

Mobylette

92

& SPECIALES

Fonctionnement - Graissage - Entretien



MOTOCONFORT

BP-ZOOM mélange 2 temps spécial, 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)

ATTESTATION

Votre ***Mobylette*** est un cyclomoteur conforme au modèle reçu par le Service des Mines.

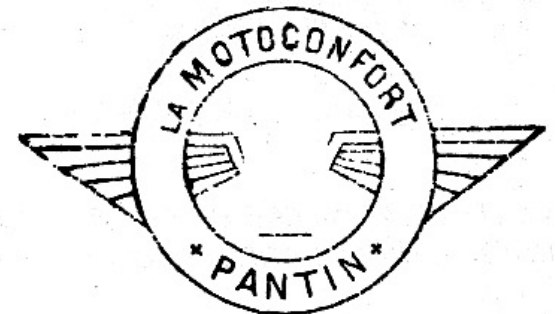
Elle répond aux prescriptions du nouveau Code de la Route et en particulier :

- à l'article R 188 et aux arrêtés pris en application relatifs à la limitation de vitesse,
- aux articles R 195 et R 196, relatifs à l'éclairage et aux dispositifs réfléchissants (catadioptré),
- à l'article R 199 et aux arrêtés pris en application (plaque fixée au véhicule portant l'indication C.M. Indication de la cylindrée gravée sur le moteur),
- à l'arrêté du 13-4-72 relatif à la mesure du bruit produit par les véhicules automobiles,
- à l'arrêté du 28-4-69 relatif à l'antiparasitage du véhicule.

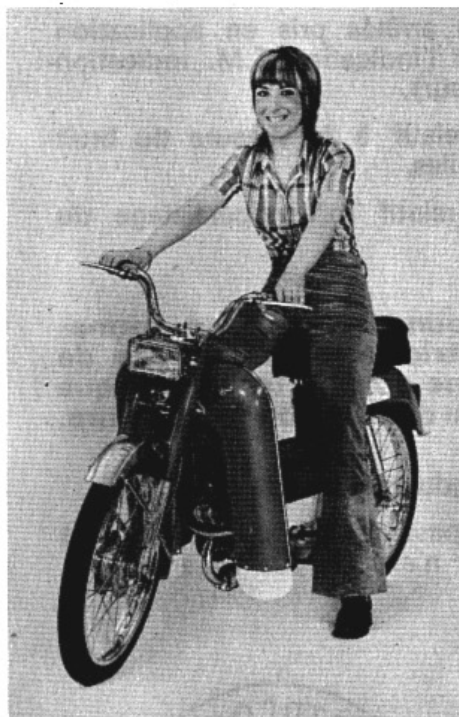
Son utilisation n'est soumise à aucune formalité administrative (ni immatriculation ni permis de conduire). Toutefois la machine doit porter une plaque d'identité indiquant le nom et le domicile du propriétaire.

L'âge minimum de son conducteur est de 14 ans.

Le transport d'un second passager n'est autorisé qu'à condition que l'âge de ce dernier n'excède pas 14 ans.



Protégez-vous
contre les intempéries...



faites monter
sur votre

Mobylette

**UN TABLIER
PROTECTEUR**

spécialement étudié
pour chaque modèle.

VENTE ET MONTAGE DE CET ACCESSOIRE
CHEZ TOUS LES AGENTS DE LA MARQUE.

Avant-propos



Depuis Novembre 1949, 10 millions de MOBYLETTES et de CADY ont été mis en circulation. Le succès de ces machines simples et modernes qui tient à leur tenue de route, à leur confort et à leur agrément de conduite, tient également à la facilité de leur 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

1.107.259	Add. 72.282	
1.141.602	— 1.160.500	— 1.183.833
1.195.443	— 1.239.961	— 1.252.842
1.269.194	— 1.271.578	— 1.283.222
1.325.736	— 1.330.221	— 1.336.253
1.337.393	— 1.369.469	— 1.418.139
1.509.102	Add. 91.793	— 1.529.625
1.551.875	— 1.539.178	— 1.553.020
1.573.163	— 7.027.710	— 7.214.403

et de nombreux brevets étrangers.

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 **92** **et Spéciales**

La MOBYLETTE 92 et les MOBYLETTES SPÉCIALES sont des cyclo-moteurs, c'est-à-dire des bicyclettes motorisées. Ce sont des moyens de locomotion homogènes dans lesquels 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 du moteur assurant un centre de gravité très bas.

La conduite de la MOBYLETTE est centralisée dans une seule poignée tournante à main droite. 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.

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.

FONCTIONNEMENT

MISE EN ROUTE

- 1°) Ouvrir le robinet de carburant (voir page 9).
- 2°) Décompresser en tournant à fond la poignée des gaz vers l'extérieur, et pédaler comme à bicyclette, sur quelques mètres, **en gardant la poignée dans cette position** (Fig. 1).

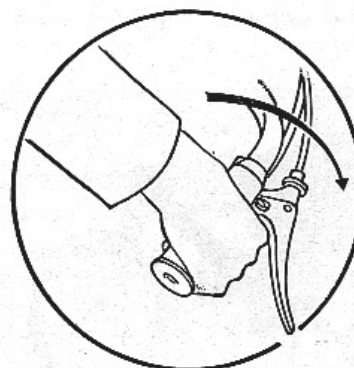


Fig. 1

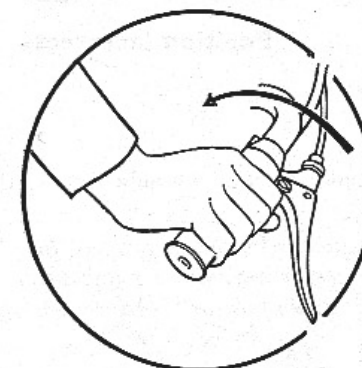


Fig. 2

- 3°) Quand la machine dépasse la vitesse d'un piéton, **tourner vivement la poignée des gaz vers soi** (Fig. 2). Le moteur doit partir franchement.

