

MOTOCONFORT



Mobylette

bicyclette motorisée

**FONCTIONNEMENT.
GRAISSAGE.
ENTRETIEN.**

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

Avant-propos

Depuis Novembre 1949 plus de trois 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^{os} 996.360 Add. 59.977
69.347 — 1.059.321
998.216 — 1.046.015
1.074.947 — 1.066.837
1.045.919 (Licence RENÉ MANGIN)
1.051.549 — 1.087.907 — 1.103.733
1.107.259 Add. 72.282 — 1.141.602
1.160.500 — 1.183.833 — 1.186.486
1.187.389 — 1.188.188 — 1.195.443
1.239.961 — P.V. 814.159
P.V. 819.334 — P.V. 831.379

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 de grande section, la stabilité par la position centrale du moteur donnant un centre de gravité très bas. Le silence, le refroidissement et la puissance du moteur, à très bas régime, ont été obtenus par des procédés nouveaux.

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

CONDUITE DE LA MACHINE

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

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

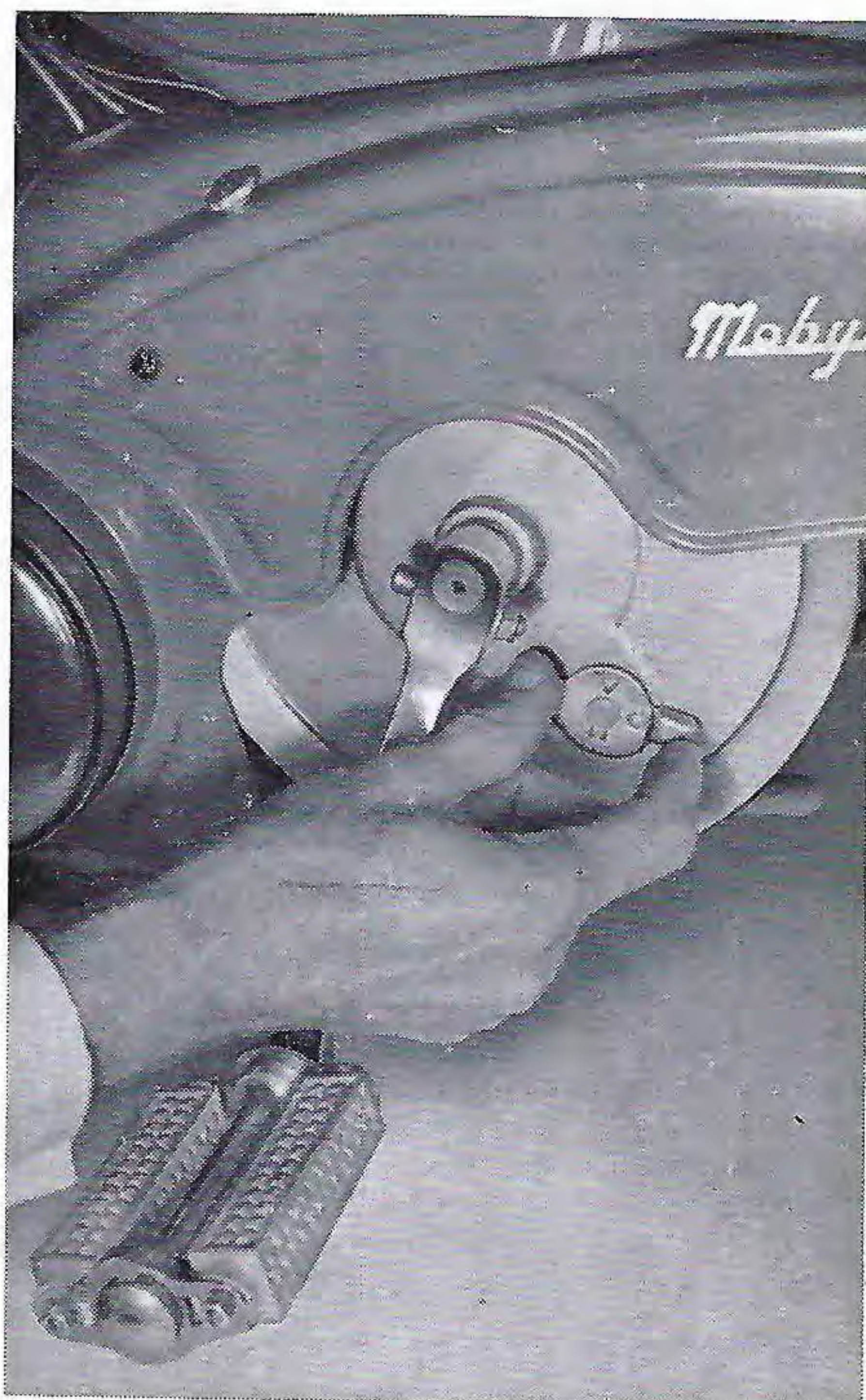


Fig.
1

La 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.

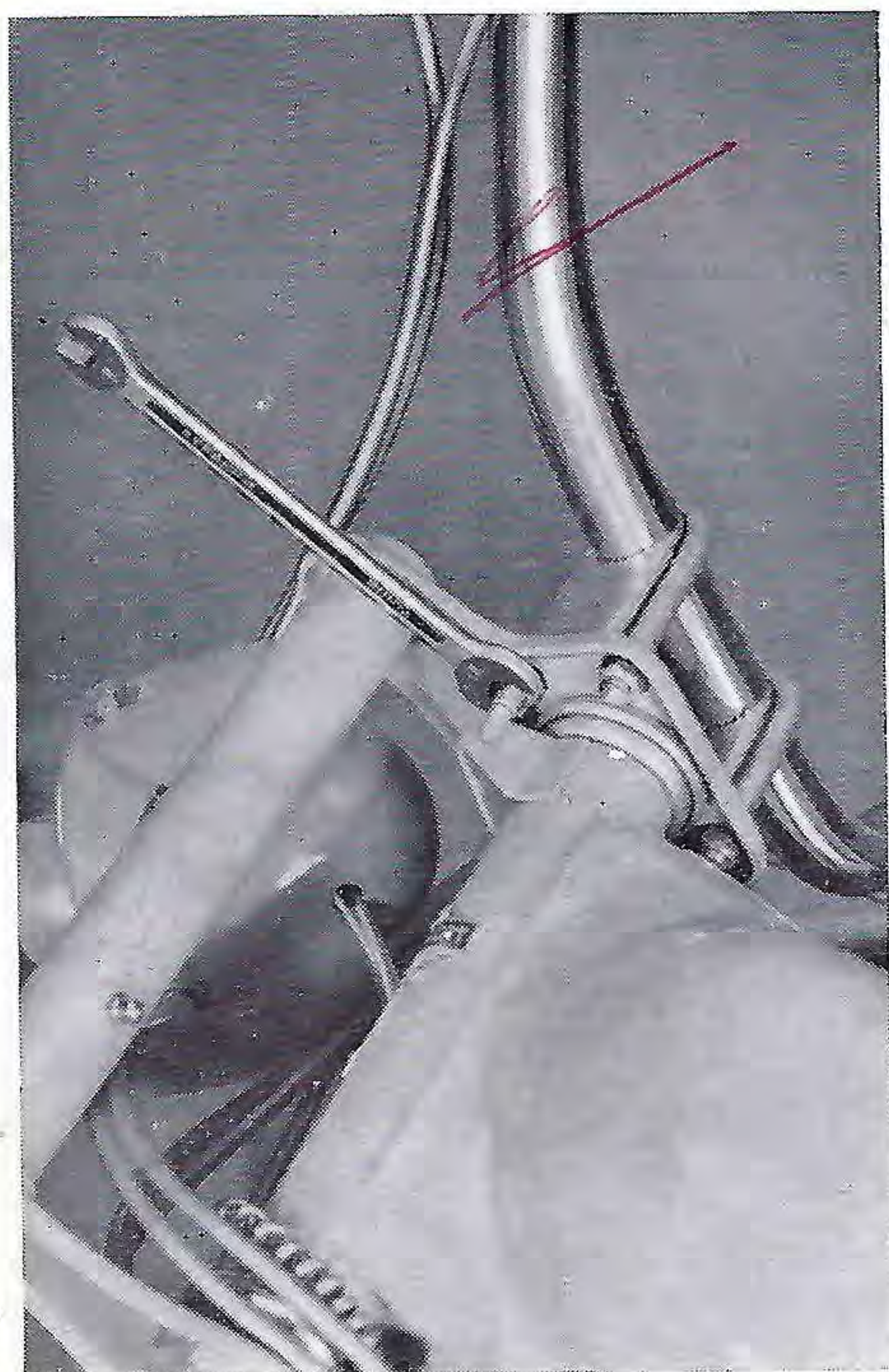


Fig.
2

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

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, 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, page 3).

La position de selle doit être plus basse que sur une bicyclette normale et doit permettre la mise des pieds au sol sans difficulté.

Remplir le réservoir avec un mélange d'essence et d'huile 2 temps. Nous préconisons 5 à 6 % d'huile CASTROL Self-Mixing, ce qui représente 2 mesures $\frac{1}{2}$ 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, page 4) 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 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 aussitôt après.

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.

