

MOTOCONFORT



Mobylette

bicyclette motorisée

FONCTIONNEMENT.
GRAISSAGE.
ENTRETIEN.

Les huiles CASTROL, spécialement désignées pour la Mobylette,
sont les seules que nous recommandons officiellement.

LA MOTOCONFORT 16, rue Lesault, 16
PANTIN (Seine)

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
Description	1
Conduite de la machine	1
Rodage	5
Entretien	5
Graissage	6
Décalaminage	6
Pneumatiques	8
Crevaisons	8
Chaînes	5 et 8
Courroie	9
Réglage des freins	9
Réglage du décompresseur	9
Réglage des gaz	9
Bougie	9
Volant magnétique - Allumage	10
Carburateur et Filtres	10
Eclairage	11
Avertisseur	11
Résumé des opérations d'entretien	11
Incidents de route	12
Mobylette à galet	14

Avant-propos



Depuis Novembre 1949 deux millions de Mobylettes ont été mises en circulation. Le succès de cette machine 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 à partir du jour de la sortie de nos usines suivant les conditions de garantie stipulées en fin de la présente notice.

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

N° 996.360	Add.	59.977
— et P.V. 56.957 —		
992.040	—	1.059.321
998.216	—	1.046.015
1.074.947	—	1.066.837
1.045.919	(Brevet BELGE BRANSON)	
1.051.549	—	1.087.907
1.107.259	—	1.141.602 — P.V. 725.365
748.542	—	748.624

Elle fait en outre l'objet de nombreux dépôts de modèles. D'autre part les noms "Mobylette", "Mobymatic" et "Dimoby" 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 ballons spéciaux, 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. Etant munie d'un moteur, elle est dispensée en outre de l'impôt sur les vélocipèdes.

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 compresseur fermé, c'est-à-dire correspond au freinage maximum du véhicule par le moteur. Quand on tourne vers l'extérieur, le moteur est décomprimé, c'est-à-dire qu'il n'oppose qu'un faible tirage, mais ne fonctionne toujours 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.

La Mobylette 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 Mobylette, 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 Mobylette peut éventuellement être utilisée comme une bicyclette. Pour cela, il faut désolidariser le moteur de la roue arrière : tourner dans le sens inverse des

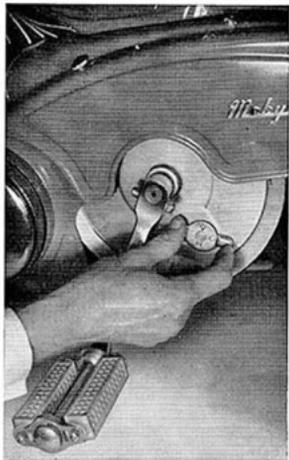


Fig 1

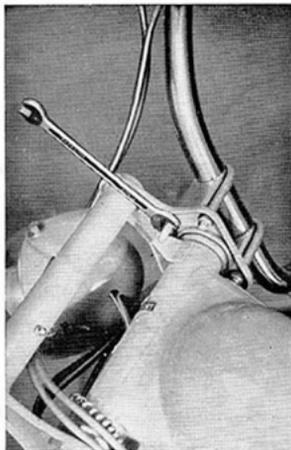


Fig. 2

aiguilles d'une montre le bouton situé sur la poulie de pédalier (Photo n° 1, voir page 1). Pour enclencher le moteur à nouveau, tourner le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre. Il est parfois utile, pour faciliter cette manœuvre de faire avancer ou reculer la Mobylette de quelques centimètres, afin d'amener les dents en coincidence.

Avant d'enfourcher la Mobylette, 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, voir 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 le cône intérieur de blocage (Photo n° 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.

Remplir le réservoir avec un mélange d'essence et d'huile 2 temps. Nous préconisons 6 à 7 % d'huile CASTROL Self-Mixing 20, ce qui représente 3 mesures du bouchon de réservoir Mobylette par litre.

