------------------------|
| 1 jeu de clés diverses. | 1 perce-courroie (sur type FT). |
| 1 clé pour moyeux. | 1 burette. |
| 1 clé cylindrique pour embrayage. | 1 jeu de démonte-pneus. |
| 1 clé à molette. | 1 nécessaire de réparation. |
| 1 clé de magnéto. | 1 maillon de chaîne-rapide. |
| 1 pince universelle. | 1 agrafe de courroie (sur type FT). |
| 1 tournevis. | 2 gicleurs de recharge. |

Une pompe gros modèle est fixée sur le cadre.

MOTORETTE Type FD

à Cadre ouvert

Cette machine possède les mêmes particularités mécaniques que le modèle FT.

Le dessin du cadre et du réservoir ont seuls été modifiés pour rendre la machine parfaitement accessible aux dames et aux ecclésiastiques, et d'une manière générale à toutes les personnes habituées à porter des vêtements amples. La protection est assurée par un capot formant pare-jambes, d'un démontage extrêmement rapide. Munie de cet accessoire, la motocyclette est idéale pour rouler par tous les temps, sans crainte de la moindre éclaboussure.



La machine comporte obligatoirement les marche-pieds wagon. Elle ne peut être munie du dispositif d'échappement libre.

Sur demande cette machine peut être établie avec boîte 3 vitesses, transmission par chaînes et freins dans les moyeux (type FSD).

Poids de nos Machines 3 HP

Modèle FT	82 kgs.
» FS	87 »
» FD	86 »
» FSD	89 »

Fonctionnement de notre Moteur 2 Temps

Nous donnons ci-dessous schématiquement différentes phases du cycle du moteur qui feront comprendre son fonctionnement et montreront l'office du piston, qui, par sa forme spéciale, joue le rôle de distributeur.

La soupape de décompression, figurée dans le fond du cylindre, est simplement utilisée pour faciliter le lancement du moteur.

au-dessus du Piston

Le piston, dans sa course ascendante, ferme successivement les orifices d'introduction et de sortie des gaz et comprime le mélange gazeux.

L'étincelle jaillit, suivie de la déflagration des gaz.

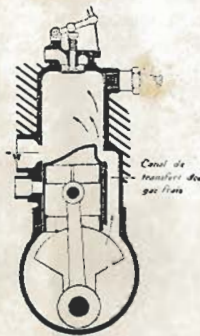
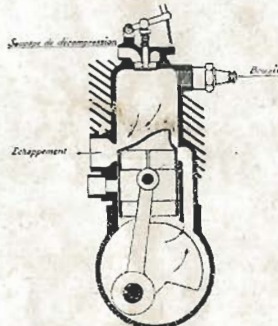
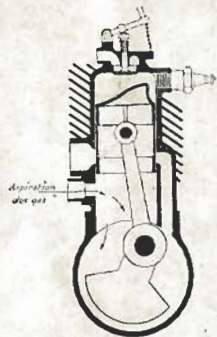
Les gaz se sont détendus chassant le piston vers le bas.

L'orifice d'échappement se découvre livrant passage aux gaz brûlés.

L'orifice d'introduction des gaz est découvert à son tour.

Les gaz frais pénètrent dans le cylindre; le restant des gaz brûlés est balayé par les gaz frais.

Schémas



au-dessous du Piston

L'ouverture d'aspiration reliée au carburateur est découverte au moment où le piston arrivant au haut de sa course, la dépression dans le carter a atteint sa plus grande valeur.

Le mélange gazeux aspiré dans le carter est comprimé par la descente du piston.

Les gaz comprimés dans le carter pénètrent dans le cylindre par le canal de transfert et sont dirigés dans le voisinage de la bougie par le masque appelé déflecteur que comporte le piston.

Instructions Sommaires pour la Conduite et l'Entretien de la MOTORETTE 3 HP

CONDUITE

Nos clients trouveront ci-dessous quelques indications essentielles pour la mise en marche et la conduite de notre Motorette.

PRÉPARATION DE LA MACHINE. — Garnir le réservoir du mélange huile-essence, c'est-à-dire introduire par exemple cinq litres d'essence pure (un bidon) et un demi-litre d'huile (cinq mesures) dans le réservoir. Agiter le réservoir pour activer la dissolution de l'huile dans l'essence, ouvrir le robinet de départ et noyer le carburateur. Pour cette dernière opération, surtout nécessaire lorsque le moteur est froid, il suffit de maintenir le doigt appuyé sur la poussette du carburateur jusqu'à ce que l'essence apparaisse à la hauteur du couvercle. Placer la manette des gaz au $\frac{1}{3}$ de sa course environ dans le sens de l'ouverture, fermer complètement la manette d'air. Ouvrir aux $\frac{2}{3}$ la manette d'avance.

