

UNE ETUDE

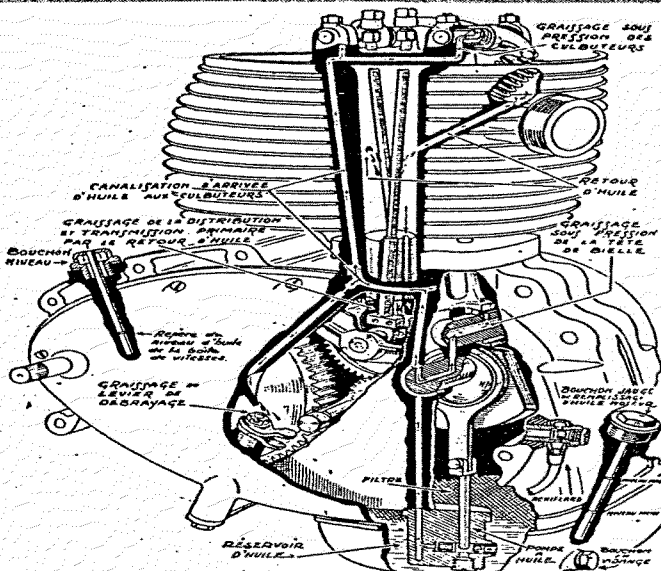
de

Moto
revue

1955
TERROT

250

cm³



EXTRAIT DE *Moto* revue N° 1.218

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'observation de ces recommandations.

DISTRIBUTION

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

AOE : 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 »).

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 décollera 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 potée d'émeri, que dans les cas extrêmes.

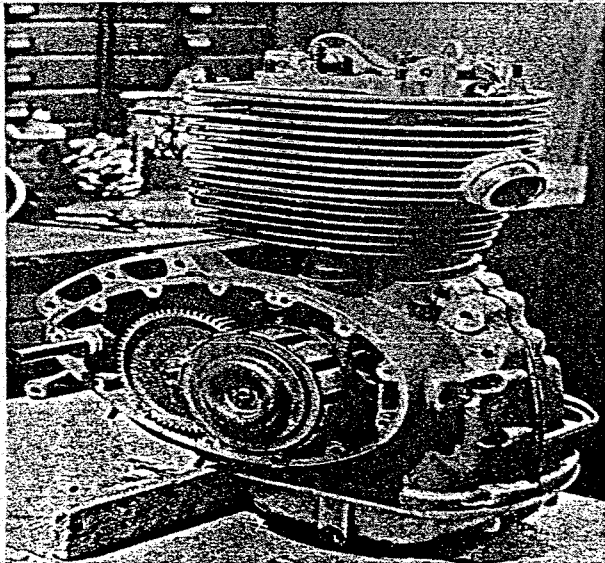
DECALAMINAGE

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 dépose 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.

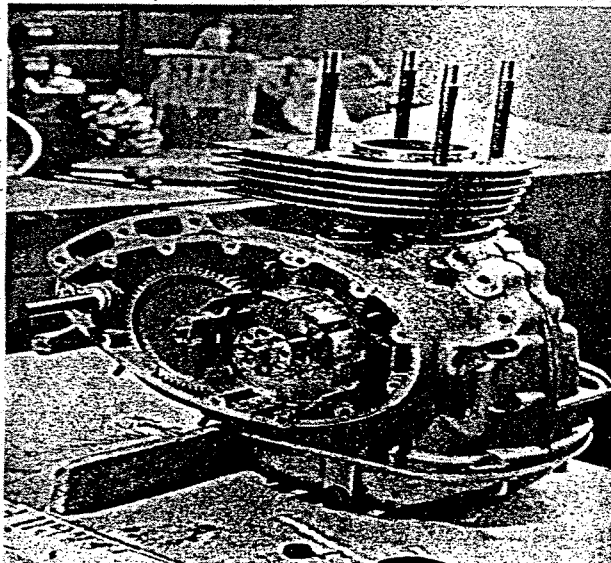
Remplacer les joints détériorés.

