

LA
P.107



Peugeot

Cycles Peugeot

Société Anonyme au capital de 22 Millions de francs

Direction Générale :

SERVICES ADMINISTRATIFS, TECHNIQUES ET
COMMERCIAUX, SERVICE EXPORTATION

BEAULIEU - VALENTIGNEY (Doubs)

Tél. : 2-21 MONTBÉLIARD

— 6 VALENTIGNEY

Adresse Télég. : CYCLES VALENTIGNEY

Magasin d'Exposition et de Vente :

71, Avenue de la Grande-Armée, PARIS

Dépôt de Paris

et Ateliers de Réparations :

40, Rue Louis Blanc

COURBEVOIE (Seine)

Magasin Central de Pièces détachées

et Ateliers de Réparations :

BEAULIEU - VALENTIGNEY (Doubs)

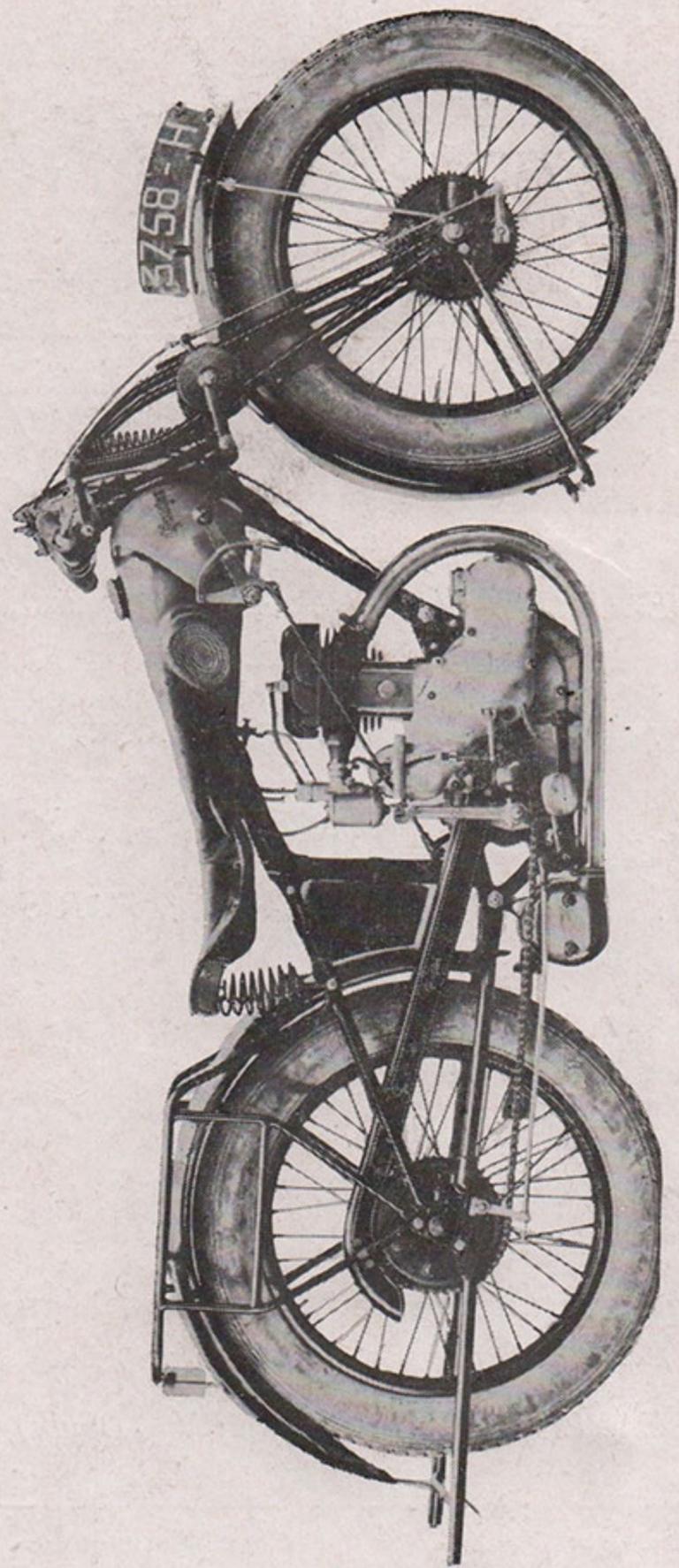
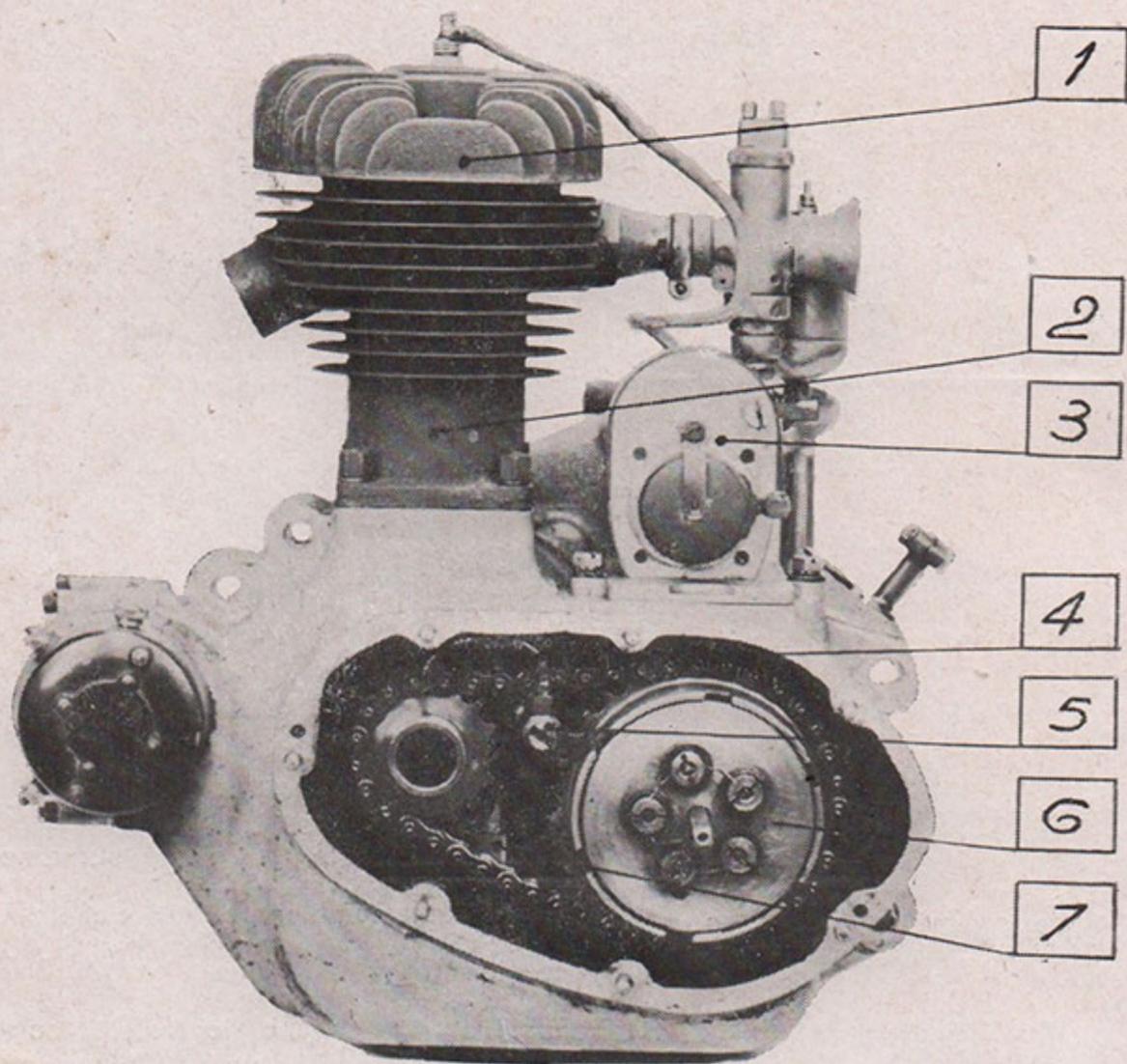


Planche 1

LA P. 107

Un moteur puissant dont tous les organes sont protégés, monté sur une machine remarquablement stable et sûre, grâce à son cadre surbaissé, sa fourche robuste et ses freins efficaces. Motocyclette de tourisme parfaite, d'un entretien facile et d'un confort absolu



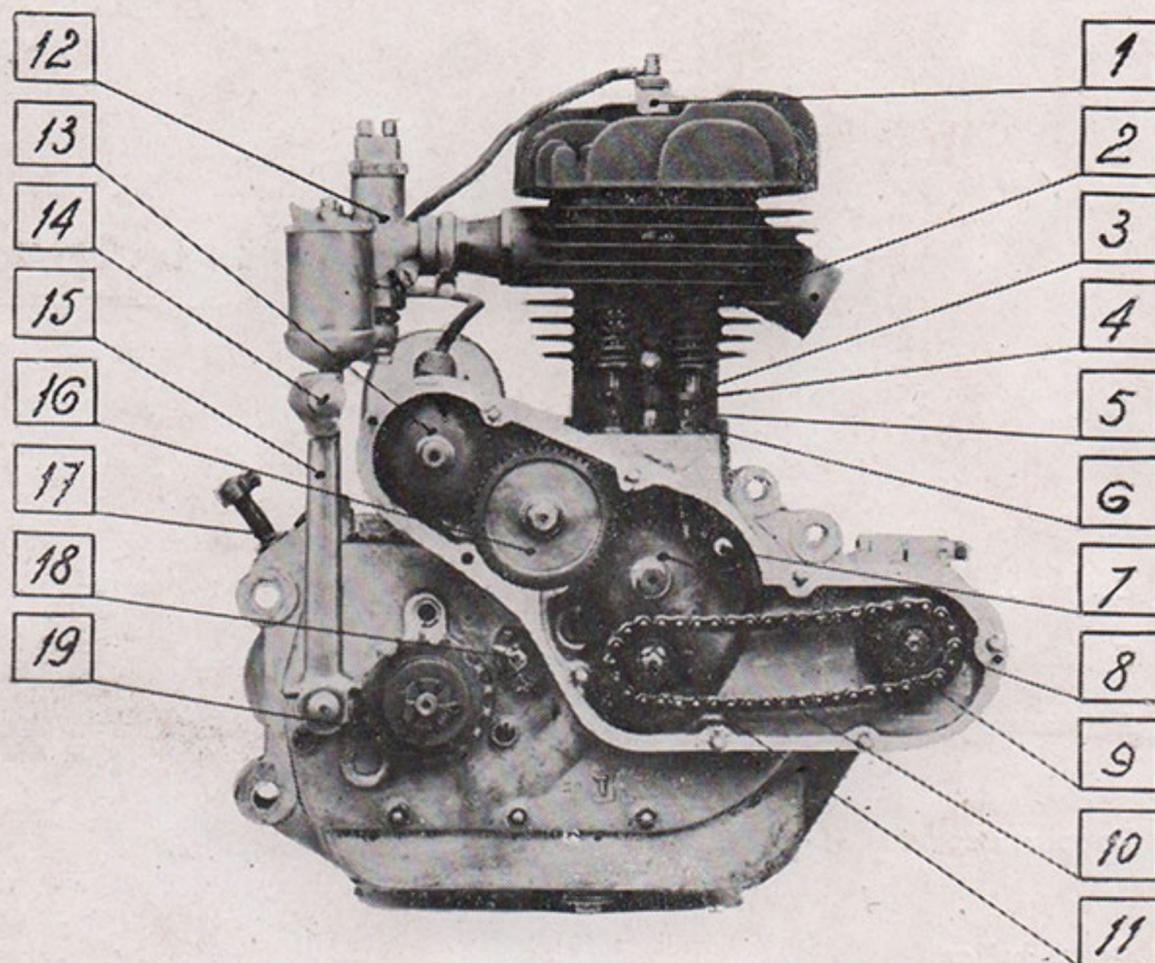
- 1 Culasse.
- 2 Cylindre.
- 3 Magnéto.
- 4 Sortie d'huile venant graisser le pignon moteur.
- 5 Distributeur d'huile à tournevis.
- 6 Embayage.
- 7 Pompe à huile.

