

ÉTABLISSEMENTS

TERROT

Société anonyme au capital de 630.000.000 de francs

SIÈGE SOCIAL et USINES : 2, Rue André-Colomban - DIJON

Tél. : D2 64-11 Rép. Prod. : 131, Côte-d'Or R. C. Dijon 4374

Atelier de réparation pour la région parisienne
26, Rue de Verdun, SURESNES T. Longchamp, 10-88



NOTICE D'ENTRETIEN

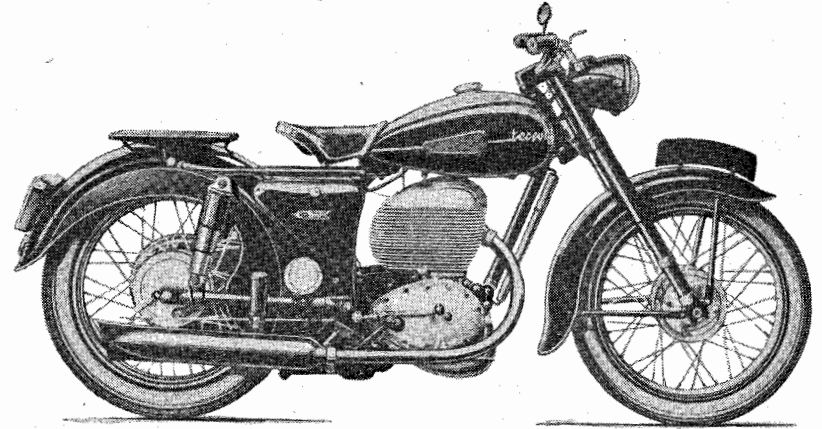
TERROT

MOTOCYCLETTE type OSSD - 250cm³ - 4 temps - 4 vitesses



NOTICE D'ENTRETIEN POUR MOTOCYCLETTE

Type O.S.S.D. — 4 Vitesses — 4 Temps — Culbuteurs



PRÉPARATION

1° Faire le plein du réservoir d'huile jusqu'à hauteur du 2° trait gravé sur la jauge. Employer l'huile **CASTROL XL**.

2° Effectuer le graissage complet conformément aux prescriptions du chapitre « Graissage », à l'exception des moyeux de roues.

RODAGE

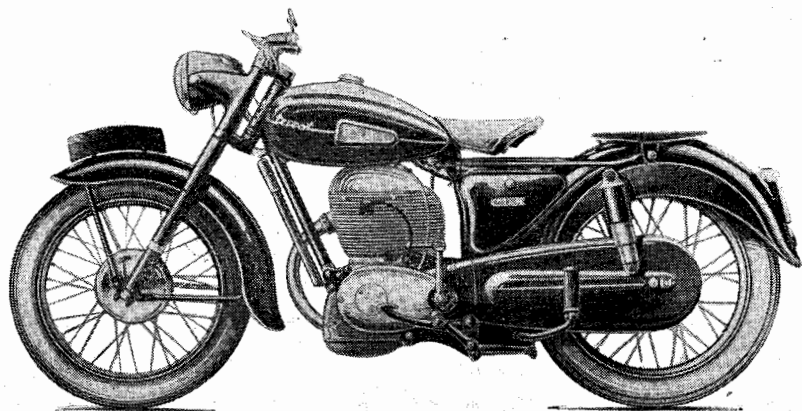
Il est extrêmement important de ménager le moteur pendant un laps de temps que nous décomposerons en trois périodes :

- 1^{re} période : 200 km. environ : vitesse maximum : 60 km/h.
- 2^e — : 300 km. environ : vitesse maximum : 70 km/h.
- 3^e — : utilisation progressive jusqu'à 1.000 km.

Au cours du rodage, on aura intérêt à mélanger à l'essence le superlubrifiant pour hauts de cylindres **CASTROLLO** dans les proportions indiquées sur le bidon.

L'utilisation du **CASTROLLO**, même après le rodage, ne peut qu'améliorer le rendement du moteur.

Pendant cette période, ne pas chercher à atteindre la vitesse maximum. On peut se permettre toutefois de pousser quelques pointes de vitesse, à la condition de ne pas les prolonger plus d'un demi-kilomètre.



Après les 500 premiers kilomètres, vidanger le moteur à chaud. Procéder au rinçage du moteur. A cet effet, verser un litre d'huile moteur **CASTROLITE** dans le réservoir. Faire tourner quelques minutes le moteur et vidanger à nouveau. Refaire le plein avec de l'huile **CASTROL XL** et procéder à la vérification du blocage de tous les écrous et vis.

Après les 1.000 premiers kilomètres, procéder à une nouvelle vidange, comme il a été fait après les 500 premiers kilomètres. Faire une vérification du jeu des culbuteurs. (Voir chapitre « Réglage des culbuteurs ».)

