

*Monet Goyon*  
*Koehler Escoffier*

NOTICE  
TECHNIQUE N°

1



**Pullman**

Mon nom est "NICKEL".

J'ai été engagé chez  
**MONET & GOYON S.A.**  
le 1<sup>er</sup> janvier 1956, en qualité  
de personnage type.

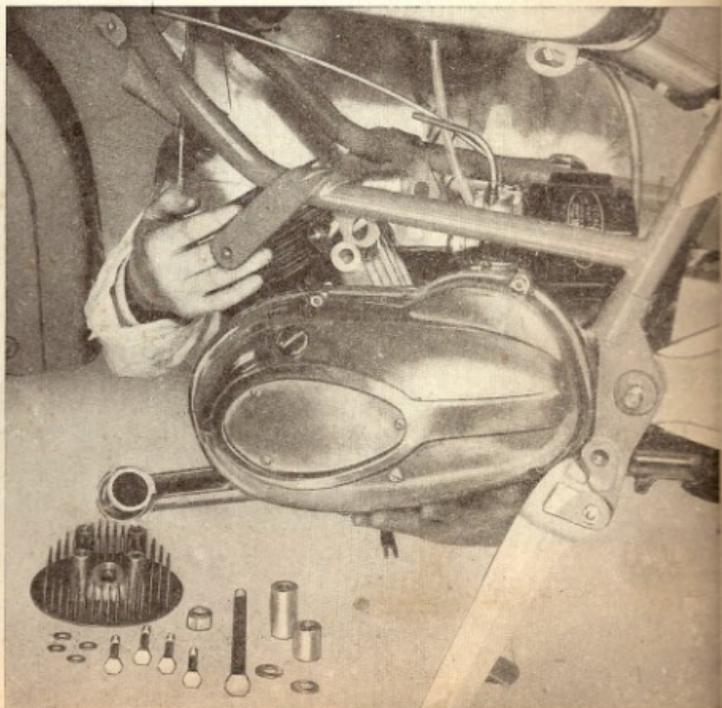
Je symbolise le "Service  
après vente".

Vous me retrouverez  
souriant et toujours prêt à  
vous donner de bons conseils.

Comme vous, j'aime le  
travail "fini" et ma  
récompense ne sera-t-elle  
pas de vous entendre dire...

... ça c'est

*Nickel*



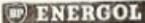
## I. - MOTEUR

### A. — Graissage.

L'huile utilisée pour le mélange doit avoir une viscosité suffisante pour éviter des ruissellements exagérés, une résistance de film correcte et un indice CONRADSON (dépôt de charbon) de l'ordre de 0,4.

Nous préconisons l'huile S.A.E. 40 B.P. qui répond à ces exigences.

**L'emploi des huiles spéciales pour deux temps ne saurait être conseillé malgré leur facilité de mélange.**

En conséquence, respecter simplement les préconisations de la notice d'entretien (mélange à 7 p. 100 d'huile  ENERGOIL S.A.E. 40 AUTO).

### B. — Carburant.

Le moteur 11 D qui équipe le « PULLMAN » est monté avec un carburateur GURTNER à starter.

Le carburateur ne peut être noyé qu'accidentellement par un défaut de fonctionnement du pointeau qui serait resté coincé en position relevée par interposition d'une saleté sur son siège (nettoyer exclusivement avec une soufflette d'air comprimé, ne pas employer de pièces métalliques en acier telles qu'aiguilles, pointes, fil de fer, etc... qui détérioreraient irrémédiablement le siège du pointeau).

Les circuits d'alimentation du starter et de ralenti sont communs, il est donc absolument nécessaire d'avoir un bon réglage de ralenti pour obtenir de bons départs.

En position départ et ralenti, le boisseau du carburateur doit être soulevé seulement de 2 à 3/10 de mm. Ce réglage est obtenu par la vis supérieure de réglage du carburateur qui fait office de butée de boisseau.

