

MOTOBÉCANE



Société Anonyme au Capital de 524 000.000 de Francs
Siège Social : 16, RUE LESAULT - PANTIN (Seine)

Atelier de Réparations, Pièces détachées et livraisons
des commandes prises à l'Usine : **13, RUE BEAUREPAIRE**

Téléphone : VILLETTE 88-50 (4 lignes gr.)

Adresse Télégr. : MOTOBÉCANE-PANTIN

C. C. P. 1597-97 Paris

R. C. Seine 217.036 B

Adresser les correspondances
Boîte postale n° 49-PANTIN

VÉLOMOTEURS Z 46 C "MOBYCLUB"

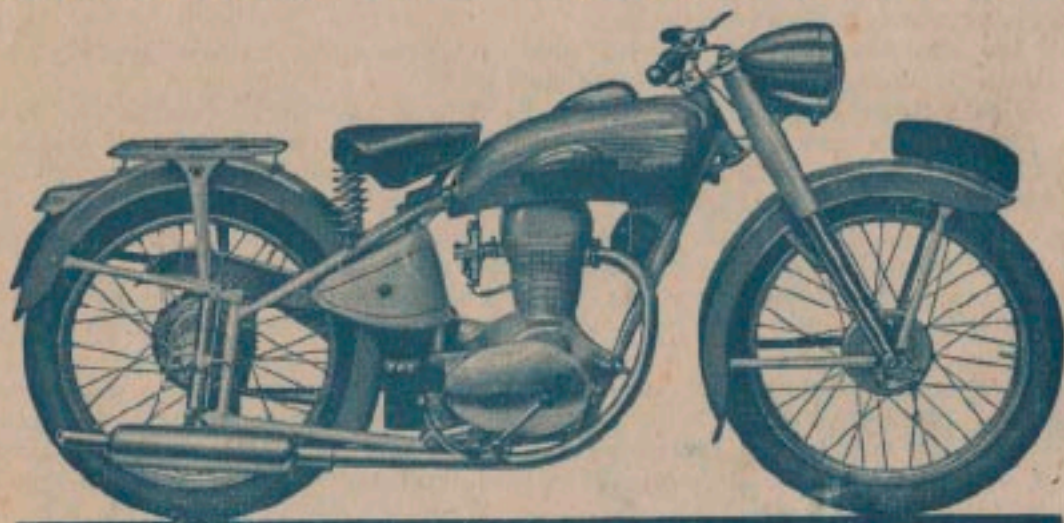
4 TEMPS - 125 cm³



MOTOCYCLETTES TYPE Z 2 C

4 TEMPS - 175 cm³

GRAISSAGE - ENTRETIEN



L'ATELIER DE RÉPARATIONS et le SERVICE DES PIÈCES DÉTACHÉES sont ouverts tous les jours
de 8 h. à 11 h. 30 et de 13 h. 30 à 17 h. sauf Vendredi fermeture à 15 h. - Fermés le Samedi

N'oubliez pas que : **si vous évitez de surmener votre machine** très long-
temps et économiquement, elle vous donnera entière satisfaction.

AVANT-PROPOS

Nous avons édité cette notice en vue de permettre à nos clients de tirer la meilleure performance de leur machine.

C'est pourquoi nous conseillons à tout client de notre Marque de lire attentivement ce petit ouvrage, et de suivre rigoureusement tous nos conseils.

De même — et toujours dans leur propre intérêt — nous recommandons à nos clients d'être en règle avec leur assurance et de se conformer strictement aux dispositions du Code de la Route.

D'autre part, nos machines sont garanties pendant six mois à partir du jour de sortie de nos usines; cette garantie ne s'applique, cependant, ni aux machines qui comporteraient des pièces autres que celles de notre fabrication, ni en cas de non-observation des prescriptions de cette notice. Elle se limite au remplacement des pièces détachées reconnues défectueuses par notre service technique. Par contre, les frais de main-d'œuvre, de démontage, d'entretien et de remontage, restent à la charge du client.

Cette machine fait l'objet de nombreux brevets français et étrangers : S.G.D.G., P.V. 579.967, 855.887, P.V. 529.753, P.V. 535.082, P.V. 545.030, 905.403, 854.219 et de nombreux dépôts de modèle.

GRAISSAGE

MOTEUR

Le graissage du moteur est une opération extrêmement importante, dont dépendent la durée ainsi que le rendement du moteur. C'est pourquoi il est indispensable de suivre rigoureusement nos prescriptions en cette matière.

