

NOTICE D'ENTRETIEN



TERROT - AUTOMOTO - MAGNAT-DEBON

Société Anonyme au Capital de 8.400.000 NF

Siège Social : 2, rue André-Colomban - **DIJON**

Direction Commerciale : 61, Avenue de Rochetaillée - **SAINT-ÉTIENNE**

SKIPPER



Vous possédez votre " **SKIPPER** ", dont la ligne élégante et moderne vous a séduit.

Vous avez apprécié son esthétique bien personnelle, légère et racée, ainsi que ses qualités fonctionnelles.

Etudié dans son ensemble et ses détails pour former un tout bien homogène, il apporte à l'usager moderne le véhicule pratique et confortable qui n'existait pas.

Le " **SKIPPER** "..., c'est autre chose !

Il associe dans une heureuse synthèse, les avantages indiscutables du cyclomoteur et du scooter sans avoir leurs inconvénients.

Du cyclomoteur, il possède :

- la simplicité de conduite,
- la légèreté,
- le prix d'achat modique,
- l'utilisation économique,
- le régime d'assurances.

Du scooter, il apporte :

- la facilité d'accès,
- la propreté,
- la protection,
- le confort,
- la facilité de nettoyage.

Vous trouverez dans les pages qui suivent, ses caractéristiques techniques et quelques conseils d'entretien.

Nous avons réduit au minimum le nombre des organes à graisser périodiquement. Toutefois, nous vous prions de respecter les recommandations de cette notice et si vous ne les négligez pas, nous sommes certains que votre " **SKIPPER** " vous donnera de très grandes satisfactions.

A l'usage, vous apprécierez sa protection intégrale, sa selle confortable, son plancher largement dimensionné, le grand dégagement de jambes, sa suspension avant et arrière par blocs caoutchouc anti-vibratoires, sa tenue de route sûre et légère, son freinage puissant, le verrouillage automatique des pédales, l'automatisme de son embrayage, qui permet :

1. - de déplacer la machine comme une " bicyclette " ;
2. - de lancer le moteur en pédalant sans effort,
3. - l'arrêt au feu rouge sans arrêter le moteur,
4. - les démarrages en souplesse par simple action sur la poignée des gaz.

Et puis, vous découvrirez vous-même, encore d'autres particularités astucieuses et pratiques.

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

Moteur 2 Temps

Alésage : 40 Cylindrée : 49 cc
Course : 39 Puissance : 1,8 CV à 4.900t/m.

Taux de compression : 6 à 1.
Poids du cyclomoteur : 44,500 kg
Vitesse en palier : 50 km / heure
Allumage par volant magnétique
Avance à l'allumage : 3 m/m.

Consommation : 1,700l. aux 100 km.
Capacité du réservoir : 4 litres

Pneumatiques AV et AR : 23x2.

Le numéro du cadre est frappé sur la partie arrière
du tube-poutre.

Le numéro du moteur est frappé à l'avant du
carter moteur.

RODAGE

Le rodage a une importance primordiale
pour le bon fonctionnement du moteur. De
lui dépendant sa longévité et sa puissance.

Pendant les 500 premiers kilomètres, ne jamais pousser
à fond, ne pas dépasser la vitesse de : 35 kilomètres à
l'heure.

Eviter de faire chauffer exagérément le moteur. Ne pas
hésiter à l'aider en pédalant dans les démarrages en
côte et, au besoin, s'arrêter quelques minutes pour le
laisser refroidir, surtout par temps chaud.

Le rodage doit se poursuivre sur 1.000 kilomètres.

PRÉPARATION

Le graissage du moteur est assuré automatiquement par l'huile incorporée dans l'essence. La préparation de ce carburant est donc d'une très grande importance et il convient d'y apporter un soin tout particulier.

Utiliser un mélange d'essence et de 6%, d'huile Spéciale 2 T.

En période de rodage (1.000 km environ) le mélange doit comporter 8%, d'huile.

Ne jamais utiliser d'essence pure. Le moteur non graissé, serait rapidement hors d'usage.

