

Moby

Scooter

A stylized logo consisting of two symmetrical, wing-like shapes pointing outwards from a central point, resembling a pair of wings or a stylized 'M'.

Notice d'entretien

TYPES S. B. - S. B. H.

FABRICATION DES USINES **MOTOBÉCANE**



125 cm³ — 2 Temps — 3 Vitesses



GRAISSAGE
ENTRETIEN

*Le Conducteur du Scooter
est dispensé
du permis de Conduire...*

**... Mais il n'est pas dispensé de la
connaissance du CODE DE LA ROUTE!**

PROCUREZ-VOUS LE CODE DE LA ROUTE...

ET APPRENEZ-LE!...

AVANT-PROPOS

Nous avons édité cette notice en vue de permettre à nos Clients de tirer la meilleure performance de leur scooter.

C'est pourquoi nous conseillons à tout possesseur de Mobyscooter 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 Mobyscooters sont garantis pendant six mois à partir du jour de sortie de nos usines suivant les conditions de garantie stipulées en fin de la présente notice. La TRANSMISSION PAR CHAÎNE du Mobyscooter, sous carter d'une étanchéité absolue, est pratiquement inusable.

Le Mobyscooter fait l'objet du brevet S.G.D.G: P. V. 667.318 et du dépôt de modèles N° 54.384. D'autre part, le nom "Mobyscooter" est lui-même déposé.

DESCRIPTION

Le Mobyscooter est un véhicule de transport utilitaire qui concilie les avantages de protection offerts par les Scooters modernes et les qualités de tenue de route et d'accessibilité mécanique du vélomoteur classique. Il est conçu pour assurer, en toutes circonstances, le transport de deux personnes et de leurs bagages dans les meilleures conditions de performance, de confort et de sécurité.

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

Moteur 2 t. à double transfert.

Alésage, 54 $\frac{m}{m}$.

Course, 54 $\frac{m}{m}$.

Cylindrée, 123,672 c.c.

Régime du moteur, 4.500 t./m.

Avance à l'allumage, 5 $\frac{m}{m}$.

Rapport de compression, 6,5.

Transmission primaire par engrenages.

Transmission secondaire par chaîne enfermée.

Rapports de démultiplication :

En prise directe, 5,47.

En 2^e vitesse, 8,38.

En 1^{re} vitesse, 13,6.

Roues munies de pneumatiques 3,5×10.

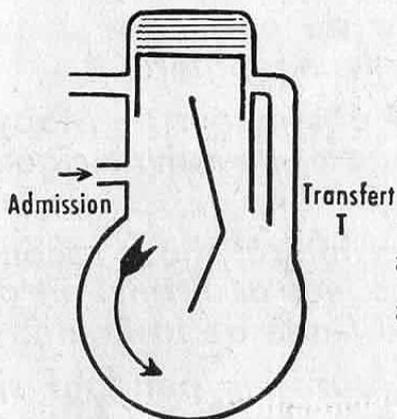
Freins tambour de 130 $\frac{m}{m}$.

Suspension avant et arrière.

Poids approximatif, 85 kgs.

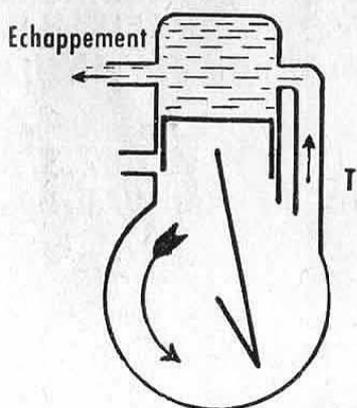
Empattement 1 m. 19.

PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT DU MOTEUR A DEUX TEMPS



a) Course ascendante :

Les gaz frais sont comprimés dans le cylindre par le piston qui, dans son mouvement ascendant, crée au-dessous de lui un vide qui aspire de nouveaux gaz frais dans le carter.



b) Course descendante :

L'étincelle produite par la bougie enflamme les gaz du cylindre et fait descendre le piston. En fin de course, les lumières d'échappement et de transfert haut sont démasquées, tandis que les gaz frais sont transférés par **T** dans le cylindre.

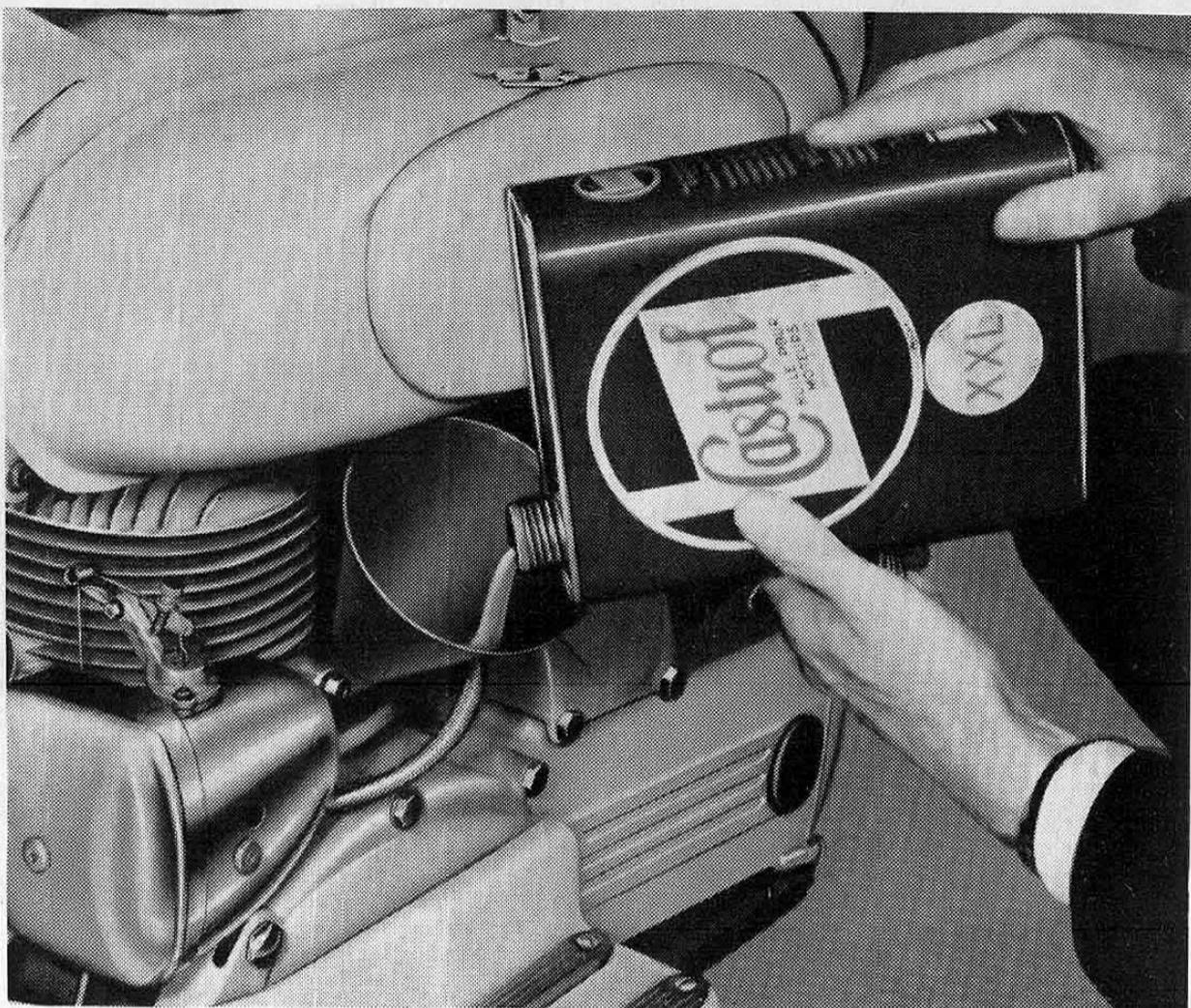
CONDUITE DE LA MACHINE

MÉLANGE — (contenance du réservoir 7 l. 250) Pendant la période de rodage (1.500 km.) utiliser l'huile **Castrol XXL à 8 %**, soit 4 ½ bouchons-mesure d'huile par litre de mélange. Après rodage, utiliser l'huile **Castrol Self-Mixing 40**. Dans les mêmes proportions.

BOITE DE VITESSES. — Utiliser l'huile **Castrol XXL** : mini 250 cc. — maxi 300 cc. c'est-à-dire niveau du bouchon contrôle, (le niveau dans la boîte s'établissant lentement, attendre un moment pour le contrôler).

Vérifier fréquemment le gonflage des pneus qui doit être de :

	Pneu AV	Pneu AR
En solo	1	1,2
Avec passager	1	1,6



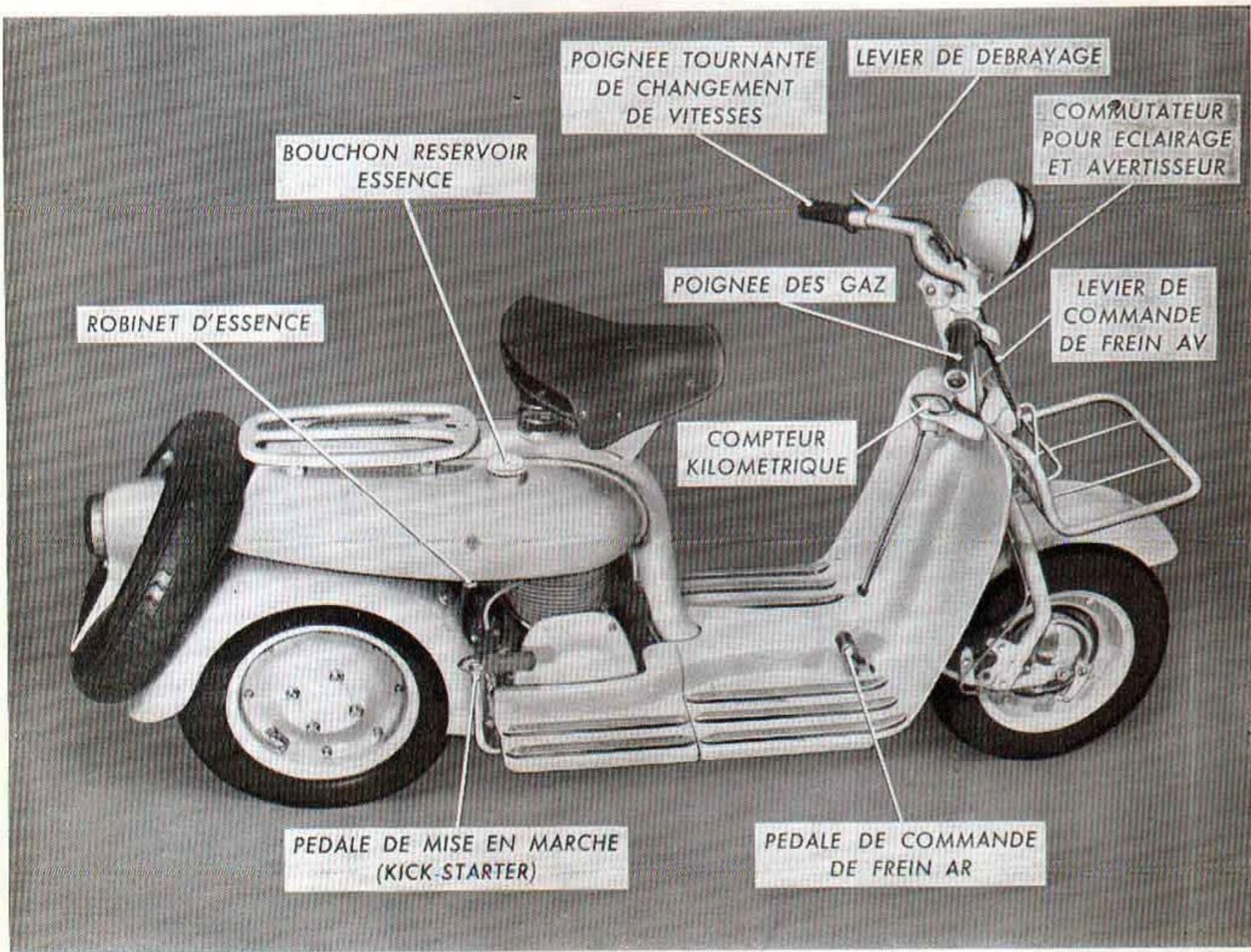
Un pneu trop gonflé diminue le confort de la machine et risque de se déchirer ; un pneu gonflé insuffisamment s'use rapidement et risque également de se déchirer.

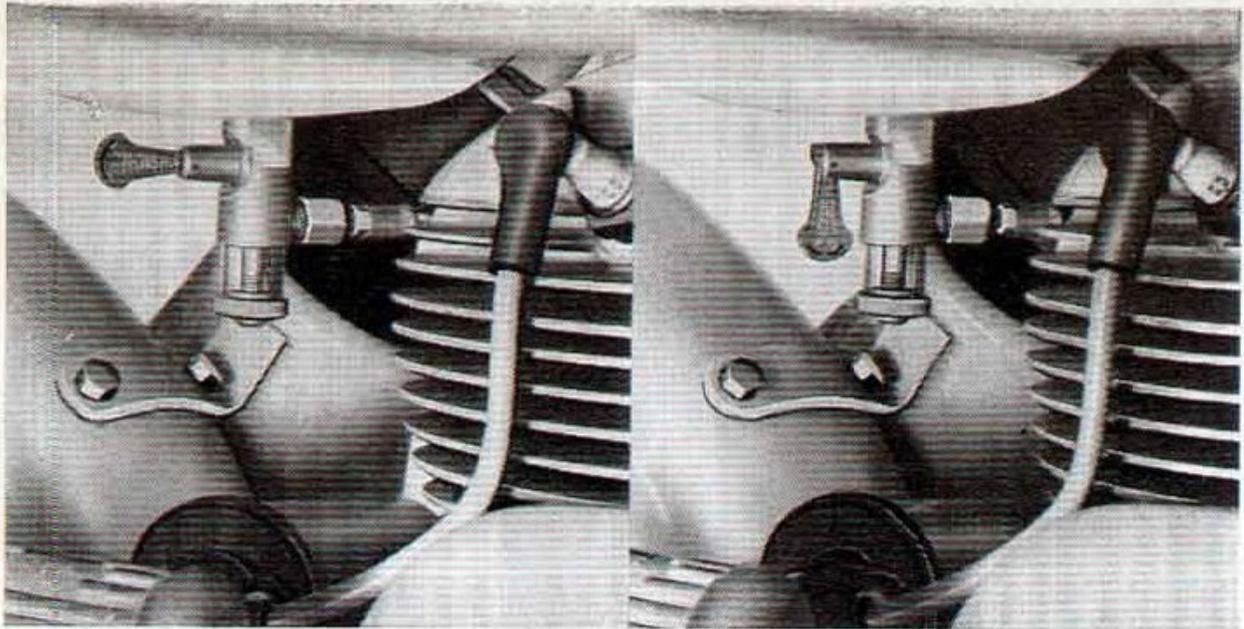
DÉPART

Ouvrir le robinet d'essence, qui se trouve sous le réservoir du côté droit de la machine (voir page 7), en plaçant le levier dans la position verticale. Ce robinet comporte un filtre et une cuve à décantation transparente qu'on peut facilement démonter lorsque les impuretés contenues dans l'essence s'y sont accumulées (voir p. 7).

Ramener vers l'extérieur le levier tournant qui actionne le "starter" du carburateur. Ne pas oublier de le ramener vers l'intérieur une fois le moteur en route (voir page 8).

Mettre le levier de commande des vitesses au point mort (position 0 sur le guidon) et, après avoir actionné deux ou trois fois la pédale de mise en marche, lancer le moteur d'un coup vigoureux. ceci en tenant la poignée des gaz presque fermée.

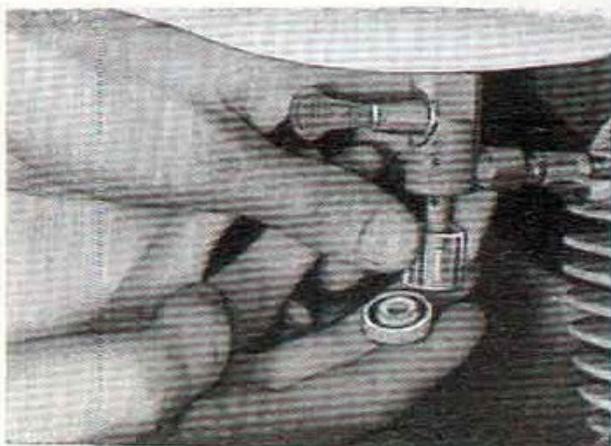




Le moteur étant parti, le faire tourner quelques instants au ralenti, afin de le mettre en température.