Le réglage du débit d'essence du starter se fait à l'aide de la vis inférieure de réglage du carburateur qui doit être dévissée en moyenne d'un tour et quart.

Le gicleur principal est adapté pour le montage exclusif du silencieux filtre d'admission TECALEMIT. Ne pas oublier que toute modification ou substitution de ce filtre peut entraîner une modification de réglage du carburateur.

La mise à l'air libre de la cuve est effectuée par deux conduits, l'un qui débouche dans le pavillon d'entrée côté filtre, l'autre sur la partie supérieure de la cuve vers le corps du carburateur gauche. Veiller à ce que ces deux conduits soient propres pour éviter des trous aux reprises ou des affaissements du moteur au plein gaz (fig. 1).

Maintenir le filtre d'arrivée d'essence en parfait état de propreté (nettoyage tous les 2.500 kilomètres).

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.

Le réglage du ralenti doit se faire, boisseau principal abaissé à fond (vis de réglage supérieure dévissée à fond). Visser à fond la vis de ralenti (vis inférieure). Revenir en AR d'un tour de quart environ. Si le moteur tourne en 4 temps, revisser la vis supérieure pour décoller légèrement le boisseau (quelques dixièmes pour appauvrir le réglage). Vérifier tous les 20.000 kilomètres l'état de propreté du filtre d'air contenu dans le silencieux d'admission.

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

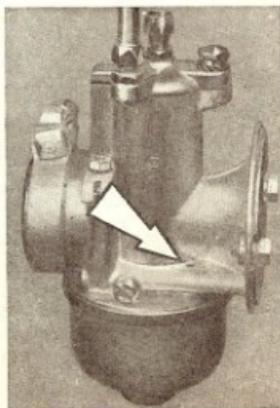


Fig. 1.

### C. — Bougie.

La bougie équipant le moteur 11 D doit avoir un degré thermique compris entre 185 et 225 suivant l'emploi de la machine.

Bien surveiller la teinte prise par la porcelaine de la bougie qui doit rester brunâtre.

### Dépose de l'embellage et remontage.

Les roulements de l'embellage sont montés avec un serrage à chaud dans les carters en aluminium.

Pour désaccoupler les carters, il est donc recommandé de chauffer ceux-ci au préalable vers 80°.

Les roulements sont montés gros sur les manetons et doivent s'extraire aisément.

Au remontage, chauffer au préalable les carters moteur pour faciliter la mise en place des roulements.

Si ceux-ci se sont coincés dans les carters, les positionner en prenant appui sur les deux cages simultanément.

Ne pas oublier que les roulements à billes sont très sensibles aux efforts latéraux et en particulier aux chocs.

S'assurer qu'un jeu latéral minimum de 0,15 subsiste entre le roulement côté volant et le volant. Tout jeu inférieur peut occasionner une détérioration rapide des roulements.

### Dépose du volant magnétique.

Utiliser exclusivement une clé spéciale pour immobiliser le moyeu et desserrer l'écrou central qui fait office d'extracteur.

En cas de résistance anormale après mise sous tension de l'extracteur, donner un coup sec sur l'écrou à l'aide d'un maillet en bronze.

## VOLANT MAGNÉTIQUE :

### Réglage de l'ouverture des vis.

Retirer le volet d'accès au volant.

A l'ouverture maximum, les vis doivent s'écarter au minimum de 2/10 de mm. et normalement de 4 à 5/10.

Pour régler, dévisser la vis de blocage du porte-rupteur, tourner l'excentrique de réglage pour obtenir l'ouverture désirée et bloquer.

S'assurer que les vis ne sont pas charbonnées ou piquées, les nettoyer si nécessaire avec une petite lime douce spéciale. Ne jamais utiliser pour cela de la toile émeri.

### Réglage de l'avance.

Le point d'allumage doit se produire 4,5 à 5 mm. avant le point mort haut.

Pour positionner le volant sur le maneton, on doit, au préalable, amener le piston à la position voulue à l'aide d'une pige introduite dans le cylindre par le trou de bougie.

