

CYCLOMOTEUR 50^{cm³} VL3

TERROT

MAGNAT DEBON

The logo for Magnat Debon, featuring a stylized globe with the brand name 'MAGNAT DEBON' written across it in a bold, sans-serif font.

NOTICE D'ENTRETIEN



TERROT
MAGNAT DEBON



sommaire

	<u>PAGES</u>
Caractéristiques	3
Carburateur	10
Carter transmission	5
Décalaminage	15
Démontage du carburateur	11
» de la fourche télescopique	12
» du pot d'échappement	13
» de la roue arrière	12
Graissage	13
Indications avant la mise en route	4
Mise en route	6-7
Passage des vitesses	7
Ralentissement et arrêt	7
Réglage de la commande de changement de vitesses	14
Réglage du ralenti	11
» de la tension de chaîne motrice	12
Rodage	5
Vérification	13
Volant magnétique	8-9

caractéristiques

Moteur 2 temps avec précompression dans le carter.

Alésage - Course 40 mm. × 39 mm.

Cylindrée 49 cm³

Taux de compression : 6 à 1

Allumage : par volant magnétique

Avance à l'allumage : 3 mm.

Transmission primaire : par chaîne sous carter

Entrainement de la roue arrière : par chaîne

Consommation : 1 litre 800 aux 100 Kms

Capacité du réservoir : 8 litres

Capacité du carter : 0 litre 200

Poids total approximatif : 48 Kg

Vitesse en palier : 55 Km h.

Pneu AV. : 23 × 2

Pneu AR. : 23 × 2,25

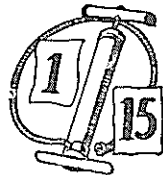
indications avant la mise en route

CARBURANT - Mettre dans le réservoir un mélange préparé à l'avance d'essence et de 7% d'huile fluide de bonne qualité

Nous préconisons :
SHELL 2 temps, Motor Oil

En période de rodage (1.000 Kms environ) le mélange doit comporter 10,5 % d'huile.

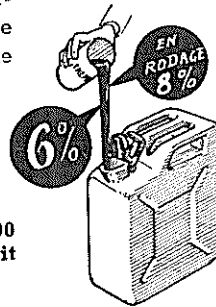
Ne jamais utiliser d'essence pure, le moteur non graissé serait mis hors d'usage.



PNEUS : Vérifier la pression des pneus,

	Solo	Duo
AV	1.600	AV 1.800
AR	2.000	AR 2.300

(A vérifier 2 fois par mois)



rodage

Le rodage a une influence capitale pour le bon fonctionnement, la puissance et la durée du moteur. Pendant les 500 premiers Kms, ne jamais pousser à fond.

Ne pas dépasser la vitesse de :

- En 1ère . . . 20 Km. h.
- » 2ème . . . 30 Km. h.
- » 3ème . . . 40 Km. h.

Eviter de faire chauffer le moteur. Pour cela l'aider en pédalant dans les côtes ou le laisser refroidir quelques minutes à l'arrêt, surtout par temps chaud.

Le rodage doit se poursuivre sur 1.000 Kms

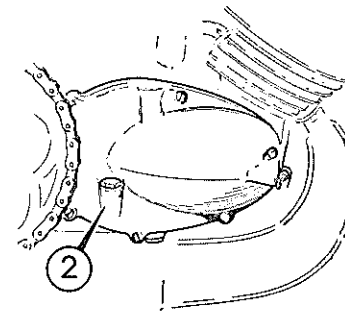
De 500 à 1.000 Kms, ne pas dépasser les régimes moyens du moteur soit :

- En 1ère . . . 25 Km. h.
- » 2ème . . . 35 Km. h.
- » 3ème . . . 45 Km. h.

carter transmission

La transmission primaire est faite par chaîne. son graissage est assuré par barbotage dans l'huile du carter. **Ne pas oublier avant la mise en service d'effectuer le niveau d'huile** en opérant de la façon suivante : enlever le bouchon (2).

Verser par cet orifice de l'huile SHELL X 100 MOTOR OIL 30 jusqu'à ce que celle-ci apparaisse à l'orifice du niveau. (Capacité du carter 0 litre 200.)

