

ÉTABLISSEMENTS

**TERROT**

Société anonyme au capital de 630.000.000 de francs

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

Tél. D 2 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

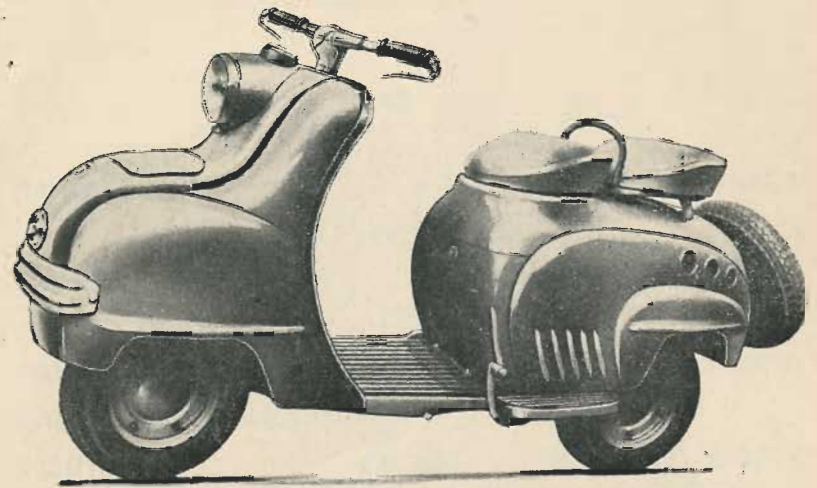
Imp. M. DAUER, 5, Rue Morand - PARIS (XI<sup>e</sup>) - 6-55-3

# Scooterrot

125 cm<sup>3</sup>  
type VMS3



## NOTICE d'ENTRIETIEN



## SCOOTER (Type V.M.S. 3)

### NOTICE D'ENTRETIEN

#### PRÉPARATION DE LA MISE EN SERVICE

Fermer le robinet d'essence et 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 **Self Mixing 40**.

Jusqu'à 2.000 kilomètres : 3 1/2 bouchons-dose du bidon par litre.

Après 2.000 kilomètres : 2 1/2 bouchons-dose du bidon par litre.

En période de chaleur, augmenter les doses d'une demi-mesure par litre.

2° En utilisant la mesure livrée avec l'outillage du scooter :

Jusqu'à 2.000 kilomètres : 2 1/3 mesures par litre.

Après 2.000 kilomètres : 1 1/3 mesure par litre.

En période de chaleur, augmenter les doses d'un tiers de mesure par litre.

**NOTA** : A défaut d'huile **SELF MIXING 40**, employer de la **CASTROL XL** dans les pourcentages :

jusqu'à 2.000 kms ..... 8 %

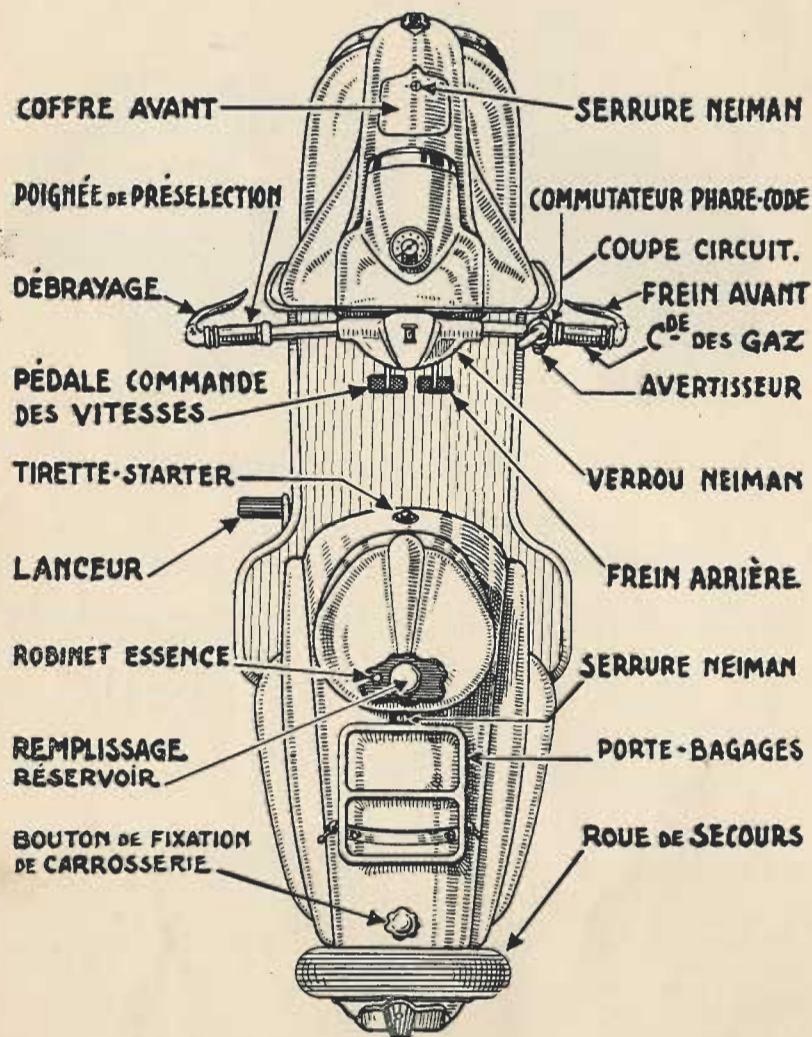
après 2.000 kms ..... 6 à 7 %

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.

