

Un dernier Conseil de...
TERROT

pour vos 2 temps



LOOS - SAINT-DIE - PARIS 9-61 - 5.000

NOTICE D'ENTRETIEN



CYCLOMOTEUR

BB

TERROT

Sommaire

	Pages
Caractéristiques	2
Carburateur	8
Conseils pratiques de dépannage	16-17
Coupleur	12-13
Décalaminage	15
Démontage du carburateur	9
Démontage de la fourche télescopique	10
Démontage du pot d'échappement.	11
Démontage de la roue arrière	10
Graissage	14
Indications avant la mise en route	3
Mise en route	4-5
Mise en vélo rapide	10
Planches moteur	18-19
Ralentissement et arrêt	5
Réglage du ralenti	9
Réglage de la tension de chaîne motrice	12
Réglage de la tension de courroie.....	11
Rodage	3
Volant magnétique.....	6-7

Caractéristiques

Moteur 2 temps avec précompression dans le carter.

Alésage - Course 40 mm × 39 mm

Cylindrée 49 cm³

Taux de compression : 6,4 à 1

Allumage : par volant magnétique

Avance à l'allumage : 3 mm

Transmission primaire : par courroie trapézoïdale

Entraînement de la roue arrière : par chaîne

Consommation : 1 litre 800 aux 100 km

Capacité du réservoir : 4,2 litres

Poids total approximatif : 40 kg

Vitesse en palier : 50 km-h

Pneu AV et AR : 23 × 2

ÉCLAIRAGE

Lampe Phare : 6 volts, 1 ampère.

Lanterne AR : 12 volts, 0,5 ampère.

Indications avant la mise en route

CARBURANT - Mettre dans le réservoir un mélange préparé à l'avance d'essence et de 7 % d'huile fluide de bonne qualité.

Nous préconisons :

SHELL 2 temps, MOTOR OIL.

En période de rodage (1.000 km environ) le mélange doit comporter 10 % d'huile.

Ne jamais utiliser d'essence pure, le moteur non graissé serait mis hors d'usage.

PNEUS : Vérifier la pression des pneus,

AV : 1.500 AR : 2.000

(A vérifier 2 fois par mois).

Rodage

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

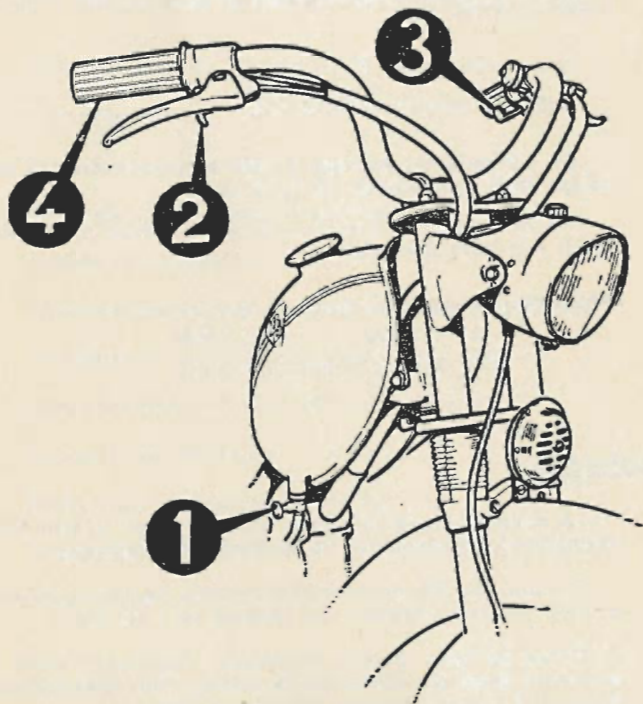
Pendant les 500 premiers kilomètres, ne jamais pousser à fond. Ne pas dépasser les vitesses de : 40 km-h.

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 : 45 km-h.

Mise en route



- I. - Ouvrir l'essence en tirant le bouton du robinet situé à la base du réservoir.
- II - Décompresser (2).
- III. - Monter sur le cyclomoteur, pédaler et prendre un peu de vitesse.
- IV. - Dès que le moteur est entraîné, lâcher le décompresseur et donner des gaz progressivement, en agissant sur la poignée tournante (4).

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.

Ralentissement et arrêt

Un ralentissement normal est obtenu en coupant progressivement les gaz, si le freinage doit être rapide, couper les gaz et freiner.