ON PEUT ÉGALEMENT DÉMARRER SUR BÉQUILLE

- 1°) En gardant la poignée des gaz à la position « décompression », lancer le moteur en appuyant énergiquement sur la pédale et en accompagnant celle-ci jusqu'au bas de sa course (Fig. 4).
- 2°) Le moteur étant alors mis en rotation, tourner vivement la poignée des gaz vers soi. Le moteur doit partir franchement et il entraîne la roue arrière.

Ne jamais se mettre en selle et pédaler quand la machine est sur béquille (Fig. 3). (Fig. 4) mise en route correcte



Fig. 3

Position incorrecte



Fig. 4

Position correcte

3°) Arrêter la roue arrière d'un coup de frein et laisser le moteur tourner au ralenti. Remettre la machine sur roues, et partir en ouvrant 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 la machine au moment où l'on atteint la vitesse qui correspond à l'enclenchement de l'embrayage.

Il y a lieu de noter, lorsqu'on met la MOBYLETTE sur béquille, qu'il ne faut en aucun cas laisser retomber la machine vers l'arrière, mais qu'il faut au contraire l'accompagner dans son déplacement en soutenant l'arrière, jusqu'à ce qu'elle soit arrivée en position stable.

Par temps froid, pour faciliter le départ, agir sur le levier situé sur le guidon avec le 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 93 D Luxe est équipée d'un démarreur électrique qui fonctionne de la manière suivante :

Après avoir mis le contact (clé au phare), en laissant la poignée des gaz au repos (position ralenti), agir sur le bouton de démarreur (à droite au guidon) et appuyer en même temps sur le levier de frein arrière (gauche). Cette dernière opération assure un contact qui permet le fonctionnement du démarreur. Elle a pour but d'éviter le départ inopiné de la machine par fonctionnement de l'embrayage automatique, dans le cas où, par erreur, le conducteur aurait maintenu la poignée des gaz ouverte.

ANTIVOL

L'antivol de direction NEIMAN est situé verticalement sur la plaque supérieure de la fourche, devant le guidon.

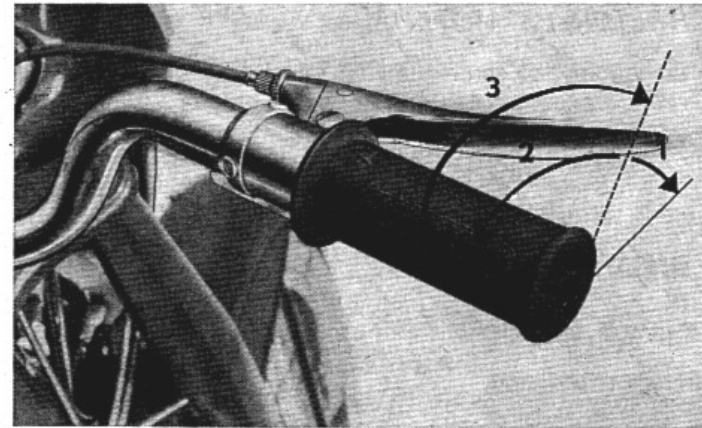
Engager la clé dans la serrure, tourner la clé vers la gauche en enfonçant l'ensemble, en même temps que l'on tourne le guidon de manière à amener le verrou en face de son logement. Le doigt de verrouillage s'enclenchera. Ramener la clé dans l'axe et la retirer.

CONDUITE

POUR RÉGLER LA VITESSE

Le moteur ayant été lancé comme expliqué précédemment, **il suffit d'actionner la poignée des gaz dans le sens de l'accélération pour faire démarrer votre MOBYLETTE** (Fig. 5).

En marche, la vitesse est réglée par la poignée tournante plus ou moins ouverte.



1. Décompression.
2. Accélération.
3. Ralentissement.

Fig. 5

POUR RALENTIR ET S'ARRÊTER

Pour ralentir, ramener la poignée au repos, et s'il en est besoin actionner les deux freins.

Quand la vitesse de la MOBYLETTE est de nouveau tombée à la vitesse d'un piéton (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.**

La machine arrêtée, moteur tournant au ralenti, il suffit au conducteur d'ouvrir les gaz pour repartir (ceci est possible grâce à l'embrayage automatique double DIMOBY).

La machine étant munie du changement de vitesse automatique MOBY-MATIC, la démultiplication se met d'elle-même au rapport correspondant aux conditions de route.

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 machine étant munie d'un MOBYMATIC est capable de monter toutes les côtes sans qu'il y ait à pédaler. Ne pas descendre les côtes avec la boîte-relais en position bicyclette.

POUR ARRÊTER LE MOTEUR

L'arrêt total nécessite dans les derniers mètres l'action du décompresseur par rotation à fond, vers l'avant (Fig. 5) de la poignée tournante.

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

UTILISATION EN BICYCLETTE

La MOBYLETTE peut éventuellement être utilisée comme une bicyclette

A cet effet, la MOBYLETTE 92 et les MOBYLETTES SPÉCIALES sont munies d'une boîte-relais à deux positions: Moteur-Cycle. Cette boîte-relais comporte à sa partie droite un bouton de manœuvre à deux positions: Position enfoncée: MOTEUR - Position sortie: CYCLE. Ce bouton ne doit être manœuvré que la machine étant à l'arrêt. Pour passer de la Position Moteur à la Position Cycle, on tire le bouton vers l'extérieur, on lui fait effectuer un quart de tour et on le laisse reposer dans le logement « Position sortie ». Pour repasser à la position Moteur, on tourne le bouton d'un quart de tour et, dès que la machine avancera, le bouton s'enfoncera de lui-même.