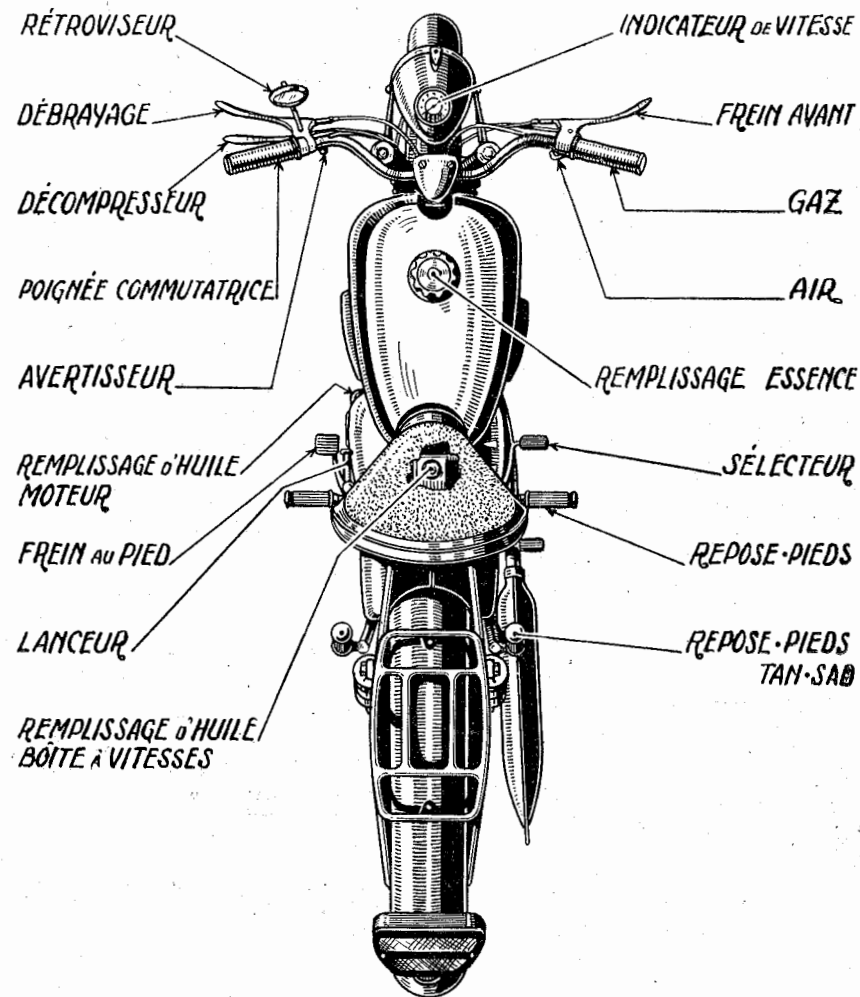
CONDUITE

Mise en marche à froid. — Avant la mise en marche du moteur, débrayer à fond et donner un ou deux coups de kick. Ouvrir le robinet d'essence. Basculer l'agitateur du carburateur jusqu'à ce que l'essence arrive sans noyer avec excès. Fermer partiellement ou complètement la manette d'air (suivant la température). Ouvrir légèrement la commande des gaz. S'assurer que la boîte de vitesses est bien au point mort. Agir **énergiquement** sur la pédale de lancement en manœuvrant le décompresseur.

Important. — Ne jamais accélérer immédiatement le moteur dès sa mise en marche. Il est recommandé de le laisser tourner à allure réduite pendant 2 à 3 minutes.

Mise en marche à chaud. — Ne pas noyer le carburateur, car le départ deviendrait difficile.

Démarrage. — Faire tourner le moteur au ralenti. Débrayer à fond en agissant sur la poignée de débrayage. Passer en première vitesse en appuyant fermement, mais sans frapper, avec la pointe du pied, sur la pédale AV de commande des vitesses et lâcher la pédale. Ouvrir progressivement les gaz et lâcher doucement et sans à-coups le levier de débrayage.



VUE DES COMMANDES

Ces manœuvres s'effectueront simultanément en prenant soin de doser convenablement l'ouverture des gaz et l'embrayage, de façon que le moteur ne s'emballer pas exagérément et que le démarrage s'effectue en souplesse.

Pour monter les vitesses. — Après avoir démarré en première, parcourir quelques mètres en accélérant progressivement, puis débrayer et couper les gaz simultanément. Passer en deuxième en appuyant sur la pédale AV jusqu'à la butée. Lâcher la pédale. Lâcher l'embrayage et accélérer de nouveau. Faire les mêmes manœuvres pour passer les troisième et quatrième vitesses.

Pour descendre les vitesses. — Pour descendre d'une vitesse supérieure à une vitesse inférieure, procéder de la façon suivante :

Appuyer fermement, mais sans frapper avec le talon, du pied droit sur la pédale AR.

Répéter la même manœuvre pour chacune des vitesses.

Pour chaque passage de vitesse — aussi bien pour monter que pour descendre — on ne devra appuyer qu'une seule fois sur la pédale. Si l'on appuyait deux fois de suite, on sauterait une vitesse, et il pourrait en résulter des à-coups dans la transmission.

En marche. — Sur une route normale et plate, rouler toujours en quatrième vitesse.

A la suite d'un ralentissement trop prononcé ou d'une côte prolongée, ne pas hésiter à mettre en troisième vitesse.

Si le ralentissement devient encore plus prononcé, ou si la côte devient plus forte, mettre en deuxième vitesse.

L'usager doit bien se pénétrer de l'idée qu'une boîte de vitesses est faite pour être utilisée, d'autant plus qu'elle comporte quatre combinaisons.

Arrêt. — La machine roulant en quatrième vitesse, l'arrêt se fera de la façon suivante :

Couper les gaz entièrement pour ralentir.

Débrayer et ouvrir légèrement la manette des gaz, de sorte que le moteur tourne sensiblement au régime correspondant à la vitesse de la machine à ce moment. Passer en troisième vitesse.

Embrayer pendant quelques mètres, puis recommencer la même manœuvre pour passer en deuxième vitesse.

Un peu avant l'arrêt complet de la machine, débrayer et passer en première.

Dès que la machine est immobilisée, mettre au point mort en appuyant avec le talon du pied droit sur la pédale AR et couper les gaz entièrement.

Suivant la rapidité avec laquelle doit s'effectuer l'arrêt, agir sur les freins pendant ces différentes manœuvres.

