

DESCRIPTION  
CONDUITE  
ENTRETIEN  
ET GRAISSAGE

# Motocyclette **TERROT**

**500 cm<sup>3</sup> Type RDA  
avec side-car P**



**ÉTABLISSEMENTS TERROT**

Société anonyme au capital de 2.100.000 francs

SIEGE SOCIAL et USINES : 2, rue **André-Colomban** — **DIJON**

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

Magasin de vente pour la région parisienne : 30, avenue de la **Grande-Armée**, PARIS

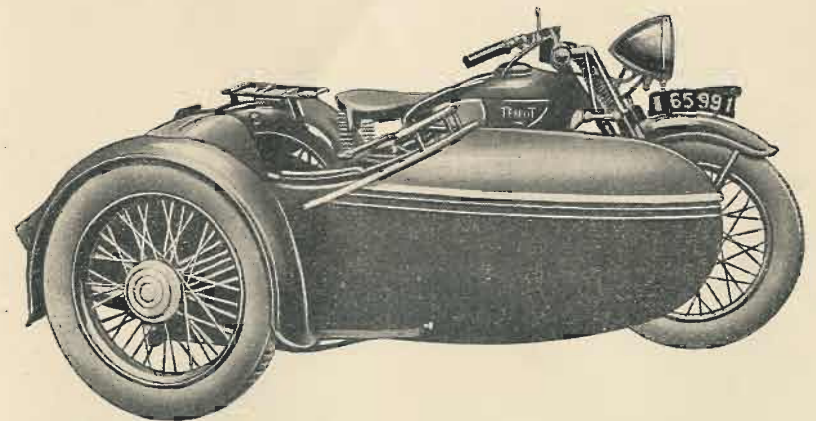
# TABLE DES MATIÈRES

<b>CARACTERISTIQUES TECHNIQUES</b>			Pages
<b>GENERALES</b>			
<b>Description sommaire de la machine :</b>			
Moteur .....	6	Bougie .....	20
Boîte .....	6	Carburateur .....	20
Cadre .....	6	Utilisation du poids lourd .....	20
Fourche .....	6	<b>Organes de transmission</b>	
Roues .....	6	Chaîne primaire et chaîne de commande .....	21
Guidon .....	6	Chaîne secondaire .....	21
Garde-boue .....	7	Entretien des chaînes .....	22
Pare-jambes .....	7	Embrayage .....	22
Repose-pièds .....	7	Réglage de l'embrayage .....	23
Silencieux .....	7	Boîte de vitesses .....	24
Selle .....	7	Roues .....	25
Eclairage .....	7	Moyeux, roulements .....	25
Tableau des spécifications particulières .....	10	Fourche .....	26
		Direction .....	27
		Freins .....	27
		Commandes diverses .....	28
		Tableau de graissage .....	29
		Tableau des pannes de moteur .....	30
<b>CONDUITE DE LA MOTOCYCLETTE</b>		<b>ECLAIRAGE ELECTRIQUE</b>	
Préparation de la machine .....	13	Batterie d'accumulateurs .....	33
Mise en marche .....	13	Schéma des connexions .....	35
Démarrage .....	14	Appareil de contrôle .....	35
Pour monter les vitesses .....	14	Dynamo .....	35
Pour descendre les vitesses .....	14	Conjoncteur-disjoncteur .....	37
En marche .....	15	Avertisseur .....	37
Pour arrêter .....	16	Canalisations .....	37
		Tableau des pannes d'éclairage .....	38
<b>LES DIFFERENTS ORGANES</b>		<b>SIDE-CAR TERROT, type P.</b>	
<b>DE LA MOTOCYCLETTE</b>		Châssis .....	40
<b>Graissage, entretien, réglages</b>		Suspension .....	40
Rodage .....	17	Roue .....	40
Graissage principal .....	17	Carrosserie .....	41
Cylindre-Culasse .....	19	Montage. Entretien. Réglages .....	41
Distribution .....	19		
Allumage .....	19		

## Caractéristiques techniques générales

---

La motocyclette 500 cm<sup>3</sup> « **TERROT** », type RDA, avec side-car P, satisfait au programme des spécifications et conditions de réception des motocyclettes destinées au service de l'armée, du 25 Juin 1930.



Vue de la motocyclette TERROT 500 cm<sup>3</sup>, type RDA, avec side-car P.

## DESCRIPTION

**Moteur.** — 4 temps, monocylindrique 500 cm<sup>3</sup> à soupapes latérales enfermées. Culasse détachable en fonte. Réglage spécial conférant à ce moteur un haut rendement.

L'allumage est assuré par magnéto-dynamo France, entraînée par chaîne Duplex. Celle-ci et la chaîne primaire sont enfermées dans un carter bain d'huile étanche.

Carburateur à corps horizontal facilitant le démontage rapide des volets et l'accès au gicleur.

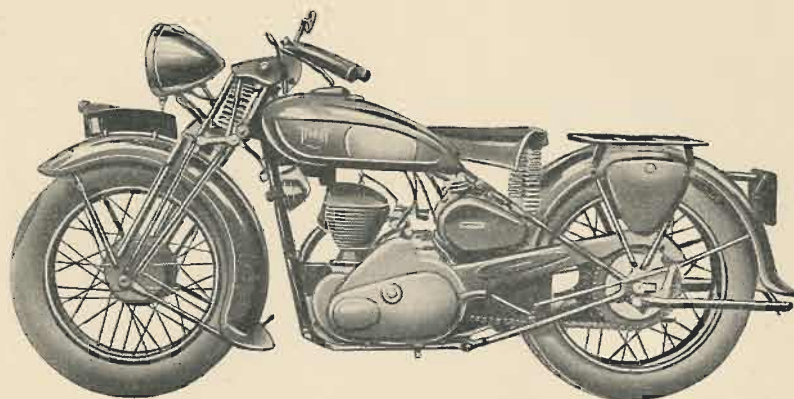
**Boîte 4 vitesses.** — Incorporée dans le bloc, mais pouvant être démontée isolément. Commande par levier et secteur sur le côté droit du réservoir.

**Cadre.** — Berceau entièrement brasé en tubes et raccords en fonte malléable ou acier estampé.

**Fourche.** — A suspension par ressort central unique travaillant à la compression. Frein de direction et amortisseurs de suspension réglables à la main, en marche.

**Roues.** — Les roues avant et arrière sont montées sur roulements à rouleaux coniques. Elles sont équipées l'une et l'autre, ainsi que la roue du side-car, de pneumatiques à basse pression de 27 x 4.

**Guidon.** — De grande envergure spécial pour la conduite avec side-car, comportant toutes les commandes. Des leviers renforcés étudiés spécialement pour les machines militaires offrent une grande sécurité.



Vue de la motocyclette 500 cm<sup>3</sup> TERROT, type RDA, côté carter moteur.

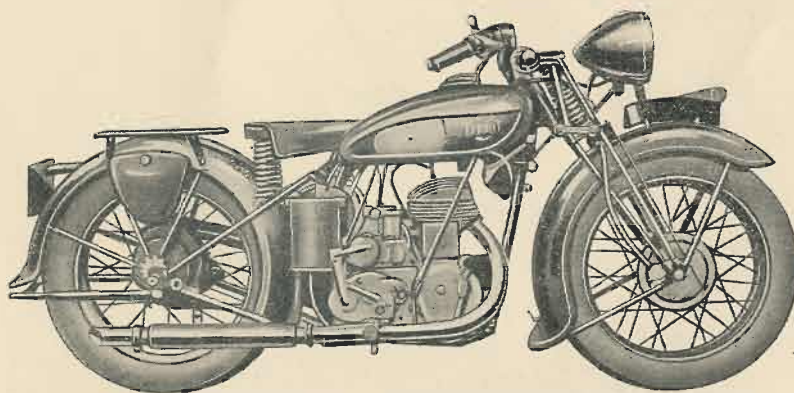
**Garde-boue.** — A bavolets et charnière à l'arrière permettant de sortir aisément la roue.

**Repose-pieds.** — Réglables à garniture de caoutchouc.

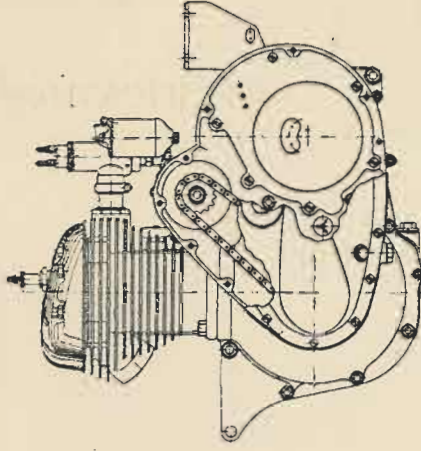
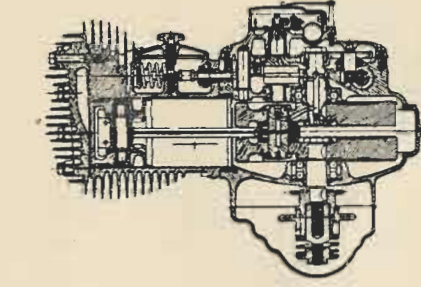
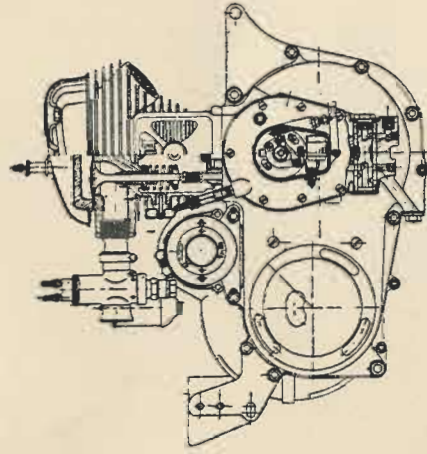
**Silencieux.** — Tubulaire très efficace ne freinant pas le moteur.

