

QUELQUES CONSEILS

POUR L'UTILISATION ET L'ENTRETIEN DE...

vostra

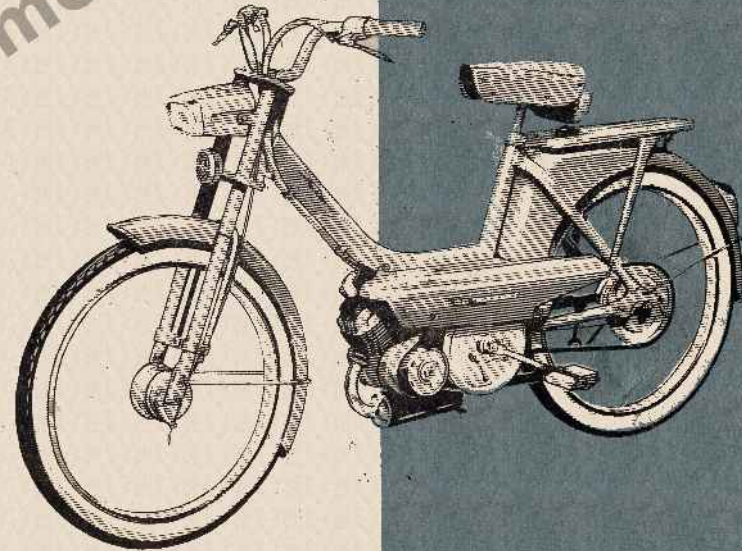


le meilleur rendement
de votre



par l'utilisation exclusive

de **BP-ZOOM**



Sommaire

	Pages
Bougie	14
Caractéristiques	2
Carburateur	8
Conseils pratiques de dépannage	16-17
Embrayage	12-13
Décâblaminage	15
Démontage du carburateur	9
Démontage de la fourche télescopique	10
Démontage du pot d'échappement	11
Démontage de la roue arrière	10
Graissage	14
Indications avant la mise en route	3
Mise en route	4-5
Mise en vélo rapide	10
Planches moteur	18-19
Ralentissement et arrêt	5
Réglage du ralenti	9
Réglage de la tension de chaîne motrice	12
Réglage de la tension de courroie	11
Rodage	3
Volant magnétique	6-7

Caractéristiques

Moteur 2 temps avec précompression dans le carter.

Alésage - Course 40 mm × 39 mm

Cylindrée 49 cm³

Taux de compression : 7,4 à 1

Allumage : par volant magnétique

Avance à l'allumage : 2 à 2,5 mm

Transmission primaire : par courroie trapézoïdale

Entraînement de la roue arrière : par chaîne

Consommation : 1 litre 800 aux 100 km

Capacité du réservoir	AV. : 3,7 litres
	AR. : 3,2 litres

Poids total approximatif	C - 35,100 kg
	CT - 37,700 kg
	LT - 40,300 kg

Pneu AV et AR : 23 × 2

Pression des pneus	AV. : 1,8 kg
	AR. : 2,2 kg

ÉCLAIRAGE

Lampe Phare : 6 volts, 6 watts

Lanterne AR : 6 volts, 1,8 watt

Indications avant la mise en route

CARBURANT - Mettre dans le réservoir un mélange préparé à l'avance d'essence et de 6 % d'huile fluide de bonne qualité.

Nous préconisons le :

BP ZOOM

mélange spécial dont la constance et la qualité sont garanties par sa présentation en bidons capsulés.

Ne jamais utiliser d'essence pure, le moteur non graissé serait mis hors d'usage.

EN PÉRIODE DE RODAGE (1.000 km ENVIRON), IL EST MÊME CONSEILLÉ D'AJOUTER AU BP ZOOM, 2 % D'HUILE ENERGOL 2 TEMPS TYPE H V.

Le calaminage du moteur est plus ou moins rapide selon la qualité du mélange utilisé.

Avec le mélange 2 temps BP ZOOM le moteur pourra parcourir un nombre important de kilomètres sans exiger de décalaminage.