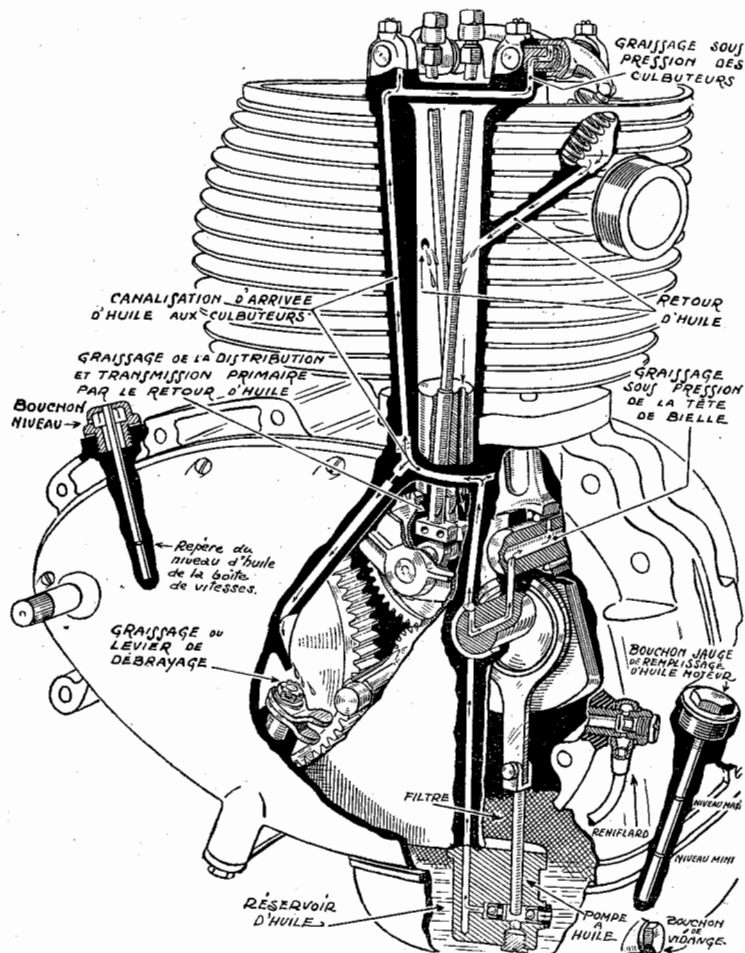
A priori, cette façon de procéder peut paraître quelque peu difficileuse à exécuter ; mais, en réalité, avec un peu de pratique, il n'en est rien, et ces différentes manœuvres se font presque automatiquement.

Si l'arrêt est nécessité par un encombrement ou pour se conformer à un règlement de circulation, ne pas hésiter à se mettre au point mort.

Important. — Ne pas oublier de tourner la clé de contact. Nous recommandons à l'usager de s'habituer à arrêter son moteur en coupant le contact plutôt que de le faire caler au ralenti.

ENTRETIEN GÉNÉRAL DE LA MACHINE

FONCTIONNEMENT DU GRAISSAGE MOTEUR 250 cm³, Type OSSD



L'huile contenue dans le réservoir est aspirée par une pompe à piston noyée, 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'embellage.

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 disposées 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 ailettes du cylindre et de la culasse, 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 recommence le même circuit.

GRAISSAGE

Moteur : Maintenir le niveau d'huile dans le carter, de sorte qu'il ne descende jamais en dessous du trait sur la jauge indiquant la hauteur minimum.

Utiliser l'huile **CASTROL XL** en hiver, et pendant rodage.

Par fortes chaleurs, **CASTROL XXL**.

Tous les 3.000 kilomètres, vidanger le moteur et renouveler l'huile après rinçage de ces organes.

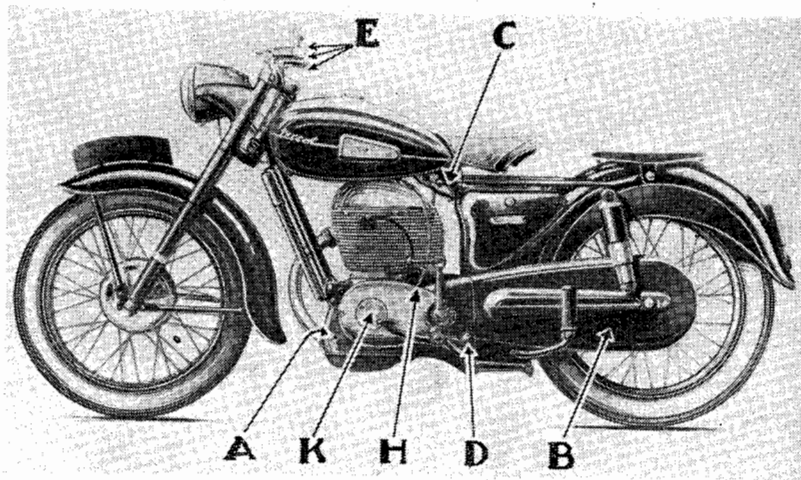
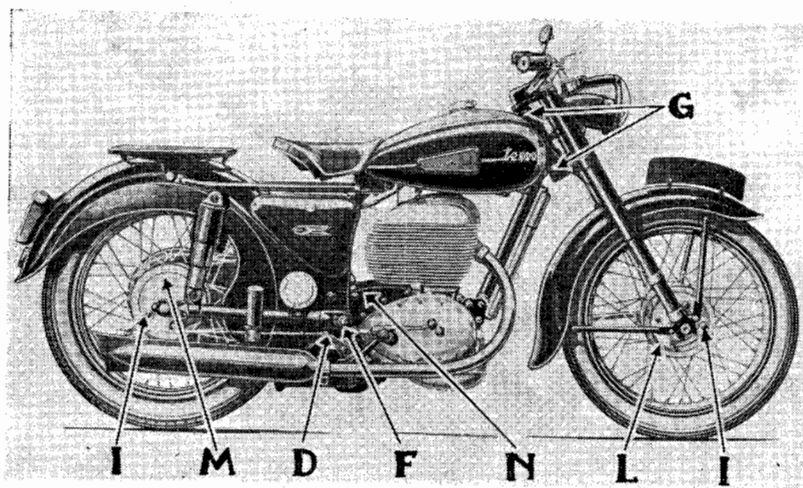
Resserrer les vis de fixation du réservoir d'huile.

Boîte de vitesses : Tous les 2.000 kilomètres, s'assurer que le plein de **CASTROL XL** est correct, au moyen de la jauge prévue à la partie supérieure du carter.

GRAISSAGE "PARTIE CYCLE"

Important. — Après la période de rodage, avoir soin de vidanger complètement la boîte de vitesses.

Se conformer aux prescriptions du tableau suivant, indiquant les organes à graisser, le lubrifiant à employer et la fréquence des graissages.