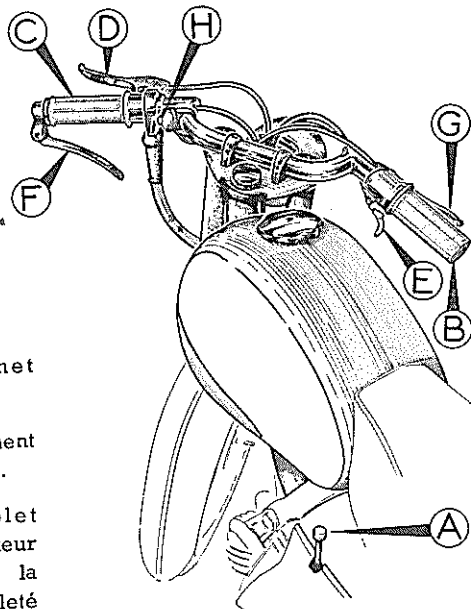


mise en route

- A - Voilet d'air
- B - Gaz
- C - Chang. de vitesse
- D - Débrayage
- E - Décompresseur
- F - Frein avant
- G - Frein arrière
- H - Bouton avertisseur

Moteur froid

1. Ouvrir le robinet d'essence.
2. Fermer complètement les gaz (poignée B).
3. Descendre le volet d'air du carburateur en appuyant sur la tige du bouton moleté (A.)
4. Mettre en 2^e vitesse, l'index de la poignée tournante (C) en face du n° 2.
5. Débrayer (D) pédaler quelques mètres et embrayer en décompressant (levier E.)
6. Dès que le moteur tourne, lâcher le décompresseur (E) et donner progressivement des gaz (poignée B),



NOTA:

Moteur froid

Pour mettre le moteur à température, nous recommandons de rouler une ou deux minutes avec une ouverture minimum des gaz. Pour cela, le véhicule étant arrêté, maintenir le volet d'air abaissé d'une main pendant que de l'autre on agit sur la poignée des gaz jusqu'à ce que l'on sente une résistance. On obtient ainsi l'ouverture minimum convenable. Partir avec la poignée des gaz dans cette position.

TRÈS IMPORTANT. — Le volet d'air se relève automatiquement en donnant des gaz. Pour obtenir de bons départs et un échauffement normal du moteur, il est indispensable d'ouvrir les gaz progressivement.

Moteur chaud

Mêmes opérations mais ne pas descendre le volet d'air et ouvrir les gaz au 1/3 de la course.

Passage des vitesses

Débrayer à fond, réduire les gaz, passer la vitesse en plaçant le repère en face du N° 1, 2 ou 3 qui correspond aux 1^{re} et 2^{me} et 3^{me} vitesses. Relâcher progressivement le levier de débrayage en accélérant. Le N° 0 correspond au point mort).

Le levier de débrayage verrouille la poignée tournante de changement de vitesses. Toute manœuvre incorrecte est donc impossible, mais s'assurer du verrouillage après chaque passage.

Nous conseillons un réglage des commandes après les 500 premiers kilomètres.

Ralentissement et arrêt

Un ralentissement normal est obtenu en coupant progressivement les gaz; si le freinage doit être rapide, couper les gaz et freiner, débrayer avant l'arrêt complet.

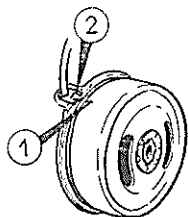
Pour repartir, il suffit de se mettre en lère et d'embrayer en donnant les gaz.

Pour arrêter le moteur, décompresser.

le volant magnétique

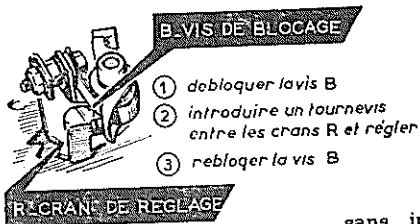
Le volant magnétique est un organe délicat qui nécessite les connaissances d'un spécialiste. Nous conseillons donc à nos clients, en cas de panne, lorsque la vérification de la bougie et du fil de la bougie n'a pas donné de résultat, de procéder comme suit, mais avec beaucoup de précautions,

VÉRIFICATION ET RÉGLAGE DU RUPTEUR



En tournant le volant dans le sens de la marche, amener en coïncidence le repère du rotor (1) avec le repère du stator (2). S'assurer que pour cette position, les grains de contact du rupteur commencent à s'ouvrir (un papier à cigarette inséré entre les grains indiquera le commencement d'ouverture).

Si cette condition n'est pas remplie, dévisser la vis de blocage du support de contact, agir sur les crans de réglage et resserrer la vis de blocage.