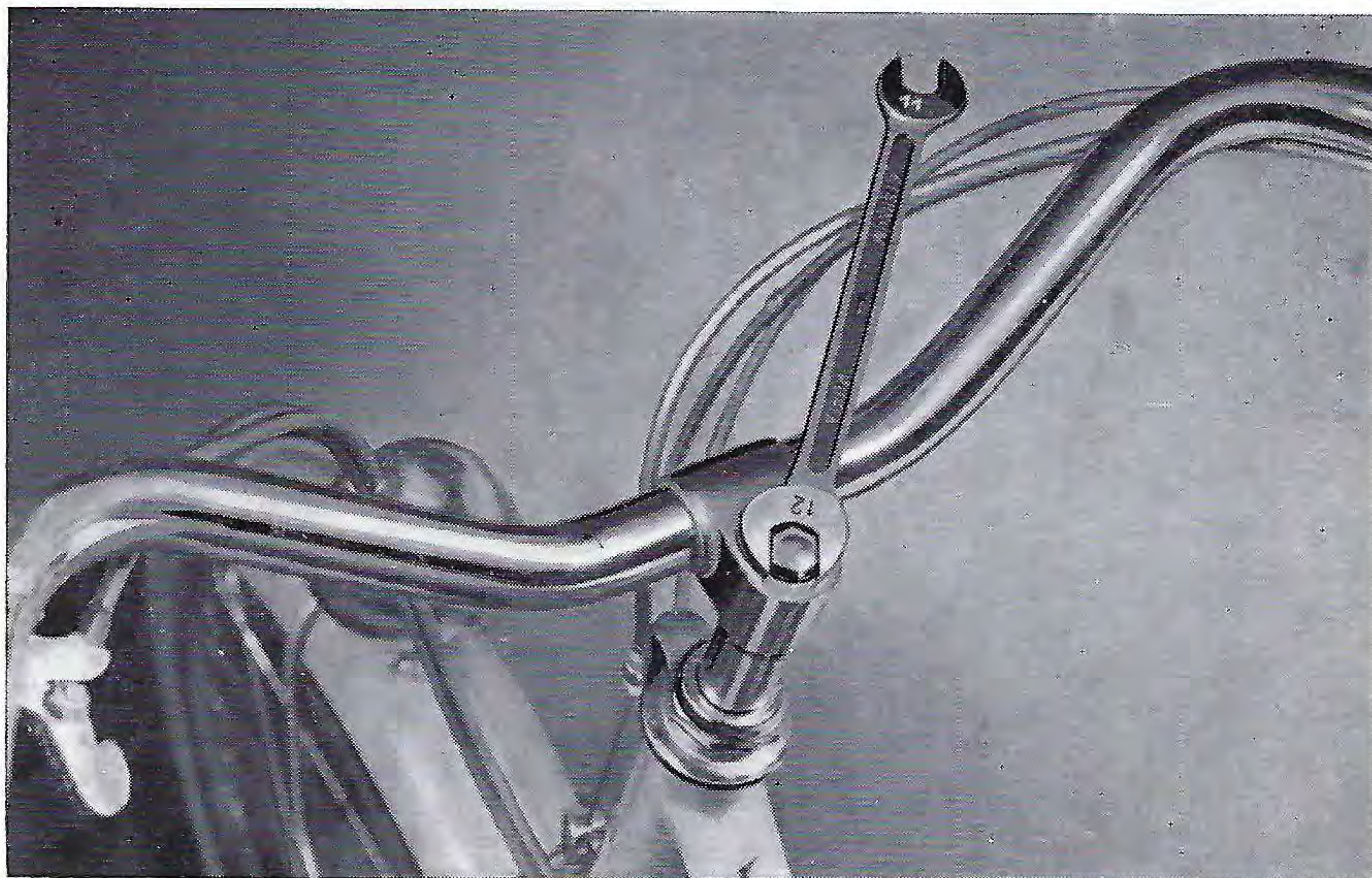


Fig.
3

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.

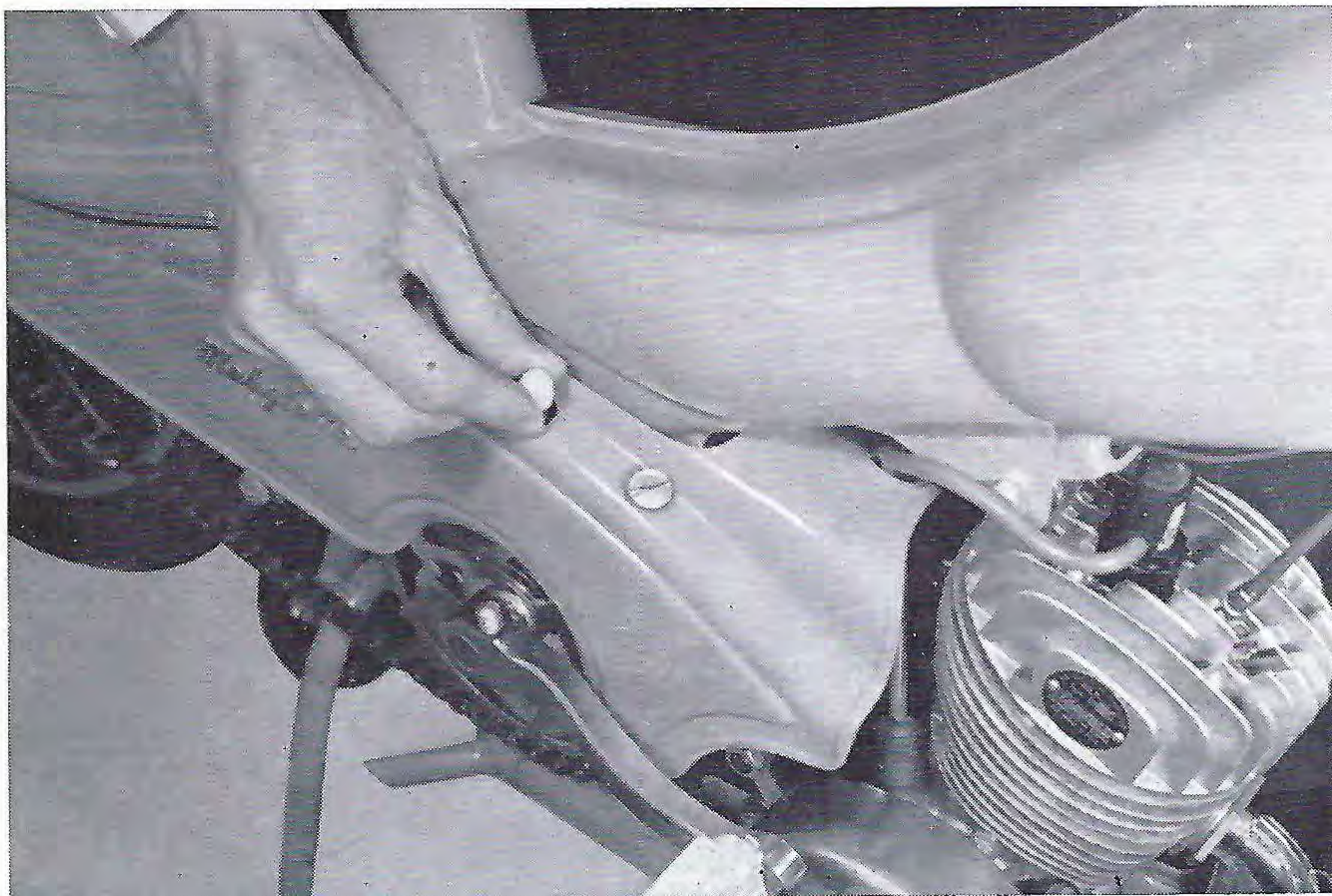


Fig
4

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 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 « MOBYMATIC » la démultiplication se met d'elle-même au rapport correspondant aux conditions de route.

