

GARANTIE

LES cyclomoteurs équipés du moteur MOTO-BLOC sont garantis pendant six mois, suivant les modalités des conditions générales de vente, figurant au verso de la carte de garantie, qui doit vous être remise au moment où vous prenez possession de votre cyclomoteur.

Conservez précieusement cette carte, qui devra accompagner vos réclamations au cas où vous invoqueriez le bénéfice de la garantie.

Conservez également avec soin cette notice et emportez-la lorsque vous entreprendrez un voyage assez long, loin de votre région habituelle : si vous aviez un incident quelconque, tout bon motoriste pourra vous dépanner d'autant plus rapidement que vous lui aurez confié cette notice.

Et surtout, n'oubliez pas que le bon fonctionnement de votre cyclomoteur, la durée des services qu'il vous rendra, dépendent des soins que vous lui porterez...

N'oubliez pas non plus que, dans toute la FRANCE, vous trouverez des Agents spécialistes du moteur MOTOBLOC, toujours à votre service.

Imprimerie Moriamé - Paris

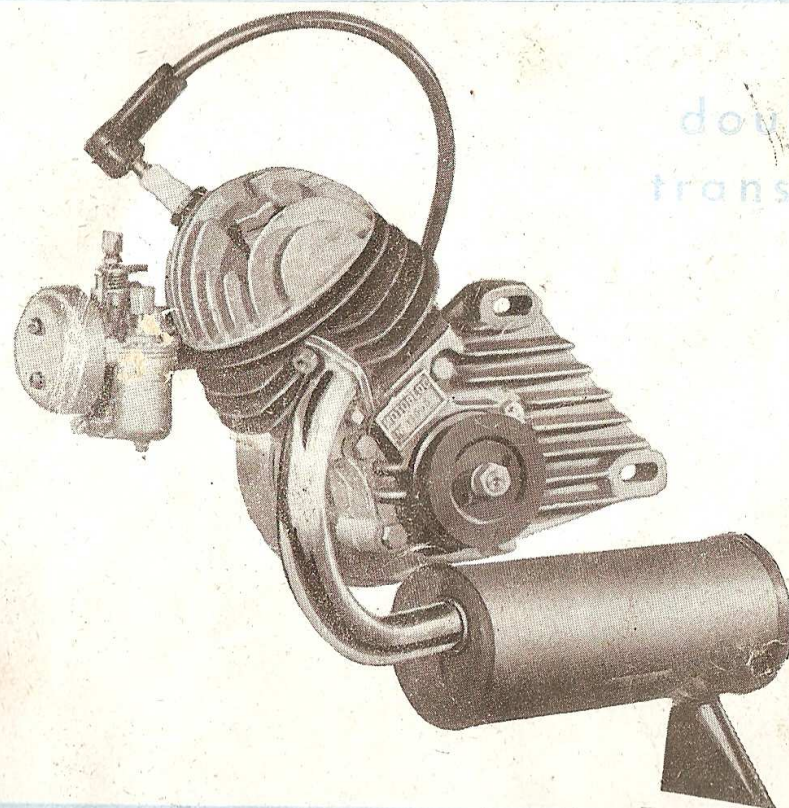
NOTICE D'ENTRETIEN

des cyclomoteurs équipés du

moteur

Motobloc

double
transfert



CONSTRUIT PAR LA SOCIÉTÉ DES USINES MOTOBLOC BORDEAUX

NOTICE
D'ENTRETIEN

COPIE GRATUITE
[HTTP://MOB50.FR](http://mob50.fr)

COPIE GRATUITE

HTTP://MOB50.FR

Vous venez de prendre possession de votre cyclomoteur. Vous apprécierez longtemps les joies et les services que va vous procurer l'utilisation de cette machine, et chaque jour vous découvrirez les avantages qu'elle vous apporte.

Mais, pour en retirer le maximum de satisfaction, vous devrez apporter à votre moteur MOTOBLOC les mêmes soins que vous apporteriez à votre moteur d'automobile.

N'oubliez pas que les éléments mécaniques constituant un moteur demandent, avant de fournir leur plein rendement et d'acquiescer leur souplesse, une période d'adaptation dite de « rodage », au cours de laquelle il est indispensable de se conformer aux recommandations suivantes relatives à la vitesse d'utilisation, à l'effort demandé au moteur et au graissage.

VITESSE D'UTILISATION

Ne pas dépasser une vitesse de 30 à 35 km/heure.