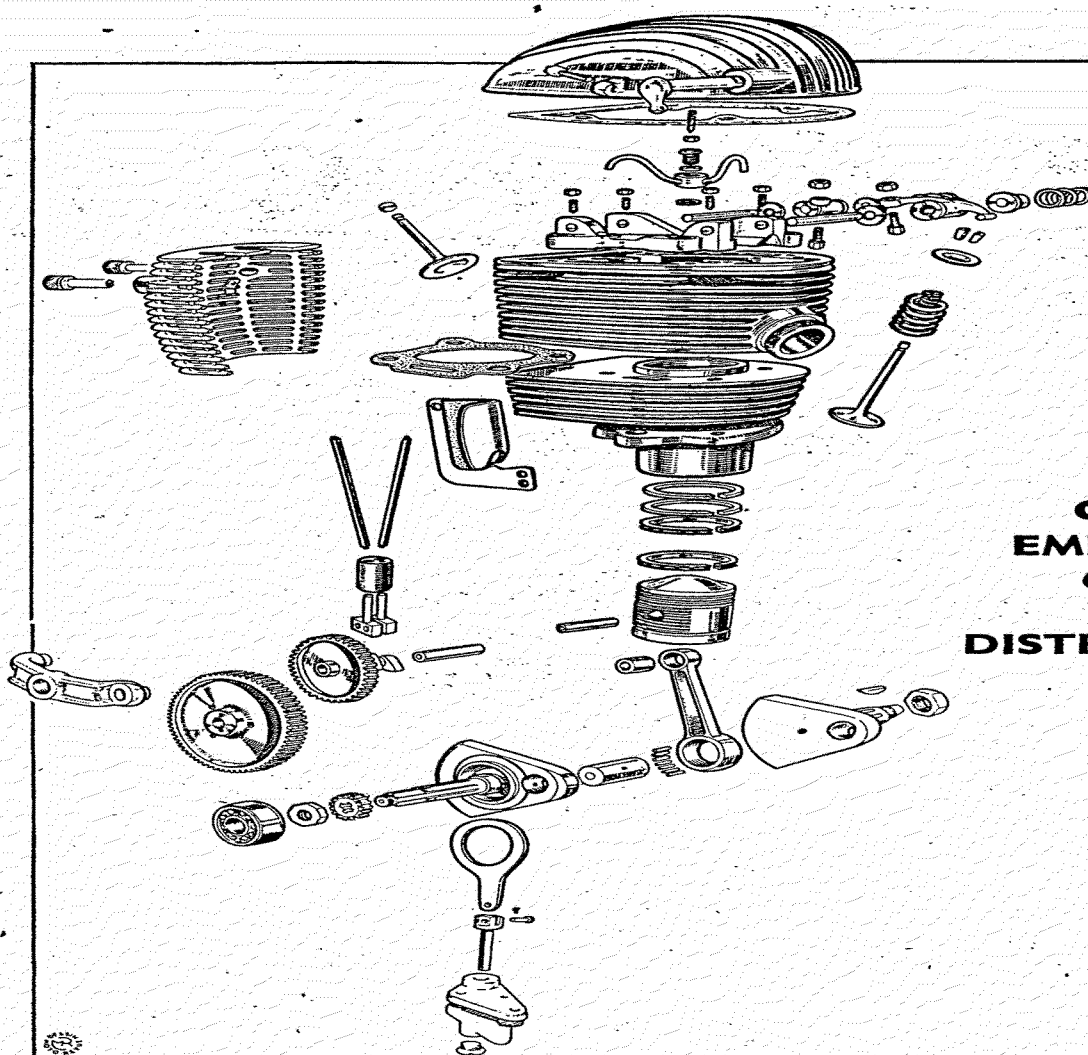


A gauche, vue générale du bloc-moteur, carters d'embrayage et des culbuteurs enlevés.