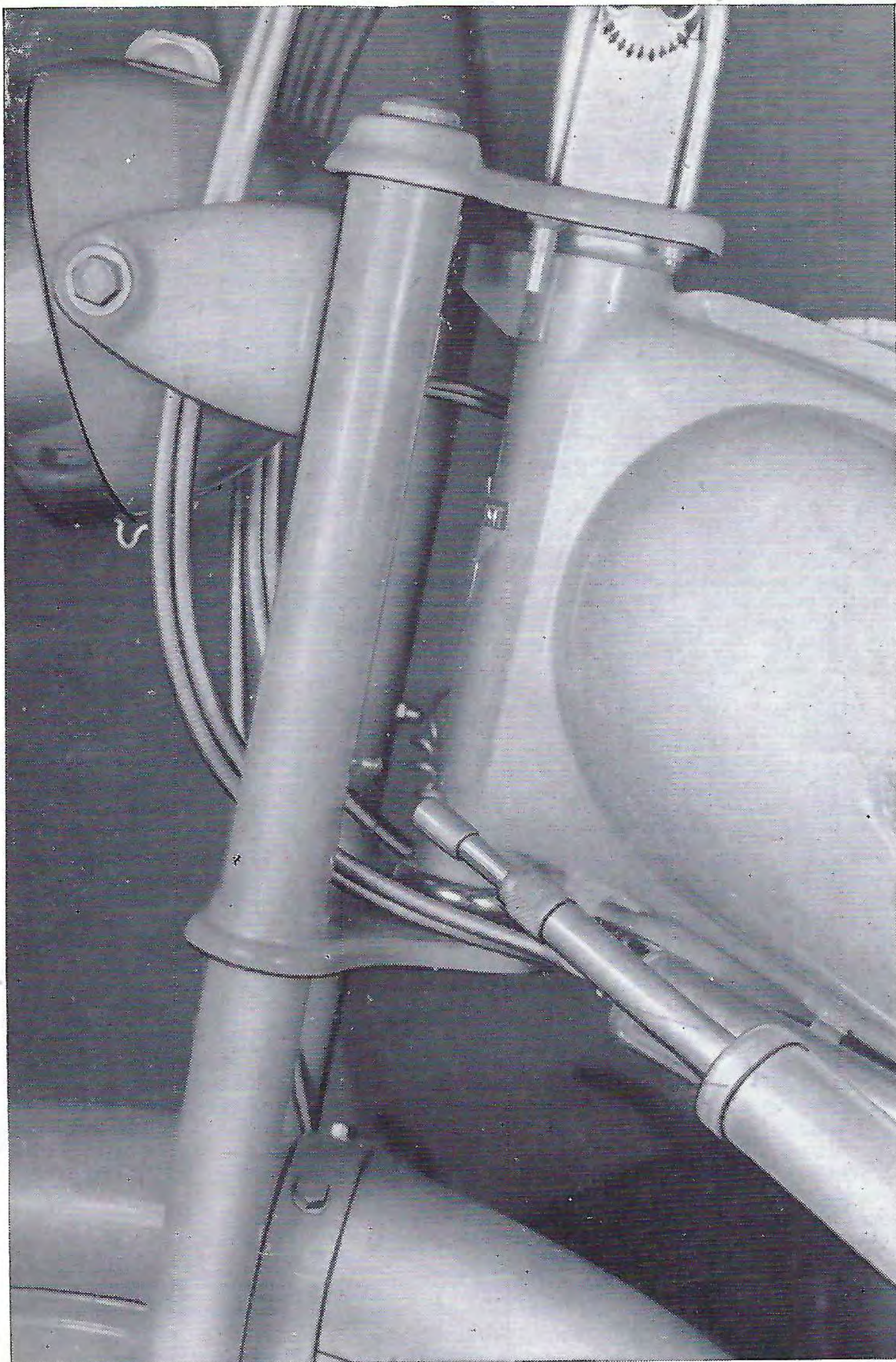


Fig.
5

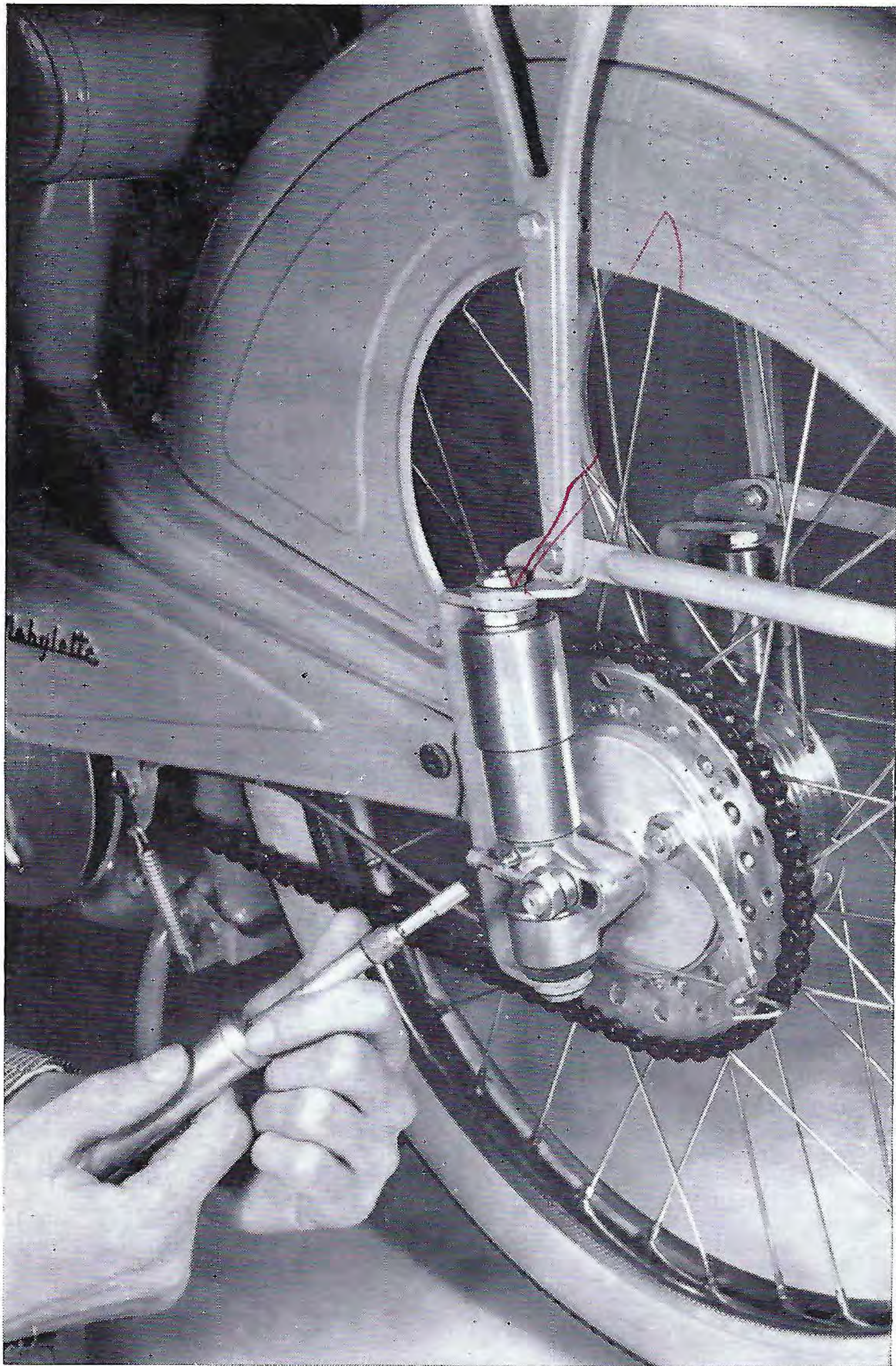


Fig.
6

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).

RODAGE

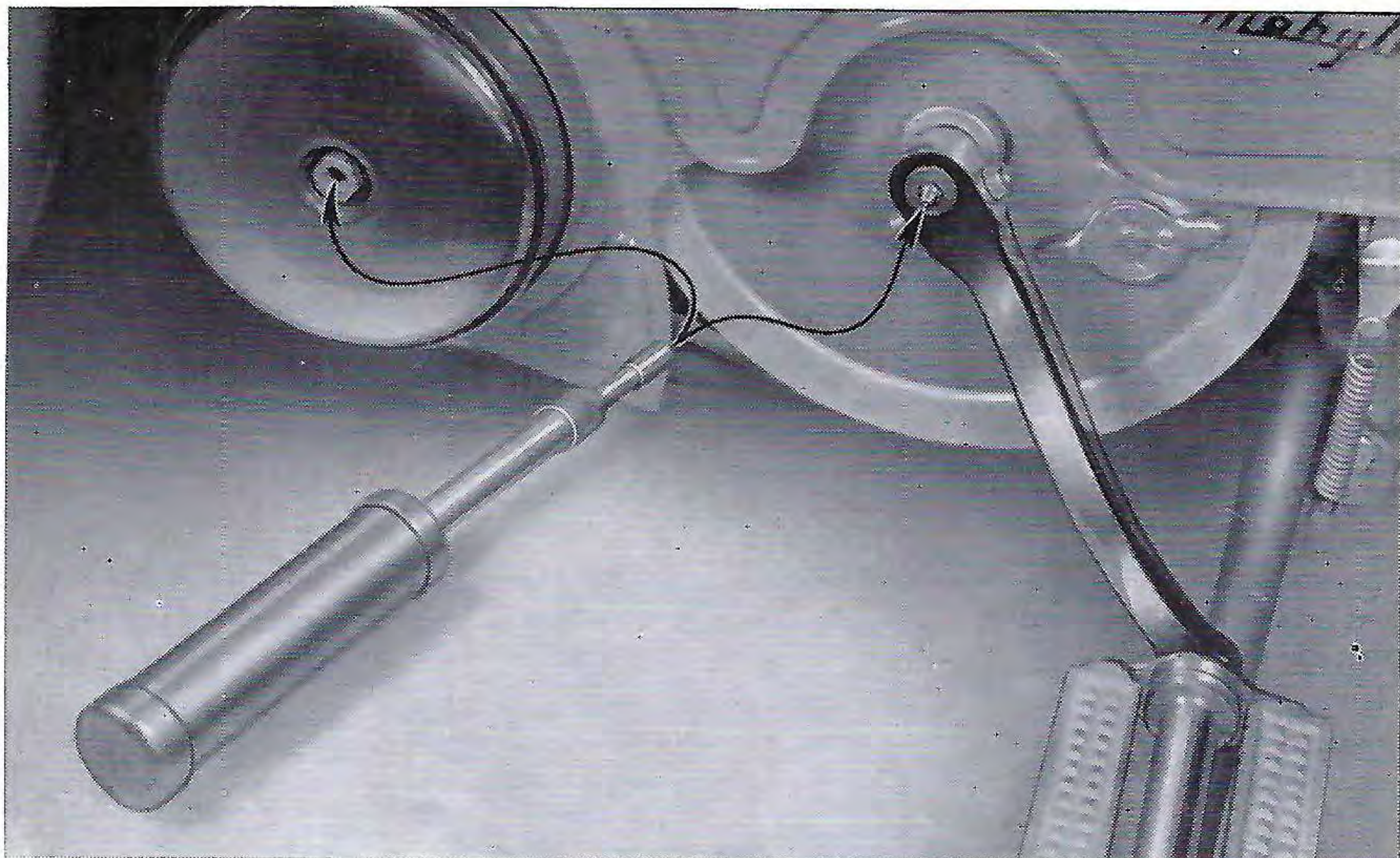
Nos moteurs possèdent des alésages à parois extrêmement dures en aluminium chromé et sont montés avec le minimum de jeu au départ. Avant 500 km le moteur ne peut donner toute sa puissance.

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.
7

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, page 5).

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, page 6).

MOYEUX

Les moyeux avant et arrière doivent être garnis de graisse CASTROLEASE WB sans excès tous les 5.000 km.

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

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.

PÉDALIER

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, page 8).

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, page 8).