	DESIGNATION DES ORGANES	Qualité du lubrifiant
à chaque sortie...	A) Vérifier le niveau d'huile du moteur	
	Hiver et période de rodage	CASTROL XL (SAE 30/40)
	Été	CASTROL XXL (SAE 50)
	B) Chaîne de transmission...	CASTROLEASE CL
tous les 1.000 kms	C) Articulation de selle	CASTROL XXL (SAE 50)
	D) Pédale de frein et timonnerie	
	E) Câbles leviers et manettes..	CASTROL XL (SAE 30/40)
	F) Articulation de suspension..	CASTROL XXL (SAE 50)
tous les 1.500 kms	G) Roulements de direction...	CASTROLEASE légère
	H) Commande du compteur ..	
	I) Cames de frein	
tous les 2.000 kms	K) Feutre de la came du rupteur	HUILIT
	L) Moyeu AV	SPHEEROL S
	M) Moyeu AR	
	N) Niveau d'huile dans la boîte	HIVER. CASTROL XL (SAE 30/40)
		ETE. CASTROL XXL (SAE 50)

ENTRETIEN MÉCANIQUE

CULBUTEURS

Tous les 4.000 kilomètres environ, vérifier le jeu des culbuteurs.

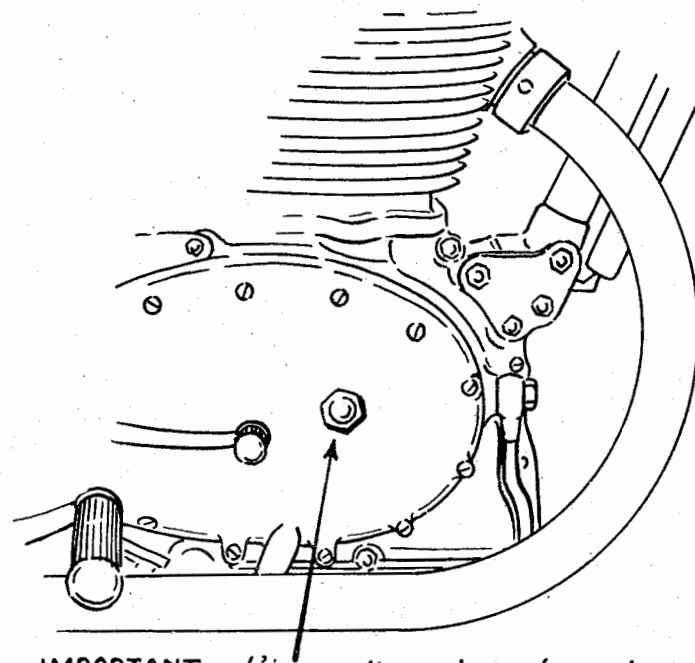
Retirer le boîtier de culasse protégeant la culbuterie. Agir sur les embouts de réglage des tiges jusqu'à ce qu'elles tournent librement et sans jeu. Ce réglage doit toujours s'effectuer le moteur froid, le piston au P.M.H., les deux soupapes fermées.

BOUGIES

La distance entre les pointes de la bougie doit être de 0 mm.4 à 0 mm.5. 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 nécessaire. Ne jamais toucher l'électrode centrale.

EMBRAYAGE

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



IMPORTANT : *l'écrou disposé sur le carter maintient la nouvelle commande de débrayage. Ne jamais le retirer ou le dévisser, car pour le remettre en place il est nécessaire de démonter le couvercle d'embrayage.*

butée de gaine disposée sur la plaque moteur côté droit. La plupart des ennuis d'embrayage proviennent de l'inobservation de ces recommandations.

Démontage. — Démonter le couvercle de débrayage, fixé par 13 vis.

Retirer 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, retirer le moyeu d'embrayage et les huit ressorts.

Enlever l'écrou central 8 pans, retirer 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.

DECALAMINAGE ET RODAGE DES SOUPAPES

Tous les 8.000 à 10.000 kilomètres, procéder à un décalaminage et à un rodage des soupapes.

Si la consommation d'huile a augmenté, vérifier les segments et les remplacer si le jeu de leur coupe excède 1 mm.

Ramoner le tube d'échappement et le silencieux.

DISTRIBUTION

Démontage : Démontez complètement l'embrayage.

Retirer 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.

Frapper 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.

Pour le démontage de la bielle et des manetons, il est recommandé de s'adresser à notre service de réparations ou à un de nos agents, qui, seuls, disposent d'un outillage permettant une réparation correcte.

BOITE DE VITESSES

Démontez la dynamo en bout d'arbre moteur et le carter intermédiaire. (Voir chapitre Équipement d'allumage et d'éclairage, pour les précautions à prendre lors du démontage de l'induit.) Retirer le volant moteur.

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

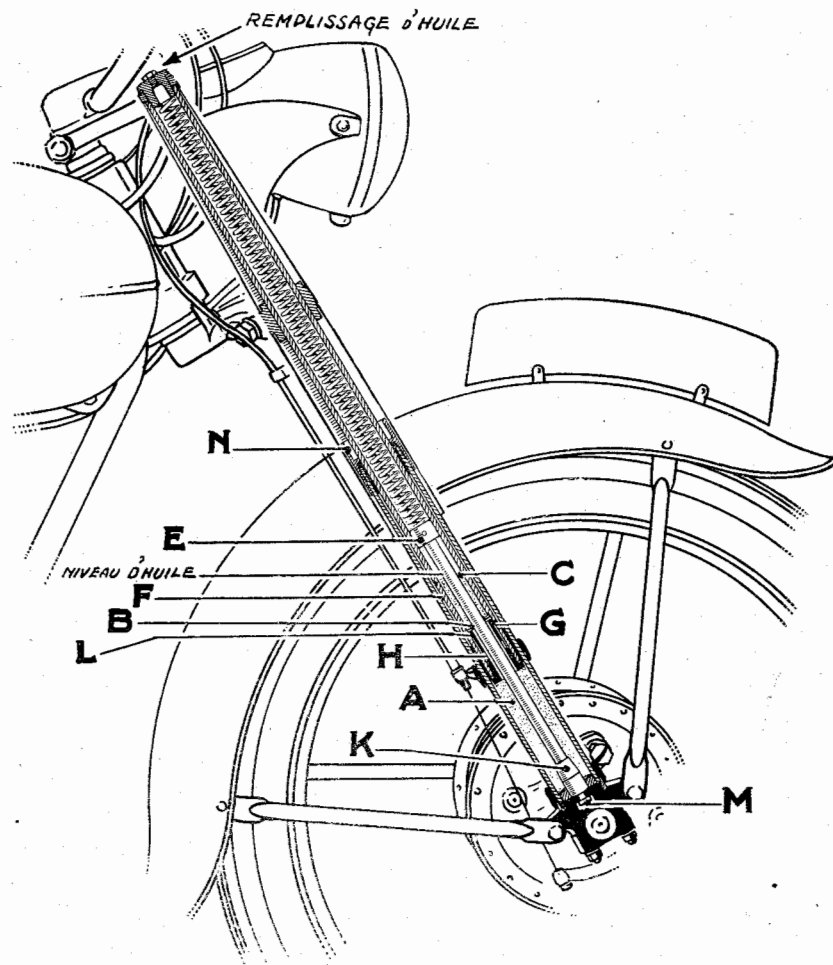
Retirer les 5 vis de fixation du support de sélecteur (plaquette de forme circulaire placée sous le carter de la boîte de vitesses).