Rodage

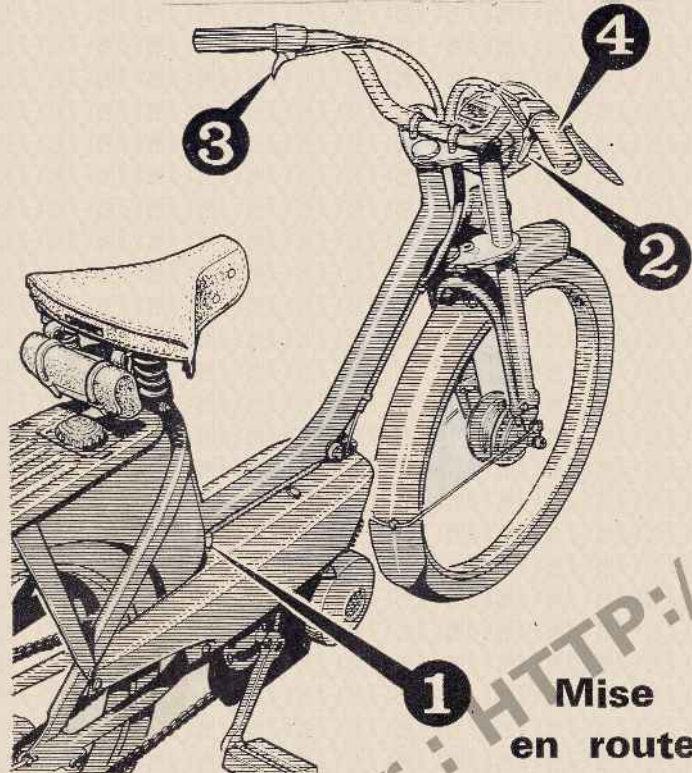
Le rodage a une influence capitale pour le bon fonctionnement, la puissance et la durée du moteur.

Pendant les 500 premiers kilomètres, ne jamais pousser à fond. Ne pas dépasser la vitesse de : 35 km-h.

Éviter de faire chauffer le moteur. Pour cela l'aider en pédalant dans les côtes ou le laisser refroidir quelques minutes à l'arrêt, surtout par temps chaud.

Le rodage doit se poursuivre sur 1.000 km.

De 500 à 1.000 km, ne pas dépasser le régime moyen du moteur soit : 40 km-h.



Mise en route

1. - Ouvrir l'arrivée du carburant à l'aide du bouton placé à la base du réservoir (côté droit).
 - Le pousser (1) pour les modèles à réservoir arrière.
 - Le tirer pour les modèles à réservoir avant.
2. - Lancer le moteur.

Suivant la préférence de chacun et la pente éventuelle, on peut opérer de deux façons.
- a) - Soit par action au pied sur la pédale, la machine étant au repos sur la béquille en procédant comme suit :
 - Tourner très légèrement la poignée de commande des gaz (4).

- Appuyer à fond sur la manette d'air (3).
- Appuyer également à fond sur la manette de décompresseur (2).
- Actionner vivement la pédale au pied sur 1/3 de tour environ en lâchant le décompresseur (2) lorsqu'elle arrive au point bas.
- Dès que le moteur est lancé, donner un peu plus de gaz (4).
- Quelques secondes après, lâcher la manette d'air (3).
- Freiner ensuite pour immobiliser la roue arrière et relever la béquille.
- Enfourcher la machine et accélérer pour partir.

b) - Soit en pédalant :

- Monter sur la machine.
- Tourner très légèrement la poignée de commande des gaz (4).
- Appuyer à fond sur la manette d'air (3).
- Appuyer également à fond sur la manette de décompresseur (2).
- Pédaler et prendre un peu de vitesse.
- Dès que le moteur est lancé, lâcher le décompresseur (2) et ouvrir les gaz progressivement en agissant sur la poignée tournante (4), quelques secondes après, lâcher la manette d'air (3).

En période froide, si le moteur a tendance à caler, il convient de rouler quelques centaines de mètres en appuyant sur la manette d'air.

Pour les départs à chaud, ne pas se servir de la manette d'air.

Ralentissement et arrêt

Un ralentissement normal est obtenu en coupant progressivement les gaz, si le freinage doit être rapide, couper les gaz et freiner.

