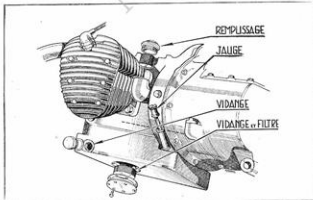


LE GRAISSAGE

Types d'huiles recommandées

	ETE	HIVER
MOTEUR	C M bis OU Yacco D	B M OU Yacco X
BOITE DE VITESSES et COUPLE CONIQUE	C M bis OU Yacco D	C M bis OU Yacco D
GRAISSAGES A LA BURETTE	C M OU Yacco XX	C M OU Yacco XX
GRAISSAGE PAR LA POMPE TECALÉMIT	Graisse de vaseline OU Yacco Pression	Graisse de vaseline OU Yacco Pression

I - Graissage du Moteur.



Graissage du Moteur

Le graissage du moteur est automatique. Il est assuré par une pompe à engrenages noyée dans le fond du carter inférieur qui forme réservoir à huile. Cette pompe est commandée par l'arbre à cames par l'intermédiaire d'un renvoi hélicoïdal. L'huile est refoulée sous pression dans les canalisations forcées dans les parois du carter à l'intérieur du vilebrequin et de l'arbre à cames. Le réglage correct et définitif de cette pompe est fait lors du montage en usine et ne doit jamais être modifié.

FILTRE A HUILE. — Le circuit d'huile comporte un seul filtre, monté sur l'aspiration et traversé par la totalité de l'huile aspirée. Il est indispensable de nettoyer la trémie métallique du filtre lors de chaque vidange du moteur.

REMPLISSAGE DU MOTEUR. — Pour faire le plein, enlever la jauge et verser l'huile dans la cheminée de remplissage placée à la partie supérieure gauche du carter moteur, jusqu'à ce qu'elle soit sur le point de s'écouler par l'orifice de la jauge qui sert ainsi d'indicateur de niveau. Veiller à ce que l'huile ne soit pas contaminée par de l'eau ou des poussières et à ce qu'il ne pénètre pas d'impuretés dans le réservoir.

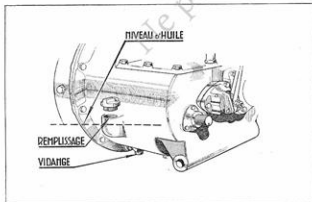
NIVEAU. — Partir toujours avec le réservoir d'huile plein. Avant chaque départ, faire le plein et, en cours de route, tous les 200 kilomètres, vérifier, à l'aide de la jauge, qu'il y a suffisamment d'huile. **Le trait inscrit sur la jauge indique le niveau minimum** au-dessous duquel la réserve d'huile ne doit jamais descendre.

VIDANGE D'HUILE. — Il convient de vidanger en moyenne tous les 3.000 kilomètres suivant le travail imposé au moteur. Effectuer la vidange lorsque l'huile est chaude et suffisamment brassée. Dévisser pour cela le bouchon placé à la partie inférieure du carter.

Pour le nettoyage intérieur du moteur, utiliser de l'huile neuve très fluide et ne jamais employer de pétrole dont l'élimination totale est impossible. Faire tourner le moteur quelques instants au ralenti, à vide, vidanger et remplir ensuite le réservoir avec l'huile définitive.

Profiter de chaque vidange pour nettoyer le filtre à huile.

II. - Graissage de la Boîte de Vitesses.



Graissage de la Boîte de Vitesses

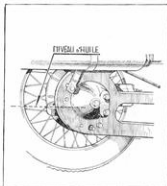
Le bouchon de remplissage sert en même temps pour déterminer le niveau. Remplir la boîte jusqu'à ce que l'huile atteigne les filets inférieurs du filetage de l'orifice. Ne pas verser trop d'huile, car un excès causerait des fuites vers l'embrayage ou vers la transmission.

Vérifier le niveau tous les 2.000 kilomètres, **quand la boîte est froide**, et ajouter de l'huile si besoin est.

Tous les 5.000 kilomètres, vidanger à chaud en dévissant

le bouchon placé sous la boîte et remplir d'huile neuve. Ne jamais laver au pétrole, le carter ne pouvant être entièrement vidé.

III. - Graissage du Couple conique.



Graissage du Couple Conique

Les organes internes du couple conique tournent dans un bain d'huile dont le niveau est déterminé par le bouchon de remplissage. Ce niveau est correct lorsque l'huile atteint la base de la pipe de remplissage. Un excès d'huile se traduirait par des fuites vers le moyeu de la roue.

Vérifier le niveau tous les 1.000 kilomètres, lorsque le carter est froid, et le rétablir si cela est nécessaire.

Tous les 5.000 kilomètres environ, vidanger le couple conique à chaud, en dévissant le bouchon prévu à cet effet à la partie inférieure du carter. Laver au pétrole et refaire le plein avec de l'huile fraîche.

IV. - Graissage de la Butée d'embrayage.



Graissage de la butée d'embrayage

Le disque d'embrayage fonctionne à sec et ne nécessite aucun graissage.

Mais le débrayage s'effectue par l'intermédiaire d'une butée à billes placée à l'arrière de la boîte de vitesses. Cet organe a un graissage indépendant et doit être lubrifié très légèrement tous les 500 kilomètres au moyen du graisseur à pression.

Un seul coup de pompe suffit car la graisse en excès s'écoulerait dans l'embrayage.

V. - Graissage de la magnéto et de la dynamo.

Le graissage des roulements à billes de ces appareils est particulier à chaque marque et l'on trouvera sur la notice spéciale tous les renseignements concernant leur entretien.

Ne pas exagérer ce graissage car l'huile en excès détériorerait rapidement la partie électrique.

VI. - Graissage des autres organes.

1 ^o Tous les 500 kilomètres	} les axes d'articulations de la fourche avant. } l'accouplement de l'arbre de transmission moto, côté couple conique. } les cannelures d'accouplement de l'arbre à cardan side-car, côté roue side. } les roulements des roues avant, arrière et side-car.	} huile à moteur. } graisse.
2 ^o Tous les 1.000 kilomètres.		

2° Tous les 1.000 kilomètres.	les différentes articulations (de trop petites dimensions pour être pourvues d'un graisseur) au moyen d'une burette.	huile à moteur
3° Tous les 3.000 kilomètres.	le câble de commande du frein sur roue side-car.	graisse.
4° Tous les 5.000 kilomètres.	les câbles de commande, la transmission flexible de commande du compteur-indicateur de vitesse (démonter la calandre du réservoir à essence et débrancher la gaine en laissant l'arbre flexible fixé sur le compteur. Injecter l'huile dans la gaine).	huile à moteur

Les kilométrages indiqués ci-dessus correspondent à une période d'utilisation normale.

Ils doivent être réduits dans la proportion de 5 à 1 pour les parcours effectués en tous terrains.

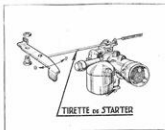
(Voir ci-dessous le tableau de Graissage.)

TABLEAU DE GRAISSAGE

s'appliquant à une machine déjà rodée

Organes à graisser	Le plein doit être fait :	La vidange doit être faite :	Le graissage par pompe Téka doit être fait :
MOTEUR	Avant chaque départ et, en route, tous les 200 km.	Tous les 3.000 km. (le moteur étant chaud) ..	
BOITE DE VITESSES.	Tous les 2.000 km. (vérification du niveau, le moteur étant froid)...	Tous les 5.000 km. (le moteur étant chaud) ..	
COUPLE CONIQUE.	Tous les 1.000 km. (vérification du niveau, le moteur étant froid)....	Tous les 5.000 km. (le carter étant encore chaud).....	
BUTÉE DE DÉBRAYAGE. .....	.....	.....	Très léger graissage avant le départ et, en route, tous les 500 km.
AXES DE FOURCHE. .....	.....	.....	Tous les 500 km.
ROULEMENTS DES ROUES AVANT JOINTS DE CARDAN CARTER DE L'ACCOUPLLEMENT..... PÉDALE DE COMMANDE PETITES ARTICULATIONS.....	.....	.....	Tous les 1.000 km.
CABLES DE COMMANDE ET FLEXIBLE DU COMPTEUR.....	.....	.....	Tous les 5.000 km.

Mise en Route



Vue du carburateur et de la tirette du starter

Pour avoir de bons départs à froid, procéder comme suit :

Fermer la manette de commande des gaz ;

Placer la manette d'avance à mi-course ;

Ouvrir complètement le starter au moyen de la tirette spéciale ;

Donner quelques coups de démarreur sans toucher aux commandes. Le moteur doit se mettre en marche ;

Si au bout de cinq à six coups de démarreur, le moteur ne part pas, il est recommandé de le laisser reposer pendant une minute, afin que l'essence aspirée dans les culasses ait le temps de se volatiliser. Recommencer ensuite la mise en route comme indiqué ci-dessus ;

On peut laisser le starter ouvert, mais pendant le moins de temps possible, soit pour faire tourner le moteur à vide, afin qu'il prenne sa température de fonctionnement, soit pour démarrer immédiatement ;

Dès que le moteur est chaud, fermer complètement le starter et se servir de la manette des gaz. Il est nécessaire, après une mise en marche à froid, de laisser tourner le moteur à allure réduite pendant quelques minutes afin qu'il se réchauffe et que l'huile prenne sa fluidité normale.

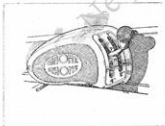
CHAPITRE IV

I. Conseils Généraux pour la Conduite.

ATTENTION ! Sur la motocyclette AX2, la pédale de frein au pied est à droite.

DÉPART. — Le moteur tournant au ralenti, débrayer à fond et placer le levier en première vitesse sans jamais forcer. S'il y a une résistance, déplacer la machine avec les pieds en avant ou en arrière ou lâcher légèrement le levier de débrayage. Ensuite, accélérer et embrayer progressivement.

Pour partir sans à-coups, opérer toujours simultanément sur les gaz et l'embrayage et démarrer en première vitesse pour éviter de fatiguer les organes du moteur et de la transmission.



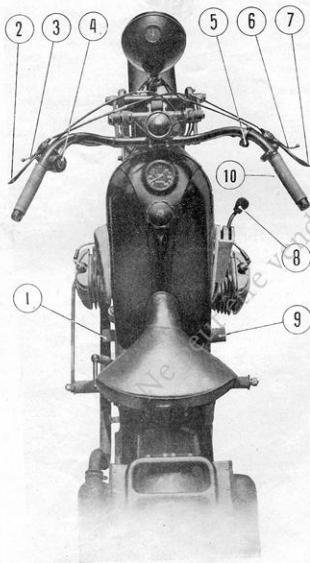
Position des vitesses
(Le levier de commande est figuré au point mort)

CHANGEMENT DE VITESSE. — Quand la moto a parcouru une dizaine de mètres, prendre la deuxième vitesse. Pour cela, fermer les gaz, débrayer à fond, pousser le levier à la position 2^e vitesse en marquant un léger temps d'arrêt entre les deux vitesses, embrayer et accélérer. Même manœuvre pour passer en 3^e, puis en 4^e vitesse mais en opérant plus rapidement. Pour passer d'une vitesse supérieure à une vitesse inférieure, il faut réduire très légèrement les gaz, débrayer, tirer sur le levier pour l'amener au cran choisi, embrayer progressivement et ouvrir les gaz.

Toutes ces opérations doivent être exécutées avec douceur et sans exercer d'effort brutal sur le levier de changement de vitesses.

Le levier de changement de vitesses étant au point mort, vérifier de temps en temps s'il se déplace facilement sur toute la largeur de la grille de changement de vitesses, ceci pour s'assurer qu'il n'est pas faussé.

