

13<sup>e</sup> LÉGION DE GENDARMERIE

DESCRIPTION  
CONDUITE  
ENTRETIEN  
ET GRAISSAGE

**Moto Tous Terrains**

**TERROT**

**750 cm<sup>3</sup> type VAtt  
avec Side-car DP**



**ETABLISSEMENTS TERROT**

Société anonyme au capital de 2.100.000 francs

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

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

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

DESCRIPTION  
CONDUITE  
ENTRETIEN  
ET GRAISSAGE

**Moto Tous Terrains**

**TERROT**

**750 cm<sup>3</sup> type VAtt  
avec Side-car DP**



**ETABLISSEMENTS TERROT**

Société anonyme au capital de 2.100.000 francs

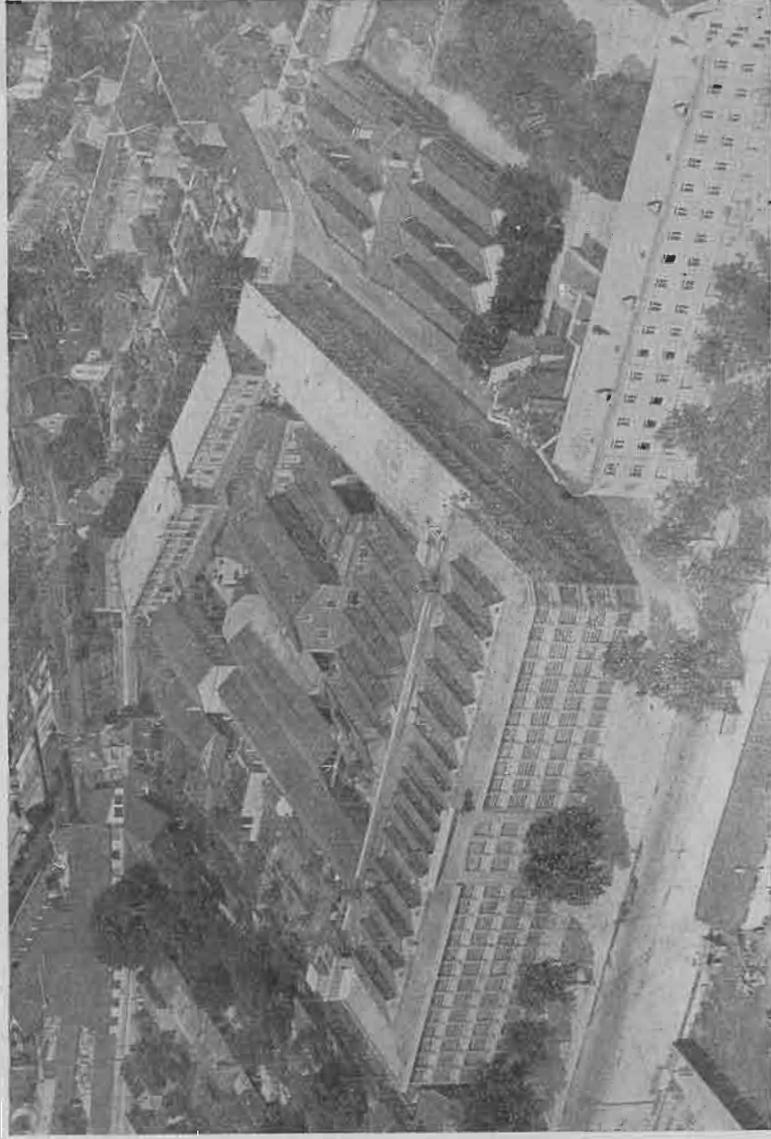
SIÈGE SOCIAL et USINES : 2, rue André-Colomban — DIJON

Tél. : 1-35 (4 lignes)

Rép. prod. : 131, Côte-d'Or

R. C. Dijon 4374

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



Vue aérienne des usines TERROI.

# TABLE DES MATIÈRES

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES GENERALES		Pages	Organes de transmission	Pages
Description sommaire de la machine :			Chaîne primaire et chaîne de com- mando de dynamo .....	24
Moteur .....	8	Chaîne secondaire .....	24	
Boîte .....	8	Entretien des chaînes .....	25	
Cadre .....	8	Embrayage .....	26	
Fourche .....	8	Réglage de l'embrayage .....	26	
Béquilles .....	9	Boîte de vitesses .....	27	
Roues .....	9	Roues .....	28	
Guidon .....	9	Moyeux, roulements .....	29	
Garde-boue .....	9	Fourche .....	30	
Pare-jambes .....	9	Direction .....	30	
Repose-pieds .....	9	Freins .....	31	
Silencieux .....	9	Commandes diverses .....	31	
Réservoir d'essence .....	9			
Selle .....	10	Tableau de graissage .....	32	
Eclairage .....	10			
Tableau des spécifications particulières .....	12	Tableau des pannes de moteur .....	33	
<b>CONDUITE DE LA MOTOCYCLETTE</b>				
Préparation de la machine .....	15	<b>ECLAIRAGE ELECTRIQUE</b>		
Mise en marche .....	15	Batterie d'accumulateurs .....	36	
Démarrage .....	16	Schéma des connexions .....	38	
Pour monter les vitesses .....	16	Appareil de contrôle .....	39	
Pour descendre les vitesses .....	16	Dynamo .....	39	
En marche .....	17	Conjoncteur-disjoncteur .....	40	
Pour arrêter .....	18	Avertisseur .....	40	
<b>LES DIFFERENTS ORGANES DE LA MOTOCYCLETTE</b>				
<b>Graissage, entretien, réglages</b>				
Rodage .....	19	Tableau des pannes d'éclairage .....	41	
Graissage principal .....	19	<b>SIDE-CAR « TERROT »</b>		
Cylindre-Culasse .....	21	<b>Type « DRAGONS PORTES »</b>		
Distribution .....	22	<b>TOUS TERRAINS</b>		
Allumage - Bougie .....	22	Châssis, suspension, roue, frein, carro- serie .....	43	
Carburateur .....	24	Réglage du side-car .....	47	
Utilisation du poids lourd .....	23	Entretien - Réglages .....	48	

## Considérations générales

Simplicité et légèreté, à capacité égale de transport ou égalité de performance, sont les qualités que Terrot cherche toujours à mettre en valeur lors de l'établissement d'un matériel destiné aux besoins de l'armée comme aux besoins civils.

La pénurie de conducteurs de side-cars militaires et le temps restreint qui peut être accordé pour la formation complète des jeunes recrues n'autorisent guère, en effet, la création d'engins compliqués, délicats et nécessitant un apprentissage plus ou moins long.

Les solutions choisies par Terrot sont donc classiques et nos véhicules, du fait de leur rusticité et de leur analogie avec les machines commerciales, peuvent être mis entre les mains de n'importe quel motocycliste moyen.

Est-il besoin de rappeler que la simplicité s'allie presque toujours à la robustesse et à la facilité d'entretien et que la légèreté est une condition essentielle de la facilité de conduite ?

Notre motocyclette « Tous Terrains » avec side-car « Dragons Portés » répond particulièrement à ces deux règles constructives.



Vue de la motocyclette TERROT 750 cm<sup>3</sup> « tous terrains »  
avec side-car « Dragons Portés ».

## MOTOCYCLETTE TERROT

750 cm<sup>3</sup>, type « VAtt »

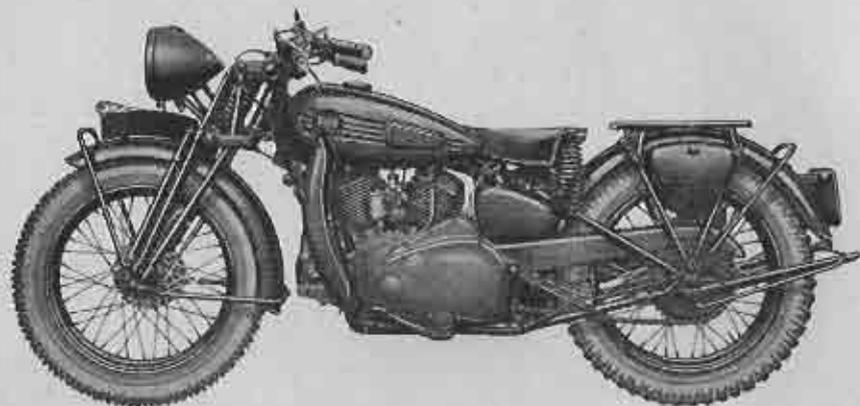
### DESCRIPTION

**Moteur.** — A 4 temps. Bicylindrique en V de 750 cm<sup>3</sup> de cylindrée à soupapes latérales enfermées. Culasses détachables en fonte. Pistons en fonte douce.