Pour partir, après s'être installé en selle, débrayer à fond et passer la première vitesse en tournant vers soi la poignée de commande des vitesses jusqu'à amener le repère de poignée à la position marquée **I** sur le guidon (éventuellement et pour aider l'enclenchement de la vitesse, faire effectuer un léger balancement d'avant en arrière à la machine), emballer légèrement le moteur, puis lâcher doucement la poignée de débrayage. Si cette dernière opération est bien faite, la machine avancera doucement et sans à-coup.

Ne jamais rouler avec la main sur la poignée de débrayage

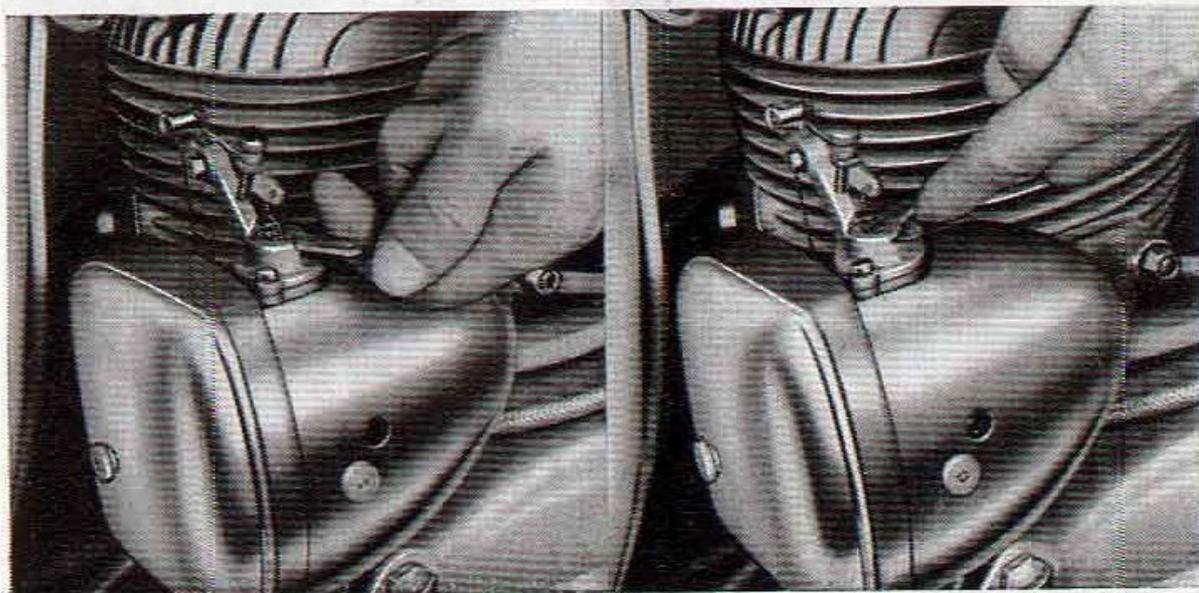


Pour ralentir, il suffit généralement de couper les gaz ; ne se servir des freins que pour un arrêt brusque ; ne jamais freiner sans avoir coupé complètement les gaz.

Pour monter les côtes, se servir du changement de vitesses, et prendre la vitesse qui permet de monter sans fatiguer le moteur. **Pour descendre une côte, ne pas débrayer, ni mettre au point mort, mais se rappeler que le moteur constitue le meilleur des freins.**

Se rappeler que, pour monter les vitesses, il faut réduire les gaz. Pour descendre les vitesses, au contraire, il convient au moment d'embrayer, de donner davantage de gaz.

Les vitesses sont montées en tournant la poignée de commande vers l'extérieur. Elles sont repérées sur le guidon.



RODAGE

Pendant les 1.500 premiers kilomètres, le rodage correct doit s'effectuer en utilisant la machine normalement, c'est-à-dire ni trop vite, ni trop doucement, suivant le régime du moteur.

Il ne faut pas emballer le moteur, soit à vide, soit à une position de vitesse inférieure à son régime, de même que le faire peiner à une position de vitesse supérieure à son régime.

A cet effet, il convient de **ne pas hésiter à changer de vitesse** au moment nécessaire afin d'éviter ces deux faits. Dans le cas contraire l'usure du moteur sera prématurée et rapide.

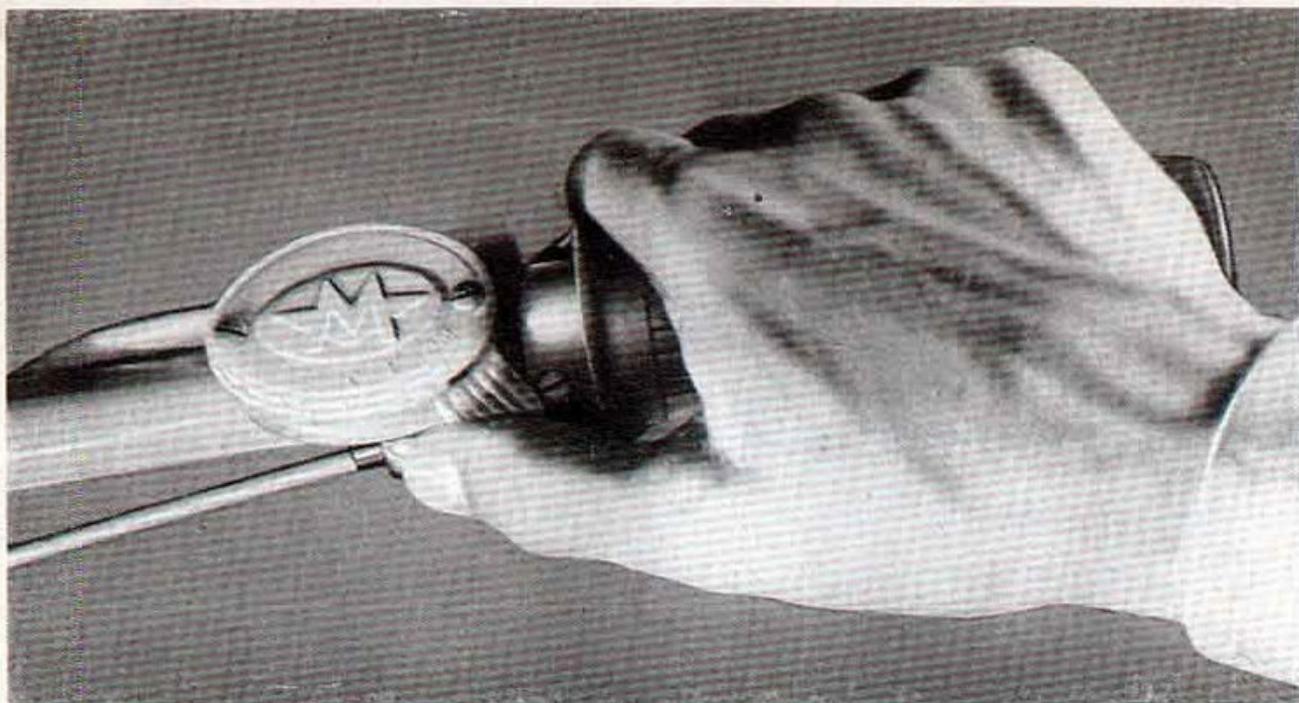
En principe, pendant la période de rodage, respecter rigoureusement les vitesses minima et maxima indiquées ci-dessous.

Première vitesse : de 0 à 20 kilomètres à l'heure.

Deuxième vitesse : de 20 à 30 kilomètres à l'heure.

Troisième vitesse : de 30 à 50 kilomètres à l'heure.

D'autre part, suivre exactement nos prescriptions de graissage et se rappeler que notre garantie cesse pour toute machine dont le rodage et le graissage n'auront pas été exécutés normalement.



ARRÊT

Fermer complètement la poignée des gaz, **passer au point mort et fermer le robinet d'essence**. Ensuite, couper le contact au commutateur (position extrême droite sur le guidon)

ÉCLAIRAGE-AVERTISSEUR

Outre l'allumage, le volant magnétique assure l'éclairage et le fonctionnement de l'avertisseur.

L'ensemble des commandes éclairage-avertisseur est groupé dans un commutateur à 4 positions : O - Lanterne, Code - Phare, repérées sur le commutateur. En appuyant le levier de commande vers l'extrême-droite, on coupe le contact, en l'appuyant vers le bas, on actionne l'avertisseur.



ENTRETIEN

L'entretien du Mobyscooter est extrêmement simple. Il se résume en deux mots : Graissage-Décalaminage.

GRAISSAGE

Le tableau ci-dessous se rapporte aux gravures des pages 11 - 12 - 13 - 14

Boîte de vitesse — Remplir avec **CASTROL XXL** (N° 1 **A**).

Minimum : 250 cc.

Maximum : niveau du bouchon de contrôle (N° 2 **B**).

(Voir page 4)

Effectuer toujours la vidange à chaud (N° 3 **C**).

1° vidange à 500 km.

2° vidange à 1.000 km.

ensuite tous les 2.000 km.

Refaire le plein avec **CASTROL XXL**.

1 graisseur de **Câble de frein arrière** (N° 5 **A**).

1 graisseur de **Pédale de frein arrière** (N° 6 **C**)

1 graisseur de **Renvoi d'angle de compteur**
(N° 7 **A**).

Tous les 2.000 km.
avec
**CASTROLEASE
GRAPHITÉE** par
pompe à pression

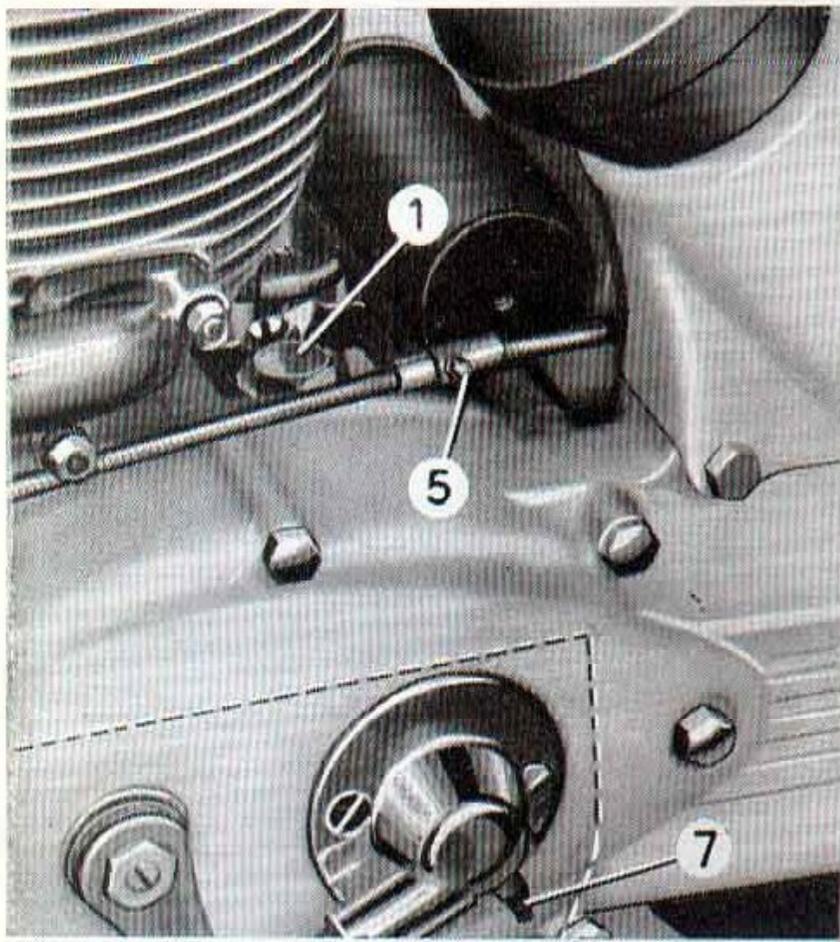
Chaîne — (N° 8 **E**) Graissage avec **CASTROL SPHEEROL S**.

20 à 30 grs. tous les 10.000 km.

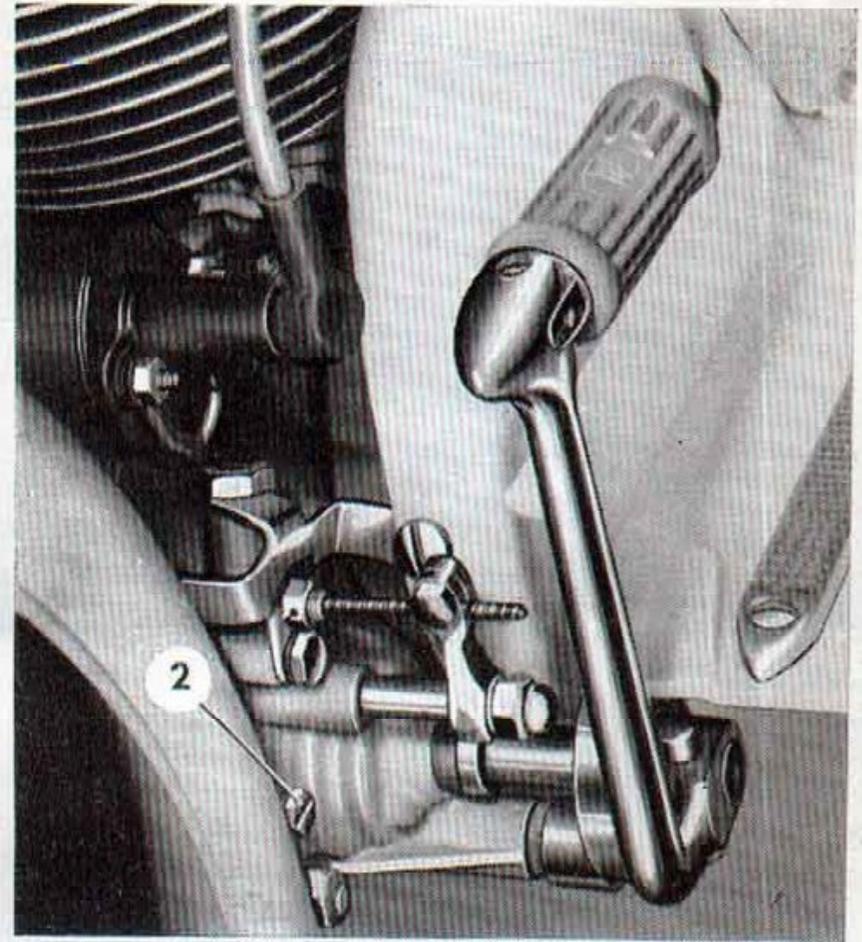
Moyeux Avant et Arrière (N°s 9-10 **D**), graissage avec **CASTROL SPHEEROL S** sans excès tous les 10.000 km.

De temps à autre, mettre un peu d'**HUILIT** aux différentes **articulations** et **entrées de câbles**.

L'**Axe d'articulation du moteur** est monté sur silent-blocs et ne nécessite aucun entretien.



