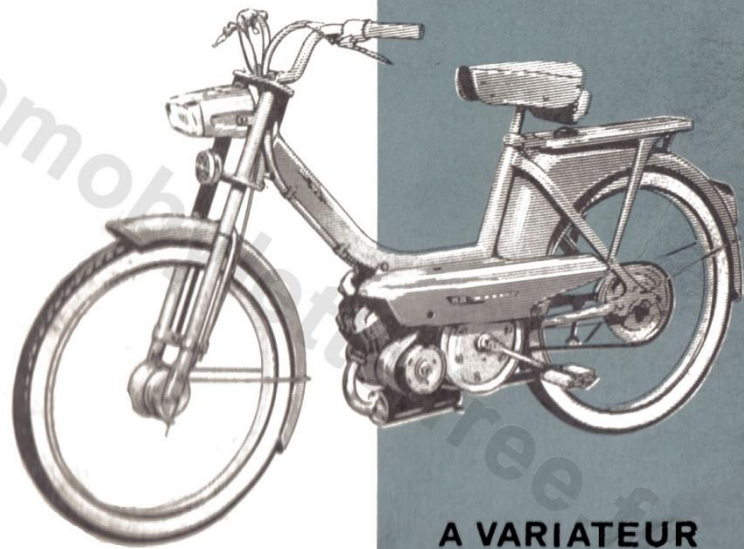


QUELQUES CONSEILS
POUR L'UTILISATION ET L'ENTRETIEN DE...

de votre



le meilleur rendement
de votre
par l'utilisation exclusive



de ***BP-ZOOM***

A VARIATEUR

Offert par [HTTP://lenmob.com](http://lenmob.com)

notre

BB

A VARIATEUR

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

Sommaire

	Pages
Caractéristiques	4
Carburateur	10
Conseils pratiques de dépannage	21
Embrayage automatique	15
Décalaminage	17
Démontage du carburateur	11
Démontage de la fourche télescopique	13
Démontage du pot d'échappement	13
Démontage de la roue arrière	12
Embrayage de lancement	15
Graissage	16
Indications avant la mise en route	5
Mise en route	6
Mise en vélo rapide	12
Planches moteur	18-19-20
Ralentissement et arrêt	7
Réglage du ralenti	11
Réglage de la tension de chaîne motrice	12
Réglage de la tension de courroie	13
Remontage de la culasse	14
Rodage	5
Transmission variable	14
Volant magnétique	8-9

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 : 3 mm

Transmission primaire : par courroie trapézoïdale

Entraînement de la roue arrière : par chaîne

Consommation : 1 litre 800 à 2 litres aux 100 km

Capacité du réservoir : 3,2 litres (arrière)

— — : 3,5 litres (avant)

Poids total approximatif : VCT 40 kg

— — : VLT 42 kg

Pneu AV et AR : 23 × 2

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

ÉCLAIRAGE :

Lampe Phare : 6 volts, 1 ampère

Lanterne AR : 12 volts, 0,5 ampère

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 HV.**

Rodage

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

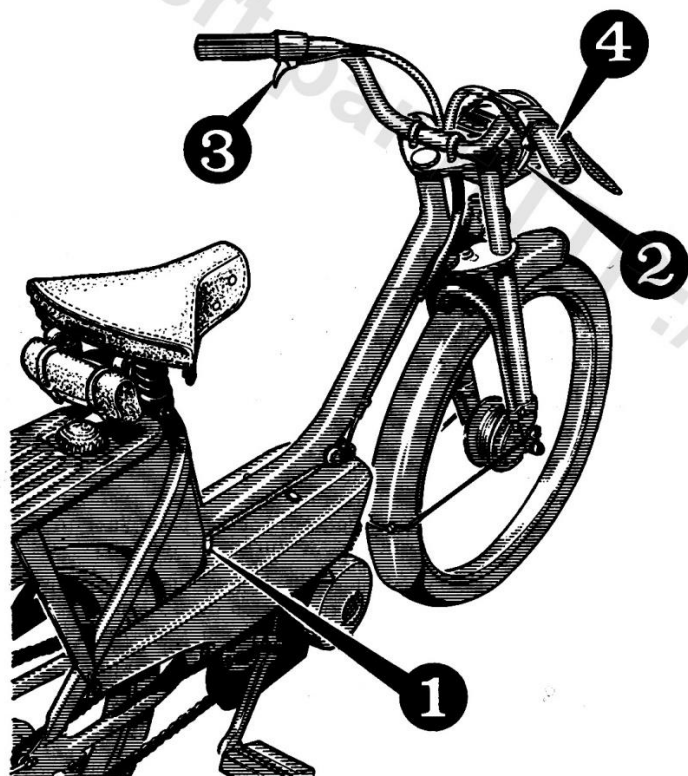
Pendant les 500 premiers kilomètres, ne jamais pousser à fond. Ne pas dépasser les vitesses de 35 km-h.

