

ÉTABLISSEMENTS

TERROT

Société anonyme au capital de 262.500.000 francs.

SIÈGE SOCIAL et USINES : 2, Rue André-Colomban - DIJON

Tél. : 1-35 (4 lignes) Rép. Prod. : 131, Côte-d'Or R. C. Dijon 4374

Atelier de réparation pour la région parisienne
26, Rue de Verdun, SURESNES T. Longchamp 10-88

STATION & MOTOS
R. JUNG
SAINT-MINIEL (Meuse)
Tél. 100 - R.C. 480

Imp. M. DAUER, 5, Rue Morand - PARIS (XI^e)

MOTORETTES



TERROT

100 cm³ Type MT I

125 cm³ Type ETD

STATION & MOTOS

R. JUNG

SAINT-MINIEL (Meuse)

Tél. 100 - R.C. 480

NOTICE D'ENTRETIEN

NOTICE D'ENTRETIEN POUR MOTORETTES

Type MTI - 3 Vitesses - 2 Temps

Type ETD - 4 Vitesses - 4 Temps - Culbuteurs

I. — MOTORETTE 3 VITESSES

(Type MTI — 100 cm³)

PRÉPARATION

Faire le plein du réservoir en mélangeant à l'essence 8 % d'huile **CASTROL XL** Brevetée pendant la période de rodage, et 5 % d'huile après rodage. Ouvrir le robinet d'essence. S'assurer que le carburant arrive en évitant de noyer.

Ouvrir la poignée des gaz au quart de l'ouverture. Fermer le volet d'air par temps froid. Ne pas oublier d'abaisser ce volet aussitôt que le départ est assuré.

MISE EN MARCHÉ

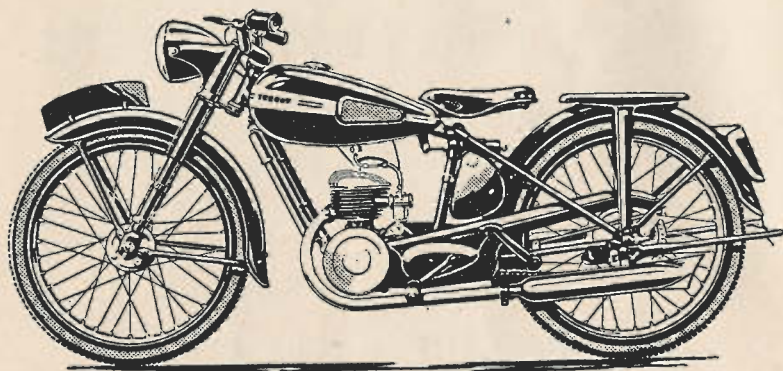
Le levier des vitesses étant au point mort entre le cran de la première et la deuxième vitesse du secteur, appuyer sur la pédale du lanceur avec le pied droit jusqu'à ce que la compression du moteur se fasse sentir. Laisser remonter la pédale, puis l'actionner vigoureusement. Le moteur doit partir.

CONDUITE

Pour partir, le moteur tournant lentement, débrayer à fond et pousser le levier des vitesses en avant dans le cran de la première vitesse. Tourner la poignée des gaz, en lâchant en même temps et progressivement le levier de débrayage. Accélérer.

Pour passer de première en deuxième vitesse : lancer la machine en emballant le moteur. Couper les gaz et débrayer. Tirer le levier de changement de vitesse pour l'amener dans le cran de la deuxième vitesse. Ces trois opérations devront être faites très rapidement, puis lâcher le levier de débrayage en ouvrant les gaz. Pour passer de deuxième en troisième, même opération.

Pour descendre les vitesses : Couper les gaz. Débrayer et faire passer le levier des vitesses dans le cran de la vitesse choisie, et embrayer progressivement.



RODAGE

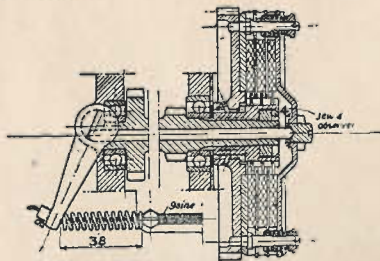
Afin d'éviter des serrages intempestifs, ne pas pousser le moteur pendant les 500 premiers kilomètres. Un moteur surchargé dès le début ou emballé dans les descentes aurait, par la suite, un mauvais rendement.

Surveiller, surtout au début, le blocage de tous les boulons, et notamment ceux fixant la culasse sur le cylindre et ceux fixant le moteur et le réservoir sur le cadre.

ENTRETIEN

Décalaminer les lumières du cylindre et le déflecteur du piston tous les 2.000 kilomètres environ. Nettoyer également les silencieux, qui, lorsqu'ils sont obstrués, risquent de faire chauffer le moteur. Tous les 500 kilomètres environ, injecter une seringue de graisse CASTROLEASE légère par le graisseur de la boîte de vitesses.

Réglage et emploi du débrayage : Au repos, réserver une distance de $38^{m/m}$ entre l'arrêt de gaine et l'entrée du trou de passage du câble dans le levier de la boîte.



Veiller à ce que la poignée de commande au guidon ne contraigne pas le câble, sans cependant laisser un jeu exagéré diminuant la course du débrayage.

En prévision du tassement des lièges, un jeu de 3 à $4^{m/m}$ doit être observé entre le bout du pignon triple et la vis de réglage montée sur le plateau mobile. Nous recommandons de débrayer franchement et à fond, non partiellement si cette manœuvre est de quelque durée.

Chaîne : Graisser souvent la chaîne avec un pinceau imbibé d'huile. Tous les 2.000 kilomètres, démontage et immersion dans un bain de pétrole. Après amollissement du cambouis et assouplissement parfait des maillons, étendre la chaîne et la passer à la brosse dure, rincer au pétrole, essuyer et graisser avant remontage.

Moyeux, roulements, articulations : Graisser en même temps les articulations de fourche élastique, ainsi que la cuvette inférieure de direction. Ne pas laisser trop de jeu latéral aux articulations, ce qui nuirait à la bonne tenue de route.

Avec la burette ou le pinceau, graisser à l'huile les articulations diverses, leviers, manettes, pédales... et surtout les câbles à l'entrée et à la sortie des gaines.

Volant magnétique : Borne de prise de courant en ébonite. Le nettoyer au cas où de l'huile et des saletés auraient pénétré à l'intérieur.