EFFORTS DEMANDÉS AU MOTEUR

Évitez de fatiguer le moteur, aidez-le dans les côtes et toutes les fois que son régime baisse trop. En particulier, pendant cette période de rodage, évitez de rouler trop longtemps à une vitesse inférieure à 25 km/heure; en effet, au-dessous de cette vitesse, le moteur, ne tournant pas à son régime normal, fatigue exagérément, ce qui nuit à un bon rodage. Accélérez toujours doucement.

GRAISSAGE

Pendant toute la période de rodage, utilisez un mélange carburant dans lequel la proportion d'huile sera portée à 10 %.

Nous vous recommandons formellement d'observer ces prescriptions pendant les 500 premiers kilomètres d'utilisation de votre machine: en rodant soigneusement votre moteur vous lui permettrez de réaliser par la suite ses meilleures performances et vous serez pratiquement à l'abri de tout incident mécanique.

N'oubliez pas non plus qu'un bon rodage décuple la vie d'un moteur.

CARACTÉRISTIQUES

MOTEUR MOTOBLOC type H

Monocylindrique deux temps, à précompression dans le carter et **double transfert**. Alésage: 38 mm. Course: 38 mm. Cylindrée: 44 cm³. Taux de compression: 6,3 à 1. Régime normal: 4.500 t/m. Régime maximum: 5.500 t/m. Puissance effective: 1,20 CV à 4.800 t/m. Cylindre en fonte perlitique. Piston en alliage léger. Culasse en alliage léger. Segments: 38 × 2,5 × 1,5.

Réglages: Jeu entre piston et cylindre: 7/100 mm.

Jeu latéral de pied de bielle: 1,2 mm.

Jeu latéral du vilebrequin: 0 à 20/100 mm.

Jeu de coupe de segments: 15 à 30/100 mm.

Jeu de gorge de segments: 3 à 8/100 mm.

Calage de l'allumage: 4,3 à 4,5 mm avant le P.M.H.

Ecartement des électrodes de bougie: 4/10 mm.

CARBURATEUR

Carburateur GURTNER type C 10 D à starter automatique.

Gicleur normal N° 20. Diffuseur N° 3.797.

Volet de gaz N° 12.

APPAREILLAGE ÉLECTRIQUE

Volant magnétique: JEUMONT type « VM 15/115 »

ou COPREMA type « VM 15 ».

Bougie: FLOQUET type « 14 D 2 »

ou AC type « 44 L ».

Ampoule avant: avec volant JEUMONT: 6 V. 1 A.

avec volant COPREMA: 6 V. 0,8 A.

Ampoule arrière: avec volant JEUMONT: 12 V. 0,5 A.

avec volant COPREMA: 12 V. 0,1 A.

Ecartement des vis platinées: 0,3 à 0,4 mm.

TRANSMISSION

Transmission primaire par courroie trapézoïdale 13 × 8.

Transmission secondaire par chaîne de 4,88.

CYCLE

Cadre type berceau renforcé. Pneumatiques de 600 × 50 B.

(Sur modèle « BUSINESS »: pneumatique de 600 × 45 B.)

Réservoir d'essence-huile de 3 litres environ.

Consommation: 1,8 litre aux 100 km.

GRAISSAGE

Graissage automatique du moteur par l'huile contenue dans le mélange carburant.

MISE EN MARCHÉ ET CONDUITE

MÉLANGE CARBURANT

Pour obtenir le meilleur rendement de votre machine et éviter tout incident de fonctionnement, il est indispensable de préparer le mélange carburant avec soin, de la façon suivante :

Préparer dans un récipient le mélange constitué de :

Essence ordinaire : 93 % (en rodage : 90 %) ;

Huile : 7 % (en rodage : 10 %).

Bien agiter le mélange de façon à ce que toute l'huile soit bien diluée dans l'essence, puis verser ce mélange dans le réservoir au moyen d'un entonnoir au fond duquel vous aurez placé un petit morceau de coton hydrophile, servant de filtre.

Nous vous recommandons d'utiliser pour ce mélange :

En été comme en hiver SHELL 2 T. Motor-Oil.

MISE EN MARCHÉ

1. Ouvrir le robinet d'essence.
2. Mettre le starter en position de départ (tourner la languette du starter dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre jusqu'à fond de rampe).
3. Débrayer à fond.
4. Ouvrir légèrement les gaz.
5. Pédales quelques mètres, puis embrayer **franchement et à fond**. Le moteur étant en route, l'aider en pédalant encore quelques mètres jusqu'à ce qu'il ait pris un régime normal, puis cesser de pédaler.
6. Après avoir roulé une trentaine de mètres, tourner une fois **à fond** la poignée des gaz de façon à déclencher le starter automatique, puis régler la vitesse de marche en agissant **doucement** sur la commande des gaz.
7. Pour ralentir, réduire les gaz, freiner s'il y a lieu.
8. Pour s'arrêter, réduire les gaz, **débrayer** à fond et freiner.
9. Pour reprendre la marche à bicyclette, il suffit de débrayer à fond.

