

LA  
**P. 110**



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 Tél. : CYCLES VALENTIGNEY

## Magasin d'Exposition et de Vente :

*71, Avenue de la Grande-Armée, PARIS*

## Dépôt de Paris

et Ateliers de Réparations :

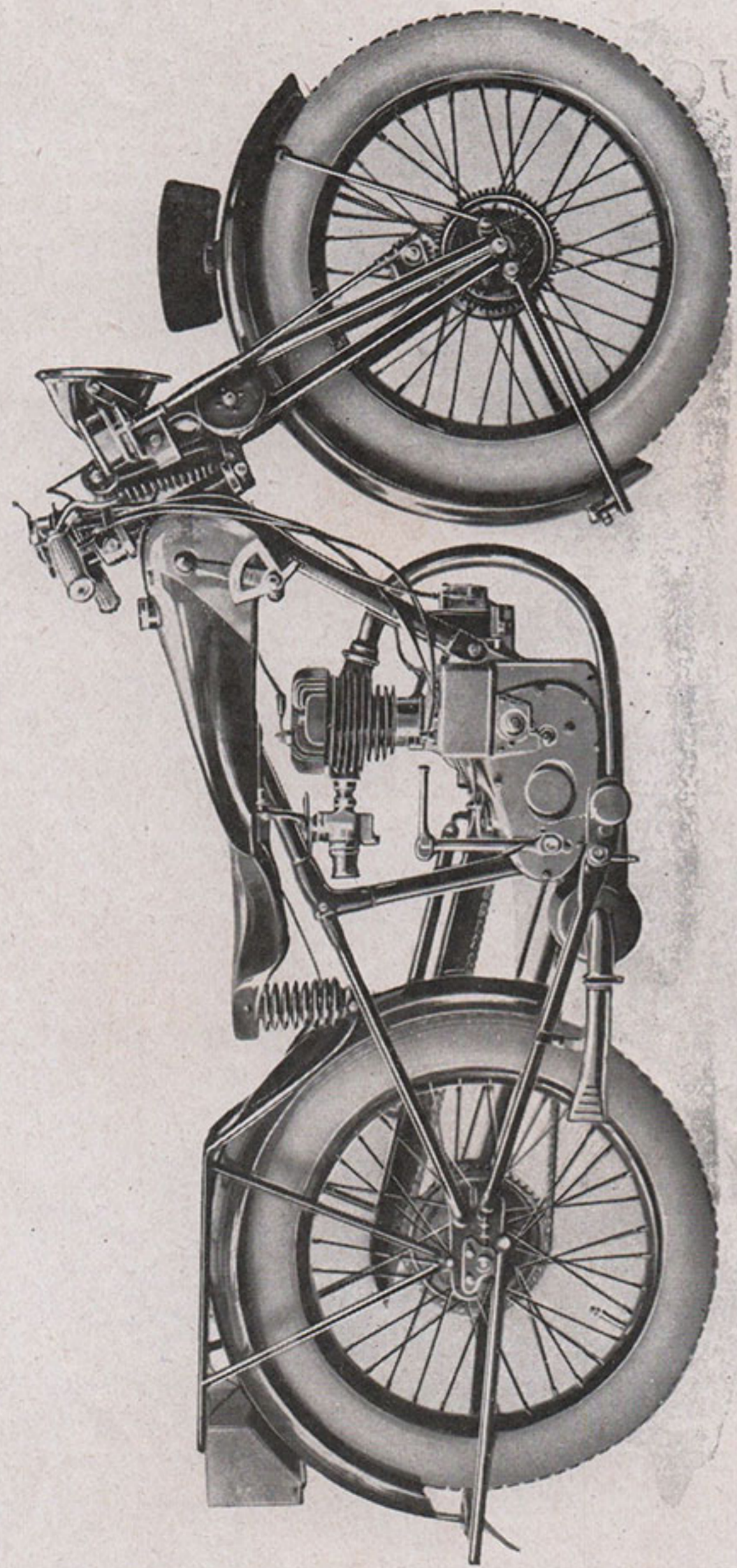
*40, Rue Louis Blanc*

*COURBEVOIE (Seine)*

Magasin Central de Pièces détachées

et Ateliers de Réparations :

*BEAULIEU-VALENTIGNEY (Doubs)*



## LA P. 110

Un bloc moteur 220 cmc., 4 temps,  
3 vitesses, équipant une machine sem-  
blable en tous points aux modèles de  
luxe : motocyclette de tourisme, ro-  
buste, rapide, souple et économique.

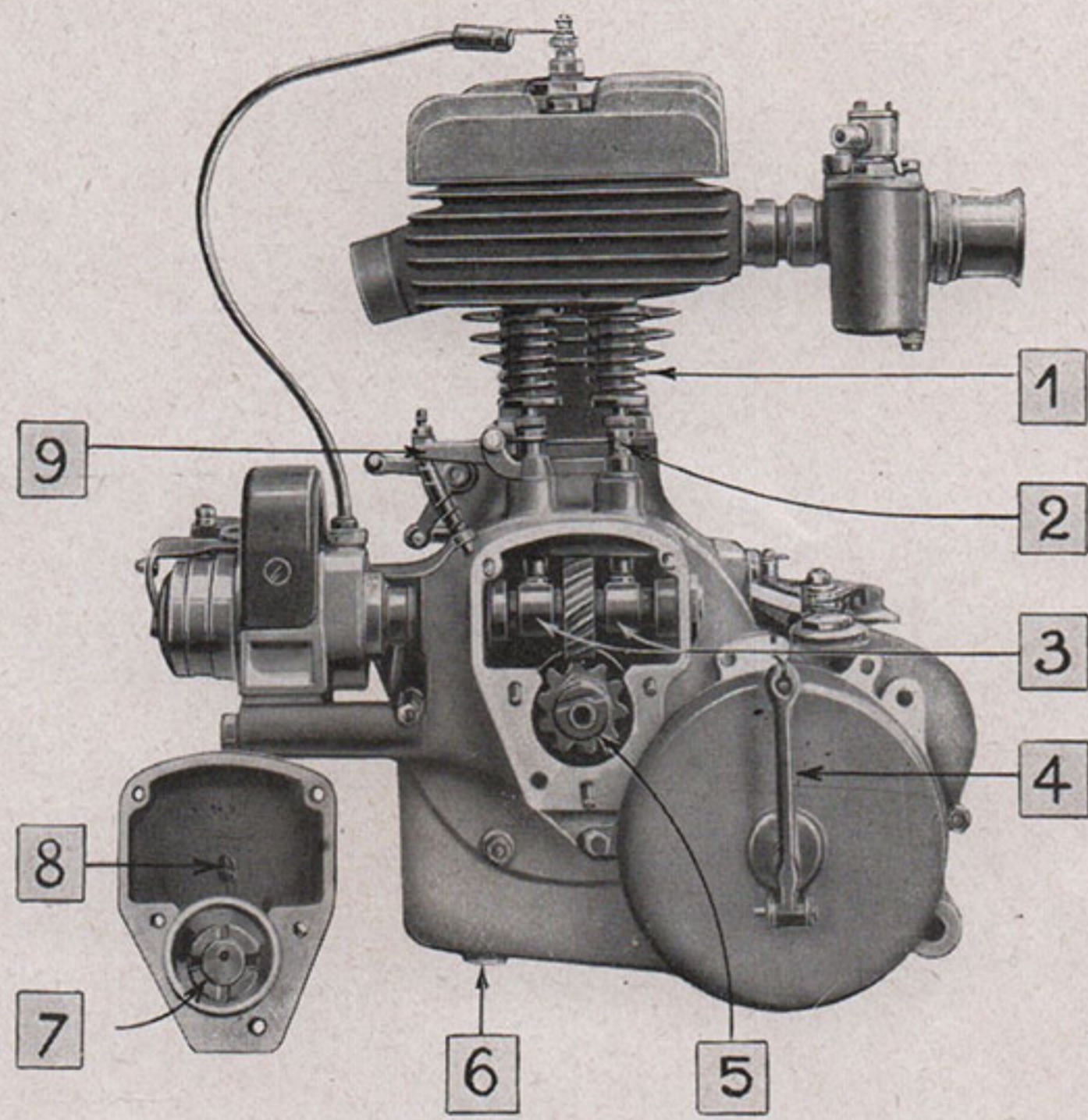


Planche 1

- 1 Ressort de soupape
- 2 Poussoir
- 3 Arbre à cames
- 4 Levier de débrayage
- 5 Pignon de commande de la distribution
- 6 Bouchon de vidange
- 7 Pompe à huile
- 8 Trou d'excédent de débit d'huile
- 9 Décompresseur

## Caractéristiques

|                         |  |   |                        |  |                         |  |                        |
|-------------------------|--|---|------------------------|--|-------------------------|--|------------------------|
| Alésage .. .. .         | 60   |   |                        |  |                         |  |                        |
| Course .. .. .          | 76   |   |                        |  |                         |  |                        |
| Cylindrée .. .. .       | 214 cmc.   |   |                        |  |                         |  |                        |
| Rapport des vitesses .. | <table border="0" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr> <td style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">}</td> <td>1<sup>re</sup> — 18,1</td> </tr> <tr> <td></td> <td>2<sup>me</sup> — 11,53</td> </tr> <tr> <td></td> <td>3<sup>me</sup> — 7,34</td> </tr> </table> | } | 1 <sup>re</sup> — 18,1 |  | 2 <sup>me</sup> — 11,53 |  | 3 <sup>me</sup> — 7,34 |
| }                       | 1 <sup>re</sup> — 18,1   |   |                        |  |                         |  |                        |
|                         | 2 <sup>me</sup> — 11,53  |   |                        |  |                         |  |                        |
|                         | 3 <sup>me</sup> — 7,34   |   |                        |  |                         |  |                        |
| Poids .. .. .           | 95 kg. environ, en ordre de marche.  |   |                        |  |                         |  |                        |
| Pneus.. .. .            | 26 × 3,5 ballon.   |   |                        |  |                         |  |                        |
| Pression de gonflage    | <table border="0" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr> <td style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">}</td> <td>Pneu AV. : 1 kg.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Pneu AR. : 1 kg. 250</td> </tr> </table>  | } | Pneu AV. : 1 kg.       |  | Pneu AR. : 1 kg. 250    |  |                        |
| }                       | Pneu AV. : 1 kg.   |   |                        |  |                         |  |                        |
|                         | Pneu AR. : 1 kg. 250   |   |                        |  |                         |  |                        |

La chaîne de transmission AR. est au pas de 12,7, rouleaux diamètre 8,5, 134 maillons, largeur 5,5.

