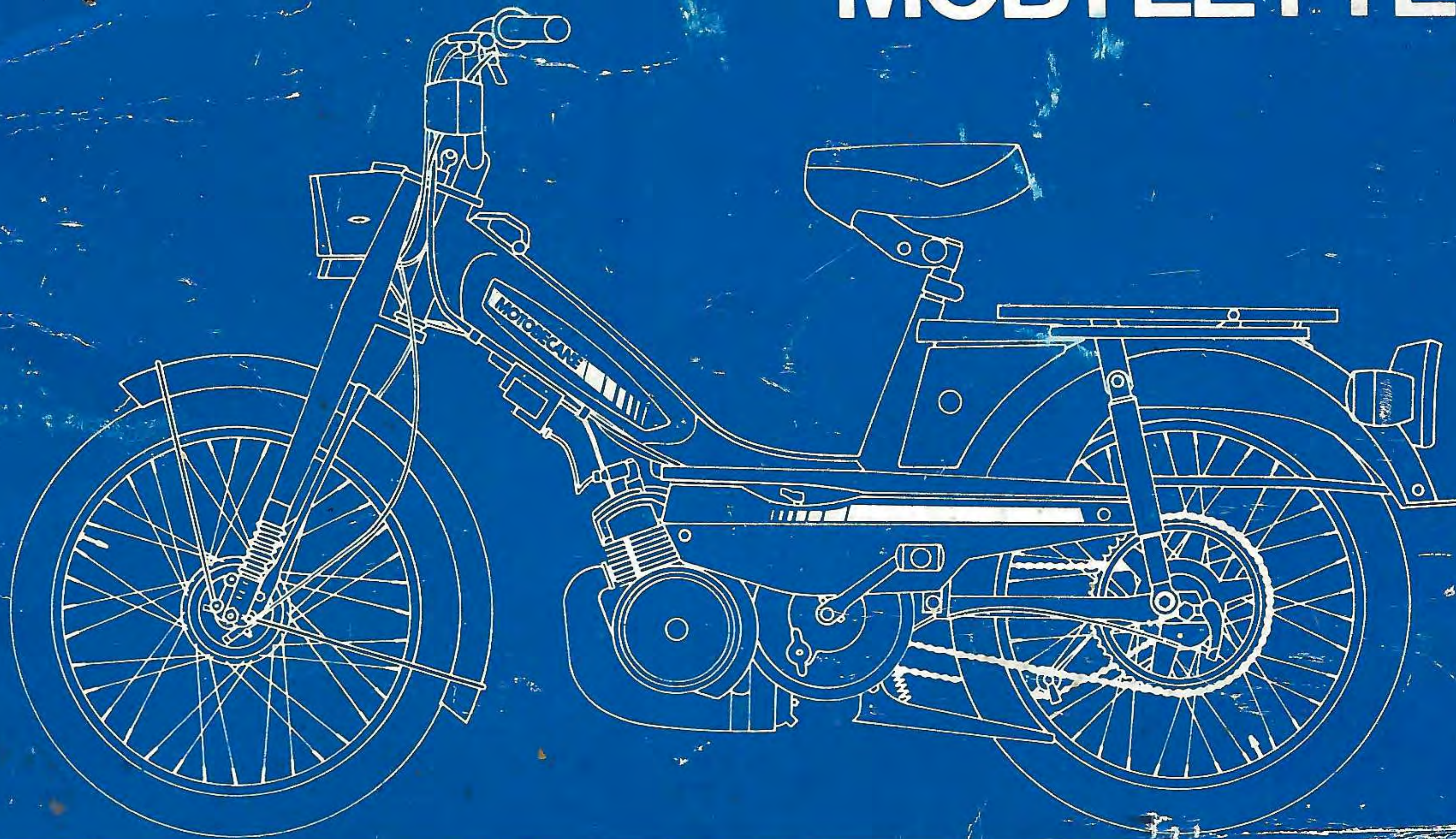




MOTOBECANE

notice d'emploi

MOBYLETTE





Nous préconisons
le mélange autolubrifiant

BP-ZOOM



Votre *Mobylette*

	Pages
Identification	4
AVANT LE DÉPART	5
UTILISATION - Mise en route	7
Rodage	10
Mise en bicyclette	10
GRAISSAGE	11
ENTRETIEN - Réglages et opérations périodiques	12
Décalaminage	16
INCIDENTS DE ROUTE - Crevaisons	17

La Mobylette

La Mobylette est un cyclomoteur, c'est-à-dire 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 du moteur assurant un centre de gravité très bas.

La conduite de la Mobylette est centralisée dans une seule poignée tournante à main droite. Cette poignée au repos laisse le moteur au ralenti et le décompresseur fermé. Quand on tourne vers l'extérieur, le moteur est décomprimé, c'est-à-dire qu'il n'oppose qu'une faible résistance au démarrage, mais ne fonctionne pas. Quand on tourne vers soi, la commande agit sur les gaz, et permet de faire varier le régime du moteur. On règle donc la vitesse de route suivant ses désirs.

La Mobylette comporte deux freins, le frein avant étant à main droite. Ces freins ne doivent entrer en action que la poignée tournante au repos, car avec la Mobylette, le meilleur freinage est assuré par le moteur.



IDENTIFICATION

PLAQUE DE CONSTRUCTEUR :

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

NUMÉRO DE SÉRIE :

Frappé à la partie inférieure droite du cadre, derrière le moteur pour les machines avec suspension arrière et sur la patte arrière droite du cadre pour les machines sans suspension arrière.

INDICATION DE LA CYLINDRÉE :

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

L'utilisation de la Mobylette 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.

AVANT LE DEPART

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 :

- 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 l. d'huile pour 5 l. d'essence.

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

Contenance du réservoir :

- Types 40-50 : 3,650 litres.
- Types 85-88-89 : 5 litres.

ROBINET :

Le robinet de carburant se trouve sous le réservoir côté gauche.

- OUVERT : Levier vers l'arrière.
- RÉSERVE : Levier vers l'avant.
- FERMÉ : Levier vers l'extérieur de la machine.

PRESSIION DES PNEUMATIQUES :

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

PHARE :

Sur les Mobylettes à fourche rigide, le réglage du phare est assuré par le basculement de celui-ci autour de sa fixation, après que l'on ait desserré les deux vis de fixation situées à l'arrière du phare.

Sur les Mobylettes à fourche télescopique, le réglage s'effectue par desserrage des deux vis situées à la partie inférieure de l'optique du projecteur, ce qui permet de régler l'orientation de cette optique dans le corps du projecteur.

On doit éclairer la route sur une distance d'une trentaine de mètres. On règle le phare, la machine étant sur roues, pilote en selle.

ANTIVOL :

Certains de nos modèles sont équipés en série d'un antivol de direction NEIMAN. Il existe deux types de montage de l'antivol suivant les modèles de Mobylettes.

Sur le modèle à fourche rigide l'antivol est situé verticalement sur le côté droit du tube de direction.

Sur les modèles à fourche télescopique celui-ci est situé verticalement sur la plaque supérieure de la fourche devant le guidon.

Fonctionnement :

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

Certains types de nos Mobylettes sont équipés en série du logement d'antivol, mais dépourvus de la serrure. Vous pouvez faire monter celle-ci chez l'un de nos Agents.

CROCHET ATTACHE-CASQUE

Le crochet est destiné à être utilisé exclusivement machine à l'arrêt. Il est bloqué par l'antivol de direction.

AVERTISSEUR SONORE :

Commandé à main gauche, au guidon.

INDICATEURS DE CHANGEMENT DE DIRECTION — FEU STOP :

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

COMPTEUR :

Les modèles « luxe » sont équipés en série d'un indicateur de vitesse muni d'un totaliseur 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 à fourche télescopique peuvent aussi être équipés d'un indicateur de vitesse chez nos agents, son logement étant prévu dans le projecteur.

UTILISATION

MISE EN ROUTE

- 1° Ouvrir le robinet de carburant (voir page 5).
- 2° Décompresser en tournant à fond la poignée des gaz vers l'extérieur, et pédaler comme à bicyclette, sur quelques mètres, **en gardant la poignée dans cette position** (Fig. 2).
- 3° Quand la machine dépasse la vitesse d'un piéton, **tourner vivement la poignée des gaz vers soi** (Fig. 3). Le moteur doit partir franchement.

ON PEUT ÉGALEMENT DÉMARRER SUR BÉQUILLE :

