

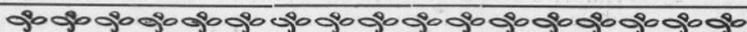
CYCLES & MOTOCYCLETTES

2, Rue
André
Colomban

Cerrot

DIJON
(Côte-d'Or)

R. C. DIJON
4374



INSTRUCTIONS SOMMAIRES

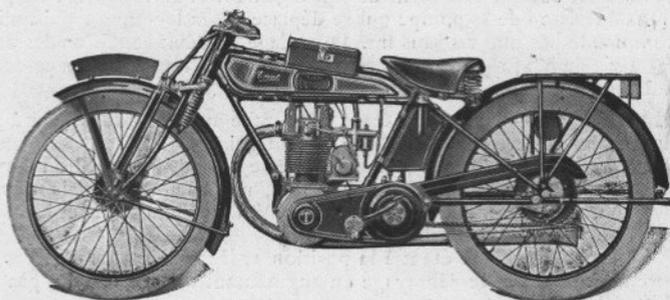
pour la Conduite et l'Entretien

DES

MOTOCYCLETTES

Types { " M " 250 cc.
 { " H " 350 cc.

A MOTEUR 4 TEMPS



Instructions Sommaires pour la Conduite et l'Entretien des MOTOCYCLETTES Types M et H

CONDUITE

Nous donnons ci-dessous quelques indications essentielles pour la mise en marche et la conduite de nos motocyclettes 250 et 350 cc. 4 temps.

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 :

Gaz = 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 à main s'il s'agit d'une machine 350 cc. munie du graissage semi-automatique et régler le débit (35 gouttes à la minute).

S'il s'agit du **graissage mécanique** par pompe Best & Lloyd commandée par le moteur, s'assurer que le débit s'effectue normalement soit en examinant le viseur, soit en observant le manomètre de la pompe si la machine ne comporte pas de viseur. Dans ce dernier cas, la petite tige portant un bouton doit sortir de son logement et suivre même les pulsations du piston de la pompe qui se déplace assez lentement puisqu'il est commandé par une vis sans fin. Le réglage du débit se fait en desserrant les 2 vis de blocage du couvercle de la pompe et en tournant ce dernier à droite pour réduire le débit ou à gauche pour l'augmenter.

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 fesse 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 grincement 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 supérieure 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 et réduire les gaz.

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.

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^e et même la 1^{re} 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.

RÉGLAGE DE LA CARBURATION. — a) *Le gicleur est trop fort* et il y a excès d'essence (mélange trop riche) si pour obtenir une bonne marche on est obligé d'ouvrir la manette d'air à fond.

b) *Le gicleur est trop faible* et il y a excès d'air (mélange trop pauvre) si pour obtenir une marche satisfaisante on est obligé de maintenir fermée la manette d'air ou s'il se produit des crachements au carburateur.

Le réglage se fait rapidement en changeant de gicleur. S'il s'agit de carburateur comportant une aiguille conique fixée au moyen d'une vis au centre du boisseau des gaz, ne pas toucher au gicleur mais déplacer de quelques millimètres l'aiguille pour faire varier la section de passage d'essence.

Certains de nos carburateurs comportent un dispositif de ralenti constitué par un petit gicleur et une prise d'air réglable par une vis pointeau qui se trouve visible sur le côté du carburateur. Le réglage de cette vis permet d'obtenir un ralenti parfait.

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, défilez-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 attendez le moins ».

MOTEUR. — Employer pour le graissage des moteurs munis de piston aluminium de l'huile végétale (Castrol R, Kervoline 1/2 F ou course, ou Ricin). 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 800 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 dans les reprises 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 1.000 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 introduire la valeur d'un demi-verre 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 2.000 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 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 2.000 kilomètres.

Régler l'écartement des vis platinées (0 m/m 3) s'il y a lieu, et les nettoyer, ainsi que le charbon prise de courant.

CARBURATEUR. — Démontage complet tous les 2.000 kilomètres et lavage à l'essence ou au pétrole.

CHAINES. — **Magnéto.** — S'assurer tous les 1.000 kilomètres, en retirant le couvercle de carter de magnéto que la chaîne est convenablement 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 amollissement 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, Mobiloil CC, Castrol DG ou Kervoline pignon Terrot).

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 m/m 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 est coincé 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 dû à un patinage exagéré.

FREINS. — Nettoyer tous les 5.000 kilomètres les freins au pétrole. Lorsque les segments de ferodo rivés sur les mâchoires sont usés, réhausser 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 régarnies de segments de ferodo neuf, ajuster celles-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 Terrot. — 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-toir 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 de 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.