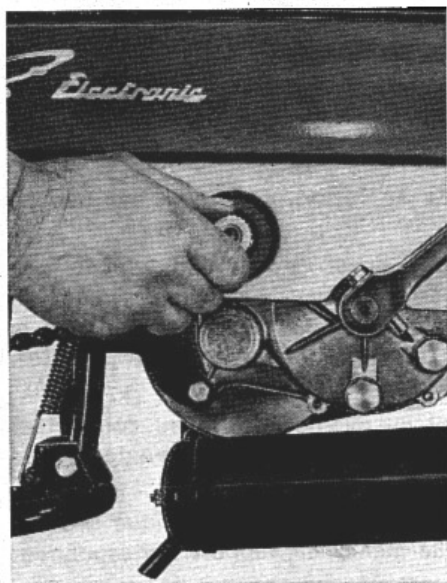


Fig. 6

CARBURANT

Nous préconisons exclusivement le mélange autolubrifiant BP ZOOM.

Dans le cas où vous ne pourriez pas vous approvisionner en BP ZOOM, il vous est possible d'utiliser un mélange d'essence et d'huile BP ENERGOL 2 temps type HV dans la proportion de 4 à 5 %.

La garantie de notre matériel est subordonnée au respect de ces prescriptions.

ROBINET

Les robinets diffèrent suivant les modèles :

- robinet à vis (92) Ouvert dans la position dévissée,
- robinet à poussoir (SP 93, 93 D Luxe) Ouvert dans la position poussée,
- robinet à réserve (SP 94 TT) Ouvert vers l'avant,
Réserve vers le bas,
Fermé vers l'arrière.

INDICATEURS DE CHANGEMENT DE DIRECTION - FEU STOP

Les machines sont équipées d'indicateurs de changement de direction et d'un feu stop. Les indicateurs de changement de direction sont commandés par un commutateur à gauche, au guidon.

RODAGE

Nos moteurs possèdent des alésages à parois extrêmement dures en aluminium chromé et sont montés avec le minimum de jeu au départ. Avant 1.500 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.

L'emploi du carburant BP ZOOM dispense pendant la période de rodage de toute addition d'huile.

RÉGLAGE DU GUIDON

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 (Fig. 7).

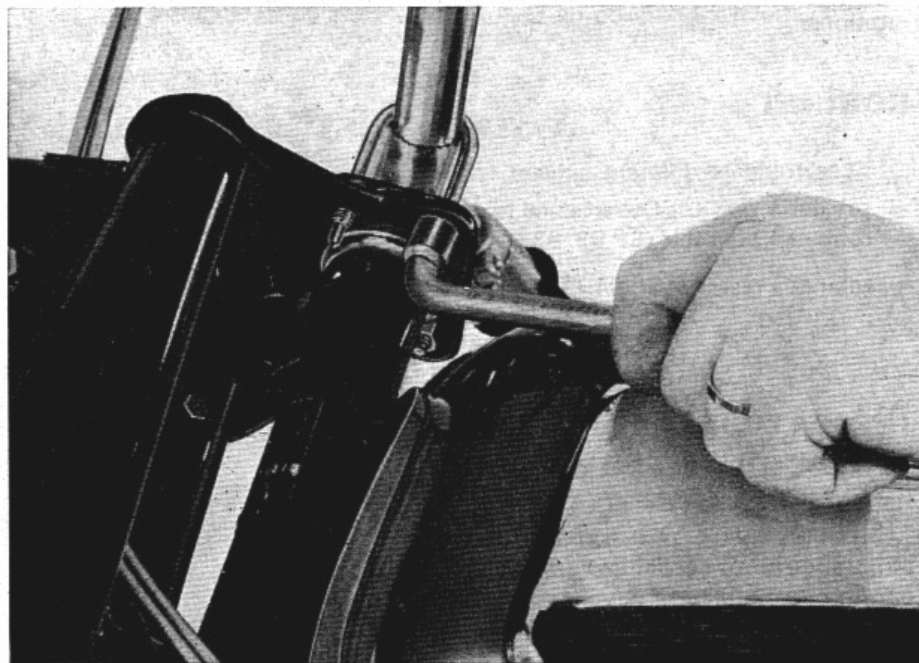


Fig. 7

ENTRETIEN

GRAISSAGE

BOITE-RELAIS

Remplir la boîte avec 85 cm³ d'huile BP Energol SAE 40, et contrôler ensuite le remplissage, l'huile devant affleurer le bouchon.

A 500 km, première vidange. Ensuite surveiller le niveau tous les 2.000 km et vidanger tous les 4.000 km.

TOUS LES 1.000 km

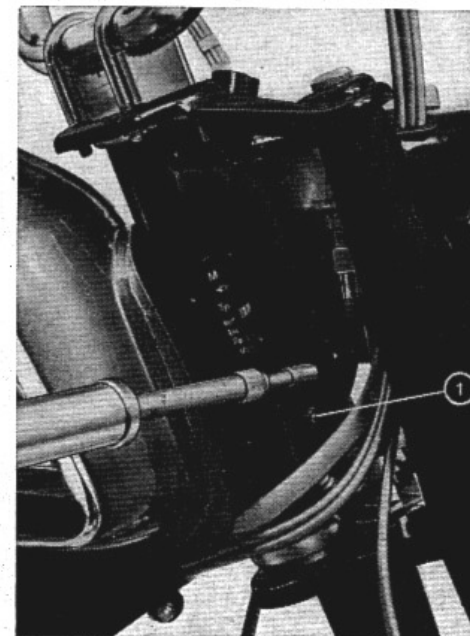


Fig. 8

FOURCHE TÉLESCOPIQUE

Graisser la fourche télescopique avec une pompe à pression, par l'intermédiaire des graisseurs (1) qui se trouvent à l'arrière de chaque montant avec de la graisse BP ENERGREASE C 3 G (Fig. 8).

