



MOTOCONFORT

Mobylette
bicyclette motorisée

FONCTIONNEMENT.
GRAISSAGE.
ENTRETIEN.

BPZOOM

melange 2 temps special,
mis au point par la Société Française des Pétroles BP
est le carburant autolubrifiant que nous préconisons exclusivement.
(22.000 points de vente en France).

★
Avant-propos

Depuis Novembre 1949, plus de quatre millions et demi de Mobylettes ont été mises en circulation. Le succès de cette machine simple et moderne, qui tient à sa tenue de route, à son confort et à son agrément de conduite, tient également à la facilité de son entretien. Nous avons édité cette notice pour permettre à nos clients d'assurer cet entretien dans les conditions optima et de tirer ainsi la meilleure performance de leur machine. Nous leur conseillons de lire attentivement ce petit ouvrage et de suivre rigoureusement tous nos conseils.

De même, et toujours dans leur propre intérêt, nous recommandons à nos clients d'être en règle avec leur assurance et de se conformer strictement aux dispositions du Code de la Route.

D'autre part nos Mobylettes sont garanties pendant six mois suivant les conditions stipulées en fin de la présente notice.

La Mobylette fait l'objet des brevets S. G. D. G. Français et Etrangers suivants :

N° 996360 Add. 59,977 et P.V.
56,957 — 92,040 — 105,932
92,040 — 105,932
105,932 — 105,932 (Holland. Pat.)
105,932
MANCHE — 1,051,549 — 1,087,937
1,103,733 — 1,107,259 Add. 72,252
1,141,602 — 1,150,500 — 1,183,833
1,186,486 — 1,187,389 — 1,188,188
1,195,443 — 1,239,961 — 1,252,842
1,257,746 — 1,269,194 — 1,283,222
1,325,736 — 1,330,221 — 1,336,253
P.V. 940,042

Elle fait en outre l'objet de nombreux dépôts de modèles. D'autre part les noms "Mobylette", "Mobymanic" et "Dinoby" sont eux-mêmes déposés.

Mobylette

La Mobylette est une bicyclette motorisée. C'est un moyen de locomotion homogène dans lequel partie moteur et partie cycle sont mariées parfaitement pour donner le maximum d'agrément sur la route. Le confort est assuré par des pneus de grande section, la stabilité par la position centrale du moteur donnant un centre de gravité très bas. Le silence, le refroidissement et la puissance du moteur, à très bas régime, ont été obtenus par des procédés nouveaux.

Au point de vue légal, la Mobylette est assimilée à une bicyclette et n'exige donc ni immatriculation, ni permis de conduire ; seulement une plaque d'identité.

CONDUITE DE LA MACHINE

La conduite de la Mobylette est centralisée dans une seule poignée tournante à main droite. En permanence ce contrôle est tenu par le conducteur, instinctivement prêt à entrer en action, et sa manœuvre est possible même avec de gros gants ou des mouffes. Cette poignée au repos laisse le moteur au ralenti et le décompresseur fermé. Quand on tourne vers l'extérieur, le moteur est décomprimé, c'est-à-dire qu'il n'oppose qu'une faible résistance au démarrage, mais ne fonctionne pas.

Quand on tourne vers soi, la commande agit sur les gaz, et permet de faire varier le régime du moteur. On règle donc la vitesse de route suivant ses désirs.

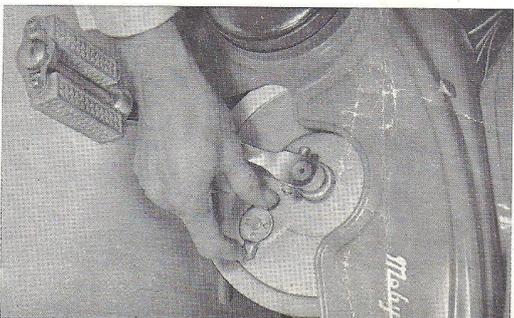


Fig. 1

La Mobyette comporte deux freins, le frein avant étant à main droite. Ces freins ne doivent entrer en action que la poignée tournante au repos, car, avec la Mobyette, le meilleur freinage est assuré par le moteur.

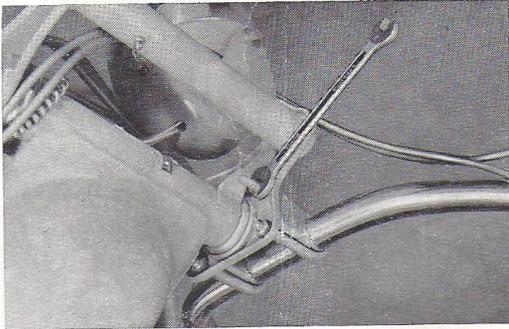
Par temps froid, pour faciliter le départ, agir sur le levier situé sur le guidon au pouce gauche et commandant le starter. Ce levier est manœuvrable sans qu'il y ait à lâcher les mains. On ne doit le maintenir que quelques instants. Il est automatiquement rappelé par un ressort. Cette manœuvre ne doit être exécutée que si les conditions atmosphériques la rendent nécessaire.

La Mobyette peut éventuellement être utilisée comme une bicyclette. Pour cela, il faut désolidariser le moteur de la roue arrière : tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre le bouton situé sur la poulie de pédalier (Photo n° 1, page 1). Pour enclencher le moteur à nouveau, tourner le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre. Le bouton doit être manœuvré **exclusivement à la main**. En cas d'effort anormal, chercher la position d'enclenchement en avançant légèrement la machine. **Ne jamais forcer.**

Avant d'entourer la Mobyette, ajuster la position du guidon et de la selle qui sont réglables dans de grandes proportions.

Sur les machines munies d'une fourche télescopique, le guidon est réglable en orientation. Pour cela il suffit de desserrer à l'aide d'une clé de 10 les écrous maintenant les colliers de fixation (Photo n° 2, page 2).

Sur les machines non munies d'une fourche télescopique (fourche ordinaire et fourche à balancier), le guidon est réglable en hauteur. Pour cela desserrer de quelques filets, à l'aide d'une clé de 12, l'écrou de fixation du guidon et frapper un léger coup de maillet pour décoller la cône intérieur de blocage (Photo n° 3, page 3). La position de selle doit être plus basse que sur une bicyclette normale et doit permettre la mise des pieds au sol sans difficulté.



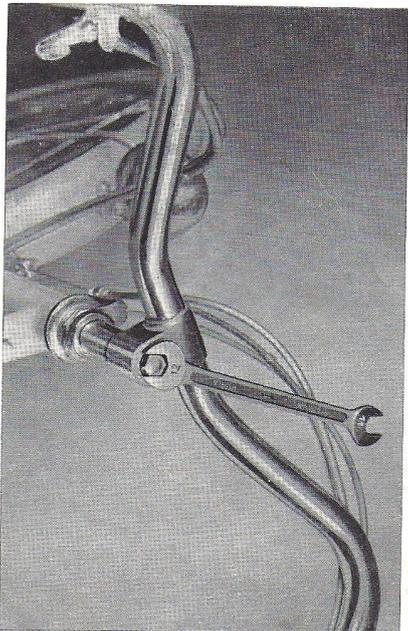
La Spéciale Route est munie d'un pédalier verrouillable en position repose-pieds. Le fonctionnement est obtenu de la manière suivante : en prenant appui sur l'extrémité droite de l'axe de pédalier, tirer vers l'extérieur la manivelle droite et lui faire faire un demi-tour de manière qu'elle vienne s'encaster dans le logement prévu à cet effet. En faisant ensuite tourner l'ensemble du pédalier, ce dernier viendra en butée à l'arrière en position repose-pieds. Une plaquette à trois positions permet le réglage à hauteurs différentes des repose-pieds.