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, désaccoupler la bielle de connexion au sélecteur.

Démontez le couvercle de débrayage.

Désaccoupler le pignon démultiplicateur de l'arbre primaire.

FOURCHE TÉLESCOPIQUE



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, retirer 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.

MONTAGE DE LA BUTÉE DU LANCEUR

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.

SUSPENSION AVANT PAR FOURCHE TELESCOPIQUE

Fonctionnement : Chacun des deux éléments de fourche contient 150 cc. d'huile. Employer l'**Huile CASTROLITE**. Au repos, cette huile remplit l'espace annulaire A (voir coupe annexée). Lorsque la roue aborde un obstacle, elle monte, et ce mouvement a pour conséquence de chasser l'huile contenue dans l'espace annulaire, qui soulève le clapet et vient compléter le remplissage de la partie annulaire C, comprise entre le piston d'amortisseur E et le clapet B. L'excédent du volume d'huile déplacé passe dans l'espace annulaire F par l'intermédiaire des trous calibrés G et H.

Lorsque le ressort se détend, le clapet B se referme, et l'huile contenue dans la partie annulaire C se fraie un passage forcé par l'espace annulaire déterminé entre le trou central du clapet B et la tige du piston I.

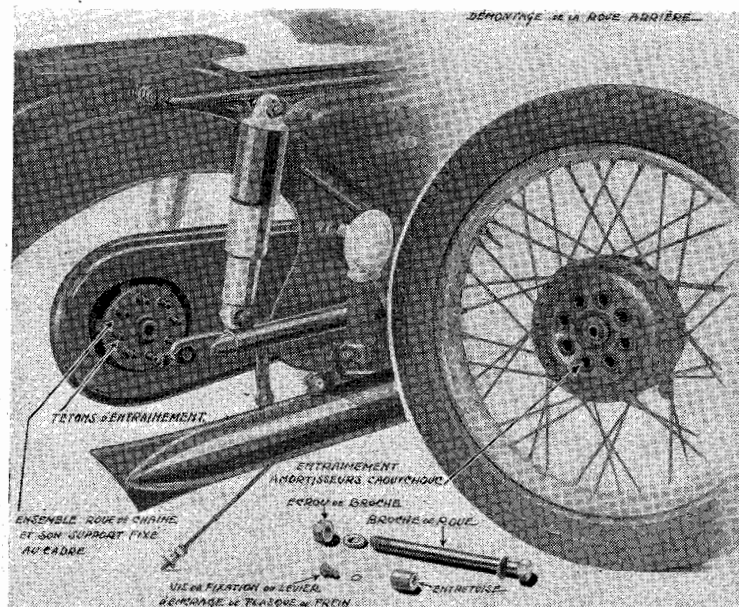
Le diamètre de ce trou ayant été déterminé une fois pour toutes, il n'y a pas lieu de le modifier par la suite. Il n'y a donc aucun réglage à faire à la sortie d'usine.

A la suite d'un choc violent, l'amortisseur du fond de course entre en action pour amener un freinage progressif. A cet effet, le cône de freinage K pénètre dans le corps du clapet L et réduit progressivement la section de passage de l'huile contenue en A, ralentissant ainsi la vitesse de choc jusqu'à freinage complet.

Nous sommes donc en présence d'une fourche télescopique à amortisseur à double effet supprimant complètement le rebondissement de la roue.

Le démontage est excessivement simple.

Pour atteindre les tubes coulissants, on retire la vis M, on dévisse complètement l'écrou moleté N, et on retire les tubes par le bas.



Pour retirer le piston amortisseur E, dévisser le corps de clapet L et sortir la tige du piston I.

Pour vidanger un élément, se servir du bouchon de vidange prévu en bas du tube.

FREINS

Veiller à ce que les garnitures des segments de freins ne soient pas imprégnées d'huile provenant d'un excès de graissage des moyeux.

Dans ce cas, bien les dégraisser à la benzine et les faire sécher avant le remontage.

ROUE ARRIERE

Démontage. — Dévisser la vis du levier d'ancrage de flasque de frein et séparer la tige de frein du levier arrière en dévissant partiellement l'écrou de réglage.

Dévisser l'écrou de blocage (côté gauche) et retirer la broche du moyeu située du côté droit de l'axe de roue.

