



MOTOBECANE

notice d'emploi

51





Nous préconisons
le mélange autolubrifiant

BP-ZOOM





QUELQUES CONSEILS

Lisez attentivement cette notice. Vous pourrez ainsi tirer les meilleures performances de votre "51"

Un rodage de 1000 à 1500 km est nécessaire pour en obtenir le plein rendement.

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

Votre "51"

Caractéristiques :

Données techniques, identification	3 - 4
Particularités techniques du "51"	5

Utilisation :

Avant le départ : carburant, réglages et contrôles	7
Mise en route	9
Rodage	11
Fonction des commandes	12

Entretien :

Réglages et opérations périodiques	17
Incidents de route et petites réparations	20

Conditions de garantie	26
------------------------------	----

Extrait du code de la route	29
-----------------------------------	----

IDENTIFICATION

PLAQUE DE CONSTRUCTEUR :

Fixée sur la douille de direction, indiquant notamment le type de la machine et le numéro de série.

NUMERO DE SERIE :

Frappé à la partie droite du support de tube de selle, derrière le couvercle de boîte à outils.

INDICATION DE LA CYLINDREE :

Gravée sur le carter moteur droit.

PLAQUE MOTEUR :

Située sur l'ailette droite de la culasse.

*Nos machines font l'objet des brevets
S.G.D.G. suivants :*

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 — 71.39911 — 72.14403 — 72.09944
73.02083 — 73.27947 — 74.08225 — 74.27398
74.398 — 74.43473 — 75.03562 — 75.07346
75.16207 — 75.17304 — 75.24532 — 76.07379
76.19902 — 76.19716 — 76.30626

*et de nombreux brevets étrangers, ainsi
que de nombreux dépôts de marques
et de modèles.*

L'utilisation du "51" Motobécane 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 passager n'est autorisé qu'à condition que l'âge de ce dernier n'excède pas 14 ans.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES :

Genre : Cyclomoteur.

Types : 51 S - 51 V.

MOTEUR :Alésage : 39 mm - Course : 41,8 mm - Cylindrée : 49,933 cm³.

Rapport de compression volumétrique : 9.

DIMENSIONS ET POIDS :

Empattement : 1,15 m

Longueur : 1,76 m - Largeur : 0,64 m.

Poids du véhicule à sec : 51 S : 44 kg - 51 V :

45 kg - En ordre de marche : 51 S : 47 kg - 51 V :

48 kg.

	Courroie	Chaîne	Démultiplication totale	Vitesse en km/h pour 1000 tr/mn
51 S	$\frac{207,5}{53}$	$\frac{44}{13}$	13,25	7,54
51 V				
Petite Vitesse	$\frac{207,5}{49,5}$	$\frac{56}{11}$	21,34	4,68
Grande Vitesse	$\frac{207,5}{87,5}$		12,07	8,28

PARTICULARITES TECHNIQUES DU "51"

Le "51" Motobécane que vous venez d'acheter est équipé du nouveau moteur AV-10, qui a bénéficié des importantes recherches effectuées par Motobécane dans ce domaine.

Ce moteur reprend, évidemment, les principes mécaniques éprouvés auxquels on doit la robustesse légendaire de la "Mobylette"*. Mais il y ajoute deux améliorations, concernant le trajet suivi par le mélange air-carburant, destinées à améliorer plus spécialement la puissance à bas régime tout en économisant le carburant.

Le premier perfectionnement réside dans l'adoption d'un système d'admission directe dans le carter, commandé par clapets. Grâce aux clapets constitués chacun par une lame de plastique armé le moteur absorbe la stricte quantité de mélange air/essence nécessaire à la puissance demandée. En outre, les clapets empêchent les refoulements de mélange, que l'on trouve parfois sur les moteurs à admission classique.

Le second perfectionnement concerne les transferts, c'est-à-dire les canaux chargés du transvasement du mélange admis dans le carter vers la chambre de travail du cylindre.

Ces canaux de transfert, au nombre de trois, coopèrent avec des lumières dont les hauteurs et les sections sont calculées de manière à assurer le meilleur balayage. D'autre part, le profil et l'orientation de ces canaux de transfert sont étudiés en fonction de ces lumières de sections différentes de manière à chasser le plus efficacement les gaz brûlés vers l'échappement. Il s'agit donc d'un facteur extrêmement important, tant en ce qui concerne les performances du moteur qu'en ce qui concerne la consommation et la pollution.

Enfin, le carburateur est un carburateur à aiguille, selon la technique moto, solution originale sur un cyclomoteur de grande série.



* Mobylette est une marque déposée par Motobécane. Son succès, mérité, lui a consacré valeur de nom commun pour désigner un cyclomoteur.

**COUPE
MOTEUR**

DU "51"

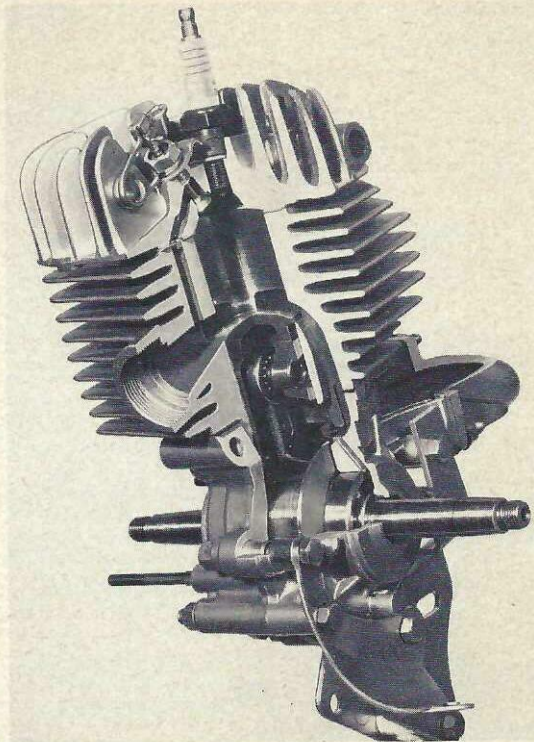


Fig. 2

AVANT LE DEPART

ANTIVOL DE DIRECTION :

Le 51 est équipé d'un antivol Neiman, permettant de bloquer la direction en position braquée.