Planche 2

Caractéristiques

Alésage..	72									
Course	85									
Cylindrée	346 ^c /m ³									
Puissance fiscale	4 CV.									
Rapport des vitesses	<table style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr> <td>1^{re}</td> <td>—</td> <td>14.</td> </tr> <tr> <td>2^{me}</td> <td>—</td> <td>8,47</td> </tr> <tr> <td>3^{me}</td> <td>—</td> <td>5,77</td> </tr> </table>	1 ^{re}	—	14.	2 ^{me}	—	8,47	3 ^{me}	—	5,77
1 ^{re}	—	14.									
2 ^{me}	—	8,47									
3 ^{me}	—	5,77									
Pneus ballon											
Poids	130 Kgs. environ									

Pour compléter ces caractéristiques, nous donnons ci-après une description sommaire de cette motocyclette qui permettra à notre clientèle d'en connaître tous les perfectionnements, et, partant, de l'utiliser avec le meilleur rendement.



- | | |
|--|---|
| 1 Bougie. | 10 Chaîne de commande de la dynamo. |
| 2 Ressort de soupape. | 11 Pignon moteur. |
| 3 Jeu entre queue de soupape et poussoir. | 12 Carburateur. |
| 4 Vis des poussoirs. | 13 Pignon de commande de la magnéto. |
| 5 Contre-écrou de la vis des poussoirs. | 14 Poignée de manivelle du kick. |
| 6 Poussoirs. | 15 Manivelle de kick. |
| 7 Axe de culbuteur. | 16 Pignon intermédiaire. |
| 8 Pignon de l'arbre à cames. | 17 Axe de commande changement vitesses. |
| 9 Pignon de commande de la dynamo d'éclairage. | 18 Reniflard. |
| | 19 Pignon de chaîne commande roue AR. |

Planche 3

Description

MOTEUR. (Planches 2-3).

Le moteur est monocylindrique fonctionnant d'après le cycle à 4 temps.

La distribution se fait par soupapes latérales. La culasse de forme spécialement étudiée (basée sur le principe de la turbulence pour lui assurer le plus grand rendement possible) est rapportée et fixée par 7 goujons. Les tiges et les ressorts de soupapes sont protégés par un carter en tôle facilement démontable pour le réglage des poussoirs. Tous les autres organes du moteur sont enfermés dans des carters.

Le piston en alliage spécial comporte les segments d'étanchéité ainsi qu'un segment racleur d'huile. Il s'articule au pied de bielle par un axe creux de grand diamètre. La tête de bielle est montée sur rouleaux. Les volants sont intérieurs et forment vilebrequin par l'intermédiaire du maneton. Les axes du volant sont montés sur roulements à billes de grandes dimensions, et portent à leurs extrémités, l'un le pignon de commande de la distribution, l'autre le pignon de commande de la boîte de vitesses.

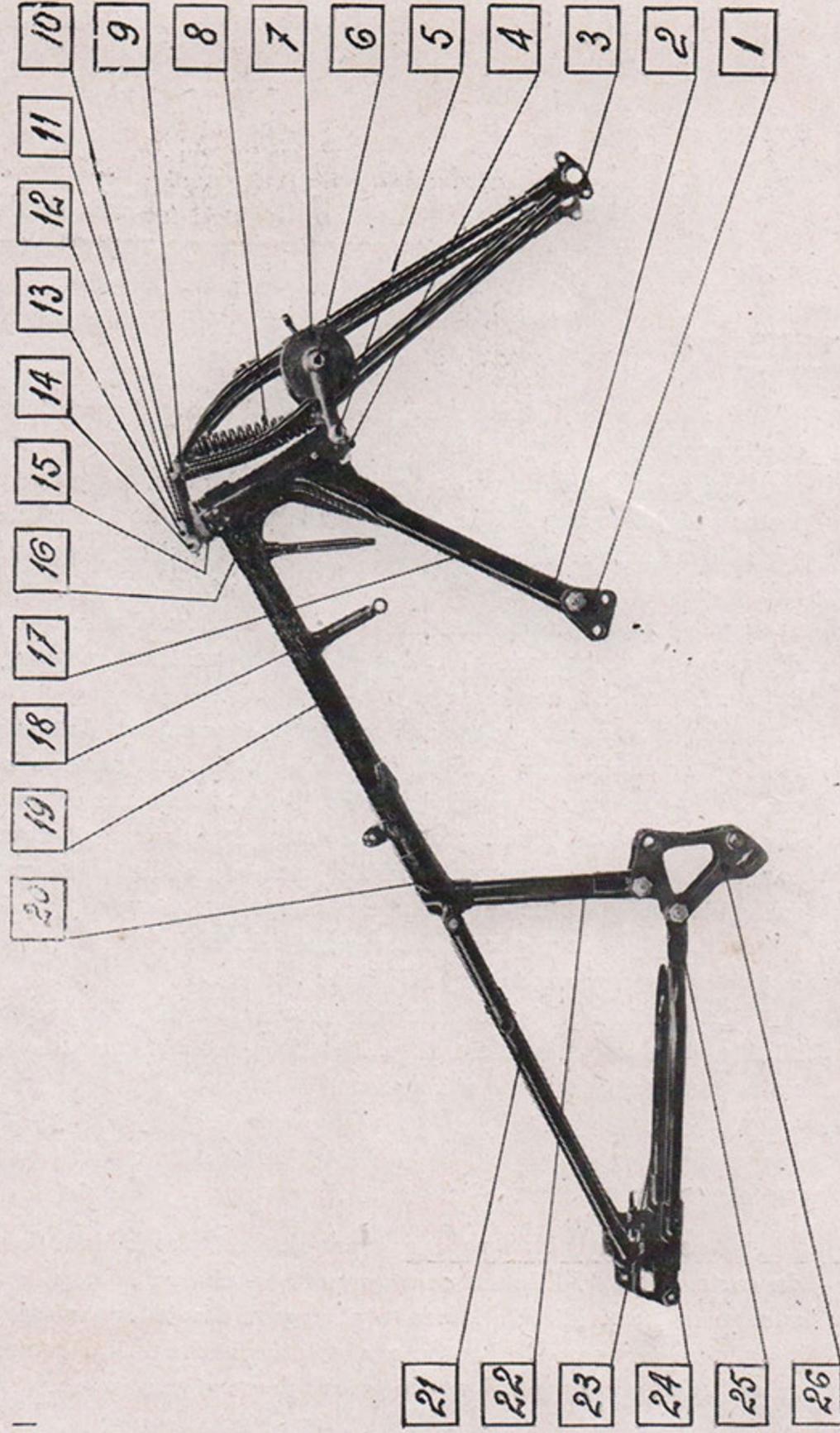
La partie inférieure du carter moteur constitue un réservoir d'huile et sa contenance est de 1 litre 300 environ, quantité suffisante pour parcourir 600 à 800 Kms.

LA POMPE A HUILE.

Une pompe, du type à engrenages, est placée dans le fond du carter moteur. Elle est constamment en charge et ne demande aucun soin particulier; elle peut d'ailleurs se démonter sans toucher aux autres organes. Un bouton sur le côté gauche du carter permet de régler le graissage suivant le travail demandé au moteur.

Ensemble du cadre et de la fourche

vu de côté



entièrement en pièces de forge et tubes brasés

Planche 4

- 1 Patte avant d'attache du moteur.
- 2 Raccord inférieur support moteur en acier forgé.
- 3 Patte inférieure de fourche en acier forgé.
- 4 Palier inférieur de la fourche en acier forgé.
- 5 Axe inférieur arrière fileté.
- 6 Axe inférieur avant fileté.
- 7 Bielle inférieure de fourche comprenant l'amortisseur de choc.
- 8 Ressort de fourche.
- 9 Patte supérieure de fourche en acier forgé.
- 10 Axe supérieur avant de la fourche.
- 11 Jumelle supérieure de fourche.
- 12 Boulon de serrage du collier de fourche.
- 13 Collier supérieur en acier forgé.
- 14 Axe supérieur arrière de fourche.
- 15 Cuvette réglable de direction.
- 16 Douille de direction en acier forgé (renforcée).
- 17 Tube de cadre.
- 18 Support de la commande de changement de vitesses.
- 19 Tube de corps avant du cadre.
- 20 Raccord de cadre en acier forgé.
- 21 Jambage supérieur de fourche arrière.

- 22 Tube de corps arrière du cadre.
- 23 Jambage inférieur de fourche arrière.
- 24 Patte arrière du cadre en acier forgé.
- 25 Raccord inférieur de fourche arrière en acier forgé.
- 26 Patte arrière d'attache du moteur.

