

MAISON

Saroléa

SOCIÉTÉ ANONYME

HERSTAL-LIÈGE

BELGIQUE

BRNO
J. FORMANEK
Hávnětrava 72
PRAHA - VRŠOVICE, KOSICKÁ 4,
TELEFON 962-76.

Quelques
Conseils

BRNO
J. FORMANEK
Hávnětrava 72
PRAHA - VRŠOVICE

Saroléa

MOTOS

PLUS DE
25 ANNÉES D'EXPÉRIENCE
ET DE SUCCÈS



ONT PERMIS
A LA MAISON

Saroléa

DE SE CRÉER UNE
RÉPUTATION MONDIALE

UN MOT D'HISTOIRE

Il est difficile de satisfaire chacun, surtout en matière d'Histoire de l'Art Mécanique.

Ceci s'explique par le fait maintes fois constaté que des inventions — jugées ridicules à leur origine parce que dépassant les limites de la compréhension humaine de l'époque — sont demeurées inconnues, au détriment de l'exactitude chronologique.

Citons cependant quelques dates intéressantes :

1816 : Invention de la draisienne.

1855 : Pierre Michaux crée le vélocipède.

1872-73 : Amédée Bollée père, construit au Mans sa première voiture à vapeur.

1873 : D. Tapfer à Marseille réalise son tricycle à vapeur.

1883 : Divers essais tendent à adapter un moteur sur deux roues.

1895 : La bicyclette à vapeur de Dalifol atteint la vitesse de 45 kilomètres à l'heure en palier.

Quoique ce résultat n'ait pas été obtenu avec les bicyclettes à pétrole de l'époque, le remarquable ingénieur Amédée Bollée fils (1867-1926) — dont les travaux illustreront toujours la mécanique française — déclare :

*« L'apparition des moteurs à pétrole m'a fait entrevoir une
» solution plus commode du problème. C'est de grand cœur que
» j'applaudis au succès des constructeurs qui ont su en vulga-
» riser l'emploi. »*

La Maison SAROLEA compte au premier plan parmi ces hardis pionniers de la première heure. Elle a hautement mérité les beaux succès qui donnent une étrange puissance d'actualité à la prophétie de J. Mary :

« La bicyclette à moteur ne restera pas un objet de curiosité, » non certes. Elle deviendra la bicyclette de l'avenir qui » fusionnera la vélocipédie avec la locomotion automobile » et engendrera une vélocipédie tout autre et bien supérieure » (la Locomotion Automobile 1895).

La technique de SAROLEA a porté ses fruits en tout temps et continue d'écrire une magnifique page d'histoire de la locomotion à moteur.

Ne rappelle-t-on pas qu'elle a introduit le moteur de motocyclette en Angleterre, pays cité en exemple de la plus belle expansion motocycliste ?

Il m'est impossible de noter ici les nombreux trophées qui auréolent la gloire de la Marque. Et je le regrette tant il est vrai que rien ne me laisse indifférent de ce qui touche SAROLEA, dont les quelques syllabes chantent à mes oreilles.

Marcel QUENTIN.

CONSIDÉRATIONS SUR LA MANIÈRE DE CONDUIRE

1. — DÉPART

VERIFICATION.

Avant de mettre la machine en marche, contrôlez le plein des réservoirs d'huile et d'essence.

Pour les moteurs des motos SAROLEA de tourisme et de sport, employez exclusivement comme nous le faisons, l'huile de meilleure qualité : la Golden Shell.

Pour les courses, nous employons et conseillons l'huile Shell Super-Heavy.

L'essence sera d'une marque connue : la Shell Benzine est réputée par ses propriétés que lui donne sa teneur en hydrocarbures aromatiques.

Assurez-vous également du bon fonctionnement des freins, du gonflement des pneus et de la souplesse de la fourche.

MISE EN MARCHÉ DU MOTEUR.

Placez le levier de changement de vitesse au point mort.

« Ouvrez » légèrement la manette des gaz.

« Ouvrez » la manette d'air aux $\frac{3}{4}$.

Avancez légèrement la manette d'avance à l'allumage.

Levez la soupape au moyen de la poignée gauche du guidon.

Donnez un coup de pédale vigoureux, et lâchez la poignée lorsque vous arriverez à peu près à fond de course avec la pédale.

Ne laissez tourner le moteur d'une moto arrêtée que le strict minimum, et surtout ne l'emballez jamais.

DEMARRAGE.

Dès que le moteur est en marche :

Débrayez à fond, puis placez le levier en petite vitesse.

Embrayez progressivement, tout en ouvrant légèrement les gaz.

Roulez le moins possible en petite vitesse parce que le moteur mal refroidi tend à s'échauffer anormalement.

2. — LE CHANGEMENT DES VITESSES

POUR PASSER A UNE VITESSE SUPERIEURE.

Accélérez le moteur pour lancer la machine.
Réduisez alors l'ouverture de la manette des gaz.
Débrayez et passez en même temps le levier dans la vitesse supérieure.
Embrayez ensuite en ouvrant les gaz.
Procédez de même pour passer de deuxième en troisième vitesse.

POUR PASSER A UNE VITESSE INFERIEURE.

Réduisez très peu l'ouverture de la manette des gaz.
Débrayez légèrement, et passez le levier dans la vitesse inférieure, puis embrayez quand le moteur commence à emballer.
Toutes ces manœuvres doivent toujours être faites sans brusquerie mais se succéder rapidement, sans hésitation. Elles sont réussies si vous ne ressentez aucun heurt dans la marche de la machine.

3. — CONDUITE DU MOTEUR

Un moteur doit être conduit avec doigté. Il ne faut jamais l'emballer à vide. Pendant les 500 premiers kilomètres, il ne faut pas dépasser la moitié des gaz, ceci pour permettre à chaque organe d'être bien lubrifié et rodé. Cette attention augmentera *certainement* le rendement mécanique, donc la puissance et la durée du moteur.

Ne jamais laisser tourner trop doucement en prise directe, ni trop vite sur une vitesse inférieure.

CARBURATION.

La manette d'air doit être réglée de façon à obtenir la meilleure carburation ; ordinairement, lorsqu'il y a trop, ou trop peu d'air, le moteur a des ratés et la vitesse diminue. Il faut donc ouvrir la manette d'air, jusqu'au moment où le rendement du moteur est le meilleur (généralement aux $\frac{3}{4}$ ouverte).

L'avance à l'allumage doit toujours correspondre à la vitesse de rotation du moteur. Trop d'avance fait cogner ; trop peu d'avance cause un échauffement exagéré du moteur et une consommation excessive d'essence et d'huile.

En tenant compte de ce qui précède, après un ralentissement, il faut diminuer l'avance et la remettre progressivement, au fur et à mesure

que la vitesse du moteur augmente. Lorsque vous êtes en côte et que le moteur ralentit, augmentez les gaz, réduisez l'air et diminuez l'avance. Si le moteur persiste à ralentir, il faut passer à la vitesse inférieure et, en aucun cas, ne laissez jamais patiner l'embrayage pour empêcher le moteur de cogner (cliquetis métallique, indice que le mécanisme peine).

Avec un peu de pratique, un débutant acquerra rapidement le doigté nécessaire pour le meilleur usage des manettes d'air, de gaz et d'avance.

GRAISSAGE.

Le graissage du moteur est une question vitale pour sa longévité et son bon fonctionnement, c'est pourquoi nous avons dès les premières lignes de ce guide, préconisé les huiles Shell.

Un moteur est suffisamment graissé lorsqu'une légère fumée bleue sort du tuyau d'échappement quand on lève la soupape, moteur en marche, ou lors d'une reprise. Pour le fonctionnement de la pompe à huile, voyez la rubrique moteur, graissage.

Une fumée bleue abondante décèle un excès d'huile ou un défaut d'étanchéité du piston.

Une fumée noire est l'indice d'une carburation trop riche.

4. — FREINAGE

Le meilleur freinage et le plus efficace, quel que soit l'état du sol, est celui qui consiste à se servir des deux freins simultanément, sans bloquer les roues. Sur terrain boueux, asphalte humide, neige ou glace, gravier, feuilles mortes, maniez avec précaution les commandes de freins pour éviter les dérapages, en tenant compte qu'un dérapage se produit plus facilement à l'arrière qu'à l'avant.

Pour ralentir, diminuez les gaz et freinez.

Pour arrêter, fermez les gaz, débrayez et freinez.

Prenez l'habitude de vous servir du frein avant, aussi utile et aussi sûr que le frein arrière, de façon à en posséder la commande instinctive dans le danger.

Pour être rationnel, un freinage doit être progressif.

ENTRETIEN DE LA MOTO

1. — MOTEUR

GRAISSAGE.

Pour prolonger la vie de votre moteur, donnez-lui toujours une huile de première qualité ; aussi avons-nous, pour vous conseiller, choisi avec sévérité l'huile Golden Shell.