Vérifier que les cônes d'assemblage sont secs et propres.

Monter le rotor de manière à faire coïncider le repère qu'il porte à sa périphérie avec l'encoche portée par le stator. Serrer modérément.

Vérifier que l'ouverture des vis platinées se produit bien aux repères ( $\pm 2$  mm.) et que le piston n'a pas bougé.

Bloquer énergiquement.



Fig. 2.

N. B. — A partir du moteur N° 227, la troisième pièce en partant de la droite (petit ressort) n'est plus montée en série.

### Démontage de l'embrayage (fig. 2).

Utiliser une clé à ergot spéciale pour dévisser la cloche extérieure. Ensuite, l'embrayage se démonte aisément.

Au remontage, s'assurer que le jeu latéral de la roue de chaîne est maintenu entre 0,05 et 0,1 mm.

### Démontage de la boîte à vitesses et remontage.

Se démonte aisément entièrement en enlevant le couvercle de la boîte.

Au remontage, dévisser complètement la vis de réglage de l'arbre primaire et vérifier le jeu comme décrit plus loin.

## II. - BOITE DE VITESSES

Le seul point à surveiller spécialement sur la boîte de vitesses est la butée d'arbre primaire.

Il est indispensable de laisser un jeu latéral de l'arbre primaire de l'ordre de 2 à 3/10 de mm. Ce jeu peut être vérifié du côté de l'embrayage en tirant ou poussant sur celui-ci.

Un jeu plus réduit peut occasionner un défaut de graissage et un grippage de la butée entraînant une difficulté de passage des vitesses.

## III. - EMBRAYAGE

Vérifier que la course de décollage des disques est au moins de 3 mm.

S'assurer qu'en position débrayée la roue de chaîne est parfaitement libre (jeu latéral de 0,05 à 0,1 mm.).

Vérifier la tension de la chaîne primaire : sur quatre tours de la roue de chaîne on ne doit sentir aucun point dur.

## DÉMONTAGE ET REMONTAGE DU MOTEUR

### PRÉCAUTIONS SPÉCIALES

#### Démontage du piston et remontage (fig. 3).

Enlever les circlips d'arrêt d'axe de piston qui, en aucun cas, ne doivent être réutilisés.

Après chauffage léger du piston (enveloppe chaude) chasser l'axe de piston. Si cette opération se fait sans extracteur, bien supporter le piston pour éviter tout effort à la bielle.

Au remontage, chauffer au préalable le piston et graisser soigneusement l'axe de pied de bielle.

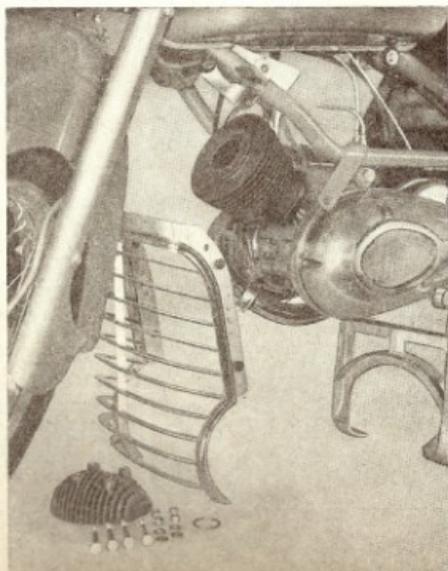


Fig. 3

## Dépose des segments.

Ils peuvent être enlevés sans risques en introduisant derrière chaque segment trois feuilles de clinquant de laiton espacées et en faisant glisser les segments. Veiller à ne pas érafler le piston.

Changer les segments lorsque le jeu à la coupe dépasse 0,45 mm.

Repérer les segments et les gorges.

## Changement des joints.

Les joints d'étanchéité moteur doivent être montés avec leur lèvre intérieure tournée vers l'intérieur des carters.

Le joint côté volant se pose sans difficulté grâce au cône du volant magnétique. Du côté pignon, sortie moteur, il est indispensable de disposer, à l'extrémité du vilebrequin, une douille conique pour permettre de rattraper la différence de diamètre entre la portée du pignon et celle du joint.