S'assurer que la borne n'est pas fêlée et que le contact-ressort porte bien sur la lamelle laiton de la bobine.

Repérer si l'index est bien en face du repère marqué sur le rotor au moment précis de la rupture. Vérifier la rupture avec une feuille de papier à cigarettes.

SPÉCIFICATIONS PARTICULIÈRES

Moteur. — Cycle : 2 temps. Alésage : 48 mm. Course : 55 mm. Cylindrée : 100 cm³. Taux de compression : 5,3. Avance à l'allumage : 6 mm.

Carburateur. — Amal : 913/065. Passage gaz : 16,6. Gicleur : 50. Ralentis : 40.

Carburateur. — Gurtner type R 17 G. Passage gaz : 17. Gicleur : 26. Volet : 11. Diffuseur : 45.

Vitesses. — Trois. Rapports de démultiplication en 1^{re} : 2,67.
2^e : 1,58.
3^e : 1.

Embrayage. — Trois disques liège.

Transmission. — Chaîne : pas 12,7. Rouleaux : 8,5. Largeur intérieure : 5,2.

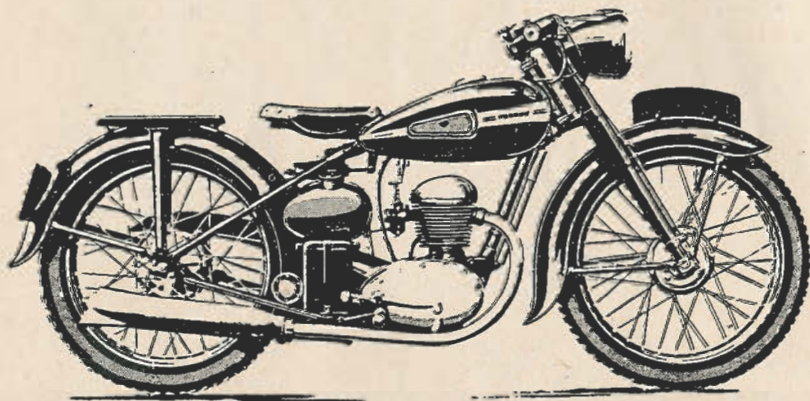
Pneus. — 600 X 65.

Freins. — A tambour AV ϕ 100.
AR ϕ 130.

Réservoir. — 9 litres.

Consommation. — 2 litres environ aux 100 kilomètres.

11. — MOTORETTE 4 VITESSES (Type E.T.D. 125 cm³)



PRÉPARATION

1° Faire le plein du réservoir d'huile jusqu'à mi-hauteur du filtre de remplissage. Employer l'huile **CASTROL XL** Brevetée.

Dès la mise en marche du moteur, s'assurer que la circulation d'huile s'effectue normalement. L'huile doit remonter par le tube central traversant le filtre du remplissage du réservoir. Si elle ne remonte pas, il est nécessaire de chasser l'air qui pourrait se trouver dans les tubulures. A cet effet, mettre le bouchon du réservoir et insuffler de l'air par le tube d'aération soudé sur la collerette. On pourra se servir d'un tuyau en caoutchouc muni d'une valve et d'une pompe à pneu ou d'un gonfleur. Dans ce cas, retirer le bouchon et boucher la collerette de remplissage avec la paume de la main, car la pression risque de faire éclater le verre.

Cette opération se fera le moteur en marche et jusqu'à ce que l'huile remonte normalement dans le réservoir.

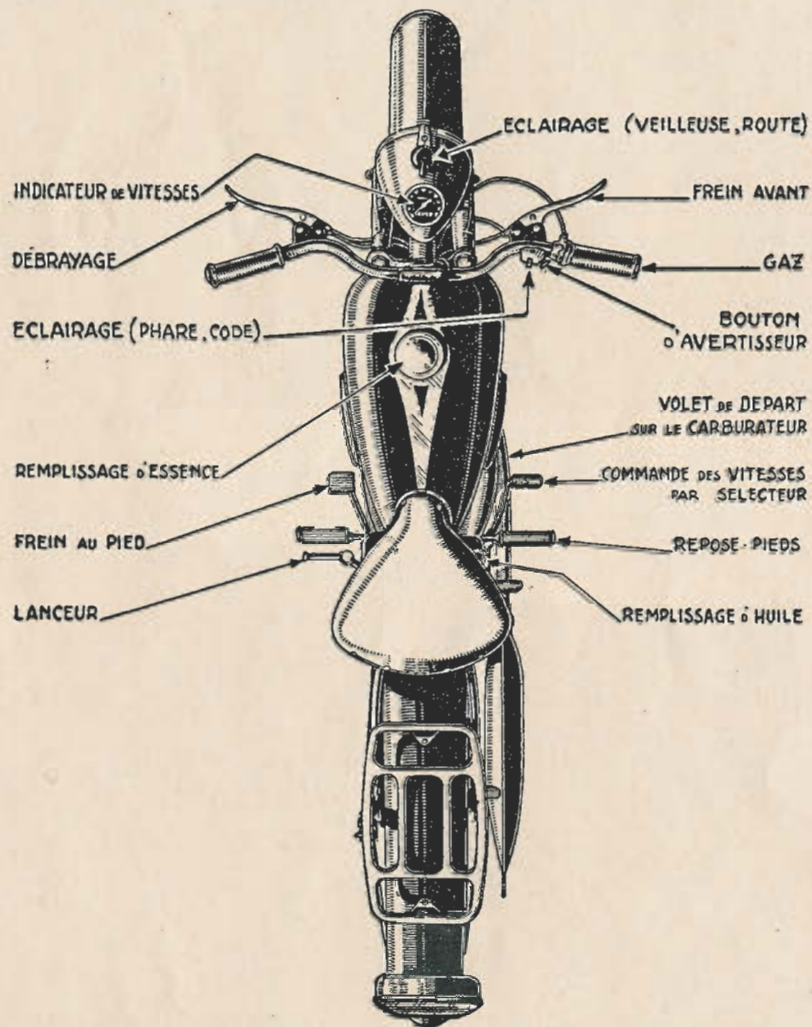
2° Effectuer le graissage complet conformément aux prescriptions du chapitre « Graissage », à l'exception des moyeux de roues.

