

b) Le moteur cogne ou fait du bruit.	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.
	Cognement brutal.	Volant desserré.
	Ronflement.	Chaîne trop tendue.

### 3° Le Moteur s'arrête

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

a) Étincelle à la bougie	Le moteur a de la compression.	Commandes de carburateur déréglées ou cassées.		
		Échauffement du cylindre.		
		Graissage insuffisant.		
		Rentrée d'air intempestive.		
b) Pas d'étincelle à la bougie.	Le moteur n'a pas de compression.	Gicleur obstrué.		
		Canalisation essence obstruée.		
		Flotteur percé.		
		Cuve noyée.		
		Prise d'air fermée.		
		Soupape grippée ou cassée.		
b) Pas d'étincelle à la bougie.	Pas d'étincelle à la magnéto.	Ressort de soupape cassé.		
		Piston crevé.		
		Segments cassés.		
		Segments collés dans les rainures.		
		Bougie non étanche.		
		Soupape surchauffée.		
		b) Pas d'étincelle à la bougie.	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.				
b) Pas d'étincelle à la bougie.	Étincelle à la magnéto.			Fil coupé ou en court-circuit.
				Bougie sale.
				Bougie surchauffée.

(Reproduction interdite)

## CYCLES ET MOTOCYCLETTES

2, Rue  
André  
Colomban

*Perrot*

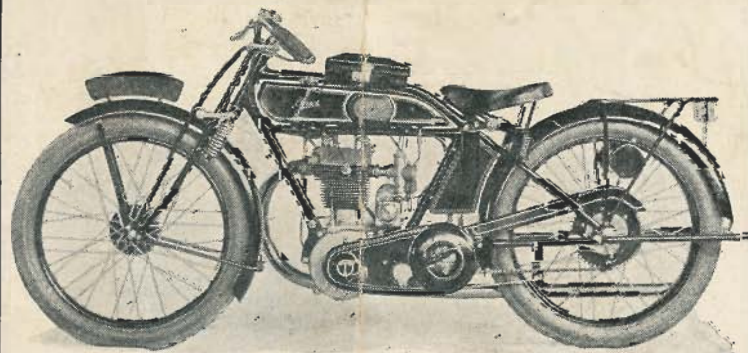
DIJON  
(Côte-d'Or)

Description, Conduite et Entretien

des

## MOTOCYCLETTES

Série " H " 350 cc.



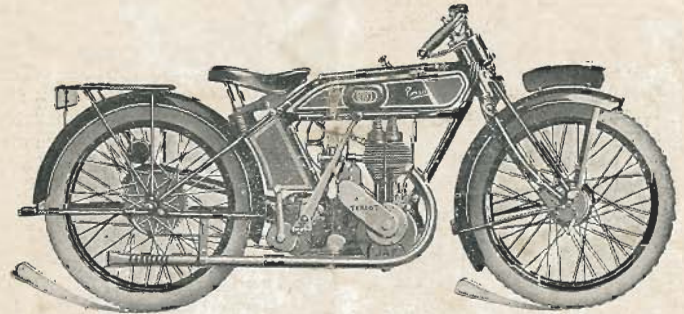
TYPE HSS

AGENT :

ÉCOLE DE MOTOS  
G. AUGOYAT  
8, AVENUE DORIAN, 8  
PARIS - XII<sup>e</sup>  
(MÉTRO : NATION)

## LA MOTOCYCLETTE TERROT

4 C. V.



TYPE HS

En lançant sur le marché notre nouveau modèle de motocyclette 350 cc, nous avons voulu mettre à la portée des amateurs de grand tourisme et de sport une machine synthétisant aussi parfaitement que possible les tendances actuelles de la construction motocycliste.

Nos clients, sachant dans quel esprit nous travaillons, ne s'étonneront pas de n'y point rencontrer de solutions hasardeuses ou de nouveautés non éprouvées. Tout y est du classique le plus pur et il n'est pas le moindre organe dont l'efficacité ou la robustesse n'ait été sanctionnée par une longue pratique.

Ceci, ajouté à la qualité de la fabrication et au cachet d'élégance de la machine constitue pour le client l'assurance de la satisfaction la plus complète.

---

### PARTICULARITÉS DE CONSTRUCTION

**CADRE.** — En tubes d'acier étiré sans soudure renforcés aux extrémités. Les raccords sont en fonte malléable et brasés par procédé spécial au bain avec les tubes. L'arrière du cadre est démontable.