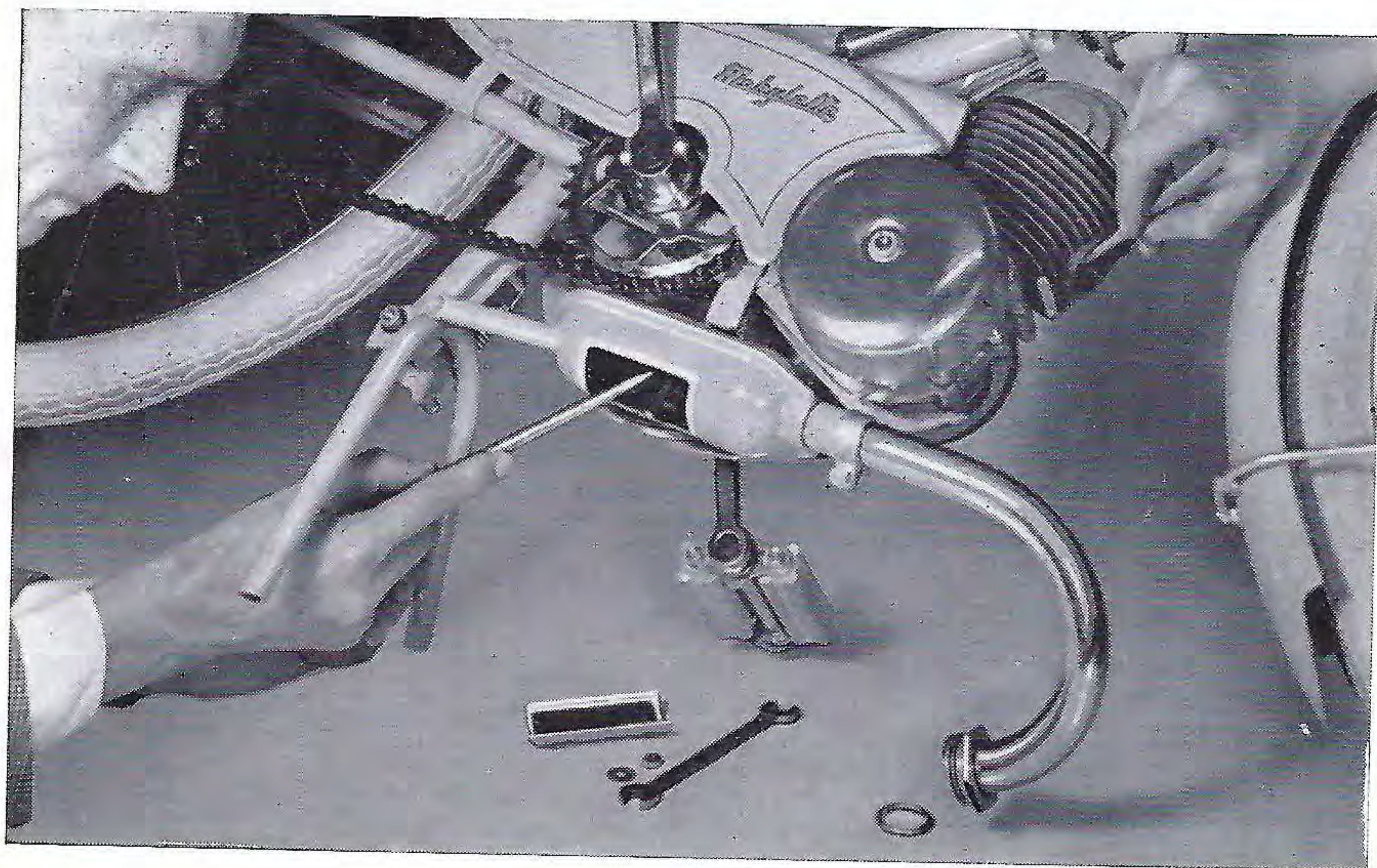


Fig
9

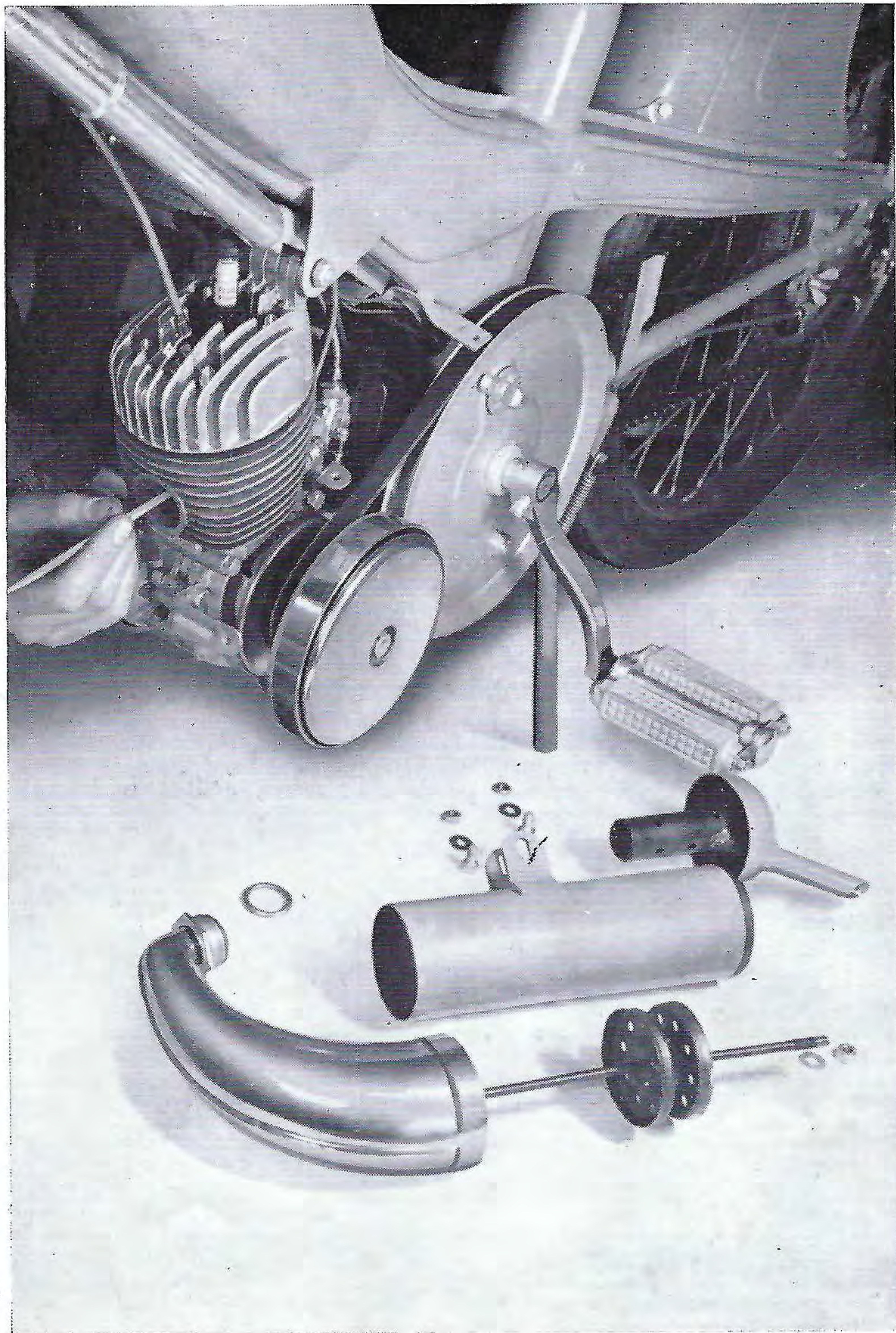


Fig.
10

CHANGEMENT DE VITESSES AUTOMATIQUE "MOBYMATIC"

(Brevet S.G.D.G. René Mangin)

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.



Fig.
II

DECALAMINAGE

L'huile CASTROL Self-Mixing 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, page 9).

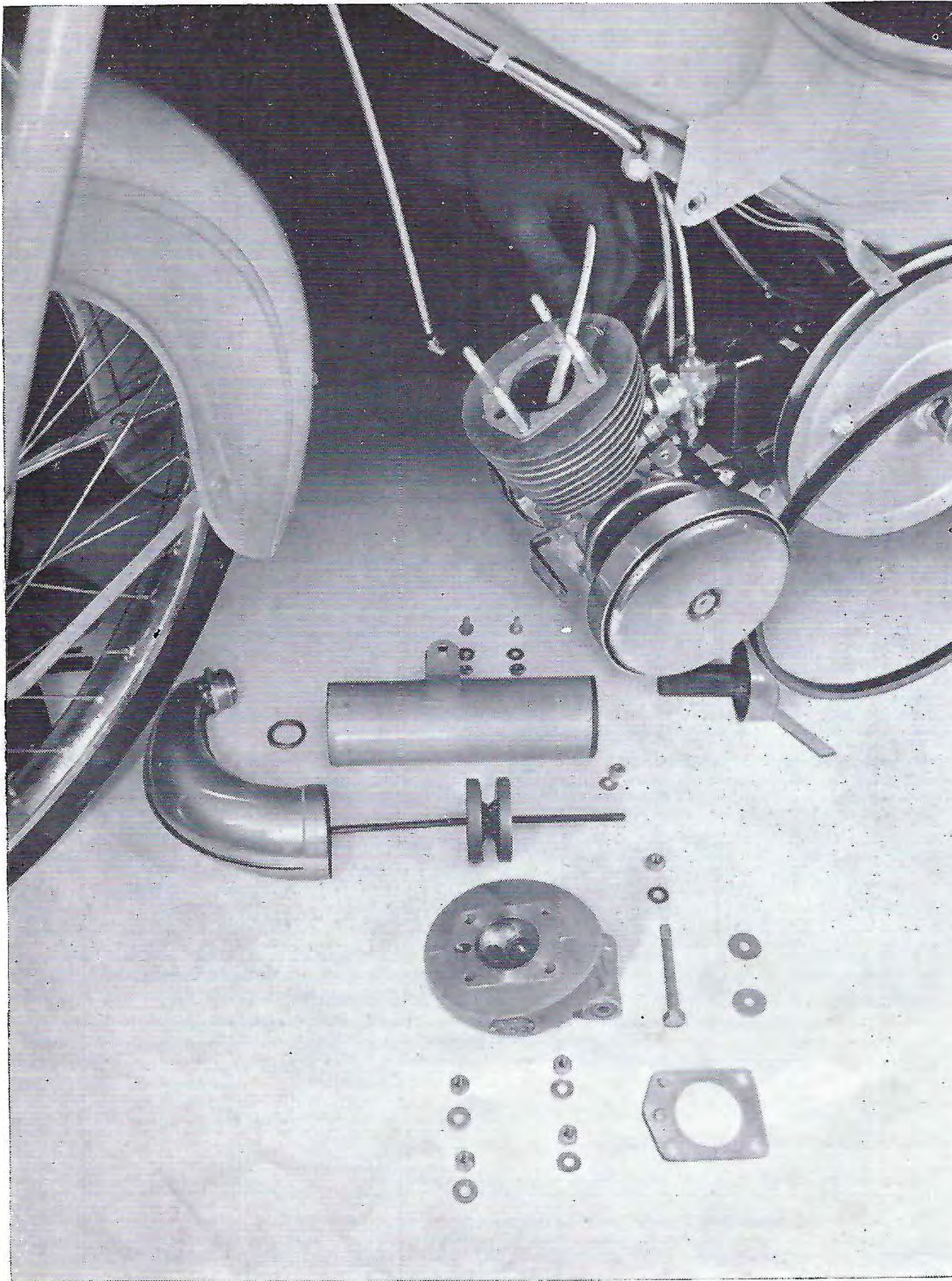


Fig.
12

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, page 10).

Sur la Mobylette Grand Tourisme, on démonte le collier avant de fixation du pot d'échappement, on démonte la coupelle arrière (clé de 10), et on décalamine la chambre avant et la chambre arrière.

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 (Photo n° 11, page 11 et Photo n° 12, page 12). 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

