

Nous recommandons les huiles et graisses suivantes
de la

**SOCIÉTÉ FRANÇAISE
DES PÉTROLES BP**

21, Rue de la Bienfaisance, 21

— PARIS (8^e) —

POUR LE MOTEUR :

BP ENERGOL S. A. E. 40

POUR L'EMBRAYAGE ET LA BOITE A VITESSES :

BP ENERGOL AUTO S.A.E. 40

POUR TECALEMIT :

Graisse **BP ENERGOL L. C. 2**

AVIS IMPORTANT

En dehors de l'emploi de ces catégories d'huiles et graisses nous déclinons toute responsabilité quant à la bonne marche de nos machines.

02.03.35.060

Pullman

**NOTICE
D'ENTRETIEN**

N° 82^{bis}

destinée aux marques :

Monet Goyon Koehler Escoffier

UNIMÉCA - MACON (S.-&-L.)

TABLE DES MATIÈRES

Conduite	3
Grossage moteur	6
Réglages moteur :	
I Calaminage	8
II Bougie	8
III Carburateur	9
IV Embrayage	12
V Boîte de vitesses	12
Entretien partie cycle :	
I Fourche	13
II Cadre	13
III Roues	13
IV Chaîne	14
V Frein AR	15
VI Transmissions	15
VII Réseau d'éclairage	16
VIII Démontage des roues	16
Outils	18
Renseignements divers	19
Assurance	20

Notez que toute commande de pièces de rechange doit nous être transmise par l'Agent de nos marques : MONET GOYON ou KEHLER ESCOFFIER de votre région.

Ne pas oublier d'indiquer N° et désignation de la pièce demandée.

Filet 15688
200

Pullman

NOTICE D'ENTRETIEN

pour vélomoteurs

Pullman

propulsés
par moteurs

125 cm³

UNIMÉCA
M A C O N

Marques

Monet Goyon Koehler-Escoffier

Mâcon, le 1^{er} novembre 1955.

Monsieur et cher Client,

Vous avez fixé votre choix sur notre PULLMAN.

Nous sommes particulièrement sensibles à la confiance que vous nous témoignez en la circonstance.

Plusieurs mois avant de lancer la première série, nos prototypes ont été soumis à des essais particulièrement sévères.

Ces épreuves d'endurance ont été d'excellents tests de qualité.

Nous avons donc pleinement conscience d'avoir remis entre vos mains une machine capable de répondre aux services que vous en attendez.

Nous ne remplirions pas complètement notre rôle si maintenant nous nous désintéressions de ce véhicule.

Au contraire, nous voulons le suivre avec vous, connaître son comportement à l'utilisation, être renseignés sur les services qu'il vous rend; en plus bref, vous avoir satisfait et, au besoin, recueillir vos remarques dont nous ne manquerons pas de faire notre profit.

Nous espérons que vous aurez l'amabilité de nous communiquer vos impressions.

Nous rappelons à cet effet que l'Agent de notre marque qui vous a vendu votre PULLMAN est qualifié pour vous donner les conseils d'utilisation rationnelle de la machine.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur et cher Client, l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

LA DIRECTION COMMERCIALE.

CONDUITE

PLEIN D'ESSENCE

Utiliser du mélange à 7 % exclusivement  **ENERGOL** S.A.E. 40.

Bien surveiller l'exécution du mélange.

Si vous devez préparer vous-même votre mélange : verser dans un bidon très propre autant de mesures d'huile qu'il y a de litres d'essence à mettre dans le réservoir.

Remplir le bidon aux trois quarts avec de l'essence.

Agiter.

Verser ce mélange dans le réservoir après vous être assuré que le robinet d'essence est fermé. Compléter le plein.



Fig. 1.

Bidon de 5 litres.

ATTENTION : En aucun cas, augmenter le pourcentage d'huile : le graissage ne serait pas amélioré et le moteur se calaminerait plus rapidement.

LANCEMENT

S'assurer que la machine est au point mort.

