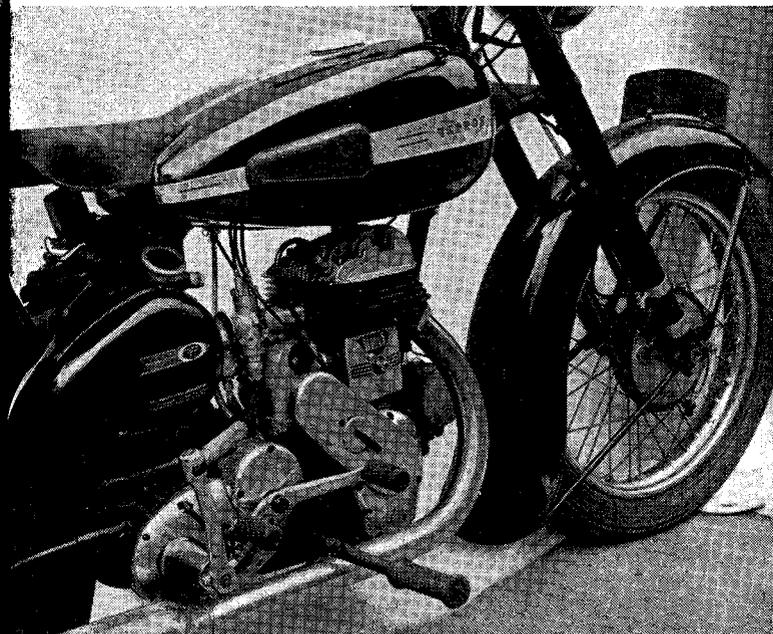


# TERROT 350 cc. HCT et MCTL

## REGLAGES - CARACTERISTIQUES (ne figurant pas au tableau général)

I. - MOTEUR		EQUIPEMENT ELECTRIQUE
<b>Généralités</b>		<b>Batterie</b>
Puissance fiscale	4 CV	Marque
Puissance effective	8 CV à 4.000 t/m	Voltage
Régime normal de rotation	4.200 t/m	Ampérage
Régime maxi de rotation	4.800 t/m	HUITRIC 6 14 A.H. (capacité)
<b>Culasse</b>		<b>Dynamo</b>
Profondeur de la chambre	12 mm	Marque
Volume de la chambre	66,5 cc	Type
<b>Cylindre</b>		Débit :
Hauteur	175,5	— en charge réduite
Diamètre extérieur du fût	84	— en pleine charge
<b>Piston</b>		<b>Magnéto</b>
Hauteur totale	72,5	Marque
Hauteur d'axe :		Type
— du bas	31,5	Avance
— du haut	41	Calage pleine avance
Jeu à la jupe		Ecartement des contacts
— minl	0,08	<b>Bougie</b>
— maxi	0,12	Marque
Poids	0,245 kg	Ecartement des électrodes
<b>Axe de piston</b>		<b>II. - PARTIE CYCLE</b>
Diamètre nominal	15,52	<b>Fourche</b>
Longueur	61,5 ± 0,05	Type
<b>Segments</b>		Dimension des ressorts :
Dimensions :		— longueur
— étanchéité (∅ pr. alésage de 69,84)		— diamètre extérieur
hauteur (1)	2,35 — 0,01	— diamètre intérieur
hauteur (2)	3,50 — 0,03	— fièche
épaisseur (1)	2,75 ± 0,1	— débattement
épaisseur (2)	3,75 ± 0,1	Broche (diamètre)
— racleur (∅ pr alésage de 69,84)	td.	Angle de chasse
Jeu dans les gorges	0,05 — 0,01	<b>Freins AV et AR</b>
Jeu à la coupe	0,20 à 0,35	Dimensions des garnitures
<b>Bielle</b>		<b>Roues AV</b>
Entr'axe	192 ± 0,1	Jante de
Jeu latéral	0,4	Rayons de
Poids avec coussinet et roulement	0,305 kg	Pression de gonflage
Dimensions des aiguilles :	7 mm × 12 mm	<b>Roues AR</b>
<b>Vilebrequin</b>		Jante de
Tolérance de faux rond	0,01	Rayons de
<b>Maneton</b>		Pression de gonflage
Diamètre	22,65 — 0	<b>Capacités</b>
Longueur	12 ± 0,05	Qualité d'huile à utiliser pour le moteur
<b>Soupapes</b>		— par temps chaud
Diamètre de la queue	8,84 — 0,006	— par temps froid
Diamètre de la tête	40,5 ± 0,019	Contenance de chaque bras de fourche
Jeu d'attaque	0,1 à chaud	Contenance du réservoir d'essence
<b>Ressorts de soupapes</b>		Boîte de vitesses
Longueur et tarage		<b>Dimensions générales</b>
— libre	50 mm	Hauteur totale
— flexion sous 30 kilos	17 mm	Largeur hors tout
<b>Kick starter</b>		Empattement
Rapport entre pédale et vilebrequin	5,2	Garde au sol
<b>Chaines</b>		Poids
Primaire	73 maillons	<b>Vitesse</b>
Secondaire	114 maillons	Maxi en paller après rodage
<b>Embrayage</b>		<b>Consummations</b>
Nombre de disques	3	Essence
Nombre de ressorts	5	Huile
Longueur et tarage :		<b>DIMENSIONS DES ROULEMENTS</b>
— libre	45	Vilebrequin côté pignon moteur
— flexion sous 10 kilos	26	Boîte de vitesses côté sortie
		Boîte de vitesses côté kick
		Moyeu fixe d'embrayage
		Bille de butée d'embrayage
		Billes de direction
		Moyeu AV
		Moyeu AR (coniques)



# DESCRIPTION TECHNIQUE

DE LA

## 350 cm<sup>3</sup> TYPE HCT

### PARTIE MOTEUR

#### GENERALITES

Le moteur est un monocylindre quatre temps à soupapes latérales. Le graissage, sous pression, est assuré par une pompe logée dans le carter inférieur.

