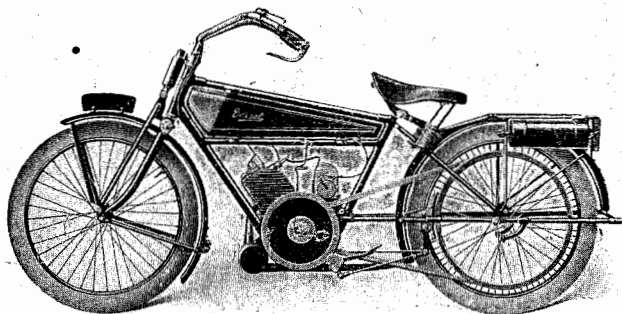


## MOTORETTES Type ET<sup>1</sup> et ET<sup>2</sup>

Indépendamment de notre modèle ET que nous recommandons tout particulièrement, nous pouvons livrer les deux modèles de motorettes ci-dessous :

### Type ET<sup>1</sup>, "courroie directe"

Cette motocyclette dérive de la motorette type ET de laquelle elle diffère par l'absence de boîte de vitesses, de débrayage et de kick-starter.



Cette motocyclette est livrée complète avec outillage, repose-pieds caoutchouc, échappement libre par pédale et guidon "Sport".

Poids : 68 kilogs.

### Type ET<sup>2</sup>, "2 vitesses"

Cette motorette munie d'une boîte 2 vitesses sans débrayage ni mise en marche dérive également de notre modèle ET et a été établie pour les personnes qui peuvent se passer de débrayage et de kick-starter, c'est-à-dire qui ne craignent pas de faire quelques pas en poussant leur machine pour la mettre en marche.

Nous livrons cette motocyclette complète avec outillage, repose-pieds caoutchouc, échappement libre par pédale et guidon "Sport".

Poids : 75 kilogs.

## CYCLES & MOTOCYCLETTES

2, Rue  
André  
Colomban

# Cerrot

DIJON  
(Côte-d'Or)

R. G. Dijon 4874

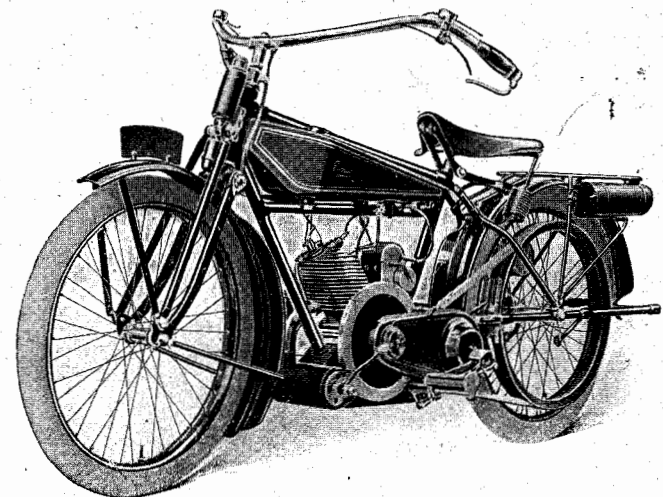
Description, Conduite et Entretien

de la

# MOTORETTE

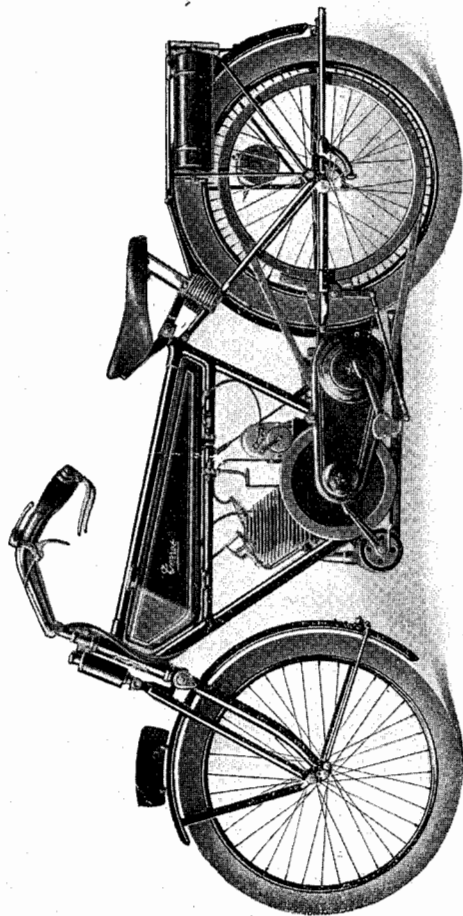
## Deux Temps :: Type ET

1924



AGENT : .....