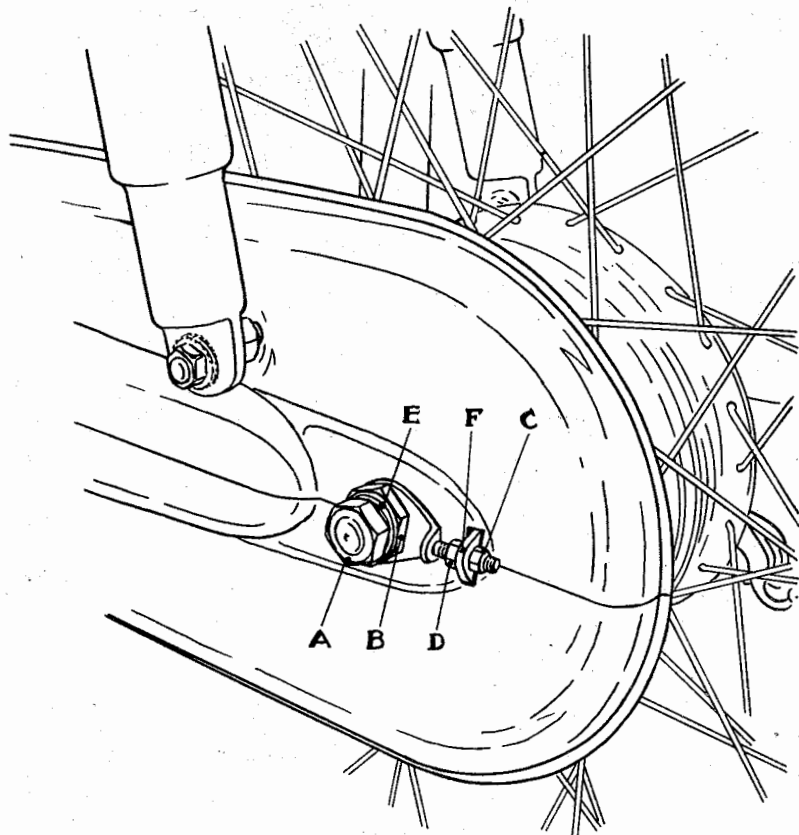
Faire échapper l'entretoise et dégager la roue des tétons d'entraînement en la déportant sur le côté droit.

Incliner la machine pour retirer la roue complètement.

ROUE AVANT

Dévisser les écrous des chapeaux inférieurs des chapes.

TENSION DE LA CHAÎNE



POUR TENDRE LA CHAÎNE

- a) Desserrer l'écrou (A) ;
- b) Débloquer l'écrou (B) ;
- c) Dévisser les écrous (D) des tendeurs droit et gauche ;
- d) Visser les écrous (C) des deux tendeurs de la même quantité.
Enlever le bouchon de visite placé sur le carter inférieur et s'assurer que la tension de la chaîne est correcte ;
- e) Bloquer les écrous (D) et (C) sur la patte F et faire les opérations inverses à celles mentionnées aux paragraphes b et a.

POUR DETENDRE LA CHAÎNE

- a) { Mêmes opérations que pour tendre.
- b) {
- c) Dévisser les écrous (C) des tendeurs droit et gauche ;
- d) Visser les écrous (D) des deux tendeurs de la même quantité.
Enlever le bouchon de visite placé sur le carter inférieur et s'assurer que la tension de la chaîne est correcte ;
- e) Même opération que pour tendre.

SPÉCIFICATIONS PARTICULIÈRES

MOTEUR :

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

REGLAGES (avec jeu aux soupapes de 0 mm. 05) :

Admission :	
Ouverture avant P.M.H.	20°30 ou 3 mm.
Fermeture après P.M.B.	61°30 ou 13 mm. 5.
Echappement :	
Ouverture avant P.M.B.	61°30 ou 13 mm. 5.
Fermeture après P.M.H.	20°30 ou 3 mm.
Avance maximum	36° ou 8 mm.
(Avance fixe 2 mm., plus avance automatique.)	

CARBURATEUR :

Marque	Gurtner.
Type	M. 22.
Gicleur	41 (40 après rodage).
Volet	12.
Aiguille	Position haute.
Diffuseur	2 trous de 0,7.

BOITE DE VITESSES :

Nombre de vitesses	4.
Rapports de démultiplication :	
en 1 ^{re} vitesse	2,77 à 1.
en 2 ^e vitesse	1,72 à 1.
en 3 ^e vitesse	1,23 à 1.
en 4 ^e vitesse	0,96 à 1.

TRANSMISSIONS

Rapports finals de démultiplication :	
1 ^{re} vitesse	17,4 à 1.
2 ^e vitesse	10,5 à 1.
3 ^e vitesse	7,72 à 1.
4 ^e vitesse	6,03 à 1.

ROUES :

Arrière	A broche.
Frein avant (central) diamètre	150.
Frein arrière (central) diamètre	150.
Pneumatiques :	
Avant	25 X 3.
Arrière	26 X 3,25.

RESERVOIRS :

Capacité du réservoir d'essence	14 litres environ.
Capacité du réservoir d'huile	2 litres environ.

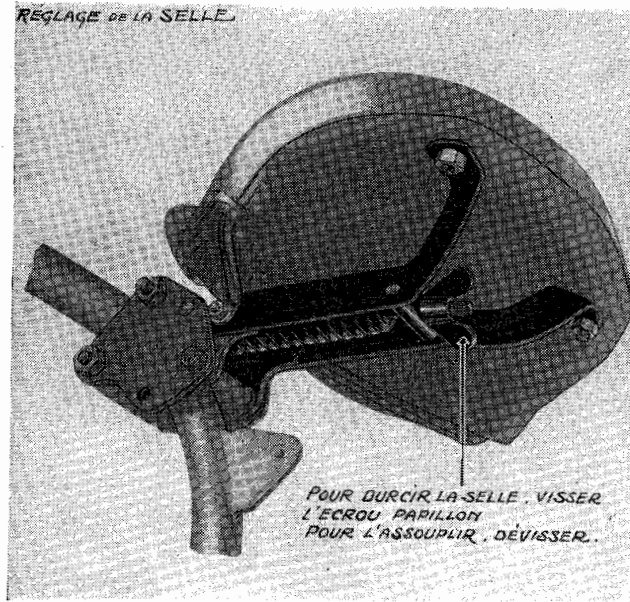
POIDS :

Poids de la machine nue	125 kgs environ
-------------------------------	-----------------

CONSOMMATION :