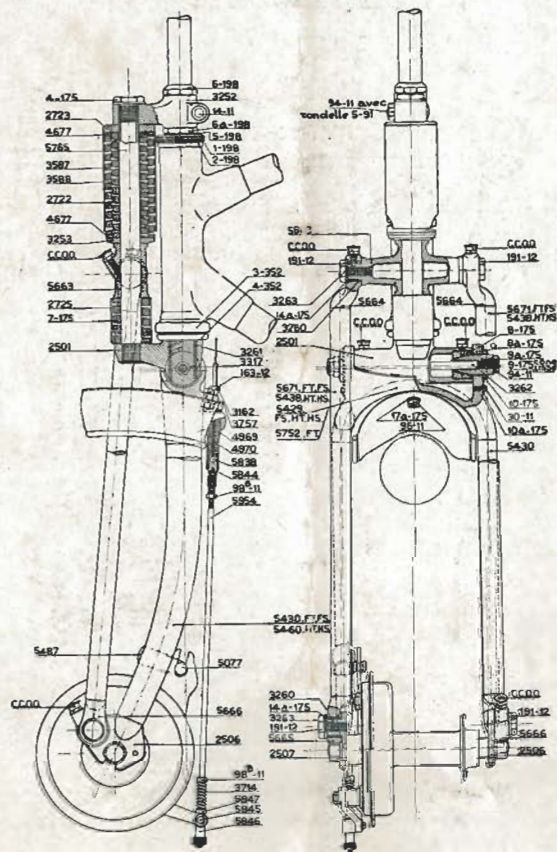
**GARDE-BOUE.** — D'un dessin nouveau, efficaces à la fois contre la boue et la poussière. Le garde-boue avant peut être terminé par une bavette articulée brevetée S. G. D. G.

**SUPPORTS.** — La machine est munie d'une béquille avant et d'une béquille arrière articulées sur des axes spéciaux.

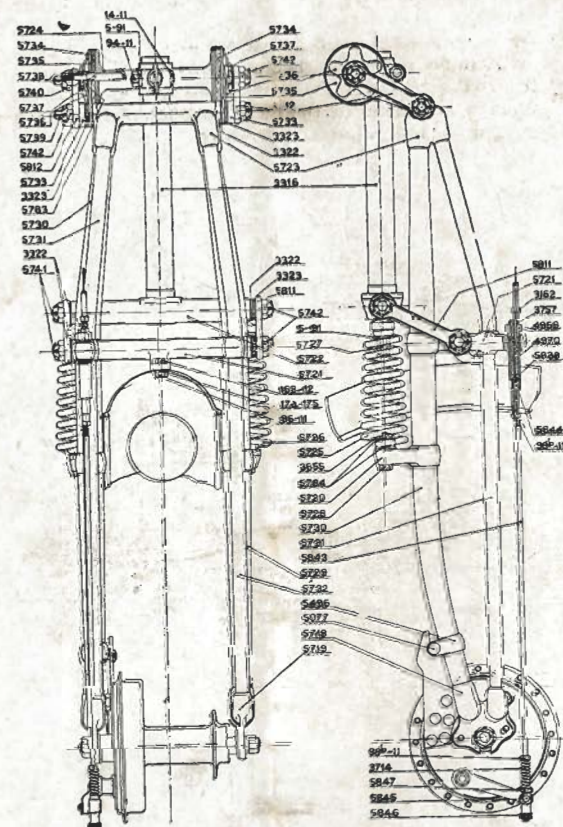
**PORTE-BAGAGES.** — Constitué par de petits tubes entretoisés et soudés à l'autogène. A l'arrière est boulonnée la plaque d'immatriculation et sur le côté droit se trouve une boîte en tôle pour recevoir une chambre à air de rechange.

Le porte-bagages peut recevoir un siège auxiliaire pour un passager. Dans ce cas la machine est munie de marche-pieds spéciaux se vissant à la place des axes d'articulation du support arrière.

**SUSPENSION.** — La suspension avant est assurée sur le modèle Tourisme par fourche élastique « Terrot » brevetée S. G. D. G. du système dit oscillant. Cette fourche, d'une souplesse incomparable, absorbe à la fois les chocs verticaux et longitudinaux et aucune autre ne la surpasse comme solidité et sécurité.



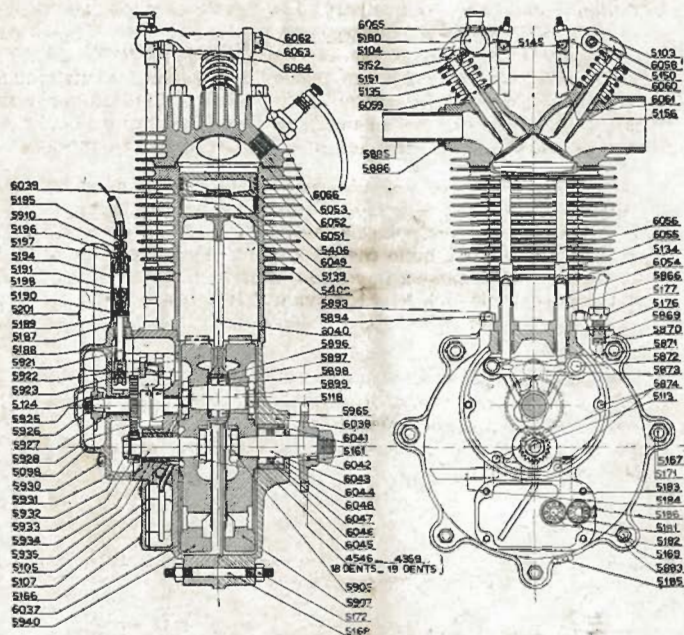
Sur nos modèles de machines très rapides (supersport) où les variations d'empattement peuvent être gênantes à grande vitesse, nous montons une fourche à parallélogramme munie d'amortisseurs réglables.