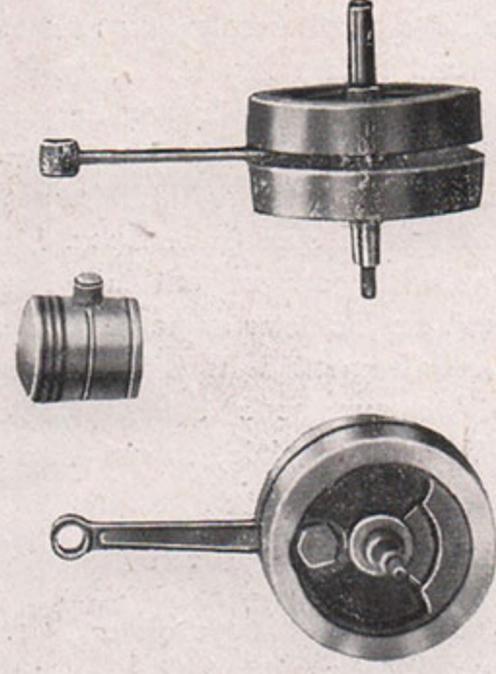


Planche 5

LA BOITE DE VITESSES.

La boîte de vitesses est du type classique, à un seul baladeur, et comprend trois rapports. Les pignons en sont taillés dans la masse, et les aciers spéciaux employés alliés à un traitement judicieux leur assurent un fonctionnement de très longue durée sans usure. Le réglage est nul. Le graissage étant automatique, il n'y a pas lieu de s'en préoccuper. L'embrayage, à disques métalliques multiples fonctionnant dans l'huile, est indéréglable et très progressif. Le kick starter permet de lancer facilement le moteur.

L'entraînement de la boîte de vitesses se fait par une chaîne venant du moteur; cette chaîne travaille dans un carter fermé et est continuellement lubrifiée, ce qui lui assure une très longue durée.

CADRE. (Planche 4).

Le cadre est du type ouvert, permettant un démontage aisé du moteur. Il est constitué de tubes d'acier renforcés et de raccords en acier forgé. Sa forme et les matériaux employés lui assurent une solidité à toute épreuve. Il donne une position de selle très basse assurant une parfaite tenue de route.

FOURCHE. (Planche 4).

La fourche est du type à parallélogramme déformable. Sa construction tout spécialement étudiée permet d'allier à une robustesse à toute épreuve une très grande élasticité, obtenue par deux ressorts d'égale force dont les oscillations sont freinées par deux amortisseurs facilement réglables. Cette disposition assure à la machine une suspension incomparable.

DIRECTION.

Un guidon large donne une grande facilité de conduite. La direction est réglée d'ailleurs pour obtenir une tenue de route impeccable. Néanmoins, nous y avons adjoint un frein de direction qui permet d'éviter les vibrations trop importantes, et assure par la suite, en même temps qu'une grande sécurité, une conduite agréable. Nous recommandons d'ailleurs de n'utiliser ce frein que sur mauvaises routes et à allure très élevée.

LES FREINS.

Ces organes essentiels sont à tambours pris dans la masse. Des nervures assurent leur rigidité en même temps qu'un excellent refroidissement. Leurs commandes sont réglables sans le secours d'aucun outil, ils sont très progressifs et assurent une sécurité absolue.

TRANSMISSION.

La transmission par chaîne travaille sans chocs grâce à l'amortisseur prévu au pignon moteur. Une sortie de vapeur d'huile constituée par le reniflard permet une lubrification continue sans que le motocycliste ait à s'en préoccuper.

MOYEUX.

Les moyeux d'un système breveté, sont démontables, sans qu'il soit nécessaire de toucher ni aux freins ni à la transmission pour enlever la roue. Le système d'entraînement et de centrage les rend interchangeable, le démontage et remontage de la roue en cas de crevaison se fait en moins de 2 minutes.

GARDE-BOUE.

Les garde-boue sont très larges et assurent le maximum de protection du motocycliste et de sa machine.

RÉSERVOIR.

Le réservoir contient environ 10 litres d'essence permettant de faire un minimum de 300 Kms sans réapprovisionnement.

PNEUS.

La machine est montée sur pneus ballon 27x4 (700x100) assurant le plus grand confort.

Nous donnons ci-dessous les pressions de gonflage de ces pneumatiques :

Cavalier seul	{ AV : 0 kg. 800 à 1 kg. maximum. AR : 1 kg. à 1 kg. 100 maximum.
Avec passager en tan-sad	{ AV : 0 kg. 800 à 1 kg. maximum. AR : 1 kg. à 1 kg. 200 maximum.

Entretien

1° - GRAISSAGE.

L'essentiel pour obtenir d'une motocyclette un fonctionnement parfait et une longue durée de tous ses organes, est d'assurer partout un graissage efficace. Avant d'indiquer la façon dont ce graissage doit être effectué, nous procéderons à un examen rapide du fonctionnement du graissage automatique dans le bloc moteur, qui est évidemment le plus important.

BLOC MOTEUR.

Graissage automatique (Planche 15). — L'huile contenue dans le fond du carter est aspirée par la pompe à travers un tamis à mailles fines ; elle est refoulée par les engrenages jusqu'au distributeur 8 qui a pour mission de répartir l'huile :

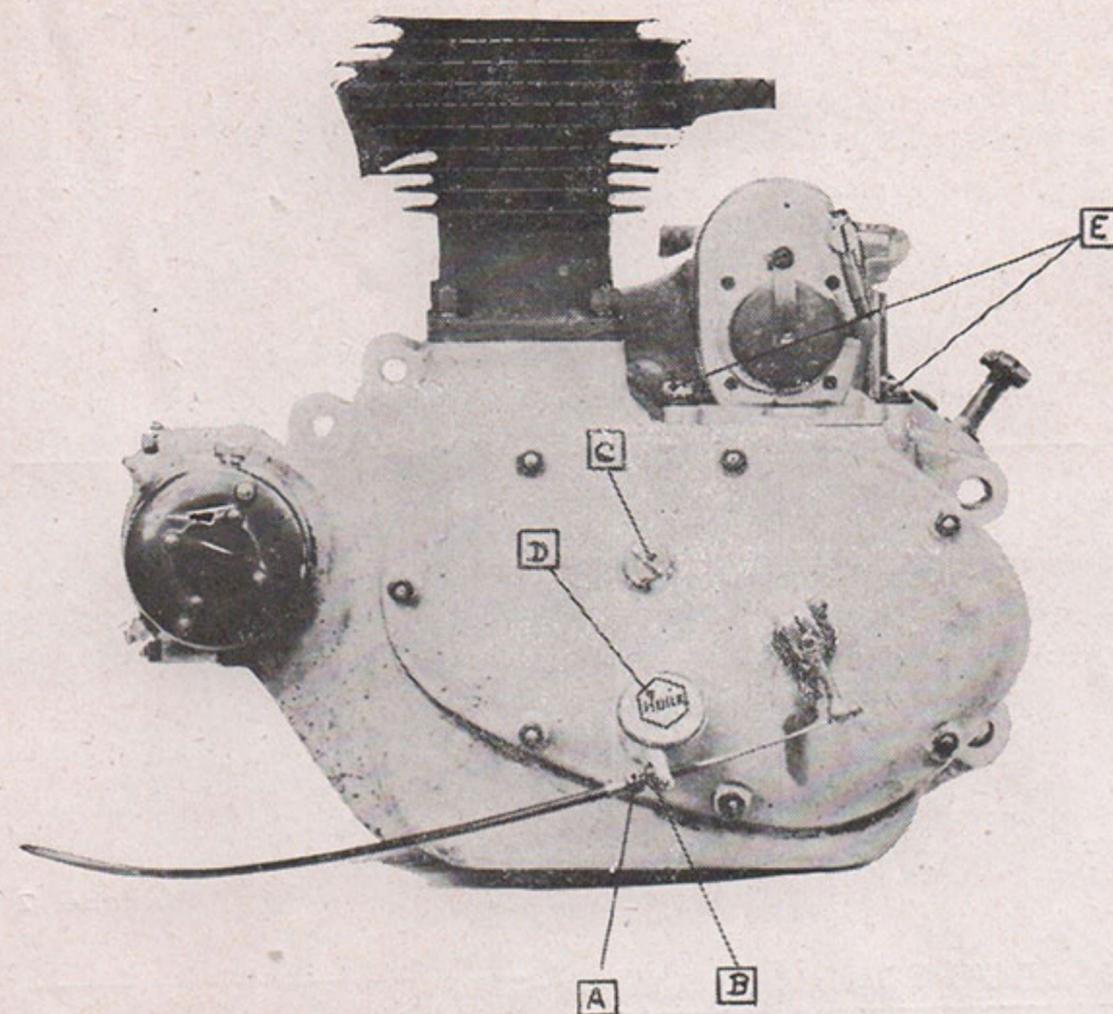
- 1° — Sur le pignon et l'embrayage par projection ;
- 2° — Sur l'embellage et le cylindre également par projection ;
- 3° — Sur la distribution et la commande de magnéto.

L'huile retombe ensuite dans le fond du carter (celle provenant de la distribution passe par la boîte de vitesses) où s'établit un niveau constant. Il est donc aisé de constater que le maximum de lubrification a été assuré au bloc moteur.

D'autre part, afin d'utiliser rationnellement le graissage, nous avons prévu un dispositif de réglage fonctionnant comme suit :

DISPOSITIF DE RÉGLAGE DU GRAISSAGE. (Planche 7).