Pour mettre en route, ouvrir le robinet d'essence situé sur le réservoir (dévisser le bouton moleté sans forcer) ou à la base du réservoir (Mobylettes à châssis-coque) (Photo n° 4, voir page 3) tourner la poignée tournante vers l'extérieur et à fond. Enfourcher 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

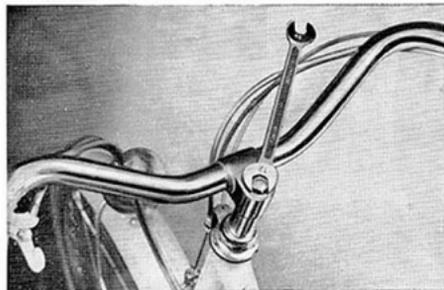


Fig. 3

de l'essence au moteur.

Par temps froid, maintenir en action le levier commandant le starter pendant quelques secondes comme pour un moteur de voiture ; le lâcher dès que le moteur tourne régulièrement.

Les modèles munis d'un embrayage automatique double « DIMOBY » 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 tournante en position de repos, le moteur continue à tourner au ralenti.

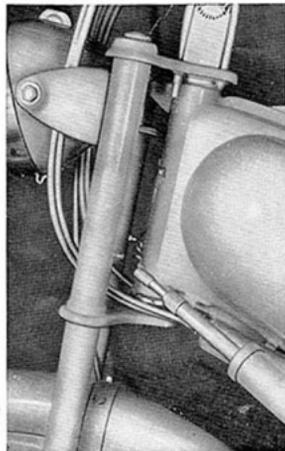


Fig. 5

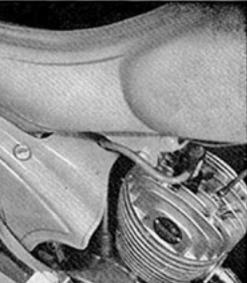


Fig. 4

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.

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

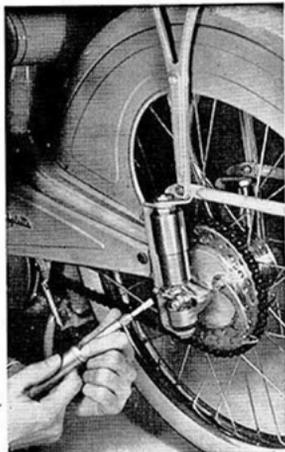


Fig. 6

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'enclenchement de l'embrayage.

Sur les modèles munis du changement de vitesse automatique « MOBY-MATIC » 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'au 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 d'essence, car on supprimerait le graissage du moteur sans gain sur la consommation d'essence. 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 Mobymatic grimpe toutes les côtes sans qu'il y ait à pédaler.

A l'arrêt, ne pas oublier de fermer le robinet d'essence (visser à fond le bouton moleté sans forcer).

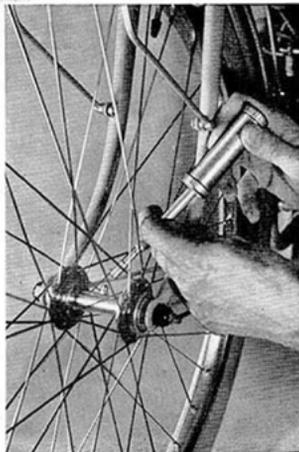


Fig. 7

RODAGE

Nes moteurs possèdent des alésages à parois extrêmement dures en aluminium chromé et sont montés avec le minimum de jeu au départ. Avant 500 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.

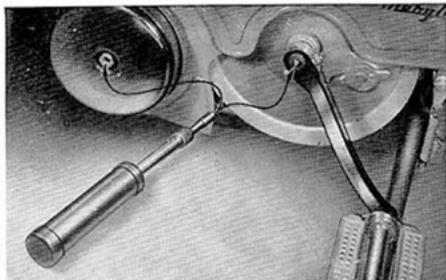


Fig. 8

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 CASTROLEASE Graphitée (Photo n° 5, voir page 3).