Le moteur, l'embrayage, la boîte de vitesses et les organes de commande de ces deux derniers appareils sont logés en un carter unique.

Le graissage de cet ensemble est assuré par une circulation d'huile en circuit fermé avec un seul orifice de remplissage situé à l'arrière du moteur. Le bouchon de vidange est situé à la partie inférieure du moteur.

L'évacuation de l'air du carter est assurée à l'aide d'un distributeur rotatif, solidaire du vilebrequin, qui envoie l'air dans un espace réservé à cet effet, et où les vapeurs d'huile se condensent.

Les vapeurs d'huile prélevées dans le chapeau de culasse graissent au passage la culbuterie, sans excès ni défaut.

Nos moteurs sont expédiés sans huile. Il y a lieu par conséquent de faire le plein d'huile avant de mettre votre machine en marche pour la première fois. Verser, dans ce but, par l'orifice de remplissage, 1 litre 3/4 d'huile CASTROL XXL. Le niveau est atteint lorsque l'huile affleure le trou de remplissage.

Pendant la première période de rodage, qui est de 2.000 kilomètres environ, il est indispensable de renouveler 3 ou 4 fois l'huile du moteur.

Passé cette période, il y a lieu de remettre de l'huile fraîche le plus souvent possible, tous les 1.000 kilomètres, au minimum, de manière à rétablir le niveau normal.

Vidanger entièrement le moteur tous les 2.000 kilomètres. Nous conseillons l'emploi, pendant la période de rodage, et, également, par la suite, de l'huile CASTROLLO, mélangée à l'essence dans la proportion indiquée par le fabricant, afin d'assurer, en plus du graissage normal, la lubrification de la partie haute du cylindre.

VOLANT MAGNÉTIQUE

A chaque vérification de l'écartement des vis platinées, mettre quelques gouttes d'huile fine sur le feutre graisseur de la came.

SUSPENSION ARRIÈRE

Graisser tous les 1.000 kilomètres avec la pompe à pression, employer l'huile CASTROL XL.

CHAÎNE

Veiller à ce que la chaîne soit toujours bien graissée. Elle devra être démontée tous les 1.500 kilomètres environ, et nettoyée au pétrole. La tremper ensuite dans un bain d'huile CASTROL DG, chauffée, de façon que l'huile s'introduise bien dans les rouleaux; laisser les chaînes dans ce bain jusqu'après refroidissement, et les essuyer avant de les remonter.

FOURCHE TÉLESCOPIQUE

Les fourches télescopiques sont garnies au départ d'usine. Tous les 2.000 kilomètres introduire la valeur d'une pompe à pression dans chaque montant d'une huile fluide, SAE 10 par exemple. Une huile trop épaisse durcirait la fourche par temps froid, un excès d'huile provoquerait des suintements.

AUTRES ORGANES

Tous les 2.000 kilomètres environ graisser les moyeux de roues avec la pompe à pression ou en retirant la broche, et, tous les 1.000 kilomètres, les commandes de freins et les différentes petites articulations.

Pour les graisseurs à pression, ainsi que pour les articulations non munies de graisseurs, employer l'huile CASTROL XL.

Tous les 2.000 kilomètres, graisser, avec la pompe à pression, le renvoi de prise de compteur: graisseur situé sur le couvercle gauche du moteur.

ENTRETIEN ET RÉGLAGE

Toutes les opérations ci-dessous devront, de préférence, être confiées à un agent de notre Marque, qui s'en chargera moyennant une dépense modique.

DISTRIBUTION

Après un long service, si la distribution devient bruyante, il y a lieu de vérifier le jeu des soupapes. Pour cela dévisser l'écrou situé sur le chapeau de culasse, retirer le chapeau en le faisant glisser du côté droit sans détériorer le joint.

Vérifier le jeu sous les soupapes, qui doit être de $1/10^e$ de millimètre environ. Ce réglage s'effectue facilement à l'aide d'une cale d'épaisseur interposée entre le grain du culbuteur et l'extrémité de la queue de soupape. Le réglage proprement dit s'effectuant par le vissage ou le dévissage de la rotule et du contre-écrou situés à l'autre extrémité du culbuteur.

Le chapeau de culasse se remet en procédant de façon inverse. Prendre soin du joint, qui ne doit pas être collé.