Alésage 70, course 90, cylindrée 346 cc.

#### CULASSE

La culasse, en alliage léger, comporte des ailettes de grandes dimensions, minces et serrées.

La chambre d'explosion, peu profonde, a un passage pour les soupapes disposées « en chapelle ». Afin de diminuer le plus possible le volume de la chambre d'explosion et, par là même, d'augmenter le rapport volumétrique, on a abaissé partiellement le fond de la culasse au-dessus du cylindre, la moitié de cette surface arrive sensiblement au niveau du plan de joint. Pourtant, comme sur la plupart des moteurs à soupapes latérales, ce rapport volumétrique reste assez faible, puisqu'il n'est que de 5,2 à 1.

La bougie placée obliquement est située au-dessus de la soupape d'admission, en arrière et à droite de la culasse. La fixation de la culasse se fait par 7 vis à tête six pans, engagées dans la fonte du cylindre. Un joint est interposé.

#### CYLINDRE

Le cylindre en fonte spéciale à haute résistance, n'est pas chemisé. Une porte de visite prévue sur le côté droit du cylindre permet le réglage

des poussoirs de soupapes. La pipe d'admission est vissée dans le cylindre et bloquée par un contre-écrou. L'échappement se fait par un tube unique situé en avant et à droite du cylindre. Un léger cône a été prévu à la base du cylindre pour faciliter l'introduction des segments.

#### PISTON

A fond plat, il possède deux segments d'étanchéité et un racleur d'huile. L'axe de piston est emmanché « gras » dans la bielle et serré dans le piston. Deux jones annulaires lui interdisent tout contact avec le cylindre.

#### BIELLE

A la section en I elle comporte un roulement à galets à la tête et une bague antifriction au pied.

#### VILEBREQUIN

Formant volant moteur, il comporte un maneton emmanché « conique » dans chaque volant, puis boulonné. Les deux arbres de vilebrequin sont, eux aussi, emmanchés « coniques » dans le centre des volants. Les écrous de blocage du maneton et des arbres sont verrouillés par des vis placées contre un de leurs pans.

L'arbre de vilebrequin droit tourne dans une bague en bronze antifriction engagée dans le demi-carter moteur : il commande la distribution et la pompe à huile.

L'arbre de vilebrequin gauche tourne dans un roulement à billes de 20×52×15, il porte le pignon moteur faisant corps avec la poulie recevant la courroie de dynamo.

#### CARTER MOTEUR

Le carter moteur se compose de deux demi-coquilles renfermant l'embiellage.

Le demi-carter droit comporte un compartiment dans lequel est logée la commande de la distribution. Le couvercle de ce carter porte, lui aussi, un compartiment dans lequel est située la chaîne commandant la magnéto.

Un regard de visite a été prévu dans le couvercle qui ferme ce dernier carter, il est utilisé pour la vérification de la tension de la chaîne de magnéto.

#### LA DISTRIBUTION

Comme nous l'avons vu plus haut, la distribution est placée du côté droit du moteur dans un carter séparé. Le pignon 14034, calé sur le vilebrequin à l'aide d'une clavette 14.551 est emmanché « cône » et boulonné (écrou 6591). Il commande directement l'arbre à cames 31.904 qui agit sur les deux leviers des poussoirs. Ces deux leviers portent sur des cames par l'intermédiaire de galets roulants. Les guides des tiges-poussoirs sont maintenus en place par une plaquette transversale 6.562, immobilisée par un écrou situé au fond du regard de réglage. Les tiges-poussoirs reçoivent à leur partie supérieure deux bouchons vissés, à tête six pans, qu'on immobilise après réglage, grâce aux contre-écrous.

Les guides de soupapes sont emmanchés à force, par le bas, dans le cylindre. Les soupapes appelées chacune par deux ressorts concentriques, sont verrouillées par deux clavettes en demi-lune engagées dans une rondelle inférieure en forme de cuvette.

## CIRCULATION D'HUILE

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 filtrage, par une tuyauterie extérieure. Une pompe mécanique à double effet 18.231, commandée par un couple hélicoïdal depuis le pignon de vilebrequin, assure la rentrée de l'huile par l'axe de distribution ; l'huile est ensuite chassée par un canal perforé dans l'un des volants, vers la tête de bielle. Le surplus d'huile, qui est projeté, assure la lubrification du cylindre.

## POMPE A HUILE

Contrairement au dispositif classique, cette pompe ne comporte pas d'engrenage. En fait, il s'agit plutôt d'un reniflard rotatif à double effet, constitué par un arbre intérieur comportant un méplat et tournant dans une pièce tubulaire dans laquelle sont prévues des lumières venant en regard, avec le méplat de l'arbre rotatif.

## EMBRAYAGE

Du type à disques multiples, il comprend trois disques garnis de trapèze de liège comprimé, et quatre disques intercalaires lisses.

Les disques garnis sont solidaires de la cloche de roue démultiplicative, ils sont donc entraînés directement par le moteur.

Les disques lisses, à crans intérieurs, sont emmanchés sur le moyeu d'embrayage, ils sont donc solidaires de l'arbre primaire de la boîte de vitesses.

ses, c'est-à-dire en rapport avec la roue arrière de la machine. Les disques lisses et garnis sont maintenus en contact en position « embrayée », par cinq ressorts logés dans des cuvettes en tôle emboutie.

La commande de débrayage se fait à l'aide d'une tige traversant de part en part l'arbre principal de la boîte de vitesses. Une poignée placée à gauche du guidon actionne à l'aide d'un câble, une biellette fixée sur le couvercle latéral droit de la boîte. Une bille de butée a été prévue entre la biellette et la tige de débrayage. L'autre extrémité de cette tige repousse le plateau de contre-pression portant les ressorts, de manière à décoller les disques les uns des autres.