Pour compléter ces caractéristiques, nous donnons ci-après une description sommaire de cette motocyclette qui permettra à notre clientèle d'en connaître le fonctionnement, et, partant, de l'utiliser de la meilleure façon.

## Description

### MOTEUR. (Planche 1).

Le moteur, formant bloc avec la boîte de vitesses, est monocylindrique et fonctionne d'après le cycle à 4 temps.

La distribution se fait par soupapes latérales. La culasse étudiée spécialement pour assurer au moteur un haut rendement est rapportée et fixée par 6 goujons. Tous les organes principaux sont enfermés sous carter étanche, leur assurant un graissage parfait.

Le piston en alliage spécial comporte les segments d'étanchéité ainsi qu'un segment râcleur d'huile. Il s'articule au pied de bielle par un axe creux de grand diamètre ; la tête de bielle est montée sur rouleaux. Un vilebrequin transmet l'effort moteur et porte les volants intérieurs. Ceux-ci entraînés par les bras du vilebrequin sont maintenus solidaires de ce dernier par des écrous et un boulon traversant le maneton.

Le vilebrequin porte du côté gauche le pignon (n° 5 fig. 1) commandant la distribution et du côté droit celui (n° 1 fig. 4), commandant la boîte de vitesses.

La partie inférieure du carter moteur constitue un réservoir d'huile d'une contenance suffisante pour un parcours de 600 à 800 kilomètres.

### LA POMPE A HUILE.

La pompe à huile est d'un nouveau système breveté. Elle se trouve en bout du vilebrequin dans le couvercle du carter de distribution et peut être démontée sans toucher aux autres organes du moteur. Le débit de cette pompe ne nécessite pas de réglage, il s'effectue automatiquement suivant la vitesse de rotation du moteur.

### LA BOITE DE VITESSES. (Planche 2).

La boîte de vitesses est d'un type nouveau et comprend 3 rapports. Les pignons sont en acier spécial, traité, leur assurant une très longue durée sans usure. Le graissage se fait par projection d'huile et est complètement automatique.

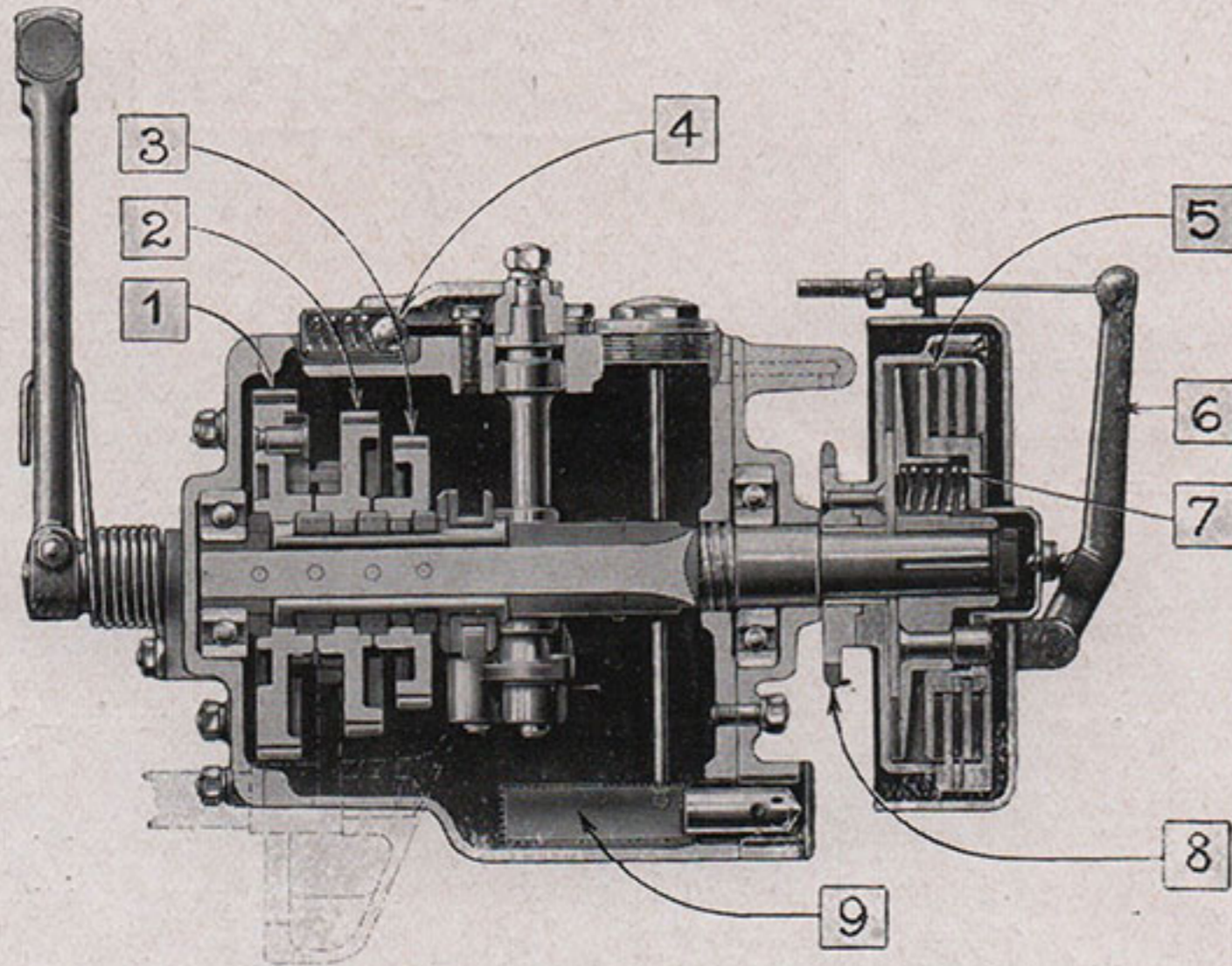


Planche 2

- 1 Pignon de première vitesse
- 2 Pignon de deuxième vitesse
- 3 Pignon de troisième vitesse
- 4 Bille de verrouillage
- 5 Disques de ferodo
- 6 Levier de débrayage
- 7 Ressort d'embrayage
- 8 Pignon de chaîne
- 9 Tamis filtreur d'huile

L'embrayage à disques ferrodo fonctionnant à sec, est indé- réglable et très progressif.

La transmission du moteur à la boîte de vitesses se fait par engrenages de dimensions largement calculées et travaillant dans l'huile.

### CADRE. (Planche 3).

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 procurent une solidité à toute épreuve. Il donne une position de selle très basse assurant une parfaite tenue de route.

### FOURCHE. (Planches 3 et 10).

La fourche est du type à parallélogramme déformable. Sa construction spécialement étudiée lui assure, outre une grande robustesse, une souplesse remarquable, due à 2 ressorts de traction.

### FREINS.

Les freins, du système à expansion, sont progressifs et puissants.

### MOYEURS.

Les moyeux du type à cône cuvette sont extrêmement simples et robustes.

### GARDE-BOUE.

Les garde-boue très larges assurent une protection parfaite du motocycliste et de la machine.

### RÉSERVOIR.

Le réservoir contient 8 litres d'essence, permettant de faire 300 kilomètres sans réapprovisionnement.

### PNEUS.

La machine est montée sur pneus ballon de 26 X 3,5.

