

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

LUTIN

TERROT

MAGNAT DEBON

NOTICE D'ENTRETIEN

LE LUTIN

- DESCRIPTION
- FONCTIONNEMENT
- ENTRETIEN



DESCRIPTION

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.

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

CADRE MONOTUBE.

PROPULSION : Entraînement de la roue arrière par galet corindon.

FREINS : Sur Standard : AV. et AR. Cantilever.
 Sur Ville : AV. Cantilever et AR. à tambour.
 Sur Luxe : AV. et AR. à tambour.

SELLE : Large et confortable.

Capacité du réservoir : 3 l. 2.

PNEUS : 23 X 2.

EMBRAYAGE : Par levier situé sur le tube du cadre.

PORTE-BAGAGES : Tôle emboutie.



PREPARATION ET MISE EN SERVICE

Fermer le robinet d'essence ; faire le plein du réservoir avec un mélange d'essence et d'**Huile CASTROL SELF MIXING 40** dans les proportions suivantes :

1° en utilisant le bouchon-dose du bidon d'huile **SELF MIXING 40** :

— Jusqu'à 1.000 km. : 3 bouchons-dose par litre ;

— après 1.000 km. : 2 bouchons-dose par litre.

En période de chaleur, augmenter les proportions de 1/2 bouchon-dose par litre, soit, respectivement :

— 3 1/2 et 2 1/2 bouchons-dose par litre.

2° En utilisant la mesure du bouchon du réservoir d'essence du "Lutin" :

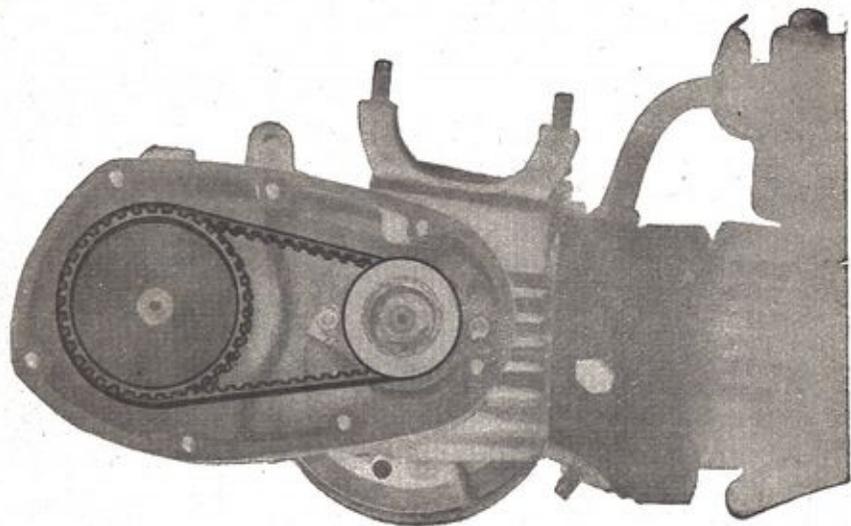
— Jusqu'à 1.000 km. : 4 1/2 mesures par litre ;

— Après 1.000 km. : 3 2/3 mesures par litre.

En période de chaleur, augmenter les doses de 2/3 de mesure du bouchon du réservoir par litre, soit respectivement :

— 5 1/3 et 4 1/3 mesures par litre.

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 kg.

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 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) Ouvrir le robinet d'essence.

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

c) 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 à fond la poignée des gaz après quelques instants de marche.

d) Monter sur le cyclo, tourner la poignée droite du guidon à fond vers l'extérieur pour actionner le décompresseur.

e) Lancer le moteur en pédalant.

f) Le moteur lancé, tourner la poignée droite vers l'intérieur pour faire cesser l'action du décompresseur et agir sur la commande des gaz.

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

Il est formellement déconseillé d'embrayer le galet du moteur en abaissant le levier de basculement lorsque le cyclomoteur roule en roue libre, car ce serait à brève échéance courir à une rupture prématurée de la courroie d'entraînement.

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 suffira 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, câbles et chaînes, etc...

Vérification. — Tous les 500 kilomètres :

1^o **Bougie.** — Démonter 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^o **Carburateur.** — Démonter et nettoyer le carburateur à l'essence pure.

