

UNE ETUDE

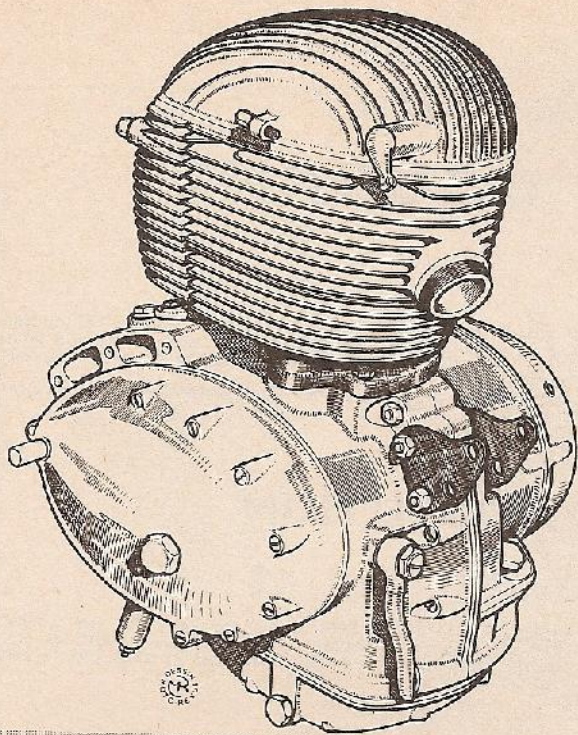
de

**Moto**  
revue

1955  
**TERROT**

**250** cm<sup>3</sup>





# NOS CONSEILS TECHNIQUES ET PRATIQUES

SUR LE  
250 cc.

# TERROT

OSSD

## PRINCIPALES CARACTERISTIQUES

Alésage : 68 mm. - Course : 68 mm.  
Puissance fiscale : 3 CV.  
Régime : 5.500 tours-minute.  
Puissance à ce régime : 11 CV.  
Taux de compression : 6,8 environ.

## ENTRETIEN COURANT

### RODAGE

Il est extrêmement important de ménager le moteur pendant un laps de temps que nous décomposerons en 3 périodes :

- 1° jusqu'à 200 kms : 60 kmh.
- 2° de 200 à 600 kms : 75 kmh.
- 3° utilisation progressive jusqu'à 1.000 kms.

Il est nécessaire d'effectuer 3.000 kms environ pour roder le moteur.

Au cours du rodage, on aura intérêt à mélanger du superlubrifiant pour hautes cylindres.

Après les 500 et 1.000 premiers kilomètres, vidanger le moteur à chaud. Procéder au rinçage et refaire le plein avec de l'huile Castrol XL.

### CIRCUIT DE GRAISSAGE

L'huile contenue dans le réservoir est aspirée par une pompe noyée à piston, située dans le carter moteur. Chassée sous pression de la pompe, l'huile débouche dans une gorge située en avant du roulement moteur côté embrayage. Des trous aménagés dans l'axe moteur, dans le maneton et l'axe d'accouplement, forment un conduit amenant l'huile à l'embiellage.

Une autre canalisation relie la gorge déjà citée à la partie supérieure du carter, dans une poche circulaire venue de fonderie concentriquement à l'embase de la cheminée du cylindre.

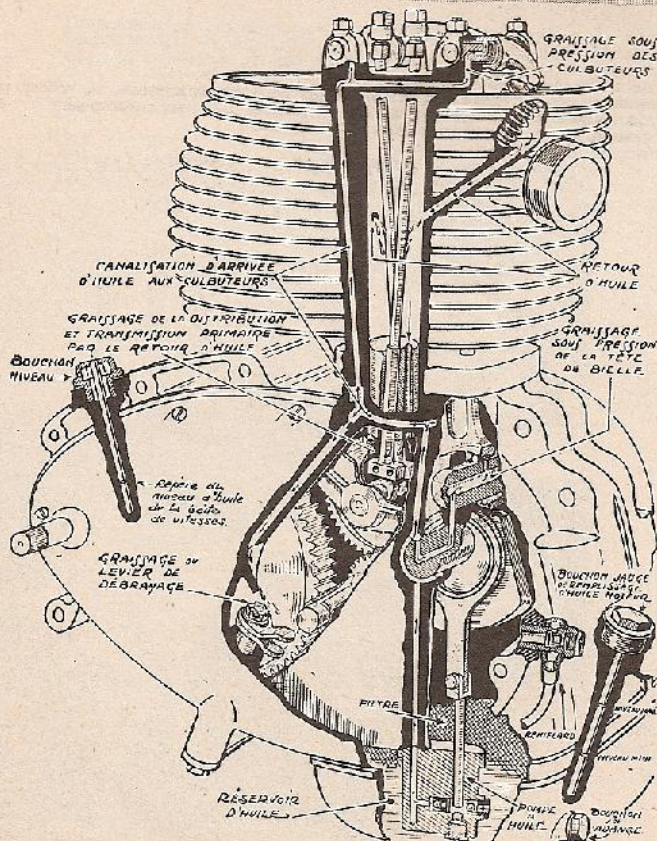
Un petit trou percé dans cette poche amène l'huile, par l'intermédiaire d'une canalisation et d'une gouttière disposée dans le couvercle de l'embrayage, à la butée d'embrayage qui se trouve lubrifiée continuellement.