Remplir le réservoir avec le mélange autolubrifiant BP ZOOM.

BP ENERGOL 2 TEMPS TYPE HV utilisée dans une proportion de 6 à 7 % (soit 3 mesures du bouchon de réservoir Mobyette par litre) dans l'essence auto du commerce, peut vous permettre d'attendre votre prochain ravitaillement en BP ZOOM.

Pour mettre en route, ouvrir le robinet de carburant situé sur le réservoir (dévisser le bouton moleté sans forcer. Pour les robinets à pousser, ouvrir en poussant vers le bas) ou à la base du réservoir (Mobyettes à châssis-coque) (Photo n° 4, page 4) tourner la poignée tournante vers l'extérieur et à fond. Entourer la machine comme une bicyclette, pédaler quelques mètres et tourner la poignée tournante vers soi. Le moteur doit partir franchement. Se rappeler que quelques secondes sont nécessaires à l'arrivée du carburant au moteur.

Par temps froid, maintenir en action le levier commandant le starter pendant quelques secondes comme pour un moteur de voiture ; le lâcher aussitôt après.



La spéciale route est munie d'un robinet à réserve (ouvert : vers l'avant, fermé : vers l'arrière, réserve : vers le bas).

Les modèles munis d'un embrayage automatique double « DIMOSY » comportent un embrayage « cycle » et un embrayage « moteur ». Le fonctionnement du premier dépend uniquement de la vitesse de la machine.

Au démarrage, la Mobylette se comporte comme une simple bicyclette, mais pour partir il faut agir sur les organes de commande comme vu précédemment, et lorsque la vitesse atteint 6 km/h., l'embrayage entre en action, le moteur commence à tourner. On peut alors ouvrir les gaz, en tournant la poignée de commande vers soi. Quand la vitesse est de nouveau tombée à 6 km/h., soit par freinage, soit par ralentissement en fermant les gaz, sans décompresser, le débrayage se déclenche et libère le moteur de la poulie d'entraînement. Avec la poignée tournée en position de repos, le moteur continue à tourner au ralenti.

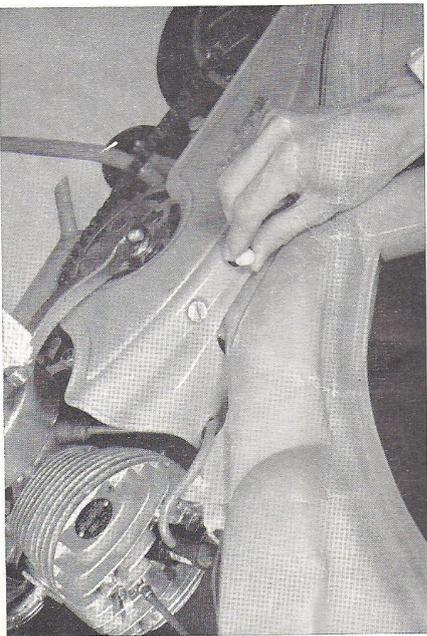


Fig.
4

Le deuxième embrayage fonctionnant suivant le régime du moteur, quand la machine est arrêtée, moteur tournant au ralenti, il suffit au conducteur d'ouvrir les gaz pour que ce deuxième embrayage entre en action et entraîne très progressivement la Mobylette.

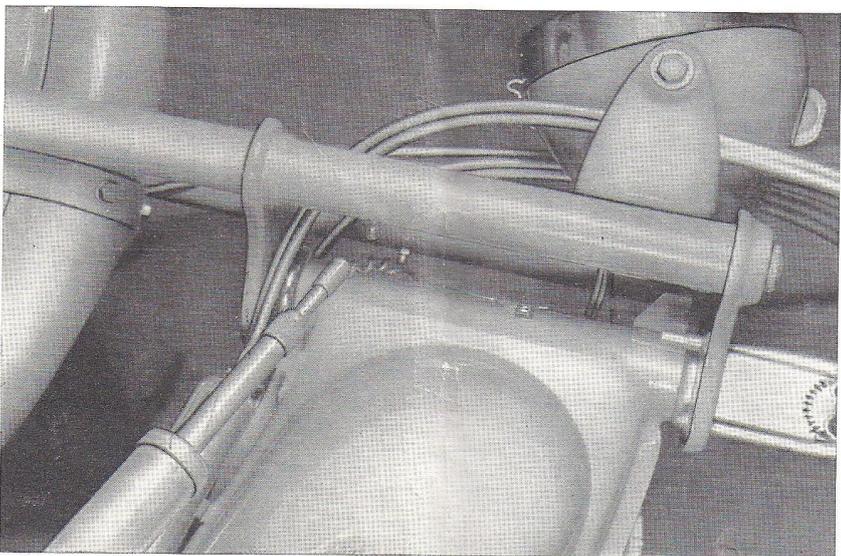


Fig.
5

Les modèles munis du DIMOBY peuvent être mis en route sur béquille. On entraîne le moteur d'un coup de pédale par l'intermédiaire de l'embrayage. Lorsque le moteur a démarré, on donne un coup de frein arrière pour arrêter la roue, le moteur continuant à tourner au ralenti. Après quoi, il suffit d'ouvrir les gaz.

Ce mode de démarrage est utilisable en toute circonstance, mais il est particulièrement recommandé en côte, car on évite ainsi d'avoir à entraîner le moteur au moment où l'on atteint la vitesse qui correspond à l'endechement de l'embrayage.

Sur les modèles munis du changement de vitesse automatique «MOBYMATIC» la démultiplication se met d'elle-même au rapport correspondant aux conditions de route.

Sur route, la vitesse est réglée par la poignée tournante plus ou moins ouverte. Pour ralentir, ramener la poignée au repos, si nécessaire actionner les deux freins et se rappeler que le freinage maximum par le moteur est obtenu dans cette position.

L'arrêt total nécessite dans les derniers mètres l'action du décompresseur par rotation à fond et à droite de la poignée tournante.

Dans les grandes descentes, se rappeler que le moteur constitue le meilleur des freins et permet, gaz fermés, de descendre des pentes jusqu'à 10% à une vitesse raisonnable. La poignée tournante étant en position de repos, on peut actionner simultanément les deux freins pour produire un arrêt immédiat si nécessaire. Dans les très longues descentes, en montagne, ne pas fermer le robinet de carburant, car on supprimerait le graissage du moteur sans gain appréciable sur la consommation de carburant. La Mobylette est capable de monter des côtes importantes sans le secours des pédales. Toutefois, quand en côte la vitesse tombe au-dessous de 12 km/h., il y a intérêt à accompagner le moteur. La démultiplication du pédalier correspond à une utilisation agréable en côte. La Mobydynamic grimpe toutes les côtes sans qu'il y ait à pédaler.