Le graissage est du système « à circulation » d'huile.

La pompe à double effet est incorporée dans le couvercle de distribution.

- | | |
|------------------------------|-------------------------------|
| 1. Piston à double effet. | A. Piston grand débit. |
| 2. Vis sans fin de commande. | a. Piston petit débit. |
| 3-4. Buselures. | C. Conduit de retour d'huile. |
| 5. Vis guide. | c. Conduit d'amenée d'huile. |
| 6. Couvercle. | L. Lumière. |
| 7. Joint pour couvercle. | l. Lumière. |
| 8. Vis de fixation. | T. Tuyau de refoulement. |
| 9. Vis d'amenée d'huile. | t. Tuyau d'aspiration. |
| 10. Raccords. | V. Chambre pompe grand débit. |
| 11. Joints. | v. Chambre pompe petit débit. |
| 12. Bouchon du conduit c. | |

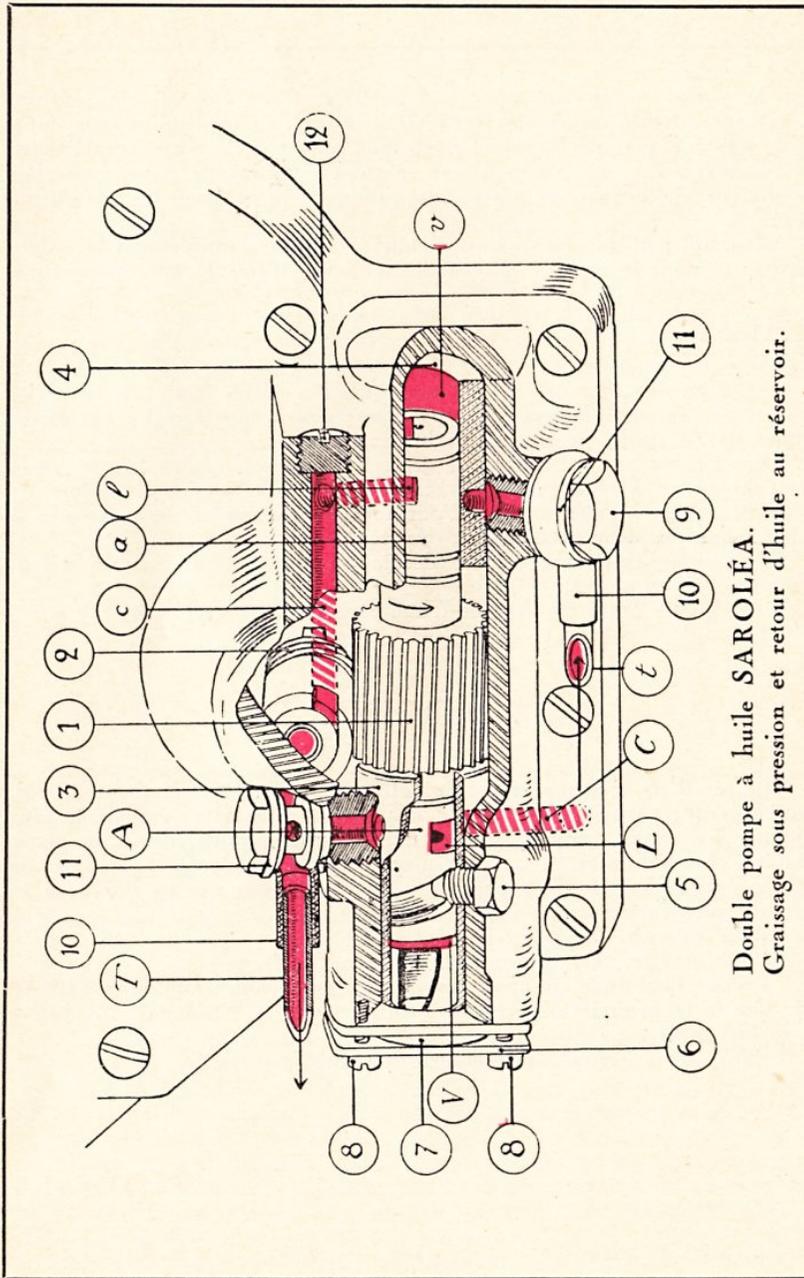
Un piston n° 1 dont les côtés A et a ont des diamètres différents tourne, entraîné par une vis sans fin n°2, donnant une réduction de vitesse de 25 à 1, et est animé en même temps d'un mouvement de va-et-vient dans des buselures n°s 3 et 4.

Ce mouvement est obtenu au moyen d'une vis-guide n° 5, bloquée dans le couvercle du carter et dont l'extrémité pénètre dans une rainure du piston.

La pompe du petit débit (côté a du piston) aspire l'huile du réservoir placé sous la selle, par la tuyauterie t et la vis d'amenée 9.

A travers la lumière l l'huile arrive dans la chambre v pendant la course d'aspiration (droite à gauche) puis elle est expulsée pendant la course de refoulement (gauche à droite) à travers la lumière l qui s'est déplacée d'un demi-tour, par le conduit c atteint la vis de commande n° 2 et l'axe du vilebrequin qui l'amène au roulement à galets de la tête de bielle.

De là, l'huile gicle dans le carter ; les volants la projettent sur le piston et la paroi du cylindre.



La distribution est lubrifiée grâce à un bain d'huile alimenté par le conduit c. L'huile s'accumule au fond du carter où le niveau est maintenu constant au moyen de la seconde pompe à grand débit (côté A du piston) qui aspire le trop-plein par un conduit C foré dans le carter.

Pendant la course d'aspiration, l'huile passe à travers la lumière L, arrive dans la chambre V, est expulsée pendant la course de refoulement à travers la lumière L qui s'est déplacée d'un demi-tour. Par la conduite du refoulement T l'huile arrive au réservoir où elle tombe dans un filtre très accessible pour le nettoyage.

La quantité d'huile qui passe dans le moteur en une heure est environ 5 litres à 3.000 tours du moteur.

Un robinet de réglage est monté sur le réservoir. Normalement il doit être grand ouvert = Max. En aucun cas il ne doit être complètement fermé = 0. Il ne doit être utilisé qu'en cas de graissage trop abondant du cylindre (fumée bleue exagérée).

Pour conserver un bon rendement à la pompe, il faut prendre certaines précautions :

Il faut que les tuyauteries extérieures ne soient pas écrasées, ni bouchées et que les joints soient bien serrés, de façon à être rigoureusement étanches pour éviter les pertes de lubrifiant et surtout pour éviter les rentrées d'air, qui peuvent diminuer considérablement le débit.

Une tuyauterie de refoulement bouchée amène la rupture des dents du piston, ou des ergots de la vis sans fin.

En cas de démontage du piston, évitez soigneusement les coups et veillez à ce que les arêtes de la rainure-guide n'aient pas de bavures pouvant rayer la buselure n° 3.

Ayez toujours au moins un demi-litre d'huile Golden Shell dans votre réservoir afin d'éviter une circulation trop vite renouvelée de l'huile.

VIDANGE ET LAVAGE.

Après les 100 premiers kilomètres environ, et aussitôt après l'arrêt du moteur, afin que l'huile échauffée soit plus fluide, vidangez en dévissant le bouchon qui se trouve à la base du carter.

Remettez soigneusement ce bouchon, et répétez l'opération trois ou quatre fois pendant les 500 premiers kilomètres, jusqu'à ce que toutes les particules métalliques, provenant du rodage, soient éliminées.

Vidangez alors le réservoir lui-même.

Avant de pousser le moteur, après la vidange, assurez-vous que la circulation d'huile est rétablie, en vérifiant le retour d'huile dans le filtre du bouchon de réservoir.

A NOTER : le jet d'huile se fait par intermittence.

Tout en restant automatique, ce système de graissage assure l'arrivée continue d'huile froide dans le moteur, et un graissage abondant et régulier des organes essentiels, ce qui réduit considérablement l'usure et maintient pendant longtemps un rendement élevé grâce à l'huile Shell que nous préconisons.

REGLAGE DU MOTEUR.

Le pignon de distribution et les pignons-cames possèdent chacun un repère. Si pour une raison quelconque, la distribution a été démontée, il faut avoir bien soin, au remontage, de placer ces repères en face l'un de l'autre, le piston se trouvant au point mort haut.

CULBUTEURS DE SOUPAPES.

(Moteurs à soupapes en tête, types 24S et 24T).

Ces culbuteurs sont montés sur roulements à galets, dans un carter étanche et ne demandent pas de soins spéciaux. Tous les 1.000 kilomètres environ, il est bon d'y introduire par les graisseurs prévus de la graisse Shell Motor Grease qui possède une excellente tenue à la chaleur.

De temps à autre, mettre un peu d'huile aux grains des tiges-poussoirs.

CYLINDRE ET CULASSE.