Pour l'utiliser, braquez le guidon complètement, d'un côté ou de l'autre. Poussez l'antivol en tournant la clé vers la gauche (sens inverse des aiguilles d'une montre). Retirez la clé après l'avoir ramenée dans l'axe : le doigt de verrouillage reste enfoncé, bloquant la direction.

Pour déverrouiller l'antivol, il suffit de tourner la clé vers la gauche en tirant vers soi le doigt de blocage.

CROCHET ANTIVOL DE CASQUE :

Le crochet situé sur la poutre se trouve automatiquement verrouillé en même temps que l'antivol de direction. Ce crochet est destiné à recevoir votre casque lorsque la machine est à l'arrêt. En aucun cas il ne doit servir à accrocher quoi que ce soit lorsque le cyclomoteur roule.

CARBURANT :

Nous préconisons exclusivement le mélange autolubrifiant BP ZOOM. En l'absence du mélange BP-ZOOM classique, on peut utiliser en mélange à faire (non préparé), en ajoutant à de l'essence ordinaire de :

- 1 - l'huile BP Energol 2 Temps type HV dans la proportion de 4 % ;
- 2 - à défaut de cette huile, toute huile 2 Temps des grandes marques internationales dans la proportion de 4 %.

Le mélange à 4 % correspond à 0,2 litre d'huile pour 5 litres d'essence.

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

Contenance du réservoir : 3,650 litres.

ROBINET :

Le robinet de carburant se trouve sur le côté gauche de la machine, sous le réservoir.

- Levier à gauche (vers l'avant) : position OUVERT.
- Levier vers le bas : position FERME.
- Levier à droite (vers l'arrière) : position RESERVE.

COMPTEUR :

Les modèles « luxe » sont équipés en série d'un indicateur de vitesse muni d'un totalisateur kilométrique incorporé dans le projecteur. Vous pourrez ainsi mieux respecter les conditions d'utilisation et assurer l'entretien de votre machine suivant le tableau d'entretien.

Les modèles standard peuvent aussi être équipés d'un indicateur de vitesse chez nos agents, son logement étant prévu dans le projecteur.

INDICATEURS DE CHANGEMENT DE DIRECTION — FEU STOP :

Sur les machines équipées d'indicateurs de changement de direction et d'un feu stop, les indicateurs de changement de direction sont commandés par un commutateur situé sur le guidon, du côté gauche.

Fig. 3



PRESSION DES PNEUMATIQUES :

La pression de gonflage est de 1,650 kg/cm² à l'avant, 1,850 kg/cm² à l'arrière.

REGLAGES :

Les possibilités de réglage de la selle et du guidon permettent d'adapter la position de conduite à la taille et au goût de chacun.

REGLAGE DU GUIDON :

Pour régler la position du guidon, il suffit de desserrer à l'aide d'une clé de 10, les écrous maintenant les étriers de fixation. Après réglage, ne pas oublier de resserrer soigneusement ces écrous.

REGLAGE DE LA SELLE :

La selle doit être plus basse que sur une bicyclette, de façon à permettre de poser les pieds au sol sans difficulté.

REGLAGE DU PHARE :

L'orientation verticale du phare varie avec l'assiette du cyclomoteur ; c'est pourquoi il convient de procéder à son réglage avec le conducteur habituel en position sur la machine, laquelle doit reposer sur ses roues et non sur la béquille.

Le réglage s'effectue par action sur les deux vis situées au bas de l'optique du projecteur. On doit éclairer la route sur une distance d'une trentaine de mètres.

UTILISATION

MISE EN ROUTE EN PEDALANT :

- 1 - Ouvrir le robinet de carburant.
- 2 - Décompresser en tournant à fond la poignée des gaz vers l'extérieur, et pédaler comme sur une bicyclette, sur quelques mètres, en gardant la poignée dans cette position.
- 3 - Quand la machine dépasse la vitesse d'un piéton, tourner vivement la poignée des gaz vers soi. Le moteur doit partir franchement.

ON PEUT EGALEMENT DEMARRER SUR BEQUILLE (Fig. 4) :

- 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.
- 2 - Le moteur étant alors mis en rotation, tourner vivement la poignée des gaz vers soi. Le moteur doit partir franchement en entraînant la roue arrière.
- 3 - Arrêter la roue arrière d'un coup de frein (levier de frein arrière à gauche) et laisser le moteur tourner au ralenti. Mettre la machine sur roues et partir en ouvrant les gaz.



Fig. 4

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 jusqu'à la vitesse qui correspond à l'engrènement de l'embrayage.

Il y a lieu de noter que lorsqu'on met la Motobécane 51 sur béquille, il ne faut en aucun cas laisser retomber la machine vers l'arrière. Il est nécessaire de l'accompagner dans son déplacement en soutenant l'arrière, jusqu'à ce qu'elle soit arrivée en position stable.