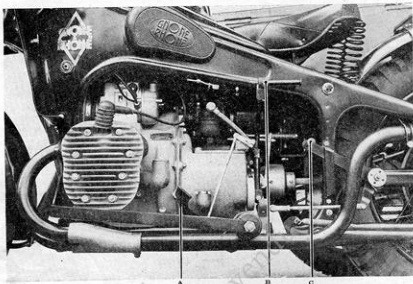
Vue en plan de la Motocyclette 800 cmc type "A X 2" à Roue de side-car Motrice montrant les diverses commandes



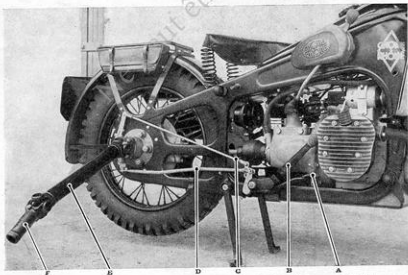
LÉGENDE

- 1) Pédale de débrayage.
- 2) Manette de débrayage.
- 3) Manette d'avance.
- 4) Commutateur d'éclairage
- 5) Interrupteur d'allumage (bouton de la mise à la masse).
- 6) Manette des gaz.
- 7) Manette de frein à main.
- 8) Levier de changement de vitesses.
- 9) Pédale de frein.
- 10) Poignée tournante des gaz.

Vues de la motocyclette type AX2 à roue de side-car motrice
montrant le détail des commandes



VUE DU COTÉ GAUCHE : A) Pédale de débrayage; B) Pédale de démarrage; C) Pédale de commande de couplage de la roue de side-car.



VUE DU COTÉ DROIT : A) Pédale de commande du frein arrière; B) Levier de commande du frein pour son blocage à l'arrêt; C) Tringie de commande du frein arrière; D) Tube de commande de couplage de roue de side-car; E) Arbre de commande de la roue de side-car; F) Manchon coulissant de la fusée de la roue de side-car.

MARCHE NORMALE. — Modifier l'allure de la moto exclusivement en manœuvrant la commande des gaz.

Il est très important de rouler toujours avec le maximum d'avance utilisable, mais sans jamais faire cogner le moteur, la pleine avance ne pouvant être donnée qu'en pleine vitesse. Diminuer l'avance en gravissant une côte en prise directe, ou en roulant au ralenti.

Il est formellement recommandé de n'utiliser le bouton interrupteur d'allumage que pour arrêter le moteur. Tout autre usage est préjudiciable à la magnéto, au moteur et à la transmission.

FREINAGE. — Si l'on veut éviter les dérapages en freinant, il faut agir simultanément et également sur les deux roues en évitant de les faire patiner.

Dans les virages, n'utiliser que le frein au pied et, en descentes, se servir simultanément du frein à main et du frein au pied (pour éviter leur échauffement).

Dans les longues descentes, utiliser le moteur comme frein. Prendre la troisième ou la seconde, ou même la première vitesse et, bien entendu, fermer les gaz.

Ne jamais faire patiner l'embrayage, que ce soit pour monter une côte ou accélérer le moteur.

POUR S'ARRÊTER. — Fermer les gaz, débrayer, freiner, placer le levier de changement de vitesse au point mort et arrêter le moteur, qui tourne au ralenti, au moyen de l'interrupteur d'allumage.

II. Utilisation et conduite de la motocyclette AX 2 à roue de side-car motrice.

Sur ce modèle, un dispositif breveté permet à la roue du side-car d'être rendue solidaire du moyeu d'entraînement de la roue arrière de la motocyclette.

La moto side-car peut alors, au gré de son conducteur et grâce à l'augmentation de son adhérence, traverser des terrains et gravir des rampes qui seraient inaccessibles à un side-car ordinaire.

L'arbre qui accouple les deux roues motrices ne comportant pas de différentiel, **il est presque impossible de diriger la moto side-car autrement qu'en ligne droite lorsque ses deux roues sont couplées** (surtout lorsqu'elle est lourdement chargée).

Il est donc indispensable de ne rouler à deux roues motrices que pour traverser un passage difficile et de marcher toujours, lorsque le terrain est normal, comme on le ferait avec un side-car ordinaire, c'est-à-dire avec une seule roue motrice : celle de la motocyclette.

Noter qu'en position « deux roues motrices » il ne faut employer que la 1^{re} vitesse. Toutefois, dans certains cas, il y a intérêt à utiliser la roue de side-car motrice en 2^e et même en 3^e vitesse : par exemple, en terrain sableux ou sur route très grasse (afin d'éviter la mise en travers de la machine).

Le couplage des deux roues s'obtient en agissant sur la pédale spéciale placée à gauche de la motocyclette : **tant que le pied reste appuyé sur cette pédale et la maintient abaissée à fond, les deux roues restent couplées.** Dès que la pédale redevient libre, elle est relevée par son ressort de rappel et la roue du side-car reprend son indépendance. Dans les cas très rares où le ressort de rappel est insuffisant pour relever la pédale (excès de boue), il suffit, après avoir réduit les gaz, d'abaisser à fond la pédale de débrayage un levier spécial aide alors au relevage de la pédale de couplage.

Ce couplage est réalisé par l'engrènement de deux pignons concentriques, l'un à denture intérieure, l'autre à denture extérieure : il ne peut donc, en principe, s'effectuer que lorsque la motocyclette se déplace — (de même qu'il n'est possible de changer de vitesse qu'en marche).

Il faut, autant qu'on le peut, éviter les passages difficiles et les aborder roues motrices couplées afin d'éviter l'enlèvement ou le blocage.

Si cette prévision n'a pas été possible, et que la machine se trouve immobilisée dans la boue ou le sable ou au fond d'un trou, il est possible de la dégager en opérant comme suit :

1^o Débrayer ;

2^o Prendre la première vitesse ;

3^o Embrayer très lentement (à la main) et dès que la roue arrière commence à tourner, appuyer progressivement sur la pédale de couplage jusqu'à ce que l'accrochage de la roue du side-car soit réalisé à fond.

4^o Démarrer doucement.

AXL, nouvelle demultiplication. 85 Km
 ancienne 75 Km
 avec moteur AX 90 Km

40 / 7
 / 5

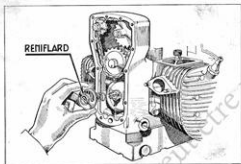
57.12 / 4
 90 / 1.7

CHAPITRE V

Renseignements Techniques.

MOTEUR. — Course : 80 - Alésage : 80 - Compression : 5 - Réglage avance allumage : 8%. Réglage reniflard : le reniflard doit être grand ouvert lorsque les pistons sont au point mort bas.

Réglage théorique de la distribution. — Pour vérifier les points théoriques d'ouverture et de fermeture, égaliser à 0% 3 le jeu entre les queues des soupapes et les poussoirs.



Réglage du reniflard

En 1^{re} vitesse : 14 km. à l'heure.

En 2^e vitesse : 33 km. à l'heure.

Il est prudent de ne pas dépasser ces vitesses.

Avance à l'ouverture admission : 4%

Retard à la fermeture admission : 12%

Avance à l'ouverture échappement : 12%

Retard à la fermeture échappement : 4%

BOITE DE VITESSES. — Rapport des vitesses : 0,19 - 0,43 - 0,7 - 1.

COUPLE CONIQUE. — Démultiplication couple conique : 7 x 40.

RÉGIME DU MOTEUR

Le régime normal du moteur est de 3.500 tours-minute correspondant aux vitesses ci-dessous de la machine :

En 3^e vitesse : 53 km. à l'heure.

En 4^e vitesse : 76 km. à l'heure. 7x40

— — 83 — — 8x42

— — 90 — — 9x43

DESCRIPTION DU MÉCANISME DE COUPLAGE.

Le couvercle du couple conique contient le mécanisme de couplage de la roue de side-car. — Ce mécanisme se compose d'un manchon fixe solidaire de la roue de la moto, d'un support de joint de cardan solidaire de l'arbre de la roue du side-car — entre ces deux pièces, un manchon coulissant à denture intérieure peut, à volonté, en se déplaçant vers la moto ou vers le side-car, laisser les deux roues indépendantes ou les rendre solidaires. Le déplacement de ce manchon est obtenu au moyen d'un pignon dont la denture s'engage dans les gorges circulaires du manchon; la pédale de commande placée à portée du talon gauche, attaque par l'intermédiaire d'une tringlerie et d'un axe de renvoi un levier calé sur le pignon de commande du manchon.

Un arbre comprenant deux joints de cardan transmet le mouvement de rotation à l'arbre sur lequel est montée la roue du side-car; ces joints permettent une liaison souple entre le châssis de side-car et la moto, sans fatigue pour le mécanisme.

Démontage - Remontage - Réglage.

(Pour la reconnaissance des pièces, il est utile de consulter les tableaux du catalogue de pièces détachées.)

Démontage et remontage des roues.

Pour démonter la roue avant ou la roue arrière, la moto étant préalablement placée sur la béquille correspondante :

- 1° Dévisser les 4 écrous fixant la roue (filetage à gauche) ;
- 2° Dévisser la broche (filetage à droite), retirer celle-ci et l'entretoise intermédiaire de blocage se trouve libérée ;
- 3° Enlever la roue qui est alors complètement dégagée.

Pour le remontage procéder comme suit :

- 1° Emboîter la roue sur ses goujons d'entraînement ;
- 2° Visser la broche en plaçant convenablement l'entretoise ;
- 3° Visser et bloquer les 4 écrous des goujons d'entraînement ;
- 4° Bloquer la broche.

NOTA. — ROUE ARRIÈRE. — La broche de cette roue sera bloquée aussi énergiquement que possible en utilisant l'outillage prévu qui permet seul le serrage maximum exigé.

Pour démonter la roue arrière il est nécessaire de relever la partie mobile du garde boue après avoir débloqué les deux écrous à oreilles.

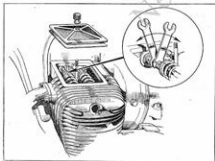
Réglage des poussoirs de commandes des soupapes.

Vérifier régulièrement le jeu des poussoirs. Lorsque le moteur est froid, le jeu entre le poussoir et la soupape doit être de :

- 0% 10 pour la soupape admission,
 - et 0% 20 pour la soupape échappement.
- Si un réglage est nécessaire, on procédera de la façon suivante :

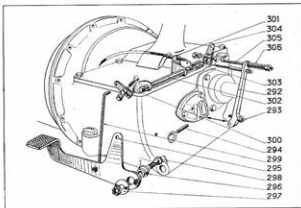
Enlever les cache-ressorts de soupapes pour faire apparaître les écrous de réglage. Maintenir le poussoir au moyen d'une clé plate, desserrer le contre-écrou et tourner la vis de réglage pour obtenir le jeu correct ; puis rebloquer le contre-écrou.

Pour débloquer ou rebloquer les écrous sans risquer de fausser les poussoirs, nous conseillons de placer les deux clés de réglage de façon qu'elles forment entre elles un angle de petite ouverture et les saisir toutes deux en même temps avec la même main (comme on saisit une pince par ses deux branches).



Réglage des poussoirs de soupapes

Réglage de l'embrayage.



Réglage de l'embrayage.

diaire du ressort amortisseur 306, en déplaçant les écrous de butée présente aucun jeu longitudinal, sans être comprimé.

Le seul réglage à effectuer est celui du levier de commande 292. A mi-course de débrayage, il doit se placer perpendiculairement à la direction du câble.

Pour l'orienter convenablement, desserrer le contre-écrou de la vis de réglage 293 et tourner celle-ci pour amener le levier en position convenable puis rebloquer le contre-écrou.