RODAGE

Il est extrêmement important de ménager le moteur pendant un laps de temps que nous décomposerons en trois périodes :

- 1^{re} période : 200 km. environ : vitesse maximum : 45 km/h.
- 2^e — : 300 km. — : — : 55 km/h.
- 3^e — : utilisation progressive jusqu'à 1.000 km.

Au cours du rodage, on aura intérêt à mélanger à l'essence le superlubrifiant pour hauts de cylindres **CASTROLLO** dans les proportions indiquées sur le bidon.



L'utilisation du **CASTROLLO**, même après le rodage, ne peut qu'améliorer le rendement du moteur.

Pendant cette période, ne pas chercher à atteindre la vitesse maximum. On peut se permettre toutefois de pousser quelques pointes de vitesse, à la condition de ne pas les prolonger plus d'un demi-kilomètre.

Après les 500 premiers kilomètres, vidanger le moteur et le réservoir d'huile à chaud. Cette vidange du moteur se fera en enlevant le filtre à huile fixé par un bouchon forme losange et en inclinant la machine sur le côté gauche. Procéder au ringage du réservoir et du moteur. A cet effet, remettre le filtre en place et verser un litre d'huile spéciale **CASTROL** dans le réservoir. Faire tourner quelques minutes le moteur et vidanger à nouveau moteur et réservoir. Refaire le plein du réservoir avec de l'huile neuve et procéder à la vérification du blocage de tous les écrous et vis.

Après les 1.000 premiers kilomètres, procéder à une nouvelle vidange, comme il a été fait après les 500 premiers kilomètres. Faire une vérification du jeu des culbuteurs. (Voir chapitre « Réglage des culbuteurs »).

CONDUITE

Mise en marche à froid. — Avant la mise en marche du moteur, débrayer à fond et donner un ou deux coups de kick. Ouvrir le robinet d'essence. Appuyer sur l'agitateur du carburateur jusqu'à ce que l'essence arrive. Fermer partiellement ou complètement le volet d'air du carburateur (suivant la température). Ouvrir légèrement la commande des gaz. S'assurer que la boîte de vitesses est bien au point mort. Agir énergiquement sur la pédale de lancement. Le moteur doit partir.

Important. — Ne jamais accélérer immédiatement le moteur dès sa mise en marche. Il est recommandé de le laisser tourner à allure réduite pendant 2 à 3 minutes. S'assurer par le viseur du bouchon de remplissage du réservoir que la circulation d'huile s'effectue normalement.

Mise en marche à chaud. — Ne pas noyer le carburateur, car le départ deviendrait difficile.

Démarrage. — Faire tourner le moteur au ralenti. Débrayer à fond en agissant sur la poignée de débrayage. Passer en première vitesse en appuyant fermement, mais sans frapper, avec la pointe du pied, sur la pédale AV de commande des vitesses et lâcher la pédale. Ouvrir progressivement les gaz et lâcher doucement et sans à-coups le levier de débrayage.

Ces manœuvres s'effectueront simultanément en prenant soin de doser convenablement l'ouverture des gaz et l'embrayage, de façon que le moteur ne s'emballe pas exagérément et que le démarrage s'effectue en souplesse.

Pour monter les vitesses. — Après avoir démarré en première, parcourir quelques mètres en accélérant progressivement, puis débrayer et couper les gaz simultanément. Passer en deuxième en appuyant sur la pédale AV jusqu'à la butée. Lâcher la pédale. Lâcher l'embrayage et accélérer de nouveau. Faire les mêmes manœuvres pour passer les troisième et quatrième vitesses.

Pour descendre les vitesses. — Pour descendre d'une vitesse supérieure à une vitesse inférieure, procéder de la façon suivante :

Appuyer fermement, mais sans frapper avec le talon, du pied droit sur la pédale AR.

Répéter la même manœuvre pour chacune des vitesses.

Pour chaque passage de vitesse — aussi bien pour monter que pour descendre — on ne devra appuyer qu'une seule fois sur la pédale. Si on appuyait deux fois de suite, on sauterait une vitesse et il pourrait en résulter des à-coups dans la transmission.

En marche. — Sur une route normale et plate, rouler toujours en quatrième vitesse.

A la suite d'un ralentissement trop prononcé ou d'une côte prolongée, ne pas hésiter à mettre en troisième vitesse.

Si le ralentissement devient encore plus prononcé ou si la côte devient plus forte, mettre en deuxième vitesse.

L'usager doit bien se pénétrer de l'idée qu'une boîte de vitesses est faite pour être utilisée, d'autant plus qu'elle comporte quatre combinaisons et que le moteur équipant la moto est de faible cylindrée.

Arrêt. — La machine roulant en quatrième vitesse, l'arrêt se fera de la façon suivante :

Couper les gaz entièrement pour ralentir.

Débrayer et ouvrir légèrement la manette des gaz, de sorte que le moteur tourne sensiblement au régime correspondant à la vitesse de la machine à ce moment.

Embrayer pendant quelques mètres, puis recommencer la même manœuvre pour passer en deuxième vitesse.

Un peu avant l'arrêt complet de la machine, débrayer et passer en première.

Dès que la machine est immobilisée, mettre au point mort en appuyant avec le talon du pied droit sur la pédale AR et couper les gaz entièrement.

Suivant la rapidité avec laquelle doit s'effectuer l'arrêt, agir sur les freins pendant ces différentes manœuvres.

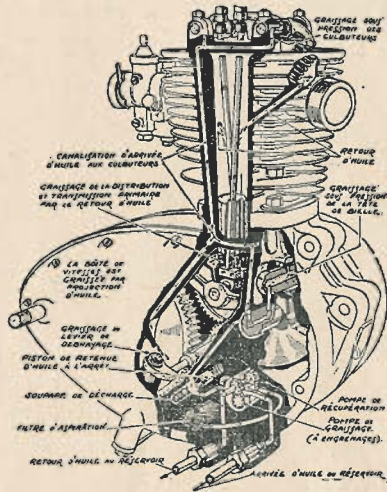
A priori, cette façon de procéder peut paraître quelque peu difficile à exécuter, mais en réalité, avec un peu de pratique, il n'en est rien, et ces différentes manœuvres se font presque automatiquement.

Si l'arrêt est nécessité par un encombrement ou pour se conformer à un règlement de circulation, ne pas hésiter à se mettre au point mort.

Important. — Ne pas oublier de pousser le bouton de contact. Nous recommandons à l'usager de s'habituer à arrêter son moteur en coupant le contact plutôt que de le faire caler au ralenti.