**Selle.** — En moleskine noire suspendue en 3 points.

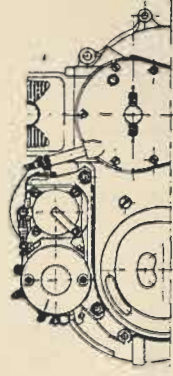
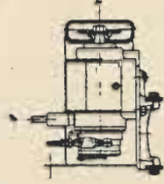
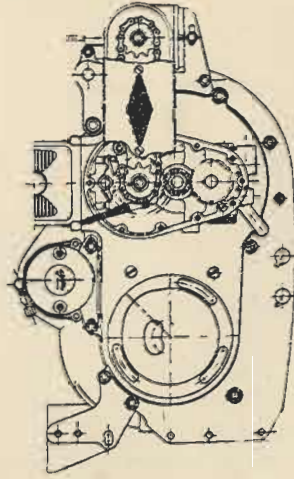
**Eclairage.** — Assuré par magnéto-dynamo France. Accumulateurs 14 A.H. Phare semi-aérodynamique Cibié avec compteur kilométrique, indicateur de vitesse et ampèremètre incorporés.



Vue de la motocyclette 500 cm<sup>3</sup> TERROT, type RDA, côté distribution.



Moteur • Terrot •, monocylindrique, 500 cc



Variante pour allumage par magnéto-dynamo

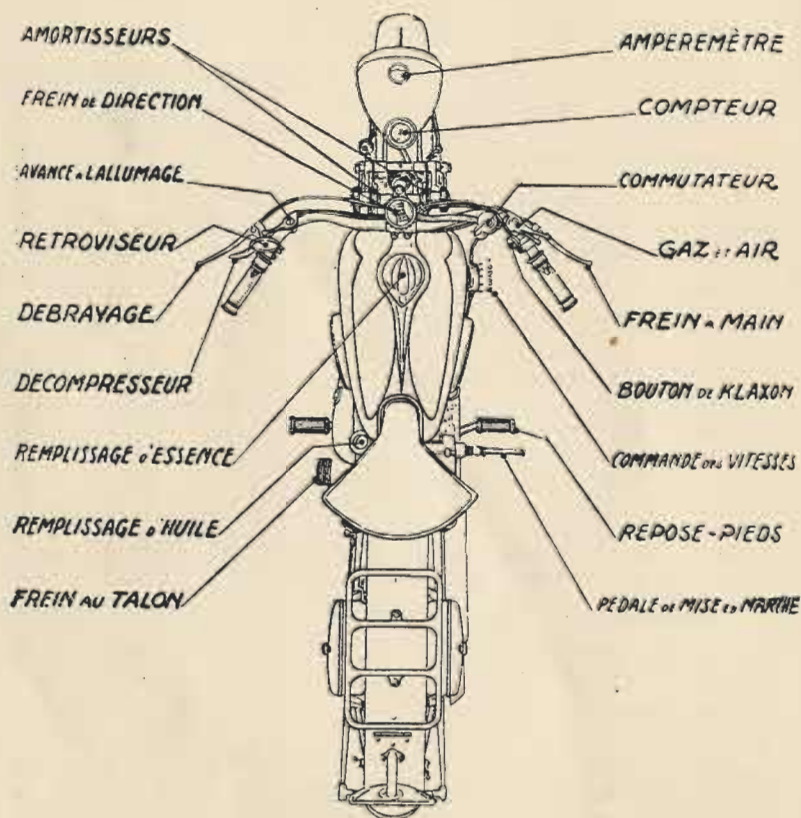
## SPÉCIFICATIONS

<b>Moteur :</b>	
Nombre de cylindres .....	1
Cylindrée réelle .....	498 cm <sup>3</sup>
Alésage .....	84 m/m
Course .....	90 m/m
Puissance fiscale .....	5 CV
Régime .....	3.500 t/m
Puissance à ce régime .....	11,5
Taux de compression .....	4,8 environ
Levée des soupapes .....	8 m/m
<b>Réglages :</b>	
Admission { Ouverture avant P.M.H. ....	40°
{ Fermeture après P.M.B. ....	72°
Echappement { Ouverture avant P.M.B. ....	70°
{ Fermeture après P.M.H. ....	40°
Avance { Maximum manette ouverte .....	37°
<b>Carburateur :</b>	
Marque .....	AMAL
Type .....	6/001 à corps horizontal
Prise d'air .....	sans épurateur
Passage mélange .....	23,80
Gicleur { Pour essence tourisme .....	140
{ Pour essence poids lourd .....	150/160
Volet .....	3
Position d'aiguille .....	4
<b>Magnéto-dynamo :</b>	
Marque .....	France
Type .....	G.C.O.R.
<b>Boîte de vitesses :</b>	
Nombre de vitesses .....	4
Rapports de démultiplication { en 1 <sup>re</sup> vitesse ..	2,78
{ en 2 <sup>e</sup> vitesse ..	1,75
{ en 3 <sup>e</sup> vitesse ..	1,25
{ en 4 <sup>e</sup> vitesse ..	1
<b>Embrayage :</b>	
Nombre de disques .....	4
Nature de la garniture .....	liège

## PARTICULIÈRES

<b>Transmissions :</b>		
Nature .....	par chaîne	
Chaîne avant {	Résistance à la rupture .....	1.200
	Pas .....	12,7
	Largeur intérieure .....	7,9
	Diamètre des rouleaux .....	8,5
	Nombre de maillons .....	61
Chaîne arrière {	Résistance à la rupture .....	3.000
	Pas .....	19,05
	Largeur intérieure .....	8,5
	Diamètre des rouleaux .....	12,07
	Nombre de maillons .....	88
Rapport de transmission avant .....	20 × 40	
Rapport de transmission arrière .....	14 × 39	
<b>Roues :</b>		
Genre .....	Démontables	
Frein avant {	Diamètre .....	170
	Largeur de la garniture .....	30
Pneumatique avant .....	Dunlop 27 × 4 à basse pression	
Pression de gonflement .....	1,125	
Frein arrière {	Diamètre .....	170
	Largeur de la garniture .....	30
Pneumatique arrière .....	Dunlop 27 × 4 à basse pression	
Pression de gonflement .....	1,250	
Roue du side-car. Pneumatique .....	Dunlop 27 × 4 à basse pression	
Pression de gonflement .....	1,125	
<b>Réservoirs :</b>		
Capacité du réservoir d'essence .....	15 l. environ	
Capacité du réservoir d'huile .....	3 l. environ	
<b>Dimensions :</b>		
Empattement .....	1 <sup>m</sup> 39	
Longueur hors tout .....	2 <sup>m</sup> 24	
Largeur hors tout .....	1 <sup>m</sup> 62	
Hauteur hors tout .....	1 <sup>m</sup> 04	
Hauteur au-dessus du sol des organes les plus bas .....	0 <sup>m</sup> 11	
Hauteur de la selle .....	0 <sup>m</sup> 73	
<b>Poids :</b>		
De la moto nue avec side-car .....	250 kg.	
<b>Consommations :</b>		
Essence poids lourd aux 100 km. ....	6 l.	
Huile aux 100 km. ....	0 l. 200	

## Vue en plan de la Motocyclette montrant la disposition des commandes



### DÉBUTANTS !...

Ne partez pas sur la route avant d'être bien familiarisés avec les commandes.

## Conduite de la Motocyclette

### PREPARATION DE LA MACHINE :

- 1° Faire le plein du réservoir d'essence.
- 2° Remplir le réservoir d'huile placé sous la selle.  
Utiliser de préférence l'huile Shell-Terrot ou, à son défaut, l'huile militaire BM en hiver, CM en été.
- 3° Ouvrir le robinet d'essence (pousser sur le côté marqué « O »), s'assurer que le carburant arrive en appuyant sur le bouton d'agitateur du carburateur. Eviter de noyer à l'excès.
- 4° Disposer les manettes comme suit :

#### A gauche :

Avance à l'allumage.

#### A droite :

Carburateur.

Manette d'avance : ouverte à moitié.

Grande manette des gaz : ouverte au quart.

Petite manette d'air : fermée (si le moteur est froid).

**Avant tout**, bien se familiariser avec les différentes commandes, notamment avec la manette de gaz, le débrayage et les freins que l'on doit pouvoir commander instantanément et sans hésitation.

### MISE EN MARCHÉ :

1° Le levier des vitesses étant au point mort entre le cran de la 1<sup>re</sup> et le cran de la 2<sup>e</sup> vitesse du secteur, avec le pied droit appuyer sur la pédale de lanceur jusqu'à ce que la compression du moteur se fasse sentir. Laisser remonter la pédale. A ce moment, avec la main gauche, décompresser au moyen du levier inférieur placé à l'extrémité du guidon. **Actionner en même temps et vigoureusement la pédale de lanceur.** Un peu avant la fin de la course de la pédale, lâcher le levier de décompresseur.

Le moteur doit partir.

En cas de résistance pour actionner la pédale de lanceur par suite de difficulté d'engrènement ou de blocage, **ne pas forcer**, mais déplacer de quelques centimètres la moto en mettant simultanément le levier des vitesses dans un cran quelconque.

La modification apportée ainsi à la position relative des pignons de la boîte permettra l'enclanchement du pignon de lanceur.