CALAGE DU MOTEUR

Il n'y a pas lieu de craindre un dérèglement possible du moteur. Nous indiquons cependant le tableau de réglage de nos moteurs, qui est le suivant:

125 cm3
AVANCE OUVERTURE ADMISSION 22° ou 2,7 mm. avant point mort haut.
RETARD FERMETURE ADMISSION 45° ou 6,6 mm. après point mort bas.
AVANCE OUVERTURE ECHAPPEMENT 60° ou 11,7 mm. avant point mort bas.
RETARD FERMETURE ECHAPPEMENT 20° ou 2,2 mm. après point mort haut.

175 cm3
AVANCE OUVERTURE ADMISSION 22° ou 3,2 mm. avant point mort haut.
RETARD FERMETURE ADMISSION 45° ou 7,7 mm. après point mort bas.
AVANCE OUVERTURE ECHAPPEMENT 60° ou 13,8 mm. avant point mort bas.
RETARD FERMETURE ECHAPPEMENT 20° ou 2,6 mm. après point mort haut.

Le jeu de réglage doit être de $2/10$ de millimètre environ.

BOUGIES

La distance entre les électrodes de la bougie doit être comprise entre 4 et 6/10 de mm.

La bougie devra être serrée normalement sur son siège. Remplacer tout joint qui serait trop aplati par suite de son service.

Changer la bougie au cas où elle ne conviendrait pas à votre moteur. Une bougie qui aura fait, pour une raison quelconque, de l'auto-allumage, est inutilisable.

RODAGE ET DÉCALAMINAGE

Les soupapes devront être rodées au bout d'un certain temps, et dès que le moteur aura manifesté une tendance à tousser (à moins que cet ennui ne provienne d'un dérèglement de l'allumage ou de la carburation).

Pour retirer la culasse (carburateur, échappement et réservoir d'essence enlevés), ôter le chapeau de culasse et, au moyen d'une clef à positions multiples, retirer les quatre écrous de culasse et leurs rondelles. L'opération peut être facilitée par le retrait d'une colonnette arrière.

Au bout d'un certain temps de marche les culasses peuvent être recouvertes d'une légère couche de carbone, appelée habituellement calamine. Dans les moteurs graissés à l'aide de l'huile que nous recommandons, cette couche de carbone est facile à enlever à l'aide d'un grattoir qui sera en cuivre de préférence, afin d'éviter de rayer les pièces.

Il est utile de faire suivre le décalaminage du moteur du nettoyage complet de la pipe d'admission, du tube et du pot d'échappement.

VOLANT MAGNÉTIQUE

Le volant magnétique NOVI, à avance automatique, assure l'allumage du moteur et l'éclairage. Ce volant permet l'accès aux vis platinées par un regard portant la plaque d'immatriculation.

L'écartement des vis platinées est de 4/10 de mm.

Le volant ne nécessite aucun entretien autre que la vérification de l'écartement des vis platinées, après les premiers 200 kilomètres, ensuite tous les 1.000 kilomètres. Un mauvais réglage occasionne des difficultés de mise en marche.

En procédant à cette vérification, il est utile de mettre quelques gouttes d'huile fine sur le feutre graisseur de la came, comme il est indiqué d'autre part. Sauf le réglage des vis platinées, les réparations du volant magnétique devront toujours être confiées à un spécialiste qualifié.

Si l'on veut, pour une raison quelconque, retirer le plateau du volant magnétique, enlever le carter de chaîne, la clavette de la pédale de mise en marche et les trois vis de fixation. Pour retirer le volant, enlever la came et la vis (filetage à gauche) et se servir des trous taraudés à 8 pas 100, sur toute leur longueur pour fixer un extracteur. Le volant porte un repère qui, à la partie supérieure, correspond au point mort haut.

Le calage est :

125 cm³ — 1,7 mm. à tout retard (soit 7,5 mm. à toute avance).

175 cm³ — 2,1 mm. à tout retard (soit 8,1 mm. à toute avance).

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

Le volant magnétique alimente directement les filaments code et phare, en outre il maintient en charge une batterie par l'intermédiaire d'une cellule redresseuse et d'une lampe régulatrice éclairant un voyant situé dans le phare. La batterie alimente l'avertisseur, la veilleuse et la lanterne arrière. Du bon entretien de la batterie dépend le bon fonctionnement de l'installation. La batterie est accessible sans démontage. Le niveau du liquide doit affleurer les trois orifices

du remplissage. En cas de nécessité compléter avec de l'eau distillée.

