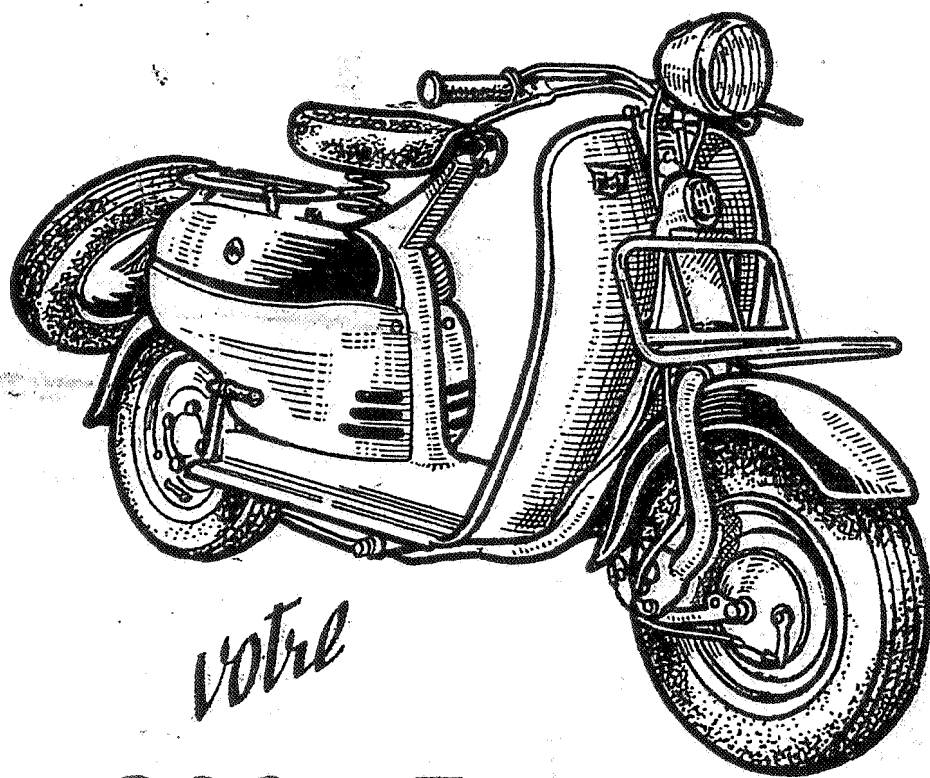




*Pour bien
entretenir*



voire

moby

Scoter



VOTRE...

moby *Scooter*


*Le manuel le plus pratique
le plus technique, le plus complet*

Éditions BUROTEC

Directeur-gérant : MM. MALTERRE G. et R.

58, Rue Marcel-Miquel

Téléphone : MIC. 05-75

ISSY (Seine)

MOTOBÉCANE

AVANT-PROPOS

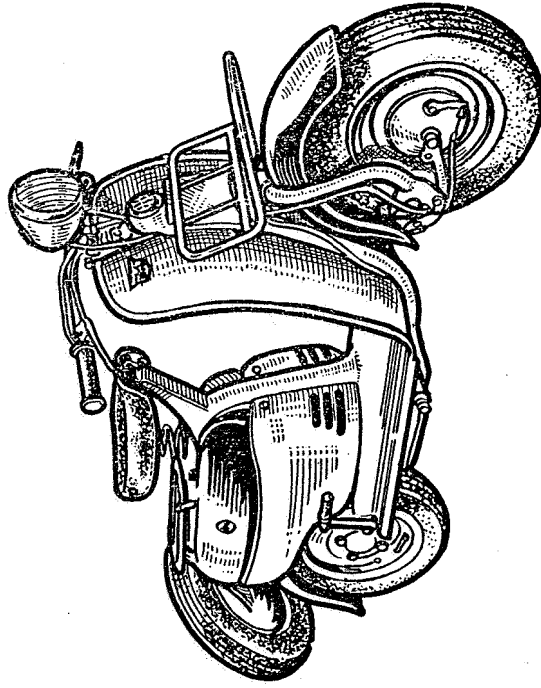
L'homme a besoin actuellement de moyens de transports rapides, économiques et qui soient malgré tout confortables et d'entretien facile, car, hors de son travail, il ne dispose pas toujours du temps nécessaire à l'entretien d'une machine.

Il devient évident que les techniciens ont réalisé avec le Moby-scooter 125 cm3 une machine qui répond à un grand nombre d'exigences.

Mais, pour obtenir satisfaction et le meilleur rendement auquel on doit s'attendre d'un bon scooter, il est indispensable de lui procurer les soins nécessaires à sa longévité. Pour ce faire, tout bon scootériste doit posséder un minimum de connaissances grâce auxquelles sa machine lui rendra les services qu'il attend d'elle. Ce manuel d'entretien permet à n'importe qui de soigner rationnellement son scooter.

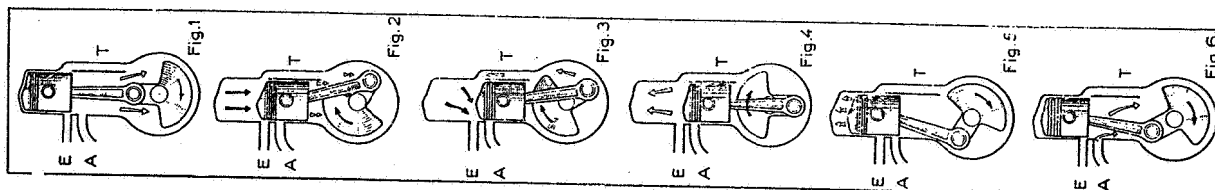
Clair et précis, notre manuel vous donnera toutes satisfactions grâce à ses planches détaillées qui illustrent les descriptions et les conseils que nous donnons aux scootéristes. Il leur permettra l'entretien, le réglage, le démontage et éventuellement le dépannage rapide et facile de leur machine.

D'autre part nous avons pensé augmenter l'intérêt de notre manuel en donnant quelques renseignements au sujet du Code de la route.



MOTOCONFORT

PRINCIPE DU FONCTIONNEMENT A 2 TEMPS



Point mort haut.

Position extrême dans sa montée.

Gaz frais dans le carter.

L'étincelle produite par la bougie explose les gaz comprimés du cylindre et fait descendre le piston avec violence. Les gaz frais dans le carter se compriment.

Après descente du piston les gaz brûlés s'échappent par l'orifice E (échappement) pour laisser place aux gaz frais comprimés qui s'introduisent dans le cylindre par le canal de transfert T.

Point mort bas.

Position extrême dans sa descente.

Les gaz brûlés s'étant échappés il ne reste que les gaz frais dans le cylindre.

Le piston dans sa course ascendante comprime les gaz frais du cylindre.

Gaz frais se comprimant dans le cylindre, le piston dans son ascension crée en dessous de lui le vide dans le carter qui permet l'aspiration des gaz frais par l'orifice A (admission).

Le piston arrive au point mort haut et l'explosion produite par la bougie fait recommencer le cycle, donnant un temps moteur par tour de vilebrequin.

CONDUITE DE LA MACHINE

1° Ouvrir le robinet d'essence qui se trouve sous le réservoir, en tournant le levier dans sa position verticale ;

2° Mettre en position point mort, le levier de commande des vitesses (repère O) ;

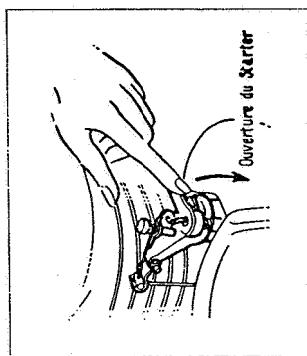
3° Actionner le levier du starter quelques secondes en le ramenant vers l'extérieur. Sitôt que le moteur tourne le remettre à sa position initiale ;

4° Ouvrir légèrement la commande des gaz ;

5° Actionner trois ou quatre fois la pédale du kick, pour lancer le moteur vigoureusement ;

6° Après lancement, le kick doit revenir à sa position de départ ;

7° Laisser tourner quelques instants le moteur au ralenti.



TRÈS IMPORTANT : Ne pas laisser s'emballer le moteur au point mort.

8° Débrayer complètement ;

9° Mettre la commande des vitesses en première en tournant vers soi la poignée à la position I ;

10° Donner un peu plus de gaz au moteur pour qu'il bénéficie d'une plus grande énergie, au moment de l'embrayage ;

11° Lâcher doucement la commande d'embrayage.

Le démarrage se fera ainsi en douceur et sans à-coup.

Avec une certaine pratique, il sera de plus en plus facile de démarrer. Il faut toujours démarrer en première, autrement il y aurait fatigue excessive des organes du moteur. Le changement des vitesses a été fait de telle manière que l'effort de la roue puisse varier et que l'effort du moteur reste constant, il faut se servir du changement de vitesses à chaque fois que cela est nécessaire et ne pas hésiter à rétrograder si on sent le moteur peiner dans une côte par exemple. Il faut choisir la vitesse appropriée et ne pas laisser le moteur s'emballer à une vitesse inférieure, mais prendre une vitesse supérieure ou même la prise directe.

On change de vitesses de la façon suivante : on coupe d'abord les gaz, on débraye au maximum, on passe ensuite le levier dans la vitesse immédiatement supérieure et on embraye en redonnant régulièrement les gaz au moteur. Pour descendre d'une vitesse supérieure à une vitesse moindre, on débraye en réduisant un peu les gaz et on agit sur le levier de changement de vitesses.

Pour s'arrêter on coupe les gaz, on débraye, on met au point mort et on freine. A l'arrêt fermer le robinet d'essence.

CONDUITE DE LA MACHINE

Il n'est pas bon de laisser tourner le moteur au ralenti pendant un arrêt prolongé. Pour ralentir couper les gaz et se servir des freins pour un arrêt brusque. Dans les descentes le moteur constitue le meilleur des freins. Pour monter les vitesses tourner la poignée vers l'extérieur (position 1-2-3).

RODAGE

Pendant et surtout au début du rodage laisser le moteur tourner quelques instants avant de se mettre en marche et faire lentement les premiers 1.500 km.

Ne pas emballer le moteur ni au point mort, ni à une vitesse inférieure, car l'usure serait rapide.

Les vitesses à utiliser sont les suivantes :

Première : jusqu'à 20 kilomètres à l'heure ;

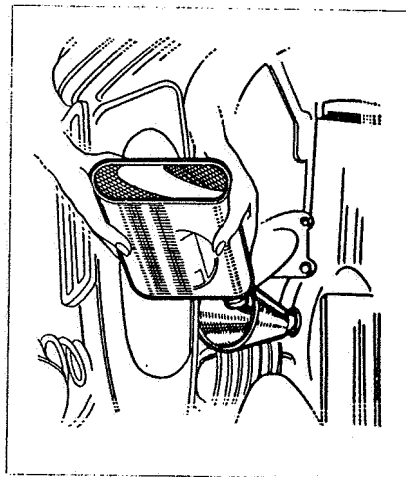
Deuxième : de 20 à 30 —

Troisième : de 30 à 50 —

Pour le graissage consulter notre tableau de graissage.

Vérifier le niveau du carter d'huile, qui doit contenir 0.l. 300.

Pour le remplissage d'huile, opérer comme le montre le croquis ci-contre.



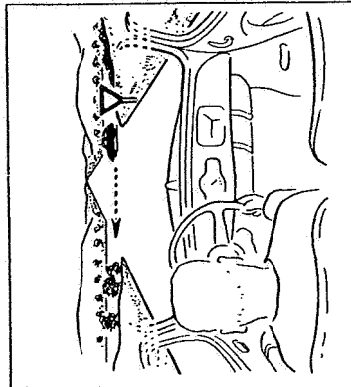
LOIS DE LA ROUTE

Vous devez être muni de : 1° Carte d'identité ; 2° Plaque de propriétaire sur votre machine mentionnant nom, prénom et domicile ; 3° Un avertisseur sonore ; 4° Un catadioptre rouge à l'arrière ; 5° Pour la nuit : Feu blanc à l'avant éclairant convenablement ; Feu rouge arrière non éblouissant.

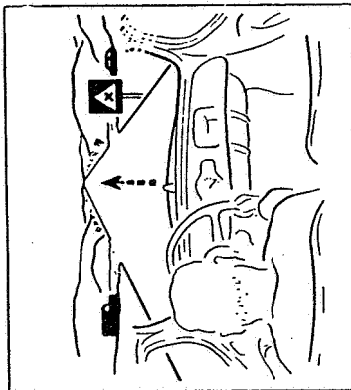
EN VILLE :

PRIORITÉ à tout véhicule venant de droite excepté tramways, ambulance, pompiers, police secours, etc.

SUR UNE ROUTE A GRANDE CIRCULATION

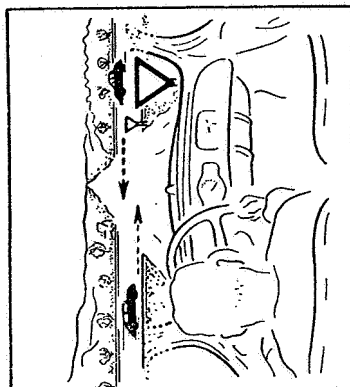


Vous abordez une route à grande circulation :
SIGNAL triangle jaune ;
PRIORITÉ à la voiture venant de droite.

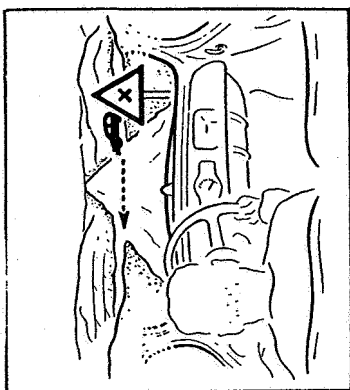


Vous abordez une route ordinaire :
SIGNAL triangle jaune avec croix de Saint-André dans un carré bleu ;
PRIORITÉ sur les voitures venant de droite et de gauche.

SUR UNE ROUTE ORDINAIRE



Vous abordez une route à grande circulation :
SIGNAL 2 triangles jaunes ;
PRIORITÉ aux voitures venant de droite et de gauche.

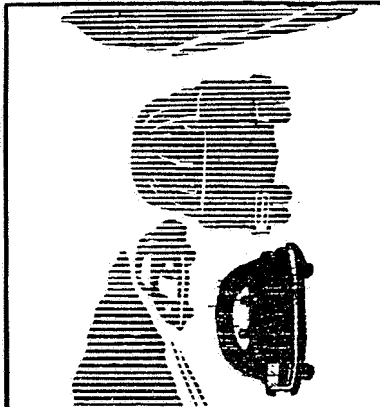
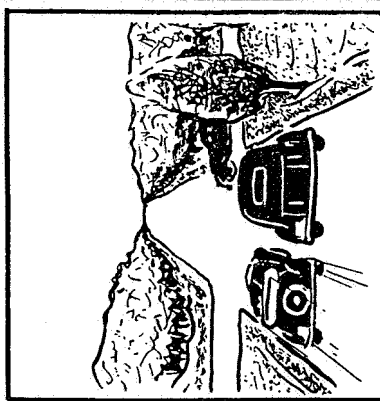
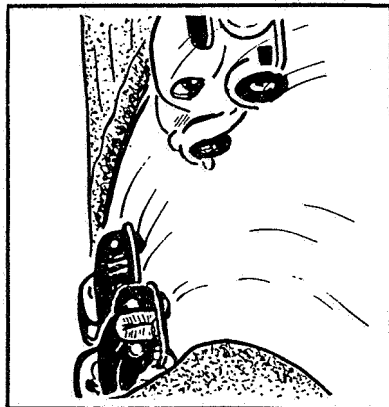
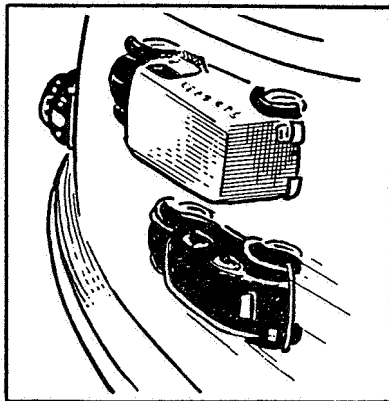


Vous abordez une route ordinaire :
SIGNAL triangle jaune avec croix de Saint-André ;
PRIORITÉ à la voiture venant de droite.

DÉPASSEMENTS DANGEREUX

Au sommet des côtes.
Sur les ponts.

Dans les virages.



Dans les croisements.

Manque de visibilité.
Chaussée glissante.

LA CONDUITE

- 1° Tenez toujours votre droite et serrez dans les virages ;
- 2° Ralentissez dans les virages, les grandes descentes, les croisements, aux panneaux de prudence ;
- 3° Ne pas couper les cortèges, les troupes, les files d'écoliers, les convois funèbres ;
- 4° Avertissez avant de ralentir ; en prenant vos virages ;
- 5° Ne stationnez pas quand un panneau l'interdit, sur les passages cloutés, les portes cochères, etc...

SIGNAUX DE PRUDENCE				D'INTERDICTION, D'OBLIGATION			

DESCRIPTION

Le moteur est un 2-temps à double transfert, alésage 54 mm, course 54 mm, cylindrée 123,672 cm³, régime normal de rotation 4.500 tr/mn, avance à l'allumage 5 mm, rapport de compression 65, puissance 5 CV.

PARTIE MOTEUR

Culasse. — En alliage léger avec de larges ailettes pour le refroidissement. Supporte une bougie qui est vissée. Trois goujons la fixent sur le cylindre par un joint d'étanchéité.

Cylindre. — En aluminium chromé, il se fixe sur les carter du moteur par des goujons au nombre de trois. Existe deux joints d'étanchéité et une cale au à sa base.

Piston. — En alliage léger de forme cylindrique il supporte deux segments. Un axe est maintenu par deux jons.

Vilebrequin. — De type courant. Les arbres moteur sont montés par deux roulements à billes supportant d'une part le pignon de transmission, l'embrayage et de l'autre le volant magnétique.

Carter. — En trois parties, maintenus par des boulons. Ils contiennent le vilebrequin, l'embrayage et la transmission.

TRANSMISSION

Un pignon de chaîne de 17 dents solidaire de l'arbre de sortie de la boîte de vitesses, entraîne une roue de 32 dents de la roue AR par une chaîne à rouleaux. Le tout travaille dans l'huile dans un carter complètement fermé.

BOITE DE VITESSES

A trois rapports, elle est commandée par une poignée tournante à gauche du guidon. Le câble travaille en poussée et en traction par une rotule.