## TRANSMISSION PRIMAIRE

Elle s'effectue par une chaîne démontable au pas de 12,7, comprenant 73 maillons de 7,75 mm de largeur intérieure, avec rouleaux de 8,5 mm de diamètre. Cette chaîne relie le pignon-moteur de 18 dents, solidaire du vilebrequin, à la roue démultiplicatrice d'embrayage de 40 dents. Le rapport de démultiplication est de 2,2 à 1. La transmission primaire et l'embrayage sont à l'extérieur du moteur, leur protection est assurée par un carter tôle.

## BOITE DE VITESSES

La boîte de vitesses est totalement séparée du moteur. Ces pièces sont identiques à celles de la 500 cc R.G.S.T. (Voir planche du dépliant et notre tableau des caractéristiques.)

## SELECTEUR

Le sélecteur à pédale réglable, double, actionné au pied droit, comprend deux parties bien distinctes :

1° L'encliquetage contenu dans un boîtier circulaire prévu dans la fondrie du couvercle latéral de boîte de vitesses ;

2° Le secteur denté de commande et l'arbre portant les rampes de commande avec les fourchettes logées dans le carter de boîte de vitesses.

## FONCTIONNEMENT

Voir planche « Sélecteur ».

Etant au point mort, c'est-à-dire dans la position intermédiaire située entre la première et la deuxième vitesse, si l'on appuie sur le patin arrière de la pédale double, le cliquet à bascule entraîne en arrière la pièce à rochets emmanchée sur l'arbre tubulaire cannelé portant le secteur denté.

Ce secteur denté est engréné dans un pignon solidaire de l'arbre de commande.

Les deux fourchettes emmanchées sur cet arbre, portant des doigts de guidage verrouillés par des goupilles fendues, ces doigts sont engagés dans des rampes hélicoïdales judicieusement taillées dans l'arbre. On comprend facilement que la rotation de l'arbre à l'intérieur des fourchettes ait tendance à faire déplacer latéralement ces dernières et, par là même, à engager les baladeurs dans la combinaison choisie, c'est-à-dire la première vitesse.

Si l'on appuie sur le patin avant de la pédale, l'opération inverse se produit ; le secteur denté est entraîné vers l'arrière et les fourchettes dégagent les baladeurs de leur position primitive en les faisant passer par le point mort, pour les enclencher dans la nouvelle combinaison donnant la deuxième vitesse.

La troisième et la quatrième sont obtenues de la même façon, en appuyant à chaque fois sur le patin avant de la pédale. Si l'on désire rétrograder, il faut appuyer avec le talon sur la partie arrière de la pédale, ou encore lever le patin avant à l'aide de la pointe du pied. Ne pas oublier que le point mort est situé à mi-course entre la première et deuxième vitesses. Les pièces du sélecteur sont identiques à celles de la 500 cc R.G.S.T.

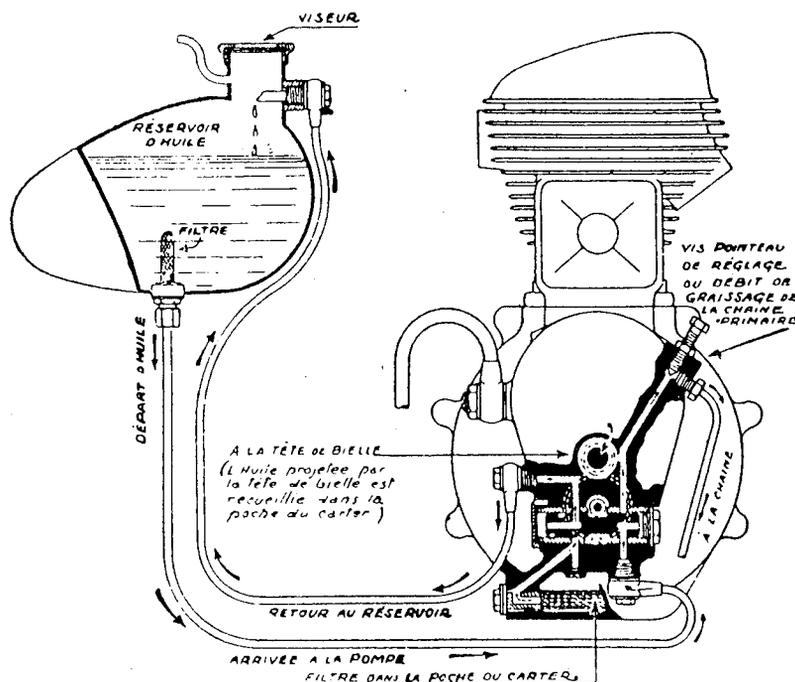
## DECOMPRESSEUR

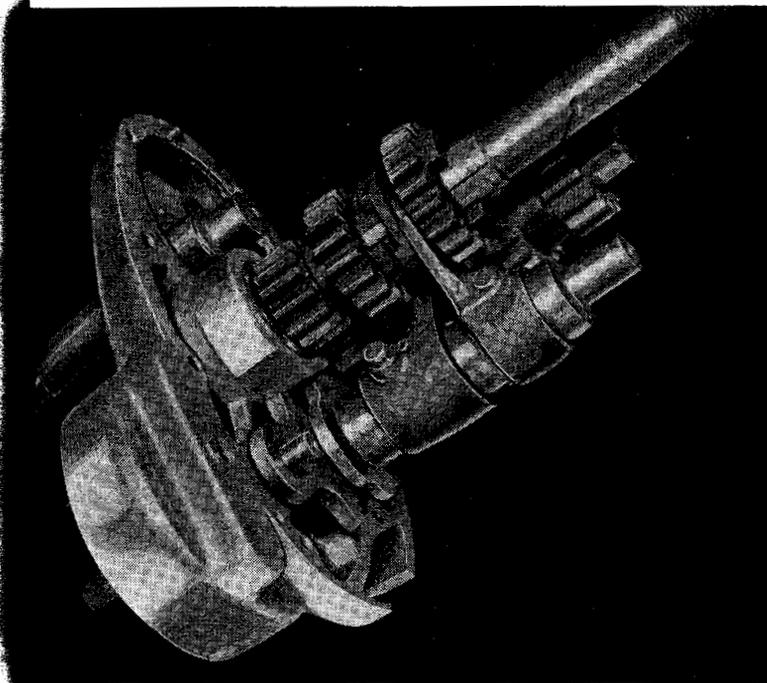
Comme sur la 500 cc R.G.S.T., mais avec des pièces différentes, la décompression est commandée par une manette placée à gauche du guidon et agissant par l'intermédiaire d'un câble sur un levier formant came et soulevant le poussoir de la soupape d'échappement.