A l'arrêt, le moteur continue à tourner, grâce à son embrayage automatique.

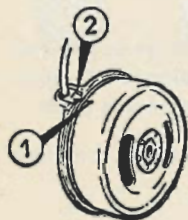
Pour repartir, il suffit de redonner des gaz ; en côte, s'aider en pédalant.

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, en cas de panne, lorsque la vérification de la bougie et du fil de la bougie n'a pas donné de résultat, de procéder comme suit, mais avec beaucoup de précautions.

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). S'assurer que pour cette position, les grains de contact du rupteur commencent à s'ouvrir (un papier à cigarette inséré entre les grains indiquera le commencement d'ouverture).

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



B_VIS DE BLOCAGE

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

R_CRAN DE RÉGLAGE

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 deux 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 : Le rotor comporte une bague d'extraction. Il suffit de desserrer l'écrou de blocage du rotor.

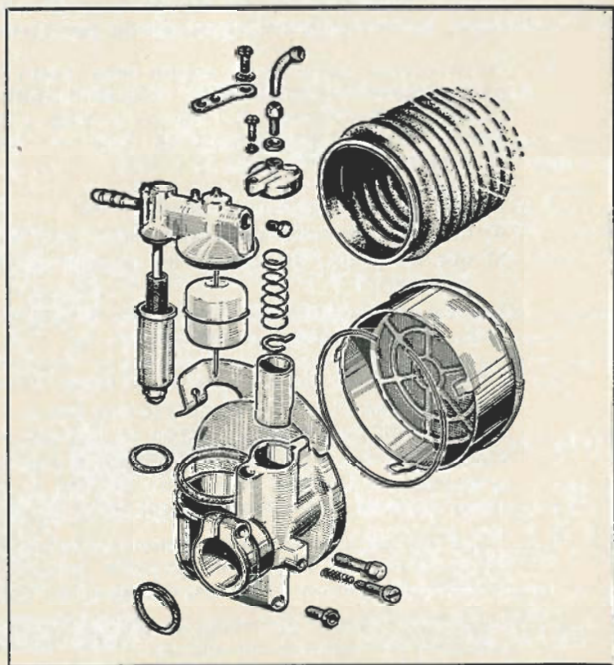
Deuxième cas : Le rotor ne comporte pas de bague d'extraction. Dévisser l'écrou de blocage et libérer le rotor à l'aide de l'arrache-volant prévu à cet effet.
6. - Faire tourner le rotor pour amener les repères du rotor et du stator en regard en prenant soin de ne pas modifier la position du piston, 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, pas plus, tous les 3.000 km sur le feutre de graissage de la came du rupteur.

Le carburateur

ATTENTION !

La 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 obstruer le passage d'air.



En cas d'obstruction du gicleur, nettoyer également la cuve de décantation et la canalisation du couvercle de cuve en dévissant le bouchon prévu à cet effet et en soufflant le conduit.

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.
- Démontage de la cuve : dévisser celle-ci par le 6 pans situé à sa base.

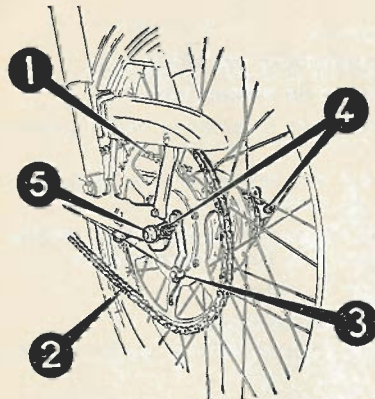
Réglage du ralenti

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 (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, la roue AR bloquée sur frein.

Quand le régime est suffisamment bas, remettre le véhicule sur ses roues, monter en selle, le moteur ne doit pas caler et l'on ne doit pas avoir de peine à retenir la machine qui peut manifester une légère tendance à partir.

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.

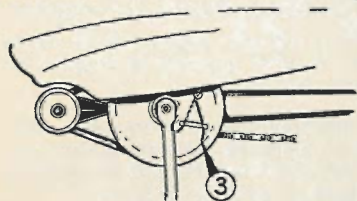
— Débloquer les écrous (5) et reculer la roue jusqu'à dégauchement.

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.

Mise en vélo rapide



Pour rouler en pédalant sans entraîner le moteur, décrocher le levier se trouvant sur la poulie, de sa position et l'accrocher vers le centre de la poulie.

