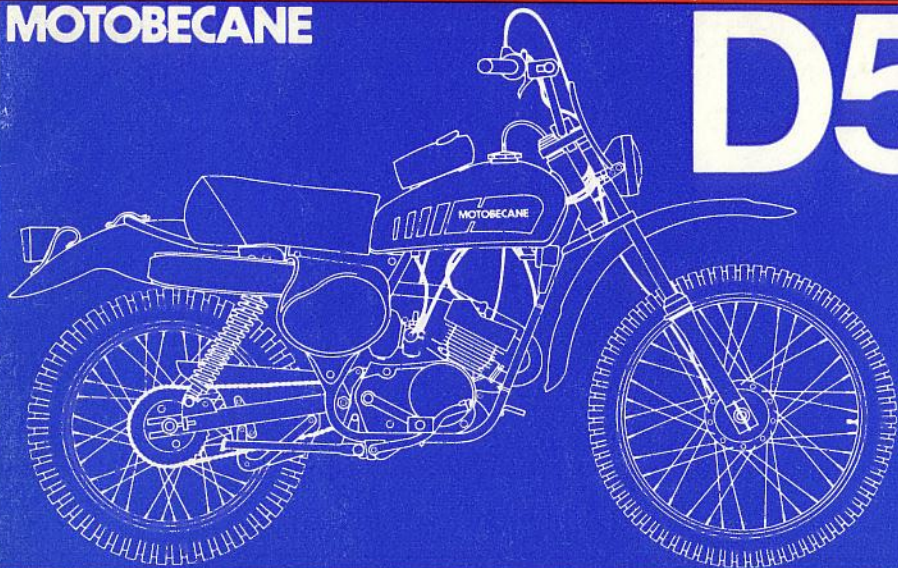




**MOTOBECANE**

notice d'emploi

**D55TT**





## QUELQUES CONSEILS

*Lisez attentivement cette notice. Vous pourrez ainsi tirer la meilleure performance de votre machine.*

*Soyez en règle avec votre assurance et conformez-vous aux dispositions du Code de la Route.*

*Un rodage de 1000 à 1500 km est nécessaire pour en obtenir le plein rendement. Veuillez vous repérer au paragraphe "Rodage" de la page 8.*

## CARACTÉRISTIQUES

### **MOTEUR :**

2 temps monocylindrique.  
Refroidissement par air.  
Cylindrée : 49,933 cm<sup>3</sup> - Alésage : 39 mm.  
Course : 41,8 mm.  
Régime maximum : 5 000 tr/mn.

### **BOITE DE VITESSES :**

A 5 vitesses, commandées par sélecteur au pied gauche.

### **EMBRAYAGE :**

A disques multiples dans l'huile.

### **CADRE :**

En tubes d'acier soudés.

### **SUSPENSION AVANT :**

Fourche télescopique.

### **SUSPENSION ARRIÈRE :**

Bras oscillant et amortisseurs télescopiques.

### **FREIN AVANT :**

A tambour, diamètre 120 mm.

### **FREIN ARRIÈRE :**

A tambour, diamètre 120 mm.

### **RÉSERVOIR :**

Contenance 8,7 litres.

### **POIDS DE LA MACHINE :**

A vide : 70 kg.

### **PNEUMATIQUES :**

AV : 2,50 x 21 - AR : 3 x 18.

## IDENTIFICATION

*Le Cyclomoteur D 55 TT  
fait l'objet des brevets  
S.G.D.G. suivants :*

### **PLAQUE DE CONSTRUCTEUR :**

Fixée sur le gousset avant droit du cadre, au voisinage de la douille de direction.

### **INDICATION DE LA CYLINDRÉE :**

Gravée sur le moteur côté droit.

### **N° DE SÉRIE :**

Frappé sur le gousset avant gauche du cadre, au voisinage de la douille de direction.

### **PLAQUE MOTEUR :**

Située sur l'ailette droite de la culasse.

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 — 70.27710 — 72.14403  
72.09944 — 75.03562

# AVANT UTILISATION

## CARBURANT :

Nous préconisons le mélange auto-lubrifiant BP-ZOOM. En l'absence du mélange BP-ZOOM classique, on peut utiliser un mélange à faire (non préparé).