Effectuer le graissage complet conformément aux prescriptions du chapitre **GRAISSAGE**, à l'exception des moyeux de roues.



## VUE DES COMMANDES



## RODAGE

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

1<sup>o</sup> Jusqu'à 200 Kms environ : vitesse maximum : 40 Kms/H.

2<sup>o</sup> Jusqu'à 700 Kms environ : vitesse maximum : 50 Kms/H.

3<sup>o</sup> Jusqu'à 1.000 Kms : vitesse maximum : 60 Kms/H.

Puis, à 1.000 Kms, utilisation progressive.

Pendant cette période, ne pas chercher à atteindre la vitesse maximum.

On peut se permettre toutefois de pousser quelques pointes, à la condition de ne pas les prolonger de plus d'un demi-kilomètre.

Après les 1.000 premiers kilomètres, procéder à la vidange de la boîte de vitesses et refaire le plein — suivant niveau — avec de l'huile **CASTROL XXL** (SAE.50).

## CONDUITE

### MISE EN MARCHÉ A FROID.

Avant la mise en marche du moteur, débrayer à fond et donner un ou deux coups de kick. Cette opération a pour but de décoller les disques et de faciliter le passage de la première vitesse. Nous la conseillons particulièrement par temps froid.

Ouvrir l'essence — robinet sous la selle — et mettre le starter en action — tirette S en avant.

Agir sur la pédale du lanceur, la poignée des gaz étant en position fermée ; le moteur doit se mettre en marche. Après quelques minutes de fonctionnement, le starter se déclenche automatiquement en ouvrant la poignée de gaz à fond.

Ne jamais repousser à la main la tirette de starter, car on risque de la fausser.

### MISE EN MARCHÉ A CHAUD.

Ne pas se servir du starter, car le départ deviendrait difficile.

## BOITE DE VITESSES A COMMANDE PRÉSÉLECTIVE

Cette machine est équipée d'une boîte de vitesses à commande présélective. Cette disposition présente les avantages suivants :

- Retour instantané au point mort, quelle que soit la combinaison de vitesse engagée.
- Préparation à l'avance de la combinaison de vitesse dont on sait que l'on aura besoin à un moment déterminé.
- Obtention de toutes les vitesses et du point mort en appuyant toujours sur l'unique pédale.

## DESCRIPTION DU SYSTÈME

La commande de vitesse se compose :

- 1<sup>o</sup> d'une poignée tournante disposée sur le côté gauche du guidon. Cette poignée peut occuper quatre positions :



— Point mort, 1<sup>re</sup> vitesse, 2<sup>e</sup> vitesse, 3<sup>e</sup> vitesse ;

2<sup>e</sup> d'une pédale disposée à l'avant gauche, sur le plancher.

La poignée tournante sert à "sélectionner" la combinaison de vitesse désirée. La pédale sert à "débrayer" et à "passer" la vitesse présélectionnée.

**NOTA.** — La manœuvre de la poignée de présélection n'engage pas la vitesse ; on peut faire tourner cette poignée sans aucun risque, lorsque le moteur marche.

## FONCTIONNEMENT

### DEMARRAGE.

Avant ou après la mise en marche du moteur, mettre la poignée tournante en position première vitesse (cette manœuvre se fait sans débrayer).

Le moteur tournant au ralenti, appuyer à fond sur la pédale gauche. A ce moment, on peut effectuer le démarrage comme pour une voiture, c'est-à-dire en accélérant et en remontant progressivement la pédale gauche. Avec un peu d'habitude, on peut conduire de la même façon que l'on conduit une voiture.

Toutefois, pour débiter, ou, dans certains cas — quand on est obligé de poser les deux pieds à terre, — se servir du levier de débrayage qui subsiste au guidon.

### POUR MONTER LES VITESSES.

Dès que le démarrage est effectué, et pendant que la machine acquiert sa lancée, mettre la poignée sur la position 2<sup>e</sup> vitesse, — il est rappelé que la vitesse ne s'engage pas au cours de cette manœuvre. Quand la vitesse de la machine est jugée suffisante, appuyer à fond sur la pédale gauche et lâcher : la 2<sup>e</sup> vitesse se trouve engagée.

Comme toute manœuvre de passage de vitesse, cette manœuvre doit s'effectuer en coupant les gaz simultanément.

Pendant que la machine acquiert sa lancée sur la 2<sup>e</sup> vitesse, mettre la poignée sur la 3<sup>e</sup> vitesse, et, au moment opportun, appuyer et lâcher la pédale gauche : la 3<sup>e</sup> vitesse se trouve engagée.

### POUR DESCENDRE LES VITESSES.

Dès que l'on roule en 3<sup>e</sup> vitesse, mettre la poignée sur la position 2<sup>e</sup> vitesse. Si, par suite d'un ralentissement trop prononcé, ou si une montée se présente, appuyer à fond et lâcher la pédale gauche : la 2<sup>e</sup> vitesse se trouve engagée.