C'est donc l'ouverture commandée de cette soupape qui assure la libre rotation du moteur.

## SCHÉMA DE GRAISSAGE MOTEUR 350 cm<sup>3</sup>

TYPE HCT





Le moteur étant séparé de la boîte de vitesses, on peut donc démonter n'importe lequel de ses organes sans toucher à l'autre.

Tous les organes du moteur, sauf l'embiellage, peuvent être démontés sans déposer le moteur du cadre. On a donc souvent intérêt à laisser le moteur en place pour profiter du point d'appui solide constitué par l'ensemble de la moto. Toutefois, nous allons imaginer qu'une réparation d'embiellage nécessite la dépose du moteur, afin d'énumérer, dans l'ordre, les opérations de démontage.

LA 350 cm<sup>3</sup> HCT

# CONSEILS PRATIQUES

## DÉPOSE DU MOTEUR COMPLET

Démonter :

Le carter de chaîne primaire et retirer la chaîne et la commande d'avance à l'allumage.

Le carburateur et le câble du décompresseur.

Le tube d'échappement.

La courroie de dynamo.

Débrancher les canalisations d'huile et les boucher.

Retirer les goujons de fixation du moteur, laisser descendre ce dernier et le dégager par le côté.

## DÉMONTAGE DE L'EMBRAYAGE

Ce démontage peut être effectué le moteur étant en place sur la machine. Démontez le carter de chaîne primaire.

Dévisser les cinq écrous épaulés pour libérer les ressorts (attention à la détente de ces derniers).

Retirer le plateau et les disques.

Débloquer le moyeu d'embrayage avec la clé spéciale à canon en immobilisant le moyeu avec la pince prévue dans l'outillage de bord.

Tous les cinq mille kilomètres, démonter les disques d'embrayage et vérifier l'état des garnitures. Si celles-ci présentent une usure prononcée, au point d'affleurer la tôle, les remplacer.

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 la boîte, soit au point mort, ou encore lorsqu'on fait volontairement patiner l'embrayage pour éviter le calage du moteur dans la marche en convoi, par exemple, ou pour gravir des pentes trop raides.

Cette usure peut aussi avoir pour cause le manque de garde à la poignée de débrayage. Il faut qu'au repos le câble de commande présente un certain jeu.

## DÉMONTAGE DU MOTEUR

Le moteur étant déposé de la machine :

Retirer la culasse retenue par des vis à tête six pans, engagées dans le cylindre ; attention au joint.

Retirer le cylindre maintenu par des écrous sur le carter moteur en maintenant le piston au point mort bas.

Boucher l'orifice du carter avec un chiffon.

## DÉCALAMINAGE

Il doit se faire, suivant la qualité de l'huile employée, tous les cinq à six mille kilomètres.

Démonter la culasse, nettoyer la chambre d'explosion en la grattant avec un outil en métal tendre.

Roder les soupapes si leur état ou celui de leurs portées l'exige.

Gratter le dessus du piston.

Si le moteur manque de compression, 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.

Chaque segment doit être poli sur tout son pourtour. Une trainée noire serait l'indice d'une mauvaise portée, donc d'une étanchéité insuffisante.

Continuer le démontage du moteur en séparant les deux carters assemblés par des goujons filetés à leurs deux extrémités.

Sortir le vilebrequin qui reste engagé dans le carter droit.

On peut poursuivre les opérations de démontage dans l'ordre suivant :

Démontez la distribution complète, sortir les différents pignons.

Dégager le dispositif lève-soupape jouant le rôle de décompresseur.

Démontez la pompe à huile (seulement en cas d'absolue nécessité). Vérifier soigneusement l'étanchéité des joints au remontage.

## BOITE DE VITESSES

**DEMONTAGE.** — Déboulonner le couvercle de la boîte et laisser l'huile s'écouler, sortir la tige de débrayage.

Tirer le couvercle bien d'aplomb et dégager d'un bloc les arbres, pignons, fourchettes, etc..., qu'on pourra ensuite, séparer facilement les uns des autres.

Démontez, s'il y a lieu, le mécanisme de sélecteur.

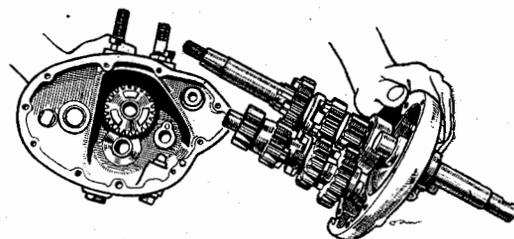
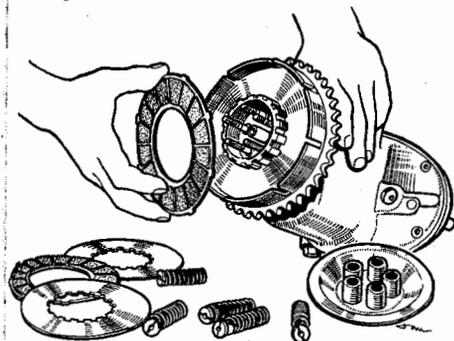
Notons que le pignon de prise directe reste engagé dans le roulement du fond du boîtier. Pour le dégager, il suffira de démonter le pignon de chaîne et de frapper avec un maillet, sur l'arbre, pour sortir le pignon par l'intérieur.