CHAÎNE

Tous les 1.000 km, la chaîne devra être graissée avec de l'huile BP ENERGOL MOTOR OIL SAE 50, en utilisant de préférence un pinceau et en déposant l'huile à l'intérieur de la chaîne. Faire tourner la roue pour graisser toute la longueur de la chaîne.

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

CHANGEMENT DE VITESSES AUTOMATIQUE « MOBYMATIC »

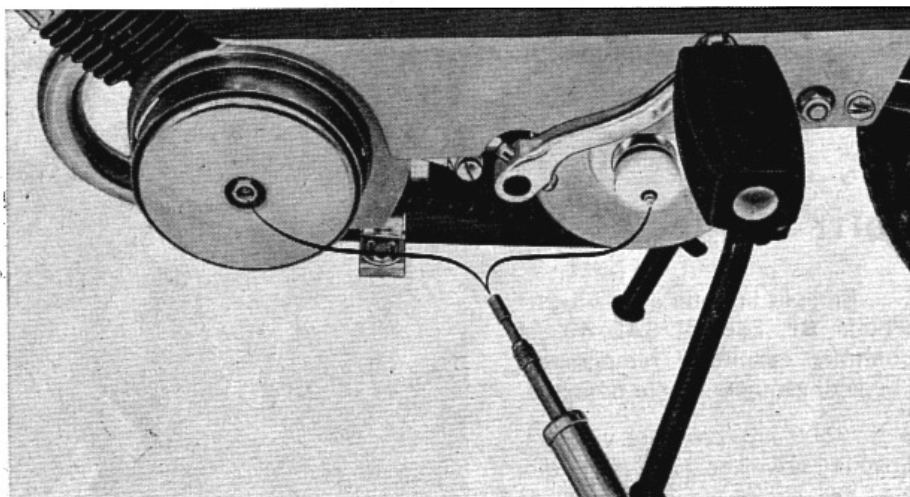


Fig. 9

Graisser à la fois l'embrayage et la poulie motrice du changement de vitesse automatique par le graisseur central, à la BP ENERGREASE C 3 G.

Graisser la poulie réceptrice du changement de vitesses automatique par le graisseur central, à la BP ENERGREASE C 3 G (Fig. 9).

TOUS LES 6.000 km

MOYEUX

Les moyeux avant et arrière doivent être garnis de **graisse BP ENERGREASE L 2 Multipurpose** sans excès tous les 6.000 km.

DIVERS

Graisser l'entraînement de compteur à la **BP ENERGREASE C 3 G** (Fig. 10). Graisser de temps à autre les articulations des diverses commandes et les entrées de câbles avec de l'**huile BP Huile Domestique** au moyen d'un pinceau.

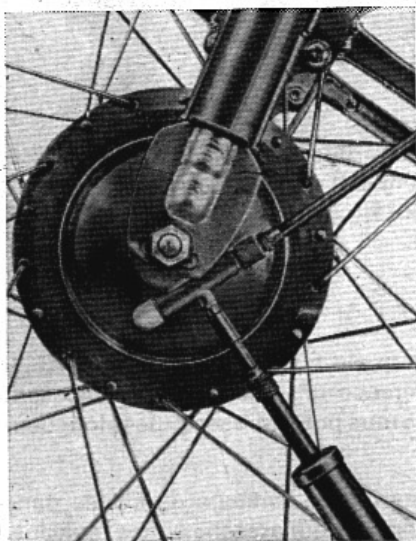


Fig. 10

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 lumière 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 :

- ★ Manque de puissance au moteur
- ★ Mauvais départs
- ★ Retours au carburateur
- ★ Bougie encrassée
- ★ Echauffement exagéré
- ★ Marche saccadée dite « en quatre temps ».

BATTERIE (93 D Luxe)

La 93 D Luxe est équipée de deux batteries de 6 volts et d'une dynamo-démarrateur. Elle est munie d'indicateurs de changement de direction avant et arrière et d'un feu-stop.

1° Si les batteries ne donnent pas leur puissance, il y a lieu de les recharger.

Nota. — L'état de charge se constate en principe en mesurant la densité de l'électrolyte. Si celle-ci est inférieure à 1,21, il faut compléter la charge de la batterie.

2° Vérifier souvent, plus particulièrement en été, le niveau de l'électrolyte et le rétablir, si nécessaire, en rajoutant de l'eau distillée jusqu'à 15 mm environ au-dessus de l'arête supérieure des plaques. Notamment, ne pas oublier cette opération en fin de charge.

3° Maintenir la batterie propre et sèche. Enduire les bornes d'une légère couche de graisse neutre et résistant aux acides.

PNEUMATIQUES

La pression de gonflage est de 1,500 kg à l'avant, 1,800 kg à l'arrière.

Gonfler l'arrière à 2,200 kg pour le transport d'un passager.

CREVAISONS

Le bras arrière est à pattes ouvertes vers l'arrière. Dévisser les écrous d'axe à fond (sans les retirer complètement), de manière à pouvoir repousser la roue vers l'avant pour retirer la chaîne sans dérégler les tendeurs (Fig. 10). Faire reposer la chaîne sur l'extrémité du bras oscillant. Dégager de son logement le sans-soudure d'extrémité de câble de frein, et sortir la roue. Au remontage, bien faire buter contre les tendeurs de chaîne la portée cylindrique des écrous d'axe. Ne pas oublier d'engager la patte d'ancrage sur le téton de point fixe situé sur le bras oscillant.