- 1 - l'huile BP Energol 2 temps type HV dans la proportion de 3% (4% en période de rodage, soit 1500 km).
- 2 - à défaut de cette huile, toute huile 2 temps des grandes marques internationales dans la proportion de 3% (4% en période de rodage, soit 1500 km).

La garantie de notre matériel est subordonnée à l'observation de ces prescriptions.

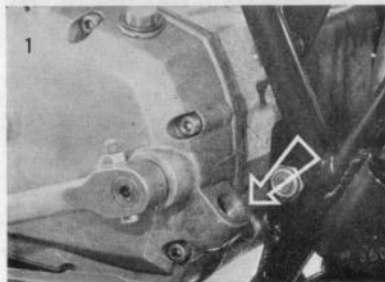
## ROBINET DE CARBURANT :

Situé sur la partie inférieure du réservoir, à droite de la machine, il dispose de 3 positions :  
Levier vers la droite : FERMÉ.

Levier vers le bas : OUVERT.  
Levier vers la gauche : RÉSERVE.

## BOITE DE VITESSE :

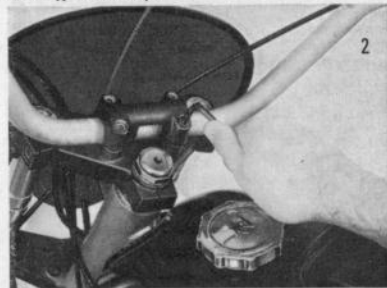
Remplir la boîte avec de l'huile BP Super Viscostatic SAE 20 W 50 jusqu'à la hauteur du bouchon de remplissage (0,700 l). (photo 1).



## RÉGLAGE DU GUIDON :

Pour l'orienter à votre convenance, il suffit de desserrer les écrous six pans

creux maintenant les étriers de fixation (photo 2).

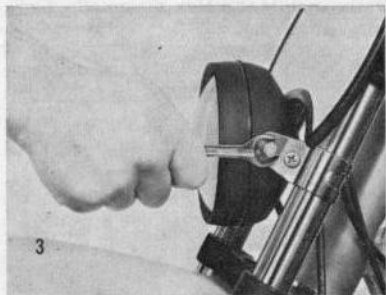


## RÉGLAGE DU PHARE :

Il s'effectue par les deux vis de fixation latérales (photo 3). Le phare doit être réglé avec le faisceau rabattu de manière à éclairer la route sur une trentaine de mètres, véhicule en charge.

L'interrupteur d'éclairage est situé à main gauche.

# AVANT UTILISATION

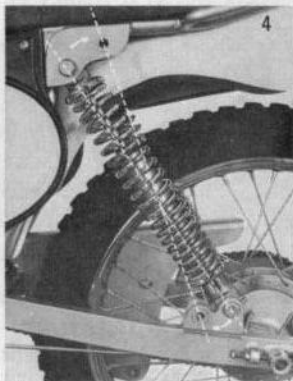


## RÉGLAGE DE LA SUSPENSION ARRIÈRE :

Position montrée par la photographie : réglage souple. Pour durcir le réglage, changer l'accrochage supérieur, ainsi que l'accrochage inférieur : les deux positions réglage souple — réglage

6

dur, sont disposées en X. Ne pas utiliser les autres positions : accrochages supérieur et inférieur simultanément vers l'avant ou vers l'arrière (photo 4).

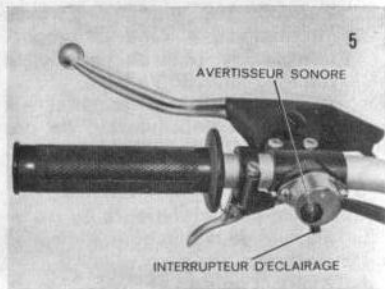


## AVERTISSEUR SONORE :

Commandé à main gauche, au guidon (photo 5).

## PRESSIONS DES PNEUS (solo) :

Avant : 0,8 kg.  
Arrière : 1 kg.



# UTILISATION

## MISE EN ROUTE :

1 - Ne pas oublier d'ouvrir le robinet de carburant.