Cette opération terminée, régler :

1° Le câble et s'assurer ensuite que le levier, à sa position libre, n'agit pas sur le disque ;

2° La tringle horizontale 305, par l'intermédiaire de celui-ci, pour qu'il ne

Démontage et remontage du Moteur.

a) Démontage. — Dans le cas d'une visite complète qui nécessite le démontage de tous les organes, on procédera de la façon suivante :

Démontez successivement :

- 1° La culasse et le cylindre ensemble ou séparément ;
- 2° Les guides des poussoirs et les poussoirs ;
- 3° Les pistons. Les axes sont maintenus axialement par des freins de forme spéciale bloqués, grâce à leur élasticité, dans deux gorges circulaires. Ces freins sont percés à chaque extrémité, ce qui permet de les extraire ou de les monter aisément à l'aide d'une petite pince à becs ronds ;
- 4° Le couvercle de distribution, les chaînes, les pignons et l'arbre à cames ;
- 5° L'embrayage ;
- 6° Le volant. — Retirer l'écrou de blocage après l'avoir dégagé de son frein. Débloquer le volant au moyen de l'appareil prévu qui utilise les deux trous taraudés ;
- 7° La rondelle d'appui du volant et l'entretoise du vilebrequin. Pour extraire l'entretoise, introduire 2 vis de 4^{mm} au pas de 75 dans les 2 trous filetés et tirer l'entretoise. Enlever ensuite la clavette ;
- 8° Le réservoir à huile, la pompe et son arbre de commande. L'arbre de commande est accessible en dévissant (filetage à gauche) le bouchon placé à la partie supérieure droite du carter moteur ;
- 9° L'embellage ;
- 10° Le vilebrequin et le support du palier arrière, soit en frappant légèrement sur l'avant du vilebrequin, soit en utilisant les trois trous taraudés sur le support du palier.

Au cours du démontage, repérer soigneusement :

- 1° Le côté des cylindres, culasses et poussoirs de commande des soupapes ;
- 2° Le côté et sens (avant ou arrière) des pistons ; axes des pistons et des bielles.

b) Remontage. — Procéder de la façon inverse pour le remontage. Avant d'effectuer ces opérations, il faut prendre les précautions suivantes :

- 1° Après avoir nettoyé avec soin les canalisations d'huile, vérifier qu'il ne reste aucune impureté;
- 2° Le plan de joint du support du palier arrière et de la tôle de protection sera très propre. Interposer toujours le joint enduit d'hermétique.
- 3° Les freins des écrous des boulons de bielle étant en tôle spéciale, utiliser toujours des pièces d'origine. Ils ne seront jamais pliés deux fois;
- 4° La vis fixant le palier avant de l'arbre à cames sera bloquée normalement et dévissée ensuite de 1/8 de tour environ; après blocage du contre-écrou s'assurer que l'arbre à cames tourne normalement.

Démontage et remontage de l'embrayage.

Pour accéder à l'embrayage, les carters étant séparés, enlever les 8 vis fixant le plateau arrière du volant pour libérer celui-ci et toutes les pièces composant l'embrayage.
Procéder de façon inverse pour le remontage.

Démontage et remontage de la boîte de vitesses.

Démontez successivement les organes dans l'ordre ci-dessous indiqué :

COMMANDE DES VITESSES. — Pour démonter la commande des vitesses, procéder de la manière suivante :

- Enlever la genouillère droite et la grille supérieure;
- Débloquer l'écrou fixant le levier et dévisser le levier;
- Retirer les vis fixant le couvercle de boîte de vitesses et le couvercle.
- Pour démonter les fourchettes de commande des vitesses :
 - 1° Enlever la grille inférieure maintenue par 2 vis;
 - 2° Extraire les quatre pastilles obturant les logements des axes de fourchette, les 2 bouchons six pans placés sur le côté du couvercle.
 - 3° Enlever les clavettes immobilisant les fourchettes sur leurs axes;
 - 4° Chasser l'un après l'autre les axes de fourchette, **un axe de fourchette ne peut se déplacer que si on a pris soin de placer l'autre à la position point mort.**
- Retirer les bonhommes de repérage avec leur ressort et le bonhomme de verrouillage de sécurité.
- 5° Pour démonter le levier d'attaque des fourchettes, appuyer sur le ressort de maintien de la rotule et dégager le jonc, enlever ensuite les deux vis d'arrêt de la rotule.
Opérer en sens inverse pour le remontage.

ARBRE PRIMAIRE. — A l'avant de l'arbre démonter : l'entraîneur du disque d'embrayage, le boîtier d'aluminium, la tôle d'arrêt du roulement et le déflecteur.

A l'arrière de l'arbre : la commande du débrayage, la bride de butée du roulement et la bague. Extraire de sa rainure le jonc et le déplacer vers l'arrière.

Tirer sur l'arbre vers l'avant (le jonc glisse sur les cannelures) pour libérer les engrenages.

ARBRE SECONDAIRE. — A l'arrière de l'arbre démonter : le pignon de commande du compteur, le support du roulement, le jonc, le déflecteur, la vis de commande du compteur et l'engrenage de quatrième vitesse.

Extraire le jonc de sa rainure et le déplacer vers l'avant.

Tirer sur l'arbre vers l'arrière (le jonc glisse sur les cannelures) pour libérer les engrenages.

ARBRE INTERMÉDIAIRE. — Se démonte sans difficulté avec sa plaquette de fixation et libère les deux engrenages à rochets.

ARBRE DE LA PÉDALE DE DÉMARRAGE. — Démontez successivement : La pédale de démarrage, le moyeu d'accrochage du ressort, le secteur de démarrage, l'arbre de démarrage.

BUTÉE DU SECTEUR. — Il est nécessaire de démonter cette pièce pour faciliter le remontage.

Le remontage se fait par des opérations effectuées dans l'ordre inverse :

1° L'axe de la pédale de démarrage.

Pour donner au ressort sa tension normale, le fixer par ses extrémités et faire tourner (un seul tour) l'arbre en sens inverse des aiguilles d'une montre, au moyen de la pédale.

2° L'arbre intermédiaire ;

3° L'arbre secondaire ;

4° L'arbre principal.

Démontage de l'arbre de transmission.

Pour démonter l'arbre de transmission, procéder de la façon suivante :

- a) Enlever la roue arrière ;
- b) Enlever les deux petits carters de protection de l'accouplement élastique ;
- c) Enlever les boulons fixant le carter du couple conique au cadre ;
- d) Pour démonter l'arbre avec son accouplement, dégager le carter du couple conique du cadre et les tirer vers l'arrière.

Démontage, remontage et réglage du couple conique.

1° DÉMONTAGE

Pour retirer le couple conique complet du cadre, démonter :

- la tringle de commande de roue motrice ;
- la patte d'attache du side-car ;
- le support de joint de cardan.

DÉMONTAGE DU COUPLE CONIQUE.

A - COURONNE.

1° Enlever les segments de frein ;

2° Enlever le centreur après avoir dévissé l'écrou à créneaux ;

3° Dévisser les trois boulons qui assemblent encore le couvercle et le carter ;

4° Enlever le couvercle en frappant légèrement avec un maillet en bois. — Ne jamais insérer un outil entre le couvercle et le carter ;

5° Démonter le moyeu en frappant avec un maillet en bois ;

6° Enlever la couronne qui est alors libérée ;

7° Enlever les six boulons tête conique fixant la plaquette d'appui du roulement.

Le joint d'huile ne sera démonté qu'en cas de remplacement. Le pignon de commande de l'accouplement mobile reste dans le couvercle. La forme de sa denture ne permet pas son démontage sans avoir, au préalable, démonté l'accouplement mobile.

Pour démonter le pignon, retirer la vis d'arrêt de la bague inférieure et retirer le pignon en même temps que la bague.

B - PIGNON D'ATTAQUE

1° Démonter la bride de fermeture fixée par deux écrous ;

2° Extraire l'ensemble : pignon, entretoises et roulements en tirant sur l'accouplement ;

3° Démonter l'accouplement.

2^e REMONTAGE ET RÉGLAGE

Pour remonter le couple conique, procéder comme suit :

PREMIER RÉGLAGE : PIGNON D'ATTAQUE.

- 1^o Mettre en place le roulement à billes du carter et le joint d'huile;
- 2^o Bloquer le roulement à billes au moyen de la plaquette fixée par six boulons et freiner les écrous;
- 3^o Monter le moyeu;
- 4^o Placer la couronne et l'entretoise de réglage;
- 5^o Monter le pignon d'attaque et vérifier sa position par rapport à la couronne;
Pour que l'engrènement du pignon d'attaque et de la couronne soit correct, les extrémités de leurs dents doivent coïncider. Pour obtenir la position favorable, intercaler ou supprimer des rondelles de réglage entre l'arrière du pignon et la couronne intérieure du roulement à billes.
- 6^o Intercaler ou supprimer des rondelles de réglage à l'arrière du roulement de butée du pignon d'attaque pour que les roulements soient maintenus au moyen de la bride sans aucun jeu longitudinal.
- 7^o Mettre en place successivement :
 - le lance-gouttes;
 - la plaquette de butée entre deux joints de papier;
 - la bride de butée;
 - l'accouplement;
- 8^o Vérifier que le pignon tourne très librement dans ses roulements.

DEUXIÈME RÉGLAGE : COURONNE.

Monter provisoirement :

- 1^o Le roulement à billes sur le moyeu;
- 2^o L'accouplement fixe, l'entretoise du support de joint de cardan, la rondelle et l'écrou (qui doit être bloqué);
- 3^o Mettre en place le couvercle;
- 4^o Vérifier le jeu de la denture : le pignon doit entraîner la couronne sans jeu appréciable dans l'attaque des dents.
Pour obtenir la position favorable, changer, s'il y a lieu, l'entretoise de réglage interposée entre le moyeu de la couronne et la bague intérieure du roulement à billes du carter.
Après vérification, enlever le couvercle.
Mettre en place l'accouplement fixe, l'accouplement mobile, l'entretoise du support de joint de cardan.
Monter le pignon de commande de roue motrice dans le couvercle. Vérifier que la denture du pignon est bien centrée par rapport à l'accouplement mobile; que l'accouplement ne force pas sur le pignon.
Monter définitivement le couvercle après avoir enduit le plan de joint avec de l'hermétique.
Le support de joint de cardan sera monté après mise en place du couple conique dans le cadre.

RÉGLAGE DE LA COMMANDE DE ROUE DE SIDE-CAR MOTRICE

1^o PIGNON DE COMMANDE

Le pignon de commande doit être monté de telle façon que les côtés du carré d'entraînement soient parallèles à la face d'appui sur le cadre.

2^o TRINGLE DE COMMANDE

Régler la longueur de la tringle de manière que le levier fixé sur le pignon de commande ne soit pas à fond de course, lorsque la pédale repose sur sa butée.

S'en assurer en désaccouplant la tringle : le levier doit pouvoir se déplacer légèrement vers l'avant.

Accoupler de nouveau la tringle et vérifier que dans cette position les deux roues sont bien indépendantes l'une de l'autre.

3^o TRINGLE DE RAPPEL

Placer la pédale de commande d'embrayage de la roue du side-car à fond de course (position embrayée) et régler la position en longueur de la tringle passant dans le tourillon pour que son crochet soit en contact avec le levier intermédiaire.

Réglage de la fourche avant.

Si, par suite d'usure, en particulier après la période de rodage, la fourche prend du jeu latéralement, il faut y remédier en procédant de la façon suivante :

- Desserrer les écrous ;
- Tourner les axes d'articulation pour faire le réglage en laissant subsister un léger jeu ;
- Bloquer les écrous ;
- S'assurer que la fourche fonctionne normalement.

Démontage des supports de roue avant.

