

TERROT

MAGNAT DEBON

Usine : 2, rue André-Colomban - DIJON

Magasin d'exposition :
72, av. de la Grande-Armée, PARIS-17^e
ÉTOILE 57-76

Atelier de réparations pour la région parisienne :
17, rue du Débarcadère, PARIS-17^e • Tél. : ÉTOILE 66-75

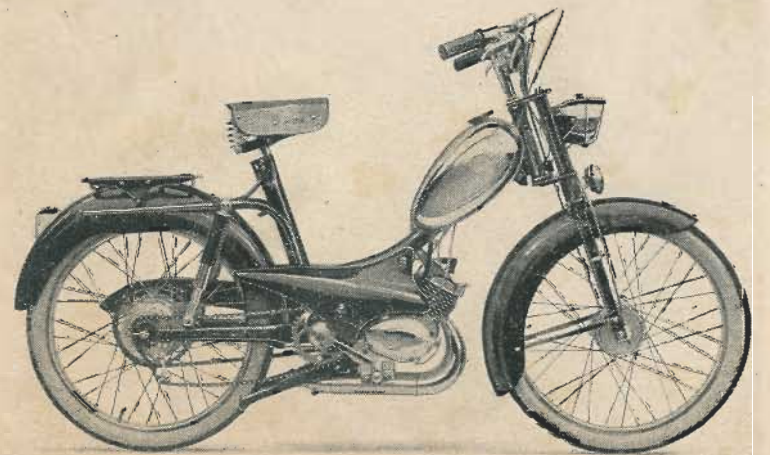
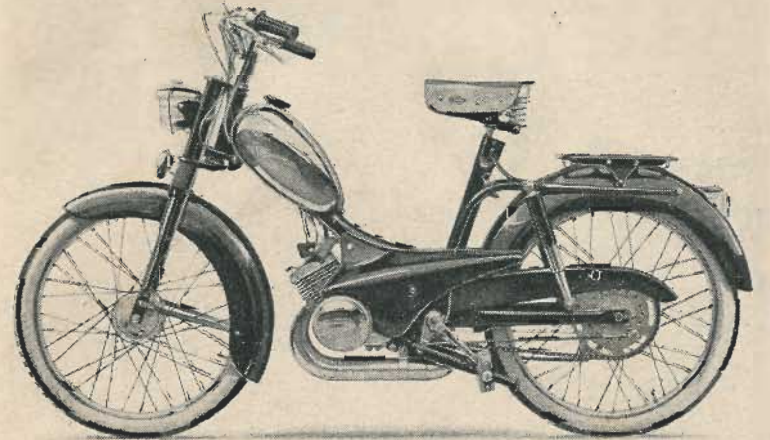
CYCLOMOTEUR 50^{cm³} VL2

TERROT

MAGNAT DEBON

NOTICE D'ENTRETIEN

LE CYCLOMOTEUR
TERROT MAGNAT DEBON
2 vitesses



SOMMAIRE

	<u>PAGES</u>
Caractéristiques	3
Carburateur	10
Carter transmission	5
Décalaminage	15
Démontage du carburateur	11
» de la fourche télescopique	12
» du pot d'échappement	13
» de la roue arrière	12
Graissage	13
Indications avant la mise en route	4
Mise en route	6
Passage des vitesses	7
Ralentissement et arrêt	7
Réglage de la commande de changement de vitesses.....	14
Réglage du ralenti	11
» de la tension de chaîne motrice	12
Rodage	5
Vérification	13
Volant magnétique	8-9

CARACTÉRISTIQUES

Moteur 2 temps avec précompression dans le carter.

Alésage - Course : 40 mm. × 39 mm.

Cylindrée 49 cm³

Rapport volumétrique de compression : 6 à 1

Allumage : par volant magnétique

Avance à l'allumage : 3 mm.

Nombre de vitesses : 2

Transmission primaire : par chaîne sous carter

Entraînement de la roue arrière : par chaîne

Consommation : 1 litre 800 aux 100 km

Capacité du réservoir : 5 litres 200

Capacité du carter : 0 litre 200

Poids total approximatif : 45 kg

Vitesse en palier : 55 km /h.