**Boîte de vitesses.** — 4 vitesses, incorporée dans le bloc, mais pouvant être démontée isolément. Rapports spéciaux augmentant les possibilités de la machine en tous terrains et sur fortes rampes.

**Cadre.** — Entièrement en tubes et raccords brasés. Forme berceau avec double tube supérieur et inférieur. Raccords spéciaux pour la fixation du side-car.

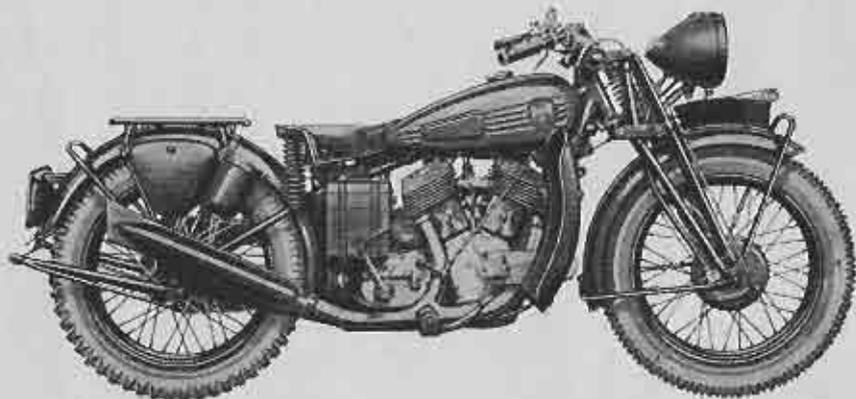
**Fourche.** — A haubannage spécial latéral. Ressort central unique travaillant à la compression. Frein de direction et amortisseurs de suspension réglables à la main et en marche.



Vue de la motocyclette TERROT, type VAtt  
Côté carter transmission

**Béquilles.** — Avant et arrière.

**Roues.** — A broche, interchangeables entre elles et avec la roue du side-car. La roue arrière est munie d'un pneumatique à forte adhérence type « Dunlop Sports » ; la roue avant, d'un pneumatique ballon à basse pression type « Dunlop Fort » 27x4.



Vue de la motocyclette TERROT, type VAtt  
Côté distribution

**Guidon.** — Terrot relevé en tube « Rubis » à haute résistance, comportant toutes les commandes. Commande des gaz par poignée tournante et manette conjuguées. Leviers Terrot renforcés et allongés pour la commande du frein à main et du débrayage. Des moufles en moleskine assurent la protection des mains du pilote.

**Garde-boue.** — A tringles extérieures. Garde-boue arrière à charnière.

**Pare-jambes.** — Profilés, assurant la protection du pilote contre la boue et les projections de terre.

**Repose-pieds.** — Repliables dans un plan oblique, ce qui permet d'éviter leur détérioration en cas d'accrochage avec un obstacle latéral.

**Silencieux.** — De grande capacité. Relevé à l'arrière pour éviter la pénétration de l'eau au passage des gués.

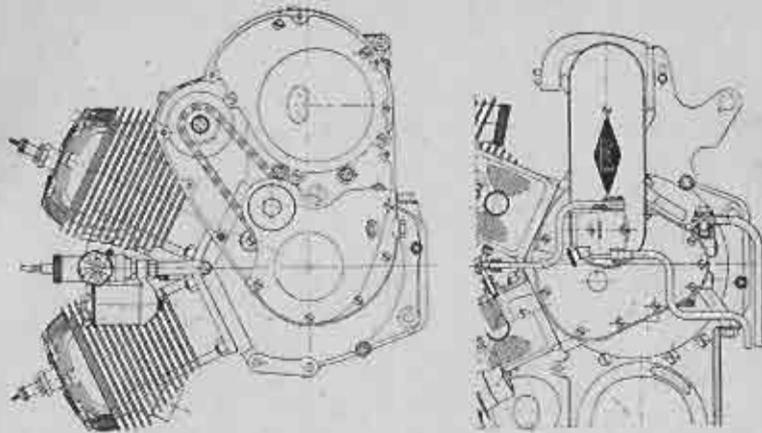
Réservoir d'essence. — Aérosport de grande capacité. Contenance : 18 litres.

Porte-bagages. — Amovible en tôle emboutie (breveté S.G.D.G.) avec deux sacs en tôle et une boîte à chambre à air de rechange.

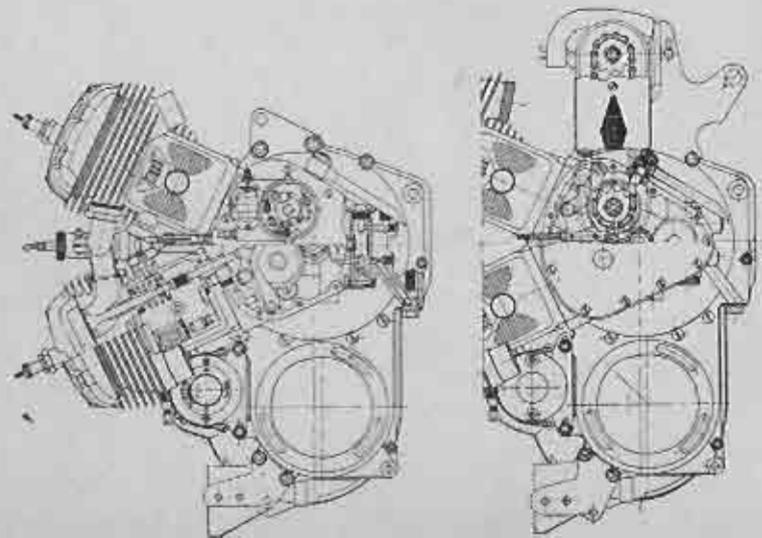
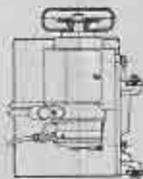
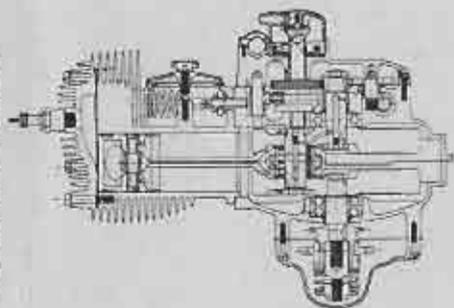
Selle. — En moleskine noire sur nappe de ressorts. Suspendue en trois points.

Frein immobilisateur. — Agissant sur la roue arrière de la motocyclette. Il permet d'immobiliser le véhicule sur une pente.

Email. — Vert olive mat.