A



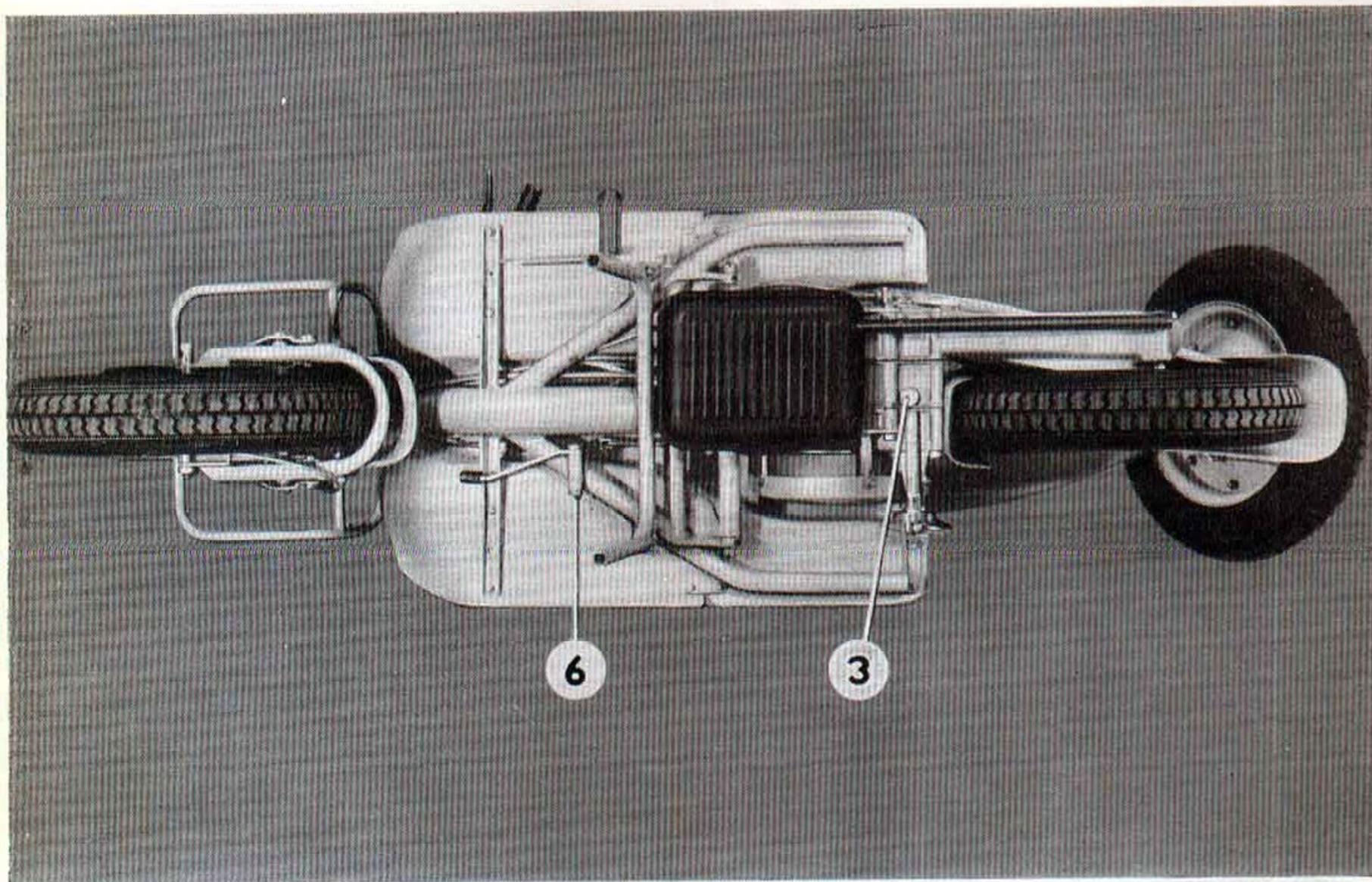
B

N° 1 **A** — Remplissage avec **CASTROL XXL**.

N° 2 **B** — Bouchon de contrôle, maximum d'huile (**CASTROL XXL**).

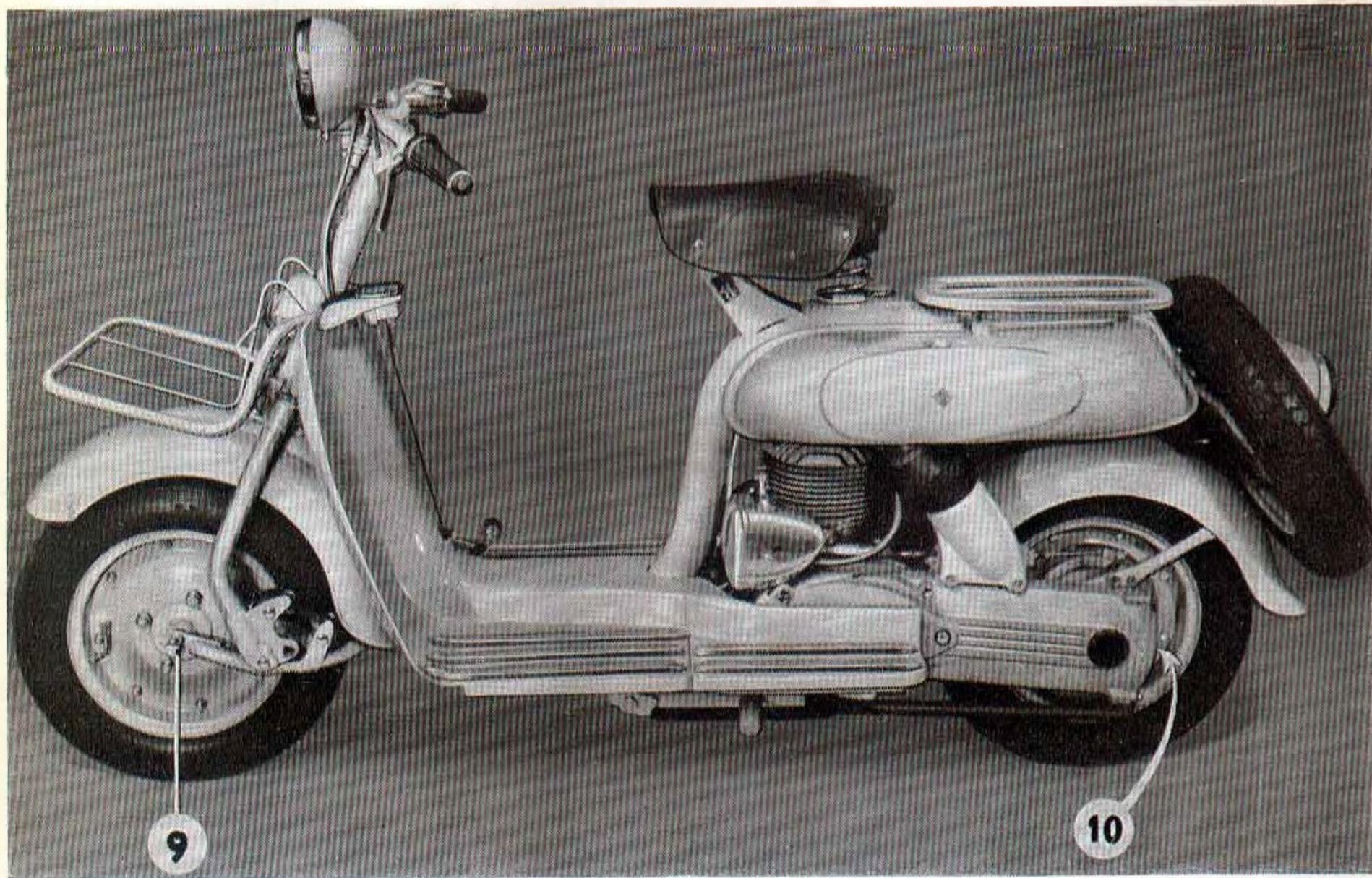
N° 5 **A** — Graisseur câble frein AR, avec **CASTROLEASE GRAPHITÉE**.

N° 7 **A** — Graisseur de renvoi d'angle de compteur, avec **CASTROLEASE GRAPHITÉE**.



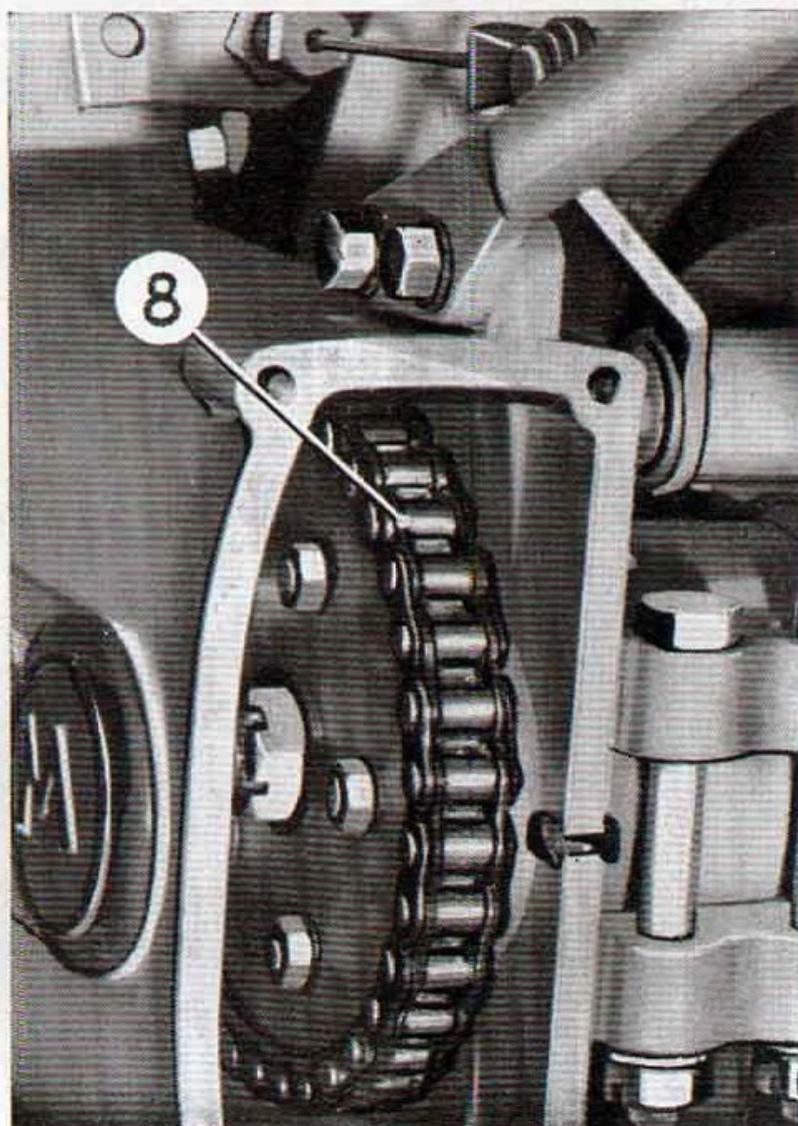
C

N° 3 **C** — Bouchon de vidange d'huile (**CASTROL XXL**).
N° 6 **C** — Graisseur de pédale de frein AR avec **CASTROLEASE GRAPHITÉE**.



D

N° 9-10 **D** — Moyeux AV et AR avec **CASTROL SPHEEROL S.**

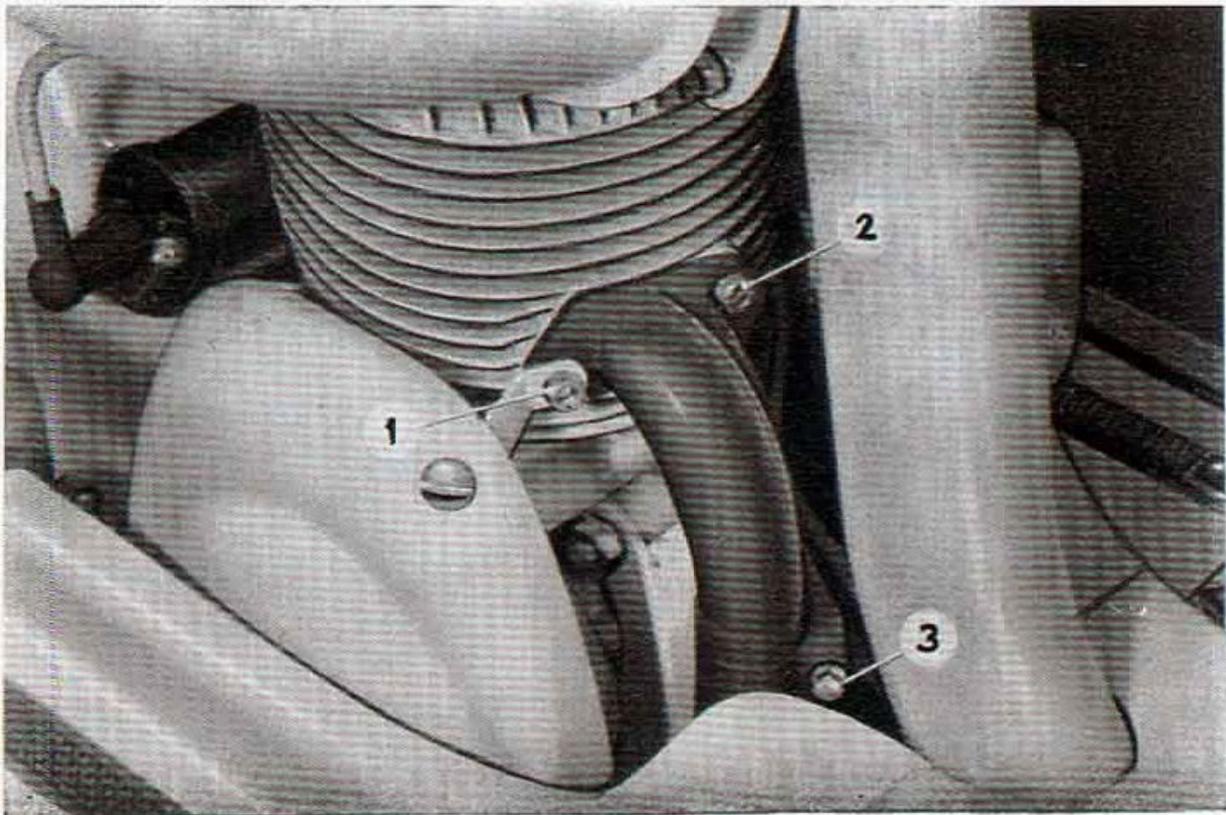


E

N° 8 E — Chaîne : graissage avec **CASTROL**
SPHEEROL S.

DECALAMINAGE

Tous les 8.000 kilomètres environ, on procédera au décalaminage des lumières d'échappement et du silencieux. Pour cela, déposer la tubulure d'échappement en démontant les 2 écrous **1** et **2** et le boulon **3** de serrage de collier.

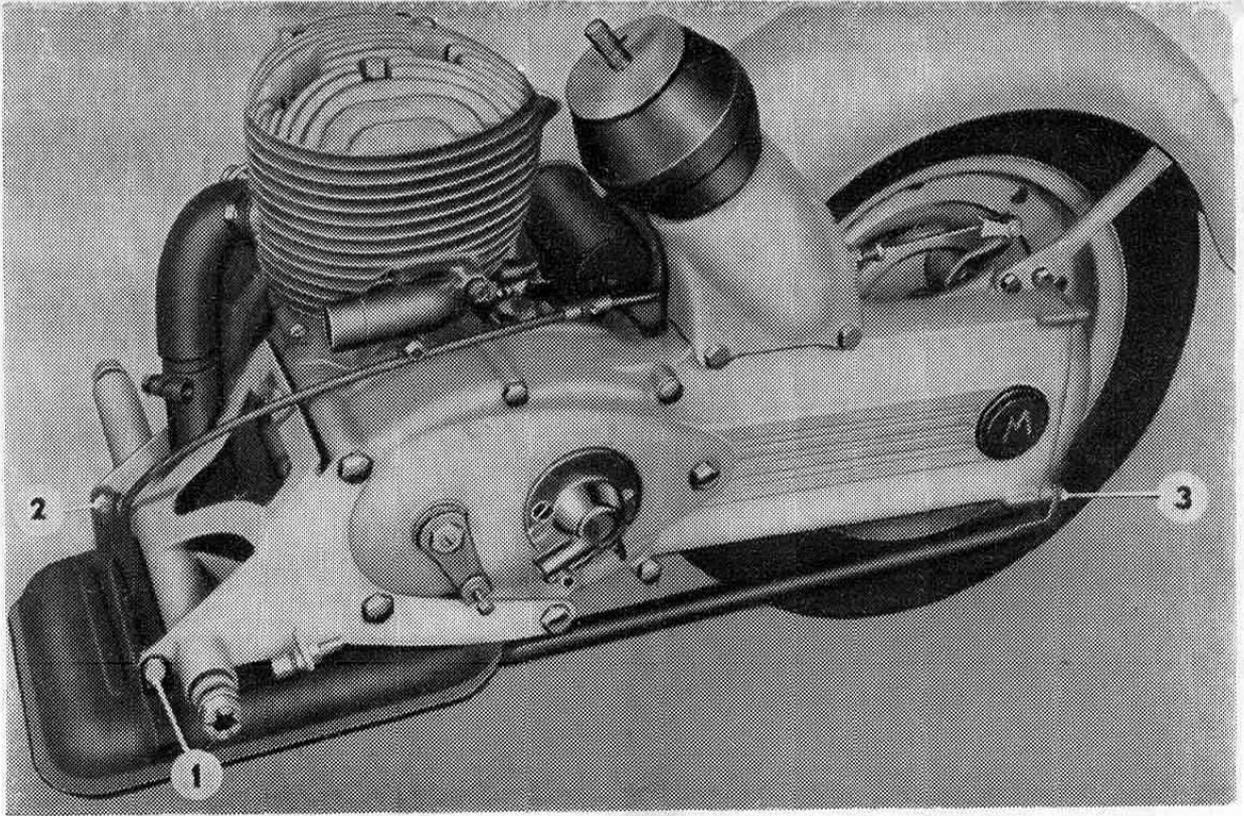


Déposer ensuite le pot d'échappement qui est fixé au berceau-moteur par deux pattes boulonnées en **1** et **2** et par l'extrémité du tube d'échappement en **3** (page 16).