ENTRETIEN GÉNÉRAL DE LA MACHINE

FONCTIONNEMENT DU GRAISSAGE



L'huile contenue dans le réservoir est aspirée par une pompe à engrenages située dans le carter moteur. Chassée sous pression de la pompe, l'huile pousse un piston remplissant le rôle de robinet automatique empêchant le réservoir d'huile de se vider dans le carter moteur à la suite d'une longue immobilisation de la machine.

Le piston, dans sa course, démasque une canalisation débouchant dans une gorge située en avant du roulement moteur côté embrayage. Des trous aménagés dans l'axe moteur, dans le maneton et l'axe d'accouplement, forment un conduit amenant l'huile à l'embiellage.

Une autre canalisation relie la gorge déjà citée à la partie supérieure du carter, dans une poche circulaire venue de fonderie concentriquement à l'embase de la cheminée du cylindre.

Un petit trou percé dans cette poche amène l'huile, par l'intermédiaire d'une canalisation et d'une gouttière disposées dans le couvercle de l'embrayage, à la butée d'embrayage qui se trouve lubrifiée continuellement.

Un autre trou percé dans le plan de joint de l'emplacement du cylindre communiquant d'une part avec la poche et d'autre part avec une canalisation traversant les ailettes du cylindre et de la culasse amène l'huile aux axes des culbuteurs.

L'huile qui retombe des culbuteurs graisse les soupapes. Deux trous percés à la base des logements des ressorts de soupapes débouchent dans le tunnel venu de fonderie où se déplacent les tiges de culbuteurs. L'huile retombe ainsi à la base du cylindre et, par un trou percé dans le guide-poussoirs, lubrifie les poussoirs de soupapes et les cames.

Après avoir lubrifié tous les organes, l'huile retombe dans le fond du carter pour être aspirée au travers d'un filtre par une deuxième pompe à engrenages qui la refoule dans le réservoir d'huile où s'effectue un nouveau filtrage.

Une soupape de décharge étalonnée située à la sortie de la pompe de graissage permet d'éviter les surpressions qui pourraient se produire pour des raisons diverses.

Lorsque le moteur s'arrête, le piston faisant robinet automatique est ramené à sa position initiale par un ressort étalonné.

GRAISSAGE

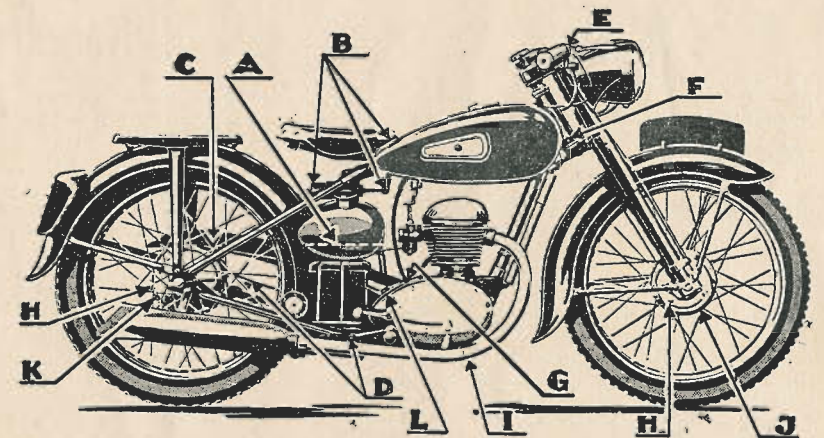
Moteur : Maintenir le niveau d'huile du réservoir de sorte qu'il ne descende jamais en dessous du trait indiquant la hauteur minimum.

Utiliser l'Huile **CASTROL XL** Brevetée.

Tous les 3.000 kms vidanger le moteur et le réservoir, et renouveler l'huile après rinçage de ces organes. Nettoyer les filtres.

Boîte de vitesses : Tous les 2.000 kms, s'assurer que le plein de **CASTROL XL** est correct, au moyen de la jauge prévue à la partie supérieure du carter.

GRAISSAGE "PARTIE CYCLE"



Important. — Après la période de rodage, avoir soin de vidanger complètement la boîte de vitesses.

Se conformer aux prescriptions du tableau suivant, indiquant les organes à graisser, le lubrifiant à employer et la fréquence des graissages.

	DÉSIGNATION DES ORGANES	Qualité du lubrifiant
à chaque sortie..	A/ Vérifier le niveau d'huile..	CASTROL XL brevetée
tous les 500 kms	B/ Articulation de selle C/ Chaîne de transmission	CASTROLEASE légère
tous les 1.000 kms	D/ Pédale de frein et timonnerie E/ Câbles, leviers, manettes....	CASTROL XL brevetée
tous les 1.500 kms	F/ Roulements de direction.. G/ Commande du compteur.. H/ Cames de frein	CASTROLEASE légère
tous les 2.000 kms	I/ Feutre de la came du rupteur J/ Moyeu AV K/ Moyeu AR	HUILIT SPHEEROL S
	L/ Niveau d'huile dans la boîte	CASTROL type XL

ENTRETIEN MÉCANIQUE

CULBUTEURS

Tous les 4.000 kms environ, vérifier le jeu des culbuteurs.

Retirer le boîtier de culasse protégeant la culbterie. Agir sur les embouts de réglage des tiges jusqu'à ce qu'elles tournent librement et sans jeu. Ce réglage doit toujours s'effectuer le moteur froid, le piston au P.M.H. les deux soupapes fermées.

BOUGIES

La distance entre les pointes de la bougie doit être de 0 mm 4 à 0 mm 5. Si, par suite de l'usure, cet écartement se trouve augmenté, agir sur l'électrode de masse — celle soudée sur le culot — pour effectuer la correction nécessaire. Ne jamais toucher l'électrode centrale.

EMBRAYAGE

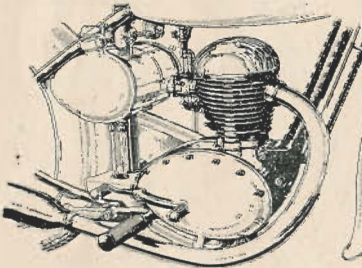
La poignée de commande du guidon doit jouer librement sur son axe et toujours comporter une garantie de 2 à 3 mm. Le réglage s'effectue par une butée de gaine disposée sous le carter moteur. La plupart des ennuis d'embrayage proviennent de l'inobservation de ces recommandations.