Tourner d'un quart de tour la clé de contact déposée sur le phare.

Ouvrir l'essence en faisant pivoter le robinet d'essence dans la position départ.



Fig. 2.

Robinet Essence.

GRAISSAGE MOTEUR

MOTEUR

L'embiellage, le piston, les roulements sont lubrifiés par l'huile du mélange (7 %).

Pendant la période de rodage, ne pas augmenter le pourcentage d'huile, mais utiliser de temps à autre le starter pendant des périodes n'excédant pas 10 à 15 secondes en particulier dans les descentes.

Tout en étant d'une extrême simplicité, ce système de graissage exige l'emploi d'un lubrifiant de toute première qualité, devant présenter en plus d'une pureté absolue, les propriétés suivantes :

— Mixibilité parfaite dans l'essence afin de ne pas troubler la combustion;

— Adaptation parfaite aux conditions de travail du moteur;

— Absence de dépôts charbonneux évitant des décalaminages fréquents.

L'huile S.A.E. 40 de la marque **ENERGOL** auto offrent ces caractéristiques, nous en recommandons exclusivement l'emploi.

BOITE DE VITESSES

Maintenir le niveau d'huile **ENERGOL** AUTO S.A.E. 40 entre les deux repères figurant sur la jauge fixée sur le couvercle de boîte.



Fig. 4.

Jauge de la boîte de vitesses.

- (1) Jauge.
- (2) Bouchon de remplissage.
- (3) Logement de la jauge.

EMBRAYAGE & CHAÎNE PRIMAIRE

Maintenir le niveau d'huile **ENERGOL** AUTO S.A.E. 40 en le vérifiant à l'aide de la vis de niveau, déposée à la partie inférieure du carter extérieur d'embrayage.

Ne pas dépasser ce niveau.



Fig. 5.

Carter chaîne primaire.

- (1) Bouchon remplissage.
- (2) Niveau d'huile.

RÉGLAGES MOTEUR

Le moteur correctement réglé doit maintenir un ralenti de 500 t./m. et conduire votre véhicule à 70 km./h.

Lorsque ces deux conditions ne sont pas remplies, il convient d'en rechercher la cause.

I. - Calaminage

La périodicité du décalaminage dépend beaucoup du respect des recommandations de graissage.

Vous vous rendrez compte de la nécessité de cette opération lorsque le moteur, bien qu'ayant un ralenti correct, s'essouffle facilement dans les côtes.

Pour cette opération, il est spécialement recommandé de déposer le moteur de la partie cycle, et nous vous conseillons de vous adresser à un de nos Agents.



Fig. 6.

Bougie.

- (1) Ecartement.
- (2) Electrodes.

III. - Carburateur

Maintenir le filtre d'arrivée d'essence en parfait état de propreté (nettoyage tous les 2.500 km.) ainsi que le filtre à air du silencieux.

Le gicleur principal est accessible en démontant la cuve. Celle-ci s'enlève en dévissant l'écrou central disposé à la partie inférieure du carburateur.

Au remontage, bien veiller à la remise en place du joint d'étanchéité de la cuve.

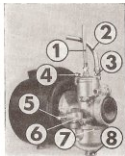


Fig. 7.

- (1) Câble de commande d'air.
- (2) Câble de commande starter.
- (3) Contre-écrou.
- (4) Vis de fixation.
- (5) Manchon pour durite essence.
- (6) Corps du filtre.
- (7) Joint d'étanchéité.
- (8) Ecou.

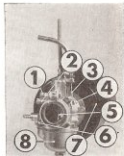


Fig. 8.

- (1) Vis serroge collier.
- (2) Vis réglage dosage d'air.
- (3) Câble starter.
- (4) Levier commande du starter.
- (5) Boisseau principal.
- (6) Vis réglage ralenti.
- (7) Silencieux.
- (8) Cuve.