Le piston étant amené au point mort bas, on décalaminera les lumières d'échappement à l'aide d'un grattoir en cuivre rouge ou en aluminium, et on soufflera par le trou de bougie pour évacuer les particules de calamine qui seraient restées dans le cylindre.

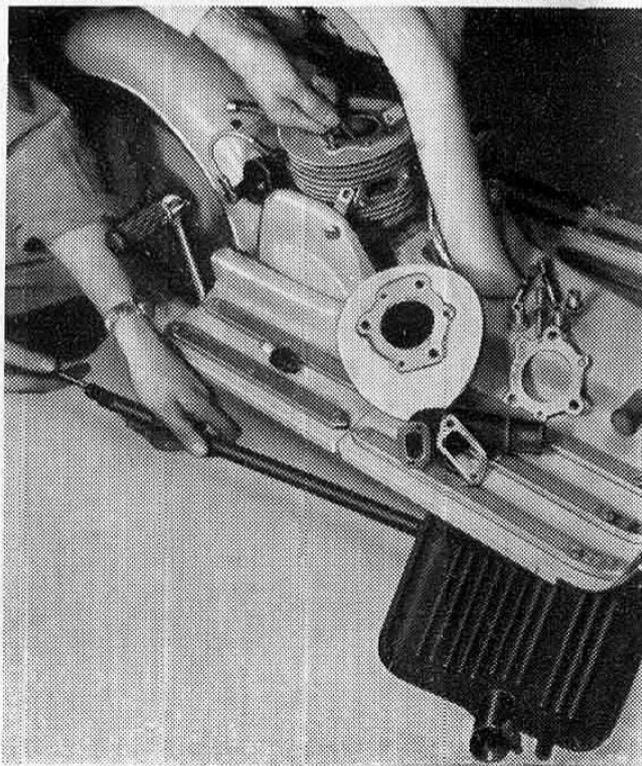
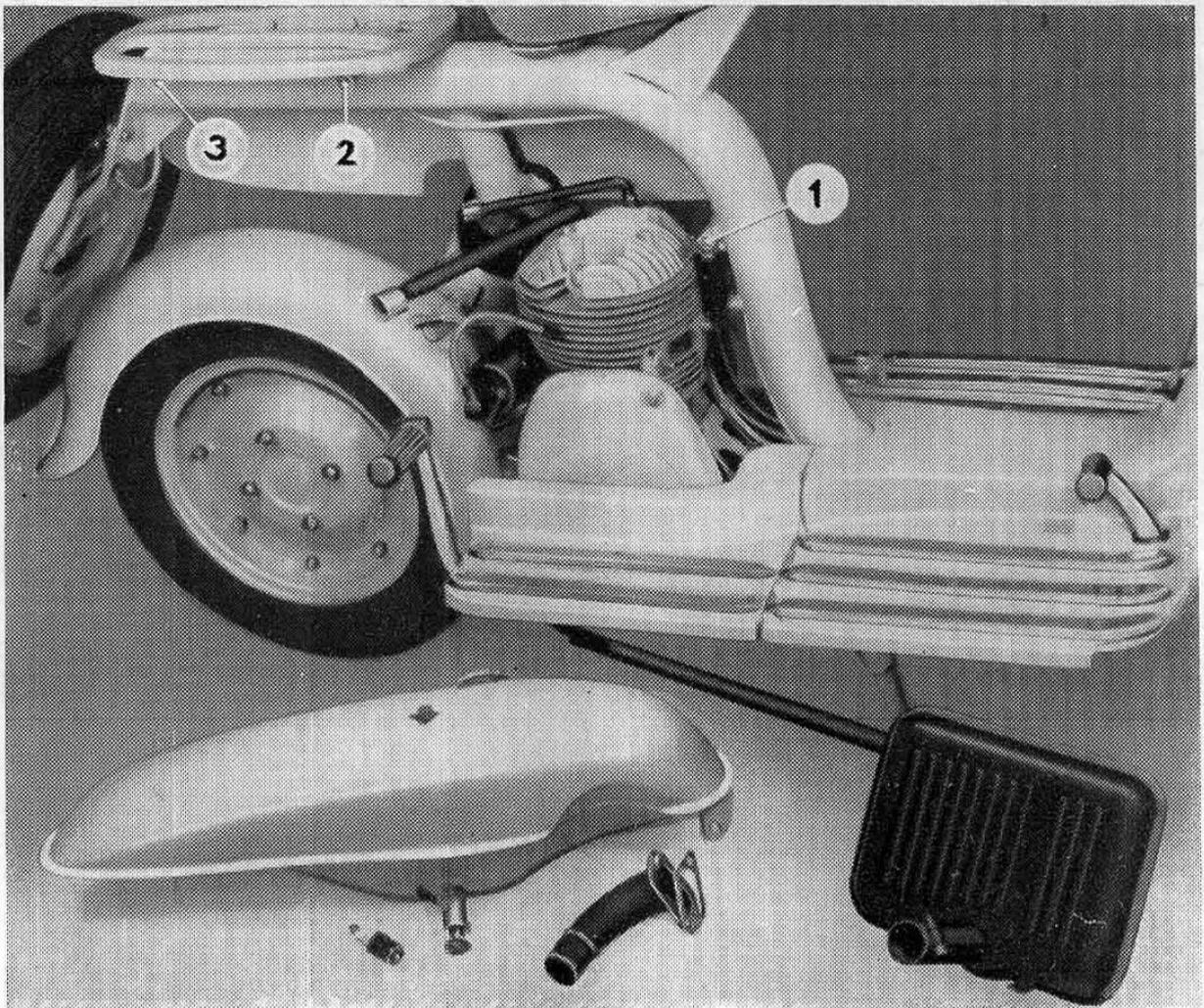
Pour le pot d'échappement, on décollera la calamine fixée contre les parois à l'aide de légers coups de maillet appliqués sur celui-ci, et on ramonera l'intérieur.

Tous les 24.000 kilomètres environ (c'est-à-dire un décalaminage sur trois) on procédera à une opération plus complète en décalaminant également la culasse et le dessus du piston. Il y a lieu pour cela,



après avoir démonté la tubulure d'essence, de déposer le réservoir fixé au cadre par un écrou et deux boulons en **1**, **2** et **3** et de démonter à l'aide de clés à tube les 3 goujons et les 3 écrous de fixation de la culasse.

Les chiffres de 8.000 et de 24.000 kilomètres 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 du moteur,

Mauvais départs,

Retour au carburateur,

Bougie encrassée,

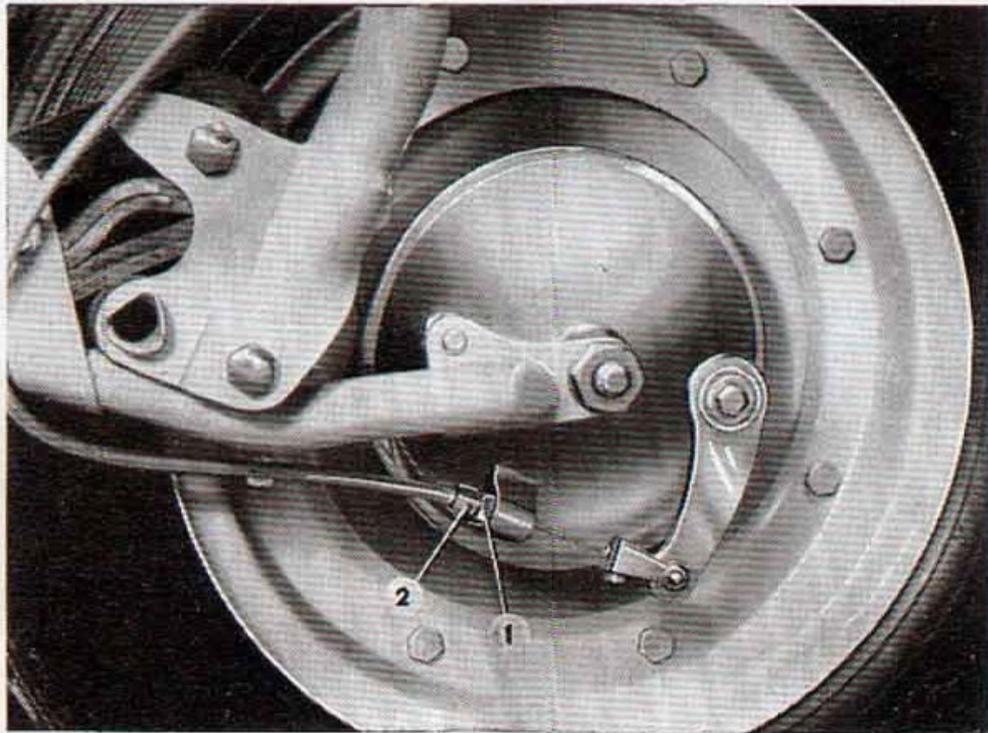
Echauffement exagéré.

OPERATIONS DIVERSES

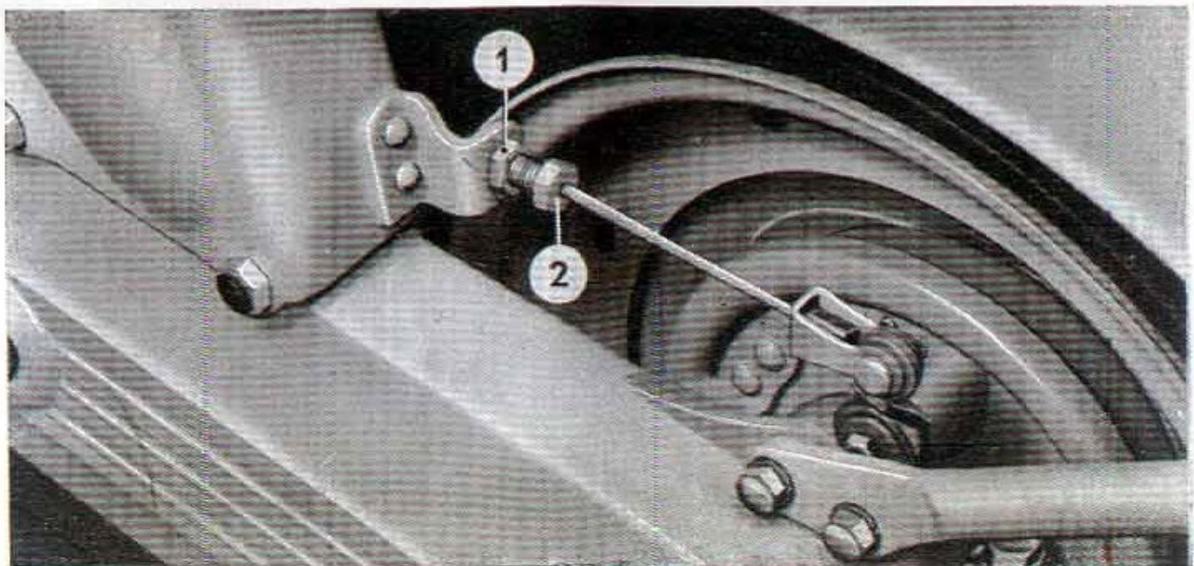
Réglage du frein AV :

Débloquer le contre-écrou 1 de blocage, et tourner le tendeur 2 pour obtenir le réglage désiré (Dévisser pour obtenir la tension).

Rebloquer le contre-écrou et s'assurer que la roue tourne librement

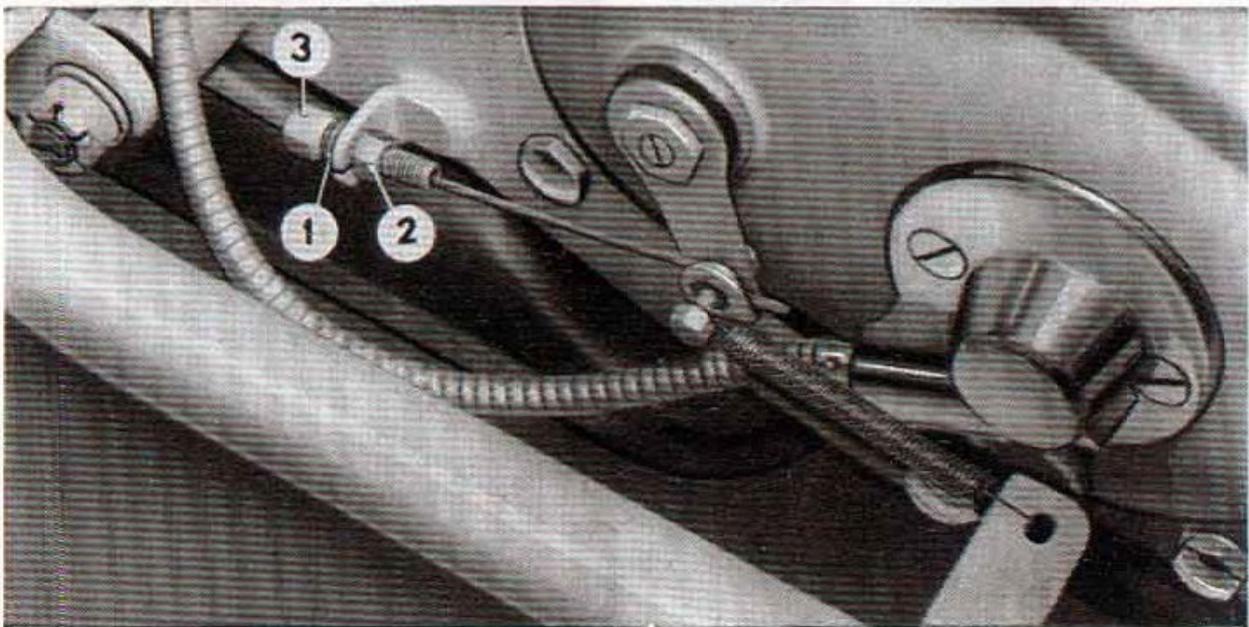


Réglage du frein AR : *Même opération, mais visser pour obtenir la tension*

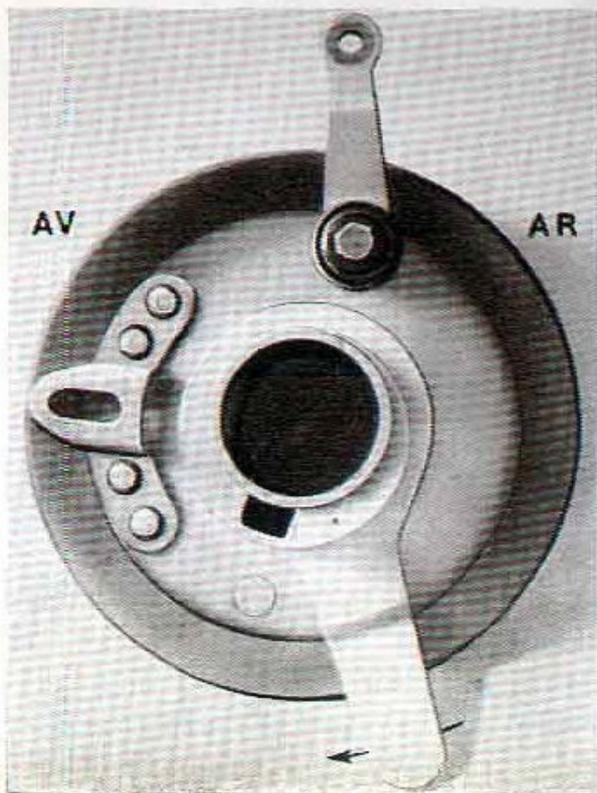


Réglage du câble de débrayage :

L'embrayage, absolument inusable, fonctionne à sec. Au cas où son câble de commande se serait détendu, ce qui ne permettrait pas un débrayage total, il y aurait lieu de régler sa tension en agissant sur le tendeur **3** après avoir débloqué les écrou et contre-écrou **1** et **2**. Il y a lieu de conserver toujours une garde de 2 à 3 $\frac{m}{m}$ à la poignée de débrayage.