Pour démonter le cylindre, procédez comme suit :

- 1° Enlevez du moteur les pièces suivantes : tuyau d'échappement, bougie, carburateur, étrier de fixation des gaines-poussoirs (pour moteurs à culbuteurs) ;
- 2° Dévissez les quatre écrous qui sont à la base du cylindre (soupapes latérales) ou les quatre tiges (culbuteurs) ;
- 3° Amenez le piston au point mort bas ;

Moteurs à culbuteurs.

- 4° Enlevez la culasse en la soulevant légèrement ;

Moteurs à soupapes latérales.

- 4° Soulevez le cylindre et dégagez-le en l'inclinant vers l'arrière ;

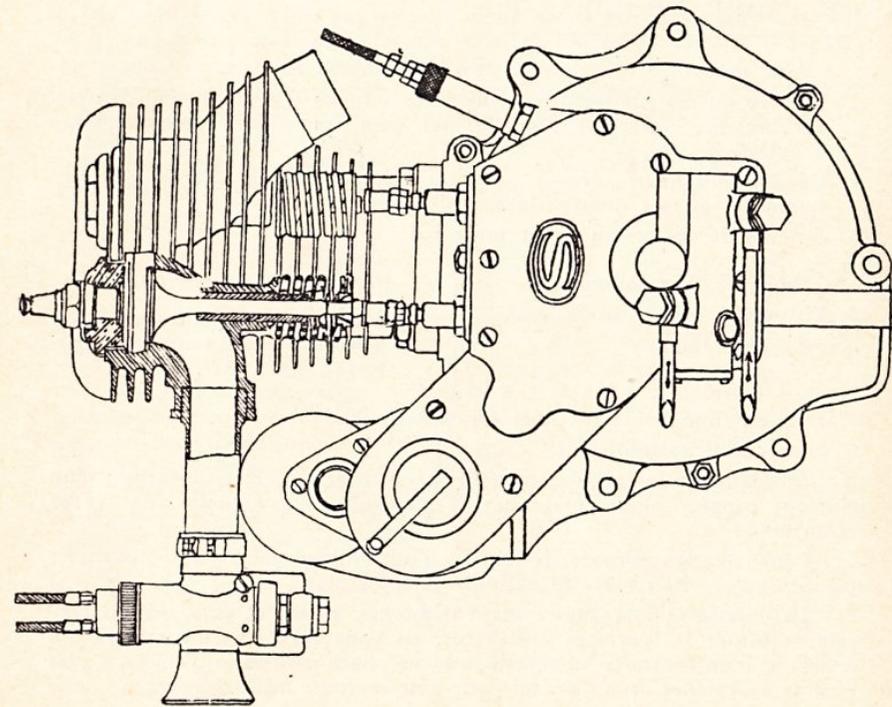
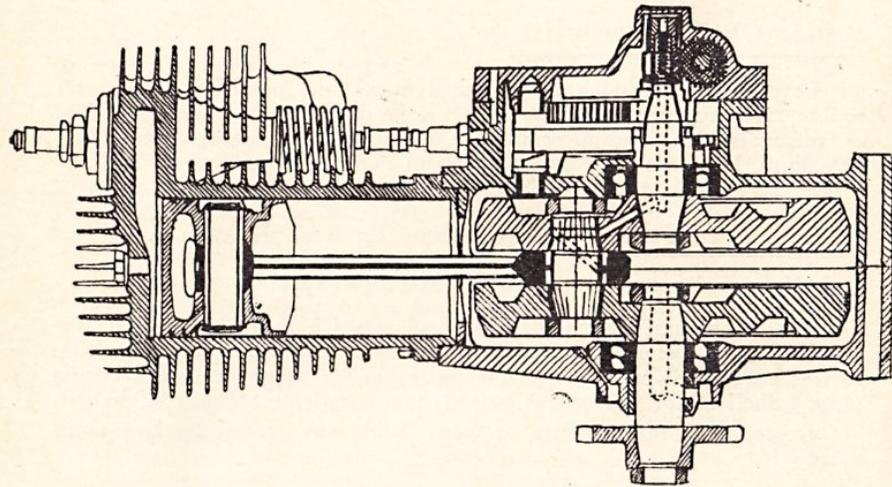
- 5° Dévissez une des tiges hors du carter ;

- 6° Soulevez le cylindre.

Aussitôt que le cylindre est enlevé, obstruez le carter au moyen d'un chiffon propre, pour empêcher l'introduction éventuelle de corps étrangers.

Pour ne pas abîmer le joint, n'introduisez jamais un tournevis ou tout autre objet entre le cylindre et la culasse.

La culasse et le cylindre étant démontés, raclez et nettoyez soigneusement toutes les surfaces encrassées, en vous servant d'un grattoir ou à défaut, d'un tournevis et terminez le polissage à la toile d'émeri. Lavez ensuite à l'essence ou au benzol pour enlever toute trace d'émeri.



Le décalaminage est important, car un moteur encrassé chauffe, perd de sa puissance et cogne vite. Ce point de vue a naturellement été envisagé pour déterminer le choix de l'huile Shell qui ne « carbonise » pas.

Avant de remonter la culasse, assurez-vous que le joint est en bon état, bien propre sur les deux faces et sans bavures. Sinon remplacez-le. Vérifiez également les tiges de soupapes.

Pour remonter la culasse, ayez soin de serrer les quatre tiges simultanément afin de bien répartir la pression sur le joint.

SOUPAPES.

A un moteur neuf, il est prudent d'injecter de temps en temps quelques gouttes d'huile sur les queues de soupapes. Vérifiez et réglez le jeu entre soupapes et poussoirs.

DEMONTAGE D'UNE SOUPE

MOTEURS A SOUPAPES LATERALES.

Pour effectuer le démontage, dévissez le bouchon de soupape, et placez sur la tête de soupape une cale en bois ou en métal ; revissez ensuite le bouchon, de façon à caler la soupape sur son siège.

Au moyen d'un tournevis, que vous appuyerez sur toute la profondeur d'une ailette du cylindre, soulevez la cuvette de soupape, de façon à pouvoir retirer la clavette. Dévissez le bouchon et démontez la cale. La soupape sera ainsi dégagée et pourra s'enlever facilement.

DEMONTAGE DES RESSORTS DE SOUPAPES.

DU MOTEUR A CULBUTEURS.

Pour enlever les ressorts de soupapes, démontez d'abord la bougie et amenez le piston au point mort haut.

A l'aide d'un levier quelconque, soulevez le bras du culbuteur afin de comprimer les ressorts suffisamment pour les introduire avec les deux cuvettes, dans les deux demi-boîtiers qui font partie de la trousse.

Enlevez le levier et dégagez les deux demi-clavettes qui maintiennent la soupape ; celle-ci est empêchée de tomber dans le cylindre par le piston.

Enlevez les ressorts comprimés dans les demi-boîtiers ; pour libérer ces ressorts, procédez comme suit :

Prenez le boulon spécial qui se trouve également dans la trousse et engagez-y la grande rondelle ; introduisez le boulon dans les ressorts comprimés, passez la petite rondelle dans le boulon et vissez l'écrou de façon à comprimer davantage les ressorts et dégagez les deux demi-boîtiers. Enfin, dévissez l'écrou et les ressorts sont libérés.

Profitez de ce que les soupapes sont démontées pour les décalaminer.

REMONTAGE DES SOUPAPES.

Pour remonter les ressorts dans les boîtiers, opérez en sens inverse.

Le remontage des ressorts sur la soupape se fait de la façon inverse du démontage. Faites remonter la soupape à l'aide du piston, sans brusquer et remplacez les deux demi-clavettes.

A l'aide d'un levier de fortune, soulevez le culbuteur, comprimez les ressorts et dégagez les boîtiers.

RODAGE DES SOUPAPES.

Les soupapes devant reposer d'une façon parfaite sur leurs sièges, il faut les vérifier à chaque démontage du cylindre et les roder si c'est nécessaire.

Dans ce but, enlevez les clavettes, cuvettes et ressorts et retirez la soupape de son guide. Enduisez le siège de la soupape d'un mélange d'émeri très fin (n° 00) et de Double Shell. Remplacez le clapet dans son guide et faites-le pivoter alternativement dans les deux sens en le pressant quelque peu sur son siège et en le déplaçant de temps en temps.

Procédez ainsi jusqu'à ce que la soupape porte bien en tous les points et pour toutes les positions, ce qui se révèle par un poli uniforme et par la disparition de toutes les piqûres. Puis enlevez toute trace d'émeri.

Ce rodage et le nettoyage doivent être faits d'une façon minutieuse.

PISTON.

Pour décalaminer le piston, procédez comme pour la culasse, en ayant bien soin de ne pas entamer le métal. Nettoyez les trous de graissage et les gorges des segments avec le plus grand soin (en utilisant par exemple une spatule en bois).