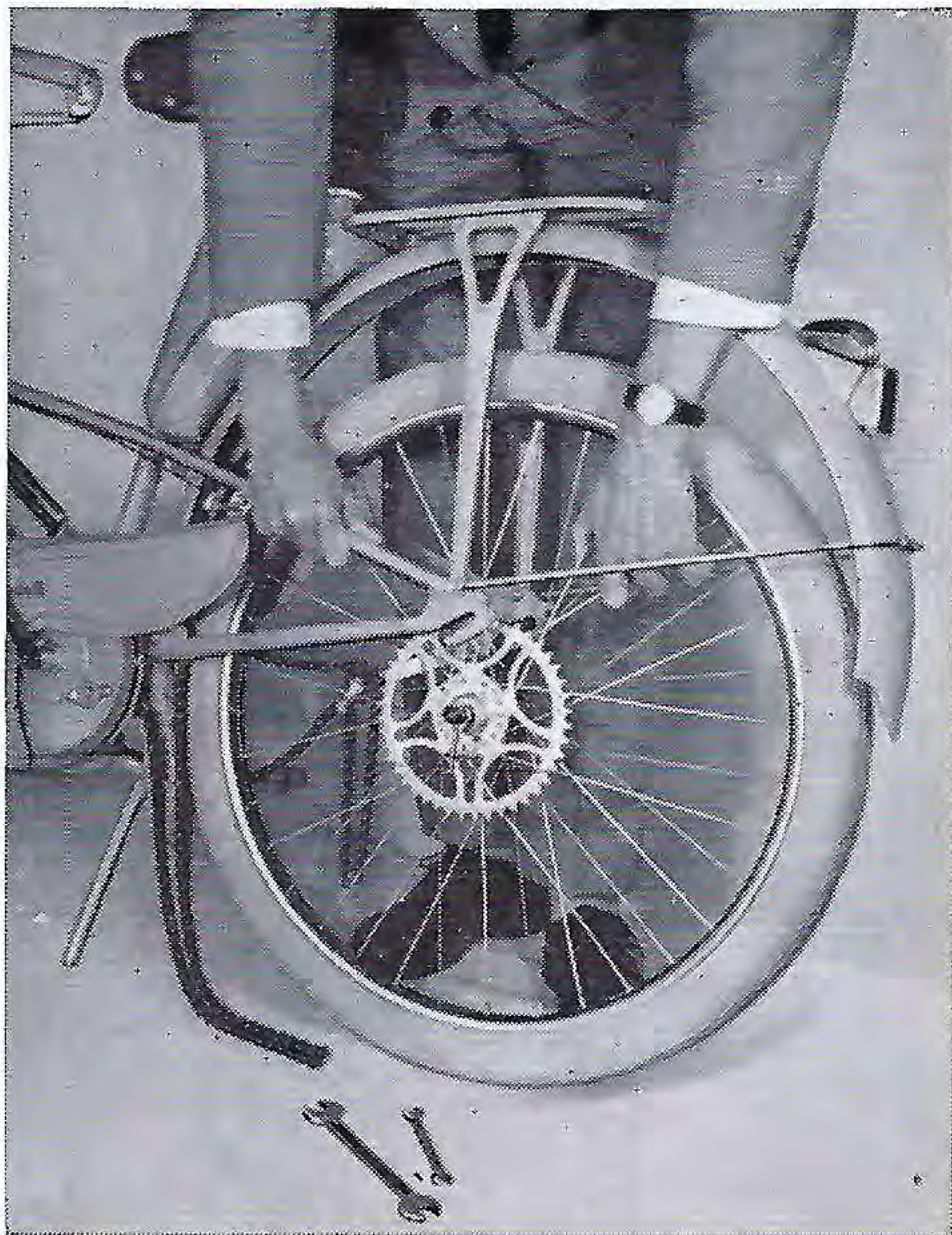


Fig.
13



Fig.
14

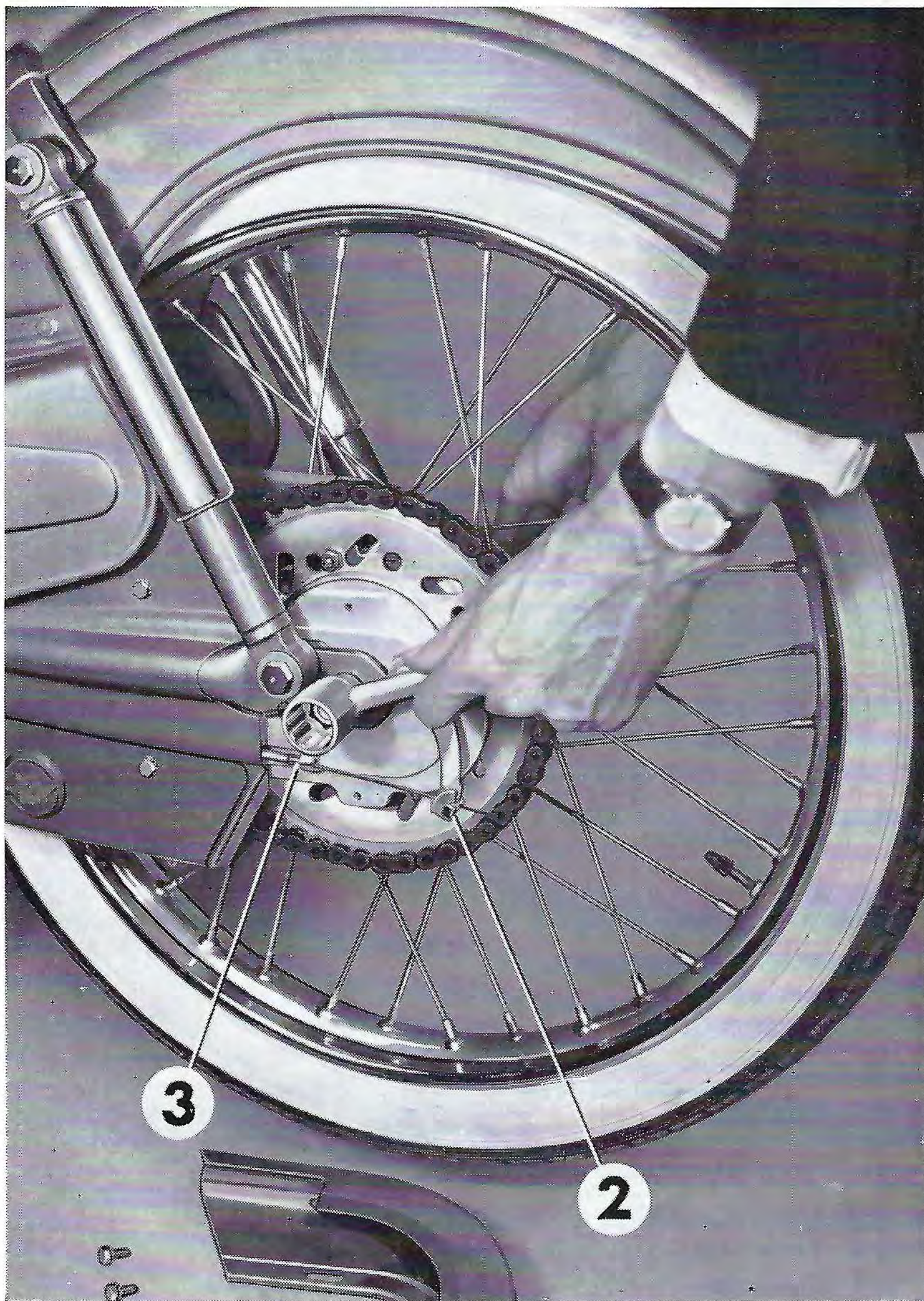


Fig
15

DIVERS

PNEUMATIQUES

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

Sur la Mobylette Grand Tourisme, gonfler l'arrière à 2,2 kg pour le transport d'un passager.

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, page 13) 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 fixe de frein dans la boutonnière de patte.

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

Sur la Mobylette Grand Tourisme, il y a lieu d'abord de retirer la partie arrière du carter de protection de chaîne. Pour cela, démonter les 2 vis (1) (Photo n° 14, page 14), de fixation de ce carter sur le flasque (Photo n° 14, page 14 et Photo n° 15, page 15) du moyeu (clé de 8). Faire coulisser le carter vers l'arrière.

Accrocher et verrouiller en position haute le tendeur de chaîne vélo. Démonter l'écrou de fixation (clé de 17). Retirer la broche. Débrancher le sans-soudure (2) et dégager la butée de frein (3) (Photo n° 15, page 15). Faire sauter les deux chaînes.

Au remontage, faire attention à bien engager la patte d'accrochage (4) (Photo n° 16, page 17) de point fixe sur le point fixe. Sur la Mobylette Grand Tourisme, lors du remontage du carter, faire attention à ce que les bords du couvercle arrière du carter recouvrent bien l'extérieur du carter.

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

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

Au remontage bien faire buter la broche sur les 2 tendeurs de chaîne (5) (Photo n° 16, page 17).

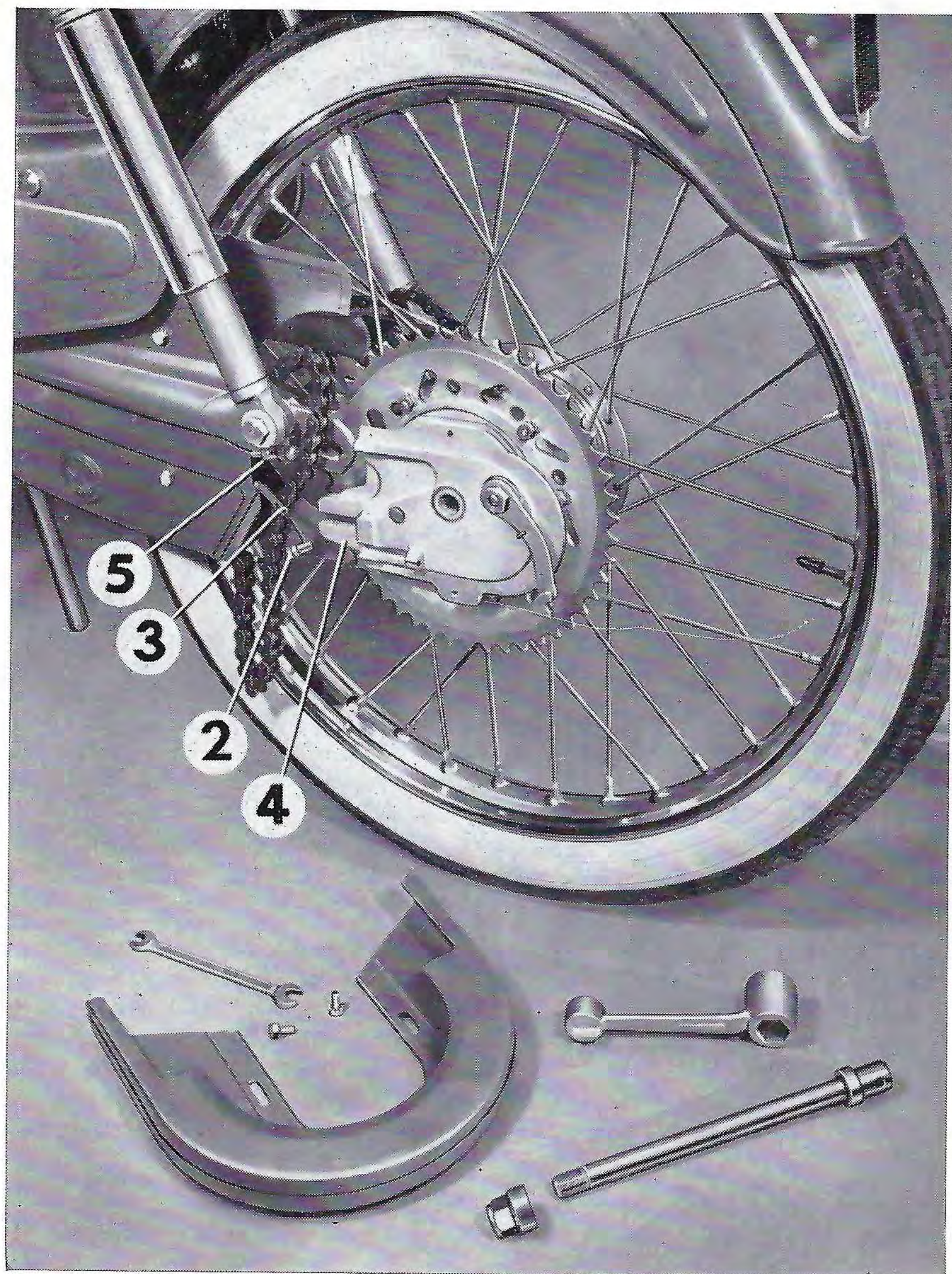
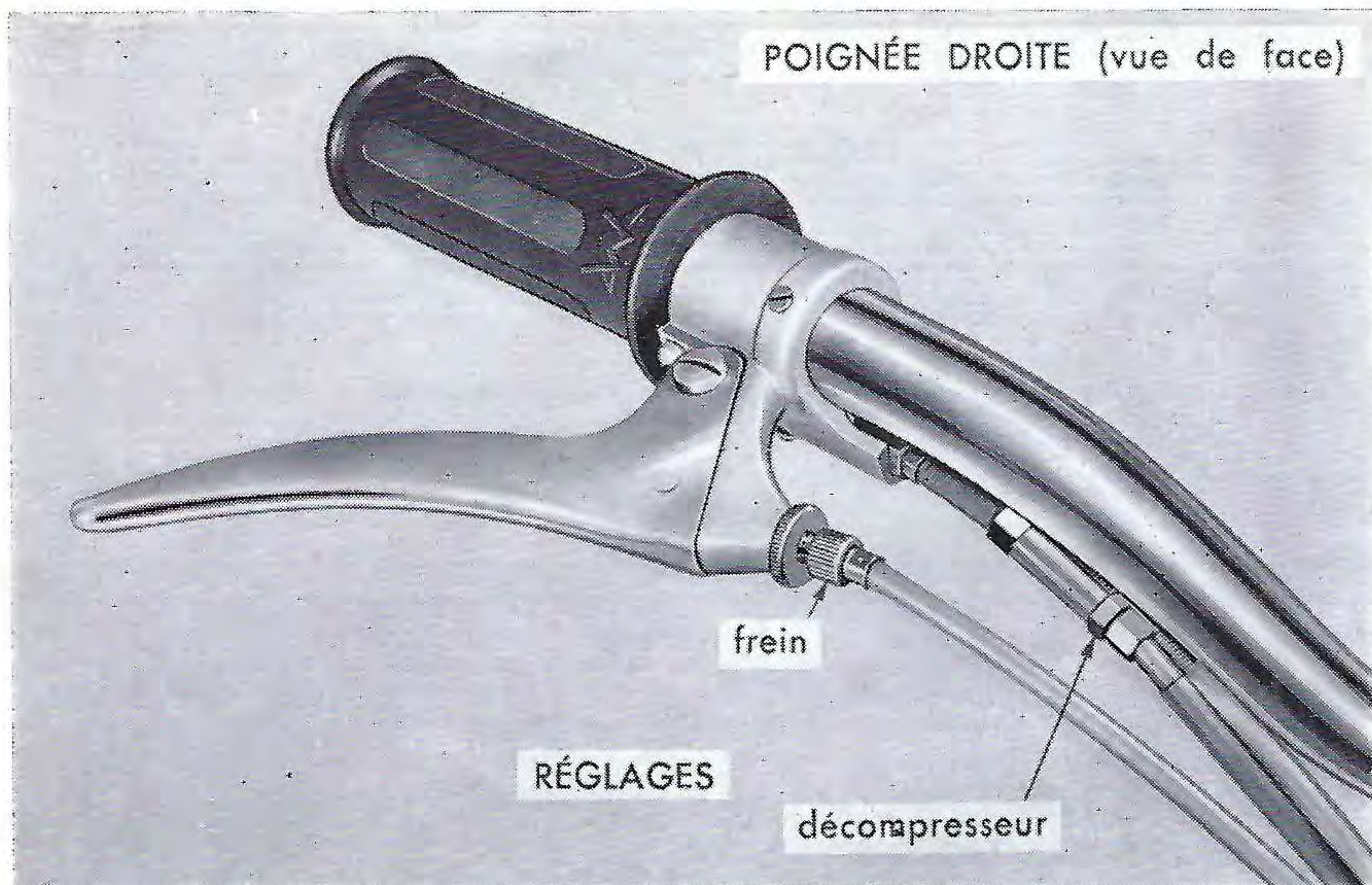