Un pignon hélicoïdal de 28 dents solidaire de l'arbre moteur engrène une roue de 79 dents, solidaire de l'arbre de boîte de vitesses.

Les rapports de vitesses sont les suivantes :

Première : 12,41 ;
Deuxième : 8,13 ;
Troisième : 5,31.

VOLANT MAGNÉTIQUE

Assure l'allumage au moteur et l'éclairage. Constitué d'un plateau supportant les inducts, le rupteur, le condensateur et le rotor.

Il est de haute tension avec avance automatique. Il alimente un phare de 6 volts, la lanterne AR et l'avertisseur.

EMBRAYAGE

Constitué de deux disques récepteur, d'un disque extrême et de deux disques moteur en ferodo, il travaille à sec.

DESCRIPTION

PARTIE CYCLE

Chassis. — Il est en tube d'acier de gros diamètre, soudé à l'arc et raccordé sur le tube de direction à sa partie supérieure. A la partie galbée il supporte la selle, le coffre à outils et le réservoir d'essence. A sa partie inférieure le moteur, le plancher et le tablier.

Fourche. — Elle est du type à balancier avec roue poussée, suspension élastique par anneaux caoutchouc « Neiman ».

Suspension AR. — Constituée à l'arrière par une boule de caoutchouc travaillant en compression par l'oscillation de tout l'ensemble moteur autour de son point de fixation sur le tube.

Roues. — Elles sont interchangeables à voile plein.

Freins. — Les freins AV et AR possèdent des tambours de 130 mm, avec segments intérieurs.

Frein AV commandé par levier à main droite.

Frein AR commandé par pédale au pied droit.

Pneu AV. — Dimensions : 3,5 × 10. Pression avec passager : 0 kg 900 ; 0 kg 700 en solo.

Pneu AR. — Dimensions : 3,5 × 10. Pression avec passager : 1 kg 600 ; 1 kg en solo.

Selle. — De type à ressorts à boudin, elle est articulée à l'avant. De nombreux extensibles assurent un bon confort.

Carburateur. — De marque Gurtner F 18, il est à niveau constant : chambre n° 4454, gicleur monté n° 3983, gicleur accompagné n° 33, aiguille n° 4463 position haute, volet n° 5804-10, ressort n° 5685, filtre silencieux n° 4473, gicleur d'aiguille n° 5333, flotteur n° 95.

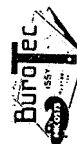
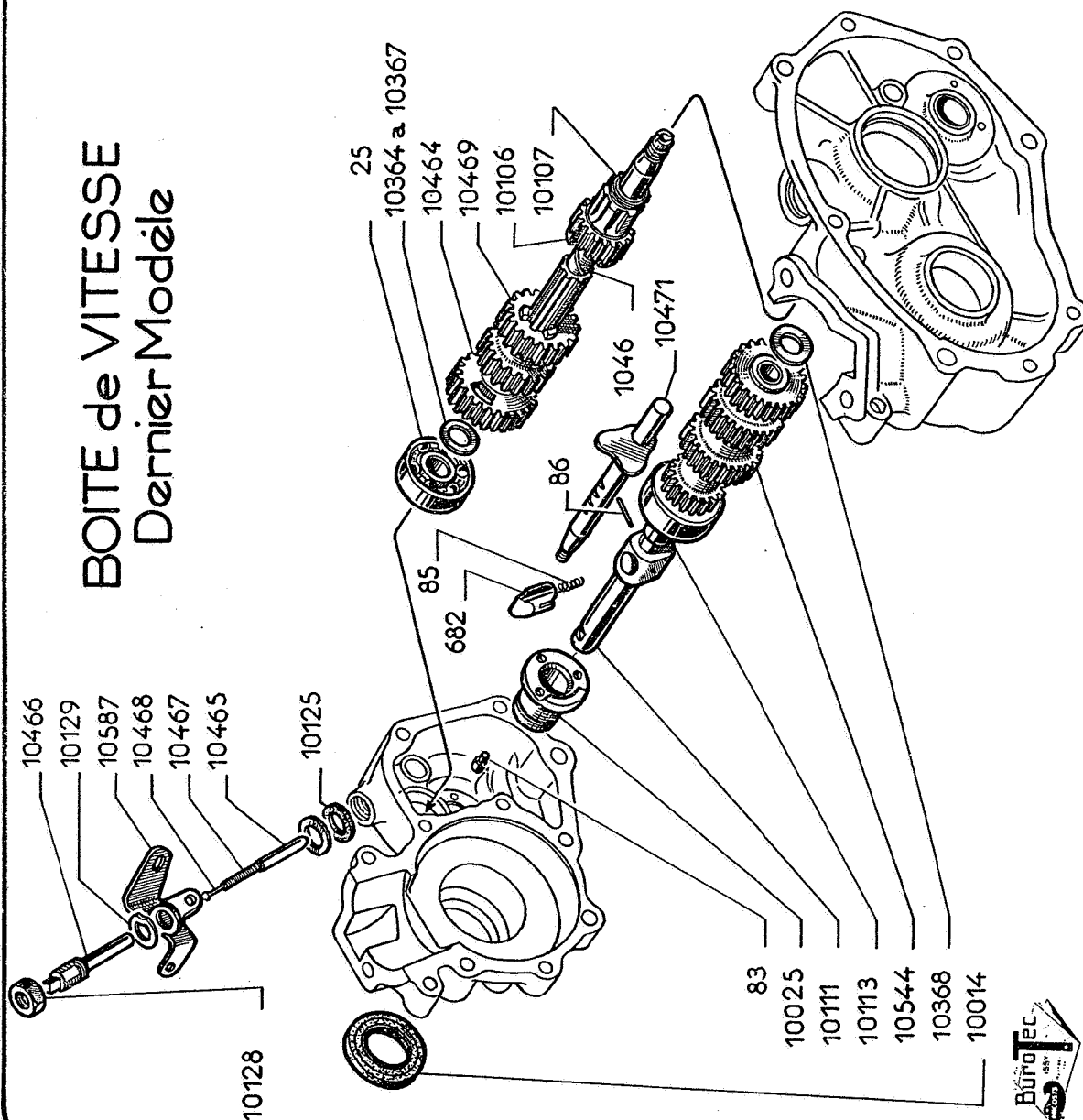
Silencieux d'échappement. — Parallépipédique 56 × 155 × 282, sous forme de demi-chambre muni de chicanes ou débouche un tube de 32 mm. Son volume est 2 l. 200.

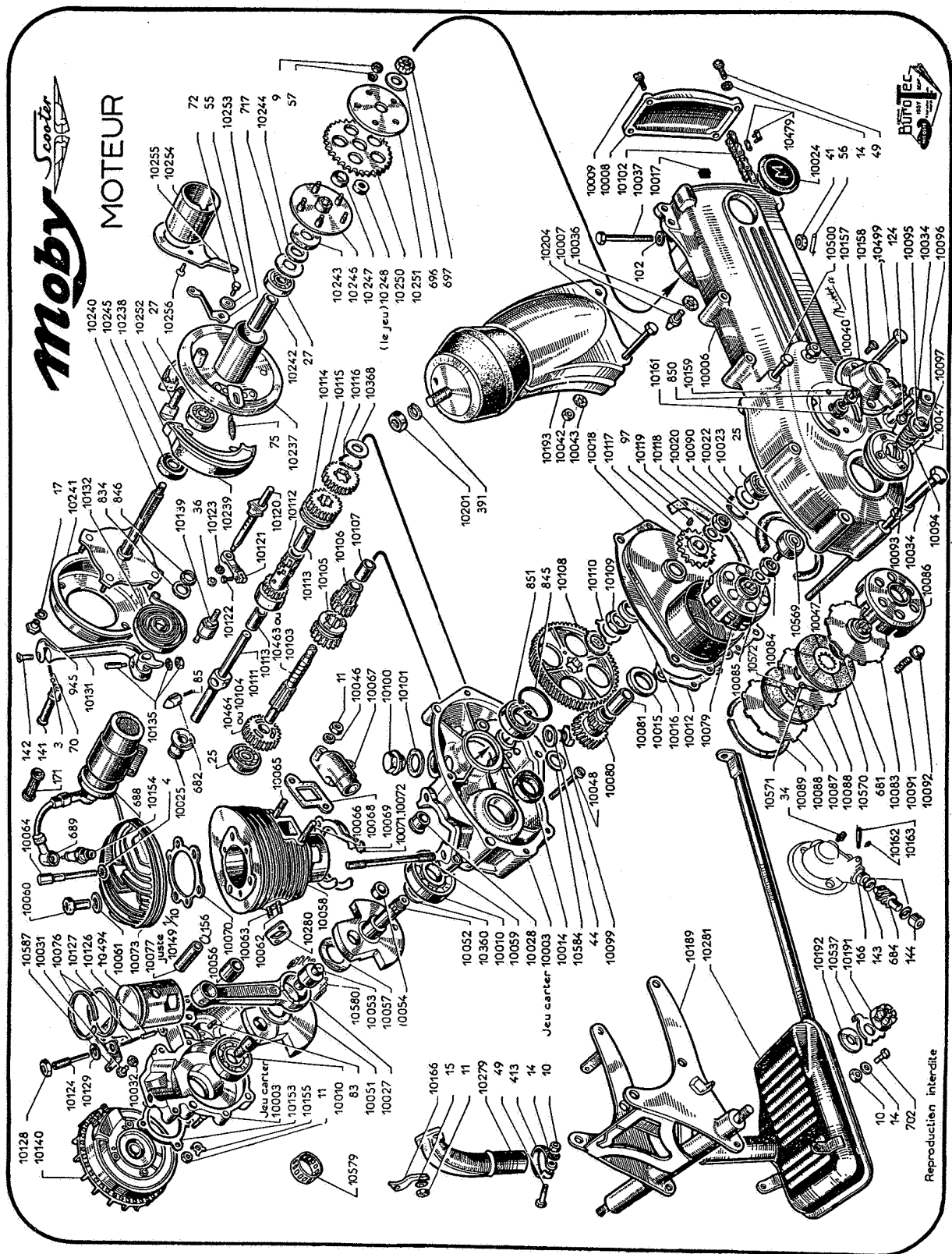
Réservoir d'essence. — En tôle d'acier de 1 mm fixé à l'arrière sur la partie droite du tube du cadre. Il est d'une capacité de 7 litres.

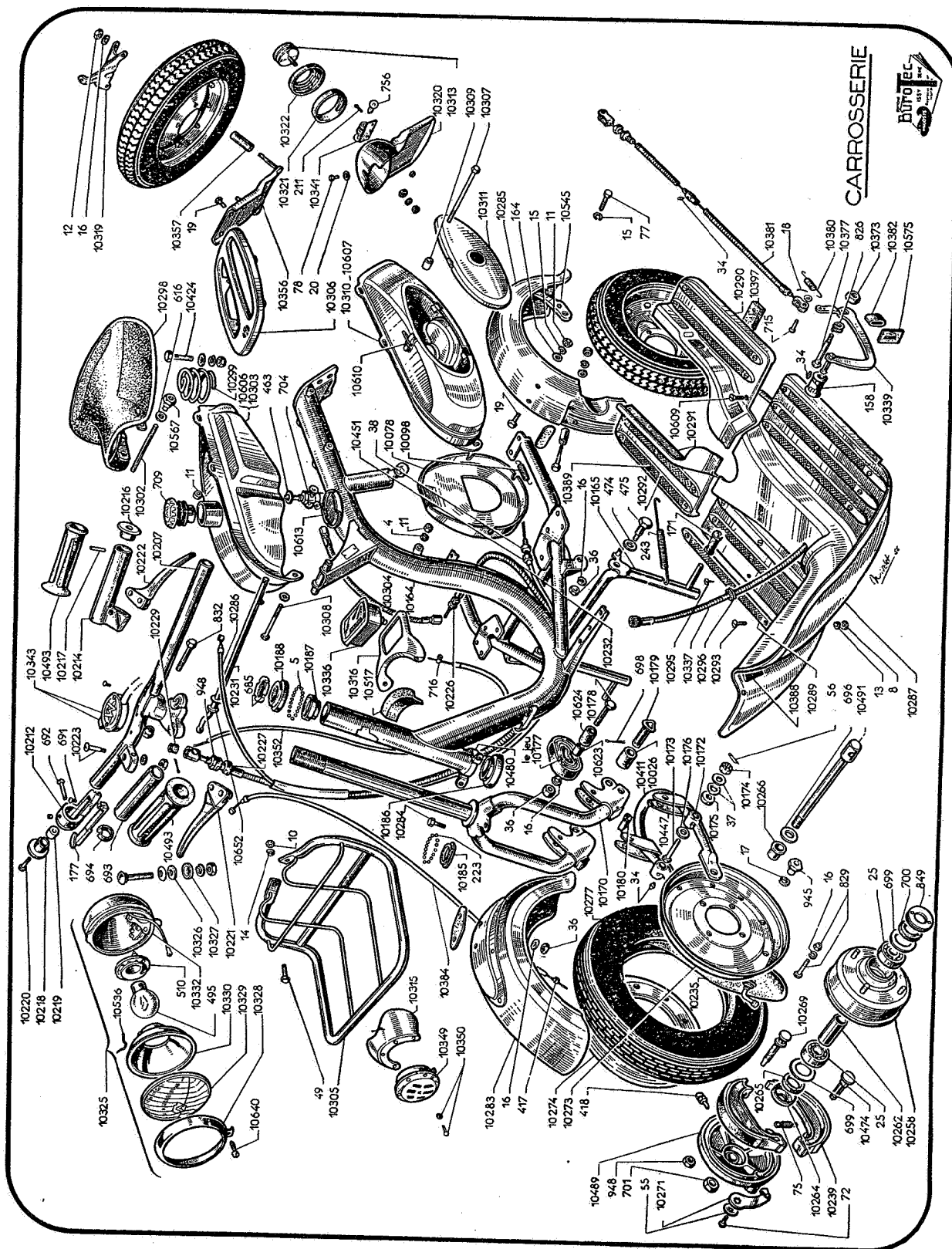
Poids. — A vide 77 kg.

Performance. — Vitesse en palier 69 km/h.

BOITE de VITESSE Dernier Modèle



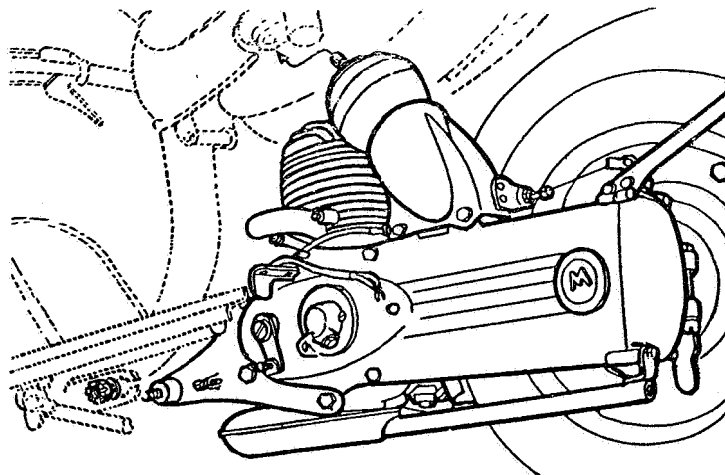
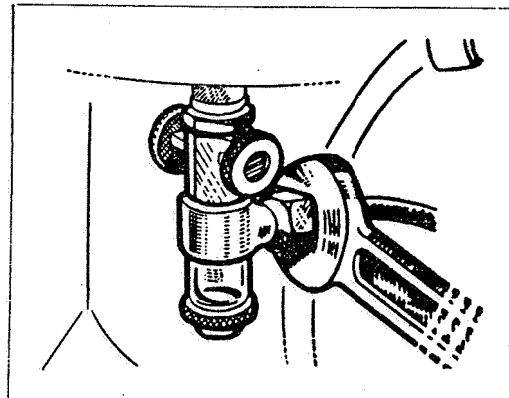
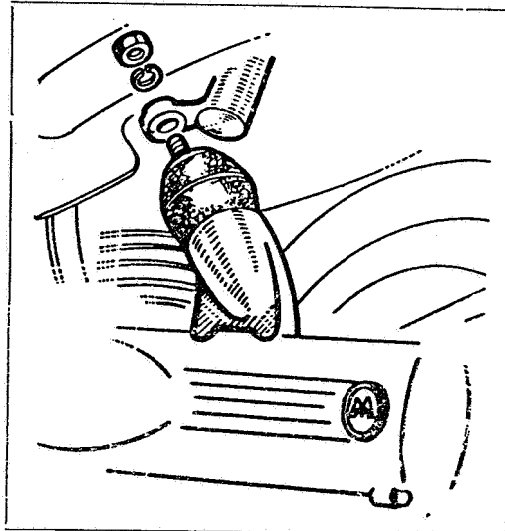




DÉMONTAGE

DÉPOSE DE L'ENSEMBLE BLOC-MOTEUR-TRANSMISSION

- 1° Extraire les goupilles de sécurité ;
- 2° Dévisser les écrous à créneaux (n° 10191) ;
- 3° Enlever l'écrou supérieur de la tige guide de suspension AR (n° 10201) ;
- 4° Déposer le marche-pied gauche (n° 10290) ;
- 5° Démontér la volute (n° 10078) par les vis (n° 680) ;
- 6° Débrancher le renvoi de compteur par la vis (n° 10163) ;
- 7° Desserrer les vis (n° 125) ;
- 8° Enlever le barillet sans soudure de l'embrayage (n° 124) ;
- 9° Chasser la goupille et son axe du levier (n° 10253) ;
- 10° Débrancher le câble de frein AR ;
- 11° Retirer l'embout de gaine ;
- 12° Dévisser l'écrou (n° 10) du collier du tube d'échappement ;
- 13° Déposer les caches 10508 et 10509 du carburateur à l'aide des vis moulées (n° 881) ;
- 14° Débrancher la canalisation d'essence du robinet en dévissant son raccord (n° 10304) ;
- 15° Retirer le fil de bougie ;
- 16° Enlever le boulon (n° 10122). Le câble de commande des vitesses est débranché ;
- 17° Retirer l'écrou de butée de gaine (n° 10451) ;
- 18° Enlever le câble et sa gaine ;
- 19° Débrancher les cosses de la bobine d'allumage. L'ensemble moteur-transmission est dégagé.