MOTEUR 750 A SOUPAPES LATÉRALES  
TYPE VA ALLUMAGE PAR BATTERIE



## SPECIFICATIONS

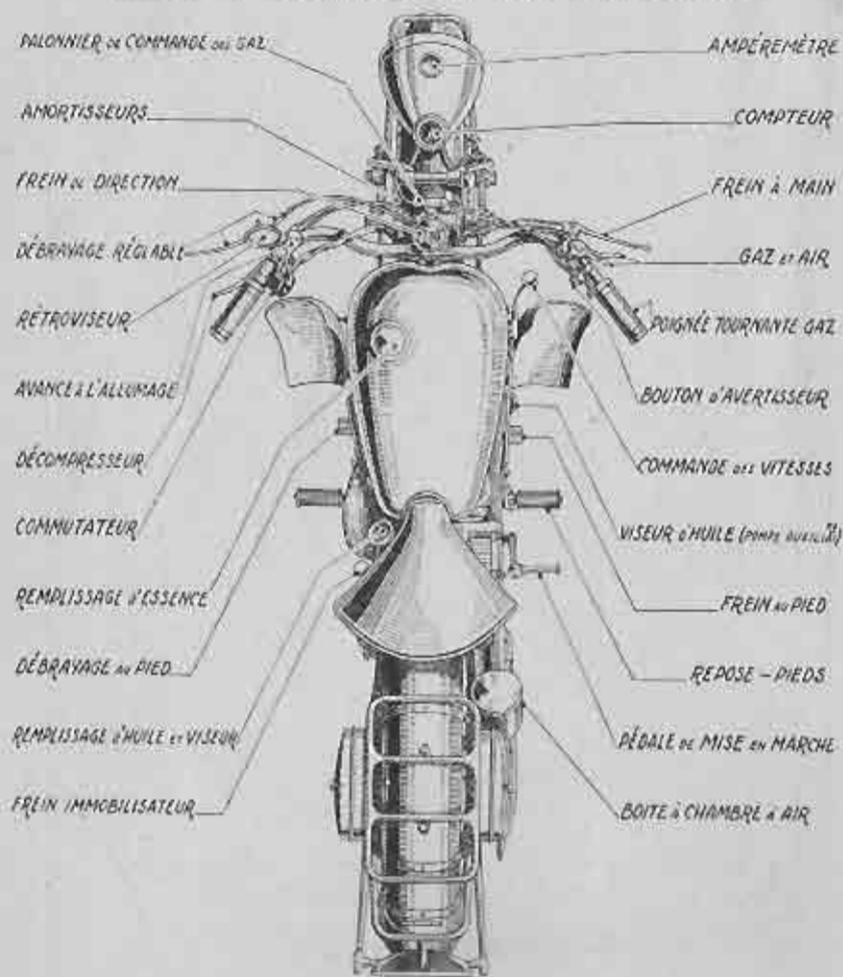
<b>Moteur :</b>		
Nombre de cylindres .....	2	
Cylindrée réelle .....	747 cm <sup>3</sup>	
Alésage et course .....	70×97 mm	
Puissance fiscale .....	7 CV	
Taux de compression .....	5 à 1	
<b>Réglage :</b>		
Admission.....	Ouverture avant PMH .....	5° = 0,3 mm
	Fermeture après PMB .....	40° = 8,88 mm
Echappement.....	Ouverture avant PMB .....	50° = 13,83 mm
	Fermeture après PMH .....	25° = 5,63 mm
Avance.....	Maximum manette ouverte .....	38° = 12 mm
<b>Carburateur :</b>		
Marque .....	Amal	
Type semi-automatique à correction d'air .....	5/012	
Prise d'air .....	av. volet de départ	
Gicleur .....	140	
Volet .....	5/5	
Position d'aiguille .....	2	
<b>Magnéto :</b>		
Marque .....	France	
Type .....	HDCO	
<b>Boîte de vitesses :</b>		
Nombre de vitesses .....	4	
Rapports de démultiplication en 1 <sup>re</sup> vitesse.....	4 à 1	
— — en 2 <sup>e</sup> vitesse.....	2,62 à 1	
— — en 3 <sup>e</sup> vitesse.....	1,7 à 1	
— — en 4 <sup>e</sup> vitesse.....	1 à 1	
<b>Embrayage :</b>		
Nombre de disques .....	4	
Nature de la garniture.....	Liège	
<b>Transmissions :</b>		
Nature .....	Chaînes	
Chaîne avant : pas .....	15,875 mm	
— largeur intérieure .....	9,6 mm	
— diamètre des rouleaux .....	10,2 mm	
— nombre de maillons .....	48	
Chaîne arrière : pas.....	10,05 mm	
— largeur intérieure .....	8,5 mm	
— diamètre des rouleaux .....	12,07 mm	
— nombre de maillons .....	89	

## PARTICULIÈRES

Rapport de transmission avant.....	14 × 39
Rapport de transmission arrière.....	14 × 32
<b>Routes :</b>	
Genre .....	à broche interchangeable
Roues avant : diamètre du frein.....	170 mm
— pneumatique .....	Dunlop 27×4 «Fort»
— pression de gonflement .....	1,250 kg
Roue arrière : diamètre du frein.....	200 mm
— pneumatique .....	Dunlop 27×4 «Sports»
— pression de gonflement .....	1,500 kg
Roue du side-car : diamètre du frein.....	170 mm
— pneumatique .....	Dunlop 27×4
— pression de gonflement .....	1,500 kg
<b>Réservoirs :</b>	
Capacité du réservoir d'essence .....	18 l
Capacité du réservoir d'huile.....	3 l
<b>Dimensions :</b>	
Empattement .....	1,48 m
Voie .....	1,17 m
Longueur hors tout .....	2,42 m
Largeur hors tout .....	1,81 m
Hauteur hors tout .....	1,23 m
Hauteur au-dessus du sol des organes les plus bas de la moto.....	0,18 m
Hauteur au-dessus du sol des organes les plus bas du side-car .....	0,18 m
Hauteur de la selle .....	0,74 m
Hauteur du guidon .....	de 0,90 à 0,95 m
<b>Poids :</b>	
De la moto en ordre de marche (plein d'essence et d'huile et tous les accessoires et outillages).....	217 kg
Du châssis de side-car complet.....	88 kg
De la carrosserie complète (avec roue de secours, nourrice, housses, etc.) .....	120 kg
De l'ensemble complet en ordre de marche (avec plein d'essence et d'huile, tous les outillages et accessoires) .....	425 kg
<b>Consommations :</b>	
Essence : aux 100 kilomètres.....	7,500 l
Huile : aux 100 kilomètres.....	0,300 l

## Vue en plan de la Motocyclette " TOUS TERRAINS "

montrant la disposition des commandes



### DÉBUTANTS !...

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

## Conduite de la Motocyclette

### Préparation de la machine :

- 1° Faire le plein du réservoir d'essence.
- 2° Remplir le réservoir d'huile placé sous la selle.

Utiliser l'huile demi-fluide **TERROT**  
ou l'huile **CM** en hiver et **CM bis** 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. Éviter de noyer à l'excès.

- 4° Disposer les manettes comme suit :

A gauche :  
Avance à l'allumage.

A droite :  
Carburant.

Manette d'avance : ouverte à moitié.

Grande manette des gaz ou poignée tournante : ouverte au quart.  
Petite manette d'air : fermée (si le moteur est froid).  
Diaphragme d'entrée d'air fermé.

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 marche :

1° Le levier des vitesses étant au point mort entre le cran de la première et le cran de la deuxième 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'enclenchement 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. Ouvrir le diaphragme de départ sur le carburateur. 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 le débit d'huile au 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.

Vérifier également le débit de la pompe Mikro assurant un graissage supplémentaire des cylindres (20 gouttes à la minute maximum). Ce graissage supplémentaire est surtout nécessaire en terrains variés. Il n'est pas indispensable pour utilisation normale du véhicule sur route.

#### Démarrage :

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

Ouvrir progressivement les gaz et lâcher doucement et sans à-coups le levier ou la pédale 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 marche :

##### 1° Comment se servir :

a) Des manettes de gaz et d'air ou de la poignée tournante — 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 débloquer 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 en marche au moyen de la pédale de mise en marche, le moteur, avant de manœuvrer le levier des vitesses.

En « terrains variés » il faut avoir pour principe de ne jamais se servir du débrayage.

### 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 — RÉGLAGE

Si la construction actuelle perfectionnée et précise permet de ne plus envisager pour la motocyclette un rodage strict au début de son utilisation, il n'est 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 600 premiers kilomètres.

Il est donc extrêmement important de ménager le moteur pendant un laps de temps à décomposer en deux périodes :

Première période :

300 kilomètres environ, vitesse maximum : 50 kmh.

Deuxième période :

300 kilomètres environ, vitesse maximum : 60 kmh.

Pendant ces périodes mettre un peu d'huile de bonne qualité dans l'essence. Graisser les queues de soupapes au pinceau. Resserrer fréquemment les raccords des tuyauteries et en général tous les boulons.

### MOTEUR

#### GRAISSAGE PRINCIPAL

Utiliser l'huile demi-fluide TERROT  
ou l'huile CM en hiver ou CM bis en été

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

Le graissage du principe par « 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.

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



Vérifier l'étanchéité et l'usure des segments. Le jeu entre les becs ne doit pas excéder 0,3 mm 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 étanchéité insuffisante.

#### Distribution :

Le réglage des soupapes se fait toujours en partant de l'ouverture admission du cylindre arrière en ayant soin de régler au préalable les poussoirs (0,1 mm de jeu).

Lorsque pour le cylindre arrière on arrive :

Au PMH admission, 50° après on arrive au PMH échappement sur le cylindre avant.

Au PMB admission, 50° après on arrive au PMB échappement sur le cylindre avant.

Au PMH explosion, 50° après arrive au PMH admission sur le cylindre avant.

Au PMB détente, 50° après on arrive au PMB admission sur le cylindre avant.

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

Malgré le graissage des soupapes assuré par vapeur d'huile, on ne négligera pas de passer de l'huile à moteur sur les queues de soupapes avant chaque départ, surtout pendant le rodage de la machine.

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

#### Réglage des poussoirs :

S'assurer très fréquemment, lorsque le moteur est chaud, que le jeu entre la queue de soupape et le poussoir est compris entre 0,1 et 0,2 mm.

Si le réglage est nécessaire, procéder de la façon suivante :

Enlever les bouchons cache-ressorts de soupape. Maintenir le poussoir, au moyen de la clé, desserrer le contre-écrou et tourner le chapeau pour obtenir le jeu correct, puis rebloquer le contre-écrou.

Vérifier également le jeu des guides de soupapes. Remplacer les guides dont l'usure est très prononcée.

#### Allumage :

Caler à 12 mm avant PMH explosion, manette pleine avance sur l'un ou l'autre cylindre.

**Magnéto.** — Si la magnéto comporte des graisseurs y introduire quelques gouttes d'huile de vaseline tous les 2.000 kilomètres. Ecartement des vis platinées : 0,3 mm.

