

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 54 B 72

Atelier de réparation pour la région parisienne
17, Rue du Débarcadère, PARIS 17^e - Tél. Etoile 66-75



VELOMOTEUR MTV

TERROT

NOTICE D'ENTRETIEN

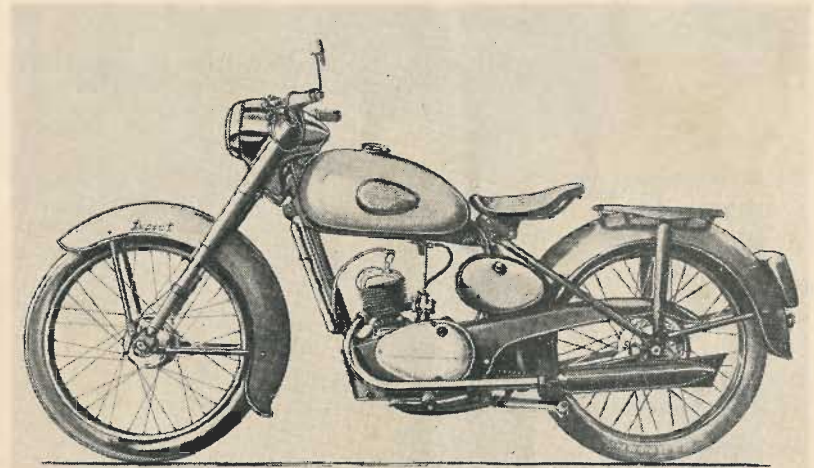


VELOMOTEUR LEGER

100 cm³ MTV

Au moment de l'achat exigez de votre vendeur qu'il vous remette la carte de garantie accompagnant votre vélomoteur.

Nous ne saurions trop vous recommander de respecter scrupuleusement les indications qui figurent sur chacun des volets et de présenter votre machine au concessionnaire-vendeur à 500 et 1.500 km.



DESCRIPTION

CARACTERISTIQUES DU MOTEUR :

| | |
|---------------------------|----------------------|
| Alésage | 47 m/m. |
| Course | 57 m/m. |
| Cylindrée | 98 cm ³ . |
| Régime | 4.400 t/m. |
| Puissance effective | 2,9 CV. |

Avance : 3 à 3,5 m/m avant le point mort haut.

Moteur à essence, licence "Villiers", monocylindre, 2 temps, à refroidissement par air.

L'éclairage et l'allumage sont obtenus par Volant magnétique.
Le Bloc-Moteur comporte un cylindre en fonte et une culasse en alliage léger, un piston plat; le vilebrequin est monté sur roulements, la tête de bielle, sur galets.

Il est équipé d'un carburateur GURTNER type R.13 à volet d'air et flotteur séparé, cuve à droite, diffuseur 24/33 BO 45.

FOURCHE : Télescopique.

CADRE : Simple berceau en tubes d'acier.

BEQUILLE : Centrale.

FREINS : A l'avant, frein à tambour de diamètre 115 mm, commandé par câble et levier. A l'arrière, frein à tambour de diamètre 120 mm, commandé par tringle et pédale.

PNEUS : 600 X 65.

GARDE-BOUE : Grandes et enveloppantes.

PORTE-BAGAGES : Tôle emboutie.

PHARE : Caréné et émaillé avec ampoule "Route Code" et "Veilleuse".

VITESSES

En première : 30 km/heure environ.

En seconde : 60 km/heure environ.

Deux vitesses et point mort. La commande de vitesse et la commande d'embrayage sont synchronisées par poignée tournante spéciale.

RESERVOIR : De forme moderne. Capacité : 12 litres environ.

TRANSMISSIONS :

Chaîne primaire : 54 rouleaux, largeur 5,72, \varnothing 6,35, pas 9,52.

Chaîne secondaire : 114 rouleaux, largeur 5,21, \varnothing 8,51, pas 12,7.

Pignon sortie moteur, 17 dents. Roue de chaîne embrayage, 42 dents.

Pignon sortie de boîte, 14 dents. Roue de chaîne roue AR., 45 dents.

Rapport moteur boîte : 2,47 à 1.

Rapports boîte de vitesses :

1^{re} : 2 à 1.

2^e : 1 à 1.

Rapports finales de démultiplication :

1^{re} : 16,24 à 1.

2^e : 8,12 à 1.

PRÉPARATION ET MISE EN SERVICE

Fermer le robinet d'essence et faire le plein du réservoir avec un mélange d'essence et d'huile **CASTROL Self Mixing 40** dans les proportions suivantes, en utilisant le bouchon-dose du bidon d'huile :

Jusqu'à 1.500 kilomètres : 3 1/2 bouchons-dose par litre.