Procéder de la même façon pour descendre de 2<sup>e</sup> en 1<sup>re</sup> vitesse et de 1<sup>re</sup> au point mort.

### POUR S'ARRETER.

La machine roulant en 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> ou 3<sup>e</sup> vitesse, si l'on désire s'arrêter, mettre la poignée sur la position point mort. Quand le moment de l'arrêt sera venu, appuyer à fond sur la pédale et lâcher. La boîte de vitesses se trouvera au point mort.

La boîte de vitesses à commande présélective procure un agrément de conduite appréciable dès que l'on a "saisi" son fonctionnement.

## LÉGENDE

TOUS LES 500 KMS

B Suspension avant

C Axe de suspension

G Chaîne

A

F Articulation des pédales

H Remplissage B. de vitesses

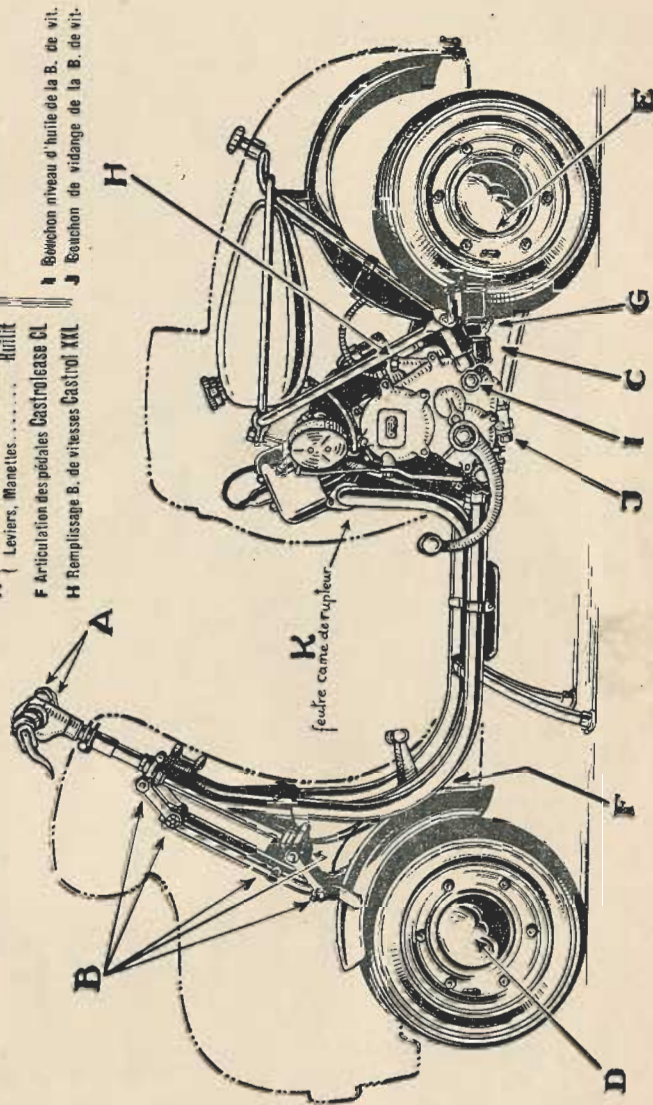
TOUS LES 2.000 KMS

D Moyeu avant

E Moyeu arrière

K Feutre came de rupteur

**Nota.** — Pour accéder aux graisseurs des axes supérieurs d'articulation de fourche, il est nécessaire de retirer l'optique du phare. L'accès aux graisseurs des axes inférieurs est facilité en couchant le scooter sur le côté.





L'assimilation de ce fonctionnement sera d'autant plus rapide que l'usager se pénétrera bien de l'idée qu'il doit prévoir suffisamment tôt à l'avance la combinaison de vitesse dont il va avoir besoin en fonction de l'encombrement de circulation, de la nature de la route et de son profil.

#### EN DESCENTE.

Ne jamais se servir du débrayage dans une descente, et aussi éviter de faire "roue libre".

#### ARRET DU MOTEUR.

Un coupe-circuit sur le guidon. Pour arrêter le moteur, appuyer simplement sur ce bouton.

### ENTRETIEN MÉCANIQUE

#### EMBRAYAGE.

La poignée de commande au 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 le carter moteur. La plupart des ennuis d'embrayage proviennent de l'inobservation de ces recommandations.

#### DEMONTAGE.

Démonter le bouchon de visite du couvercle de débrayage. Retirer l'écrou placé en bout d'arbre moteur, après avoir enlevé le poussoir comportant la butée d'embrayage.

Il est absolument recommandé de ne jamais frapper avec un marteau sur la clé, en maintenant le moteur par le volant magnétique, car on risquerait de décentrer les manetons.

Les disques ainsi libérés se retirent facilement.

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

#### DECALAMINAGE.

Décalaminer les lumières du cylindre et la tête du piston tous les 2.000 kilomètres. Nettoyer également le silencieux, qui, lorsqu'il est obstrué, risque de faire chauffer le moteur.

