

ÉTABLISSEMENTS

TERROT

Société anonyme au capital de 630.000.000 de francs

SIÈGE SOCIAL et USINES : 2, Rue André-Colomban - DIJON

Tél. D 2 64-11

Rép. Prod. : 131, Côte-d'Or

R. C. Dijon 4374

Atelier de réparation pour la région parisienne
26, Rue de Verdun, SURESNES T. Longchamp 10-88

Imp. M. DAUER. 5, Rue Morand - PARIS (XI^e) - 12-54-10

TERROT

NOTICE D'ENTRETIEN



CYCLOMOTEUR 50 cm³

LUTIN



LE LUTIN

- DESCRIPTION
- FONCTIONNEMENT
- ENTRETIEN



DESCRIPTION

Cadre berceau renforcé. Entraînement de la roue AR par galets; fixation par articulation spéciale.

Capacité du réservoir : 2 l. 5.

CARACTERISTIQUES DU MOTEUR :

Alésage : 40 mm.

Course : 39 mm.

Cylindrée : 49 cm³.

Rapport volumétrique : 5,5 à 1.

Allumage : par volant magnétique.

Consommation : 1 l. 7 environ aux 100 kilomètres.

Vitesse en palier : 35 km/h.

Peut gravir des pentes de 7 % à 8 % avec un pilote de 70 kg environ.

Carbureteur avec gros filtre silencieux d'admission.

BEQUILLE : Latérale, se rabattant le long du tube de base.

CADRE BERCEAU : Renforcé.

PROPULSION : Entraînement de la roue arrière par galet caoutchouc.

FREINS : A tambour.



SELLE : Large et confortable.

PNEUS : 600 X 50.

EMBRAYAGE : Par levier situé sur le tube supérieur du cadre.

GARDE-BOUE : Large et enveloppant, à bavolets.

PORTE-BAGAGES : Tôle emboutie.

SACOCHE : Tôle emboutie.

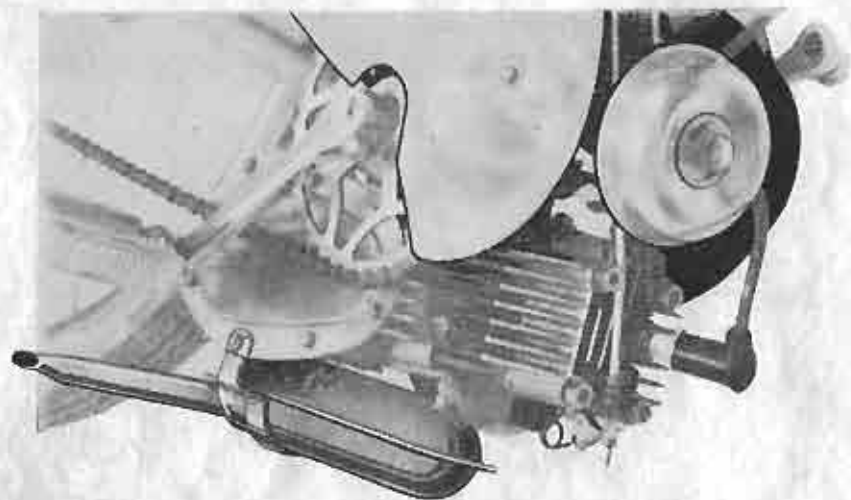
PREPARATION ET MISE EN SERVICE

Faire le plein du réservoir avec un mélange composé d'essence et d'huile **CASTROL SELF MIXING 40**, dans la proportion de 8 % en période de rodage. Après 1.000 kilomètres, réduire le pourcentage à 6 %.

Ces pourcentages seront obtenus en se conformant aux instructions portées sur les bidons de **CASTROL SELF MIXING 40** et en utilisant le bouchon-dose dont ils sont munis, c'est-à-dire :

par litre d'essence	$\left\{ \begin{array}{l} 3 \text{ bouchons-doses } 1/2 \text{ du bidon} = 8 \% \\ 2 \text{ } = 6 \% \end{array} \right.$

Utiliser de préférence l'essence ordinaire, au lieu de super-carburant. Ne jamais utiliser d'essence pure, le moteur, non-graissé, serait mis hors d'usage.



CARTER DE CHAÎNE DE TRANSMISSION :

L'entraînement se faisant par une courroie spéciale en caoutchouc armé travaillant à sec, ne pas introduire d'huile ou de graisse.

PNEUS :

Vérifier que les pneus soient gonflés correctement, surtout le pneu AR.