## MOTORETTE TYPE ET (Tourisme)



2 vitesses — débrayage — kick-starter

## La MOTORETTE 2 temps

### Type ET



NOTRE nouvelle Motorette synthétise la motocyclette légère moderne, munie de tous les perfectionnements dont l'expérience a révélé la valeur. Sa conduite est agréable et son entretien facile. Sa qualité maîtresse est sa robustesse. Construite de toutes pièces dans nos usines de Dijon, nous nous sommes attachés à en faire un véhicule de premier ordre, pouvant être utilisé par tous les temps, sur les routes les plus dures.

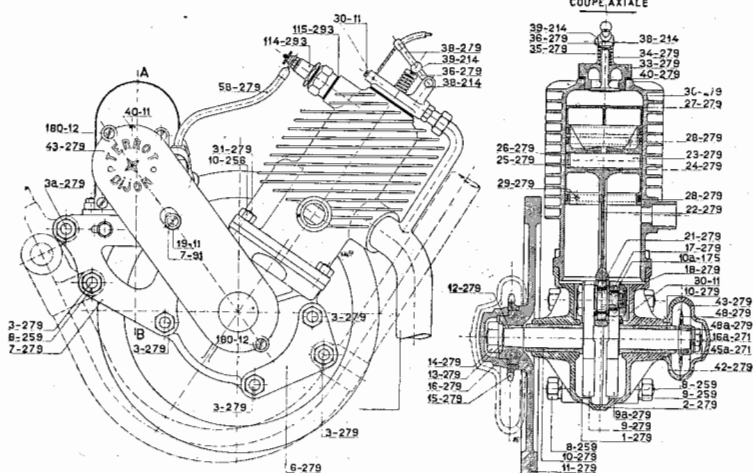
Le confort du cavalier, la stabilité de la machine et sa maniabilité ont fait l'objet d'études sérieuses de notre part. Nous avons été ainsi amenés à établir un cadre d'un dessin nouveau, très rigide, dans lequel les différents organes sont harmonieusement groupés et parfaitement accessibles. La position de la selle est surbaissée et la tenue de la machine, sur tous les terrains, est remarquable.

Le moteur deux temps qui l'équipe, est un moteur idéal qui n'a pas besoin d'incessants réglages. Son fonctionnement est sûr et son entretien ne présente aucune difficulté. Il permet de monter les côtes d'une façon parfaite, aussi, n'est-il pas exagéré de dire que notre Motorette est un merveilleux engin de tourisme.



## DESCRIPTION

**MOTEUR.** — Monocylindrique TERROT, du cycle à 2 temps distribution par trois lumières. Aspiration et compression préalable dans le carter. Alésage : 70 m/m ; Course 70 m/m ; Vitesse de régime 2.200 1/m ; Puissance 2 HP 3/4 ; Cylindrée 269 cm<sup>3</sup> ; Piston en fonte spéciale avec segments ergotés, tête de bielle à rouleaux et paliers en bronze, carter en aluminium absolument étanche.



Le pignon de chaîne est vissé (filets à droite) sur le volant et bloqué par un gros écrou borgne (filets à gauche) qui peut être utilisé, le cas échéant, pour débloquer le volant.

**MAGNÉTO** blindée, à haute tension commandée par chaîne sous carter fermé en aluminium coulé, avance à l'allumage variable.