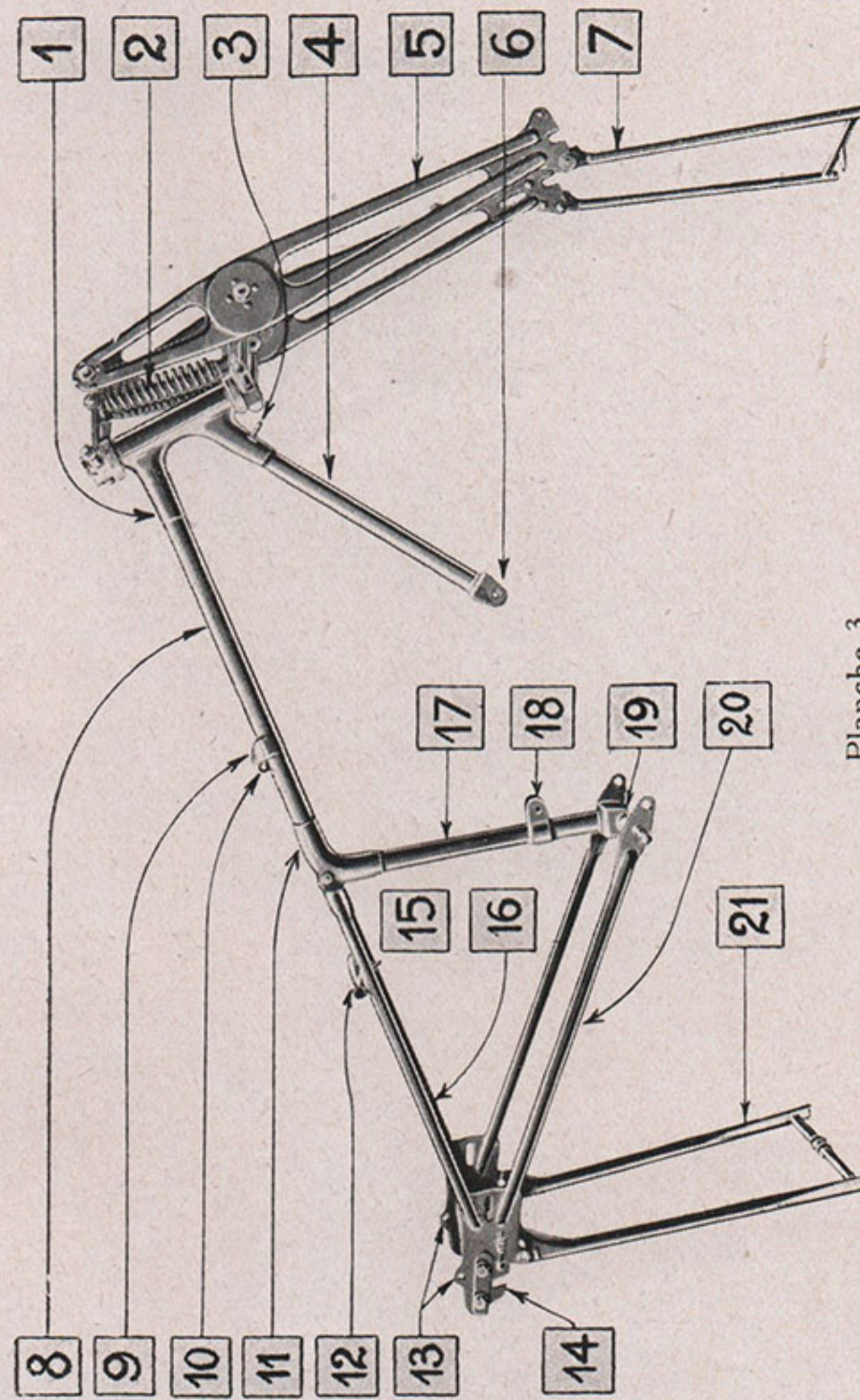


Planche 3

- |    |   |    |   |
|----|---|----|---|
| 1  | Douille de direction                                    | 16 | Jambages arrières supérieurs                              |
| 2  | Ressorts de fourche                                     | 17 | Tube entretoise AR du cadre                               |
| 3  | Arrêt de braquage                                       | 18 | Bride de fixation du moteur                               |
| 4  | Tube de corps avant du cadre                            | 19 | Chape du tube entretoise et fixation inférieure du moteur |
| 5  | Montant de fourche avant                                | 20 | Jambages AR inférieurs                                    |
| 6  | Patte avant d'attache du moteur                         | 21 | Béquille arrière  |
| 7  | Béquille avant  |    |   |
| 8  | Tube corps supérieur                                    |    |   |
| 9  | Support arrière du réservoir                            |    |   |
| 10 | Attache avant de la selle                               |    |   |
| 11 | Douille de selle  |    |   |
| 12 | Entretoise jambages arrières et fixation AR de la selle |    |   |
| 13 | Patte arrière du cadre                                  |    |   |
| 14 | Patte tendeur   |    |   |
| 15 | Patte d'attache du garde-boue                           |    |   |

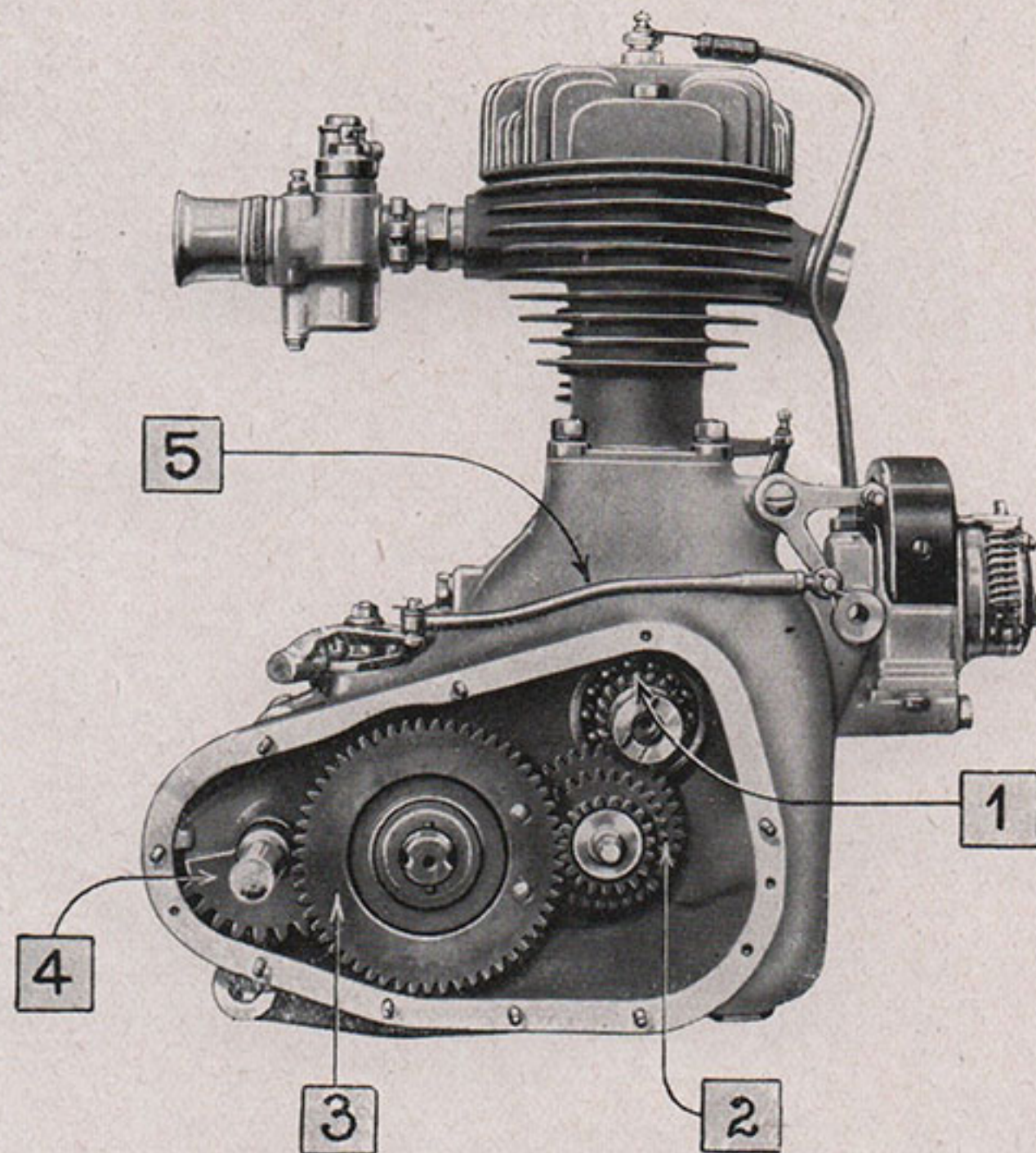


Planche 4

- 1 Pignon moteur
- 2 Pignons intermédiaires du changement de vitesses
- 3 Pignons du changement de vitesses
- 4 Secteur du kick
- 5 Tringle de commande du changement de vitesses

### 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 le plus important.

### BLOC MOTEUR - GRAISSAGE AUTOMATIQUE. (Planche 5).

L'huile contenue dans le fond du carter est aspirée par la pompe à travers un tamis à mailles fines ; elle est refoulée par celle-ci au centre du vilebrequin. Un orifice traversant ce dernier, permet le graissage du palier gauche et de la bielle. Par suite de la force centrifuge, l'huile venant du centre, graisse par projection le piston, le pied de bielle et retombe dans le fond du carter.

L'excédent du débit de la pompe est envoyé dans le carter de distribution par l'orifice n° 8 (planche 1) et vient graisser les différents autres organes. Un niveau étant établi dans ce carter, le trop plein retombe dans le fond du carter moteur ; la pompe reprend l'huile et lui fait parcourir à nouveau le cycle décrit.

Le changement de vitesse et autres organes, ont leur graissage assuré par les projections intenses de l'huile donnant une garantie absolue.

L'huile ayant un minimum de brassage conserve ainsi plus longtemps, sa valeur lubrifiante.

### IMPORTANT.

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 500 kilomètres, pour permettre de

retirer toutes les impuretés provenant du rodage et qui sont entraînées par l'huile.

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

Il est recommandé de s'assurer de temps en temps du bon fonctionnement de la pompe à huile. Pour cela, le moteur étant en marche, dévisser de 2 ou 3 tours, la vis (n° 4 planche 5) à ce moment l'huile doit jaillir par les orifices percés dans cette vis.

S'il arrivait que l'huile ne sorte pas, dévisser entièrement la vis n° 4 et verser de l'huile dans l'orifice jusqu'à ce que la pompe la fasse jaillir.

Replacer alors la vis n° 4 (planche 5).