AVANT DE PARTIR

Vérifier :

- la quantité de carburant du réservoir,
- la pression des pneumatiques Avant : 1,5 kg - Arrière : 2 kg. (à vérifier périodiquement).
- la bonne marche de l'éclairage,
- le fonctionnement des freins.

MISE EN ROUTE

- Ouvrir le robinet d'essence (2)



- Décompresser à l'aide du petit levier placé sous la poignée droite (3).

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

(En période froide : appuyer également sur la manette du starter (4), située à gauche ; après un court temps de fonctionnement du moteur, relâcher cette manette).



- Dès que le moteur est entraîné, lâcher le décompresseur et donner progressivement les gaz, en tournant la poignée droite (5) vers l'intérieur.

- Le moteur lancé, ouvrir davantage les gaz et cesser de pédaler. L'embrayage automatique aura agi, et sans à-coups, le moteur aura commencé d'entraîner le véhicule.

EN MARCHÉ

Ce cyclomoteur a la maniabilité d'une bicyclette. La vitesse désirée s'obtient en manœuvrant la poignée des gaz (5).

Au feu rouge, grâce au débrayage automatique, le cyclomoteur s'arrêtera et le moteur continuera de tourner.

Un bon réglage du ralenti du carburateur est indispensable pour que cette manœuvre s'effectue correctement (voir chapitre : Réglage du ralenti).

Pour repartir, il suffira d'ouvrir les gaz progressivement.

L'embrayage automatique fera le reste. En côte, pour le démarrage, aider légèrement le moteur en pédalant.

Pour arrêter le moteur, agir sur la manette du décompresseur.

Fermer l'essence.