**ROUES.** — Montées avec rayons extra-forts de 16-18, jantes renforcées et pneumatiques de 650 x 65. Les jantes peuvent recevoir des pneus de 650 x 75 ou 700 x 80.



## Moteur type Culbuteurs Standard



## RÉGLAGE DES MOTEURS

TYPE	ADMISSION				ÉCHAPPEMENT				AVANCE moyenne à l'allumage avant P.M.H.	
	Ouverture avant P.M.H.		Fermeture après P.M.B.		Ouverture avant P.M.B.		Fermeture avant P.M.H.		m/m	degrés
	m/m	degrés	m/m	degrés	m/m	degrés	m/m	degrés		
A soupapes latérales	0,55	8°	13,97	52°	19,04	60°	3,36	20°	9,88	35°
A culbuteurs "Standard"	0,56	8°	13,58	52°	18,02	60°	3,35	20°	12,98	40°
A culbuteurs "Sport"	1,68	15°	13,89	55°	19,98	65°	4,55	25°	11,29	40°
A culbuteurs "Course"	1,67	15°	14,01	55°	19,63	65°	4,56	25°	14,03	45°

**GRAISSAGE.** — L'arrivée d'huile au moteur se fait par un raccord prévu à la partie supérieure du carter. L'huile est pulvérisée et lubrifie les parois du cylindre, le pied de bielle, la tête de bielle et le roulement côté transmission.

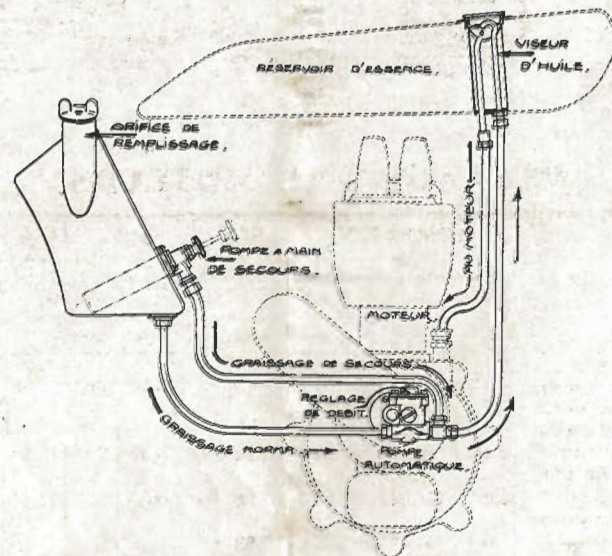
Lorsque le piston descend, la contrepression chasse l'huile dans le

carter de distribution par un orifice spécial assurant ainsi le graissage des cames, leviers et pignons de distribution. Le carter de distribution communique par sa partie inférieure au moyen de clapets avec une chambre d'huile qui recueille l'huile en excès. Cette huile ne peut rentrer dans le moteur que par un petit tube en utilisant la dépression produite par le mouvement ascensionnel du piston. Le trop plein occasionnel est évacué à l'extérieur. Il n'y a donc pour ainsi dire dans le moteur que l'huile strictement nécessaire.

Deux dispositifs sont employés pour amener l'huile au moteur :

1° *Graissage semi-automatique.* L'huile est renfermée dans un compartiment spécial du réservoir à essence et est envoyée dans le moteur au moyen d'une pompe à main dont le piston est muni d'un ressort antagoniste. L'huile chassée par le ressort agissant sous le piston de la pompe passe à travers un orifice obturé par un pointeau réglable et apparaît dans le viseur avant d'être dirigée sur le moteur. Plus le pointeau est ouvert, plus le débit est grand et plus le piston remonte vite.

2° *Graissage mécanique.* — L'huile contenue dans un réservoir spécial arrive par gravité dans une petite pompe mécanique à piston fixée en bout d'arbre du pignon de commande de magnéto et est renvoyée au moteur en passant par un viseur logé dans le réservoir d'essence.