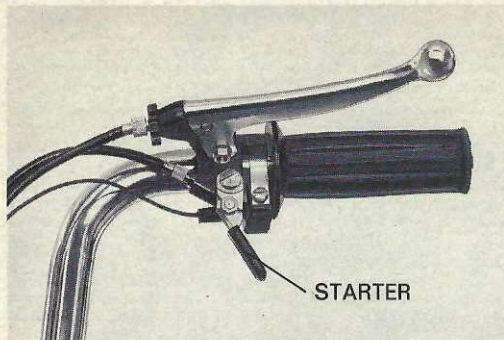


Fig. 5

Pour faciliter le départ, agir sur le levier situé sur le guidon à main gauche et commandant le starter (Fig. 7). Ce levier est manœuvrable sans qu'il y ait à lâcher le guidon. On ne doit le maintenir que quelques instants. Il est automatiquement rappelé par un ressort quand on lâche le levier. Insister plus particulièrement par temps froid.

Ne jamais se mettre en selle et pédaler quand la MOTOBECANE 51 est sur béquille (Fig. 4).

MISE EN POSITION "VELO" :

Dans certains cas (panne d'essence, par exem-

ple), il peut être utile de désolidariser le moteur du reste de la transmission. Pour cela, il suffit de tourner, dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, le bouton situé sur le pédalier. Après quoi, votre 51 s'utilise comme une bicyclette.

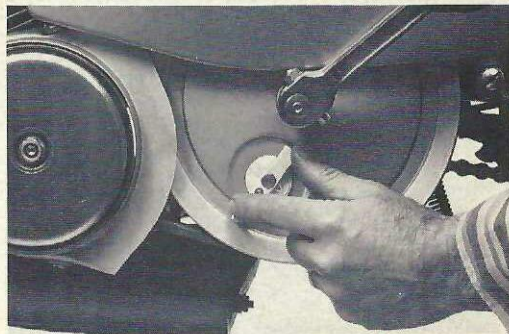


Fig. 6

Pour réenclencher le moteur, tournez à fond le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre.

Si le bouton résiste, chercher la bonne position d'enclenchement en déplaçant légèrement la machine ou en faisant tourner la roue arrière.

On arme ainsi un dispositif à ressort qui se place automatiquement en position moteur au premier coup de pédale.

RODAGE :

L'intérieur du cylindre est revêtu, par un procédé électrolytique, d'une couche de chrome mat extrêmement dure. De plus, le piston est monté dans le cylindre avec un jeu minimum.

Ces deux précautions, qui contribuent pour beaucoup à la robustesse légendaire de la "Moby-lette", font que le moteur ne délivre sa pleine puissance qu'à partir de 1500 kilomètres environ.

Pendant ces 1500 premiers kilomètres, il convient de ménager votre moteur en évitant, en particulier de le faire peiner en côte ou de le laisser "mouliner" en descente.

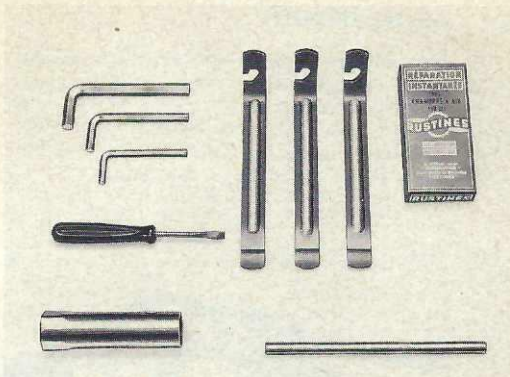
L'emploi du carburant BP-ZOOM dispense, même pendant la période de rodage, de toute addition d'huile.

De même, le mélange à 4% est suffisant en période de rodage.

STARTER :

On rappelle :

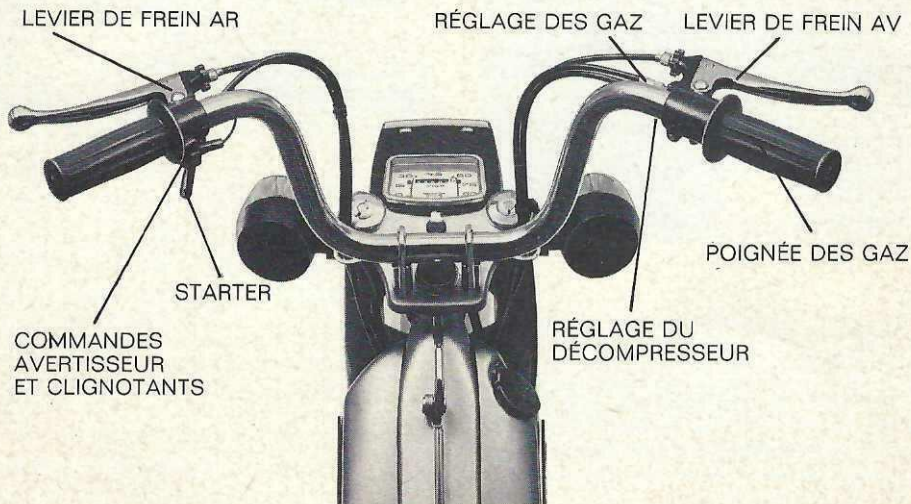
Pour faciliter le départ, agir sur le levier situé sur le guidon à main gauche et commandant le starter. Ce levier est manœuvrable sans qu'il y ait à lâcher le guidon. On ne doit le maintenir que quelques instants. Il est automatiquement rappelé par un ressort quand on lâche le levier. Insister plus particulièrement par temps froid.