DÉMONTAGE

CULASSE

- 1° Dévisser les vis (n° 10064) ;
 - 2° Enlever les écrous (n° 10060) ;
 - 3° Décoller la culasse (n° 10073).
-
- 1° Récupérer le joint d'étanchéité (n° 10070) ;
 - 2° Desserrer les écrous (n° 11) ;
 - 3° Retirer la tubulure échappement (n° 10279) et son joint (n° 10280) ;
 - 4° Enlever l'ensemble carburateur, tubulure admission (n° 10067) ;
 - 5° Récupérer le joint (n° 10068) et celui du cylindre (n° 10069).

CYLINDRE

VOLANT MAGNÉTIQUE

- 1° Desserrer les vis (n° 105) ;
- 2° Retirer le capot enjoliveur (n° 10167) ;
- 3° Dévisser l'écrou de blocage du volant (n° 848) (pas à gauche) en maintenant le rotor (n° 10143) à l'aide d'une sangie ;
- 4° Dégager la rondelle frein (n° 24) ;
- 5° Décoller la rondelle (n° 31) 4 trous de maintien du rotor ;
- 6° Le rotor (n° 10143) se retire ;
- 7° Extraire la came (n° 10151) avec un arrache-cône (Novi n° 7081) en évitant de frapper sur le bout d'arbre ;
- 8° Desserrer les goupions (n° 10049) ;
- 9° Retirer le stator monté (n° 10142) ;
- 10° Décoller son joint thermique (n° 10153).

CARTERS N° 10003

- 1° Décoller le joint d'étanchéité (n° 10014) ;
- 2° Chasser la goupille (n° 10135) après avoir enlevé son écrou ;
- 3° Retirer la pédale de mise en marche (n° 10131) ;
- 4° Dégager son ressort (n° 10132) ;
- 5° Décoller la goupille (n° 834) et le joint franite (n° 846) ;
- 6° Enlever la butée de kick (n° 10139) ;
- 7° Dévisser l'écrou (n° 36) ;
- 8° Décoller le frein d'écrou (n° 10123) ;
- 9° Retirer le levier de commande de vitesses (n° 10121) ;
- 10° Dévisser l'écrou du guide de doigt (n° 10128) ;
- 11° Enlever le frein (n° 10129) ;
- 12° Dégager la patte de butée commande de vitesses (n° 10587) par la vis (n° 10045) et la vis du garde-boue AR ;
- 13° Extraire le guide du doigt de verrouillage (n° 10466) ;
- 14° Retirer le doigt (n° 10465) et son ressort (n° 10467), la tige (n° 10468) ;
- 15° Récupérer le joint du guide (n° 10125) ;
- 16° Desserrer les vis (n° 10048, 10044 et 10045). Le carter (n° 10003) se retire.

Nota : Vidanger l'huile par le bouchon (n° 10099).

DÉMONTAGE

DÉPOSE DU BRAS-SUPPORT N° 10006

- 1° Retirer l'arbre secondaire (n° 10111) en ayant soin de récupérer la joue (n° 10368) et l'équipage (n° 10544) ;
- 2° Enlever le cliquet (n° 682) et son ressort (n° 85) ;
- 3° Récupérer les deux bagues (n° 10113) qui se trouvent dans l'équipage ;
- 4° Démonter l'axe de commande des vitesses (n° 10471) ;
- 5° Décrocher le ressort de rappel du levier (n° 10098) ;
- 6° Retirer le levier de commande d'embrayage (n° 10096) et son doigt (n° 10095) ;
- 7° Dévisser l'écrou de commande d'embrayage (n° 10093) ;
- 8° Desserrer la vis d'assemblage (n° 10041) ;
- 9° Enlever le goujon (n° 10498) ;
- 10° Retirer les deux boulons (n° 10034) ;
- 11° Dévisser les deux vis (n° 10047) ;
- 12° Enlever les deux boulons, le goujon (n° 10499) et les écrous (n° 10042) ;
- 13° Dévisser les vis de fixation du garde-boue AR ;
- 14° Déposer le couvercle du carter bras support (n° 10008) par les vis (n° 10009) ;
- 15° Enlever le bouchon de regard (n° 10024) ;
- 16° Dévisser l'écrou à créneaux (n° 697) en chassant sa goupille ;
- 17° Récupérer la rondelle (n° 696) ;
- 18° Dévisser les cinq écrous (n° 9) ;
- 19° Retirer la flasque (n° 10251), le pignon (n° 10250), le jeu des caoutchoucs (n° 10248) ;
- 20° Démonter la chaîne (n° 10102) ;
- 21° Chasser le support (n° 10246). On aura soin après avoir retiré les épingles (n° 56) et desserré les écrous (n° 41) de pousser légèrement l'ensemble roue-moyeux AR, du côté opposé au bras support (n° 10006) afin de dégager les pièces (n°s 10251, 10250 et 10246) ;
- 22° Le bras support (n° 10006) se dépose.

DÉPOSE DE L'EMBRAYAGE COMPLET

- 1° Décoller le joint (n° 10012) ;
- 2° Enlever l'anneau d'étanchéité (n° 10020) ;
- 3° Dévisser l'écrou (n° 10118) ;
- 4° Enlever le frein d'écrou (n° 10119) ;
- 5° Extraire le pignon de chaîne (n° 10117) et récupérer sa clavette (n° 97) ;
- 6° Desserrer l'écrou (n° 10084) ;
- 7° Enlever son frein (n° 10085). L'embrayage complet (n° 10079) se retire.

DÉMONTAGE

DÉPOSE DE LA ROUE DE TRANSMISSION N° 10108

- 1° Retirer le couvercle tôle de carter (n° 10018) et son joint (n° 10012) ;
 - 2° Enlever le joint d'étanchéité (n° 10015) ;
 - 3° Extraire le pignon de transmission (n° 10080) avec sa bague (n° 10081) ;
 - 4° Récupérer les joues de pignon (n° 10584) et (n° 10586) et les joints d'étanchéité (n° 10014 et 10016) ;
 - 5° Dévisser l'écrou (n° 10109) ;
 - 6° Retirer son frein (n° 10110). La roue de transmission (n° 10108) se dégage, après ces différentes opérations, il ne vous reste que le carter central (n° 10003) avec son embiellage et son arbre primaire (n° 10463). Retirer ces derniers.
- De l'axe primaire récupérer le pignon de prise direct bague (n° 10106), puis le pignon baladeur (n° 10469), la roue de première (n° 10464) et la joue (n° 10364).

DÉMONTAGE DE L'EMBIELLAGE

- 1° Extraire les bouchons d'axe (n° 10054) ;
- 2° Retirer l'axe (n° 10053) des demi-masses (n° 10051 et 10052) ;
- 3° Enlever la bielle (n° 10027) en récupérant les aiguilles (n° 10580) et les deux flasques (n° 10057).

Ce démontage est complexe et on a intérêt à le confier à un professionnel disposant de l'outillage nécessaire.

Au remontage il est favorable de chauffer légèrement les deux parties du vilebrequin, ce qui facilite l'introduction de l'axe. Vérifier le remontage au compa-

PISTON

- 1° Enlever les deux jons (n° 156) ;
- 2° Chasser l'axe (n° 10077 ou 10149) en utilisant un chasoir spécial en prenant la précaution de ne faire subir aucune pression à la bielle.

DÉMONTAGE DE L'EMBRAYAGE

- 1° Pour retirer les disques (n° 10088, 10087, 10570 et 10083) on aura soin d'extraire l'anneau d'arrêt (n° 10089) en comprimant les disques et en maintenant la cloche (n° 10086) dans un étau. Pour cette opération il est indispensable de posséder un outil spécial (extracteur n° 05564).

NOTA IMPORTANT

Pour le remontage serrer très fort les écrous et ne pas oublier les goupilles de sécurité.

De nombreux spécialistes mettent à votre disposition un outillage spécial tels que : extracteurs, clés spéciales, permettant d'effectuer avec facilité le démontage de votre scooter.

CONSEILS IMPORTANTS

Bougie. — Vérifier périodiquement l'état de la bougie. L'isolant doit avoir une teinte terreuse, mais ne doit être ni blanc, ni noir. L'isolant blanc révèle l'emploi d'un mélange carburé pauvre qui donne peu de puissance et de l'échauffement au moteur. L'isolant noir prouve que la carburation est trop riche (excès d'essence) ou que la proportion d'huile dans l'essence est trop grande. Régler l'écartement des pointes de la bougie de 5 à 6/10 de millimètre s'il y a lieu. Un écartement trop faible favorise l'encrassement du moteur et un écartement trop grand peut donner des ratés, surtout au moment des reprises, lorsque le moteur tournant à allure réduite et à pleine compression (gaz ouverts en plein), le volant magnétique ne peut donner une étincelle suffisante pour éclater entre les électrodes. Pour s'assurer que la bougie donne des étincelles, la mettre en contact avec le cylindre du moteur et faire actionner le volant magnétique (bougie branchée avec le volant magnétique).

Décalaminage du moteur. — Lorsque le moteur chauffe, manque de puissance et que le carburateur a des retours, il est indispensable de passer au décalaminage.

Tous les 8.000 kilomètres nettoyer les lumières du cylindre, le haut du piston (position point mort bas) et le fond de culasse à l'aide d'une spatule en cuivre afin d'éviter les rayures. Les segments du piston doivent jouer librement dans leurs gorges. S'ils collent les dégager avec du pétrole. Segments noirs les remplacer.

Décalaminer également la tubulure et le pot d'échappement dans un bain de soude ou bien décoller la calamine à l'aide de légers coups de maillet.

Pour faire cette opération on aura lieu de :

- 1° Déposer la tubulure d'échappement (n° 10279) en dévissant les écrous (n° 11) et le boulon du collier de la tubulure (n° 49) ;
- 2° Déposer le pot d'échappement (n° 10281) en dévissant ses vis de fixation.

GRAISSAGE

S'assurer avant de mettre la machine en marche que le carter d'huile contient 0 l. 300 de Castrol S.T.

Huile insuffisante : usure du piston, de l'embellage et de la boîte de vitesses.

Huile de mauvaise qualité : provoque des dépôts plus abondants qu'une huile de bonne qualité.

Avis important. — Le constructeur décline toute responsabilité relative aux incidents de graissage qui viendraient à se produire si l'utilisateur emploie une catégorie d'huile autre que celle indiquée. (Voir tableau de graissage.)

CARBURATEUR pour scooter S.V. ou S.B. « utilitaire ».

NETTOYAGE

Si le moteur cale dès que l'on met les gaz, c'est que le gicleur est bouché. Dévisser avec une clé le gicleur 1033 (scooter utilitaire) ou 3983 (scooter luxe). Nettoyer avec un crin (ne pas se servir d'aiguille).

Nettoyer souvent le filtre à air (n° 10507), le tamis (n° 10511), le filtre du robinet (scooter utilitaire). Pour le scooter luxe, nettoyer le filtre (n° 3095).

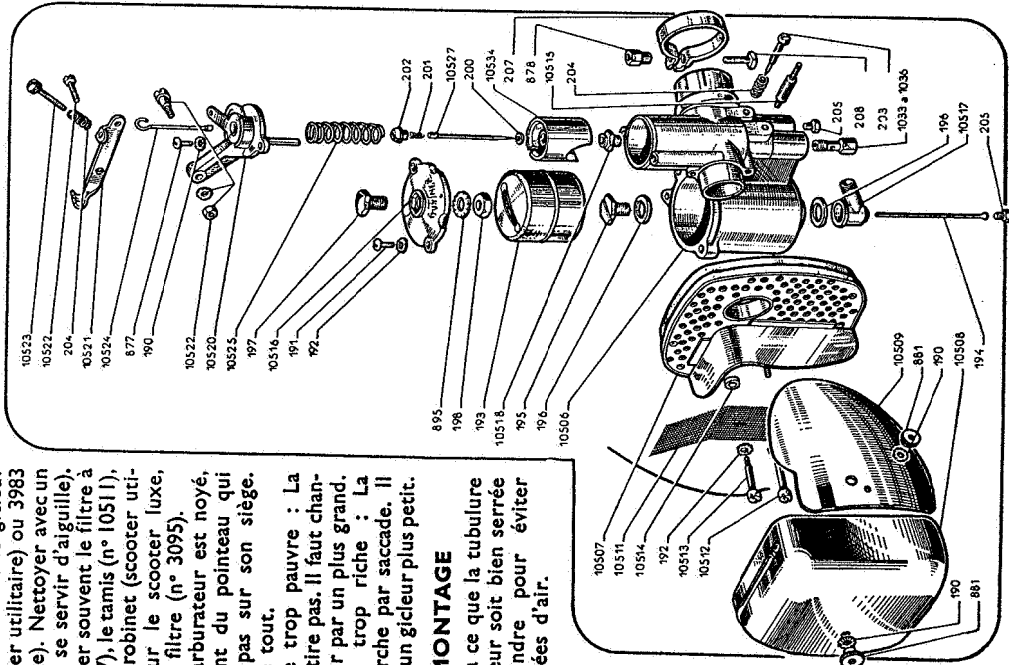
Si le carburateur est noyé, cela provient du pointeau qui ne repose pas sur son siège. Nettoyer le tout.

Réglage trop pauvre : La machine ne tire pas. Il faut changer le gicleur par un plus grand.

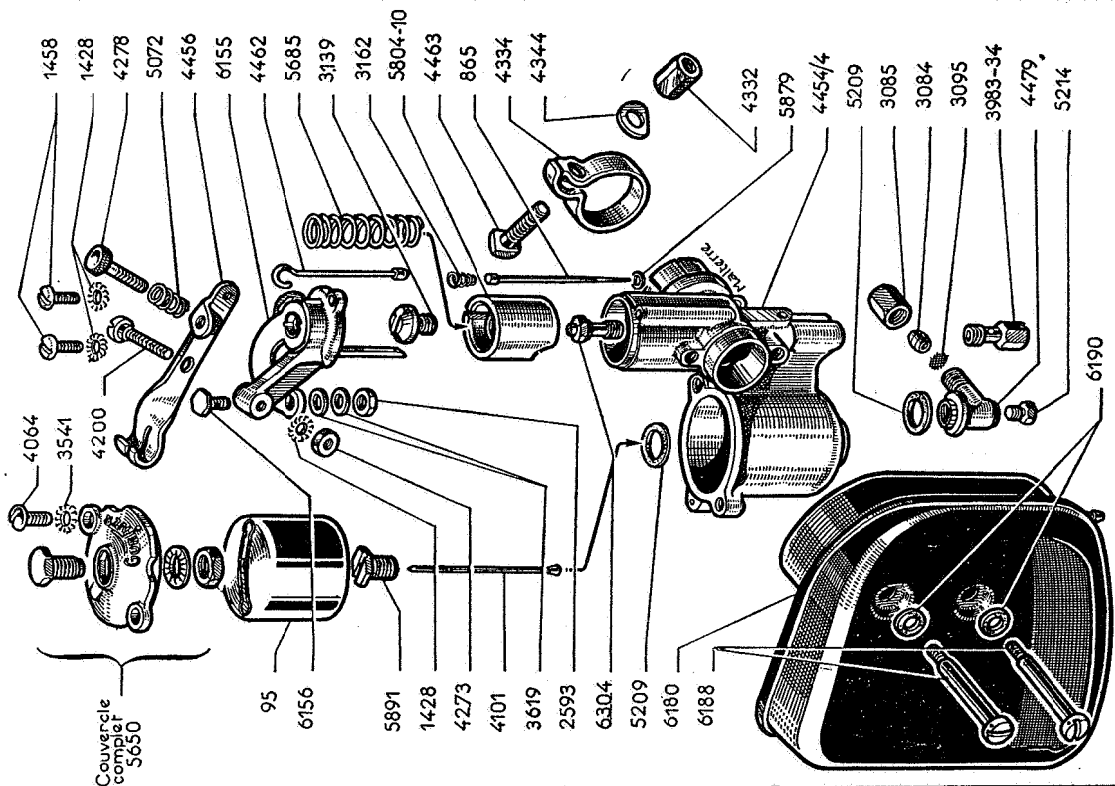
Réglage trop riche : La machine marche par saccade. Il faut monter un gicleur plus petit.

REMONTAGE

Veiller à ce que la tubulure du carburateur soit bien serrée sur le cylindre pour éviter toutes rentrées d'air.

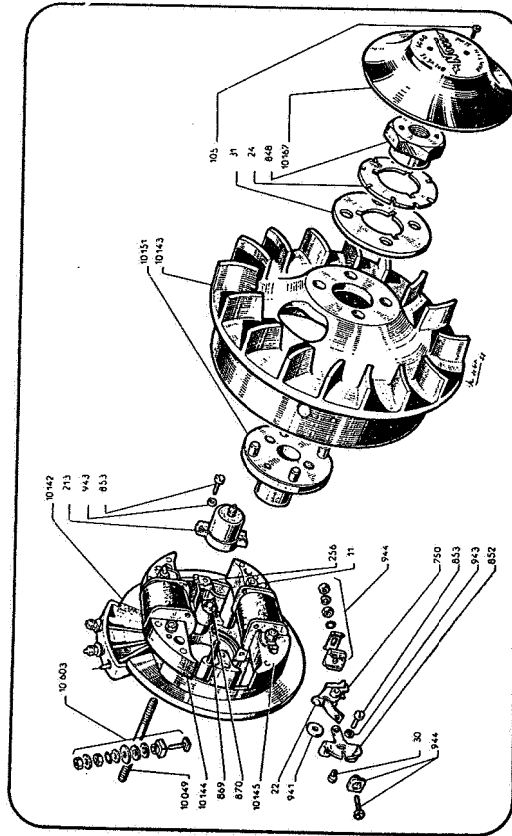


CARBURATEUR pour scooter S.V.H. ou S.B.H. « luxe ».



Nota : Les numéros de pièces référencés sur cette planche sont ceux des Etablissements Gurtner.

VOLANT MAGNÉTIQUE



Si le volant magnétique se trouve décalé le moteur ne fonctionne plus. Il faut procéder au réglage de l'allumage.

Le rotor enlevé (voir chapitre démontage).

1° Positionner le piston de 5 millimètres avant le point mort haut, à l'aide d'une pince ;

2° Effectuer le calage de la came de manière que les vis platinees (n° 22) du rupteur doivent s'écarter juste au moment de la position du piston.

Positionner le regard du rotor en face des vis platinees à leur écartement.

Lubrifier de quelques gouttes d'huile le feutre de la came du rupteur tous les 3.000 kilomètres. Régler l'écartement des vis platinees à 4/10 de millimètre avec une jauge d'épaisseur.

(Nettoyer les vis platinees s'il y a lieu.)