OPÉRATIONS PÉRIODIQUES D'ENTRETIEN

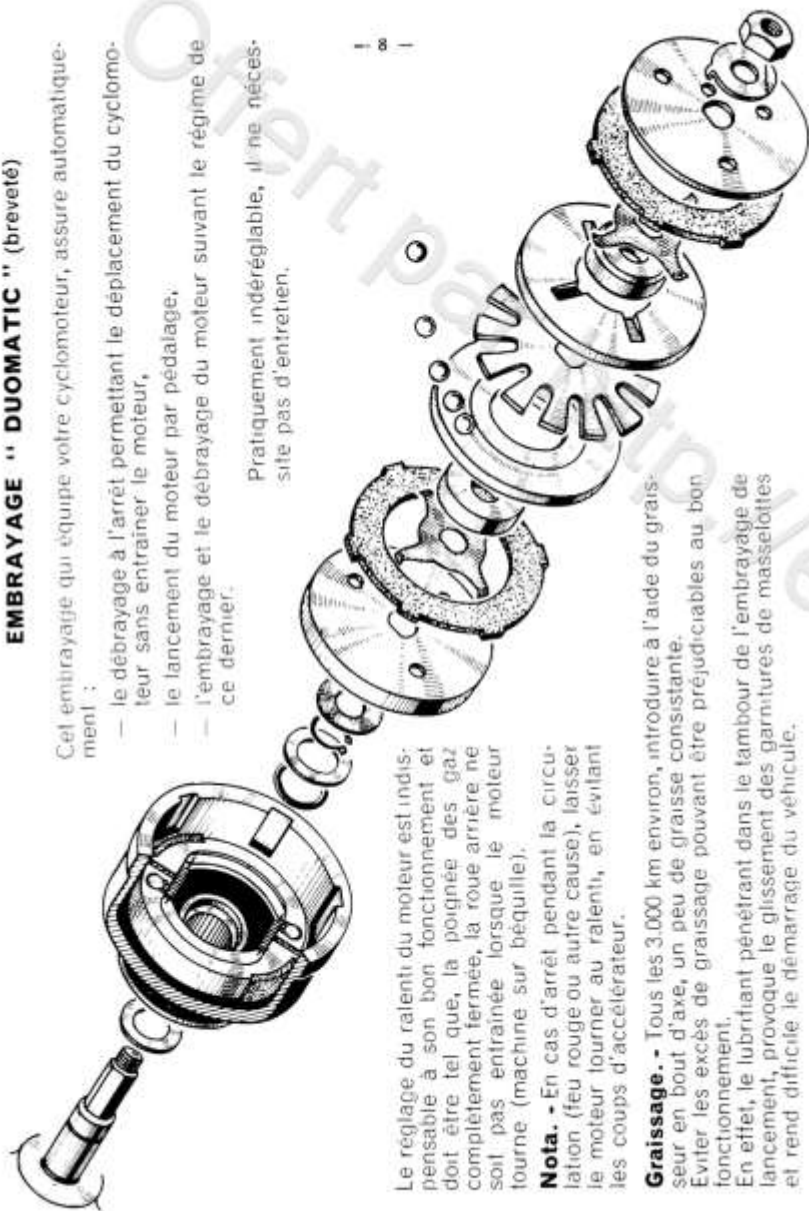
Kilométrage	POINTS A VÉRIFIER	POINTS A GRAISSER	LUBRIFIANT
500 km		<ul style="list-style-type: none"> - Roulement de la poulie du pédalier 	Graisse consistante
1.000 km	<ul style="list-style-type: none"> - Tension de la chaîne motrice - Bougie (nettoyage et écartement des électrodes). 	<ul style="list-style-type: none"> - Chaînes - Câbles de commande et manettes - Commande de compteur. 	HUILE SAE 20
2.000 km	<ul style="list-style-type: none"> - Tension de la courroie primaire - Carburateur (démontage et nettoyage) - Réglage des commandes de frein 	<ul style="list-style-type: none"> - Roue libre 	HUILE SAE 20
3.000 km	<ul style="list-style-type: none"> - Écartement des contacts de rupteur 	<ul style="list-style-type: none"> - Roulement de l'embrayage "DUMATIC" - Came de rupteur 	Graisse consistante HUILE SAE 20
5.000 km		<ul style="list-style-type: none"> - Roulements de direction - Roulements des moyeux de roues - Roulements de pédales 	Graisse consistante
10.000 km	<ul style="list-style-type: none"> - Moteur - Silencieux - Soupape de décompresseur (à régler) 		
	<ul style="list-style-type: none"> - Décalaminer 		
	<ul style="list-style-type: none"> - L'articulation du bras de suspension arrière - L'articulation des leviers suspension avant - Les roulements de pédalier, sont à bagues auto-lubrifiantes, et ne nécessitent aucun graissage. 	<ul style="list-style-type: none"> - Si vous avez quelques douleurs, n'hésitez pas, consultez un agent - Un dérèglement pris à son début est facilement corrigé - Les conséquences peuvent être graves si vous continuez à rouler 	

EMBRAYAGE " DUOMATIC " (breveté)

Cet embrayage qui équipe votre cyclomoteur, assure automatiquement :

- le débrayage à l'arrêt permettant le déplacement du cyclomoteur sans entraîner le moteur,
- le lancement du moteur par pédalage,
- l'embrayage et le débrayage du moteur suivant le régime de ce dernier.

Pratiquement indé réglable, il ne nécessite pas d'entretien.



Le réglage du ralenti du moteur est indispensable à son bon fonctionnement et doit être tel que, la poignée des gaz complètement fermée, la roue arrière ne soit pas entraînée lorsque le moteur tourne (machine sur béquille).

Nota. - En cas d'arrêt pendant la circulation (feu rouge ou autre cause), laisser le moteur tourner au ralenti, en évitant les coups d'accélérateur.

Graissage. - Tous les 3.000 km environ, introduire à l'aide du graisseur en bout d'axe, un peu de graisse consistante. Eviter les excès de graissage pouvant être préjudiciables au bon fonctionnement.

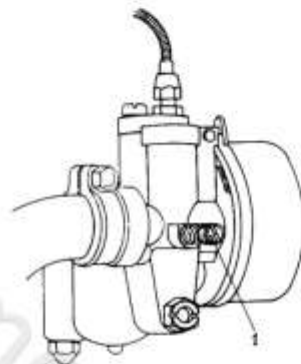
En effet, le lubrifiant pénétrant dans le tambour de l'embrayage de lancement, provoque le glissement des garnitures de masselottes et rend difficile le démarrage du véhicule.