Après 1.500 kilomètres : 2 1/2 bouchons-dose par litre.

En période de chaleur, augmenter les doses d'une demi-mesure par litre.

NOTA. — A défaut de **CASTROL Self Mixing 40**, employer de la **CAS-TROL XL** dans les pourcentages :

Jusqu'à 1.500 kilomètres : 8 %.

Après 1.500 kilomètres : 6 à 7 %.

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

RODAGE :

Il est extrêmement important de ménager le moteur pendant le début d'utilisation :

Jusqu'à 300 kilomètres : 30 à 35 kilomètres-heure.

De 300 kilomètres à 800 kilomètres : 45 kilomètres-heure.

Utilisation progressive jusqu'à 1.000 kilomètres.

Pendant la période de rodage, éviter de faire chauffer exagérément le moteur.

MISE EN ROUTE

MISE EN MARCHÉ A FROID :

1° Ouvrir le robinet d'essence ;

2° Fermer le volet d'air ;

3° Appeler l'essence au carburateur à l'aide du titillateur jusqu'à ce que l'essence arrive, sans noyer avec excès ;

4° Ouvrir légèrement la commande des gaz ;

5° S'assurer que la boîte de vitesses est bien au point mort ;

6° Agir énergiquement sur la pédale de lancement ;

7° Laisser tourner le moteur quelques instants, puis ouvrir en grand le volet d'air du carburateur.

MISE EN MARCHÉ A CHAUD :

Ne pas noyer le carburateur, car le départ deviendrait difficile, et il est inutile de fermer le volet d'air.

DEMARRAGE :

- 1° Faire tourner le moteur au ralenti ;
- 2° Débrayer et enclencher la première vitesse ;
- 3° Accélérer progressivement en embrayant doucement.

Ces manœuvres s'effectueront simultanément, en prenant soin de doser convenablement l'ouverture des gaz et l'embrayage, de façon que le moteur ne s'emballé pas exagérément et que le démarrage s'effectue en souplesse ;

- 4° Après avoir démarré en première, parcourir quelques mètres en accélérant ;
- 5° Débrayer et réduire les gaz simultanément ;
- 6° Enclencher la deuxième vitesse ;
- 7° Accélérer en embrayant doucement.

NOTA. — Démarrer toujours en première.

EN MARCHE :

Sur une route normale et plate, rouler toujours en deuxième vitesse. A la suite d'un ralentissement trop prononcé ou dans les côtes de forte montée ou de grande longueur, mettre en première vitesse lorsque l'on sent le moteur baisser de régime exagérément.

ARRET :

- 1° Couper les gaz entièrement ;
- 2° Agir sur la pédale de frein ;
- 3° Un peu avant l'arrêt complet, débrayer ;
- 4° Passer au point mort.

A chaque arrêt, ne jamais rester débrayé le moteur en marche et une vitesse en prise. Mettre au point mort.

EN DESCENTE :

Ne jamais se servir du débrayage dans une descente et éviter de faire "roue libre".

Le moteur peut être utilisé comme frein, la poignée de gaz légèrement ouverte.

ENTRETIEN

EMBRAYAGE :

Il est du type à disques multiples fonctionnant dans l'huile.

Vérifier de temps en temps le réglage de l'embrayage.

La poignée de débrayage à la position "débrayé à fond", le vélomoteur doit rouler aisément sans effort anormal, et à aucun moment, dans ces conditions, le volant ne doit tendre à être entraîné.

La poignée de débrayage en position "embrayé", le vélomoteur doit accélérer progressivement sa vitesse au fur et à mesure qu'on ouvre la manette des gaz, et le moteur ne doit jamais tendre à accélérer seul sa vitesse de rotation.

Si l'une de ces conditions n'est pas remplie, il faut retoucher le réglage de l'embrayage. Pour cela, agir sur la vis de butée de la gaine. Cependant, avant tout réglage, s'assurer que le câble coulisse librement à l'intérieur de la gaine.

BOITE DE VITESSES - CHAÎNE PRIMAIRE :

Le graissage de la chaîne primaire et de la boîte de vitesses est assuré par l'huile contenue dans les carters. Utiliser l'Huile **CASTROL XL**.

Pour que le graissage soit correct, il faut que le niveau d'huile dans les carters atteigne le bord inférieur du trou de la vis-bouchon située à la partie basse de ces carters, la machine étant en position normale.