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 mm. Pour les bougies s'encrassant au départ à froid on peut mettre 0,6 mm.

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 type 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, puis le desserrer progressivement jusqu'au ralenti désiré que l'on obtient généralement en dévissant deux tours.

Le réglage doit se faire moteur chaud volet de départ ouvert :

Manette avance ouverte à moitié ;

Manette air ouverte ;

Manette gaz la plus fermée possible.

Pour régler la longueur des câbles gaz et air, agir sur les deux vis situées à la partie supérieure du carburateur. (Voir également page 31 : Commande double des gaz).

#### 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 dynamo travaillent dans un bain d'huile. Un bouchon de niveau permet de s'assurer de la quantité d'huile existant dans le carter.

### Utiliser l'huile épaisse TERROT ou l'huile D

La chaîne primaire reliant le moteur à la boîte de vitesses se tend en faisant pivoter le centre de la boîte dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (regardé côté lanceur) 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 dynamo se tend en déplaçant le siège sur lequel elle est fixée.

### Chaîne secondaire :

La chaîne arrière doit être graissée périodiquement avec un pinceau et de l'huile demi-épaisse, 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.

### Chaîne de magnéto :

La chaîne de commande de magnéto est enclose dans un carter étanche. On l'enduit de graisse rose Terrot ou huile D, à chaque inspection, soit environ tous les 2.000 kilomètres.

Elle se tend de la même façon que la chaîne de dynamo en déplaçant le siège sur lequel la magnéto est fixée.

### Entretien des chaînes :

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 mm au-dessus et 5 mm 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.

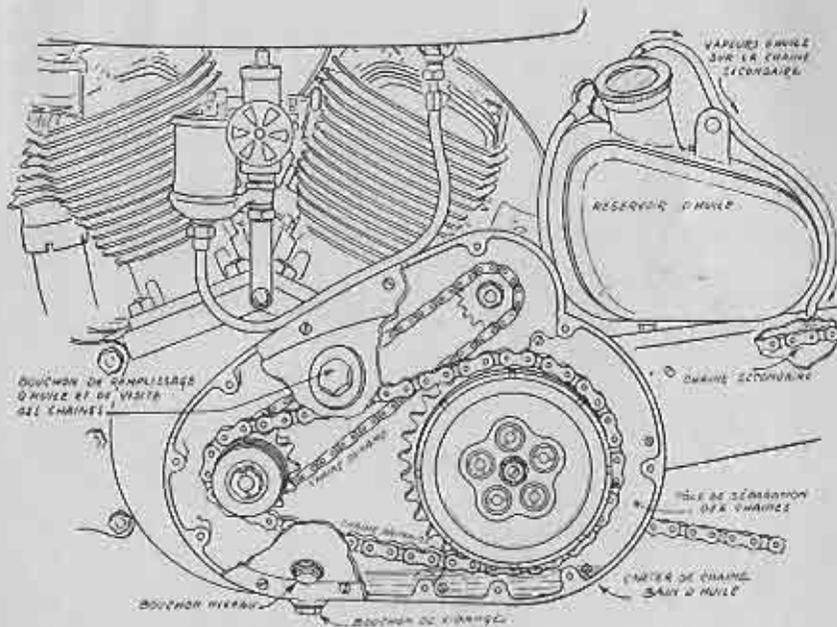


Schéma de graissage des chaînes sur moto V&A

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.

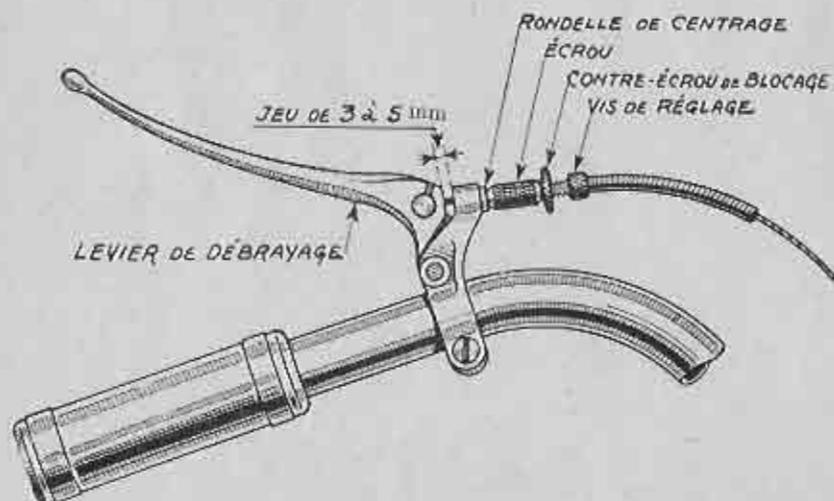
En cas d'accrochage, elle ne pourrait sauter.

## EMBRAYAGE

**Démontage.** — Pour avoir accès à l'embrayage démonter le carter de chaîne primaire. 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 vérifier les disques d'embrayage et les remplacer si les garnitures présentent une usure prononcée au point d'affleurer la tôle.

Graisser modérément les cannelures du moyeu fixe et du tambour, ainsi que les roulements à billes, en introduisant quelques gouttes d'huile par le trou prévu à cet effet dans le moyeu.



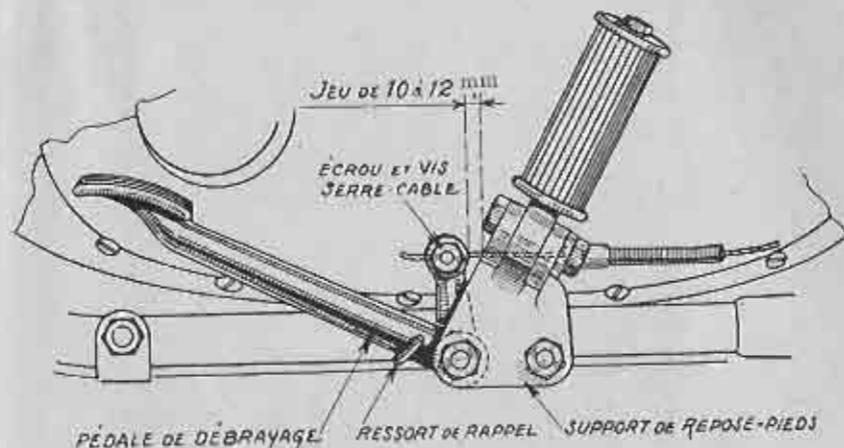
**Réglage.** — Si les garnitures ne sont ni usées ni brûlées, le patinage est dû à ce que le plateau d'appui des disques ne se déplace pas à fond par suite d'un excès de tension du câble de transmission.

Pour éviter ce patinage, il faut que les câbles de commande soient mous au repos.

**Commande à main.** — Observer une garantie de 3 à 5 mm entre la butée du levier à main et la face de la rondelle de centrage du dispositif de réglage. Pour donner du jeu débloquer le contre-écrou et tourner la vis de réglage en maintenant l'écrou entre les doigts.

**Commande au pied.** — La garantie doit être toujours supérieure à celle du levier à main. Observer 10 à 12 mm entre l'écrou de la vis serre-câble et le support de repose pied gauche. Un ressort rappelant la pédale contre la butée, vaincre la résistance du ressort avant de bloquer la vis serre câble.

L'absence de jeu empêche les disques de porter franchement l'un contre l'autre sous l'action des ressorts, d'où patinage, échauffement et détérioration du débrayage.



En cas de patinage au départ seulement, vérifier la tension des ressorts dans les alvéoles du plateau d'embrayage. Vérifier d'autre part si la poignée au guidon ou la pédale ne provoque aucun coincement.

## BOITE DE VITESSES

### GRAISSAGE

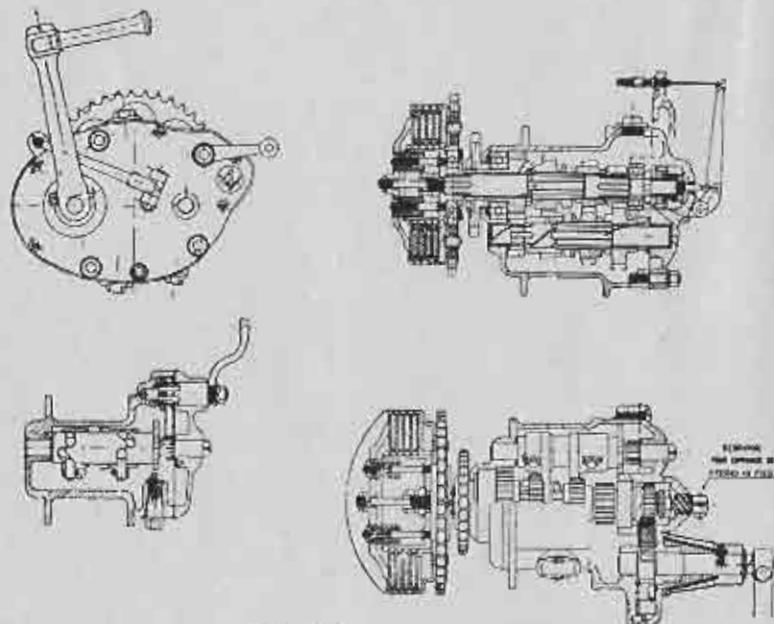
#### Utiliser la graisse rose TERROT

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.