En marche normale le voyant de charge doit s'éclairer, il doit s'éteindre à l'arrêt.

S'il ne s'allume pas, vérifier les canalisations et changer, si elle est grillée, la lampe régulatrice 9 V - 1,8 A. Si le voyant restait allumé à l'arrêt, débrancher la batterie au plus tôt, vérifier les canalisations, changer la cellule si nécessaire.

Après un arrêt de plusieurs mois, la batterie doit reprendre sa charge normalement, sinon vérifier cette dernière.

CARBURATEUR

Cet appareil bien réglé doit assurer, en toutes circonstances, une carburation correcte.

Réglage des carburateurs :

125 cm³

Marque Amac, type 903/065 Y. Volet 6 T. Calibreur 80. Gicleur 75 au départ, 70 après rodage. Ralenti 32. Cheminée n° 4.

Marque Gurtner, type RN 13-D. Volet 7. Gicleur 29 au départ, 28 après rodage. Aiguille S, position haute.

175 cm³

Marque Amac, type 4-130/430. Volet 4/3. Gicleur 75 au départ, 70 ou 65 après rodage suivant condition d'utilisation. Aiguille au deuxième cran d'en haut. Ralenti 1/2 tour ouvert.

Marque Gurtner, type M 20-D. Volet 8. Gicleur 36 au départ, 35 après rodage. Aiguille position milieu.

EMBRAYAGE

Cet appareil absolument inusable fonctionne dans l'huile. Au cas où l'on constaterait un patinage de cet appareil, il y aurait lieu d'augmenter la tension des ressorts.

Régler soigneusement la commande qui doit toujours au repos présenter un certain mou. Agir au besoin sur l'écrou de réglage situé au centre du couvercle, la course à l'embrayage, mesurée à cet écrou, doit être de 2,5 mm. Pour enlever le couvercle retirer l'écrou de réglage, défaire les vis du couvercle, y compris la broche située de l'autre côté du moteur en haut du plateau du volant magnétique.

Pour augmenter la tension des ressorts resserrer alors de la même quantité les six écrous des ressorts d'embrayage.

SÉLECTEUR

Ce dernier, bien conduit, ne demande aucun réglage. En cas de suintements, resserrer le presse-étoupe.

Pour retirer le sélecteur et la commande des vitesses, sortir le moteur du cadre latéralement, enlever les douze vis, le moteur étant en deuxième vitesse. Le remontage est facilité par le bouchon de vidange formant regard.

CHAÎNE

La chaîne devra toujours être bien graissée (voir à ce sujet notre recommandation du chapitre graissage). Ne jamais tendre une chaîne à l'excès, sous peine de détériorer les pignons, sans cependant la laisser flotter exagérément.

Pour tendre la chaîne desserrer légèrement la broche et l'écrou du faux moyeu (écrou moleté situé sous l'entretoise côté gauche) avant d'agir sur les tendeurs.

L'écrou du faux moyeu doit être serré sans insister.

MOYEURS ET FREINS

Pour retirer la roue arrière, enlever les trois vis d'entraînement et la broche au moyen de la clef spéciale, l'entretoise tombe d'elle-même et la roue échappe en penchant légèrement la machine vers soi. Pour remonter, procéder en sens inverse. Avant remontage, bien graisser la broche et les vis.

Pour retirer la roue avant de la fourche télescopique, desserrer d'abord les deux pinces des pattes qui tiennent la broche. Dévisser ensuite l'écrou de broche et retirer la broche. La roue tombe, le plateau de frein avec les mâchoires restant suspendu au câble de commande. Au remontage, ne pas trop serrer l'écrou de broche, la rigidité étant assurée par les pinces, serrées en dernier lieu. S'assurer alors que la fourche joue librement.

En ce qui concerne les freins, il y a lieu de régler les câbles ou tiges de commandes en fonction de l'usure des garnitures.

PNEUMATIQUES

Vérifiez fréquemment la pression des pneus, qui doit être constamment de 1 kg. 200 environ à l'avant et 1 kg. 500 à l'arrière en solo, et de 1 kg. 500 à l'avant et 2 kgs à l'arrière avec passager. Un pneu trop gonflé diminue le confort de la machine, et risque de se déchirer; un pneu gonflé insuffisamment s'use rapidement, se coupe et risque également de se déchirer.