Eviter 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 les régimes moyens du moteur soit : 40 km-h.

Mise en route



- I. - Ouvrir l'arrivée du carburant en poussant le bouton (1) du robinet situé à la base du réservoir, côté droit.
- II. - Décompresser (2).
- III. - Monter sur le cyclomoteur, pédaler et prendre un peu de vitesse.
- IV. - Dès que le moteur est entraîné, lâcher le décompresseur et donner des gaz progressivement, en agissant sur la poignée tournante (4).

En période froide. - Appuyer également sur la manette d'air (3) et donner des gaz à moitié, poignée (4), après un court temps de marche, relâcher la manette d'air.

Régler les gaz, mais, n'agir à fond que lorsque le moteur est chaud.

Ralentissement et arrêt

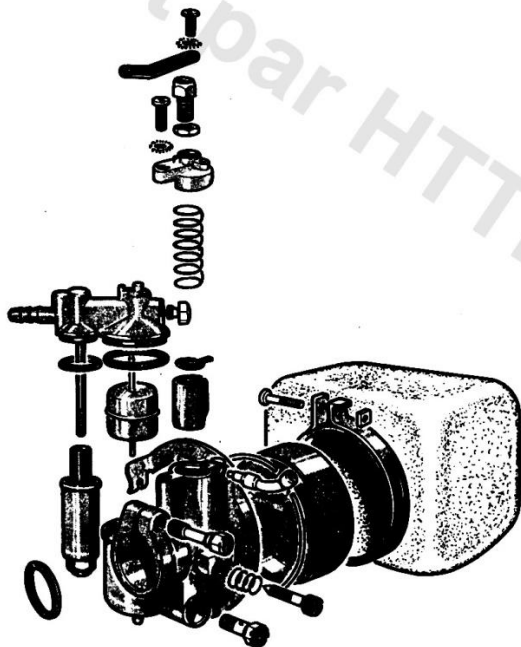
Un ralentissement normal est obtenu en coupant progressivement les gaz, si le freinage doit être rapide, couper les gaz et freiner.

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 carburateur



En cas d'obstruction du gicleur, nettoyer également la cuve de décan-
tation 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

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 sur le capotage gauche.

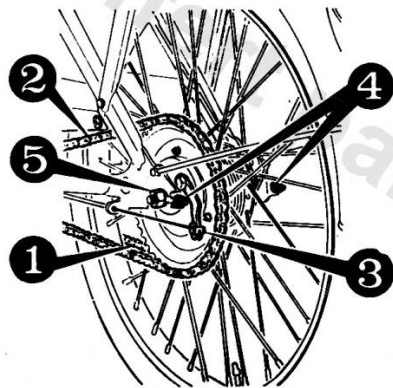
1°) Visser à fond la vis de réglage.

2°) Mettre en marche le moteur (véhicule sur béquille).

3°) Le moteur étant chaud, dévisser lentement la vis de réglage de façon à abaisser le plus possible le régime du moteur, la roue AR ne doit pas être entraînée.

Quand le régime est suffisamment bas, remettre le véhicule sur ses roues, monter en selle, le moteur ne doit pas caler.

Démontage de la roue arrière



— Rejeter la chaîne de départ (1) vers l'extérieur en relevant avec la main le tendeur de chaîne.

— Dégraffer la chaîne motrice (2).

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

— Débloquer les écrous (5) dégager les tendeurs (4) et sortir la roue.

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.

Mise en vélo rapide



Pour rouler en pédalant sans entrainer le moteur, décrocher le levier se trouvant sur la poulie, de sa position et l'accrocher en position « mise en vélo ».

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.

IMPORTANT : A l'arrêt lorsque le moteur tourne, ne jamais mettre la poulie réceptrice en position " mise en vélo ".

Démontage et nettoyage du pot d'échappement

— Dévisser l'écrou 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



— Enlever les capotages.