Pneus AV. et AR. : 23 × 2

INDICATIONS AVANT LA MISE EN ROUTE

1. — Plein du réservoir.

Le graissage du moteur est assuré automatiquement par l'huile incorporée dans son carburant. La préparation de ce mélange est donc d'une très grande importance et il convient d'y apporter un soin tout particulier : l'emploi d'essence pure notamment mettrait rapidement le moteur hors d'usage. De même, il est absolument inutile d'utiliser du supercarburant.

Pour faire le plein, procéder de la façon suivante : fermer le robinet d'essence, remplir le réservoir avec un mélange d'essence **SHELL AVEC I.C.A.** et de 7 % d'huile **SHELL 2 T MOTOR OIL**, soit 2 bouchons-dose du bidon d'huile par litre de carburant.

En période de rodage (1.000 km environ) le mélange doit comporter 10,5 % d'huile **SHELL 2 T MOTOR OIL**.

2. — Gonflage des pneus.

Vérifier leur pression qui doit être de 1 kg 500 à l'avant et de 2 kg à l'arrière. Des pneus mal gonflés freinent sensiblement le véhicule et s'usent beaucoup plus rapidement.

RODAGE

Le rodage a une influence capitale pour le bon fonctionnement, la puissance et la durée du moteur.

Pendant les 500 premiers km, ne jamais pousser à fond.

Ne pas dépasser les vitesses de :

En 1^{re} 20 km /h.

En 2^e 40 km /h.

Eviter de faire chauffer le moteur. Pour cela, l'aider en pédalant dans les côtes ou le laisser refroidir quelques minutes à l'arrêt, surtout par temps chaud.

Le rodage doit se poursuivre sur 1.000 km.

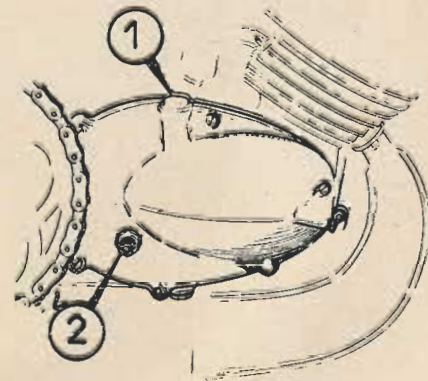
De 500 à 1.000 km, ne pas dépasser les régimes moyens du moteur soit :

En 1^{re} 25 km /h.

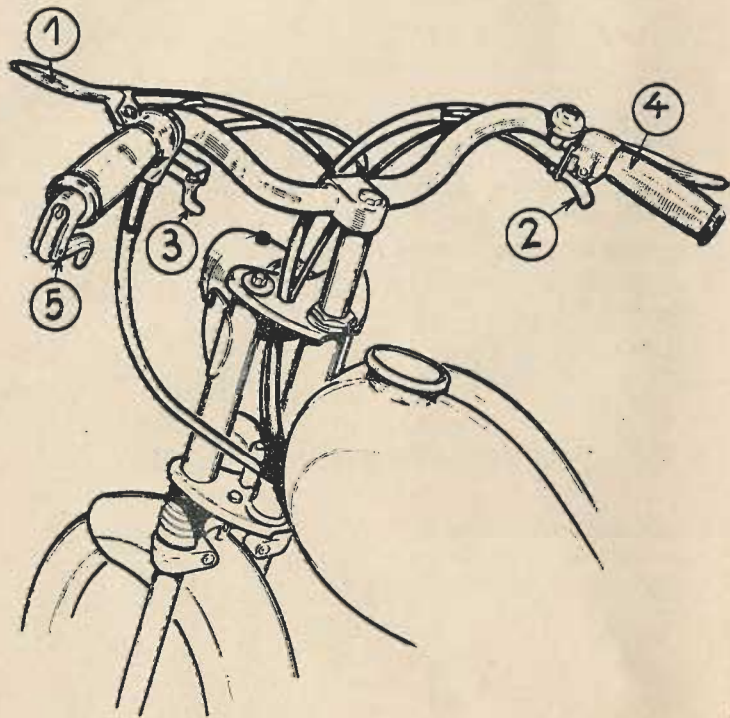
En 2^e 45 km /h.