Un autre trou percé dans le plan de joint de l'emplacement du cylindre communiquant d'une part avec la poche, et, d'autre part, avec une canalisation traversant les alèstes du cylindre et de la manasse, amène l'huile aux axes des culbuteurs. L'huile qui retombe des culbuteurs graisse les soupapes. Deux trous percés à la base des logements des ressorts de soupapes débouchent dans le tunnel venu de fonderie, où se déplacent les tiges de culbuteurs. L'huile retombe ainsi à la base du cylindre et, par un trou percé dans le guide-poussoirs, lubrifie les poussoirs de soupapes et les cames. Après avoir lubrifié tous les organes, l'huile retombe dans le fond du carter après avoir traversé un filtre et recommencé le même circuit.

**Moteur :** maintenir le niveau d'huile dans le carter, de sorte qu'il ne descende jamais en dessous du trait de la jauge, hauteur minimum. Tous les 3.000 kms, vidanger, rincer le moteur et renouveler l'huile. Resserrer les vis de fixation du réservoir d'huile.

**Utiliser :** en hiver et pendant le rodage, l'huile Castrol XL ; en été, par fortes chaleurs, Castrol XXL.

**Boîtes de vitesses :** tous les 2.000 kms, s'assurer que le plein est correct (Castrol XL).





# LES REGLAGES COURANTS

## EMBRAYAGE

Le réglage de l'embrayage se fera **uniquement** par la tension du câble de commande. La poignée de commande du guidon doit jouer librement sur son axe et toujours comporter une garantie de 2 à 3 mm. Le réglage s'effectue par une butée de gaine disposée sur la plaque moteur côté droit.

La plupart des ennuis d'embrayage proviennent de l'inobservation de ces recommandations.

## DISTRIBUTION

AOA : 20°30 ou 3 mm      AOE : 61°30 ou 13,5 mm  
RFA : 61°30 ou 13,5 mm      RFE : 20°30 ou 3 mm

**Culbuteurs** : premières vérifications à 500 et 1.000 kms. Tous les 4.000 kms environ par la suite : retirer le boîtier de culasse protégeant la culbuterie. Agir sur les embouts de réglage des tiges jusqu'à ce qu'elles tournent librement et sans jeu (ajusté « gras »).

## CALAGE

## RODAGE DES SOUPAPES

Ce réglage doit toujours s'effectuer le moteur froid, le piston au P.M.H., les deux soupapes fermées.

Tous les 8.000 à 10.000 kms, procédez à un décalaminage et à un rodage de soupapes.

Il faut enlever le carburateur, le tube d'échappement, débrancher la bougie, retirer le boîtier de culasse et le support de culbuteurs ; dévisser les 4 écrous de blocage culasse-cylindre. Enlever la culasse (celle-ci se décolle plus facilement le moteur étant chaud). Tirer le cylindre vers le haut. Boucher l'orifice du carter avec un chiffon.

Pour le rodage proprement dit, mettez une légère couche de pâte spéciale fine sur la portée. Enfiler la soupape sur son guide. Avec une ventouse faire tourner la soupape dans les deux sens, quart de tour après quart de tour.

Arrêtez dès que les portées sont bien mates, sans taches ni piqûres. N'utilisez la pâte à gros grains, ou la polie d'ami, que dans les cas extrêmes.

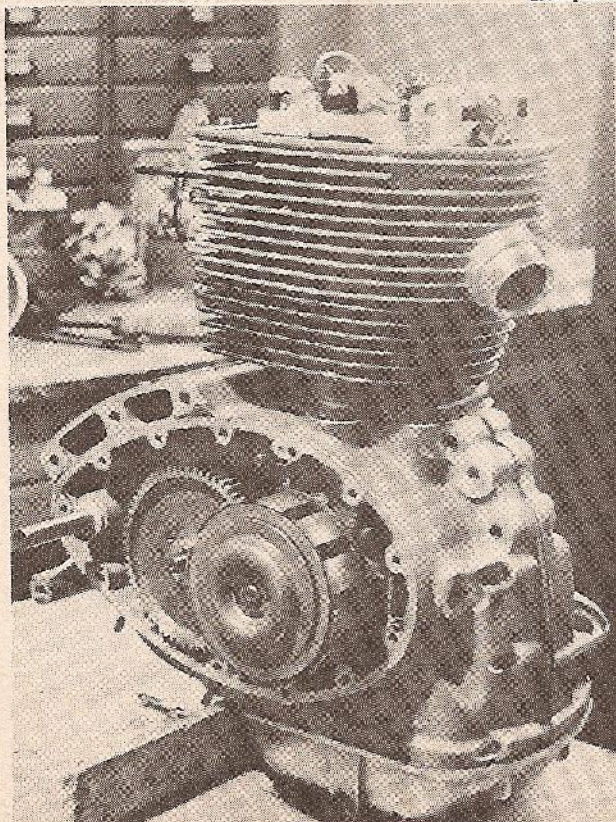
## DECALAMINAGE

Gratter le fond du piston et de la culasse avec un outil non tranchant (cuivre ou bronze de préférence), puis polir les surfaces au tampon de laine d'acier imbibé d'eau savonneuse. Pour le piston, ne polir le fond qu'en cas de dépôt du cylindre. Pour la culasse, attention à ne pas rayer les sièges de soupapes.