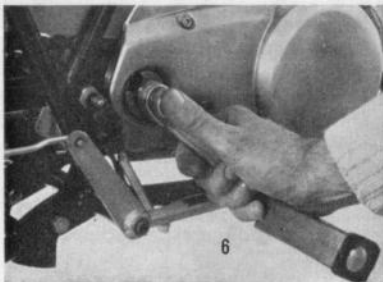
2 - On peut démarrer :

a) soit en pédalant :

Mettre la boîte en 3<sup>e</sup> ou 4<sup>e</sup> vitesse. Pédaler et se lancer suffisamment en débrayant et en décompressant (manette du décompresseur à la poignée gauche). Embrayer et lâcher le décompresseur. Le moteur commence à tourner. Alors, débrayer et revenir en 1<sup>re</sup> vitesse.

Si l'on veut passer en position «repose-pieds», ce qui est recommandé, débrayer, passer au point mort et s'arrêter, moteur tournant au ralenti.

Pour mettre le pédalier en position «repose-pieds», prendre appui avec le pouce sur l'extrémité droite de l'axe de pédalier (photo 6), tirer vers l'extérieur la manivelle droite, et lui



faire faire un demi-tour, de manière qu'elle vienne s'encaster dans le logement prévu à cet effet. En faisant ensuite tourner l'ensemble du pédalier, on enclenchera la position «butée». Dans cette position, les deux pédales sont vers l'avant de la machine, la pédale droite à proximité du frein, la gauche à proximité du sélecteur.

b) soit à l'arrêt :

La machine étant sur ses roues, et non sur béquille, passer au point mort (entre 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> vitesse).

En agissant sur la manette du décompresseur (photo 5), lancer le moteur en appuyant énergiquement sur la pédale, puis relâcher le décompresseur.

Cette manœuvre peut être effectuée :  
— Soit avec le pédalier dans la position pédalage (dans ce cas, se mettre par la suite en position «repose-pieds »).

— Soit avec le pédalier en position «repose-pieds ». Dans ce cas, la course de la pédale est limitée par la butée de repose-pieds.

Le moteur étant ainsi lancé au point mort, débrayer totalement, engager la 1<sup>re</sup> vitesse en appuyant la pédale du sélecteur à fond vers le bas, et relâcher lentement le levier de débrayage tout en ouvrant les gaz.



# UTILISATION

## LE STARTER, L'HIVER :

Quelle que soit la méthode de mise en route, il est nécessaire par temps froid d'agir sur la commande de starter, située au carburateur. Ne garder le starter en fonctionnement que quelques instants.

Pour passer en 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> ou 5<sup>e</sup> vitesse, débrayer, fermer les gaz, remonter la pédale du sélecteur, relâcher le levier de débrayage et donner des gaz.

Se rappeler que pour « monter » les vitesses, il faut mettre moins de gaz que quand on « descend » les vitesses.

## POUR RALENTIR :

Il suffit généralement de couper les gaz afin d'utiliser le frein moteur.

Si cette manœuvre est insuffisante, utiliser les freins. Ne jamais freiner sans avoir coupé les gaz.

## DANS LES DESCENTES :

En montagne, ne pas fermer le robinet de carburant, car on supprimerait le graissage du moteur sans gain de consommation appréciable. Dans une descente normale, ne pas débrayer, ni mettre au point mort car le moteur constitue le meilleur des freins. Ne jamais rouler avec la main sur la poignée de débrayage.

## POUR ARRÊTER LE MOTEUR :

Fermer complètement la poignée des gaz, passer au point mort et agir sur la manette de décompresseur. Ne pas oublier de fermer le robinet de carburant.

## POUR BIEN RODER VOTRE MACHINE :

Avant 1 500 km, le moteur ne peut donner toute sa puissance. Le rodage

doit s'effectuer correctement. Utiliser votre machine sans la laisser peiner, ni chauffer anormalement en côte. D'autre part, ne pas utiliser trop longtemps le moteur à haut régime, et éviter notamment de pousser à fond les régimes sur les vitesses intermédiaires.

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

## UTILISATION EN BICYCLETTE :

La D 55 TT est susceptible d'être propulsée par pédalage.

Mettre le pédalier en position « pédalage » et la 5<sup>e</sup> vitesse étant enclenchée, pédaler en maintenant la poignée de débrayage en position « débrayage ».

# GRAISSAGE

## **BOITE DE VITESSES :**

Remplir la boîte avec de l'huile BP Super Viscostatic SAE 20 W 50 jusqu'à la hauteur du bouchon de remplissage (0,700 l).

A 500 km, première vidange (par vis-bouchon située sous le carter).

Tous les 2 000 km, surveiller le niveau.