CARBURATEUR

Réglage du ralenti. - (Qui ne sera obtenu d'une façon parfaite qu'après la période de rodage et le montage du gicleur de rechange livré dans la sacoche).

Le réglage du ralenti est indispensable au bon fonctionnement de l'embrayage automatique.

Il doit être tel que, la poignée des gaz complètement fermée, la roue arrière ne soit pas entraînée lorsque le moteur tourne. (machine sur béquilles).



Le réglage s'effectue le moteur étant chaud, de la façon suivante :

- S'assurer que le volet de carburateur est bien à fond de course.
- Visser à fond la vis de réglage du ralenti (1) en passant le tournevis dans le trou prévu à cet effet dans le capotage gauche.
- Dévisser lentement la vis de réglage, de façon à abaisser le plus possible le régime du moteur.

Ne pas omettre de monter, à la fin de la période de rodage, le gicleur de rechange, livré dans la sacoche.

BOUGIE

TRÈS IMPORTANT

Pour le rendement du moteur, Pour la facilité des départs.

Les électrodes doivent toujours être maintenues propres, et écartées de 0,5 mm.

ÉCLAIRAGE

Caractéristiques des ampoules :

Avant : 6 Volts, 1 Ampère.

Arrière : 12 Volts, 0,5 Ampère.

est assuré directement par le courant alternatif, du volant magnétique.

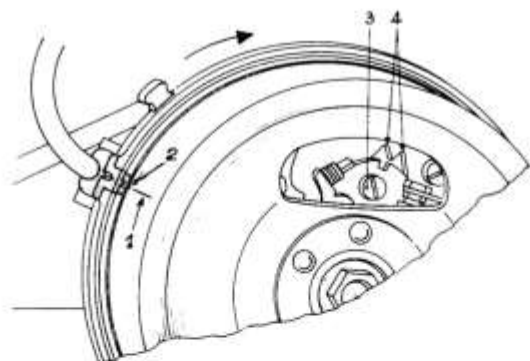
VOLANT MAGNÉTIQUE

Le volant magnétique est un organe important qu'il est conseillé de vérifier périodiquement.

Les grains de contact doivent toujours être maintenus propres et il est nécessaire de les nettoyer de temps à autre en évitant de les rayer.

Par ailleurs, la bonne marche du volant dépend en grande partie de la concordance des repères 1 du rotor et 2 du stator au moment de l'ouverture des contacts. L'écartement des grains de contact doit donc être réglé de telle façon que ces repères soient l'un en face de l'autre lorsque les grains de contact commencent à s'ouvrir (une feuille de papier à cigarette insérée entre les grains indiquera le commencement d'ouverture).

Il y a lieu de s'assurer tous les 3.000 km qu'il en est ainsi et, éventuellement de procéder au réglage de l'ouverture des grains de contact, en opérant de la façon suivante : dévisser la vis de blocage (3) du support de contacts, agir sur les crans de réglage (4) et resserrer la vis de blocage.

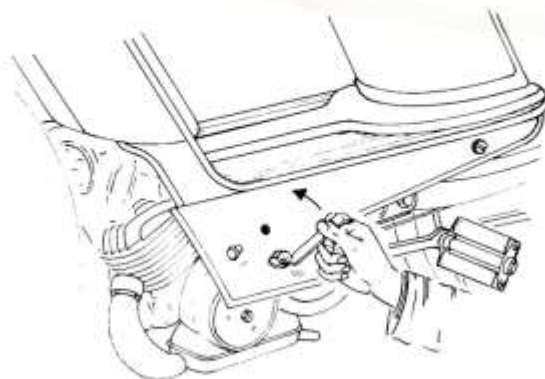


Vérification du calage -

- Retirer la bougie,
- Régler l'écartement des contacts comme indiqué précédemment,
- S'assurer, à l'aide d'une tige graduée, que le piston est à 3 mm du point mort haut lorsque les contacts s'ouvrent.