A l'arrêt, le moteur continue à tourner, grâce à son embrayage automatique.

Pour repartir, il suffit de redonner des gaz ; en côte, s'aider en pédalant.

Pour arrêter le moteur, décompresser.

Le volant magnétique

Le volant magnétique est un organe délicat qui nécessite les connaissances d'un spécialiste. Nous conseillons donc à nos clients, lorsque le contrôle de la bougie et du fil de bougie n'a pas donné de résultat, de faire procéder à une vérification de l'appareil par l'un de nos agents.

Nous donnons néanmoins ci-dessous les modes opératoires de vérification et de réglage.

VÉRIFICATION ET RÉGLAGE DU RUPTEUR

Conditions essentielles d'un bon allumage :

Les contacts du rupteur doivent commencer à s'ouvrir lorsque les repères du rotor et du stator sont en coïncidence.

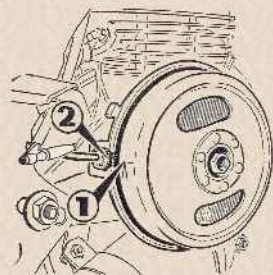
Pour ce contrôle, procéder de la façon suivante :
— Faire tourner le rotor dans le sens de la marche jusqu'à obtenir l'ouverture des contacts.

— Insérer entre les deux contacts une bande de papier à cigarette, puis faire tourner le rotor dans le sens contraire de sa marche, juste ce qu'il faut pour pincer la bande de papier entre les contacts.

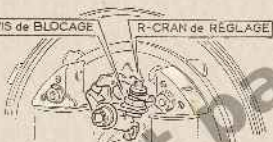
— Ensuite, de la main droite, faire tourner très lentement le rotor dans le sens de la marche jusqu'à ce que le papier tenu par la main gauche soit libéré.

— Si le décollage ne s'est pas effectué repères en coïncidence, procéder au réglage suivant :

Les repères du rotor et du stator étant en coïncidence, débloquer la vis de fixation du support réglable, puis avec un tournevis, agir sur les crans de réglage jusqu'à obtenir le décollage des contacts, puis rebloquer la vis.



B-VIS de BLOCAGE R-CRAN de RÉGLAGE



1-DEBLOQUER LA VIS B

2-INTRODUIRE UN TOURNEVIS ENTRE LES CRANS R ET RÉGLER

3-REBLOQUER LA VIS B

— Faire tourner très lentement le rotor dans le sens de la marche jusqu'à ce que le papier tenu par la main gauche soit libéré.

TRÈS IMPORTANT

Lorsque le calage est correct l'ouverture maximum des grains de contact est d'environ $4/10^{\circ}$.

Toutefois cette ouverture peut varier sans inconvénient de 3 à $5/10^{\circ}$.

Ne jamais régler d'après l'écartement des grains de contact, la bonne marche du volant ne dépendant pas de leur écartement, mais de l'ouverture précise des contacts au point d'arrachement indiqué par la concordance des deux repères (du stator et du rotor).

VÉRIFICATION DU POINT D'ALLUMAGE ET CALAGE DU VOLANT

1. - Retirer la bougie.
2. - Introduire une réglette graduée dans le cylindre par le trou de la bougie et chercher le point mort haut en faisant tourner le volant dans le sens de la marche ; noter sur la réglette la position du point mort haut.
3. - Faire tourner lentement le volant dans le sens contraire de sa rotation normale pour abaisser le piston de la hauteur correspondant à l'avance prévue, c'est-à-dire 2 à $2,5$ mm. Se servir pour cela d'un deuxième repère sur la réglette graduée.
4. - S'assurer pour cette position du piston :
 - a) que les repères du rotor et du stator sont en regard.
 - b) que les grains de contact du rupteur commencent à s'ouvrir.