Polir également après nettoyage les conduites d'admission et d'échappement.

Ramoner le tube d'échappement à la paille de fer. Nettoyer le silencieux, au besoin après passage au bain de soude caustique.

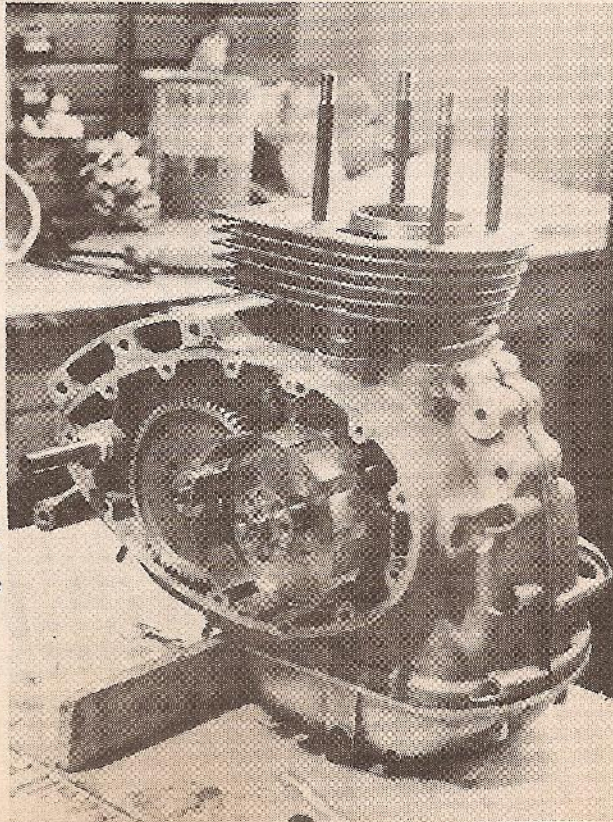
Remplacez les joints détériorés.



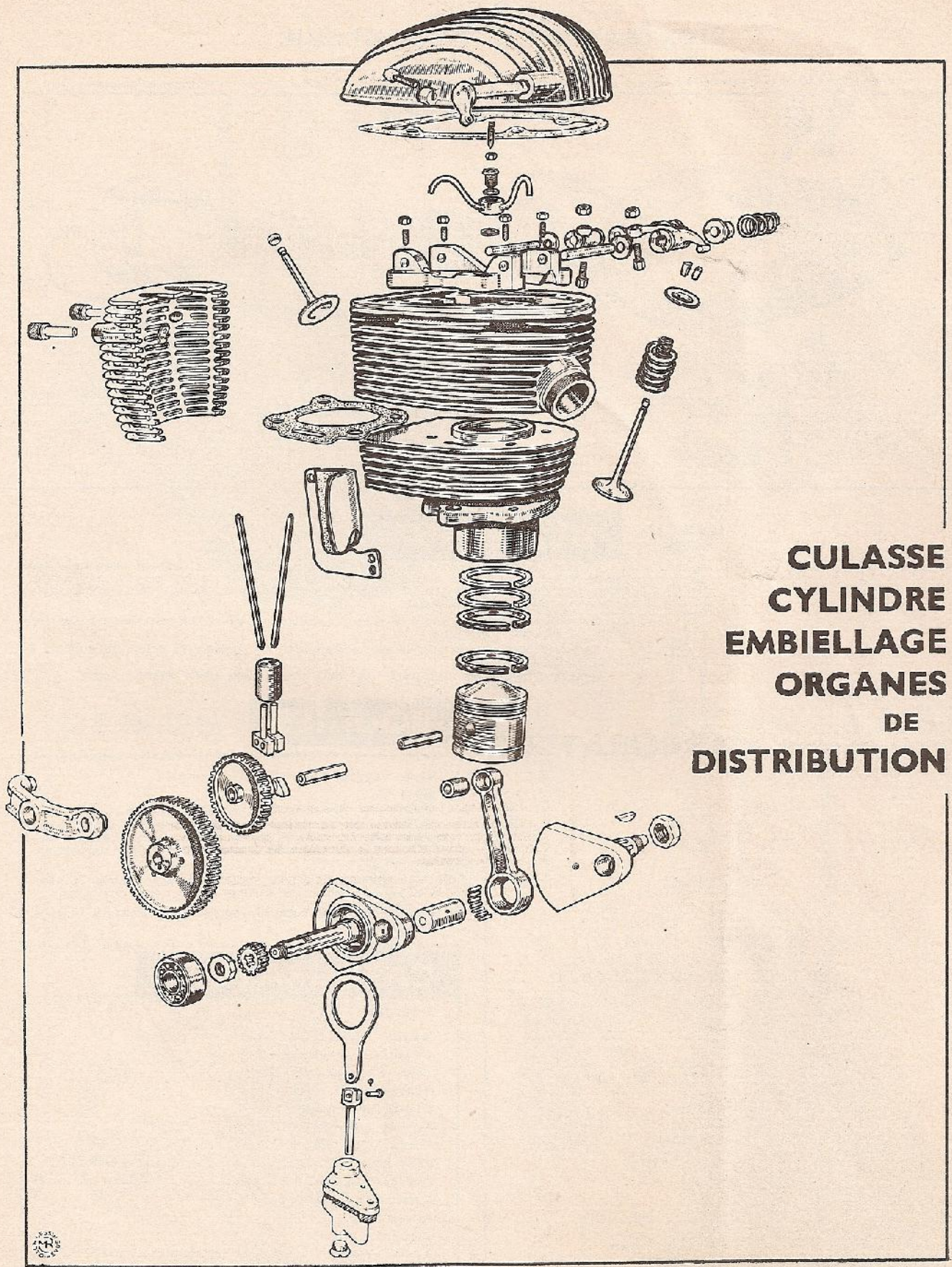
A gauche, vue générale du bloc - moteur, carlers d'embrayage et des culbuteurs élevés.