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

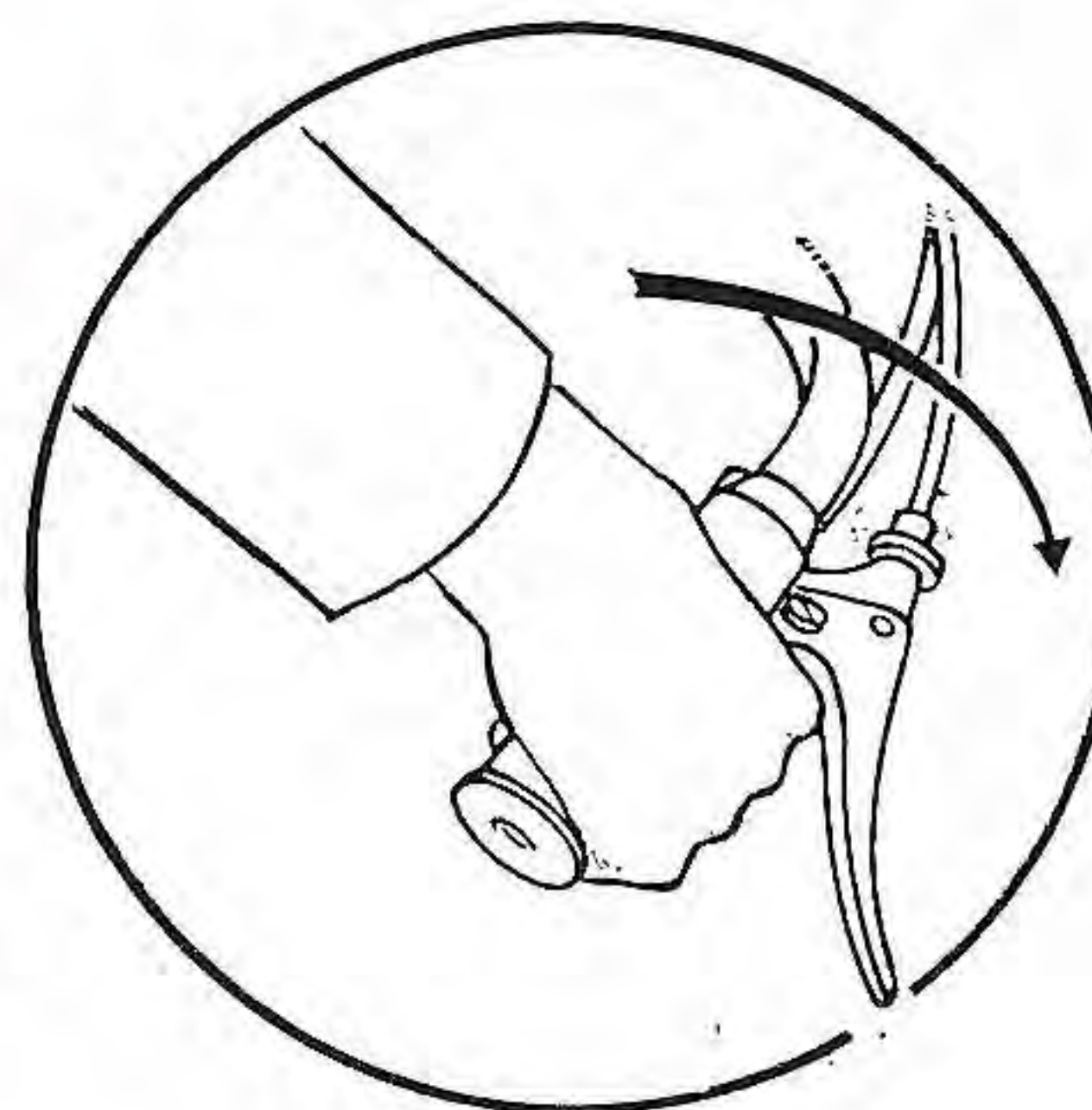


Fig. 2



Fig. 3



Fig. 4



Fig. 5

3^o Arrêter la roue arrière d'un coup de frein et laisser le moteur tourner au ralenti. Remettre la machine sur roues, et partir en ouvrant les gaz.

Ce mode de démarrage est utilisable en toute circonstance, mais il est particulièrement recommandé en côte, car on évite ainsi d'avoir à entraîner la machine jusqu'à la vitesse qui correspond à l'enclenchement de l'embrayage.

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

Par temps froid, pour faciliter le départ, agir sur le levier situé sur le guidon au pouce 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. Cette manœuvre ne doit être exécutée que si les conditions atmosphériques la rendent nécessaire. Toutefois, sur les modèles 40 et 50 non équipés du variateur « MOBYMATIC », **on doit utiliser le starter en toutes circonstances**, en insistant plus particulièrement par temps froid.

POUR RÉGLER LA VITESSE :

Le moteur ayant été lancé comme expliqué précédemment, **il suffit d'actionner la poignée des gaz dans le sens de l'accélération pour faire démarrer votre Mobylette** (Fig. 6).

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

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

Quand la vitesse de la Mobylette est de nouveau tombée à la vitesse d'un piéton (6 km/h), soit par freinage, soit par ralentissement en fermant les gaz, sans décompresser, le débrayage se déclenche et libère le moteur de la poulie d'entraînement.

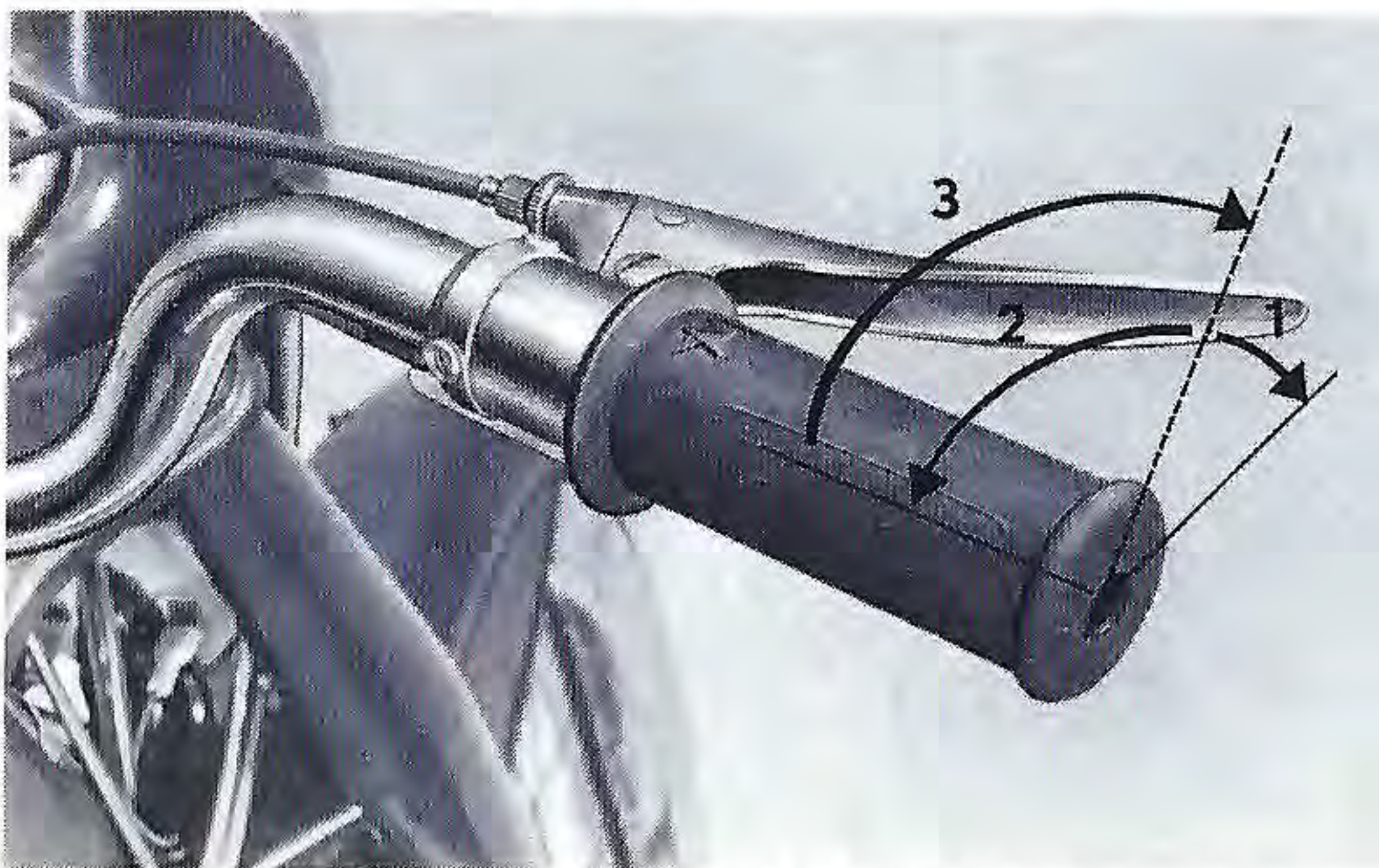


Fig. 6 : 1. Décompression - 2. Accélération - 3. Ralentissement

Avec la poignée tournante en position de repos, le moteur continue à tourner au ralenti.

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

Sur les modèles munis du changement de vitesse automatique « MOBYMATIC » la démultiplication se met d'elle-même au rapport correspondant aux conditions de route.

Dans les grandes descentes, il y a lieu d'utiliser le frein-moteur. La poignée tournante étant en position de repos, on peut actionner simultanément les deux freins pour produire un arrêt immédiat si nécessaire. Dans les très longues descentes, en montagne, ne pas fermer le robinet de carburant, car on supprimerait le graissage du moteur sans gain appréciable sur la consommation de carburant. La Mobylette est capable de monter les 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. Ne jamais descendre les côtes la poulie étant en position bicyclette, ce qui entraînerait le grippage du pignon sur la poulie. **Les modèles équipés du variateur de vitesse « MOBYMATIC » grimpent toutes les côtes sans qu'il y ait à pédaler.**

POUR ARRÊTER LE MOTEUR :

L'arrêt du moteur nécessite l'action du décompresseur par rotation à fond, vers l'avant (Fig. 6) de la poignée tournante.

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

RODAGE :

Nos moteurs possèdent des alésages à parois extrêmement dures en aluminium chromé et sont montés avec le minimum de jeu au départ. Avant 1 500 km le moteur ne peut donner toute sa puissance.

Le rodage doit s'effectuer correctement en utilisant la machine dans des conditions normales sans la laisser peiner ni chauffer anormalement en côte. D'autre part, ne pas utiliser trop longtemps le moteur à haut régime.