SUSPENSION ARRIÈRE

Sur les Mobylettes munies d'une suspension arrière télescopique, graisser celle-ci tous les 1.000 km environ, également à la pompe à pression avec de la CASTROLEASE Graphitée (Photo n° 6, voir page 4).

MOYEURS

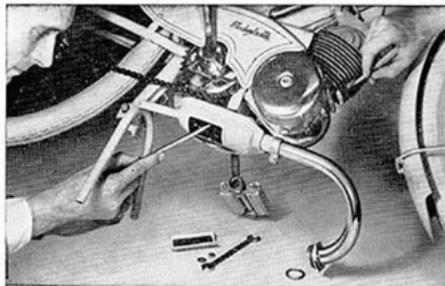
Les moyeux avant et arrière doivent être garnis de graisse CASTROL SPHEEROL S sans excès tous les 5.000 km.

Sur les Mobylettes Service, Utilitaire, et Super Standard, utiliser le graisseur de moyeu avant (Photo n° 7, voir page 4).

CHAINES

Les chaînes moteur et pédalier doivent être démontées tous les 2.000 km, nettoyées au pétrole avec un pinceau et trempées dans un bain d'huile CASTROL D préalablement chauffée. Les essuyer après refroidissement et les remonter.

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



PEDALIER

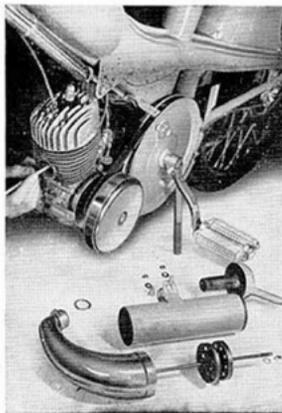
Tous les 2.000 km environ, graisser les roulements du relais de pédalier au moyen du graisseur à pression situé au bout de l'axe côté gauche, avec de la CASTROLEASE CL (Photo n° 8, voir page 5).

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 CASTROLEASE CL tous les 2.000 km en service normal, tous les 1.000 km en service comprenant arrêts et démarrages fréquents (Photo n° 8, voir page 5).

CHANGEMENT DE VITESSES AUTOMATIQUE "MOBYMATIC"

Graisser à la fois l'embrayage et le changement de vitesses automatique par le graisseur central, tous les 1.000 km, à la CASTROLEASE Graphitée.



DIVERS

Graisser tous les 1.000 km l'entraînement de compteur à la CASTROLEASE Graphitée. Graisser de temps à autre les articulations des diverses commandes et les entrées de câbles avec de l'huile HUILIT au moyen d'un pinceau.

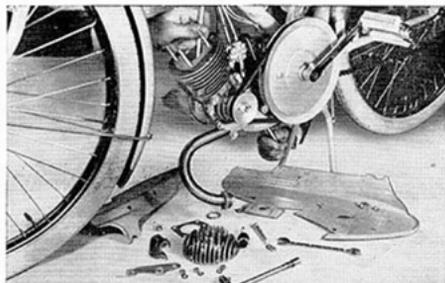
DECALAMINAGE

L'huile CASTROL Self-Mixing 20 ne provoque que des dépôts de calamine peu abondants et faciles à enlever.

Tous les 5.000 km on procédera au décalaminage de l'échappement.

Sur les modèles avec cintre d'échappement et pot muni d'une trappe de visite, on démonte la trappe de visite fixée par un écrou à la partie inférieure du pot (clé de 10), et on gratte la calamine restée à l'intérieur

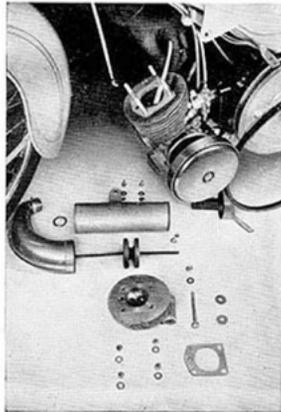
du pot (Photo n° 9, voir page 6). On peut également, comme l'indique la photo, démonter le cintre d'échappement (clé de 35) et nettoyer l'intérieur de la tubulure ainsi que les lumières d'échappement, ces dernières à l'aide d'un grattoir en aluminium ou en cuivre.