Sur le côté droit du carter se trouve un bouton fendu (C, planche 6), commandant le distributeur par un accouplement à tournevis. Ce bouton peut se trouver dans deux positions extrêmes, correspondant, l'une (1 ou F) à "fermé" (à ce moment le jet de graissage au moteur n'est pas suffisant pour lui assurer une lubri-

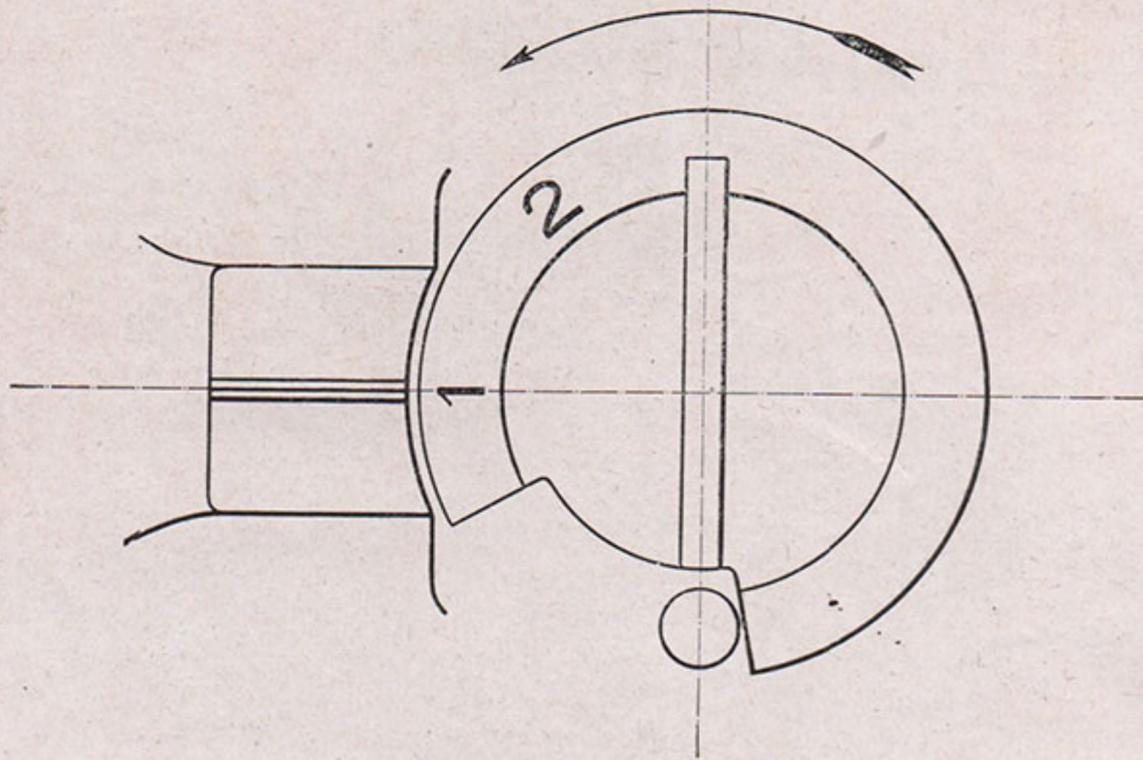


- A Vis tendeur
- B Contre-écrou
- C Bouton de réglage du débit d'huile
- D Bouchon de remplissage d'huile
- E Fixation de la magnéto.

Planche 6

fication parfaite), l'autre (2 ou O) à "ouvert" (position dans laquelle le graissage est très abondant).

Le bouton en position normale doit être ouvert aux $\frac{2}{3}$.



Bouton de réglage du graissage

Planche 7

RÉGLAGE DU GRAISSAGE.

Important.

Avant tout l'huile employée devra être de bonne qualité (nous recommandons tout spécialement la Mobiloil BB).

Pour faire le plein, la machine étant sur la béquille AR, enlever le bouchon D (planche 6) et verser l'huile jusqu'à ce que le niveau arrive à la gorge supérieure de la jauge fixée au bouchon. Pour prendre le niveau ne pas visser le bouchon mais le poser simplement sur l'orifice du carter. La quantité d'huile correspondant au niveau supérieur est d'environ 1 litre 300.

Nous conseillons de filtrer l'huile.

Ne jamais trop pousser la machine pendant les 500 premiers kilomètres. Parcourir cette distance à une vitesse moyenne.

D'autre part, nous ne saurions trop conseiller de vidanger le moteur après les premiers 1.000 kilomètres pour permettre de retirer toutes les impuretés provenant du rôdage et qui sont entraînées par l'huile.

Recommencer la même opération tous les 3.000 kilomètres environ par la suite.

Attention. — Avant de mettre en marche le moteur, vérifier si le bouton n'est pas dans la position fermée, (1 ou F). Pour éviter tout oubli, nous conseillons de le laisser ouvert même après l'arrêt du moteur, ce qui ne présente aucun inconvénient

ARTICULATIONS.

Indépendamment du graissage du bloc-moteur, il y a lieu d'assurer également une lubrification suffisante de toutes les articulations de la motocyclette, celles-ci sont munies de graisseurs Técalémit, et il suffira de donner de temps à autre un coup de la pompe spéciale pour assurer le graissage parfait de l'ensemble.

MOYEURS.

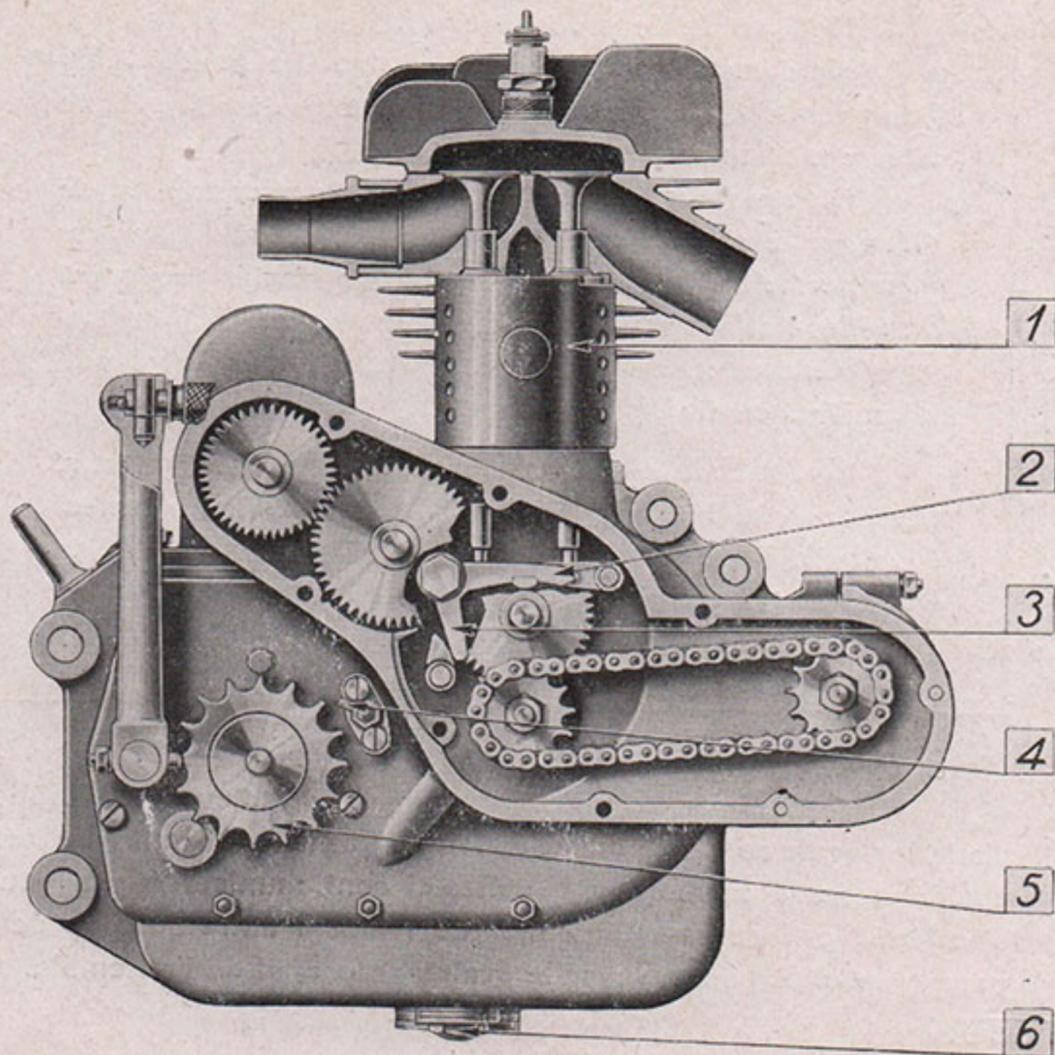
Les moyeux sont également munis de graisseurs Técalémit, et leur graissage sera effectué de la même façon que les articulations.

COMMANDES DIVERSES.

Quelques gouttes d'huile sur les axes des chapes, les articulations de leviers, à l'entrée des câbles dans les gâines, et tous les 500 kilomètres de l'huile additionnée de pétrole, assureront un fonctionnement doux à toutes les commandes.

2° - RÉGLAGES ET VÉRIFICATIONS DIVERSES.

Bien que tous les organes de notre motocyclette aient été spécialement étudiés dans le but de les rendre simples et d'un entretien extrêmement réduit, il est indispensable pourtant d'accorder une attention fréquemment renouvelée aux différents points ci-dessous :



- | | | | |
|---|--------------------------|---|--------------------------------|
| 1 | Cache-soupapes. | 5 | Pignon de commande de roue AR. |
| 2 | Culbuteur d'admission. | 6 | Bouchon de vidange. |
| 3 | Culbuteur d'échappement. | | |
| 4 | Reniflard. | | |

Planche 8

MOTEUR.

Vérifier de temps à autre le jeu entre les tiges de soupapes et les poussoirs, lequel ne doit jamais dépasser $4/10$ de mm . Pour réaliser ce réglage :

1° — Le moteur doit être chaud afin d'opérer sur des pièces dilatées ;

2° — Faire attention à ce que la soupape correspondante soit bien fermée.

Ces deux conditions étant remplies, débloquer le contre-écrou 5 (planche 3) permettant de donner le jeu normal à la vis de réglage du poussoir 4. Dévisser ou visser le poussoir jusqu'à ce que l'on obtienne le jeu prévu entre la tige de soupape et le poussoir. Bloquer à nouveau le contre-écrou 5.

Vérifier également le blocage des différents boulons et écrous, principalement ceux assurant la fixation de la culasse sur le cylindre afin d'éviter les fuites d'huile et les pertes de puissance. Pour bloquer ces écrous, opérer toujours lorsque le moteur est chaud (par suite de la dilatation).

EMBRAYAGE.

L'embrayage étant indérèglable, il n'y a pas lieu de s'en préoccuper, seul le câble de commande peut s'allonger, dans ce cas, dévisser la vis tendeur A (planche 6) jusqu'à obtention de la tension voulue, et caler par le contre-écrou B.

Quand cette commande est bien réglée, la poignée de commande doit présenter une sûreté de 2 mm environ de course sans actionner le levier de débrayage, et il ne doit pas être possible de faire glisser l'embrayage en actionnant le kick, le décompresseur restant fermé. De plus, le moteur tournant débrayé à fond, on doit pouvoir passer du point mort en première, doucement et sans grincement de pignons.