Tous les 4 000 km, vidanger.

## **FOURCHE TÉLESCOPIQUE HYDRAULIQUE :**

La fourche télescopique hydraulique fonctionne à l'huile BP Hydraulic LHM. Un bouchon de vidange est prévu à la base de chaque montant, vers l'arrière de la machine. Le remplissage (160 cm<sup>3</sup> d'huile par élément) s'effectue après démontage des écrous supérieurs de blocage. Faire effectuer cette opération par un

agent de notre marque. En aucun cas, ne vidanger simultanément les deux montants.

## **CHAÎNE :**

Tous les 2 000 km au moins, et chaque fois que c'est nécessaire, par exemple, si l'on a beaucoup roulé par temps de pluie, graisser la chaîne avec de l'huile. BP ENERGOL MOTOR OIL SAE 50.

Utiliser de préférence un pinceau ou une burette, déposer l'huile à l'intérieur de la chaîne.

Faire tourner la roue pour graisser toute la longueur de la chaîne.

Ne jamais immerger la chaîne dans un bain anti-graisse (trichloréthylène par exemple) qui assècherait les rouleaux.

## **MOYEUX :**

Ils sont graissés à vie.

## **GRAISSAGES DIVERS :**

Graisser les articulations des commandes et les entrées de câbles avec BP ENERGOL Huile Domestique, au moyen d'un pinceau.

Graisser les plombs de départ des câbles avec de la graisse BP Energrease C 3 G.

## **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 procédera au décalaminage de l'échappement.

La partie arrière du silencieux se démonte par dévissage de l'écrou et du contre-écrou en extrémité de la tige filetée axiale. Décalaminer également le cintre d'échappement.

# GRAISSAGE

D'autre part, il y a lieu de décaler dès que les symptômes suivants sont perceptibles :

- manque de puissance au moteur ;
- mauvais départs ;
- retours au carburateur ;
- bougie encrassée ;
- échauffement exagéré ;
- marche saccadée dite «en 4 temps».

# REGLAGES DIVERS

## CHAÎNE :

Elle ne doit pas être trop tendue, sinon son usure et celle des pignons seraient prématurées.

Pour effectuer le réglage de tension de la chaîne :

- la machine doit être montée par un conducteur ;
- agir sur les tendeurs qui repoussent l'axe du moyeu vers l'arrière.

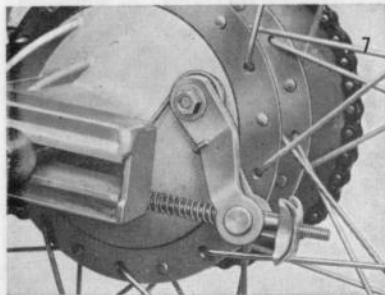
## ROUE ARRIÈRE - CREVAISONS :

Dévisser les écrous d'axe de manière à pouvoir repousser la roue vers l'avant pour retirer la chaîne sans dérégler les tendeurs. Faire reposer la chaîne sur l'extrémité du bras oscillant. Retirer un écrou d'axe puis retirer la broche. Après avoir décroché l'extrémité de la tige de commande de frein arrière et après avoir retiré l'écrou, sortir la roue (photo 7).

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.

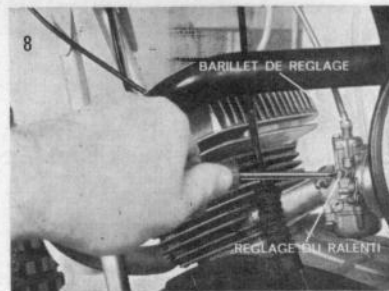


## CARBURATEUR :

Le carburateur, bien réglé, doit assurer en toute circonstance une carburation correcte.

## LA COMMANDE DES GAZ :

Le réglage s'effectue au câble d'arrivée au carburateur (barillet de réglage) (photo 8).

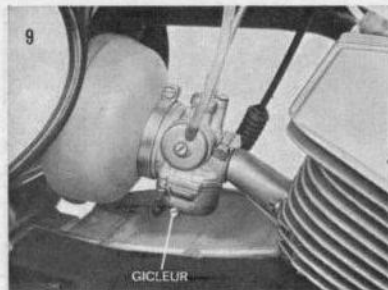


# REGLAGES DIVERS

Le réglage de ralenti s'effectue au carburateur en agissant sur la vis moletée située sur le côté gauche du carburateur. En la serrant, on accélère la vitesse de ralenti (photo 8).