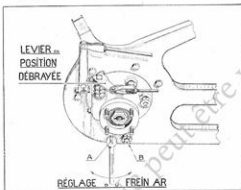
BOITIER DROIT :

- Dévisser les 5 écrous fixant le boîtier droit sur le montant de la fourche.
- Rabattre les languettes des plaquettes frein d'écrou des 6 vis fixant la bague d'appui du roulement. Dévisser celle-ci pour libérer la bague d'appui.
- Extraire le moyeu d'entraînement de la roue avant avec son roulement.
- Pour démonter le roulement, rabattre le frein d'écrou et dévisser l'écrou de blocage.

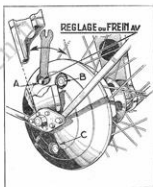
BOITIER GAUCHE :

- Enlever les 4 boulons fixant le boîtier gauche sur le montant de fourche.
- Sur l'établi, dévisser les 2 vis fixant la coupelle et la plaquette de fermeture du boîtier.
- Extraire l'ensemble du roulement et de son moyeu.

Réglage des freins.



Réglage des freins



1° RÉGLAGE NORMAL ET RATTRAPAGE D'USURE

Ce réglage devient nécessaire, lorsque la course du levier à main ou du patin de pédale est exagérée lors d'un coup de frein énergique.

Les freins étant munis d'un dispositif de réglage situé sur le frein lui-même, ne jamais rattraper l'usure au moyen de la timonerie.

RÉGLAGE :

- Tourner l'axe de réglage « A » du frein dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'au blocage ;
- Tourner en sens inverse cet axe de réglage de 7 à 9 crans jusqu'à ce que la roue tourne librement.

Ce réglage devra toujours être fait simultanément sur la roue arrière et sur la roue du side-car, faute de quoi les deux roues ne freinant pas de la même façon, la moto serait entraînée vers la droite ou vers la gauche.

ESSAI :

Essayer la motocyclette à sa charge d'utilisation, sur un sol plat, bien sec et exempt de toute matière : huile, sable, poussières, etc... afin que l'adhérence au sol soit normale.

Pour s'assurer du freinage, lancer la moto à 50 kmh, environ sur une route droite et freiner sans brusquerie de manière à avoir un arrêt rapide.

Si le réglage de rattrapage d'usure correctement effectué ne donne pas satisfaction, rechercher la cause en vérifiant :

- a) L'état des garnitures (usure, imprégnation d'huile ou de graisse). Une garniture imprégnée d'huile ou usée jusqu'aux rivets doit être changée.
- b) Le réglage du centreur.

2^e RÉGLAGES SPÉCIAUX

RÉGLAGE DU CENTREUR.

Cette opération doit être effectuée dans les cas suivants :

Lorsque la nécessité de régler revient trop fréquemment ;

Lorsque le réglage normal n'a pas donné satisfaction ;

Au cours du réglage du point fixe ;

Après un changement des segments du frein.

Procéder comme suit :

- a) desserrer l'écrou «B» fixant le centreur ;
- b) tourner l'axe de réglage «A» dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'au blocage ;
- c) Bloquer l'écrou du centreur «B» ;
- d) Terminer le «réglage normal».

RÉGLAGE DU POINT FIXE (FREIN AVANT ET FREIN SUR SIDE-CAR). — Le réglage du point fixe ne doit être effectué que dans les deux cas suivants :

Changement de garniture ;

Desserrage accidentel du point fixe ;

Il est instamment recommandé de ne toucher au point fixe dans aucun autre cas.

- a) Desserrer l'écrou six pans de fixation du point fixe «C» jusqu'à ce qu'il quitte le contact de la rondelle Grower ;
- b) Desserrer l'écrou six pans du centreur «B» également jusqu'à ce qu'il quitte le contact de la rondelle Grower ;
- c) Tourner l'axe de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à expansion totale des segments dans le tambour ;
- d) Bloquer l'écrou fixant le centreur «B» ;
- e) Bloquer fortement l'écrou du point fixe «C» ;
- f) Régler le câble sans jeu.
- g) Tourner de 7 à 9 crans en sens inverse des aiguilles d'une montre l'axe de réglage pour créer entre les segments et le tambour le jeu nécessaire pour que la roue tourne librement ;

AJUSTEMENT DE LA COMMANDE DE FREINS. — Cette opération est nécessaire dans les cas suivants :

1^o Pour la roue avant :

Après un changement de segments garnis à neuf ;

Après montage d'un nouveau câble ;

Lorsque le câble s'est allongé par suite d'usure.

L'ajustement des câbles est absolument indépendant du réglage proprement dit de rattrapage d'usure.

Effectuer cette opération comme suit :

- a) Tourner l'axe de réglage «A» jusqu'au blocage ;
- b) Régler la longueur de la commande sans aucun jeu en la tendant «à la main» ;
- c) Tourner de 7 à 9 crans en sens inverse des aiguilles d'une montre l'axe de réglage «A».

2^o Pour la roue arrière et la roue de side-car :

Après un changement de side-car ;

Après montage d'un nouveau câble de commande de frein de side-car ;

En cas de dérèglement de la tringle de commande du frein arrière ;

Après un changement de segments garnis à neuf.

Effectuer cette opération comme suit :

- a) Débrancher la tringle de commande du frein arrière et le câble de commande du frein sur roue de side-car;
- b) Tourner l'axe de réglage «A» jusqu'au blocage;
- c) Régler la longueur de la tringle de commande du frein arrière et la longueur du câble sans jeu de manière que le palonnier soit perpendiculaire à la jumelle;
- d) Régler les freins. Tourner les axes «A» en sens inverse du blocage de 7 à 9 crans. Vérifier que les roues tournent librement.

Montage des segments garnis à neuf :

Après un changement de segments garnis à neuf, il est nécessaire de :

- 1° Régler le point fixe (frein avant et frein side-car);
- 2° Ajuster la commande;
- 3° Régler les freins.

Entretien du filtre à air du Carburateur.

Le filtre à air doit être démonté tous les 1.000 kilomètres, immergé dans un récipient contenant de l'essence ou tout autre carburant et agité de façon que les poussières ou la boue qu'il a retenues soient éliminées.

Après ce nettoyage, laisser sécher le filtre, puis le plonger dans de l'huile très fluide (chaude si possible) afin de graisser la surface des toiles métalliques chargées de retenir les impuretés. L'égoutter ensuite en le secouant, de manière qu'il ne contienne plus d'huile en dehors de celle qui s'est déposée sur ses parois intérieures.

Lorsque la motocyclette aura circulé sur des terrains anormalement boueux ou poussiéreux, les nettoyages devront s'effectuer à des intervalles inférieurs à 1.000 kilomètres.

Ces nettoyages sont très importants car un filtre d'air encrassé diminue l'entrée d'air au carburateur et réduit ainsi la puissance du moteur.

Batterie cadmium-nickel à électrolyte alcalin.

INSTRUCTIONS D'ENTRETIEN

MISE EN SERVICE :

Si la batterie est livrée en ordre de marche s'assurer que les plaques sont normalement recouvertes d'électrolyte.

ENTRETIEN NORMAL :

- A.) Procéder périodiquement à des adonctions d'eau distillée pure dans les éléments. Maintenir le niveau de l'électrolyte au dessus des plaques entre 5 et 10 mm.

Si les plaques sont découvertes ou le niveau maximum dépassé il en résulte un préjudice grave à la bonne tenue de la batterie.

Utiliser pour le remplissage de l'eau distillée pure à l'exclusion de toute eau ordinaire, même potable. Se méfier tout particulièrement de l'eau légèrement acidulée souvent employée pour les accumulateurs au plomb. La moindre trace d'acide provoque immédiatement la ruine de la batterie.

- B.) Maintenir la batterie en bon état de propreté extérieure. Après chaque remplissage essuyer soigneusement le dessus pour enlever toute trace d'humidité.

ENTRETIEN PÉRIODIQUE :

Tous les deux ans environ, il est nécessaire de remplacer complètement l'électrolyte par une solution fraîche fournie exclusivement par le constructeur.

Instructions pour le montage d'un side-car Bernardet sur motocyclette Gnome-Rhone 800 cm3 à roue motrice.

1^{re} OPÉRATION (Fig. 1)

- A. Mettre le châssis sur sa béquille.
- B. Placer la roue sur le moyeu et la fixer avec les écrous.
- C. Présenter le bras AV. et introduire le boulon (ne pas bloquer ce boulon).
- D. Fixer l'attache AR. sur le couple sans bloquer le boulon et fixer le bras AR. du châssis à l'attache AR.

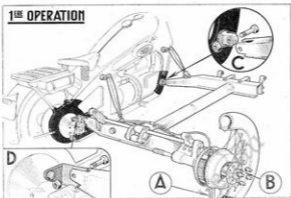


Fig. 1

2^e OPÉRATION (Fig. 2)

- E. Fixer la jambe de force AR. Sans bloquer les boulons.
- F. Fixer la jambe de force AV.

3^e OPÉRATION (Fig. 2)

- G. Fixer le câble de frein au cadre et au palonnier du frein de la moto.

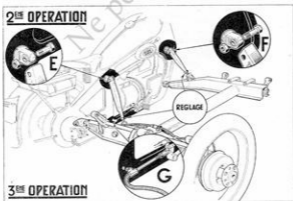


Fig. 2

4^e OPÉRATION (Fig. 3)

Régler au moyen des jambes de force AV. et AR. l'inclinaison de la moto. Elle doit être légèrement ouverte sur l'extérieur. Il ne faut jamais que la moto soit penchée sur le side-car.

Cette opération terminée, bloquer définitivement et énergiquement les boulons H. I. J. K. L. M. et celui de l'attache AR. sur le couple.

5^e OPÉRATION (Fig. 3)

Introduire sur la fusée du châssis de side-car :

- 1^o l'écrou moleté;
- 2^o la rondelle fendue en la vrillant pour permettre son passage sur la partie lisse de la fusée et la redresser immédiatement après;
- 3^o le feutre fendu.

Introduire l'extrémité droite de l'arbre de transmission N dans la fusée du châssis de side-car et pousser à fond. Fixer l'extrémité gauche de l'arbre de transmission sur le boîtier du couple AR. de la moto. Bloquer les 4 écrous et visser l'écrou moleté sur l'extrémité de l'arbre de transmission.

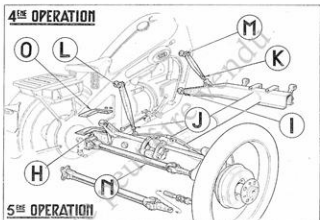


Fig. 3

OBSERVATIONS

Il y a lieu, une fois le side-car accouplé, de faire un essai de freinage de manière à obtenir le même freinage sur la roue AR. de la moto et la roue du side-car. A cet effet, il est prévu un réglage (voir à la notice moto le chapitre spécial « Réglage des freins », page 16.

Le repose-pied O doit être placé, en dernière opération, au moyen des 2 écrous prévus à cet effet.

Il est **absolument interdit** de graisser les silentblochs.

Il ne faut graisser que les pièces munies de graisseurs.

Pendant la période de rodage, il est recommandé :

- 1^o De forcer le graissage;
- 2^o De vérifier le serrage de la boulonnerie.

GRAISSAGE ET SOINS SPÉCIAUX PENDANT LA PÉRIODE DE RODAGE (1.000 premiers kilomètres)

(Voir les qualités d'huile à employer au Chapitre « Graissage »)

TRÈS IMPORTANT. — Avant de mettre en service une motocyclette neuve ou revisée :

1° S'assurer que tous les écrous, en particulier ceux de blocage des roues et les broches de fixation des roues sont bien serrés (voir le paragraphe démontage et remontage des roues, chapitre VI). En particulier, la broche de roue arrière sera bloquée aussi énergiquement que possible. Utiliser l'outillage prévu qui permet seul ce serrage maximum : clé droite double de 14×21 et broche longueur 40 cm.