FREINS.

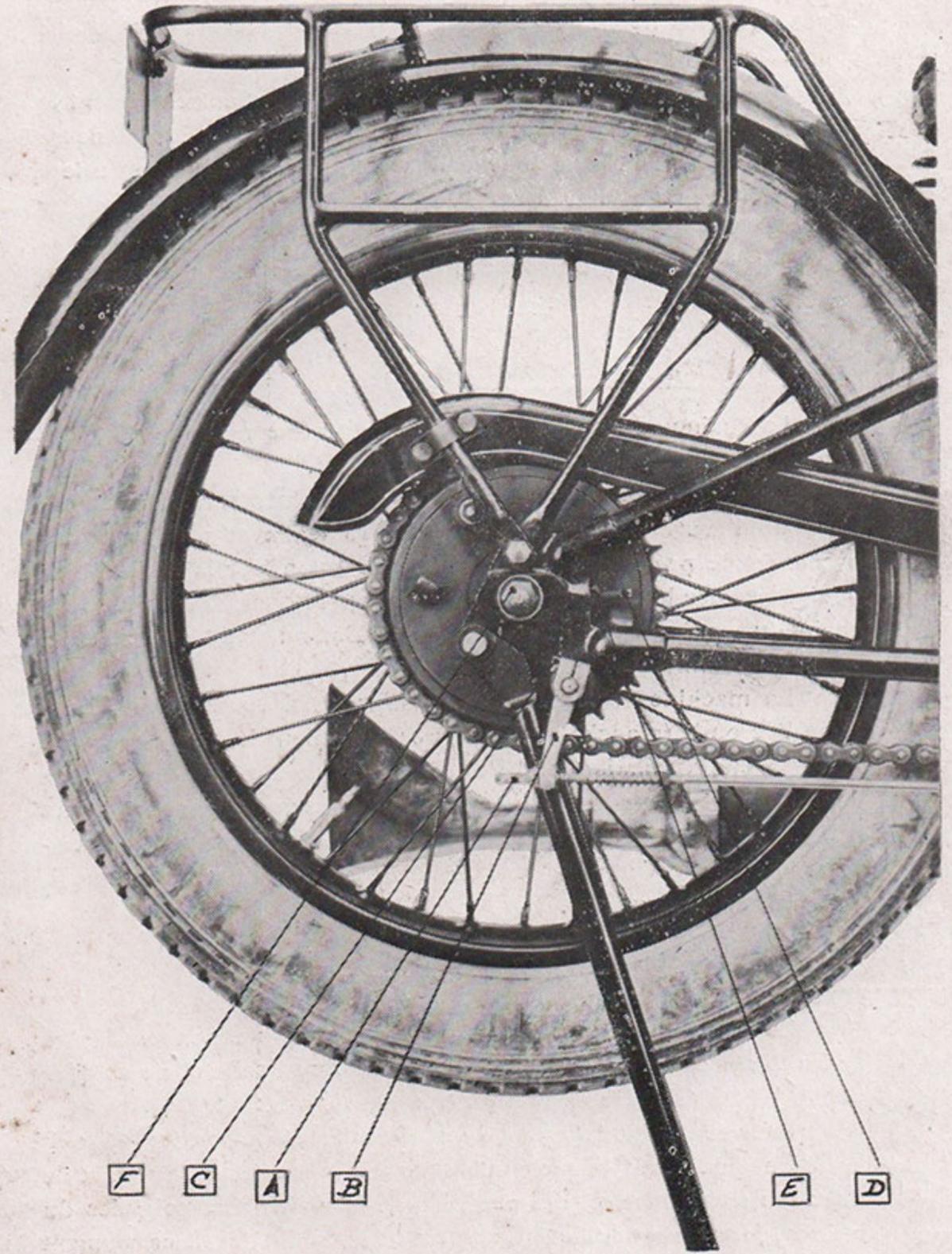
Ce sont les organes qui nécessitent, avec le moteur, le plus d'attention pour les maintenir toujours bien réglés. Aussi, nous avons réalisé des freins puissants dont le réglage est excessivement simple :

(La moto sera placée sur ses deux supports).



- A } Ecrous molletés.
- B } Ecrous molletés.
- C } Amortisseur.

Planche 9



- A Régleur
- B Levier
- C Vis
- D Tendeur
- E Ecou
- F Contre-écrou

Planche 10

Frein avant. — Il suffit de dévisser les écrous molletés A ou B (planche 9) pour obtenir la tension suffisante ; à ce moment la roue doit tourner librement et la poignée du frein AV aura une course de 2 $\frac{m}{m}$ environ avant d'actionner le frein.

Frein arrière. — Le rappel de frein s'obtient en vissant le régleur A (planche 10). Avoir soin comme pour le frein AV de se rendre compte si la roue tourne librement. Si ce réglage devient insuffisant, remettre le régleur A à sa position de début, et régler le frein en agissant sur le levier strié B. Pour cela, desserrer la vis C, tirer le levier de son axe et le replacer une dent plus en arrière. Resserrer le tout.

CHAÎNE DE TRANSMISSION.

La chaîne de transmission doit être tendue normalement, des tendeurs pratiques ont été étudiés à cet effet.

Après un certain temps d'usage, les chaînes se détendent par suite de l'usure des articulations des rouleaux et des dents des pignons. Ne pas attendre que la chaîne tapote sur le pare-chaîne pour en régler la tension, mais vérifier après quelques sorties si la chaîne ne présente aucun flottement. Dans le cas contraire, la retendre comme suit :

La machine étant sur le pied support, dévisser de plusieurs tours l'écrou F (planche 10) desserrer également le contre-écrou E. Avec la clé, visser les tendeurs D jusqu'à obtention du réglage voulu. Avant de resserrer l'écrou F s'assurer que la roue est au centre du cadre et que la tension de la chaîne est régulière. Resserrer fortement l'écrou F de la broche, bloquer le contre-écrou E. L'opération est terminée.

DIRECTION.

Le mauvais état des routes actuelles peut amener une légère usure des roulements de la direction, et comme celle-ci ne souffre aucun jeu, il est nécessaire d'y parer immédiatement.

Pour constater ce jeu on opère de la façon suivante :

En enjambant la moto mise sur ses deux roues, le frein de direction complètement desserré, les deux mains aux poignées du guidon, forcer pour soulever la roue du sol. Si un jeu à ce moment se révèle, régler les roulements comme suit :

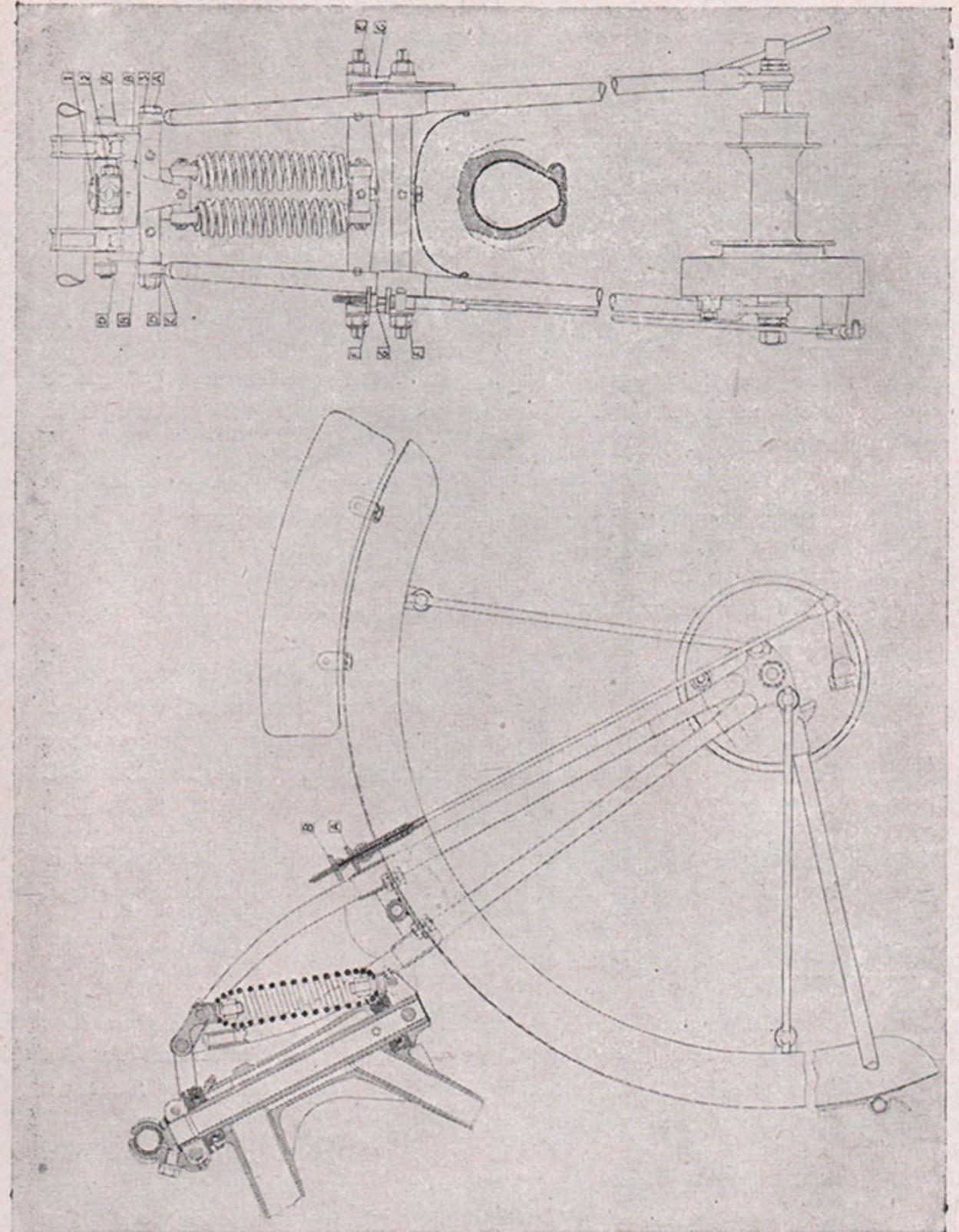


Planche 11

Desserrer les écrous 1 et 2 (planche 11) resserrer la cuvette molletée 3 jusqu'à complète disparition du jeu, rebloquer l'écrou 1 et ensuite l'écrou 2, régler le frein de direction.