Si ces deux conditions sont remplies, le volant est bien calé. Sinon procéder comme suit :

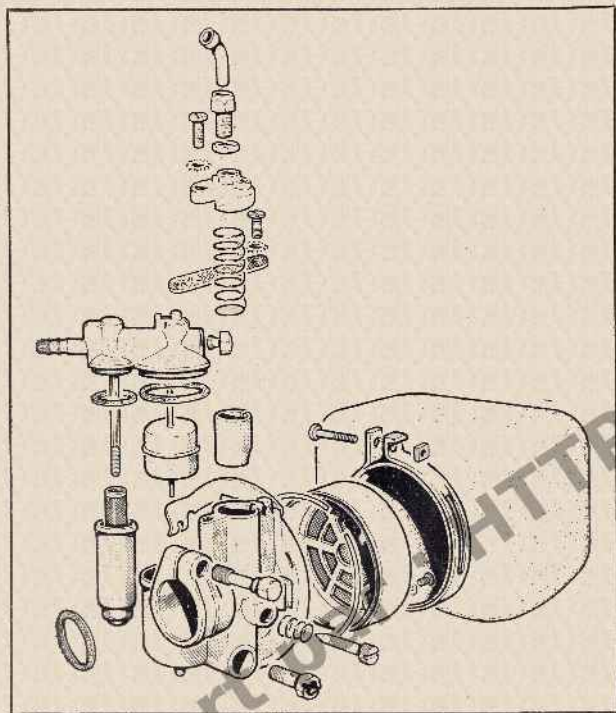
5. - Libérer le rotor de son axe de la façon suivante : Dévisser l'écrou de blocage et libérer le rotor à l'aide d'un arrache-volant.
6. - Faire tourner le rotor pour amener les repères du rotor et du stator en regard en prenant soin de ne pas modifier la position du piston, définie au paragraphe 3.
7. - Rebloquer le rotor en vérifiant qu'il ne tourne pas sur son axe au moment du serrage.
8. - Vérifier et refaire le réglage du rupteur comme indiqué page 6.

Graissage. - Le feutre de graissage de la came du rupteur est imprégné avec une graisse spéciale pour assurer un graissage correct pendant 15 à 20.000 km.

A ce kilométrage, ne pas ajouter d'huile qui pourrait provoquer des ennuis d'allumage.

Nous conseillons plutôt à nos clients de faire remplacer le feutre desséché par un feutre neuf.

Le carburateur



En cas d'obstruction du gicleur, nettoyer également la cuve de décantation et la canalisation du couvercle de cuve en dévissant le bouchon prévu à cet effet et en soufflant le conduit.

Démonter et nettoyer le carburateur à l'essence pure.

Démontage du carburateur

- Fermer le robinet d'essence.
- Enlever les capotages droit et gauche.
- Débrancher le tuyau d'arrivée d'essence sur le carburateur.
- Débrancher la commande d'air.
- Dévisser la vis de serrage du collier du carburateur.
- Dégager le carburateur vers l'AR côté droit.
- Pour démonter le filtre à air, retirer d'abord le silencieux d'admission, ensuite le jonc et tirer la cartouche filtrante dans l'axe du carburateur.
- Pour remonter le filtre, l'engager bien droit et vérifier que sa base porte bien à plat sur le carburateur, replacer le jonc sur les 3 griffes.
- Remonter le silencieux d'admission.
- Remonter le carburateur sur la pipe d'admission, le serrer en prenant soin de placer l'axe de la cuve en position verticale.
- Rebrancher la commande d'air et le tuyau d'arrivée d'essence.
- Remettre les capotages.

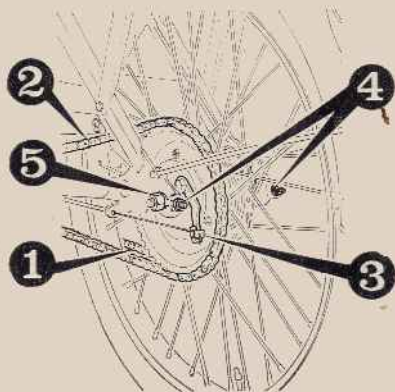
Réglage du ralenti

Avant de procéder au réglage, s'assurer que la bougie est en parfait état de fonctionnement.

Ce réglage est important. Il permet de maintenir le moteur en marche pendant l'arrêt du véhicule, de façon à repartir facilement sur simple manœuvre de la poignée des gaz. Ce réglage se fait par une vis sur le côté du carburateur accessible par un trou prévu dans le capotage gauche.