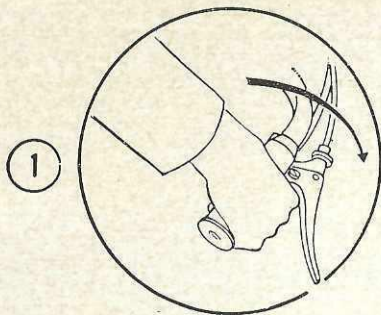


NOTIONS DE CONDUITE :

La conduite de la machine fait appel à trois commandes : la poignée tournante et les deux leviers de frein. La poignée tournante, située côté droit, commande l'ouverture du carburateur. C'est elle qui permet de doser la puissance fournie par le moteur et de régler la vitesse de la machine.

Fig. 8



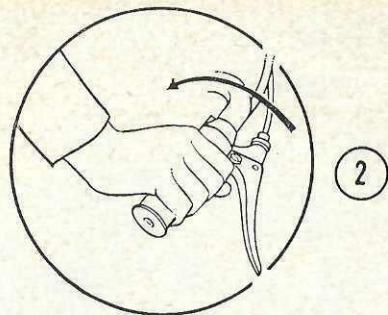


Poignée des gaz au repos. Le moteur tourne au ralenti et ne fournit aucune puissance à la machine.

Position 1 : en forçant, dans le sens de la fermeture, plus loin que la position du repos, on ouvre la soupape du décompresseur.

Cette manœuvre doit être utilisée pour arrêter le moteur ou, au contraire, pour faciliter sa mise en route (voir "Mise en route"). Elle n'a pas lieu d'être utilisée en dehors de ces deux cas.

Position 2 : poignée des gaz ouverte en grand. Le moteur fournit sa puissance maximale. Les positions intermédiaires entre 1 et 2 permettent de régler la vitesse de la machine en fonction des conditions de circulation.



DEMARRAGE :

Le moteur tourne au ralenti, gaz coupés (voir les explications concernant la mise en route au chapitre précédent), la machine reste immobile, grâce à l'embrayage automatique qui reste en position "débrayée" dans ce cas.

Pour partir, il suffit de tourner la poignée des gaz dans le sens de l'ouverture. La machine embraye automatiquement et démarre. Sa vitesse se règle en tournant plus ou moins la poignée des gaz.

ARRET :

Pour ralentir, ramener la poignée tournante en position de repos et agir éventuellement sur les freins.

Si la vitesse de la machine descend en dessous de 5 ou 6 km/h environ et, en particulier en cas d'arrêt, la transmission débraye automatiquement, laissant le moteur tourner au ralenti.

ARRÊT DU MOTEUR :

Pour arrêter le moteur, fermer complètement la poignée des gaz au-delà de sa position de repos, de façon à ouvrir la soupape du décompresseur.

Ne pas oublier de fermer le robinet de carburant. Sinon le carburant contenu dans le réservoir pourrait s'écouler dans le moteur pendant l'arrêt.

FREINAGE :

Le levier de frein droit commande le frein avant et le levier gauche commande le frein arrière.

Lors du freinage la poignée tournante doit être ramenée en position de repos : il serait absurde de freiner tout en faisant agir le moteur. Toutefois, il convient de ne pas ramener la poignée tournante au-delà de sa position de repos ce qui aurait pour effet d'ouvrir la soupape du décompresseur : dans ce cas, au moment de l'arrêt, le moteur s'arrêterait au lieu de continuer à tourner au ralenti.

Pour freiner efficacement, il faut agir sur les deux freins en même temps, en répartissant l'effort entre le frein avant et le frein arrière. Cette répartition doit être effectuée en fonction des principes suivants :

- 1) Lors du freinage, la roue arrière se trouve délestée tandis que la force d'appui de la roue avant sur le sol est augmentée; et ceci, d'autant plus que la décélération est importante. Ainsi, en cas de freinage énergique, il est possible de freiner, sans bloquer, beaucoup plus fort avec la roue avant qu'avec la roue arrière.
- 2) Il est important d'éviter le blocage des roues. D'une part, en effet, une roue bloquée perd une bonne partie de son adhérence et donne un ralentissement inférieur à ce qu'elle pourrait donner si elle n'était pas bloquée, d'autre part le blocage d'une roue risque de vous faire perdre le contrôle de votre machine.

La répartition de l'effort entre le levier droit (frein avant) et le levier gauche (frein arrière) doit tenir compte de ces considérations.



GRAISSAGE

Tous les 1000 km

CHAÎNE :

Tous les 1000 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 assécherait les rouleaux.

PEDALIER :

Graisser l'axe de pédalier au moyen du graisseur à pression situé au bout de l'axe côté gauche, avec de la graisse BP ENERGREASE C 3 G.

CHANGEMENT DE VITESSE AUTOMATIQUE MOBYMATIC :

Graisser à la fois l'embrayage et la poulie motrice du changement de vitesse automatique à la BP ENERGREASE C 3 G (Fig. 9).

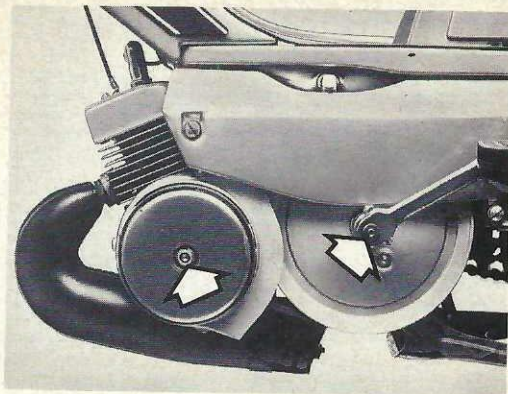


Fig. 9

Tous les 6000 km

MOYEUX :

Les moyeux avant et arrière doivent être garnis de graisse BP ENERGREASE L 2 Multipurpose, sans excès, tous les 6000 km.