— Débloquer le boulon de fixation du moteur à l'arrière.

— Tendre la courroie en faisant pivoter le moteur autour de la fixation des pattes de culasse, à l'aide d'un levier, et dans le sens qui l'écarte du boîtier de pédalier. Appuyer également le moteur vers la droite, vérifier l'alignement de la courroie avec les poulies. Serrer le boulon.

VÉRIFICATION DU RÉGLAGE DE LA TENSION

La courroie est normalement tendue quand sa surface extérieure est enfoncée de 2 mm en dessous du diamètre extérieur de la poulie réceptrice.

En cas de patinage retendre jusqu'à enfoncement maximum de 3 mm. Au-delà il est préférable de changer la courroie.

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.

Remontage de la culasse

ATTENTION !

- Ne jamais serrer les écrous de culasse le moteur étant chaud.
- Obligatoirement les écrous seront rebloqués en quinconce et serrés modérément.

Transmission variable et Embrayage

Elle est constituée par deux poulies extensibles :

- La poulie motrice (petite poulie)
- La poulie réceptrice (grande poulie).

1° La poulie motrice fait partie de l'ensemble embrayage.

Son graissage est assuré avec le graissage de l'ensemble (voir tableau page 16). Elle doit être maintenue en état de propreté. Tous les 10.000 km, il sera nécessaire de nettoyer les colonettes à l'aide d'un pinceau et d'un peu d'essence. Cette opération peut se faire sans démontage après dépose de la courroie.

2° La poulie réceptrice ne nécessite pas d'entretien autre que le graissage.

Eviter l'excès de graisse, qui pourrait atteindre et détériorer la courroie.

L'EMBRAYAGE DE LANCEMENT

Il est constitué d'un plateau solidaire de la poulie motrice du variateur, portant 2 masselottes mobiles qui, sous l'effet de la force centrifuge, entraînent un tambour porté par le boîtier de l'embrayage lui-même solidaire du vilebrequin.

Au départ, lorsque la vitesse en pédalant atteint 8 km/h environ, l'embrayage de lancement entre en fonction, entraîne le moteur assurant ainsi son départ.

Pour conserver à cet organe un fonctionnement correct :

- 1° Eviter d'introduire de l'huile ou de la graisse dans le tambour, ce qui ferait patiner l'embrayage.
- 2° En cas de démontage, ne pas déformer les ressorts des masselottes qui sont parfaitement tarés au départ de l'usine.

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 indérégable, 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 L2 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	Roue libre Chaîne de transmission Câbles de commande Entraîneur de compteur	B P Energol Motor Oil SAE 30
	Fourche télescopique Poulie réceptrice	
2.000 km	Variateur-Embrayage à disque	BP energreae L2 multi- purpose
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 la nettoyez à la brosse métallique, vérifiez l'écartement des électrodes qui doit être maintenu à 4/10 de mm environ. En cas de bougie défectueuse nous conseillons son remplacement par une bougie Marchal C R 35.

Carburateur. - Démontez et nettoyez le carburateur à l'essence pure.

Décalaminage

Le calaminage du moteur est plus ou moins rapide selon la qualité du carburant auto-lubrifiant utilisé.

Avec le mélange 2 temps **B P ZOOM** le moteur pourra parcourir 10.000 km 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.