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

MISE EN BICYCLETTE

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 (Fig. 7). Pour enclencher le moteur à nouveau, tourner le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre. Le bouton doit être manœuvré **EXCLUSIVEMENT A LA MAIN**. En cas d'effort anormal, chercher la position d'enclenchement en avançant légèrement la machine. **NE JAMAIS FORCER.**

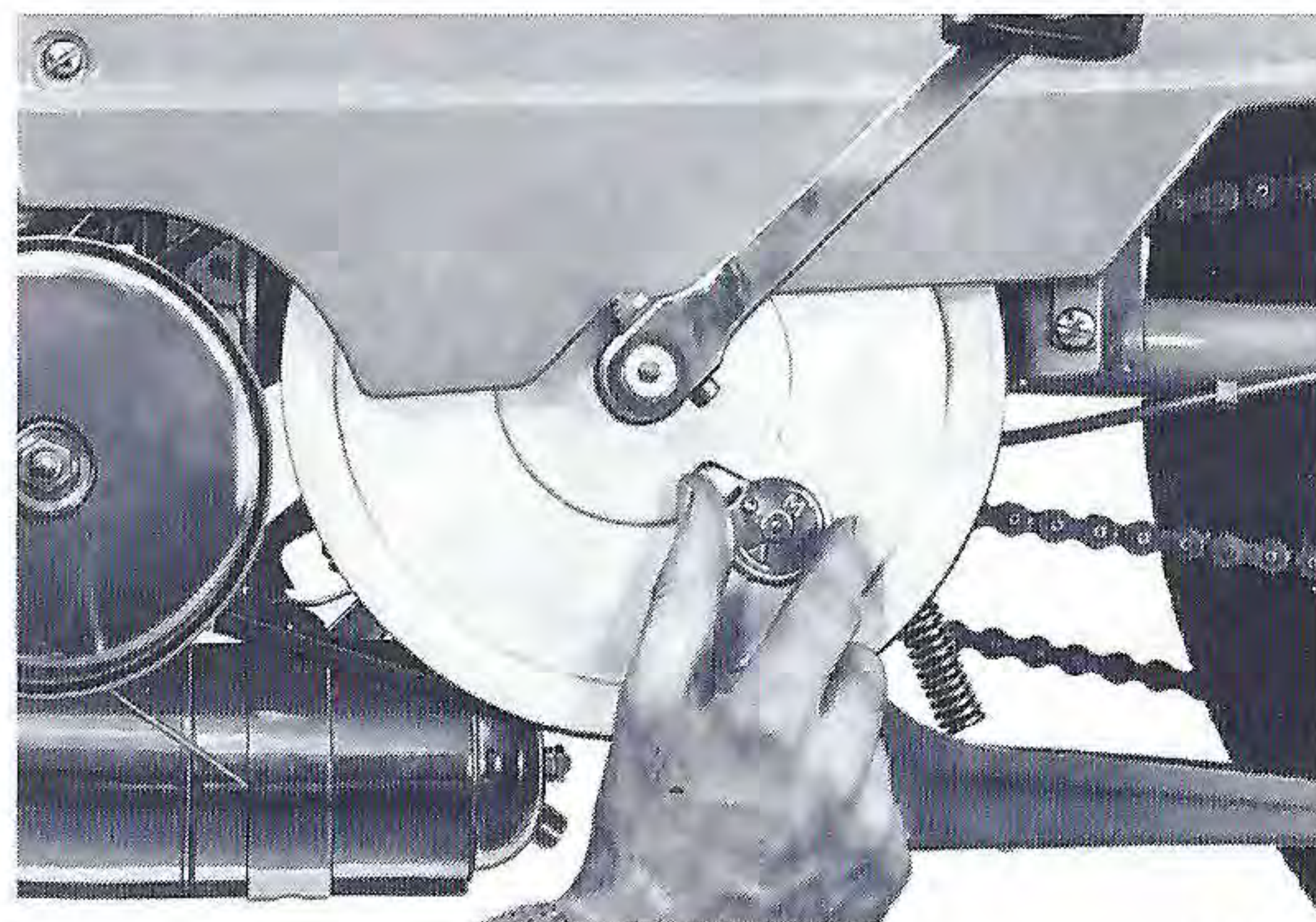


Fig. 7

GRAISSAGE

CHAINES :

Les chaînes moteur et pédalier doivent être essuyées avec un chiffon et graissées avec l'**huile BP ÉNERGOL SAE 50**.

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

GRAISSAGE :

Tous les 1 000 km

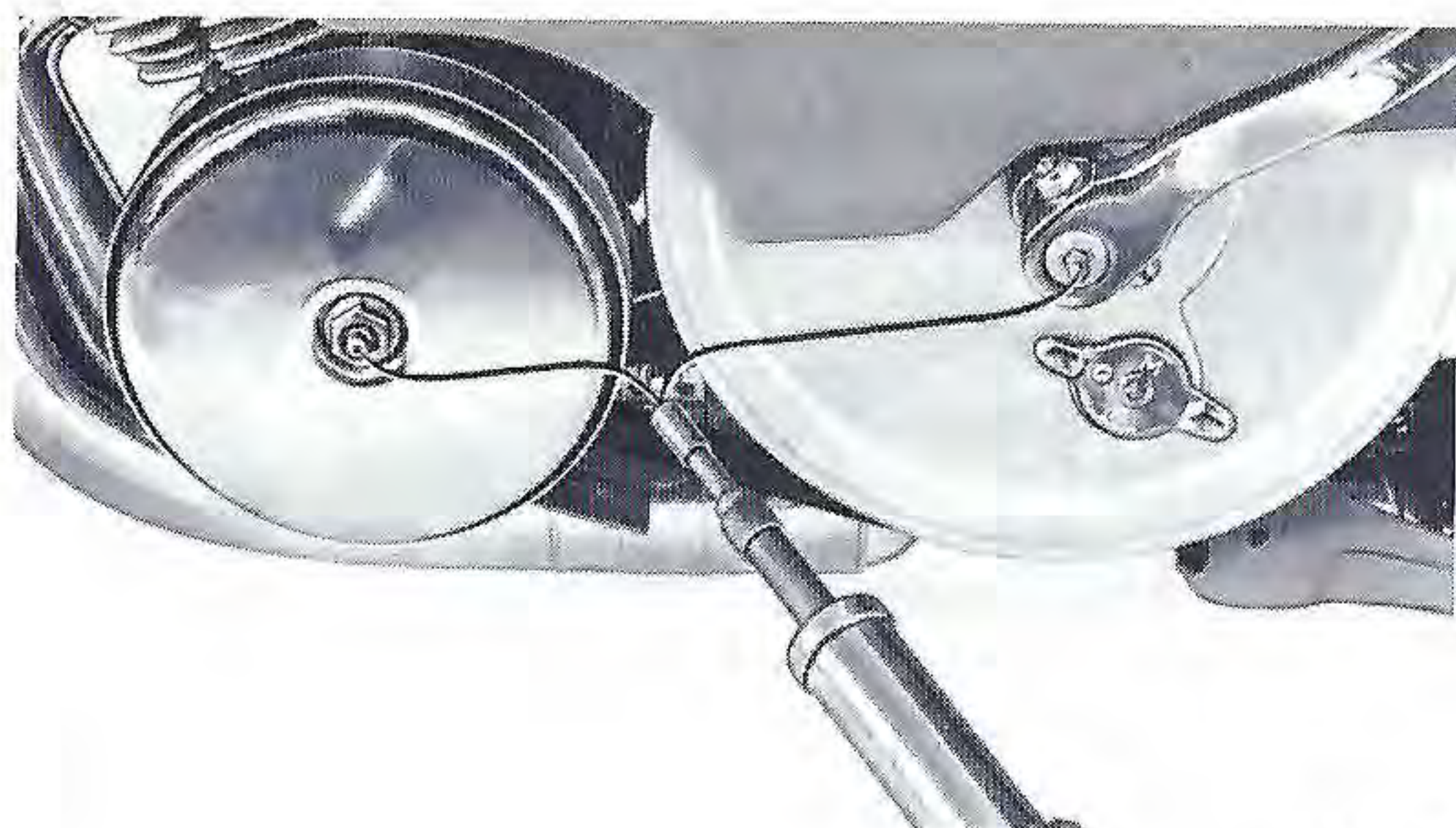


Fig. 8

PÉDALIER :

Graisser les roulements du relais de pédalier avec de la **graisse BP ÉNERGREASE C 3 G** (Fig. 8).

CHANGEMENT DE VITESSES

AUTOMATIQUE « MOBYMATIC » :

Graisser à la fois l'embrayage et le changement de vitesses automatique par le graisseur central, à la **BP ÉNERGREASE C 3 G**.

DIVERS :

Graisser l'entraînement de compteur à la **BP ÉNERGREASE C 3 G**. 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.

Tous les 1 000 ou 2 000 km

EMBRAYAGE AUTOMATIQUE

DOUBLE « DIMOBY » :

Graisser celui-ci avec une pompe à pression (graisseur au centre), en utilisant de la **BP ÉNERGREASE C 3 G** tous les 2 000 km en service normal, tous les 1 000 km en service comprenant arrêts et démarrages fréquents (Fig. 8).

MOYEURS : Tous les 6 000 km

Les moyeux avant et arrière doivent être garnis de **graisse BP ÉNERGREASE L 2 Multipurpose** sans excès tous les 6 000 km.

Tous les 12000 km, graisser les jeux de direction à la **BP ÉNERGREASE C3G**. - Mettre de temps à autre un peu d'huile aux entrées de câbles.

REGLAGES - ENTRETIEN

GUIDON :

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 étriers de fixation (Fig. 9).