Tous les 12000 km, garnir le jeu de direction avec de la graisse BP ENERGREASE L 2 Multipurpose.

DIVERS :

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.

DECALAMINAGE :

Le mélange BP ZOOM préconisé ne provoque que des dépôts de calamine peu abondants et faciles à enlever.

Tous les 6000 km, on fera procéder par un Agent de la Marque au décalaminage de l'échappement et, tous les 12000 km, à un décalaminage plus complet (dessus de piston, culasse et lumière d'échappement).

Les chiffres de 6000 et 12000 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».

REGLAGES DIVERS

DECOMPRESSEUR :

Le réglage du décompresseur s'effectue au guidon. Le décompresseur doit ouvrir franchement (1 mm à la soupape).

Ne pas tendre la commande du décompresseur à l'excès mais laisser une garde de 1 mm sur la course du câble afin d'assurer la fermeture. Le contraire provoquerait la destruction de la soupape, d'où perte de puissance.

GAZ :

Ce réglage s'effectue au guidon (Fig. 10). Laisser une certaine garde sur la course du câble.

STARTER :

Ce réglage s'effectue au guidon (Fig. 5). Laisser une légère garde sur la course du câble.

AVERTISSEUR SONORE :

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

FREINS AVANT ET ARRIERE :

Leur réglage s'effectue au guidon (barillet et contre-écrou).

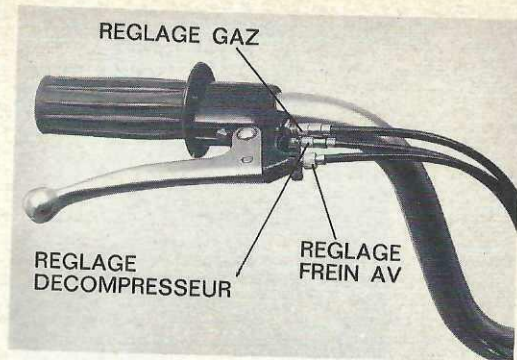


Fig. 10

CARBURATEUR :

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.

Le carburateur comporte une vis de réglage de ralenti (Fig. 11) qu'il faut tourner dans le sens "vissage" pour accélérer la vitesse de ralenti. Rappelons que le câble des gaz doit avoir un léger jeu interdisant d'ouvrir le volet au braquage du guidon.



Fig. 11

La Motobécane 51 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 gauche. S'assurer de la propreté des filtres après tout démontage ou en cas de non-arrivée de carburant (Fig. 11).

Pour nettoyer le gicleur, retirer les deux carters, déposer le carburateur et desserrer le gicleur avec un tournevis (Fig. 11).

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 de millimètre.

VOLANT MAGNETIQUE - ALLUMAGE :

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

L'avance est de 1,5 mm. L'écartement des vis platiniées est de 3 à 4/10 de mm. L'entretien du volant magnétique doit être confié à un Agent MOTOBECANE.

ECLAIRAGE :

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

Employer à l'avant une lampe de 6 V 6 W culot à vis ; à l'arrière, une lampe 12 V 0,5 A BA 9 S.

Toutefois, sur les machines équipées de clignotants et d'un feu stop, la lampe arrière est une 6 V 4 W BA 9 S.

Utiliser pour les clignotants des lampes 12 V 21 W BA 15 S et pour le stop une lampe 6 V 4 W BA 15 S.

Les lampes d'origine sont les seules qui soient adaptées au générateur d'éclairage.

Les canalisations doivent être surveillées et conservées en bon état.

CHANGEMENT DE L'AMPOULE DE PHARE :

Dévisser les deux vis situées au bas de l'optique du projecteur.

Il suffit ensuite de basculer la partie inférieure de l'optique vers l'avant de la machine pour que celle-ci échappe du corps du projecteur.

Retirer le porte ampoule pour changer l'ampoule.

Au remontage bien veiller dans tous les cas à engager les tétons situés à la partie supérieure de l'ensemble optique dans leurs logements, basculer vers l'arrière l'ensemble et verrouiller.

CHAÎNE :

La chaîne de transmission, très renforcée, ne doit pas être trop tendue. La régler, la machine étant montée par un conducteur. Le débattement total du brin mou en son milieu doit être d'environ 3 cm. Il faut que ce débattement minimum soit respecté, quelle que soit la position de la roue arrière sur un tour.

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 de millimètre**.

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

— Vérifier si le fil d'arrivée à la bobine extérieure n'est ni à la masse, ni débranché, ni coupé. Vérifier aussi le fil de masse.

— Si l'allumage ne fonctionne toujours pas, c'est que le volant ou l'antiparasite est défectueux. S'adresser à un Agent MOTOBECANE.

Sur les machines équipées de clignotants, dans le cas où on se trouverait en panne d'allumage, lumière allumée, il y a lieu d'éteindre la lumière pour redémarrer la machine.