2° S'assurer que le plein d'huile est fait au moteur, à la boîte de vitesses et au carter de couple arrière. Voir au chapitre « Graissage » la façon d'exécuter ces graissages.

3° Graisser la butée d'embrayage, les axes de fourche, les articulations, les flexibles, etc., suivant indication du chapitre « Graissage ».

GRAISSAGE. — Il est indispensable de vidanger l'huile du moteur après les 200 premiers kilomètres et de répéter cette vidange à 1.000 kilomètres, c'est-à-dire 800 kilomètres après la première vidange. Vidanger à 1.000 kilomètres la boîte de vitesses et le carter de couple conique.

Toutes ces vidanges doivent obligatoirement être effectuées à chaud de façon que toutes les particules métalliques et impuretés provenant du rodage soient bien évacuées.

SOINS ET CONDUITE. — Nos machines sont soigneusement rodées avant de quitter l'usine. Néanmoins pendant les 1.000 premiers kilomètres, il est nécessaire de se conformer aux prescriptions suivantes :

Ne jamais dépasser les vitesses ci-dessous :

1^{re} vitesse : 10 km. - 2^e vitesse : 25 km.
3^e vitesse : 40 km. - 4^e vitesse : 60 km.

mais éviter également le ralenti en 4^e et même en 3^e qui est aussi préjudiciable au bon rodage d'un moteur qu'une allure exagérée.

Ne jamais emballer le moteur à vide, surtout s'il est froid.

Eviter les parcours trop accidentés.

Pendant cette période, surveiller le serrage de tous les écrous, ainsi que les réglages de la fourche et des commandes.

ÉTUDE DE LA

AX 2

800 cc.



**GNOME
RHONE**



La Gnome-Rhône AX 2 fut construite spécialement pour l'Armée voici déjà plus de dix ans. C'est une machine qui, en raison de son poids, a été surtout prévue pour circuler avec un side-car ; du reste, un système d'enclenchement spécial, commandé à distance, peut facilement rendre la roue de ce side-car solidaire ou non de celle de la machine. La possibilité, ainsi offerte, d'obtenir deux roues motrices, est une condition quasi indispensable pour circuler dans des terrains boueux ou marécageux ou même sur routes enneigées. Notons toutefois qu'il est très important de désolidariser la roue du side dès que le terrain redevient normal.

Comme nous le disions plus haut, un assez grand nombre d'AX2 furent livrées à l'armée, mais de nos jours beaucoup d'entre elles ont disparu par fait de guerre ; les autres, récupérées par l'Administration, ont été vendues un peu partout par les « Domaines » à des civils (particuliers et revendeurs).

C'est donc pour les utilisateurs et récupérateurs de cette machine que nous avons publié cette étude car, malgré son apparence rustique et sa faible vitesse de pointe, la Gnome et Rhône AX2 peut encore rendre bien des services.

Nous rappelons à nos lecteurs que toutes les pièces détachées pour AX2 sont disponibles au « Service Réparation et Pièces Détachées Gnome et Rhône », 16, rue Félicien-David, Paris (16').

GRAISSAGE ET SOINS SPÉCIAUX PENDANT LA PÉRIODE DE RODAGE (1.000 premiers kilomètres)

(Voir les qualités d'huile à employer au Chapitre « Graissage »)

TRÈS IMPORTANT. — Avant de mettre en service une motocyclette neuve ou revisée :

1^o S'assurer que tous les écrous, en particulier ceux de blocage des roues et les broches de fixation des roues sont bien serrés (voir le paragraphe démontage et remontage des roues, chapitre VI). En particulier, la broche de roue arrière sera bloquée aussi énergiquement que possible. Utiliser l'outillage prévu qui permet seul ce serrage maximum : clé droite double de 14×21 et broche longueur 40 cm.

2^o S'assurer que le plein d'huile est fait au moteur, à la boîte de vitesses et au carter de couple arrière. Voir au chapitre « Graissage » la façon d'exécuter ces graissages.

3^o Graisser la butée d'embrayage, les axes de fourche, les articulations, les flexibles, etc..., suivant indication du chapitre « Graissage ».

GRAISSAGE. — Il est indispensable de vidanger l'huile du moteur après les 200 premiers kilomètres et de répéter cette vidange à 1.000 kilomètres, c'est-à-dire 800 kilomètres après la première vidange. Vidanger à 1.000 kilomètres la boîte de vitesses et le carter de couple conique.

Toutes ces vidanges doivent obligatoirement être effectuées à chaud de façon que toutes les particules métalliques et impuretés provenant du rodage soient bien évacuées.

SOINS ET CONDUITE. — Nos machines sont soigneusement rodées avant de quitter l'usine. Néanmoins pendant les 1.000 premiers kilomètres, il est nécessaire de se conformer aux prescriptions suivantes :

Ne jamais dépasser les vitesses ci-dessous :

1^{re} vitesse : 10 km. - 2^e vitesse : 25 km.
3^e vitesse : 40 km. - 4^e vitesse : 60 km.

mais éviter également le ralenti en 4^e et même en 3^e qui est aussi préjudiciable au bon rodage d'un moteur qu'une allure exagérée.

Ne jamais emballer le moteur à vide, surtout s'il est froid.

Éviter les parcours trop accidentés.

Pendant cette période, surveiller le serrage de tous les écrous, ainsi que les réglages de la fourche et des commandes.

RÉGLAGES - CARACTÉRISTIQUES

<p>Moteur</p> <p>Alésage 80 Course 80 Cylindrée 800 cc Soupapes latérales Cylindres 2 opposés Puissance fiscale 8 CV Vitesse de régime 3.500 t/min. Vitesse de régime maximum 4.600 t/min.</p> <p>Segments</p> <p>Racleur 80 x 4,5 x 3 Etanchéité 80 x 4 x 3 Jeu à la coupe 5/10</p> <p>Piston</p> <p>Diamètre 80 mm. Cote « réparation » 80,30 et 80,50 mm. Axe de piston 22 mm. Cote « réparation » 22,10 mm.</p> <p>Vilebrequin (2 paliers)</p> <p>Jeu latéral 8/100</p> <p>Soupapes</p> <p>Admission jeu de 0,10 mm. Echappement jeu de 0,20 mm.</p> <p>Distribution</p> <p>Réglage en mm. : Avance ouverture admission 4 Retard fermeture admission 12 Avance ouverture échappement 12 Retard fermeture échappement 4</p> <p>Allumage</p> <p>Calage de l'avance 8 mm maxi</p> <p>Carburateur</p> <p>AMAL type 6/185 et 6/186 : 1 0/16 1/2 Gicleur de 180 Volet des gaz 8/4 Aiguille au 3^e cran. 5.3 SOLEX type 30 G F H : 3 1/8 120 Gicleur de marche 4 1/8 96 Gicleur de ralenti 26 grammes Buse de 53 1/4 Flotteur de 53 1/4</p> <p>Embrayage</p> <p>Dimensions des garnitures 30 x 4 mm. Diamètre du disque 175 mm. Garde à la commande 2 à 3 mm.</p> <p>Boîte de vitesses</p> <p>Rapport en 4^e : 1/1 Vitesse correspondante : 76 km/h à 3.500 t/m Rapport en 3^e : 0,7/1 — Vitesse correspondante : 53 km/h — Rapport en 2^e : 0,45/1 — Vitesse correspondante : 33 km/h — Rapport en 1^{re} : 0,19/1 — Vitesse correspondante : 14 km/h — Vitesse maximum avec aide 93 km/h — Vitesse minimum en 1^{re} 5 km/h —</p>	<p>Consommation aux 100 km.</p> <p>Essence 7 litres Huile 150 grammes</p> <p>Freins</p> <p>Dimension des garnitures 35 x 4 mm Diamètre des tambours 200 mm</p> <p>Capacités</p> <p>Essence 17 litres Huile 3 litres 1/2</p> <p>Pneus</p> <p>27 x 4 Pression pneu AV 1 kg. 300 Pression pneu AR 1 kg. 600</p> <p>Roues AV et AR</p> <p>Jantes (40 trous) de 19 x 3 Rayons courts, 20 p' roue, long. 128 mm Rayons longs, 20 p' roue, long. 200 mm</p> <p>Batterie</p> <p>6 volts 20 amp</p> <p>Pignons principaux</p> <p>Moteur</p> <p>Pignon à chaîne de vilebrequin 13 dents Pignons à chaîne de l'arbre à cames 2 de 26 dents Pignon à chaîne de magnéto 26 dents Pignon à chaîne de dynamo 13 dents Pignon de pompe à huile 2 de 15 dents</p> <p>Boîte de vitesses</p> <p>Pignon de 1^{re} vitesse 47 dents Pignon de 4^e vitesse 28 dents Pignon d'entrain. de compteur 11 dents</p> <p>Couple conique</p> <p>Pignon d'attaque 7 dents Couronne 40 dents</p> <p>Chaîne de distribution</p> <p>Pas 9,525 Largeur intérieure 5,8 Diamètre des rouleaux 70 x 80 x 35 40 mailons. 80 x 90 x 35</p> <p>Chaîne de magnéto-dynamo</p> <p>Pas 9,525 Largeur intérieure 5,8 Diamètre des rouleaux 70 x 80 x 35 54 mailons.</p> <p>Anneaux de suspension de fourche</p> <p>6 de 17 x 24 x 35 2 de 65 x 75 x 35 2 de 70 x 80 x 35 2 de 80 x 90 x 35 2 de 100 x 115 x 35</p> <p>Anneaux de rappel</p> <p>1 de 60 x 70 x 35 1 de 70 x 80 x 35</p>
--	--

CONSEILS PRATIQUES



RÉGLAGE DES POUSSOIRS DE SOUPAPES

Vérifier régulièrement le jeu des poussoirs lorsque le moteur est froid. Le jeu entre le poussoir et la soupape doit être de :

- 0 mm 10 pour la soupape d'admission, et
- 0 mm 20 pour la soupape d'échappement.

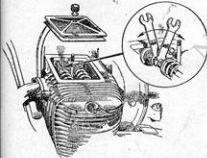
Si un réglage est nécessaire, on procédera de la façon suivante :

Enlever les cache-ressorts de soupapes pour faire apparaître les écrous de réglage.

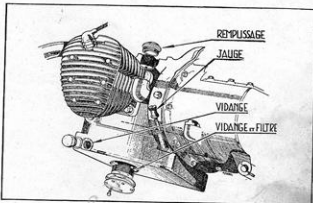
Maintenir le poussoir au moyen d'une clé plate.

Desserrer le contre-écrou et tourner la vis de réglage pour obtenir le jeu correct.

Rebloquer le contre-écrou.



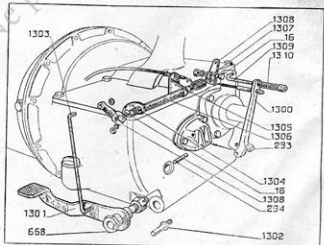
Nota. — Pour débloquer ou rebloquer les écrous sans risquer de fausser les poussoirs, nous conseillons de placer les deux clés de réglage de façon qu'elles forment entre elles un angle de petite ouverture et les saisir toutes deux en même temps, avec la même main (comme on saisit une pince par ses deux branches).



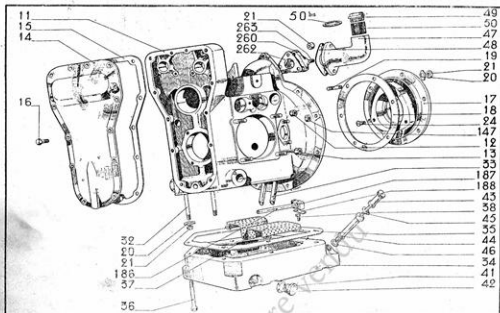
RÉGLAGE DE L'EMBRAYAGE

Le seul réglage à effectuer est celui du levier de commande 1300. A mi-course de débrayage, il doit se placer perpendiculairement à la direction du câble.