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.



Boîte 4 vitesses, type VATT

## ROUES

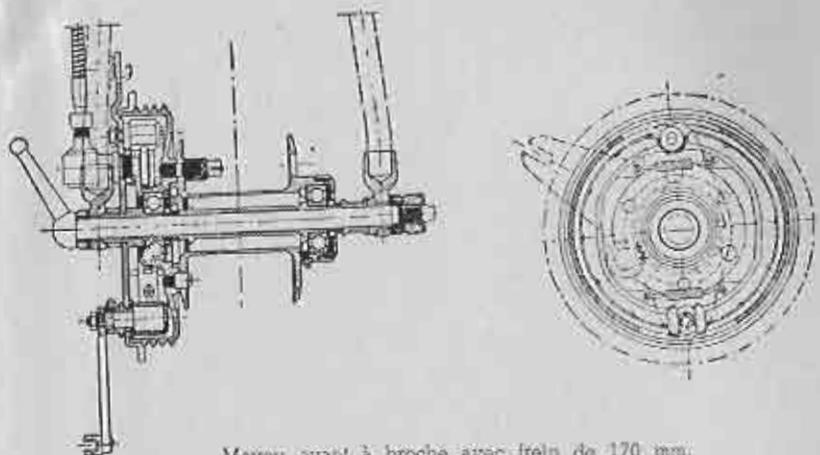
Vérifier le serrage des écrous moletés, particulièrement au début de l'utilisation.

Pour démonter les roues à broche, dévisser et retirer les trois écrous moletés qui fixent le moyeu sur le tambour. Dévisser l'écrou et retirer la broche. Faire tomber la roue. Si on éprouvait une certaine difficulté, la roue étant coincée, faire levier avec un tournevis, inséré entre le tambour et la flasque de moyeu.

### Moyeux, roulements :

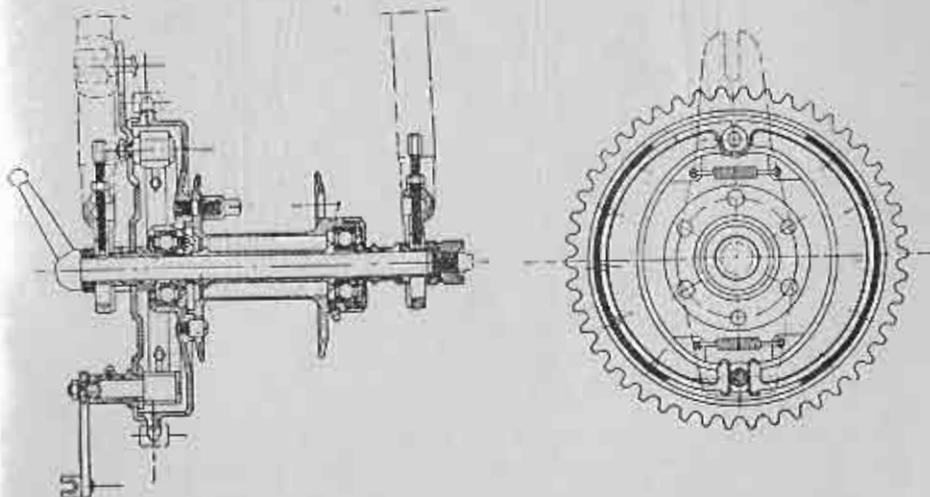
Graissage à la pompe à huile garnie d'huile de vaseline tous les

500 kilomètres. Deux graisseurs l'un sur le moyeu, l'autre dans le tambour. Pour accéder à ce dernier, démonter la roue. Choisir de préférence



Moyeu avant à broche avec frein de 170 mm.

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.



Moyeu arrière à broche avec frein de 200 mm.

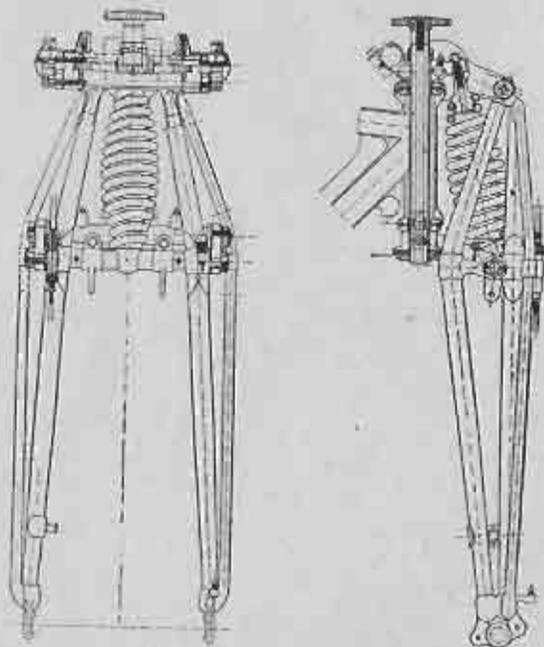
Si les tambours sont enlevés, ne pas oublier au remontage d'engager la rainure de la patte dans l'arrêt de frein.

## FOURCHE

La fourche élastique Terrot est à parallélogramme déformable et ressort central travaillant à la compression. Des haubans latéraux lui donnent la rigidité voulue pour la conduite avec side-car.

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 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 considéré dans l'œil de la biellette taraudé à cet effet. Regoupiller après avoir bloqué l'écrou.



Fourche pour motos VAt  
Ressort central à la compression

### 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 direction. Bloquer l'entretoise fixe et le contre-écrou. Graisser à l'huile de vaseline par le 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 arrière :

En solo, opérer de la même façon que ci-dessus, en ayant soin de resserrer les deux serre-câble, la moto étant sur la béquille arrière. Une légère pression du pied sur la pédale doit bloquer la roue.

Pour l'équipage moto side-car, le réglage des freins roue arrière moto et roue side-car doit s'opérer simultanément (voir page 48).

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

### Frein immobilisateur :

A l'arrêt, c'est-à-dire le levier à boule reposant sur le carter de chaîne, le câble doit être mou et ne pas exercer une contrainte sur le levier de la pédale de frein au pied.

## COMMANDES DIVERSES

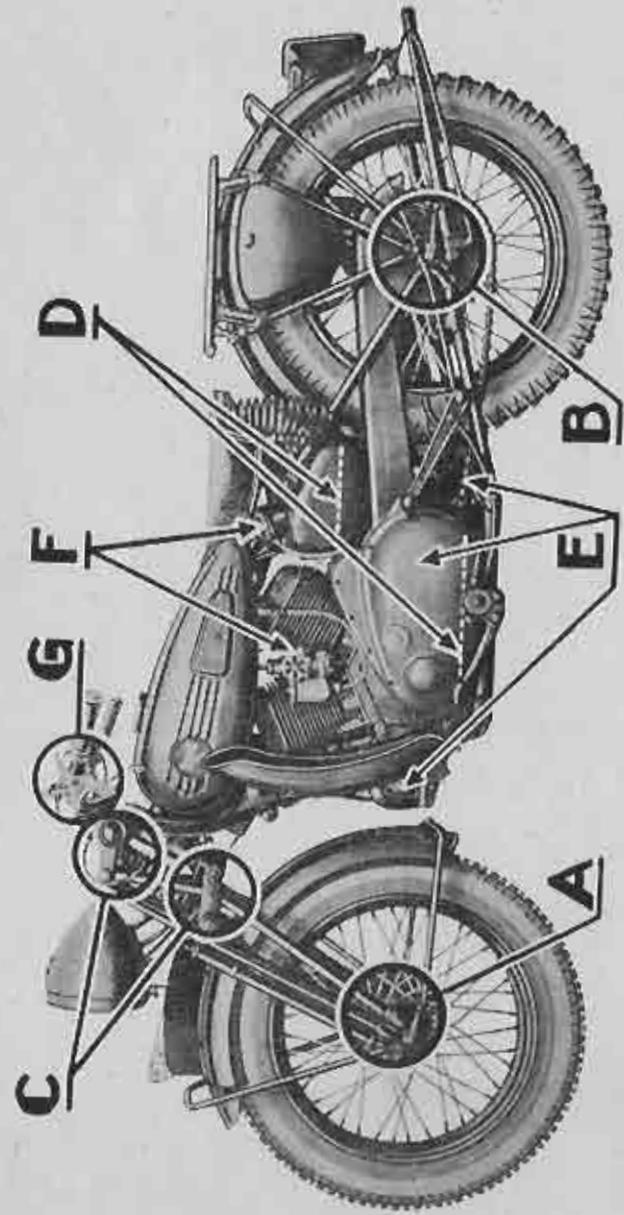
### Articulations, câbles, gaines :

Surveiller à chaque inspection les câbles, gaines, articulations, boulons, écrous, raccords, joints. Tous les 1000 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 Terrot demi-fluide les articulations des leviers au guidon, des pédales de commande, etc.