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 MOTOBECANE.

b) CARBURATEUR :

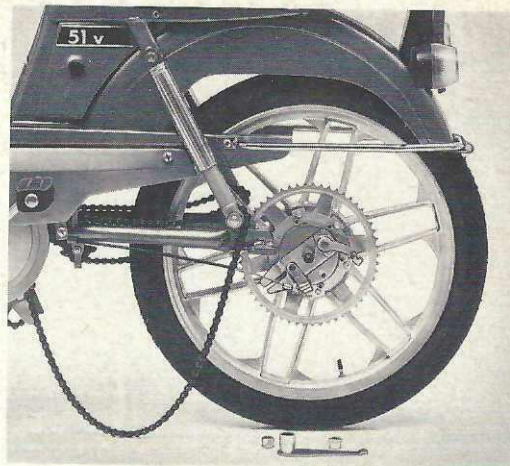
— Une arrivée d'essence insuffisante (un filtre partiellement obstrué) peut être la cause d'une baisse de puissance à haut régime. Nettoyer les filtres.

— Une marche saccadée, dite marche en quatre temps, indique soit un excès de carburant dû par exemple à un starter resté ouvert, soit un excès de calamine à l'échappement. S'adresser à un Agent MOTOBECANE.

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

c) TRANSMISSION :

Un excès de tension de la chaîne peut être la cause d'un manque de puissance. Se rappeler à ce sujet que, la machine étant équipée d'une suspension arrière, le réglage de la tension de chaîne doit être effectué **la machine étant sur ses roues et montée par un conducteur.**

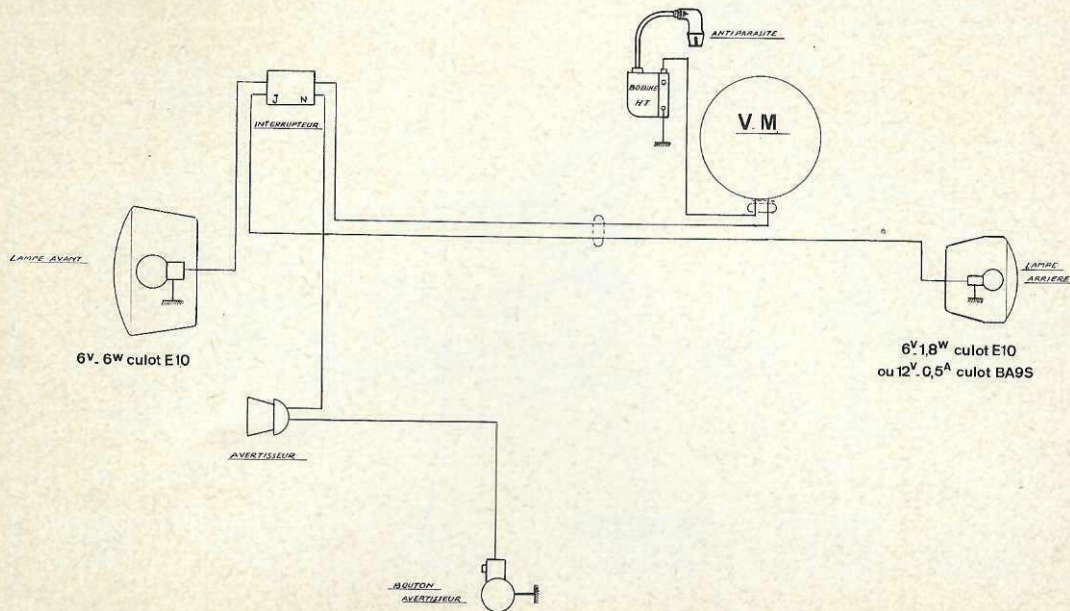


CREVAISONS

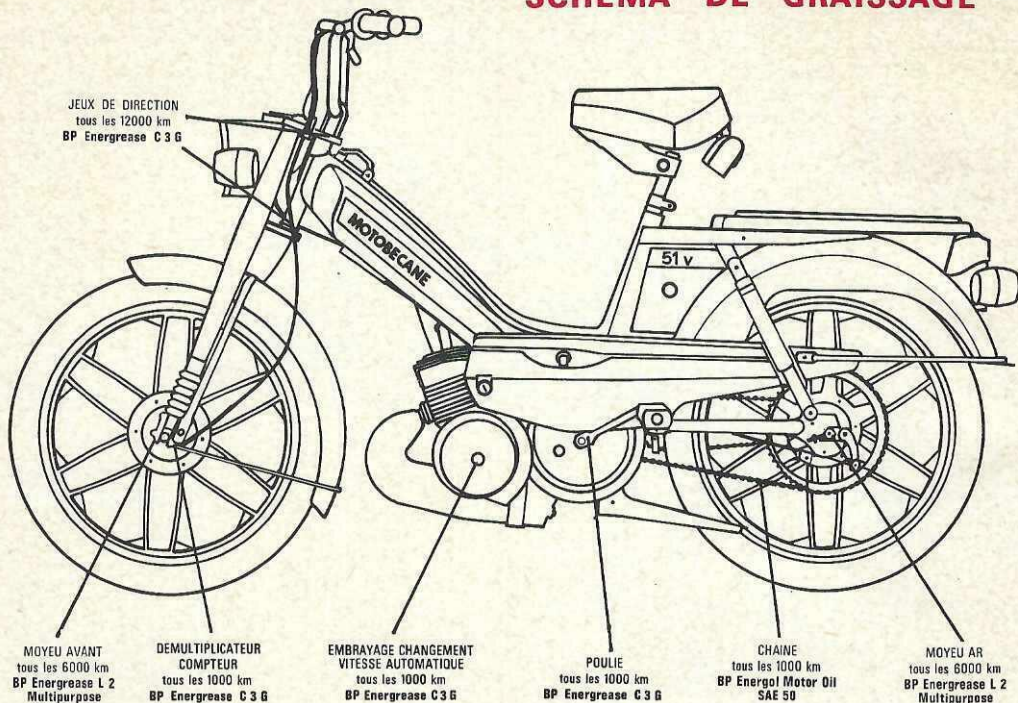
Le bras arrière est à pattes ouvertes vers l'arrière. Dévisser les écrous d'axe à fond, de manière à pouvoir avancer la roue pour faire sauter la chaîne sans dérégler les tendeurs (Fig. 12), faire reposer la chaîne sur l'extrémité du bras oscillant. Dégager du levier le serre-câble de frein, et sortir la roue. Au remontage, bien faire buter contre les tendeurs de chaîne la portée cylindrique des écrous d'axe (Fig. 12). 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.