RÉGLAGE

RÉGLAGE VERROUILLAGE DES VITESSES

Un doigt (n° 10403) actionné par un ressort (n° 10467) sur l'axe de fourchette (n° 10471) positionne les trois vitesses et le point mort.

Pour obtenir un verrouillage plus dur on opère de la façon suivante :

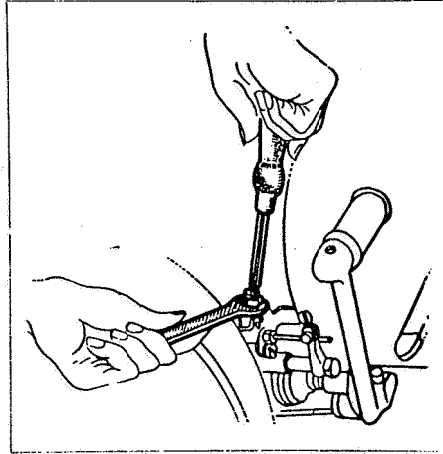
1° Dévisser le contre-écrou (n° 10128) ;

2° Dégager la rondelle (n° 10129) qui porte un point de repère pour le calage des vitesses ;

3° Visser d'un tour complet le guide du doigt de verrouillage (n° 10466) ;

4° Après cette opération remplacer la rondelle (n° 10129) dans sa position primitive ;

5° Rebloquer le contre-écrou (n° 10128).

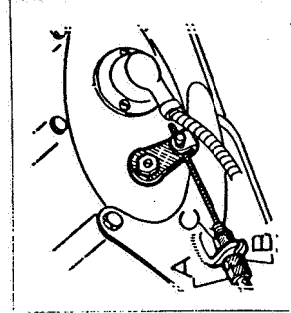


RÉGLAGE DE L'EMBRAYAGE

Il y a lieu de régler souvent le câble de commande lorsque celui-ci est détendu.

Débloquer l'écrou (B) et contre-écrou (C).

Agir sur le tendeur (A) tout en conservant une garde de 3 millimètres à la poignée de débrayage.



DÉMONTAGE-RÉGLAGE

DÉMONTAGE DE L'ENSEMBLE MOYEU ROUE AR

Après avoir déposé l'accoupleur (voir chapitre démontage) chasser les épingles (n° 56), desserrer les écrous à créneaux (n° 41), retirer l'ensemble moyeu-roue, après avoir enlevé le garde-boue AR (n° 10285).

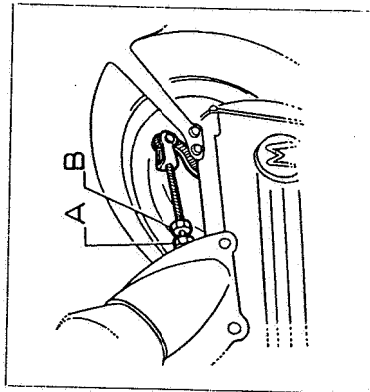
DÉMONTAGE DU MOYEU AR

Dévisser l'écrou (n° 10243).
Enlever le feutre (n° 10244) et le cache (n° 717).
Extraire les roulements (n° 27) et le joint d'étanchéité (n° 10245).
Retirer l'entretoise (n° 10242).
Enlever l'excentrique (n° 10254) et son levier (n° 10255) après avoir dévissé la vis (n° 10256).
Pour retirer les segments de frein (n° 10238) décrocher les ressorts (n° 75).
Dégager l'axe de roue (n° 10240), le tambour (n° 10241) et la roue en dévissant les quatre écrous (n° 945).

Nota. — Pour le démontage de la roue AR seulement dévisser les quatre écrous (n° 945) et incliner la machine pour retirer la roue.

RÉGLAGE

Débloquer le contre-écrou (A).
Visser le tendeur (B) pour obtenir le réglage désiré.
Rebloquer le contre-écrou et vérifier en faisant tourner la roue librement.



DÉPOSE DE LA ROUE AV

Dévisser l'écrou de broche (n° 701).
Retirer la broche (n° 10491).
Dégager la roue.

Au remontage veillez que l'ancrage du frein dans sa patte soit bien à sa place ainsi que l'entretoise (n° 10266).

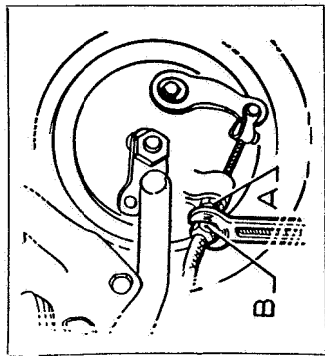
DÉPOSE DU MOYEU ET ROUE AV

Retirer le moyeu de la roue en dévissant les quatre écrous (n° 945).
Enlever les segments de frein (n° 10239) en décrochant les ressorts (n° 75).
Pour chasser les roulements (n° 25) et leur entretoise (n° 10262) dévisser la butée (n° 849) et enlever le joint d'étanchéité (n° 700).

RÉGLAGE

RÉGLAGE DE LA ROUE AV

Débloquer le contre-écrou (A).
Dévisser le tendeur (B) pour obtenir le réglage désiré.
Rebloquer le contre-écrou et vérifier en faisant tourner la roue librement.

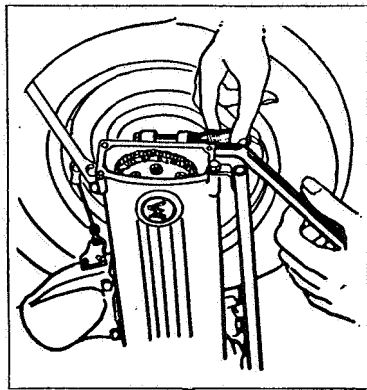


RÉGLAGE TENSION DE CHAÎNE

L'excentrique (n° 10255) permet de tendre la chaîne. Pour cela dévisser les écrous (n° 41) après avoir enlevé les épingles (n° 56).

Tourner le levier vers l'avant jusqu'à tension de la chaîne que l'on contrôle après avoir retiré le couvercle (n° 10008).

Trop lâche la chaîne fourchette et s'use, trop tendue elle risque de se casser.



DÉMONTAGE

FOURCHE

Débrancher le câble de commande des vitesses, de commande de débrayage, le câble de frein AV.

Démonter le phare de son guidon.

Chasser le boulon (n° 832).

Dévisser l'écrou à encoche (n° 685).

Retirer la cuvette supérieure (n° 10189).

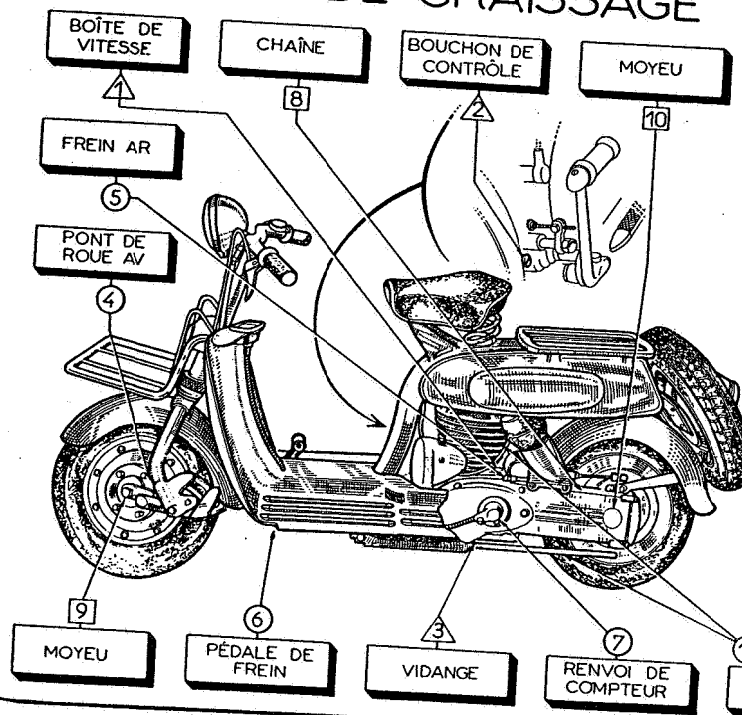
Récupérer les billes (n° 5).

En soulevant le scooter de l'avant la fourche se libère du cadre.

Récupérer également les billes se trouvant à la cuvette inférieure.

Au remontage il est recommandé d'enduire de graisse Castrol sphérol les cuvettes à billes.

TABLEAU DE GRAISSAGE



PÉRIODICITÉ DU GRAISSAGE

Tous les 1500 km :
opérations: 7 - 4
Tous les 2000 km :
opérations: 5 - 6
Tous les 5000 km :
opération : came, rupteur
du volant magnétique
Tous les 10000 km :
opérations: 8 - 9 - 10

LUBRIFIANTS

- Castrol ease graphitée
 - Castrol spherol S
 - △ Castrol ST
- Huile pour les articulations et câbles

VIDANGE - REMPLISSAGE

Tous les 2000 km :
opérations: 3 - 1 - 2

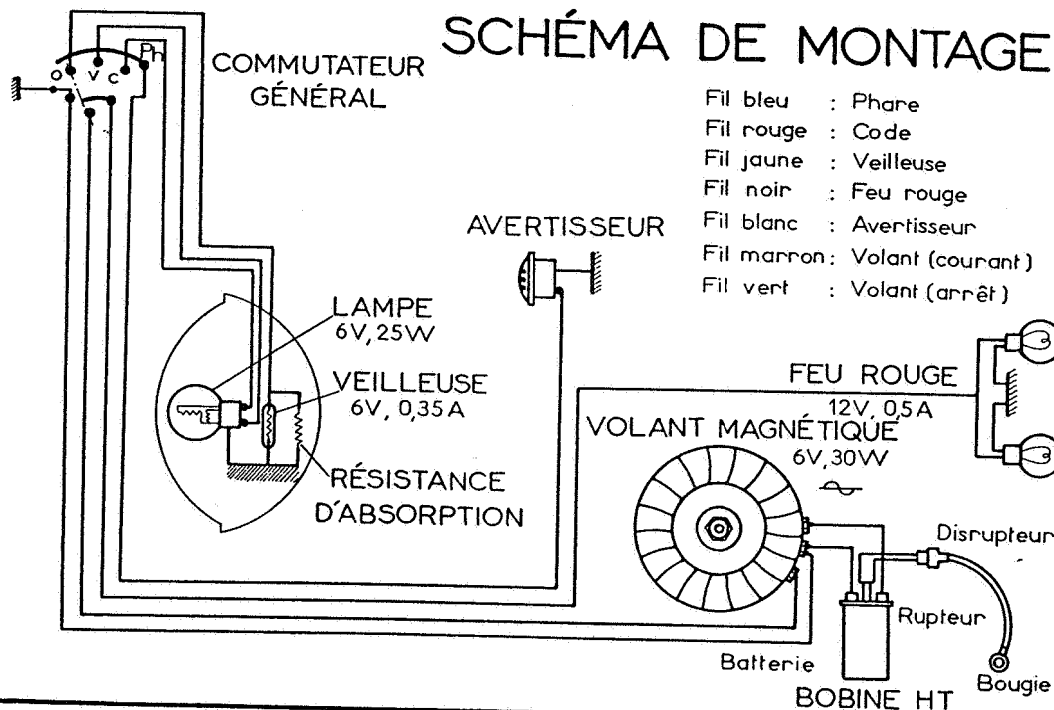
DÉCALAMINAGE

Tous les 8000 km :
opération: 11

CARBURANT

En rodage: mélange à 7%
essence Castrol Self-Mixing 40
Après rodage: mélange à 7%
essence Castrol XXL

SCHÉMA DE MONTAGE



- Fil bleu : Phare
- Fil rouge : Code
- Fil jaune : Veilleuse
- Fil noir : Feu rouge
- Fil blanc : Avertisseur
- Fil marron : Volant (courant)
- Fil vert : Volant (arrêt)

DÉPANNAGE

Tout motocycliste possédant une bonne machine même bien soignée doit s'attendre à être victime de quelques incidents bénins : pour lui faciliter la découverte des pièces qui pourraient se trouver en défaut, nous indiquons quelques-unes des pannes les plus courantes.

Les difficultés de mise en marche du moteur viennent souvent au début de l'expérience du conducteur. Si l'essence arrive normalement au carburateur, que la commande des gaz se trouve en bonne position, le moteur doit partir du premier coup.

BOUGIE (Voir chapitre)

L'ESSENCE

Si l'essence n'arrive pas au carburateur on démonte la tuyauterie branchée sur la cuve. Si l'essence ne venait pas brutalement c'est que le tube serait branchée. On le débouchera facilement en se servant d'une pompe à vélo ou en soufflant. On peut vérifier éventuellement le pointeau du flotteur et voir si le gicleur n'est pas bouché. Au cas où il serait bouché, on a intérêt à ne pas y introduire d'outil métallique car on risquerait de le déformer.

LE MOTEUR FONCTIONNE MAL

Cela peut être dû au fait que le volet du carburateur tourne mal sous l'action de la commande qui peut être dérégulée. Si on constate que le moteur manque de puissance il faudra vérifier l'étanchéité des segments dans le cylindre. Vérifier surtout la bougie dont le joint peut être défectueux, ou la porcelaine cassée ou simplement fendue. Vérifier si l'essence arrive bien au carburateur, si le mélange employé n'est ni trop riche ni trop pauvre.

Le manque de puissance peut être dû aussi à l'encrassement de la culasse du piston ou simplement du pot d'échappement. Il faudrait décalaminer car les détériorations viendraient vite ou simplement une usure excessive.

MOTEUR QUI COGNE

Le fait que le moteur cogne peut être dû à un mauvais échappement, un mauvais graissage ou même à l'emploi d'une huile de mauvaise qualité. L'auto-allumage fait cogner le moteur, il est dû au surchauffage. Vérifier si la bougie n'est pas en mauvais état et s'il n'y a pas un manque ou un excès d'avance à l'allumage. La mauvaise compression est souvent le fait d'une bougie cassée.

DÉPANNAGE

RATÉS

Les ratés proviennent dans la majorité des cas des causes suivantes :

- La bougie est encrassée ;
- Sa porcelaine est cassée ;
- Un corps étranger peut empêcher le contact des vis platinees ou elles peuvent être encrassées ;
- Le fil de bougie peut provoquer des courts-circuits, il peut y avoir une mauvaise connexion ;
- L'arrivée de l'essence au carburateur peut se faire d'une manière défectueuse.

MOTEUR QUI S'EMBALLÉ

L'embrayage peut être abîmé ou la commande dérégulée. Il faut la régler en lui laissant le jeu précédemment indiqué.

PANNE D'ÉCLAIRAGE

Vérifier la bobine d'éclairage, les connexions, le volant magnétique en nettoyant les vis platinees. Remplacer le condensateur s'il est défectueux.

UTILISATION

CHAÎNE

La chaîne est un organe délicat parce que travaillant beaucoup. Il est nécessaire de bien la soigner.

Au remontage il est conseillé de laisser une légère oscillation au brin de chaîne. Si elle est trop tendue elle provoque des détériorations et risque la casse. Si elle est trop lâche, elle s'use par le fouettement qui se produit.

En cas de réparation le ressort du maillon de raccord doit être vers l'extérieur et sa partie ouverte à l'opposé du sens de la marche.

ROUES

Aucun entretien.

Graisser les roulements tous les 2.000 kilomètres avec Castrol spheerol S.

PNEUS

Les pneus doivent être convenablement gonflés. Les pneus trop gonflés suppriment le confort et s'usent vite alors que les pneus insuffisamment gonflés risquent de se couper et freinent considérablement la machine provoquant ainsi une diminution importante de rendement. Les chambres à air se réparent selon le procédé classique en ayant soin de bien nettoyer les parties à coller. Il faut éviter de pincer la chambre à air entre la jante et le pneu, ce qui amènerait des risques d'éclatement.

FREINS

Il y a un réel danger à ne pas posséder de bons freins fonctionnant parfaitement, c'est pourquoi ils doivent être aussi bien réglés que possible et éventuellement nettoyés, en veillant à ce qu'il n'y ait pas d'huile sur les parties frottantes. L'usure des sabots nécessite un réglage au moyen de l'écrout placé à cet effet sur la tringle de frein. Il est bon de placer la pédale de frein dans la meilleure position.

Nous conseillons de procéder à un serrage général des écrous la première fois au bout de 200 kilomètres et une autre fois après 1.000 kilomètres. Cette opération doit être faite quand le moteur est chaud.

TABEAU DES PANNES

Le moteur ne part pas.

Robinet d'essence fermé.
Tuyauterie bouchée.
Temps froid.
Commandes de câbles mal réglées.
Filtre du carburateur obstrué.
Électrodes de bougie trop écartées.
Vitesse de lancement trop faible.
Pointeau du flotteur coincé.
Mauvaise compression.
Réglage défectueux de l'avance.
Gicleur bouché.
Bougie défectueuse.
Fil de bougie dénudé.
Vis platinées dérégées ou chargées d'huile.
Court-circuit du rupteur dans le volant magnétique.
Condensateur hors d'état.
Eau dans le volant magnétique.
Ressort du rupteur cassé.
Induit de H. T. claqué.

TABLEAU DES PANNES

Le moteur tourne irrégulièrement.

AVEC DES RATÉS

Excès d'essence.
Bougie défectueuse ou encrassée.
Vis platinées sales ou mal réglées du volant magnétique.
Eau ou corps étrangers dans l'essence.
Essence de mauvaise qualité.
Moteur trop chaud.
Flotteur percé.
Pointeau abîmé.
Court-circuit dans la prise de courant.
Gicleur trop grand ou trop petit.
Filtre à air encrassé.

AVEC DES DÉTONATIONS

Calamine.
Excès d'air.
Câble d'allumage abîmé.
Volant non serré.
Chaîne tendue.
Condensateur défectueux.
Induit H. T. défectueux.
Rupteur défectueux.
Bougie défectueuse.

TABLEAU DES PANNES

Le moteur ne tire pas.

Bougie défectueuse ou porcelaine cassée.
Mauvaise étanchéité du joint de bougie.
Joint défectueux de culasse.
Moteur calaminé.
Compression trop faible.
Commandes déréglées.
Segment cassé ou usé.
Culasse débloquée.
Rentrée d'air trop forte.
Tuyauterie et pot d'échappement calaminés.
Trop de retard à l'allumage.
Excès d'avance.
Excès d'air.
Mauvaise carburation.
Chaîne trop tendue.

Le moteur s'arrête.