### Commande double des gaz :

La commande peut s'effectuer indépendamment et simultanément par la manette ou la poignée tournante par l'intermédiaire d'un relai fixé sur la fourche à l'avant du guidon. Chacune de ces commandes est munie d'une vis tendeur servant au réglage du câble correspondant. Parfaire le réglage par la vis située sur le chapeau du carburateur.

RÉSUMÉ DU GRAISSAGE



- A. — Graisser les moyeux avant et arrière, bagues de comes.
- B. — Graisser les articulations de fourchs et les cuvettes de direction.
- C. — Assurer le niveau du réservoir d'huile et du carter bain d'huile.
- D. — Vérifier souvent la tension et le graissage des 4 chaînes.
- E. — S'assurer du fonctionnement de la pompe par le viseur de la pompe auxiliaire pour graissage des cylindres.
- F. — Graisser les articulations des leviers et l'entrée des gaines.
- G. —

## TABLEAU DES PANNES DE MOTEUR

Le moteur refuse de partir.

<p>La bougie donne régulièrement</p>	<p>Temps froid et moteur gommé. Volet d'air non fermé. Manette gaz mal placée. Câbles ou boisseau coincés. Rentrée d'air par l'admission. Compression insuffisante. Point d'allumage défectueux. Pointes de bougies trop écartées. Flotteur percé ou pointeau coincé. Moteur engorgé d'essence. Fils de bougie inversés.</p>
<p>Le carburateur se noie lorsqu'on actionne la poussette.</p>	<p>Bougie encrassée ou défectueuse. Fil de bougie coupé ou mouillé. Court-circuit par fil dénudé. Mauvais contact du fil de la bougie à la magnéto. Prise de courant défectueuse. Court-circuit à l'intérieur de la magnéto. Mauvaise mise à la masse. Vis platineés sales, usées ou déréglées. Rupteur coincé ou ressort de rappel cassé. Eau dans la magnéto ou le rupteur. Désaimantation des masses polaires. Condensateur grillé.</p>
<p>La bougie ne donne pas</p>	<p>Robinet d'essence fermé. Réservoir vide. Trou d'air du bouchon obstrué. Impuretés sous le filtre de la cuve. Tuyauterie obstruée. Pointeau grippé.</p>
<p>Le carburateur ne se noie pas lorsqu'on actionne la poussette.</p>	<p>Robinet d'essence ouvert</p>

Le moteur ne marche pas convenablement.

Le moteur a des ratés.	Etincelle régulière à la bougie.	Trop ou pas assez d'essence. Eau dans l'essence. Corps étranger en suspension. Essence de mauvaise qualité. Flotteur percé. Pointeau mal rodé ou coincé. Magnéto décalée.
	Etincelle irrégulière à la bougie	Bougie sale ou défectueuse. Vis platinees sales, usées ou dérèglées. Rupteur coincé ou ressort trop faible. Prise de courant défectueuse ou court-circuit. Moteur engorgé d'huile.
Retours au carburateur.	Fumée d'échappement bleu clair.	Excès d'air, Mélange trop pauvre. Gicleur trop faible ( <i>pointes de bougie blanches</i> ). Rupteur décalé. Entrée d'air.
Explosions dans le tuyau d'échappement.	Fumée d'échappement noire.	Excès d'essence. Mélange trop riche. Gicleur trop fort ( <i>pointes de bougie noirâtres</i> ). Rupteur décalé. Flotteur percé. Carburateur noyé, pointeau grippé.
Le moteur cogne ou fait du bruit.	Sifflement métall. Bruit cristallin. Bruit sourd Bruit sec Bruit de ferraille Cognement brutal Ronflement	Excès d'air. — Moteur calaminé. Excès d'avance ou auto-allumage. Excès d'essence (gicleur trop fort). Jeu : articulations, segments. Claquement du piston. Volant desserré. Chaîne trop tendue.
	Constamment	Compression insuffisante. Soupape non étanche, piquée ou voilée. Ressort de soupape cassé ou trop faible. Segment cassé, usé ou gommé. Cylindre ou piston usé. Joints non étanches. Rentrée d'air intempestive. Tuyauterie et silencieux obstrués. Retard à l'allumage. Auto-allumage. Bougie défectueuse. Echauffement du moteur. Graissage insuffisant. Carburateur défectueux.
Le moteur manque de puissance	Par intermittence	Arrivée d'essence insuffisante. Soupape collée dans son guide.

Le moteur s'arrête

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

## ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE

### BATTERIE :

D'un type agréé, au cadmium-nickel S.A.F.T. Elle peut être livrée selon les prescriptions, en ordre de marche, ou avec électrolyte liquide à part.

### CARACTÉRISTIQUES :

Type de la batterie.....	5-7-C4	
Capacité en 10 heures.....	20 Ampères-heures	
Tension de service.....	6 Volts	
Intensité de charge normale.....	3 Ampères	
Densité de l'électrolyte (tolérance +10 %—20 %).....	26 degrés Baumé	
Niveau de l'électrolyte	5 millimètres	
au-dessus des plaques		
Electrolyte	10 millimètres	
de renouvellement		
pour la batterie	quantité	0.700 kilogrammes
	N° de référence	25
	densité	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 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 3 ampères ou pourra la recharger 30 heures à 2 ampères.

### 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 gravement 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 de la batterie.

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

### ENTRETIEN PÉRIODIQUE :

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 :

### SOCIÉTÉ DES ACCUMULATEURS FIXES ET DE TRACTION

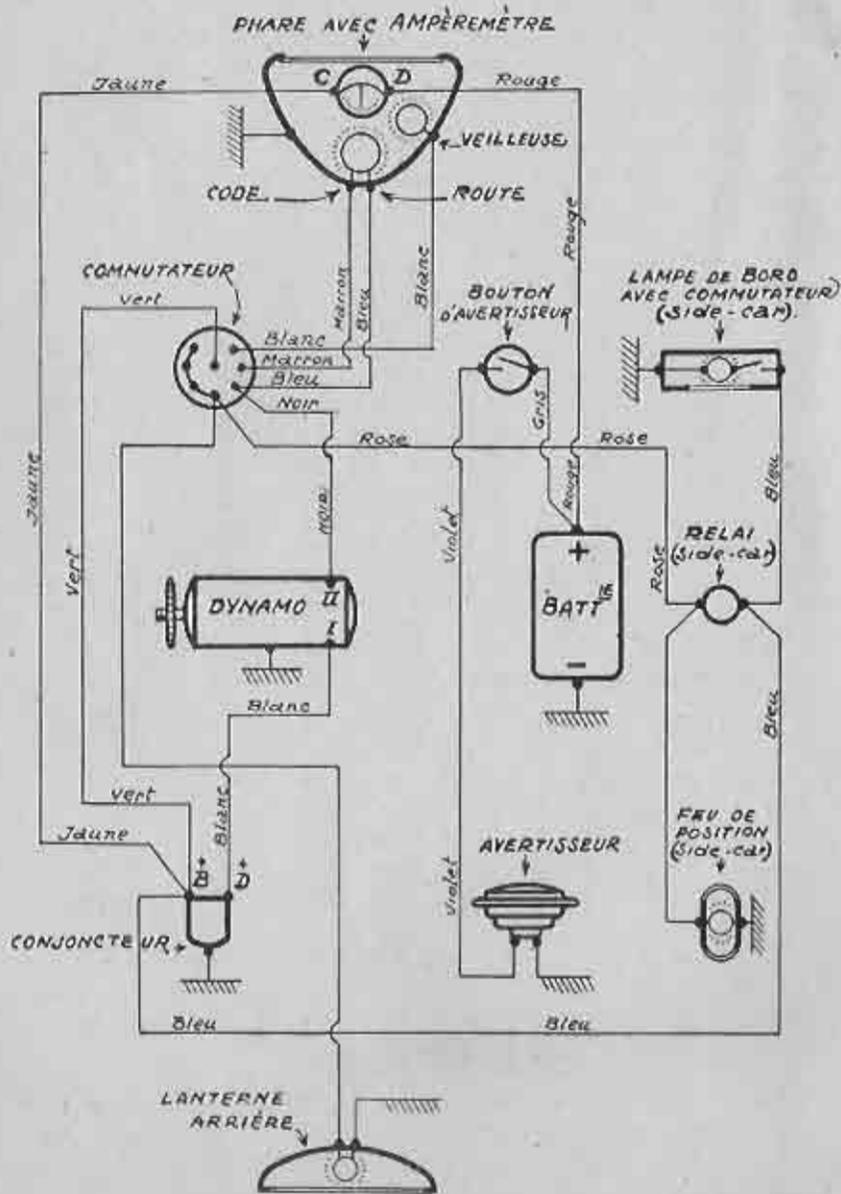
Route Nationale, Pont de la Folie, ROMAINVILLE (Seine)

Téléphone : Paris-Combat 02-37

Adresse télégraphique : Alcalln-Romainville (Seine)

en rappelant le type et le numéro de la batterie.