FREIN DE DIRECTION.

Son réglage plus ou moins dur s'obtient simplement en serrant ou en desserrant l'écrou molleté placé à sa partie supérieure. Nous recommandons de nouveau de n'utiliser ce frein qu'avec beaucoup de prudence et de ne jamais le rendre trop dur.

ROUES.

Les roues AV et AR se démontent facilement et avec une très grande rapidité. Il n'y a pas à toucher ni aux freins ni à la transmission.

La moto étant sur pied dévisser et enlever l'écrou D et la rondelle C (planche 12) de la broche A. Retirer celle-ci de 6 centimètres, et l'entretoise B étant enlevée, tirer la roue du côté où était l'entretoise jusqu'à dégager les 6 doigts d'entraînement E, retirer alors complètement la broche et la roue tombera d'elle-même.

Le remontage en est tout aussi aisé :

Replacer la roue dans le cadre, et remettre la broche A à fond, en faisant tourner légèrement la roue, repousser bien à fond les doigts E dans leur logement, retirer la broche A et remettre l'entretoise B ; pousser la broche à fond et remonter la rondelle C et l'écrou D en serrant à bloc.

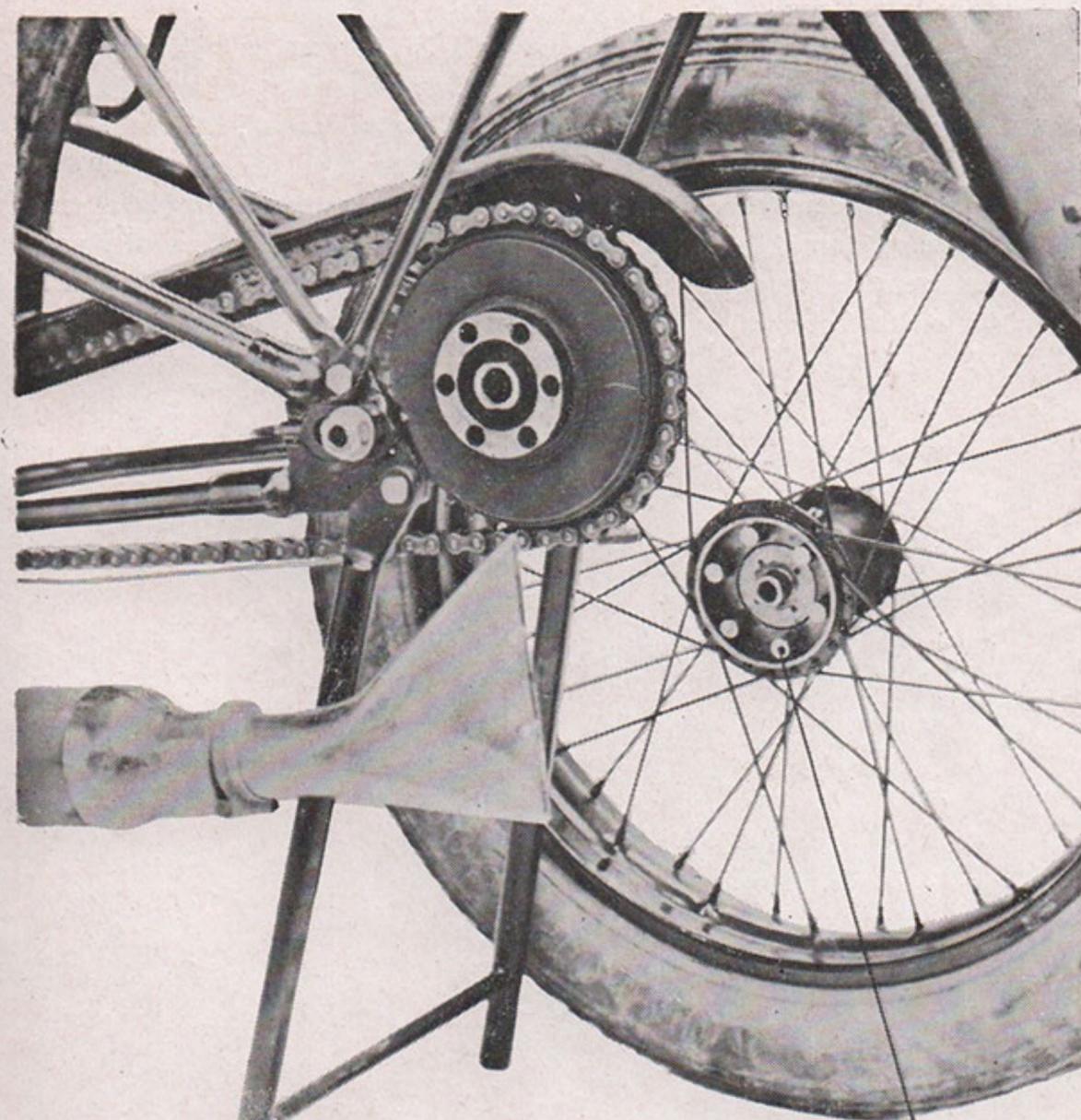
Avis important. — Nous conseillons de toujours placer la broche à fond avant de pousser la roue en place lors du remontage.

FOURCHE.

La fourche est indérèglable. Toutefois, par suite d'usure il se peut qu'elle prenne du jeu latéralement. Ce jeu étant néfaste à la bonne tenue de route, il est bon d'y remédier. La chose est d'ailleurs des plus simples :

Les boulons A (planche 11) sont vissés dans la jumelle B et le raccord supérieur de fourche C, les axes E sont vissés par pas droite et gauche dans les bielles G. Il est aisé de voir qu'en serrant les boulons A et les axes E on serre également toutes les articulations. Pour reprendre le jeu, il suffira donc de décaler les

Démontage de la roue arrière



- A Broche
- B Entretoise
- C Rondelle
- D Ecou
- E Doigts d'entraînement

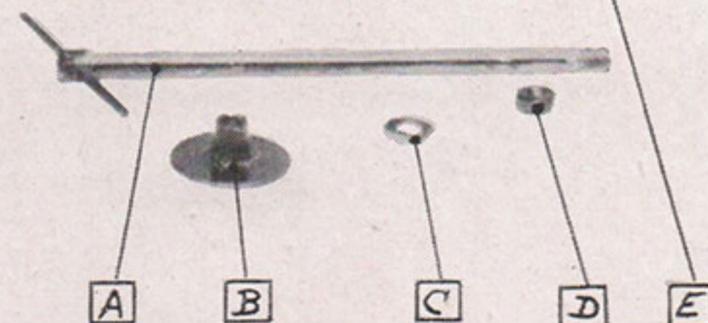
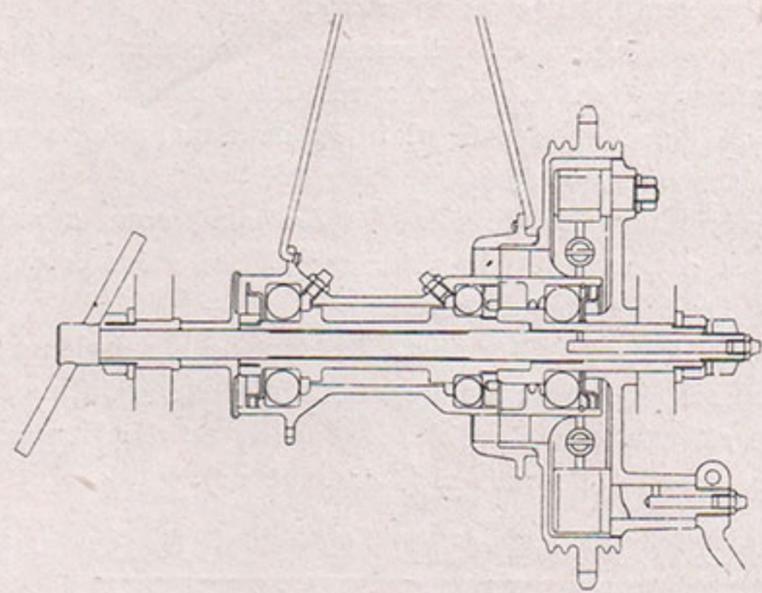


Planche 12

contre-écrous D des boulons A, et les 4 écrous F des axes E afin de débloquent les boulons et les axes sur lesquels on opère pour faire le réglage.

Il faut avoir soin de laisser subsister un très léger jeu, $1/10$ de $\frac{m}{m}$ environ aux articulations supérieures et à l'articulation inférieure AR. Bloquer alors tous les contre-écrous, à l'exception de ceux de l'axe AV portant les amortisseurs.

Pour ceux-ci serrer l'axe E jusqu'à ce qu'en poussant fortement sur le guidon et la moto étant sur ses roues, la pression exercée par les amortisseurs ne laisse remonter la fourche que très lentement. Ce résultat obtenu, serrer les contre-écrous F.



Conseils divers

Nous terminerons nos recommandations par les quelques remarques ci-dessous :

Le moteur et le carburateur sont établis pour fonctionner avec l'essence touriste. Cette essence doit être pure, absolument exempte d'eau et de poussières. Pour éviter ces corps étrangers, nous recommandons spécialement de filtrer l'essence au moment où l'on procède au remplissage du réservoir.

Il sera nécessaire également de procéder au décalaminage de la culasse et du cylindre après un parcours d'environ 5.000 kilomètres. De même, les vis platinées de la magnéto seront nettoyées et leur écartement vérifié.

Mais pour ces dernières opérations, nous conseillons aux personnes non initiées de s'adresser à un mécanicien compétent afin de leur éviter des déboires.

Enfin, pour profiter complètement de la souplesse des pneus, sans tomber toutefois dans un défaut de gonflement, lequel entraînerait une usure rapide, il y a lieu de vérifier de temps en temps la pression de ceux-ci (voir page 11).

MISE EN MARCHÉ ET CONDUITE.

PRÉCAUTIONS A PRENDRE AVANT LE DÉPART.

Avant de mettre la moto en marche, on doit s'assurer que toutes les opérations dont il a été parlé précédemment, ont bien été effectuées, surtout en ce qui concerne le graissage du bloc-moteur (vérification du niveau de l'huile dans le carter) et celui des articulations, fourches et moyeux.

Vérifier également si le réservoir d'essence est suffisamment approvisionné.

MISE EN MARCHÉ DU MOTEUR.

Pour lancer le moteur, opérer comme suit :

1°. — Placer le levier de commande du changement de vitesse au point mort.