Pour assurer une bonne étanchéité, les segments ne doivent pas avoir trop de jeu verticalement dans leurs rainures. L'ouverture entre les lèvres du segment en place dans le cylindre est de 0,2 à 0,3. En démontant les segments ouvrez-les le moins possible pour ne pas les déformer.

L'axe ne doit ni présenter de rugosité (usure ou grippage), ni être bleui (manque d'huile).

Lubrifiez les segments et la paroi de piston avant de remonter le cylindre.

2. — ALLUMAGE

MAGNETO.

La magnéto ne demande que peu d'entretien; tous les 1.000 kilomètres dans les deux graisseurs, deux ou trois gouttes de Double Shell suffisent.

Vérifiez de temps en temps le dispositif de rupture. Pour ce faire enlevez le couvercle en faisant pivoter le ressort plat.

Pour vérifier l'état des vis platinées, démontez le rupteur en dévissant le boulon central au moyen de la clef spéciale.

Si les contacts platinés sont inégalement usés, égalisez-les avec de la toile d'émeri très fine (N° 00) en *enlevant le moins de matière possible*. Nettoyez l'ensemble avec un chiffon propre légèrement imbibé d'essence; remontez et réglez l'écartement qui est de 2/10 de millimètre environ quand le rupteur est sur la came.

Si l'anneau servant de boîte au rupteur ne tourne plus, rendant inutilisable la manœuvre de la manette au guidon, sortez-le de son logement et nettoyez-le avec un chiffon, comme pour le rupteur. Enduisez cet anneau d'un peu de Double Shell et remontez en appuyant doucement et bien d'aplomb sur l'anneau, pour l'entrer sans le coincer.

Assurez-vous également que la prise de courant est correcte, en démontant la pièce de la magnéto à laquelle vient s'attacher le fil de bougie. Si le charbon coulisse bien dans son guide et a une bonne surface de contact sur l'anneau en cuivre tournant avec l'induit, le tout sera en ordre. Eventuellement essayez les poussières de charbon qui se trouveraient sur l'anneau à l'aide d'un chiffon imbibé d'essence.

N'oubliez jamais que l'eau, l'huile et la poussière sont des sources d'ennuis pour la magnéto.

REGLAGE DE LA MAGNETO SUR LE MOTEUR.

Enlevez le couvercle protégeant l'écrou du pignon de magnéto en faisant pivoter le ressort plat. Dévissez l'écrou calant le pignon et, à l'aide du tire-pignon de la trousse, décalez le pignon.

Démontez la bougie et faites tourner le moteur dans son sens de rotation normal jusqu'à ce que la soupape *d'admission* étant retombée sur son siège, le piston soit venu au *point mort haut* de sa course (fin de compression).

Placez la manette d'avance au *minimum*.

Enlevez le couvercle du rupteur et tournez l'arbre de la magnéto dans le sens de rotation qu'il a en marche jusqu'à ce que les vis platinées commencent à se séparer, donc jusqu'au moment où la pièce en fibre du levier vient en contact avec la came.

Recalez le pignon de commande de la magnéto sur l'axe et rebloquez l'écrou. Assurez-vous que le serrage de l'écrou n'a pas modifié les positions respectives du piston et du rupteur. Remplacez bougie et couvercles.

En cas de panne grave, un spécialiste seul pourra, de façon utile, démonter la magnéto complètement.

BOUGIE.

Pour le bon fonctionnement du moteur, la bougie doit être bien propre et l'écartement des électrodes de 5 à 6/10 de millimètre.

Malgré les propriétés de l'huile choisie, un excès de graissage encrasse la bougie et provoque des ratés.

Dans ce cas, nettoyez la bougie au moyen d'un pinceau dur trempé dans l'essence et ensuite avec un papier d'émeri très fin, l'endroit où les deux pièces de la bougie font joint. C'est principalement l'encrassement de cet endroit qui provoque le mauvais fonctionnement de la bougie.

Avant le remontage, vérifiez si l'écartement des électrodes est correct.

3. — CARBURATEUR

MONTAGE ET ENTRETIEN.

Le carburateur doit être bien serré sur la tubulure du cylindre, de façon à éviter les rentrées d'air, et les chambres doivent être placées bien verticalement.

Périodiquement, vérifiez en passant un doigt par l'entrée d'air, si les boisseaux air et gaz peuvent s'ouvrir à fond quand les manettes sont grandes ouvertes ; sinon, réglez les câbles au moyen des barillets moletés se trouvant à la partie supérieure de la chambre de mélange.

Frottez de temps à autre les boisseaux à l'aide d'un chiffon imbibé d'huile Double Shell.

Nettoyez soigneusement la chambre du flotteur, le siège du pointeau sans abîmer la tige, le bouchon se trouvant à la base de la chambre de mélange, ainsi que le tuyau d'amenée du carburant.

REGLAGE.

Le carburateur est réglé à l'usine pour obtenir la marche *normale* la plus économique.

Néanmoins, voici la façon de le régler :

1° Recherchez le gicleur correct pour le palier (le gicleur court qui se trouve à la base du carburateur). C'est celui qui permet la plus grande vitesse, la manette des gaz étant complètement ouverte, et celle d'air ouverte aux $\frac{3}{4}$, l'avance à l'allumage judicieusement réglée.

Ce gicleur contrôle la richesse du mélange pendant le dernier huitième de la course du boisseau.

A cet essai, on reconnaîtra qu'un gicleur est trop petit lorsqu'en retirant de l'air, la vitesse augmente.

Le gicleur est trop grand, lorsqu'en retirant du gaz, la vitesse augmente également.

D'autre part, l'isolant autour de la pointe de la bougie devient :

— blanc et se brûle quand la carburation est trop pauvre.

— brun — — — — — correcte.

— noir (suie) — — — — — trop riche.

2° Réglez le ralenti et le démarrage en fermant presque complètement le boisseau de gaz.

Si le moteur est froid, la chambre du flotteur doit être légèrement « noyée » et la manette d'air fermée.

S'il est chaud, ne noyez pas le flotteur.

Mettez le moteur en marche et laissez tourner un peu.

Si le régime du moteur est trop élevé, réduisez-le en fermant légèrement le boisseau et tournez la vis moletée montée sur le côté de la chambre de mélange jusqu'à ce que vous obteniez le ralenti *régulier*, désiré. Celui-ci est contrarié par les rentrées d'air, bougie encrassée ou à électrodes mal réglées, étincelles trop faibles par suite d'une magnéto défectueuse, guides et soupapes abîmés.

3° Les reprises ainsi que le dosage du mélange sont contrôlés par l'aiguille conique attachée au boisseau de gaz, depuis la position de ralenti jusqu'aux $\frac{7}{8}$ d'ouverture du boisseau.

Cinq encoches sont prévues dans la tête de cette aiguille pour la fixation au volet des gaz, à l'aide d'une attache à ressort.

Habituellement, l'encoche du milieu est la plus convenable, mais si l'on désire obtenir le maximum d'économie, l'aiguille pourra être descendue à la deuxième encoche (en commençant à compter par le haut).

Si l'on désire surtout le maximum d'accélération en s'inquiétant moins de la consommation, l'aiguille sera relevée jusqu'à la quatrième et exceptionnellement jusqu'à la cinquième encoche.

4. — BOÎTE DE VITESSES

La boîte de vitesses Saroléa est du type couramment adopté sur le marché et qui a fait ses preuves depuis longtemps.

Trois jeux de pignons toujours en prise.

Baladeurs solidaires coulissant sur arbres à cannelures et commandés par étriers et fourchettes avec verrouillage effectif.

Entraînement des pignons par larges griffes.

Toute cette disposition donne l'avantage d'un passage rapide et aisé des vitesses et réduit au minimum les risques de rupture des dents et des commandes. Les deux arbres sont montés sur roulements à double rangée de billes (Voir plus loin la lubrification rationnelle, à la Gear Shell, de nos boîtes de vitesses).

KICK-STARTER.

La pédale de Kick est montée sur un secteur attaquant directement l'arbre principal, et démultiplié de façon à permettre un départ aisé avec le minimum d'efforts.

L'axe du kick-starter est pressé et goupillé dans le carter.

Si par exception, la pédale semble calée, ne forcez pas mais débrayez et poussez légèrement la pédale jusqu'à ce que l'engrènement normal soit rétabli.

EMBAYAGE.

L'embrayage est à disques multiples.

Les quatre disques entraîneurs sont garnis de pastilles Ferodo.

Les cinq disques entraînés sont en acier.

Cette disposition présente l'avantage d'une surface de friction considérable pour un encombrement relativement restreint.

Le Ferodo allié, en effet, son bon coefficient de friction à une résistance à l'usure considérable, ce qui permet jusqu'à un certain point les reprises brutales des moteurs puissants.

LEVIER D'EMBAYAGE.