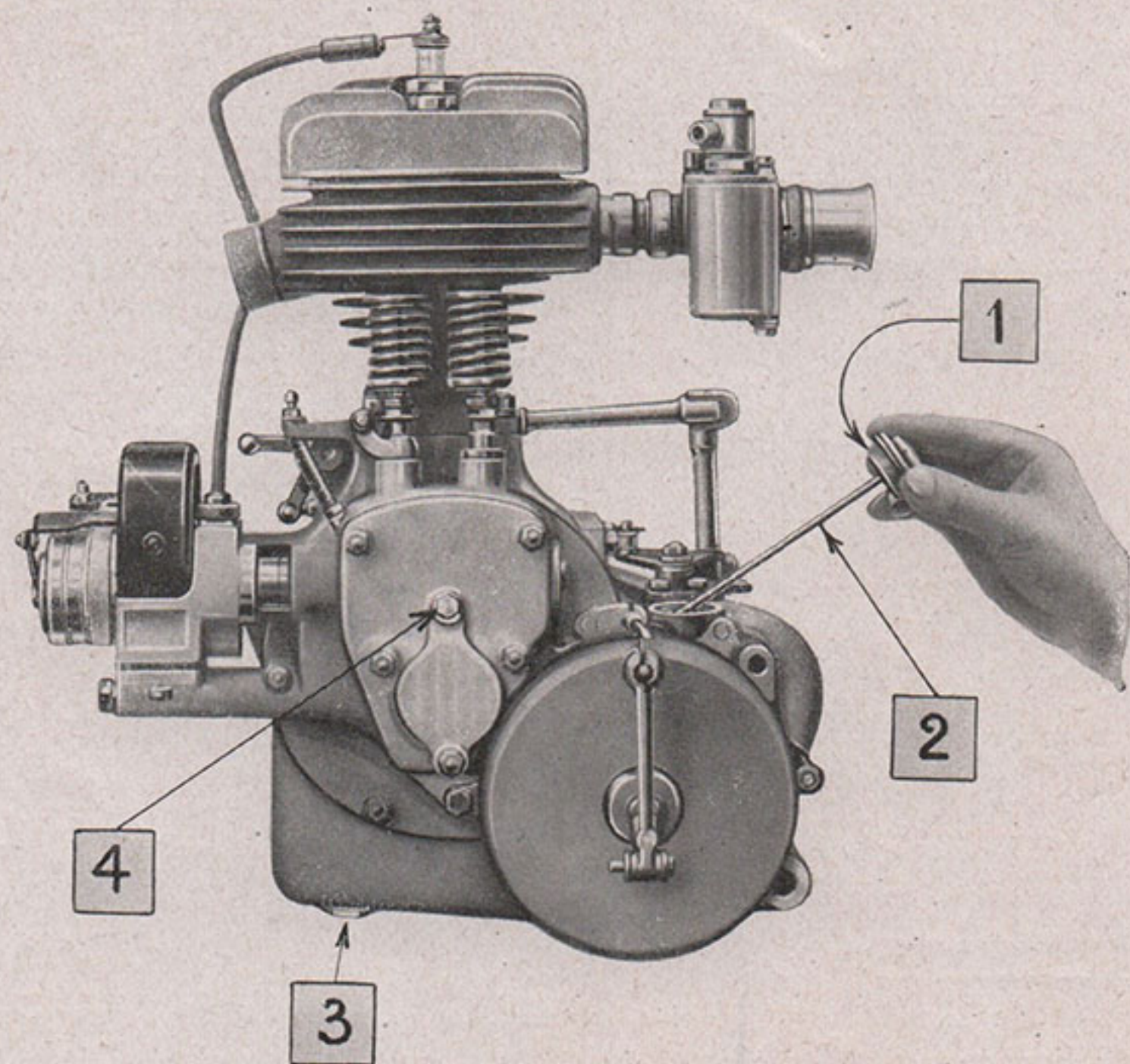


Planche 5

1 Bouchon de remplissage | 2 Jauge d'huile | 3 Bouchon de vidange  
4 Vis de vérification du fonctionnement de la pompe à huile

## REPLISSAGE DU CARTER.

Pour faire le plein d'huile, placer la moto sur sa béquille AR. Dévisser le bouchon de remplissage n° 1 (planche 5) du carter, ainsi que la vis de trop plein n° 1 (planche 6), et remplir jusqu'au moment où l'huile apparaît au niveau de cette vis. La rainure de la jauge n° 2 (planche 5) indique la quantité minimum d'huile au-dessous de laquelle il ne faut jamais descendre (cette quantité doit être mesurée le bouchon étant posé sur l'orifice de remplissage et non vissé). Il est préférable de filtrer l'huile avant remplissage. Nous recommandons l'utilisation de l'huile **Mobiloil BB** (par temps froid, l'huile **Mobiloil A** est préconisée).

## 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. Avec un graissage bien fait, l'usure des articulations est pratiquement nulle.

## MOYEUX.

Ceux-ci sont également munis de graisseurs Técalémit et nous conseillons d'utiliser une huile plus fluide que pour les articulations. Ce graissage doit être fait environ tous les 500 kilomètres.

## COMMANDES DIVERSES.

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

## MAGNÉTO.

Une goutte d'huile fluide dans l'articulation du rupteur de la magnéto, assurera une lubrification suffisante (tous les 2.000 kilomètres environ).



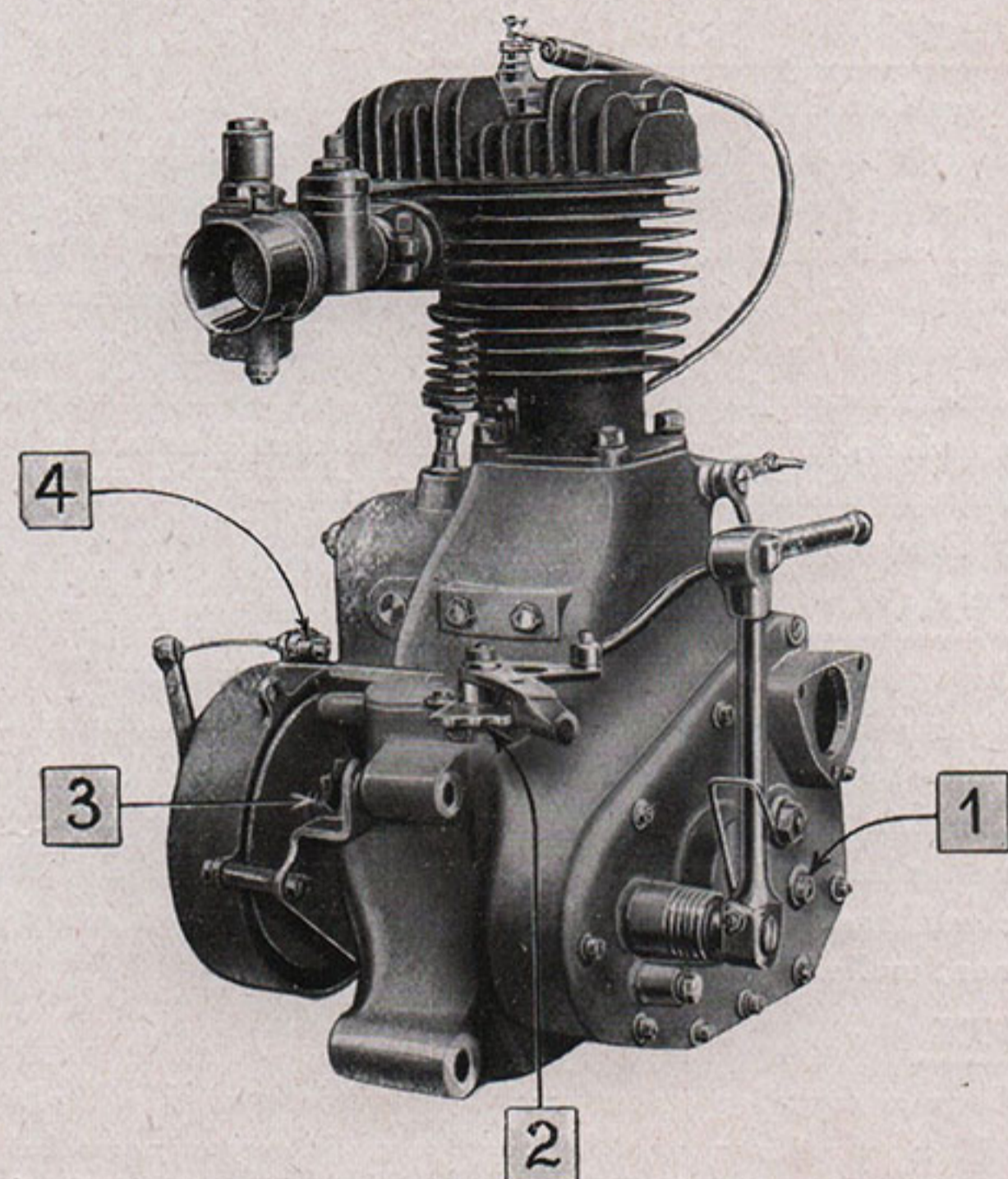


Planche 6

- |  |  |
|--|--|
| 1 Vis de trop-plein                    | 3 Pignon de chaîne                     |
| 2 Secteur de verrouillage des vitesses | 4 Vis de réglage du câble de débrayage |

## 2° RÉGLAGES et VÉRIFICATIONS DIVERSES.

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

### MOTEUR.

Vérifier de temps à autre le jeu entre les tiges de soupapes et les poussoirs, qui ne doit jamais dépasser 3/10 de mm.

Conditions générales à observer pour le réglage du jeu :

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

2° — Veiller à ce que la soupape dont on règle le jeu soit bien fermée.

Ces deux conditions étant remplies, desserrer le contre-écrou 8 (planche 7), pour débloquer la vis de réglage 9 du poussoir. Dévisser ou visser le poussoir jusqu'à obtention du jeu prévu, bloquer ensuite le contre-écrou 8.