**REMONTAGE.** — Si la boîte a été entièrement démontée :

Placer dans le couvercle de boîte, à l'aide d'un maillet, la bague bronze de l'arbre de kick.

Engager dans cette bague l'arbre de kick portant le secteur denté.

Placer dans le couvercle l'arbre de pédale de sélecteur avec le secteur denté commandant le barillet porte-rampes.



Emmancher la bague bronze dans le fond du carter de boîte.

Emmancher au mallet, bien d'aplomb, le roulement de l'arbre de sortie de boîte et son joint d'étanchéité.

Engager dans le roulement l'axe du pignon de sortie de boîte après avoir placé une rondelle tôle contre le roulement.

Bloquer le gros écrou six pans de retenue.

Préparer l'arbre principal, placer le dispositif à rochets du kick avec le ressort d'appui.

Bloquer l'écrou de retenue (pas à gauche) avec une clé à ergots.

Préparer le barillet à rampes du sélecteur avec ses deux fourchettes.

Graisser l'arbre de sortie de boîte.

Présenter les fourchettes dans les baladeurs en position de point mort et emmancher les trois arbres en même temps dans le carter de boîte, tourner avec une clé l'extrémité carrée de l'arbre du barillet pour trouver plus facilement la bonne position de montage permettant l'engagement correct des différents arbres.

Fermer la boîte de vitesses en remplaçant le couvercle (s'aider d'un mallet, en frappant sur le pourtour), n'utiliser ni joint, ni enduit.

Visser dans le couvercle l'écrou guide de la tige de débrayage.

Visser le doigt de verrouillage des vitesses.

Bloquer définitivement les vis d'assemblage du couvercle de boîte.

Placer le ressort de kick et sa vis de fixation (en prenant la précaution de le bander correctement).

## DÉMONTAGE DU SÉLECTEUR

Dans le boîtier du sélecteur (prévu dans le couvercle de boîte) :

Placer la butée double et la serrer (3 vis).

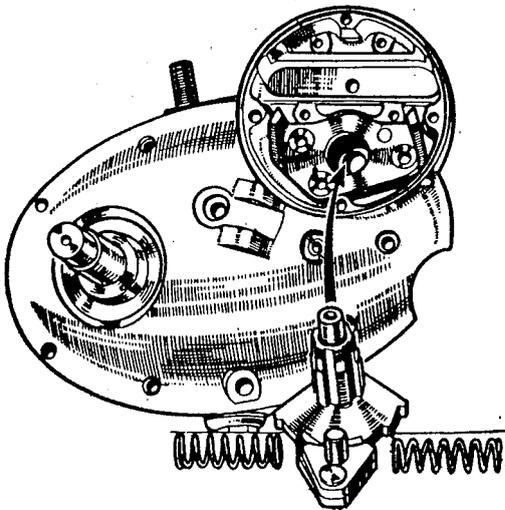
Engager dans leurs logements les deux ressorts de rappel au repos de la pédale de sélecteur, placer leur butée (échancrée en arc de cercle).

Replacer la tôle de retenue.

Placer la pièce à rochets sur l'arbre du secteur denté, remonter le support de cliquet.

Garnir de graisse consistante le boîtier de sélecteur et visser le petit couvercle.

Remonter la pédale de sélecteur provisoirement, sa position définitive sera déterminée sur la machine suivant le goût du pilote.



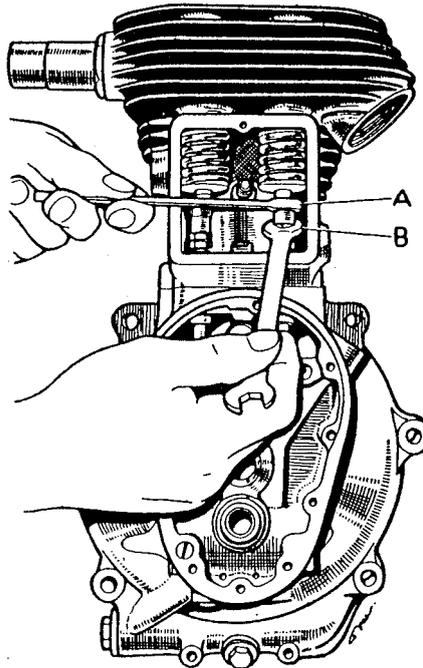
## REMONTAGE DE L'EMBRAYAGE

Placer la rondelle derrière le moyeu d'embrayage et engager ce dernier dans la roue porte-cage d'embrayage, mettre le joint feutre et serrer l'écrou de blocage.

Remonter sur l'arbre de boîte la roue d'embrayage complète, engager la clavette, visser l'écrou de retenue et bloquer le contre-écrou.

Replacer les disques et le plateau d'appui.

Remettre en place les ressorts, les vis de serrage et les goupilles. Remplacer la tige de débrayage et serrer la vis de réglage avec son contre-écrou.



## RÉGLAGE DES POUSSOIRS DE SOUPAPES

S'assurer périodiquement, lorsque le moteur est chaud, que le jeu entre la queue de la soupape et le poussoir est de 0,1 mm. Un jeu supérieur, cause à la fois de l'usure, du bruit, et un mauvais rendement en raison de la levée insuffisante des soupapes.

Le réglage doit se faire à chaud, lorsque la tige de soupape est dilatée.

Vérifier le jeu des guides de soupapes.

Remplacer sans hésiter les guides dont l'usure est trop prononcée.

En nous reportant à la figure nous voyons l'opération du réglage des soupapes. Le poussoir est composé d'un corps manœuvré par les basculeurs de la distribution (voir dépliant) et d'un capuchon de réglage dont le mouvement est bloqué par un contre-écrou. Pour régler le jeu, il faut maintenir avec une clé le capuchon A et desserrer le contre-écrou B. En faisant tourner ensuite le capuchon A sur le corps du poussoir, régler le jeu en interposant une jauge d'épaisseur sous la queue de soupape.

## DÉPOSE DU PISTON

Repérer soigneusement la position du piston (petite croix en avant par exemple).