- 1° Visser à fond la vis de réglage.
 - 2° Mettre en marche le moteur (véhicule sur béquille).
 - 3° Fermer les gaz.
 - 4° Le moteur étant chaud, dévisser lentement la vis de réglage, de façon à abaisser le plus possible le régime du moteur.
- Quand le régime est suffisamment bas, remettre le véhicule sur ses roues, monter en selle, le moteur ne doit pas caler. Si le moteur cale revisser la vis de réglage de 1/4 de tour.

Démontage de la roue arrière



— Détendre la commande de frein AR en agissant sur les tendeurs placés sur la poignée au guidon.

— Démontier la commande de frein en poussant le levier (3) vers l'avant et en décrochant l'arrêt de câble sans le dévisser.

— Débloquer les écrous de roue (5) et dégager les tendeurs (4) sans les dérégler

— Pousser la roue vers l'avant jusqu'à dégagement.

— Rejeter les chaînes vers l'extérieur sans dégraffer les attaches rapides.

Démontage de la fourche télescopique

Le démontage de la fourche ne se justifie qu'en cas d'accident. En usage normal la fourche ne nécessite aucun entretien intérieur, en dehors du graissage.

En cas de nécessité, le démontage s'effectuera en dévissant les deux écrous placés à la partie supérieure, ce qui libérera la partie mobile fixée à la roue.

Mise en vélo rapide



Pour rouler en pédalant sans entraîner le moteur, décrocher le levier se trouvant sur la poulie, de sa position et l'accrocher vers le centre de la poulie.

Nous recommandons à nos clients qui feraient un usage fréquent et prolongé de leur véhicule, moteur débrayé, de surveiller le graissage de la poulie, et si nécessaire, de graisser plus souvent.

Démontage et nettoyage du pot d'échappement

— Dévisser le contre-écrou et l'écrou qui fixent l'embout arrière.

— Retirer l'embout pour vérifier l'état de propreté des trous d'échappement, les nettoyer s'il y a lieu.

TRÈS IMPORTANT

Ne pas percer de trous supplémentaires, le fonctionnement du moteur pourrait être gravement compromis.

Ne pas forcer au remontage, afin de ne pas déformer la coupelle intérieure ni l'embout arrière.

Réglage de la tension de courroie

La flèche de la courroie doit être au maximum de 1 cm lorsqu'on appuie avec le doigt entre les deux poulies. Au cas où elle serait détendue, il y aurait lieu de faire procéder à un réglage par l'une de nos stations-service.

Réglage de la tension de chaîne motrice

- Desserrer les deux écrous d'axe.
- Visser les écrous des deux tendeurs d'un même nombre de tours pour chacun d'eux jusqu'à ce que la chaîne soit tendue, **ne pas exagérer, la roue doit tourner librement.** Bloquer les écrous d'axe, ensuite les écrous des tendeurs.
- Vérifier et s'il y a lieu régler le frein arrière.

Réglage de la direction

- Desserrer le contre-écrou de direction.
 - Régler la cuvette supérieure et bloquer énergiquement le contre-écrou à l'aide d'une clé en bon état.
- La direction doit tourner librement sans jeu ni points durs.

Embrayage automatique à disque

Votre cyclomoteur est équipé d'un embrayage automatique à disque pour lequel il est bon de savoir ce qui suit :

Cet embrayage assure automatiquement :

- le débrayage à l'arrêt, ceci permettant le déplacement du cyclomoteur sans entraîner le moteur ;

- le lancement du moteur par pédalage ;
- l'embrayage et le débrayage du moteur suivant le régime de ce dernier.

Pratiquement indé réglable, il ne nécessite pas d'entretien.

Le réglage du ralenti du moteur est indispensable à son bon fonctionnement et doit être tel que la poignée des gaz complètement fermée, la roue arrière ne soit pas entraînée lorsque le moteur tourne (machine sur béquille).

Nota. — En cas d'arrêt pendant la circulation (feu rouge ou autre cause), laisser le moteur tourner au ralenti, en évitant les coups d'accélérateur.

Graissage. — Tous les 2.000 km environ, introduire à l'aide du graisseur en bout d'axe, un peu de graisse consistante (BP Energrease L 2 multipurpose).