Démontage. — Démontez le couvercle de débrayage fixé par 13 vis.

Retirez l'écrou placé en bout d'arbre moteur (**pas à gauche**).

Il est absolument recommandé de ne jamais frapper avec un marteau sur la clé, en maintenant le moteur par le volant, car on risquerait de décentrer les manetons.

Les disques ainsi libérés se retirent facilement. Pour démonter complètement l'embrayage, faire sauter le frein Circlips du moyeu d'embrayage qui retient la tige transversale de débrayage. Retirer la tige, le moyeu d'embrayage et les six ressorts. Enlever l'écrou central, retirer le plateau d'appui des ressorts, la rondelle de friction, le tambour embouti d'entraînement et le coussinet.



Au remontage, après blocage de l'écrou central, le tambour d'entraînement doit tourner librement sur son coussinet. Tout frottement anormal nuit au bon fonctionnement de l'embrayage.

CANALISATIONS D'HUILE

Veiller à ce que les tubes de départ et d'arrivée d'huile du réservoir ne soient pas en contact avec une partie quelconque de la machine, car ils pourraient se percer par frottement. S'assurer du serrage des raccords biconnés au moteur et au réservoir.

DECALAMINAGE ET RODAGE DES SOUPAPES

Tous les 8.000 à 10.000 kms, procéder à un décalaminage et à un rodage des soupapes.

Si la consommation d'huile a augmenté, vérifier les segments et les remplacer si le jeu de leur coupe excède 1 mm.

Ramoner le tube d'échappement et le silencieux.

DISTRIBUTION

Démontage : Démontez complètement l'embrayage.

Retirez le support d'arbre à cames fixé par deux écrous et une goupille d'arrêt d'axe. Sortir l'arbre à cames.

Pour démonter les poussoirs, enlever le cylindre et le guide-poussoir qui est emmanché dans le carter.

Au remontage, monter l'arbre à cames en faisant correspondre le repère d'une dent de son pignon avec celui du pignon de distribution.

EMBIELLAGE

Démontage : Sortir le moteur du cadre.

Démontez la culasse, le cylindre, l'embrayage et la boîte de vitesses.

Dévissez l'écrou de fixation arrière du support d'arbre à cames ; retirez le filtre à huile.

Fraper légèrement avec un maillet en bout d'arbre moteur pour décoller les deux demi-carter qui doivent être séparés parallèlement à eux-mêmes car ils sont guidés par deux pions de centrage.

Pour le démontage de la bielle et des manetons, il est recommandé de s'adresser à notre service de réparations ou à un de nos agents qui, seuls, disposent d'un outillage permettant une réparation correcte.

BOITE DE VITESSES

Démonter la dynamo en bout d'arbre moteur et le carter intermédiaire (voir chapitre équipement d'allumage et d'éclairage pour les précautions à prendre lors du démontage de l'induit). Retirer le volant moteur.

Enlever le couvercle de la boîte de vitesses et le dispositif de lanceur.

Retirer les 4 vis de fixation du support de sélecteur (plaquette de forme carrée placée sous le carter de la boîte de vitesses).

Attention : Ce support ne se sépare pas complètement du carter, mais se retire suffisamment pour permettre le dégagement des doigts de commande des vitesses. Ne jamais forcer pour essayer de le sortir.

Démonter le couvercle de débrayage.

Désaccoupler le pignon démultiplicateur de l'arbre primaire.

Frapper légèrement avec un maillet sur l'extrémité de cet arbre, l'ensemble des pignons et des deux arbres se dégagera.

Pour démonter le système du sélecteur et des commandes de vitesses, retirer le frein Circlips fixant le disque de commande des vitesses. A ce moment, on pourra retirer complètement le support du sélecteur.

Au remontage, au moment d'engager le disque de commande des vitesses dans les doigts des fourchettes, s'assurer que ses encoches de verrouillage se trouvent bien du côté du couvercle de boîte de vitesses.

S'assurer que tout est bien en place et mettre le couvercle de la boîte après en avoir retiré le verrou de vitesses et la butée de ressort du cliquet double.

Important : Mettre la butée du ressort en s'assurant, par le trou d'emplacement du verrou, que son extrémité s'engage bien entre les deux branches du ressort du cliquet double. Ne pas observer ces indications pourrait entraîner la défection du ressort et empêcher le fonctionnement du sélecteur.

MONTAGE DE LA BUTEE DU LANCEUR

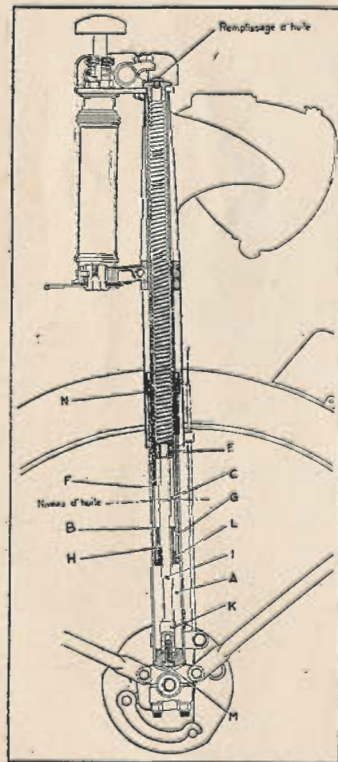
Monter provisoirement la bielle de mise en marche en ne l'engageant que de 3 à 4 mm sur l'arbre et la faire tourner d'un quart de tour en arrière.

Exercer une légère pression sur la bielle et faire tourner lentement le volant en arrière jusqu'au moment précis où la bielle s'immobilisera.

Retirer la bielle sans faire tourner l'arbre et engager la butée du lanceur en choisissant une dentelure de façon qu'il y ait un jeu de 4 à 5 mm entre l'encoche faisant butée et le téton solidaire du carter.

Important : Faire une vérification, car on s'exposerait à des inconvénients si cette condition n'était pas respectée. Le moteur doit pouvoir tourner en arrière lorsque la butée de kick est en place.