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

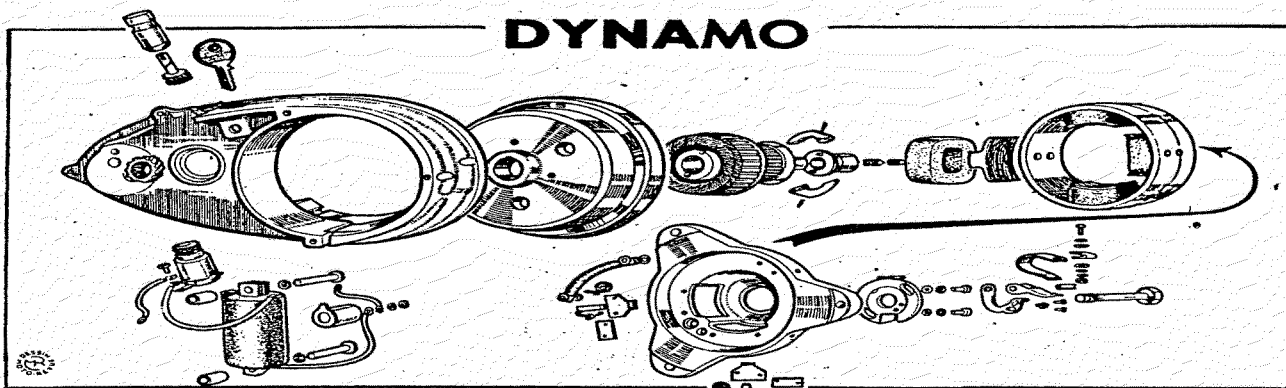




**CULASSE
CYLINDRE
EMBIELLAGE
ORGANES
DE
DISTRIBUTION**

EXTRAIT DE *Moto* revue N° 1.218

DYNAMO



ALLUMAGE

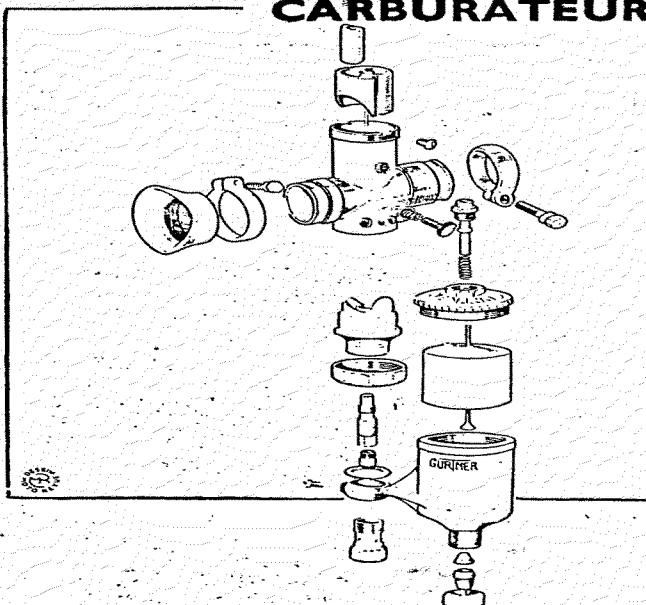
Dynamo Magnéto-France constituée par une génératrice à courant continu à deux balais, 4 pôles, excitation shunt. La régulation du débit s'opère par un conjoncteur-régulateur qui réduit l'intensité proportionnellement aux besoins de l'équipement et à l'état de charge de la batterie.

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 plein 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 14D et Marchal 35.

CARBURATEUR

GURTNER.

Réglage : M.22.D.

Chambre : N° 3867.

Bride : entr'axe de 50,8.

Gicleur monté : 41.

Gicleur accompagné : 40.

Aiguille : N° 838 position H.

Volet : 9, N° 4297.

Prise d'air : N° 5830, montée avec collier N° 5831.

Gicleur d'aiguille : N° 5341.