A droite, remarquez la grandeur des ailettes de refroidissement du cylindre. La culasse est maintenue par quatre goujons.



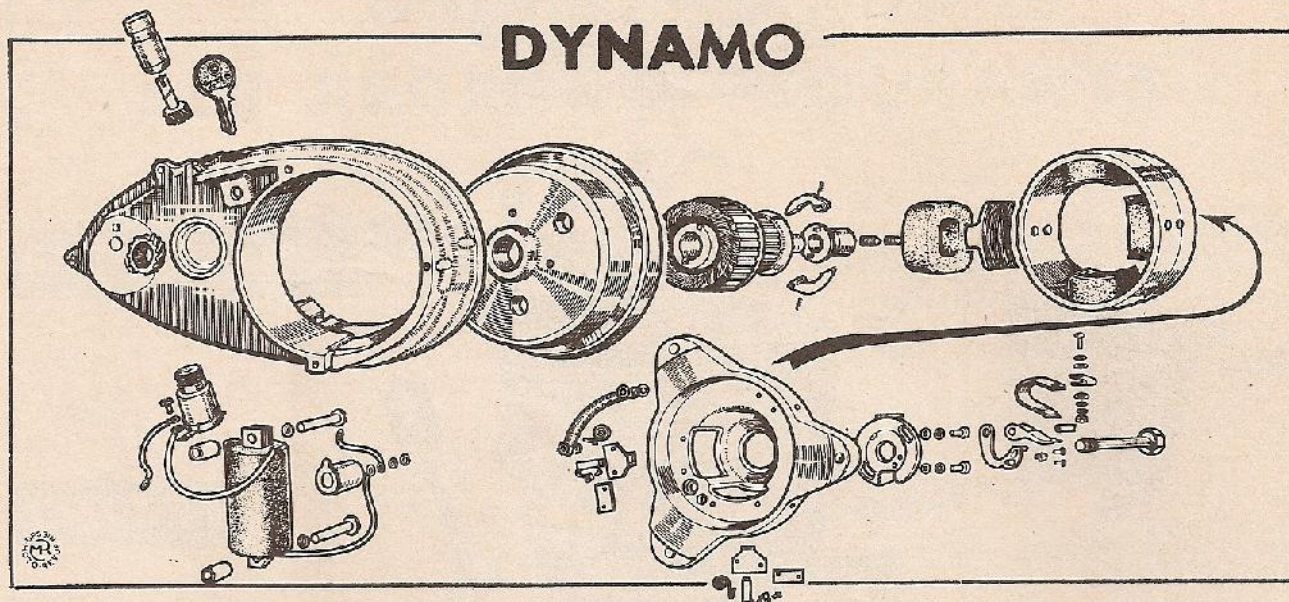




**CULASSE  
CYLINDRE  
EMBIELLAGE  
ORGANES  
DE  
DISTRIBUTION**



## DYNAMO



## ALLUMAGE

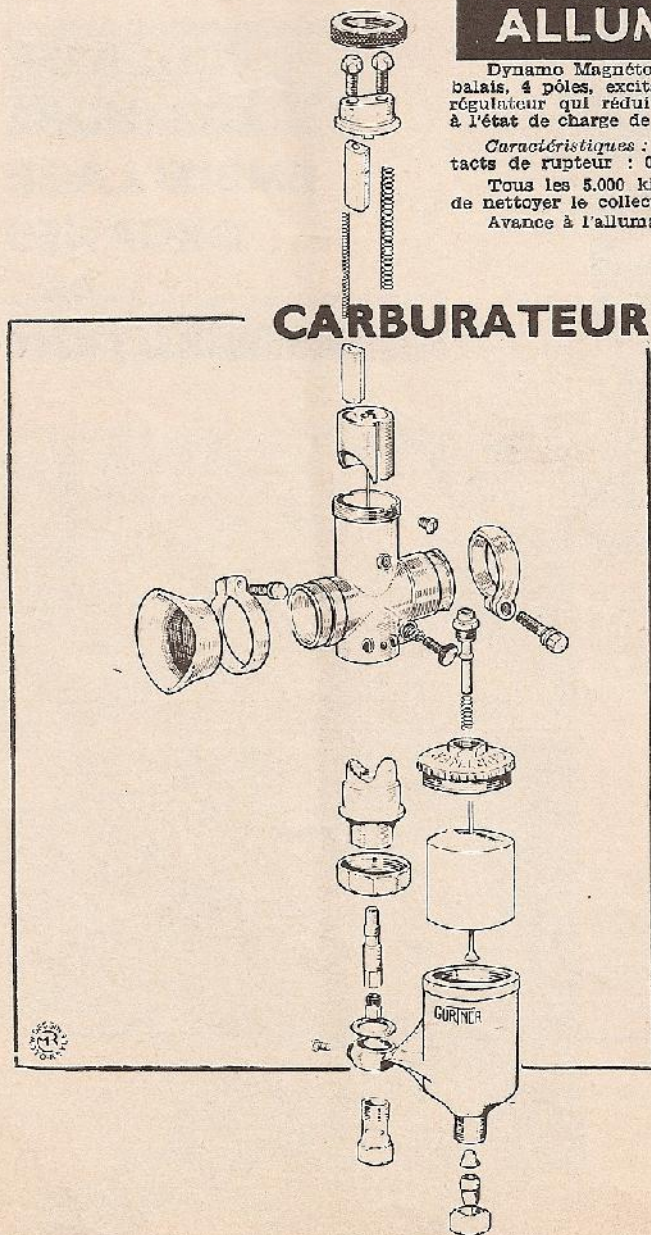
Dynamo Magnéto-France constituée par une génératrice à courant continu à deux balais, 4 pôles, excitation shunt. La régulation du débit s'opère par un conjoncteur-régulateur qui réduit l'intensité proportionnellement aux besoins de l'équipement et à l'état de charge de la batterie.