LUBRIFIANTS :

△ Graisse B P. ENERGOL LC 2

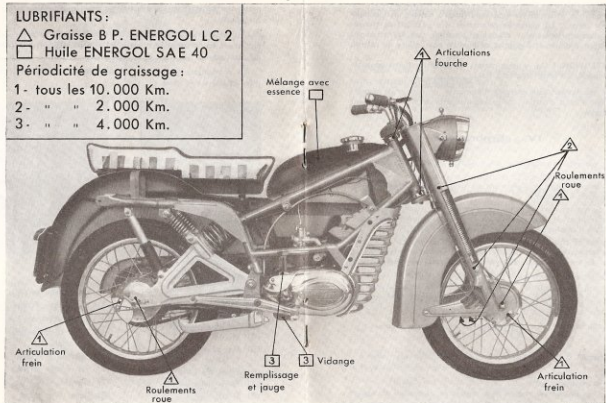
□ Huile ENERGOL SAE 40

Périodicité de graissage :

1- tous les 10.000 Km.

2- " " 2.000 Km.

3- " " 4.000 Km.



Le réglage du ralenti doit se faire, **boisseau principal abaissé à fond**. La vis de réglage disposée à la partie inférieure du carburateur règle le débit d'essence du ralenti. Après vissage complet, revenir en AR, d'un tour et quart environ. Si le moteur tourne en quatre temps, visser la vis supérieure jusqu'à obtenir un fonctionnement correct. La gaine de commande des gaz doit se trouver à ce moment légèrement détendue. S'assurer que la manœuvre du guidon à droite et à gauche ne modifie pas l'allure du ralenti.

ATTENTION ! Un réglage correct du ralenti est indispensable pour obtenir de bons départs à froid.

Ne pas monter, sous prétexte d'économie, un gicleur de numéro inférieur à celui d'origine, de graves incidents de piston pourraient en résulter.

IV. - Embrayage

La manette d'embrayage au guidon doit toujours avoir une course neutre de 4 à 5 mm.

Rattraper l'usure exclusivement en vissant la vis butée de levier sur la boîte à vitesses.

Si ce réglage devient inopérant, c'est qu'il y a usure prématurée des garnitures de disques et il convient de les examiner, au usure des tiges d'embrayage qu'il faut changer sans délai.

En cas de changement de câble, dévisser au préalable la butée et le tendeur de câble. Monter le câble, le mettre en tension à l'aide du tendeur pour conserver le réglage exclusivement par la vis butée.

V. - Boîte de vitesses

Aucun réglage n'est à effectuer sur la boîte elle-même.

ENTRETIEN PARTIE CYCLE

I. - Fourche

Graisser tous les 2.000 km. les tubes coulissants et les correcteurs (graisse  **ENERGOL** L.C. 2).

Nettoyer, à cette occasion, les extrémités libres des tubes coulissants pour éviter un amas de boue trop conséquent.

II. - Cadre

Toutes les articulations de la suspension AR. sont montées sur éléments élastiques ne nécessitant aucun graissage.

Seules les accumulations de boue seront à éliminer au jet après démontage de la roue AR. et pose de chiffons ou toile imperméable sur la partie supérieure du moteur, afin de protéger le carburateur, le volant magnétique.

S'assurer, au cours de cette opération, que le déflecteur disposé à l'intérieur du garde-boue AR. n'est pas détériorée, **cette pièce étant primordiale pour le refroidissement du moteur.**

Vérifier après les 1.000 premiers kilomètres, le serrage des six écrous de fixation du carénage AR. ainsi que les écrous de fixation des ressorts principaux de suspension.

III. - Roues

Vérifier après 500 km. le serrage des écrous de fixation de la roue de chaîne sur le moyeu AR.

Après 10.000 km. Faire procéder par votre agent à un nettoyage de l'intérieur du moyeu pour enlever les résidus de garniture qui peuvent occasionner un colmatage.

Faire graisser également les articulations de came de commande des freins sur les flasques.

Maintenir les pressions de gonflege suivantes :

AVANT : 1.700 —

ARRIERE : 2.000 —

IV. - Chaîne

Vérifier la tension de la chaîne, la machine étant en stationnement sur sa béquille.