B. VIS DE BLOCAGE

- ① débloquer la vis B
- ② introduire un tournevis entre les crans R et régler
- ③ rebloquer la vis B

R. CRANS DE RÉGLAGE

Toutefois cette ouverture peut varier sans inconvénient de 3 à 5/10^e.
Ne jamais régler d'après l'écartement des grains de contact, la bonne marche du volant ne dépendant pas de leur écartement mais de l'ouverture précise des contacts au point d'arrachement indiqué par la concordance des 2 repères (du stator et du rotor)

VÉRIFICATION DU POINT D'ALLUMAGE ET CALAGE DU VOLANT

- 1 - Retirer la bougie.
- 2 - Introduire une réglette graduée dans le cylindre par le trou de la bougie et chercher le point mort haut en faisant tourner le volant dans le sens de la marche; noter sur la réglette la position du point mort haut.
- 3 - Faire tourner lentement le volant dans le sens contraire de sa rotation normale pour abaisser le piston de la hauteur correspondant à l'avance prévue, c'est-à-dire 3 ^{mm}/₁₆. Se servir pour cela d'un deuxième repère sur la réglette graduée.
- 4 - S'assurer pour cette position du piston :
 - a) que les repères du rotor et du stator sont en regard.
 - b) que les grains de contact du rupteur commencent à s'ouvrir.

Si ces deux conditions sont remplies, le volant est bien calé. Sinon procéder comme suit :

- 5 - Libérer le rotor de son axe de la façon suivante :

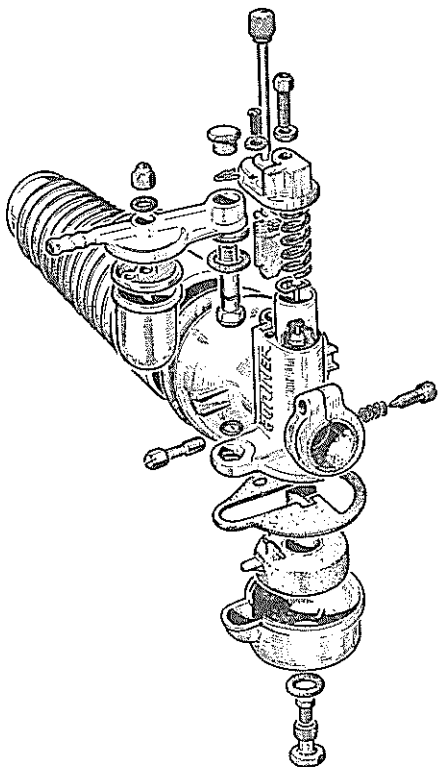
Premier cas : Le rotor comporte une bague d'extraction Il suffit de desserrer l'écrou de blocage du rotor.

Deuxième cas : Le rotor ne comporte pas de bague d'extraction. Dévisser l'écrou de blocage et libérer le rotor à l'aide de l'arrache-volant prévu à cet effet.

- 6 - Faire tourner le rotor pour amener les repères du rotor et du stator en regard en prenant soin de ne pas modifier la position du piston, définie au paragraphe 3.
- 7 - Rebloquer le rotor en vérifiant qu'il ne tourne pas sur son axe au moment du serrage.
- 8 - Refaire le réglage du rupteur.

GRAISSAGE. - Mettre 2 ou 3 gouttes d'huile SHELL X 100 MOTOR OIL 20/20 W, pas plus, tous les 3.000 Kms sur le feutre de graissage de la came du rupteur.

le carburateur



Attention !

La prise d'air du carburateur se fait sous la selle par l'intermédiaire des tubes de cadre et de selle.

Veiller à ce que l'orifice de ce tube soit toujours dégagé.

En cas d'obstruction du gicleur, nettoyer également la cuve de décantation.

Démonter et nettoyer le carburateur à l'essence pure.