La commande d'embrayage doit être réglée de façon à ce que le levier au guidon présente une course à vide avant de faire effort pour dégager les disques. De cette façon, on est toujours certain que l'embrayage est bien franc. Cette course à vide doit avoir environ 3 millimètres.

D'autre part il faut également veiller à ce que la commande puisse cependant débrayer suffisamment pour que la roue arrière ne soit pas entraînée, l'une des vitesses étant engagée.

Le plateau d'embrayage, poussé par quatre ressorts, maintient les disques pressés les uns contre les autres.

Ces quatre ressorts doivent toujours avoir la même tension. Pour vérifier cette tension, mettre le moteur en marche, la machine étant sur le pied, et en actionnant le levier de débrayage, l'une des vitesses étant engagée, le plateau ne doit pas voiler.

Pour des yeux très exercés, il n'est pas nécessaire de mettre le moteur en marche — simplement débrayer et voir si le plateau se déplace bien parallèlement à la boîte.

CHANGEMENT-DE VITESSES.

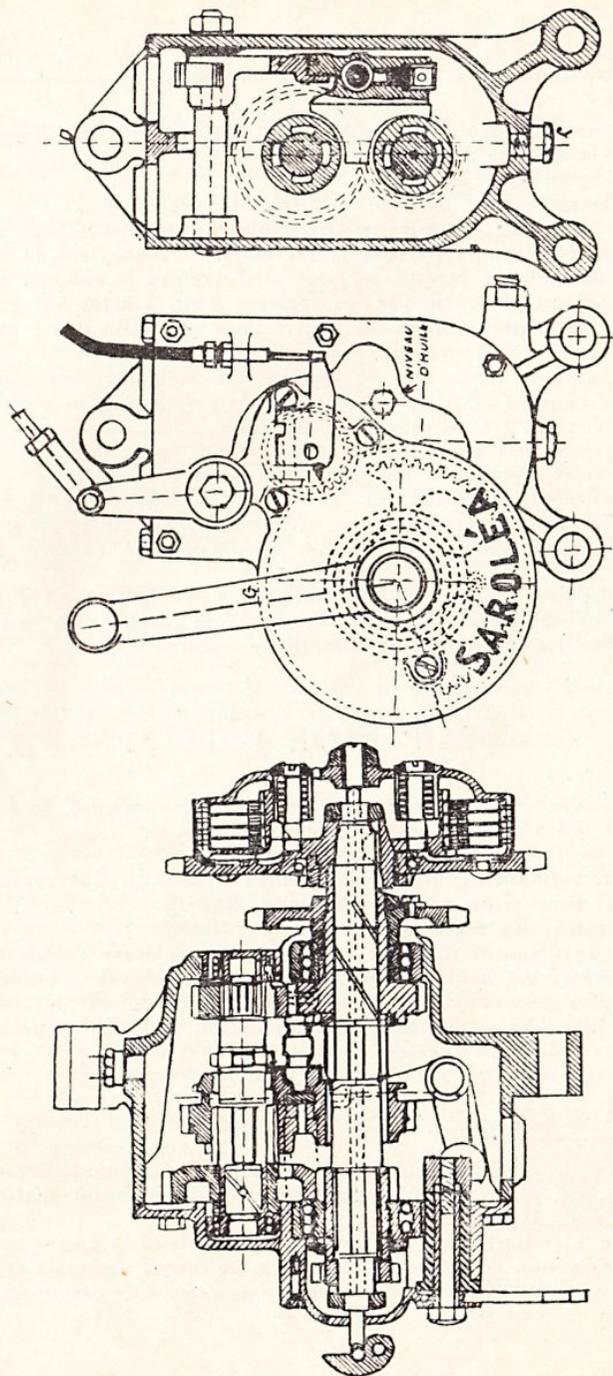
Le levier de changement de vitesses SAROLEA est placé au réservoir. Il est d'un accès facile et se manie sans efforts ; le secteur sert seulement au repérage des vitesses.

La tringle de connexion doit être réglée de façon à ce que la position du levier pour la deuxième vitesse soit juste au *milieu* du cran marqué 2 sur le secteur, quand les pignons sont verrouillés en seconde vitesse, dans la boîte.

LUBRIFICATION.

Nous conseillons uniquement l'huile Gear Shell et recommandons surtout de ne jamais employer la graisse consistante.

La boîte de vitesses doit être remplie jusqu'à ce que le lubrifiant



Boîte de vitesses SAROLÉA

s'écoule par le bouchon marqué « niveau d'huile ». Il est bon de vérifier le niveau et de le rétablir, tous les 1000 kilomètres environ.

Vérifier en même temps le mécanisme du levier de commande. Tous les 5000 kilomètres vidanger la boîte, laver au pétrole, rincer à l'huile chaude (Double Shell) et rétablir le niveau avec la Gear Shell.

5. — FREÏNS

Une machine rapide doit absolument posséder de bons freins. Les freins à tambour montés sur nos machines sont très efficaces, mais assurez-vous de leur fonctionnement. Veillez à ce qu'il n'y ait jamais d'huile ou de graisse sur les surfaces frottantes ; tenez les freins bien réglés et occasionnellement, nettoyez-les à sec.

Pour rattrapper l'usure des sabots, réglez les tringles au moyen des écrous spécialement prévus.

La pédale en acier est orientable ; placez-la dans la position qui vous convient le mieux. Pour ce faire, desserrez l'écrou de l'axe, placez la pédale, bloquez à fond l'écrou et réglez la tringle.

6. — CHAÎNES

Les chaînes doivent être bien soignées. Beaucoup de motocyclistes les négligent, il en résulte que le rendement obtenu, même avec les meilleures marques, n'est que médiocre.

Pour graisser convenablement une chaîne, il faut avant tout la laver abondamment dans du pétrole, en l'agitant fortement dans le bain pour enlever complètement le gravier et la boue puis l'essuyer et la laisser sécher.

Mettez ensuite dans un récipient quelconque, un mélange de graisse Shell Motor Grease et de graphite et plongez-y la chaîne ; chauffez jusqu'à fusion du mélange, laissez ensuite cinq minutes sans élever la température, puis retirez la chaîne, laissez-la égoutter puis refroidir. Essuyez et remontez.

Répétez cette opérations tous les 2.000 kilomètres environ.

Graissez de temps à autre la chaîne intérieurement, au moyen d'une couche de Shell Motor Grease.

Les chaînes doivent être bien alignées, ni trop tendues, ni trop lâches. Une oscillation de 20 millimètres au milieu du brin de la chaîne arrière, 10 millimètres à la chaîne avant est correcte.

Trop lâche, la chaîne fouette et s'use ; trop tendue elle bride, détériore les roulements et risque de se casser.

Ajustez la chaîne arrière au moyen des tendeurs se trouvant dans les pattes, la chaîne avant en déplaçant la boîte de vitesses au moyen du tendeur prévu.

Pour allonger, raccourcir ou réparer une chaîne, servez-vous d'un dérive chaîne et des maillons spéciaux prévus pour cet usage.

Lors du remontage de la chaîne, il faut que le ressort-sûreté du maillon amovible se place de telle façon que sa partie entaillée se trouve à l'arrière par rapport au sens de marche de la chaîne.

7. — ROUES ET PNEUS

ROUES.

Assurez-vous de temps en temps que les jantes ne sont pas bosselées ou fendues et que les rayons ne sont pas détendus.

Vérifiez si les roues (surtout la roue avant) n'ont pas trop de jeu. Si oui, réglez-les comme suit : desserrez l'écrou de l'axe du côté opposé au frein, puis le contre-écrou, vissez le cône au moyen de la clef spéciale, jusqu'à ce que le jeu soit à peine perceptible.

Resserrez contre-écrou et écrou et vérifiez le jeu par un tour complet de la roue. Celle-ci doit tourner librement et sans à-coups.

Graissez les roulements tous les 2000 kilomètres environ avec la graisse Shell Motor Grease.

Pour enlever la roue arrière, retirez le maillon amovible de la chaîne et déconnectez la tringle de frein. Desserrez les écrous de l'axe, et dégagez la roue.

Pour la roue avant, desserrez les écrous de l'axe, enlevez le boulon de blocage du plateau de frein ainsi que la tringle et dégagez la roue.

Au remontage centrez bien les roues.

PNEUS.

Les pneus doivent toujours être de bonne qualité et soigneusement entretenus.

Ne gonflez jamais trop dur, surtout à l'avant : cela nuit à la bonne tenue de la roue. La limite sera atteinte, lorsque les chocs de la route seront absorbés sans dommage pour la jante

Les pneus trop peu gonflés s'usent rapidement.