2° Le moteur étant lancé, régler son allure en ouvrant judicieusement les manettes et notamment celle réglant l'entrée d'air. Ne laisser tourner le moteur, machine arrêtée, que juste le temps nécessaire. **Emballer le moteur à vide est un mauvais traitement à lui infliger.**

3° Avant de partir, s'assurer du parfait fonctionnement du graissage. **Ne jamais oublier que le graissage est très important, pour le moteur en particulier et pour tous les organes en mouvement.** Vérifier la circulation d'huile par le viseur combiné avec le bouchon de remplissage du réservoir. L'huile de refoulement doit sortir par lentes pulsations par l'orifice du tuyau de retour visible à l'intérieur de la collerette de ce réservoir.

#### DEMARRAGE :

Le moteur étant au ralenti, **débrayer** au moyen du levier au guidon (supérieur et à gauche). **Faire passer le levier des vitesses** du point mort où il a été placé pour la mise en route, dans le **cran avant** (1<sup>re</sup> vitesse). S'il se produit une résistance, se garder de forcer, mais déplacer légèrement la machine jusqu'à ce que l'enclanchement se réalise sans bruit.

**Ouvrir progressivement les gaz et lâcher doucement et sans à-coups** le levier de débrayage.

#### POUR MONTER LES VITESSES :

Couper les gaz et répéter la même manœuvre pour amener le levier des vitesses de la position 1 à la position 2 et ensuite à la position 3, puis à la position 4 (prise directe).

#### POUR DESCENDRE LES VITESSES :

Pour revenir d'une vitesse supérieure à une vitesse inférieure, se servir également du débrayage. La manœuvre théorique peut se décomposer comme suit (ne pas couper les gaz) :

- a) Débrayage ;
- b) Déplacement rapide du levier au point mort ;
- c) Embrayage rapide ;
- d) Débrayage ;
- e) Mise en place du levier dans le cran choisi ;
- f) Embrayage progressif.

Si paradoxal que cela puisse paraître, avec un peu d'habitude, cette suite d'opérations peut être réalisée rapidement par un motocycliste habile.

#### EN MARCHÉ :

1° Comment se servir :

a) **Des manettes de gaz et d'air.** — Ne pas abuser de la marche à pleins gaz sur une grande distance. Si on demande au moteur le maximum de sa puissance pendant un certain temps, on pourra réduire un peu l'air, ce qui évitera un échauffement anormal ou même un serrage du piston.

**Noter qu'un excès d'air est toujours nuisible à un moteur.** Un excès d'essence au contraire, est beaucoup moins préjudiciable.

b) **De la manette d'avance.** — L'avance à l'allumage doit être réglée d'après l'allure et le travail du moteur. A mesure que sa vitesse décroît sous l'effet de la fatigue, **réduire l'avance.** Quand le moteur reprend sa vitesse, **donner de l'avance.** En marche normale, en rase campagne, la manette d'avance doit être ouverte en grand. Ne pas laisser tourner le moteur avec tout le retard. En marchant avec trop peu d'avance, la combustion des gaz ne serait pas achevée au moment de l'ouverture de la soupape d'échappement, ce qui provoquerait un échauffement du cylindre et le bleuissement du tube d'échappement. En marchant avec trop d'avance, le moteur a tendance à cogner.

c) **Du décompresseur ou lève-soupape.** — **Ne jamais** se servir du décompresseur pour modifier l'allure ; on ne doit l'utiliser que pour le lancement.

d) **Du frein de direction.** — Cet accessoire créé pour prévenir le flottement ou le **shimmy** intempestif de la direction dû aux pneus ballon doit toujours être maintenu serré sur des parcours en ligne droite.

En ville et pour la circulation à allure réduite, on peut sans inconvénient débloquent le frein. C'est un appareil de sécurité qu'il ne faut pas mésestimer même avec une machine tenant admirablement la route.

e) **Des amortisseurs.** — Placés de chaque côté de la fourche, leur rôle est d'atténuer les rebondissements de la fourche élastique dans les trous. Leur réglage peut se faire en marche, les boutons moletés de serrage étant à portée de la main.

2° En ville ou en convoi :

Ne pas faire cogner le moteur dans les passages exigeant une marche ralentie, mais utiliser une vitesse inférieure tout en réduisant l'admission des gaz et l'avance à l'allumage.

3° Pour monter une côte :

En côte, ne pas laisser peiner le moteur, mais choisir la vitesse qui lui permettra de tourner sans fatigue. Pour les longues montées en prise directe, réduire un peu l'air. Si le régime du moteur baisse, réduire l'avance et les gaz. **Prendre la vitesse inférieure** dès que l'on sent faiblir le moteur. Le moteur ne peut supporter la pleine ouverture du boisseau des gaz que s'il tourne à sa vitesse de régime.



4° 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 pour éviter les remontées d'huile, de maintenir les gaz légèrement ouverts. Si la pente est très accentuée, prendre la vitesse inférieure. Ne pas utiliser le débrayage.

Se servir alternativement du frein à main et du frein à 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 ; ce procédé n'est toutefois pas à recommander. Arrivé au bas de la côte, il est indispensable de remettre le moteur en marche au moyen de la pédale de mise en marche, avant de manœuvrer le levier des vitesses.

#### POUR ARRÊTER :

Fermer ou réduire les gaz, débrayer, mettre le levier des vitesses au point mort et serrer les freins.

Pour un arrêt de longue durée, fermer le robinet d'essence (pousser du côté « F »).

## LES DIFFÉRENTS ORGANES DE LA MOTOCYCLETTE

### GRAISSAGE — ENTRETIEN — RÉGLAGES

Bien que la construction actuelle, perfectionnée et précise, permette un rodage moins rigoureux et prolongé qu'autrefois, il n'en reste pas moins vrai que la **qualité du moteur** et partant les services que l'on pourra en attendre dépendent pour une grande part de la manière dont il aura été utilisé à ses débuts, notamment au cours des 1.000 premiers kilomètres.

Il est donc extrêmement important de ménager le moteur pendant un laps de temps que nous décomposons en trois périodes.

1<sup>re</sup> période : avec diaphragme, 300 kilomètres (les carburateurs sont munis au départ de l'usine d'un obturateur limitant le passage du mélange gazeux).

Vitesse maximum : 50 kilomètres.

2<sup>e</sup> période, sans diaphragme : 300 kilomètres.

Vitesse maximum : 60 kilomètres.

3<sup>e</sup> période, utilisation progressive jusqu'à 1.000 kilomètres.

Pendant cette période, ne pas chercher à atteindre les vitesses maxima.

**La lubrification est la fonction la plus importante ; on lui accordera une attention continue, surtout au début de l'utilisation. Un graissage exagéré, au commencement de la mise en service, n'est pas nuisible, au contraire.**

### MOTEUR

#### GRAISSAGE PRINCIPAL

Nous recommandons pour le graissage de nos moteurs l'huile Shell-Terrot 1/2 fluide.

L'huile destinée au graissage du moteur est contenue dans le réservoir indépendant placé sous la selle.

Le graissage, qui est du type à « circulation continue et carter sec » s'opère de la façon suivante :

L'huile arrive du réservoir à la pompe, après un filtrage, par une tuyauterie extérieure. Une pompe mécanique à double effet, placée dans le carter moteur, assure la rentrée de l'huile par l'axe de distribution ; de là, elle est conduite par un canal perforé dans l'un des volants vers la tête de bielle. L'huile projetée à sa sortie assure le graissage des cylindres. Elle est ensuite récupérée à la partie inférieure du carter moteur d'où elle est filtrée et reprise par la pompe pour être renvoyée, par une tuyauterie extérieure, au réservoir.

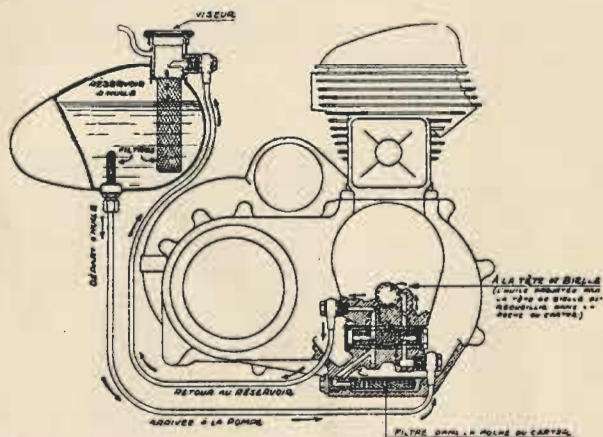


Schéma du graissage par circulation sur motocyclettes à carter sec.

La pompe à huile est à corps de pompe unique et piston double. Le mouvement de va-et-vient et de rotation combiné est imprimé par une denture hélicoïdale et un doigt de guidage logé dans une rainure. Les orifices d'entrée et de sortie sont fermés ou découverts par le simple mouvement combiné du piston.

La pompe ne demande aucun soin ni aucun réglage. **Pour la démonter** (en cas de nécessité absolue), enlever le couvercle de distribution du moteur et **retirer la vis guidée noyée en bas et à gauche** entre les trous taraudés des vis de fixation du couvercle. Dévisser le bouchon six pans qui maintient la pompe à droite et chasser avec un jet en bronze. Attention **aux joints**, lors du remontage. Ne jamais laisser le niveau de l'huile, dans le réservoir, descendre au-dessous du trait indiqué à l'extérieur sur la face du réservoir.

Périodiquement, il faut nettoyer les deux filtres qui se trouvent l'un à la sortie de la poche du carter, l'autre au départ du réservoir d'huile. Avoir soin également de nettoyer le réservoir d'huile à la même occasion.