Caractéristiques : dynamo 6 V - 50 W. Batterie 6 V - 7 AH. Ecartement des contacts de rupteur : 0,4 mm.

Tous les 5.000 kilomètres, il est recommandé de graisser la came du rupteur et de nettoyer le collecteur.

Avance à l'allumage maximum : 36° ou 8 mm. Calage plain retard : 2 mm.

## CARBURATEUR



## BOUGIES

Culot 14x125. Degré thermique 145.

KLG CL1.

Ecartement des électrodes de 0,4 à 0,5 mm.

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. Ne jamais toucher l'électrode centrale.

Tous les 2.000 kms, démonter la bougie, gratter la base du culot et la nettoyer à l'aide d'une brosse métallique.

Bougies pouvant convenir également : Floquet 14 D et Marchal 35.

## CARBURATEUR

GURTNER.

Réglage : M.22.D.

Chambre : N° 3857.

Bride : entraxe de 50,3.

Gicleur monté : 41.

Gicleur accompagné : 40.

Aiguille : N° 838 position H.

Volet : 9, N° 4297.

Prise d'air : N° 5830, montée avec collier N° 5631.

Gicleur d'aiguille : N° 5341.

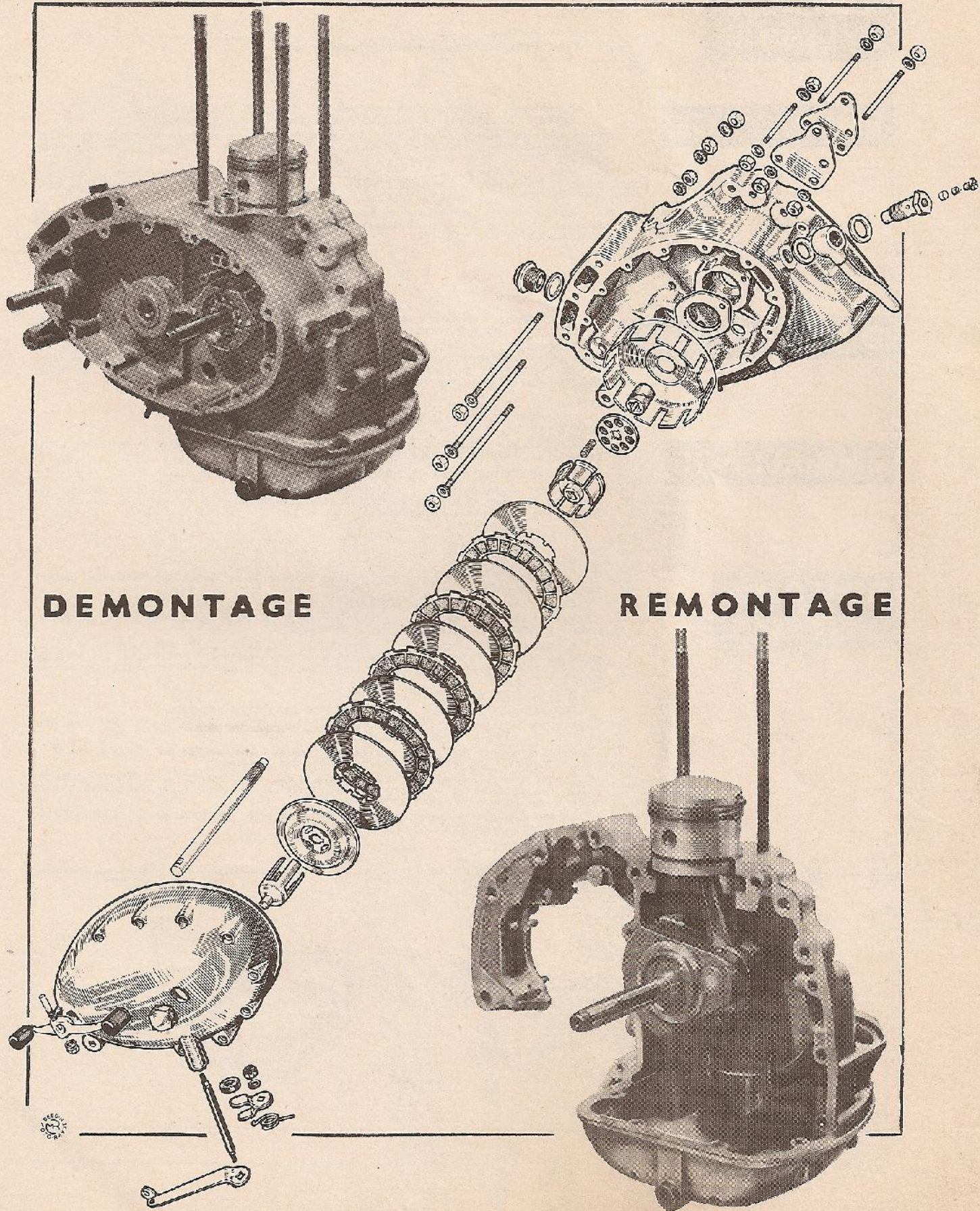
Manchon : N° 4296, ralenti 0,5.