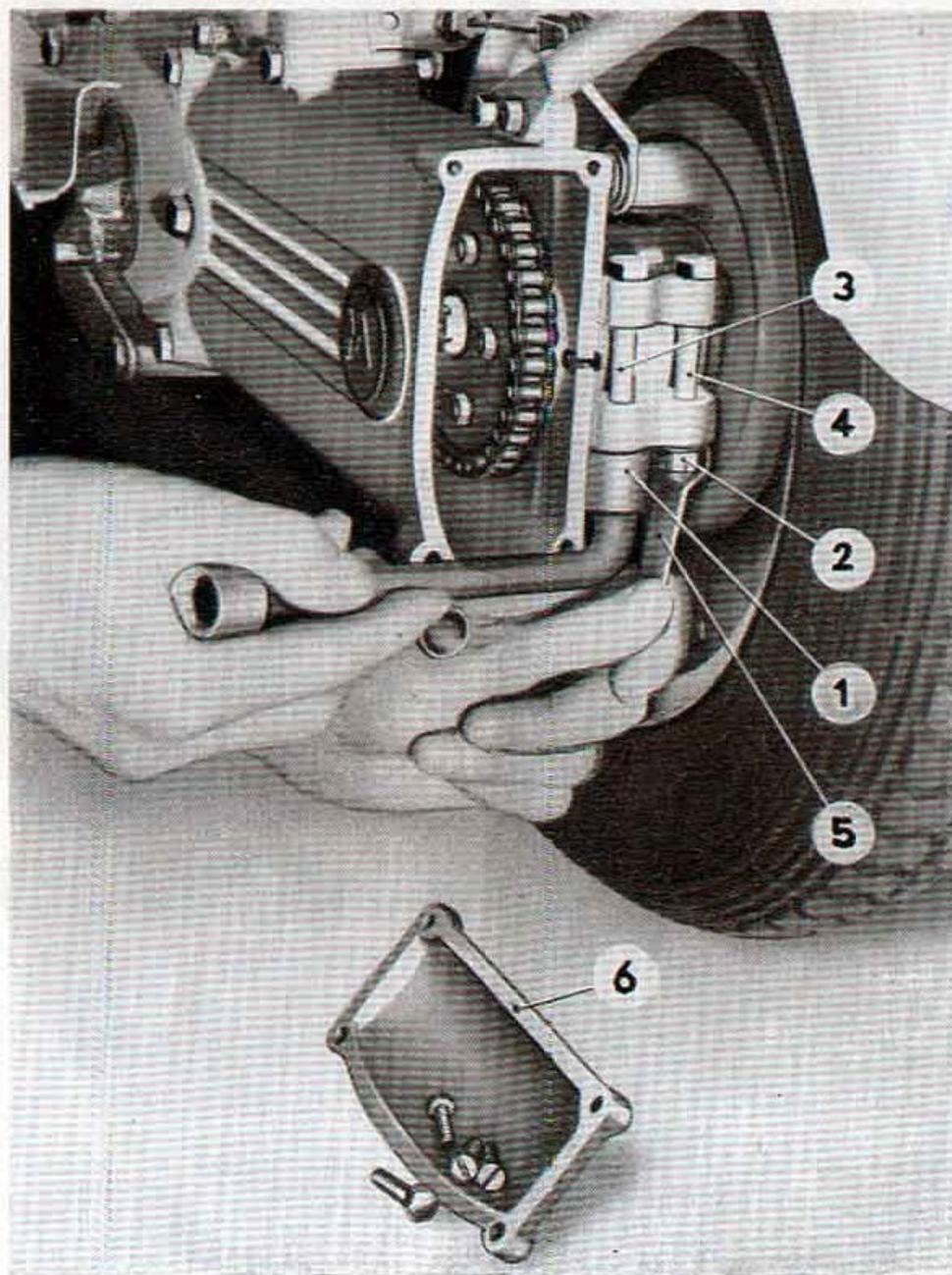
Réglage de la tension de chaîne :



La tension de chaîne se règle par le moyen d'un excentrique dont la rotation fait reculer le moyeu de roue vers l'arrière.

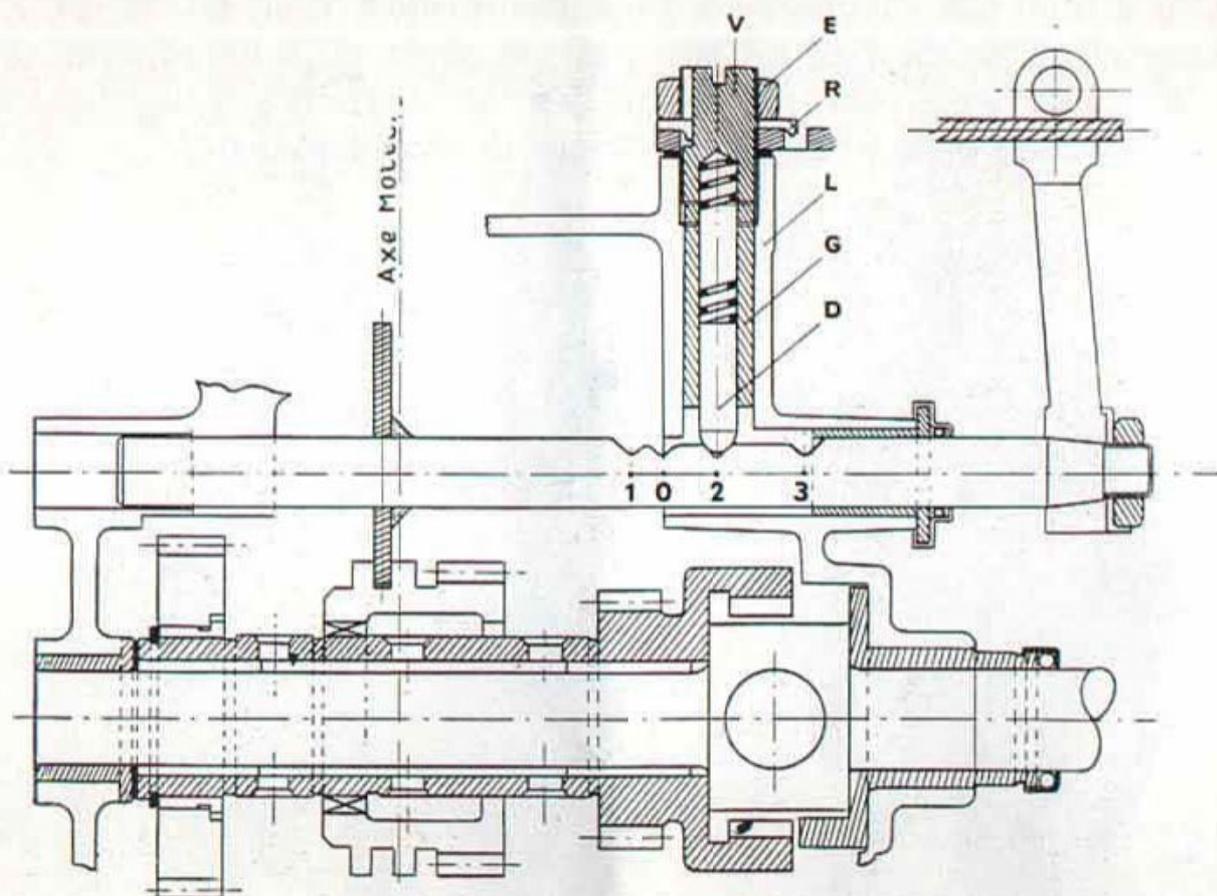
Il est excessivement rare d'ailleurs qu'avec la chaîne enfermée dans un carter étanche et travaillant dans les meilleures conditions, on ait à procéder à cette opération. Il suffit de l'effectuer en fin de rodage, lorsque la chaîne a pris sa place, et on n'a plus jamais à la refaire.

Pour cela, après avoir retiré les épingles qui servent de sécurité aux deux écrous crénelés 1 et 2, on desserre ces écrous à l'aide d'une clé à tube, débloquant ainsi les boulons verticaux 3 et 4 de



serrage de l'excentrique, et on fait tourner le levier 5 vers l'avant jusqu'à ce que la chaîne soit tendue sans excès. On contrôle la tension après avoir retiré le couvercle 6 de bras AR qui y est fixé par 4 vis. Il est bon de confier cette opération à un agent de notre marque.

Réglage du verrouillage des vitesses :



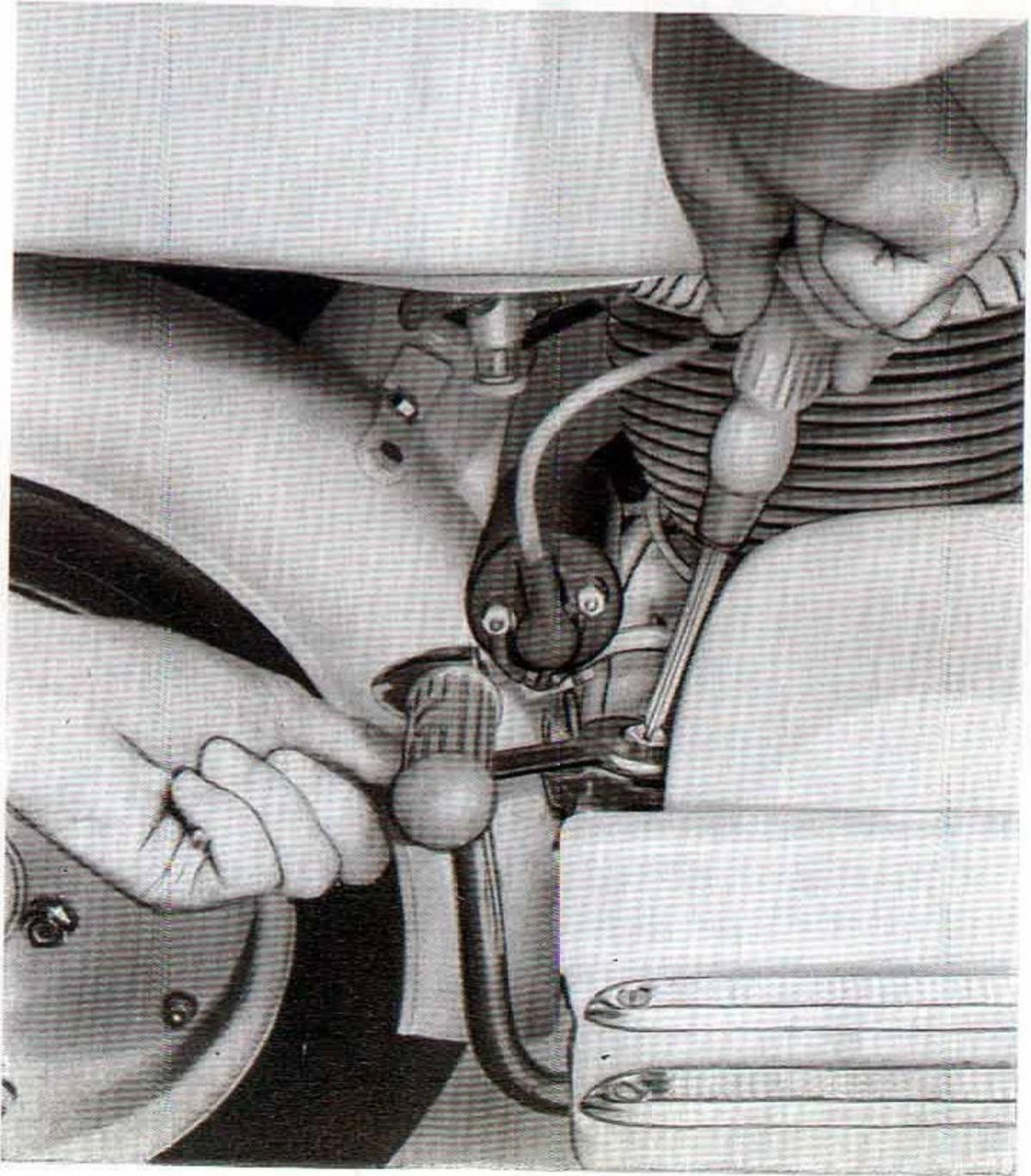
Le verrouillage des vitesses est assuré sur l'arbre porte-fourchette par un doigt **D** actionné par un ressort, doigt qui bloque l'arbre à l'une des 4 positions **1**, **0**, **2**, **3** marquées sur la figure et correspondant aux 3 vitesses et au point mort.

Le doigt se déplace à l'intérieur d'un guide **G** dont l'axe est excentré par rapport à celui du logement **L**.

Ce dispositif permet en usine le calage définitif des vitesses et il n'y a pas à revenir sur ce réglage. Cependant il peut être nécessaire d'augmenter la tension du ressort pour obtenir un verrouillage plus dur.

Pour cela on desserre le contre-écrou **E** à l'aide d'une clé plate et on soulève la rondelle **R**, qui comporte un coup de pointeau destiné à repérer et à assurer l'orientation du guide **G**, donc le calage des vitesses. Puis, à l'aide d'un tourne-vis, on resserre d'un

tour complet la vis **V**. Après quoi, replacer le coup de pointeau de la rondelle **R** dans son logement initial, ce qui ne peut se faire que si l'on a bien fait effectuer **un tour complet à V**, et on resserre le contre-écrou **E**. (Si l'on ne fait pas effectuer un tour complet à la vis **V**, on dérègle le verrouillage des vitesses). Il y a lieu de faire effectuer cette opération par un agent de notre marque.



Réglage du phare :

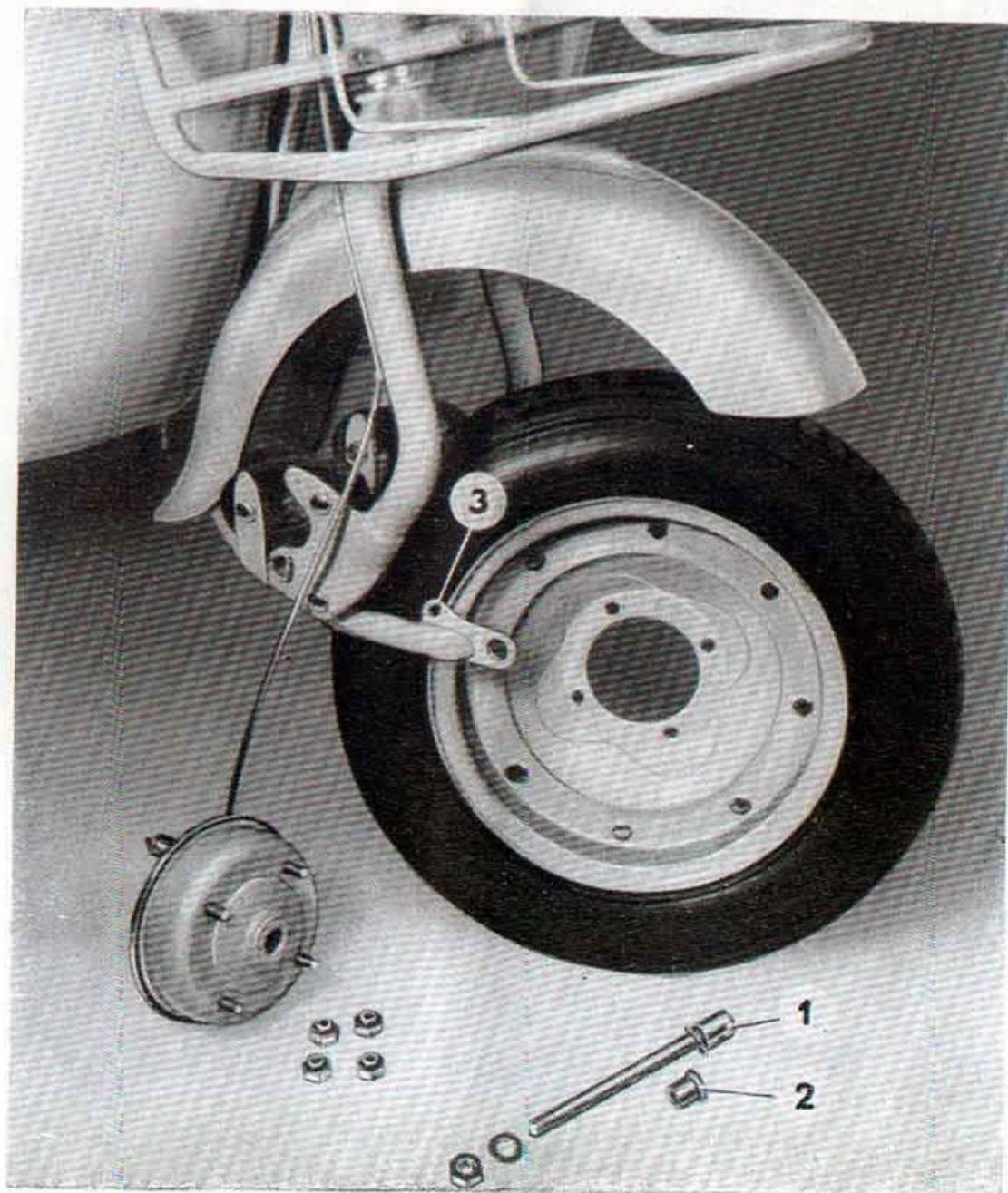
Le phare est monté sur une rotule qui permet de l'orienter dans toutes les directions. Pour le régler, desserrer à l'aide d'une clé plate l'écrou de blocage de l'axe et orienter le phare dans la direction désirée.