## SCHÉMA DES CONNEXIONS



## APPAREIL DE CONTROLE

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

Lorsque la clé est dans la position « Zéro ou Veilleuse », 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 de 85 millimètres 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 à « Zéro ou Veilleuse ». 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 moleté se trouvant sur la carcasse, près des bornes.

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.

Nous recommandons un graissage très modéré des roulements à billes de la dynamo ; quelques gouttes d'huile de vaseline dans les graisseurs tous les 1.000 kilomètres environ. Ces trous graisseurs sont fermés par 2 vis sur les palliers.

### CONJONCTEUR-DISJONCTEUR

C'est un petit appareil électro-magnétique fixé sous la selle.

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

— 0 —

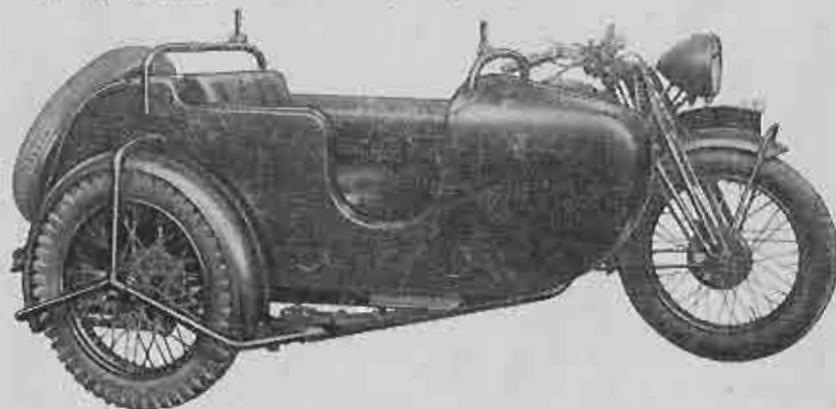
Moteur arrêté	— Eclat insuffisant	— Réflecteur terni ou bosselé. — Ampoule ternie. — Ampoule ne convenant pas et ne coïncidant pas avec le foyer. — Connexion sale ou mal faite.
	Les lampes s'éteignent par intermittence	— Canalisation coupée. — Connexion desserrée. — Raccord de mise à la masse défectueux. — Mauvais contact du culot de lampe.
	Les lampes s'éteignent graduellement	— Batterie épuisée.
	Les lampes grillent	— Mauvais contact entre ampèremètre, batterie et masse.
Moteur en marche	— Pas de lumière	— Mauvais contact dans le commutateur. — Canalisation interrompue. — Ampoule grillée. — Batterie épuisée.
	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 (mal-propreté).
		-Fusible fondu par court-circuit.
Court-Circuit	Par intermittence	-Ecroû de borne desserré.
		-Canalisation rompue ou mauvaise masse.
		-Courroie de transmission cassée ou détendue.
		-Charbon usé ou coincé.
Court-Circuit	Commutateur à zéro	-Ampèremètre détérioré.
		-Mauvais contact de fusible.
		-Ressort de charbon ayachi.
		-Charbon de dynamo sale.
Court-Circuit	Commutateur sur lampe ou phare	-Collecteur encrassé.
		-Mise à la masse défectueuse.
		-Contact relâché.
		-Ampèremètre à la masse.
Court-Circuit	Commutateur sur lampe ou phare	-Bornes du conjoncteur à la masse.
		-Canalisations dénudées faisant masse.
		-Borne + de la batterie reliée à la masse.
		-Eau et saleté dans le conjoncteur.
Court-Circuit	Commutateur sur lampe ou phare	-Palette du conjoncteur collée.
		-Court-circuit dans les appareils d'éclairage.
Court-Circuit	Commutateur sur lampe ou phare	-Fil de phare à la masse.

## SIDE-CAR TERROT

type « DRAGONS PORTÉS » tous terrains

Ce type de side-car exclusivement destiné à nos motocyclettes 750 cm<sup>3</sup> présente les caractéristiques principales suivantes :



### CHASSIS

A 4 attaches dont 2 à rotules. Cadre triangulé en tubes assemblés par brasage avec raccords moulés. Fourche triple pour recevoir la roue. Deux manilles fixées l'une à l'avant, l'autre à l'arrière, permettent de remorquer une autre moto side-car.

### SUSPENSION

Par 4 demi-ressorts fixés au châssis par brides et étriers. 2 ressorts amortisseurs bi-coniques empêchent les rebondissements de la caisse en terrain accidenté.

### ROUE

A broche à démontage instantané, rigoureusement interchangeable avec les trois autres roues du véhicule.  
Pneu basse pression Dunlop de 27x4.

### FREIN

De 170 mm sur roue du side-car conjugué avec frein de la roue de la motocyclette, commandé par pédale au pied droit.

### CARROSSERIE

La carrosserie est du type Terrot D.P. conforme aux prescriptions du programme des spécifications et des conditions de réception particulières auxquelles doivent satisfaire les motocyclettes avec side-car type « Dragons portés » du 1<sup>er</sup> mai 1936 (nouveau tirage).

Entièrement métallique sur armature en profilés, elle est spécialement aménagée en porte-fusil-mitrailleur permettant le transport du personnel et du matériel suivant :

1 homme équipé.  
1 mousqueton.  
1 F.M. Mle 1924-M.29.

Dans un coffre à portée de la main du passager.

2 havresacs complets.  
2 housses pour la moto et le side-car.  
1 marmite ou 1 plat de campement.  
1 havresac de 8 chargeurs pour F.M.  
2 Caisses spéciales de 5 trousse de 75 cartouches.  
1 filet de camouflage du F.M.  
1 mine légère.

Dans un coffre arrière.

1 caisse spéciale pour le lot de bord de la motocyclette.  
1 pompe à étrier.  
2 cordes à fourrage réglementaires.  
1 bidon d'huile de 2 litres.

Sous le siège du passager.

1 bidon ou nourrice de secours.  
1 pelle ronde portable modèle 1916.  
2 musettes de chargeurs pour F.M.

Sous l'auvent.

1 roue de secours garnie.

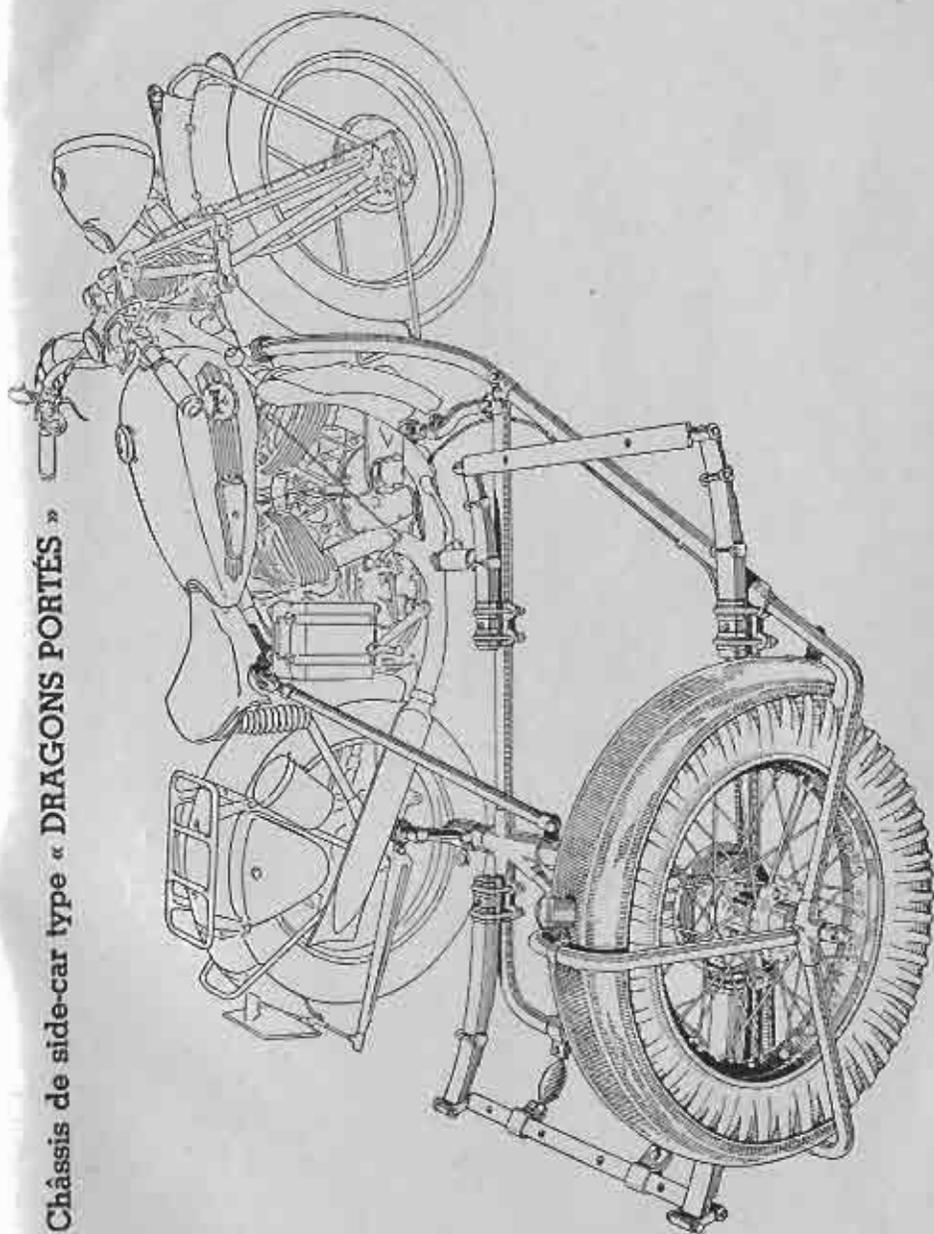
Fixée sur la porte arrière.