Niveau : M.

Flotteur : N° 95.

Arrivée d'essence : supérieur par bicoûne. Cuve N° 1205 à gauche.







## CULASSE CYLINDRE

(Voir Rodage des Soupapes et Déc laminage).

## EMBRAYAGE

**Démontage.** — Démontez le couvercle de débrayage, fixé par 13 vis. Retirez l'écrou placé en bout d'arbre moteur (pas à gauche).

Il est absolument recommandé de ne jamais frapper avec un marteau sur la clé, en maintenant le moteur par le volant, car on risquerait de décentrer les manetons. Les disques ainsi lésés se retirent facilement.

Pour démonter complètement l'embrayage, retirez le moyeu d'embrayage et les 8 ressorts. Enlevez l'écrou central à pans, retirez le plateau d'appui des ressorts, la rondelle de friction, le tambour embouti d'entraînement et le coussinet.

Au remontage, après blocage de l'écrou central, le tambour d'entraînement doit tourner librement sur son coussinet. Tout frottement anormal nuirait au bon fonctionnement de l'embrayage.

## DISTRIBUTION

**Démontage :** démontez complètement l'embrayage. Retirez le support d'arbre à cames fixé par deux écrous et une goupille d'arrêt d'axe. Sortir l'arbre à cames.

Pour démonter les poussoirs, enlever le cylindre et le guide-poussoir qui est emmanché dans le carter. N'effectuer ce démontage qu'en cas de nécessité absolue.

Au remontage, monter l'arbre à cames en faisant correspondre le repère d'une dent de son pignon avec celui du pignon de distribution.

## EMBIELLAGE

**Démontage :** sortir le moteur du cadre. Démontez la culasse, le cylindre, l'embrayage, la boîte de vitesses, le carter.

Dévissez l'écrou de fixation arrière du support d'arbre à cames.

Fraper légèrement avec un maillet en bout d'arbre moteur pour décoller les deux demi-carter, qui doivent être séparés parallèlement à eux-mêmes, car ils sont guidés par deux pions de centrage.

## BOITE DE VITESSES

Démontez la dynamo en bout d'arbre moteur et le carter intermédiaire. Retirez le volant moteur.

Enlever le couvercle de la boîte de vitesses et le dispositif de lanceur.

Retirez les 5 vis de fixation du support de sélecteur (plaquette de forme circulaire placée sous le carter de la boîte de vitesses).

**Attention !** Ce support ne se sépare pas complètement du carter, mais se retire suffisamment pour permettre le dégagement des doigts de commande des vitesses. Si l'on veut le retirer complètement, désaccouplez la bielle de connexion au sélecteur.

Démontez le couvercle de débrayage.

Désaccouplez le pignon démultiplicateur de l'arbre primaire.

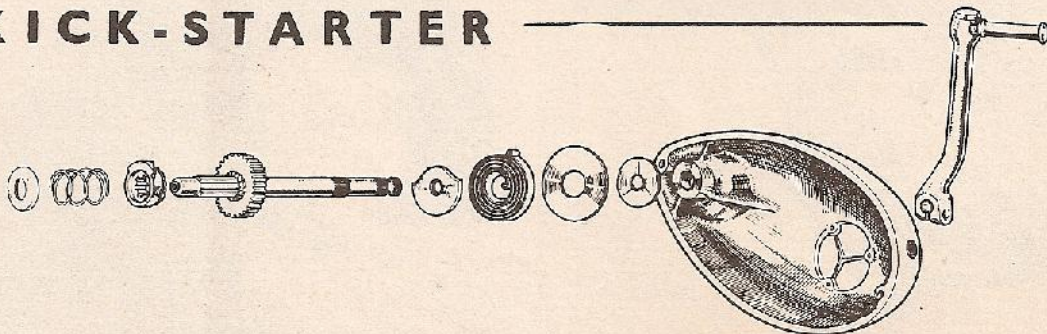
Fraper légèrement avec un maillet sur l'extrémité de cet arbre, l'ensemble des pignons et des deux arbres se dégagera.