SCHEMA DE CABLAGE pour machines sans clignotants ni stop



SCHEMA DE GRAISSAGE



OPÉRATIONS D'ENTRETIEN

OPÉRATIONS	Tous les 1000 km	Tous les 6000 km	Tous les 12000 km
Graissage de la chaîne	●		
Graissage de l'embrayage et du changement de vitesses automatique .	●		
Graissage de la poulie.....	●		
Démultiplicateur compteur	●		
Graissage des moyeux.....		●	
Vérifier l'écartement des vis platinées		●	
Décalaminage échappement		●	
Décalaminage complet			●
Réglage et graissage des jeux de direction			●

CONDITIONS GÉNÉRALES 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 Garantie 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 (aillettes 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 acceptation signée du devis. 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.

Évitez de faire du BRUIT...

L'échappement libre est interdit et vous ne devez ni supprimer, ni modifier le silencieux de votre moteur.

Évitez de faire de la FUMÉE...

Il est parfaitement inutile et même nuisible d'utiliser un mélange contenant plus d'huile que ne l'indiquent les prescriptions de la notice, vous encrasseriez votre bougie, votre échappement se calaminerait et votre moteur émettrait des fumées gênantes pour les autres usagers.

Évitez de faire des PARASITES radio-électriques...

Votre Cyclomoteur est muni d'un dispositif anti-parasite étudié pour ne nuire en rien au bon fonctionnement du moteur, et il vous est interdit de le supprimer ou de le modifier.

EXTRAIT DU CODE DE LA ROUTE

AVANT DE ROULER

REGLEMENTATION PROPRE AUX CYCLO- MOTEURS :

- Age minimum 14 ans.
- Interdiction de transporter un passager de plus de 14 ans.
- Pour le transport d'un passager de moins de 14 ans la machine doit comporter un siège aménagé (poignée ou sangle et repose-pieds).
- Un enfant de moins de 5 ans doit obligatoirement être placé dans une corbeille, ou sur un siège muni de courroies d'attache.
- Le port du casque est obligatoire pour le conducteur en dehors des agglomérations.
- Votre Cyclomoteur doit porter une plaque métallique indiquant le nom et le domicile du propriétaire.

- Vous devez être muni d'une pièce d'identité.
- Nous vous rappelons que l'assurance contre les accidents causés aux tiers est obligatoire.
- Ayez sur vous votre attestation d'assurance.

VERIFICATIONS CONSEILLEES AVANT LE DEPART :

- Vérifier vos freins (leur réglage est très aisé), votre éclairage et la **propreté de votre catadioptre.**

CIRCULATION

VITESSE LIMITEE :

Votre Cyclomoteur est limité par construction à la vitesse préconisée par la législation.

SUR LA ROUTE :

Rouler à droite, c'est la règle essentielle de la circulation. Il est interdit à cyclomoteur, de rouler à deux de front. Dans les encombrements, gardez votre file et ne vous faufilez pas entre les voitures.

VOIES INTERDITES :

D'une façon générale, les sens interdits (**panneau 1**).

Certaines voies sont interdites spécialement aux cycles et cyclomoteurs (**panneau 4**).

VOIES OBLIGATOIRES :

D'une façon générale, indiquées par un panneau comportant une flèche blanche sur fond bleu (**panneaux 25 - 26 - 27**).

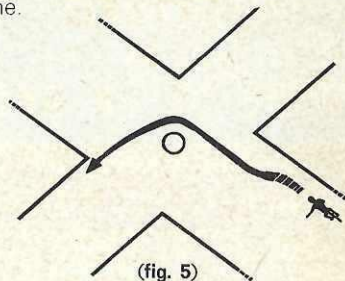
Quand une piste cyclable existe, elle est obligatoire pour les cyclomoteurs.

Attention au panneau DANGER (panneau 18).

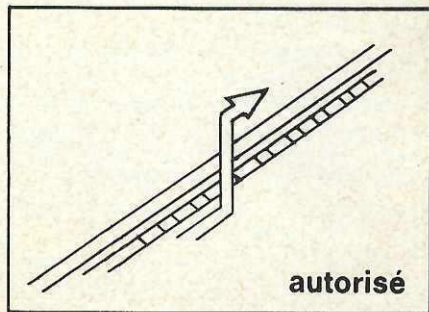
DEPASSEMENTS ET CHANGEMENT DE DIRECTION :