Démontage du Carburateur

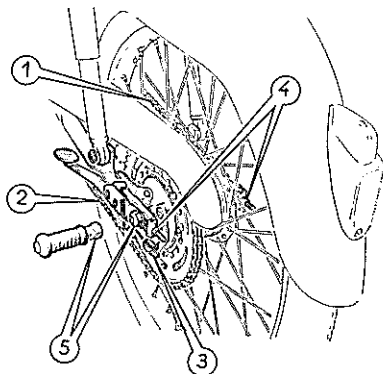
- Enlever le capotage gauche.
- Enlever le manchon caoutchouc de prise d'air.
- Retirer la cartouche du filtre dans l'axe du carburateur.
- Dévisser la vis de serrage du collier.
- Dégager le carburateur et sa commande vers l'arrière du moteur.
- Pour remonter le filtre, l'engager bien droit et vérifier que sa base porte bien à plat sur le carburateur.
- Remettre le manchon de caoutchouc.
- Démontage de la cuve de décantation : dévisser l'écrou 6 pans situé au dessus de la cuve de décantation.

Réglage du Ralenti

Ce réglage est important. Il permet de maintenir le moteur en marche pendant l'arrêt du véhicule, de façon à repartir facilement sur simple manœuvre de la poignée des gaz. Ce réglage se fait par une vis située sur le côté du carburateur et accessible par un trou ménagé sur le capotage gauche.

- 1°) Visser à fond la vis de réglage.
- 2°) Mettre en marche le moteur, (véhicule sur béquille), puis mettre la boîte de vitesses au point mort.
- 3°) Fermer complètement les gaz.
- 4°) Le moteur étant chaud et le volet d'air fermé, dévisser lentement la vis de réglage de façon à abaisser le plus possible le régime du moteur.

Démontage de la Roue Arrière



- Rejeter la chaîne de départ (1) vers l'extérieur en relevant avec la main le tendeur de chaîne.
- Dégraffer la chaîne motrice (2).
- Démontez la commande de frein en poussant le levier (3) vers l'avant et en décrochant sans le dévisser l'arrêt de câble.
- Débloquer les écrous (5)

(Les repose-pieds sur modèle Tourisme) et reculer la roue jusqu'à dégagement.
Sur modèle Sport : la pédale du frein reste fixée au câble.)

Réglage de la Tension de Chaîne motrice

- Desserrer les 2 écrous d'axe (5)
- Visser les écrous des 2 tendeurs (4) d'un même nombre de tours pour chacun d'eux jusqu'à ce que la chaîne soit tendue, ne pas exagérer, la roue doit tourner librement quelle que soit la position de la fourche arrière, pour les véhicules à suspension balancier. Bloquer les écrous d'axe (5), ensuite les écrous des tendeurs (4).

Démontage de la Fourche télescopique

Le démontage de la fourche ne se justifie qu'en cas d'accident. En usage normal la fourche ne nécessite aucun entretien intérieur, en dehors du graissage.

En cas de nécessité, le démontage s'effectuera en dévissant les deux écrous placés à la partie supérieure, ce qui libérera la partie mobile fixée à la roue.

Démontage du Pot d'échappement

TOURISME :

- Dévisser l'écrou arrière.
- Retirer l'embout, vérifier l'état de propreté des trous d'échappement, les nettoyer s'il y a lieu.

SPORT :

- Desserrer sans le dévisser le boulon de fixation du pot sur le châssis. (clé de 12)
- A l'arrière du pot et par le trou d'échappement des gaz on accède à l'aide d'une clé B. T. R. de 6 sur plats, à une vis qu'il suffit de dévisser complètement pour retirer la coupelle arrière ensuite le pot d'échappement.

TRÈS IMPORTANT

Ne pas percer de trous supplémentaires, le fonctionnement du moteur pourrait être gravement compromis.

graissage

500 km.	Boite de Vitesses vérifier et relaire le niveau	SHELL X 100 MOTOR OIL 30
1 000 km.	Fourche Téléscopique Roue Libre Chaînes de Transmission Cables et Commandes	SHELL X 100 MOTOR OIL 20/20 W
3 000 km.	Boite de Vitesses - Vidange	SHELL X 100 MOTOR OIL 30
5 000 km.	Cuvettes Supérieures et Inférieures de direction Pédalier - pédales Moyeux AV et AR	GRAISSE SHELL RETINAX A

L'articulation de la suspension arrière est à bague autolubrifiante et ne nécessite aucun graissage. Il est recommandé de ne pas utiliser au nettoyage d'essence ou de pétrole ce qui pourrait entraîner le grippage de l'articulation.

ATTENTION : ne pas introduire d'huile ou de graisse dans les tambours de freins.