A l'arrêt, ne pas oublier de fermer le robinet de carburant.

RODAGE

Nos moteurs possèdent des alésages à parois extrêmement dures en aluminium chromé et sont montés avec le minimum de jeu au départ. Avant 1.000 km le moteur ne peut donner toute sa puissance.

Le rodage doit s'effectuer correctement en utilisant la machine dans des conditions normales sans la laisser peiner ni chauffer anormalement en côte. D'autre part, ne pas utiliser trop longtemps le moteur à haut régime.

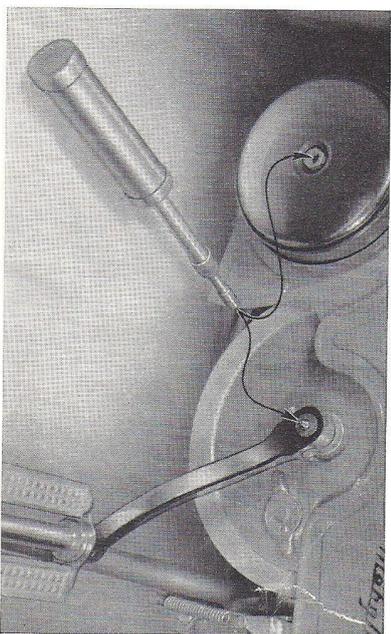


Fig. 6

ENTRETIEN GRAISSAGE

FOURCHE TÉLESCOPIQUE

Sur les Mobylettes munies d'une fourche télescopique, graisser celle-ci tous les 1.000 km environ avec une pompe à pression, par l'intermédiaire des graisseurs qui se trouvent à l'arrière de chaque montant avec de la graisse BP Energol C 3 G (Photo n° 5, page 5). Même entretien sur la fourche télescopique étanche de la Mobylette Grand Tourisme et de la Spéciale Route.

MOYEURS

Les moyeux avant et arrière doivent être garnis de graisse BP Energreuse L2 Multipurpose sans excès tous les 6.000 km.

CHAINES

Les chaînes moteur et pédalier doivent être, tous les 2.000 km, essuyées avec un chiffon et graissées avec l'huile BP Energol Motor Oil SAE 50.

Nous recommandons en tout cas de ne jamais immerger les chaînes dans un bain anti-graisse (trichloréthylène par exemple) qui assècherait les rouleaux.

PÉDALIER

Tous les 1.000 km environ, graisser les roulements du relais de pédalier au moyen du graisseur à pression situé au bout de l'axe côté gauche, avec de la graisse BP Energreuse C 3 G. (Photo n° 6, page 7).

EMBRAYAGE AUTOMATIQUE DOUBLE "DIMOBY"

Sur les modèles munis d'un embrayage automatique, graisser celui-ci avec une pompe à pression (graisseur au centre), en utilisant de la BP Energreuse C 3 G tous les 2.000 km en service normal, tous les 1.000 km en service comprenant arrêts et démarrages fréquents (Photo n° 6, page 7).

CHANGEMENT DE VITESSES AUTOMATIQUE "MOBYMATIC"

(Brevet S.G.D.G. René Maigri)

Graisser à la fois l'embrayage et le changement de vitesses automatique par le graisseur central, tous les 1.000 km, à la BP Energreuse C 3 G.

DIVERS

Graisser tous les 1.000 km l'entraînement de compteur à la BP Energreuse C 3 G. Graisser de temps à autre les articulations des diverses commandes et les entrées de câbles avec de l'huile BP Energol Huile Domestique au moyen d'un pinceau.

DÉCALAMINAGE

Le mélange BP ZOOM préconisé ne provoque que des dépôts de calamine peu abondants et faciles à enlever.

Tous les 6.000 km, on fera procéder par un agent de la marque au décalaminage de l'échappement, et tous les 12.000 km, à un décalaminage plus complet (dessus de piston, culasse et lumières d'échappement).

Les chiffres de 6.000 et 12.000 km ne doivent pas être pris d'une façon absolue et il y a lieu de décalaminer dès que les symptômes suivants sont perceptibles :

- ★ Mauvais départs
- ★ Retours au carburateur
- ★ Bougie encrassée
- ★ Manque de puissance au moteur
- ★ Echauffement exagéré
- ★ Marche en quatre temps

DIVERS

PNEUMATIQUES

La pression de gonflage est de 1,600 kg à l'avant, 1,850 kg à l'arrière. Sur la Mobylette Grand Tourisme et la Spéciale Route gonfler l'arrière à 2,200 kg pour le transport d'un passager.

CREVAISSONS

Sur la Mobylette Service, la réparation s'effectue comme sur une bicyclette normale. La roue avant sort directement. La roue arrière sort vers l'avant dans les patins retournés. (Photo n° 7, page 9) après avoir fait sauter les deux chaînes. Vérifier le réglage de tension de chaîne au remontage.