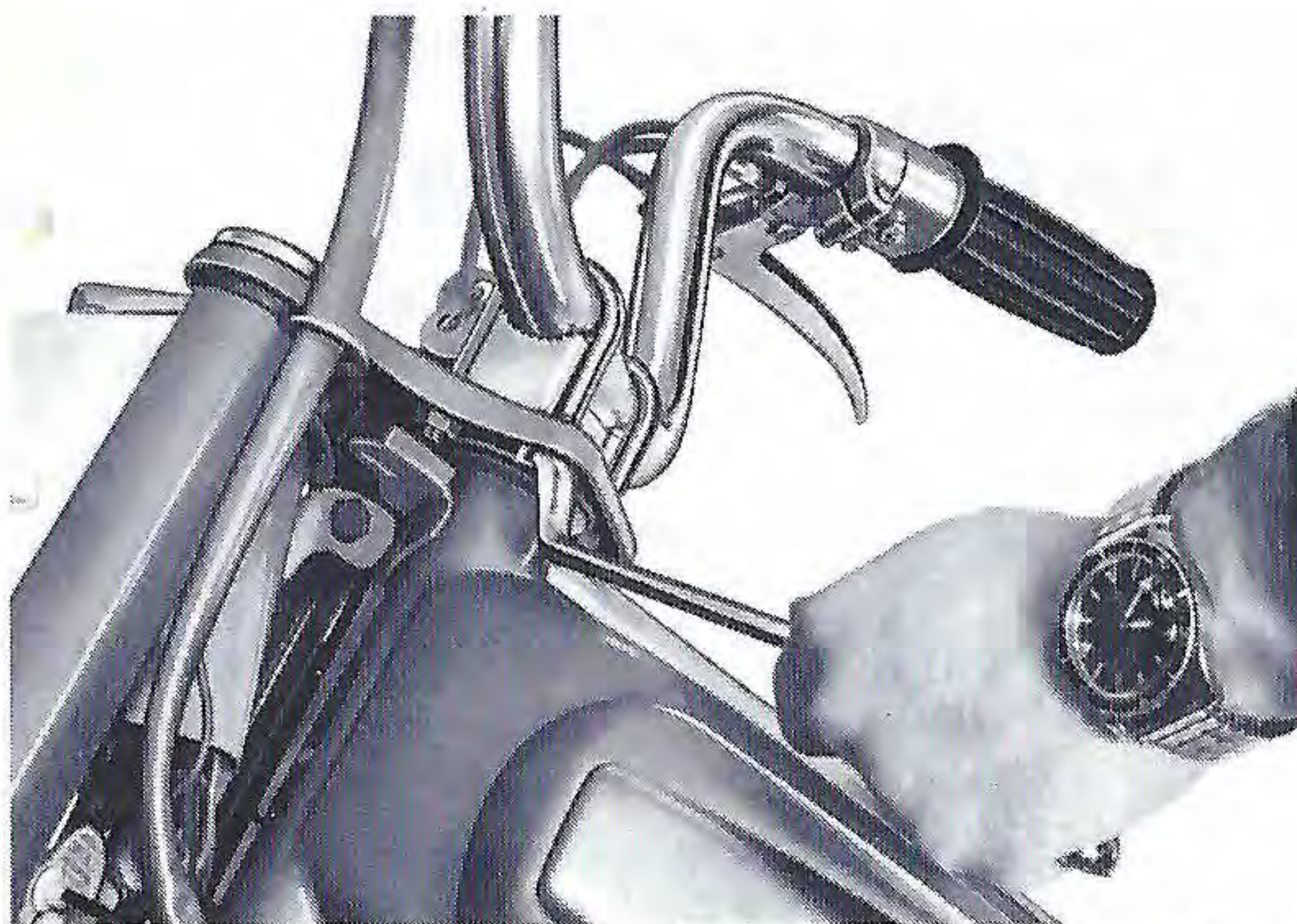


Fig. 9

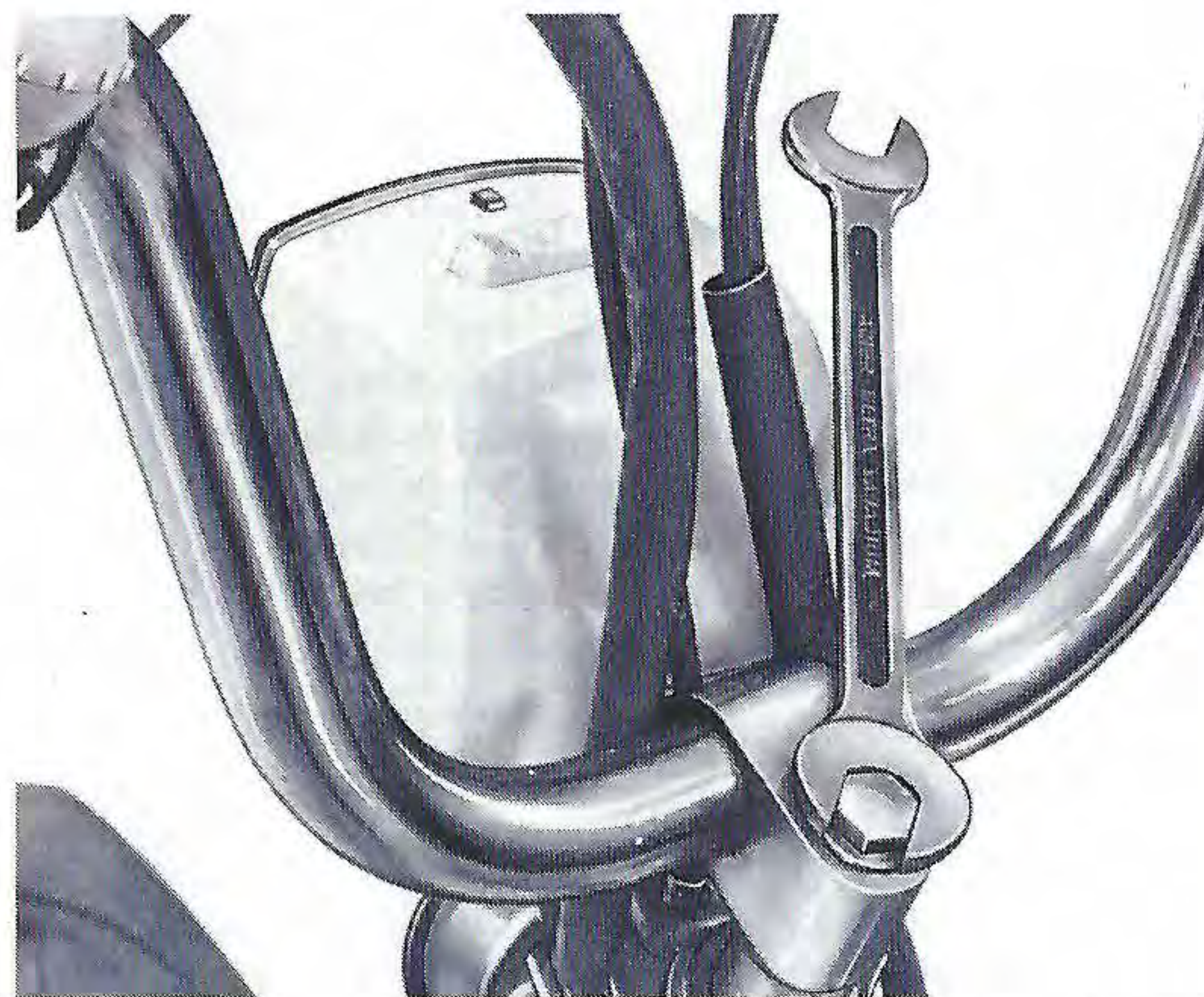


Fig. 10

Sur les machines non munies de fourche télescopique (fourche ordinaire) 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 (Fig. 10).

Prendre soin de ne pas trop remonter le guidon et veiller à ce que la partie supérieure des fentes du tube plongeur du guidon soit au moins à 2 cm au-dessous du contre-écrou de direction.

SELLE :

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

CHAINES :

La chaîne de transmission moteur, très renforcée, doit être tendue sans excès ; la régler en reculant la roue arrière : débattement total du brin inférieur en son milieu : environ 3 cm.

NOTA. *Sur les machines munies d'une suspension arrière oscillante, effectuer le réglage de tension de chaîne, la machine étant montée par un conducteur.*

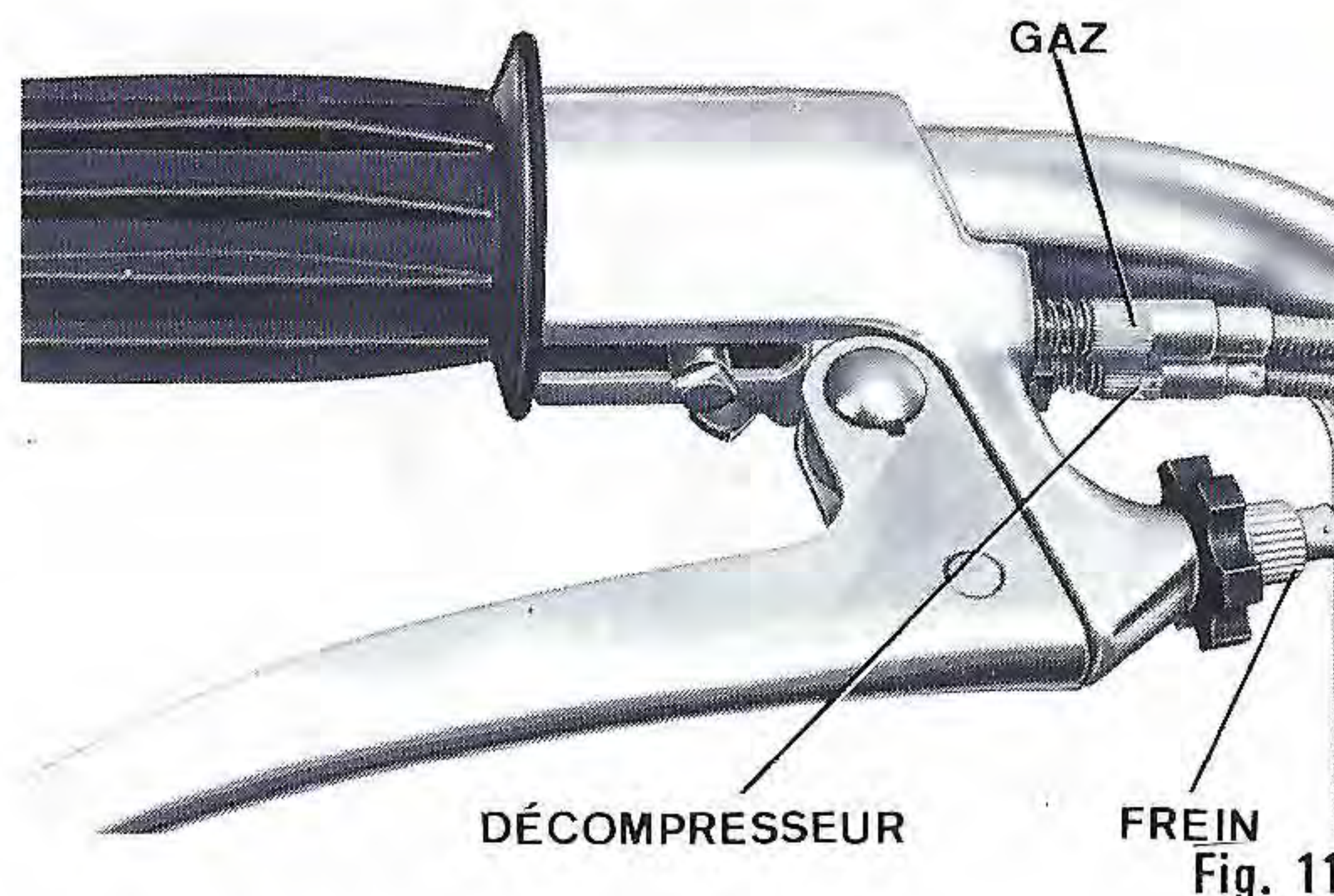
RÉGLAGE DES FREINS :