Sur les modèles munis d'un pot tromblon on démonte et on enlève le cintre d'échappement (clé de 35) et le pot en démontant les deux boulons qui fixent les pattes du pot au berceau moteur. Le pot se démonte entièrement (Photo n° 10, voir page 6).

Tous les 10.000 km, il est nécessaire de faire un décalaminage plus complet, en enlevant également la calamine fixée sur le dessus du piston et dans le fond de la culasse, ainsi qu'aux lumières d'échappement.

Pour cela, on démonte les carters de protection en tôle, on débranche le fil de bougie, le câble de décompresseur, l'arrivée d'essence, on démonte la bougie et le cintre d'échappement, on démonte l'axe supérieur de fixation moteur au cadre (clé de 12), on démonte la culasse (4 écrous, clé à tube de 10), et on nettoie le dessus du piston au point mort haut, la culasse et les lumières au point mort bas, à l'aide d'un grattoir en aluminium ou en cuivre (Photos n° 11 et 12, voir page 7). Ne pas oublier de décalaminer cintre et pot d'échappement.



Les chiffres de 5.000 et 10.000 km ne doivent pas être pris d'une façon absolue et il y a lieu de décalaminer dès que les symptômes suivants sont perceptibles :

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

DIVERS

PNEUMATIQUES

La pression de gonflage est de 1,5 kg à l'avant, 1,8 kg à l'arrière.

CREVAISONS

Sur la Mobylette Service, la réparation s'effectue comme sur une bicyclette normale. Utiliser une clé de 16 pour le desserrage des écrous. La roue avant sort directement. La roue arrière sort vers l'avant dans les pattes retournées (Photo n° 13, voir page 8) après qu'on a détendu le tendeur de chaîne vélo (clé de 8) et fait sauter les deux chaînes.

Aucun réglage de tension de chaîne n'est à effectuer au remontage.

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 embrèvements de pattes de fourche. Faire attention, lors du remontage, à bien remettre le point

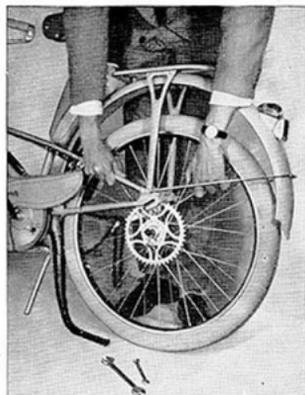


Fig. 13

fixe de frein (1) dans la boutonnrière de patte (2) (Photo n° 14, voir page 8).

La roue arrière de la Mobylette Tourisme Luxe est munie d'un moyeu à broche. Débrancher le sans-soudure et dégager la butée de frein. Accrocher et verrouiller en position haute le tendeur à ressort de chaîne vélo. Démontez l'écrou de fixation (clé de 17). Retirer la broche (Photo n° 15, voir page 9). Faire sauter les deux chaînes. Au remontage, 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.

CHAÎNES

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.

Sur les Mobylettes munies au relais de pédalier du nouveau pignon double réversible, faire retourner le pignon après 4 ou 5.000 km environ par un agent de notre marque pour utiliser la denture de chaîne en verrouillage et réciproquement.

NOTA. - Sur les machines munies d'une suspension arrière coulissante, effectuer le réglage de tension de chaîne, la machine étant sans conducteur.

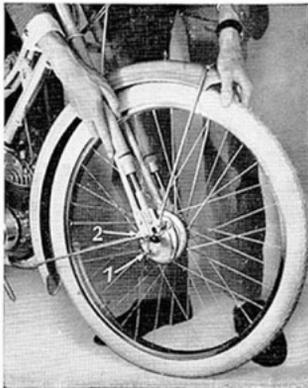


Fig. 14

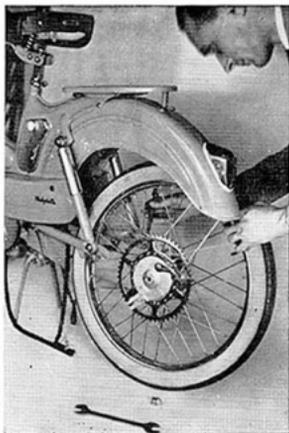


Fig. 15

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

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

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

RÉGLAGE DES FREINS

Le réglage des freins s'effectue au guidon (écrou et contre-écrou moléts) (Photo n° 16, voir page 9).