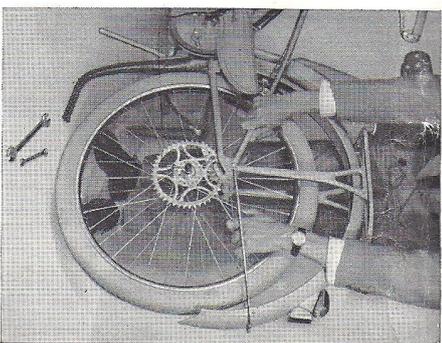


Fig
7

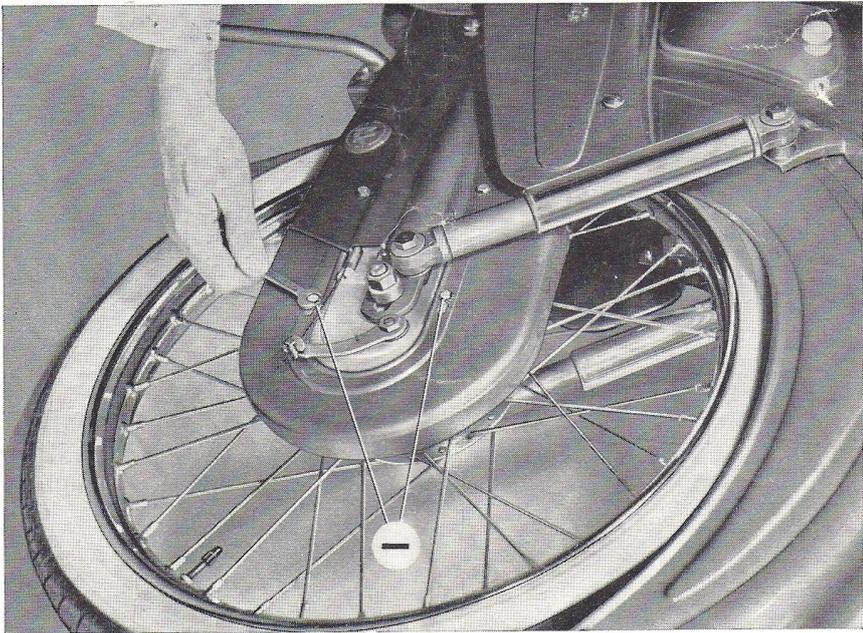


Fig.
8

— 10 —

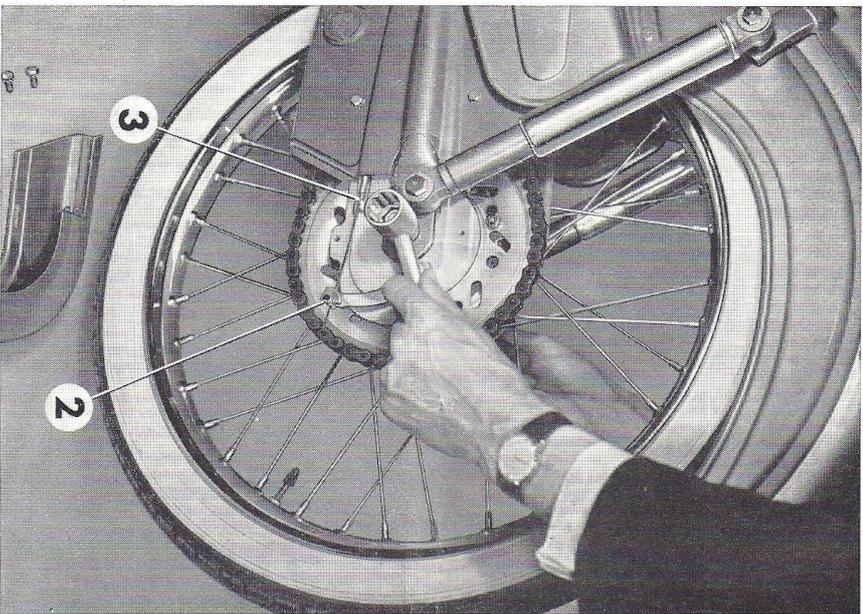


Fig.
9

— 11 —

Sur les Mobylettes munies d'une fourche télescopique, lors du démontage de la roue avant, débrancher le câble de frein, le câble de compteur s'il y a lieu et faire sortir les rondelles des embrevements de pattes de fourche. Faire attention, lors du remontage, à bien mettre le point fixe de frein dans la boutonnière de patte.

Les Mobylettes Mono-Luxe, Mobymatic Luxe, Mono Grand Luxe et Mobymatic Grand Luxe sont équipées d'un bras arrière à pattes ouvertes, de même que la Spéciale 50. Dévisser les écrous d'axe à fond (sans les retirer complètement, de manière à pouvoir repousser la roue vers l'avant pour retirer les chaînes sans dérégler les tendeurs). Au remontage, bien faire buter contre les tendeurs de chaîne la portée cylindrique des écrous d'axe.

La Mobylette Grand Tourisme et la Spéciale Route ont la roue arrière munie d'un moyeu à broche.

Sur la Mobylette Grand Tourisme, il y a lieu d'abord de retirer la partie arrière du carter de protection de chaîne. Pour cela, démonter les 2 vis (1) (Photo n° 8, page 10), de fixation de ce carter sur le flasque (Photo n° 8, page 10 et Photo n° 9, page 11) du moyeu (cité de 8). Faire coulisser le carter vers l'arrière.

Accrocher et verrouiller en position haute le tendeur de chaîne vélo. Démontez l'écrou de fixation (cité de 17). Retirer la broche. Débrancher le sans-soudure (2) et dégager la butée de frein (3) (Photo n° 10, page 13). Faire sauter les deux chaînes.

Au remontage, faire attention à bien engager la patte d'accrochage (4) (Photo n° 10, page 13) de point fixe sur le point fixe. Sur la Mobylette Grand Tourisme, lors du remontage du carter, faire attention à ce que les bords du couvercle arrière du carter recouvrent bien l'extérieur du carter.

Ne pas oublier de faire redescendre le tendeur de chaîne vélo.

NOTA. - Il n'y a jamais lieu, au démontage de la roue arrière, de faire sauter les attaches rapides des chaînes.

Au remontage bien faire buter la broche sur les 2 tendeurs de chaîne (5) (Photo n° 10, page 13).

CHAINES

La chaîne de transmission, moteur, très renforcée, doit être tendue sans excès : la régler en reculant la roue arrière. La chaîne de pédalier, pendant cette opération, doit être détendue en relâchant le tendeur fixe, situé sur la patte droite. Pour ce faire, desserrer légèrement les deux boulons. Régler ensuite la chaîne avec le tendeur. Elle aussi doit être tendue sans excès.

NOTA. - Sur les machines munies d'une suspension arrière oscillante, effectuer le réglage de tension de chaîne, la machine étant montée par un conducteur.

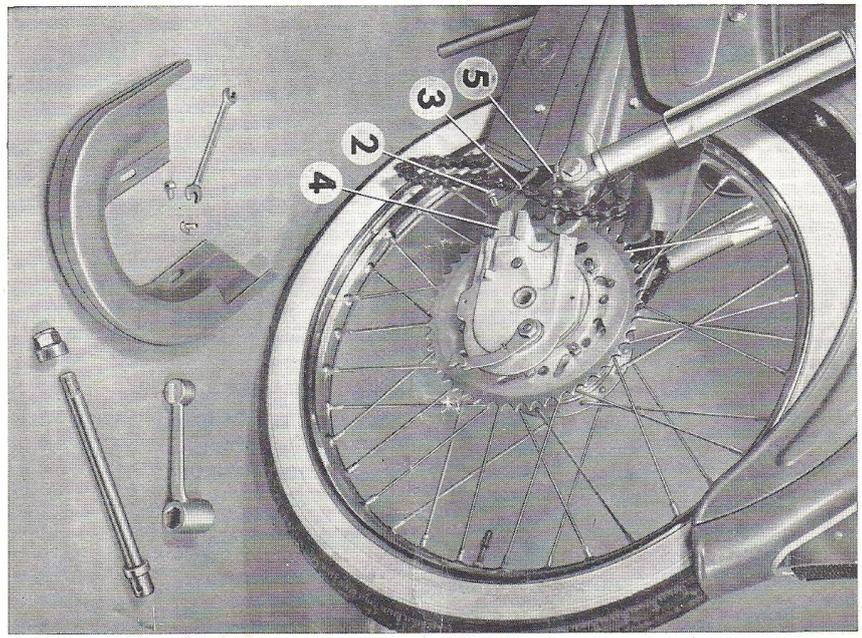


Fig 10

RÉGLAGE DE LA TENSION DE COURROIE SUR LES MODÈLES NON MUNIS DE CHANGEMENT DE VITESSES AUTOMATIQUE

La courroie trapézoïdale assure pendant plusieurs milliers de kilomètres un service ne nécessitant aucun entretien. Toutefois, après 200 km environ, relâchez un peu la courroie sur les modèles non munis d'un changement de vitesse automatique. Elle doit être tendue sans excès, et, si nécessaire, la relâchez après avoir desserré légèrement, après démontage des carters, les boulons de fixation du moteur au cadre ; une boutonnière prévue sur la patte inférieure permet le réglage par rotation de l'ensemble autour du boulon supérieur. Resserrer les écrous une fois la tension obtenue.