Le réglage des freins s'effectue au guidon (écrou et contre-écrou moletés) (Fig. 11).

RÉGLAGE DU DÉCOMPRESSEUR :

Le réglage du décompresseur s'effectue au guidon côté droit (Fig. 11). Le décompresseur doit ouvrir franchement (1 mm à la soupape). La poignée des gaz doit fermer entièrement les gaz avant la mise en action du décompresseur.

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



RÉGLAGE DES GAZ :

Ce réglage s'effectue au guidon, côté droit (Fig. 11). Laisser une légère garde sur la course du câble.

RÉGLAGE DU STARTER :

Ce réglage s'effectue au guidon côté gauche. Laisser une légère garde sur la course du câble.

AVERTISSEUR SONORE :

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

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 A, qu'il faut tourner dans le sens "Vissage" pour accélérer la vitesse de ralenti (Fig.13 et Fig.15), après avoir retiré le grand carter gauche. A noter que le câble des gaz doit avoir un léger jeu interdisant d'ouvrir le volet au braquage du guidon.



Fig. 12

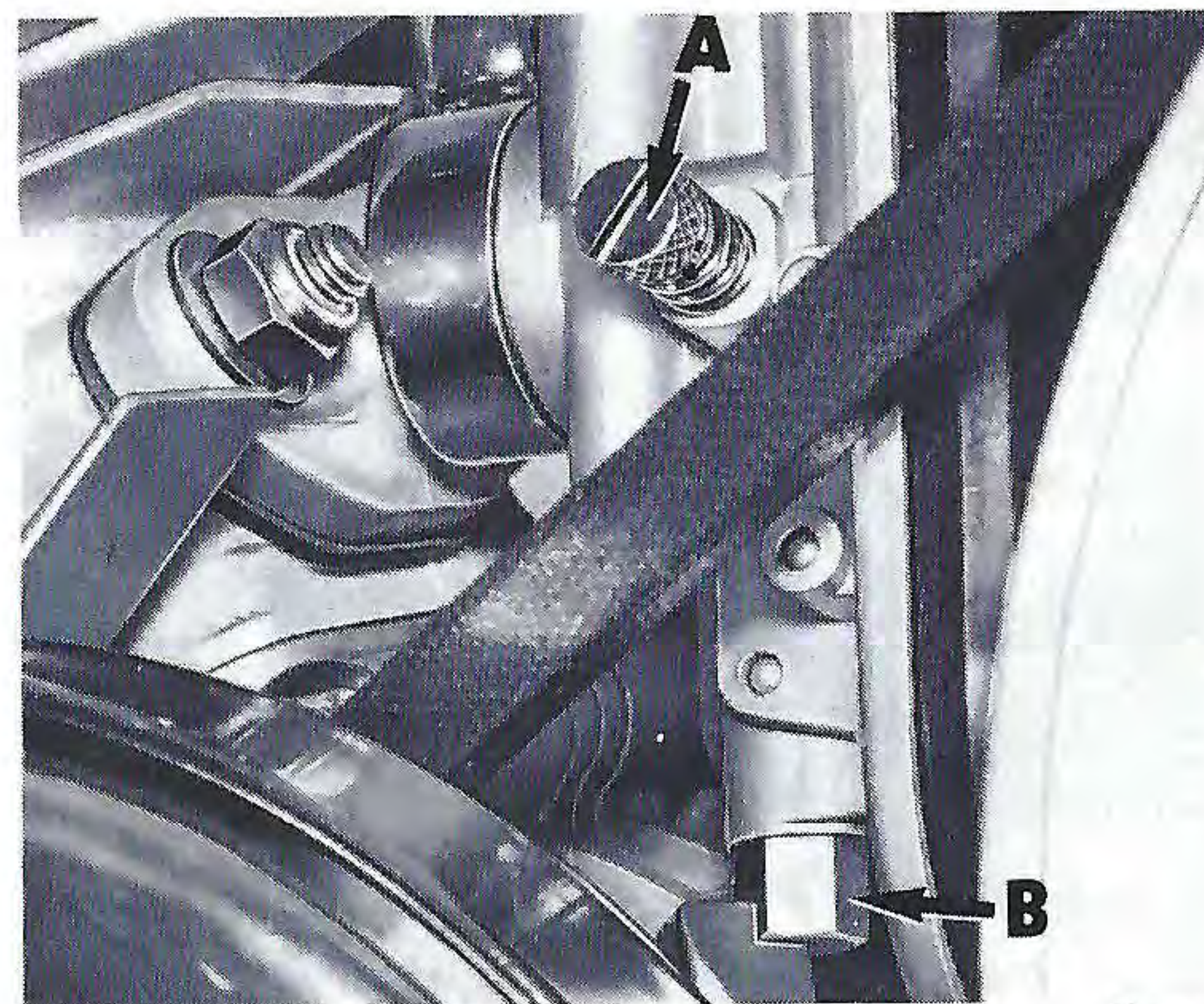


Fig. 13

Pour nettoyer le gicleur B, retirer le carter de chaîne gauche et démonter le gicleur avec un tournevis (Fig. 13) ou une clé de 8 (Fig. 15) (moteur à tubulure longue).

La Mobylette comporte deux filtres de carburant : un filtre de robinet et un filtre de carburateur. Pour démonter ce dernier, déposer d'abord le carter de chaîne droit (Fig. 12) ou gauche (Fig. 14). S'assurer de la propreté des filtres après tout démontage ou en cas de non-arrivée du carburant.

BOUGIE :

Nous vous recommandons l'utilisation 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 MAGNÉTIQUE - ALLUMAGE :

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

L'avance est de 2 mm. L'écartement des vis platinée est de 3 à 4/10 de millimètre. L'entretien du volant magnétique doit être confié à un Agent MOTOBECANE

ÉCLAIRAGE :

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

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

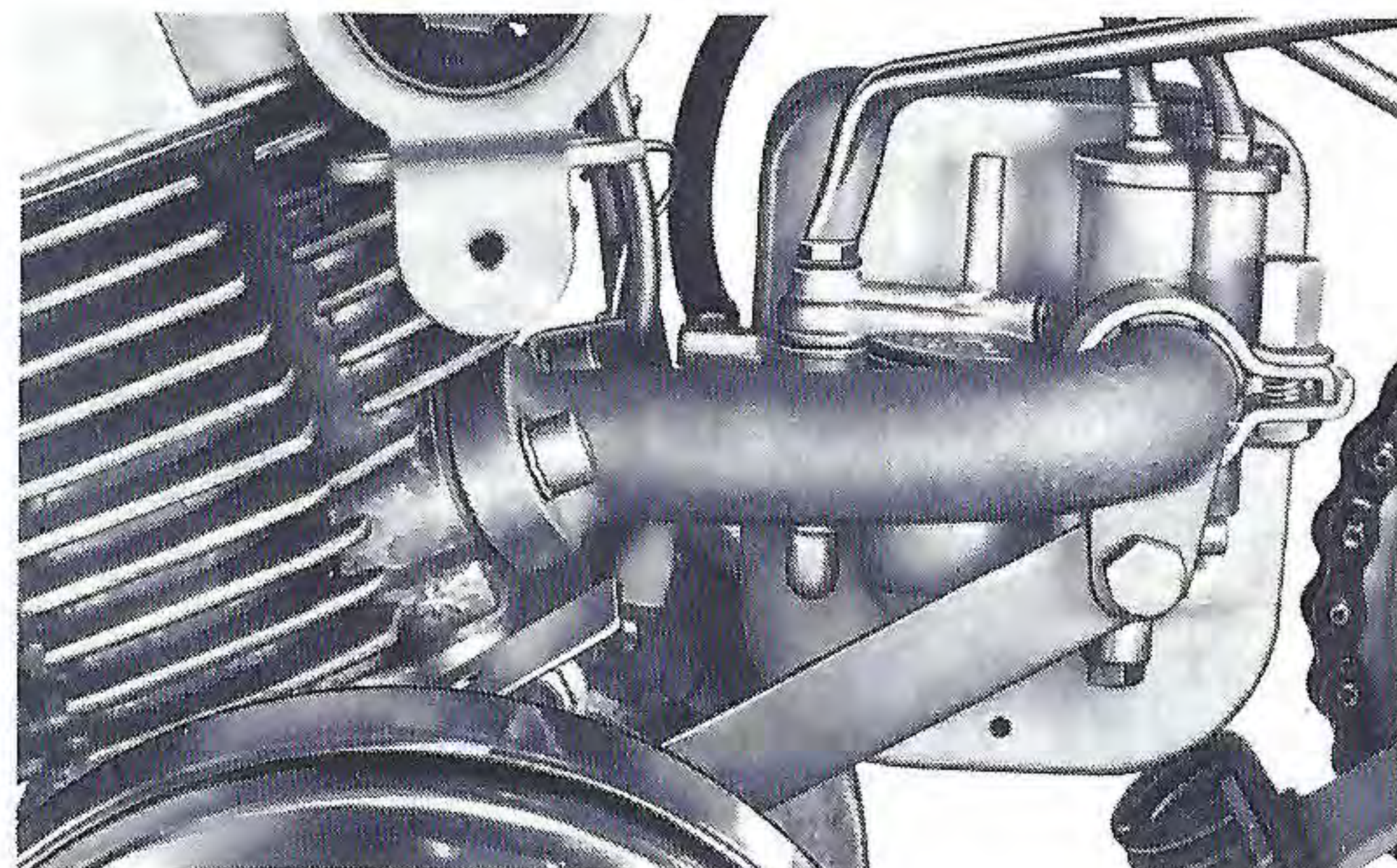


Fig. 14

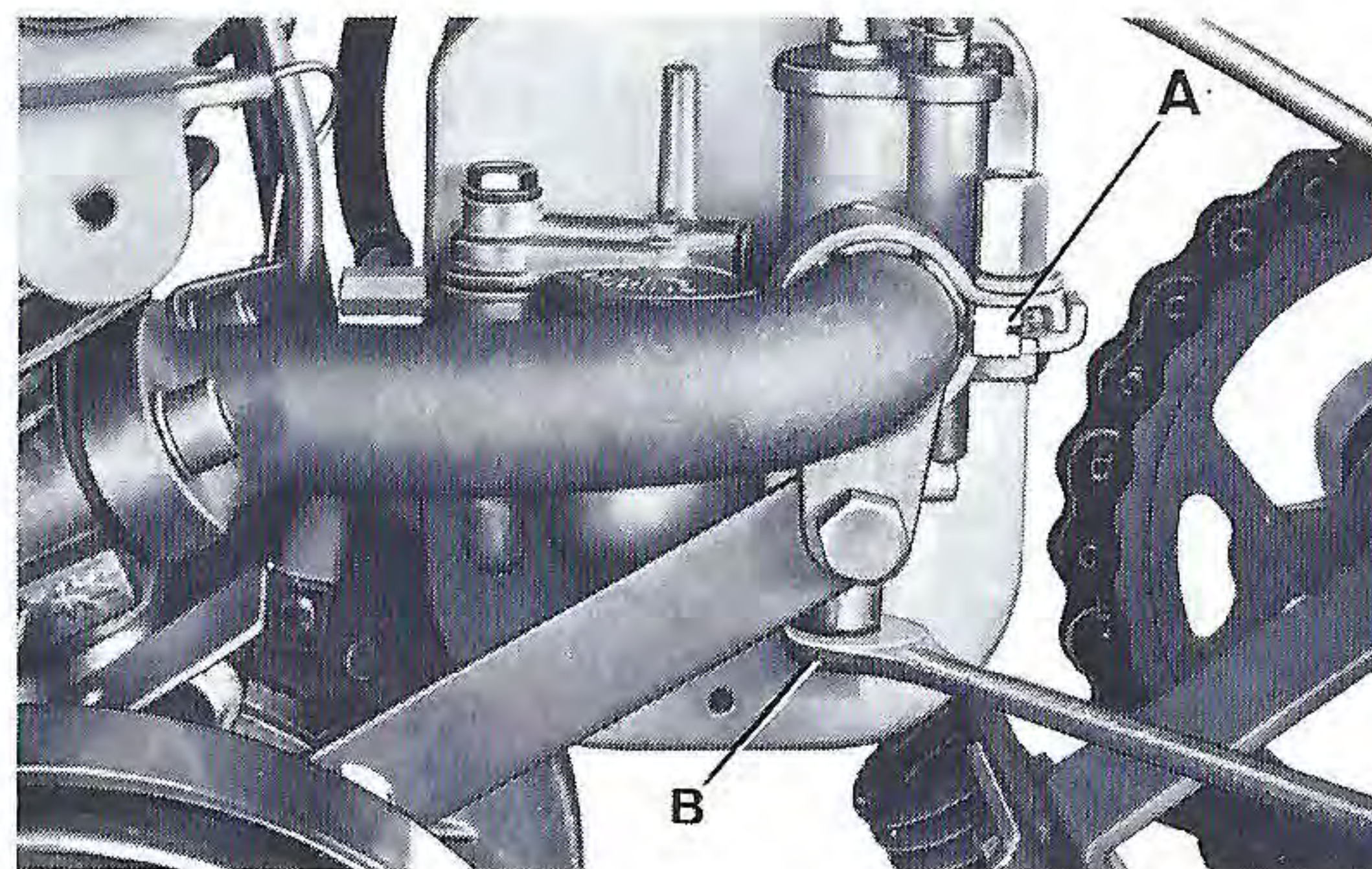


Fig. 15

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 montées sur la Mobylette sont les seules qui soient adaptées au volant magnétique.

Les canalisations électriques doivent être surveillées et maintenues en bon état.

CHANGEMENT D'AMPOULES :

Sur les modèles à fourche rigide la fixation de l'ensemble optique est assurée par une vis à la partie inférieure du phare, qu'il suffit de dévisser pour dégager l'optique.

Sur les modèles à fourche télescopique, dévisser les deux vis situées au bas de l'optique du projecteur.

Sur les modèles 85-88, presser la languette apparaissant sous le phare.

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.

DÉCALAMINAGE :

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

Tous les 6 000 km, on fera procéder par un Agent de la Marque au décalaminage de l'échappement, et tous les 12 000 km à un décalaminage plus complet (dessus de piston, culasse et lumière d'échappement).

Les chiffres de 6 000 et 12 000 km ne doivent pas être pris d'une façon absolue et il y a lieu de décalaminer dès que les symptômes suivants sont perceptibles :

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

INCIDENTS DE ROUTE

CREVAISONS :

Sur les Mobylettes non munies de suspension arrière, la roue arrière sort vers l'avant des pattes retournées, après que l'on ait fait sauter les deux chaînes.

Vérifier le réglage de la tension de chaîne au remontage.

Sur les Mobylettes munies d'une suspension arrière, 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 avancer la roue pour faire sauter les chaînes **sans dérégler les tendeurs**). Faire reposer les chaînes sur l'extrémité du bras oscillant. Déga-ger du levier le serre-câble de frein et faire sortir la roue. Au remontage, bien faire buter contre les tendeurs de chaîne la portée cylindrique des écrous d'axe.

Ne pas oublier d'engager la patte d'ancrage sur le téton de point fixe situé sur le bras oscillant.

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

Au remontage, faire attention à bien engager la patte d'ancrage (1) du tambour de frein (Fig. 16) sur le téton de point fixe.

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

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



Fig. 16

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.
- Dans le cas d'une bobine extérieure, vérifier si le fil d'arrivée n'est pas à la masse ou si le fil de masse n'est pas coupé.
- Si l'allumage ne fonctionne toujours pas, c'est que le volant ou l'antiparasite est défectueux. S'adresser à un Agent MOTOBECANE.

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 qui peut être dû 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, sur les machines à suspension arrière, le réglage de la tension de chaîne doit être effectué **la machine étant montée par un conducteur.**

SCHÉMA DE GRAISSAGE

JEUX DE DIRECTION
tous les 12000 km
BP Energrease C 3 G

MOYEU AVANT
tous les 6000 km
BP ENERGREASE
L 2 Multipurpose

DÉMULTIPLICATEUR
COMPTEUR
tous les 1000 km
BP ENERGREASE C 3 G

EMBRAYAGE
ou VARIATEUR
1000 à 2000 km
BP ENERGREASE C 3 G

POULIE
tous les 1000 km
BP ENERGREASE
C 3 G

CHAÎNE
tous les 1000 km
BP ENERGOL
MOTOR OIL SAE 50

MOYEU ARRIÈRE
tous les 6000 km
BP ENERGREASE
L 2 Multipurpose

TABLEAU DES OPÉRATIONS D'ENTRETIEN

OPÉRATIONS	1000 km	2000 km	3000 km	4000 km	5000 km	6000 km	7000 km	8000 km	9000 km	10.000 km	11.000 km	12.000 km
Graissage du relais de pédalier . .	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Graissage du renvoi de compteur .	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Graissage de la chaîne	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Graissage de l'embrayage et du changement de vites. automatique	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Graissage des moyeux						●						●
Graissage et réglage des jeux de direction												●
Vérifier écartement vis platinées .						●						●
Décalaminage échappement						●						●
Décalaminage complet												●

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 (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 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.

Nous préconisons exclusivement le mélange autolubrifiant

BP-ZOOM

La garantie de notre matériel est subordonnée à son seul emploi.

Vous ne devez rien ajouter au mélange autolubrifiant

BP-ZOOM

qui est disponible pour l'utilisation immédiate.

BP-ZOOM

n'est pas un mélange classique. Il est constitué d'essence automobile sans plomb et d'huile 2 temps spéciale.

Etudié en étroite collaboration avec BP, essayé des milliers d'heures au banc et sur la route, constamment adapté aux exigences nouvelles, il est commercialisé en bidons capsulés de 2 litres, ou débité aux pompes de la marque

BP-ZOOM



EXTRAIT
DU
CODE DE LA ROUTE

... Ce que vous devez savoir avant d'enfourcher votre ***Mobylette***

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**).

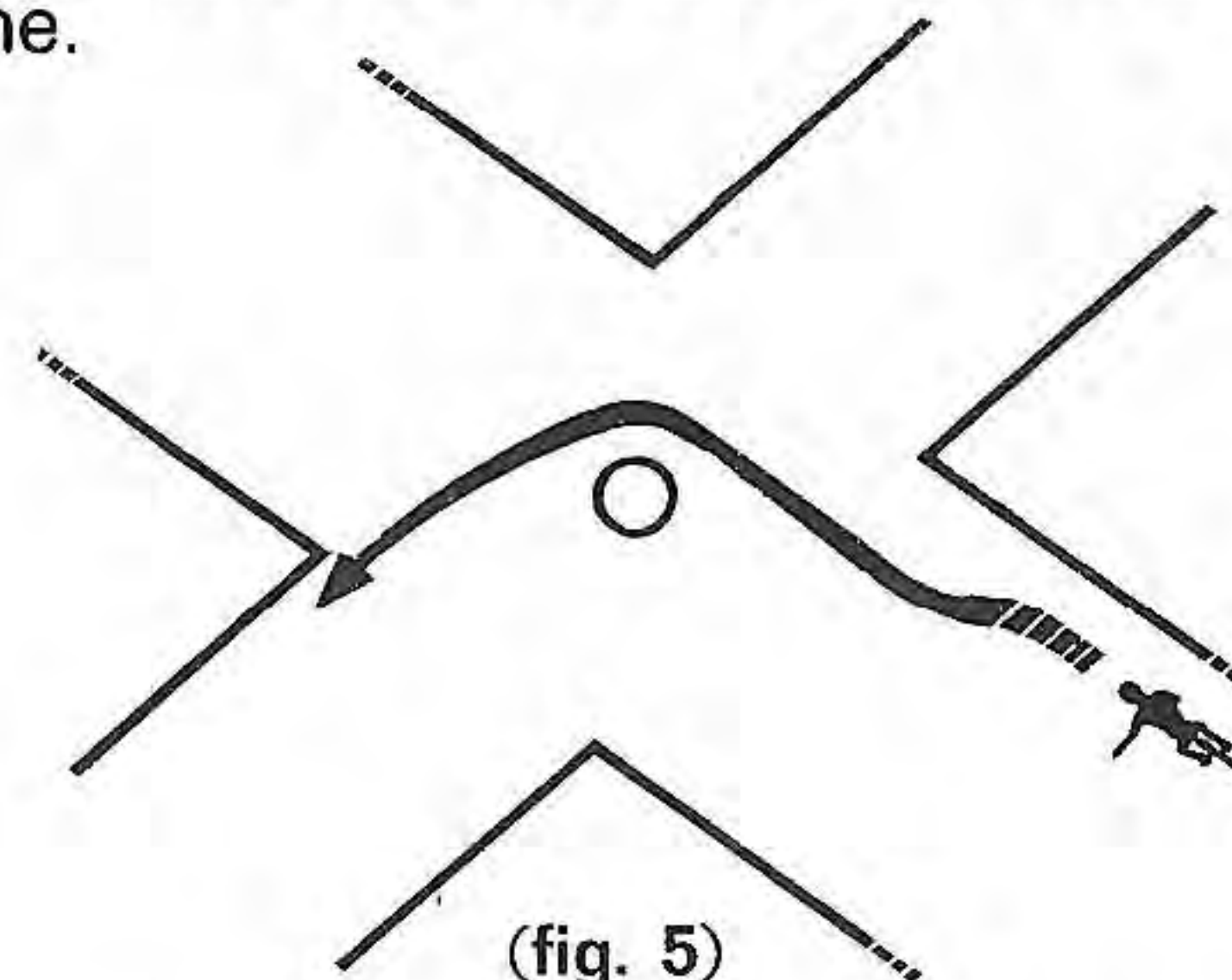
Quand une piste cyclable existe, elle est obligatoire pour les cyclomoteurs.

Attention au panneau DANGER (panneau 18).

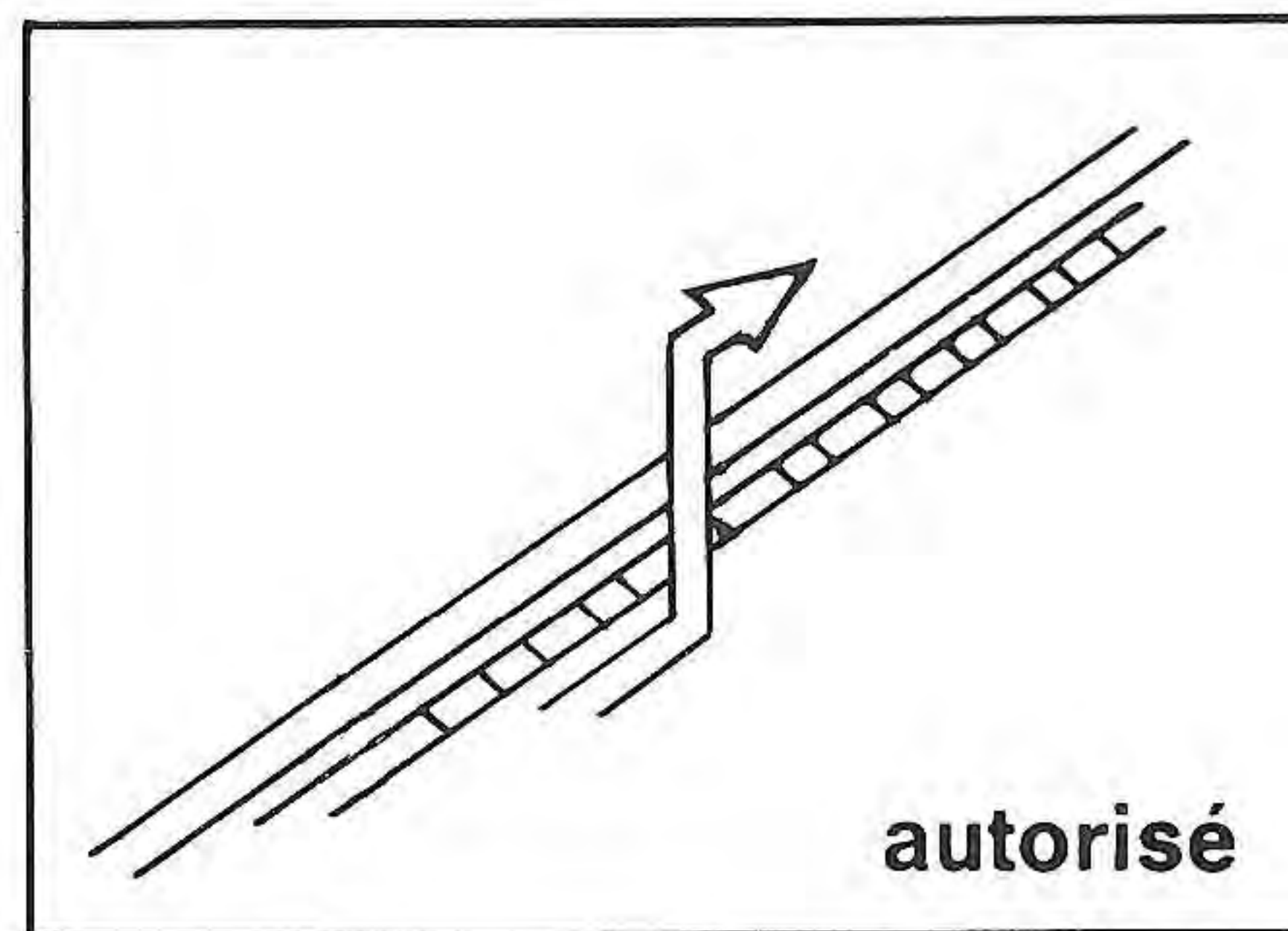
DEPASSEMENTS ET CHANGEMENT DE DIRECTION :