#### EMBIELLAGE.

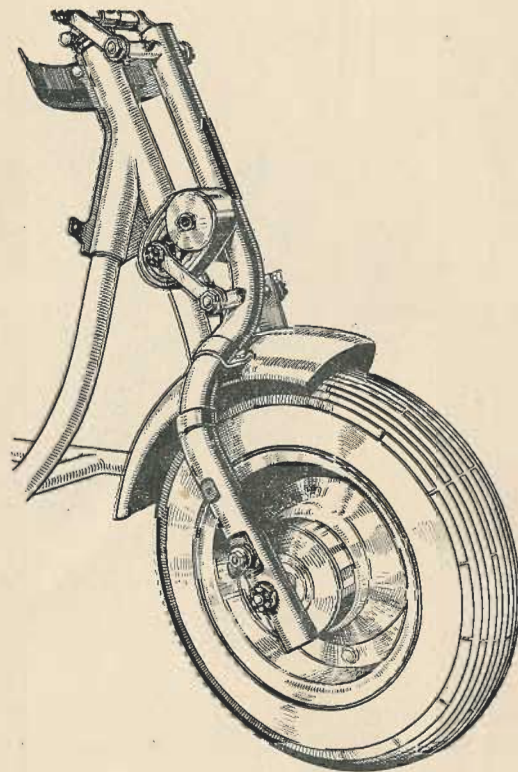
Pour le démontage de la bielle et des manetons, il est recommandé de s'adresser à notre Service de Réparations ou à un de nos Agents, qui, seuls disposent d'un outillage permettant une réparation correcte.

#### REFROIDISSEMENT.

Il est assuré par air forcé canalisé au moyen d'une soufflerie, dont la turbine est calée sur le volant magnétique. Après avoir retiré la bougie d'allumage, il est recommandé, au montage, de bien mettre en place le capuchon en caoutchouc moulé, qui est nécessaire au bon fonctionnement du refroidissement.

#### SUSPENSION AVANT.

Bras de suspension monté sur parallélogramme et 4 anneaux caoutchouc NEIMAN.



#### REGLAGE.

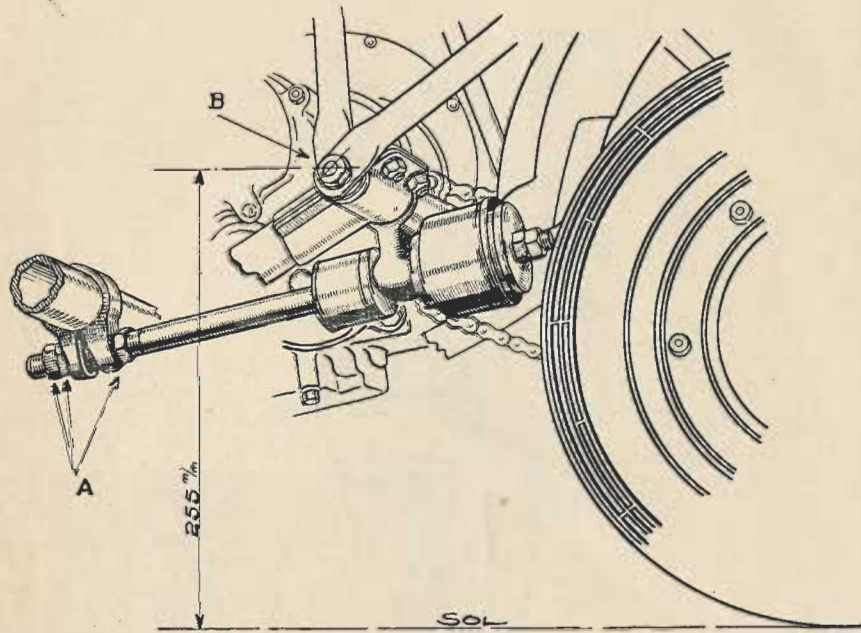
Le réglage de la fourche s'effectue en agissant séparément sur chacun des axes d'articulation.

1° Desserrer les 2 écrous de l'axe ;

2° Agir sur le carré de l'axe jusqu'à ce que les rondelles de réglage tournent librement ;

3° Bloquer les deux écrous.

**IMPORTANT.** — Après le blocage, s'assurer que les rondelles du réglage tournent librement sans jeu.



### SUSPENSION ARRIERE.

Par bras oscillant et blocs de caoutchouc. Son réglage s'effectue en agissant sur les écrous et contre-écrous A.