Pour démonter le système du sélecteur et des commandes de vitesses, retirez le frein Circlips fixant le disque de commande des vitesses.

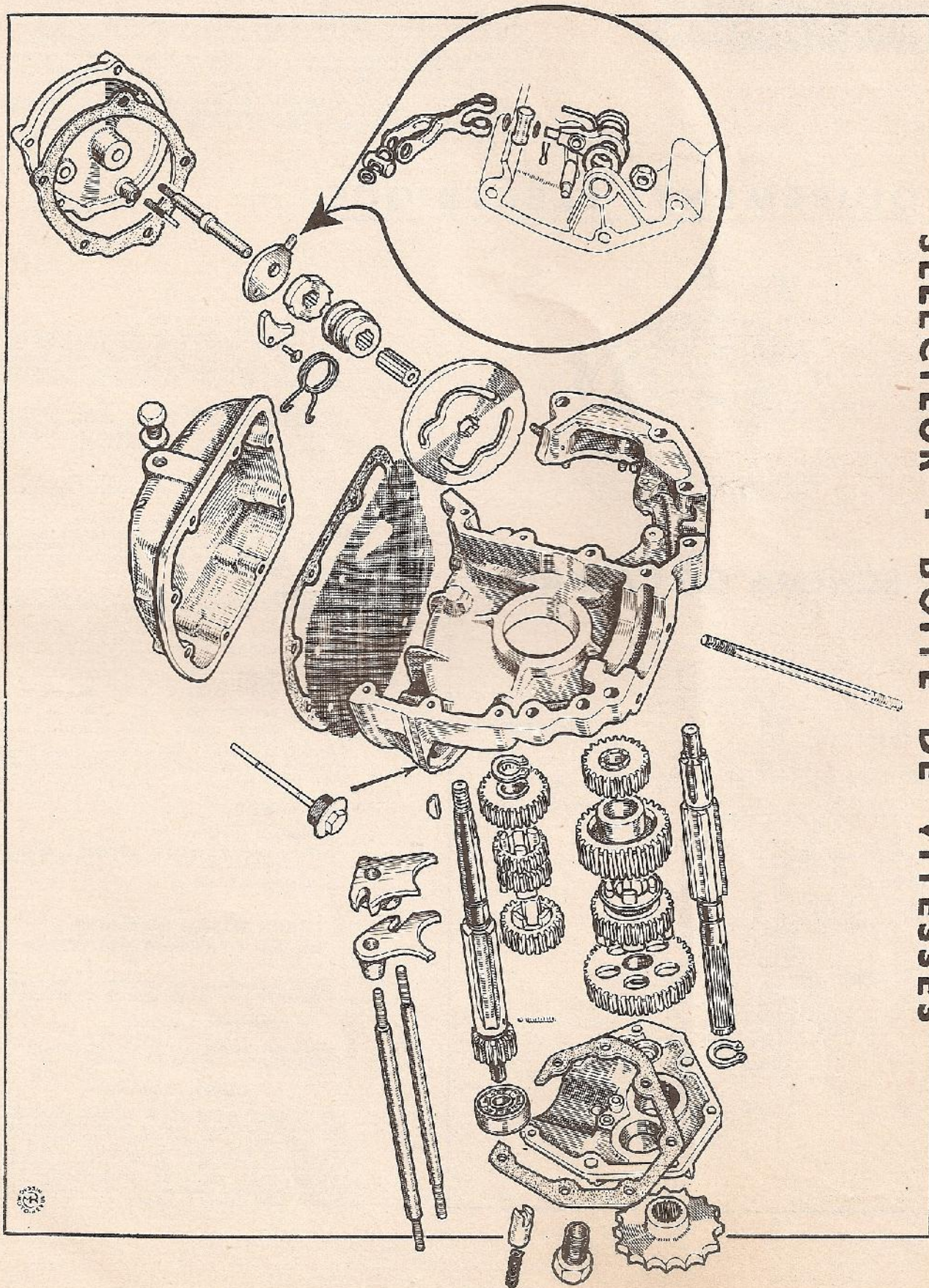
Au remontage, au moment d'engager le disque de commande des vitesses dans les doigts des fourchettes, s'assurer que ses encoches de verrouillage se trouvent bien du côté du couvercle de boîte de vitesses.

S'assurer que tout est bien en place et mettre le couvercle de la boîte après en avoir retiré le verrou de vitesses.

## KICK-STARTER







SELECTEUR - BOITE DE VITESSES





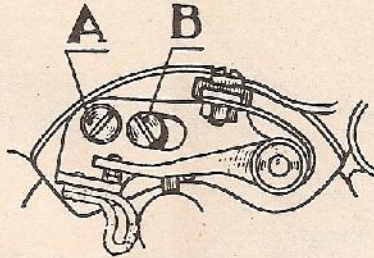
# KICK-STARTER

Monter provisoirement la bielle de mise en marche en ne l'engageant que de 3 à 4 mm sur l'arbre et la faire tourner d'un quart de tour en arrière. Exercer une légère pression sur la bielle et faire tourner lentement le moteur en arrière jusqu'au moment précis où la bielle s'immobilisera.