PRESSIION DE GONFFLAGE :

Sur route normale : AV. : 1 kg. 500. — AR. : 2 à 2 kg. 500.

Sur route pavée : AV. : 1 kg. 500. — AR. : 2 kgs.

RODAGE :

Il est extrêmement important de ménager le moteur pendant un laps de temps que nous décomposerons en trois périodes.

1^{re} période : 200 kilom. environ. Vitesse maximum : 20 kilom./heure.

2^e période : 200 kilom. environ. Vitesse maximum : 25 kilom./heure.

3^e période : Utilisation progressive jusqu'à 700 kilomètres.

Pendant les deux premières périodes, éviter de faire chauffer exagérément le moteur.

Ne pas hésiter à l'aider en pédalant dans les côtes, ou le laisser refroidir quelques minutes à l'arrêt, surtout par temps chaud.

MISE EN ROUTE

Le basculement du moteur est commandé par un levier situé sur le tube supérieur du cadre et agissant par l'intermédiaire d'une corde à piano coulissant dans un tube.

Ce levier commande simultanément le décompresseur, de telle sorte que lorsque le galet n'est pas en contact avec le pneu, le moteur est décompressé.

OPERATIONS A EFFECTUER :

a) Tirer le bouton de commande de robinet d'essence :

b) Monter sur la bicyclette, tourner la poignée droite du guidon à moitié vers l'intérieur (gaz ouverts à moitié environ) et pédaler quelques mètres ;

c) Abaisser le levier de basculement du moteur en dégageant le levier vers la droite pour le libérer de l'arrêt ;

d) En période froide, mettre le starter en action en poussant vers l'avant la petite manette placée à la partie supérieure du corps du carburateur, jusqu'à obtenir son accrochage ; le starter se déclenche automatiquement dès que l'on tourne plus à fond la poignée droite des gaz, c'est-à-dire après quelques instants, permettant un léger réchauffement du moteur ;

e) Lancer le moteur en pédalant ;

f) La vitesse acquise étant suffisante (environ 10 kilom./heure), faire tourner la poignée droite vers l'intérieur ;

g) Le moteur tournant librement, faire varier la vitesse en tournant plus ou moins la poignée des gaz.

RALENTISSEMENT ET ARRÊT :

Un ralentissement normal est obtenu en coupant progressivement les gaz ; si le freinage doit être rapide, actionner le décompresseur, et, éventuellement, s'aider des freins.

Pour l'arrêt complet, relever vers le guidon le levier de basculement. Le galet n'est plus en contact avec le pneu et le moteur s'arrête, quelle que soit la position de la poignée tournante.

Pour remettre le moteur en marche, il suffit alors d'abaisser le levier de basculement.

ENTRETIEN — GRAISSAGE GENERAL

Graissage périodique des articulations et roulements. — Utiliser l'huile CASTROL Huilite pour moyeux, pédales, roue libre, câble et chaînes, etc...

Vérification. — Tous les 500 kilomètres :

1^{re} Bougie. — Démontez la bougie et la nettoyer à la brosse métallique ; vérifier l'écartement des électrodes, qui doit être maintenu à 0 mm. 4 ou 0 mm. 5. Si, par suite de l'usure, cet écartement se trouvait augmenté, agir sur l'électrode de masse, celle soudée sur le culot, pour effectuer la correction nécessaire. Ne jamais toucher l'électrode centrale.

2^e Carburateur. — Démontez et nettoyez le carburateur à l'essence pure.

Tous les 3.000 kilomètres :

Décalaminage. — Démontez le culasse, le piston et le cylindre et enlever les dépôts de calamine.

En profiter pour nettoyer les lumières d'échappement et s'assurer en même temps que le jeu à la coupe des segments soit compris entre 0 mm. 2 et 0 mm. 3.

NETTOYAGE EXTERIEUR DU MOTEUR :

A chaque nettoyage de la machine, dégager à la brosse les ailettes intérieures (vers le pot d'échappement).

VOLANT MAGNETIQUE :

Les contacts tungstène doivent toujours être parfaitement propres, et il y a lieu de les nettoyer de temps à autre à l'essence ou à l'aide d'un grattoir, mais en évitant de les rayer.

A cette occasion, graisser légèrement la came du rupteur avec **CASTROL** Hullit en imprégnant d'huile le feutre graisseur.