CHANGEMENT DE ROUES

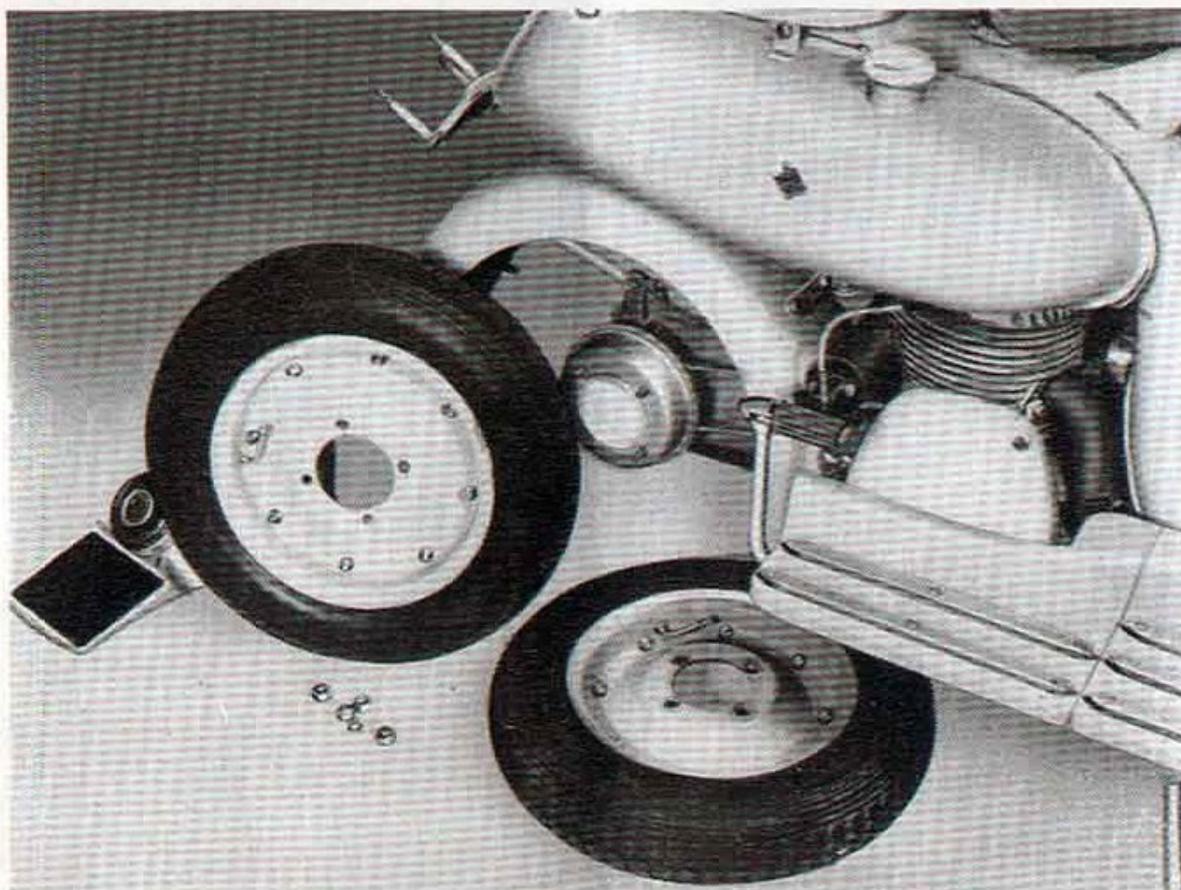
Roue avant : Dévisser l'écrou de broche. Chasser la broche **1**. Dégager la roue du bras de fourche et dévisser les quatre écrous de fixation.

Au remontage, veiller à ce que l'ancrage de frein dans la patte droite **3** et l'entretoise **2** de broche soient à leurs places.

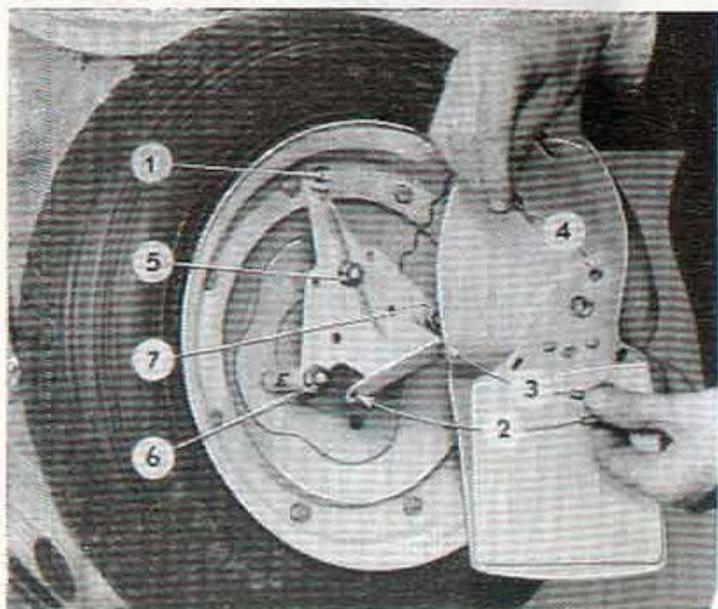


Roue arrière :

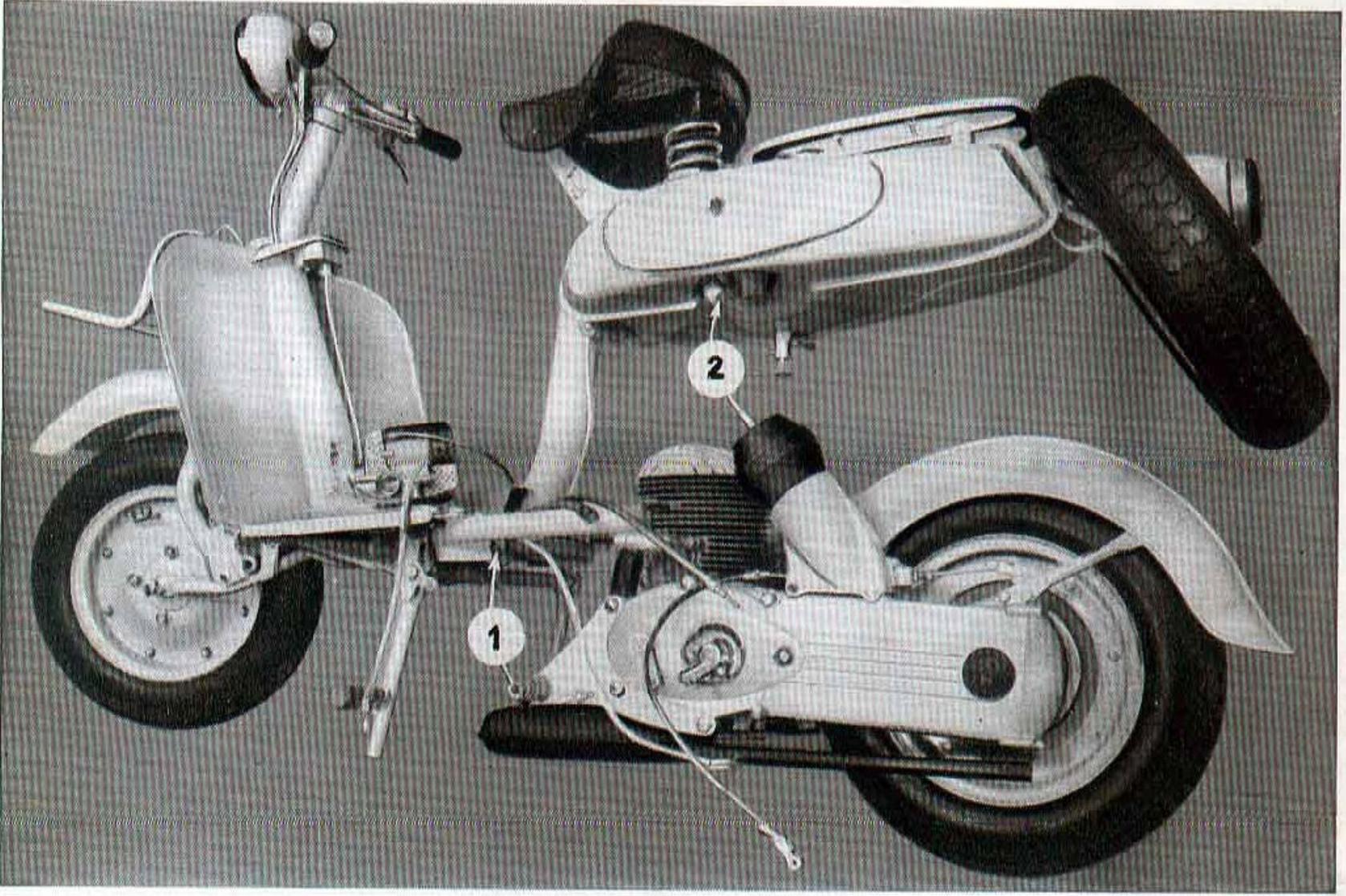
Dévisser les quatre écrous de fixation et dégager la roue en basculant légèrement la machine sur le côté gauche.



DÉMONTAGE DE LA ROUE DE SECOURS



Enlever la plaque de police-feu rouge en desserrant la vis de fixation **1** et dévissant les vis de fixation **2** et **3**. Retirer de son logement la fiche **4** d'amenée du courant au feu rouge. Dévisser les 3 écrous **5**, **6** et **7** de fixation de la plaque-support de feu rouge. Déposer cette plaque ainsi que les entretoises **E**.

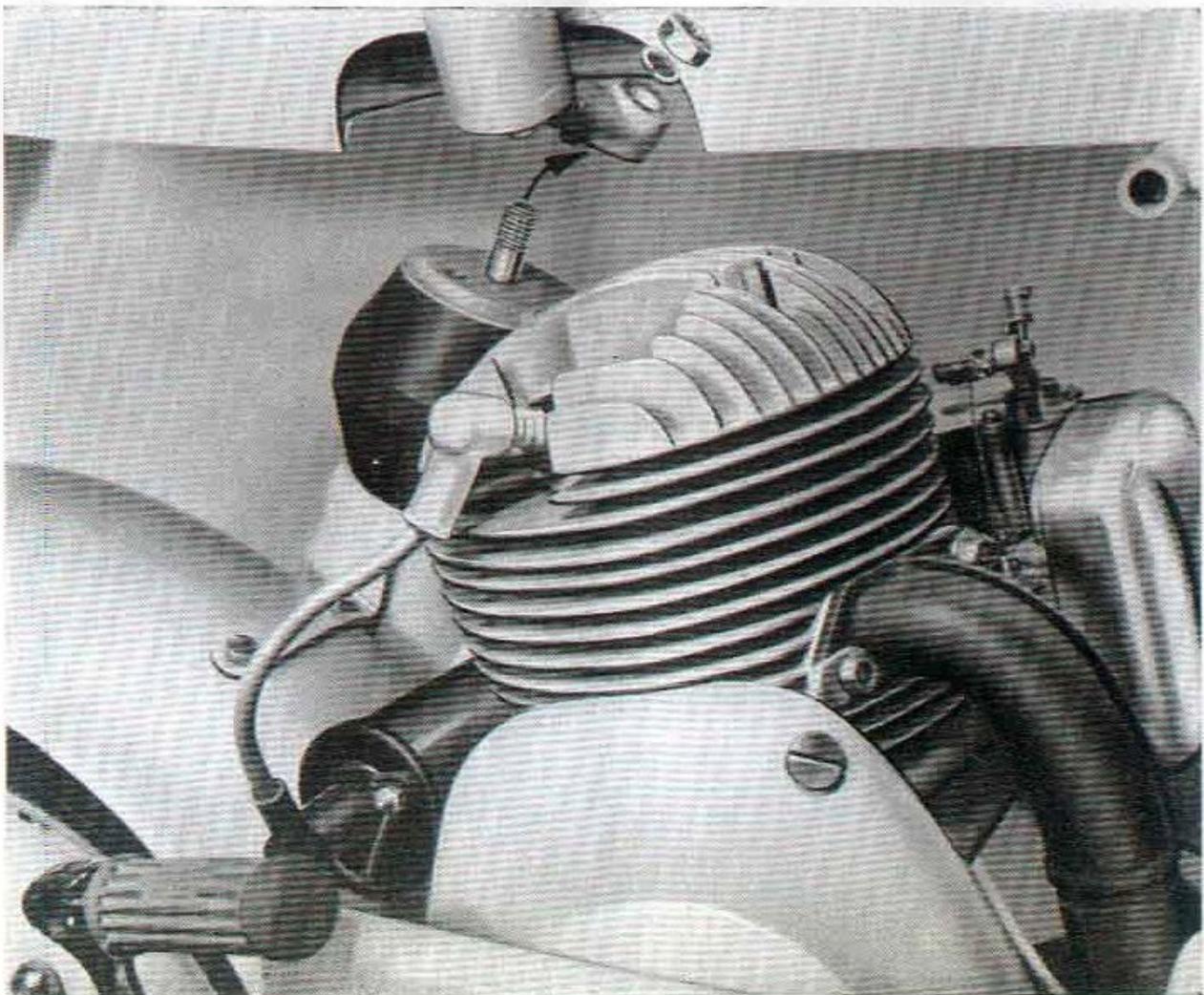


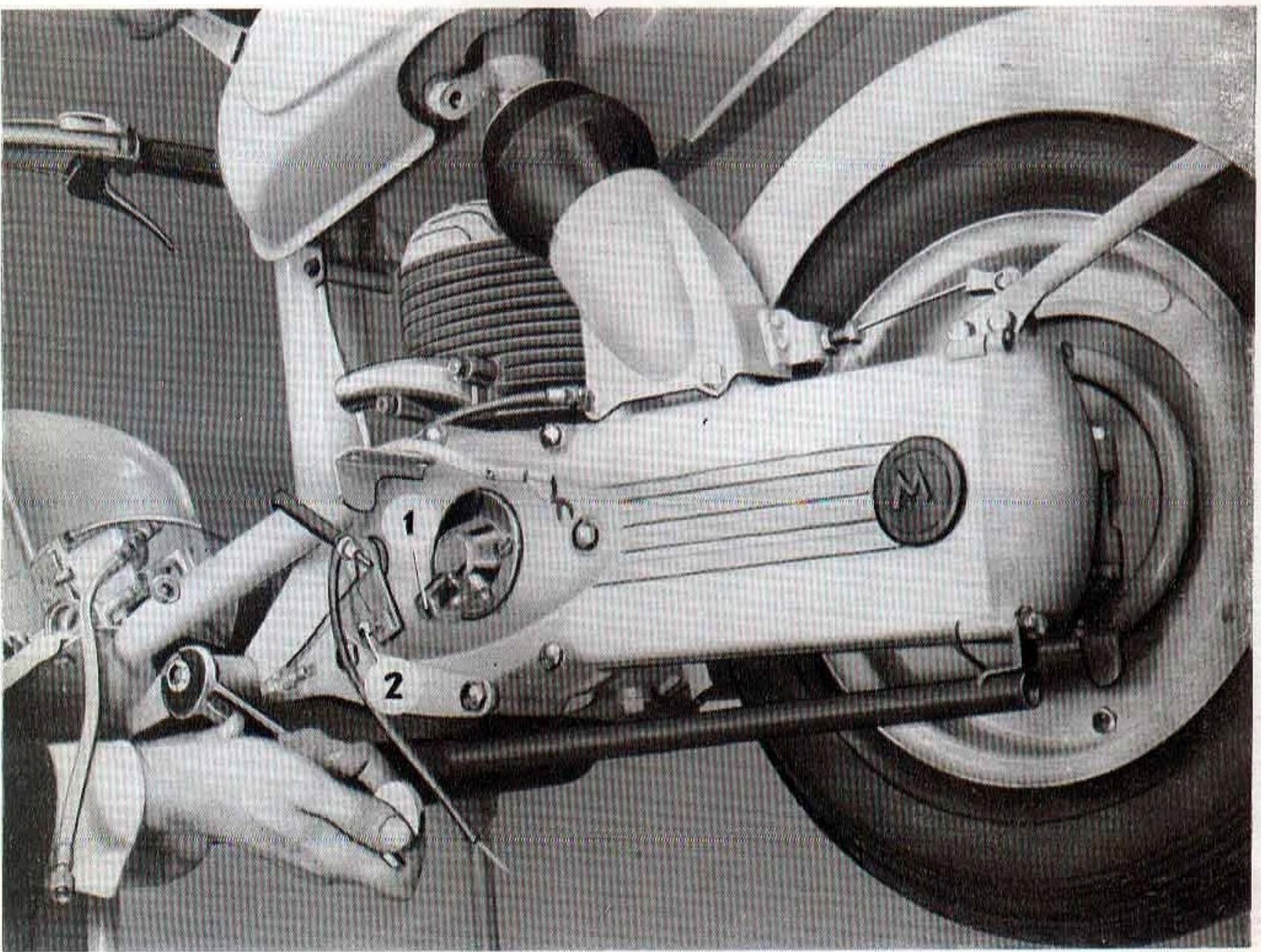
DÉPOSE DU BLOC-MOTEUR

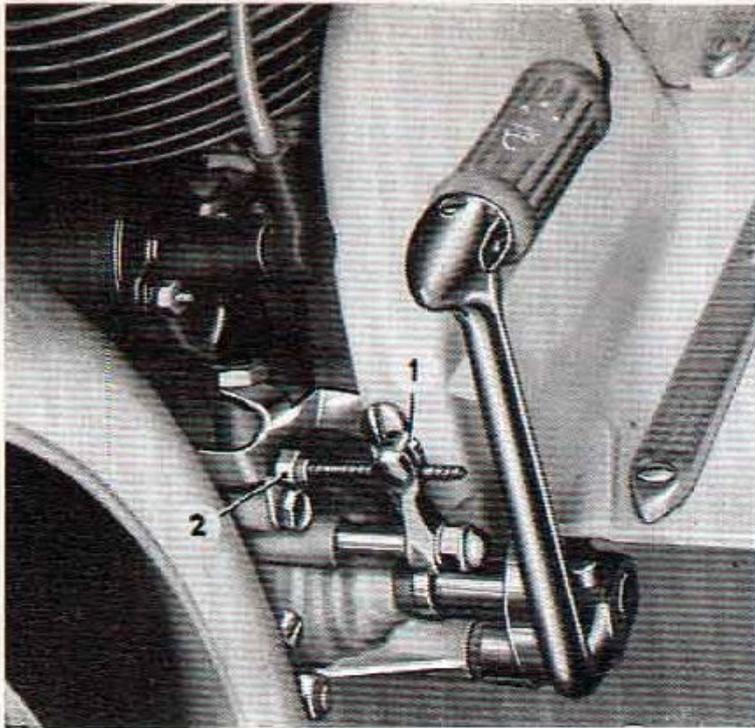
L'ensemble moteur-transmission-roue arrière est lié au cadre d'une part par un axe d'articulation monté sur silent-blocs, d'autre part par l'extrémité supérieure filetée de la tige-guide de suspension arrière qui traverse une pièce de forge solidaire du cadre et est maintenue par un écrou de fixation.