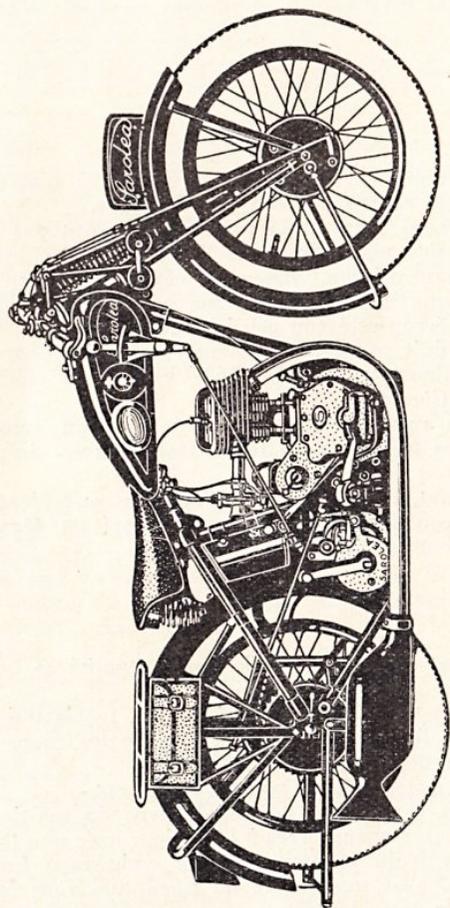
Lorsqu'une coupure apparaît, bouchez-la avec du mastic spécial qui se vend dans le commerce et renforcez à l'intérieur avec une toile gommée

Chaque coup de frein brusque, chaque embrayage brutal, chaque reprise trop violente, c'est une partie du pneu que vous laissez sur la route au détriment de votre budget.

Lorsqu'un pneu vient à éclater, on peut habituellement faire quelques kilomètres avec un manchon en cuir qu'on applique sur la blessure. Mettez à l'intérieur une toile gommée.

En hiver, pour éviter le risque de voir les pneus se dessécher, lorsque la machine ne roule pas, enduisez-les de temps à autre de vaseline pure. Evitez de laisser reposer la machine sur des pneus à plat, placez-la plutôt sur des pieds supports.

Moto SAROLÉA 500 cm³ Touriste - Type 24T



Un des modèles les plus en vogue parmi les motos SAROLÉA qui de tout temps ont été recherchées.

La moto idéale pour tous usages.

Évitez de laisser pénétrer de l'eau dans les pneus, les jantes rouillent deviennent coupantes et le caoutchouc pourrit.

CHAMBRES A AIR.

Les chambres à air doivent être de dimensions exactement appropriées aux pneus.

En cas de crevaison, prenez le temps de bien nettoyer les surfaces à coller et de laisser sécher la dissolution. Saupoudrez de talc pour remonter. Avant de gonfler complètement, vérifiez si la chambre n'est pas coincée et si l'enveloppe est bien emboîtée dans la jante.

C'est très important pour se prémunir contre les éclatements. Veillez souvent à ce que l'écrou de blocage de la valve sur la jante soit bien serré. N'oubliez jamais votre nécessaire de réparations.

8. — FOURCHE, DIRECTION ET CÂBLES

FOURCHE ET DIRECTION.

Graissez souvent les axes de fourche avec la Golden Shell (ou Shell Motor Grease) jusqu'à ce que le lubrifiant gèle par les extrémités.

Toutes les machines sont munies de graisseurs Técazerk pour pompe à graisse Técalémit.

Pour reprendre le jeu latéral à la fourche, desserrez les contre-écrous des axes ; serrez à fond ceux-ci puis décalez-les d'un demi-tour ; rebloquez ensuite les contre-écrous.

Assurez-vous du bon fonctionnement de l'amortisseur, en comprimant les ressorts de fourche par une poussée sur le guidon ; en lâchant celui-ci, la fourche doit remonter assez lentement et sans choc, le rôle de l'amortisseur étant précisément de freiner la réaction trop brusque du ressort de la fourche.

Réglez l'amortisseur en serrant ou desserrant l'axe correspondant.

Rattrapez le jeu dans la direction au moyen de la cuvette réglable. Vous constaterez ce jeu lorsqu'en soulevant légèrement la machine par le guidon, vous éprouverez un léger choc.

CABLES.

Les câbles doivent être maintenus bien graissés. Vous obtiendrez ce résultat en versant quelques gouttes d'huile Double Shell à l'entrée de la spire et en faisant manœuvrer la poignée de la manette correspondante.

Les câbles doivent décrire des courbes douces ; les angles trop vifs nécessitent des efforts exagérés qui activent l'usure et la rupture.

Veillez à ce que les gâines ne puissent s'écraser.

Il est prudent d'emporter avec soi une ou deux nipples ajustables.

9. — CONFORT

GUIDON.

Le guidon est réglable : il suffit de desserrer légèrement les quatre vis du raccord, d'amener le guidon dans la position désirée, puis de resserrer les quatre vis.

SELLE.

La selle est orientable dans les deux sens, c'est-à-dire d'avant en arrière et en hauteur.

OUTILLAGE.

Calez bien l'outillage et les pièces de rechange se trouvant dans les sacoches, à l'aide de chiffons.

Dans la mesure du possible, emportez avec vous :

— Un nécessaire complet de réparation comprenant les pièces de caoutchouc préparées, un tronçon de chambre à air pour faire un manchonnage, de la toile pour la réparation de l'intérieur des enveloppes, de la dissolution, une petite boîte de talc, quelques aiguilles, du fil poisseux, quelques bouts de « durit », en cas de rupture des conduites d'huile et d'essence ; des valves Schrader, une chambre à air enfermée dans un petit sac en toile cirée rempli de talc. Une bonne pompe.

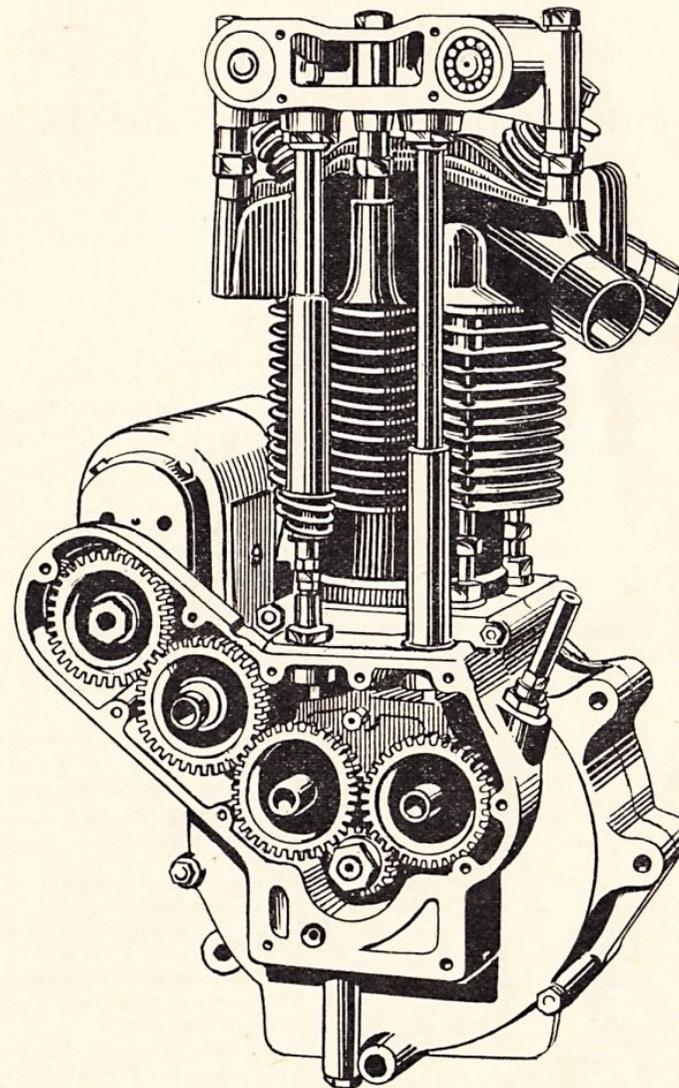
- La trousse d'outillage fournie avec la machine.
- Un dérive chaîne,
- Dans de petits sacs, contenant de la sciure de bois : des boulons vis, écrous et maillons de chaîne.
- Deux bougies bien calées dans une boîte solide.
- Un rouleau de « Chatterton » (toile isolante).
- Du fil de fer de différentes grosseurs.

LOCALISATION DES PANNES
ET RECHERCHE DES CAUSES DE MAUVAIS
FONCTIONNEMENT DU MOTEUR

Les pannes sont très rares avec une machine bien graissée avec les huiles Shell, bien réglée, entretenue et conduite, comme nous le conseillons.

Le débutant ne doit pas se laisser effrayer par la liste qui va suivre, car, la plupart du temps, si la machine s'arrête, cela provient du manque d'essence, de l'encrassement de la bougie ou de l'écartement exagéré des vis platinées.

MOTEUR SAROLÉA 80,5 × 97
TYPE 24U — 500 cm³ — SUPERSPORT
SOUPAPES EN TÊTE — DOUBLE TUBE



Couvercles de distribution et de culbuteurs, enlevés.
Gâine-poussoir d'admission, soulevée.