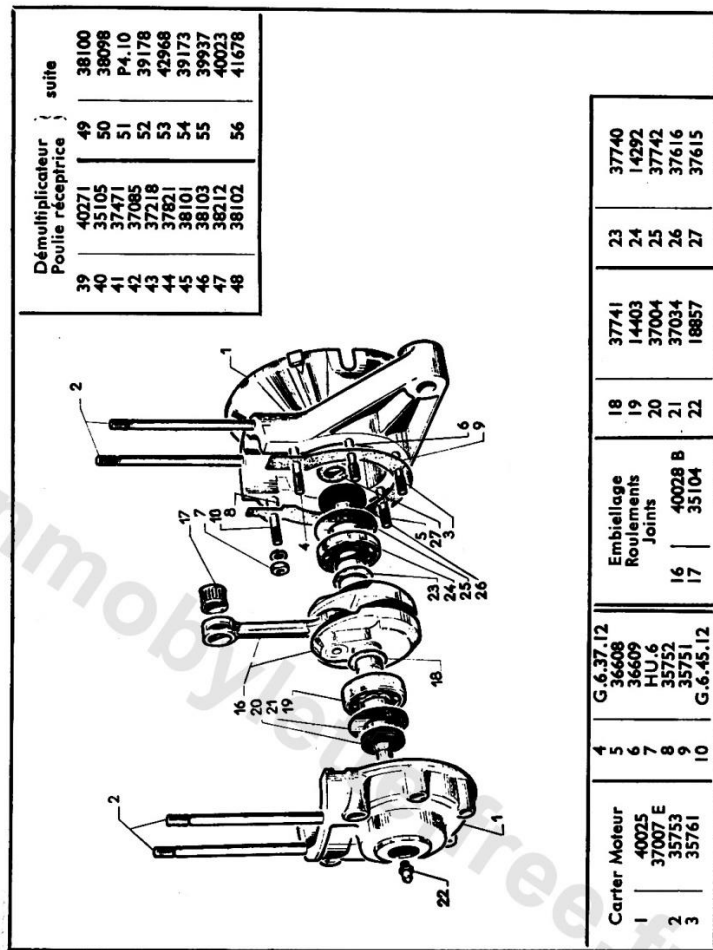
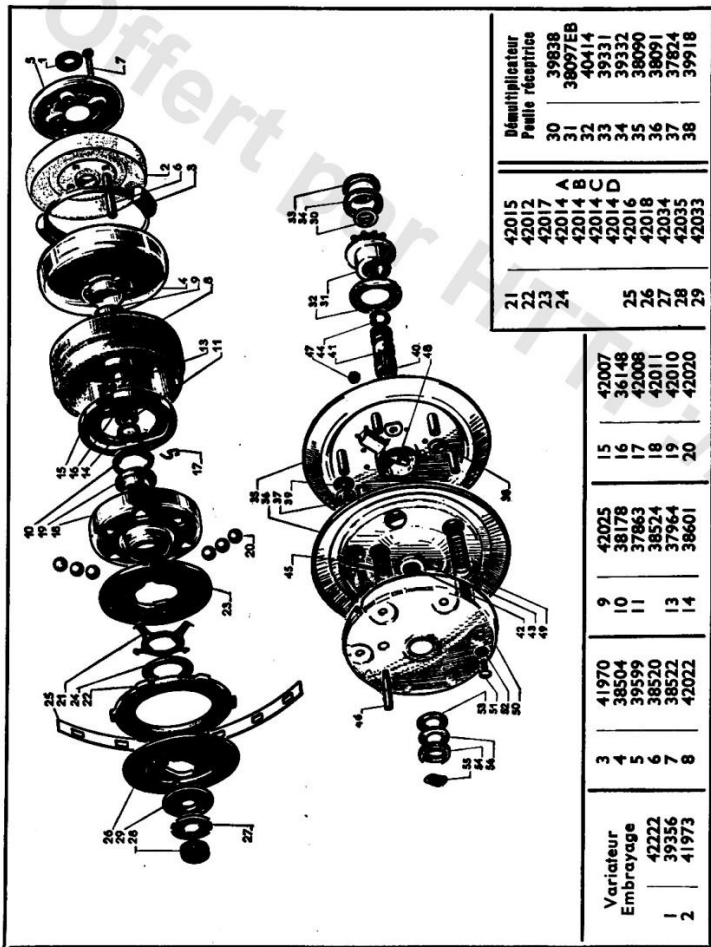
Par suite un décalaminage complet comprendra :

1° Le nettoyage de la culasse, 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 la changer.

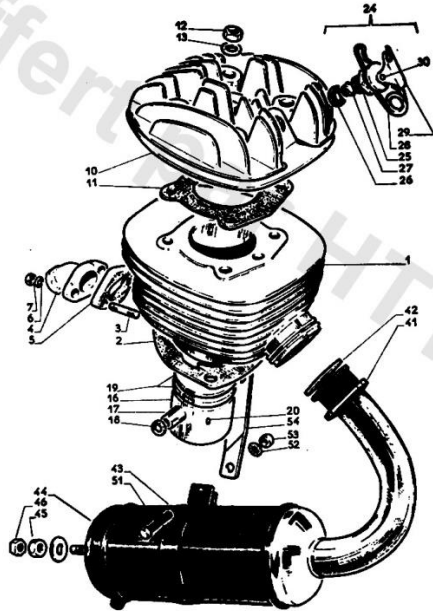
IMPORTANT. - Ne jamais utiliser de grattoir ou autre outil pouvant rayer l'aluminium.