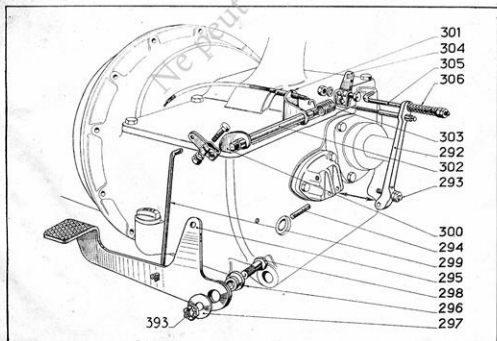
Pour l'orienter convenablement, desserrer le contre-écrou de la vis de réglage 293 et tourner celle-ci pour amener le levier en position convenable puis rebloquer le contre-écrou.



CARTER MOTEUR



COMMANDE DE DEBRAYAGE



Cette opération terminée, régler :

1° Le câble et s'assurer ensuite que le levier, à sa position libre, n'agit pas sur le disque;

2° La tringle horizontale 1309, par l'intermédiaire du ressort amortisseur 1310, en déplaçant les écrous de butée de celui-ci, pour qu'il ne présente aucun jeu longitudinal, sans être comprimé.

DÉMONTAGE ET REMONTAGE DU MOTEUR

Démontage. — Dans le cas d'une visite complète, qui nécessite le démontage de tous les organes, on procédera de la façon suivante :

Démontez successivement :

— La culasse et le cylindre ensemble ou séparément.

— Les guides des poussoirs et les poussoirs.

— Les pistons. Les axes sont maintenus latéralement par des freins de forme spéciale bloqués, grâce à leur élasticité, dans deux gorges circulaires (genre circlips). (Ces freins sont percés à chaque extrémité, ce qui permet de les extraire ou de les monter aisément à l'aide d'une petite pince à becs ronds.)

— Le couvercle de distribution, les chaînes, les pignons et l'arbre à cames.

— L'embrayage.

— Le volant. Retirer l'écrou de blocage après l'avoir dégagé de son frein. Débloquer le volant au moyen de l'extracteur prévu, qui utilise les deux trous taraudés.

— La rondelle d'appui du volant et l'entretoise du vilebrequin. Pour extraire l'entretoise, introduire deux vis de 4 mm au pas de 75 dans les deux trous filetés et tirer l'entretoise. Enlever ensuite la clavette.

— Le réservoir à huile, la pompe et son arbre de commande. L'arbre de commande est accessible en dévissant (filetage à gauche) le bouchon placé à la partie supérieure droite du carter moteur.

— L'embiellage.

— Le vilebrequin et le support du palier arrière, soit en frappant légèrement sur l'avant du vilebrequin, soit en utilisant les trois trous taraudés sur le support du palier.

ATTENTION. — Au cours du démontage, repérer soigneusement :

— Le côté des cylindres, culasses et poussoirs de commande des soupapes;

— Le côté et sens (avant ou arrière) des pistons, axes des pistons et des bielles.

Remontage. — Procéder de la façon inverse pour le remontage. Avant d'effectuer ces opérations, il faut prendre les précautions suivantes :

— Après avoir nettoyé avec soin les canalizations d'huile, vérifier qu'il ne reste aucune impureté.

— Le plan de joint du support du palier arrière et de la tôle de protection sera très propre. Interposer toujours le joint enduit d'hermétique.

— Les freins des écrous des boulons de bielle étant en tôle spéciale, utiliser toujours des pièces d'origine.

Ils ne seront jamais pliés en deux fois.

— La vis fixant le palier avant de l'arbre à cames sera bloquée normalement et dévissée ensuite de 1/8" de tour environ; après blocage du contre-écrou, s'assurer que l'arbre à cames tourne normalement.

DÉMONTAGE ET REMONTAGE DE L'EMBRAYAGE

Pour accéder à l'embrayage, les carters étant séparés, enlever les huit vis fixant le plateau arrière du volant pour libérer celui-ci et toutes les pièces composant l'embrayage.

Procéder de façon inverse pour le remontage.

DÉMONTAGE ET REMONTAGE DE LA BOÎTE DE VITESSES

Démontez successivement les organes dans l'ordre ci-dessous indiqué :

Commande des vitesses. — Pour démonter la commande des vitesses, procéder de la manière suivante :

— Enlever la genouillère et la grille supérieure;

— Débloquer l'écrou fixant le levier et dévisser le levier;

— Retirer les vis fixant le couvercle de boîte de vitesses et le couvercle.

Pour démonter les fourchettes de commande de vitesses :

1° Enlever la grille inférieure maintenue par deux vis;

2° Extraire les quatre pastilles obturant les logements des axes de fourchettes, les deux bouchons six pans placés sur le côté du couvercle;

3° Enlever les clavettes immobilisant les fourchettes sur leurs axes;

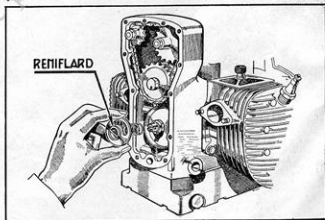
4° Chasser l'un après l'autre les axes de fourchettes; un axe de fourchette ne peut se déplacer que si on a pris soin de placer l'autre à la position point mort.

Retirer les bonshommes de réglage avec leur ressort et le bonhomme de verrouillage de sécurité;

5° Pour démonter le levier d'attaque des fourchettes, appuyer sur le ressort de maintien de la rotule et dégager le jonc, enlever ensuite les deux vis d'arrêt de la rotule.

Opérer en sens inverse pour le remontage.

Arbre primaire. — A l'avant de l'arbre démonter: l'entraîneur du disque d'embrayage, le boîtier d'aluminium, la tôle d'arrêt du roulement et le déflecteur.



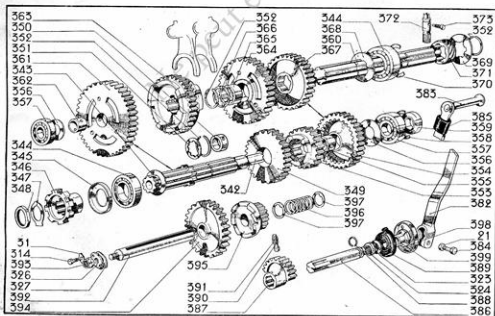
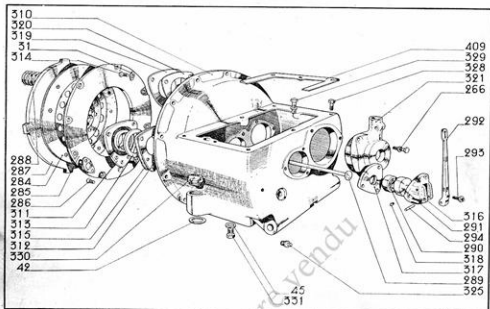
Démontage du reniflard.

RÉGLAGES - CARACTÉRISTIQUES

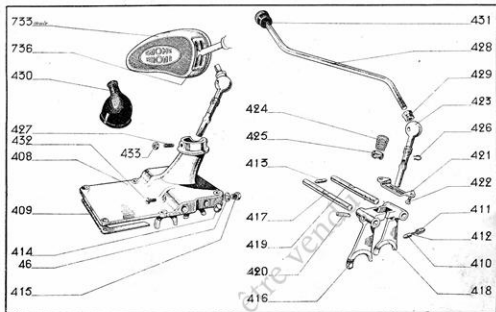
Moteur		Consommation aux 100 km.	
Alésage	80	Essence	7 litres
Courrois	80	Huile	150 grammes
Cylindrée	800 cc	Freins	
Soupapes	latérales	Dimension des garnitures	35 x 4 mm
Cylindres	2 opposés	Diamètre des tambours	200 mm
Puissance fiscale	8 CV	Capacités	
Vitesse de régime	3.500 t/min.	Essence	17 litres
Vitesse de régime maximum	4.600 t/min.	Huile	3 litres 1/2
Segments		Pneus	27 x 4
Racleur	80 x 4,5 x 3	Pression pneu AV	1 kg. 300
Étanchéité	80 x 4 x 3	Pression pneu AR	1 kg. 600
Jeu à la coupe	5/10	Roues AV et AR	
Piston		Jantes (40 trous) de	19 x 3
Diamètre	80 mm.	Rayons courts, 20 ^e roue, long.	128 mm
Cote « réparation »	Ø 80,20 et 80,50 mm.	Rayons longs, 20 ^e roue, long.	200 mm
Axe de piston	Ø 22 mm.	Batterie	6 volts 20 amp
Cote « réparation »	Ø 22,10 mm.	Pignons principaux	
Vilebrequin (2 paliers)		Moteur	
Jeu latéral	8/100	Pignoni à chaîne de vilebrequin	13 dents
Soupapes		Pignons à chaîne de l'arbre à cames	2 de 26 dents
Admission jeu de	0,10 mm.	Pignon à chaîne de magnéto	26 dents
Echappement jeu de	0,20 mm.	Pignon à chaîne de dynamo	13 dents
Distribution		Pignon de pompe à huile	2 de 15 dents
Réglage en mm. :		Boîte de vitesses	
Avance ouverture admission	1,4	Pignon de 1 ^{re} vitesse	47 dents
Retard fermeture admission	12	Pignon de 4 ^e vitesse	28 dents
Avance ouverture échappement	12	Pignon d'entraîn. de compteur	11 dents
Retard fermeture échappement	4	Couple conique	
Alfmage		Pignon d'attaque	7 dents
Calage de l'avance	8 mm, maxi	Couronne	40 dents
Carburateur		Chaîne de distribution	
AMAL type 6/185 et 6/186 :		Pas	9,525
Gicleur de	180	Largeur intérieure	5,8
Volet des gaz	6/4	Diamètre des rouleaux	6,35
Aiguille au 3 ^e cran	5,3	40 maillons.	
SOLEX type 30 G F H :		Chaîne de magnéto-dynamo	
Gicleur de marche	5,3	Pas	9,525
Gicleur de ralenti	5,3	Largeur intérieure	5,8
Base de	5,3	Diamètre des rouleaux	6,35
Plotteur de	5,3	54 maillons.	
		Annexes de suspension de fourche	
Embrayage		6 de	17 x 24 x 35
Dimensions des garnitures	30 x 4 mm.	2 de	65 x 75 x 35
Diamètre du disque	175 mm.	2 de	70 x 80 x 35
Garde à la commande	2 à 3 mm.	2 de	80 x 90 x 35
		2 de	100 x 115 x 35
Boîte de vitesses		Annexes de rappel	
Rapport en 4 ^e :	1/1	1 de	60 x 70 x 35
Vitesse correspondante :	76 km/h à 3.500 t/m	1 de	70 x 80 x 35
Rapport en 3 ^e :	0,7/1		
Vitesse correspondante :	83 km/h		
Rapport en 2 ^e :	0,43/1		
Vitesse correspondante :	33 km/h		
Rapport en 1 ^{re} :	0,19/1		
Vitesse correspondante :	14 km/h		
Vitesse maximum avec side	95 km/h		
Vitesse minimum en 1 ^{re}	5 km/h		

40 1/2
 50 1/2
 1 4
 12
 12
 4
 50 1/3
 1 0 10 1/2
 5,3
 5 1/8 120
 4 1/8 55
 25 grammes

EMBRAYAGE - CARTER DE BOITE - PIGNONNERIE



COUVERCLE DE BOITE - LEVIER DE VITESSES ROTULE DE COMMANDE - FOURCHETTES



A l'arrière de l'arbre: la commande du débrayage, la bride de butée du roulement et la bague. Extraire de sa rainure le jonc et le déplacer vers l'arrière.