Retirer la bielle sans faire tourner l'arbre et engager la butée du lanceur en choisissant une dentelure, de façon qu'il y ait un jeu de 4 à 5 mm entre l'encoche faisant butée et le téton solidaire du carter.

**Important :** faire une vérification, car on s'exposerait à des inconvénients si cette condition n'était pas respectée. Le moteur doit pouvoir tourner en arrière lorsque la butée du kick est en place.

## EQUIPEMENT ELECTRIQUE



Détails du rupteur avec la vis de réglage A et l'ergot B.

La dynamo est constituée comme une dynamo Shunt, sans troisième balai d'excitation. La régulation du débit par un régulateur qui réduit l'intensité proportionnellement aux besoins de l'équipement et à l'état de charge de la batterie.

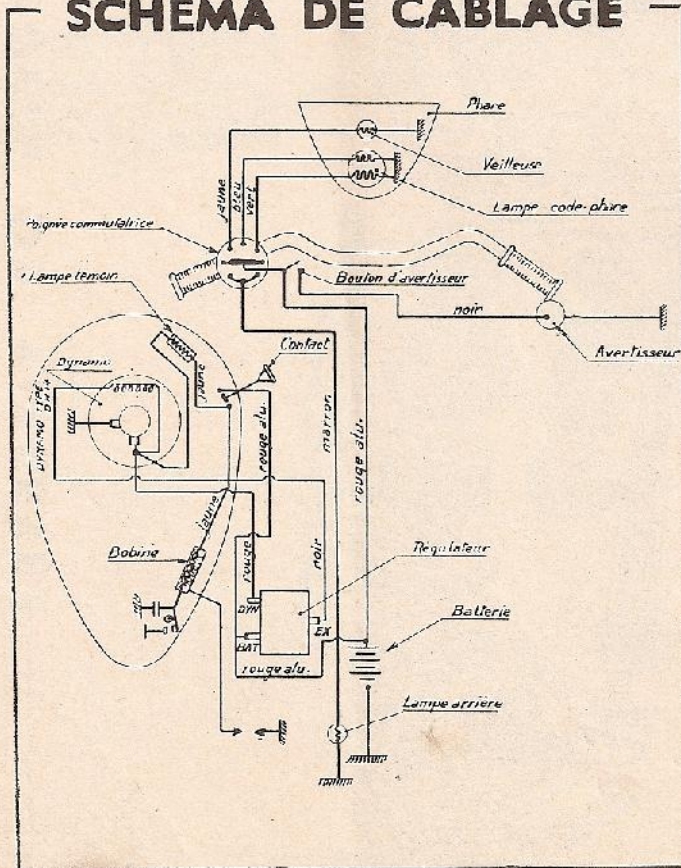
Ce régulateur fonctionne par lame vibrante qui, selon la vitesse de la dynamo, insère dans le circuit des inducteurs une résistance calibrée, ou met les inducteurs en court-circuit.

Cette dynamo charge ainsi la batterie d'accumulateurs, qui ne risque plus aucune surcharge.

Outre la canalisation, un conjoncteur monté avec le régulateur, un commutateur de phare, un pistolet, une bobine d'allumage, un rupteur, une clé de contact et une lampe témoin complètent l'équipement.

**Entretien et graissage :** tous les 5.000 kms, graissage de la came du rupteur, nettoyage du collecteur.

## SCHEMA DE CABLAGE



### Lampes utilisées :

- Phare : 6 V. 25 W.
- Lanterne AV : 6 V. 3 B.
- Lanterne AR : 6 V. 3 B.
- Lampe témoin : 6 V. 3 B.

**Réglage du rupteur :** les contacts, durant leur ouverture, doivent présenter un écartement de 0 mm 4.

### Pour ce réglage :

- 1° Desserrer la vis A ;
- 2° Faire tourner l'ergot B de façon à obtenir l'écartement de 0,4 ;
- 3° Rebloquer la vis A.

## BON FONCTIONNEMENT DE LA DYNAMO-REGULATEUR

**Moteur à l'arrêt :** la clé de contact d'allumage sur carter moteur est en position de contact :

— La lampe témoin s'éclaire.

**Moteur en marche :** la lampe témoin s'éteint et reste éteinte à toutes les vitesses.

### OBSERVATIONS

Si un défaut d'allumage se présente, dû à une panne de batterie, le départ peut être exécuté sur la dynamo en débranchant la batterie (pôle négatif), en se mettant en première vitesse et en poussant la motocyclette. La dynamo, à une certaine vitesse, donne suffisamment pour permettre l'allumage. Rebrancher à ce moment la batterie sans arrêter le moteur.



# TERROT

250

cm<sup>3</sup>

PUISSANTE ET  
 CONFORTABLE  
 C'EST UNE  
**Routière.**  
 MANIABLE ET  
 ÉCONOMIQUE  
 C'EST UNE  
**Utilitaire.**



Des solutions  
 nouvelles d'une  
 efficacité  
**ABSOLUE**

250 cm<sup>3</sup>

**TERROT**

*C'est la...*

Lequin

**le triomphe  
de la qualité!**

La Motocyclette  
 universelle, illustrant  
 — 30 ANS —  
 DE PROGRÈS

NOTICE FRANCO SUR DEMANDE A: **TERROT - DIJON**  
 MAGASIN D'EXPOSITION A PARIS, 72, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE