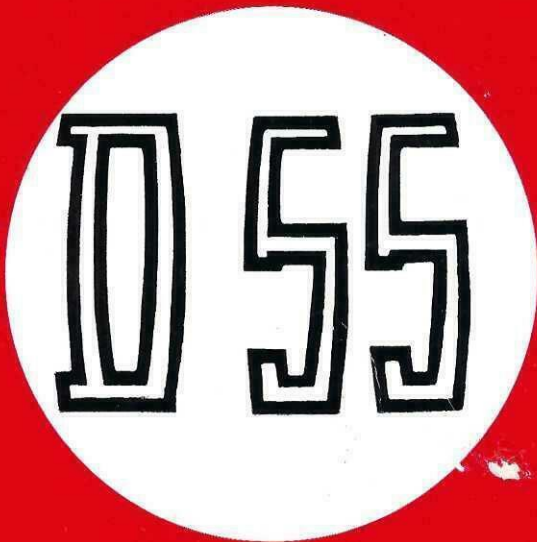




Notice d'Emploi



MOTOBECANE

MOTOCONFORT

AVANT-PROPOS

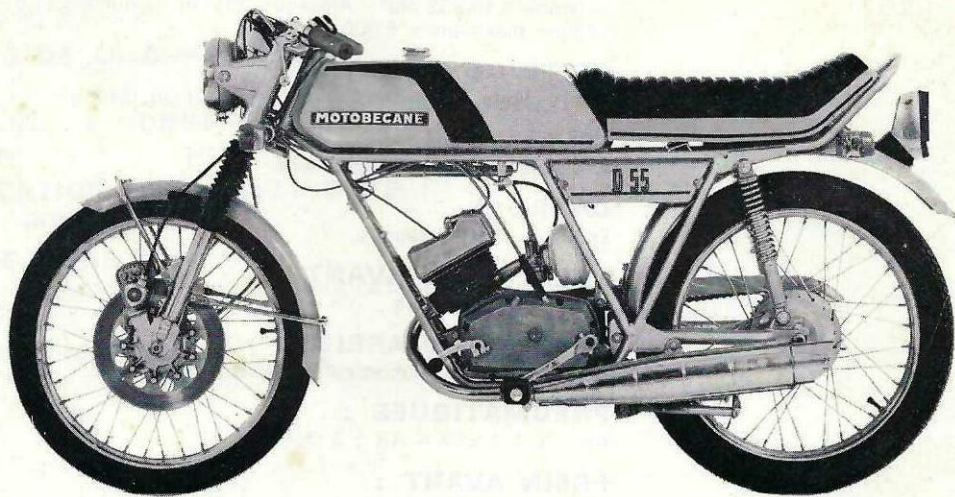


Lisez attentivement cette notice. Vous pourrez ainsi tirer la meilleure performance de votre machine.

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

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

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	—	73.35443	— 75.03562



MOTEUR :

2 temps monocylindrique.

Refroidissement par air.

Cylindrée : 49,933 cm³ - 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 oscillants et amortisseurs télescopiques.

PNEUMATIQUES :

AV : 2 1/4 x 17 - AR : 2 3/4 x 17.

FREIN AVANT :

A disque, diamètre 240 mm.

FREIN ARRIÈRE :

A tambour, diamètre 100 mm.

RÉSERVOIR :

Contenance 9,7 litres.

POIDS DE LA MACHINE :

A vide 59 kg.

PLAQUE DE CONSTRUCTEUR :

Fixée sur la douille de direction.

INDICATION DE LA CYLINDRÉE :