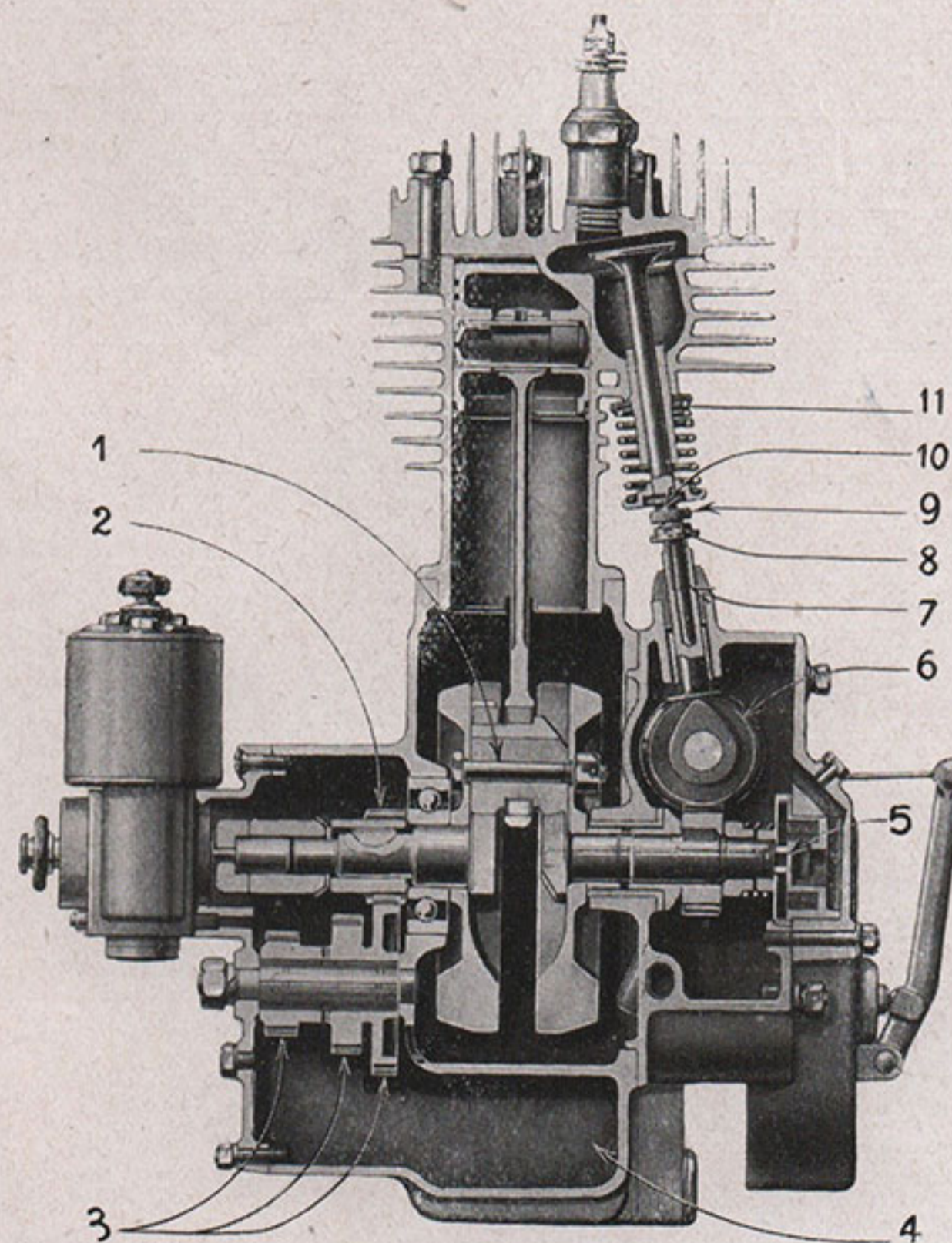


Planche 7

- |  |   |
|--|---|
| 1 Maneton  | 6 Pignon de commande de l'arbre à cames |
| 2 Pignon moteur                                    | 7 Poussoir                              |
| 3 Pignons intermédiaires du changement de vitesses | 8 Contre-écrou de la vis de poussoir    |
| 4 Réservoir d'huile                                | 9 Vis de réglage du poussoir            |
| 5 Pompe de graissage                               | 10 Queue de soupape                     |
|  | 11 Ressort de soupape                   |

Vérifier également le blocage des différents boulons et écrous, principalement ceux fixant la culasse, afin d'éviter les fuites d'huile et les pertes de puissance.

### **EMBRAYAGE.**

L'embrayage est à disques ferrodo et ne demande aucun entretien.

Si l'embrayage patine, c'est-à-dire si le moteur s'emballé par à-coups, c'est qu'il n'y a pas assez de sécurité dans la course du levier. Dans ce cas, visser la vis tendeur du câble n° 4 (planche 6) du nombre de tours nécessaires après avoir débloqué le contre-écrou. Si l'embrayage ne débraye pas, c'est-à-dire si la poignée à fond de course, le moteur en marche, il est impossible de passer du point mort en première vitesse, sans grincement : dévisser la vis tendeur après avoir débloqué le contre-écrou.

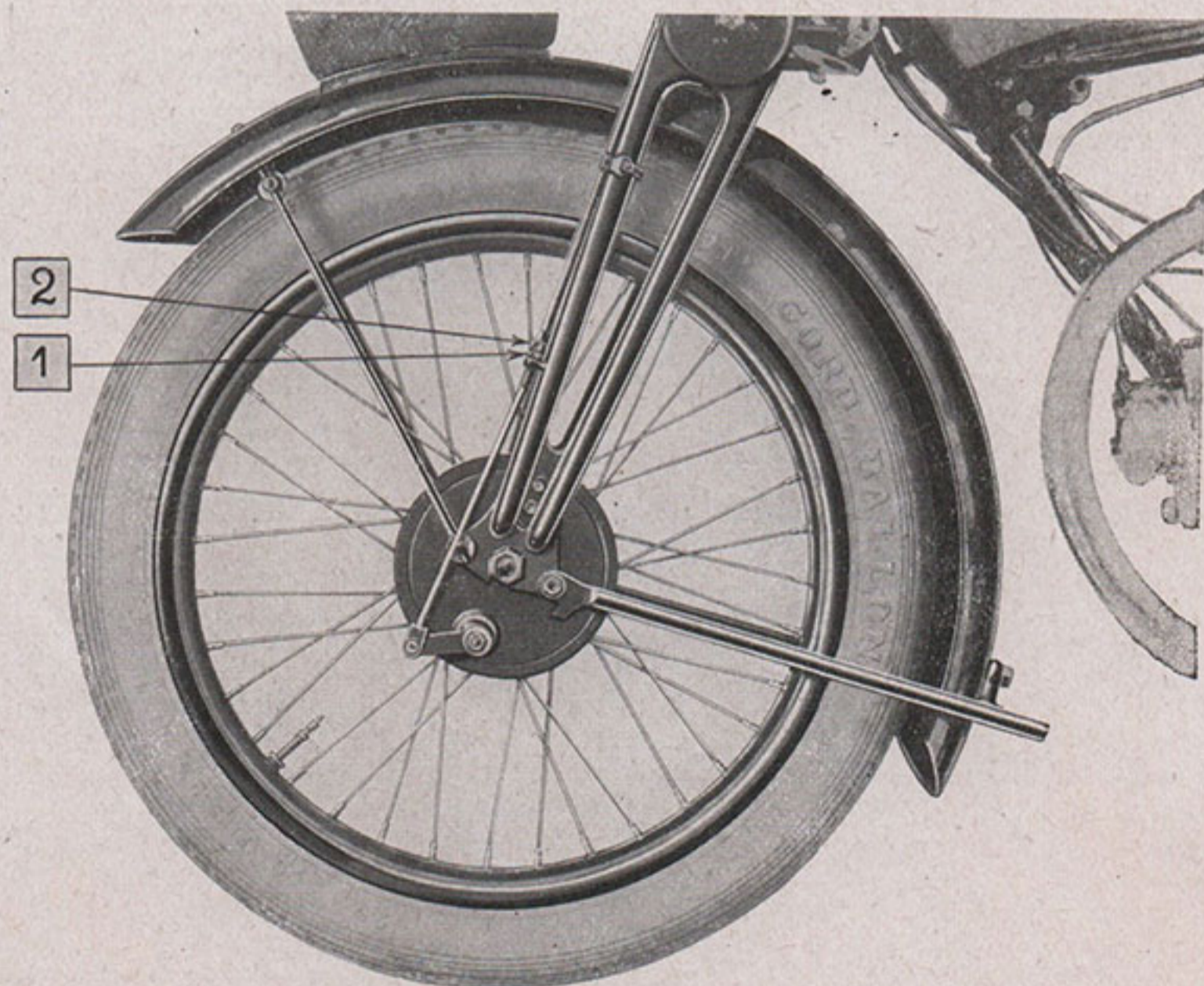


Planche 8

- 1 Contre-écrou de réglage
- 2 Vis de réglage du câble

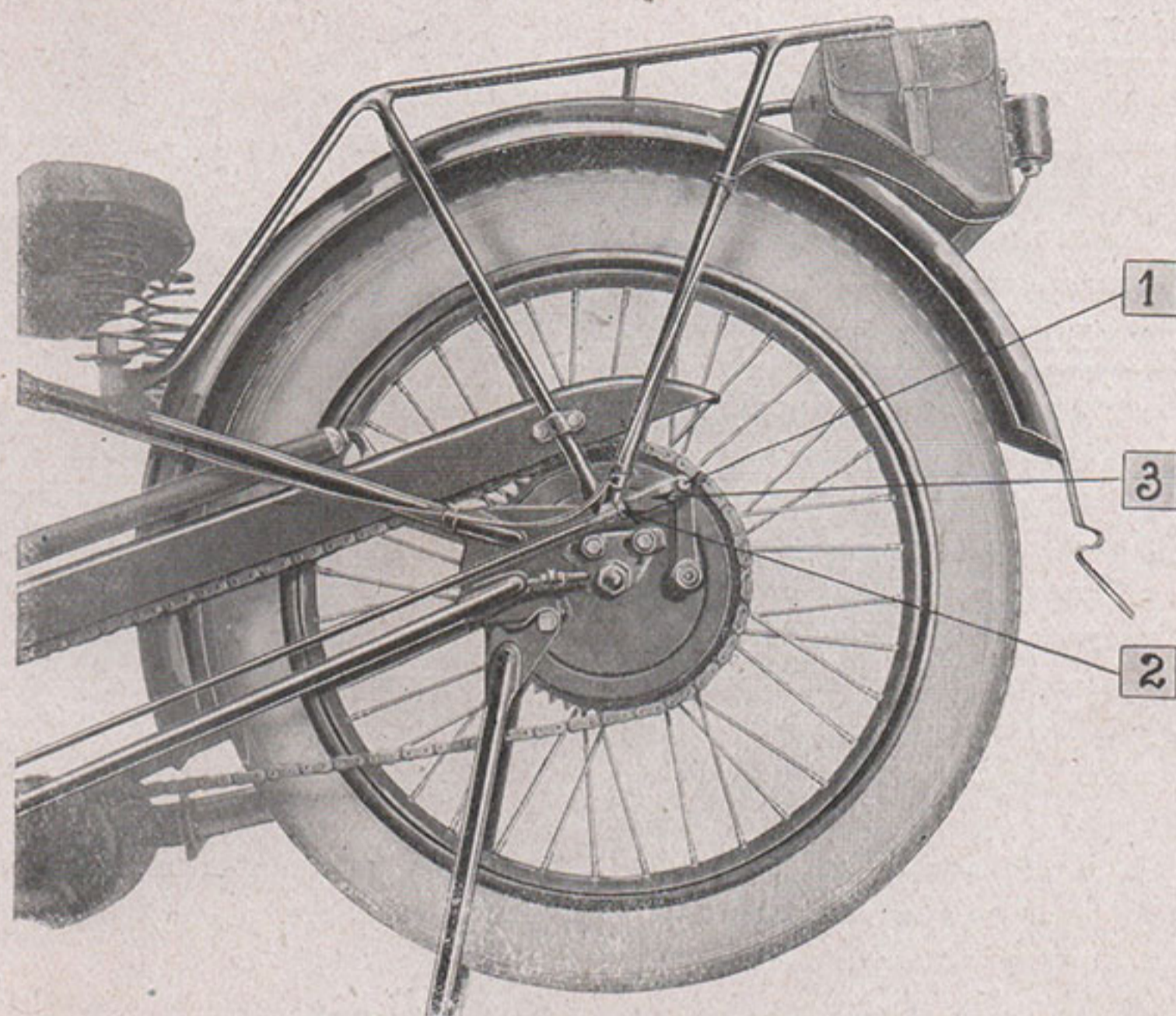


Planche 9

- 1 Axe de la chape
- 2 Contre-écrou
- 3 Chape de tige de frein

### **FREINS.**

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

#### **FREIN AV.** (Planche 8).

Il suffit de débloquer le contre-écrou 1 et ensuite de visser ou dévisser l'écrou de réglage 2, selon que l'on veut augmenter ou diminuer la course de la poignée. Rebloquer ensuite le contre-écrou 1.