**CARBURATEUR** semi-automatique à deux manettes (air et gaz commandés).

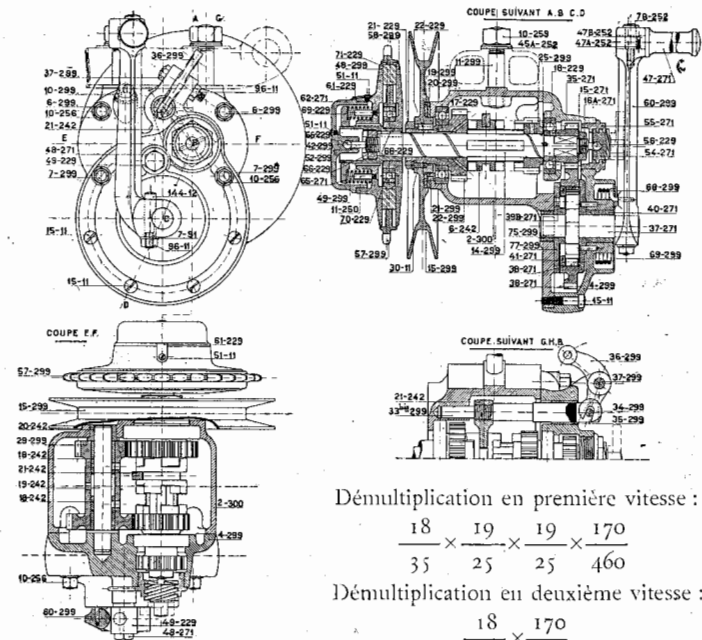
**SILENCIEUX** sans cloisons intérieures. Tubulures nickelées. Dispositif d'échappement libre commandé par pédale (n'est livré qu'avec machine munie de repose-pieds caoutchouc).

**GRAISSAGE.** — Par mélange d'huile à l'essence dans la proportion de 9%. Une éprouvette qui fait corps avec le bouchon du réservoir, permet d'évaluer exactement le dosage de lubrifiant pour un litre d'essence. Ce mode de graissage (*Petrol System*) par dissolution de l'huile dans l'essence, outre sa simplicité, est d'une sécurité absolue — le brouillard d'huile produit par l'aspiration du mélange dans le carter assure une lubrification efficace et constante de toutes les pièces en mouvement.

**TRANSMISSION** mixte par chaîne à rouleaux du moteur à la boîte de vitesses et par courroie trapézoïdale de 19 m/m de la boîte de vitesses à la roue arrière.

**BOITE DE VITESSES.** — Boîte TERROT à deux combinaisons et pignons constamment en prise.

Le changement de vitesse s'opère par le déplacement d'un baladeur sur un arbre cannelé.



Démultiplication en première vitesse :

$$\frac{18}{35} \times \frac{19}{25} \times \frac{19}{25} \times \frac{170}{460}$$

Démultiplication en deuxième vitesse :

$$\frac{18}{35} \times \frac{170}{460}$$

**EMBAYAGE.** — Par friction de rondelles en liège sur flasques métalliques.

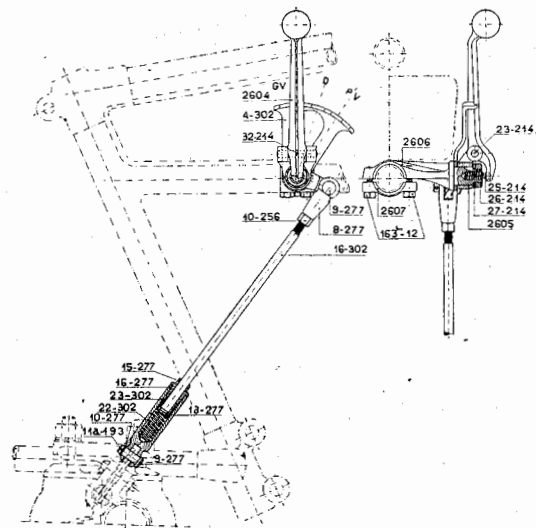
**MISE EN MARCHE.** — Par kick-starter, la pédale se repliant dans le plan de la machine.

Ce kick-starter très perfectionné est d'un fonctionnement parfait.

**FREIN A MAIN.** — Constitué par un segment garni de ferodo. — Agit sur le plat de la poulie de la roue arrière. — Commande par levier au guidon.