Bougie encrassée ou défectueuse.
Vis platinées déréglées ou chargées d'huile.
Rupteur en mauvais état.
Fil coupé ou en court-circuit.
Eau dans le volant magnétique.
Condensateur claqué.
Piston grippé.
Induit H. T. claqué.

TABLEAU DES PANNES

Le moteur chauffe trop.

Mauvais graissage.
Gicleur trop petit.
Retard à l'allumage.
Moteur usagé ou calaminé.
Ailettes du cylindre encrassées.
Prise d'air additionnelle.

Le moteur s'emballe.

Embrayage patinant.
Ralenti mal réglé.
Câble des gaz trop tendu ou en mauvais état.

Le moteur consomme trop d'essence.

Fuite de la tuyauterie d'essence.
Carburateur non étanche.
Pointeau défectueux.
Gicleur trop grand.

OUTILLAGE

Le MOBY-SCOOTER est une machine suffisamment au point pour que des pannes importantes ne soient pas à craindre sur la route. Malgré tout il est prudent de se munir d'un minimum d'outillage qui logera facilement dans le boîtier à outils ou dans une sacoche.

L'outillage qu'un motocycliste devrait avoir en sa possession est le suivant :

- I série de clés plates ;
- I clé à molette de 20 à 25 millimètres d'ouverture ;
- I clé à bougie ;
- I pompe de graissage du genre Téalémit ;
- I bougie de rechange qu'il sera prudent d'emmener avec soi ;
- I marteau ;
- I tournevis de petite taille et un plus gros ;
- I pince universelle ;
- I chambre à air de rechange ;
- 3 démonte-pneus ;
- I tube de dissolution et des rustines ;
- I petite râpe ;
- I paire de petits ciseaux ;
- I chasse-goupille ;
- I lime ;
- I bouchon de valve, des cosses de rechange, des écrous, des boulons, des rondelles de différentes tailles ;
- I morceau de chaîne avec un attache rapide ;
- I dérive-chaîne, I câble de rechange pour commande de gaz et embrayage ;
- I gicleur de rechange ;
- I joint de culasse neuf, des segments de rechange ;
- I pot d'Hermétic ou Collex moto.

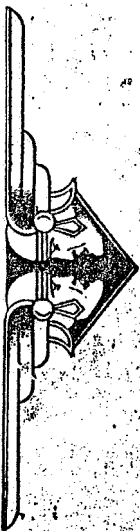
ENTRETIEN EXTÉRIEUR

Laver en ayant soin de protéger le carburateur et le volant magnétique.
Essuyer à l'éponge et donner l'éclat avec un chiffon de laine bien propre.
Tamponner avec un chiffon imbibé d'huile les pièces parkérisées et un chiffon de laine sec pour les pièces chromées.

TABLE DES MATIÈRES

Avant-Propos	3
Principe du 4-temps	4
Conduite de la machine.....	5 à 6
Code de la route	7 à 9
Description partie moteur	10
Description partie cycle	11
Dessin éclaté moteur.....	14
Dessin éclaté de la carrosserie « utilitaire »	16
Démontage	17 à 20
Conseils importants.....	21
Carburateur.....	22 à 23
Volant magnétique	24
Réglage verrouillage des vitesses et de l'embrayage	25
Démontage-réglage : roue AV et AR, tension de chaîne	26 à 27
Tableau de graissage	28
Schéma électrique.....	29
Dépannage	30 à 31
Utilisation	32
Tableau des pannes	33 à 36
Outillage	37

MOTOBÉCANÉ

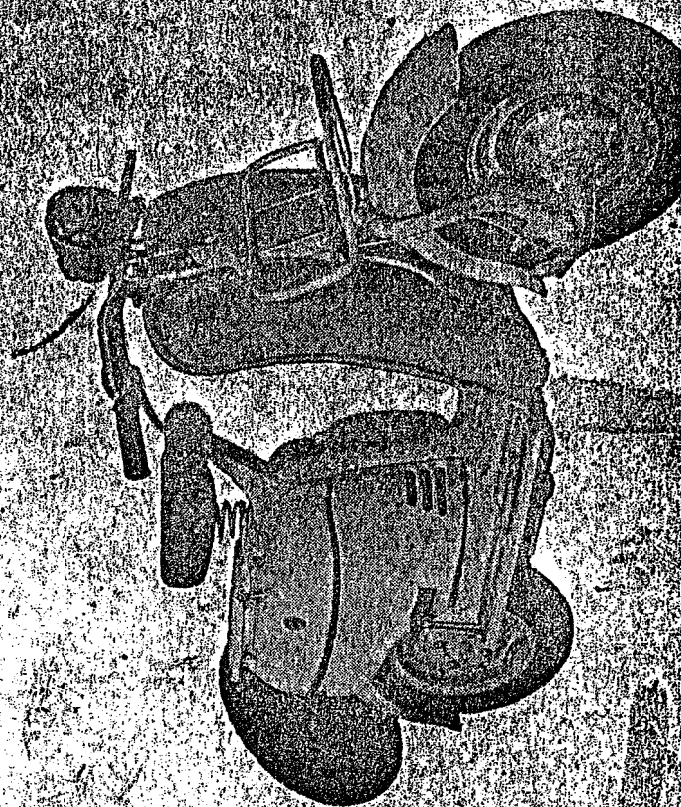


PIÈCES DÉTACHÉES

mobey
scooter



Type SBH
Type SBS



PIÈCES DIFFÉRENTES AU TYPE S.B.H.
EN FIN DE CATALOGUE

COMMANDES TÉLÉPHONIQUES

Nous prions instamment nos Agents de
n'utiliser le téléphone que pour les comman-
des de débarrasage d'extrême urgence.

10 Toutes les commandes téléphoniques enregistrées avant 15 heures, sont, dans la mesure maximum possible, expédiées le jour même.

2° En raison du caractère exceptionnel de ces commandes, nous regrettons de vous informer qu'aucune réclamation résultant d'une interprétation imparfaite ne pourra être prise en considération.

Afin d'obtenir toute satisfaction auprès de notre Service Pièces Détachées nous vous prions de bien vouloir prendre connaissance des conseils qui vous sont rappelés ci-dessous :

2° N'omettez pas de nous préciser la date et l'heure d'enlèvement probable.

3° Afin de faciliter la répartition, nous vous recommandons de procéder à l'enlèvement, de préférence le matin.

**ETABLISSEMENT
DES BONS DE COMMANDES**

10 Si vous envisagez de faire imprimer des bons de commandes, nous vous recommandons la **disposition suivant modèle ci-contre.**

20 Lors d'une demande de pièce quelle qu'elle soit n'oubliez pas de bien indiquer :

- Le numéro,
- La désignation exacte,
- Le type exact de la machine Intéressée,
- Les numéros cadre et moteur dans le cas d'un dépannage.

30 Attention, votre bon de commande ne devra mentionner aucune correspondance.

Si vous avez à nous entretenir de sujets différents, à savoir :

- Demandes de renseignements techniques,
- Demandes de renseignements commerciaux,
- Commandes de machines,
- Instructions pour réparations,
- Réponses diverses, etc.

Traitez chacun d'eux sur un feuillet séparé, joint le cas échéant à votre bon de commande afin d'éviter des frais supplémentaires de correspondance. En procédant ainsi votre commande ne sera pas retardée et il sera donné suite rapidement aux questions diverses, autres, par les services intéressés.

30 Toutefois, sur votre demande, nous pourrions attendre confirmation de votre ordre par écrit, afin de permettre une vérification avant envoi.

**ENLEVEMENT DES COMMANDES
PIECES DÉTACHÉES
EN NOS MAGASINS**

10 Les commandes doivent nous parvenir un minimum de 4 jours ouvrables avant enlèvement.

Bon de commande Pièces Détachées du

Paul Dubois

**5, Rue de Maubeuge
CAMBRAI (Nord)**

GARE



... Au Capital de 1.373.600.000 Francs

RECEVOIR DES PIÈCES DÉTACHÉES

13, Rue Beaurepaire - PANTIN (Seine)

[illegible]

ATTENTION. — Il est de votre intérêt, afin d'éviter toute erreur d'interprétation des pièces détachées commandées de respecter les instructions ci-dessous :

- 1- Ecrire lisiblement.
2- Respecter les colonnes.
3- Ne rien mettre dans les colonnes hachurées, celles-ci sont réservées au Service d'Enregistrement des
Détachés. La rapidité d'exécution de vos commandes est dépendante de la clarté de ce bon.

NOTES GÉNÉRALES

PRIX

Les prix appliqués sont en vigueur le jour de la livraison sans qu'aucune indication antérieure puisse être invoquée comme un engagement.

En conséquence, les prix portés au présent tarif ne sont donnés qu'à titre indicatif et peuvent être modifiés à tout moment sans préavis, suivant les cours de matières premières.

EXPÉDITIONS

Sauf ordre contraire, toutes nos expéditions sont faites, compte tenu de la valeur de la marchandise, en grande vitesse ou postaux suivant le mode le plus économique et le plus rapide.

— Les frais de port et emballage sont toujours à la charge du destinataire;

— Les emballages ne sont jamais repris.

Quel que soit le mode de transport utilisé, nos marchandises voyagent aux risques et périls du destinataire. Nous déclinons donc toute responsabilité en cas de perte ou avarie. En conséquence, nous recommandons à nos clients de vérifier très attentivement leurs colis et d'en contrôler le poids avant d'en prendre livraison, afin de faire, le cas échéant, les réserves nécessaires vis-à-vis du transporteur.

DÉLAIS

Toute commande de pièces détachées établie correctement comme indiqué en fin de catalogue, sera livrée dans un délai très court. Toutefois, en ce qui concerne les pièces de fabrication ancienne hors-série, nous ne pouvons fixer de délai. Par ailleurs tout retard de livraison quels qu'en soient les motifs et les conséquences pour le demandeur, ne pourra donner lieu à des dommages ou intérêts.

RETOURS

Les marchandises en retour éventuel doivent nous être adressées franco de port à domicile après avis préalable. Aucune marchandise ne sera reprise sans l'indication exacte du numéro de facture.

Aucune réclamation ne sera prise en considération passé un délai de huit jours suivant la réception.

CONDITIONS DE GARANTIE

10 La garantie de nos machines est de 6 mois, elle se limite exclusivement au remplacement ou à la remise en état à notre convenance, des pièces reconnues par notre Service Technique, comme étant défectueuses au point de vue fabrication ou défaut de matière. Cette garantie ne peut entraîner aucune autre responsabilité de notre part, à raison des accidents de personnes ou de choses ayant pu résulter de tels vices ou défauts.

20 Les frais de main-d'œuvre relatifs au démontage, remontage et essais, de même ceux d'entretien et de port aller et retour restent à la charge du client.

Par ailleurs, nous ne participons pas et en aucun cas, aux frais et conséquences dus à l'immobilisation du véhicule.

30 Les échanges et les remises en état, faits au titre de la garantie, ne peuvent avoir la conséquence de prolonger la durée de celle-ci.

40 Les machines transformées, modifiées ou réparées en dehors de nos Ateliers, ou par des tiers autres que nos agents officiels perdront le bénéfice de la garantie. Il en sera de même si les instructions d'utilisation, de graissage et d'entretien mentionnées sur les notices fournies avec chaque machine, n'ont pas été suivies.

50 En ce qui concerne les organes et accessoires qui ne sont pas de notre fabrication, la garantie se limite intégralement à celle du fournisseur intéressé.

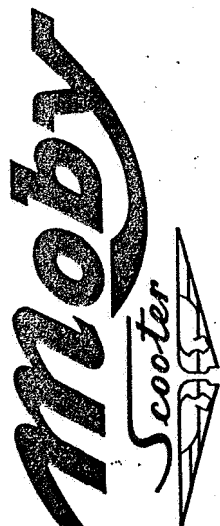
60 Les ressorts, lampes, verres et commandes (câbles et gaines) ne sont ni garantis, ni échangés.

70 Lors d'envoi de pièces ou d'organes à échanger ou à réparer sous garantie, il est nécessaire de nous indiquer :

- a) le numéro cadre et moteur de la machine.
- b) la date de mise en circulation.
- c) le kilométrage effectué.
- d) la marque et la qualité d'huile employées.

NOTA. — Un manque de graissage, même momentané, soit par insuffisance, soit par emploi d'huile de mauvaise qualité, un réglage effectué en de mauvaises conditions, de même qu'une utilisation anormale de la machine, et un montage d'une ou plusieurs pièces adaptables sur la machine sont les causes principales de perte du bénéfice de la garantie.

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'origines (à faire certifier sur les factures qui leur seront remises) car le montage d'une ou plusieurs pièces adaptables sur leur machine entraînera indiscutablement la perte totale du bénéfice de la garantie.



SOMMAIRE

	PAGE
Type S.B.H. ou S.V.H.	
Cylindre - Piston - Culasse - Tubulure	2
Carter moteur - Vilebrequin - Boîte de vitesses	3
Articulation et bras support - Embrayage - Pignonnerie de compteur	4
Mise en marche et plan de visserie	5
Volant magnétique - Bobine - Volute	6
Carburateur	7
Cadre - Réservoir - Boîte à outils - Tablier - Porte-bagages - Panneaux	8
Direction - Fourche - Suspension A.R. - Selle	9
Moyeu avant - Moyeu arrière	10
Guidon - Commandes - Phare	11
Plaque de police - Compteur - Avertisseur - Roues	12
Type S.B.S. ou S.V.S.	
Cylindre - Piston - Culasse - Tubulure	13
Carter moteur - Vilebrequin - Boîte de vitesses	13
Volant magnétique - Bobine - Volute	14
Cadre - Tablier - Garde-boue A.V. - Porte-bagages - Articulation moteur - Feu arrière	15
	16

NOTA. — Les pièces non représentées en S.B.S. ou S.V.S. sont identiques à celles du S.B.H. ou S.V.H.

Le numéro des ensembles-mécaniques ne figure pas sur les dessins. Pour vous réérer, chaque ensemble est précédé de la mention S.E. en caractère gras.

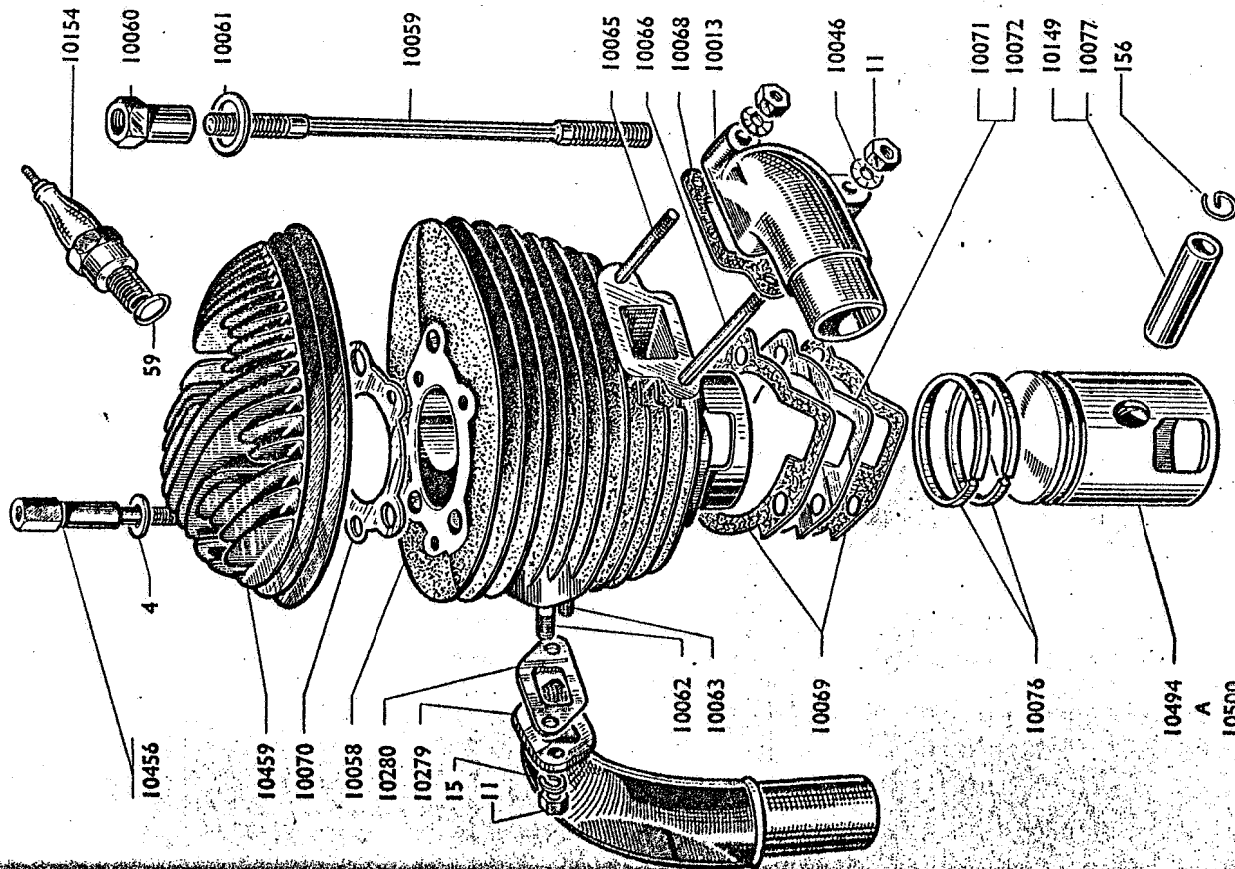
Lors de modification de pièces ou ensemble mécanique nous éditerons une feuille correspondante à insérer dans le présent catalogue qui portera le même numéro de page de la pièce ou de l'organe intéressé, mais avec une lettre différente, exemple 2A, 2B, 2C dans le cas de trois modifications successives.