## Changement de piston et de cylindre.

Les pistons et cylindres sont appairés pour maintenir des jeux de montage corrects. **Vérifier que le cylindre et le piston portent bien le même repère frappé sur le sommet du piston et sur le cylindre.**

Il est indispensable, lors d'un changement de piston, de changer également l'axe du pied de bielle qui doit être livré avec les pistons neufs, afin de respecter les côtés du montage axe-piston.

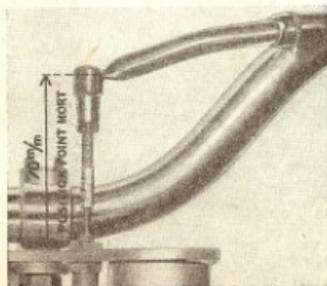


Fig. 4.

## PARTIE CYCLE

### Réglage des vitesses (fig. 4 et 5).

Débrancher les deux rotules.

S'assurer que la position de l'axe de la rotule du guidon se trouve à l'aplomb de la gaine et à une distance de 70 mm. au-dessus de la plaque supérieure de fourche en position point-mort (position verrouillée de la poignée).

S'assurer que l'embout de gaine vient au ras du contre-écrou sur la plaque de butée fixée sur le raccord de cadre. Régler la longueur libre de gaine à la partie inférieure pour que, la boîte étant enclenchée en troisième vitesse, on dispose d'une garde de 2 à 3 mm. entre l'embout de gaine et l'embout de câble. Fixer la rotule inférieure sur le levier de boîte. Revenir au point mort. Régler la rotule supérieure et l'engager sur l'embout de guidon.

Ne jamais graisser la commande C.B.A. Voir coupe.

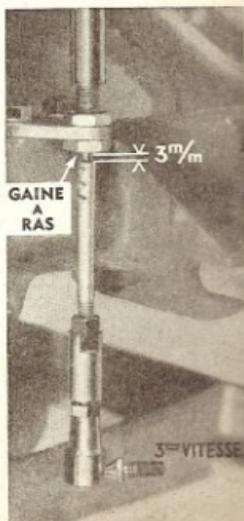


Fig. 5.

# RISTIQUES - RÉGLAGES - CARACT

## I. - MOTEUR

### A. — Généralités.

Alésage .....	50 mm.
Course .....	62 mm.
Cylindrée exacte .....	122 cc.
Puissance fiscale .....	1 CV
Puissance effective .....	5 CV
Rapport volumétrique ...	6,8
Régime normal de rotation	4.200 t/m.
Régime max. de rotation.	5.400 t/m.

### B. — Culasse.

Volume de la chambre ...	17 cm <sup>3</sup> 30
Profondeur de chambre ..	18

### C. — Cylindre.

Dimensions des lumières :	
a) échappement .....	27 × 15,87
b) transfert .....	15,9 × 11,2
c) admission .....	25,4 × 15,9

### D. — Piston.

Hauteur totale .....	65
Hauteur d'axe .....	40,5
Jeu à la jupe : max. = 0,12; min. = 0,09	
Poids .....	110 gr.
Matière utilisée .....	Alliage léger.

### E. — Axe de piston.

Diamètre normal .....	14 mm. — 0,011
Longueur .....	42 mm. — 0,10

### F. — Segments.

Dimensions :	
Ø 50 e = 1,8 ± 0,1 L = 2,5	— 0,010 — 0,030
Jeu dans les gorges: max. 0,06 - min. 0,01	
Jeu dans les coupes : 0,18	+ 0,1 — 0

### G. — Bielle.

Entr'axe .....	120,5 + 0,25 + 0
Jeu latéral .....	0,14 ± 0,04
Poids .....	160 gr.
Dimensions galets :	
Ø = 6,35 + 0,003 L = 6,35 ± 0,01.	

### H. — Vilebrequin.

Tolérance de faux rond s/roulements =  
aux extrémités cônes = 0,02 au max.  
Jeu latéral : 0,1 min.