2 supports de F.M. fixés sur les guidons avant et arrière permettent, en cas de besoin, le tir à l'arme automatique.

1 lampe électrique fixée sous l'auvent permet, en marche, la lecture d'une carte.

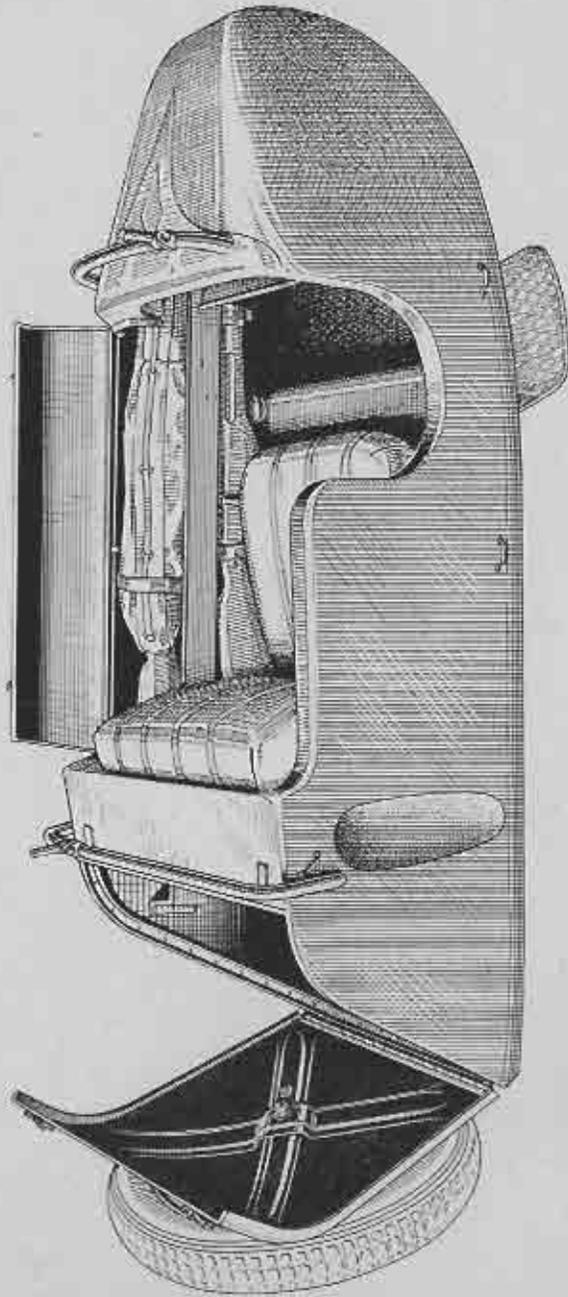
1 casier à munitions disposé sous l'auvent peut recevoir en particulier les musettes de chargeurs pour F.M.

Le siège et le dossier sont en simili-cuir noir sur garniture de ressorts.



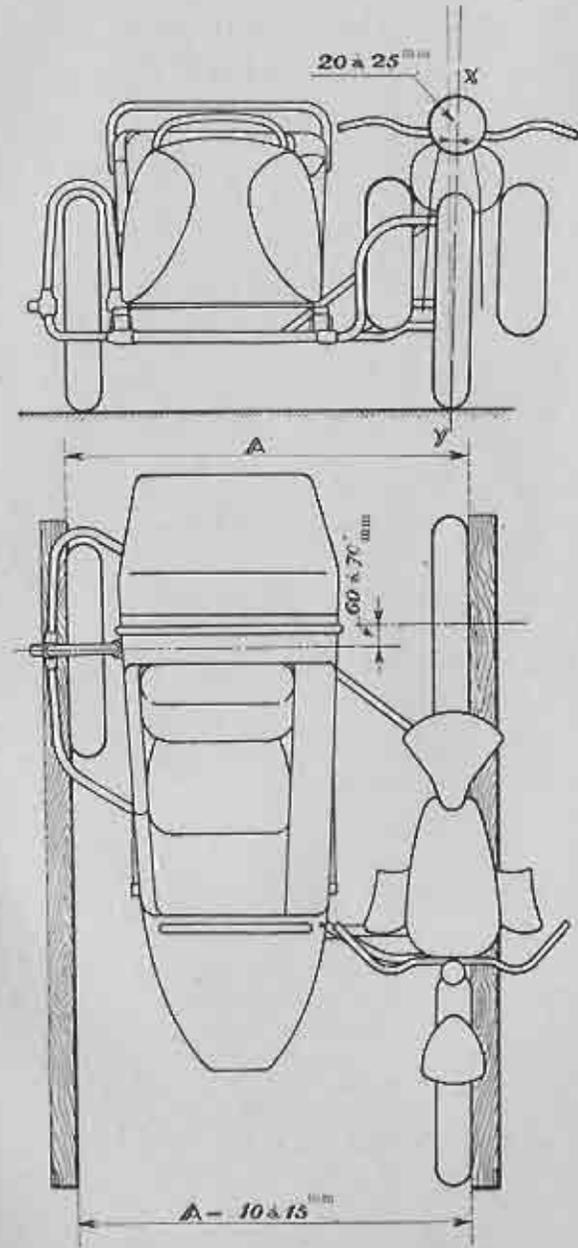
Châssis de side-car type « DRAGONS PORTÉS »

Carrosserie du side-car « DRAGONS PORTÉS »



Vue côté opposé à la motocyclette.

RÉGLAGE DU SIDE-CAR



A - 10 à 13 mm

## ACCOUPLLEMENT DU SIDE-CAR A LA MOTOCYCLETTE

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

2° L'axe de la roue du side-car doit être en avant de la roue arrière de la moto, de 60 à 70 mm environ.

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

### ENTRETIEN — RÉGLAGES

Resserrer fréquemment tous les boulons et écrous du châssis et de la carrosserie et particulièrement au début de l'utilisation.

#### GRAISSER :

Tous les 500 kilomètres, à l'huile de vaseline, mais modérément, les roulements de la roue du side-car.

Tous les 1.000 kilomètres, à l'huile à moteur, les rotules et articulations diverses, les axes des ressorts de suspension en utilisant les graisseurs prévus à cet usage, les câbles à l'entrée et à la sortie des gaines, les ressorts en passant souvent sur les flancs un pinceau imbibé d'un mélange d'huile demi-fluide et de pétrole.

### RÉGLAGE DU FREIN DE LA ROUE DU SIDE-CAR

Supprimer tout le jeu du câble de frein par la vis serre-câble se trouvant contre la butée fixée à la partie inférieure de la boîte de vitesses (veiller que la gaine souple porte bien contre les butées).

Le frein arrière de la moto étant réglé s'assurer de la synchronisation du freinage de la roue de side-car et de celle de la moto.

Une légère pression sur la pédale située à droite de la moto doit bloquer en même temps la roue motrice et la roue de side-car.

En cas de désaccouplement du side-car, ne pas oublier de débrancher le fil d'éclairage et le câble de frein.