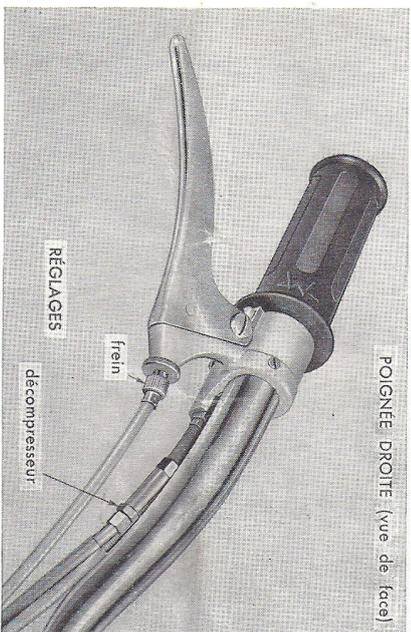


Fig. 11

RÉGLAGE DES FREINS

Le réglage des freins s'effectue au guidon (écrou et contre-écrou moletés) (Photo n° 11, page 14).

RÉGLAGE DU DÉCOMPRESSEUR

Le réglage du décompresseur s'effectue au guidon (Photo n° 11, page 14, écrou et contre-écrou de 8). Le décompresseur doit ouvrir franchement ($2 \frac{1}{2}$ à la soupape). La poignée des gaz doit fermer entièrement les gaz avant la mise en action du décompresseur.

RÉGLAGE DES GAZ

Ce réglage s'effectue au câble d'arrivée au carburateur (Photo n° 12, page 15, clé de 8) pour les modèles sans embrayage. Pour les modèles avec embrayage, voir page 18.

BOUGIE

Nous recommandons à nos clients de se servir de bougies de même marque et de même type que celles que nous livrons sur nos machines. En cas de ratés d'allumage, démontez la bougie pour la nettoyer et vérifiez l'écartement des électrodes qui doit être de 4/10 de millimètre. Une bougie trop sèche et de teinte blanchâtre indique un excès d'air, autrement dit un manque de carburant, d'où nécessité de monter un gicleur plus gros. Par contre, une bougie encrassée indique un mélange trop riche. Il conviendra, en ce cas, de remplacer le gicleur existant contre un plus faible, ceci sous réserve que cet encrassement ne soit pas imputable au calaminage du moteur et de l'échappement ou d'un excès d'huile dans le carburant.

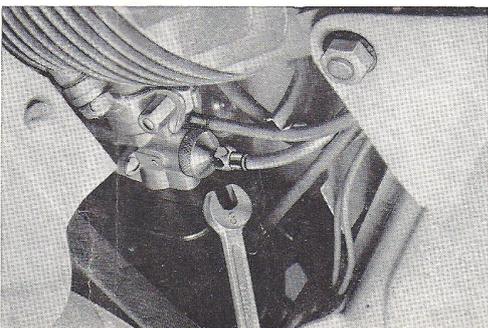


Fig. 12

VOLANT MAGNÉTIQUE - ALLUMAGE

Le volant magnétique NOVI assure l'allumage du moteur et l'éclairage. Il comporte (Photo n° 13, page 16) un plateau fixé sur le carter moteur sur lequel sont montés l'inductif d'allumage 1, l'inductif d'éclairage 2, le condensateur 3 et le rupteur 4.

Ce volant permet l'accès aux vis platinees, sans s'occuper du calage de la came sur l'arbre du moteur. Desserrer, dans ce but, l'écrou central qui est fileté à gauche, et retirer le volant. La came n'étant solidaire du volant que par ses goujons d'entraînement reste fixée sur l'arbre ; par conséquent, son calage initial sur le moteur ne change pas. Le volant enlevé, l'accès aux vis platinees est très facile. L'écartement des vis platinees est de 3 à 4/10 de millimètre. La Mobyette est réglée à 2 mm 8

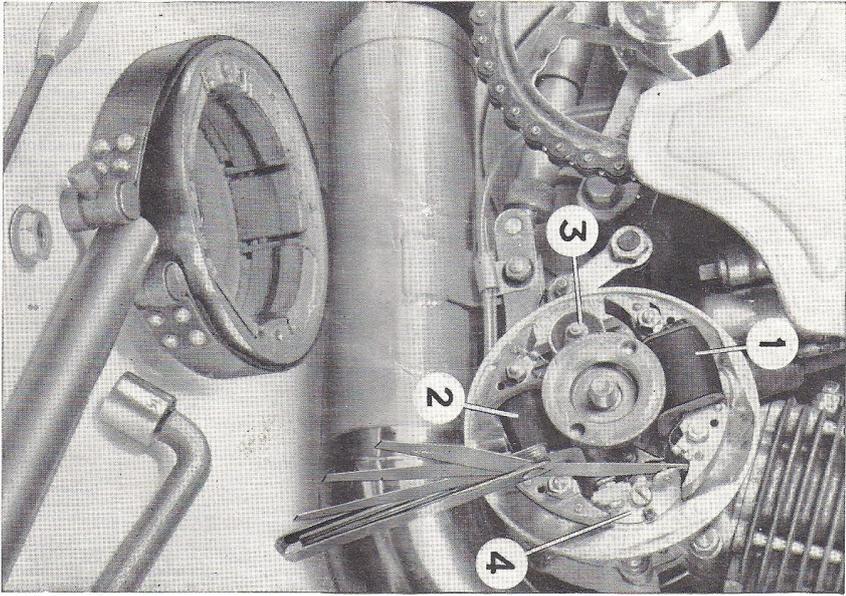


Fig.
13

— 16 —

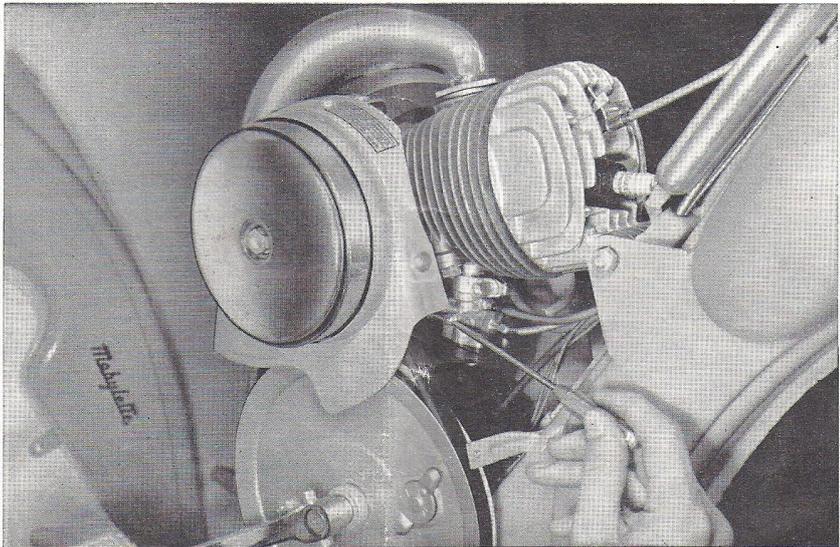


Fig.
14

— 17 —

d'avance à l'allumage. Elle est de 2 mm sur le moteur Mobymatic et de 1,5 mm sur le moteur de la Grand Tourisme et de la Spéciale 50, ainsi que de la Spéciale Route et du modèle Sommet. L'avance est de 1,5 mm sur le volant "Electronic". Le volant ne nécessite aucun entretien, sauf la vérification périodique de l'écartement des vis platines. Les réparations du volant magnétique devront toujours être confiées à un agent de la marque.