CONDUITE DE LA MACHINE

AVANT LE DÉPART

Faire le plein d'essence. Nous renouvelons notre conseil en ce qui concerne l'emploi d'un super-carburant. Nous rappelons également nos recommandations en ce qui concerne l'emploi pendant la période de rodage et après cette période, de l'huile CASTROLLO, mélangée à l'essence, dans la proportion indiquée par le fabricant.

Vérifier le gonflage des pneus. S'assurer que toutes les manettes et les pédales de commande jouent librement, et que le moteur se trouve au point mort.

DÉPART

Ouvrir le robinet d'essence et vérifier que l'essence arrive bien au carburateur. Noyer légèrement le carburateur en appuyant sur le bouton destiné à cet effet. Ouvrir la poignée des gaz de la quantité convenable; cette quantité sera déterminée par la propre expérience du conducteur. Lancer le moteur à l'aide de la pédale de mise en marche.

Le moteur une fois mis en route, éviter de le faire tourner trop longtemps sur place, du fait que son refroidissement n'est assuré que par le déplacement de la machine.

Le moteur étant parti, le faire tourner quelques instants au ralenti; cette recommandation est surtout importante en hiver, où il y a intérêt à faire chauffer légèrement l'huile de graissage pour rendre le débrayage plus facile.

Pour partir, débrayer à fond et passer en première vitesse en appuyant à fond sur la pédale avant du sélecteur, emballer légèrement le moteur en tirant sur la manette des gaz, puis lâcher doucement la poignée de débrayage; si cette dernière opération est bien faite, la machine avancera doucement et sans à-coup.

Pour ralentir, il suffit généralement de couper les gaz; ne se servir des freins que pour un arrêt brusque; ne jamais freiner sans avoir coupé complètement les gaz, et il y a intérêt, si l'état de la route le permet, de débrayer d'abord.

Pour monter les côtes, se servir du changement de vitesses, et prendre la vitesse qui permet de monter sans fatiguer le moteur. Pour descendre une côte ne pas débrayer, ni mettre au point mort, mais se rappeler que le moteur constitue le meilleur des freins.

Se rappeler en tous cas, que pour monter les vitesses, il faut réduire les gaz, et que pour les descendre il y a lieu, au contraire, de donner davantage de gaz.

Les vitesses sont montées en appuyant successivement sur la pédale avant, on trouve dans l'ordre: point mort, première vitesse, deuxième vitesse, troisième vitesse, prise directe.

Pour descendre les vitesses appuyer à fond sur la pédale arrière du sélecteur.

Le point mort étant obtenu en fin de course, en prise directe, il faut quatre coups successifs sur la pédale arrière pour trouver le point mort.

RODAGE

Pendant les 1.500 kilomètres le rodage correct doit s'effectuer en utilisant la machine normalement, c'est-à-dire ni trop vite, ni trop doucement, suivant le régime du moteur.

Il ne faut pas emballer le moteur, soit à vide, soit à une position de vitesse inférieure à son régime, de même que le faire peiner à une position de vitesse supérieure à son régime.

A cet effet, il convient de ne pas hésiter à changer de vitesse au moment nécessaire afin d'éviter ces deux faits. Dans le cas contraire, l'usure du moteur sera prématurée et rapide.

En principe, pendant la période de rodage, respecter soigneusement les vitesses minimum et maximum indiquées ci-dessous :

- 1^{re} vitesse : de 0 à 20 kilomètres à l'heure;
- 2^e vitesse : de 20 à 35 kilomètres à l'heure;
- 3^e vitesse : de 35 à 45 kilomètres à l'heure;
- 4^e vitesse : de 45 à 60 kilomètres à l'heure.

D'autre part, suivre exactement nos prescriptions de graissage, et se rappeler que notre garantie cesse pour toutes machines dont le rodage et le graissage n'auront pas été exécutés normalement.

ARRÊT

Pour arrêter le moteur, fermer complètement la manette des gaz, et fermer le robinet d'essence.

RECOMMANDATIONS IMPORTANTES

En vue d'éviter certains ennuis qui pourraient se produire, tenir compte rigoureusement de nos prescriptions indiquées plus haut, ainsi que des points suivants :

Après avoir mis le moteur en marche, vérifier que la pédale de mise en marche est bien revenue à sa position de repos (en contact avec sa butée). Vérifier qu'il y ait toujours un peu de mou à toutes les commandes s'effectuant par câbles.