La dépose du bloc-moteur s'effectue donc, après démontage des commandes, canalisations électriques et tubulure d'essence, grâce au démontage de 3 écrous.

On voit sur la photo en **1** une extrémité de l'axe d'articulation moteur avec son écrou de fixation et la patte correspondante dans laquelle il s'engage. On voit en **2** l'extrémité supérieure filetée de la tige-guide de suspension arrière et la pièce de forge dans laquelle elle s'engage (Voir page ci-contre).







Après avoir déposé le marche-pieds gauche, débrancher le renvoi de compteur en dévissant la vis de blocage de la gaine **1**, (page 28) ôter le sans-soudure de l'embrayage en desserrant la vis n° **2** (page 28). Débrancher du côté pédale le câble de frein arrière en débranchant, d'une part le câble lui-même (goupille et axe), d'autre part l'embout de gaine sur la patte de fixation au cadre.

Démonter le carburateur : Pour cela déposer les deux enjoliveurs fixés par des boutons moletés et desserrer l'écrou du collier de fixation du carburateur sur sa tubulure.

Débrancher la canalisation d'essence côté robinet, et on peut ainsi déposer le carburateur. Débrancher le câble de commande des vitesses en desserrant le boulon n° **1**. Dévisser l'écrou n° **2** (gravure ci-dessus) de fixation d'extrémité de gaine et retirer le câble avec sa gaine. Débrancher les cosses de départ des canalisations électriques aux bornes du plateau de volant magnétique.

Démonter à l'aide d'une clé plate l'écrou supérieur de tige de suspension arrière. Il y a lieu à ce moment de disposer un support sous la roue arrière, de manière à éviter de laisser pendre l'ensemble du bloc en porte-à-faux avec un trop grand angle autour des silent-blocs de l'axe d'articulation-moteur, ce qui détériorerait ces derniers. Puis, après avoir retiré les goupilles de sécurité desserrer les 2 écrous à créneaux situés aux deux extrémités de l'axe d'articulation du moteur. A ce moment cet axe peut osciller dans son logement et on peut laisser tourner l'ensemble du bloc sans faire travailler les silent-blocs.

Les écrous étant suffisamment desserrés pour permettre aux rondelles de sécurité de se dégager de leur logement pratiqué dans

les pattes de fixation, on peut déposer l'ensemble du bloc-moteur transmission-roue arrière.

Il est absolument essentiel, au remontage, de serrer très énergiquement les deux écrous de l'axe d'articulation moteur et de ne pas oublier les goupilles de sécurité.

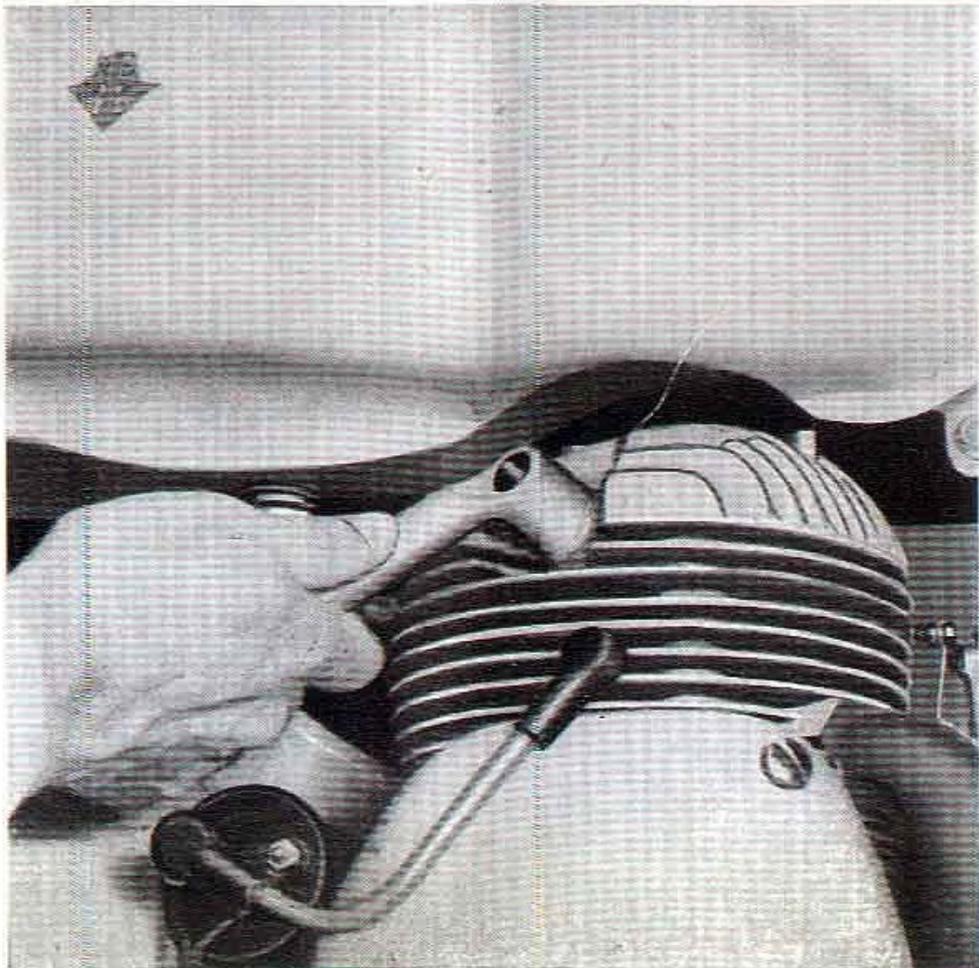
Cette opération devra, de préférence, être confiée à un agent de notre marque.



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, démonter la bougie pour la nettoyer et vérifier l'écartement des électrodes, qui doit être de 4 à 5/10^e de millimètre. Une bougie trop sèche et de teinte blanchâtre indique un excès d'air, autrement dit un manque d'essence, 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.

Il est bon de vérifier, tous les 2.000 km., l'écartement des électrodes.



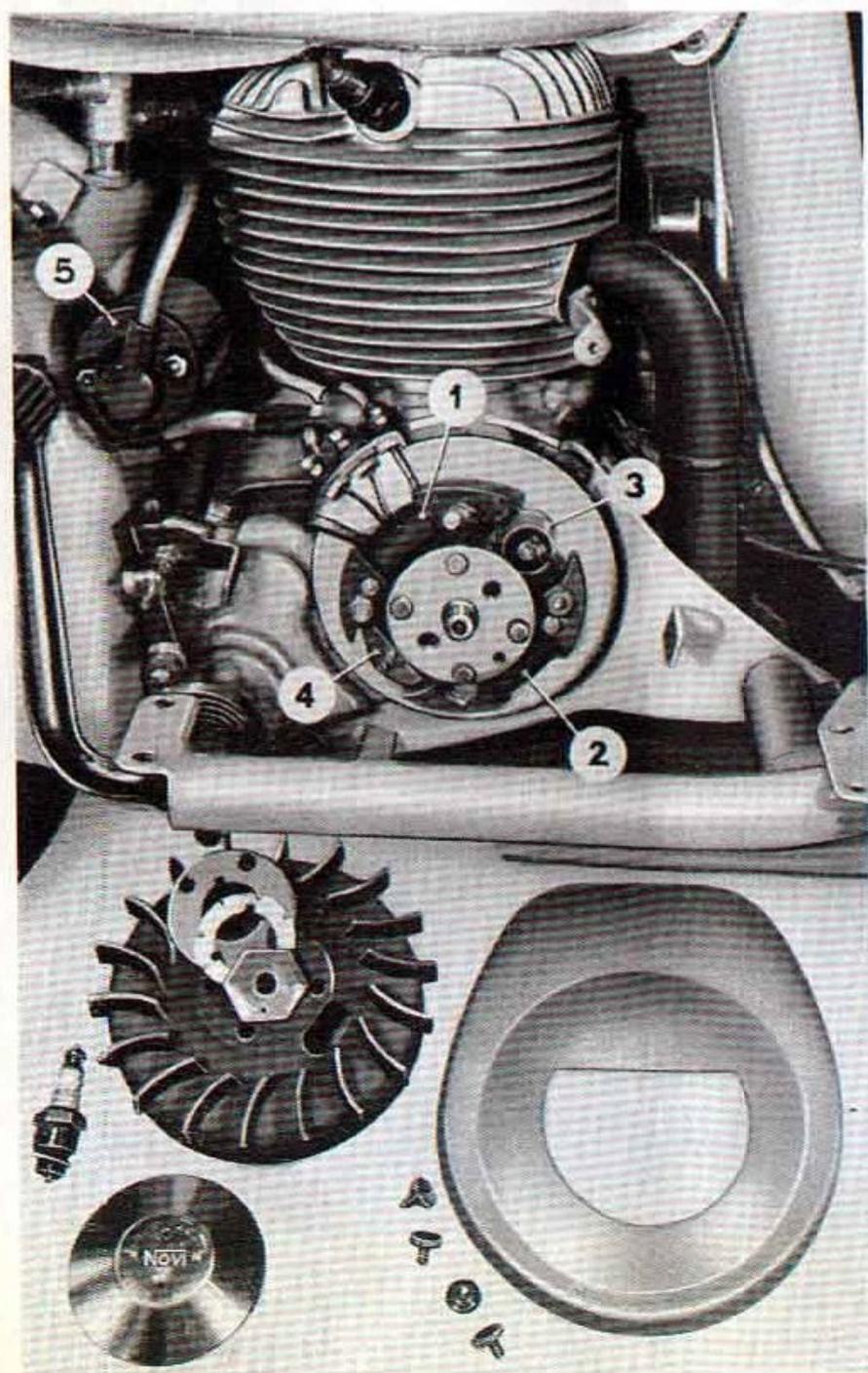
VOLANT MAGNÉTIQUE-ALLUMAGE

Le volant magnétique **Novi** assure l'allumage du moteur et, facultativement l'éclairage. Il comporte un plateau fixé sur le carter-moteur sur lequel sont montés l'induit basse tension d'allumage **1**, l'induit d'éclairage **2**, le condensateur **3** et le rupteur **4**. L'induit basse tension **1** alimente la bobine haute tension **5** qui se trouve à

l'extérieur du volant magnétique, fixée sur le garde-boue arrière. Un disrupteur (écartement des éclateurs 5/10^e) est monte dans le capuchon de bougie. **Il ne faut, en aucun cas, changer ce montage et rouler sans disrupteur.**

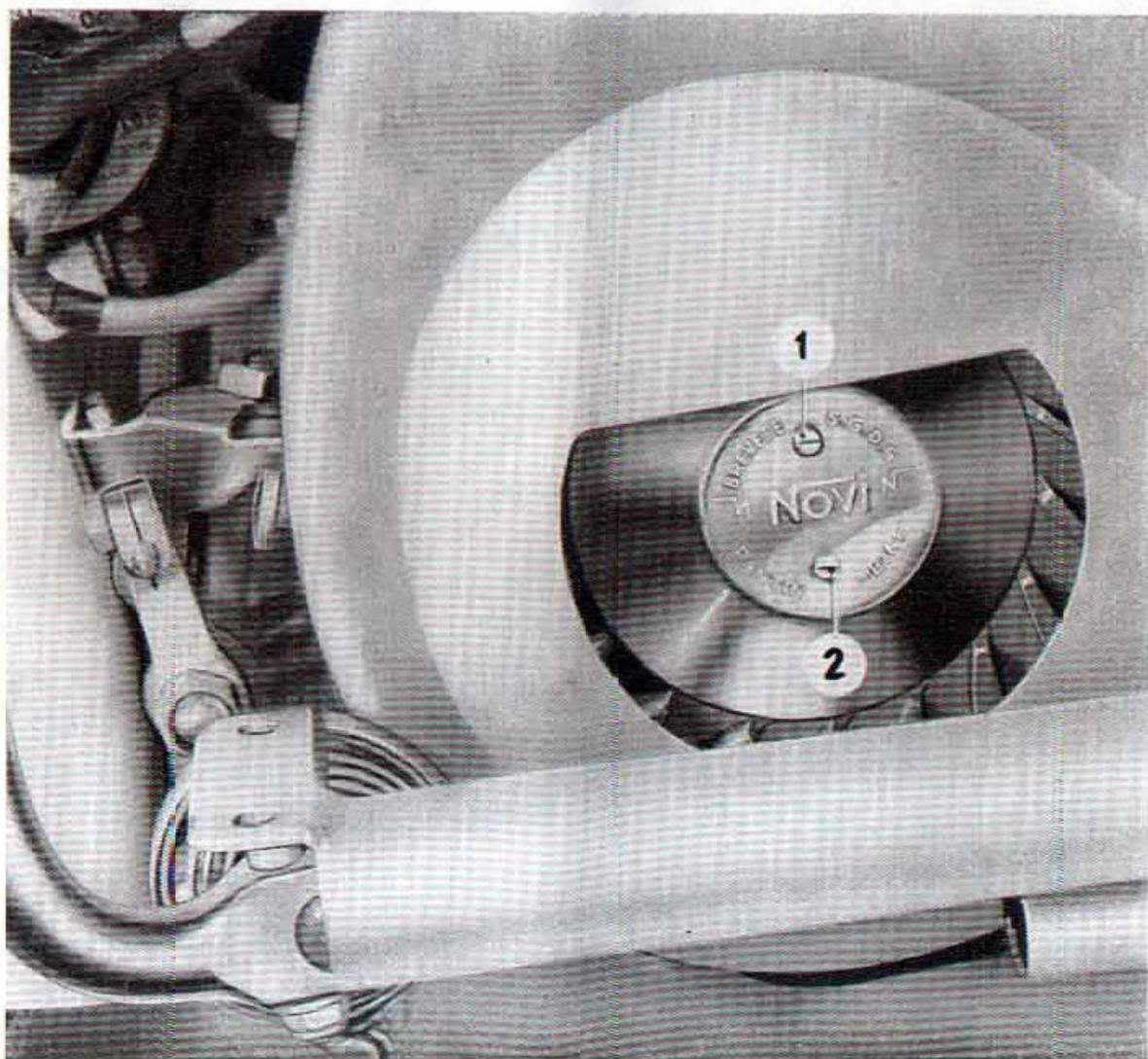
Le volant ne nécessite aucun entretien autre que la vérification de l'écartement des vis platinées (3 à 4/10^e) après les premiers 500 km., ensuite tous les 2000 km. Un mauvais réglage entraîne des difficultés de mise en marche.