Un bon réglage doit permettre à la roue de tourner librement lorsque l'on n'agit pas sur la poignée, cette dernière doit posséder une légère course avant d'actionner le frein.

## FREIN AR. (Planche 9).

Le réglage s'obtient en allongeant ou en raccourcissant la tringle. Pour cela, on débloque le contre-écrou 2, on enlève l'axe 1 de son logement, et ensuite on visse ou on dévisse la chape n° 3. On replace l'axe 1 une fois le réglage terminé, et on rebloque le contre-écrou 2.

## DIRECTION ET FOURCHE.

Il se peut, malgré les soins apportés à la construction des roulements de direction, que ceux-ci par suite des trépidations prennent un léger jeu auquel il faut immédiatement remédier. Pour constater ce jeu, on opère de la façon suivante : En enjambant la moto mise sur ses deux roues, les deux mains aux poignées du guidon, forcer pour soulever la roue du sol. Si un jeu se produit à ce moment, régler les roulements comme suit :

Desserrer l'écrou 1 (planche 10), puis l'écrou de blocage 2, resserrer (sans trop) la cuvette moletée 3, jusqu'à complète disparition du jeu, rebloquer l'écrou 2 et ensuite l'écrou 1.

La fourche est indéréglable. 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.

Procéder comme suit :

a) **Réglage des articulations des paliers supérieurs et inférieurs de la fourche.** — Pour resserrer les articulations, débloquer le contre-écrou 4 (planche 10), serrer l'écrou 5 (jusqu'à disparition du jeu), bloquer ensuite les contre-écrous 4.

b) **Réglage des articulations des axes supérieurs et inférieurs de la fourche.** — Desserrer les écrous 6 et visser l'axe 7 (planche 10) en agissant sur le carré qui termine une de ses extrémités, rebloquer ensuite les écrous 6.

N.B. — Il est recommandé, dans ces réglages, de ne pas trop serrer les écrous, afin d'éviter le blocage des articulations.

## MOYEUX.

Eviter soigneusement le jeu dans les roulements des moyeux, car ce jeu va en s'amplifiant rapidement.

Le réglage s'opère de la même façon que celui des moyeux d'une bicyclette.

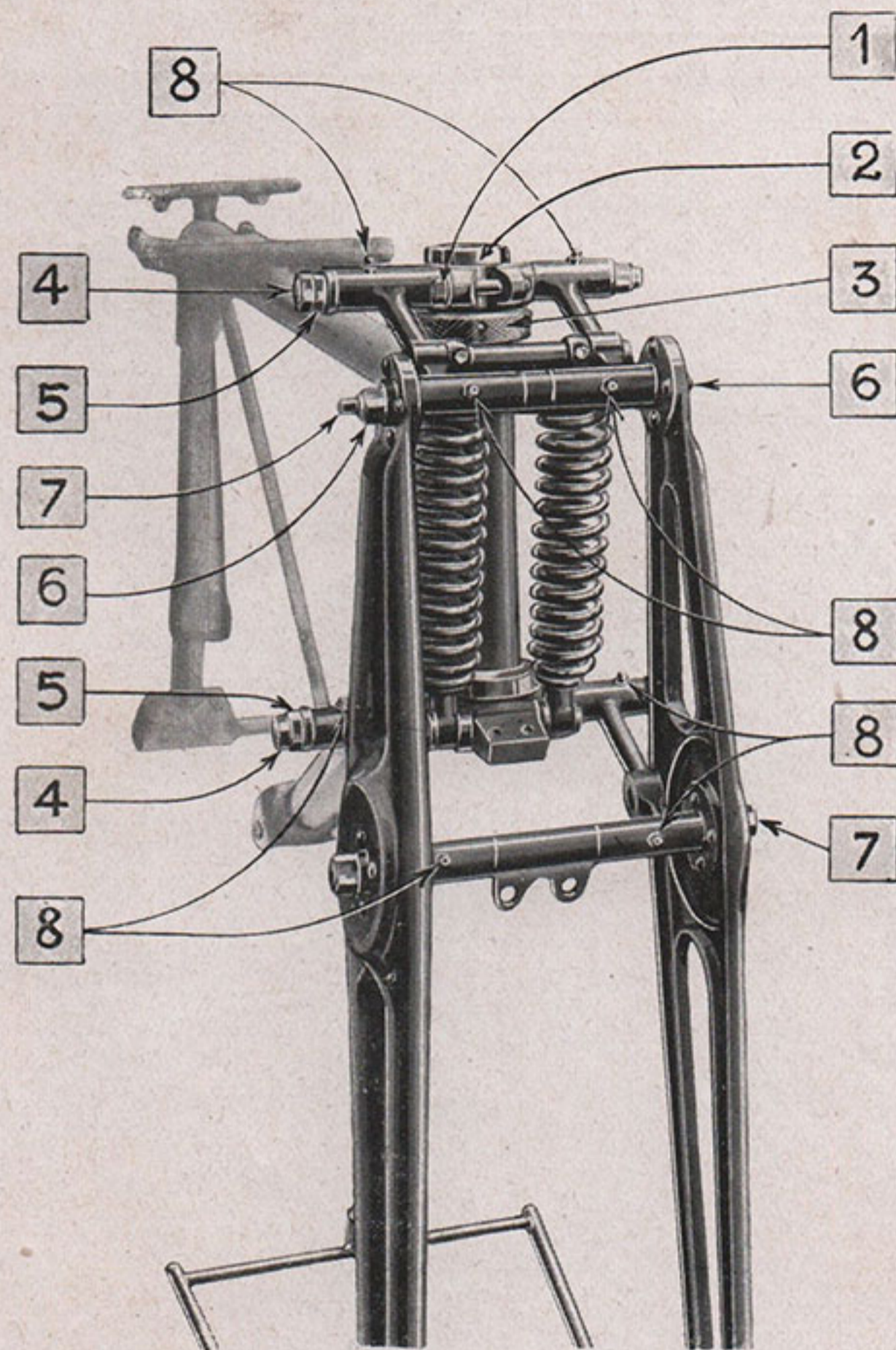


Planche 10

- |  |   |
|--|---|
| 1 Écrou de serrage du palier supérieur           | 5 Écrous du palier supérieur et inférieur |
| 2 Écrou de blocage du palier supérieur           | 6 Écrous d'axe de biellette               |
| 3 Cuvette réglable                               | 7 Axe supérieur et inférieur fourche AV   |
| 4 Contre-écrous du palier supérieur et inférieur | 8 Graisseur Técalémit                     |

## RÉGLAGE DE LA CHAÎNE. (Planche 11).

La chaîne AR doit être tendue normalement. Des tendeurs pratiques prévus à cet effet, permettent son réglage sans avoir à démonter la roue.

Pour tendre la chaîne, débloquer de chaque côté les vis n° 7, et le contre-écrou 8, visser ensuite l'écrou n° 9, jusqu'à ce que la tension désirée soit obtenue, rebloquer le contre-écrou 8 et visser les vis 7.

Pour détendre la chaîne, visser l'écrou 8 après avoir débloqué les écrous 7.