RÉGLAGE DU DÉCOMPRESSEUR

Le réglage du décompresseur s'effectue au guidon (Photo n° 16, voir page 9, écrou et contre-écrou de 8). Le décompresseur doit ouvrir franchement (2 mm 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° 17, v. page 10, clé de 8) pour les modèles sans embrayage. Pour les modèles avec embrayage, v. pages 10 et 11.

BOUGIE

Nous recommandons à nos clients de se servir de bougies du même marque et de même type que celles que nous livrons sur nos machines. En cas de

ratés d'allumage, démonter la bougie pour la nettoyer et vérifier l'écartement des électrodes qui doit être de 4 à 5/10 de millimètre. Une bougie trop sèche et déteinte blanchâtre indique un excès d'air, autrement dit un manque d'essence, d'où nécessité de monter un gi-

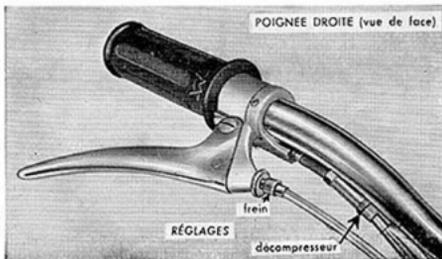


Fig. 16

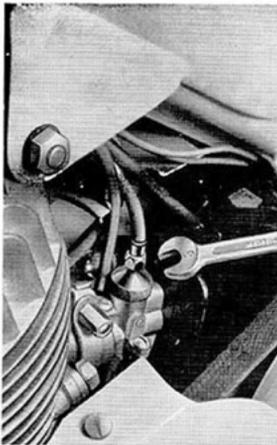


Fig. 17

cleur 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.

VOLANT MAGNETIQUE - ALLUMAGE

Le volant magnétique NOVI assure l'allumage du moteur et l'éclairage. Il comporte (Photo n° 18, voir page 11) un plateau fixé sur le carter moteur sur lequel sont montés l'induit d'allumage 1, l'induit d'éclairage 2, le condensateur 3 et le rupteur (vis de réglage 4, vis de blocage 5).

Sur la Mobylette Tourisme-Luxe, l'induit d'allumage ne comporte que la basse tension, la bobine haut tension étant fixée sous le réservoir-poutre.

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 Mobylette est réglée à 2 mm 8 d'avance à l'allumage. Le volant ne nécessite aucun entretien, sauf la vérification périodique de l'écartement des vis platinees. Sauf le réglage des vis platinees, les réparations du volant magnétique devront toujours être confiées à un spécialiste qualifié.

CARBURATEUR 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.

CARACTÉRISTIQUES DES CARBURATEURS

Modèles Service et Utilitaire	Modèles à embrayage automatique	Modèles de embray. et chang. de vitesse automatiques souf Tourisme-Luxe	Modèle Tourisme-Luxe
Gurtner B 10 Réglage n° 472 Chambre n° 6110/1 Gicleur n° 5012-19 Volet de gaz n° 6112/3 Flotteur n° 6437	Gurtner BR 10 Réglage n° 436 Chambre n° 6110/2 Gicleur n° 5012-19 Volet de gaz n° 6112/3 Flotteur n° 6437	Gurtner BR 10 Réglage n° 495 Chambre n° 6110/5 Gicleur n° 5012-20 après rodage : 19 Volet de gaz n° 6112/3 Flotteur n° 6437	Gurtner AR 10 DSF Chambre n° 5476 Bague isolante n° 6250 Gicleur n° 3983-22 après rodage : 21 Volet de gaz n° 3100-10 Diffuseur n° 5523 Flotteur n° 5186

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 n° 19, voir page 11), 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.