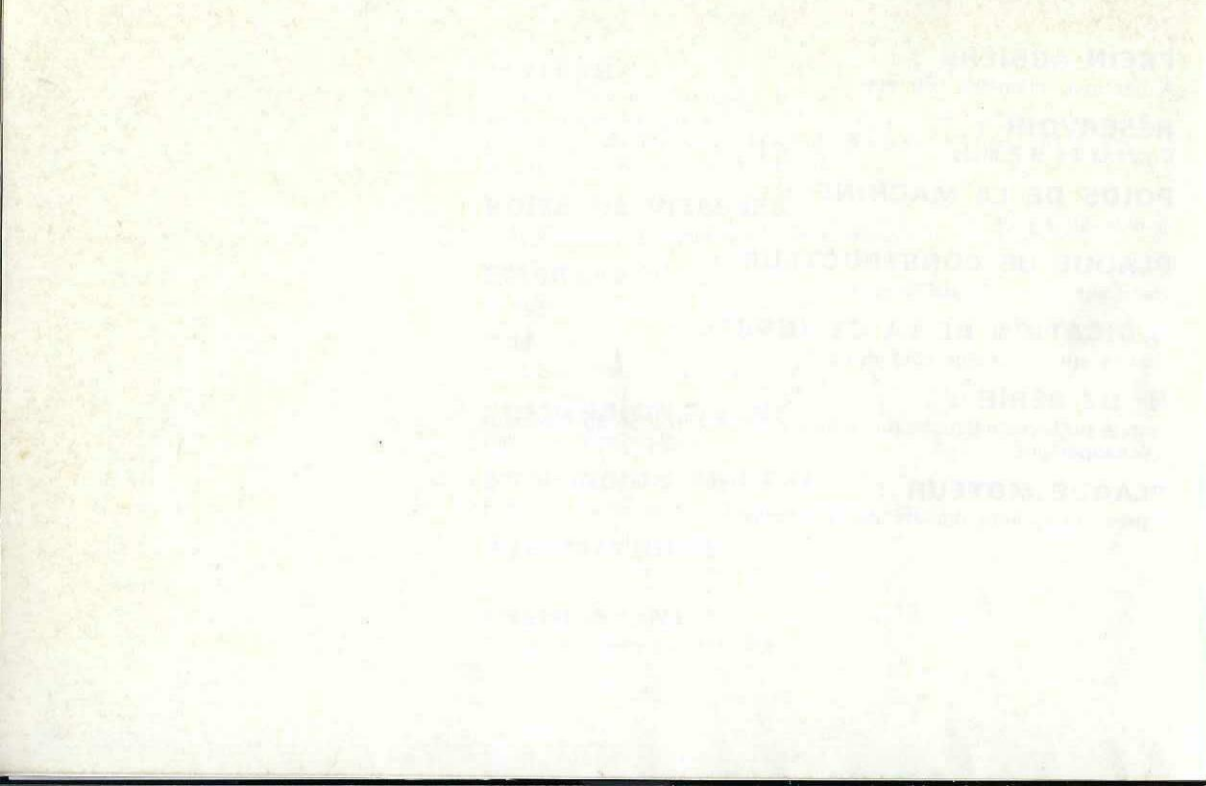
Gravée sur le moteur côté droit.

N° DE SÉRIE :

Frappé sur la patte gauche du cadre servant à la fixation du silencieux d'échappement.

PLAQUE MOTEUR :

Située sur l'ailette gauche de la culasse.



AVANT UTILISATION

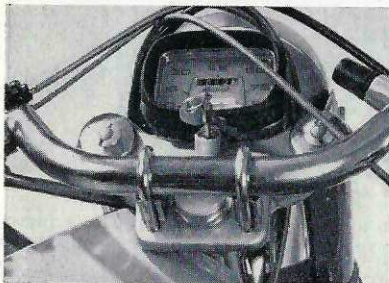


Photo 2

ANTIVOL :

Il est situé verticalement sur la plaque supérieure de fourche devant le guidon (photo 2).

CARBURANT :

Nous préconisons le mélange autolubrifiant 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 4 %;
- 2 - à défaut de cette huile, toute huile 2 temps des grandes marques internationales dans la proportion de 4 %.

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

ROBINET D'ESSENCE :

Situé sur la partie inférieure du réservoir, à gauche de la machine, il dispose de 3 positions :

Vers l'arrière : ouvert.

Vers l'avant : fermé.

Vers le bas : réserve.

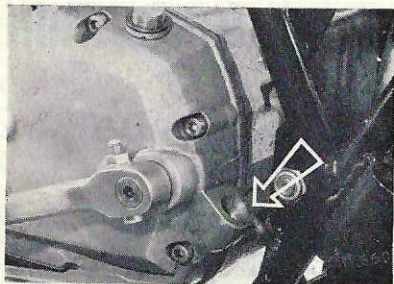


Photo 3

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 3).

RÉGLAGE DU GUIDON :

Pour l'orienter à votre convenance, il suffit de desserrer les écrous maintenant les étriers de fixation (photo 4). Utiliser une clé de 10.

RÉGLAGE DU PHARE :

Il s'effectue par les deux vis de fixation latérales (photo 5). 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 sur la patte droite de fixation du phare.

AVERTISSEUR SONORE :

Commandé à main gauche, au guidon (photo 6).



Photo 4

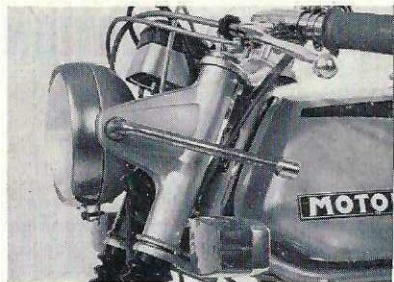


Photo 5

INDICATEURS DE CHANGEMENTS DE DIRECTION :

Commandés par commutateur à main gauche (photo 6).

BOITE A OUTILS (photo 7).

On accède à la boîte à outils en soulevant la selle, par l'avant.

PRESSIONS DES PNEUS :

	Solo	Duo
Avant	1,6 kg	1,6 kg
Arrière	1,850 kg	2,2 kg

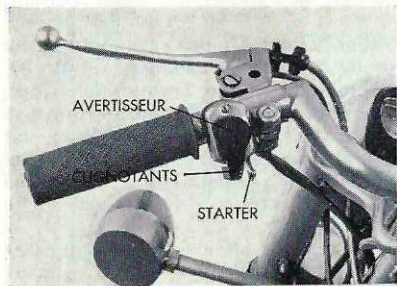


Photo 6

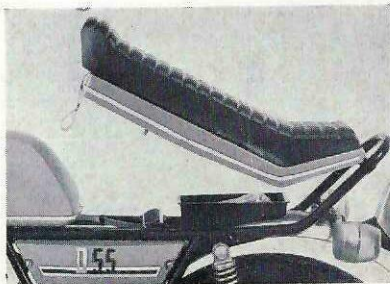


Photo 7

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 1^{re} vitesse (pédale de sélecteur, actionnée à fond vers le bas). Lancer le moteur en pédalant et en décompressant (manette de décompresseur à la poignée droite) (photo 8), ce qui prendra quelques mètres, et lâcher le décompresseur.

Il est alors recommandé de passer en position « repose-pieds » et pour cela de s'arrêter.

Donc, débrayer, passer au point mort et s'arrêter, le 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 9), tirer vers l'extérieur la manivelle droite, et lui faire faire un demi-tour, de manière qu'elle vienne s'engrainer 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^{re} et 2^e vitesse).



Photo 8

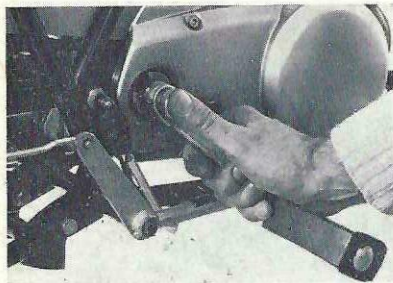


Photo 9

En agissant sur la manette du décompresseur (photo 8), 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^{re} vitesse en appuyant la pédale du sélecteur à fond vers le bas, et relâcher lentement le levier de débrayage tout en ouvrant les gaz.

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, (photo 6) située à gauche du guidon. Ne garder le starter en fonctionnement que quelques instants.

Pour passer en 2^e, 3^e, 4^e et 5^e 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 :

Le D 55 est susceptible d'être propulsé par pédalage.

Mettre le pédalier en position « pédalage » et la 5^e 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 :

Tous les 1 000 km, graisser légèrement la fourche avec une pompe à pression, par l'intermédiaire des graisseurs (photo 10) qui se trouvent à l'arrière de chaque montant avec de la graisse BP Energrease C 3 G.

Renvoi de compteur :

Tous les 3 000 km, graisser le renvoi de compteur avec la graisse BP Energrease C 3 G.

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.

Faites 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.

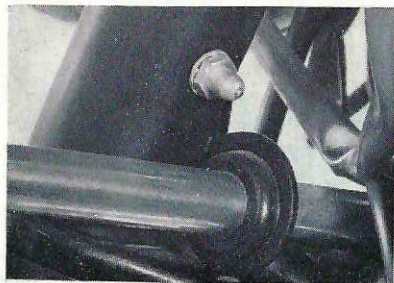


Photo 10

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.

D'autre part, 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
- 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.

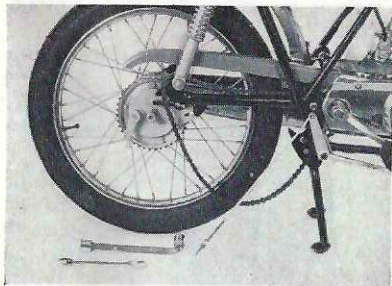


Photo 11

ROUE ARRIÈRE - CREVAISONS :

Le bras arrière est à pattes ouvertes vers l'arrière - Dévisser les écrous d'axe à fond (sans les retirer complètement) de manière à pouvoir repousser la roue vers l'avant pour retirer la chaîne sans dérégler les tendeurs.

Faire reposer la chaîne sur l'extrémité du bras oscillant. Après avoir décroché l'extrémité de la tige de commande de frein arrière, sortir la roue (photo 11).

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.

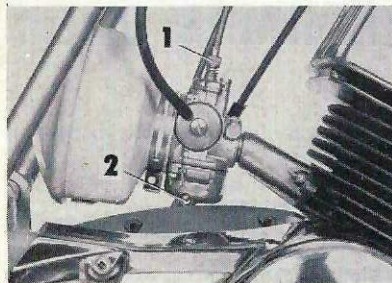


Photo 12

CARBURATEUR :

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

Il est muni d'un filtre silencieux d'aspiration du starter commandé par manette à main gauche au guidon.

LA COMMANDE DES GAZ :

Le réglage s'effectue au câble d'arrivée au carburateur (barillet de réglage) (photo 12) (1).

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.

Le gicleur est accessible sur le côté droit du carburateur à la partie inférieure de celui-ci (photo 12) (2).

Les machines sont livrées avec un gicleur de rodage, qui doit être remplacé par un gicleur dit « de marche » après les premiers 500 km environ.

Le D 55 comporte deux filtres : un filtre de robinet et un filtre de carburateur. 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.



Photo 13

RÉGLAGE DU DÉCOMPRESSEUR :

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 un léger jeu, afin d'assurer la fermeture. Le contraire provoquerait la destruction de la soupape, donc une perte de puissance.

FREINS :

Frein avant, à disque, à commande hydraulique.

A - Réglage de l'écartement des garnitures :

L'étrier porte-garniture de frein comporte une garniture fixe (côté intérieur au disque) et une garniture mobile (côté extérieur au disque). Il importe d'abord que la garniture fixe soit à une distance approximative de 0,5 mm du disque. On obtient ce résultat en déplaçant l'ensemble de l'étrier par action sur la vis de réglage V. (voir schéma).

En desserrant cette vis, on rapproche la garniture fixe du disque, par déplacement de l'étrier complet.

Dans ces conditions, la garniture mobile s'est éloignée du disque, en position repos, et il y a lieu de la rapprocher à 0,5 mm environ du disque. Pour cela on agit du côté poignée sur le piston de réglage, commandé par vis cruciforme de réglage R, vis accessible après démontage du capuchon de protection. (voir schéma).

En vissant R, on enfonce le piston de réglage, ce qui a pour effet, au niveau de la garniture mobile, de rapprocher celle-ci du disque.

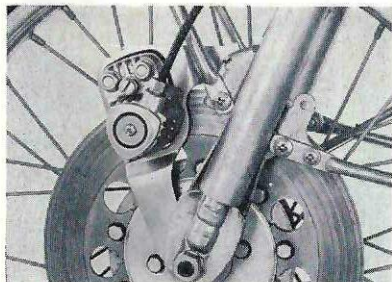


Photo 14

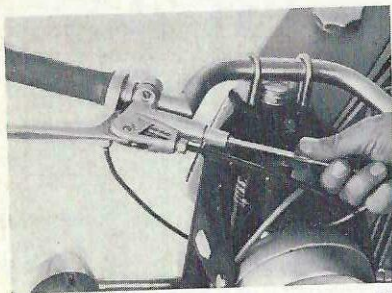


Photo 15

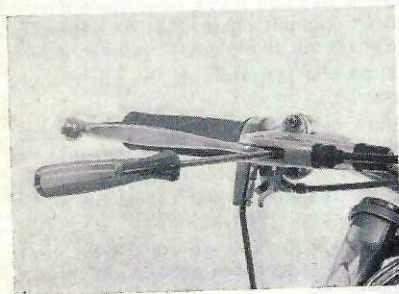


Photo 16

B - Remplissage d'huile :

Pour compléter le remplissage du circuit hydraulique, ce qui est nécessaire quand le piston de réglage commandé par la vis R est arrivé à fin de course, il y a lieu de procéder comme suit : (photo 15)

- 1 - Dévisser à fond la vis cruciforme R qui commande le piston de réglage.
- 2 - Dévisser et retirer la vis cruciforme de vidange O du circuit hydraulique (voir schéma) (Photo 16).
- 3 - Dévisser et retirer la vis H de remplissage du circuit d'huile, située sur l'étrier.
- 4 - A sa place, visser à fond la cartouche d'huile de rechange.
- 5 - Appuyer lentement sur le levier de frein en le maintenant à la main.
- 6 - Envoyer l'huile dans le circuit hydraulique par pression sur la cartouche. Dès que l'huile s'écoulera sans bulle d'air, par l'orifice O, refermer celui-ci.
On sentira à la main le levier de frein s'écarter de la poignée et revenir à sa position Repos.
- 7 - Dévisser la cartouche de rechange et remettre en place la vis H.
- 8 - Régler la vis de butée B (photo 17) du levier de commande du frein de manière que le levier ait à son extrémité 3 à 6 mm de course morte.