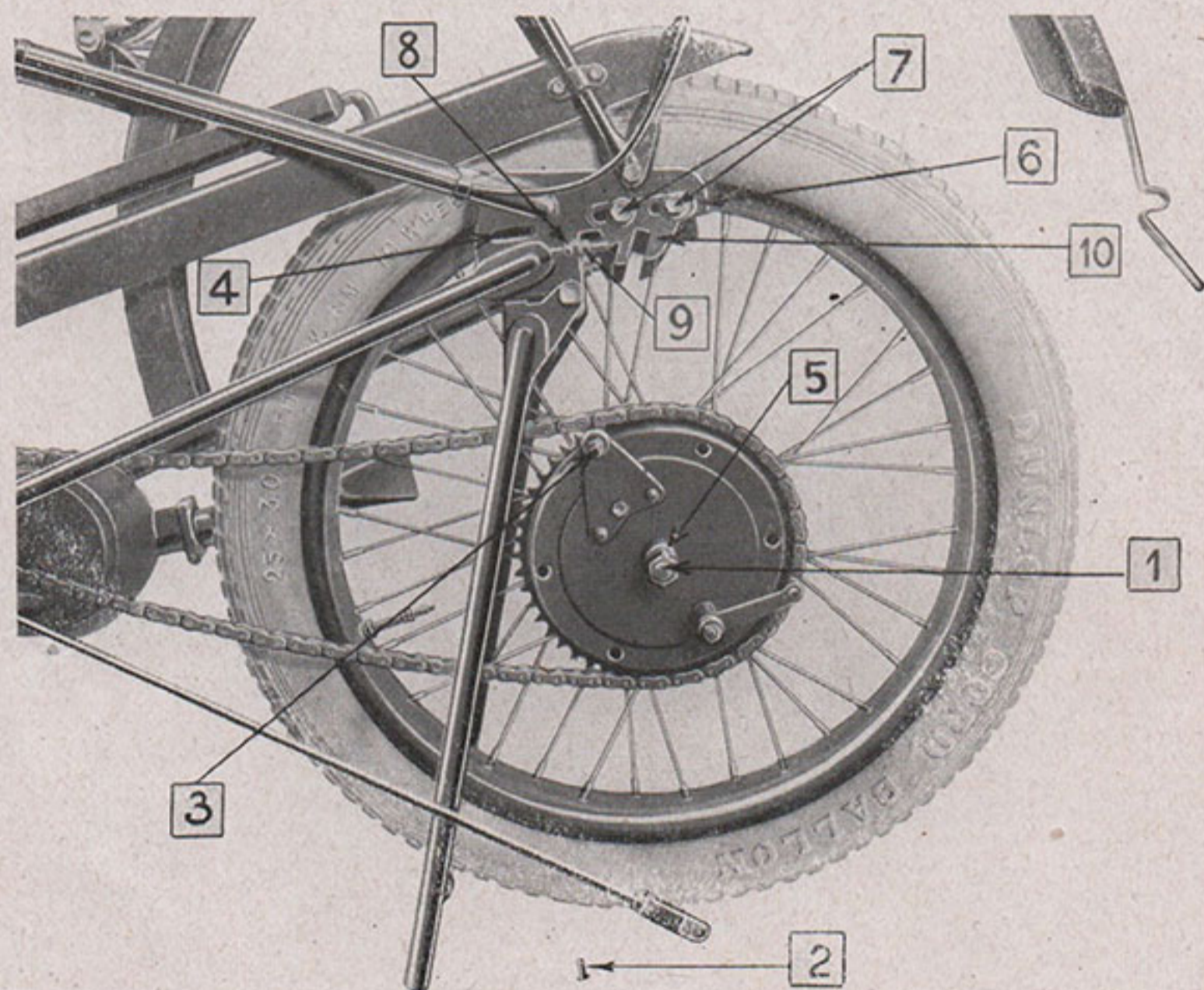


Planche 11

- |   |  |
|---|--|
| 1 Écrou d'axe                               | 6 Patte arrière du cadre               |
| 2 Axe de la chaîne                          | 7 Vis de blocage de la patte tendeur   |
| 3 Tenon de la patte de réaction             | 8 Écrou de réglage de la patte tendeur |
| 4 Logement du tenon de la patte de réaction | 9 Écrou de réglage de la patte tendeur |
| 5 Écrou du cône de moyeu AR                 | 10 Patte tendeur                       |

## ROUE AR. (Planche 11).

**Démontage.** — La machine étant sur sa béquille, on enlève l'axe 2 de son logement, ce qui permet de séparer la tringle de frein du tambour, on dévisse ensuite les écrous n° 1, il suffit alors d'abandonner la roue qui tombe d'elle-même.

Ce démontage s'effectue sans avoir à toucher à la chaîne.

**Remontage.** — Incliner la roue de façon à faire pénétrer le tenon n° 3 dans son logement n° 4, introduire l'axe dans la mortaise de la patte n° 10 et pousser à fond vers le haut jusqu'à ce que l'écrou 5 vienne buter contre la patte du cadre n° 6.

Rebloquer ensuite les écrous n° 1.

## Conseils divers

### 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 est parlé dans la notice descriptive et d'entretien, 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 (comme indiqué planche 13).

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 (planche 12).

4°. — Mettre la manette d'avance à l'allumage 3 (planche 12) à la moitié de sa course.

5°. — Décompresser au moyen du levier n° 1 (planche 12), 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 de 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 2 (planche 12), pousser le levier de commande de changement de vitesse vers l'avant, (point 1, planche 13), sans forcer, (les clabots doivent entrer dans leurs logements sans effort).

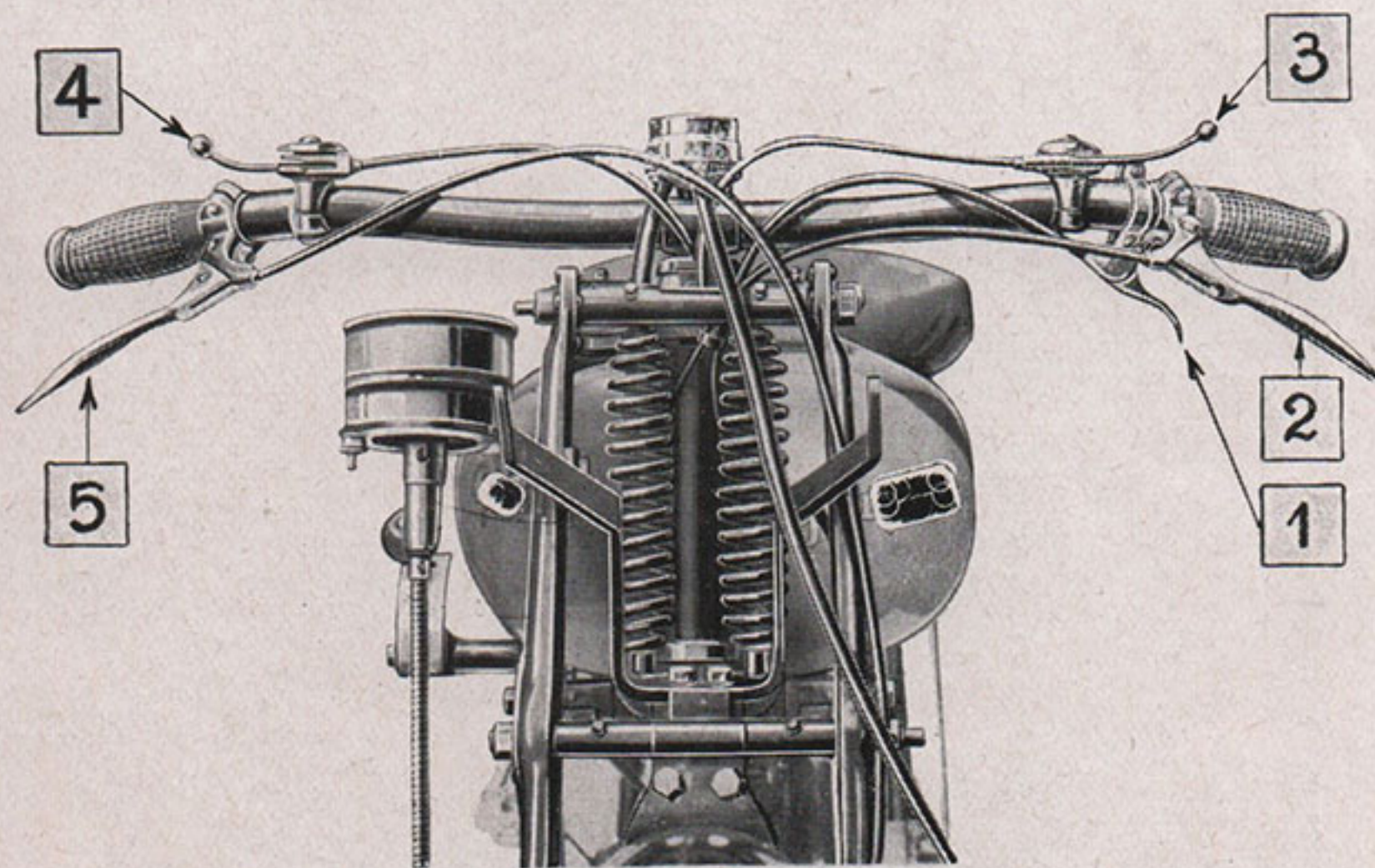


Planche 12

- 1 Décompresseur
- 2 Débrayage
- 3 Avance à l'allumage
- 4 Commande des gaz
- 5 Commande frein avant

Ouvrir progressivement les gaz, manette 4 (planche 12) 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<sup>re</sup> vitesse, car de cette façon, les organes du moteur et de la boîte de vitesses fatiguent peu, alors qu'en démarrant en 2<sup>me</sup> ou en 3<sup>me</sup>, on leur demanderait un travail exagéré. Ne jamais lâcher brutalement la manette d'embrayage.