A noter que sur certains modèles à châssis-coque, l'induit d'allumage ne comporte que la basse tension, la bobine haute tension étant fixée sous le réservoir-poutre.

CARBURATEURS ET FILTRES

Le carburateur, bien réglé, doit assurer en toutes circonstances une carburation correcte. Il est muni d'un filtre silencieux d'aspiration et d'un starter, lequel permet un départ correct sous toutes températures.

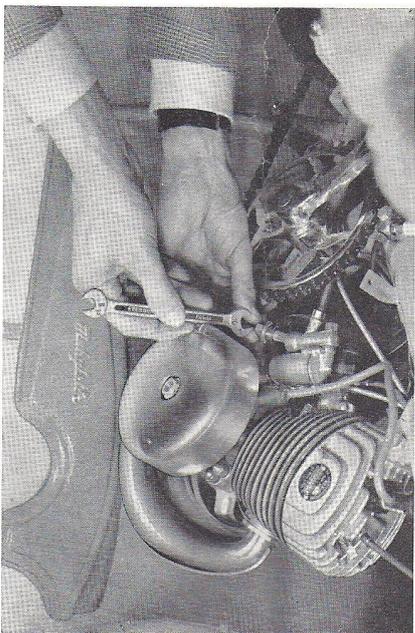


Fig.
15

Sur les carburateurs des modèles munis d'un embrayage automatique, il existe une vis de réglage de ralenti, qu'il faut serrer pour accélérer la vitesse de ralenti (Photo no 14, page 17), après avoir retiré le grand carter gauche. A noter que le câble des gaz doit avoir un léger jeu interdisant d'ouvrir le volet au braquage du guidon.

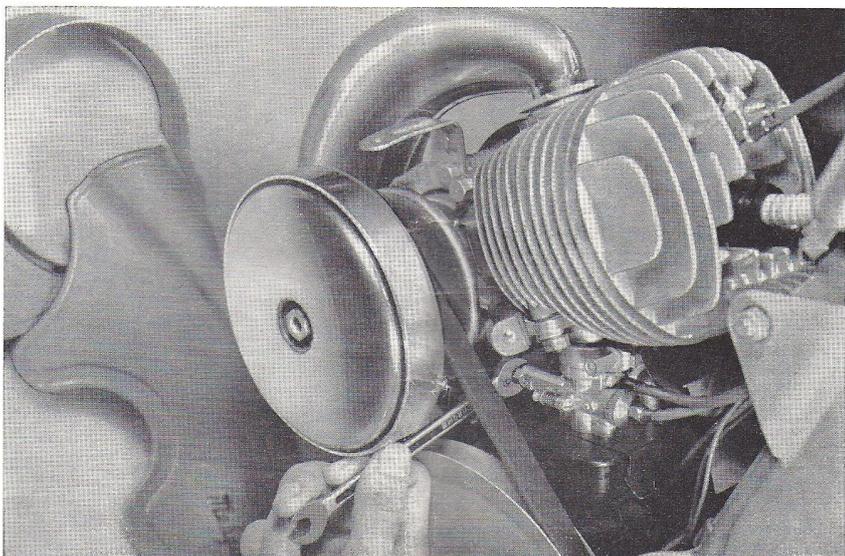


Fig.
16

Pour nettoyer le gicleur, retirer les deux carter de chaîne gauche et desserrer le gicleur avec une clé de 9 (Photo n° 16, page 19).

La Mobylette comporte deux filtres : Un filtre principal entre le réservoir de carburant et le robinet et un filtre de sécurité à l'entrée de la cuve. Pour démonter ce dernier, déposer d'abord le carter de chaîne droit (Photo n° 15, page 18). S'assurer de la propreté des filtres après tout démontage ou en cas de non arrivée du carburant.

ECLAIRAGE

L'éclairage est assuré par le volant magnétique. L'interrupteur est situé dans le phare.

Employer à l'avant une lampe 6 V 1 A culot à vis, ballon 17; à l'arrière, une lampe 12 V 0,5 A, culot à vis, ballon 15. Avec le volant de 12 watts et le volant type "Electronic", utiliser à l'arrière la lampe navette 12 V, 15 W.

Les canalisations doivent être surveillées et conservées en bon état.

AVERTISSEUR

Le timbre électrique n'est monté que sur les Mobylettes Luxe, mais cet accessoire peut être fourni par les Agents de la Marque moyennant un supplément de prix.

★

RÉSUMÉ DES OPÉRATIONS D'ENTRETIEN

Aux premiers 200 km., retendre la courroie sur les Mobylettes non munies du changement de vitesses automatique. — 1.000 km. Rodage terminé.

TOUS LES 1.000 km. : Graisser à la BP Energrease C3G : La fourche télescopique, et le relais de pédalier.

Graisser l'embrayage automatique (sur Mobylette sans changement de vitesses) à la BP Energrease C3G, en cas de service fréquent (ville).

— 20 —

Sur la Mobyette, graisser à la fois l'embrayage et le changement de vitesse automatique à la BP Energrease C3G.

Graisser le renvoi de compteur à la BP Energrease C3G.

TOUS LES 2.000 km. : Graisser l'embrayage automatique (sur Mobyettes sans changement de vitesses) à la BP Energrease C3G, en cas de service peu fréquent (route).

Nettoyer les chaînes avec un chiffon et graisser avec BP Energol Motor Oil SAE50.

TOUS LES 6.000 km. : Faire graisser par un agent de la marque les moyeux avant et arrière avec BP Energrease L2 Multipurpose.

Faire décalaminer l'échappement.

Faire vérifier l'écartement des vis platines.

TOUS LES 12.000 km. : Faire un décalaminage complet.

★

INCIDENTS DE ROUTE

Les pannes sérieuses sont extrêmement rares; toutefois, il peut s'en produire de très légères et il est bon de savoir y remédier immédiatement :

Le moteur s'arrête ou des ratés se produisent :

Deux causes : Allumage ou carburantion.

a) **ALLUMAGE**

Vérifier si la bougie n'est pas encrassée par l'huile. La nettoyer à l'essence et gratter les pointes à la toile émeri.

Si la bougie est en bon état et que l'allumage ne se fasse pas :

— Vérifier le volant magnétique.

— Voir si le fil de bougie n'est pas coupé.

— Dans le cas d'une bobine extérieure, vérifier si le fil d'arrivée n'est pas à la masse.

— 21 —

- Faire nettoyer les vis platinées.
- Les faire régler à 3/10 d'écartement.
- Les faire remplacer si elle sont détériorées.
- Faire remplacer le condensateur s'il est défectueux.
- Faire remplacer le bobinage, qui peut être court-circuité.