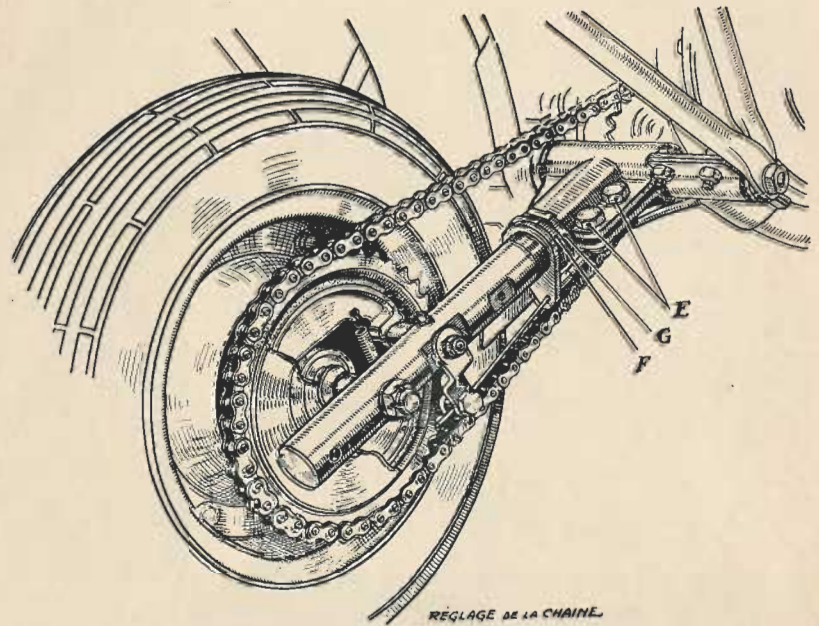
**IMPORTANT.** — La suspension doit être réglée de telle sorte que le scooter, étant calé bien verticalement, sans personne dessus, la distance de son axe d'articulation B au sol soit de 255 mm.

### FREIN AVANT.

A deux segments tambour de 130 mm. Son réglage s'effectue au moyen de la butée tendeur agissant sur le câble de commande.

### FREIN ARRIERE.

Du type classique à deux segments, tambour de 130 mm. Son réglage s'effectue au moyen d'une butée réglable située sur le bras de suspension AR.



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.

### CHAÎNE.

Graisser souvent la chaîne avec un pinceau imbibé d'huile **CASTROL XXL**. Tous les 2.000 kilomètres, démontage et immersion dans un bain de pétrole. Après amollissement du cambouis et assouplissement parfait des maillons, étendre la chaîne et la passer à la brosse dure; rincer au pétrole, essuyer et graisser avant remontage.

**Réglage de la chaîne.** — Desserrer les deux boulons du raccord support du bras E. Desserer le contre-écrou F et agir sur l'écrou G; resserrer les boulons E et le contre-écrou F en ayant soin de maintenir l'écrou G. Deux clés spéciales sont prévues à cet effet dans l'outillage.

**IMPORTANT.** — Vérifier la tension de la chaîne en faisant manoeuvrer la suspension arrière. En aucun point de la course de la suspension, les brins de la chaîne ne doivent être tendus sans jeu.



## MOYEUR.

Les moyeux AV et AR sont montés sur roulements à billes et graissés largement au montage.

Lors d'un démontage, s'assurer qu'ils sont en bon état et les graisser avec **CASTROL SPHEEROL S.**

## ROUES

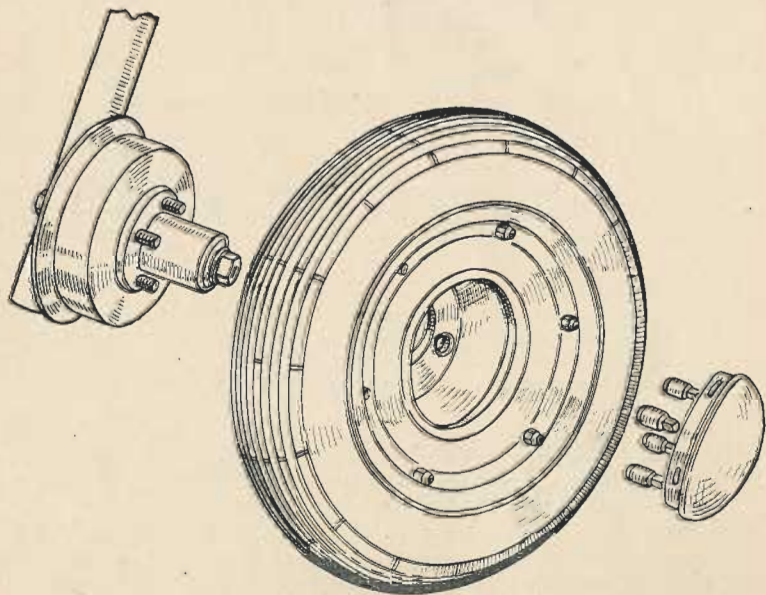
### DEMONTAGE DES ROUES.

#### 1° Roue de secours :

Pour retirer la roue de secours, dévisser l'écrou du centre du cache-roue ; retirer celui-ci en ayant soin de débrancher le fil du feu rouge. Dévisser les trois écrous centraux et dégager la roue.

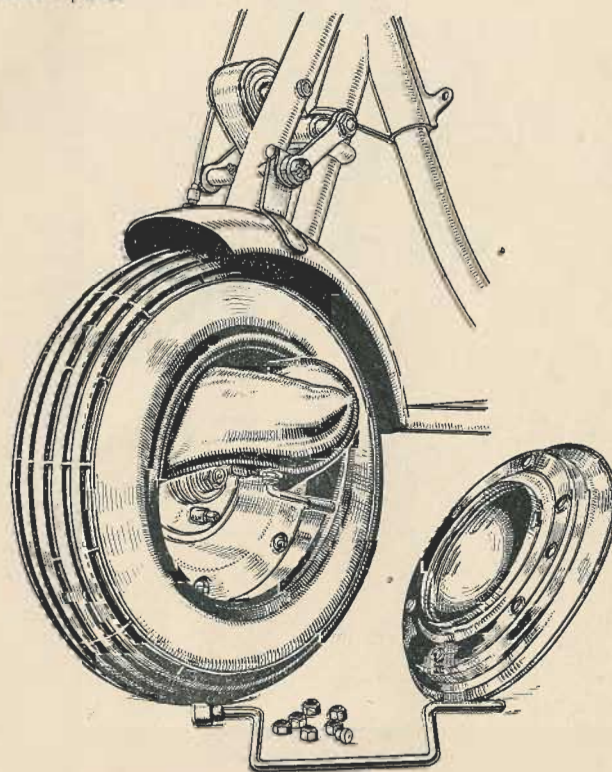
#### 2° Roues AV et AR :