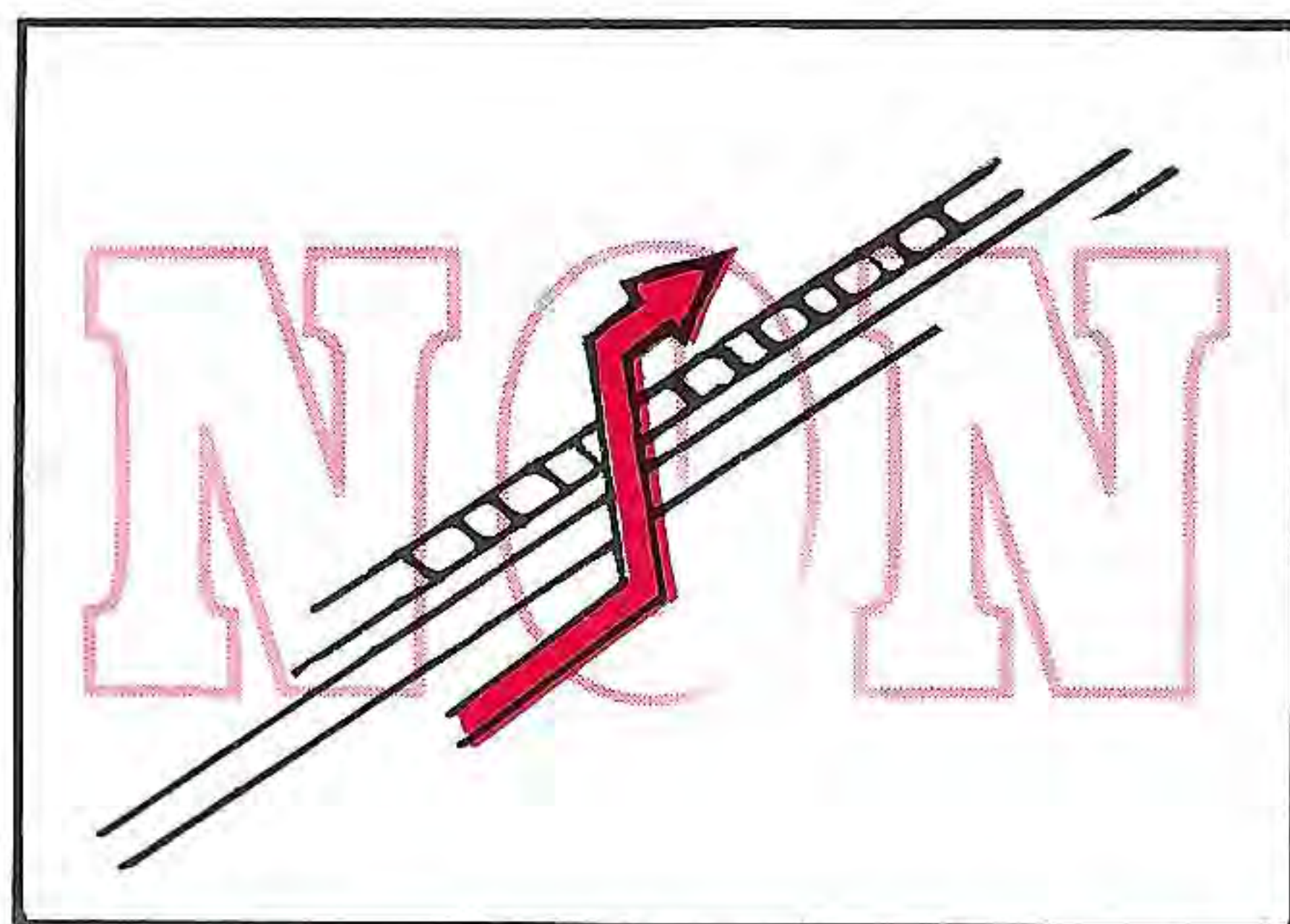
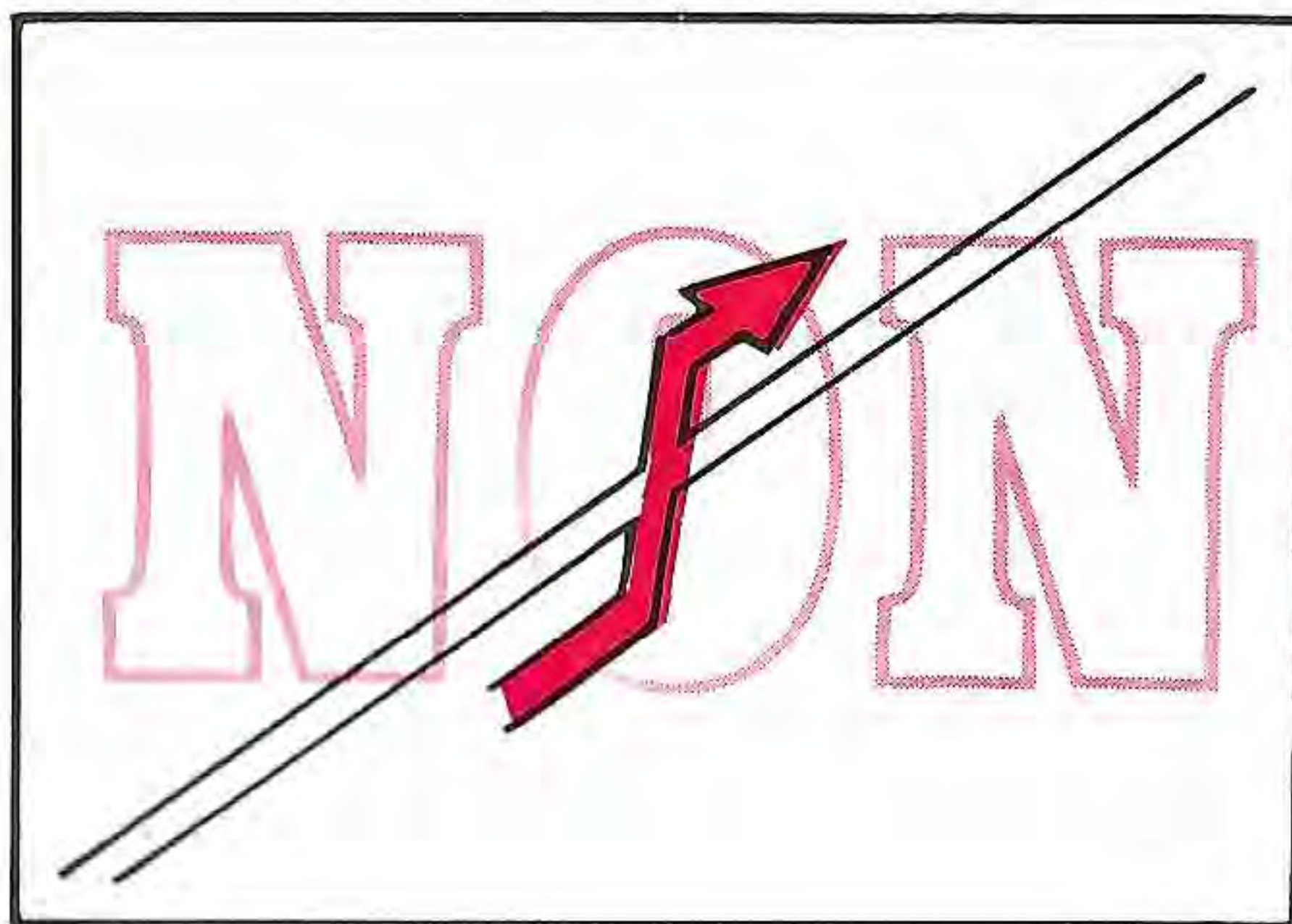
- Il est interdit de doubler à droite.
- Assurez-vous que la voie est libre en avant et en arrière (notamment qu'aucun véhicule ne s'apprête à vous doubler), faites signe de la main et déboîtez à gauche.
- Après dépassement, reprenez progressivement votre droite.
- Pour tout changement de direction,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

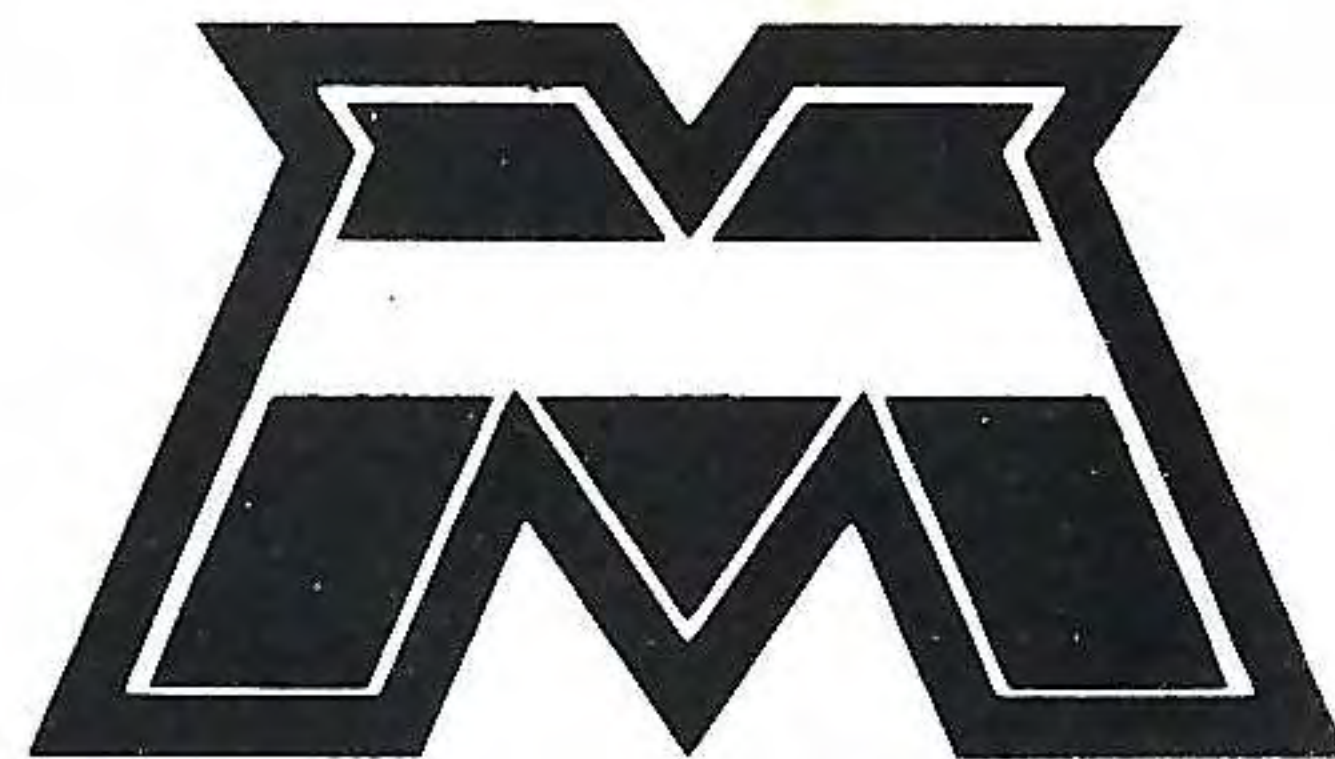
STATIONNEMENT

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.

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.



SIGNALISATION ROUTIÈRE



1 - Sans 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



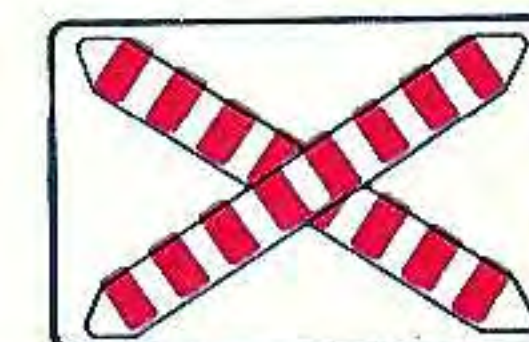
10 - STOP



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-Pantr.

PRÉCONISATION
EXCLUSIVE

BP-ZOOM