CYLINDRE - PISTON - CULASSE - TUBULURE

Numéro Pièces	Groupe	Nbre de pièces	DÉSIGNATION	Prix unitaire Vente détail
4	5	3	Rondelle plate $\varnothing 7 \frac{3}{4}$ (Conditionné)	3
11	5	4	Ecrin $\varnothing 7 \frac{3}{4}$ (Conditionné)	6
15	5	2	Rondelle Grouper $\varnothing 7 \frac{3}{4}$ (Conditionné)	1
59	3	1	Joint de bougie (Conditionné)	7
156	3	2	Frein d'axe de piston (Conditionné)	8
10013	2	1	Tubulure admission (Conditionné)	575
10046	5	5	Rondelle Acro $\varnothing 7 \frac{3}{4}$ (Conditionné)	1
10058	3	S.E.	Cylindre avec piston complet ajusté (1) (Conditionné)	7.100
10059	5	3	Tige de fixation cylindre et culasse (Conditionné)	245
10060	5	3	Ecrin de tige cylindre et culasse (Conditionné)	60
10061	5	3	Rondelle de tige cylindre et culasse (Conditionné)	10
10062	5	1	Goujon gauche de tubulure échappement (Conditionné)	12
10063	5	1	Goujon droit de tubulure échappement (Conditionné)	15
10065	5	1	Goujon court de tubulure admission (Conditionné)	19
10066	5	1	Goujon long de tubulure admission (Conditionné)	20
10068	5	1	Joint de tubulure admission (Conditionné)	4
10069	5	2	Joint de base cylindre (Conditionné)	150
10070	5	1	Joint de culasse (Conditionné)	85
10071	5	5	Cale alu de base cylindre 3/10 (Conditionné)	85
10072	5	5	Cale alu de base cylindre 5/10 (Conditionné)	62
10076	3	2	Segment (Conditionné)	175
10077	3	1	Axe de piston cote juste (Conditionné)	175
10149	3	3	Axe de piston cote réparation (Conditionné)	330
10154	3	1	Bougie Marchal type H. 35 culot long (Conditionné)	500
10279	1	1	Tubulure échappement (Conditionné)	68
10280	5	1	Joint de tubulure échappement (Conditionné)	75
10456	5	3	Vis de fixation culasse (Conditionné)	2.500
10459	3	1	Culasse (Conditionné)	1.235
10494	3	1	Piston complet (2) (Conditionné)	

(1) Jeu entre cylindre et piston = 3 à 4/100 à la hauteur de l'axe de piston.

(2) Lors de la commande, nous préciser le diamètre du piston demandé compte tenu de celui à remplacer et de la tolérance nécessaire (Voir 1). Le diamètre du piston est gravé sur le sommet de cette pièce.



AVIS IMPORTANT. - Les pièces mentionnées "Conditionné" ne sont vendues que par sachet. Voir page spéciale "Conditionnement" (Fin catalogue). A commander sous le numéro du sachet conditionné choisi.

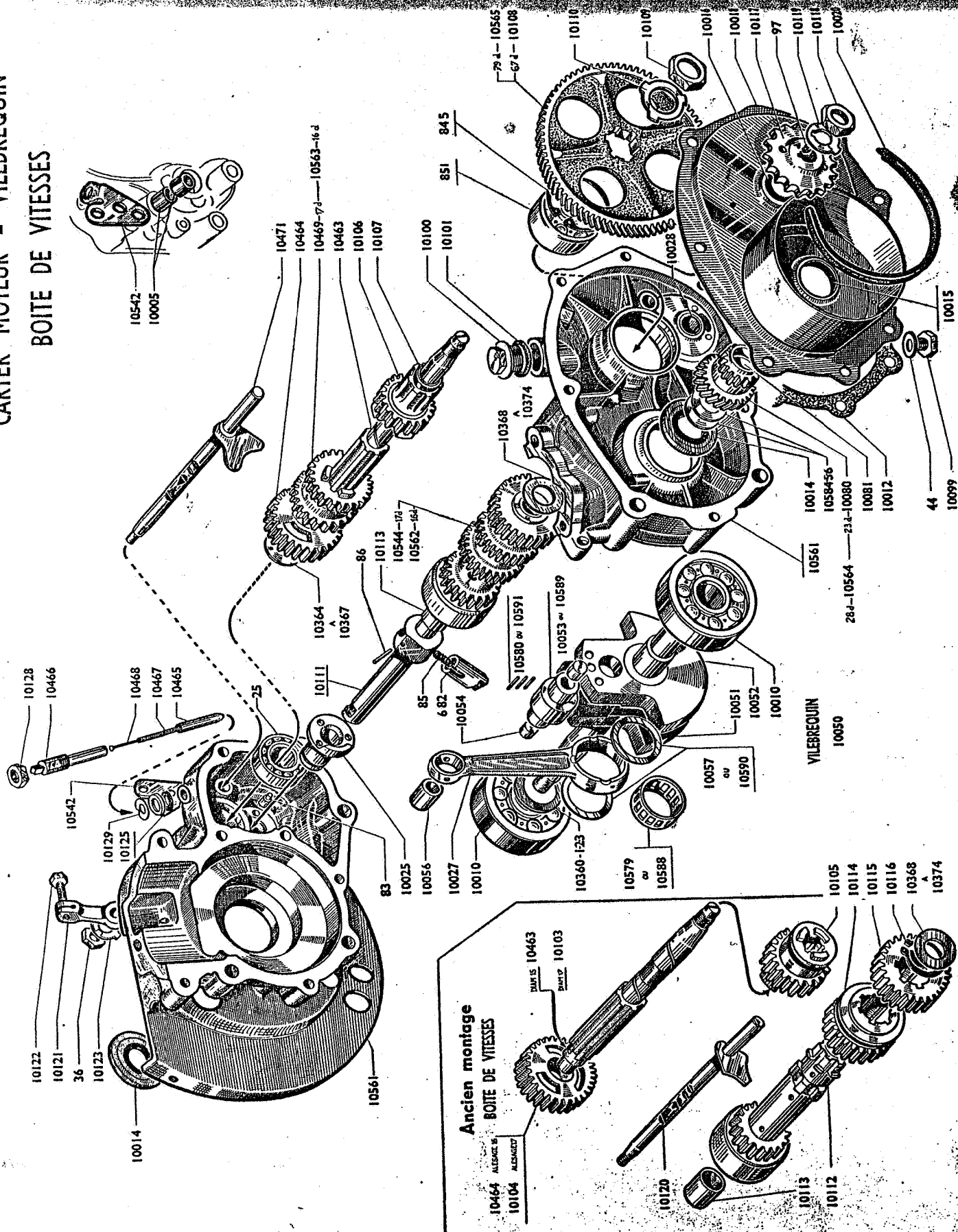
S.E. = Sous-ensemble (ne figure pas sur le dessin).

Les prix indiqués ci-dessus sont susceptibles de variation sans préavis, ils ne sont donc donnés qu'à titre indicatif.

Reproduction interdite

Reproduction interdite

CARTER MOTEUR - VILEBREQUIN BOITE DE VITESSES



Numéro Pièces	Groupes	DESIGNATION	Numéro Pièces	Groupes	DESIGNATION	Numéro Pièces	Groupes	Prix unitaire Vente détail	Prix unitaire Vente détail
25	5	Roulement d'arbre primaire	10125	5	Joint du guide de verrouillage	1	5	7	
36	5	Ecrin Ø 8/100	10128	5	Ecrin du guide de doigt	1	5	13	
44	5	Joint du bouchon de vidange	10129	5	Frein d'écrou du guide	1	5	9	
83	5	Ergot de rampe de kick	10135	2	Roue de transmission avec pignon 67x23	S.E.	2	6.000	
85	5	Ressort de cliquet de mise en marche	10360	5	Cale de réglage vilebrequin 1/10	(Conditionné)	5	10	
86	5	Goupille d'arbre secondaire	10361	5	Cale de réglage vilebrequin 2/10	(Conditionné)	5	10	
87	5	Clavette de pignon chaîne moteur	10362	5	Cale de réglage vilebrequin 3/10	(Conditionné)	5	10	
682	2	Cliquet de mise en marche	10363	5	Cale de réglage vilebrequin 5/10	(Conditionné)	5	10	
845	5	Circulps Ø 47	10364	5	Joue de roue de première	(Conditionné)	5	10	
10005	5	Roulement de pignon prise directe	10365	5	Joue de roue de première	(Conditionné)	5	10	
10010	5	Bague de l'axe de fourchette	10366	5	Joue de roue de première	(Conditionné)	5	10	
10012	5	Roulement de vilebrequin	10367	5	Joue de roue de première	(Conditionné)	5	10	
10014	5	Joint de couvercle carter	10368	5	Joue d'équipage secondaire	(Conditionné)	5	10	
10015	5	Joint étanchéité de vilebrequin	10369	5	Joue d'équipage secondaire	(Conditionné)	5	10	
10016	5	Joint étanchéité du pignon transmission	10370	5	Joue d'équipage secondaire	(Conditionné)	5	10	
10018	5	Joint étanchéité de roue transmission	10371	5	Joue d'équipage secondaire	(Conditionné)	5	10	
10020	1	Couvercle tôle de carter	10372	5	Joue d'équipage secondaire	(Conditionné)	5	10	
10025	5	Anneau d'étanchéité embrayage	10373	5	Joue d'équipage secondaire	(Conditionné)	5	10	
10027	5	Bague formant rampe de kick	10374	5	Joue d'équipage secondaire	(Conditionné)	5	10	
10028	3	Bielle baguée	10462	2	Equipage secondaire complet	Modèle A	2	6.000	
10050	3	Bague d'arbre secondaire	10463	2	Arbre primaire Ø 15 (3)	Modèle B	2	1.600	
10051	3	Vilebrequin complet	10464	2	Roue de première Ø 15 (3)	Modèle B	2	800	
10052	3	Masse côté volant	10465	2	Doigt de verrouillage vitesses	Modèle B	2	130	
10053	3	Masse côté embrayage	10466	2	Guide du doigt verrouillage vitesses	Modèle B	2	290	
10054	3	Axe de tête de bielle Ø 28 pour aiguilles de Ø 3	10467	5	Ressort du doigt de verrouillage	Modèle B	5	15	
10055	3	Bouchon d'axe de tête de bielle	10468	5	Tige guide ressort du doigt		5	10	
10056	3	Embiellage avec aiguilles de Ø 3 (Bielle équipée) (2)	10469	2	Pignon baladeur sur primaire 17 dents	Modèle B	2	1.900	
10057	2	Baguette de pied de bielle	10471	2	Axe et fourchette de commande vitesses	Modèle B	2	1.350	
10080	2	Flasque de bielle pour aiguilles de Ø 3	10542	5	Partie formant butée de commande vitesses		5	150	
10081	5	Pignon de transmission 23 dents	10544	2	Equipage secondaire bagué 17 dents sur étage intermédiaire	Modèle B	2	4.225	
10089	5	Baguette de pignon transmission	10561	1	Ensemble de carter moteur ajusté (1)		1	9.000	
10100	2	Bouchon de vidange	10562	2	Equipage secondaire bagué 16 dents sur étage intermédiaire		2	4.225	
10101	5	Bouchon de remplissage	10563	2	Baladeur primaire 16 dents		2	1.900	
10103	2	Joint du bouchon de remplissage	10564	2	Pignon de transmission 28 dents		2	3.000	
10104	2	Arbre primaire Ø 17 (3)	10565	2	Roue de transmission 79 dent s.		2	3.000	
10105	2	Roue de première Ø 17 (3)	10566	2	Roue de transmission avec pignon 79x28		2	6.000	
10106	2	Pignon baladeur sur primaire	10576	1	Carter moteur avec bras support		1	17.500	
10107	2	Pignon de prise directe bagué	10579	3	Cage nue de tête de bielle pour aiguille Ø 3		3	700	
10108	2	Baguette de pignon prise directe	10580	5	Aiguille de tête de bielle de 3,01x10,8	(Conditionné)	5	12	
10109	2	Roue de transmission 67 dents	10581	5	Aiguille de tête de bielle de 3,01x10,8	»	5	13	
10110	5	Frein d'écrou de roue transmission	10582	5	Aiguille de tête de bielle de 3,02x10,8	»	5	13	
10111	2	Arbre secondaire	10583	5	Aiguille de tête de bielle de 3,03x10,8	»	5	13	
10112	2	Equipage secondaire bagué	10584	5	Joue de pignon transmission 12/10	(Conditionné)	5	14	
10113	2	Baguette d'équipage secondaire	10585	5	Joue de pignon transmission 18/10	(Conditionné)	5	14	
10114	2	Pignon baladeur sur secondaire	10586	5	Joue de pignon transmission 20/10	(Conditionné)	5	14	
10115	2	Pignon fixe sur équipement secondaire	10588	3	Cage nue de tête de bielle pour aiguilles de Ø 4		3	700	
10116	5	Circulps Ø 23 de pignon fixe	10589	3	Axe de tête de bielle Ø 26 pour aiguilles de Ø 4		3	950	
10117	4	Pignon de chaîne 17 dents	10590	5	Flasque de tête de bielle pour aiguilles de Ø 4		5	37	
10118	5	Ecrin de pignon chaîne	10591	5	Aiguille de tête de bielle 4,01x10,8	(Conditionné)	5	19	
10119	5	Frein d'écrou de pignon chaîne	10592	5	Aiguille de tête de bielle 4,02x10,8	»	5	20	
10120	2	Axe et fourchette de commande vitesses	10593	5	Aiguille de tête de bielle 4,03x10,8	»	5	20	
10121	2	Levier de commande vitesses	10594	5	Embiellage avec aiguilles de 4 (Bielle équipée) (2)		5	4.650	
10122	2	Vis serre-cable sur levier	10595	3			3		
10123	5	Frein d'écrou du levier							

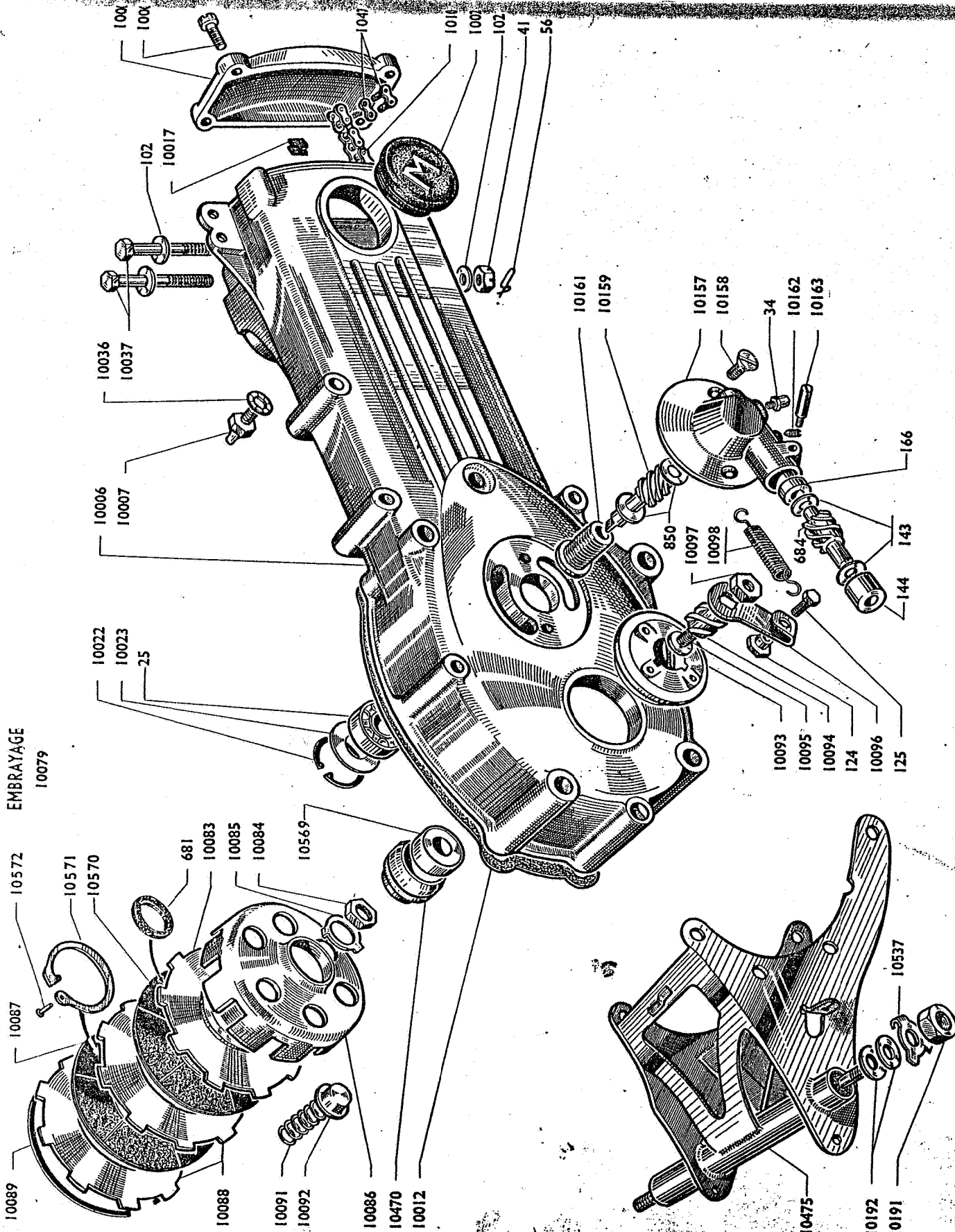
(1) Sous-ensemble comprenant les deux carter au moteur. Ces carter sont utilisés assemblés ne se démontent pas séparément.

(2) Complé tenu de la précision de montage des embellages, nous vous recommandons de vous approvisionner de préférence de la cage et aiguilles.

(3) Lors de la commande de ces pièces, nous préciser exactement le diamètre de la portée de la roue de première sur l'arbre primaire.