Le débit peut être réglé au moyen du couvercle gradué de la pompe qui est maintenu bloqué par deux petites vis. Une pompe de secours à main est prévue sur le réservoir d'huile. Cette pompe n'est utilisée que lorsqu'il est nécessaire d'envoyer un supplément d'huile au moteur lorsque ce dernier fatigue (longue côte par exemple) ou lors-

que le carter a été vidangé et qu'il est nécessaire de le regarnir d'huile fraîche en quantité suffisante avant une nouvelle mise en route.

**DÉCOMPRESSEUR.** — Constitué par un levier qui maintient soulevée la soupape d'échappement et permet ainsi le lancement facile du moteur.

**MAGNÉTO.** — Blindée à haute tension et à boisseau oscillant, permettant une variation du point d'allumage.

**CARBURATEUR.** — Semi-automatique avec volet de correction d'air commandé par manette spéciale

**TRANSMISSION.** — La transmission entre le moteur et la boîte de vitesses et entre la boîte et le moteur arrière se fait par chaînes (pas 12.7, largeur 7.9, rouleaux de 8.5)

Un « maillon rapide » permet le démontage instantané de l'une ou l'autre des chaînes.

**REPOSE-PIEDS.** — La machine est montée soit avec repose-pieds à blocs caoutchouc (sport) soit avec marchepieds « wagon » en aluminium (tourisme).

**SELLE.** — De luxe rembourrée à suspension par ressorts amortisseurs et compensateurs.

**SACOCHE.** — En tôle garnie de cuir avec fermeture à serrure.

Sur les machines comportant le graissage mécanique avec réservoir d'huile auxiliaire fixé sous la selle, la sacoche est remplacée par un coffre disposé sur le tube supérieur du cadre.

**RÉSERVOIR.** — Le réservoir d'essence d'une contenance de 8 litres est fixé par 4 vis sur le tube horizontal intermédiaire du cadre. Un compartiment spécial de 1 l. 500 de capacité est ménagé à l'intérieur pour l'huile.

Sur les machines munies du graissage mécanique le réservoir d'essence n'est pas compartimenté (capacité 9 l. 500). Le réservoir d'huile est indépendant et fixé dans le cadre sous le raccord de selle (capacité 2 l. 900).

**ROBINETTERIE.** — De tout premier choix. — Bouchons de remplissage à charnière à ouverture rapide permettant de se rendre compte en marche de la quantité de carburant renfermée dans le réservoir.

**SILENCIEUX.** — L'échappement se fait normalement par un long tuyau nickelé de grande capacité étranglé à son extrémité.

Le modèle tourisme comporte en plus un silencieux aluminium fixé sur la base arrière droite.

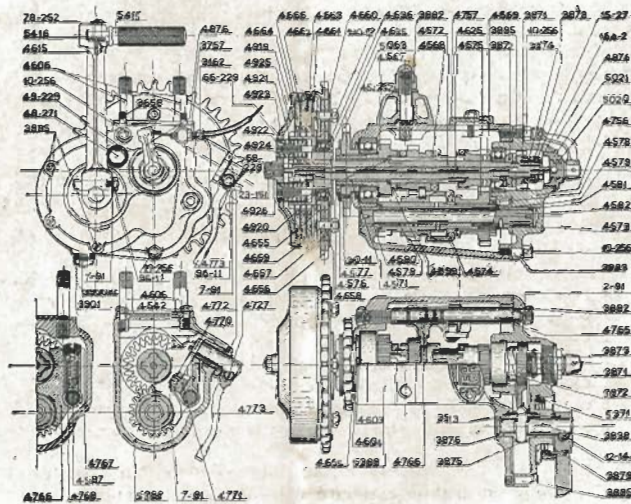
## BOITE DE VITESSES

**COMMANDE DES VITESSES.** — Le passage d'une vitesse à l'autre s'effectue par l'intermédiaire d'un levier fixé sur le côté droit du réservoir guidé par un secteur comportant les 3 positions correspondant aux 3 vitesses de la boîte.

Le point mort, c'est-à-dire la position que doit occuper le levier lorsque la machine est à l'arrêt est entre la première et la deuxième vitesse.

Le secteur est orientable à 180° fois en position et en direction.

**BOITE DE VITESSES.** — Cette boîte d'un modèle qui marque un grand progrès dans la technique motocycliste et automobile comporte un train de trois paires de pignons toujours en prise correspondant aux trois vitesses de la boîte. Les liaisons sont obtenues par le déplacement du couple intermédiaire de pignons soit sur la droite, soit sur la gauche au moyen d'une fourchette double verrouillée par un doigt à ressort.



Des elabots très robustes assurent l'entraînement à la vitesse choisie.

Les pignons restant en prise permettent une taille sans jeu donnant un engrenement correct et silencieux. Leur usure est inappréciable après un très long temps de service. D'autre part la pénétration des elabots est facilitée par des jeux très élevés supprimant ainsi toutes difficultés pour passer d'une vitesse à une autre.