VERIFICATION DU CALAGE ET DU REGLAGE :

- Retirer la bougie ;
- Mettre le piston 2 mm, 5 à 7 mm, avant le point mort haut, en faisant tourner le moteur en sens inverse de sa marche normale ;
- S'assurer alors qu'à cette position du piston, les deux index du volant sont en regard et que les vis platinees commencent à s'ouvrir (vérification avec un papier à cigarettes).

CALAGE ET REGLAGE :

Pour bien caler le moteur, s'il y a dérèglement, opérer de la façon suivante :

- Enlever l'écrou bloquant le volant ;
- Placer le piston de 2 mm, 5 à 7 mm, 2 avant le point mort haut ;
- Mettre le volant dans sa position correcte, le repère du rotor rigoureusement en face de l'index du stator ;
- Bloquer l'écrou du volant.

NOTA. — L'ouverture maximum des vis platinees doit être de $4/10^{\circ}$ environ.

BOBINE DU VOLANT MOREL :

Le volant Morel est monté avec une bobine haute tension, extérieure au volant et fixée au cadre.

L'écrou moleté de la bobine ne doit être dévissé dans aucun cas, cet appareil étant garanti.

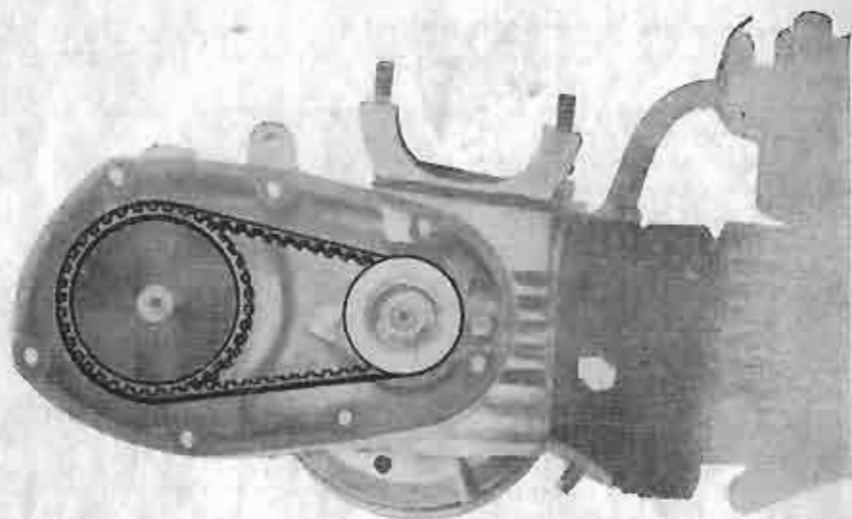
Deux fils gainés sortent du volant : le fil rouge doit être branché sur la borne R ; le fil noir, sur la borne N.

REGLAGE DE L'ENFONCEMENT DU GALET :

- Enlever le carter de protection droit ;
 - Débloquer les écrous ;
 - Visser l'entretoise pour atteindre un enfoncement du galet de 7 à 8 mm, environ dans le pneu gonflé à 2 kgs 200 environ (entraxe galet roué = 352 mm) ;
 - Amener l'écrou à environ 3 mm, au-dessus de la chape ;
 - Bloquer le contre-écrou en appliquant l'équerre d'arrêt contre la chape ;
- La goupille d'entretoise ne doit être enlevée que dans le cas d'un démontage complet de la commande.

FOURCHE TELESCOPIQUE :

La fourche est du type télescopique à suspension par ressorts hélicoïdaux. Elle est indé réglable et l'entretien se borne au graissage des parties coulissantes par deux graisseurs disposés à cet effet, tous les 500 kilomètres en utilisant de l'huile **CASTROL XL**.



DEMONTAGE :

Le démontage de la fourche ne se justifie qu'en cas d'accident. En usage normal, elle n'exige aucun réglage.

Le démontage est excessivement simple : dévisser les deux écrous situés sur l'entretoise supérieure des tubes, ce qui libère la partie mobile fixée à la roue. Les éléments intérieurs seront ainsi dégagés.

a) Dépose du moteur :

1° Démontez les carters ;

2° Démontez les commandes :

a) décompresseur ;

b) dégager le carburateur et sa commande sur l'avant après avoir dévissé la vis de serrage du collier ;

c) Le système de basculement : retirer l'épingle d'arrêt de l'axe d'articulation de la chape en haut de la tige de relevage et chasser l'axe d'articulation ;

3° Dévisser les quatre écrous de serrage des demi-colliers fixant le moteur à la boîte du pédalier, tout en maintenant le moteur par dessous. Il est utile de repérer l'accouplement des demi-colliers.