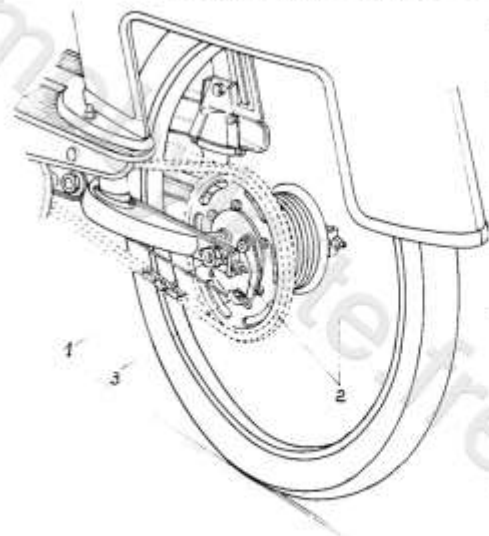
S'il y a dérèglement, nous vous conseillons de consulter notre concessionnaire, qui rétablira le calage correct de l'avance à l'allumage.

DÉMONTAGE DES CAPOTAGES



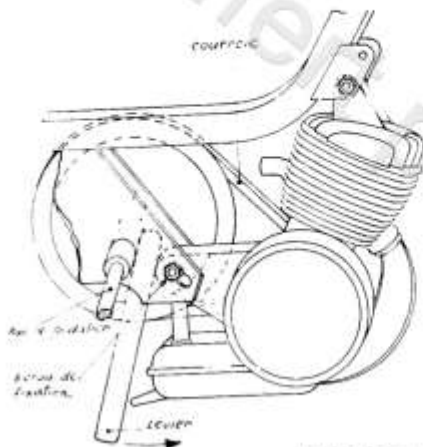
A l'aide d'un démonte-pneu, dévisser les deux écrous de fixation. Retirer le capotage perpendiculairement à l'axe de la machine en le prenant à deux mains, l'une à l'avant, l'autre à l'arrière.

DÉMONTAGE DE LA ROUE ARRIÈRE



- Débloquer les écrous d'axe (1).
- Dévisser de quelques tours les écrous de tendeurs de chaîne (2) et dégager ces derniers vers l'extérieur.
- Pousser la roue vers l'avant.
- Faire sauter la chaîne motrice du plateau denté arrière.
- Faire sauter la chaîne de pédalage, de la roue libre, en relevant le tendeur de chaîne.
- Décrocher le câble de frein en sortant l'arrêt de câble sans le dévisser (3).
- Retirer la roue vers l'arrière.

RÉGLAGE DE LA TENSION DE COURROIE



- Enlever les capotages.
- Débloquer les boulons de fixation de moteur.
- A l'aide d'un levier, éloigner le moteur du pédalier.
- Rebloquer les boulons en continuant d'agir sur le levier.

IMPORTANT

La courroie doit toujours être propre et sèche, et **CORRECTEMENT TENDUE**

Une courroie insuffisamment tendue entraîne sa détérioration et celle de la cloche d'embrayage.

Vérifier la courroie **tous les 2.000 km** et la retendre, si nécessaire.

En appuyant avec la main sur la courroie, la flèche doit être au maximum de 1 cm.

Eviter de la souiller de graisse, huile ou essence.

RÉGLAGE DE LA TENSION DE CHAÎNE MOTRICE

- Desserrer les deux écrous d'axe (1). Voir croquis page suivante.
- Visser les écrous des deux tendeurs (2) d'un même nombre de tours pour chacun d'eux.

Ne pas exagérer la tension de la chaîne, qui doit avoir une certaine flèche (1 cm environ) quelle que soit la position du bras de suspension.

A vérifier avec une personne sur la selle.

- Rebloquer les écrous d'axe puis les écrous des tendeurs.
- Vérifier le réglage du frein arrière.

DÉCALAMINAGE

Le type d'huile employé pour le mélange a une grande importance sur la formation de la calamine.

Avec l'huile Spéciale pour 2 Temps, le moteur peut parcourir 10.000 km sans exiger de décalaminage.

Tant que le moteur a un rendement normal, ne pas se préoccuper de la calamine.

Si les performances baissent, si le moteur chauffe, s'il marche en 4 Temps, il y a lieu de vérifier l'état des lumières du cylindre et des trous du silencieux.