**S'assurer souvent que les raccords sont bien étanches, les joints en bon état et bien serrés. La moindre rentrée d'air par un joint mal assuré risque d'apporter des troubles dans la circulation d'huile.**

## CYLINDRE, CULASSE :

**Vérifier souvent le serrage des boulons de la culasse. Procéder à cette opération à chaud.**

Effectuer, tous les 4 à 5.000 kilomètres, le démontage de la culasse pour vérifier et nettoyer la chambre d'explosion et les portées des soupapes.

Vérifier l'étanchéité et l'usure des segments. Le jeu entre les becs ne doit pas excéder 0,3 lorsque le segment est présenté dans le cylindre. Le segment doit être poli sur tout son pourtour. Une trainée noirâtre serait l'indice d'une mauvaise portée, donc d'une étanchéité insuffisante.

## DISTRIBUTION :

Le pignon de distribution est fixé sur l'axe-moteur, par cône lisse. Sa position et celle de l'arbre à cames sont repérées par des coups de pointeau (Voir réglage sur tableau des spécifications particulières).

Nettoyer les soupapes au pétrole tous les 1.000 km., puis graisser à l'huile de moteur.

## ALLUMAGE :

Magnéto-dynamo France, Type G.C.O.R.

De tout l'appareil, seul le dispositif de rupture nécessite une vérification de temps à autre. Cette vérification s'opère de la façon suivante :

Faire tourner le magnéto après avoir enlevé le couvercle du rupteur et amener le toucheau de fibre en contact avec la came ;

Vérifier l'écartement des deux vis qui doit être de 4/10<sup>e</sup> de millimètre ;

Le réglage est obtenu avec la vis.

Les contacts doivent toujours être parfaitement propres et il y a lieu de les nettoyer de temps à autre à l'essence ou à l'aide d'un canif, mais en évitant toujours de les rayer.

Pour les réparations ayant nécessité le démontage du rupteur, il faut, avant de le remonter, le nettoyer à l'essence et passer un chiffon sec et doux sur le palier arrière ou chemin de frottement du charbon de la masse. En remontant le rupteur, bien vérifier si son clavetage a bien été engagé dans la rainure correspondante avant de bloquer la vis centrale. Si le bois-seau d'avance a été retiré, il y a lieu, en le remontant, de mettre son encoche en face de l'ergot avant de le pousser à fond.

Le réglage du câble d'avance s'opère au moyen de la vis tendeur prévue sur le côté du rupteur.

### BOUGIE :

Ecartement des pointes de 0,4 à 0,5. Pour les bougies s'encrassant au départ à froid, on peut mettre 0,6.

Ne pas oublier que des pointes blanches et sèches sont l'indice d'une carburation trop pauvre (gicleur trop faible ou excès d'air) qui peut être préjudiciable au piston et au cylindre, par suite de serrages intempestifs.

### CARBURATEUR :

(Voir types et réglages sur tableau des spécifications particulières).

Un carburateur bien réglé doit pouvoir, en marche normale, supporter l'air ouvert en grand.

Des crachements et retours au carburateur indiquent un excès d'air ou un mélange trop pauvre. Il faut ou réduire l'air ou augmenter le débit d'essence.

Pour augmenter le débit d'essence, ne pas toucher au gicleur, mais relever l'aiguille conique d'un cran, de manière à augmenter la section de passage d'essence.

**Réglage du ralenti.** — S'opère avec le petit bouton moleté visible sur le côté du carburateur. Ce bouton est terminé par un pointeau qui permet de régler le mélange air-essence pour obtenir un ralenti parfait. En vissant, on ferme l'air, en dévissant, on fait l'opération inverse, dont l'exagération peut rendre les départs difficiles.

Pour régler, il faut d'abord visser à fond le bouton moleté puis le desserrer progressivement jusqu'au ralenti désiré que l'on obtient généralement en dévissant deux tours.

Le réglage doit se faire moteur chaud :

Manette avance ouverte à moitié ;

Manette air ouverte ;

Manette gaz la plus fermée possible.

(Consulter la notice du carburateur Amal.)

Pour régler la longueur des câbles gaz et air, agir sur les deux vis situées à la partie supérieure du carburateur.

### ATTENTION

L'emploi permanent du carburant à forte proportion d'alcool présente d'indéniables inconvénients : départs difficiles, instabilité pouvant provoquer des troubles dans la marche des moteurs, assèchement des hauts de cylindres et des soupapes.

Avoir bien soin de régler le carburateur en conséquence, par augmentation du gicleur.

Utiliser dans l'essence un produit catalyseur (anthène ou autre) ou une faible proportion d'huile de bonne qualité.

## ORGANES DE TRANSMISSION

### CHAÎNE PRIMAIRE ET CHAÎNE DE COMMANDE DE DYNAMO :

La chaîne primaire et la chaîne de commande de magnéto-dynamo travaillent dans un bain d'huile. Un bouchon de niveau permet de s'assurer de la quantité d'huile existant dans le carter. En cas de besoin, parfaire le niveau avec de l'huile épaisse.

La chaîne primaire reliant le moteur à la boîte de vitesses se tend en faisant pivoter le centre de la boîte (regardée côté lanceur) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, après avoir préalablement desserré les trois écrous de tirants apparents sur le couvercle.

Après un réglage de la chaîne primaire, vérifier si les vitesses passent bien.

Au cas contraire, régler la longueur de la tige de commande au moyen du contre-écrou situé à la partie inférieure.

La chaîne de magnéto-dynamo se tend en déplaçant vers l'arrière le siège sur lequel elle est fixée.

### CHAÎNE SECONDAIRE :

La chaîne arrière doit être graissée tous les 500 kilomètres avec un pinceau et de l'huile demi-épaisse ou de la graisse rose **Shell-Terrot**, elle se tend au moyen des vis tendeurs prévues à cet effet dans les chapes arrière du cadre et agissant sur les douilles d'axe de moyeu. Bien vérifier ensuite si la roue est dans l'axe du cadre.

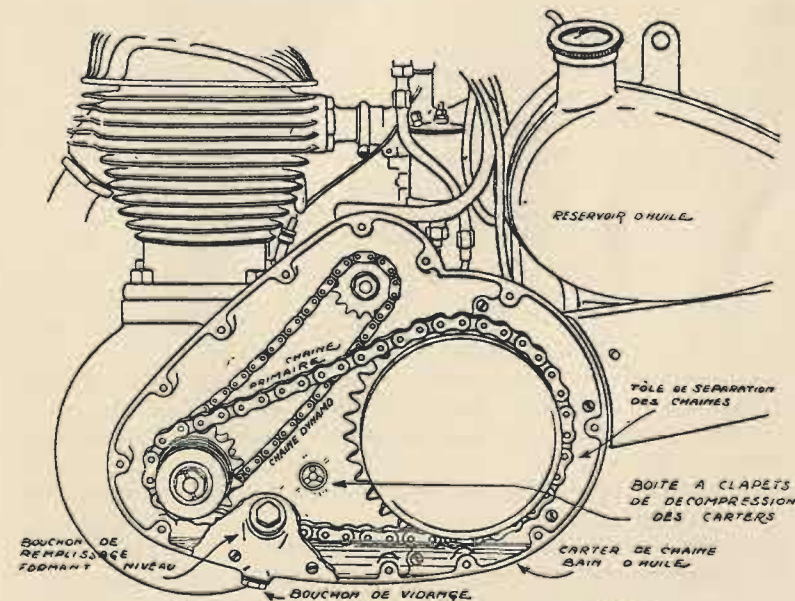


Schéma de graissage des chaînes sur moto RDA.

### ENTRETIEN DES CHAINES :

Les chaînes doivent faire l'objet de soins constants et être entretenues par un graissage judicieux répété avant chaque départ et par le maintien d'une tension normale dans les conditions expliquées ci-dessous.

La tension des chaînes doit être très modérée (flottement de l'ordre de 1 centimètre = 5<sup>m</sup>/m au-dessus et 5<sup>m</sup>/m au-dessous environ). Une chaîne trop tendue rend dur tout l'ensemble de la transmission et fatigue inutilement les roulements et les paliers ; elle risque de casser net sous l'action d'un coup de frein brutal ou si un corps étranger vient s'interposer entre elle et la denture. Par contre, une chaîne détendue à l'excès provoque des à-coups dans la transmission et peut venir toucher les parois du carter. Les rouleaux risquent de monter sur les dents des pignons, ce qui est une autre cause importante de cassure.

Les chaînes neuves s'allongent un peu ; les vérifier souvent pendant les 1.000 premiers kilomètres.

En cas de démontage des chaînes, avoir soin en remontant le maillon rapide, de mettre l'agrafe le dos dans le sens de rotation. De la sorte, en cas d'accrochage, elle ne pourrait sauter.

## EMBRAYAGE

### DEMONTAGE :

Pour avoir accès à l'embrayage, démonter le carter de chaîne primaire. Enlever le cache-poussière maintenu par un embouti léger, dévisser les écrous pour libérer les ressorts. Retirer le plateau et les disques. Pour débloquer le moyeu, utiliser la clé à canon spéciale en immobilisant le moyeu avec la pince prévue dans l'outillage de bord.

Tous les 5.000 kilomètres, démonter le couvercle et les disques d'embrayage et les remplacer si les garnitures présentent une usure prononcée au point d'affleurer la tôle. Cette usure anormale 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 vitesses soit au point mort, ou encore lorsqu'on fait volontairement patiner le débrayage pour éviter le calage du moteur dans la marche en convoi par exemple ou pour gravir une pente trop raide. (Noter qu'en terrains variés il ne faut jamais se servir du débrayage.)

Cette usure peut avoir aussi pour cause le manque de jeu à la poignée de débrayage. Il faut qu'au repos le câble du débrayage soit très mou. La poignée de débrayage doit être libre et non pas contrainte par le câble. C'est une recommandation essentielle que malheureusement trop de motocyclistes ignorent (Voir Nota page 25).