Le verrouillage peut se régler en position en vissant ou dévissant l'axe 4765

Démultiplications :

3 <sup>e</sup> vitesse : prise directe = 1		
2 <sup>e</sup> vitesse :	22	27
	— × —	= 1.59
1 <sup>e</sup> vitesse :	22	17
	— × —	= 2.52
	17	17

**KICK STARTER.** — Logé dans la boîte. Il est essentiellement constitué par un secteur denté et un petit pignon pouvant entraîner le moteur dans le sens de la marche. Ce petit pignon est fou dans le sens inverse pour permettre à la pédale de mise en marche de revenir à sa position initiale.

**DÉBRAYAGE.** — Du type à disque multiples : trois disques, garnis de pastilles de liège et solidaires du tambour commandé par le moteur, sont serrés entre quatre disques en tôle lisse solidaires du moyeu fixé sur l'arbre principal de la boîte. Le serrage est assuré par des ressorts à boudin réglables et un plateau en aluminium.

Le grand pignon de 40 dents relié par une chaîne au pignon du moteur est accouplé élastiquement au tambour pour éviter toute rupture de chaîne dans les démarrages ou coups de frein brusques. La commande du débrayage se fait par une transmission flexible et une vis à cinq filets montée sur le couvercle de la boîte. Cette vis transmet la poussée au plateau de débrayage par l'intermédiaire d'une tige qui traverse de part en part l'arbre principal de la boîte et vient prendre appui sur le grain réglable du plateau.

**NOTA.** — Certaines séries de nos machines sont livrées avec boîte « *Burman* » modèle M (avec grand levier de commande de vitesse) ou modèle E (avec petit levier fixé sur le côté du réservoir). Nous demander la liste spéciale des pièces de rechange.

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

- 1 jeu de clés divers.
  - 1 clé pour écrous de moteur
  - 1 clé pour moyeux
  - 1 clé cylindrique pour débrayage Terrot
  - 1 clé à molette
  - 1 clé de magnéto
  - 1 pince universelle
  - 1 tournevis
  - 1 burette
  - 1 jeu démonte pneus.
  - 1 nécessaire réparations
  - 1 maillon de chaîne rapide
  - 2 gicleurs de rechange
- Une pompe à long raccord est fixée sur le cadre.



## Instructions sommaires pour la Conduite et l'Entretien

### CONDUITE

Nous donnons ci-dessous quelques indications essentielles pour la mise en marche et la conduite de notre motocyclette 350 cc.

**PRÉPARATION.** — 1° Faire le plein en essence et huile.  
2° Par temps froid introduire quelques gouttes d'essence dans le cylindre.

3° Ouvrir le robinet de départ d'essence et appuyer sur la poussette du carburateur jusqu'à ce que l'essence commence à suinter légèrement autour du carburateur (ne pas noyer à l'excès).

4° Placer les manettes aux positions suivantes :

Gas = ouverte au quart

Air = fermée.

Avance = ouverte à moitié.

5° Se mettre à califourchon sur la machine. Le levier des vitesses étant au point mort ; appuyer sur la pédale de lancement jusqu'à ce que la compression du moteur se fasse sentir. Laisser remonter la pédale en abandonnant le pied. A ce moment décompresser et actionner la pédale de lanceur sans choc ni brutalité mais vivement. Avant la fin de la course de la pédale, lorsque la vitesse atteint son plus haut degré, abandonner le levier du décompresseur.

Le moteur doit partir.

6° Le moteur étant en marche le faire tourner à allure réduite en réglant les manettes notamment en donnant un peu d'air pour le faire tourner « rond ».

Refouler la pompe à huile et régler le débit (35 gouttes par minute). Toutes nos machines étant munies de viseurs d'huile quel que soit le système de pompe employé, s'assurer toujours que le débit se fait convenablement.

**DÉMARRAGE.** — Le moteur étant en marche au ralenti, débrayer à fond au moyen du levier de débrayage fixé au guidon.

Placer le levier du changement de vitesse à la position 1. Si on éprouve dans cette manœuvre quelque résistance, ne pas forcer, mais déplacer avec les pieds la machine de quelques centimètres pour amener les clabots de la boîte bien en face l'un de l'autre.

Le levier de vitesse étant à la position 1, lâcher lentement et progressivement le levier de débrayage en augmentant l'admission des gaz pour éviter de caler le moteur.

Dès que la motocyclette est lancée, c'est-à-dire au bout d'une dizaine de mètres, débrayer ou ce qui est plus correct, décompresser très légèrement et amener le levier de la position 1 à la position 2 en marquant un léger temps d'arrêt au point mort pour laisser le moteur ralentir.

Répéter la même manœuvre pour amener le levier à la position 3 correspondant à la grande vitesse.