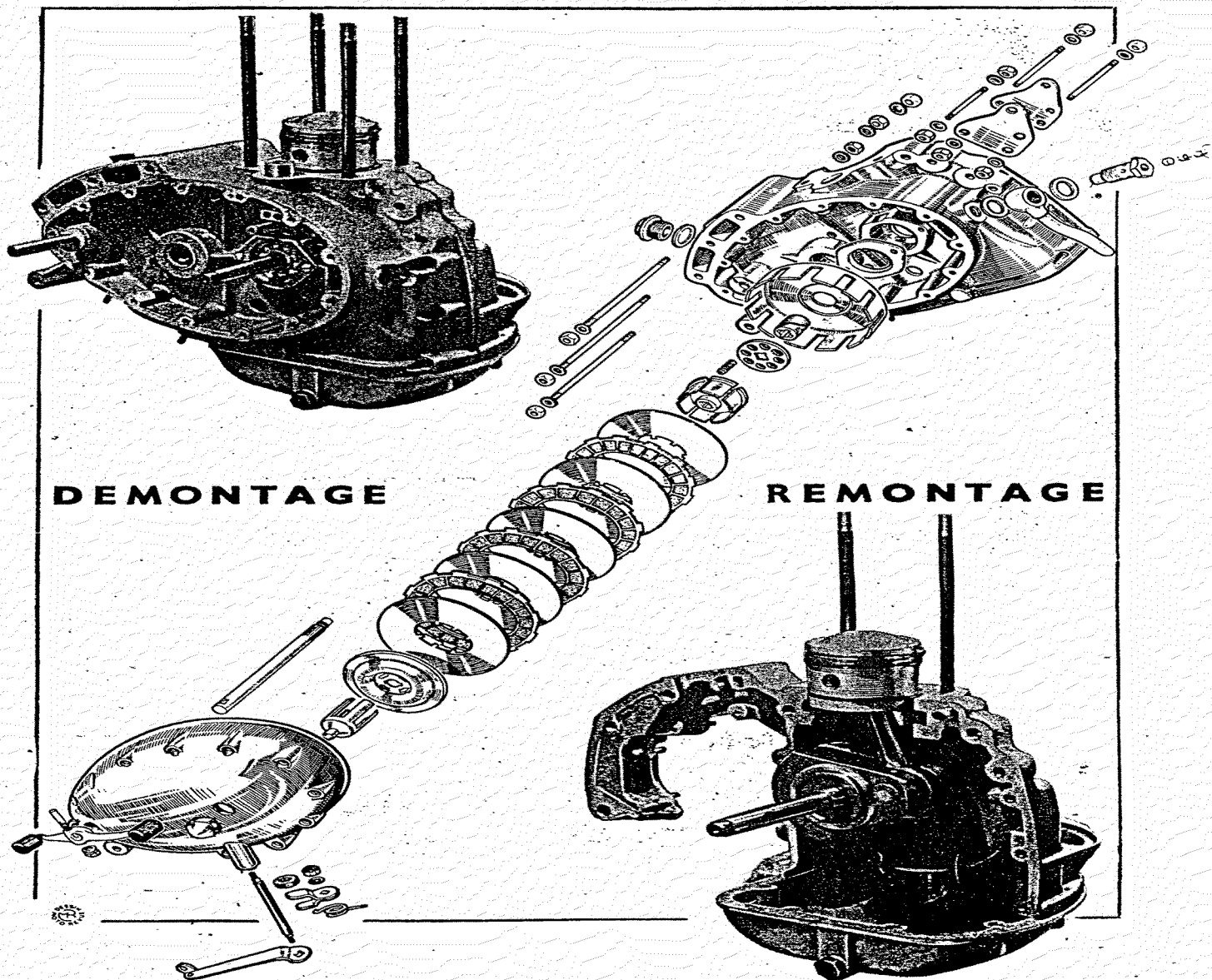
Manchon : N° 4296, ralenti 0,5.

Niveau : M.

Floqueur : N° 95.

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

EXTRAIT DE *Moto*
revue N° 1.218



EXTRAIT DE *Moto* revue N° 1.218

CULASSE CYLINDRE

(Voir Rodage des Soupapes et Déc laminage).

EMBAYAGE

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 libérés se retirent facilement. Pour démonter complètement l'embrayage, retirez le moyeu d'embrayage et les 8 ressorts. Enlevez l'écrou central 8 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 : démonter 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.

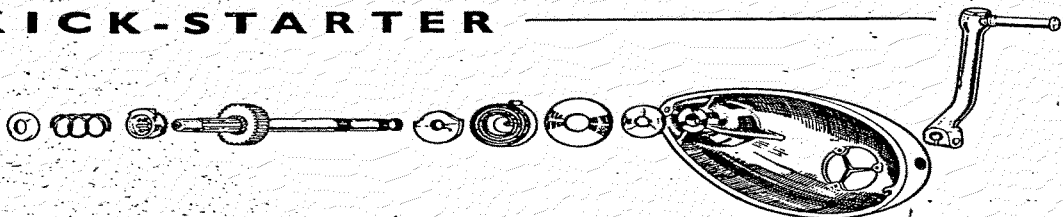
EMBIELLAGE

Démontage : sortir le moteur du cadre. Démontez la culasse, le cylindre, l'embrayage, la boîte de vitesses, le carter. Dévisser l'écrou de fixation arrière du support d'arbre à cames. Frapper légèrement avec un maillet en bout d'arbre moteur pour décoller les deux demi-carriers, qui doivent être séparés parallèlement à eux-mêmes, car ils sont guidés par deux pions de centrage.