Enlever les jons de retenue de l'axe et chasser ce dernier à l'aide d'un jet de bronze ou mieux d'une petite presse (à défaut on peut aussi utiliser un serre-joint).

## REMONTAGE DU PISTON

Observer rigoureusement la position d'origine du piston. Le nettoyer ainsi que son axe.

Plonger le piston dans l'eau bouillante, le monter sur la bielle et introduire rapidement l'axe froid dans son logement.

Replacer les jons de verrouillage.

## RÉASSEMBLAGE DES CARTERS-MOTEUR

Engager d'abord le vilebrequin dans l'un des carters, placer ensuite le second carter et l'appuyer fortement et bien d'aplomb vers l'autre.

Avant de bloquer définitivement les boulons d'assemblage, s'assurer que l'alignement du plan de joint du cylindre est correct, c'est-à-dire que les carters arrivent tous deux au même niveau. Pour plus de sécurité, ce plan de joint sera contrôlé avec une règle.

Remplacer à chaque remontage le joint de cylindre et le joint de culasse.

## DÉMONTAGE DE L'EMBIELLAGE

En principe, ce travail sera à confier à un spécialiste ou à un agent Terrot.

Déboulonner le maneton après avoir enlevé les vis de verrouillage placées contre un des pans des écrous.

Chasser le maneton à la presse, il est emmanché « cône ». (Les arbres de vilebrequin seront démontés de la même manière que le maneton).

## REMONTAGE DE L'EMBIELLAGE

Serrer un des volants de vilebrequin horizontalement dans l'étau.

Placer une des rondelles entretoise du maneton.

Emmancher le maneton à la main.

Disposer tout autour les aiguilles, les maintenir d'une main, pendant qu'on les serre avec une ficelle faisant deux ou trois tours.

Pendant que la ficelle est tendue, engager la bielle, enlever la ficelle.

Graisser abondamment, placer la seconde rondelle entretoise, emmancher l'autre volant de vilebrequin.

Serrer modérément les deux écrous de blocage du maneton après s'être assuré que les trous de graissage prévus dans les volants et dans le maneton sont bien en ligne.

Aligner le plus justement possible les arbres de vilebrequin et emmancher le maneton à la presse ; noter qu'une pression de 7 à 8 tonnes est nécessaire pour assurer un montage correct.

Prendre ensuite le vilebrequin dans deux V placés sur un marbre et vérifier le faux rond à l'aide d'un comparateur.

Les défauts d'alignement seront corrigés en frappant avec une masse

sur l'un des volants ou en introduisant une pince entre les volants à l'opposé du maneton.

Lorsque le faux rond a été pratiquement supprimé (tolérance 0,01 à 0,02 mm), bloquer définitivement les écrous du maneton et placer les vis de verrouillage (contre un des pans). Vérifier une dernière fois l'alignement.

## FOURCHE

### Fonctionnement :

Chacun des deux éléments de fourche contient 150 cc d'huile. Employer l'huile Castrolite brevetée. Au repos, cette huile remplit l'espace annulaire A. Lorsque la roue aborde un obstacle, elle monte, et ce mouvement a pour conséquence de chasser l'huile (contenue dans l'espace annulaire) qui soulève le clapet et vient compléter le remplissage de la partie annulaire C comprise entre le piston d'amortisseur E et le clapet B. L'excédent du volume d'huile déplacé passe dans l'espace annulaire F par l'intermédiaire des trous calibrés G et H.

Lorsque le ressort se détend, le clapet B se referme et l'huile contenue dans la partie annulaire C se fraie un passage forcé par l'espace annulaire, il est déterminé une fois pour toutes, de sorte qu'il n'y a pas lieu de le modifier par la suite, et il n'y a donc aucun réglage à faire à la sortie d'usine.

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

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

## DÉMONTAGE

Le démontage est très simple :

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

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

La fourche ayant un grand débattement (160 mm de course totale), la commande de compteur est elle-même télescopique. Comme elle ne travaille pas dans un axe parallèle à celui de la fourche, elle comporte une rotule à chaque extrémité.