Se mettre à califourchon sur la machine, décompresser et avec le pied droit actionner vigoureusement, mais sans brutalité, la pédale de lancement. Lâcher le décompresseur lorsque la vitesse est à son plus haut point, c'est-à-dire un peu avant la fin de la course de la pédale. Le moteur doit partir. Prévenir l'emballement en réglant air et gaz pour obtenir le ralenti convenable.

Ne jamais forcer sur la pédale de lancement au cas où l'engrènement du secteur et du pignon offrirait de la résistance, mais déplacer légèrement à la main le volant du moteur avant de renouveler la tentative de mise en marche.

DÉMARRAGE DE LA MACHINE. — Débrayer avec le levier placé sur le côté gauche du guidon. Placer le levier des vitesses dans le cran avant du secteur. Il se peut parfois que les clabots de la boîte de vitesses ne se trouvant pas en face l'un de l'autre cette manœuvre soit impossible.

Pour faciliter la mise en prise des clabots, pousser la machine de quelques dizaines de centimètres jusqu'à ce que le levier de vitesse rentre bien dans le cran.

A ce moment augmenter l'admission des gaz en lâchant en même temps et progressivement le levier de débrayage.

Dès que la machine est lancée, décompresser ou débrayer légèrement et tirer vivement le levier de vitesse dans le cran de la 2^e vitesse. Même manœuvre pour passer en 3^e vitesse.

EN MARCHÉ. — Régler la vitesse avec la manette d'admission des gaz en corrigeant la carburation avec la manette d'air. En principe, avec un petit gicleur, il faut peu d'air, et avec un gros gicleur, il faut donner beaucoup d'air.

En côte, ou lorsqu'il est nécessaire de marcher avec le maximum de gaz, il est bon de réduire un peu l'air, surtout s'il se produit le cliquetis caractéristique, indice d'un excès d'air qui peut provoquer l'échauffement du moteur.

Plus le moteur tourne vite, plus il faut donner d'avance à l'allumage. Si le tuyau d'échappement bleuit, surveiller l'avance à l'allumage qui est insuffisante.

Pour revenir de 3^e en 2^e vitesse ou de 2^e en 1^{re}, la méthode la plus

correcte est de débrayer légèrement et de déplacer vivement le levier de vitesses de la position arrière à la position avant.

Pour arrêter, fermer les gaz, décompresser et serrer les freins. Placer le levier des vitesses au point mort.

NOTA. — Nous rappelons à nos clients que toute motocyclette en circulation doit être obligatoirement munie d'une plaque d'identité et d'une plaque de contrôle. Les numéros d'immatriculation doivent être peints sur les plaques avant et arrière prévues sur la machine.

Le conducteur doit être porteur : 1° du permis de conduire, 2° du certificat de déclaration de mise en circulation (carte grise).

De plus le conducteur doit se conformer aux prescriptions du Code de la route.

ENTRETIEN

MOTEUR. — Graissage automatique par incorporation d'huile dans l'essence. Employer de l'huile de toute première qualité (Mobiloil BB. — Castrol XL). Tous les 2000 km. retirer le cylindre et dégraisser si besoin est les orifices et le piston. S'assurer que les segments jouent librement dans leur rainure et ont leurs becs bien ergotés. Pétrolier de temps à autre le décompresseur et profiter du démontage du cylindre pour roder la soupape.

Prévoir un joint neuf en papier à dessin enduit de gomme laque ou de seccotine avant de remonter le cylindre sur le carter, si le joint ancien est en mauvais état.

Noter, s'il est nécessaire de démonter le piston, que l'axe doit sortir par le bout qui porte une pastille en cuivre.

Utiliser comme bougie la Gilardoni n° 22 spéciale pour 2 temps.

MAGNETO. — Quelques gouttes d'huile de vaseline dans les trous graisseurs tous les 2000 kilomètres. Vérifier et régler si besoin est l'écartement des vis platinées.

CARBURATEUR. — Démontage complet et nettoyage tous les 2000 kilomètres. Ne pas oublier de nettoyer le filtre du champignon de prise d'air qui peut être partiellement obstrué par la boue ou la poussière. Ce dernier nettoyage doit être très fréquent.

CHAINES. — Graissage avant chaque sortie. Vérifier fréquemment la tension des chaînes qui doit être moyenne. Nettoyage complet au pétrole tous les 2000 kilomètres.