Pour retirer une roue, enlever le chapeau enjoliveur à l'aide d'un tournevis faisant levier entre le flasque et le chapeau. Dévisser les quatre écrous placés près du corps de moyeu.



## DEMONTAGE DES PNEUS.

Les roues sont composées de deux demi-flasques : l'un, fixe ; l'autre, démontable. Pour démonter un pneu, il suffit de dévisser, au moyen du vilebrequin, les six écrous d'assemblage, de retirer le demi-flasque et la chambre à air. Il est toujours bon de talquer légèrement la chambre à air avant de procéder à sa remise en place.



### PRESSIION DES PNEUMATIQUES.

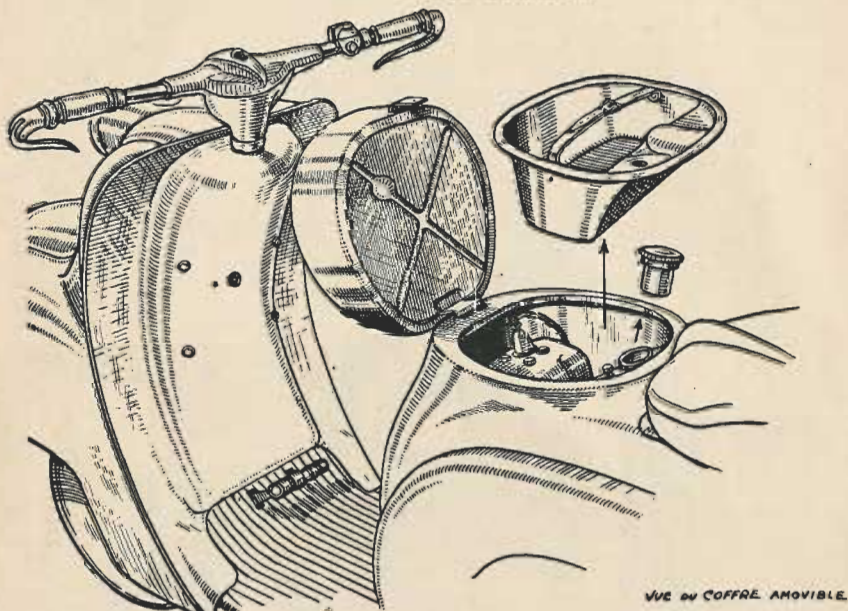
Roulez bien gonflé.

Tenez-vous le plus près possible des pressions ci-après :

|                             | 3,50 X 3 |
|-----------------------------|----------|
| Avant .....                 | 1,3 Kg   |
| Arrière en solo .....       | 1,8 Kg   |
| Arrière avec passager ..... | 2,1 Kg   |

## COFFRE.

La selle, montée sur charnière dans sa partie avant, démasque le coffre, quand elle est basculée d'arrière en avant. Ce coffre est amovible et donne un accès facile à tous les organes supérieurs du moteur.



## REGLAGE DU PROJECTEUR.

S'effectue au moyen de la vis placée sous le système optique. Pour baisser le faisceau lumineux, serrer légèrement la vis. Pour le relever, desserrer la vis.

## BOUGIES.

La distance entre les pointes de bougie doit être de 0 mm. 5 à 0 mm. 6. 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.

## 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 canif, mais en évitant toujours de les rayer.

A cette occasion, graisser légèrement la came de rupteur en imprégnant d'huile le feutre graisseur.

## DEMONTAGE.

Débloquer l'écrou de fixation du rotor — partie tournante — à l'aide d'une clé fermée, de préférence.

L'écrou de fixation fait office d'arrache-volant.

**IMPORTANT.** — Dès que le rotor est sorti, armer les aimants en reliant les deux pôles de chacun d'eux avec des plaquettes en acier doux préalablement préparées.

Pour démonter le stator — partie fixe — on doit retirer d'abord la borne d'allumage. Après démontage, mettre toujours le stator dans le rotor.

Au remontage, régler l'écartement de contact à 4/10<sup>e</sup> de mm.

Amener le piston au point d'allumage, soit à 6 mm. avant le point mort haut. En prenant soin de ne pas faire tourner le moteur, amener le trait gravé entre les branches du rotor en regard de l'index du stator. Bloquer l'écrou central.

Au point d'allumage, une feuille de papier à cigarettes mise entre les contacts doit se trouver libérée.

## VERROU NEIMAN AV ET AR.

Placé à l'AR du tablier de la carrosserie de direction et aux coffres AV et AR.