Pour revenir d'une vitesse supérieure à une vitesse inférieure se

servir uniquement du débrayage. Cette opération qui doit se faire assez vivement se décompose ainsi :

- a) débrayage
- b) déplacement du levier au point mort
- c) embrayage rapide
- d) débrayage
- e) Mise en place du levier dans le cran choisi
- f) embrayage progressif.

Après un peu de pratique, ces manœuvres qui paraîtront impossibles à réaliser au débutant sans grincements d'engrenages ou à coups brutaux, lui deviendront tout-à-fait familières.

**EN MARCHÉ.** — Ne jamais se servir du lève soupape pour modifier l'allure de la machine.

Ne pas hésiter à prendre une vitesse inférieure lorsque le moteur ralentit malgré l'ouverture de l'admission des gaz. C'est un indice de fatigue.

A mesure que la vitesse du moteur décroît, fermer la manette d'avance à l'allumage pour éviter le cognement.

Ne pas abuser de la marche à pleins gaz sur une grande distance.

Vérifier fréquemment le débit d'huile et faire « fumer » de temps à autre le moteur par un léger excès d'huile pour s'assurer que le graissage s'effectue bien. En principe un coup de pompe tous les 5 à 6 km. est suffisant.

Pour arrêter, fermer les gaz et décompresser ou encore fermer les gaz, mettre le levier de vitesse au point mort le plus voisin et serrer si besoin est les freins.

**POUR DESCENDRE UNE CÔTE** — En règle générale on doit descendre une côte à l'allure à laquelle la moto la gravirait dans le sens inverse. Le moteur peut être utilisé comme frein en ayant soin de décompresser pour éviter les remontées d'huile ou ce qui est préférable de maintenir légèrement ouverts les gaz. Si la pente est très accentuée, prendre la 2<sup>e</sup> et même la 1<sup>re</sup> vitesse.

Ne pas utiliser le débrayage.

Se servir alternativement du frein à main et du frein au pied pour éviter leur échauffement.

On peut également descendre les longues côtes en « roue libre » c'est-à-dire, le levier des vitesses au point mort et moteur arrêté.

Arrivé au bas de la côte il est indispensable de remettre en marche au kick le moteur, avant de déplacer le levier des vitesses.

**NOTA.** — Nous rappelons à nos Clients que toute motocyclette en circulation doit être obligatoirement munie d'une plaque d'identité, d'une plaque de contrôle et les numéros d'immatriculation doivent être peints sur les plaques de police avant et arrière. — Le conducteur doit être porteur : 1<sup>o</sup> du permis de conduire, 2<sup>o</sup> 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

A nos clients qui désirent assurer un service de longue durée avec notre motocyclette nous dirons avant tout ceci : « graissez souvent et judicieusement votre machine, ne laissez jamais travailler à sec une seule articulation, jouerait-elle un rôle insignifiant, défiez-vous de la rouille qui peut s'attaquer perfidement à des parties cachées et vous jouer un vilain tour au moment où vous vous y attendrez le moins ».

**MOTEUR.** — Employer pour le graissage des moteurs, munis de piston aluminium de l'huile végétale (castrol R ou Rhein). Nous déclinons toute responsabilité au cas où des détériorations ou une usure prématurée des pièces seraient la conséquence de la non observation de cette recommandation.

Pendant les 300 premiers kilomètres forcer le graissage. Il ne s'agit pas bien entendu de gaver d'huile le moteur au point de l'étouffer, mais de régler le débit d'huile pour obtenir à l'échappement une légère fumée bleuâtre perceptible surtout lorsque les manettes gaz-air sont ou ont été fermées (après une descente par exemple). Graisser tous les jours à l'huile fluide les ressorts de soupapes et les poussoirs. Employer pour cela un pinceau queue de morue.

Si le moteur est à culbuteurs, graisser les leviers et les axes tous les jours.

Tous les 1000 kilomètres, vidange du moteur. Profiter de ce que le moteur est chaud pour faciliter l'évacuation de l'huile. Introduire la valeur d'un verre de pétrole dans le carter par l'arrivée d'huile et faire tourner au kick le moteur pour bien nettoyer l'intérieur. Vidanger à nouveau et envoyer cinq ou six coups de pompe d'huile fraîche dans le carter avant la mise en route.

**DÉCALAMINAGE.** — La calamine est un dépôt de carbone dû à une combustion imparfaite des gaz, à une essence peu volatile ou une huile de mauvaise qualité.

Décrasser cylindre, piston et soupapes tous les 2000 kilomètres. En profiter pour roder les soupapes.

**RÉGLAGE DES POUSSOIRS.** — S'assurer très fréquemment lorsque le moteur est chaud que le jeu entre la queue de la soupape et le poussoir est de 1/10 de mm. Un jeu supérieur cause à la fois bruit, usure, mauvais rendement.