De temps à autre, s'assurer que le plein de **CASTROL XL** est correct et si l'huile arrive au-dessous du bord inférieur du trou du niveau, refaire le plein.

Après la période de rodage, avoir soin de vidanger complètement la boîte et refaire le plein avec de l'Huile **CASTROL XL**.

Tous les 500 kilomètres, graisser les articulations, la chaîne de transmission, les câbles, leviers, manettes, avec l'Huile **CASTROL Huilite** et **CASTROL XL**.

BOUGIE :

La distance entre les pointes de bougie doit être de 0,4 à 0,5 m/m. Si, par suite de l'usure, cet écartement se trouve augmenté, agir sur l'électrode de masse — celle soudée sur le culot — pour effectuer la correction nécessaire. Ne jamais toucher l'électrode centrale.

Tous les 1.000 à 1.500 kilomètres, ou plus fréquemment, si l'on a des doutes de ce côté, vérifier l'écartement des électrodes et l'état de propreté de la bougie.

Pour nettoyer la bougie, se servir d'une brosse métallique ou d'un petit grattoir.

DECALAMINAGE :

Il est nécessaire de décalaminer les lumières du cylindre, la tête de piston, après le rodage, et périodiquement, tous les 3.000 km environ, ou, d'une façon générale, lorsque l'on sent que la puissance du moteur diminue. Nettoyer également le silencieux, qui, lorsqu'il est obstrué, risque de faire chauffer le moteur.

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 canif, mais en évitant toujours de les rayer.

AVANCE :

3 à 3,5 m/m avant le point mort haut.

CARBURATEUR :

Démonter et nettoyer de temps à autre le carburateur à l'essence pure.

TABLEAU SYNOPTIQUE DES PANNES

I. — LE MOTEUR REFUSE DE PARTIR

Le robinet d'essence est ouvert.
L'essence arrive au carburateur.

La bougie donne régulièrement.

Moteur gommé.
Entrée d'air parasite.
Câble coincé.
Point d'allumage défectueux.
Gicleur obstrué.
Flotteur percé.
Moteur engorgé d'essence.
Vitesse de lancement insuffisante.

La bougie ne donne pas.

Bougie encrassée ou défectueuse.
Fil de bougie coupé.
Borne HT en court circuit.
Doigt de contact sale, cassé ou coincé.
Vis platinées sales ou déréglées.
Sabot de rupture détérioré.
Humidité dans le volant.
Condensateur grillé.
Bobine d'allumage défectueuse.

Le robinet d'essence est ouvert. L'essence n'arrive pas au carburateur.

Robinet en bon état.

Réservoir vide.
Tuyauterie obstruée.
Trou du bouchon de réservoir obstrué.
Pointeau grippé.

Étincelle régulière à la bougie.

Vérifier si le volet d'air est ouvert.
Excès d'huile dans l'essence.
Excès d'essence.
Eau dans l'essence.
Manque d'essence (gicleur bouché).
Flotteur percé.
Pointeau mal rodé ou coincé.
Allumage décalé.

Le moteur a des ratés.

Étincelle irrégulière à la bougie.

Électrodes mal réglées.
Isolant non-étanche.
Fil de bougie dénudé.
Ressort de rupteur cassé.
Condensateur défectueux.
Bougie sale ou défectueuse.
Vis platinées en mauvais état.
Rupteur coincé.
Prise de courant HT défectueuse ou en court-circuit.

II. — LE MOTEUR NE MARCHE PAS CONVENABLEMENT

| | | | |
|---|-------------------------|--|---|
| Le moteur cogne ou fait du bruit. | Bruits de ferraille. | Claquements du piston. Excès d'air. Moteur calaminé. | |
| | Bruit cristallin. | Excès d'avance. Auto-allumage. | |
| | Bruit sourd. | Excès d'essence. | |
| | Bruit sec. | Jeu dans les gorges de segments ou jeu excessif des pièces en mouve- ment. | |
| | Cognement brutal. | —Volant desserré. | |
| Le moteur manque de puissance. | Constamment. | Volet d'air resté fermé. Compression insuffisante. Segments cassés, usés, gommés. Cylindre ou piston usé. Joints non étanches. Entrée d'air parasite. Tuyauterie et silencieux obstrués. Auto-allumage. Bougie défectueuse. Echauffement anormal du moteur. Grippage d'axes. Carburateur défectueux. Carburateur dérégulé. Chaîne AR trop tendue. Frein grippé. Boîte de vitesses qui coince. | |
| | | Par intermittence. | Arrivée d'essence insuffisante. Trou d'air au bouchon de réservoir par- tiellement obstrué. |