

SCHEMA DE MONTAGE DU SIDE CAR PRECISION

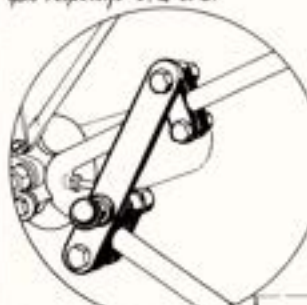
A ROUE SUSPENDUE

Sur les monoblocs TERROT Types HR RL RSS
MAGNAT DEBON Types CB et CSSB

Montage à droite de la machine

FIG. I

Placer les rotules (1) et (2) ainsi que la chape (3) comme il est indiqué sur les croquis respectifs 1, 2 et 3.



① ATTACHE ARRIERE

Placer les deux cotiers et leurs plaquettes ainsi que la rotule sur les tubes de fourche arrière comme l'indique le croquis ci-dessus.

FIG. II

Placer les bras caudés à machoirs sous la poutre carrée en utilisant les cotiers. Placer les cotiers par 4 boulons. Les faire coulisser et les orienter à la demande. Bloquer ensuite les machoirs sur les rotules et contrôler l'alignement. Les distances A et B sont indiquées. Bloquer les 4 boulons d'assemblage des cotiers et si les tubes sont trop longs et dépassent aux extrémités, les couper à 10 ou 2 cm des cotiers. Fixer ensuite l'ensemble sur le longeron carré qui supporte les 2 cotiers d'assemblage et l'ensemble de façon à ce qu'il se trouve approximativement au centre de la chape de selle. Ajuster le bras réglable (4) d'une part sur la chape de selle d'autre part sur l'ensemble des cotiers. Cette disposition est nécessaire pour permettre le montage en marche de la machine du moyen du kick starter. La manivelle du bras réglable (4) sert à maintenir la machine verticalement, dorsal et à donner plus ou moins de cambrage. Le réglage du bras peut être orienté dans l'axe de la machine avant arrière en haut ou en bas selon la nécessité. Les positions indiquées sur le dessin ne sont qu'approximatives. Il est bien entendu que pour un réglage précis, il faut régler la machine sur une surface bien plane. Le bras réglable (4) s'ajuste et se bloque en dentelle.