Vérifier le jeu des guides de soupapes. Remplacer les guides dont l'usure est très prononcée.

**ÉCHAPPEMENT.** — Tous les 10.000 kilomètres, ramoner le tuyau d'échappement et le silencieux.

**MAGNÉTO.** — Quelques gouttes d'huile de vaseline dans les trous graisseurs tous les 2000 kilomètres.

Régler l'écartement des vis platinées (0,25 mm) s'il y a lieu et les nettoyer ainsi que le charbon prise de courant.

**CARBURATEUR.** — Démontage complet tous les 2000 kilomètres et lavage à l'essence ou au pétrole.

**CHAINES.** — Magnéto. — S'assurer tous les 1000 kilomètres en retirant le couvercle de carter de magnéto que la chaîne est convena-



blement tendue, c'est-à-dire qu'en soulevant avec le doigt un des brins en son milieu on peut lui faire prendre une flèche de 1 cm. Vérifier un à un les maillons et replacer le couvercle après nettoyage au pétrole et graissage.

**Transmission.** — Graissage au pinceau imbibé d'huile mi-épaisse avant chaque sortie.

Tous les 2.000 kilomètres démontage des chaînes et nettoyage dans un bain de pétrole. Après amolissement du cambouis et assouplissement parfait de la chaîne, étendre la chaîne sur une planche et la brosser avec une brosse dure. Rincer au pétrole, essuyer et graisser avant remontage.

**BOITE DE VITESSES.** — Graissage à l'huile épaisse (Mobiloil autopignon ou Mobiloil CC, ou Castrol D G)

Ne pas employer de graisse consistante qui est épaisse au point de former un bloc dans lequel les pignons ménagent leur logement au grand préjudice des parties en frottement qui ne sont graissées que lorsque la chaleur fait fondre la graisse, c'est-à-dire le plus souvent trop tard.

S'assurer tous les 2.000 kilomètres que le niveau d'huile est à environ 9 centimètres de la face d'appui du couvercle de remplissage, c'est-à-dire que l'huile baigne sur la moitié de leur hauteur les pignons du train inférieur.

Tous les 5.000 kilomètres, sortir les ressorts et retirer le couvercle du débrayage. Graisser les cannelures du moyeu et du tambour ainsi que le roulement à billes en introduisant quelques gouttes d'huile entre la face du tambour et le moyeu.

Tous les 10.000 kilomètres vidanger la boîte (lorsqu'elle est chaude) nettoyer au pétrole en actionnant le kick starter.

Démonter le couvercle et les disques d'embrayage et faire remplacer à l'usine les lièges si leur usure est prononcée au point d'affleurer la tôle. L'usure anormale des lièges ne peut provenir que d'un emploi abusif du débrayage notamment dans les descentes ou à l'arrêt lorsque le moteur tourne sans que le levier de vitesse soit au point mort.

#### RÉGLAGE DE L'EMBRAYAGE.

*a) 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 se déplace pas à fond 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 mm environ avant que la résistance des ressorts d'embrayage ne se fasse sentir lorsqu'on manœuvre la poignée.

Le réglage se fait soit en vissant la vis de réglage de tension du câble prévue sur la boîte, soit en dévissant la vis butée 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

*b) 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.

Le câble coince dans la gaine ou encore le levier à main ne joue pas librement.

*c) L'embrayage est brutal.* — Le débrayage se fait imparfaitement, les disques restant 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.

**FREINS.** — Nettoyer tous les 5.000 kilomètres les freins au pétrole.

Lorsque les segments de ferodo rivés sur les mâchoires sont usés rehausser les plaquettes d'appui de la came par l'interposition de cales ou ce qui est préférable remplacer les segments. Lorsque les mâchoires ont été regarnies de segments de ferodo neuf, ajuster ceux-ci au rouge et à la lime dans les tambours

Le ferodo doit travailler à sec.

**FOURCHE ÉLASTIQUE.** — Toutes les articulations doivent être fréquemment graissées, de même que les ressorts. Surveiller le jeu des roulements de direction.

*Fourche à parallélogramme.* — La souplesse se règle au moyen des amortisseurs. L'usure axiale est nulle. L'usure latérale se rattrape avec des rondelles.

*Fourche oscillante Terrol.* — Pour régler les coussinets coniques au cas où la tête de fourche aurait pris du jeu, placer une cale sous le moteur pour isoler du sol la roue avant. Retirer les vis qui fixent les deux tubes haubans sur le coulisseau et sortir les haubans. La fourche n'étant plus reliée aux ressorts il est facile d'apprécier le jeu et de le supprimer en vissant le cône 9a - 175 après avoir au préalable dégagé la plaquette arrêt et débloqué le gros contre-écrou plat 10 - 175. Opérer de la même manière pour le côté opposé.