Dans cette position, on doit pouvoir donner au brin inférieur une flèche de 40 mm. Ne pas réduire cette valeur.

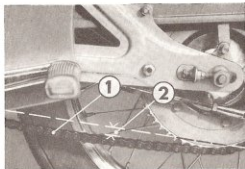


Fig. 9.

Flèche de tension.

- (1) Chaîne.
- (2) Longueur de la flèche.

Vérifier cette tension après 1.000 km. et régler si nécessaire à l'aide des vis butées.

Procéder à un graissage de la chaîne après nettoyage tous les 10.000 km.

V. - Frein AR.

Procéder au réglage de la pédale, la machine étant sur béquille.

Dans cette position, maintenir une course neutre de 30 mm.

Si cette pédale doit être démontée et remontée, bien veiller à remettre à sa place d'origine le levier sur pédale qui doit avoir une garde suffisante par rapport au brin de chaîne supérieur.

VI. - Transmissions

Une grande partie de l'agrément de conduite est procurée par la docilité des commandes. Il est indispensable de les maintenir en bon état. Pour cela, les entrées de câbles dans les gaines doivent être graissées avec de la graisse consistante tous les mois. **Ne jamais huiler.** L'huile pénétrant dans les gaines occasionnent un cambouis préjudiciable à la douceur de la commande.

Ne jamais graisser, ni huiler la commande de la transmission de commande des vitesses.

Surveiller l'usure des câbles qui se produit toujours aux entrées de gaine ou sorties d'embout. Dès qu'un brin est cassé, changer tout le câble. Vous éviterez ainsi la panne brutale qui interviendrait sous peu inévitablement.

Lors d'un changement de câble, éviter de mettre de l'huile dans les gaines, mais graisser soigneusement les câbles avec de la cire de paraffine graphitée. Normalement les câbles de rechange sont enduits, au préalable, par les fabricants sérieux.

Ne pas rajouter de graisse minérale : la douceur de fonctionnement du début ne serait qu'illusoire et de courte durée.

Démonter tous les 15.000 km. la poignée des gaz pour la nettoyer, la vérifier et la graisser à nouveau.

VII. - Réseau d'éclairage

L'alimentation des différents appareils de signalisation s'effectue par deux circuits séparés, alimentés par le volant magnétique :

— un circuit faible débit (10 watts sous 12 v. à 3.000 t./m.) pour alimenter le stop, les veilleuses, les indicateurs de changement de direction et l'avertisseur.

— un circuit fort débit (40 watts sous 12 v. à 3.000 t./m.) pour alimenter le code et le phare.

Respecter les caractéristiques des lampes, à savoir :

Lampes navettes : 12 v. - 4 w.

Lampe phare : 12 v. - 36 w.

VIII. - Démontage des roues

ROUE AR.

Mettre le « Pullman » sur sa béquille. Retirer l'attache rapide de la chaîne, enlever celle-ci de la couronne dentée — Dégrafer la chape de réglage AR. — Dévisser et retirer la broche — Retirer les entretoises de la broche. A ce moment la roue doit tomber — Incliner le véhicule sur un côté de façon à dégager la roue du garde-boue.

REMONTAGE DE LA ROUE : Même manœuvre que ci-dessus mais en sens inverse et sans omettre de placer la plaque de réaction dans l'ancrage de frein, avant de mettre les entretoises — Vérifier la tension de la chaîne.

ROUE AV.

Dégrafer le câble du frein AV. — Desserrer les deux écrous de blocage, la roue doit tomber.

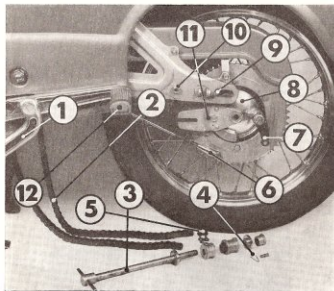


Fig. 10.