CARTER TRANSMISSION

La transmission primaire est faite par chaîne. Son graissage est assuré par barbotage dans l'huile du carter. Utiliser **SHELL X 100 MOTOR OIL 30**. Ne pas oublier, avant la mise en service, d'effectuer le niveau d'huile en opérant de la façon suivante : enlever le bouchon du niveau (2), enlever le bouchon de remplissage (1). Verser par cet orifice de l'huile **SHELL X 100 MOTOR OIL 30** jusqu'à ce que celle-ci apparaisse à l'orifice du niveau (Capacité du carter : 0 litre 200).



MISE EN ROUTE



1° Ouvrir l'essence en tirant le bouton du robinet situé à la base du réservoir. Mettre au point mort en plaçant le repère de la poignée (1) en face du 0.

2° Décompresser (2).

3° Monter sur le cyclomoteur, pédaler et prendre un peu de vitesse.

4° Débrayer, se mettre en 2^e, en plaçant le repère de la poignée (1) en face du numéro 2.

5° Lâcher le débrayage dès que le moteur est entraîné, lâcher le décompresseur et donner des gaz progressivement en agissant sur la poignée tournante (4).

6° Si le départ se fait en côte (ou très chargé), se mettre en 1^{re}. On peut aussi lancer le moteur, le véhicule étant sur béquille.

En période froide

Appuyer également sur la manette d'air (3), et donner des gaz à moitié (poignée 4), après un court temps de marche, relâcher la manette d'air.

Régler les gaz, mais n'agir à fond que lorsque le moteur est chaud.

Passage des vitesses

Débrayer à fond, réduire les gaz, passer la vitesse en plaçant le repère en face du numéro 1 ou 2, qui correspond aux 1^{re} et 2^e vitesses. Relâcher progressivement le levier de débrayage en accélérant. (Le numéro 0 correspond au point mort).

Le levier de passage verrouille la poignée tournante de changement de vitesses. Toute manœuvre incorrecte est donc impossible, mais s'assurer du verrouillage après chaque passage.

Ralentissement et arrêt

Un ralentissement normal est obtenu en coupant progressivement les gaz ; si le freinage doit être rapide, couper les gaz et freiner, débrayer avant l'arrêt complet.

Pour repartir, il suffit de se mettre en 1^{re} et d'embrayer en donnant les gaz.

Pour arrêter le moteur, décompresser.

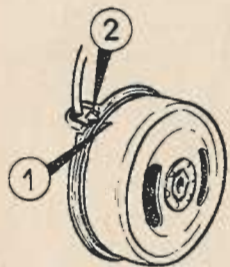
LE VOLANT MAGNÉTIQUE

Le volant magnétique est un organe délicat qui nécessite les connaissances d'un spécialiste. Nous conseillons donc à nos clients d'agir avec précaution toutefois :

1° En cas de panne, lorsque la vérification de la bougie, du fil de la bougie n'a pas donné de résultat.

2° Tous les 3.000 km, pour obtenir le rendement optimum du volant magnétique.

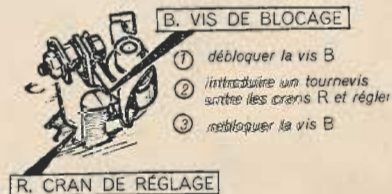
L'usager peut procéder comme suit.



Vérification et réglage du Rupteur

En tournant le volant dans le sens de la marche, amener en coïncidence le repère du rotor (1) avec le repère du stator (2) placé sur le passe-fil caoutchouc et dans l'axe de la sortie du fil de bougie. S'assurer que pour cette position, les grains de contact du rupteur commencent à s'ouvrir.

Si cette condition n'est pas remplie, dévisser la vis de blocage du support de contact, agir sur la vis du réglage et resserrer la vis de blocage.