Le gicleur est accessible sur le côté droit du carburateur à la partie inférieure de celui-ci (photo 9).

La D 55 TT comporte deux filtres : un filtre de robinet et un filtre de car-



burateur. Ce dernier est accessible sur le côté droit de la machine. S'assurer de la propreté des filtres après tout démontage ou en cas de non-arrivée de carburant.

## FREINS :

### Frein avant :

Le réglage s'effectue au guidon, écrou et contre-écrou moletés (photo 10).



### Frein arrière :

Visser l'écrou sur la tige de frein arrière en laissant 20 mm de course libre à l'extrémité de la pédale :

Sinon, lorsque la machine sera en charge le débattement de la suspension, en occasionnant une traction sur la tringle, risquerait d'agir sur le frein d'une façon intempestive.

## EMBRAYAGE :

Le réglage de la commande s'effectue au guidon : écrou et contre-écrou moletés. Laisser au câble une garde d'environ 1,5 mm-2 mm.

Le réglage de l'embrayage s'effectue ainsi :

après avoir détendu la commande de débrayage, dévisser le bouchon de regard situé sur le carter gauche.

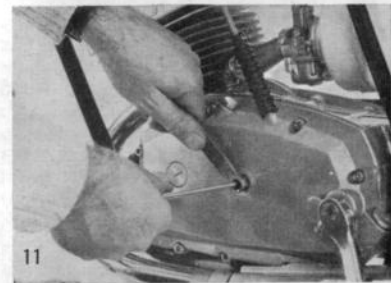
Desserrer le doigt de réglage de butée et son contre-écrou (photo 11). Amener au contact, en vissant le doigt

# REGLAGES DIVERS

de réglage et revenir en arrière d'un quart de tour. Bloquer ensuite le contre-écrou. Ne pas oublier de refaire la garde de 1,5 mm-2 mm à la commande de débrayage.

## CHANGEMENT DU CABLE DE DÉBRAYAGE :

### Démontage :



Détendre complètement au guidon la commande de débrayage (écrou et contre-écrou moletés) retirer l'embout de gaine de son logement, retirer également de son logement le plomb de départ du câble.

Du côté carter, enlever le capuchon de protection et le repousser vers l'avant : dévisser le guide de la commande et dévisser le carré de 4 d'embout du câble.

### Remontage :

Engager l'embout de câble dans la chape du levier intérieur de commande de débrayage, chape située dans le carter, en utilisant le téton de guidage de l'embout de câble. Visser l'embout du câble et le guide de la gaine. Remettre en place le capuchon de protection. Au remontage, ne pas oublier de refaire la garde du câble qui doit être de : 1,5-2 mm (photo 11).

## VOLANT MAGNÉTIQUE - ALLUMAGE :

Le volant magnétique NOVI assure l'allumage du moteur et l'éclairage. L'écartement des vis platinées est de 3 à 4/10<sup>e</sup> de mm.

L'avance à l'allumage est de 1,5 mm.

## BOUGIE :

Nous recommandons d'utiliser les mêmes bougies que celles que nous livrons sur nos machines.

En cas de ratés d'allumage ou de mauvais départ, démonter la bougie pour la nettoyer et vérifier l'écartement des électrodes qui doit être de 4/10<sup>e</sup> de mm.

# REGLAGES DIVERS

## ÉCLAIRAGE ET SIGNALISATION :

L'éclairage est assuré par le volant magnétique.

L'interrupteur est situé sur la patte droite de fixation du phare.

Avant	Lampe jaune 6 V - 6 W culot à vis - ballon 17
Arrière	Lampe 6 V - 4 W - BA 9 S

## AVERTISSEUR SONORE :

Aucun réglage n'est à effectuer sur l'avertisseur sonore Noviphone.

# 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 :

## 1) 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. Après cette opération, éliminer les résidus d'abrasif. Ne jamais endommager la porcelaine.

Exclure l'emploi d'une brosse métallique.

Vérifier l'écartement des électrodes qui doit être de 4/10<sup>e</sup> de mm. Voir si le fil de bougie n'est pas coupé. Vérifier si le fil d'arrivée à la bobine

n'est pas à la masse.

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 situé que la cuve du carburateur. Sinon nettoyer ce filtre, et éventuellement le filtre du robinet.