Tous les 3.000 kilomètres :

Décalaminage. — Démonter la 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 Huilite** en imprégnant d'huile le feutre graisseur.

VERIFICATION DU CALAGE ET DU REGLAGE :

- a) Retirer la bougie ;
- b) Mettre le piston 2 mm. 5 à 3 mm. avant le point mort haut, en faisant tourner le moteur en sens inverse de sa marche normale ;
- c) S'assurer alors qu'à cette position du piston, les deux index du volant sont en regard, et que les vis platinées commencent à s'ouvrir.

CALAGE ET REGLAGE :

- Pour bien caler le moteur, s'il y a dérèglement, opérer de la façon suivante :
- 1° Enlever l'écrou bloquant le volant ;
 - 2° Placer le piston de 2 mm. 5 à 3 mm. avant le point mort haut ;
 - 3° Mettre le volant dans sa position correcte, le repère du rotor rigoureusement en face de l'index du stator ;
 - 4° Bloquer l'écrou du volant.

NOTA. — L'ouverture maximum des vis platinées doit être de 4/10° 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'ENFOUCEMENT DU GALET :

— Enlever le carter de protection droit.

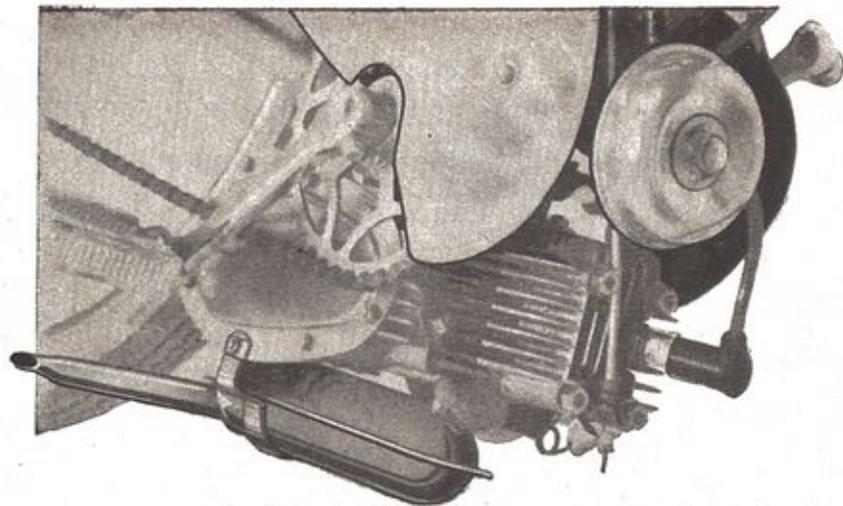
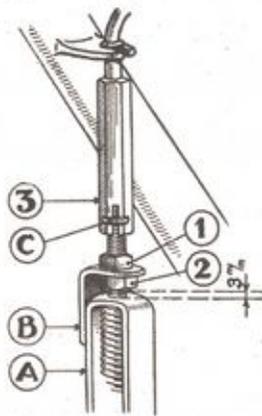
— Débloquer le contre-écrou (1) et l'écrou (2) ;

— Visser l'entretoise (3) pour atteindre un enfoncement du galet de 7 à 8 mm. environ dans le pneu gonflé à 2 kg. 200 environ (entraxe galet roue : 332 mm.) ;

— Amener l'écrou (2) à environ 3 mm. au-dessus de la chape (A) ;

— Bloquer le contre-écrou (1) en appliquant l'équerre d'arrêt (B) contre la chape.

La goupille (C) d'entretoise ne doit être enlevée que dans le cas d'un démontage complet de la commande.



Si vous possédez une **FOURCHE TELESCOPIQUE**, elle 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° Débloquent la culasse (quatre écrous) ;
- 7° le couvercle du carter (sept écrous).

NOTA. — Pour débloquent soit l'écrou de fixation du galet, soit le volant magnétique, il est nécessaire d'utiliser des clés à ergot pour maintenir le galet ou le volant magnétique. En aucun cas, il ne faudra exercer un effort sur la courroie de transmission ; celle-ci, étant en caoutchouc armé, pourrait se détériorer ou se casser.