Nous recommandons à nos clients qui feraient un usage fréquent et prolongé de leur véhicule, moteur débrayé, de surveiller le graissage de la poulie, et si nécessaire, de graisser plus souvent.

Démontage et nettoyage 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.

— On peut retirer également le corps cylindrique, pour cela dévisser l'écrou inférieur du collier.

TRÈS IMPORTANT

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

Ne pas forcer au remontage, afin de ne pas déformer la coupelle intérieure ni l'embout arrière.

Réglage de la tension de courroie

— Enlever les capotages.

— Débloquer les boulons de fixation du moteur.

— Tendre la courroie en faisant pivoter le moteur autour du boulon de fixation des pattes de culasse, à l'aide d'un levier, et dans le sens qui l'écarte du boîtier de pédalier. Appuyer également le moteur vers la droite, vérifier l'alignement de la courroie avec les poulies. Serrer les boulons.

— En appuyant avec la main sur la courroie, la flèche doit être au maximum de 1 cm. Au repos, celle-ci ne doit pas présenter de flèche. La courroie doit toujours être propre et sèche, éviter de la souiller de graisse ou d'huile ou d'essence.

VÉRIFICATION DU RÉGLAGE DE LA TENSION

1° Lancer le moteur.

2° Freiner sur la roue arrière.

3° Mettre plein gaz.

4° Vérifier si la poulie motrice (la petite) est immobile sous la courroie. Elle ne doit pas tourner. Ne pas insister, le moteur ne se refroidit pas pendant le contrôle.

Réglage de la tension de chaîne motrice

— Desserrer les deux écrous d'axe.

— Visser les écrous des deux tendeurs 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.

Réglage de la direction

— Desserrer le contre-écrou de direction.

— Régler la cuvette supérieure et bloquer énergiquement le contre-écrou à l'aide d'une clé en bon état.

La direction doit tourner librement sans jeu ni points durs.

Le coupleur

Cet embrayage automatique ne nécessite aucun entretien. Toutefois, il est bon de savoir ce qui suit :

1° Il ne débraye jamais entièrement, et manifeste de ce fait une légère tendance à partir. Cette tendance est d'autant plus faible que le ralenti du moteur est bas, de plus elle s'atténue à l'usage.

2° En aucun cas le bruit que peut faire l'embrayage (léger sifflement produit par le brassage de la poudre) n'est un signe de détérioration.

3° Cet embrayage très progressif permet le patinage jusqu'à environ 25 km/h. Il est donc normal que cette vitesse soit acquise avant que le patinage cesse. Par contre, au ralentissement le patinage tarde à apparaître, il ne se produit qu'à environ 15 à 20 km/h (en côte) et à l'arrêt seulement, si l'on coupe les gaz.

Les très rares incidents pouvant éventuellement se produire sont :

1° Au ralenti le moteur entraîne fortement le véhicule

a) S'assurer que la courroie n'est pas trop tendue (une tension trop forte interdit un bon ralenti). Voir le paragraphe concernant le réglage.

b) Si la courroie n'est pas en cause démonter le coupleur à l'aide de l'arrache-volant Peugeot et faire tourner à la main le moyeu par le carré. Ce moyeu doit tourner sans effort, s'il est bloqué, le retourner à l'agent.

2° Le coupleur patine au delà de 30 km/h.

a) Vérifier que cela ne provienne pas de la courroie insuffisamment tendue (voir paragraphe concernant le réglage).

b) Si la courroie n'est pas en cause retourner le coupleur à l'agent.

Graissage

1.000 km	Roue libre Chaîne de transmission Câbles de commande	SHELL X 100 Motor Oil 20/20 W
	Fourche télescopique Poulie réceptrice	GRAISSE SHELL RETINAX A
2.000 km	Poulie motrice	
5.000 km	Cuvettes supérieures et inférieures de direction Pédalier - Pédales Moyeux AV et AR Cames de frein	

ATTENTION : ne pas introduire d'huile ou de graisse dans les tambours de freins.

Soignez le graissage, vous prolongerez la vie de votre véhicule.

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 de mm environ. En cas de bougie défectueuse nous conseillons son remplacement par une bougie Marchal 35-36 D.

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

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 temps MOTOR OIL le moteur pourra parcourir 10.000 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, cause une forte diminution de puissance 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 à 4 temps, il y a lieu de démonter le pot d'échappement et son embout, de vérifier l'état des lumières du cylindre et des trous d'échappement du pot 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'usager de confier cette opération à l'une de nos agences.

Conseils pratiques de dépannage

1° Le moteur ne part pas froid ou chaud :

Causes	Défectuosités	Remèdes
Pas d'allumage ou mauvais allumage.	<ol style="list-style-type: none"> 1 Bougie encrassée ou court-circuit, étincelle à l'intérieur de la bougie. 2 Le rupteur reste constamment ouvert, linguet grippé sur l'axe. 	<p>Nettoyer ou monter une bougie propre. (Ecartement des électrodes 4/10).</p> <p>Démonter et dégripper l'axe à la toile émeri très fine. Remonter et graisser à l'huile graphitée. Pas d'excès d'huile pouvant encrasser les contacts.</p>
L'essence n'arrive pas régulièrement au carburateur et au gicleur.	<ol style="list-style-type: none"> 1 Tuyau obstrué. 2 Filtre du robinet ou du carburateur encrassé. 3 Trou d'air du bouchon de réservoir obstrué. 4 Gicleur bouché. 	<p>Vérifier et nettoyer s'il y a lieu.</p> <p>Déboucher au jet d'air ou avec une pompe à pneu. Ne pas utiliser de fil métallique qui pourrait modifier le débit du gicleur.</p>
L'essence arrive bien mais les départs à froid sont difficiles.	<ol style="list-style-type: none"> 1 Carburateur mal réglé. 2 Prise d'air additionnelle. 	<p>Vérifier et régler (voir page 9). Vérifier le serrage de la pipe d'admission sur le cylindre. Vérifier le serrage du carburateur sur la pipe.</p>
Arrivée d'essence trop importante, le moteur se noie.	Le pointeau du carburateur reste coincé et ne ferme plus.	S'assurer que le pointeau ferme bien, sinon le nettoyer.

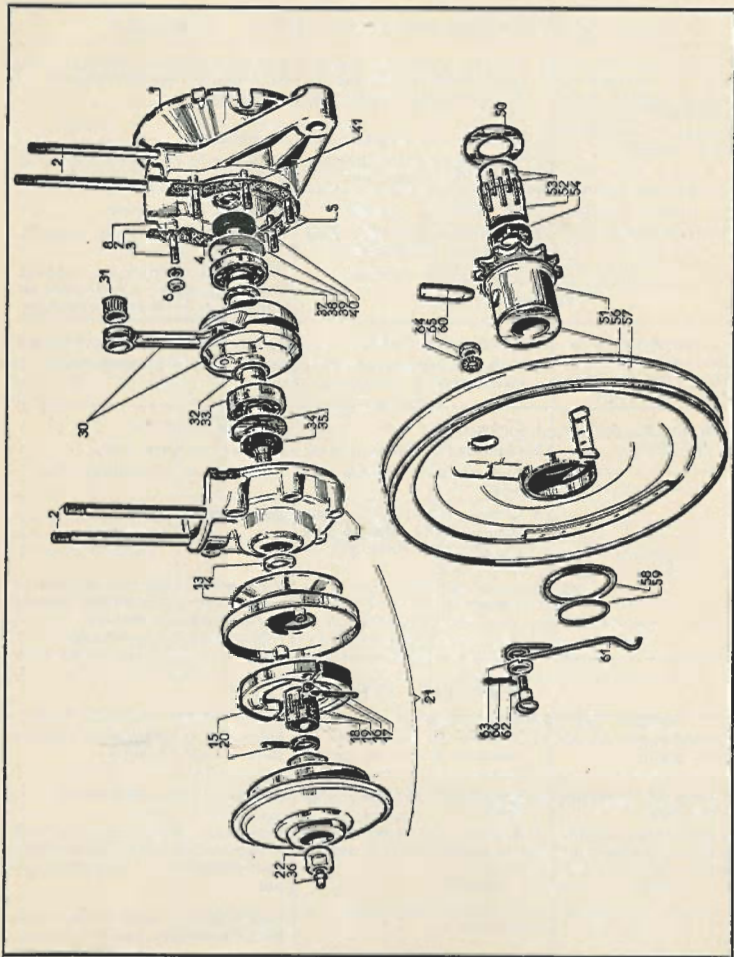
2° Le moteur part bien, mais le fonctionnement sur route est irrégulier.