10. Lors d'une descente, vous pouvez débrayer à fond en réduisant les gaz : votre machine descendra alors toute seule comme une bicyclette. Cependant, s'il s'agit d'une descente assez prononcée, nous vous conseillons de réduire un peu les gaz sans débrayer : de cette façon le moteur ralentira lui-même la machine, ce qui ménagera les freins.

11. Dès l'arrêt, n'oubliez pas de fermer le robinet d'essence.



CAS DU CYCLOMOTEUR SANS EMBRAYAGE

Si votre cyclomoteur est équipé avec une poulie de transmission normale, la mise en route s'effectue de la façon suivante :

1. Ouvrir le robinet d'essence.
2. Mettre le levier de la poulie dans la position « moteur ».
3. Mettre le starter en position de départ.
4. Décompresser.
5. Ouvrir légèrement les gaz.
6. Pédales quelques mètres, puis lâcher la poignée du décompresseur. Le moteur étant en route, l'aider en pédalant encore quelques mètres, jusqu'à ce qu'il ait pris un régime normal, puis cesser de pédaler.
7. Après avoir roulé une trentaine de mètres, déclencher le starter automatique en agissant une fois à fond sur la commande de gaz. Régler ensuite la vitesse de marche en agissant **doucement** sur la commande de gaz.
8. Pour ralentir, réduire les gaz, freiner s'il y a lieu.
9. Pour s'arrêter, réduire les gaz et freiner en décompressant en même temps.
10. Pour reprendre la marche en bicyclette, mettre le levier de la poulie de transmission en position « cycle ».
11. Dès l'arrêt, n'oubliez pas de fermer le robinet d'essence.

ENTRETIEN ET DÉMONTAGE

GRAISSAGE

Le moteur MOTOBLOC se trouve graissé automatiquement par l'huile contenue dans le mélange carburant.

Graissage de l'axe de pédalier : employer la graisse SHELL RETINAX A.

Graissage des moyeux : SHELL RETINAX A.

Graissage général (chaînes, etc.) : huile de vaseline SHELL.

PARTIE MOTEUR

Le moteur MOTOBLOC est protégé entièrement par des carters démontables en tôle émaillée.

Le carter gauche (sens de la marche) recouvre entièrement la transmission primaire.

Le carter droit (sens de la marche) recouvre entièrement le volant magnétique.

Chacun de ces carters est fixé par trois vis facilement accessibles.

Tension de la courroie

Cette tension devra être vérifiée pour la première fois après les 250 premiers kilomètres environ. La courroie doit être légèrement tendue, mais sans excès.

Pour retendre la courroie, enlever le carter gauche, desserrer les écrous fixant le pot d'échappement, puis desserrer les deux boulons fixant le moteur au cadre. Avancer l'ensemble moteur en le faisant glisser sur les boutonnières jusqu'à tension correcte de la courroie. Bloquer les boulons de fixation du moteur et les écrous de fixation du pot d'échappement.

Réglage du volant magnétique

Le volant magnétique est réglé en nos ateliers et ne nécessite aucun entretien spécial, si ce n'est une goutte d'huile Fluxior sur le feutre graisseur que l'on découvre en enlevant la plaque maintenue par deux vis fraisées. Vérifier tous les 5.000 km la propreté et l'écartement des vis platinees.

Le polissage des contacts s'effectue avec une lime spéciale ; ne jamais utiliser de toile émeri.

Si un réglage des vis platinees s'impose, procéder comme suit, les contacts étant maintenus écartés par la came : desserrer la vis de blocage, tourner la vis excentrique pour obtenir le réglage désiré, puis resserrer la vis de blocage. Veiller de façon scrupuleuse, lors d'un tel réglage, à ce que le moment où les contacts commencent à s'écarter coïncide exactement avec le moment où les repères situés, d'une part, sur le rotor et, d'autre part, sur le stator se trouvent en face l'un de l'autre. Cette coïncidence est indispensable pour obtenir une bonne étincelle.

Au cas où un réglage de l'avance serait nécessaire, nous vous conseillons de vous adresser à l'un de nos agents.