Le décalaminage complet comprend :

- le nettoyage des lumières du cylindre, de la culasse, du dessus de piston, éventuellement des gorges de piston dans les cas de remplacement des segments usés.
- le nettoyage de l'intérieur du silencieux.
- le rodage de la soupape de décompresseur sur son siège.

Ne jamais utiliser d'outil pouvant rayer l'aluminium.

La remise en place des segments est une opération délicate, la façon d'opérer le décalaminage a une grande importance sur le comportement ultérieur du moteur. Nous conseillons donc de faire effectuer ce travail par un concessionnaire de notre Marque, dans votre région.

INCIDENTS POSSIBLES ET REMÈDES

1° Allumage -

— S'assurer, en cas de mauvais départ, que la bougie est en bon état, que le fil porte bien à ses extrémités et qu'il n'est pas à la masse.

— Vérifier l'écartement des électrodes et le réglage du volant, comme indiqué précédemment.

2° Circuit d'essence -

— 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 du lancement, peuvent provenir du gicleur obstrué. Dans ce cas, dévisser le gicleur et le déboucher en soufflant à l'intérieur.

3° Eclairage -

En cas de panne, vérifier que les ampoules sont conformes et en bon état :

A l'avant : 6 volts, 1 ampère.

A l'arrière : 12 volts, 0,5 ampère.

4° La courroie patine -

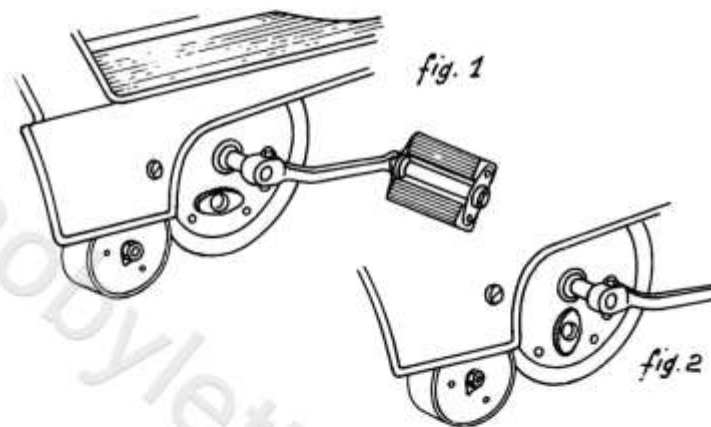
— Quand la courroie n'est pas assez tendue, procéder à son réglage décrit plus haut.

— Quand la courroie est trop grasse ou humide, essuyer soigneusement poulie et courroie avec un chiffon sec.

5° Si le moteur manque de puissance -

— Procéder au décalaminage.

Il est possible de rouler en pédalant sans entraîner le moteur. Pour cela tourner le bouton placé sur la poulie, dans le sens des aiguilles d'une montre, pour lui donner la position indiquée sur la figure n° 2.



Usager de cyclomoteur ou de tout autre Motocycle,
éviter de faire du bruit avec votre machine.
N'oubliez pas que le Code de la Route vous prescrit
de tenir votre dispositif d'échappement en bon état,
de telle sorte que le bruit produit
ne dépasse pas celui émis par votre véhicule quand il est neuf.

L'échappement libre est interdit ainsi que
toute opération tendant à supprimer ou à réduire
l'efficacité du dispositif d'échappement silencieux.

Dans les agglomérations, il est interdit
de procéder au démarrage en utilisant le moteur à des régimes excessifs,
ou de procéder au point fixe, à des accélérations répétées.

Évitez les bruits inutiles et dangereux
pour la tranquillité et la santé de tous.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
Caractéristiques Principales.....	2
Rodage.....	3
Préparation	4
Mise en Route.....	5
En Marche.....	6
Opérations Périodiques d'Entretien.....	7
Embrayage " Duomatic "	8
Carburateur	9
Bougie.....	9
Eclairage	9
Volant Magnétique	10
Démontage des Capotages	11
Démontage de la roue arrière	11
Réglage de la tension de courroie.....	12
Réglage de la tension de chaîne motrice	12
Décalaminage	13
Incidents possibles et Remèdes	14 - 15