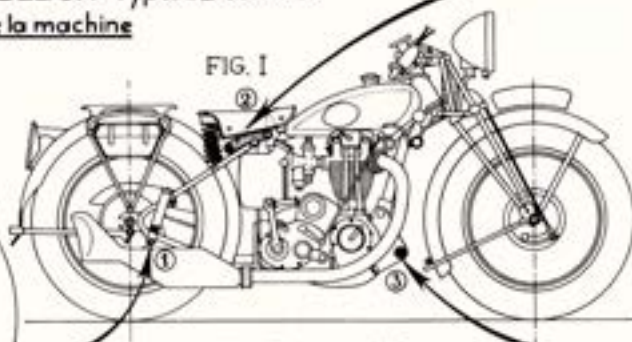


FIG. II

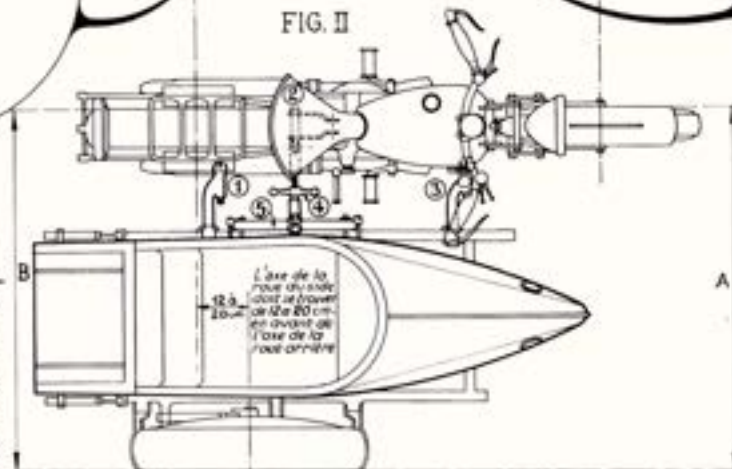


FIG. III

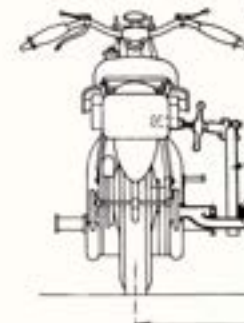
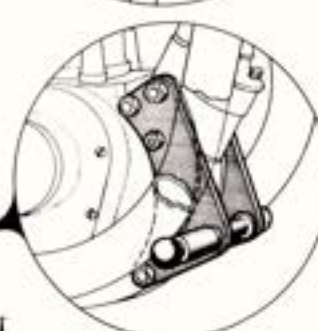


FIG. III

Pour la tension à vide du ressort de la roue suspendue, le longeron extérieur (tube rond) du côté doit être de 1 cm plus haut que le longeron intérieur (tube carré). Un ensemble trop étroit ou trop large n'est pas à recommander. Nous conseillons pour un service normal 80 à 85 cm (mesure C).

② ATTACHE DE SELLE

L'ensemble des plaquettes est boulonné d'une part avec un nouveau boulon de selle et d'autre part à la partie avant par un boulon. L'ensemble se trouve à cet effet dans le raccord (à insérer si y a lieu). Ne plaquer la chape et son entretoise qu'après s'être assuré en fin de montage de l'orientation correcte par rapport au bras réglable (4).



③ ATTACHE AVANT

Appliquer sur les plaquettes avant soutenant le moteur les deux plaquettes additionnelles supportant la rotule et son entretoise. Il y a lieu remplacer les boulons d'origine par les nouveaux boulons plus longs fournis avec le montage. Bien bloquer l'ensemble sans peigner les rondelles grower sous les écrous.

PINCEMENT

La mesure A doit être 5 cm, plus faible que la mesure B. Contrôler l'alignement au moyen de règles appliquées le long des roues.

OBSERVATIONS

Pour le démontage, retirer le boulon de la chape de selle en premier, débloquer et ensuite pour les machoirs des rotules. Pour le remontage faire l'inverse.

ENTRETIEN

Ne pas oublier, avec la pompe à graisse de la moto de graisser toutes les articulations du side-car (les ressorts enfermés ne nécessitent aucun entretien).

Modèles, textes et dessins déposés.
Reproduction interdite.
(Lors de 1783 et de 1909)

SIDE CARS "PRECISION"

56, boulevard de Clichy, 56
- Paris 18^{ème} -

Cette planche indiquant les détails du montage d'un side nous a été confiée contre la promesse d'en prendre grand soin, car elle est précieuse, par « Lucien », l'homme des sides, qui monte des attelages chez Jean Murit (30, rue Lacordaire, Paris). Les cotes sont valables encore aujourd'hui.

décélérations (dans ce dernier cas, surtout si vous n'avez pas de frein sur la roue du side), le side va vous rappeler vigoureusement son poids mort, qu'il vous faudra compenser en braquant à gauche aux accélérations et à droite au freinage. Que cette explication ne vous effraie quand même pas trop, on apprend très vite à compenser par réflexe et le plus naturellement du monde ces curieuses réactions. Le tout est d'en être averti quand, pour la première fois, vous pilotez un attelage.



FREIN OU PAS FREIN

Le problème du poids mort en décélération nous amène à parler de l'éternelle polémique: doit-on ou pas avoir un frein sur la roue du side?

Pour et le contre sont défendables; pour ma part, je pense qu'on peut aisément se dispenser d'un frein sur un side léger, type GEP, par exemple, mais que cet accessoire est pratiquement indispensable si tôt que vous avez un side très chargé et, par suite, un poids mort plus important. De toute façon la commande du frein du side couplée avec le frein arrière de