Difficulté de mise en route avec phare allumé. Sur route, ratés lorsqu'on allume l'éclairage.	<ol style="list-style-type: none"> 1 Volant déréglé, contacts n'ouvrant plus aux repères 2 Contacts usés trop d'écartement. 3 Bougie usée, électrodes encrassées. 	<p>Refaire le réglage (voir page 7).</p> <p>Diminuer le falon du linguet et retoucher les contacts ou, de préférence, changer le rupteur.</p> <p>Nettoyer ou changer la bougie si nécessaire.</p>
---	--	---

Causes	Défectuosités	Remèdes
Fonctionnement correct du moteur à moyen régime, mais s'effondre lorsqu'on pousse le moteur à plein régime.	<ol style="list-style-type: none"> 1 Arrivée d'essence insuffisante, filtre de robinet ou de carburateur obstrué en partie. 2 Filtre à air encrassé. 3 Volet obstruant partiellement l'arrivée d'air. 	<p>Vérifier le débit du robinet (1 litre en 5 min.). Vérifier le débit du carburateur.</p> <p>Le nettoyer.</p> <p>Détendre la commande du volet d'air.</p>
Le moteur manque de puissance.	<ol style="list-style-type: none"> 1 La courroie patine. 2 Le volant est mal calé (manque d'avance). 3 Carburateur déréglé. 	<p>Retendre la courroie.</p> <p>Refaire le calage (voir page 7).</p> <p>Vérifier si le boisseau dégage bien la chambre d'émulsion, sinon, régler la commande souple.</p>
Le manque de puissance peut être occasionné par des troubles d'allumage.	<ol style="list-style-type: none"> 1 Bougie défectueuse. 2 Fuite au condensateur principalement à chaud. 	<p>Nettoyer ou remplacer la bougie</p> <p>Remplacer le condensateur.</p>
Marche du moteur à 4 temps.	<ol style="list-style-type: none"> 1 Gicleur trop fort. 2 Manque d'air (filtre bouché) 3 Commande d'air trop tendue. 4 Orifice d'aspiration d'air sous la selle obstrué par le passager assis sur la selle. 5 Excès d'huile dans l'essence. 	<p>Changer de gicleur.</p> <p>Nettoyer le filtre d'air.</p> <p>Détendre la commande d'air.</p> <p>Rehausser la selle.</p> <p>Vidanger le réservoir et faire la plein avec un mélange correct 10 % d'huile en rodage. 7 % d'huile après rodage.</p>

PANNES D'EMBRAYAGE

L'embrayage de départ patine.	1 Graisse ou huile dans le tambour et sur les garnitures.	Démonter et nettoyer à l'essence pure ou au trichlore.
Temps d'embrayage trop long.	2 Garnitures des mâchoires usées.	Remplacer les mâchoires.
L'embrayage de départ ne fonctionne pas.	3 Rupture ou déformation des ressorts.	Remplacer par deux ressorts d'origine. Ne jamais les modifier l'embrayage ne fonctionnerait pas.
		Important. - Repérer les points d'accrochement aux mâchoires.



1	Cartier Moteur	37.011 E	32	37.741	Démultiplication	58	38.406
2	1	37.007 E	33	14.403	Transmission	59	37.838
3	2	35.753	34	37.004	50	60	37.765
4	3	35.761	35	37.034	51	61	37.764
5	4	35.762	36	18.857	52	62	37.766
6	5	G. 6-30-12	37	37.740	53	63	37.834
7	6	H.U. 6	38	14.292	54	64	L. 7
8	7	35.751	39	37.742	55	65	H.B.K. 7
	8	35.752	40	37.616	56	66	V. 2.25
			41	37.615	57		
			21	38.119			
			22	38.341			
				Embiellage			
				Routelements			
				Joins			
			30	38.344			
			31	35.104			

12	Cylindre	36.990	19	Piston	36.120 E	40	37.571
13	1	35.749	20	20	27.194	41	36.430
14	2	G. 5-13-10	21	21	22.309	42	36.429
15	3	37.562	22	22	38.315	43	37.586
	4	36.226	23	23	V. 190	44	37.587
	5	W. 5				45	37.580
	6	H.U. 5				46	V. 16.316
	7					47	B. 5
						48	H.U. 5
						49	37.578 E
						50	37.594
						51	H.U. 6
						52	38.644
							L. 6