### **PASSAGE DES VITESSES.** (Planche 13).

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

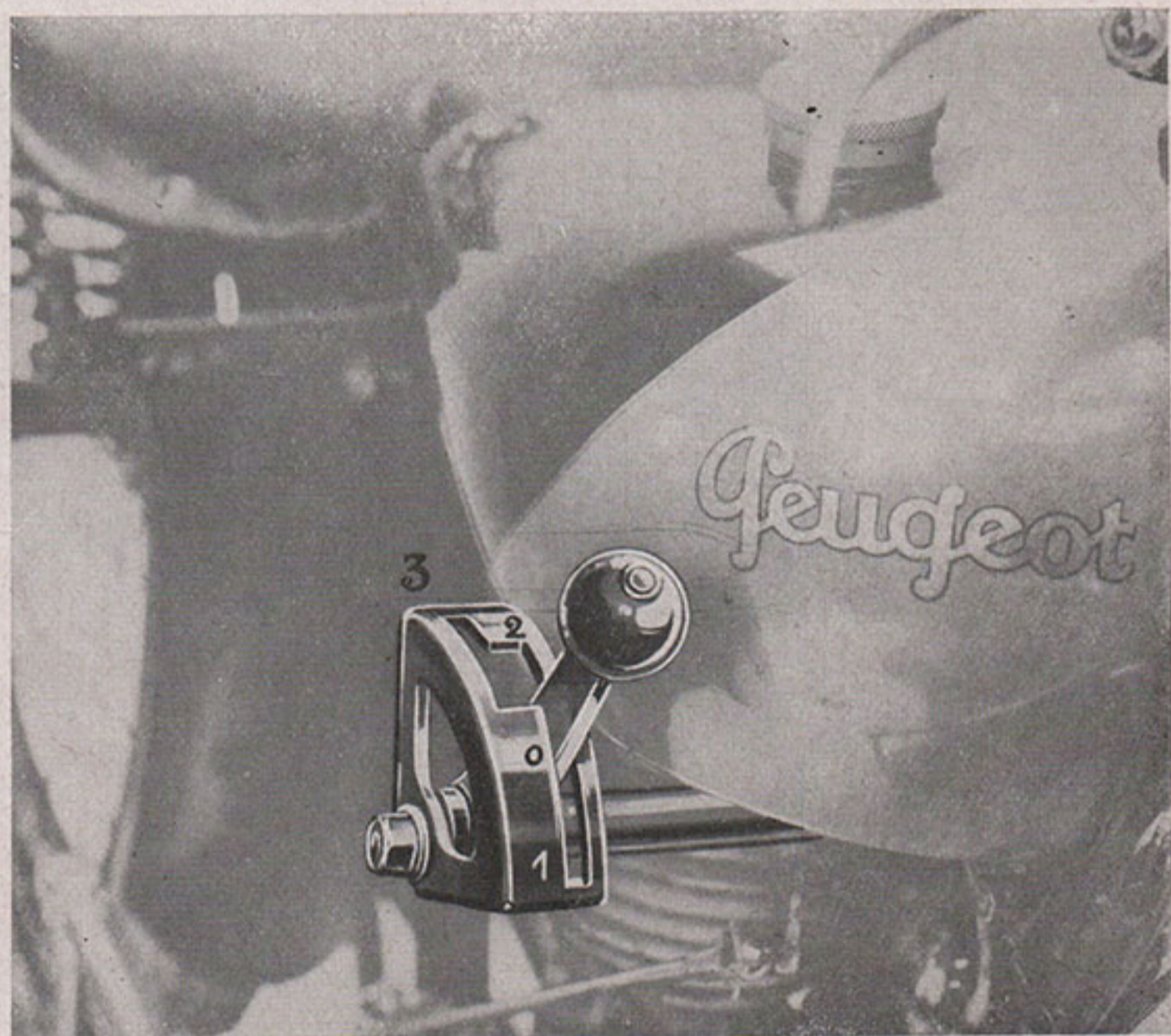


Planche 13

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<sup>o</sup>. — *Pour passer d'une petite à une plus grande :*

Passage de 1<sup>re</sup> en 2<sup>me</sup> : couper les gaz, débrayer, amener le levier de changement de vitesse jusqu'au cran 2.

Pour passer de 2<sup>me</sup> en 3<sup>me</sup> : couper les gaz, débrayer et amener le levier au cran 3 en l'inclinant pour qu'il s'engage dans la rainure du secteur.

2<sup>o</sup>. — **Pour redescendre d'une grande vitesse à une plus petite :**

Pour passer de 3<sup>me</sup> en 2<sup>me</sup> ou de 2<sup>me</sup> en 1<sup>re</sup> : débrayez sans couper les gaz et amener d'un mouvement rapide sans être brusque, le levier au cran de 2<sup>me</sup> ou de 1<sup>re</sup>.

### **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 presque certain d'une avance mal calculée).

### **FREINAGE.**

Lorsque l'on veut freiner, couper les gaz et agir sur les deux 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 terminerons nos recommandations par les quelques remarques ci-dessous :

**Important.** — Après chaque remontage, il y a lieu de s'assurer si les rondelles Grower, contre-écrous et goupilles, sont bien replacés.

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 du cylindre après un parcours d'environ 5.000 kilomètres. De même les vis platinées de la magnéto seront nettoyées et leur écartement vérifié (pour ces dernières opérations, nous conseillons aux personnes non initiées, de s'adresser à un mécanicien compétent, ce qui est la meilleure façon de leur éviter des déboires).

Nous conseillons de nettoyer tous les 10.000 kilomètres le filtre de la pompe à huile n° 9 (planche 2).

Enfin, pour profiter complètement de la souplesse des pneus sans tomber toutefois dans un défaut de gonflement qui entraînerait

une usure rapide. Il y a lieu de vérifier de temps en temps la pression de ceux-ci, qui doit être de 1 kilo à l'avant et de 1 kilo 25 à l'arrière. (1 kilo 500 avec passager en tan-sad.)

Nous sommes persuadés que le motocycliste qui aura observé à la lettre les indications qui viennent d'être données, obtiendra de sa P. 110 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 organes.

Pourtant, il est impossible d'éviter quelques ennuis 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 une jauge d'épaisseur attenant à la clef 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 qu'il 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. Eviter 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 boisseau 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 ou d'un manque d'essence, d'un graissage insuffisant, de l'emploi d'huile de mauvaise qualité, d'un phénomène d'auto-allumage dû à l'emploi d'une bougie défectueuse, ou encore de manque ou d'excès d'avance à l'allumage.

### **Ratés d'allumage.**

Les ratés peuvent provenir d'une des causes suivantes :

Bougie sale, mauvais isolement, porcelaine cassée, vis platinés encrassés, 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 dérèglée.

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

## Entretien des Motocyclettes

### PARTIES ÉMAILLÉES AU FOUR.

(Email noir, 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 des 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 à FROID. RÉSERVOIR

Laver comme ci-dessus prescrit 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 l'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 essuyez l'huile dès qu'elle est tombée sur le réservoir).

### DONNER DU BRILLANT.

Frotter le réservoir très soigneusement avec de l'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 cellulosiques.

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

Eviter 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).

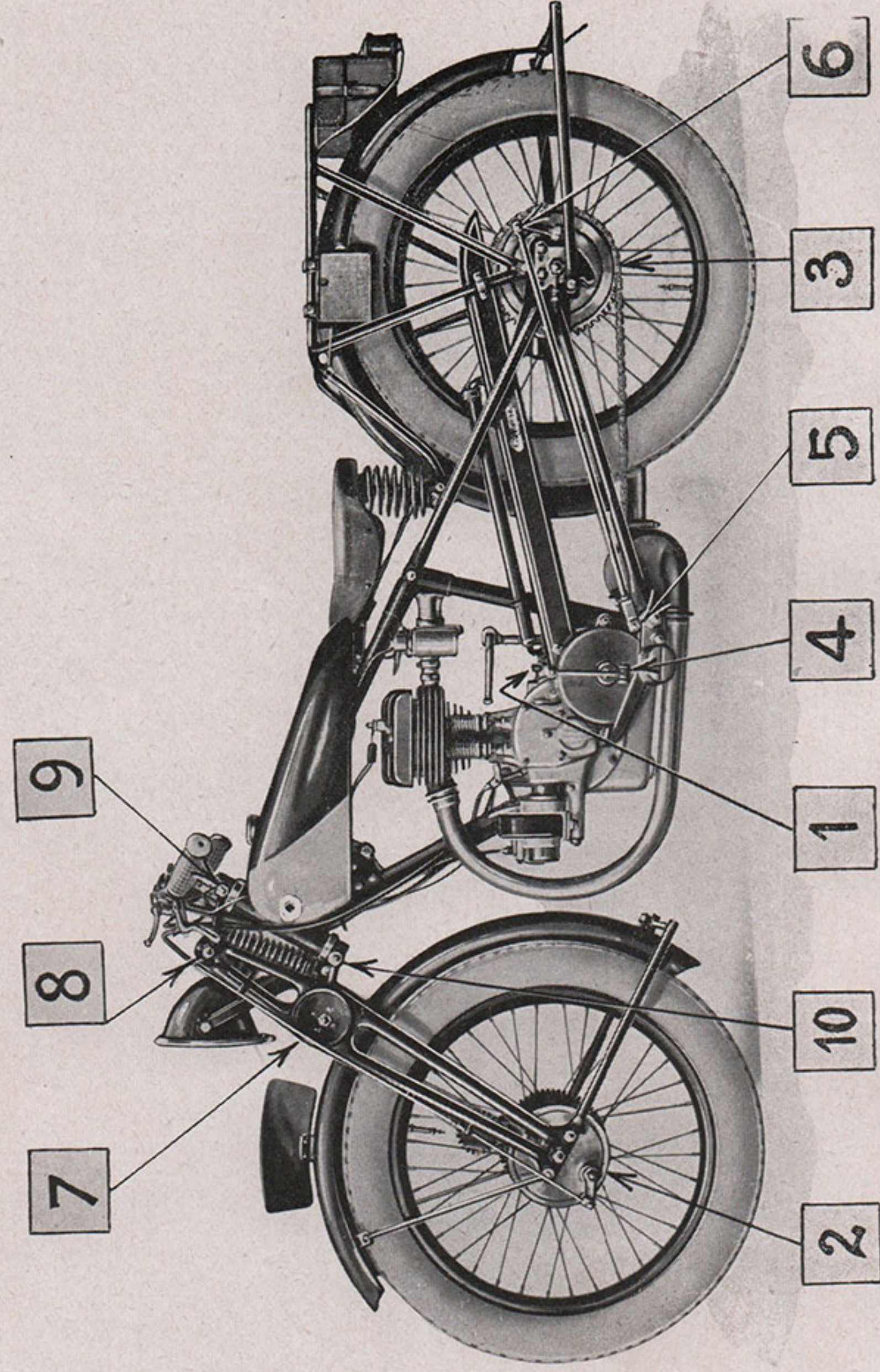
Des produits spéciaux anti-goudron existant dans le commerce donnent d'assez bons résultats sur la peinture cellulose.

### **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 cellulose, 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.

## **Outillage**

- 1 Clé à molette.
- 1 Broche pour outil.
- 2 Démonte-pneus.
- 1 Sachet de rustines.
- 1 Tournevis.
- 1 Pince.
- 1 Pompe Técalémit.
- 2 Clés à tube



## Résumé du graissage

- 1 - Vérifier le niveau d'huile du moteur tous les 300 km.
- 2 & 3 - Graisser les moyeux AV et AR (par les Técalémit).
- 4 - Graisser fréquemment les câbles de commande de l'embrayage et les articulations.
- 5 & 6 - Graisser fréquemment les articulations de la pédale et de la tringle de commande de frein.
- 7, 8, 9 & 10 - Graisser souvent les articulations de la fourche (par les Técalémit) et les différentes commandes.