Ne pas oublier de bloquer l'écrou de l'axe de sécurité qui passe par le centre des deux coussinets

**PARTIE CYCLE ET ACCESSOIRES.** — Graisser périodiquement à l'huile de vaseline les moyeux des roues, cuvettes de direction et articulations diverses; graisser les câbles à l'entrée et à la sortie des gaines.

Après chaque sortie essuyer soigneusement le tuyau d'échappement pour lui conserver tout son éclat et éviter les agglomérations d'huile qu'il est impossible d'enlever par la suite.

Si la machine doit rester plus d'un mois inactive, la faire reposer sur ses supports avant et arrière pour ne pas fatiguer les pneus.



## LES PANNES DU MOTEUR

Sous ce titre, nous avons résumé et classé méthodiquement les causes de mauvais fonctionnement des moteurs en général.

Que le débutant ne s'effraye pas de la longue énumération qui va suivre, car les pannes sont heureusement l'exception, et se réduisent le plus souvent à un encrassement de bougie ou à une obstruction du tuyau d'essence. Nous avons tenu pourtant à donner un tableau aussi complet que possible pour faciliter la localisation des recherches et permettre, le cas échéant, de trouver rapidement, sans le secours d'un mécanicien, le remède pour remettre tout en ordre.

### 1° Le Moteur refuse de partir

	<i>Étincelle à la bougie.</i>	Manettes mal réglées. Cables ou boisseaux coincés. Rentrées d'air par la tuyauterie. Compression insuffisante. Point d'allumage défectueux. Pointes de bougies trop éloignées. Gicleur obstrué. Moteur ou tuyauterie engorgés d'essence. Vitesse de lancement insuffisante.
<i>a) Le carburateur se noie lorsqu'on actionne la poussette.</i>	<i>Pas d'étincelle à la bougie.</i>	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. Fil secondaire rompu. Collecteur ébonite crevé occasionnant court-circuit.
	<i>Pas d'étincelle au rupteur.</i>	Eau dans la magnéto. Fil primaire rompu. Vis platinées sales, usées ou déréglées. Désaimantation des masses polaires. Marteau de rupteur coincé. Ressort de rappel de rupteur cassé.
	<i>Étincelles très brillantes au rupteur.</i>	Condensateur crevé.
<i>b) Le carburateur ne se noie pas lorsqu'on actionne la poussette.</i>	<i>Robinet d'essence ouvert.</i>	Réservoir vide. Trou d'air du bouchon obstrué. Sauté dans le filtre du robinet. Tuyauterie obstruée.
	<i>L'essence arrive jusqu'à la base de raccord au carburateur.</i>	Filtre sous la cuve obstrué. Pointeau grippé.

### c) Le moteur a des ratés

*Étincelle régulière à la bougie.*

Arrivée d'essence insuffisante.  
Sauté sous le filtre du carburateur.  
Eau dans l'essence.  
Corps étrangers très petits en suspension dans l'essence.  
Essence de mauvaise qualité.  
Flotteur percé ou pointeau mal rodé ou grippé.  
Tige de soupape coincée dans le guide.

*Étincelle par intermittence.*

Bougie sale,  
Vis platinées déréglées ou usées ou sales.  
Marteau du rupteur coincé ou ressort avachi.  
Court-circuit.

### d) Retours au carburateur.

*Fumée d'échappement bleu clair.*

Excès d'air.  
Mélange trop pauvre.  
Gicleur trop faible (pointes de bougies blanches).  
Magnéto décalée.

### e) Explosions dans le tuyau d'échappement.

*Fumée d'échappement noire.*

Excès d'essence.  
Mélange trop riche.  
Gicleur trop fort.  
Carburateur noyé (pointes de bougie noirâtres).  
Magnéto décalée.

### 2° Le Moteur ne marche pas convenablement

#### a) Le moteur manque de puissance.

*Constamment.*

Commandes déréglées.  
Compression insuffisante.  
Soupape non étanche, soupape piquée ou déformée.  
Segment cassé ou usé.  
Cylindre ou piston usés.  
Joints non étanches.  
Ressort de soupape avachi.  
Tuyauterie et silencieux obstrués.  
Distribution décalée.  
Retard à l'allumage.  
Auto-allumage dû à la calamine.  
Bougie défectueuse.  
Échauffement du moteur.  
Graissage insuffisant.  
Carburateur défectueux.  
Tubulure d'admission non étanche.  
Carburateur mal remonté (joints omis ou inversés).  
Palier moteur grippé.  
Chaînes trop tendues.  
Boîte de vitesse ou frein grippé.

*Par intermittence.*

Arrivée d'essence insuffisante.  
Trou d'air du bouchon de réservoir obstrué.  
Soupape collée dans le guide.