Profiter du démontage de l'embrayage pour graisser les cannelures du moyeu et du tambour, ainsi que le roulement à billes en introduisant quelques gouttes d'huile par le trou prévu à cet effet dans le moyeu.

### REGLAGE DE L'EMBRAYAGE :

a) **L'embrayage patine.** — Si les garnitures ne sont ni usées, ni brûlées, 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.

Il est nécessaire que la poignée de débrayage au repos accuse un jeu sur le câble de 1<sup>m</sup>/m minimum avant que la résistance des ressorts d'embrayage se fasse sentir lorsqu'on manœuvre la poignée.

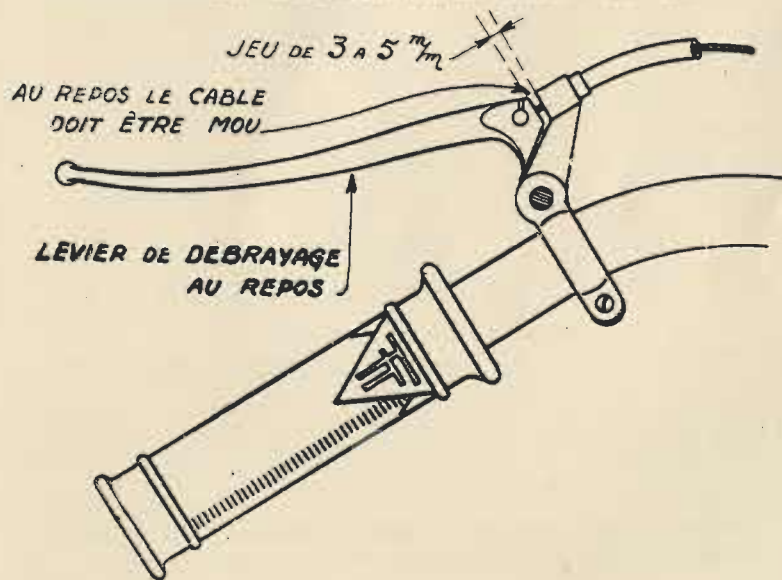
Le réglage se fait soit en vissant la vis de réglage de tension du câble prévue sur la boîte, soit en dévissant la vis butée du plateau d'embrayage. Avoir soin, après réglage, de bien bloquer les contre-écrous.

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. Vérifier d'autre part si la poignée au guidon ne provoque aucun coincement.

## NOTA IMPORTANT

Au repos le talon du levier à main ne doit pas être appliqué par la traction du câble contre la butée du collier. Si le câble exerçait une contrainte sur le levier de débrayage de la boîte, il en résulterait fatalement un patinage intempestif des disques, pouvant entraîner leur détérioration.

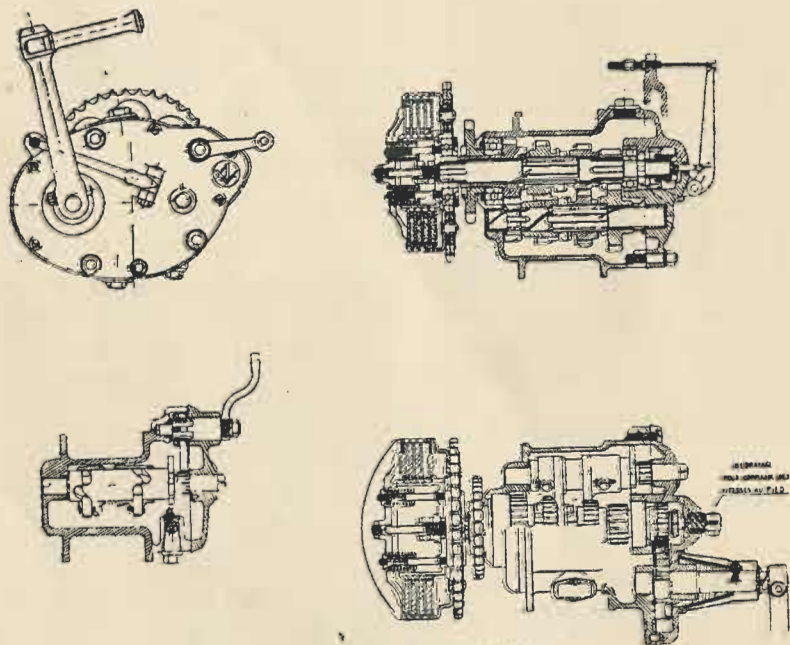


## BOITE DE VITESSES

### GRAISSAGE

Employer pour le graissage de préférence la graisse rose Shell-Terrot ou, à son défaut, la graisse militaire pour boîtes de vitesses.

Ces graisses semi-visqueuses sont préférables à toute graisse consistante dans laquelle les pignons se ménagent un logement et qui ne parvient pas à pénétrer dans les conduits de graissage. Une huile trop fluide au contraire risque de s'échapper de la boîte par les roulements.



Boîte 4 vitesses, type RDA.

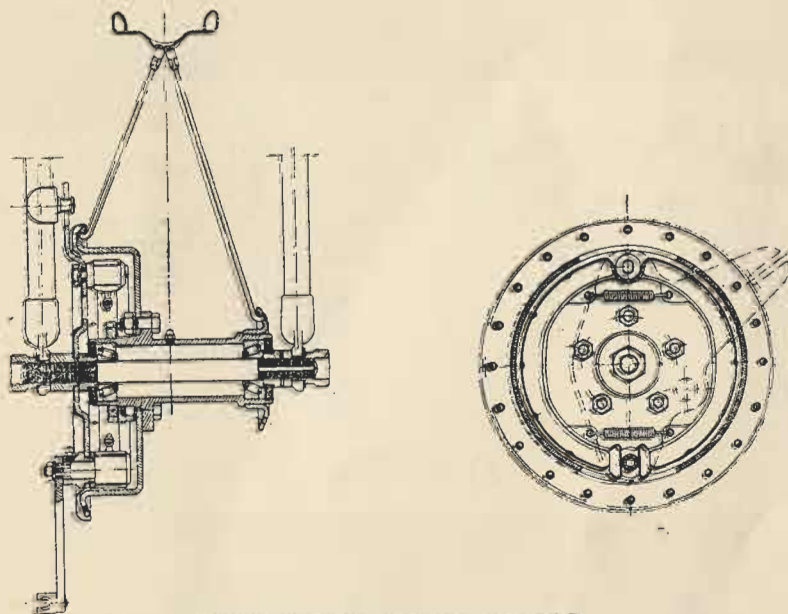
Une inspection du niveau tous les 2.000 kilomètres est suffisante avec une boîte rodée. Ce niveau doit être maintenu de telle sorte que les pignons du train inférieur de la boîte baignent franchement dans la graisse, qui doit atteindre le tiers de la hauteur de la boîte.

Tous les 5.000 kilomètres, vidanger la boîte lorsqu'elle est chaude, la nettoyer au pétrole et introduire 250 grammes de graisse fraîche.

Surveiller le serrage de l'écrou de clavette de kick en vue d'éviter le matage et même la rupture de la clavette au cas où le jeu deviendrait exagéré.

## ROUES

Pour démonter les roues, dévisser les écrous qui fixent le moyeu sur les chapes. Pour la roue arrière, démonter la chaîne en retirant l'agrafe. Au remontage de cette dernière, avoir bien soin de la replacer au côté de la roue, le dos dans le sens de rotation.



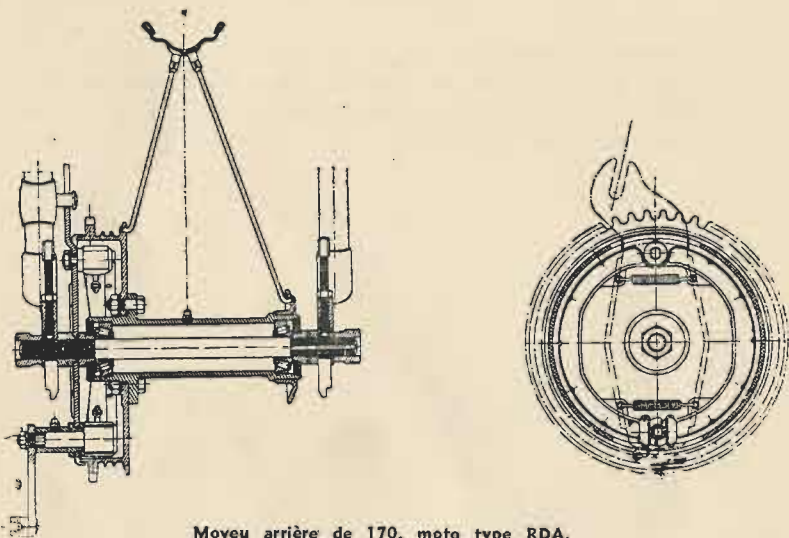
Moyeu avant de 170, moto type RDA.

### MOYEURS, ROUEMENTS :

Nos moyeux sont montés sur roulements à galets coniques. En cas de rattrapage de jeu, il ne faut pas bloquer les roulements, mais laisser un jeu de 0,05 à 0,1. Veiller à ce que les cages des roulements soient bien remplies de bonne graisse de consistance moyenne. En introduire tous les 1.000 kms par le graisseur prévu sur le corps de moyeu, choisir de préférence le moment où les roues sont démontées pour retirer les flasques

de freins et s'assurer qu'aucun excès d'huile ne risque de venir imprégner les segments.

Si les tambours sont enlevés, ne pas oublier au remontage d'engager la rainure de la patte dans l'arrêt de frein.