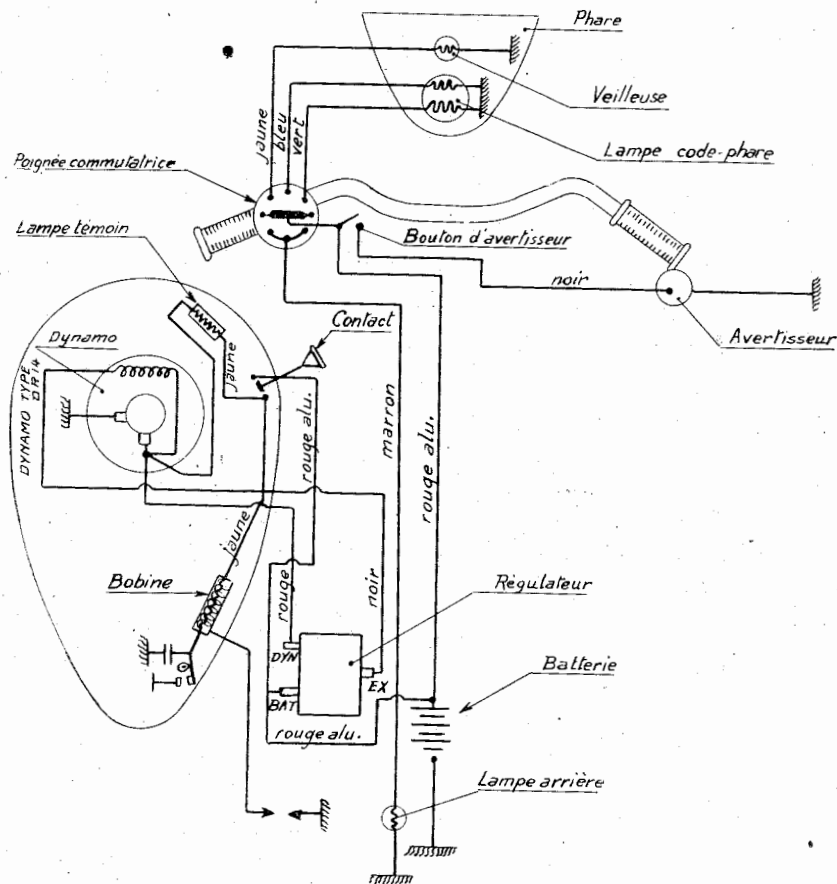
Essence aux 100 km	3 l. 5 environ.
Huile aux 100 km	0 l. 150.

REGLAGE DE LA SELLE



POUR DURCIR LA SELLE - VISSER
L'ECROU PAPILLON
POUR L'ASSOULIR - DEVISSER.

SCHEMA D'ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE « FRANCE » AVEC POIGNÉE COMMUTATRICE « CENTRIX »



ÉQUIPEMENT D'ALLUMAGE ET D'ÉCLAIRAGE « DYNAMO TYPE DR 14 »

La DYNAMO est constituée comme une dynamo SHUNT, sans troisième balai d'excitation. La régulation du débit s'opère 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 conjointeur 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 kilomètres, graissage de la came du rupteur, nettoyage du collecteur.

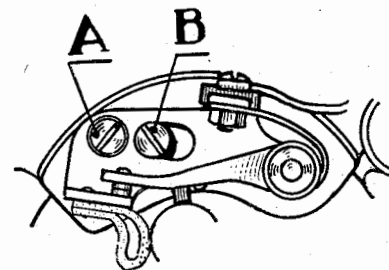
Lampes utilisées :

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-RÉGULATEUR

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.

PANNES DE L'ÉQUIPEMENT

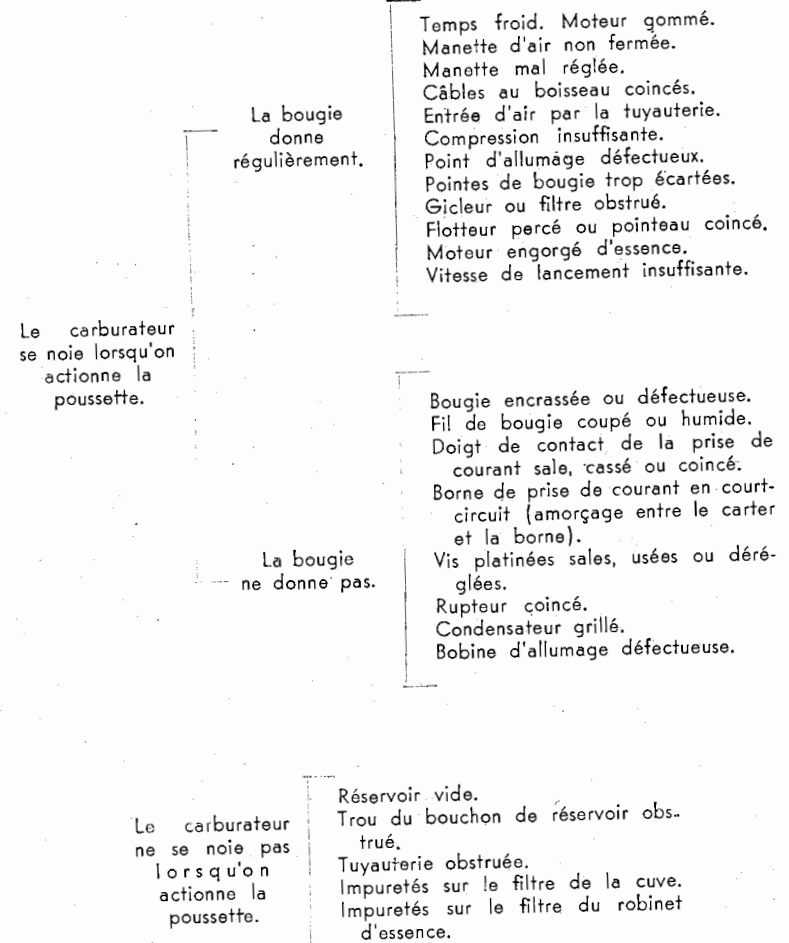
Clé de contact allumage sur carter moteur : Allumage position « contact ».	1° A l'arrêt, la lampe témoin, éteinte, s'éclaire quand le moteur tourne ; 2° la lampe témoin éclaire à l'arrêt et en marche ; 3° la lampe témoin ne s'éclaire ni à l'arrêt ni en marche.	Vérification : Circuit principal conjointeur ; Caractéristiques lampe témoin. Vérification dynamo. Vérification : lampe ; canalisation ; batterie et masses.
Clé de contact allumage sur carter moteur : Allumage en position « contact coupé ».	La lampe témoin éclaire.	Vérification : conjointeur.
PAS D'ECLAIRAGE :	Vérifier : Lampes ; masses ; canalisation et schéma d'installation. Vérifier : Bougie ; câble bougie ; bobine H.T. ; rupteur ; condensateur ; canalisation.	
PAS D'ALLUMAGE :		