BOITE DE VITESSES. — Graissage à l'huile épaisse (Mobiloil Auto-pignon ou Castrol DG). Ne pas employer de graisse consistante. S'assurer de temps à autre que le niveau de l'huile n'est pas trop bas. Au remplissage d'huile, opération qui doit se faire tous les 2000 kilomètres, le niveau doit venir à la hauteur de l'axe des pignons de renvoi (axe inférieur).

Tous les 10.000 kilomètres vidanger la boîte et la nettoyer au pétrole.

EMBRAYAGE. — Les lièges ne demandent aucun soin particulier. Tous les 3000 kilomètres sortir les ressorts et retirer le couvercle du débrayage. Graisser les camélures du tambour et du moyeu. Lubrifier le roulement à billes du grand pignon en introduisant quelques gouttes d'huile entre la face du tambour et le moyeu.

Réglage de l'embrayage. — 1^{er} Cas : **L'embrayage patine.** — Si les lièges ne sont ni usés ni brûlés, le patinage est dû à ce que le plateau d'appui des disques ne peut se déplacer suffisamment par suite d'un excès de tension du câble de transmission ou d'un mauvais réglage de la vis de réglage placée au centre du plateau.

Il est nécessaire que la poignée de débrayage au repos accuse un jeu de 1^m environ avant que la résistance des ressorts d'embrayage ne se fasse sentir lorsqu'on manœuvre la poignée en question.

Le réglage se fait soit en vissant la vis n° 3162 de réglage de tension du câble prévue sur la boîte, soit en dévissant la vis butée n° 4926 du plateau d'embrayage. Avoir soin après réglage de bien bloquer les contre-écrous.

Si les ressorts paraissent un peu faibles, visser de quelques tours les écrous de tension prévus dans les alvéoles du plateau de débrayage.

2^e Cas : L'embrayage patine au départ seulement. — Les ressorts ne sont pas assez tendus et ne renvoient qu'avec peine le levier sur lequel vient se fixer l'extrémité du câble.

3^e Cas : L'embrayage est brutal. — Le débrayage se fait imparfaitement, les disques restent partiellement en contact. La machine est entraînée lorsqu'on met le levier de vitesse dans un cran autre que le point mort, malgré la précaution prise de débrayer.

Tendre le câble en dévissant la vis de tension fixée sur la boîte ou, si c'est insuffisant, visser de quelques tours la vis de réglage placée au centre du plateau de débrayage, après avoir débloqué le contre-écrou. Si le défaut persiste, s'assurer que les disques n'ont pas été voilés par un échauffement anormal.

FOURCHE ÉLASTIQUE. — Toutes les articulations doivent être fréquemment graissées, de même que les ressorts.

Régler les coussinets coniques au cas où la tête de fourche aurait pris du jeu. Pour cela, mettre une cale sous la machine pour que la roue avant ne soit pas en contact avec le sol et retirer les vis qui fixent les deux tubes haubans sur le coulisseau (pièce entre les deux ressorts). Sortir ensuite les haubans. La fourche n'étant plus solidaire des ressorts il est facile de se rendre compte de l'importance du jeu. Pour faire disparaître ce jeu dégager l'arrière côté gauche et dévisser d'un tour ou deux le gros contre-écrou plat 10-175. Visser le cône 94-175 jusqu'à ce que le jeu disparaisse, tout en permettant les libres oscillations de la fourche. Opérer de la même manière pour le côté opposé et remonter le tout dans l'ordre inverse des opérations effectuées. Bloquer le petit écrou 94-11. Profiter du réglage de la fourche pour rattraper le jeu des roulements de direction si besoin est.

PARTIE CYCLE. — Graissez périodiquement à l'huile de vaseline les moyeux des roues, cuvettes de direction et articulations diverses, ainsi que les câbles à l'entrée et la sortie des gaines.

CONSEILS AUX DÉBUTANTS

N'imposez pas à votre machine, si elle est neuve, une fatigue excessive durant les premières sorties. Le rendement réel de la motocyclette ne pourra guère être apprécié qu'après plusieurs centaines de kilomètres.

Ne laissez pas tourner votre moteur à l'arrêt.

Évitez de marcher continuellement à pleins gaz.

N'hésitez pas à prendre une vitesse inférieure lorsque vous sentez que le moteur peine et que sa vitesse faiblit.

Ne vous servez pas du décompresseur pour modifier l'allure de votre machine, mais employez la manette des gaz.

En descente, fermez les gaz et ouvrez l'air, tout en laissant tourner le moteur. On peut augmenter le freinage en décompressant.

Ne tendez pas à l'excès votre courroie ou vos chaînes pour ne pas fatiguer inutilement les paliers de la boîte de vitesses ou du moteur.

LES PANNES DU MOTEUR

Sous ce titre nous résumons quelques-unes des causes de mauvais fonctionnement ou de non fonctionnement du moteur.