**FREIN AU PIED.** — Constitué par un patin en fibre. — Agit dans la gorge de la poulie de la roue arrière. — Commande par pédale au talon gauche.

**COMMANDE DU CHANGEMENT DE VITESSES :** par levier à main et secteur sur le côté droit du réservoir.



Un amortisseur est intercalé entre la boîte et le levier.

**COMMANDE DU DÉBRAYAGE :** par levier au guidon et transmission flexible (côté gauche).

**COMMANDE DU LÈVE-SOUPAPE :** par levier au guidon (côté gauche).

**COMMANDE DU CARBURATEUR :** par manettes au guidon (côté droit).

**COMMANDE DE LA MAGNÉTO :** par manette au guidon (côté gauche).

**ROUES** munies des nouveaux pneumatiques à talons de 600x65 à forte épaisseur de gomme (pastillés).

**GARDE-BOUE** non enveloppants pour éviter le bourrage de la boue, mais très larges et d'une protection efficace.

**REPOSE-PIEDS.** — Marchepieds wagon en aluminium. — Sur demande: repose-pieds caoutchouc et dispositif d'échappement libre.

**GUIDON** nickelé, avec poignées caoutchouc, relevé et large (sur demande: guidon SPORT donnant une position légèrement inclinée vers l'avant).

**SELLE** rembourrée de luxe. — Suspension double par ressorts amortisseurs et compensateurs.

**PORTE-BAGAGES,** tout en tubes, spacieux et robuste.

Sur le côté droit, sacoche en tôle pour la trousse à outils et boîte en tôle pour chambre à air de rechange.

Sur le côté gauche, réservoir auxiliaire pouvant être facilement retiré par le simple desserrage de 2 écrous à oreilles. Contenance 1 litre 1/2.

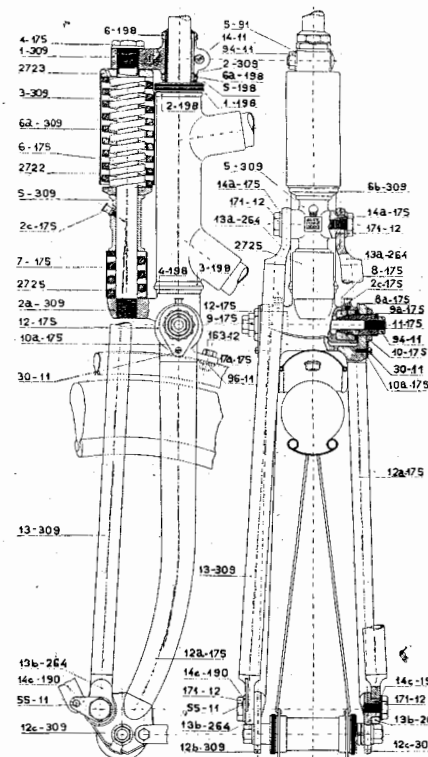
Ce réservoir permet d'emporter une provision d'huile suffisante pour effectuer le dosage du mélange nécessaire pour un parcours d'environ 400 kilomètres.

**RÉSERVOIR D'ESSENCE** d'une forme nouvelle. — Effilé vers l'arrière — Très gros orifice de remplissage. Contenance : 8 litres.

**SUSPENSION AVANT.** — Par fourche élastique **Terrof**, Brevetée S.G.D.G.

Cette fourche, d'une souplesse incomparable, est la plus réputée du marché. — Aucun système ne la surpasse comme solidité, rendement et ménagement des pneus.

Les articulations de la tête de fourche sont munies d'un dispositif de rattrapage de jeu par coussinets coniques — Les portées des articulations ont été sérieusement élargies sur notre nouveau modèle 1923 et des graisseurs ont été prévus sur les extrémités des haubans (la gravure ci-dessous se rapporte au modèle 1922).



**OUTILLAGE.** — L'outillage est renfermé dans une trousse à compartiments.

- Sa composition est la suivante :
- |                           |                      |                             |
|---------------------------|----------------------|-----------------------------|
| 1 jeu de clés.            | 1 pince-universelle. | 1 jeu de démonte-pneus.     |
| 1 clé à canon pour l'emb. | 1 tournevis.         | 1 nécessaire de réparation. |
| 1 clé à molette.          | 1 perce-courroie.    | 1 agrafe de courroie.       |
| 1 clé de magnéto.         | 1 burette.           | 1 maillon chaîne rapide.    |
- 2 gicleurs de rechange (pour carburateur **Amac**).