Si le gicleur est bouché, utiliser la pompe à pneu en prenant soin de ne pas introduire de poussières.

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.

## 2) 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 à « 4 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.



# INCIDENTS DE ROUTE

NE CHANGER LE RÉGLAGE DU CARBURATEUR QU'EN CAS DE NECESSITÉ ABSOLUE. S'ADRESSER A 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 montée par un conducteur. Des pneus insuffisamment gonflés, une commande de débrayage sans garde, réduisent sensiblement les performances de la machine.

# RESUME DES OPERATIONS D'ENTRETIEN

— 500 km : vidange de la boîte.

— 1 500 km : rodage terminé.

Tous les 1 000 km : graisser le renvoi de compteur à la BP ENERGREASE C 3 G.

Tous les 2 000 km : surveiller le niveau d'huile dans la boîte.

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

Tous les 4 000 km : vidange de la boîte et remplissage avec 0,700 d'huile BP Super Viscostatic SAE 20 W 50.

Décalaminer l'échappement.

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

Graisser de temps à autre les plombs de départ des câbles avec de la graisse BP ENERGREASE C 3 G.

## CONDITIONS DE GARANTIE

1° La garantie de nos machines est de 6 mois. Elle se limite strictement au remplacement ou à la remise en état, à notre convenance, des pièces reconnues par notre Service Technique comme défectueuses au point de vue fabrication ou défaut de matière. Cette garantie ne peut entraîner aucune responsabilité de notre part, en cas d'accidents de personnes ou de choses ayant pu résulter de tels défauts.

2° Les frais de main-d'œuvre relatifs aux démontage, remontage et essais, de même que ceux d'entretien et de port aller et retour, restent à la charge du client. Nous ne participons en aucun cas, aux frais et conséquences résultant de l'immobilisation du véhicule.

3° Les échanges et les remises en états, faits au titre de la garantie, ne peuvent avoir pour effet 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 remises avec chaque machine n'ont pas été suivies. La garantie est subordonnée à l'application des prescriptions relatives au carburant à utiliser telles que précisées dans la présente notice.

5° En ce qui concerne les organes et accessoires qui ne sont pas de notre fabrication (roulements, pneus, bougies, éventuellement batteries, etc.), la garantie se limite 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 par nos Concessionnaires de pièces ou d'organes à échanger ou à réparer sous garantie, il est nécessaire d'indiquer :

- a) les numéros cadre et moteur de la machine,
- b) la date de mise en circulation,
- c) le kilométrage effectué,
- d) la marque et la qualité de l'huile employée.

## CONDITIONS ESSENTIELLES D'ÉCHANGE-RÉPARATION

1° Les organes à échanger doivent nous parvenir par l'intermédiaire de nos Concessionnaires complets et réparables.

**Les plaques « moteur » devront être retirées et conservées par l'expéditeur pour être replacées sur le moteur échangé.**

2° S'il s'agit d'un moteur, il devra être complet c'est-à-dire muni du volant magnétique, du carburateur et des 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. Ces pièces ne seront ni reprises, ni créditées.

4° Les organes à échanger devront nous parvenir franco de port. Les frais de port et d'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 (quelle qu'en soit la cause) telles que carter, cylindre (ailettes cassées ou filets d'échappement détruits, de même que les ensembles non réparables tels que vilebrequin, cylindre, etc.) seront également débités en sus suivant le tarif en cours des pièces détachées.

6° Les moteurs et organes comportant des pièces non d'origine ne pourront pas bénéficier des conditions d'échange-réparation. Ils feront l'objet d'un devis de remise en état qui ne sera entreprise qu'après accord. En cas de non accord, les moteurs ou organes seront rendus non réparés contre débit des frais de démontage et d'établissement du devis, et s'il y a lieu, de remontage (à préciser).

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

## TABLE DES MATIÈRES

Caractéristiques.....	3
Robinet de carburant .....	5
Pneumatiques .....	6
Mise en route .....	7
Rodage .....	8
Utilisation en bicyclette .....	8
Graissage .....	9
Décalaminage .....	9
Crevaisons .....	11
Freins .....	12
Bougie .....	13
Lampes .....	14
Incidents de route .....	15
Résumé des opérations d'entretien .....	17
Conditions de garantie .....	18
Conditions Echange-Réparation .....	19