Moyeu arrière de 170, moto type RDA.

## FOURCHE

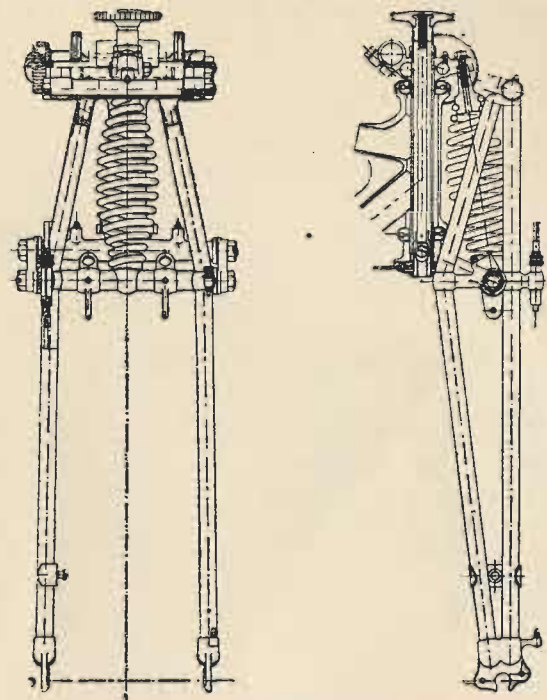
La fourche élastique **Terrot** est à parallélogramme déformable et ressort central travaillant à la compression.

La plus grande attention doit être apportée au graissage des quatre axes d'articulation. Ce graissage doit être effectué tous les 500 kilomètres. Utiliser pour cela l'huile Shell-Terrot demi-fluide. Des graisseurs sont prévus à cet effet dans toutes les pièces de la fourche.

Les biellettes doivent fonctionner sans jeu latéral. Pour régler ce jeu, visser ou dévisser l'axe dans l'œil de la biellette taraudé à cet effet. Regoupiller après avoir bloqué l'écrou.

### DIRECTION :

Si la direction prenait du jeu, desserrer le coin de serrage de l'entretoise supérieure fixe et supprimer le jeu par le serrage de l'écrou de di-



Fourche à ressort central à la compression, pour moto type RDA.

rection. Bloquer l'entretoise fixe et le contre-écrou. Graisser à l'huile de vaseline par graisseur et en introduisant de l'huile entre les cuvettes supérieures.

## FREINS

Ce sont les organes qui, avec le moteur, nécessitent le plus d'attention. Des freins en bon état et bien réglés sont un facteur de sécurité à ne pas négliger.

A chaque nettoyage ou inspection, vérifier le réglage.

### FREIN AVANT :

Mettre la roue sur le support avant et régler au moyen du bouton moleté situé à l'extrémité de la tige de commande à l'articulation avec le

levier ; le visser de façon à ne pas gêner la rotation de la roue ; une légère pression sur le levier au guidon doit pouvoir la bloquer.

#### FREIN ARRIERE :

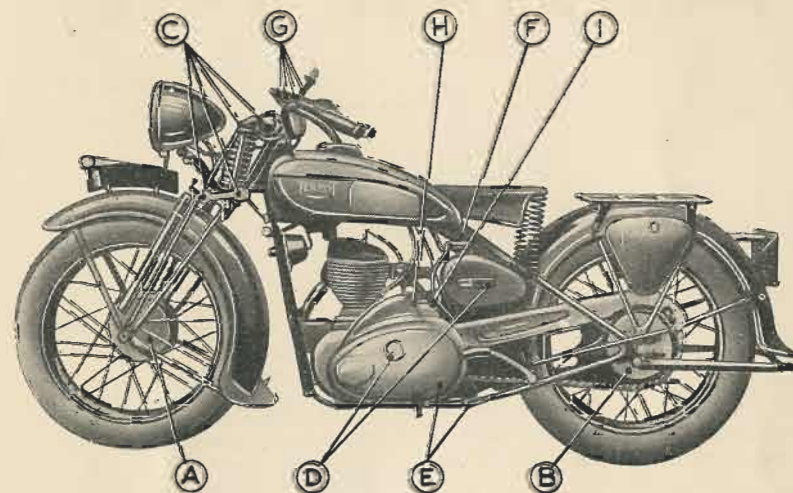
Opérer de la même façon que ci-dessus, en ayant soin de resserrer les deux contre-écrous, la moto étant sur la béquille arrière. Une légère pression du talon sur la pédale doit bloquer la roue.

Graisser les cames de frein à l'huile Shell-Terrot demi-fluide par les graisseurs fixés sur les bagues (côté des flasques de protection).

### COMMANDES DIVERSES

#### ARTICULATIONS, CABLES, GAINES :

Surveiller à chaque inspection les câbles, gaines, articulations, boulons, écrous, raccords, joints. Tous les 1.000 kilomètres, mettre un peu d'huile additionnée de pétrole à l'entrée des câbles dans les gaines. On assure ainsi un fonctionnement doux de toutes les commandes. Graisser légèrement à l'huile Shell-Terrot demi-fluide les articulations des leviers au guidon, des pédales de commande, etc.



### TABLEAU DE GRAISSAGE

- A-B — Graisser les moyeux AV et AR et les bagues de came.
- C — Graisser les articulations de fourche et les cuvettes de direction.
- D — Assurer le niveau du réservoir d'huile et du carter bain d'huile.
- E — Vérifier souvent la tension et le graissage des chaînes.
- F — S'assurer du fonctionnement de la pompe par le viseur.
- G — Graisser les articulations des leviers et l'entrée des gaines.
- H — Graisser à l'arrêt par l'orifice prévu à cet effet sur la magnéto-dynamo. Introduire de l'huile semi-fluide à moteur jusqu'à ce que le trou de trop-plein coule.
- I — Trous de graissage de la dynamo obturés par des vis. Introduire tous les 1.000 kms quelques gouttes d'huile semi-fluide.

# TABLEAU DES PANNES DE MOTEUR

## LE MOTEUR REFUSE DE PARTIR

La bougie donne régulièrement	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Temps froid et moteur gommé.</li> <li>- Volet d'air non fermé.</li> <li>- Manette gaz mal placée.</li> <li>- Câbles ou boisseau coincés.</li> <li>- Rentrée d'air par l'admission.</li> <li>- Compression insuffisante.</li> <li>- Point d'allumage défectueux.</li> <li>- Pointes de bougies trop écartées.</li> <li>- Flotteur percé ou pointeau coincé.</li> <li>- Moteur engorgé d'essence.</li> </ul>
Le carburateur se noie lorsqu'on actionne la poussette.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bougie encrassée ou défectueuse.</li> <li>- Fil de bougie coupé ou mouillé.</li> <li>- Court-circuit par fil dénudé.</li> <li>- Mauvais contact du fil de la bougie à la magnéto.</li> <li>- Prise de courant défectueuse.</li> <li>- Court-circuit à l'intérieur de la magnéto.</li> <li>- Mauvaise mise à la masse.</li> <li>- Vis platinées sales, usées ou déréglées.</li> <li>- Rupteur coincé ou ressort de rappel cassé.</li> <li>- Eau dans la magnéto ou le rupteur.</li> <li>- Désaimantation des masses polaires.</li> <li>- Condensateur grillé.</li> </ul>
La bougie ne donne pas	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Robinet d'essence fermé.</li> <li>- Réservoir vide.</li> <li>- Trou d'air du bouchon obstrué.</li> <li>- Impuretés sous le filtre de la cuve.</li> <li>- Tuyauterie obstruée.</li> <li>- Pointeau grippé.</li> </ul>

## LE MOTEUR NE MARCHE PAS CONVENABLEMENT

Le moteur a des ratés.	Etincelle régulière à la bougie.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trop ou pas assez d'essence.</li> <li>- Eau dans l'essence.</li> <li>- Corps étranger en suspension.</li> <li>- Essence de mauvaise qualité.</li> <li>- Flotteur percé.</li> <li>- Pointeau mal rodé ou coincé.</li> <li>- Magnéto décalée.</li> </ul>
Retours au carburateur.	Etincelle irrégulière à la bougie	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bougie sale ou défectueuse.</li> <li>- Vis platinées sales, usées ou déréglées.</li> <li>- Rupteur coincé ou ressort trop faible.</li> <li>- Prise de courant défectueuse ou court-circuit.</li> <li>- Moteur engorgé d'huile.</li> </ul>
Explosions dans le tuyau d'échappement.	Fumée d'échappement bleu clair.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Excès d'air. Mélange trop pauvre.</li> <li>- Gicleur trop faible (<b>pointes de bougie blanches</b>).</li> <li>- Rupteur décalé. Entrée d'air.</li> </ul>
Le moteur cogne ou fait du bruit.	Fumée d'échappement noire.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Excès d'essence. Mélange trop riche.</li> <li>- Gicleur trop fort (<b>pointes de bougie noirâtres</b>).</li> <li>- Rupteur décalé. Flotteur percé.</li> <li>- Carburateur noyé, pointeau grippé.</li> </ul>
Le moteur manque de puissance	Sifflement métall. Bruit cristallin. Bruit sourd. Bruit sec. Bruit de ferraille. Cognement brutal. Ronflement	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Excès d'air. — Moteur calaminé.</li> <li>- Excès d'avance ou auto-allumage.</li> <li>- Excès d'essence (gicleur trop fort).</li> <li>- Jeu : articulations, segments.</li> <li>- Claquement du piston.</li> <li>- Volant desserré.</li> <li>- Chaîne trop tendue.</li> </ul>
Constamment	Par intermittence	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Compression insuffisante.</li> <li>- Soupape non étanche, piquée ou voilée.</li> <li>- Ressort de soupape cassé ou trop faible.</li> <li>- Segment cassé, usé ou gommé.</li> <li>- Cylindre ou piston usé.</li> <li>- Joints non étanches.</li> <li>- Rentrée d'air intempestive.</li> <li>- Tuyauterie et silencieux obstrués.</li> <li>- Retard à l'allumage.</li> <li>- Auto-allumage.</li> <li>- Bougie défectueuse.</li> <li>- Echauffement du moteur.</li> <li>- Graissage insuffisant.</li> <li>- Carburateur défectueux.</li> </ul>