Fig.
17



CHAINES

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

Sur les Mobylettes munies au relais de pédalier du 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.

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 VITESSES 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 après avoir desserré légèrement, après démontage des carters, les boulons de fixation du moteur au cadre; une boutonnière prévue sur la patte inférieure permet le réglage par rotation de l'ensemble autour du boulon supérieur. Resserrer les écrous une fois la tension obtenue.

RÉGLAGE DES FREINS

Le réglage des freins s'effectue au guidon (écrou et contre-écrou moletés) (Photo n° 17, page 18).

RÉGLAGE DU DÉCOMPRESSEUR

Le réglage du décompresseur s'effectue au guidon (Photo n° 17, page 18, écrou et contre-écrou de 8). Le décompresseur doit ouvrir franchement ($2 \frac{m}{m}$ 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° 18, page 19, clé de 8) pour les modèles sans embrayage. Pour les modèles avec embrayage, voir page 24.

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 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 ou d'un excès d'huile dans le carburant.

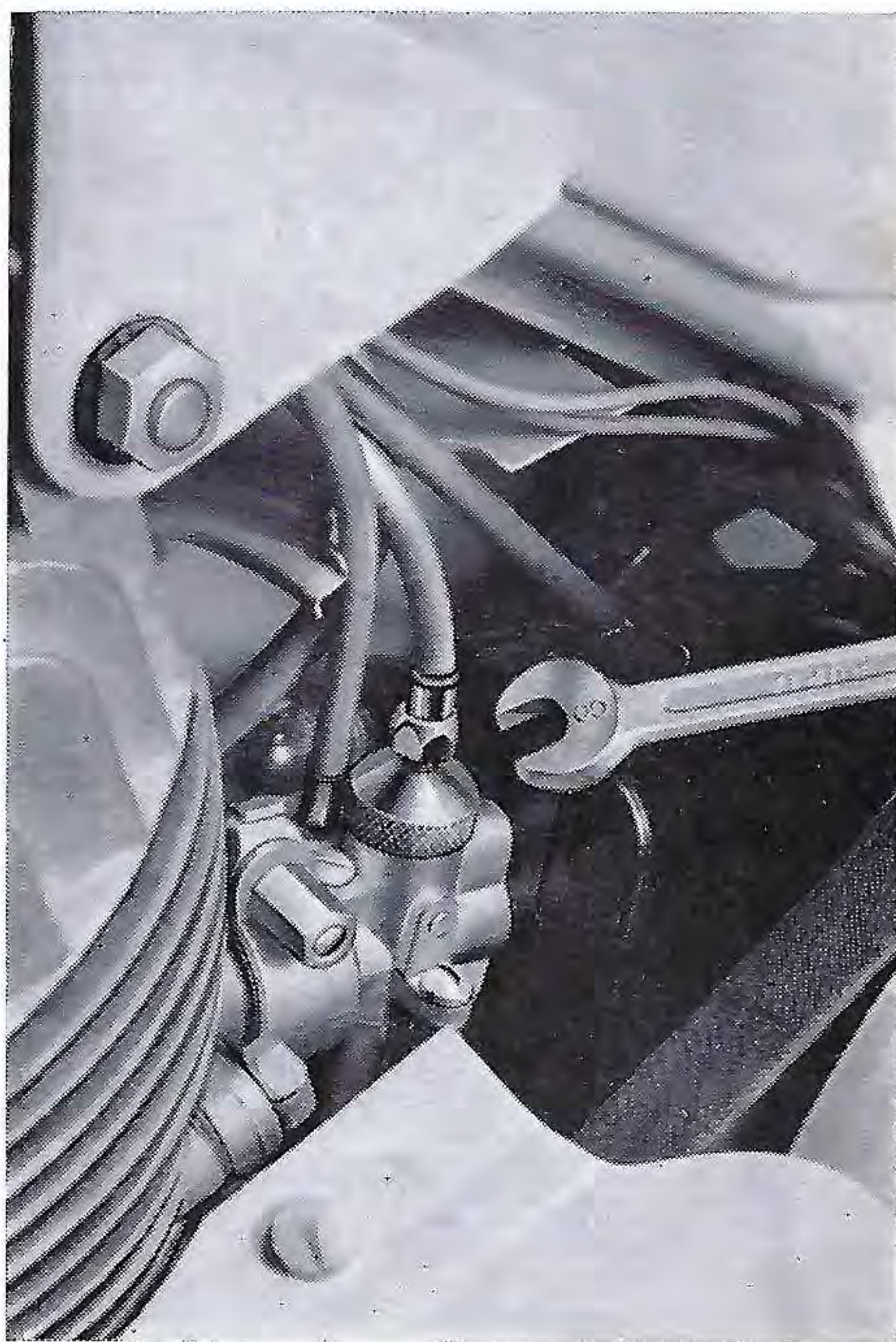


Fig
18

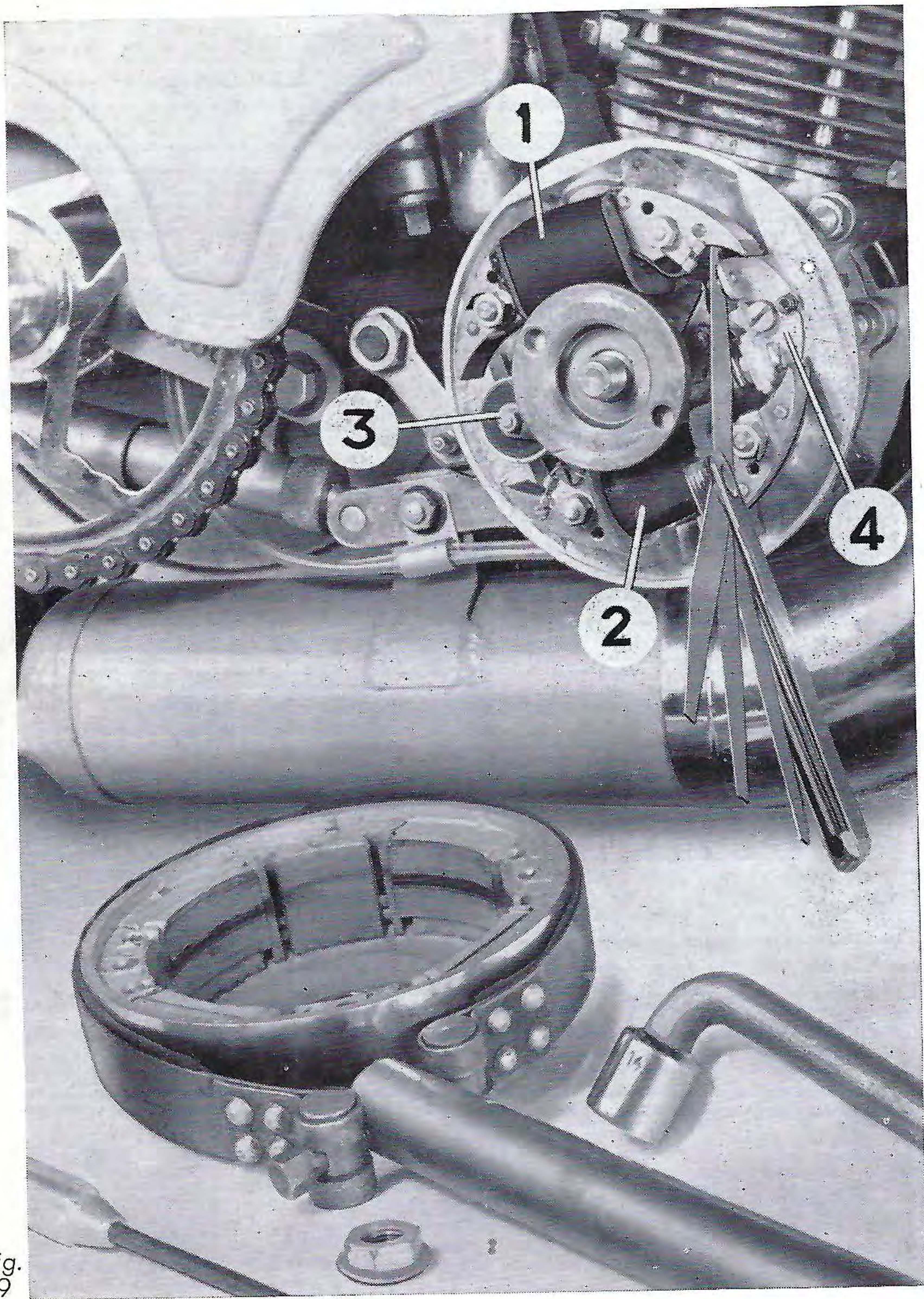


Fig.
19

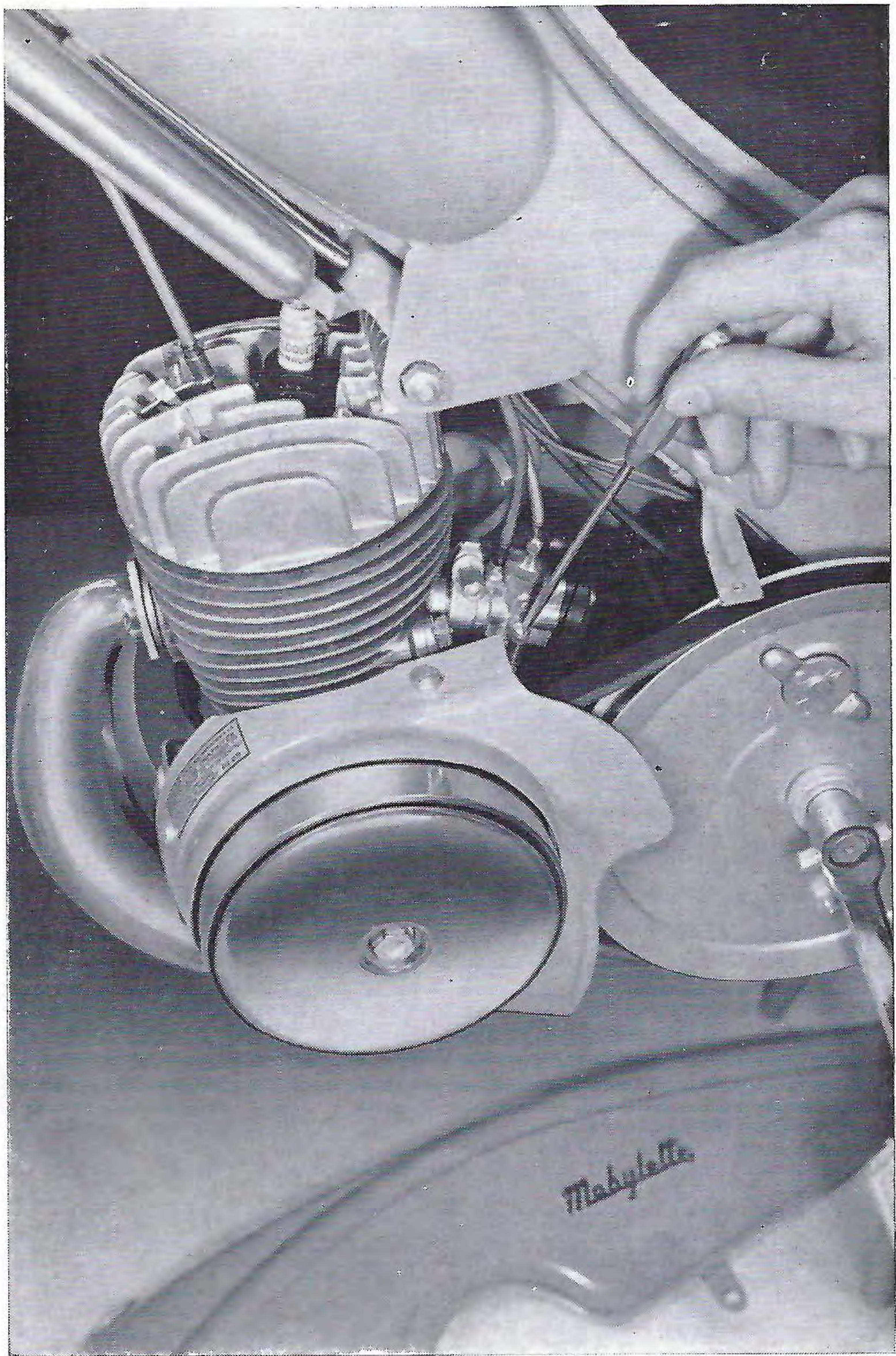


Fig.
20

VOLANT MAGNÉTIQUE - ALLUMAGE

Le volant magnétique NOVI assure l'allumage du moteur et l'éclairage. Il comporte (Photo n° 19, page 20) 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 4.

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