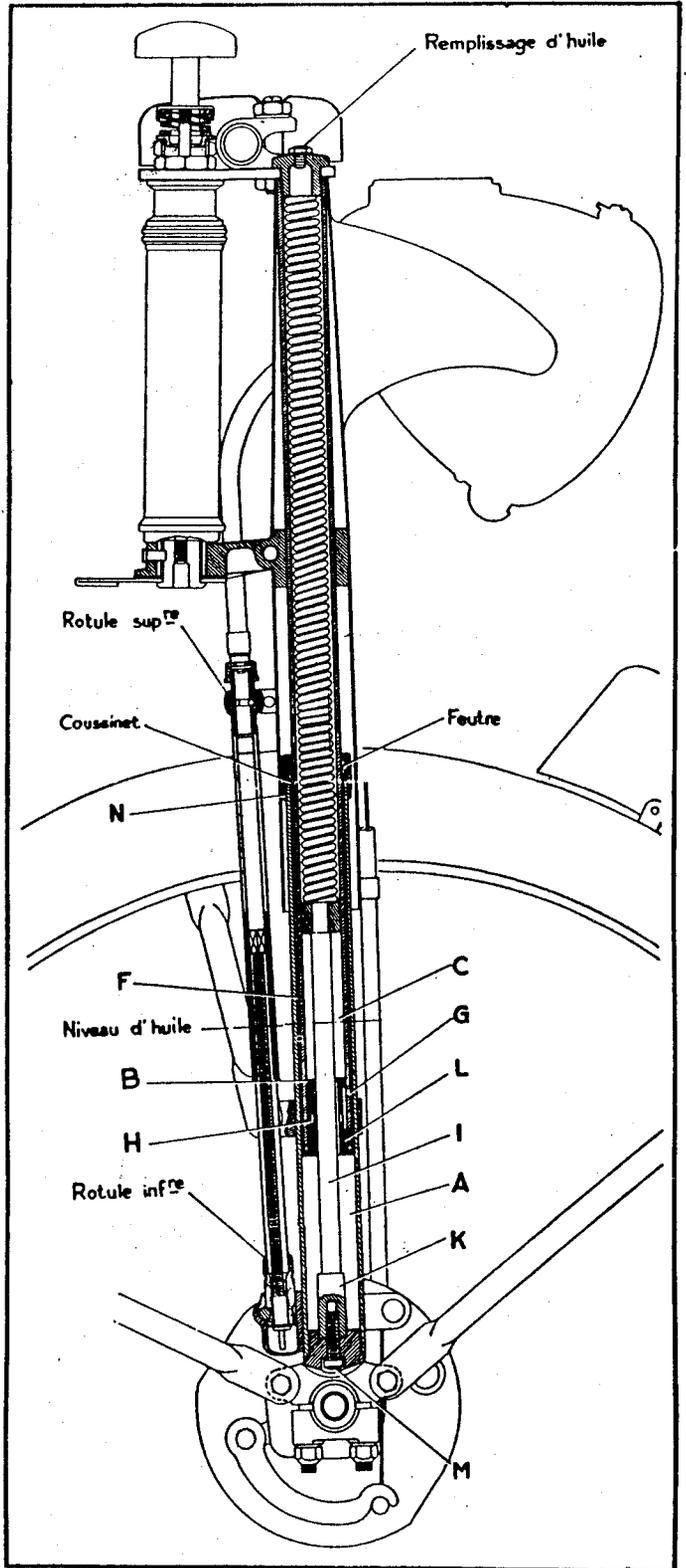
## GRAISSAGE

La pompe ne demande aucun soin ni réglage. Pour la démonter (en cas de nécessité absolue), enlever le couvercle de distribution du moteur et retirer la vis-guide, 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 repère ; vérifier tous les 500 kilomètres.

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.

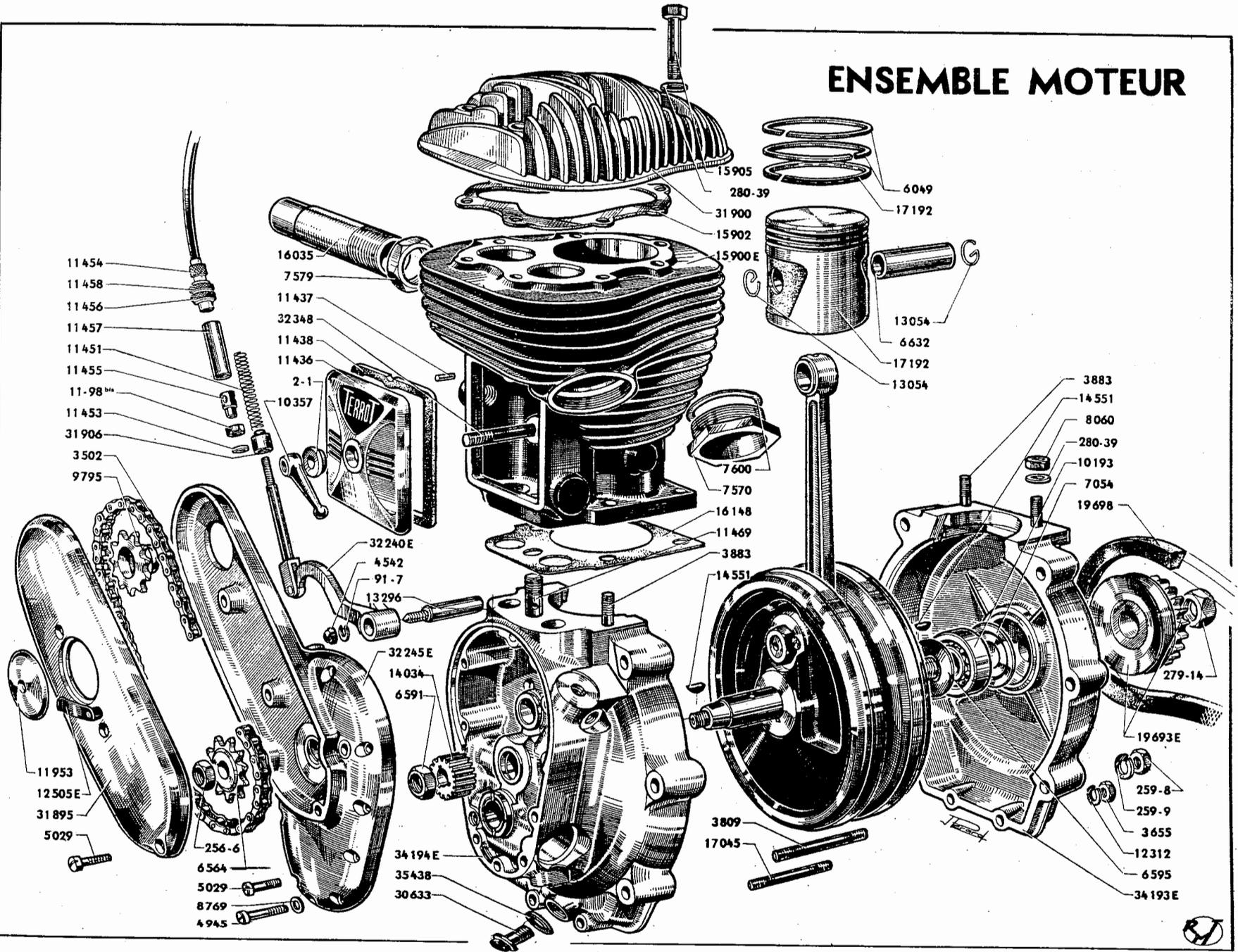
S'assurer souvent que les raccords sont bien étanches, les joints en bon état et bien serrés. La moindre rentrée d'air par un joint mal assuré risque d'apporter des troubles dans la circulation d'huile.