- ① débloquer la vis B
- ② introduire un tournevis entre les crans R et régler
- ③ rebloquer la vis B

inconvenient de 3 à 5/10°.

Ne jamais régler d'après l'écartement des grains de contact.

la bonne marche du volant ne dépendant pas de leur écartement mais de l'ouverture précise des contacts au point d'arrachement indiqué par la concordance des 2 repères (du stator et du rotor).

Vérification du point d'allumage et calage du volant

1° Retirer la bougie.

2° Introduire une règle graduée dans le cylindre par le trou de la bougie et chercher le point mort haut en faisant tourner le volant dans le sens de la marche ; noter sur la règle la position du point mort haut.

3° Faire tourner lentement le volant dans le sens contraire de sa rotation normale pour abaisser le piston de la hauteur correspondant à l'avance prévue, c'est-à-dire 3 mm. Se servir pour cela d'un deuxième repère sur la règle graduée.

4° S'assurer pour cette position du piston :

a) que les repères du rotor et du stator sont en regard ;

b) que les grains de contact du rupteur commencent à s'ouvrir.

Si ces deux conditions sont remplies, le volant est bien calé. Sinon, procéder comme suit :

5° Libérer le rotor de son axe de la façon suivante :

Premier cas : Votre rotor comporte une bague d'extraction. Il suffit de desserrer l'écrou de blocage du rotor.

Deuxième cas : Votre rotor ne comporte pas de bague d'extraction. Dévisser l'écrou de blocage et libérer le rotor à l'aide de l'arrache-moyeu prévu à cet effet.

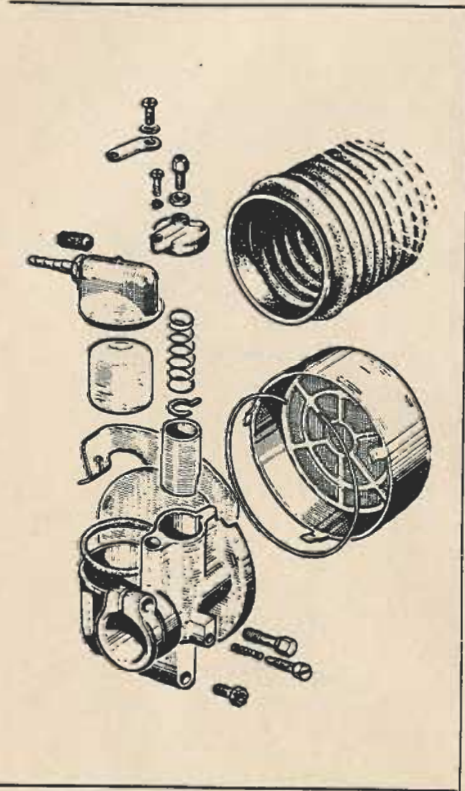
6° Faire tourner le rotor pour amener les repères du rotor et du stator en regard en prenant soin de ne pas modifier la position du piston définie au paragraphe 3.

7° Rebloquer le rotor en vérifiant qu'il ne tourne pas sur son axe au moment du serrage.

8° Refaire le réglage du rupteur.

Graissage. — Mettre 2 ou 3 gouttes d'huile **SHELL X 100 MOTOR OIL 20/20 W** tous les 3.000 km sur le feutre de graissage de la came du rupteur.

LE CARBURATEUR



Attention !

Le prise d'air du carburateur se fait sous la selle par l'intermédiaire des tubes de cadre et de selle. Veiller à ce que l'orifice de ce tube soit toujours dégagé et que le dessus de selle en charge ne vienne pas obstruer le passage d'air.

Démonter et nettoyer le carburateur à l'essence pure.

Démontage du Carburateur

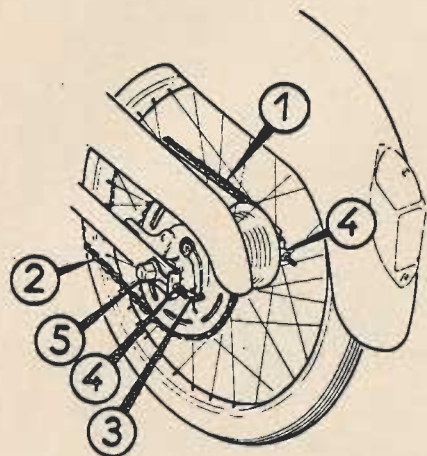
- Enlever le capotage gauche.
- Enlever le manchon caoutchouc de prise d'air.
- Dévisser la vis de serrage du collier.
- Dégager le carburateur et sa commande vers l'arrière du moteur.
- Pour démonter le filtre à air, retirer le jonc et tirer la cartouche dans l'axe du carburateur.
- Pour remonter le filtre, l'engager bien droit et vérifier que sa base porte bien à plat sur le carburateur.
- Replacer le jonc sur les 3 griffes.
- Remettre le manchon de caoutchouc.

Réglage du Ralenti

Ce réglage est important. Il permet de maintenir le moteur en marche pendant l'arrêt du véhicule, de façon à repartir facilement sur simple manœuvre de la poignée des gaz. Ce réglage se fait par une vis sur le côté du carburateur.

- 1° Retirer les capotages.
- 2° Visser à fond la vis de réglage.
- 3° Mettre en marche le moteur (la boîte de vitesses au point mort, véhicule sur béquille).
- 4° Le moteur étant chaud, dévisser lentement la vis de réglage de façon à abaisser le plus possible le régime du moteur.

Démontage de la Roue arrière



— Rejeter la chaîne de départ (1) vers l'extérieur en relevant avec la main le tendeur de chaîne.

— Dégraffer la chaîne motrice (2).

— Démontez la commande de frein en poussant le levier (3) vers l'avant et en décrochant sans le dévisser l'arrêt de câble.

— Débloquer les écrous (5) et reculer la roue jusqu'à dégageant.

I réglage de la Tension de Chaîne motrice

Desserrer les 2 écrous d'axe (5).

Visser les écrous des 2 tendeurs (4) d'un même nombre de tours pour chacun d'eux jusqu'à ce que la chaîne soit tendue, ne pas exagérer, la roue doit tourner librement quelle que soit la position de la fourche arrière, pour les véhicules à suspension balancier. Bloquer les écrous d'axe, ensuite les écrous des tendeurs.

Démontage de la Fourche télescopique

Le démontage de la fourche ne se justifie qu'en cas d'accident. En usage normal la fourche ne nécessite aucun entretien intérieur, en dehors du graissage.

En cas de nécessité, le démontage s'effectuera en dévissant les deux écrous placés à la partie supérieure, ce qui libérera la partie mobile fixée à la roue.

Démontage du Pot d'échappement

— Dévisser l'écrou arrière.

— Retirer l'embout pour vérifier l'état de propreté des trous d'échappement, les nettoyer s'il y a lieu.

Très important

Ne pas percer de trous supplémentaires, le fonctionnement du moteur pourrait être gravement compromis.

GRAISSAGE

A la graisse **SHELL RETINAX A** pour les articulations et roulements de la bicyclette, à l'huile fluide **SHELL X 100 MOTOR OIL 20/20 W** pour roue libre, câbles de commandes et les chaînes. A l'huile semi-fluide **SHELL X 100 MOTOR OIL 30** pour la fourche télescopique. Sur les véhicules à suspension AR. à balancier l'articulation de la fourche est à bagues auto-lubrifiantes et ne nécessite aucun graissage.

Il est recommandé de ne pas utiliser d'essence ou de pétrole pour le nettoyage, ce qui pourrait entraîner un grippage de l'articulation.

Boîte de Vitesses. — Huile semi-fluide **SHELL X 100 MOTOR OIL 30** (mettre au niveau tous les 500 km. Vidange tous les 3.000 km).