INCIDENTS POSSIBLES ET REMEDES

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.

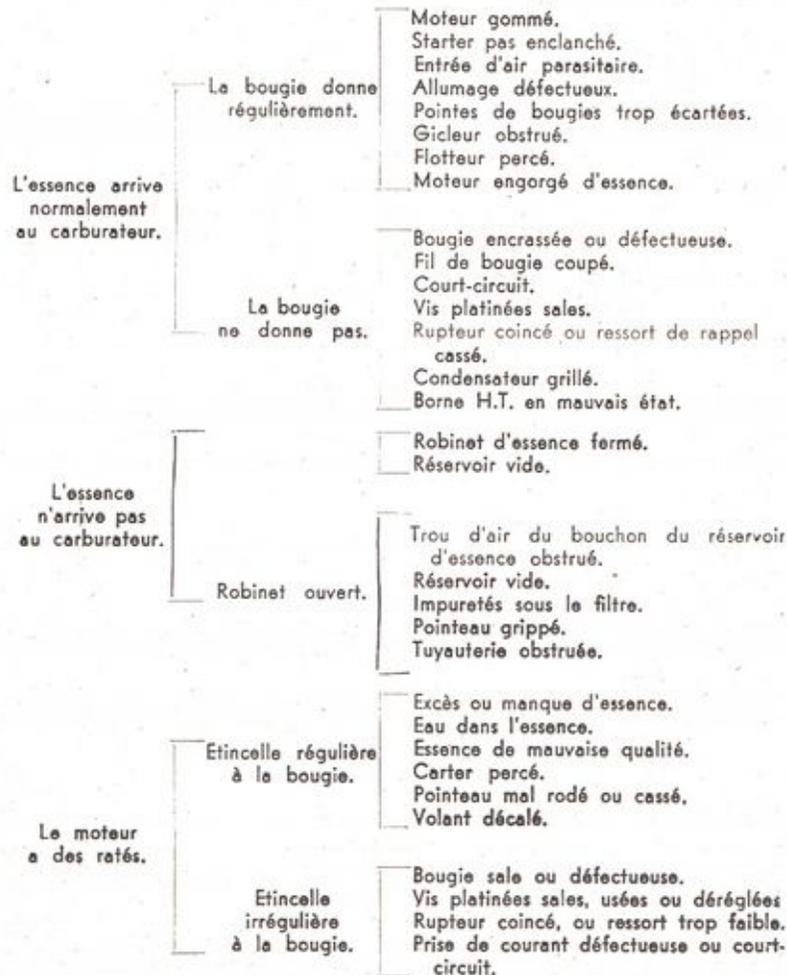
A l'avant : 1 lampe 6 volts, 1 ampère.

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 phare.

Tableaux synoptiques des Pannes

Le moteur refuse de partir



Retour au carburateur. Fumée d'échappement bleu clair. Excès d'air. Mélange pauvre. Gicleur faible (électrodes blanches). Avance décalée. Entrée d'air.

Explosion dans le tuyau d'échappement. Fumée d'échappement noire. Excès d'essence. Mélange trop riche. Gicleur fort. Flotteur percé. Carburateur noyé. Pointeau grippé. Avance décalée.

Le moteur ne marche pas convenablement

Le moteur cogne ou fait du bruit. Sifflement métallique. Bruit cristallin. Bruit sourd. Bruit sec. Bruit de ferraille. Cognement 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.

Constamment.

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

Par intermittence.

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

Le moteur s'arrête

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

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

Etincelles
à la bougie.

Le moteur a de
la compression.

Commande de carburateur dérégulée.
Bougie qui rallume.
Graissage insuffisant.
Entrée d'air
Gicleur ou canalisation obstruée.
Cuve noyée. Flotteur percé.
Pointeau coincé.

Le moteur n'a pas
de compression.

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

NOTA. — Le gicleur se trouve derrière le silencieux d'aspiration, d'où nécessité de le sortir pour atteindre le gicleur.

CONDITIONS DE GARANTIE

GARANTIE. — Nos véhicules 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 ou au remplacement de la pièce reconnue défectueuse dans les ateliers de notre choix, 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 ou Magnat-Debon 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 martelé 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.