Une pompe de 40x24 est fixée sur le tube supérieur du cadre. **ÉMAIL** noir rehaussé de filets et bandeaux or sur le réservoir, le carter et les sacoches.

**POIDS DE LA MACHINE.** — 80 kilogs.

**VITESSE EN PALIER.** — 55 à 60 km./h.

## Quelques mots sur notre Moteur

Le moteur deux temps est loin d'être nouveau. Mais il n'a été réellement vulgarisé que par la motocyclette durant ces dernières années.

Aussi croyons-nous être utiles à nos Clients non initiés en leur rappelant ci-dessous les différentes phases de son cycle.

### Fonctionnement du Moteur TERROT deux temps

au-dessus du Piston

Schémas

au-dessous du Piston

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

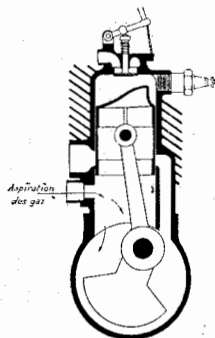
L'étincelle jaillit, suivie de la déflagration des gaz,

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

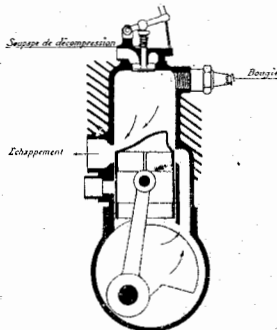
L'orifice d'échappement se découvre livrant passage aux gaz brûlés.

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

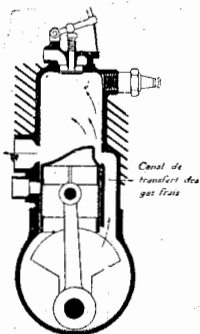
Les gaz frais pénètrent dans le cylindre, le restant des gaz brûlés est balayé par les gaz frais.



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 que comporte le piston et appelé « déflecteur ».

## CONDUITE

**MISE EN MARCHÉ DU MOTEUR.** — Garnir le réservoir du mélange essence-huile préparé avec la mesure fixée sous le bouchon du réservoir, à raison de 1 mesure d'huile (*Mobilol BB*) pour un litre d'essence. Ouvrir le robinet de départ d'essence et noyer le carburateur en actionnant le bouton placé sur la cuve.

Placer les commandes aux positions suivantes :

manette avance à l'allumage ...	=	ouverte aux 2/3
manette gaz .....	=	ouverte au 1/3
manette air .....	=	fermée
levier des vitesses .....	=	cran du milieu du secteur

Décompresser et avec le pied droit actionner vigoureusement mais sans brutalité la pédale de lancement. Lâcher le levier du décompresseur 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 pas laisser tourner longtemps sur place le moteur.

**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. Augmenter l'admission des gaz en abandonnant en même temps, mais lentement et progressivement, le levier de débrayage.

Dès que la machine est lancée, décompresser et tirer vivement le levier de vitesse dans le cran arrière du secteur qui est celui de la grande vitesse.

**EN MARCHÉ.** — En rase campagne et lorsqu'on ne demande pas le maximum d'effort au moteur, marcher avec le plus d'air et d'avance possibles, la manette de gaz restant ouverte seulement à moitié ou aux trois quarts.

En côte, ou lorsqu'il est nécessaire de marcher avec le maximum de gaz, réduire l'entrée d'air jusqu'à ce que disparaisse le cliquetis caractéristique qui peut se produire, indice d'un mélange trop pauvre.

A allure réduite du moteur, diminuer l'avance à l'allumage. — Pour passer de 2<sup>e</sup> en 1<sup>re</sup> vitesse, 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.

Cette manœuvre peut être également faite en actionnant le lève-soupape. Dans ce cas, il est nécessaire d'opérer très rapidement pour que le moteur ne perde pas de sa vitesse au passage du point mort.