## CARROSSERIE SIEGE.

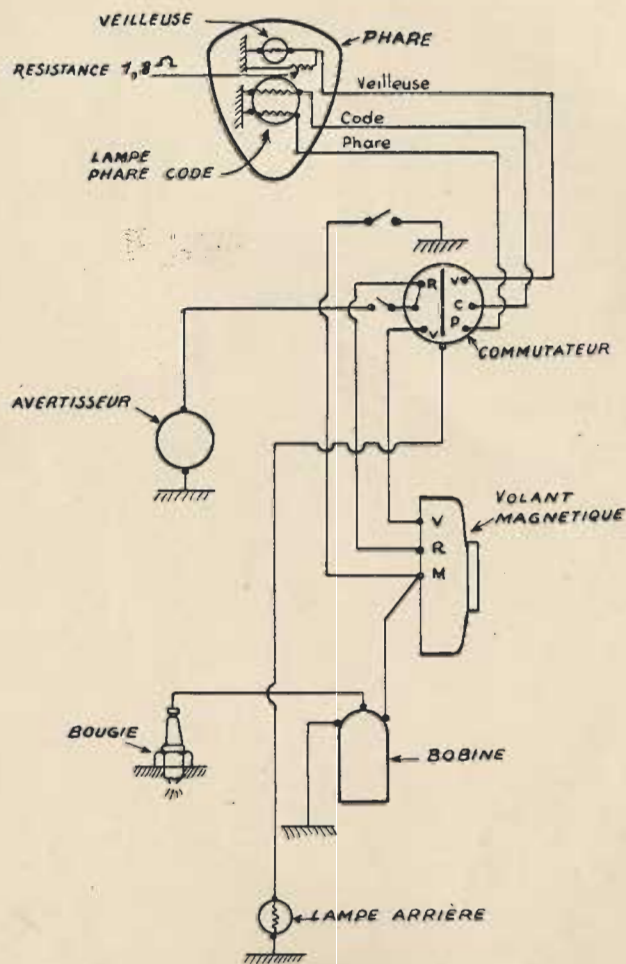
L'ensemble de la carrosserie AR bascule à l'avant, laissant ainsi une très grande accessibilité aux principaux organes : moteur, transmission, suspension arrière.

Il suffit de débloquer à fond l'écrou à boule situé à la partie inférieure AR de la carrosserie, dévisser et retirer le bouton à vis placé derrière le porte-bagages.

Seisir la roue de secours à sa partie inférieure et soulever la carrosserie en la faisant pivoter autour de son articulation au plancher.



## SCHEMA D'INSTALLATION ELECTRIQUE "FRANCE" SUR SCOOTERROT



## SPÉCIFICATIONS PARTICULIÈRES

|   |                    |
|---|--------------------|
| <b>MOTEUR : 2 temps, 125 cm<sup>3</sup>.</b>      |                    |
| Alésage .....                                     | 53,5 mm.           |
| Course .....                                      | 55 mm.             |
| Puissance fiscale .....                           | 1 CV               |
| Régime .....                                      | 4.500 t/m.         |
| <b>REGLAGE DE L'ALLUMAGE :</b>                    |                    |
| Avance maximum .....                              | 6 mm.              |
| <b>CARBURATEUR : à starter semi-automatique *</b> |                    |
| Marque .....                                      | <b>GURTNER</b>     |
| Type .....  | H 17 G             |
| Gicleurs .....                                    | 32-31              |
| Volet .....                                       | 10                 |
| <b>BOITE DE VITESSES :</b>                        |                    |
| Nombre de vitesses .....                          | 3                  |
| Rapports de démultiplication :                    |                    |
| En 1 <sup>re</sup> vitesse .....                  | 2,2 à 1            |
| En 2 <sup>e</sup> vitesse .....                   | 1,45 à 1           |
| En 3 <sup>e</sup> vitesse .....                   | 0,96 à 1           |
| <b>TRANSMISSIONS :</b>                            |                    |
| Rapports finals de démultiplication :             |                    |
| En 1 <sup>re</sup> vitesse .....                  | 11,3 à 1           |
| En 2 <sup>e</sup> vitesse .....                   | 7,2 à 1            |
| En 3 <sup>e</sup> vitesse .....                   | 4,82 à 1           |
| <b>ROUES :</b>                                    |                    |
| Demi-flasque démontable.                          |                    |
| Frein avant (diamètre) .....                      | } ø 130            |
| Frein arrière (diamètre) .....                    |                    |
| Pneumatiques :                                    |                    |
| Avant .....                                       | } 3,50 X 8         |
| Arrière .....                                     |                    |
| <b>RESERVOIR :</b>                                |                    |
| Capacité du réservoir d'essence .....             | 9 litres environ   |
| <b>POIDS DE LA MACHINE :</b>                      |                    |
| A vide .....                                      | 90 kgs environ     |
| <b>CONSOMMATION :</b>                             |                    |
| Essence, aux 100 kilomètres, mélange .....        | 2 litres 8 environ |

# TABLEAU SYNOPTIQUE DES PANNES

## I. — LE MOTEUR REFUSE DE PARTIR

Robinet  
d'Essence et  
Tirette "Starter"  
sont en position  
ouverture

La bougie donne  
régulièrement.