Tirer sur l'arbre vers l'avant (le jonc glisse sur les canelures) pour libérer les engrenages.

Arbre secondaire. — A l'arrière de l'arbre démonter: le pignon de commande du compteur, le support du roulement, le jonc, le déflecteur, la vis de commande du compteur et l'engrenage de quatrième vitesse.

Extraire le jonc de la rainure et le déplacer vers l'avant.

Tirer sur l'arbre vers l'arrière (le jonc glisse sur les canelures) pour libérer les engrenages.

Arbre intermédiaire. — Se démonte sans difficulté avec sa plaquette de fixation et libère les deux engrenages à rochets.

Arbre de la pédale de démarrage. — Démontez successivement: la pédale de démarrage, le moyeu

d'accrochage du ressort, le secteur de démarrage, l'arbre de démarrage.

Butée du secteur. — Il est nécessaire de démonter cette pièce pour faciliter le remontage.

Le remontage se fait par des opérations effectuées dans l'ordre inverse:

1° L'axe de la pédale de démarrage.

Pour donner au ressort sa tension normale, le fixer par ses extrémités et faire tourner (un seul tour) l'arbre en sens inverse des aiguilles d'une montre, au moyen de la pédale;

2° L'arbre intermédiaire;

3° L'arbre secondaire;

4° L'arbre principal.

DÉMONTAGE DE L'ARBRE DE TRANSMISSION

Pour démonter l'arbre de transmission, procéder de la façon suivante:

a) Enlever la roue arrière;

b) Enlever les deux petits carter de protection de l'accouplement élastique;

c) Enlever les boulons fixant le carter du couple conique au cadre;

d) Pour démonter l'arbre avec son accouplement, dégager le carter du couple conique du cadre et les tirer vers l'arrière.



Position des vitesses
(levier au point mort)

DÉMONTAGE, REMONTAGE ET RÉGLAGE DU COUPLE CONIQUE

Dépose. — Pour retirer le couple conique complet du cadre, démonter :

- La tringle de commande de roue motrice;
- La patte d'attache du sidé-car;
- Le support du joint de cardan.

1° Démontage du couple conique.

A. — COURONNE.

- 1° Enlever les segments de frein;
- 2° Enlever le centreur après avoir dévissé l'écrou à créneaux;
- 3° Dévisser les trois boulons qui assemblent encore le couvercle et le carter;
- 4° Enlever le couvercle en frappant légèrement avec un mallet de bois. Ne jamais insérer un outil entre le couvercle et le carter;
- 5° Démontez le moyeu en frappant avec un mallet de bois;

6° Enlever la couronne qui est alors libérée;

7° Enlever les six boulons tête conique fixant la plaquette d'appui du roulement.

Le joint d'huile ne sera démonté qu'en cas de remplacement. Le pignon de commande de l'accouplement mobile reste dans le couvercle. La forme de sa denture ne permet pas son démontage sans avoir, au préalable, démonté l'accouplement mobile.

Pour démonter le pignon, retirer la vis d'arrêt de la bague inférieure et retirer le pignon en même temps que la bague.

B. — PIGNON D'ATTAQUE.

- a) Démontez la bride de fermeture fixée par deux écrous;
- b) Extraire l'ensemble: pignon, entretoises et roulements en tirant sur l'accouplement;
- c) Démontez l'accouplement.

2° Remontage et réglage.

Pour remonter le couple conique, procéder comme suit :

Premier réglage: Pignon d'attaque

Mettre en place le roulement à billes du carter et le joint d'huile; Bloquer le roulement à billes au moyen de la plaquette fixée par six boulons et freiner les écrous;

Monter le moyeu;

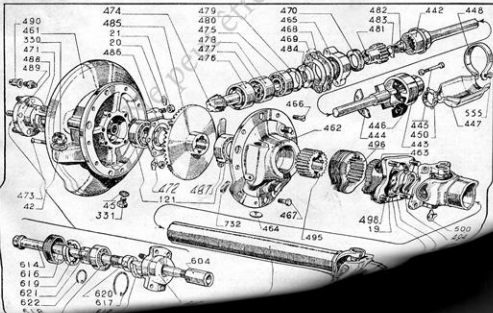
Placer la couronne et l'entretoise de réglage;

Monter le pignon d'attaque et vérifier sa position par rapport à la couronne.

Pour que l'engrènement du pignon d'attaque et de la couronne soit correct, les extrémités de leurs dents doivent coïncider. Pour obtenir la position favorable, intercaler ou supprimer des rondelles de réglage entre l'arrière du pignon et la couronne intérieure du roulement à billes;

Intercaler ou supprimer des rondelles de réglage à l'arrière du roulement de butée du pignon d'attaque pour que les roulements soient maintenus au moyen de la bride sans aucun jeu longitudinal;

TRANSMISSIONS ET COUPLE CONIQUE



Mettre en place successivement :

- le lance-gouttes,
- la plaquette de butée entre deux joints de papier,
- la bride de butée,
- l'accouplement;

Vérifier que le pignon tourne très librement dans ses roulements.

Deuxième réglage : Couronne

Monter provisoirement :

1° Le roulement à billes sur le moyeu;

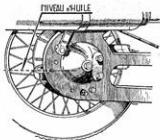
2° L'accouplement fixe, l'entretoise du support de joint de cardan, la rondelle et l'écrou (qui doit être bloqué);

3° Mettre en place le couvercle; 4° Vérifier le jeu de la denture : le pignon doit entraîner la couronne sans jeu appréciable dans l'attaque des dents.

Pour obtenir la position favorable, changer, s'il y a lieu, l'entretoise de réglage interposée entre le moyeu de la couronne et la bague intérieure du roulement à billes du carter.

Après vérification, enlever le couvercle.

Mettre en place l'accouplement fixe, l'accouplement mobile, l'entretoise du support de joint de cardan.



Monter le pignon de commande de roue motrice dans le couvercle. Vérifier que la denture du pignon est bien centrée par rapport à l'accouplement mobile; que l'accouplement ne force pas sur le pignon.

Monter définitivement le couvercle après avoir enduit le plan de joint avec de l'hermétique.

Le support de joint de cardan sera monté après mise en place du couple conique dans le cadre.

RÉGLAGE DE LA COMMANDE DE ROUE DE SIDE-CAR MOTRICE

1° Pignon de commande.

Le pignon de commande doit être monté de telle façon que les côtés du carré d'entraînement soient parallèles à la face d'appui sur le cadre.

2° Tringle de commande.

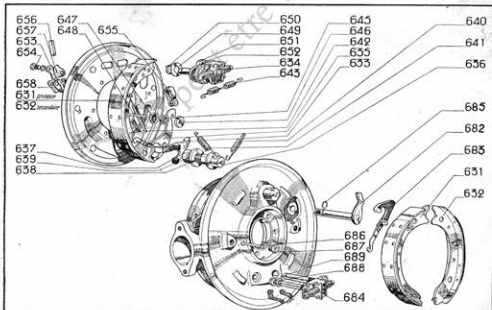
Régler la longueur de la tringle de manière que le levier fixé sur le pignon de commande ne soit pas à fond de course, lorsque la pédale repose sur sa butée.

S'en assurer en désaccouplant la tringle : le levier doit pouvoir se déplacer légèrement vers l'avant.

Accoupler de nouveau la tringle et vérifier que dans cette position les deux roues sont bien indépendantes l'une de l'autre.

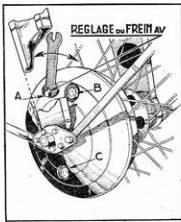
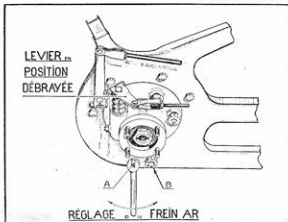
3° Tringle de rappel.

Placer la pédale de commande d'embrayage de la roue du side-car à fond de course (position embrayée) et régler la position en longueur de la tringle passant dans le tourillon pour que son crochet soit en contact avec le levier intermédiaire.



FREIN ARRIERE

RÉGLAGE DES FREINS



1° -Réglage normal et rattrapage d'usure.

Ce réglage devient nécessaire, lorsque la course du levier à main ou du patin de pédale est exagérée lors d'un coup de frein énergique.

Les freins étant munis d'un dispositif de réglage situé sur le frein lui-même, ne jamais rattraper l'usure au moyen de la timonerie.

a) Tourner l'axe de réglage « A » du frein dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'au blocage;

b) Tourner en sens inverse cet axe de réglage de 7 à 9 crans jusqu'à ce que la roue tourne librement.

Ce réglage devra toujours être fait simultanément sur la roue arrière et sur la roue du side-car, faite de quoi les deux roues ne freinent pas de la même façon, la moto serait entraînée vers la droite ou vers la gauche.

Essai.

Essayer la motocyclette à sa charge d'utilisation, sur un sol plat, bien sec et exempt de toute matière : huile, sable, etc.

Pour s'assurer du freinage, lancer la moto à 50 km/h environ sur une route droite et freiner sans brusquerie, de manière à avoir un arrêt rapide.

Si le réglage de rattrapage d'usure correctement effectué ne donne pas satisfaction, rechercher la cause en vérifiant :

a) L'état des garnitures (usure, imprégnation d'huile ou de graisse). Une garniture imprégnée d'huile ou usée jusqu'aux rivets doit être changée;

b) Le réglage du centreur.

RÉGLAGES SPÉCIAUX

Réglage du centreur.

Cette opération doit être effectuée dans les cas suivants :

— Lorsque la nécessité de régler revient trop fréquemment ;
— Lorsque le réglage normal n'a pas donné satisfaction ;

— Au cours du réglage du point fixe ;

— Après un changement des segments du frein.

Procéder comme suit :

Desserrer l'écrou « B » fixant le centreur.

Tourner l'axe de réglage « A » dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'au blocage ;

Bloquer l'écrou du centreur « B » ;

Terminer le « réglage normal ».

Réglage du point fixe (frein avant et frein du side-car).

Le réglage du point fixe ne doit être effectué que dans les deux cas suivants :

— Changements de garniture ;
— Desserrage accidentel du point fixe.

Il est instamment recommandé de ne toucher au point fixe dans aucun autre cas.

a) Desserrer l'écrou six pans de fixation du point fixe « C » jusqu'à ce qu'il quitte le contact de la rondelle Grower ;

b) Desserrer l'écrou six pans du centreur « B » également jusqu'à ce qu'il quitte le contact de la rondelle Grower ;

c) Tourner l'axe de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à expansion totale des segments dans le tambour ;

d) Bloquer l'écrou fixant le centreur « B » ;

e) Bloquer fortement l'écrou du point fixe « C » ;

f) Régler le câble sans jeu ;

g) Tourner de 7 à 9 crans en sens inverse des aiguilles d'une montre l'axe de réglage pour créer entre les segments et le tambour le jeu nécessaire pour que la roue tourne librement.

Ajustement de la commande de freins.

Cette opération est nécessaire dans les cas suivants :

1° Pour la roue avant :

— Après un changement de segments garnis à neuf ;

— Après montage d'un nouveau câble ;

— Lorsque le câble s'est allongé par suite d'usure.

L'ajustement des câbles est absolument indépendant du réglage proprement dit de rattrapage d'usure.

Effectuer cette opération comme suit :

a) Tourner l'axe de réglage « A » jusqu'au blocage ;

b) Régler la longueur de la commande sans aucun jeu en la tendant « à la main » ;

c) Tourner de 7 à 9 crans en sens inverse des aiguilles d'une montre l'axe de réglage « A ».