Pour accéder aux vis platinées, il suffit d'enlever le cache en tôle fixé au centre du rotor par deux vis **1** et **2** (le marche-pieds a été déposé au préa-

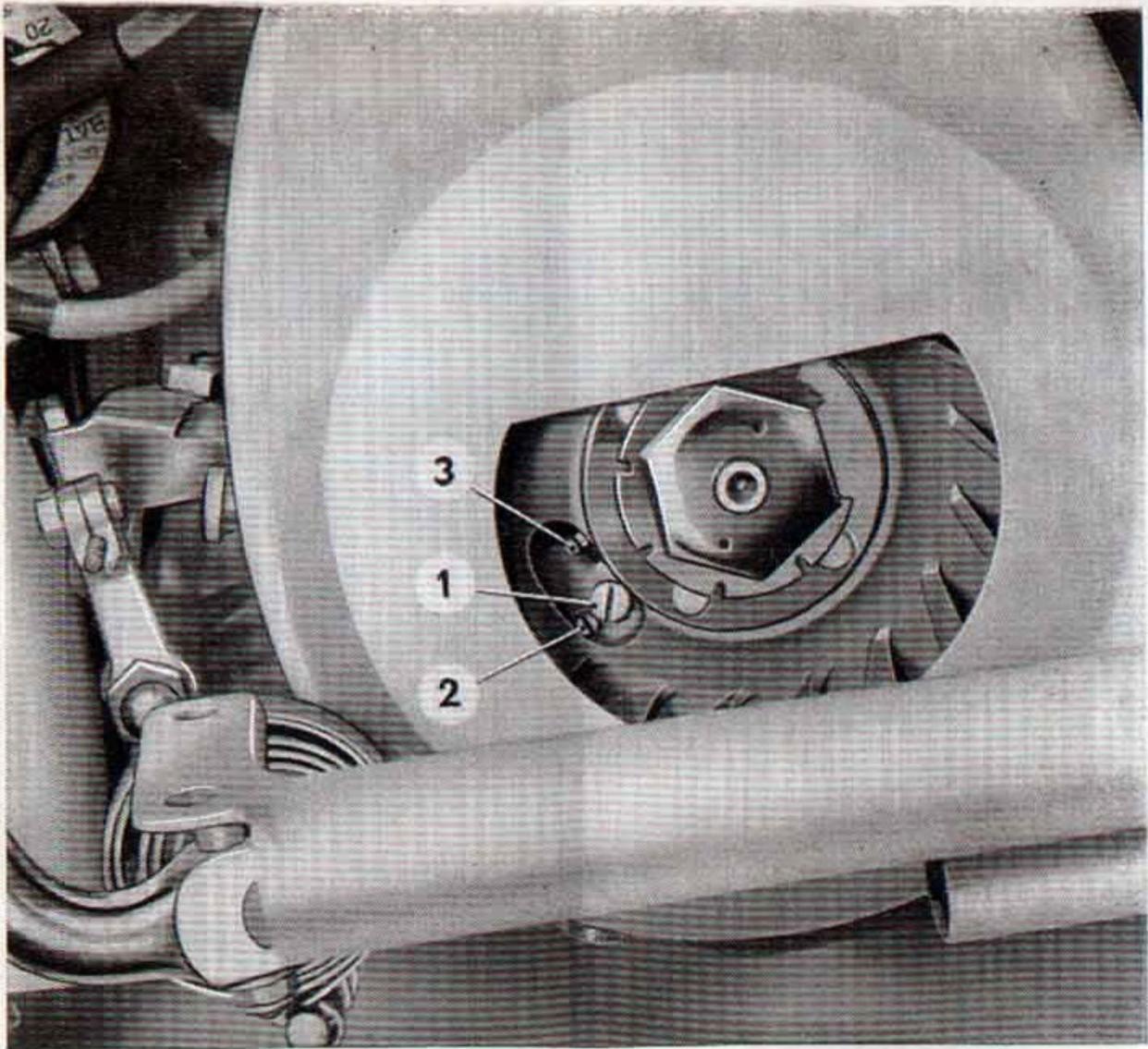


lable). Le rotor comporte un regard par lequel on accède à la vis de blocage **1** et à la vis excentrique de réglage **2** des vis platinées **3**.

Pour régler l'avance, il est nécessaire d'enlever le rotor. On dépose le marche-pieds droit, la volute de ventilateur et le cache en tôle fixé au centre du rotor. À l'aide d'une clé à tube on desserre l'écrou central (filetage normal) après avoir rabattu avec un tourne-vis la languette de la rondelle de calage. Le volant ayant été déposé avec l'aide d'un serre-volant, on arrache la came avec un arrache-came (NOVI N° 7081) en évitant de frapper sur le bout d'arbre pour faire sortir la came. On repère le point mort haut à l'aide d'une pige,



et on effectue le calage de la came de sorte que l'ouverture des vis platinées se fasse pour la position du piston $5 \frac{m}{m}$ avant le point mort haut.

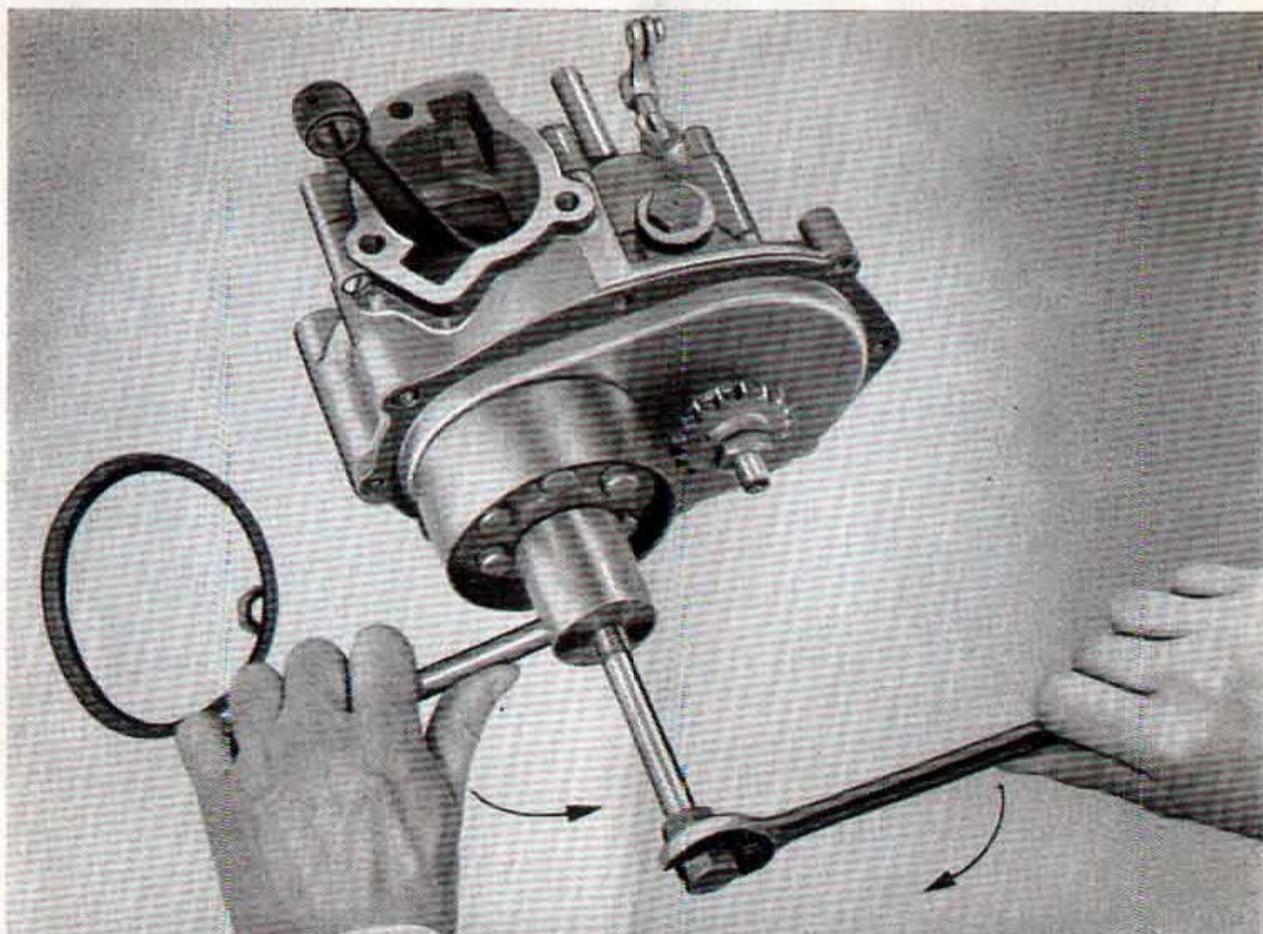


Il y a lieu, quand on remontera le rotor, de prendre soin de mettre le regard de telle façon qu'il passe en face des vis platinées au moment de l'ouverture de celles-ci.

Il est bon de temps à autre, de mettre 2 gouttes d'huile spéciale Novi-Oil sur le feutre graisseur de came.

Sauf le réglage des vis platinées, les réglages sur le volant magnétique devront être confiés à un agent de notre marque.

EMBAYAGE

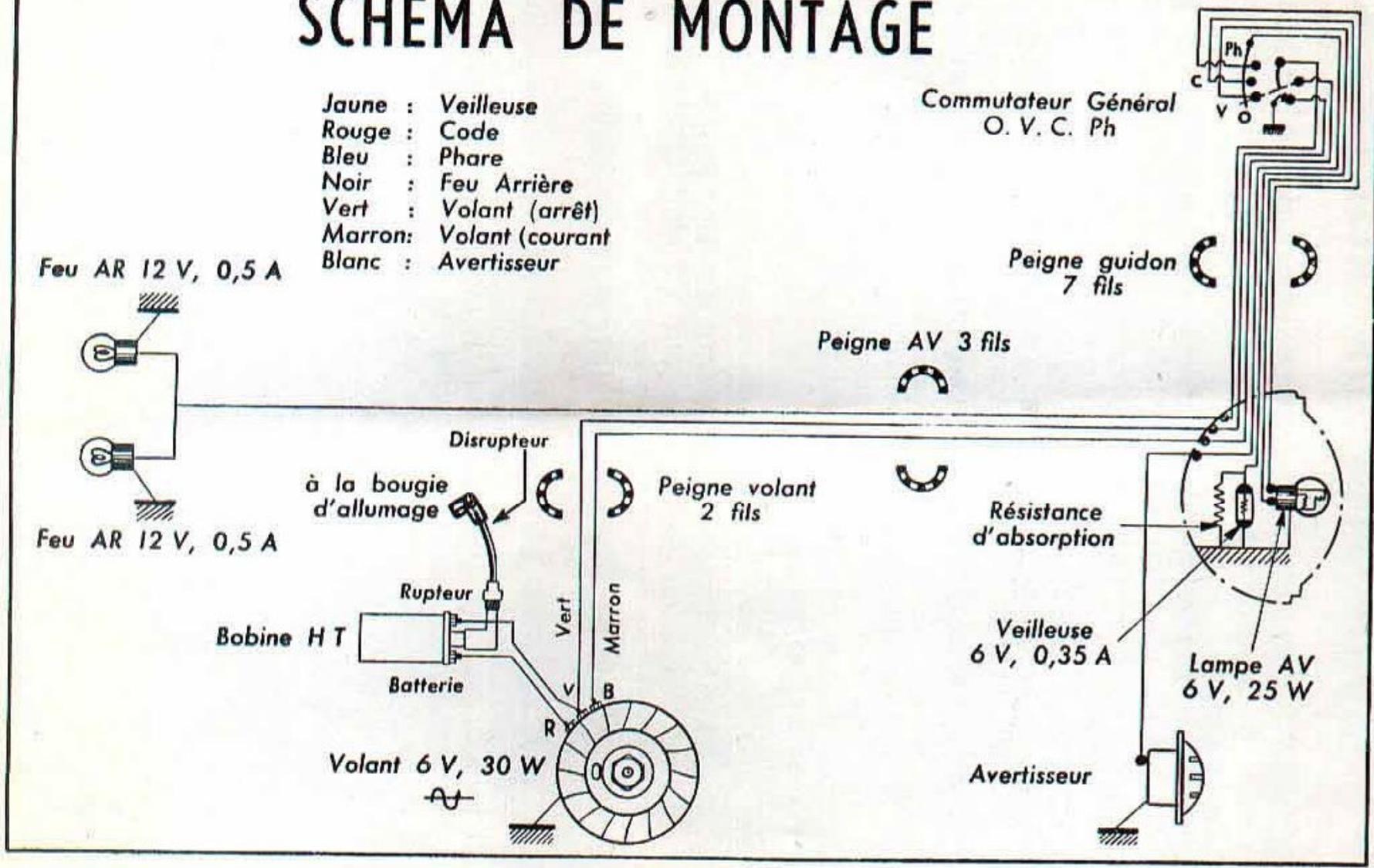


L'embrayage, absolument inusable, fonctionne à sec. Le réglage de la tension de câble s'effectue comme il a été dit plus haut. Le démontage de l'embrayage doit être confié à un agent de notre marque qui l'effectuera à l'aide d'un outillage spécial (Extracteur N° O 5564).



SCHÉMA DE MONTAGE

Jaune : Veilleuse
 Rouge : Code
 Bleu : Phare
 Noir : Feu Arrière
 Vert : Volant (arrêt)
 Marron : Volant (courant)
 Blanc : Avertisseur



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 fasse pas :

- Vérifier si le fil de contact et d'arrêt du moteur n'est pas à la masse.
- Vérifier le disrupteur, le démonter et le nettoyer.
- Vérifier le volant magnétique.
- Voir si le fil de bougie n'est pas coupé.
- Vérifier la bobine.
- Nettoyer les vis platinées.
- Les régler à 4/10^e d'écartement maximum.
- Les faire remplacer si elles sont détériorées.
- Faire remplacer le condensateur s'il est défectueux.
- Faire vérifier le bobinage basse tension.

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

b) CARBURATION

Le moteur part bien, en mettant 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 robinet et le nettoyer. Nettoyer le gicleur. Dévisser la vis-bouchon qui se trouve à côté du gicleur et faire couler un peu d'essence (voir éclaté du carburateur).

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. 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 un excès d'essence qui sera compensé par le montage d'un gicleur plus petit.

EN PRINCIPE, NE CHANGER LE RÉGLAGE DU CARBURATEUR QU'EN CAS DE NÉCESSITÉ ABSOLUE.

— Une très forte chaleur.

— Un très grand froid.

— 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.

CONDITIONS DE GARANTIE

- 1^o La garantie de nos machines est de six 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^o 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^o 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^o Les machines transformées, modifiées ou réparées en dehors de nos Ateliers, ou par des tiers autres que nos agents officiels

perdront le bénéfice de la garantie. Il en sera de même si les instructions d'utilisation, de graissage et d'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, 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.

NOTA. — Un manque de graissage, même momentané, soit par insuffisance soit par emploi d'huile de mauvaise qualité, ainsi qu'une période de rodage effectuée en de mauvaises conditions de même qu'une utilisation anormale de la machine, sont les causes principales de perte du bénéfice de la garantie.

CONDITIONS ESSENTIELLES D'ÉCHANGE-STANDARD

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 pattes 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.

Il ne pourra, à ce moment, être question de reprise de celles-ci 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 filet d'échappement détérioré, etc.) seront débitées en sus suivant le tarif en cours des pièces détachées.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
Allumage	33 - 38
Avertisseur	9
Boîte de vitesses	21
Bougie	32
Canalisations électriques	37
Carburateur	31 - 38
Chaîne	19
Conduite	4
Décalaminage	15
Départ	5
Eclairage	9
Embrayage (câble)	19
Embrayage (démontage)	36
Freins	18
Garantie	39
Graissage	10 - 11 - 12 - 13 - 14
Incidents de route	38
Moteur (caractéristiques)	3
Moteur (dépose)	27
Phare	23
Pneus	4
Rodage	8
Roues	24 - 25
Vis platinées	33
Volant magnétique	33



Société Anonyme Capital 1.373.600.000 frs.

16, Rue Lesault, PANTIN (Seine)

Tél. VILLETTE 27-94 — VILLETTE 27-67

R. C. Seine 54 B 7011

C. C. P. Paris 1597-97

**L'atelier de Réparations et le Service des Pièces Détachées,
13, Rue Beaurepaire à Pantin, sont ouverts tous les jours sauf
le Samedi, de 8 heures à 11 h. 30 et de 13 h. 30 à 17 heures.
Le Vendredi, fermeture à 15 heures.**