EMBRAYAGE

10079



A4

ARTICULATION & BRAS SUPPORT

Numéro Pièce	Groupes	Nombre de pièces	DÉSIGNATION	Prix unitaire Vente défil	Numéro Pièce	Groupes	Nombre de pièces	DÉSIGNATION	Prix unitaire Vente défil
25	5	1	Roulement arbre primaire	305	10088	2	2	Disque récepteur	60
34	5	1	Graisseur 5 x 75	20	10089	2	1	Anneau d'arrêt	50
41	5	2	Ecrout crénelé 8/125 x 14	17	10091	5	6	Ressort d'embrayage	20
56	5	2	Epingle de sécurité	9	10092	2	6	Coupelle de ressort	10
102	5	4	Rondelle plate Ø 8	3	10093	2	1	Ecrout de commande embrayage	250
124	2	1	Barillet sans soudure	45	10094	2	1	Vis de commande	675
125	2	1	Vis de barillet	11	10095	2	1	Doigt de réglage embrayage 9x100	200
143	4	2	Joue du pignon mené	5	10096	2	1	Lévier de commande	50
144	4	1	Bague de pignon mené	120	10097	2	1	Ecrout du doigt	10
166	4	1	Bague intérieure du pignon mené	246	10098	5	1	Ressort de rappel de levier	10
681	5	1	Feutre d'embrayage	9	10102	4	1	Chaine de transmission	1.333
684	4	1	Pignon mené	750	10157	4	1	Boîtier de prise de compteur nu	750
850	4	2	Joue du pignon menant	5	10158	5	2	Vis de fixation du boîtier	10
10006	1	1	Bras support nu	8.500	10159	4	1	Pignon menant	750
10007	1	1	Ergot d'ancrage du frein arrière	45	10161	4	1	Bouchon du pignon menant	310
10008	1	1	Couvercle de carter bras support	450	10162	4	1	Vis pointeau d'arrêt	5
10009	5	3	Vis de fixation du couvercle	18	10163	4	1	Vis de blocage flexible	15
10012	5	1	Joint de carter	8	10191	4	2	Ecrout d'articulation	32
10017	5	1	Caoutchouc bride de bras support	5	10192	5	4	Rondelle d'articulation	15
10022	5	1	Circlips	40	10470	2	1	Cage butée d'embrayage nue	350
10023	5	1	Rondelle de roulement	15	10475	4	1	Articulation moteur assemblé	2.500
10024	5	1	Bouchon de regard d'huile	95	10479	4	1	Attache chaîne à river	15
10036	5	1	Rondelle "Acro" Ø 10 ^{mm}	3	10482	2	S.E.	Boîtier de compteur complet	2.981
10037	5	2	Boulon fixation moyen arrière	57	10483	2	S.E.	Jeu de disques embrayage	1.672
10079	2	S.E.	Embrayage Férodo complet	3.419	10335	4	S.E.	Pignonnerie complète	2.231
10083	2	1	Disque extrême et moyen assemblé	800	10337	5	2	Frein écrout axe articulation	9
10084	2	1	Ecrout de 13x100 à gauche	20	10369	2	1	Roulement de butée d'embrayage blindé	305
10085	5	1	Frein d'écrout de moyen	9	10370	2	1	Disque d'embrayage avec ressort	784
10086	2	1	Cloche embrayage	717	10371	2	1	Ressort de disque d'embrayage	15
10087	2	1	Disque moteur garni Férodo	768	10372	2	1	Rivet de ressort	1

AVIS IMPORTANT. - Les pièces mentionnées "**Conditionné**" ne sont vendues que par sachet. Voir page spéciale "**Conditionnement**" (Fin catalogue). A commander sous le numéro du sachet conditionné choisi.

S.E. == Sous-ensemble (ne figure pas sur le dessin).

Les prix indiqués ci-dessus sont susceptibles de variation sans préavis, ils ne sont donc donnés qu'à titre indicatif.

Reproduction interdite

MISE EN MARCHÉ & PLAN DE VISSERIE

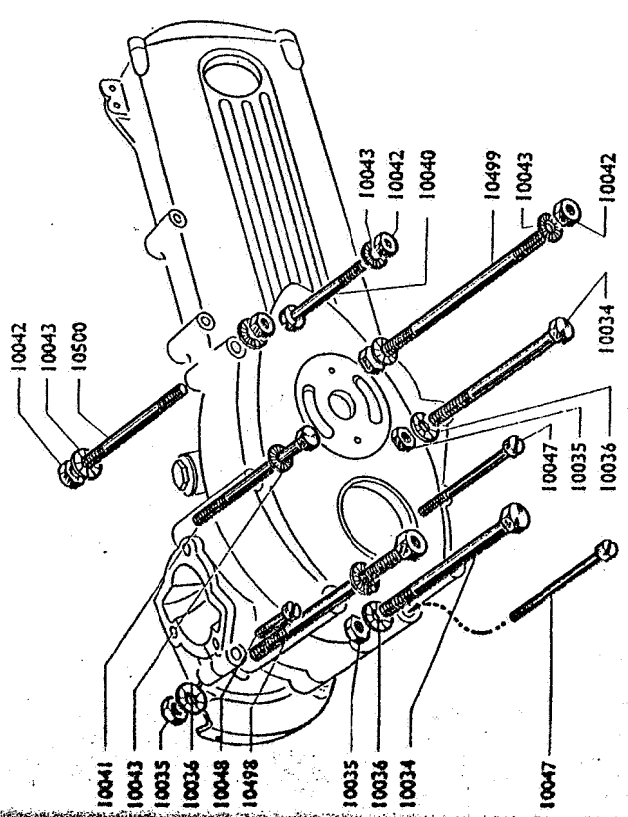
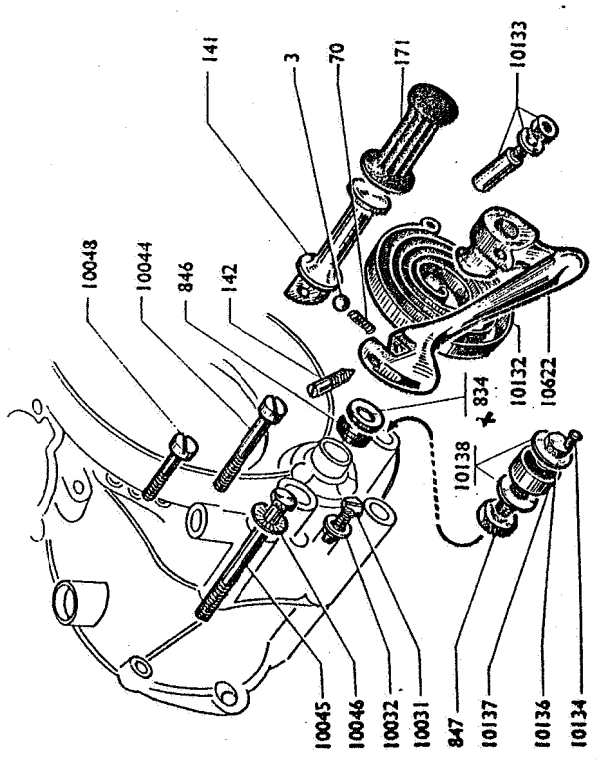
Numéro pièces	Groupe	Nbre de pièces	DÉSIGNATION	Prix unitaire Vente détail
3	5	1	Bille de verrouillage patin kick.....(Conditionné)	3
70	5	1	Ressort de verrouillage patin kick (Conditionné)	270
141	2	1	Patin acier de pédale.....(Conditionné)	30
142	2	1	Axe de patin.....(Conditionné)	75
171	2	1	Caoutchouc de patin.....(Conditionné)	30
834	5	1	Coupelle arbre de kick.....(Conditionné)	60
846	5	1	Joint franité d'arbre de kick.....(Conditionné)	15
847	5	1	Contre-écrou de butée kick 10x125x17x5.....	15
10031	5	1	Vis de niveau huile.....	9
10032	5	1	Joint de vis niveau huile.....	143
10033	5	2	Boulon assemblage carters 10x125x165.....	13
10034	5	4	Ecrou faux borgne 10x125.....(Conditionné)	3
10035	5	4	Rondelle "Acro" Ø 10.....(Conditionné)	72
10036	5	1	Boulon assemblage carters 8x100x76.....	85
10040	5	1	Vis assemblage carters 8x125x143.....	12
10041	5	5	Ecrou faux borgne 8x100.....(Conditionné)	2
10042	5	6	Rondelle "Acro" Ø 8.....(Conditionné)	35
10043	5	1	Vis assemblage carters 7x125x57.....	45
10044	5	1	Vis assemblage carters 7x125x88.....	2
10045	5	1	Rondelle "Acro" Ø 7.....(Conditionné)	65
10046	5	2	Vis assemblage carters 7x125x136.....	18
10047	5	2	Vis assemblage carters 7x125x36.....	1.123
10048	5	2	Jeu de vis assemblage carter moteur.....	220
10082	S.E.	1	Ressort de rappel pédale.....	12
10132	5	1	Clavette de kick complète.....	198
10133	5	1	Axe de butée de kick.....	19
10134	2	1	Caoutchouc amortisseur de kick.....	10
10136	2	1	Protège butée de kick.....	4
10137	2	1	Joue de butée de kick.....	250
10138	2	2	Butée de kick complète.....	140
10498	S.E.	5	Goujon 10x125x175.....	120
10499	5	1	Goujon 8x100x220.....	110
10500	5	1	Goujon 8x100x105.....	1.670
10621	S.E.	2	Pédale de mise en marche complète.....	1.360
10622	2	1	Pédale de mise en marche nue.....	

AVIS IMPORTANT. - Les pièces mentionnées "Conditionné" ne sont vendues que par sachet. Voir page spéciale "Conditionnement" (Fin catalogue). A commander sous le numéro du sachet conditionné choisi.

S.E. = Sous-ensemble (ne figure pas sur le dessin).

Les prix indiqués ci-dessus sont susceptibles de variation sans préavis, ils ne sont donc donnés qu'à titre indicatif.

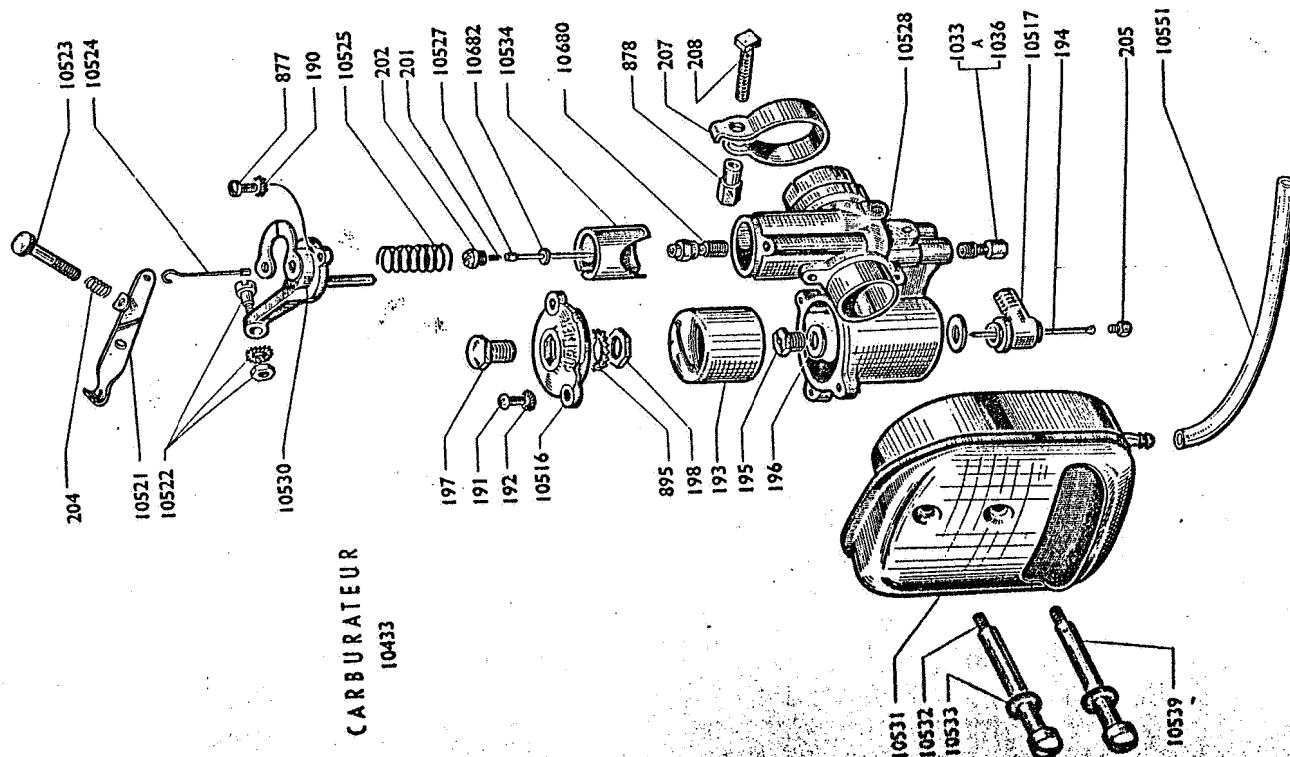
Reproduction interdite



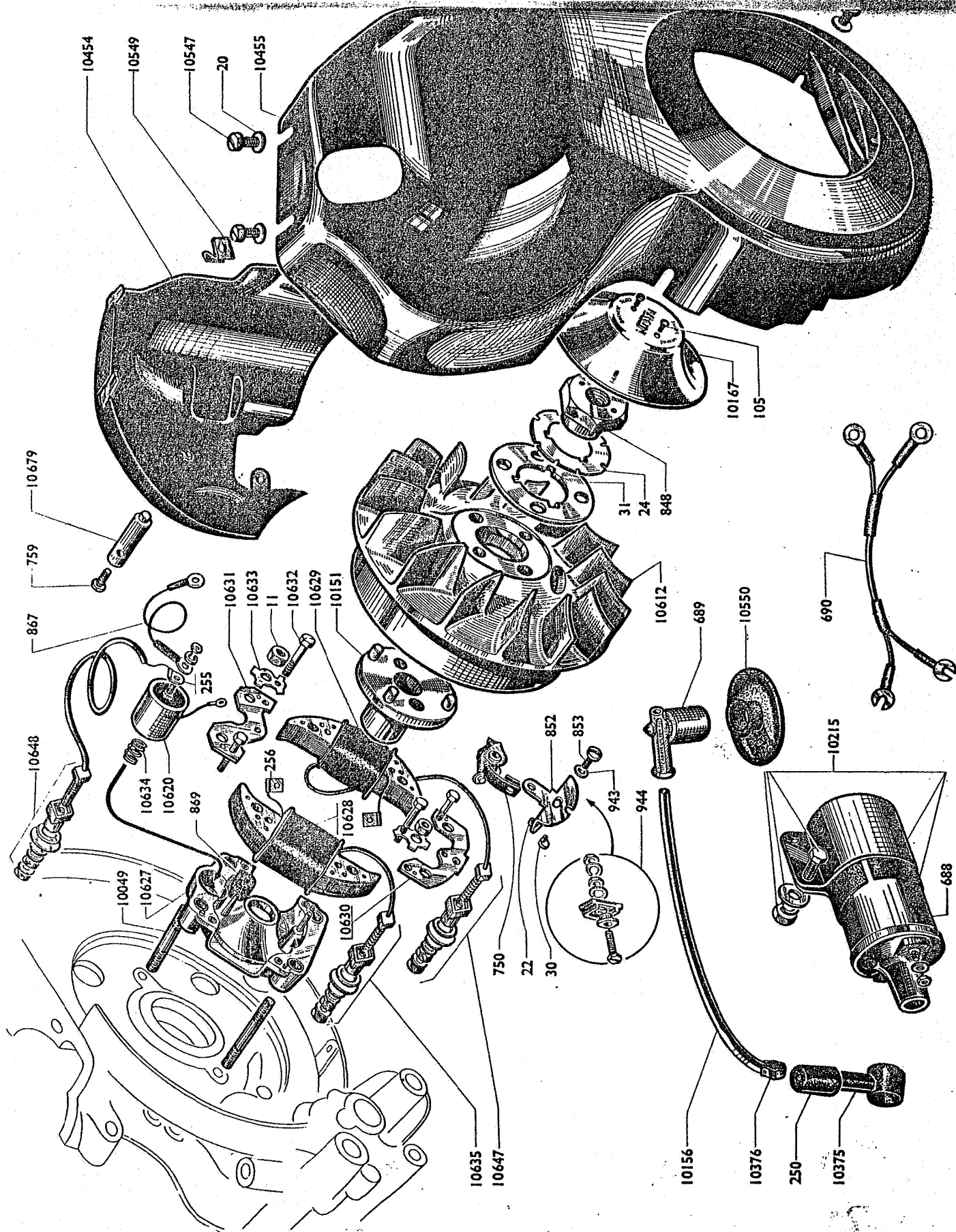
Reproduction interdite

SCOOTER Type "S.B.H." ou "S.V.H."

CARBURATEUR



Numéro Pièce	Groupe	Nbre de pièces	DÉSIGNATION	Prix unitaire Vente détail
190	3	2	Rondelle blocfor Ø 4	5
191	3	2	Vis de couvercle de cuve	12
192	3	2	Rondelle blocfor Ø 5	5
193	3	2	Flotteur	150
194	3	1	Pointeau	45
195	3	1	Siège de pointeau	50
196	3	1	Joint d'arrivée de raccord banjo	7
197	3	2	Guide pointeau complet	45
198	3	1	Ecrout de guide	10
201	3	1	Ressort d'aiguille	15
202	3	1	Ecrout aiguille	60
204	3	1	Ressort de vis tendeur	10
205	3	1	Bouchon vis	12
207	3	1	Collier de serrage	50
208	3	1	Bouchon de collier	22
877	3	1	Vis de chapeau de chambre	8
878	3	1	Ecrout de la vis de collier	10
895	3	2	Rondelle blocfor Ø 8	5
1033	3	1	Gicleur de marche 33	95
1034	3	1	Gicleur de marche 34	95
1035	3	1	Gicleur de marche 35	95
1036	3	1	Gicleur de marche 36	95
10433	3	1	Carburateur complet	5.200
10516	3	S.F.	Couvercle de cuve	190
10517	3	1	Raccord banjo coudé	135
10521	3	1	Levier de commande gaz	50
10522	3	1	Axe de balancier avec écrou et rondelle	22
10523	3	1	Vis tendeur du volet gaz	20
10524	3	1	Tirette de commande gaz	45
10525	3	1	Ressort de volet des gaz	15
10526	3	1	Volet des gaz complet	310
10527	3	1	Aiguille profilée	30
10528	3	1	Chambre et corps assemblé	1.155
10529	3	S.F.	Chapeau de chambre avec starter, volet et levier de commande des gaz	1.010
10530	3	1	Chapeau de chambre avec levier starter	450
10531	3	1	Filtre à air	750
10532	3	1	Vis supérieure du filtre	90
10533	3	1	Joint de vis de filtre	7
10539	3	2	Vis d'émulsion	140
10551	3	1	Tubulure rejet carburateur	10
10680	3	1	Diffuseur	105
10682	3	1	Rondelle de réglage	20



SCOOTER Type "S.B.H." ou "S.V.H."