Pour nettoyer le gicleur, retirer les deux carters de chaîne gauche et desserrer le gicleur avec un clé de 9 (Photo n° 20, voir page 12).

La Mobylette comporte deux filtres : Un filtre principal entre le réservoir d'essence et le robinet et un filtre de sécurité à l'entrée de la cuve. Pour démonter ce dernier (clé de 10), déposer d'abord le carter de chaîne droit (Photo n° 21, voir page 12). S'assurer de la propreté des filtres après tout démontage ou en cas de non arrivée d'essence.

ÉCLAIRAGE

L'éclairage est assuré par le volant magnétique. L'inter 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.

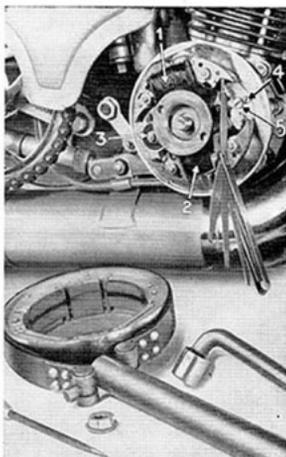


Fig. 18

Les canalisations doivent être surveillées et conservées en bon état.

AVERTISSEUR

Le réglage de l'avertisseur s'effectue sans aucun démontage, à l'aide d'une vis située partie inférieure de l'avertisseur (Photo n° 22, v. p. 13).

Le timbre électrique n'est monté que sur les Mobylettes Luxe, mais cet accessoire peut être fourni par notre Service des Pièces Détachées 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. — 500 km. Rodage terminé.

TOUS LES 1.000 km. : Graisser à la CASTROLLEASE Graphitée : La fourche télescopique, la suspension arrière télescopique.

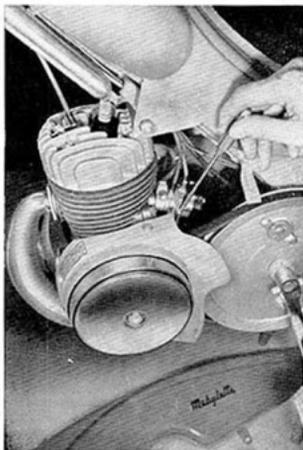


Fig. 19



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

Sur la Mobyatic, graisser à la fois l'embrayage et le changement de vitesse automatique à la CASTROLEASE Graphitée.

Graisser le renvol de compteur à la CASTROLEASE Graphitée.

TOUS LES 2.000 km. : Graisser l'embrayage automatique (sur Mobylette sans changement de vitesses) à la CASTROLEASE CL, en cas de service peu fréquent (route).

Graisser les roulements de relais de pédalier à la CASTROLEASE CL.

Nettoyer les chaînes au pétrole avec un pinceau. Bain d'huile CASTROL D.

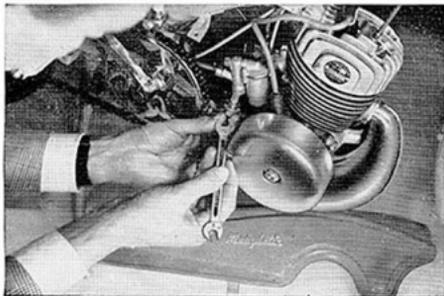
TOUS LES 5.000 km. : Graisser les moyeux avant et arrière avec CASTROL Spheerol S, sans excès.

Décalaminer l'échappement. Vérifier l'écartement des vis platineés.

TOUS LES 10.000 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 carburation.

a) ALLUMAGE

Vérifier si la bougie n'est pas encrassée par l'huile. La nettoyer à l'essence et gratter les pointes au papier de verre.

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

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

— Nettoyer les vis platineés.
— Les régler à 3/10 d'écartement.
— Les faire remplacer si elles sont détériorées.

— Faire remplacer le condensateur s'il est défectueux.

— Faire vérifier le bobinage, qui peut être court-circuité.