Nettoyage de la bougie

La bougie devra être nettoyée de temps à autre à l'aide d'une brosse métallique. Profitez-en pour vérifier l'écartement des électrodes, qui doit être de 0,4 mm. Au remontage de la bougie, engager soigneusement les premiers filets afin de ne pas détériorer le filetage de la culasse.

Nettoyage du carburateur

Il est recommandé de nettoyer périodiquement le carburateur, car le mélange carburant contient toujours des impuretés qui, malgré les filtres, peuvent obstruer l'orifice du gicleur.

Ne jamais employer d'objet métallique pour déboucher le gicleur, mais le laver à l'essence et le souffler.

Vérifier le bon état des joints afin d'éliminer toute entrée d'air anormale.

Ne pas oublier de fermer le robinet d'essence avant de démonter le gicleur ou le carburateur.

Embrayage

Celui-ci ne demande aucun entretien spécial mais peut parfois, au bout d'un certain temps, demander un réglage :

— s'il devient difficile de débrayer, desserrer légèrement les quatre vis de réglage ;

— si, au contraire, l'embrayage a tendance à patiner, resserrer ces mêmes vis. Si cela ne suffisait pas, c'est que les disques de liège de l'embrayage seraient usés : adressez-vous à l'un de nos agents qui les changera.

Tous les 1.500 ou 2.000 km, faites graisser par votre mécanicien la butée à billes de l'embrayage (huile de vaseline de la Société des Pétroles SHELL BERRE).

Fourche élastique

Celle-ci ne nécessite aucun entretien spécial, si ce n'est une goutte d'huile de temps en temps sur les articulations; faites attention toutefois à ne pas mettre d'huile sur les rondelles-amortisseurs en fibre, ce qui aurait pour effet de rendre la suspension beaucoup trop souple.

Si la suspension est trop dure, desserrer **légèrement** les écrous de l'axe sur lequel se trouvent les rondelles-amortisseurs.

Si la suspension est, au contraire, trop souple, resserrer très légèrement ces mêmes écrous.

Veiller, lors du réglage, à ce que les écrous des deux axes de l'articulation supérieure ne soient pas bloqués à fond. Ils doivent être serrés normalement pour éviter un jeu latéral. L'obtention de la souplesse désirée ne doit être obtenue qu'en agissant sur les écrous serrant les rondelles-amortisseurs. Les bagues intérieures sont faites d'un matériau auto-graisseur; il est donc non seulement inutile, mais encore déconseillé, de graisser ces bagues.

Dépose du moteur

Nous vous recommandons de ne pas faire vous-même cette opération mais de la faire effectuer par l'un de nos agents. De toute façon la dépose du moteur et son décalaminage doivent être faits **obligatoirement** par l'un de nos agents pendant toute la durée de la **période de garantie**, faute de quoi celle-ci ne jouerait plus.

Pour déposer le moteur, démonter les carters de protection, desserrer les deux boulons de fixation du moteur au cadre, desserrer et enlever les deux écrous de fixation de la tubulure d'échappement sur le cylindre, enlever le carburateur en desserrant son collier de fixation, débrancher le fil électrique d'éclairage, faire sauter la courroie trapézoïdale, enlever les boulons de fixation du moteur et retirer celui-ci.

Pour décalaminer le moteur, procéder comme suit:

— Démonter les 4 boulons de fixation de la culasse, puis retirer doucement celle-ci en évitant autant que possible de détériorer le joint de culasse (si ce joint se trouve abîmé, le changer au moment du remontage);

— Enlever les 4 écrous de fixation du cylindre sur le carter, retirer le cylindre après avoir amené le piston au point mort bas;

— Nettoyer soigneusement les lumières du cylindre et le fond de la culasse avec un grattoir. Amener le piston au point mort haut, entourer la bielle d'un chiffon propre pour protéger l'intérieur du carter et gratter la calamine se trouvant sur la partie supérieure du piston. Vérifier l'état de propreté des gorges de segments. Ne pas hésiter à changer les segments si le décalaminage a été tardif et si les segments ont été « collés » et par suite usés prématurément.

Pour le remontage, remettre en place soigneusement le joint de cylindre (s'il a été abîmé au démontage, le changer), huiler les segments et la jupe du piston, introduire le piston dans le cylindre en faisant attention à ce que les segments soient bien à fond de gorge, leur coupe en face des ergots, amener le cylindre en contact avec le joint, remonter les écrous et les bloquer. Remettre en place le joint de culasse, mettre la culasse en place et bloquer ses boulons de fixation.