b) Démontage du moteur proprement dit :

Ce démontage est très simple, et nous n'en indiquons que les points principaux :

- 1° Abaisser les freins d'écrous, dévisser les deux écrous du support de fixation et retirer ce support ;
- 2° Enlever le couvercle du volant pour retirer le rotor ou vérifier le réglage ;
- 3° Sortir le galet d'entraînement ;
- 4° Enlever la tubulure d'admission (trois écrous) ;
- 5° Enlever le fil de bougie ;
- 6° Débloquer le culasse (quatre écrous) ;
- 7° le couvercle du carter (sept écrous).

INCIDENTS POSSIBLES ET REMÈDES

En cas de crevaison, basculer le moteur et procéder comme sur une bicyclette.

1° Allumage :

— S'assurer si le fil de la bougie porte bien à ses extrémités : si l'isolant qui le recouvre n'est pas détérioré, risquant ainsi de le mettre à la masse. Démontez la bougie et s'assurer qu'elle est en bon état et qu'elle n'est pas humide ou encrassée (l'essuyer ou la nettoyer à la brosse métallique) ;

— Vérifier l'écartement des électrodes (voir : Réglage du volant).

2° Carburateur :

— S'assurer qu'il y a de l'essence dans le réservoir et que le robinet est ouvert ;

— Si l'essence n'arrive pas dans la cuve du carburateur, débrancher la tuyauterie, et l'essence doit couler, sinon, nettoyer la tuyauterie et, si besoin est, le robinet ; déboucher éventuellement le trou d'entrée d'air du bouchon de réservoir ;

— Si l'essence arrive à la cuve, les ratés, ou l'arrêt du moteur, ou la difficulté de lancement, peuvent provenir du gicleur obstrué. Dans ce cas, dévisser le gicleur et le déboucher en soufflant à l'intérieur.

3° Eclairage :

Vérifier si les ampoules sont en bon état.

A l'avant : 1 lampe 6 volts, 1 ampère.

A l'arrière : 1 lampe 12 volts, 0,5 ampère.

Le fil de lampe arrière ne doit en aucun cas être branché au départ du volant magnétique, mais partir du plus.

Tableaux synoptiques des Pannes

Le moteur refuse de partir

L'essence arrive normalement au carburateur.	La bougie donne régulièrement.	Moteur gommé. Starter pas enclenché. Entrée d'air parasitaire. Allumage défectueux. Pointes de bougies trop écartées. Gicleur obstrué. Flotteur percé. Moteur engorgé d'essence.
	La bougie ne donne pas.	Bougie encrassée ou défectueuse. Fil de bougie coupé. Court-circuit. Vis platines sales. Rupteur coincé ou ressort de rappel cassé. Condensateur grillé. Borne H.T. en mauvais état.
L'essence n'arrive pas au carburateur.	Robinet ouvert.	Robinet d'essence fermé. Réservoir vide. Réservoir vide. Trou d'air du robinet obstrué. Impuretés sous le filtre. Pointeau grippé. Tuyauterie obstruée.
	Etincelle régulière à la bougie.	Excès ou manque d'essence. Eau dans l'essence. Essence de mauvaise qualité. Carter percé. Pointeau mal rodé ou cassé. Volant décalé.
Le moteur a des ratés.	Etincelle irrégulière à la bougie.	Bougie sale ou défectueuse. Vis platines sales, usées ou dérégées. Rupteur coincé, ou ressort trop faible. Prise de courant défectueuse ou court-circuit.

Retour au carburateur. [Fumée d'échappement bleu clair.] [Excès d'air. Mélange pauvre. Gicleur faible (électrodes blanches). Rupteur décalé. Entrée d'air.]

Explosion dans le tuyau d'échappement. [Fumée d'échappement noire.] [Excès d'essence. Mélange trop riche. Gicleur fort. Rupteur décalé. Flotteur percé. Carburateur noyé. Pointeau grippé.]

Le moteur ne marche pas convenablement

Le moteur cogne ou fait du bruit. [Sifflement métallique. Bruit cristallin. Bruit sourd. Bruit sec. Bruit de ferraille. Cogement brutal. Ronflement.] [Excès d'air. Moteur calaminé. Excès d'avance. Auto-allumage. Excès d'essence (gicleur trop fort). Jeu dans les articulations ou dans les gorges de segments. Claquement du piston. Volant desserré. Chaîne du galet trop tendue.]