Ces trois dernières opérations devront être confiées à un spécialiste qualifié.

b) CARBURATION.

Le moteur part bien, si l'on met un peu d'essence dans le cylindre, mais s'arrête après quelques explosions. S'assurer que l'essence arrive bien au carburateur; si elle n'arrive pas, dévisser le tuyau d'arrivée, le filtre du réservoir, le nettoyer ainsi que le filtre de la cuve.

Si l'essence 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 l'essence 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 d'essence 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.

— 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.

N. B. Ne jamais mettre d'huile directement dans un réservoir vide. Mettre un peu d'essence d'abord. Sinon on boucherait le gicleur du carburateur.

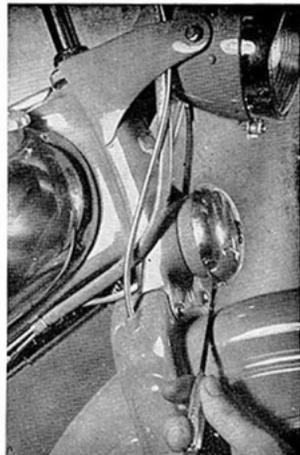


Fig. 20

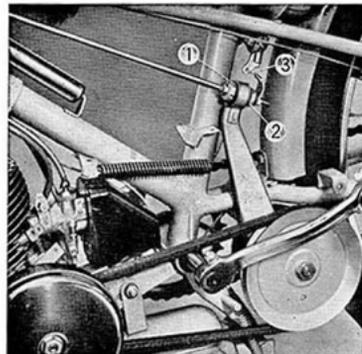
Fig. 22

Fig. 21

MOBYLETTE à galet

INSTRUCTIONS PARTICULIÈRES D'ENTRETIEN

Les prescriptions de la notice d'entretien Mobylette restent valables 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 - 2,5 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 **7 - 8 mm 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 couppelles (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.

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 détériorerait la courroie par surtension. Se reporter à la page 9 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.

CARACTÉRISTIQUES DU CARBURATEUR MODÈLE "GALET"

Gurener AR 8,7 DSF — Chambre n° 5472-1 — Bague isolant 6250 — Gicleur n° 3983-19
Volet de gaz n° 6752-10 — Diffuseur n° 6753 — Filtreur n° 6758

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 au démontage, 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 en 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 (graissage, rodage, entretien) mentionnées sur les notices avec chaque machine, n'ont 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.

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 palles 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 détériorées accidentellement tels que Carter, cylindre (ailettes cassées ou fillet d'échappement détérioré), seront débitées 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 la fabrication et la mise en vente de pièces constituant l'un des éléments d'un ensemble breveté, sont illégales et susceptibles de motiver une action en contrefaçon.

Nous recommandons instamment à nos clients de prendre la pièce détachée et de faire réparer leur machine exclusivement chez nos Agents Officiels. Par ailleurs d'exiger des pièces d'origine (à faire certifier sur les factures qui leur seront remises) car, indépendamment des suites onéreuses qui peuvent en résulter, le montage d'une ou plusieurs pièces adaptables sur leur machine entraînera indiscutablement la perte totale du bénéfice de la garantie.

L'atelier de Réparations 35, Rue Baudin, Le Pré-St-Gervais (Seine) est ouvert tous les jours sauf le Samedi, de 7 h. 30 à 11 h. 30 et de 13 h. 30 à 17 heures. Le Vendredi, fermeture à 15 heures.

Le Service Pièces Détachées 13, Rue Beaurepaire à Pantin (Seine) est ouvert tous les jours de 7 h. 30 à 11 h. 30 (sauf le Vendredi et Samedi fermé toute la journée).

ADRESSER LA CORRESPONDANCE BOITE POSTALE 59 à PANTIN (Seine)



Société Anonyme au Capital de 323.840.000 frs.
16, Rue Lesault - PANTIN (Seine)
Téléphone : VIL 27-94 - VIL 27-67
C. C. P. PARIS 1597-98 - R. C. Seine 54 B 1009