Ces causes sont classées méthodiquement de manière à permettre de localiser les recherches et découvrir rapidement le motif de la panne qui, dans presque tous les cas, sera facilement réparable par les moyens du bord, c'est-à-dire avec l'outillage de sacoché.

1° Le moteur refuse de partir.

a) Le carburateur se noie lorsqu'on actionne la poussette.	Etincelle à la bougie.	} Manettes mal réglées. Câbles ou boisseaux coincés. Rentrées d'air par la tuyauterie. Compression insuffisante. Point d'allumage défectueux. Pointes de bougie trop éloignées. Gicleur obstrué. Moteur ou tuyauterie engorgés d'essence.		
			Pas d'étincelle à la bougie.	} Bougie encrassée ou défectueuse. Fil de bougie coupé ou mouillé. Court-circuit par fil dénudé ou autre cause. Charbon de prise de courant sale ou coincé. Collecteur ébonite crevé occasionnant court-circuit. Fil secondaire rompu.
Etincelles très brillantes au rupteur.	} Condensateur crevé.			
		b) Le carburateur ne se noie pas lorsqu'on actionne la poussette.	Robinet d'essence ouvert.	} Réservoir vide. Trou d'air du bouchon obstrué. Sauté dans le filtre du robinet. Tuyauterie obstruée.
L'essence arrive jusqu'à la buse de raccord au carburateur.	} Filtre sous la cuve obstrué. Pointeau grippé.			

c) Le moteur a des ratés.	Etincelle régulière à la bougie.	} Arrivée d'essence insuffisante. Sauté sous le filtre du carburateur. Eau dans l'essence. Corps étrangers très petits en suspens dans l'essence. Essence de mauvaise qualité. Flotteur percé ou pointeau mal rodé ou grippé ou détaché du flotteur. Bougie sale.
d) Retours au carburateur.	Au départ.	} Manque d'essence (noyer). Excès d'air.
	e) Explosions dans le tuyau d'échappement.	
Explosions faibles ou retours.		Fumée d'échappement noire.

2° Le moteur ne marche pas convenablement.

a) Le moteur manque de puissance.	Constamment.	} Commandes déréglées. Compression insuffisante. Soupape non étanche. Segment cassé ou usé. Cylindre ou piston usé. Joints non étanches. Ressort de soupape avachi. Tuyauterie et silencieux obstrués. Magnéto décalée. Retard à l'allumage. Cousinets de paliers usés. Auto-allumage dû à la calamine. Bougie défectueuse. Graissage insuffisant. Carburateur défectueux. Tubulure d'admission non étanche. Carburateur mal remonté. Palier moteur grippé. Courroie ou chaînes trop tendues. Boîte de vitesses ou freins grippés.

b) Le moteur cogne.	}	Sifflement métallique.	}	Excès d'air.
		Bruit cristallin.		Excès d'avance à l'allumage ou auto-allumage.
		Bruit sourd.		Excès d'essence (gicleur trop fort).
		Bruit sec.		Jeu dans les articulations ou les gorges des segments.
		Bruit de ferraille.		Claquement du piston usé.
		Cognement brutal		Volant desserré.
c) Le moteur marche sur 4 temps.	}	Roufflement.	}	Chaîne trop tendue.
		En palier.		Gicleur trop fort.
				Prise d'air obstruée par la poussière.
				Manque d'air.
		Excès d'huile.		

3° Le moteur s'arrête.

Le réservoir est garni d'essence et le robinet de départ est ouvert.

a) Etincelle à la bougie.	}	Le moteur a de la compression.	}	Commandes de carburateur déréglées ou cassées.				
				Serrage momentané du piston par échauffement.				
				Graissage insuffisant.				
				Entrée d'air dans le carter.				
				Gicleur obstrué.				
				Canalisation d'essence obstruée.				
				Flotteur percé et cuve noyée.				
				Prise d'air fermée.				
				Le moteur n'a pas decompression.	}		}	Soupape grippée ou encrassée.
								Ressort de soupape avachi.
Piston crevé.								
Segments cassés.								
Segments collés dans les rainures.								
Bougie non étanche.								
b) Pas d'étin- celle à la bougie.	}	Pas d'étincelle à la magnéto.	}	Marteau du rupteur coincé.				
				Vis platinées sales.				
				Charbon sale ou cassé.				
				Condensateur crevé.				
				Eau dans la magnéto.				
				Fil dénudé				
Contact sale.								
Étincelle à la ma- gnéto.	}		}	Fil coupé ou en court-circuit.				
				Bougie sale.				
				Bougie surchauffée.				