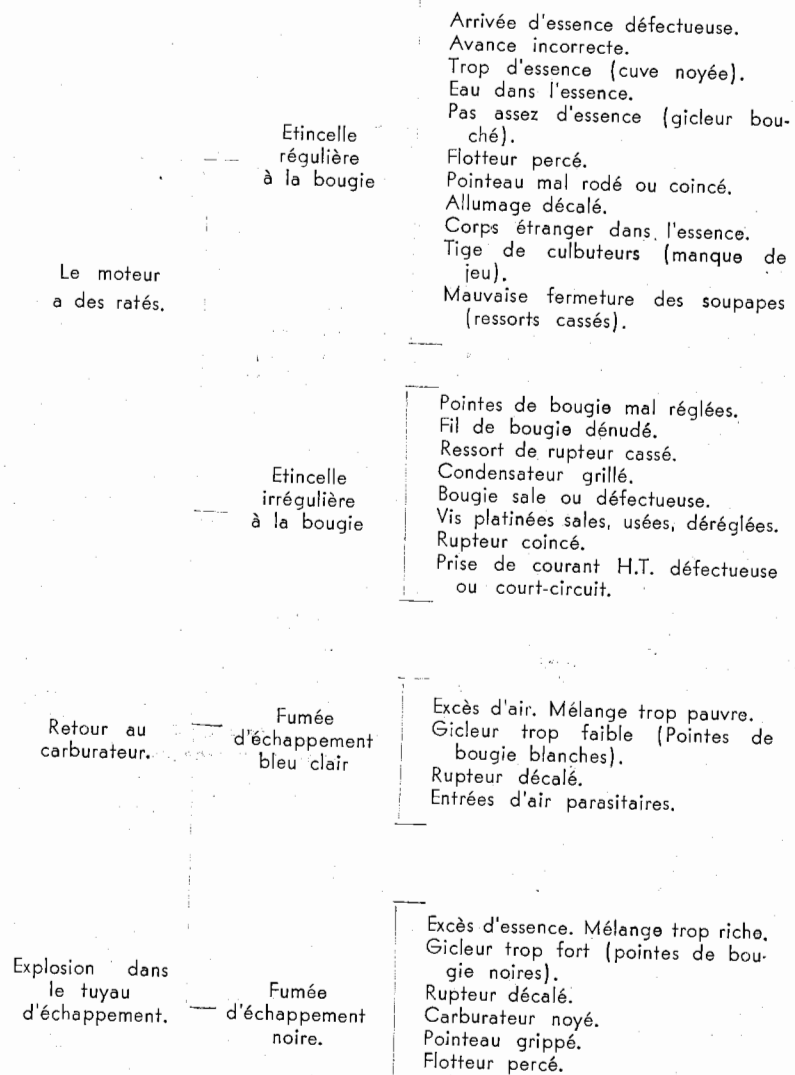
OBSERVATIONS

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.

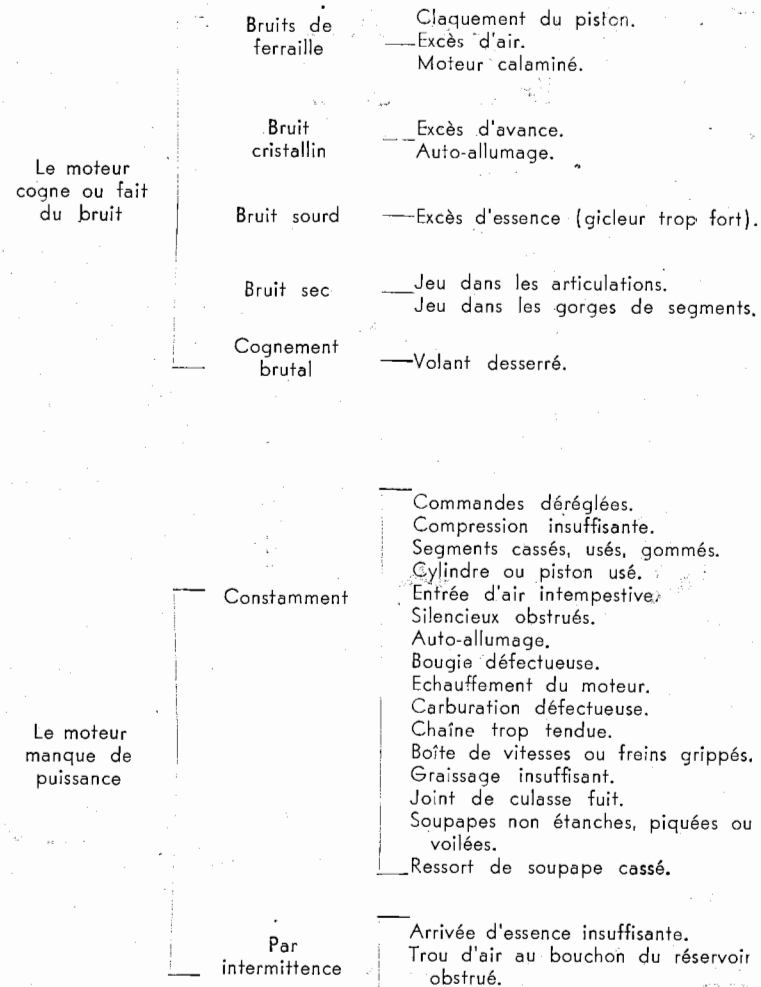
TABLEAU SYNOPTIQUE DES PANNES

I. — Le moteur refuse de partir





II. — Le moteur ne marche pas convenablement



Pour votre Sécurité

EXIGEZ

LA PIÈCE **TERROT** D'ORIGINE
REVÊTUE DE SON POINÇON
D'AUTHENTIFICATION



MÉFIEZ-VOUS DE LA PIÈCE " ADAPTABLE " DE FABRICATION
DOUTEUSE, VENDUE SANS GARANTIE DE QUALITÉ ET DE PRIX.