Pour arrêter, fermer les gaz, décompresser et serrer les freins.

**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

**MOTEUR.** — Graissage automatique. Employer de l'huile de toute première qualité (*Mobiloil BB*) ne se décomposant pas sous l'action de la chaleur.

Tous les 5.000 km., retirer le cylindre (sans démonter le moteur) et le décrasser. Décrasser également le piston à l'intérieur et à l'extérieur et les tuyauteries d'échappement.

Bien s'assurer au remontage que les segments sont à leur place et solidement maintenus en position par leurs ergots.

**MAGNÉTO.** — Quelques gouttes d'huile de vaseline dans les graisseurs tous les 1.000 km.

**CARBURATEUR.** — Démontage et nettoyage tous les 2.000 km. Nettoyer surtout le filtre placé à l'arrivée de l'essence sous la cuve.

**CHAINES.** — Graissage avant chaque sortie.

Tous les 1.000 km., démonter les carters et nettoyer superficiellement les chaînes avec un pinceau imbibé de pétrole. En profiter pour les retendre (s'il y a lieu) ; graisser avant remontage.

**BOITE DE VITESSES.** — Graissage à l'huile épaisse *Mobiloil C* ou similaire. Tous les 5.000 km, vidange et nettoyage au pétrole.

Le niveau de l'huile doit arriver approximativement à 3 cm. du bord de l'orifice.

**EMBRAYAGE.** — Les lièges travaillent à sec.

Profiter du démontage du carter de chaîne pour introduire de l'huile de vaseline par le trou de la petite vis 51-11 placée sur le bouchon de fermeture de l'embrayage. — L'embrayage se règle en tournant d'une fraction de tour le bouchon 62-271.

**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 le silencieux pour que la roue avant ne soit pas en contact avec le sol et retirer les vis qui fixent les haubans sur le coulisseau. Le réglage se fera ainsi avec beaucoup de sensibilité.

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

Nous adressons avec chaque Motorette livrée :

1 Notice de conduite et d'entretien,

1 Notice concernant le carburateur.

## 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 quelques centaines de kilomètres.*

*Ne laissez pas tourner votre moteur à l'arrêt.*

*Évitez de marcher continuellement à pleins gaz.*

*N'hésitez pas à prendre la première vitesse 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.*

*Rappelez-vous que notre motorette est une motocyclette moderne qui se conduit en ville comme une voiture par la manœuvre judicieuse et simultanée du débrayage, du frein et de la manette de gaz.*

*Un bon motocycliste ne cale jamais son moteur.*

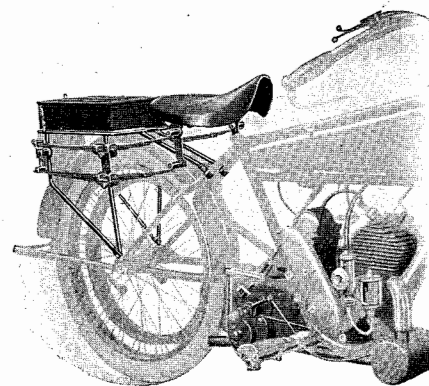
*N'abusez toutefois pas du freinage, surtout brutal, si vous voulez ménager vos pneumatiques.*

*Ayez l'oreille attentive aux moindres bruits qui vous paraîtraient anormaux. Recherchez-en toujours la cause : le plus souvent c'est une chaîne détendue qui frotte contre son carter ou un écrou qui s'est desserré.*

*Ne tendez pas à l'excès votre courroie et vos chaînes pour ne pas fatiguer inutilement la boîte et le moteur.*

*Et surtout **GRAISSEZ** soigneusement votre machine le plus souvent possible, c'est le moyen le plus sûr de prolonger son existence.*

## SUPPLÉMENT



Nos motorettes peuvent être livrées avec

### SELLE CANTILEVER

à suspension intégrale.

Cette invention intéressante et toute récente sera unanimement appréciée par les motocyclistes amateurs de grand tourisme.

Par son confort inconnu jusqu'à ce jour, elle permet d'effectuer les plus longues randonnées sans fatigue.

Supplément pour selle Cantilever et porte-bagages spécial, Frs. :