Eviter les excès de graissage pouvant être préjudiciables au bon fonctionnement. En effet, la présence de lubrifiant pénétrant dans le tambour de l'embrayage de lancement provoque le glissement des garnitures de masselottes et rend difficile le démarrage du véhicule.

Graissage

1.000 km	Chaîne de transmission	BP Energol Motor Oil SAE 30
	Câbles de commande Roue libre	Huile de vaseline
	Fourche télescopique Poulie réceptrice	BP energrease L2 multi- purpose
2.000 km	Poulie motrice	
5.000 km	Cuvettes supérieures et inférieures de direction Pédalier - Pédales Moyeux AV et AR Cames de frein	

ATTENTION : ne pas introduire d'huile ou de graisse dans les tambours de freins.

Soignez le graissage, vous prolongerez la vie de votre véhicule.

VÉRIFICATION :

Tous les 1.000 km.

Bougie. - Démontez la bougie et nettoyez-la à la brosse métallique, vérifiez l'écartement des électrodes qui doit être maintenu entre 4 et 6/10 de mm environ. En cas de bougie défectueuse nous conseillons son remplacement par une bougie Marchal CR 35. *36-D*

Décalaminage

Le calaminage du moteur est plus ou moins rapide selon la qualité du mélange utilisé.

Avec le mélange 2 temps BP ZOOM le moteur pourra parcourir un nombre important de kilomètres sans exiger de décalaminage.

ATTENTION !

Une mauvaise étanchéité du décompresseur fait chauffer le moteur, cause une forte diminution de puissance et augmente considérablement la calamine. S'assurer que la commande n'appuie pas sur la soupape lorsque l'on ne décompresse pas.

Tant que le moteur marche correctement, ne pas se préoccuper de la calamine.

Si les performances du moteur baissent, s'il chauffe, s'il marche à 4 temps, il y a lieu de démonter le pot d'échappement et son embout, de vérifier l'état des lumières du cylindre et des trous d'échappement du pot que la calamine peut obstruer partiellement.

Il suffira alors de la nettoyer.

Par suite un décalaminage complet comprendra :

1° Le nettoyage de la culasse, de la lumière d'échappement du cylindre, du dessus de piston, éventuellement des gorges du piston dans le cas de remplacement des segments défectueux par des neufs.

2° Le rodage de la soupape et du siège de décompresseur. Si la soupape paraît quelque peu détériorée, ne pas hésiter à changer l'ensemble du décompresseur.

IMPORTANT

- Ne jamais utiliser de grattoir ou autre outil pouvant rayer l'aluminium.
- Ne pas serrer les écrous de culasse le moteur étant chaud.
- Obligatoirement les écrous seront rebloqués en quinconce et serrés modérément.

La remise en place des segments est délicate en raison des risques de casse et de déformation. D'autre part, la façon dont est fait le décalaminage ayant une très grande importance sur le comportement ultérieur du moteur, nous conseillons à l'usager de confier cette opération à l'une de nos agences.

Conseils pratiques de dépannage

1° Le moteur ne part pas froid ou chaud :

Causes	Défectuosités	Remèdes
Pas d'allumage ou mauvais allumage.	<ol style="list-style-type: none"> 1 Bougie encrassée ou court-circuit, étincelle à l'intérieur de la bougie. 2 Le rupteur reste constamment ouvert, linguet grippé sur l'axe. 	Nettoyer ou monter une bougie propre. (Écartement des électrodes 4/10). Démonter et dégripper l'axe à la toile émeri très fine. Remonter et graisser à l'huile graphitée. Pas d'excès d'huile pouvant encrasser les contacts.
Le carburant n'arrive pas régulièrement au carburateur et au gicleur.	<ol style="list-style-type: none"> 1 Tuyau obstrué. 2 Filtre du robinet ou du carburateur encrassé. 3 Trou d'air du bouchon de réservoir obstrué. 4 Gicleur bouché. 	Vérifier et nettoyer s'il y a lieu. Déboucher au jet d'air ou avec une pompe à pneu. Ne pas utiliser de fil métallique qui pourrait modifier le débit du gicleur.
Le carburant arrive bien mais les départs à froid sont difficiles.	<ol style="list-style-type: none"> 1 Carburateur mal réglé. 2 Prise d'air additionnelle. 	Vérifier et régler (voir page 9). Vérifier le serrage de la pipe d'admission sur le cylindre. Vérifier le serrage du carburateur sur la pipe.
Arrivée de carburant trop importante, le moteur se note.	Le pointeau du carburateur reste coincé et ne ferme plus.	S'assurer que le pointeau ferme bien, sinon le nettoyer.