TABLEAU DES PANNES

CAUSES DU MAUVAIS FONCTIONNEMENT DU MOTEUR

CARBURATION

- 1° Pas de mélange au moteur.
 - Robinet fermé.*
 - Câble gaz cassé ou détaché.
 - Boisseau grippé.
 - Réservoir vide.
 - Tuyauterie bouchée ou cassée.
 - Gicleur bouché.
- 2° Mélange trop pauvre.
 - Rentrée d'air à la tubulure.
 - Filtre bouché.*
 - Gicleur trop petit ou partiellement bouché.*
 - Eau ou impuretés dans la cuve du flotteur.*
 - Aiguille détachée ou placée trop bas.
 - Ralenti mal réglé.*
- 3° Mélange trop riche.
 - Gicleur trop grand.
 - Aiguille placée trop haut.
 - Ralenti mal réglé.*
 - Flotteur percé.
 - Pointeau coincé.
 - Poussière sur le siège du pointeau.
 - Gicleur dévissé.

ALLUMAGE

- 4° Bougie
 - desserrée.
 - encrassée.
 - brûlée.
 - Electrodes mal réglées.
 - Isolant extérieur sale.
 - Auto-allumage.*
- 5° Amenée du courant.
 - Fil cassé intérieurement.
 - Pince détachée.
 - Isolant brûlé ou usé à une attache.*
- 6° Magnéto.
 - Prise de courant mouillée.*
 - Charbon usé ou cassé.
 - Rupteur mouillé.
 - Collecteur sale.
 - Avarie grave à l'induit ou au condensateur.

ALLUMAGE

- Etincelle faible.
 - 7° Magnéto.
 - Vis platinées usées.*
 - Vis platinées dérèglées.
 - Rupteur sale.
 - Avarie grave.
- Divers.
 - 8° Pignon de magnéto décalé.
 - 9° *Boîte de rupteur calée par la boue.*
 - 10° Trop d'avance.
 - 11° Trop de retard.

MOTEUR

- 12° Manque de compression.
 - Siège de soupape abîmé.*
 - Guide-soupape usé ou cassé.*
 - Soupape cassée ou grippée.
 - Ressort cassé ou affaibli.
 - Câble lève-soupape mal réglé.
 - Segments usés ou cassés.*
- 13° Graissage (suivre nos préconisations)
 - Huile de mauvaise qualité, sale ou chargée d'essence: vidanger puis graisser avec la Golden Shell.*
 - Tuyauteries mal serrées, bouchées ou cassées.*
 - Réservoir vide: faire le plein à la Golden Shell.*
 - Robinet fermé.*
 - Bouchon de vidange perdu.
 - Pompe cassée ou grippée.
- 14° Culasse et piston encrassés.
- 15° Usure des axes de piston et d'accouplement.
- 16° *Trop de jeu aux poussoirs.*
- 17° Cale de distribution cisailée.
- 18° Bris d'une pièce importante.

Les causes de pannes les plus fréquentes, imprimées en italique, doivent tout d'abord attirer l'attention.

LE MOTEUR

ne part pas.	n'a pas de ralenti.	a des ratés.	chauffe.	coigne aux reprises.	ne tire pas normalement.	s'arrête.
1	2	4	16	2	2	1
2	3	7	4	4	3	4
3	4	2	3	7	4	13
4	10	3	2	10	16	5
16	16	6	11	14	13	6
12	12	5	13	15	9	7
5	7	12	7		10	8
6	9		8		11	17
7			9		12	18
8			14		14	
					7	
					5	
					6	
					8	

Les causes sont classées dans l'ordre des probabilités.

CAUSES
DU MAUVAIS FONCTIONNEMENT
DE LA MOTO

- | | | |
|---|---|---|
| Mauvaise tenue de route. | { | Amortisseurs de fourche mal réglés.
Pneus trop peu ou trop gonflés.
Axes de fourche grippés. |
| Direction n'est pas libre, la machine tire de côté. | { | Frein de direction mal réglé.
Roues mal alignées.
Trop de jeu latéral à la fourche.
Roulements de roues dérèglés ou abîmés.
Fourche pliée lors d'une chute.
Frein de direction mal monté.
Cache-poussière qui frotte sur le cadre.
Roulements de direction abîmés.
Roulements décentrés au montage. |
| A-coups dans la marche. | { | Ratés du moteur.
Embrayage qui patine.
Chaînes détendues.
Amortisseur de roue détérioré.
Pignon de boîte de vitesses qui se décrochent |
| Ennuis de changement de vitesses. | { | Embrayage qui ne fonctionne pas. { Câble trop dur (mal graissé ou gaine écrasée).
Ressorts trop durs.
Embrayage mal réglé.
Embrayage collé. |
| | | Verrouillage difficile des vitesses. { Tringle mal réglée.
Secteur au réservoir déplacé.
Embrayage qui colle.
Ressort verrouillage bille détendu.
Griffes des pignons abîmées. |

Equipement électrique : Voir notice spéciale.

RECETTES PRATIQUES

POUR RENDRE LES JOINTS EN PAPIER PLUS ETANCHES.

Ne les enduisez pas de cêruse car vous ne pourriez plus les enlever après un peu d'usage; trempez-les tout simplement dans l'huile de lin.

POUR DEVISSER UN ECROU TROP SERRE.

Chauffez-le, déposez quelques gouttes d'huile, assurez bien la prise de la clef; tirez par saccades ou frappez sur la queue de la clef, en choisissant bien entendu, la plus forte clef possible et, de préférence une clef à ouverture fixe.

POUR DEVISSER UNE BORNE DE CUIVRE.

Versez sur le filet une goutte de pétrole, puis saisissez la borne avec une pince fortement chauffée, tentez de visser un peu plus fortement, dévissez par petites saccades.

POUR REPARER UNE TUYAUTERIE.

Si elle se casse assez loin du raccord, elle peut être réparée avec un morceau de tube en caoutchouc, mais pour le cas où ce bris se produirait près du collet, il est bon d'avoir dans sa sacoche un bout de tube dont l'ajustage soit préparé.

Il suffit de le remettre à la place de l'ajustage cassé et de relier la tuyauterie au bout du tube, par un tuyau en caoutchouc.

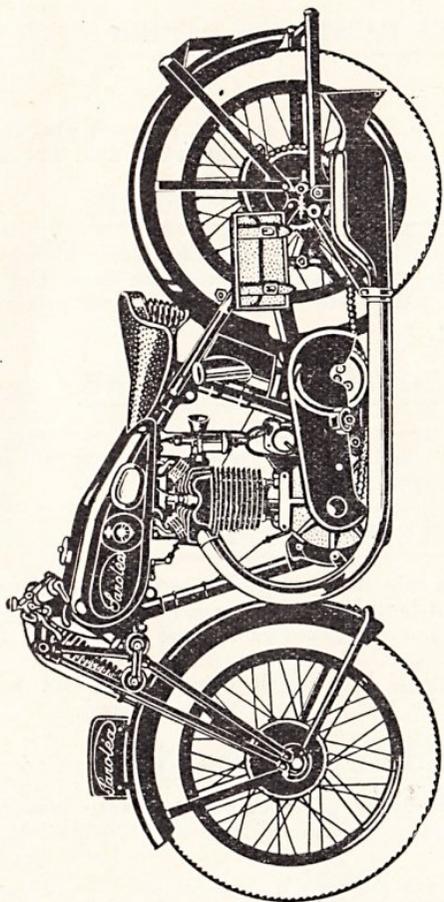
POUR REPARER UNE FUITE D'ESSENCE.

Un peu de savon (Sunlight, par exemple) que vous laisserez sécher pendant quelques minutes, permettra de faire 20 à 30 kilomètres.

POUR GRAISSER LES CÂBLES.

Fixez une des extrémités d'un petit morceau de tube en caoutchouc sur le bec d'une seringue d'huile Golden Shell, l'autre extrémité de ce tube sur la gaine du câble. Il suffira alors de donner quelques coups de seringue pour être assuré, pendant 2 à 3.000 kilomètres d'un fonctionnement doux et régulier des câbles dans leurs gaines.