SUSPENSION AVANT PAR FOURCHE TELESCOPIQUE



Fonctionnement : Chacun des deux éléments de fourche contient 75 cc d'huile. Employer Huile CASTROLITE. Au repos cette huile remplit l'espace annulaire A (voir coupe annexée). Lorsque la roue aborde un obstacle, elle monte et ce mouvement a pour conséquence de chasser l'huile contenue dans l'espace annulaire, qui soulève le clapet et vient compléter le remplissage de la partie annulaire C, comprise entre le piston d'amortisseur E et le clapet B. L'excédent du volume d'huile déplacé passe dans l'espace annulaire F par l'intermédiaire des trous calibrés G et H.

Lorsque le ressort se détend, le clapet B se referme et l'huile contenue dans la partie annulaire C se fraye un passage forcé par l'espace annulaire déterminé entre le trou central du clapet B et la tige du piston I.

Le diamètre de ce trou ayant été déterminé une fois pour toutes, il n'y a pas lieu de le modifier par la suite. Il n'y a donc aucun réglage à faire à la sortie d'usine.

A la suite d'un choc violent, l'amortisseur de fond de course entre en action pour amener un freinage progressif. A cet effet, le cône de freinage K pénètre dans le corps du clapet L et réduit progressivement la section de passage de l'huile contenue en A, ralentissant ainsi la vitesse de choc jusqu'à freinage complet.

Nous sommes donc en présence d'une fourche télescopique à amortisseur à double effet supprimant complètement le rebondissement de la roue.

Le démontage est excessivement simple.

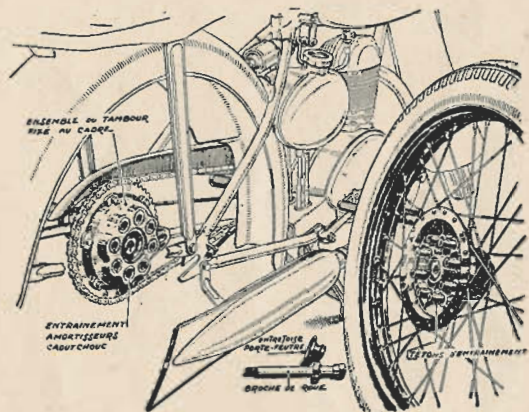
Pour atteindre les tubes coulissants on retire la vis M, on dévisse complètement l'écrou moleté N et on retire les tubes par le bas.

Pour retirer le piston amortisseur E, dévisser le corps de clapet L et sortir la tige du piston I.

FREINS

Veiller à ce que les garnitures des segments de freins ne soient pas imprégnées d'huile provenant d'un excès de graissage des moyeux.

Dans ce cas, bien les dégraisser à la benzine et les faire sécher avant le remontage.

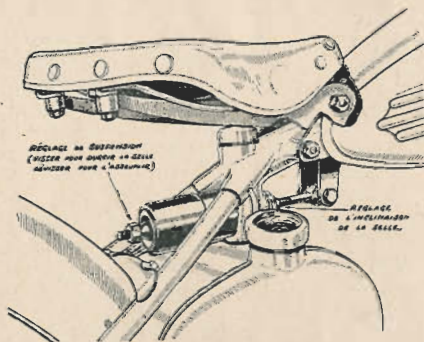


ROUE ARRIERE

Démontage. — Dévisser et retirer la broche du moyeu située du côté droit de l'axe de roue. Ne pas dévisser l'écrou du côté gauche, c'est-à-dire côté frein. Faire échapper l'entretoise et dégager la roue de ses tétons d'entraînement en la déportant sur le côté droit. Incliner la machine pour retirer la roue complètement.

ROUE AVANT

Dévisser les écrous des chapeaux inférieurs des chapes.



Réglage de la selle sur MTI et E.T.D.

SPÉCIFICATIONS PARTICULIÈRES

MOTEUR :

Alésage	52 mm.
Course	58 mm.
Puissance fiscale	1 CV.
Régime	5.500 tm.
Puissance à ce régime	5 CV.
Taux de compression	6,8 environ.

REGLAGES (avec jeu aux soupapes de 0 mm 05) :

Admission :	
Ouverture avant P.M.H.	20°30 ou 2 mm. 3.
Fermeture après P.M.B.	61°30 ou 13 mm.
Echappement :	
Ouverture avant P.M.B.	61°30 ou 13 mm.
Fermeture après P.M.H.	20°30 ou 2 mm. 3.
Avance maximum manette ouverte	36° ou 7 mm.

CARBURATEUR :

Marque	Amal.
Type	913/066 et épurateur.
Prise d'air	Avec volet de départ.
Gicleur	60.
Gicleur de ralenti	35.
Calibreur	60.

OU

Marque	Gurtner.
Type	R 16 D avec filtre.
Gicleur	28.
Volet	11.
Diffuseur	24,33 b.

BOITE DE VITESSES :

Nombre de vitesses	4.
Rapports de démultiplication :	
en 1 ^{re} vitesse.....	2,77 à 1.
en 2 ^e vitesse.....	1,72 à 1.
en 3 ^e vitesse.....	1,23 à 1.
en 4 ^e vitesse.....	0,96 à 1.

TRANSMISSIONS

Rapports finals de démultiplication :	
1 ^{re} vitesse.....	21,85 à 1.
2 ^e vitesse.....	13,59 à 1.
3 ^e vitesse.....	9,68 à 1.
4 ^e vitesse.....	7,57 à 1.

ROUES :

Arrière	A broche.
Frein avant (diamètre)	130.
Frein arrière (diamètre)	130.
Pneumatiques :	
Avant	24×2,375 ou 600×65.
Arrière	25×3.

RESERVOIRS :

Capacité du réservoir d'essence	10 litres environ.
Capacité du réservoir d'huile	3 litres environ.