Ces cinq dernières opérations devront être confiées à un Agent de la marque.

b) CARBURATION

Le moteur part bien, si l'on met un peu de carburant dans le cylindre, mais s'arrête après quelques explosions. S'assurer que le carburant arrive bien au carburateur : s'il n'arrive pas, dévisser le tuyau d'arrivée, le filtre du réservoir, le nettoyer ainsi que le filtre de la cuve. Si le moteur ne fonctionne que starter ouvert, c'est que le gicleur principal est bouché. Dans ce cas, il est possible de rouler quelques kilomètres en utilisant le starter par petites pressions successives.

Si le carburant ne passe pas de la cuve à niveau constant dans la chambre du carburateur, si le moteur marche plus ou moins bien en palier et cale dès que l'on met les gaz, c'est que le gicleur est bouché. Le déboucher en soufflant fortement dessus et nettoyer entièrement le carburateur, notamment le filtre. Un gicleur qui vient d'être nettoyé peut s'obstruer plusieurs fois de suite si le carburant contient de l'eau ou des corps étrangers.

Si le carburateur est noyé, c'est qu'une impureté quelconque empêche le pointeau de se reposer sur son siège ; il suffit de nettoyer le tout et de le remettre en place ensuite. Si le pointeau est usé, il convient de le remplacer. Nettoyer le filtre placé sous le réservoir et le filtre de la cuve.

Si la machine tousse au ralenti et tire mal, surtout dans les côtes, cela vient d'un réglage trop pauvre ; changer le gicleur pour un gicleur plus grand.

Naturellement, la consommation varie suivant la vitesse à laquelle on marche et les difficultés du parcours.

Lorsque le moteur présente des crachements ou des retours, ce fait est dû à un excès d'air. Il y aura donc lieu de monter un gicleur plus fort. Inversement, une marche saccadée, dite marche en quatre temps, indique, soit un excès de carburant qui sera compensé par le montage d'un gicleur plus petit, soit un excès de calamine à l'échappement.

EN PRINCIPE, NE CHANGER LE RÉGLAGE DU CARBURATEUR QU'EN CAS DE NÉCESSITÉ ABSOLUE. S'ADRESSER A UN AGENT DE LA MARQUE.

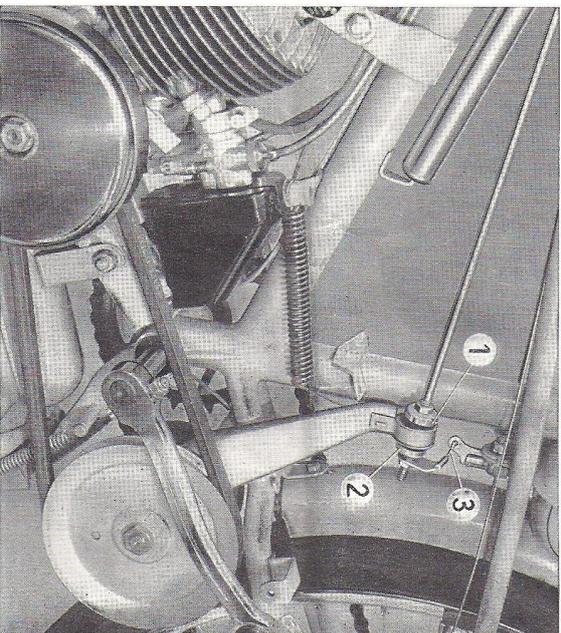
— Les changements atmosphériques peuvent influencer le fonctionnement du carburateur sans que le réglage de celui-ci soit à incriminer.

Il est à noter que la carburation n'est parfaite que lorsque le moteur est chaud.

BP ENERGOL 2 TEMPS TYPE HV utilisée dans une proportion de 6 à 7% (soit 3 mesures du bouchon de réservoir de la Mobyette par litre) dans l'essence auto du commerce, peut vous permettre d'attendre votre prochain ravitaillement en BP ZOOM. (Ne jamais mettre d'huile directement dans un réservoir vide. Mettre un peu d'essence d'abord, sinon on boucherait le gicleur du carburateur).

MOBYLETTE à galet

INSTRUCTIONS PARTICULIÈRES D'ENTRETIEN



Les prescriptions de la notice d'entretien Mobylette restent valables en ce qui concerne la Mobylette à galet, sauf en ce qui concerne la transmission moteur - roue arrière.

Pour que le galet transmette la puissance du moteur dans de bonnes conditions et sans usure anormale du pneumatique, il est nécessaire :

1° D'assurer une pression de gonflage de 2,2-2,3 kgs au pneumatique arrière.

(A noter qu'un encrassement éventuel du galet est généralement le signe d'un gonflage insuffisant du pneu).

2° D'assurer un enfoncement de 8-9 ^{mm}/₁₀₀ du galet dans le pneu arrière gonflé à la pression ci-dessus.

Pour ce faire, il y a lieu d'agir sur le réglage prévu à la partie inférieure de la tige de commande du porte-galet. La commande du porte-galet s'articule à la tige par l'intermédiaire de deux blocs annulaires caoutchouc maintenus par deux coupelles (1 et 2) bloquées par écrou et contre-écrou. On augmente l'enfoncement du galet dans le pneu en déplaçant l'ensemble vers l'avant de la machine. Il y a lieu ce faisant d'éviter de comprimer le caoutchouc à l'excès. Par conséquent desserrer d'abord les écrou et contre-écrou correspondant à la direction vers laquelle on veut déplacer l'ensemble, et serrer ensuite les écrou et contre-écrou opposés pour revenir à l'écrasement primitif.

Lors de cette opération, faire attention à garder l'orientation de la corde à piano (3) de commande de robinet.

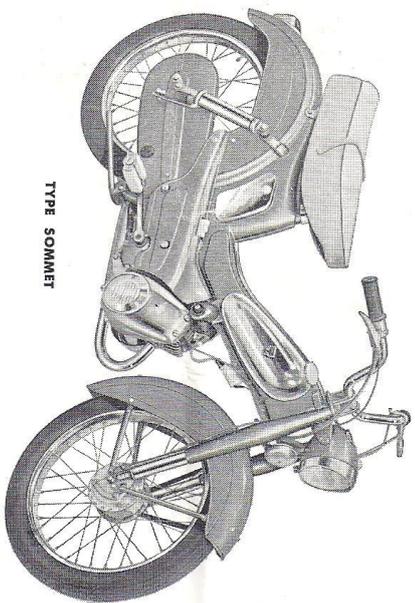
Ne pas oublier que, la commande de robinet étant combinée avec la commande de porte-galet, il y a lieu, à l'arrêt, pour fermer l'arrivée du carburant, de débrayer le galet.

En ce qui concerne la tension de courroie, cette opération doit être effectuée, le galet étant en prise avec le pneu. Si l'on tendait la courroie dans la position galet débrayé, on risquerait de ne pas pouvoir embrayer le galet, et si on y arrivait, on déformerait la courroie par surtension. Se reporter à la page 14 de la notice Mobylette : Réglage de la tension de courroie sur les modèles non munis de changement de vitesse automatique.

NOTA. - L'écrou de volant magnétique a un pas normal fileté à droite.