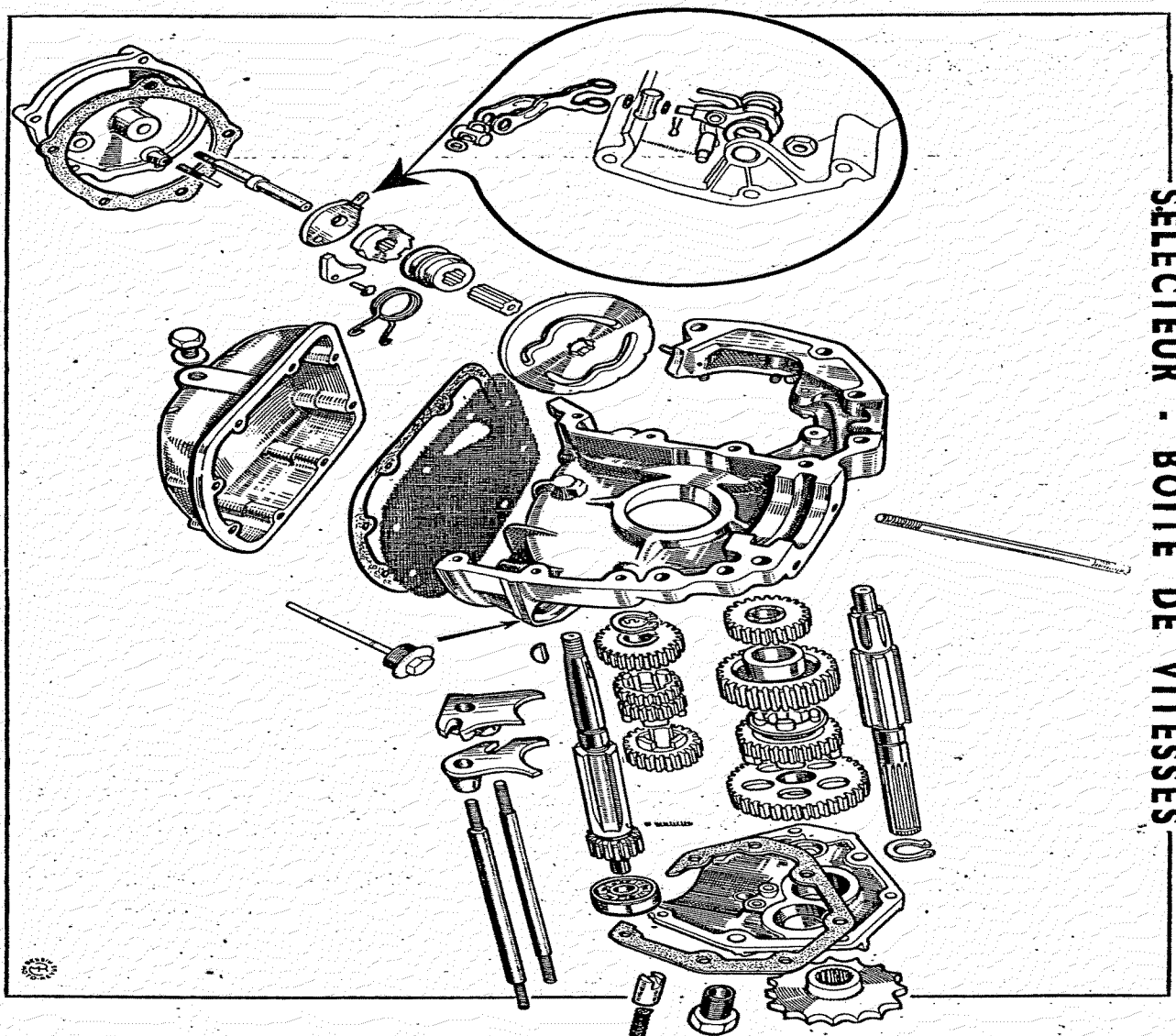
BOITE DE VITESSES

Démontez la dynamo en bout d'arbre moteur et le carter intermédiaire. Retirez le volant moteur. Enlevez 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 béliette de connexion au sélecteur. Démontez le couvercle de débrayage. Désaccouplez le pignon démultiplicateur de l'arbre primaire. Frapper 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



EXTRAIT DE *Moto* revue N° 1.218



SELECTEUR - BOITE DE VITESSES

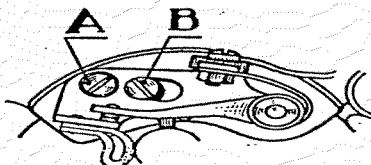
KICK-STARTER

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.