Moteur gommé.  
Entrée d'air parasite.  
Câble coincé.  
Point d'allumage défectueux.  
Gicleur obstrué.  
Flotteur percé.  
Moteur engorgé d'essence.  
Vitesse de lancement insuffisante.

La bougie  
ne donne pas.

Bougie encrassée ou défectueuse.  
Fil de bougie coupé.  
Vis platinées sales ou déréglées.  
Sabot de rupture détérioré.  
Humidité dans le volant.  
Condensateur grillé.  
Bobine d'allumage défectueuse

Robinet  
Tirette  
d' "Essence" et  
"Starter" sont en  
position  
ouverture)

Robinet  
en bon état.

Réservoir vide.  
Tuyauterie obstruée.  
Trou du bouchon de réservoir obstrué  
Impuretés au filtre de cuve du robinet  
Pointeau grippé.

Efincelle  
régulière  
à la bougie

Excès d'huile dans l'essence.  
Excès d'essence.  
Eau dans l'essence.  
Manque d'essence (gicleur bouché).  
Flotteur percé.  
Pointeau mal rodé ou coincé.  
Allumage décalé.

Le moteur  
a des ratés.

Efincelle  
irrégulière  
à la bougie.

Électrodes mal réglées.  
Isolant non-étanche.  
Fil de bougie dénudé.  
Ressort de rupteur cassé.  
Condensateur défectueux.  
Bougie sale ou défectueuse.  
Vis platinées en mauvais état.  
Rupteur coincé.

Fumée  
d'échappement  
bleu-clair

Excès d'air. Mélange pauvre.  
Gicleur trop faible.  
Rupteur décalé.  
Entrées d'air parasites.

Retour au  
carburateur.  
Explosion dans le  
tuyau  
d'échappement.

Fumée  
d'échappement  
noire.

Excès d'essence. Mélange trop riche  
Gicleur trop fort.  
Rupteur décalé.  
Carburateur noyé.  
Pointeau grippé.  
Flotteur percé.

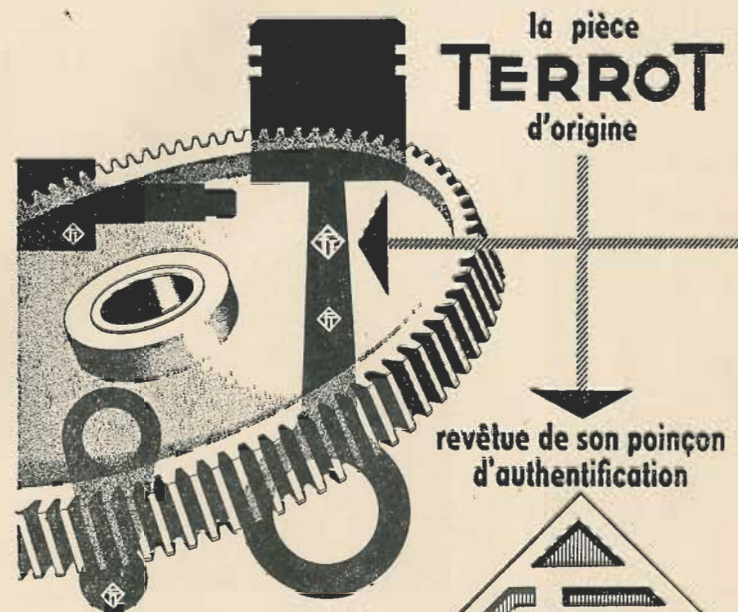


## II. — LE MOTEUR NE MARCHE PAS CONVENABLEMENT

|   |                         |   |
|---|-------------------------|---|
| Le moteur cogne<br>ou fait<br>du bruit. | Bruits<br>de ferraille. | — Claquements du piston.<br>— Excès d'air.<br>— Moteur calaminé.  |
|   | Bruit cristallin.       | — Excès d'avance.<br>— Auto-allumage.   |
|   | Bruit sourd.            | — Excès d'essence.  |
|   | Bruit sec.              | — Jeu dans les gorges de segments ou<br>— jeu excessif des pièces en mouve-<br>— ment.  |
|   | Cognement<br>brutal.    | — Volant desserré.  |
| Le moteur<br>manque<br>de puissance.    | Constamment.            | — Compression insuffisante.<br>— Segments cassés, usés, gommés.<br>— Cylindre ou piston usé.<br>— Joints non-étanches.<br>— Entrée d'air parasite.<br>— Tuyauterie et silencieux obstrués.<br>— Auto-allumage.<br>— Bougie défectueuse.<br>— Echauffement anormal du moteur.<br>— Grippage d'axes.<br>— Carburateur défectueux.<br>— Chaîne AR trop tendue.<br>— Frein grippé.<br>— Boîte de vitesses qui coince. |
|   | Par intermittence.      | — Arrivée d'essence insuffisante.<br>— Trou d'air au bouchon de réservoir par-<br>— tiellement obstrué.   |

*Pour votre Sécurité*

**EXIGEZ**



**TERROT**

**REFUSEZ** les pièces adaptables sans garantie et plus chères