Ce volant permet l'accès aux vis platinées, 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 platinées est très facile. L'écartement des vis platinées est de 3 à 4/10 de millimètre. La Mobylette est réglée à 2 mm 8 d'avance à l'allumage. Elle est de 2 mm sur le moteur Mobymatic et de 1,5 mm sur le moteur de la Grand Tourisme. Le volant ne nécessite aucun entretien, sauf la vérification périodique de l'écartement des vis platinées. Sauf le réglage des vis platinées, les réparations du volant magnétique devront toujours être confiées à un spécialiste qualifié.

CARBURATEURS ET FILTRES

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

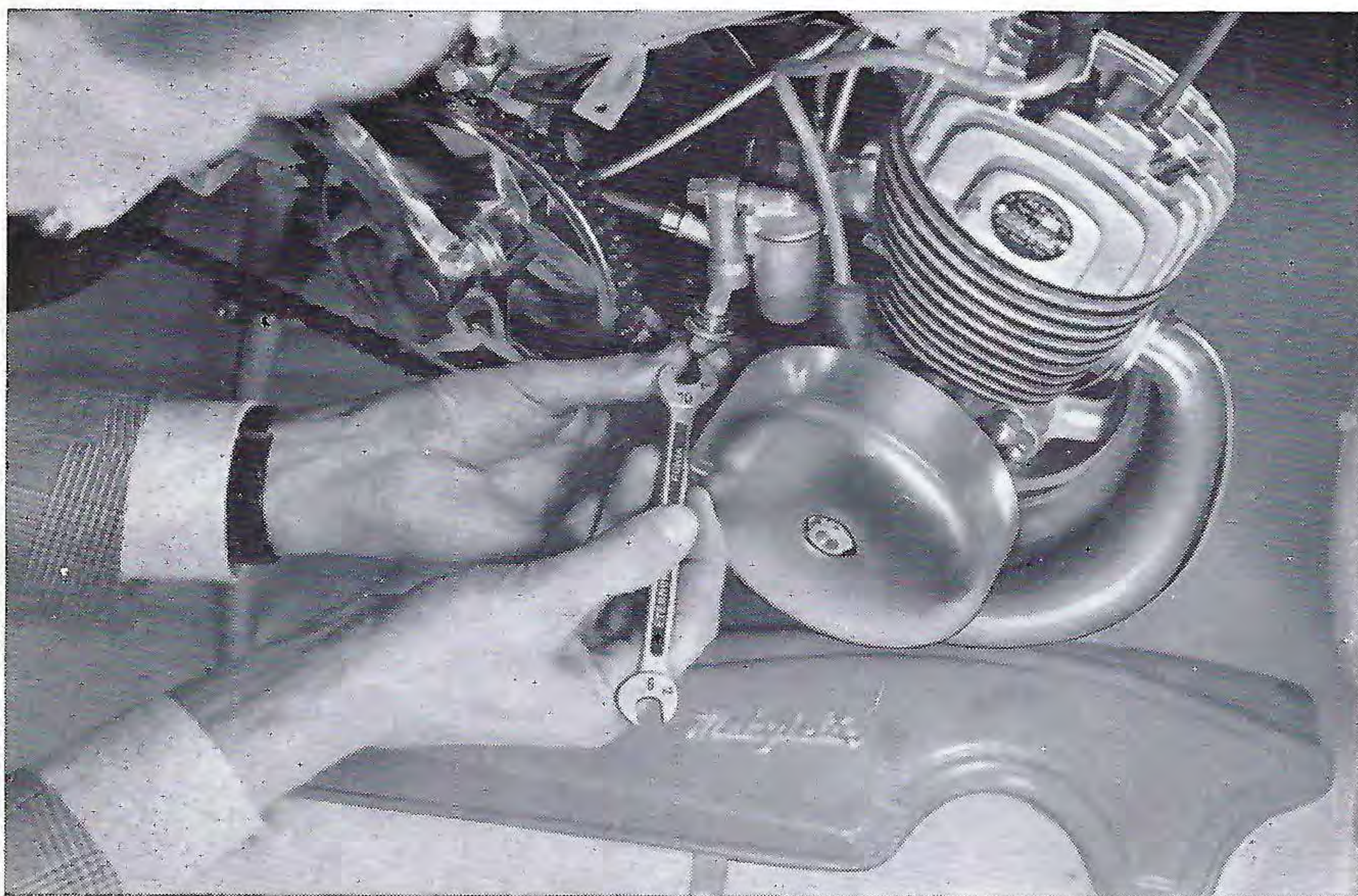
CARACTÉRISTIQUES DES CARBURATEURS

Mobylettes	Modèles	Réglage	Gicleur
Service et Utilitaire	Gurtner B 10	N° 516	N° 5012-20
Service Dimoby et Standard Télescopique	Gurtner BR 10	N° 515	N° 5012-19
Autres modèles Dimoby.	Gurtner BA 10	N° 540	N° 5012-20
Mobymatic-Super	Gurtner BA 10	N° 549	Rodage N° 5012 B 20 Après N° 5012 B 19
Superluxe	Gurtner AR 10 DSF	N° 501	Rodage N° 3983-22 Après N° 3983-21
Grand Luxe et Tourisme Luxe	Gurtner AR 13 DSF	N° 488	Rodage N° 3983-22 Après N° 3983-21
Grand Tourisme	Gurtner H 14	N° 569	N° 3983-25



Fig.
21

Fig.
22



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° 20, page 21), 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 une clé de 9 (Photo n° 21, page 23).

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° 22, page 24). 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'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.

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° 23, page 25).

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 CASTROLEASE Graphitée : La fourche télescopique, la suspension arrière télescopique.

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

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

Graisser le renvoi de compteur à la CASTROLEASE Graphitée.

TOUS LES 2.000 km. : Graisser l'embrayage automatique (sur Mobylettes 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 CASTROLEASE WB, sans excès.

Décalaminer l'échappement.