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'utilisateur 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. 	<p>Nettoyer ou monter une bougie propre. (Ecartement des électrodes 4/10).</p> <p>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.</p>
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. 	<p>Vérifier et nettoyer s'il y a lieu.</p> <p>Déboucher au jet d'air ou avec une pompe à pneu. Ne pas utiliser de fil métallique qui pourrait modifier le débit du gicleur.</p>
Le carburant arrive bien mais les démarrés à froid sont difficiles.	<ol style="list-style-type: none"> 1 Carburateur mal réglé. 2 Prise d'air additionnelle. 	<p>Vérifier et régler (voir page 11). Vérifier le serrage de la pipe d'admission sur le cylindre. Vérifier le serrage du carburateur sur la pipe.</p>
Arrivée de carburant trop importante, le moteur se noie.	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 dérégulé, contacts n'ouvrant plus aux repères 2 Contacts usés trop d'écartement. 3 Bougie usée, électrodes encrassées. 	<p>Refaire le réglage (voir page 9).</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>
---	---	---

Cylindre		Piston		Echappement	
1	41625 E	16	36120 E bis	41	40855
2	35749	17	27194	42	39240
3	G.5.15-10	18	22309	43	40500 E
4	36992	19	38315	44	40502
5	36226	20	15980	45	40502
6	W.5	Décompresseur		46	H.U.6
7	H.U.5	24	32136	47	H.6.20
		25	31474	48	38644
		26	31152	49	H.6.20
		27	32133	50	37773
10	42177		40594	51	H.U.6
11	36123	28	32134	52	H.U.6
12	H.U.7	29	32132	53	43046
13	W.7	30	32135	54	

Causes	Défectuosités	Remèdes
Fonctionnement correct du moteur à moyen régime, mais s'effondre lorsqu'on pousse le moteur à plein régime.	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.	Vérifier le débit du robinet (1 litre en 5 min.). Vérifier le débit du carburateur. Le nettoyer. Détendre la commande du volet d'air.
Le moteur manque de puissance.	1 La courroie patine. 2 Le volant est mal calé (manque d'avance). 3 Carburateur déréglé.	Retendre la courroie. Refaire le calage (voir page 9). Vérifier si le boisseau dégage bien la chambre d'émulsion, sinon, régler la commande souple.
Le manque de puissance peut être occasionné par des troubles d'allumage.	1 Bougie défectueuse. 2 Fuite au condensateur principalement à chaud.	Nettoyer ou remplacer la bougie. Remplacer le condensateur.
Marche du moteur à 4 temps.	1 Gicleur trop fort. 2 Manque d'air (filtre bouché) 3 Commande d'air trop tendue. 4 Excès d'huile dans l'essence.	Changer de gicleur. Nettoyer le filtre à air. Détendre la commande d'air. Vidanger le réservoir et faire le plein avec un mélange correct.

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'accrochage aux mâchoires.

PANNES VARIATEUR

Causes	Défectuosités	Remèdes
Performances insuffisantes en côte ou en plat.	Si la puissance du moteur n'est pas en cause : 1 Jeu latéral insuffisant à la poulie arrière. 2 Chaîne motrice trop tendue. 3 La joue mobile de la poulie avant ne coulisse pas librement.	1 Refaire le réglage du pédalier avec un jeu latéral de 4 à 6/10 de mm. 2 Elle doit présenter une flèche d'environ 5 mm. 3 Graisser par le graisseur (3 coups de pompe à main suffisent).
Le moteur s'emballe sans que la vitesse augmente.	1 Courroie insuffisamment tendue. 2 Courroie grasse.	1 Refaire le réglage (voir page 13). 2 Nettoyage de la courroie.
Bruit en provenance de la poulie réceptrice.	a) bruit de sirène 1 Manque de graissage ou usure de la rondelle bimétal. 2 Détérioration des rondelles en caoutchouc montées sur le pignon de chaîne. b) bruit de claquement 1 Usure de la bague en nylon. 2 Trop de jeu latéral à la poulie arrière.	1 Graisser, et si nécessaire remplacer la rondelle bimétal (attention au réglage du pédalier) 2 Remplacer les rondelles en caoutchouc. 1 Refaire le réglage du pédalier. 2 Refaire le réglage du pédalier comme indiqué ci-dessus.

Notes

Lined area for notes, consisting of multiple horizontal lines.

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