Nota. — Il n'y a jamais lieu de faire sauter l'attache rapide de la chaîne.

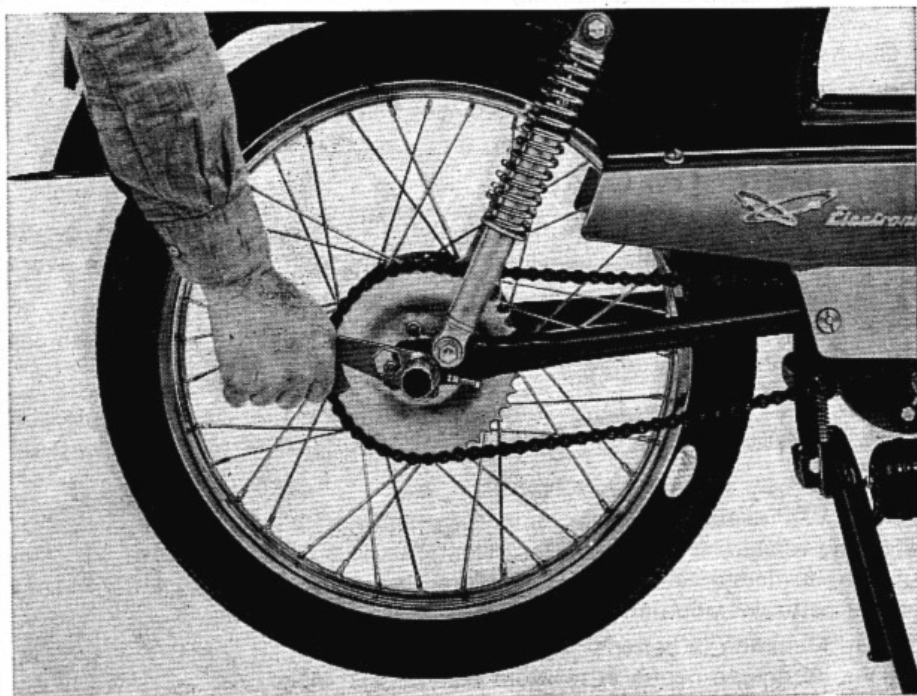


Fig. 11

CHAÎNE

La chaîne de transmission, très renforcée, doit être tendue sans excès; la régler, la machine étant montée par un conducteur.

RÉGLAGE DES FREINS

Le réglage des freins s'effectue au guidon (écrou et contre-écrou moletés) (Fig. 12).

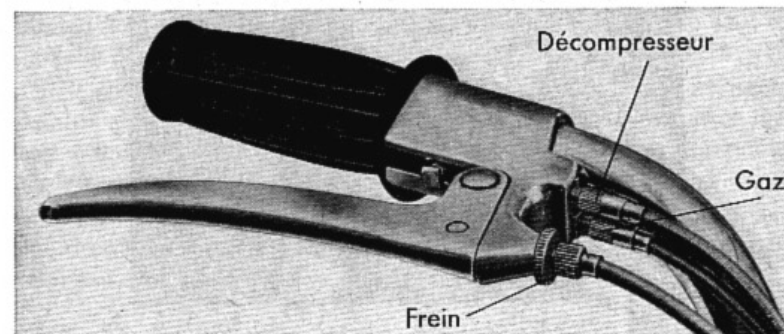


Fig. 12

RÉGLAGE DU DÉCOMPRESSEUR

Le réglage du décompresseur s'effectue au guidon (Fig. 12). Le décompresseur doit ouvrir franchement (1 mm à la soupape). La poignée des gaz doit fermer entièrement les gaz avant la mise en action du décompresseur.

Ne pas tendre la commande du décompresseur à l'excès, mais laisser un léger jeu afin d'assurer la fermeture. Le contraire provoquerait la destruction de la soupape, d'où perte de puissance.

RÉGLAGE DES GAZ

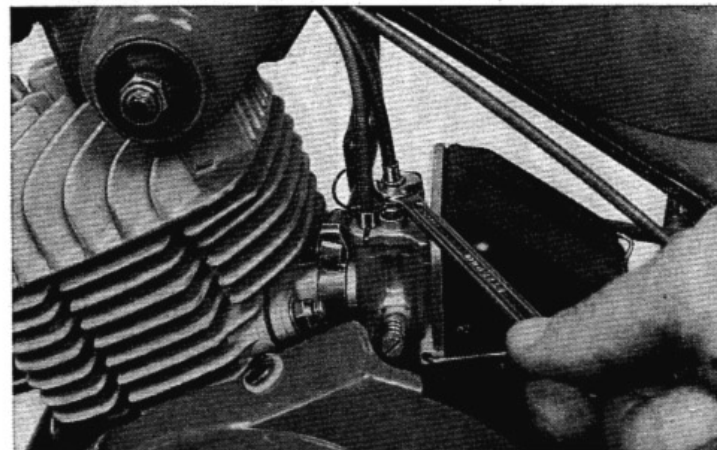


Fig. 13

Ce réglage s'effectue au câble d'arrivée au carburateur pour la SP94TT (clé de 8, Fig. 13). Pour la 92, la SP 93 et la 93 D, le réglage des gaz s'effectue au guidon.