2° Le moteur part bien, mais le fonctionnement sur route est irrégulier.

Difficulté de mise en route avec phare allumé. Sur route, ratés lorsqu'on allume l'éclairage.	<ol style="list-style-type: none"> 1 Volant déréglé, contacts n'ouvrant plus aux repères 2 Contacts usés trop d'écartement. 3 Bougie usée, électrodes encrassées. 	<p>Refaire le réglage (voir page 7).</p> <p>Diminuer le talon du linguet et retoucher les contacts ou, de préférence, changer le rupteur.</p> <p>Nettoyer ou changer la bougie si nécessaire.</p>
---	--	---

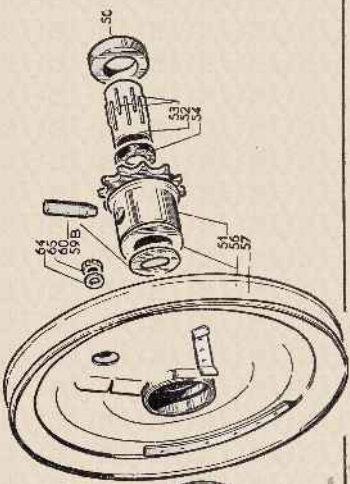
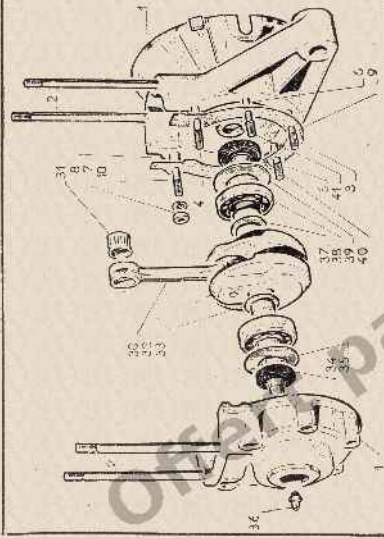
Causes	Défectuosités	Remèdes
Fonctionnement correct du moteur à moyen régime, mais s'effondre lorsqu'on pousse le moteur à plein régime.	<ol style="list-style-type: none"> 1 Arrivée de carburant insuffisante, filtre de robinet ou de carburateur obstrué en partie. 2 Filtre à air encrassé. 3 Volet obstruant partiellement l'arrivée d'air. 	<p>Vérifier le débit du robinet (liltrer en 5 min.). Vérifier le débit du carburateur.</p> <p>Le nettoyer.</p> <p>Détendre la commande du volet d'air.</p>
Le moteur manque de puissance.	<ol style="list-style-type: none"> 1 La courroie patine. 2 Le volant est mal calé (manque d'avance). 3 Carburateur déréglé. 	<p>Retendre la courroie.</p> <p>Refaire le calage (voir page 7).</p> <p>Vérifier si le boisseau dégage bien la chambre d'émulsion, sinon, régler la commande souple.</p>
Le manque de puissance peut être occasionnelle par des troubles d'allumage.	<ol style="list-style-type: none"> 1 Bougie défectueuse. 2 Fuite au condensateur principalement à chaud. 	<p>Nettoyer ou remplacer la bougie</p> <p>Remplacer le condensateur.</p>
Marche du moteur à 4 temps.	<ol style="list-style-type: none"> 1 Gicleur trop fort. 2 Manque d'air (filtre bouché) 3 Commande d'air trop tendue. 4 Excès d'huile dans l'essence. 	<p>Changer de gicleur.</p> <p>Nettoyer le filtre d'air.</p> <p>Détendre la commande d'air.</p> <p>Vidanger le réservoir et faire le plein avec un mélange correct.</p>