Le moteur marche sur 4 temps. [En palier.] [Avance incorrecte. Gicleur trop fort. Manque d'air. Excès d'huile.]

Le moteur a des ratés. [Etincelle régulière à la bougie.] [Excès d'huile dans l'essence. Arrivée d'essence défectueuse. Avance incorrecte.] [Etincelle irrégulière à la bougie.] [Bougie défectueuse. Pointes de bougie mal réglées. Isolant de bougie non-étanche. Court-circuit à la borne de prise de courant. Fil de bougie dénudé. Ressort de rupteur cassé.]

Le moteur manque de puissance.

Constantement.

Commandes déréglées.
Compression insuffisante.
Segment cassé, usé ou gommé.
Cylindre ou piston usé.
Joints non-étanches.
Rentrée d'air.
Tuyauterie et silencieux obstrués.
Retard à l'allumage.
Autre allumage.
Bougie défectueuse.
Echauffement du moteur.
Grossage insuffisant.
Carburateur défectueux.
Chaîne trop tendue.
Décompresseur coincé.

Par intermittence.

Arrivée d'essence insuffisante.
Trou d'air du robinet du réservoir d'essence obstrué.

Le moteur s'arrête

Le réservoir est garni d'essence et le robinet ouvert.

Pas d'étincelle ou volant. [Rupteur coincé ou ressort de rupteur cassé. Vis platines sales, usées ou déréglées. Charbon encrassé ou cassé. Condensateur crevé. Fil dénudé. Eau dans le volant. Mauvais contact.] [Pas d'étincelle à la bougie.] [Etincelle au sortir du volant.] [Mauvais contact. Fil coupé ou court-circuit. Bougie défectueuse.]

Le moteur a de la compression,

Étincelles à la bougie.

Le moteur n'a pas de compression,

Commande de carburateur déréglée.
Piston bloqué.
Bougie qui rallume.
Graissage insuffisant.
Rentrée d'air.
Gicleur ou canalisation obstrués.
Cuve noyée. Flotteur percé.
Pointeau coincé.

Piston crevé.
Cylindre fendu.
Segments cassés ou gommés.
Bougie non-étanche.
Culasse desserrée.

CONDITIONS DE GARANTIE

GARANTIE. — Nos vélomoteurs et motocyclettes sont garantis pendant six mois contre tout vice de construction résultant d'un défaut de matière ou de fabrication. Cette garantie est expressément limitée à la réparation dans nos ateliers au remplacement de la pièce reconnue défectueuse, à l'exclusion de tous dommages et intérêts pour quelque cause et sous quelque forme que ce soit, notamment à raison de l'immobilisation de la machine, des accidents de personnes ou de choses qui en résulteraient. La gratuité doit être revendiquée au moment de la demande d'échange ou de réparation. La pièce défectueuse doit nous être adressée franco et son retour est à la charge de l'expéditeur, ainsi que les frais de démontage, de remontage, d'essai, etc..., qu'il s'agisse de réparation ou d'échange de pièce. La garantie des pneumatiques et spécialités est limitée à celle de nos fournisseurs. Nous garantissons exclusivement comme bicyclettes à moteur, motocyclettes Terrot neuves, celles vendues par nos agents officiels. Les machines de notre marque détenues par des tiers ne peuvent être vendues que comme véhicules d'occasion. Nous déclinons toute responsabilité en cas de modifications apportées à nos machines par des tiers.

Toutes les réclamations sont examinées dans l'esprit le plus large toutefois, lorsque des réparations ou des transformations ont été faites en dehors de nos ateliers, nous ne pouvons plus maintenir notre garantie au sujet des pièces réparées ou transformées. Les machines dont le numéro matricule aurait été effacé ou gratté ne peuvent bénéficier de la garantie, cette suppression ne pouvant que dissimuler une fraude.

En cas de contestations, quelles qu'elles soient, notamment celles relatives à l'application des conditions de garantie, les Tribunaux de Dijon seront seuls compétents, même en cas de demande incidente d'appel en garantie ou de pluralité de défendeurs, qu'il s'agisse d'une action exercée en vertu d'un contrat civil ou commercial ou d'une action fondée sur un quasi-délit par application des articles 1382 et suivants du Code civil.

Décembre 1954.

Pour votre Sécurité

EXIGEZ

la pièce
TERROT
d'origine



revêtue de son poinçon
d'authentification



TERROT

REFUSEZ les pièces adaptables sans garantie et plus chères