### J. — Changement de vitesses.

a) Rapports :	
1 <sup>re</sup>	2,85
2 <sup>e</sup>	1,46
3 <sup>e</sup>	1

b) Rapports finals :	
1 <sup>re</sup>	19,408
2 <sup>e</sup>	9,942
3 <sup>e</sup>	6,81

### K. — Transmission primaire.

Nombre de dents des pignons :  
Sortie mot. 20 — Roue E 43.  
Rapports ..... 2,15.

### L. — Transmission secondaire.

Nombre de dents pignon sortie boîte : 17.  
Nombre de dents couronne AR : 54.

### M. — Chaîne.

a) Primaire :	
Pas : 9,52.	
Nombre de maillons : 60 rouleaux rivés.	
b) Secondaire :	
Pas : 12,7.	
Nombre de maillons : 119 rouleaux avec attache rapide.	

### N. — Embroyage.

Nombre de disques : 3.  
Course de débrayage : 5 mm.  
Tarage du ressort : 108 kilos.

### O. — Carburateur.

Marque : GURTNER.  
Type : T 20.

# RISTIQUES - RÉGLAGES - CARACTÉ

## II. - ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

### Volant magnétique.

Marque : COPREMA  
Type : VM 145 — 10 039.  
Voltage (nominal) : 12 volts.  
Ampérage : 3,5 A. sur grand débit.  
1 A faible débit.  
Cône : 10 p. 100.  
Avance : 4,5 mm. à 5 mm.  
Écartement des contacts : 0,4.

### Bougie de 14.

Types : MARCHAL 34 S conduite normale.  
GERGOVIA 914 conduite sport.  
Degré thermique : 225.  
Écartement des électrodes : 0,4.

### Ampoules.

Phare-code : 12 V. 36 W. culot BA. 21, D  
— 3 ergots — 2 plots.

Veilleuse }  
Stop } 5 lampes navettes 12 V. 4 W.  
Position }

## III. - PARTIE CYCLE

### Fourche AV.

Angle de chasse : 27°.  
Braquage du guidon :  
Angle de 39°.

### Freins AV et AR.

Diamètre 130.  
Dimensions des garnitures : 25.

### Roues AV et AR.

Jantes de 405,6 × 40,6.  
Pneus de 16 × 3.  
Pression gonflage Solo AV 1,7 — AR 2,00  
— — Duo AV 1,7 — AR 2,10  
Rayons de 17.

### Capacités.

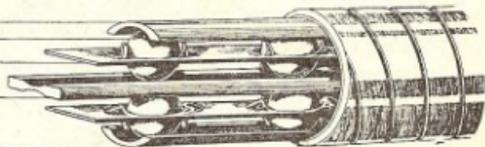
Contenance réservoir essence 17 l. mélange  
Contenance boîte à vitesses : 1/2 litre.  
a) qualité d'huile : S.A.E. 30 - 40.  
Contenance carter embrayage : 1/4 litre.  
a) qualité d'huile : S.A.E. 30 - 40.