Avoir soin de conserver la fourche graissée avec soin mais sans excès.

Se rappeler qu'un piston, dans un cylindre à ailettes, est toujours susceptible de serrer pendant la période de rodage.

Dans ce cas débrayer instantanément et la machine repart peu de temps après.

Lorsque le moteur tourne, ne pas le laisser très longtemps débrayé. Ne pas se servir non plus du débrayage pour descendre les côtes en « roue libre » ; ce serait au détriment de la durée de l'embrayage.

Changer de vitesses en temps voulu. Ne pas laisser peiner le moteur lorsqu'il tourne au ralenti. La marche par à-coups d'un moteur s'effectue au détriment de sa durée, ainsi que de celle de la transmission. Ne pas toucher à la démultiplication de la machine, sous prétexte d'aller plus vite. Votre machine est munie en sortant de l'usine de la démultiplication qui lui convient le mieux.

INCIDENTS DE ROUTE

LE MOTEUR NE PART PAS :

- Vérifier si le robinet d'essence est ouvert.
- Vérifier si la canalisation d'essence n'est pas bouchée, la démonter et souffler pour la nettoyer.

- Ecartement des vis platinees trop grand.
- Fil de bougie desserré; le serrer énergiquement après avoir nettoyé les surfaces en contact.
- Fil de bougie cassé ou dénudé; le remplacer.
- Bougie encrassée: la démonter, la nettoyer et vérifier l'écartement des pointes.
- Bougie cassée ou usée: la remplacer.
- Volant magnétique décalé; vérifier et faire refaire le calage par un mécanicien.

LE MOTEUR PART, MAIS S'ARRÊTE IMMÉDIATEMENT :

- Vérifier si la canalisation d'essence n'est pas bouchée (voir plus haut).
- Gicleur bouché: le nettoyer.
- Eau dans le carburateur: le démonter et le nettoyer soigneusement, ainsi que la canalisation d'essence.

LE MOTEUR TOURNE IRRÉGULIÈREMENT :

- Bougie desserrée, la resserrer en vérifiant son joint.
- Bougie encrassée ou pleine d'huile: la nettoyer.
- Isolant de bougie cassé ou bougie usée: remplacer la bougie.
- Pointes de bougie trop écartées: les rapprocher à la distance normale (4 à 6/10 de mm.).
- Carburateur sale: le nettoyer.
- Vis de ralenti déréglée: faire faire le réglage par un mécanicien.

MAUVAISE COMPRESSION :

- Bougie desserrée ou isolant cassé: voir plus haut.
- Les segments ne portent pas: les faire remplacer.
- Les soupapes ne portent pas: les nettoyer ou les roder.
- Culbuteurs déréglés. régler le jeu des soupapes (1/10 de mm.).

LE MOTEUR NE TIRE PAS :

- Graissage insuffisant: vérifier et rétablir le niveau d'huile.
- Volant magnétique décalé: voir plus haut.
- Canalisation d'essence ou gicleur bouché: voir plus haut.
- Gicleur insuffisant: le remplacer par un gicleur de calibre supérieur.

LE MOTEUR COGNE :

- Frein serré: régler la commande de frein.
- Huile de mauvaise qualité: avoir soin d'employer l'huile que nous recommandons.
- Bougie incandescente: la remplacer.
- Corps étrangers dans le cylindre. le faire démonter et nettoyer par un mécanicien.

ÉCLAIRAGE

- Arrêt du phare et du code: vérifier les ampoules et les connexions.
- Pas d'avertisseur ni d'éclairage à l'arrêt: vérifier la batterie et les connexions.
- Le voyant ne s'éclaire pas en marche: vérifier la batterie, les connexions, changer au besoin la lampe régulatrice éclairant le voyant.
- Le voyant s'éclaire à l'arrêt: débrancher la batterie ou, plutôt, vérifier les connexions, faire changer si besoin la cellule.
- Ne faire le plein de la batterie qu'avec de l'eau distillée, le niveau étant au ras des trois bouchons.
- Lampe phare code 6 V. 3.2 A. Lampe veilleuse 6 V. 0.7 A. Lampe régulatrice 9 V. 1.8 A. Lampe arrière 6 V. 0.35 A.

NOTA IMPORTANT

Nos machines perdent le bénéfice de la garantie si les instructions mentionnées dans cette notice n'ont pas été observées.