## LE MOTEUR S'ARRETE

### LE RESERVOIR EST GARNI D'ESSENCE ET LE ROBINET OUVERT

Pas d'étincelle à la bougie.	Pas d'étincelle à la magnéto	Rupteur coincé ou ressort cassé.
		Vis platinées, sales, usées ou dérèglées.
Etincelle à la magnéto	Le moteur a de la compression.	Charbon encrassé ou cassé.
		Condensateur crevé.
La bougie donne des étincelles.	Le moteur n'a pas de compression.	Fil dénudé.
		Eau dans la magnéto.
		Mauvais contact.
		Fil coupé ou en court-circuit.
		Bougie défectueuse.
		Commandes de carburateur dérèglées.
		Serrage du piston.
		Bougie qui rallume.
		Graissage défectueux.
		Rentrée d'air parasite.
		Canalisation d'essence obstruée.
		Cuve noyée, flotteur percé.
		Trou du bouchon de réservoir obstrué.
		Soupape non étanche ou grippée.
		Segments cassés ou gommés.
		Bougie non étanche.
		Culasse desserrée.

## ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE

Sur les motocyclettes RDA TERROT destinées au service de l'armée, l'éclairage est réalisé par magnéto-dynamo et batterie.

### BATTERIE

D'un type agréé, au cadmium-nickel S.A.F.T.

### CARACTERISTIQUES :

Type de la batterie .....	5 - 5 - C3
Capacité en 10 heures .....	8 Ampères-heure
Tension de service .....	6 Volts
Intensité de charge normale .....	1,2 Ampère
Densité de l'électrolyte (tolérance +10 %—20 %) .....	26 degrés Baumé
Niveau de l'électrolyte au-dessus des plaques, normal .....	10 millimètres
Electrolyte de renouvellement pour la batterie	Quantité .....
	N° de référence .....
	Densité .....
	0.500 kilogramme
	25
	29 degrés Baumé

### MISE EN SERVICE

A) Batterie livrée en ordre de marche. S'assurer que les plaques sont normalement recouvertes d'électrolyte. — Donner, si possible, avant la mise en service une charge de quelques heures.

Si la batterie a été renversée en cours de transport, en aviser S.A.F.T. immédiatement, en indiquant la quantité d'électrolyte manquante et attendre des instructions précises pour la mise en service.

B) Batterie livrée avec électrolyte liquide à part. — Remplir la batterie d'électrolyte dès réception jusqu'au niveau maximum, puis donner une charge de 20 heures à l'intensité normale de charge.

Si le poste de charge ne permet pas de fournir l'intensité normale indiquée ci-dessus, on pourra recharger à un régime de charge inférieur au régime normal, à condition de prolonger le temps de charge en conséquence. Exemple : au lieu de charger une batterie pendant 20 heures à 1,2 ampère, on pourra la recharger, 30 heures à 0,8 ampère.

### ENTRETIEN COURANT

A) Procéder périodiquement à des adjonctions d'eau distillée dans les éléments. — La fréquence de ces adjonctions dépend uniquement du service qu'assure la batterie.

Veiller à ce que les plaques ne soient jamais découvertes ; par contre, ne pas remplir au delà du niveau maximum prescrit, ce qui serait grave-ment préjudiciable à la bonne tenue de la batterie.

Pour mesurer la hauteur du niveau de l'électrolyte au-dessus des plaques, le moyen le plus commode consiste à enfoncer verticalement un tube de verre de faible diamètre par l'orifice de remplissage jusqu'au moment où l'extrémité inférieure du tube butte sur la partie supérieure des plaques. Boucher alors l'extrémité supérieure du tube avec le pouce et soulever le tube hors de la batterie en le maintenant bouché. La hauteur du liquide à la base du tube indique la hauteur du niveau de l'électrolyte au-dessus des plaques.

Pour le remplissage, se servir d'une poire de remplissage ou de l'appareil automatique « Verso ».

— Ces accessoires peuvent être fournis par la S.A.F.T.

Utiliser pour les remplissages périodiques 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 batteries au plomb et que l'on vend parfois sous le nom « d'eau distillée pour accumulateurs » et de toute bouteille ou pipette servant à l'entretien des batteries au plomb, car la moindre trace d'acide provoquerait la ruine immédiate de la batterie.

B) Maintenir la batterie en bon état de propreté extérieure. — Toutes les semaines et après chaque remplissage essayer soigneusement le dessus de la batterie et les tubulures d'éléments pour enlever toute trace d'humidité.

### ENTRETIEN PERIODIQUE

Si l'on constate un affaiblissement prolongé de la batterie, lui donner une charge de 10 heures à l'intensité normale de charge (voir la remarque ci-dessus concernant l'intensité de charge). Au cours de cette charge, maintenir l'intensité constante pendant le temps indiqué, sans se préoccuper de la densité, de la tension ou du dégagement gazeux.

Tous les deux ans environ, il est nécessaire de remplacer complètement l'électrolyte par une solution fraîche, dont la Société des Accumulateurs Fixes et de Traction est le fournisseur exclusif (voir plus haut la quantité à commander, le numéro de l'électrolyte et sa densité).

Signaler tout incident ou anomalie à :

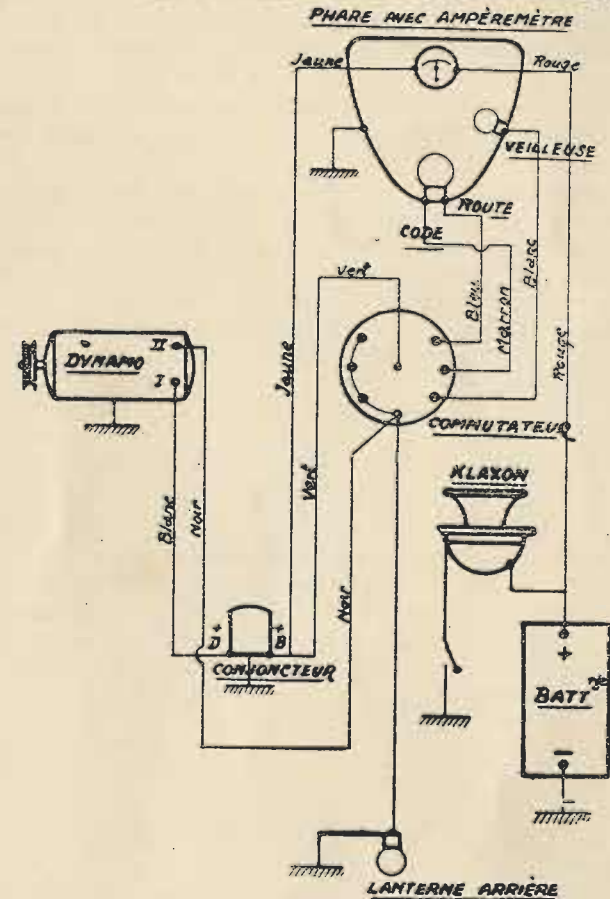
SOCIETE DES ACCUMULATEURS FIXES ET DE TRACTION

Route Nationale, Pont de la Folie, Romainville (Seine)

Tél. : Paris-Combat 02-37      ADR. Télég. : Alcalin-Romainville (Seine)

en rappelant le type et le numéro de la batterie.

## SCHÉMA DES CONNEXIONS



### APPAREIL DE CONTROLE

L'ampèremètre permet de se rendre compte si la dynamo recharge les accus normalement, comme il est détaillé au paragraphe « Dynamo ».

Lorsque la clé est dans les positions « Zéro » ou « Lant. », les accus sont soumis à une charge réduite. Lorsqu'elle est sur « Code » ou « Phare », les accus sont soumis à la pleine charge. Dans ce dernier cas, une petite résistance en série avec le circuit d'excitation de la dynamo est mise hors circuit.

## DYNAMO

La dynamo est à double débit.

Elle produit un courant de 3 à 5 ampères en charge réduite, c'est-à-dire lorsque la clé du commutateur se trouve sur « Zéro » ou « Lant. ». Elle produit un courant de 8 à 10 ampères en pleine charge, lorsque la clé se trouve sur « Code » ou « Phare ».

Ces débits sont naturellement obtenus en accélérant le moteur de la motocyclette de façon à faire tourner la dynamo à un régime moyen de 2.200 à 3.000 tours.

Lorsque le phare est allumé et que la dynamo tourne au régime de son débit maximum, l'ampèremètre marque seulement le nombre d'ampères correspondant à la différence entre le débit de la dynamo et la consommation des lampes allumées. A ce moment, l'ampèremètre doit toujours accuser une légère charge, soit 1 à 2 ampères.

La dynamo est munie d'un fusible destiné à protéger les enroulements dans le cas où, pour une cause quelconque, il se produirait une interruption sur le circuit dynamo-batterie.

Pour atteindre ce fusible, il suffit de dévisser le bouchon se trouvant sur la carcasse, près des bornes.