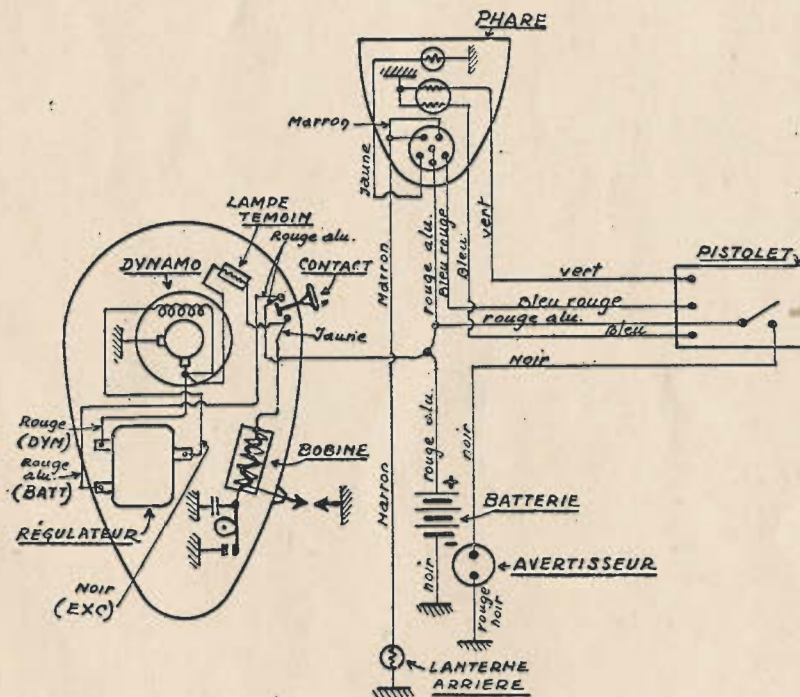
POIDS :

Poids de la machine nue	85 kgs environ.
-------------------------------	-----------------

CONSUMMATION :

Essence aux 100 km	2 l. 5 environ.
Huile aux 100 km	0 l. 100.

SCHÉMA D'ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE DYNAMO "FRANCE" Type DR 1



ÉQUIPEMENT D'ALLUMAGE ET D'ÉCLAIRAGE « DYNAMO TYPE DR I »

La DYNAMO est constituée comme une dynamo SHUNT, sans troisième balai d'excitation. La régulation du débit s'opère par un régulateur qui réduit l'intensité proportionnellement aux besoins de l'équipement et à l'état de charge de la batterie.

Ce régulateur fonctionne par lame vibrante, qui, selon la vitesse de la dynamo, insère dans le circuit des inducteurs une résistance calibrée, ou met les inducteurs en court-circuit.

Cette dynamo charge ainsi la batterie d'accumulateurs, qui ne risque plus aucune surcharge.

Outre la canalisation, un conjoncteur monté avec le régulateur, un commutateur de phare, un pistolet, une bobine d'allumage, un rupteur, une clé de contact à tirette et une lampe témoin complètent l'équipement.

Entretien et graissage : Tous les 5.000 kilomètres, graissage de la came du rupteur, nettoyage du collecteur.

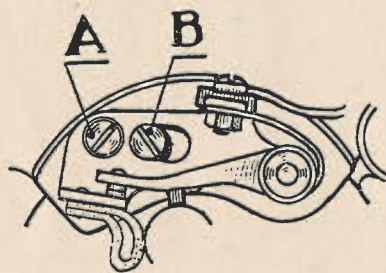
Lampes utilisées :

Phare	6 V. 35 B.
Lanterne AV	6 V. 3 B.
Lanterne AR	6 V. 3 B.
Lampe témoin	6 V. 3 B.

Réglage du rupteur : Les contacts, durant leur ouverture, doivent présenter un écartement de 0 mm. 4.

Pour ce réglage :

- 1° Desserrer la vis A ;
- 2° Faire tourner l'ergot B de façon à obtenir l'écartement de 0,4 ;
- 3° rebloquer la vis A.



BON FONCTIONNEMENT DE LA DYNAMO-RÉGULATEUR

Moteur à l'arrêt. — La tirette contact allumage sur carter moteur position « contact » (en tirant) :

— La lampe témoin s'éclaire.

Moteur en marche. — La lampe témoin s'éteint et reste éteinte à toutes les vitesses.

PANNES DE L'ÉQUIPEMENT

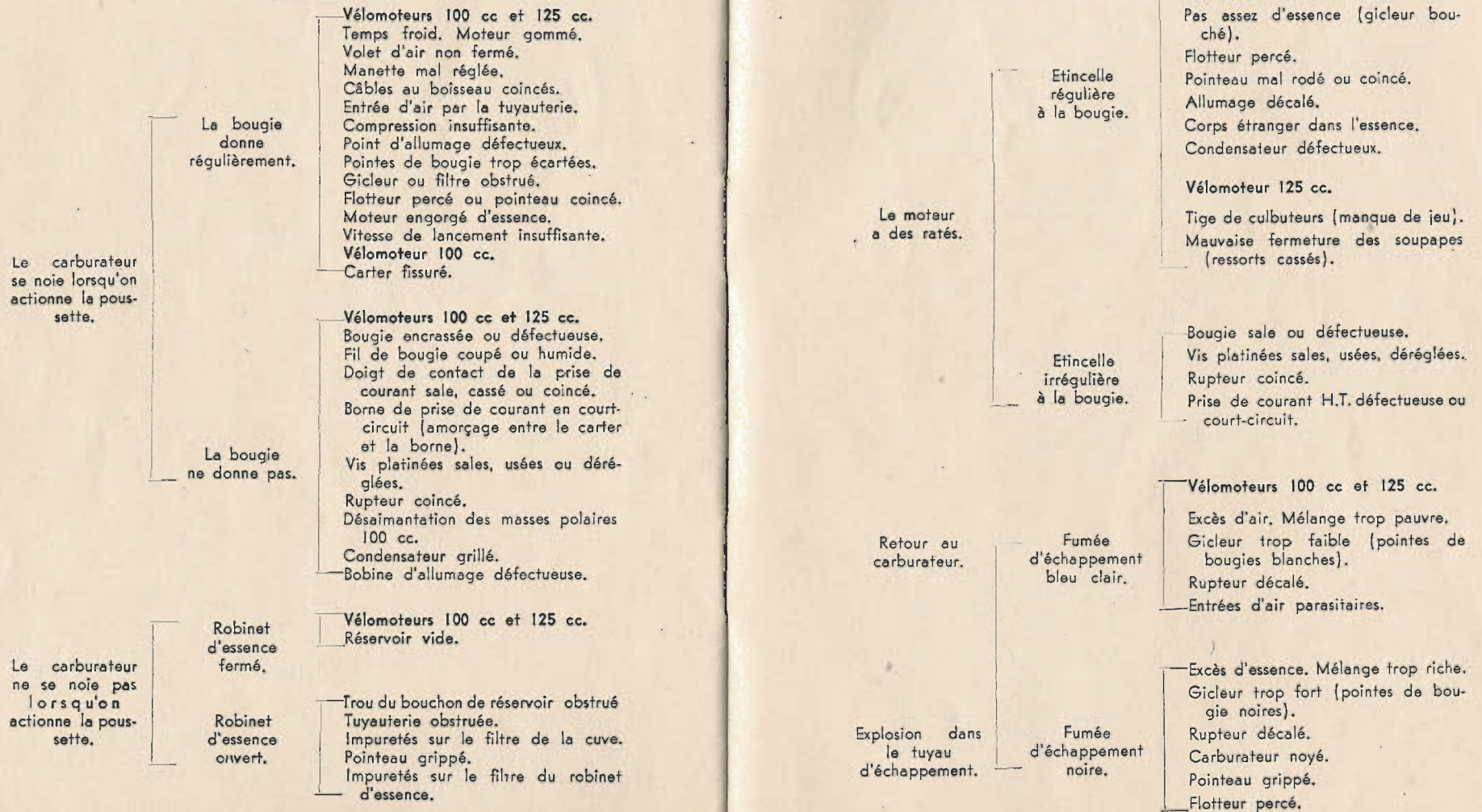
Tirette contact allumage sur carter moteur : Allumage position « contact ».	1° A l'arrêt, la lampe témoin, éteinte, s'éclaire quand le moteur tourne ; 2° la lampe témoin éclaire à l'arrêt et en marche ; 3° la lampe témoin ne s'éclaire ni à l'arrêt ni en marche.	Vérification : Circuit principal conjoncteur ; Caractéristiques lampe témoin. Vérification dynamo. Vérification : lampe ; canalisation ; batterie et masses.
Tirette contact allumage sur carter moteur : Allumage en position « contact coupé ».	La lampe témoin éclaire.	Vérification : conjoncteur.
PAS D'ECLAIRAGE :	Vérifier : Lampes ; masses ; canalisation et schéma d'installation.	
PAS D'ALLUMAGE :	Vérifier : Bougie ; câble bougie ; bobine H.T. ; rupteur ; condensateur ; canalisation.	