CARBURATEUR

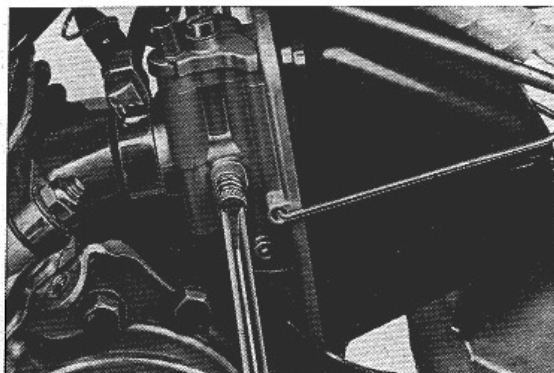


Fig. 14

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.

Les carburateurs comportent une vis de réglage de ralenti, qu'il faut serrer pour accélérer la vitesse de ralenti (Fig. 14), 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.

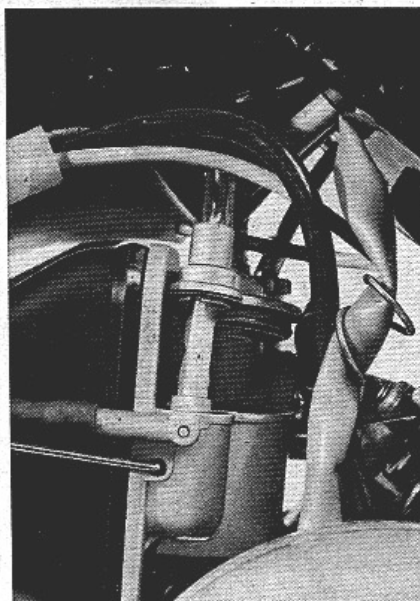


Fig. 15 - Démontage du filtre

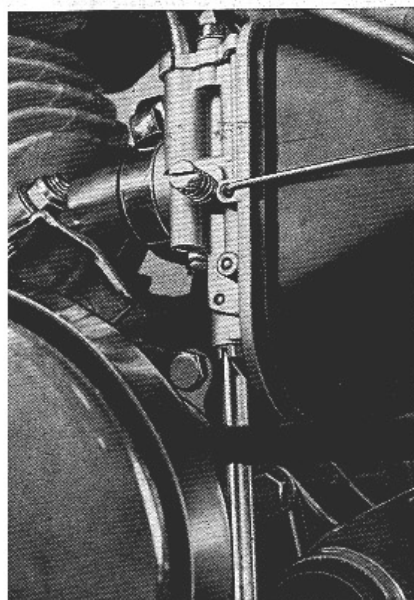


Fig. 16 - Démontage du gicleur

Pour nettoyer le gicleur, retirer le carter de chaîne gauche et desserrer le gicleur avec un tournevis (Fig. 16).

Les machines sont munies d'un gicleur de rechange placé à l'intérieur du filtre à air du carburateur dans un logement spécial en dehors de toute communication avec l'orifice du carburateur. Ce gicleur doit obligatoirement remplacer le gicleur de rodage après la période des premiers 500 km environ.

Le gicleur de rodage ne devant pas être réutilisé par la suite, il est déconseillé de le remettre dans le filtre d'où, replacé en de mauvaises conditions, il risquerait d'être aspiré dans le moteur et de provoquer la mise hors d'usage de celui-ci.

La MOBYLETTE comporte deux filtres : un filtre de robinet et un filtre de carburateur. Pour démonter ce dernier, il est nécessaire de déposer le carter de chaîne droit (Fig. 15). S'assurer de la propreté des filtres après tout démontage ou en cas de non arrivée du carburant.

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 ou de mauvais départs, démonter la bougie pour la nettoyer et vérifier l'écartement des électrodes qui doit être de $4/10^{\text{e}}$ de millimètre.

VOLANT MAGNÉTIQUE - ALLUMAGE

Le volant magnétique NOVI assure l'allumage du moteur et l'éclairage.

L'avance est de 1,5 mm. L'écartement des vis platinées est de $3 \text{ à } 4/10^{\text{e}}$ de mm. L'entretien du volant magnétique doit être confié à un Agent de la marque.

La SP 93, la SP 94 TT et la 99 sont équipées d'un dispositif d'allumage électronique, basé sur le principe d'une décharge de condensateur à travers le primaire d'une bobine d'allumage. Cette décharge est commandée par un thyristor, lui-même déclenché par un capteur électromagnétique au passage d'un bossage convenablement calé par rapport à l'axe du vilebrequin.

Sur la 93 D, l'allumage est assuré par batterie-bobine.

ECLAIRAGE ET SIGNALISATION

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

Employer à l'avant une lampe jaune 6 V 6 W, culot à vis, ballon 17 ; à l'arrière une lampe 6 V 4 W BA 9 S.

Clignotants : 12 V 21 W BA 15 S.

Stop : 6 V 4 W BA 15 S.

Toutefois, sur la 93 D Luxe, l'éclairage est assuré par les batteries.
Employer à l'avant une lampe jaune 6 V 6 W, culot à vis, ballon 17; à l'arrière une lampe 6 V 7 W BA 15 S,
Clignotants et stop : 12 V 21 W BA 15 S.
Les lampes d'origine sont les seules qui soient adaptées aux générateurs d'éclairage.
Les canalisations doivent être surveillées et conservées en bon état.

AVERTISSEUR

Les machines sont équipées d'avertisseurs électriques, celui de la 93 D fonctionnant sur batterie.

RÉSUMÉ DES OPÉRATIONS D'ENTRETIEN



- 500 km : changer le gicleur. Vidange de la boîte-relais.
- 1.500 km : rodage terminé.

TOUS LES 1.000 km : Graisser à la BP ENERGREASE C 3 G la fourche télescopique et le relais de pédalier.