Moto SAROLÉA 500 cm³ SPORT - Type 24 S



PRÉCONISATIONS COMMUNES AUX DIVERS MODÈLES

Graissage du moteur Golden Shell
 Pour les courses Shell Super Heavy
 Boîte de vitesses Gear Shell
 Magnéto Double Shell
 Moyeux de roues Shell Motor Grease »
 Culbuteurs »
 Chaînes »

Articulations de fourche Golden Shell
 ou Shell Motor Grease
 Golden Shell
 Articulations de freins Golden Shell
 Commande changem^t de vitesses »
 Axe du kick-starter et de pédale »
 Manettes au guidon — Câbles »
 Tubes poussoirs »

TABLEAU DE PRÉCONISATIONS SAROLÉA

MODELES DE MOTOS MOTEURS 4 TEMPS - GRAISSAGE MÉCANIQUE	MOTEUR	BOÎTE DE VITESSES
350 cm ³ TOURISTE — Type 25 O. 75 alésage × 79 course. Soupapes latérales. Pompe Pilgrim.	GOLDEN SHELL	GEAR. SHELL
350 cm ³ SPORT — Type 25 P. 75 × 79. Soupapes en tête. Pompe Pilgrim.		
500 cm ³ TOURISTE — Type 24 T. 80,5 × 97. Soupapes latérales. Pompe Saroléa (retour au réservoir).	GOLDEN SHELL	GEAR. SHELL
500 cm ³ SPORT — Type 24 S. 80,5 × 97. Soupapes en tête. Pompe Saroléa (retour au réservoir)		
500 cm ³ SUPERSPORT — Type 24 U. Mêmes caractéristiques.	GOLDEN SHELL (ou Shell Super Heavy)	GEAR. SHELL
Pour mémoire : 500 cm ³ — Sport — Type 23 S. Racing — Type 23 U. 80,5 × 97 soupapes en tête. Pompe Pilgrim.		

N. B. — Nous employons l'huile **Shell Super Heavy** uniquement pour les Courses et pour les Records.

RÉSUMÉ DES SOINS A DONNER A LA MOTOCYCLETTE

VERIFICATIONS A FAIRE AVANT LE DEPART.

Niveaux d'huile et d'essence. — Graissage général. — Pression convenable des pneus. — Fonctionnement des freins et de l'éclairage. — Souplesse de la fourche.

APRES LES 100 PREMIERS KILOMETRES.

Vidange du moteur tous les 100 premiers kilomètres pendant les 500 premiers kilomètres. — Graissage des tiges de soupapes. — Réglage du jeu aux poussoirs. — Réglage des freins et de la fourche. — Tension des chaînes. — Au 500^e km. vidange du réservoir.

PERIODIQUEMENT.

Vérification de l'ouverture totale des boisseaux du carburateur et nettoyage du carburateur.

TOUS LES
1.000 KM.

Réglage amortisseurs.
Lubrification des articulations et des culbuteurs.
— de la magnéto.
— queues de soupapes.
— embouts de tubes-poussoirs.
— boîte de vitesses.
— fourche.
Tension des chaînes.

TOUS LES
2.000 KM.

Vidange du moteur.
— du réservoir d'huile.
Graissage des culbuteurs de soupapes.
Entretien des chaînes.
Vérification des vis platinees et dispositif de rupture.
Nettoyage du carburateur.
Lavage interne de la boîte de vitesses et de l'embrayage. Graissage des moyeux de roues.
Contrôle des freins.
Inspection des vis et écrous.

TOUS LES 5.000 KM.

Nettoyage de la boîte de vitesses.

CHAQUE FIN DE SAISON OU A L'OCCASION.

Décalaminage du moteur et rodage des soupapes.

Lavage soigneux au pétrole du réservoir d'huile, puis vidange parfaite avant le plein à l'huile Golden Shell.

CARACTÉRISTIQUES

DES MACHINES 500 TOURISTE 24. T.

Alésage : 80,5 mm.

Course : 97 mm.

Cylindrée : 494 cm³.

Puissance fiscale (en Belgique) : 4 CV.

Puissance développée au frein : 13 CV. à 4.000 tours par minute.

Rapport de compression : 5.

REGLAGE :

Ouverture Admission	35° ou — 10,7 mm. avant point mort haut - A O A.
Fermeture »	57° ou + 18 mm. après » bas - R F A.
Ouverture Echappement	60° ou — 20 mm. avant » bas - A O E.
Fermeture »	23° ou + 5 mm. après » haut - R F E.

ALLUMAGE :

Vis platinees écartées au point mort haut, rupteur en position retard maximum.

SOUPAPES :

Jeux poussoirs	{	Admission :	0,1 mm.
(moteur froid)		Echappement :	0,2 mm.

DEMULTIPLICATION :

Rapports ordinaires	{	Sidecar (pignon de moteur 13 dents) :	5,8 — 8,67 — 17
		Solo (pignon de moteur 15 dents) :	5 — 7,5 — 14,7
Rapports serrés	{	Sidecar (pignon 13 dents au moteur) :	5,8 — 7,4 — 11
		Solo (pignon 15 dents au moteur) :	5 — 6,4 — 9,5

Poids : Sans équipement d'éclairage et réservoirs vides : 147 kg.

Distance entre axes de roues : 1^m38.

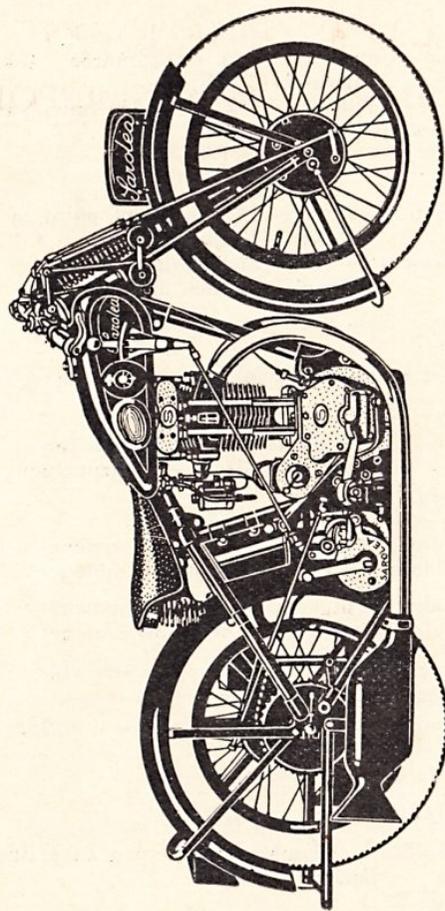
Hauteur du moteur au sol (pneus 26 × 3,25) : 0^m10.

Hauteur selle au sol : 0^m70.

Largeur guidon de série : 0^m72.

Moto SAROLÉA 500 cm³ SUPERSPORT

Type 24 U — Double tube



Le dernier mot en machine de luxe.
La moto de grande classe.
L'idéal du Sportman.

CARACTÉRISTIQUES DES MACHINES 500 SUPERSPORT 24U. DOUBLE ÉCHAPPEMENT

Alésage : 80,5 mm.
Course : 97 mm.
Cylindrée : 494 cm³.
Puissance fiscale (en Belgique) : 4 CV.
Puissance développée au frein : 20 CV. à 4.800 tours par minute.
Rapport de compression : 5,3.

REGLAGE :

Ouverture Admission	40° ou - 14 mm.	avant point mort haut - A O A.
Fermeture	» 60° ou + 20 mm.	après » bas - R F A.
Ouverture Echappement	70° ou - 27 mm.	avant » bas - A O E.
Fermeture	» 30° ou + 8 mm.	après » haut - R F E.

ALLUMAGE :

10° ou 1 mm. avant point mort haut, avec rupteur en position de retard maximum.

SOUPAPES :

Jeux poussoirs	{	Admission :	0,1 mm.
(moteur froid)		Echappement :	0,2 mm.

DEMULTIPLICATION :

Rapports ordinaires	{	Solo (pignon 17 dents au moteur) :	4,43 — 6,6 — 13,
		Sidecar (pignon 14 dents au moteur) :	5,4 — 8 — 15,8
Rapports serrés	{	Solo (pignon 17 dents au moteur) :	4,43 — 5,7 — 8,4
		Sidecar (pignon 14 dents au moteur) :	5,4 — 6,9 — 10,3

Poids : Sans équipement d'éclairage et réservoirs vides : 152 kg.

Distance entre axes de roues : 1^m38.

Hauteur du moteur au sol (pneus 26 × 3,25) : 0^m10.

Hauteur selle au sol : 0^m70.

Largeur guidon de série : 0^m72.

**CARACTÉRISTIQUES
DES MACHINES 500 SUPERSPORT 24 U**

(suite)

CARBURATEUR :

Amal, type 51 A 6/022. — Diamètre du raccord au cylindre : 1 1/4".
Boisseau gaz n° 5. — Gicleur n° 170.
Position aiguille n° 3.
Double cuve de flotteur, alimentée par le bas.

CONTENANCE DES RESERVOIRS :

Essence : 13 litres (voir page 7).
Huile : 2 1/2 litres (*Golden Shell*).

CONSOMMATION PAR 100 Km. :

Essence : 3,3/4 litres.
Huile : 1/4 litre.

N'AYEZ JAMAIS MOINS DE
1/2 LITRE D'HUILE
DANS VOTRE RÉSERVOIR.

ATELIERS A.B.C.
RUE DU MÉRIDIAN, 18
BRUXELLES