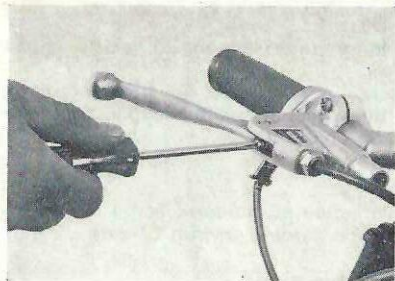
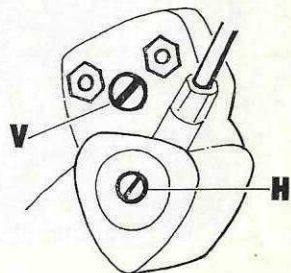
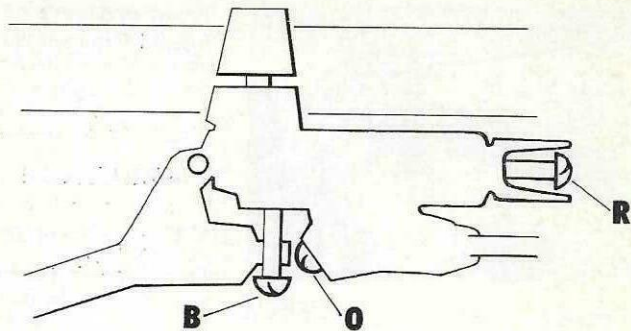


Photo 17



Photo 18



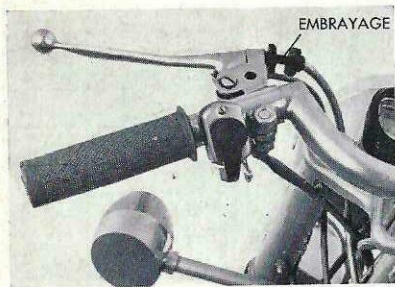


Photo 19

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 le triangle, 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. (photo 19).

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 20)
Amener au contact, en vissant le doigt 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.

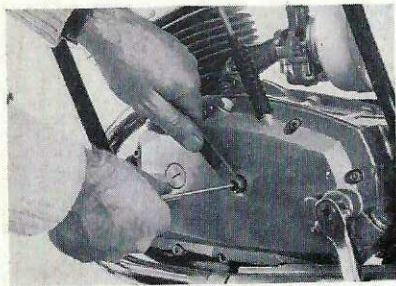


Photo 20

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.

VOLANT MAGNÉTIQUE - ALLUMAGE :

Au remontage, ne pas oublier de refaire la garde du câble qui doit être de : 1,5 - 2 mm.

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

L'avance à l'allumage est de 1,5 mm. Le jeu radial entre le bossage et les pôles du capteur est de 0,1 mm - 2 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^e de mm.

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

Stop Lampe 6 V - 4 W - BA 15 S

Clignotants Lampes 12 V - 21 W - BA 15 S

Compteur 2 lampes « tubes » 6 V - 1,2 W - BA 7 S

AVERTISSEUR SONORE :

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

RESUME DES OPERATIONS D'ENTRETIEN

- 500 km : changer le gicleur. Vidange de la boîte.
- 1 500 km : rodage terminé.

Tous les 1 000 km : graisser à la BP ENERGREASE C 3 G la fourche télescopique.

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.

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

CECI MIS A PART, NE CHANGER LE RÉGLAGE DU CARBURATEUR QU'EN CAS DE NÉCESSITÉ 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.



Nous préconisons
le mélange autolubrifiant

BP-ZOOM



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 (graisissage, 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 changer 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	2
Avant utilisation	5
Pression des pneus	7
Mise en route	8
Utilisation en bicyclette	10
Graissage	11
Décalaminage	12
Réglage divers	13
Crevaisons	13
Frein à disque	15
Embrayage	18
Volant magnétique - Allumage	19
Bougie	19
Lampes	20
Résumé des opérations d'entretien	21
Incidents de route	22
Conditions de garantie	26
Conditions Echange-Réparation	27





MOTOBECANE

Société Anonyme au Capital de 47.857.550 Francs

16, Rue Lesault - 93502 PANTIN

TÉLÉPHONE : 8 4 3 - 9 3 - 4 1

C. C. P. PARIS 1597-97 - R. C. Paris 542070115 B

TELEX : 22 206 MOTOBKN - PANTN

PRECONISATION EXCLUSIVE *BP-ZOOM*