Graisser à la fois l'embrayage et le changement de vitesses automatique à la BP ENERGREASE C 3 G.

Nettoyer la chaîne avec un chiffon et graisser avec BP ENERGOL MOTOR OIL SAE 50.

Graisser le renvoi de compteur à la BP ENERGREASE C 3 G.

TOUS LES 2.000 km : Surveiller le niveau de l'huile dans la boîte-relais.

TOUS LES 4.000 km : Vidange de la boîte-relais et remplissage avec 85 cm³ d'huile BP ENERGOL SAE 40.

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 platinées.

TOUS LES 12.000 km : Faire un décalaminage complet.

Mettre de temps à autre un peu d'huile aux entrées de câbles.

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 :

I - LE MOTEUR NE PART PAS

Deux causes : Allumage ou arrivée d'essence.

a) ALLUMAGE

— Vérifier si la bougie n'est pas encrassée. La nettoyer à l'essence et gratter les pointes à la toile émeri. Vérifier l'écartement des électrodes qui doit être de **4/10^e de millimètre**.

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

Vérifier si le fil d'arrivée à la bobine extérieure n'est pas à la masse ou si le fil de masse n'est pas coupé.

— Si l'allumage ne fonctionne toujours pas, c'est que le volant ou l'anti-parasite est défectueux. S'adresser à un Agent de la marque.

b) ARRIVÉE D'ESSENCE

— S'assurer que le carburant arrive bien au carburateur en dévissant le filtre du carburateur. Sinon nettoyer ce filtre, et éventuellement le filtre du robinet. Vérifier que le trou de mise à l'air du bouchon de réservoir n'est pas obstrué.

— Si le carburateur 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.

— Pour déboucher le gicleur, utiliser la pompe à pneu en prenant soin de ne pas introduire de poussière.

Un gicleur qui vient d'être nettoyé peut s'obstruer plusieurs fois de suite, si le carburateur contient de l'eau ou des corps étrangers.

Si le carburateur est noyé, c'est qu'une impureté quelconque empêche le pointeau de 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.

II - LE MOTEUR TIRE MAL

a) ALLUMAGE

- Vérifier la bougie.
- Faire vérifier le volant par un Agent de notre Marque.

b) CARBURATEUR

— Une arrivée d'essence insuffisante (un filtre partiellement obstrué) peut être la cause d'une baisse de puissance à haut régime. Nettoyer les filtres.

— 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. S'adresser à un Agent de notre Marque.

— Ne pas oublier, après 500 km, de monter le gicleur de rechange à la place du gicleur d'origine.

Ceci mis à part, ne changer le réglage du carburateur qu'en cas de nécessité absolue. S'adresser à un Agent de notre Marque.

c) TRANSMISSION

Un excès de tension de la chaîne peut être la cause d'un manque de puissance. Se rappeler à ce sujet que le réglage de la tension de chaîne doit être effectué **la machine étant montée par un conducteur.**



Le bon fonctionnement
de votre "Mobylette"
dépend de l'application
scrupuleuse des conseils
que nous vous donnons
dans cette notice.

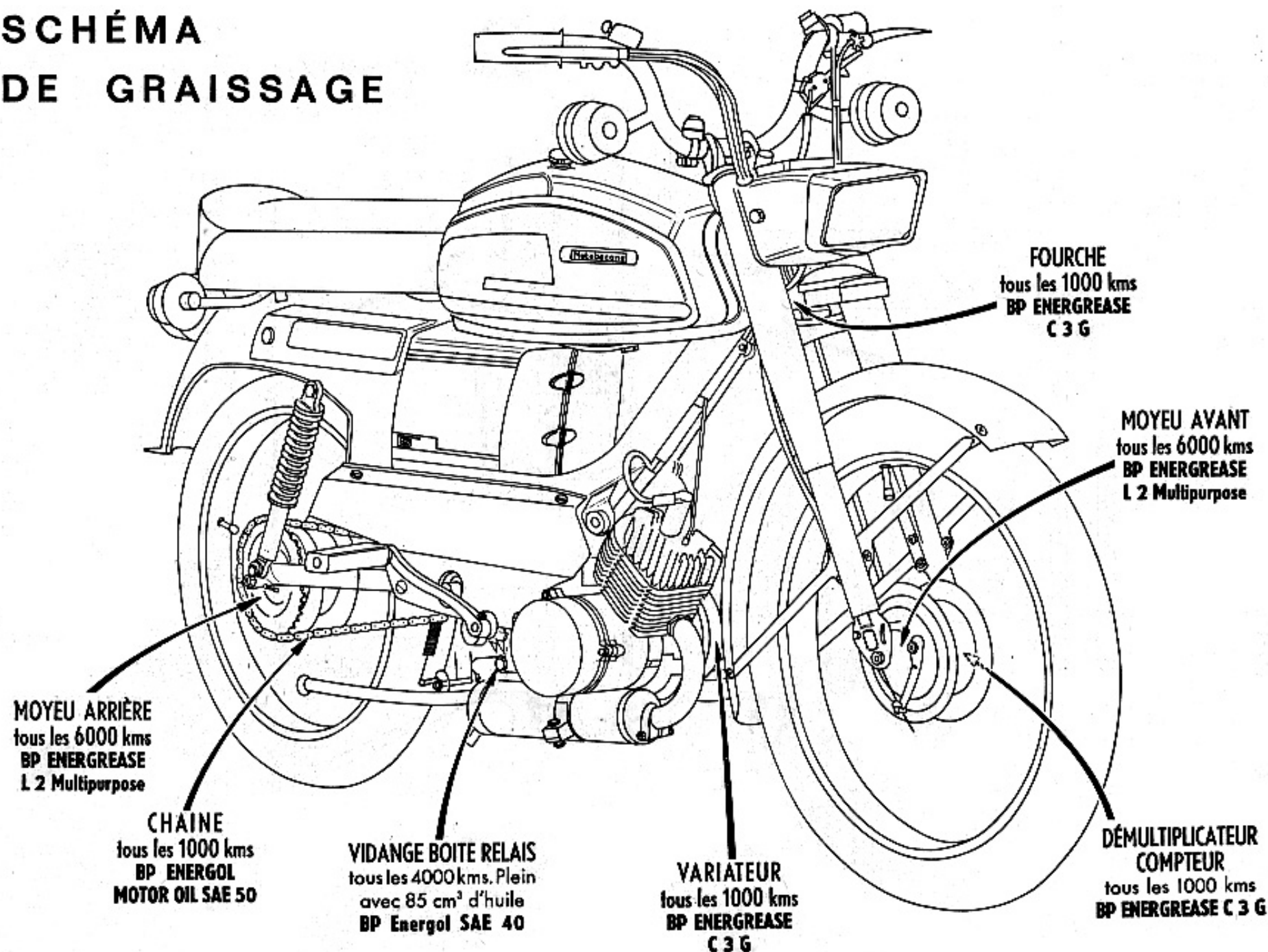
Pour effectuer les opérations
d'entretien en temps voulu,
équipez votre "Mobylette"