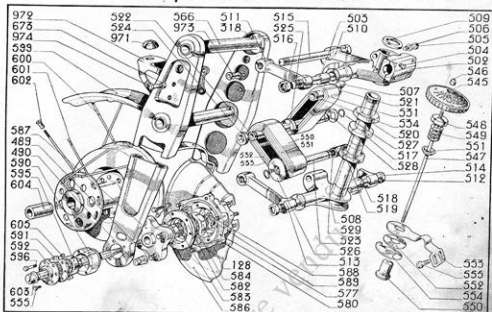
2° Pour la roue arrière et la roue side-car :

— Après un changement de side-car ;

— Après montage d'un nouveau câble de commande de frein de side-car ;

— En cas de dérèglement de la

SUSPENSION AVANT



tringle de commande du frein arrière;

Après un changement de segments garnis à neuf.

Effectuer cette opération comme suit :

a) Débrancher la tringle de commande du frein arrière et le câble de commande du frein sur roue de side-car;

b) Tourner l'axe de réglage « A » jusqu'au blocage;

c) Régler la longueur de la tringle de commande du frein arrière et la longueur du câble sans jeu de manière que le palonnier soit perpendiculaire à la jumelle;

d) Régler les freins. Tourner les axes « A » en sens inverse du blocage de 7 à 9 crans. Vérifier que les roues tournent librement.

Montage des segments garnis à neuf

Après un changement de segments garnis à neuf, il est nécessaire de :

- Régler le point fixe (frein avant et frein side-car);
- Ajuster la commande;
- Régler les freins.

RÉGLAGE

DE LA FOURCHE AVANT

Si, par suite d'usure, en particulier après la période de rodage,

la fourche prend du jeu latéralement, il faut y remédier en procédant de la façon suivante :

- Desserrer les écrous;
- Tourner les axes d'articulation pour faire le réglage en laissant subsister un léger jeu;
- Bloquer les écrous;
- S'assurer que la fourche fonctionne normalement.

DÉMONTAGE DES SUPPORTS DE ROUE AVANT

Boîtier droit.

Dévisser les cinq écrous fixant le boîtier droit sur le montant de la fourche.

Rabattre les languettes des plaquettes frein d'écrou des six vis fixant la bague d'appui du roulement. Dévisser celles-ci pour libérer la bague d'appui.

Extraire le moyeu d'entraînement de la roue avant avec son roulement.

Pour démonter le roulement, rabattre le frein d'écrou et dévisser l'écrou de blocage.

Boîtier gauche.

Enlever les quatre boulons fixant le boîtier gauche sur le montant de fourche.

Sur l'établi, dévisser les deux vis

fixant la coupelle et la plaquette de fermeture du boîtier.

Extraire l'ensemble du roulement et de son moyeu.

ENTRETIEN DU FILTRE À AIR DU CARBURATEUR

Le filtre à air doit être démonté tous les 1.000 km., immergé dans un récipient contenant de l'essence ou tout autre carburant et agité de façon que les poussières ou la boue qu'il a retenues soient éliminées.

Après ce nettoyage, laisser sécher le filtre, puis le plonger dans de l'huile très fluide (chaude si possible) afin de graisser la surface des toiles métalliques chargées de retenir les impuretés. L'égoutter ensuite en le secouant, de manière qu'il ne contienne plus d'huile en dehors de celle qui s'est déposée sur ses parois intérieures.

Lorsque la motocyclette aura circulé sur des terrains anormalement boueux ou poussiéreux, les nettoyages devront s'effectuer à des intervalles inférieurs à 1.000 kilomètres.

Ces nettoyages sont très importants car un filtre d'air encrassé diminue l'entrée d'air au carburateur et réduit ainsi la puissance du moteur.

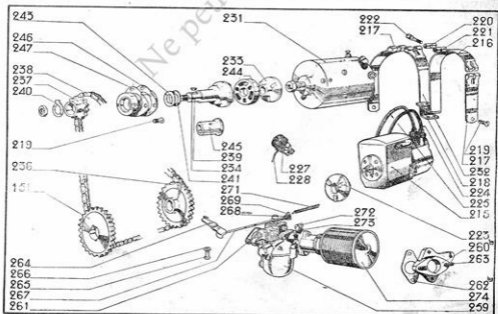
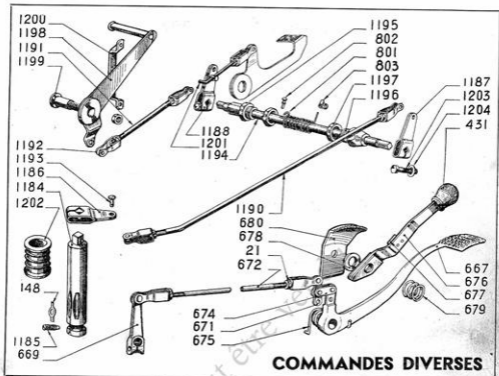
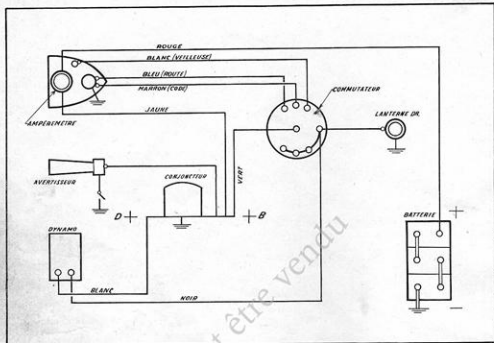


SCHÉMA ÉLECTRIQUE



BATTERIE CADMIUM-NICKEL A ÉLECTROLYTE ALCALIN

Instructions d'entretien

Mise en service.

Si la batterie est livrée en ordre de marche s'assurer que les plaques sont normalement recouvertes d'électrolyte.

Entretien normal.

B) Procéder périodiquement à des adjonctions d'eau distillée pure dans les éléments.

Maintenir le niveau de l'électrolyte au dessus des plaques entre 5 et 10 mm.

Si les plaques sont découvertes ou le niveau maximum dépassé il en résulte un préjudice grave à la bonne tenue de la batterie.

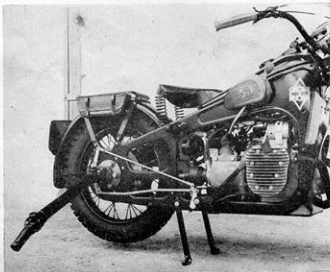
Utiliser pour le remplissage de l'eau distillée pure à l'exclusion de toute eau ordinaire, même potable. Se méfier tout particulièrement de l'eau légèrement acidulée souvent employée pour les accumulateurs au plomb. La moindre trace d'acide provoque immédiatement la ruine de la batterie.

B) Maintenir la batterie en bon état de propreté extérieure. Après chaque remplissage essayer soigneusement le dessus pour enlever toute trace d'humidité.

Entretien périodique.

Tous les deux ans environ, il est nécessaire de remplacer complètement l'électrolyte par une solution fraîche fournie exclusivement par le constructeur.

Photo montrant l'arbre de transmission de la roue du side.



DIMENSIONS DES ROUEMENTS

Moteur		Roulement de butée d'embrayage	
Roulement de vilebrequin côté volant	35 x 72 x 17	Couple conique	10 x 35 x 11
Roulement de vilebrequin côté distribution	25 x 62 x 17	Roulement cône double de pignon d'attaque	20 x 52 x 23
Aiguilles d'embiellage	80 de 3 x 23,8	Roulement à rouleaux cylindriques d'attaque	20 x 52 x 21
Aiguilles d'embiellage côté réparation	3,1 x 23,8	Roulement de grande couronne	2 de 35 x 72 x 17
Boîte de vitesses		Moyeu avant	
Roulement avant d'arbre primaire	25 x 52 x 15	Roulement à billes de	25 x 62 x 17
Roulement arrière d'arbre primaire	17 x 47 x 14	Moyeu arrière	
Roulement avant d'arbre secondaire	17 x 47 x 14	Roulement à billes de	30 x 62 x 16
Roulement arrière d'arbre secondaire	25 x 52 x 15	Direction	
		40 billes de	6,35

NOMENCLATURE DES PRINCIPALES PIÈCES MECANIQUES

25. Joint d'étanchéité du volant.	161. Vis de réglage de soupape.	383. Pédales de démarrage.
34. Réservoir à huile.	173. Pompe à huile.	386. Arbre du démarreur.
37. Ecran d'huile.	183. Arbre et roue de commande de pompe.	387. Secteur de démarrage.
43. Jauge.	185. Filtre de pompe à huile.	389. Ressort de rappel.
51. Cylindre droit.	199. Distributeur du reniflard.	394. Grand pignon démarreur.
52. Cylindre gauche.	203. Lance-gouttes du reniflard.	395. Petit pignon démarreur.
53. Culasse.	231. Dynamo.	398. Coupelle du ressort de rappel.
59. Soupape.	237. Pignon de commande de dynamo.	416. Fourchette sur arbre primaire.
70. Coupelle de ressort.	238. Chaîne de commande de dynamo.	418. Fourchette sur arbre secondaire.
71. Clavette de soupape.	239. Arbre de commande de dynamo.	421. Grille intérieure.
72. Ressort extérieur de soupape.	245. Bague d'arbre de commande de dynamo.	423. Rotule de changement de vitesse.
74. Guide de soupape.	254. Disque d'embrayage garni.	424. Ressort de maintien de la rotule.
75. Cache soupapes.	285. Plateau du volant.	427. Vis de guidage de la rotule.
76. Goujon fixant le cache-soupapes.	287. Plateau d'embrayage.	428. Levier de commande des vitesses.
77. Bouton moulé.	288. Ressort d'embrayage.	429. Ecran de fixation du levier.
90. Piston.	289. Triangule de débrayage avec emboul.	430. Protecteur de rotule.
91. Axe de piston.	290. Roulement de butée de débrayage.	442. Arbre de transmission.
93. Segment de compression.	292. Levier de débrayage.	443. Boîtier d'accouplement élastique.
94. Segment racleur.	310. Carter de boîte de vitesses.	446. Amortisseur.
105. Bielle.	331. Bouchon de vidange de boîte de vitesses.	461. Carter du couple conique.
120. Vilebrequin.	342. Arbre primaire de boîte de vitesses.	473. Pignon d'attaque.
121 et 128. Roulements du palier de vilebrequin.	344. Roulement AV d'arbre primaire.	474. Roulement oblique double 20 x 52 x 23.
125. Volant.	349. Engrenage de 3 ^e vitesse.	475. Roulement à rouleaux cylindriques 20 x 52 x 15.
126. Ecran de fixation du volant	353. Engrenage baladeur de 2 ^e vitesse.	480. Accouplement de l'arbre et du pignon d'attaque.
131. Aiguille.	354. Engrenage de 4 ^e vitesse.	484. Couronne.
142. Arbre à cames.	357. Roulement arrière d'arbre primaire.	631. Segment de frein primaire.
145. Palier AV de l'arbre à cames.	360. Arbre secondaire.	632. Segment de frein secondaire.
146. Vis d'arrêt du palier d'arbre à cames.	361. Engrenage de 1 ^{re} vitesse.	640. Ressort du point fixe au segment secondaire.
147. Contre-écrou de vis d'arrêt.	363. Engrenage baladeur de 3 vitesses.	641. Ressort du point fixe au segment primaire.
149. Palier AR de l'arbre à cames.	364. Engrenage de 2 ^e vitesse.	692. Axe du point fixe.
150. Pignon sur vilebrequin.	367. Engrenage de 4 ^e vitesse.	736. Grille de changement de vitesse (sur cadre).
151. Pignon sur arbre à cames		
156. Chaîne de commande de l'arbre à cames.		
157. Guide de poussoir, condaire.		
160. Poussoir de soupape.		

(La numérotation des planches correspond aux numéros ci-dessus.)