PANNES D'EMBRAYAGE

L'embrayage de départ patine.	1 Graisse ou huile dans le tambour et sur les garnitures.	Démonter et nettoyer à l'essence pure ou au trichlore.
Temps d'embrayage trop long.	2 Garnitures des mâchoires usées.	Remplacer les mâchoires.
L'embrayage de départ ne fonctionne pas.	3 Rupture ou déformation des ressorts.	Remplacer par deux ressorts d'origine. Ne jamais les modifier l'embrayage ne fonctionnerait pas.
		Important. - Repérer les points d'accrochement aux mâchoires.

Embiellage	
Roulements	
Joint	
30	39.858
31	35.104
32	37.741
33	14.403
34	37.004
35	37.034
36	18.857
37	37.740
38	14.292
39	37.742
40	37.616
41	37.615

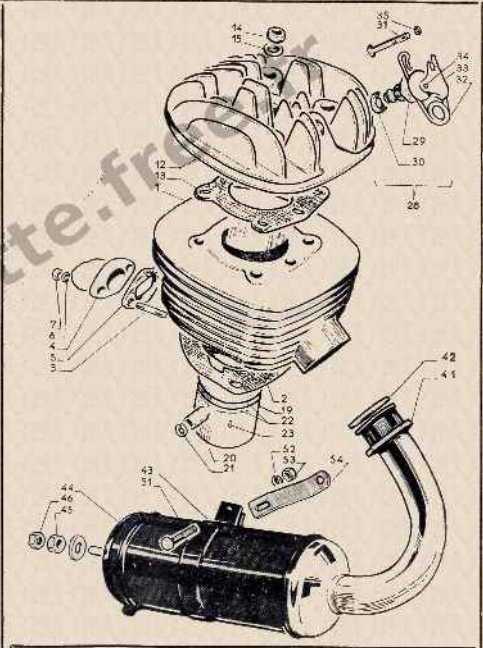
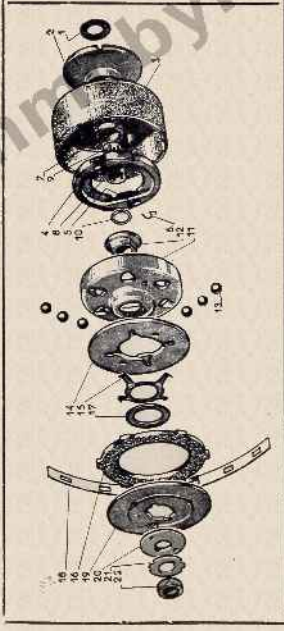
Carter-moteur	
1	40.025
2	37.007 E
3	35.753
4	35.761
5	C 6-37-12
6	36.608
7	36.609
8	H.U. 6
9	35.752
10	35.751
	G 6-45-12



Démultiplication	
Transmission	
50	38.610
51	41.691
52	37.711
53	37.844
54	36.107
55	41.695
56	37.758
58	38.406
59	37.838
59 B	36.104
60	37.765

61	37.764
62	37.766
63	37.834
64	M 6
65	H.B.K. 7
66	V. 2-25

Embrayage Automatique	
à disque	
13	42.020
14	42.017
15	42.015
16	42.012
17	42.014 A
	42.014 B
	42.014 C
	42.014 D
18	42.016
19	42.018
20	42.034
21	42.035
22	42.033



Cylindre		Piston		Echappement	
1	41.625 E	19	*36.120 E bis	41	40.855
2	35.749	20	27.194	42	39.240
3	G5 15-10	21	22.309	43	40.500 E
4	37.562	22	38.315	44	40.502
5	36.226	23	15.580		
6	W 5	Décompresseur		45	H.U. 6
7	HU 5	28	32.136	46	38.644
		29	31.474	51	H.6.20
		30	31.152	52	37.783
		31	32.133	53	H. U.
		32	32.134	54	43.046
		33	32.132		
		34	32.135		
			40.594		
Culasse					
12	42.177				
13	36.123				
14	HU 7				
15	W 7				

Notes

Offert par : [HTTP://enmobyette.free.fr](http://enmobyette.free.fr)