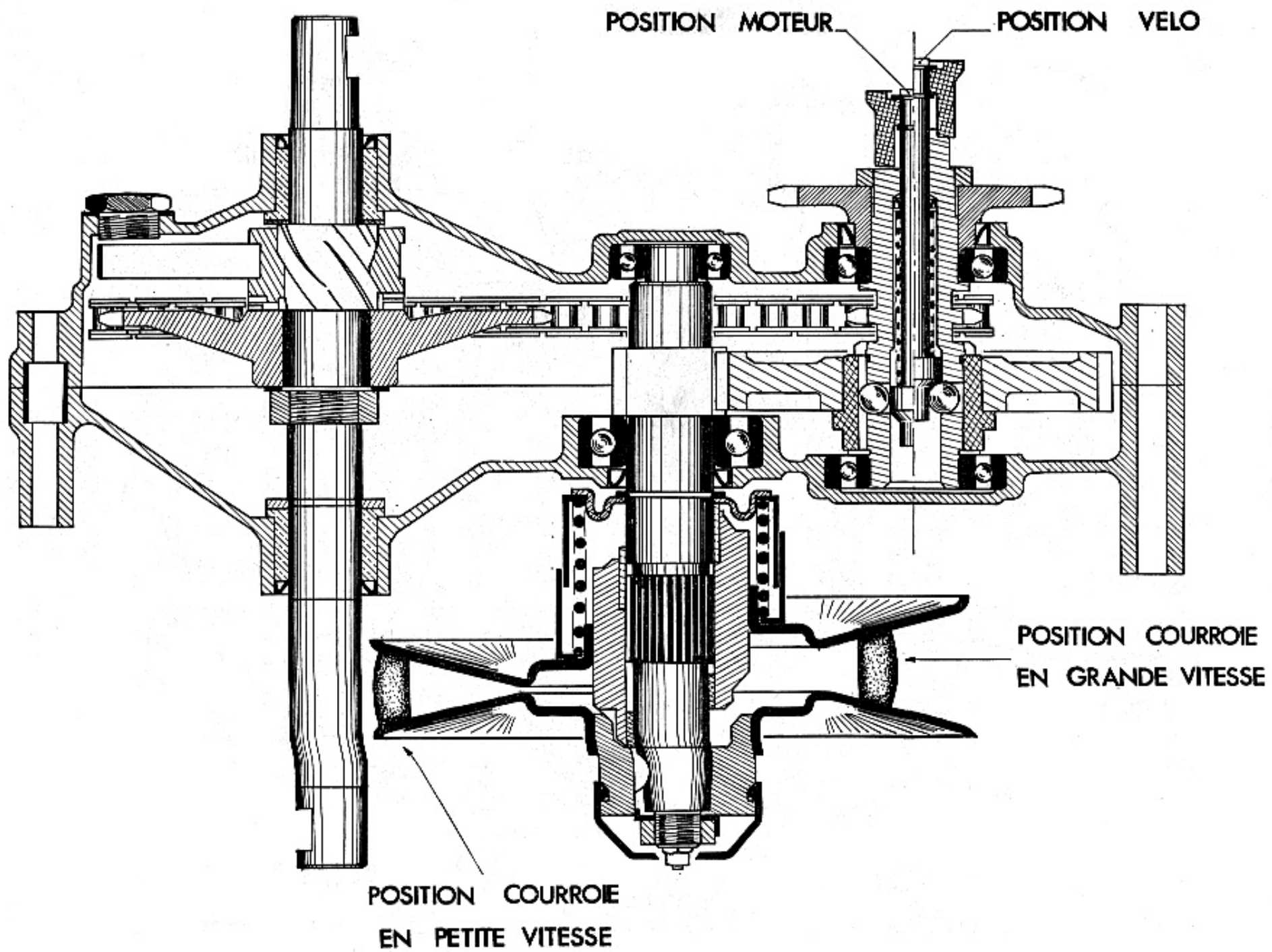
D'UN **COMPTEUR TOTALISATEUR**

VENTE ET MONTAGE DE CET ACCESSOIRE

CHEZ TOUS LES AGENTS DE LA MARQUE

SCHÉMA DE GRAISSAGE





Vue en coupe boîte-relais 92 - 93 - 94

Modèle à démarreur AVEC CLIGNOTANTS

Type 93 DL