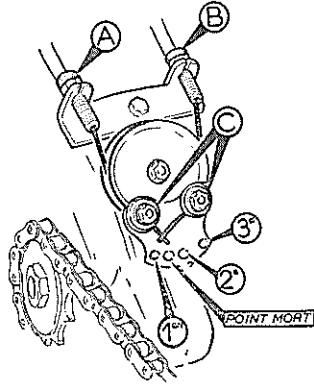
Vérification

Tous les 1.000 Kms.

BOUGIE : Démontez la bougie et la nettoyez à la brosse métallique, vérifiez l'écartement des électrodes qui doit être maintenu à 4/10 de $\frac{mm}{mm}$ environ. En cas de bougie défectueuse nous conseillons son remplacement par une bougie Marchal 35.

CARBURATEUR : Démontez et nettoyez le carburateur à l'essence pure.

Réglage de la Commande de Changement de Vitesses



- Le cyclomoteur étant sur sa béquille, enlever le capotage gauche. Le réglage s'effectue au moyen de deux tendeurs (A et B) situés sur la plaquette arrêt de gaine. Au cas où ce réglage s'avérerait insuffisant il convient, d'opérer de la façon suivante :
- Revisser à fond les deux tendeurs A et B.
- Dévisser les écrous serre-câble (C).

Mettre le repère de la poignée de changement de vitesses en face du N° 2

- Mettre la boîte de vitesses en 2^{me} (voir croquis) et s'assurer que la roue arrière tourne librement et n'entraîne pas le moteur.
- Tirer sur un des câbles avec une pince pour que la gaine soit bien appuyée, rebloquer l'écrou serre-câble.
- Même opération pour l'autre câble.
- S'assurer que le verrou à ressort s'engage bien dans le trou correspondant de la plaquette sinon, pour l'obtenir parfaite la tension des câbles, en agissant sur les tendeurs, puis rebloquer les contre-écrous de ces tendeurs.
- Après ce réglage, faites manœuvrer la poignée du guidon en faisant tourner la roue arrière pour verrouiller successivement les vitesses et le point mort en s'assurant que dans chaque position le verrou s'engage bien dans les alvéoles correspondantes.

Un mauvais verrouillage dans une position seulement n'est pas imputable à un mauvais réglage, mais simplement à un coincement du câble dans sa gaine qui par suite d'un déplacement peut former un coude prononcé. Dans ce cas, vérifier et corriger la position des gaines. Un graissage apportera également une amélioration.

décalaminage

Le calaminage du moteur est plus ou moins rapide selon la qualité de l'huile employée pour le mélange.

Avec l'huile "SHELL" 2 T. MOTOR OIL le moteur pourra parcourir 10.000 Km. sans exiger de décalaminage.

Avec certaines huiles le calaminage pourra se produire plus rapidement.

ATTENTION! Une mauvaise étanchéité du décompresseur fait chauffer le moteur, et augmente considérablement la calamine. S'assurer que la commande n'appuie pas sur la soupape lorsque l'on ne décompresse pas.

Tant que le moteur marche correctement ne pas se préoccuper de la calamine.

Si les performances du moteur baissent, s'il chauffe, s'il marche à 4 temps il y a lieu de démonter le pot d'échappement et son embout, de vérifier l'état des lumières du cylindre et des trous d'échappement du pot que la calamine peut obstruer partiellement.

Il suffira alors de la nettoyer.

Par suite un décalaminage complet comprendra :

1° Le nettoyage de la culasse, du dessus de piston, éventuellement des gorges du piston dans le cas de remplacement des segments défectueux par des neufs.

2° Le rodage de la soupape et du siège de décompresseur. Si la soupape paraît quelque peu détériorée, ne pas hésiter à la changer.

IMPORTANT - Ne jamais utiliser de grattoir ou autre outil pouvant rayer l'aluminium.

La remise en place des segments est délicate en raison des risques de casse et de déformation. D'autre part, la façon dont est fait le décalaminage ayant une très grande importance sur le comportement ultérieur du moteur, nous conseillons à l'usager de confier cette opération à l'une de nos agences

TERROT

MAGNAT DEBON

Siège Social : 2, rue André Colombar, DIJON

MAGASIN D'EXPOSITION

72, AVENUE DE LA GRANDE ARMÉE

PARIS (17^{me})

TÉL. ETOILE 51.76

USINE ET DIRECTION COMMERCIALE

59, Avenue de la Rochetaillée

SAINT-ETIENNE (Loire)

TÉL. 33.78.45

IMP. SERVOZ - MONTBELIARD 500 — 10 — 60