2°. — Ouvrir le robinet d'essence et s'assurer qu'elle arrive au carburateur en titillant au moyen du bouton placé sur le couvercle de la cuve.

3°. — Ouvrir légèrement les gaz en utilisant la manette fixée sur le guidon.

4°. — Mettre la manette d'avance à l'allumage à la moitié de sa course.

5°. — Décompresser au moyen du levier qui est fixé sur le guidon, actionner lentement 2 ou 3 fois la manivelle du kick starter, donner alors un vigoureux coup de kick et lâcher la manette du décompresseur à l'instant où la manivelle du kick se trouve dans la position horizontale.

Le moteur doit alors partir.

Les conditions climatiques font varier la facilité du départ du moteur. A mesure que l'on s'habitue à la machine, le lancement devient de plus en plus aisé. Lorsque le moteur est en marche, s'assurer que la manivelle du kick est bien revenue à sa position de repos. Ne laisser tourner le moteur, la machine étant arrêtée, que juste le temps nécessaire et jamais à grande vitesse.

Emballer le moteur à vide est le plus mauvais traitement qu'on puisse lui infliger.

DÉMARRAGE.

Le moteur étant en marche et le motocycliste en selle, débrayer en utilisant la manette montée sur le guidon, pousser le levier de commande de changement de vitesse vers l'avant, sans forcer, (les clabots doivent entrer dans leurs logements sans effort).

Ouvrir progressivement les gaz en même temps qu'on lâche doucement la manette d'embrayage, le démarrage s'effectuera ainsi sans à-coup et sans que le moteur peine (avec un peu de pratique, il est facile de déterminer la meilleure position de la manette des gaz pour un départ progressif). Démarrer toujours en 1^{re} vitesse, car de cette façon, les organes du moteur et de la boîte de vitesses fatiguent peu, alors qu'en démarrant en 2^{me} ou en 3^{me}, on leur demanderait un travail exagéré.

PASSAGE DES VITESSES.

Le changement de vitesse a été établi pour que, l'effort moteur restant le même, l'effort à la jante puisse varier.

On doit se servir du changement de vitesse aussi souvent qu'il le faut : en côte, il ne faut pas laisser peiner le moteur, mais choisir la vitesse qui lui permettra de tourner sans fatigue apparente, il en est de même lorsque l'on arrive au sommet de la côte : il ne faut pas laisser emballer le moteur dans une vitesse inférieure, mais reprendre la vitesse appropriée ou la prise directe.

Pour changer de vitesse opérer comme suit :

1^o. — *Pour passer d'une petite à une plus grande :*

Passage de 1^{re} en 2^{me} : couper les gaz, débrayer, amener le levier de changement de vitesse jusqu'au cran 2. Embraier progressivement

Pour passer de 2^{me} en 3^{me}, couper les gaz, débrayer et amener le levier au cran 3. Embraier.

2^o. — *Pour redescendre d'une grande vitesse à une plus petite :*

Pour passer de 3^{me} en 2^{me} ou de 2^{me} en 1^{re}, débrayer sans couper les gaz et amener d'un mouvement rapide sans être brusque, le levier au cran de 2^{me} ou de 1^{re}. Embraier.

UTILISATION DE L'AVANCE A L'ALLUMAGE.

La modification de l'avance à l'allumage est d'une importance capitale, aussi bien au point de vue consommation d'essence qu'au point de vue conservation du moteur.

Il est indispensable de rouler toujours avec un point d'allumage correspondant à la vitesse de rotation du moteur. Plus la vitesse de rotation est grande, plus il faut donner d'avance. Donc, lorsque le moteur tourne lentement, et si l'on veut obtenir un ralenti extrême, il est indiqué de ramener la manette dans la position d'avance minimum. (Le cognement est un indice certain d'une avance exagérée).

FREINAGE.

Lorsque l'on veut freiner, couper les gaz et agir sur les 2 freins ; si en fin de freinage la vitesse de la moto est trop ralentie et que l'on veuille repartir, prendre une vitesse inférieure pour démarrer à nouveau.

Ne débrayer que dans les derniers mètres, avant arrêt complet de la machine. Dans le cas de l'arrêt complet, procéder pour le démarrage comme indiqué plus haut.

Ne jamais se servir du décompresseur, soit pour changer de vitesse, soit pour freiner.

ARRÊT DE LA MACHINE.

Si l'on veut stationner sans arrêter le moteur, couper les gaz, diminuer l'avance à l'allumage, débrayer, mettre le levier de changement de vitesse au point mort, freiner.

L'arrêt en laissant tourner le moteur, ne doit être que de courte durée.

Ne jamais rester débrayé avec le moteur en marche et une vitesse en prise.

Pour un arrêt prolongé, opérer comme pour un arrêt de courte durée, et arrêter le moteur en utilisant le décompresseur. Descendre ensuite de machine, mettre la moto sur la béquille arrière et fermer le robinet d'essence.

Lorsque la moto doit rester au garage, la mettre sur ses deux béquilles.

Nous sommes persuadés que le motocycliste qui aura observé à la lettre les indications qui viennent d'être données, obtiendra de sa P. 107 un rendement parfait et un service des plus prolongés. Il s'évitera de même les accidents bénins ou sérieux qui proviennent soit d'un mauvais graissage, soit d'un mauvais réglage des différents organes.

Pourtant, il est impossible d'éviter quelques incidents fortuits qui se produisent en cours de service, et que nous signalons ci-dessous en indiquant leurs causes et leurs remèdes.

INCIDENTS DE ROUTE.

Le moteur refuse de partir.

Démonter la bougie qui peut être encrassée, gratter les électrodes et vérifier leur écartement qui doit être de 3 à 4/10 de mm. S'assurer que l'étincelle jaillit lorsqu'on met en contact l'armature métallique de la bougie avec le cylindre du moteur et que l'on actionne celui-ci, la bougie étant naturellement branchée avec la magnéto.

Vérifier le charbon secondaire de la magnéto maintenu dans le porte-charbon par un ressort et le nettoyer.

Retirer le couvercle du dispositif de rupture, s'assurer avec la jauge d'épaisseur attenante à la clé de magnéto, que l'écartement des vis platinées est de 3/10 de mm après la rupture et que les deux vis reviennent franchement en contact lorsque le levier quitte la came.

Voir en outre, si le levier de rupture ne force pas sur son axe, et si la surface d'appui des vis platinées est bien propre.

Un court-circuit peut être dû à l'eau de pluie; dans ce cas, nettoyer l'intérieur du dispositif.

L'essence n'arrive pas au carburateur.

S'assurer qu'il y a de l'essence dans le réservoir et que le robinet est ouvert.

Démonter le raccord d'arrivée d'essence dans la cuve. Si l'essence ne jaillit pas, c'est que le tuyau est obstrué. Le déboucher avec la pompe à pneu.

Vérifier également le pointeau du flotteur qui peut être grippé. L'essence arrivant dans la cuve et le moteur ne partant pas, retirer le gicleur et le déboucher en soufflant dedans. Éviter d'y introduire une aiguille qui modifierait sa section et dérèglerait la consommation.

Le moteur ne marche pas convenablement.

Manque de puissance. Vérifier si le papillon du carburateur tourne bien sous l'action de la poignée de commande.

Vérifier l'étanchéité du cylindre et de la pince de serrage du carburateur sur le cylindre, la resserrer s'il y a lieu.

S'assurer qu'au repos les soupapes portent bien sur leur siège.

Vérifier si le joint de la bougie est bon, si la bougie est bien serrée, ou si la porcelaine n'est pas cassée.

Se rendre compte si l'essence arrive en quantité suffisante. Régler le mélange qui peut être riche ou pauvre.

La marche défectueuse du moteur peut tenir aussi à l'encrassement du cylindre ou du piston, ou à l'obstruction partielle du pot d'échappement.

Le moteur cogne.

Le cognement provient surtout d'un échauffement anormal du moteur, ce qui est souvent la conséquence d'un excès d'essence, d'un graissage insuffisant, de l'emploi d'huile de mauvaise qualité, ou encore, d'un phénomène d'auto-allumage dû à l'emploi d'une bougie défectueuse. Voir également si l'avance à l'allumage n'est pas exagérée (page 28).

Ratés d'allumage.

Les ratés peuvent provenir d'une des causes suivantes :

Bougie sale, mauvais isolement, porcelaine cassée, vis platinées encrassées, court-circuit occasionnel provoqué par le fil

de bougie, mauvaise connexion, arrivée irrégulière d'essence au carburateur, eau dans l'essence.

Le moteur emballe.

Commande de débrayage déréglée.

S'assurer que le levier de débrayage possède la sûreté nécessaire.

Entretien

PARTIES ÉMAILLÉES

(Email noir au four : Garde-boue, cadre)

Lavage. — Pour le nettoyage on doit prendre les précautions suivantes :

Protéger le carburateur et la magnéto.

Détremper préalablement au jet à grand débit sans pression et détacher la boue avec ce jet. Utiliser la brosse passe-partout pour les accumulations récalcitrantes.

Ne jamais se servir d'une lance à grande pression qui projette l'eau dans les assemblages.

Lorsque toute trace de boue ou de poussière a été entraînée par l'eau, essuyer la moto avec les éponges bien rincées, aussitôt après cet essuyage à l'éponge, sécher à la peau de chamois bien propre trempée et essorée à plusieurs reprises.

PARTIES ÉMAILLÉES A FROID (Réservoir).

Laver comme ci-dessus en ayant soin d'éliminer au maximum la poussière avant de se servir de l'éponge.

Sécher à la peau de chamois, redonner de l'éclat en frottant avec un chiffon très doux, ou mieux avec de la ouate ou ouateloze (ouate de papier). Opérer délicatement dans le voisinage des filets et des marques.

Proscrire l'emploi de l'essence et du pétrole (si pendant la période de rodage vous ajoutez de l'huile à votre essence faites le mélange avant introduction dans le réservoir ou essuyer l'huile dès qu'elle est tombée sur le réservoir).

Donner du brillant. — Frotter le réservoir très soigneusement avec de la ouate comme il vient d'être dit, pour obtenir un brillant plus rapide demander à l'agent qui vous fournit la machine, un pot de pâte à lustrer.

Vous pouvez trouver chez tous les droguistes des eaux ou pâtes à lustrer pour laques cellulose.

Au cas où la peinture aurait des éraflures, se servir des émaux à froid livrés dans le commerce.