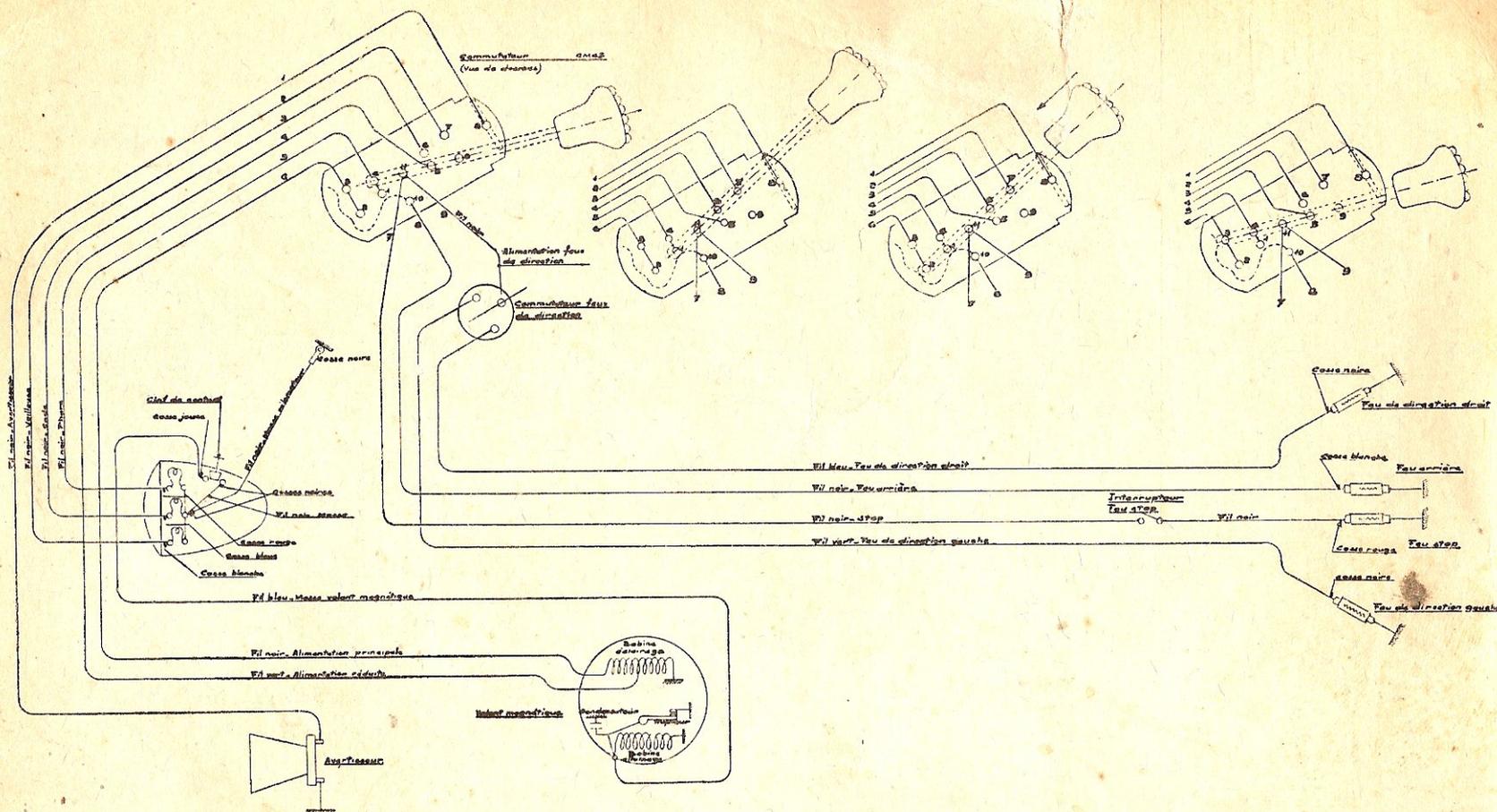
### Poids de la machine.

En ordre de marche : de 96 à 108 kilos  
(plein d'essence).

## COUPE DE LA COMMANDE C.B.A.

RAILS FIXES - Profilé flexible (acier inox)  
BILLES  
CAGES MOBILES maintenant  
l'écartement des billes.  
LAME CENTRALE - Profilé  
flexible en acier inox.  
TUYAU MÉTALLIQUE FLEXIBLE  
(Diam. 11,4 m/m.)





## SCHÉMA ÉCLAIRAGE

### Branchement commutateur :

- 1-4 Alimentation réduite.
- 2-3 — principale.
- 5 Phare.
- 6 Code.
- 7 Veilleuse AV.
- 8 Avertisseur.
- 9 Libre.
- 10 Veilleuse AR.
- 11 Feux de direction - Stop.

Les bornes 1 et 4, d'une part, et 2 et 3, d'autre part, doivent être reliées entre elles.