Pour le démontage du filtre à huile, à la partie inférieure du carter, utiliser la clé coudée de 17, livrée dans la trousse. Le serrage correct de ce raccord est particulièrement important. Assurer l'étanchéité à l'« Hérmétique ».

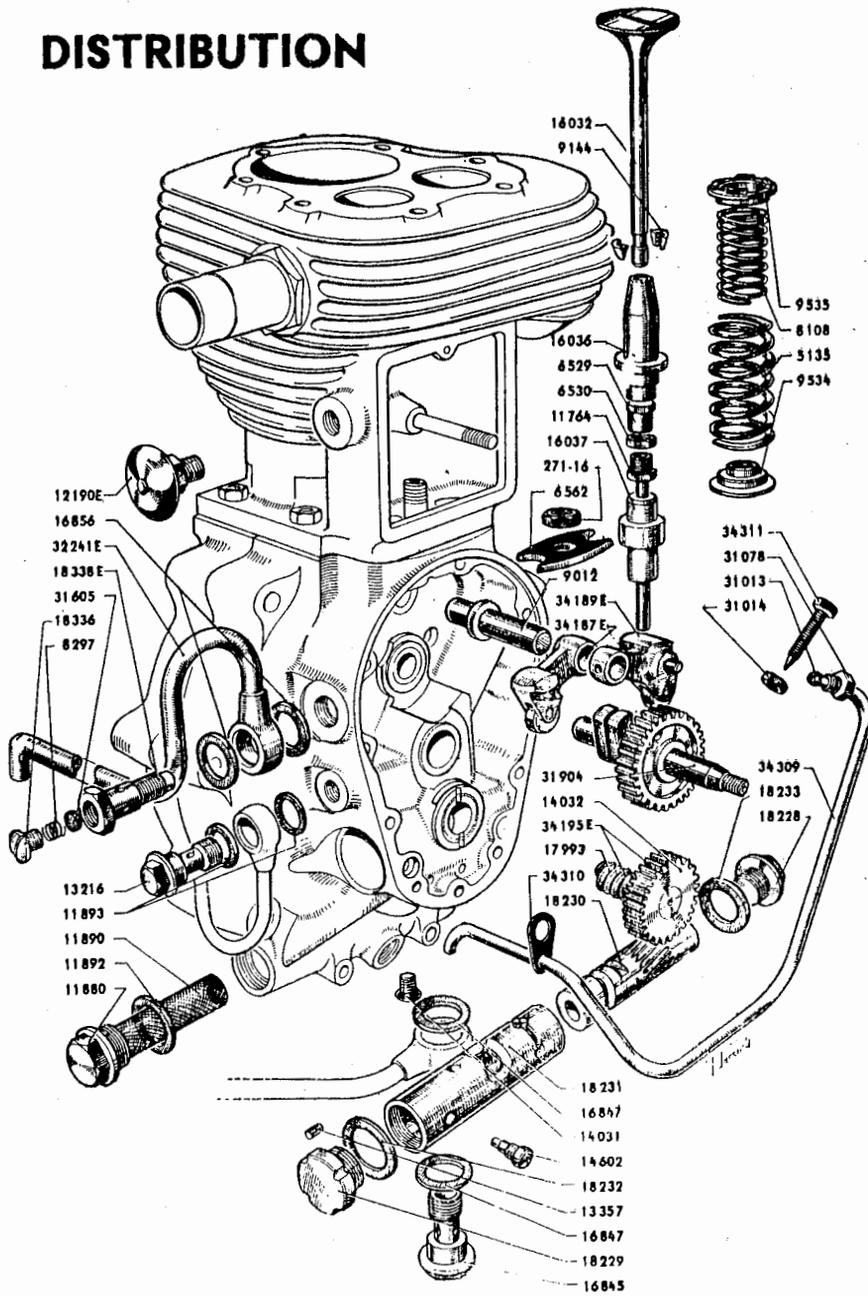


- |         |                     |   |                      |
|---------|---------------------|---|----------------------|
| A, C, F | Espaces annulaires. | K | Cône de freinage.    |
| B       | Clapet.             | L | Corps du clapet.     |
| E       | Piston amortisseur. | M | Vis de fixation.     |
| G, H    | Trous calibrés.     | N | Ecrou presse-étoupe. |
| I       | Tige de piston.     |   |                      |

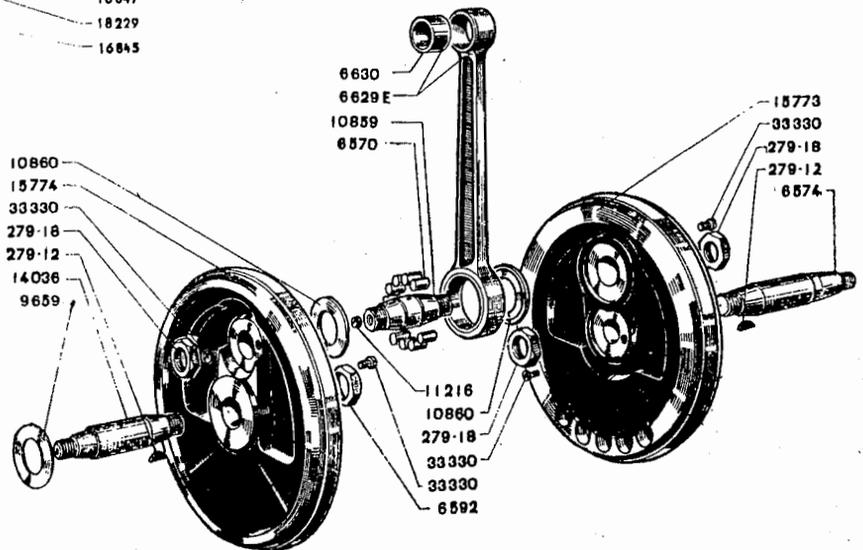
# ENSEMBLE MOTEUR



# DISTRIBUTION



# POMPE A HUILE



# EMBIELLAGE