Éviter de laver une moto en plein soleil, l'eau sèche par taches et augmente la difficulté du travail.

S'il gèle ne pas laver la moto dehors mais dans un hangar ou un garage où la température ambiante est supérieure à zéro.

PIÈCES PARKÉRISÉES.

Nettoyer abondamment au jet. Tamponner avec un chiffon imbibé d'huile.

PARTIES NICKELÉES (Manette, levier sur le guidon).

Pendant les périodes pluvieuses d'hiver ou pendant un séjour au bord de la mer, passer chaque matin sur les parties nickelées un chiffon légèrement enduit de vaseline, aucune partie nickelée surtout en acier ne peut conserver son fini sans ce soin.

PARTIES CHROMÉES.

Ne nécessitent l'emploi d'aucun produit spécial, nettoyer au chiffon sec suffit.

TACHES DE GOUDRON (sur le réservoir et garde-boue).

Des produits spéciaux anti-goudron existant dans le commerce donnent d'assez bons résultats sur la peinture cellulosique.

ENTRETIEN DU SIMILI CUIR DE LA SELLE.

La garniture de selle en simili cuir dont l'enduit de surface est composé des mêmes produits que la peinture cellulosique, peut se brosser, puis se laver à l'éponge légèrement imbibée d'eau de savon. Son brillant reparait après séchage au chiffon sec et frottement aux pâtes encaustiques spéciales du commerce.

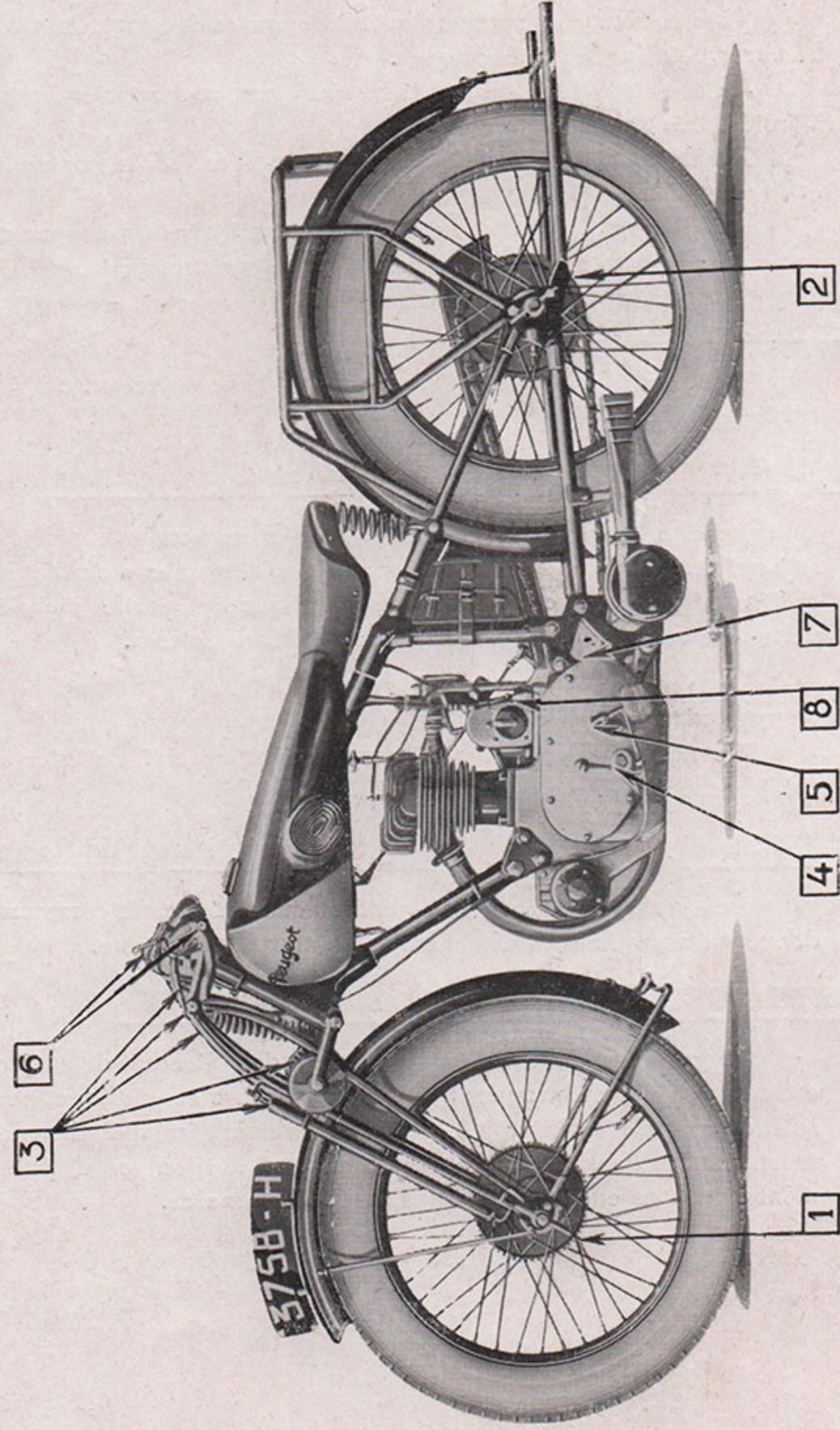


Planche 14

Résumé du graissage

- 1 & 2 - Graisser très souvent les moyeux AV et AR par les Tééalémit.
- 3 - Graisser très fréquemment la fourche et la direction par les Tééalémit.
- 4 - Vérifier le niveau d'huile du moteur tous les 300 kilomètres.
- 5-6-7-8 - Graisser souvent toutes les articulations des différentes commandes.

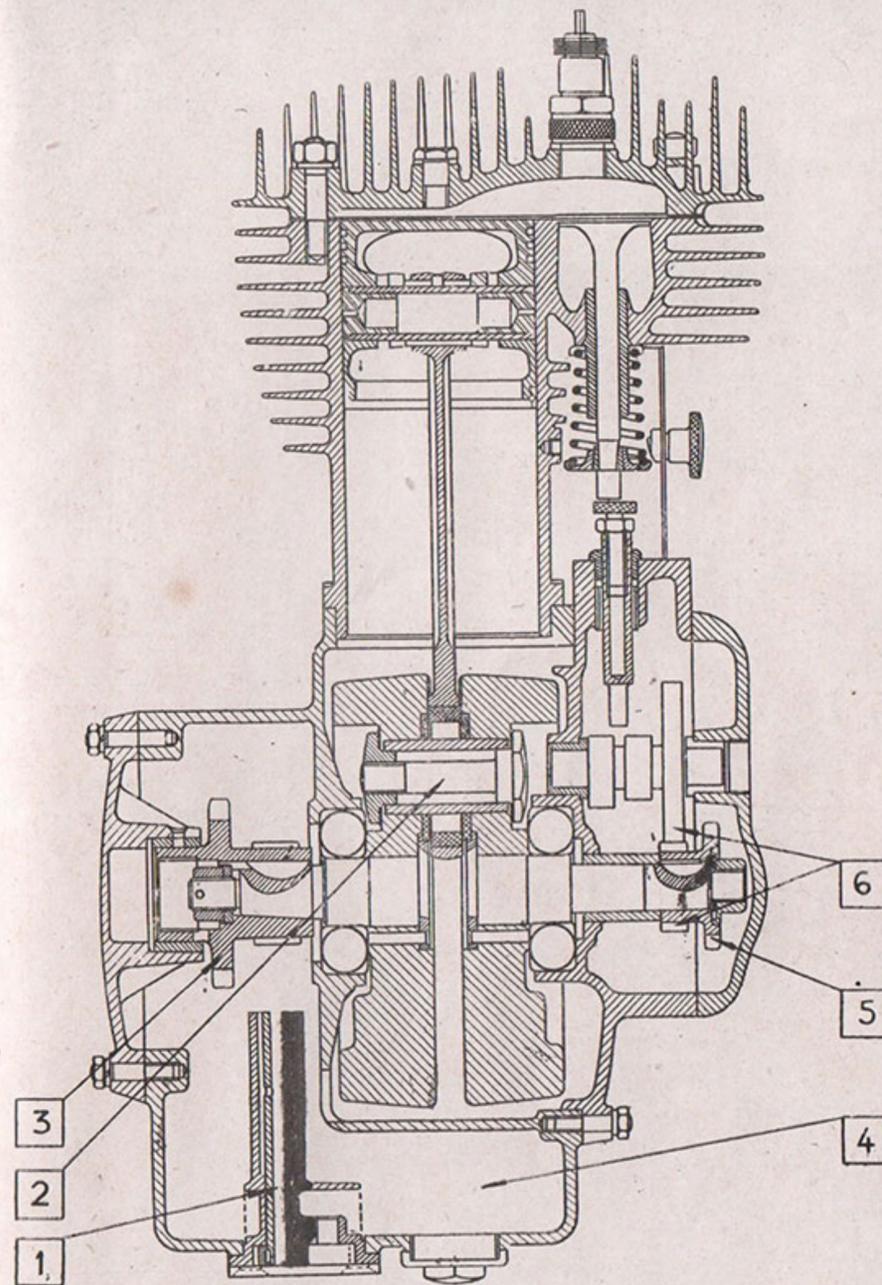
Outillage

La sacoche de la P. 107 contient l'outillage suivant qui est livré avec chaque machine.

- 1 Clé à tube pour écrous de 6 et 8.
- 1 Clé à tube pour écrous de 12 et 16.
- 1 Broche pour outil.
- 1 Clé plate pour écrou.
- 1 Clé à molette.
- 1 Arrache-maillon.
- 1 Vis de pression de l'arrache-maillon.
- 1 Poignée de l'arrache-maillon.
- 1 Tournevis clé pour magnéto.
- 2 Démonte-pneus.
- 1 Nécessaire de réparation.
- 1 Tournevis.
- 1 Pince universelle.
- 1 Pompe Técalémit (coup de poing).
- 1 Trousse à outils.
- 2 Clés pour réglage poussoirs.

5158
IMPRIMERIE PEUGEOT
BEAULIEU

1-30



- 1 Pompe à huile.
- 2 Maneton.
- 3 Pignon moteur.
- 4 Carter formant réservoir d'huile.
- 5 Pignon commande dynamo (pour éclairage Marchal).
- 6 Pignon de distribution.
- 7 Bouton réglage du débit d'huile.
- 8 Distributeur.
- 9 Chaîne primaire.