Ne pas oublier de resserrer les boulons de fixation de la culasse après quelques heures de fonctionnement, à un moment où le moteur vient de tourner et est encore chaud.

Normalement le moteur doit être décalaminé la première fois après 1.500 à 2.000 km de fonctionnement, puis tous les 3.000 à 4.000 km par la suite.

Dépose de l'échappement

Tous les 5.000 à 6.000 km, déposer l'ensemble de la tubulure et du pot d'échappement et décalaminer comme suit:

Dévisser l'écrou de serrage du couvercle arrière, retirer le couvercle et les organes intérieurs, gratter la calamine des chicanes et de l'intérieur du pot, déboucher les orifices, nettoyer la tubulure et remonter l'ensemble.

PARTIE CYCLE

La partie cycle de votre cyclomoteur ne réclame aucun entretien particulier, mais nous vous conseillons de maintenir votre machine en bon état de propreté. Nettoyez les parties émaillées avec un chiffon humide, puis essuyez-les. Nettoyez les autres parties avec un chiffon légèrement gras. Si vous procédez périodiquement à ce nettoyage, votre machine sera toujours impeccable.

De temps à autre, graissez les moyeux, les chaînes, les articulations des commandes et faites couler quelques gouttes d'huile entre les câbles de commande et leur gaine.

Vérifiez la tension des chaînes et le réglage des freins. Attention à ne pas laisser couler d'huile dans les tambours de freins.

Tous les deux mille kilomètres, graissez l'axe de pédalier avec une pompe « LUB » (le graisseur se trouve en bout de l'axe de pédalier, côté gauche).

Réglage des chaînes

La chaîne motrice doit être tendue sans excès : on obtient le réglage en avançant ou en reculant la roue. Pour faciliter l'opération, faire sauter la chaîne cycle de la roue libre. Après réglage de la chaîne motrice, remettre en place la chaîne cycle et la régler s'il y a lieu en faisant glisser le tendeur de chaîne sur sa patte de fixation au cadre.

Vérifier que les chaînes fonctionnent normalement sans toucher au cadre ou à ses accessoires.

Vérifiez de temps à autre le **gonflage** de vos pneus : des pneus trop peu gonflés fatiguent votre moteur et ne lui permettent pas d'entraîner votre machine à son allure normale.

INCIDENTS DE FONCTIONNEMENT ET LEURS REMÈDES

I. - LE MOTEUR NE PART PAS

L'essence n'arrive pas au carburateur

1. Vérifier s'il y a encore du mélange dans le réservoir.
2. Vérifier si le robinet d'essence est bien ouvert.
3. Vérifier si la canalisation d'essence n'est pas obstruée.

L'essence arrive au carburateur

1. Vérifier si le gicleur n'est pas bouché ; le nettoyer à l'essence et le souffler.
2. Eau ou impureté dans le carburateur : nettoyer la cuve du carburateur et filtrer le mélange.
3. Carburateur noyé : vérifier le flotteur ; si celui-ci est rempli de mélange, le changer.
4. Défaut d'allumage : vérifier la bougie, le fil d'allumage, le volant magnétique.

II. - LE MOTEUR A DES RATÉS

La bougie donne une étincelle correcte

1. Vérifier si le starter a bien été remis en position de marche normale.
2. Eau ou impureté dans le mélange : voir ci-dessus.

La bougie donne de façon irrégulière

1. Bougie humide extérieurement : l'essuyer.
2. Bougie encrassée : la nettoyer.
3. Bougie usagée ; la changer.
4. Electrodes de bougie mal réglées : vérifier leur écartement qui doit être de 0,4 mm.
5. Fil de bougie détérioré : le changer.
6. Fil de bougie mal fixé : vérifier les connexions.
7. Contacts de rupteur encrassés : les nettoyer.

III. - LE MOTEUR CHAUFFE ET NE TIRE PAS

Avance dérégulée

Régler l'avance entre 4,3 et 4,5 mm avant le P.M.H.

Moteur calaminé

Procéder au décalaminage.

Echappement calaminé

Procéder au décalaminage.

Mauvais graissage

Vérifier la proportion et la qualité de l'huile dans le mélange carburant.

Freins serrés

Procéder à leur réglage.

Pneus dégonflés

Les gonfler normalement.

Starter resté en position de départ

Vérifier si le starter a bien été ramené en position de marche normale.

Moteur trop poussé pendant la période de rodage

Le laisser refroidir quelques instants, puis repartir doucement.