Rettir 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.

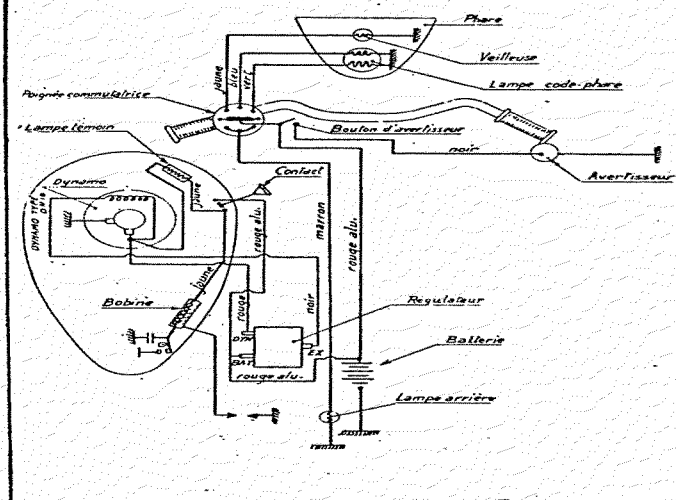
Important : faire une vérification, car on s'exposerait à des inconvénients si cette condition n'était pas respectée. Le moteur doit pouvoir tourner en arrière lorsque la butée du kick est en place.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE



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

SCHEMA DE CABLAGE



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.

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.

UN ARTICLE DE Jean Bonnet

Paris-Nice marque, pour Terrot, une date importante pour son programme industriel, puisque cette épreuve d'endurance, dont on a souligné les réelles difficultés, apporte la preuve que la 250 cm³, de la maison peut entrer, désormais, en toute quiétude, dans le domaine purement industriel, c'est-à-dire celui de la réalisation en série.

Nous savions que depuis quelques mois cette nouvelle-née que nous connaissions à titre de prototype poursuivait ses derniers essais : les plus importants puisqu'ils concernaient la durée sur longues distances. Ceci laissait présager une construction proche et chacun s'en félicitait, puisque aussi bien, plus la technique française élargira ses programmes vers cette catégorie 250 cm³ qui est bien la cylindrée-clé des temps modernes, plus le « standing » national s'affermira, qui ne peut garder pour soutien éternel le vélomoteur.

Pourtant ce n'est point l'habitude que l'on cherche — comme vient de le faire M. Renaud, administrateur-directeur général de la marque — la conclusion de ces essais dans l'épreuve publique qui comporte toujours une part d'incertitude quant aux résultats. Les résultats, pour Terrot, on les connaît : 4 machines au départ, 4 machines à l'arrivée sans pénalisation et le plus grand nombre de coupes enlevées de haute lutte.

Tout commentaire serait inutile.

Une machine très complète.

Mécaniquement, cette machine se présente comme parfaitement étudiée pour atteindre le double but que doit se proposer une 250 cm³ moderne : utilitarisme prolongé, ce qui suppose une sobriété de consommation indispensable et tourisme à grand rayon d'action à pleine charge (deux personnes en double selle) ce qui appelle une certaine surpuissance au moteur autant qu'un confort poussé.

Dans cette cylindrée on ne peut rien sacrifier de paramètres souvent opposés.

C'est, évidemment, en fonction de cette obligation de tourisme que des modifications ont été apportées à la suspension. Initialement le système arrière, du type à bras oscillants, amortissait uniquement sur bloc caoutchouc, solution dérivée du scooter de la marque et qui donne, en ce dernier cas, toute satisfaction.

Ici les conditions de fonctionnement sont différentes : bras de levier plus important nécessitant un contrôle du débattement plus énergique. C'est la raison pour laquelle on emploie, en outre, les amortisseurs hydrauliques montés en position inclinée, ce qui assure le réglage de l'action en freinage des oscillations.

Ainsi, avec la fourche AV télescopique habituelle, l'amortissement est, partout, hydraulique.

Remarquons encore que les freins sont du type dit « central » dont l'avantage est de donner, avec une puissance importante de serrage pour une pression initiale moyenne sur la commande, un freinage très équilibré qui ne fatigue pas le support.

Jean BONNET.