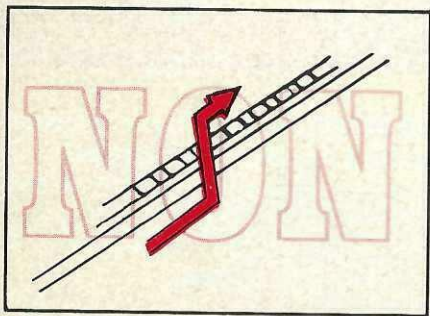
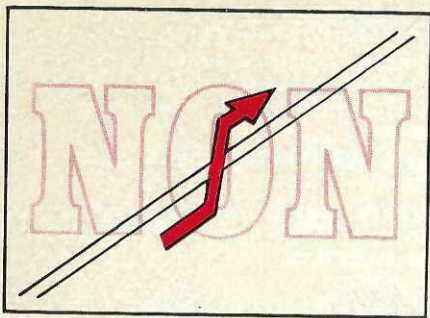
- Il est interdit de doubler à droite.
- Assurez-vous que la voie est libre en avant et en arrière (notamment qu'aucun véhicule ne s'apprête à vous doubler), faites signe de la main et déboîtez à gauche.
- Après dépassement, reprenez progressivement votre droite.
- Pour tout changement de direction, assurez-vous que vous pouvez le faire sans danger et faites signe de la main avant de tourner.

- Un refuge doit être contourné en le laissant à gauche.



- Il est interdit de franchir une ligne continue, si elle n'est pas doublée d'une ligne pointillée à droite.





Si vous doublez un véhicule à l'arrêt, méfiez-vous de la portière qui peut s'ouvrir brusquement.

INTERDICTION DE DEPASSEMENT :

- Panneau d'interdiction de dépassement (**panneau 3**).
- Passage réservé aux piétons.
- Virages.
- Sommets des côtes.
- Croisements.
- Ponts et passages à niveau.
- Visibilité insuffisante.

Signaux lumineux :

VERT : Voie libre, vous pouvez passer.

JAUNE : Ne passez que si vous êtes engagé, sinon arrêtez-vous.

ROUGE : Arrêt absolu.

« **JAUNE CLIGNOTANT** » : Signal de danger. Passage autorisé, mais laissez la priorité aux véhicules qui viennent de la droite.

« **ROUGE CLIGNOTANT** » : Danger grave. Arrêt absolu.

A un croisement, une flèche verte vous indique que vous pouvez tourner à droite (après avoir marqué l'arrêt), mais celle-ci ne vous donne pas priorité.

En règle générale, à tous les croisements, ralentir et utiliser l'avertisseur, sauf dans le cas d'interdiction d'emploi de l'avertisseur sonore.

RÈGLES DE PRIORITÉ

1 - DANS LES AGGLOMERATIONS, priorité au véhicule venant de droite.

2 - EN DEHORS DES AGGLOMERATIONS.

A - Vous êtes sur une route à grande circulation.

- 1 - Vous rencontrez le **panneau 11**. Vous êtes sur une route prioritaire.
- 2 - Le **panneau 12** vous indique que vous n'avez plus la priorité (provisoirement ou définitivement).
- 3 - Vous rencontrez le **panneau 20**. Vous allez croiser une route secondaire et vous avez la priorité, ce qui n'exclut pas la prudence.
- 4 - Vous rencontrez le **panneau 24**. Vous allez croiser une autre route à grande circulation. La priorité appartient au véhicule qui vient de droite.

B - Vous êtes sur une route secondaire.

- 1 - Vous rencontrez le **panneau 23**. Vous allez croiser une route à grande circulation. Tous les usagers de cette route ont la priorité sur vous.
- 2 - Vous rencontrez le **panneau 19**. Vous allez croiser une autre route secondaire, la priorité appartient au véhicule qui vient de droite.

3 - Au **panneau STOP**, il faut marquer l'arrêt et poser un pied à terre à la limite de la chaussée abordée, céder le passage aux véhicules circulant sur la ou les autres routes et ne s'y engager qu'après s'être assuré de pouvoir le faire sans danger.

Arrêt obligatoire, même si aucun véhicule n'est en vue.

De toute façon, la prudence s'impose à tous les carrefours, et il vaut mieux perdre la priorité que risquer un accident.

STATIONNEMENT

SUR ROUTE : rangez-vous sur l'accotement.

EN VILLE : le stationnement est interdit :

- d'une façon générale, lorsqu'il y a un panneau d'interdiction (**panneau 8**) ;
- sur les passages cloutés ;
- aux arrêts d'autobus ;
- devant les portes cochères ;
- sur les ponts ;
- devant les trottoirs signalés par une bande rouge interrompue ;
- par contre, au **panneau 9**, il vous est interdit de vous arrêter, même momentanément.

SIGNALISATION ROUTIÈRE



1 - Sens interdit



2 - Interdit à tous véhicules



3 - Défense de doubler



4 - Interdit aux cycles



5 - Interdiction de tourner à droite



6 - Interdiction de tourner à gauche



7 - Avertisseur sonore interdit



8 - Stationnement interdit



9 - Interdiction de s'arrêter



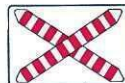
10 - STOP



11 - Voie à grande circulation



12 - Fin de priorité



13 - Signal automatique



14 - Écoles



15 - Risque de dérapage



16 - Rétrécissement



17 - Travaux



18 - Danger non précisé



19 - Croisement 2 voies identiques



20 - Croisement



21 - Passage à niveau non gardé



22 - Passage à niveau gardé



23 - Croisement sans priorité



24 - Double signalisation de danger



25 - Réservé aux cycles



26 - Sens obligatoire



27 - Sens giratoire



16, rue Lesault
93502 Pantin Cedex
Tél. 843 93 41

MOTOBECANE

Société Anonyme
au capital de 59.357.550 F
C.C.P. Paris 1597-97
R.C. Paris 542 070 115 B
Télex : 220206 Motobkn-Pantn.

PRÉCONISATION
EXCLUSIVE

BP-ZOOM