Si le fusible saute, le remplacer ; s'il fond à nouveau, il faut en rechercher la cause sur le circuit qui relie la dynamo à la batterie. Il peut y avoir une rupture de fil, une connexion desserrée ou plus fréquemment une mauvaise masse. Il est, en effet, indispensable que la borne négative de la batterie, la patte de fixation du conjoncteur, le boulon de fixation du commutateur et la carcasse de la dynamo soient bien reliés à la masse du cadre, sans aucune interposition de peinture, émail, oxydation ou parker.

Le graissage s'effectue tous les 1.000 km. par quelques gouttes d'huile semi-fluide, introduites dans les trous de graissage situés sur les paliers avant et arrière (Ces trous sont obturés par des vis).

La liaison magnéto-dynamo étant assurée par un train de pignons, il y a lieu d'assurer le graissage conformément aux indications ci-dessous :

Obtenu par barbotage du pignon monté sur la magnéto et par projections d'huile. L'huile est introduite par le trou de graissage pratiqué sur la face avant côté engrenages et obturé par une vis.

Elle pénètre dans un carter étanche dans lequel prend un trop-plein débouchant dans un canal fraisé sous le socle.

Graisser à l'arrêt avec une burette ou une pompe à huile **jusqu'à ce que le trou de trop-plein coule.**

Avant cette opération, bien veiller à ce que le canal ne soit pas obturé par des poussières ou du cambouis. Renouveler cette opération tous les 1.000 kilomètres environ.

Utiliser de l'huile demi-fluide type moteur.

**Ce graissage est absolument nécessaire** et doit faire l'objet des soins réguliers détaillés ci-dessus.

## CONJONCTEUR-DISJONCTEUR

C'est un petit appareil électro-magnétique fixé sous le réservoir à essence.

Il a pour mission de relier la batterie et la dynamo chaque fois que le voltage de cette dernière, sous l'effet de la vitesse, est plus élevé que celui de la batterie.

La dynamo et la batterie sont alors couplées en parallèle et l'aiguille de l'ampèremètre est sur « Charge ».

Inversement, lorsque la vitesse ralentit et que le voltage de la dynamo descend au-dessous de celui de la batterie, le conjoncteur-disjoncteur coupe le circuit car, sans cette précaution, la batterie se déchargerait dans la dynamo. C'est ce qui arrive lorsque, pour une cause ou une autre, les lamelles de contact du conjoncteur restent collées à l'arrêt.

## AVERTISSEUR

Il ne doit être en contact avec aucun objet étranger, pas même avec un câble.

Le modèle d'avertisseur employé par nous est du type à vibreur. Le réglage du son se fait aisément en desserrant la petite vis **ad hoc**, visible sur la carcasse de l'appareil, jusqu'à extinction du son, puis, à droite, jusqu'à ce que le son désiré soit obtenu.

Les petits écrous de la carcasse de l'avertisseur doivent être bien bloqués, pour obtenir toujours un son pur.

## CANALISATIONS

Il est très important de vérifier fréquemment le serrage des écrous, vis, connexions diverses des canalisations. Un mauvais contact est souvent cause de troubles dans l'éclairage ou le fonctionnement de l'avertisseur. Lorsque l'avertisseur rend, sans raison apparente, un son rauque et faible, vérifier immédiatement les contacts et, notamment, le fil reliant le (—) des accus à la masse. Toutes les vis des contacts doivent être parfaitement bloquées.

Veiller, en outre, à ce que les câbles ne soient pas usés ou coupés d'une manière quelconque, car un isolement défectueux peut donner naissance à un court-circuit et décharger brusquement et endommager la batterie.

## TABLEAU DES PANNES D'ÉCLAIRAGE

Moteur arrêté	Eclat insuffisant	Réflecteur terni ou bosselé. Ampoule ternie. Ampoule ne convenant pas et ne coïncidant pas avec le foyer. Connexion sale ou mal faite.
	Les lampes s'éteignent par intermittence	Canalisation coupée. Connexion desserrée. Raccord de mise à la masse défectueux. Mauvais contact du culot de lampe.
	Les lampes s'éteignent graduellement	Batterie épuisée.
	Les lampes grillent	Mauvais contact entre ampèremètre, batterie et masse.
	Pas de lumière	Mauvais contact dans le commutateur. Canalisation interrompue. Ampoule grillée. Batterie épuisée.
Moteur en marche	Les lampes s'allument quand on les met en circuit mais s'éteignent progressivement	La dynamo ne charge pas et la batterie est épuisée.
	L'éclat varie avec la vitesse du moteur	Batterie épuisée. Mauvais contacts. Canalisations rompues.
	Les lampes s'éteignent par intermittence	Mauvais contact. Canalisation rompue. Batterie épuisée et dynamo chargeant par intermittence.

La dynamo ne charge pas	Constamment	Conjoncteur ne ferme pas (malpropreté). Fusible fondu par court-circuit. Ecrou de borne desserré. Canalisation rompue ou mauvaise masse. Courroie de transmission cassée ou détendue. Charbon usé ou coincé. Ampèremètre détérioré. Mauvais contact de fusible.
	Par intermittence	Ressort de charbon avachi. Charbon de dynamo sale. Collecteur encrassé. Mise à la masse défectueuse. Contact relâché.
Court-Circuit	Commutateur à zéro	Ampèremètre à la masse. Bornes du conjoncteur à la masse. Canalisations dénudées faisant masse. Borne + de la batterie reliée à la masse. Eau et saleté dans le conjoncteur. Palette du conjoncteur collée.
	Commutateur sur lampe ou phare	Court-circuit dans les appareils d'éclairage. Fil de phare à la masse.

## SIDE-CAR TERROT

### Type P.

---

Le side-car, type «P» est accouplé à la motocyclette 500 cm<sup>3</sup> type RDA.

Il peut recevoir les destinations les plus diverses et sa légèreté, alliée à une robustesse à toute épreuve, lui confèrent une grande facilité d'évolution.

#### CHASSIS

A quatre attaches, dont deux à rotules, cadre triangulé en tubes assemblés par brasage, avec des raccords moulés ou estampés.

#### SUSPENSION

Par deux ressorts fixés par brides et boulons sur le châssis.

#### ROUE

Montée sur fusée à démontage très facile.

Pneus basse pression Dunlop de 27 × 4 (fort 700 × 100), sur jante base creuse de 19 × 3.

---

#### CARROSSERIE

La carrosserie tout acier à ligne aérodynamique est du type **TERROT**, entièrement métallique, présentant une grande rigidité.

Siège et dossier recouverts en simili-cuir. Grand coffre à l'arrière. Encombrement très réduit pour faciliter les évolutions et le garage.

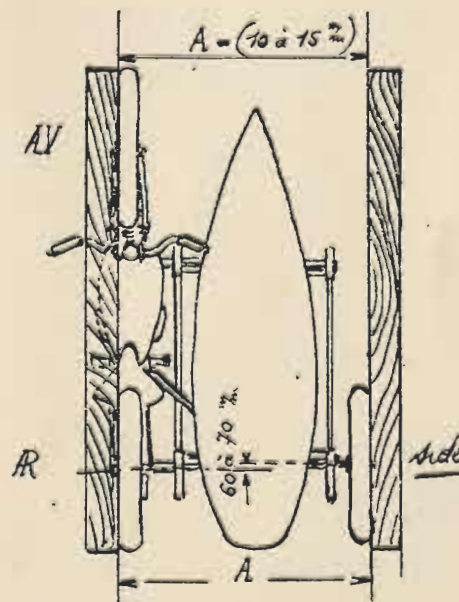
#### MONTAGE — ENTRETIEN — REGLAGES

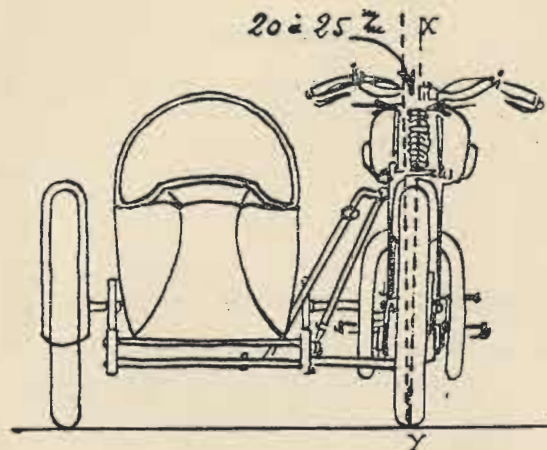
##### Accouplement du châssis sur la motocyclette :

1° Deux règles appliquées, l'une contre les pneus de la moto, l'autre contre le pneu du side, doivent pincer à l'avant de 10 à 15 mm.

2° L'axe de la roue du side doit être en avant de 10 à 12 cm. environ de la roue arrière de la moto.

3° L'axe vertical de la moto doit être déporté à l'aplomb du guidon de 20 à 25 mm environ à l'extérieur. C'est-à-dire du côté opposé au side-car.





Resserrer fréquemment tous les boulons et écrous du châssis, de la carrosserie et de l'accouplement. Graisser périodiquement les rotules et articulations diverses.

Démonter la roue du side-car tous les 1.000 kilomètres et introduire de la graisse dans les roulements.

Les axes des ressorts de suspension doivent être graissés à l'huile demi-fluide en utilisant les graisseurs prévus à cet effet. Passer sur les deux flans des ressorts un pinceau imbibé d'un mélange d'huile Shell-Terrot demi-fluide et de pétrole, pour graisser les lames et prévenir la rouille.

En cas de désaccouplement du side-car, ne pas oublier de débrancher le fil du feu de position.

**ÉTABLISSEMENTS TERROT**

2, rue André-Colomban

== **DIJON** ==

---

IMPRIMERIE LÉON SÉZANNE  
75, RUE DE LA BUIRE, 76  
LYON

---