Vérifier l'écartement des vis platinées.

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 à la toile émeri.

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

- Vérifier le volant magnétique.
- Voir si le fil de bougie n'est pas coupé.
- Nettoyer les vis platinées.
- 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.

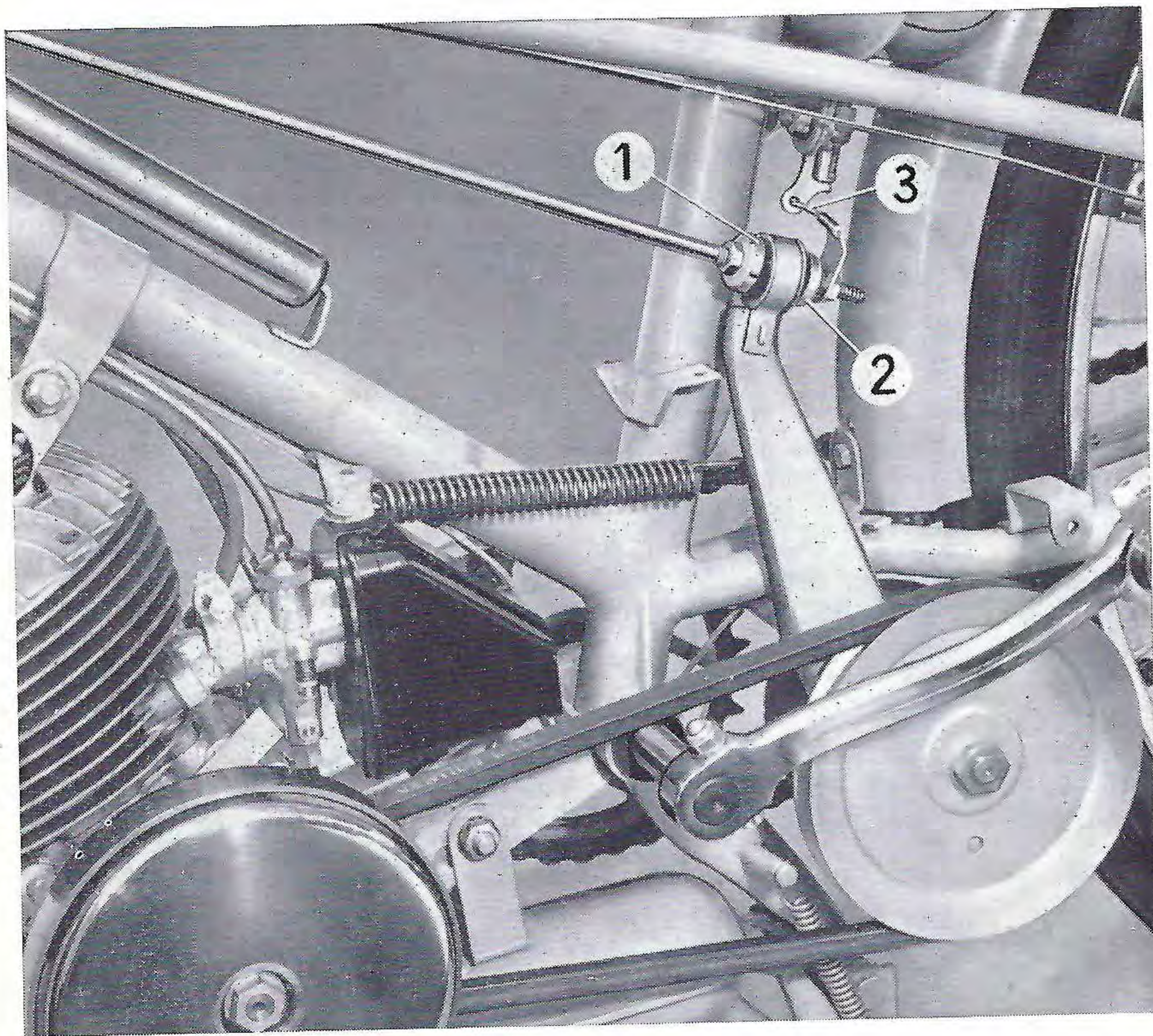
Il est à noter que la carburation n'est parfaite que lorsque le moteur est chaud.

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.



MOBYLETTE à galet

INSTRUCTIONS PARTICULIÈRES D'ENTRETIEN



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

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

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

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

2° D'assurer **un enfoncement de 8-9 $\frac{m}{m}$ du galet dans le pneu arrière** gonflé à la pression ci-dessus.

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

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

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 18 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"

Carburateur AR 8,7 DSF — Réglage n° 525 — Gicleur n° 3983-19



CONDITIONS DE GARANTIE

- 1° La garantie de nos machines est de 6 mois. Elle se limite exclusivement au remplacement ou à la remise en état, à notre convenance, des pièces reconnues par notre Service Technique comme étant défectueuses au point de vue fabrication ou défaut de matière. Cette garantie ne peut entraîner aucune responsabilité de notre part, à raison des accidents de personnes ou de choses ayant pu résulter de tels vices ou défauts
- 2° Les frais de main-d'œuvre relatifs aux 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'avaient pas été suivies
- 5° En ce qui concerne les organes et accessoires qui ne sont pas de notre fabrication (roulements, pneus, bougies, etc.), la garantie se limite intégralement à celle du fournisseur intéressé.
- 6° Les ressorts, lampes, verres et commandes (câbles et gaines) ne sont ni garantis ni échangés.
- 7° Lors d'envoi de pièces ou d'organes à échanger ou à réparer sous garantie il est nécessaire de nous indiquer :
 - a) le numéro cadre et moteur de la machine,
 - b) la date de mise en circulation,
 - c) le kilométrage effectué,
 - d) la marque et la qualité d'huile employée.

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 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 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 filet d'échappement détérioré, etc.) 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'Echange-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.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
<i>Description</i>	1
<i>Conduite de la machine</i>	1
<i>Rodage</i>	7
<i>Entretien</i>	8
<i>Graissage</i>	8
<i>Décalaminage</i>	11
<i>Pneumatiques</i>	16
<i>Crevaisons</i>	16
<i>Chaînes</i>	9 et 18
<i>Courroie</i>	18
<i>Réglage des freins</i>	19
<i>Réglage du décompresseur</i>	19
<i>Réglage des gaz</i>	19
<i>Bougie</i>	19
<i>Volant magnétique - Allumage</i>	22
<i>Carburateurs et Filtres</i>	22
<i>Eclairage</i>	24
<i>Avertisseur</i>	25
<i>Résumé des opérations d'entretien</i>	25
<i>Incidents de route</i>	26
<i>Mobylette à galet</i>	28

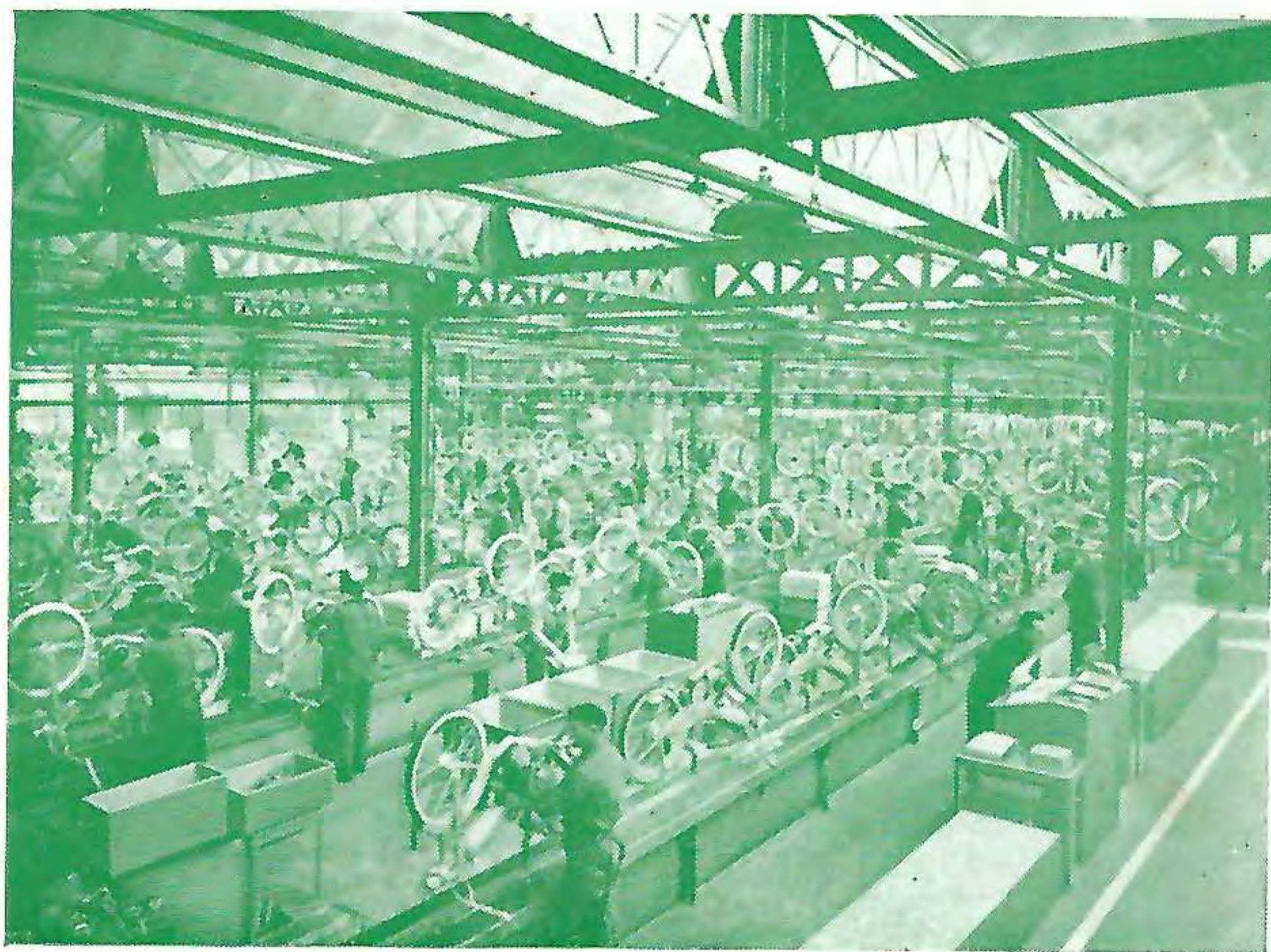


Société Anonyme au Capital de 3.643 200 N F
16, Rue Lesault - PANTIN (Seine)
Téléphone : VIL. 27-94 - VIL. 27-67
 C. C. P. PARIS 1597-98 - R C. Seine 54 B 7009



USINE, MOBYLETTE
SAINT-QUENTIN

Station
d'émaillage
Electro-statique



USINE MOBYLETTE
SAINT-QUENTIN

Vue générale
des cinq chaînes
de montage

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.