OBSERVATIONS

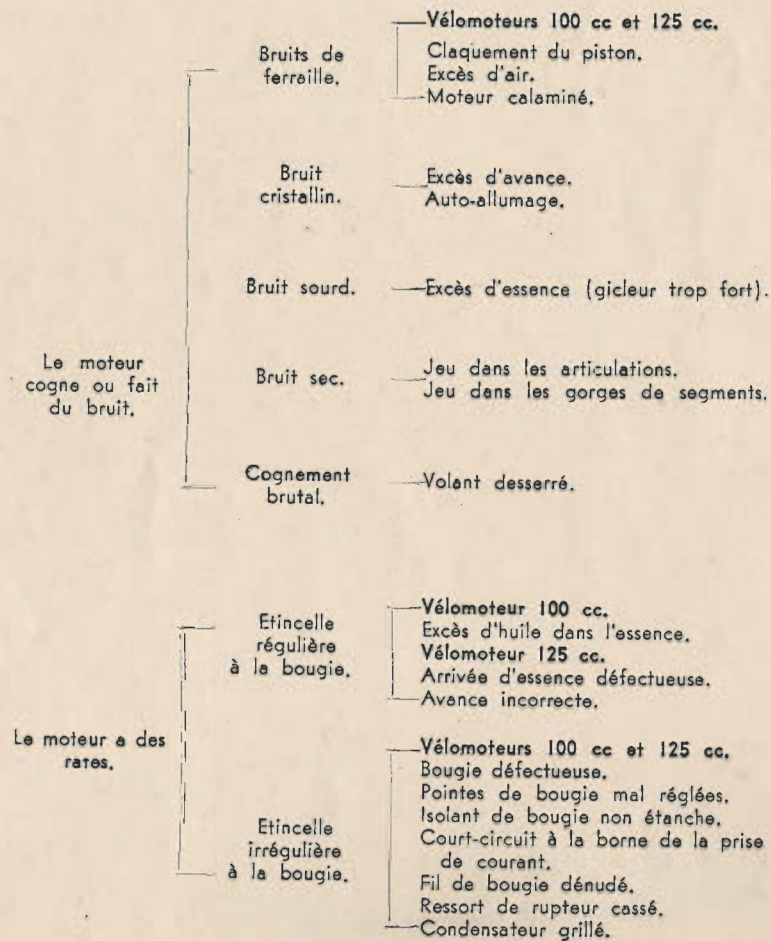
Si un défaut d'allumage se présente, dû à une panne de batterie, le départ peut être exécuté sur la dynamo en débranchant la batterie (pôle négatif), en se mettant en première vitesse et en poussant la motocyclette. La dynamo, à une certaine vitesse, donne suffisamment pour permettre l'allumage. Rebrancher à ce moment la batterie sans arrêter le moteur.

TABLEAU SYNOPTIQUE DES PANNES

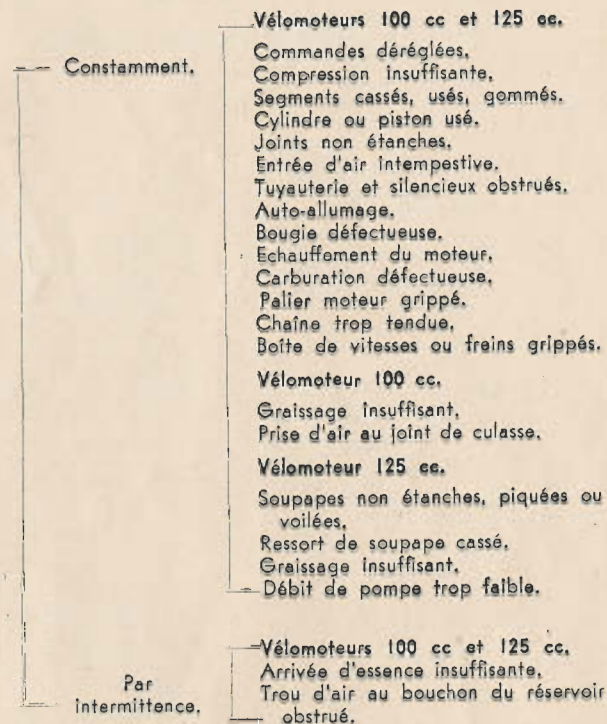
I. — Le moteur refuse de partir



II. — Le moteur ne marche pas convenablement



Le moteur manque de puissance.



III. — Le moteur s'arrête