- | | |
|---------------------|----------------------------------|
| 1) Pédale de frein. | 7) Levier de frein. |
| 2) Chaîne. | 8) Couvercle de tambour. |
| 3) Broche. | 9) Vis tendeur. |
| 4) Epingle. | 10) Ancrage de frein. |
| 5) Attache rapide. | 11) Patte de réaction. |
| 6) Chape réglage. | 12) Pédale arrière repose-pieds. |

OUTILLAGE

- | | |
|------------------------------|-----------------------|
| 1 trousse à outils en toile. | 1 rétroviseur. |
| 1 clef. | 1 clef à bougie. |
| 1 pince. | 1 pompe à main. |
| 1 tourne vis. | 1 pot de laque Duco. |
| 1 sachet de rustines. | 1 notice d'entretien. |
| 3 démonte-pneus. | |

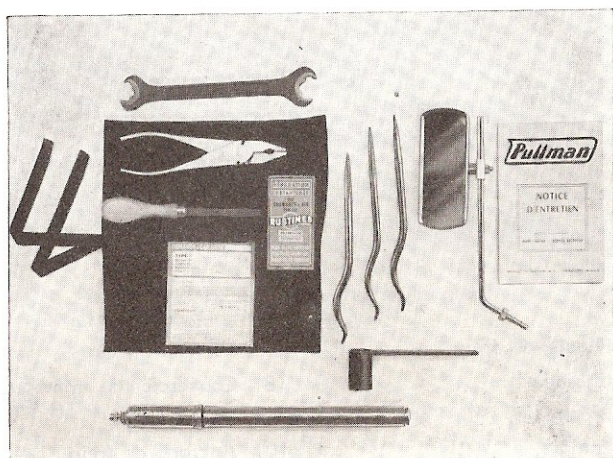


Fig. 11.

RENSEIGNEMENTS DIVERS

Moteur VILLIERS fabriqué par nous-mêmes en nos Usines.

Cylindrée : 122 mm. - Course : 62 mm. - Alésage : 50 - Puissance effective : 5 CV. - Nombre de t./m. : 4.800.

Contenance réservoir essence : 17 litres.

Pneus AV. et AR. : 16 × 300.

Bougie : 14 GERGOVIA 914.

Chaîne primaire : 9,52.

Chaîne secondaire : 12,7.

Longueur hors tout : 1 m. 90.

Largeur hors tout : 0,68.

Hauteur hors tout : 0,93.

Poids à vide : 92 kg.

Charge utile : 150 kg.

ASSURANCE

QUELQUES CONSEILS

EN CE QUI CONCERNE L'ASSURANCE

En tout premier lieu, faites l'acquisition d'un casque et... portez-le.

Immédiatement après, rendez-vous chez un Assureur, mais lentement, car vous n'êtes pas encore assuré ! Cinq types de police d'Assurance s'offrent à vous :

- 1° **ACCIDENTS AUX TIERS**, couvre la responsabilité civile du propriétaire ou du conducteur de la machine, aussi bien pour les accidents survenant aux personnes circulant, qu'à celle transportée sur le siège arrière, à l'exception des membres de la famille et des salariés, sauf moyennant surprime.
- 2° **CONTRAT DE DEFENSE**, ou contre-assurance, pour que la Compagnie exerce le recours contre l'adversaire en vue d'obtenir le remboursement des propres dommages de l'usager du véhicule.
- 3° **INDIVIDUELLE**, c'est-à-dire paiement d'un capital résultant d'un accident corporel subi par le pilote et, éventuellement, remboursement des frais médicaux et pharmaceutiques.
- 4° **VOL ET INCENDIE** de la machine, bonne précaution pour obtenir le remboursement de la valeur de la moto, en cas de vol ou d'incendie.
- 5° **TOUS RISQUES**, couvrant les dommages matériels et physiques des tiers et de soi-même.

TOUS NOS VÉHICULES SONT LAQUÉS AU " DUCO "



La laque de ce petit pot qui vous est remis gracieusement vous permettra d'exécuter vous-même les petites retouches pour entretenir parfaitement la robe de votre PULLMAN.