MOBYLETTE

type "SOMMET"



TYPE SOMMET

La Mobylette type Sommet comporte une boîte relais à 3 positions : kick, marche avec moteur, marche en cycle. Cette boîte est commandée par un levier situé sur la gauche de la machine et permet de réaliser les trois combinaisons suivantes :

1^{re} Levier au centre, Position Départ. Le mouvement du pédalier passe directement au moteur par l'intermédiaire de la boîte-relais, sans agir sur la roue arrière. On peut ainsi se servir du pédalier comme d'un kick, sans avoir à mettre la machine sur béquille. Le moteur une fois en route, on le met au ralenti et on passe à la position moteur.

2^e Levier en avant, Position Moteur. Le mouvement moteur passe à la roue arrière, par l'intermédiaire des embrayages et du variateur à double poulie extensible.

3^e Levier en arrière, Position Cycle. Le conducteur entraîne la roue arrière en pédalant.

Il est d'ailleurs possible, dans la Position Moteur, de partir en pédalant. Le moteur sera embrayé à partir d'une certaine vitesse et démarrera comme sur une Mobylette ordinaire.

Le levier ne doit être manœuvré qu'à la main, machine à l'arrêt, moteur à l'arrêt ou au ralenti, embrayage automatique débrayé.

Un robinet à clavier à trois positions : ouvert, fermé, réserve, est disposé sur le côté droit de la machine.

ENTRETIEN DE LA BOÎTE-RELAIS

Remplir la boîte avec 250 cm³ d'huile BP Energol Motor Oil SAE 40, et contrôler ensuite le remplissage avec le bouchon de niveau.

A 500 km. Première vidange. Ensuite, surveiller le niveau **TOUS LES 2.000 km.** et vidanger **TOUS LES 4.000 km.**

FOURCHE TÉLESCOPIQUE

La fourche télescopique étanche s'entretient comme une fourche télescopique ordinaire.

Graisser tous les 1000 km. avec BP Energygrease C 3G.

MOYEU ARRIÈRE A BROCHE

Le démontage de la roue s'obtient après dépose de la broche et de l'entretoise côté plateau de frein sans aucun démontage du carter de chaîne, le pignon arrière restant sur la machine.

GONFLAGE

	Solo	Duo
Avant	1,600 kg	1,600 kg
Arrière	1,850 kg	2,200 kg

Avance à l'allumage du volant "Electronic" 1,5 mm.

CONDITIONS DE GARANTIE

- 1° La garantie de nos machines est de 6 mois. Elle se limite exclusivement au remplacement ou à la remise en état, à notre convenance, des pièces reconnues par notre Service Technique comme étant défectueuses au point de vue fabrication ou défaut de matière. Cette garantie ne peut entraîner aucune responsabilité de notre part, à raison des accidents de personnes ou de choses ayant pu résulter de tels vices ou défauts.
- 2° Les frais de main-d'œuvre relatifs, aux démontages, remontage et essais, de même ceux d'entretien et de port aller et retour, restent à la charge du client. Par ailleurs, nous ne participons pas, et en aucun cas, aux frais et conséquences dus à l'immobilisation du véhicule.
- 3° Les échanges et les remises en état, faits au titre de la garantie, ne peuvent avoir la conséquence de prolonger la durée de celle-ci.
- 4° Les machines transformées, modifiées ou réparées au dehors de nos Ateliers, ou par des tiers autres que nos Agents Officiels " ou encore avec emploi de pièces détachées non d'origine " perdront le bénéfice de la garantie. Il en sera de même si les instructions d'utilisation (groisissage, rodage, entretien) mentionnées sur les notices avec chaque machine, n'avaient pas été suivies.
- 5° En ce qui concerne les organes et accessoires qui ne sont pas de notre fabrication (roulements, pneus, bougies, etc.), la garantie se limite intégralement à celle du fournisseur intéressé.
- 6° Les ressorts, lampes, verres et commandes (câbles et gaines) ne sont ni garantis ni échangés.
- 7° Lors d'envoi de pièces ou d'organes à échanger ou à réparer sous garantie) il est nécessaire de nous indiquer :
 - a) le numéro cadre et moteur de la machine,
 - b) la date de mise en circulation,
 - c) le kilométrage effectué,
 - d) la marque et la qualité d'huile employée.

TRÈS IMPORTANT

★

*Pour le meilleur usage
de votre Mobylette, nous
préconisons*

BP-ZOOM

CONDITIONS ESSENTIELLES D'ÉCHANGE - RÉPARATION

- 1° Les organes à échanger doivent nous parvenir complets et réparables
- 2° S'il s'agit d'un moteur, il devra être complet c'est-à-dire muni du volant magnétique, carburateur avec commandes et potes de fixation.
- 3° Les moteurs étant fournis complets suivant le paragraphe ci-dessus toutes pièces manquantes sur les moteurs ou ensembles usagés à remplacer seront débitées en sus de l'échange-réparation.
Ces pièces ne seront pas reprises ni créditées par la suite.
- 4° Les organes à échanger devront nous parvenir franco de port. Les frais de port et emballage pour le retour seront à la charge du client.
- 5° Nos échanges-réparations ne concernent que des appareils usés normalement, toutes pièces principales défectueuses, accidentellement (quelle qu'en soit la cause) telles que carter, cylindre (alèthes cassées ou fillets d'échappement détruits, de même que les ensembles non réparables tels que vilebrequin, cylindre, etc.) seront également débités en sus suivant le tarif en cours des pièces détachées.
- 6° Les moteurs et organes comportant des pièces non d'origine ne pourront pas bénéficier des conditions d'échange-réparation.
Ils feront l'objet d'un devis de remise en état qui ne sera entreprise qu'après accord. En cas de non accord les moteurs ou organes seront rendus non réparés contre débit des frais de démontage et d'établissement du devis, et s'il y a lieu, de remontage (à préciser).

TRÈS IMPORTANT. - Ce n'est donc qu'après examen des moteurs et organes parvenus en nos Ateliers, que suivant leur état, il sera décidé, soit des possibilités d'Échange-Réparation, soit de la remise en état sur devis, celle-ci obligatoirement plus onéreuse.

NOTA. - L'attention des revendeurs de pièces détachées non d'origine est attirée sur le fait que les ensembles brevétés, sont illégaux et susceptibles de motiver une action en contrefaçon.

TABLE DES MATIÈRES

Description	Pages
Conduite de la machine	1
Rodage	6
Entretien	7
Graissage	7
Décalaminage	9
Pneumatiques	9
Crevaisons	9
Chaines	8 et 12
Courroie	14
Réglage des freins	14
Réglage du décompresseur	14
Réglage des gaz	15
Bougie	15
Volant magnétique - Allumage	15
Carburateurs et Filtres	18
Eclairage	20
Arrêtisseur	20
Résumé des opérations d'entretien	20
Incidents de route	21
Mobyette à gilet	24
Mobyette type "Sommet"	26



Société Anonyme au Capital de 1.949.050 Frs
16, Rue Lescaut - PANTIN (Seine)
Téléphone : VIL. 27-94 - VIL. 27-67
C. C. P. PARIS 1597-98 - R. C. Seine 54 B 7009

J. OUKEL, N° 3825

13^e Edition - Novembre 1953