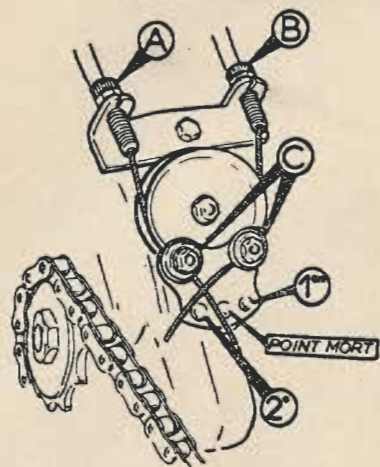
Vérification

Tous les 1.000 km.

Bougie : Démontez la bougie et la nettoyez à la brosse métallique, vérifiez l'écartement des électrodes qui doit être maintenu à 4/10^e de mm. environ. Nous utilisons des bougies de degré thermique 145.

Carburateur : Démontez et nettoyez le carburateur à l'essence pure.

Réglage de la Commande de Changement de Vitesses



Le cyclomoteur étant sur sa béquille, enlever le capotage gauche. Le réglage s'effectue au moyen de deux tendeurs (A et B) située sur la plaquette arrêt de gaine. Au cas où ce réglage s'avérerait insuffisant, il convient d'opérer de la façon suivante :

Revisser à fond les deux tendeurs A et B.

Dévisser les écrous serre-câble (C) de la plaquette de verrouillage.

Mettre le repère de la

poignée de changement de vitesses en face de 0.

Mettre la boîte de vitesses au point mort (cran du milieu) et s'assurer que la roue arrière tourne librement et n'entraîne pas le moteur.

Tirer sur un câble avec une pince pour que la gaine soit bien appuyée, puis rebloquer l'écrou serre-câble.

Même opération pour l'autre câble.

S'assurer que le verrou à ressort s'engage bien dans le trou correspondant de la plaquette sinon, pour l'obtenir, parfaire la tension des câbles en agissant sur les tendeurs, puis rebloquer les contre-écrous de ces tendeurs.

Après ce réglage, faites manœuvrer la poignée du guidon en faisant tourner la roue arrière pour verrouiller successivement les vitesses et le point mort en s'assurant que dans chaque position le verrou s'engage bien dans les alvéoles correspondantes.

Un mauvais verrouillage dans une position seulement n'est pas imputable à un mauvais réglage, mais simplement à un coincement du câble dans sa gaine qui, par suite d'un déplacement, peut former un coude prononcé. Dans ce cas, vérifier et corriger la position des gaines. Un graissage apportera également une amélioration.

DÉCALAMINAGE

Le calaminage du moteur est plus ou moins rapide selon la qualité de l'huile employée pour le mélange.

Avec l'huile **SHELL 2 T MOTOR OIL**, le moteur pourra parcourir 2.500 km sans exiger de décalaminage.

Avec certaines huiles, le calaminage pourra se produire plus rapidement.

Attention ! Une mauvaise étanchéité du décompresseur fait chauffer le moteur et augmente considérablement la calamine. S'assurer que la commande n'appuie pas sur la soupape lorsque l'on ne décompresse pas.

Tant que le moteur marche correctement, ne pas se préoccuper de la calamine.

Si les performances du moteur baissent, s'il chauffe, s'il marche en 4 temps, il y a lieu de démonter le tuyau d'échappement et vérifier l'état de la lumière d'échappement du cylindre que la calamine peut obstruer partiellement.

Il suffira alors de la nettoyer.

Par suite, un décalaminage complet comprendra :

1° Le nettoyage de la culasse, du dessus de piston, éventuellement des gorges du piston dans le cas de remplacement des segments défectueux par des neufs.

2° Le rodage de la soupape et du siège de décompresseur. Si la soupape paraît quelque peu détériorée, ne pas hésiter à la changer.

Important. — Ne jamais utiliser de grattoir ou autre outil pouvant rayer l'aluminium.

La remise en place des segments est délicate en raison des risques de casse et de déformation. D'autre part, la façon dont est fait le décalaminage ayant une très grande importance sur le comportement ultérieur du moteur, nous conseillons à l'utilisateur de confier cette opération à l'une de nos Agences.