6 A

VOLANT MAGNÉTIQUE - BOBINE - VOLUTE

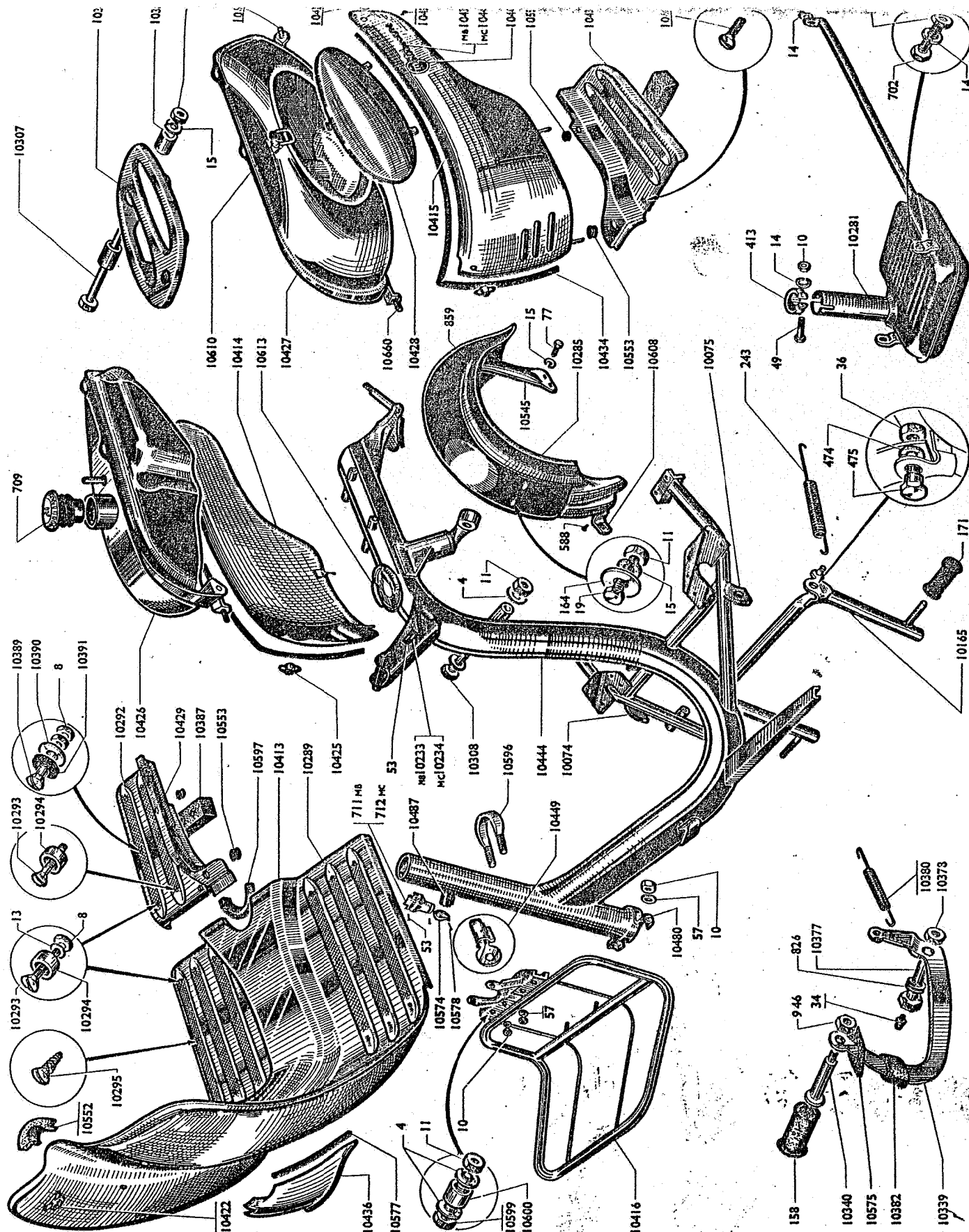
Numéro pièces	Numéro pièces	Numéro pièces	Numéro pièces	Prix unitaire vente détail	DÉSIGNATION	Prix unitaire vente détail	Numéro pièces	Numéro pièces	Prix unitaire vente détail	DÉSIGNATION	Prix unitaire vente détail
11	5	2	10156	6	Ecroû de goujon de fixation plateau	10156	3	10156	6	Fi de bougie	55
20	5	6	10167	2	Rondelle plate Ø 6	10167	3	10167	2	Capot enjoliveur	80
22	3	2	10215	75	Grain Tungstène à river	10215	3	10215	75	Collier complet de fixation bobine	250
24	3	1	10375	19	Rondelle frein de volant	10375	3	10375	19	Caoutchouc protection	65
30	3	1	10376	36	Came excentrique de rupteur	10376	3	10376	36	Embout de contact	45
31	3	1	10454	29	Rondelle 4 trous de maintien rotor	10454	1	10454	29	Chapeau de volute	530
105	3	2	10455	5	Vis de capot enjoliveur	10455	1	10455	5	Volute principale	1.350
250	3	1	10547	23	Capuchon fil bougie	10547	5	10547	23	Vis de fixation de volute	14
255	3	1	10549	5	Cosse de condensateur	10549	5	10549	5	Patte de chapeau de volute	15
256	3	2	10550	7	Cosse d'induit	10550	3	10550	7	Capuchon de bougie	70
688	3	1	10612	2.245	Bobine allumeur Ducellier	10612	1	10612	2.245	Rotor	4.800
689	3	1	10620	355	Disrupteur	10620	3	10620	355	Condensateur	310
690	3	1	10625	65	Canalisation basse tension	10625	1	10625	65	Volant complet	8.500
750	3	1	10626	240	Linguet	10626	1	10626	240	Plateau de volant complet	3.300
752	3	S.E.	10627	530	Rupteur complet	10627	1	10627	530	Plateau de volant nu	310
759	5	1	10628	4	Vis de blocage de came starter	10628	3	10628	4	Induit d'alimentation	485
848	3	1	10629	92	Ecroû de blocage volant	10629	3	10629	92	Induit d'éclairage	485
852	3	1	10630	230	Support de linguet	10630	3	10630	230	Bride d'induit support linguet	52
853	3	1	10631	5	Vis de fixation rupteur	10631	3	10631	5	Bride d'induit maintien condensateur	30
867	3	1	10632	21	Fi de jonction (condensateur-rupteur)	10632	3	10632	21	Vis d'assemblage induit sur plateau	11
869	3	1	10633	22	Feutre graisseur	10633	3	10633	22	Frein d'écrou de plateau	4
943	5	1	10634	2	Rondelle Grower Ø 4	10634	3	10634	2	Ressort de condensateur	11
944	3	1	10635	18	Prise d'assemblage support linguet	10635	3	10635	18	Borne de prise de courant rouge	85
10049	5	2	10647	20	Goujon fixation plateau	10647	3	10647	20	Borne de prise de courant bleue	85
10146	3	S.E.	10648	450	Ensemble de disrupteur avec fil	10648	3	10648	450	Borne de prise de courant verte	85
10151	3	1	10679	650	Came de volant	10679	5	10679	650	Support de commande starter sur volute	25

AVIS IMPORTANT. - Les pièces mentionnées "Conditionné" ne sont vendues que par sachet. Voir page spéciale "Conditionnement" (Fin catalogue). A commander sous le numéro du sachet conditionné choisi.

S.E. = Sous-ensemble (ne figure pas sur le dessin).

Les prix indiqués ci-dessus sont susceptibles de variation sans préavis, ils ne sont donc donnés qu'à titre indicatif.

Reproduction interdite



CADRE - RÉSERVOIR - BOITE A OUTILS - TABLIER - PORTE-BAGAGES - PANNEAUX

8 A

Numéro pièces	Groupes	Nbre de pièces	DÉSIGNATION	Prix unitaire Vente détail	Numéro pièces	Groupes	Nbre de pièces	DÉSIGNATION	Prix unitaire Vente détail
4	5	2	Rondelle plate de 7,2x14,5 (Conditionné)	3	10339	4	1	Pédale de frein nue	275
8	5	22	Ecrout de 5x75 (Conditionné)	4	10340	4	1	Axe de patin de pédale	60
10	5	5	Ecrout de 6x100 (Conditionné)	5	10377	4	1	Axe articulation de pédale	220
11	5	5	Ecrout de 7x100 (Conditionné)	6	10378	4	1	Ecrout axe articulation à gauche 10x100x17x6	12
13	5	14	Rondelle Grower Ø 5 (Conditionné)	1	10382	5	1	Ressort de pédale de frein	35
14	5	6	Rondelle Grower Ø 6 (Conditionné)	1	10387	5	2	Butee de pédale	15
15	5	6	Rondelle Grower Ø 7 (Conditionné)	1	10389	5	4	Caoutchouc mousse marche-pieds	40
19	5	2	Rondelle 7x100x15 (Conditionné)	18	10390	5	4	Boulon 5x75x38	15
34	5	2	Graisneur (Conditionné)	20	10391	5	4	Rondelle caoutchouc	3
36	5	2	Ecrout d'axe de béquille (Conditionné)	10	10413	1	1	Tablier	20
49	5	4	Boulon collier et sortie pot échappement (Conditionné)	15	10414	1	1	Panneau côté droit	5.000
53	5	4	Vis Parker (clou cannelé) (Conditionné)	2	10415	1	1	Panneau côté gauche	3.200
57	5	4	Rondelle plate de Ø 6 (Conditionné)	4	10416	1	1	Porte-bagages avant	3.200
77	5	2	Vis de fixation du garde-boue au bras 7x125x18 (Conditionné)	18	10422	5	1	Monogramme tablier	1.220
158	5	2	Caoutchouc de pédale de frein (Conditionné)	60	10425	5	4	Bouton de fermeture panneau	75
164	5	2	Rondelle plate 7,2x20 (Conditionné)	5	10426	1	1	Réservoir	4.200
171	2	2	Caoutchouc de béquille	75	10427	1	1	Boite à outils avec couvercle	3.800
243	5	1	Ressort de rappel de béquille	80	10428	1	1	Couvercle de boîte à outils	500
413	5	1	Collier serrage du pot échappement sur tubulure	33	10429	4	1	Marche-pieds droit nu	600
474	5	2	Rondelle entretoise béquille	7	10430	5	1	Marche-pieds gauche nu	600
475	5	2	Axe de béquille avec écrou	52	10434	1	2	Jonc de panneau	160
588	5	2	Rivet de patte de garde-boue 5x9	6	10436	1	2	Cache avant du tablier	200
702	5	2	Boulon fixation du pot échappement aux Goussets 6x100x13 (Conditionné)	15	10439	5	2	Monogramme sur panneau M.B.	100
709	5	1	Bouchon de réservoir	150	10440	5	2	Monogramme sur panneau M.C.	100
711	5	1	Plaque MOTOECANE	55	10443	5	2	Décalcomanie sous monogramme	13
712	5	1	Plaque MOTOCONFORT	55	10444	5	1	Cadre (1)	16.000
826	5	1	Rondelle double spire	15	10449	5	1	Antivol avec clés	425
859	5	3	Rivet de pont de garde-boue 5x12	6	10457	5	6	Antivol	1
946	5	1	Ecrout d'axe de patin de pédale 10x100x17x6	12	10480	5	1	Rivet de monogramme	35
10074	4	1	Patte droite à souder formant support béquille	200	10487	5	1	Collier de porte-bagages à souder au cadre	70
10075	4	1	Patte gauche à souder formant support béquille	200	10545	1	1	Douille d'antivol	35
10165	1	1	Béquille	1.000	10552	4	1	Pont de garde-boue arrière	200
10233	5	1	Plaque matricule MB	25	10553	4	2	Bavette de tablier	100
10234	5	1	Plaque matricule MC	25	10554	4	2	Passe-fil AV (téton de panneau)	15
10281	1	1	Pot échappement	2.800	10574	5	1	Passe-fil AR (téton de panneau)	12
10285	1	1	Garde-boue arrière	60	10575	5	1	Couvercle de douille antivol	20
10289	5	6	Baguette de tablier	50	10577	5	1	Caoutchouc de pédale	20
10292	5	4	Baguette de marche-pieds	12	10578	5	1	Jeu de jonc de cache-avant	80
10293	5	16	Boulon 5x75x21 (Conditionné)	10	10596	5	1	Axe de couvercle de douille	1
10294	5	20	Entretoise de baguette de tablier et marche-pieds (Conditionné)	6	10597	5	1	Etrier de porte-bagages	50
10295	5	10	Vis "SLM"	630	10599	5	2	Jonc inférieur de tablier	35
10306	1	1	Porte-bagages arrière	46	10600	5	2	Boulon de fixation porte-bagages AV	50
10307	5	2	Boulon fixation réservoir et boîte à outils, porte-bagages 7x100x129	45	10608	5	1	Entretoise de porte-bagages AV	10
10308	5	1	Boulon de réservoir et boîte outils 7x100x79	10	10609	5	1	Patte de fixation garde-boue au carter	25
10309	5	4	Entretoise de réservoir et de boîte à outils	650	10610	5	2	Vis de 5,75x11	10
10338	4	S.E.	Pédale de frein complète		10613	5	1	Fermeture de boîte à outils	110
					10614	5	1	Support de ressort de selle à souder	60
					10615	5	2	Goujon AV de fixation panneau	22
					10616	5	2	Goujon AR de fixation panneau	18
					10617	5	1	Support de roue de secours à souder	594

(1) Nous vous représentons sur le dessin un cadre avec le support de plaque de police et de roue de secours soudé, les modèles précédents étant équipés d'un support rap-
porté (voir page N° 12 A Plaque Police).

Pour les pièces émaillées les numéros ci-dessus correspondent à la teinte MASTIC. Voir au verso les numéros de ces mêmes pièces émaillées Ivoire et Gris bleu.

AVIS IMPORTANT. - Les pièces mentionnées "Conditionné" ne sont vendues que par sachet. Voir page spéciale "Conditionnement" (Fin catalogue). A commander sous le
numéro du sachet conditionné choisi. - S.E. = Sous-ensemble (ne figure pas sur le dessin).

Les prix indiqués ci-dessus sont susceptibles de variation sans préavis, ils ne sont donc donnés qu'à titre indicatif.

Reproduction interdite

SCOOTER Type "S.B.H." ou "S.V.H."

9 A

DIRECTION - FOURCHE - SUSPENSION ARRIÈRE - SELLE

Numéro pièces	Groupe	Libra de pièces	DÉSIGNATION	Prix unitaire Vente détail	Numéro pièces	Groupe	Libra de pièces	DÉSIGNATION	Prix unitaire Vente détail
DIRECTION - FOURCHE									
5	5	30	Bille de Ø 4..... (Conditionné)	3	10194	4	1	Tige guide de suspension.....	360
16	5	4	Rondelle Grower de Ø 8..... (Conditionné)	2	10196	5	2	Ecrout inférieur de la tige.....	12
36	5	4	Ecrout de 8/100x14x6..... (Conditionné)	10	10197	4	1	Bague de l'élément inférieur.....	80
37	5	2	Rondelle plate de Ø 8..... (Conditionné)	3	10198	4	1	Bague de l'élément supérieur.....	50
56	5	2	Epingle de sécurité..... (Conditionné)	9	10199	4	1	Rondelle de butée de l'élément supérieur.....	75
223	5	23	Bille de 6/35..... (Conditionné)	3	10201	4	1	Ecrout supérieur de la tige guide.....	25
685	4	1	Contre-écrou de direction.....	110	10202	4	1	Élément supérieur de suspension "Evidgom".....	1.160
698	5	2	Goupille d'axe de butée Ø 2x26..... (Conditionné)	1	10203	4	1	Élément inférieur de suspension "Evidgom".....	600
10026	4	2	Bague caoutchouc.....	25	10204	5	2	Vis de fixation du boîtier de suspension au bras.....	40
10173	4	2	Boulon d'articulation.....	70	10205	4	1	Boîtier de suspension.....	2.000
10174	5	2	Ecrout à créneaux 8x100x14x8.....	18	10404	5	1	Ressort de suspension.....	120
10177	4	2	Jeu anneau Neiman.....	410	10405	5	1	Coupelle de suspension.....	20
10178	4	4	Axe de suspension.....	45	10448	5	1	Ecrout de coupelle ressort.....	26
10179	4	2	Axe de butée arrière.....	35	SELLE REYDEL				
10180	4	2	Butée de pont "Paulstra".....	170	182	5	5	Crochet avant de sandows..... (Conditionné)	6
10182	5	4	Rivet SIM long 9,5.....	6	183	5	5	Crochet arrière de sandows..... (Conditionné)	3
10184	4	s.E.	Jeu de direction complet.....	1.589	616	5	2	Rondelle plate axe de selle..... (Conditionné)	4
10185	4	1	Cône inférieur.....	285	954	5	5	Ressort horizontal de nez de selle.....	32
10186	4	1	Cuvette inférieure.....	550	955	5	1	Coquille fixation sandows et ressort.....	60
10187	4	1	Cône supérieur.....	210	10286	5	1	Jeu de sandows.....	570
10188	4	1	Cuvette supérieure.....	290	10299	5	1	Ressort central de selle.....	285
10283	1	1	Garde-boue avant.....	2.800	10301	1	1	Bâti de selle.....	1.000
10284	5	2	Boulon fixation garde-boue.....	12	10424	5	1	Boulon fixation ressort à la selle.....	35
10445	1	s.E.	Fourche complète..... (2)	9.314	10567	5	2	Ecrout d'axe articulation de selle.....	30
10446	1	1	Fourche nue..... (2)	5.600	1031	1	s.E.	Selle complète grise.....	2.270
10447	1	1	Pont de fourche à silentbloks..... (2)	1.800	11032	1	1	Housse de selle grise.....	1.450
10623	4	4	Bague acier d'anneau Neiman.....	15	SELLE GAUTHIER				
10624	4	4	Bague caoutchouc d'anneau Neiman.....	15	10555	1	s.E.	Selle complète.....	2.270
SUSPENSION ARRIÈRE									
391	5	1	Rondelle Grower de Ø 12..... (Conditionné)	3	10556	1	1	Bâti de selle.....	1.000
10042	5	2	Ecrout faux-borgne..... (Conditionné)	12	10557	5	1	Ressort central de selle.....	285
10043	5	2	Rondelle "Acro" de Ø 8..... (Conditionné)	2	10558	5	1	Housse de selle.....	1.450
10193	4	s.E.	Suspension arrière complète.....	4.450					

SELLE. — Nous vous représentons sur le dessin ci-contre un seul modèle de selle, les numéros accompagnés de la lettre R correspondent à la selle Reydel, les numéros accompagnés de la lettre G correspondent à la selle Gauthier.

RENTES. — Pour les pièces émaillées les n° ci-dessus correspondent à la teinte matie, voir au verso les n° de ces mêmes pièces émaillées Ivoire et Gris bleu.

(2) Le pont de fourche représenté est équipé d'une articulation à silentbloks. Le départ de la série du type S.B.H. était équipé d'une articulation à bague fileté (consulter catalogue S.B.).

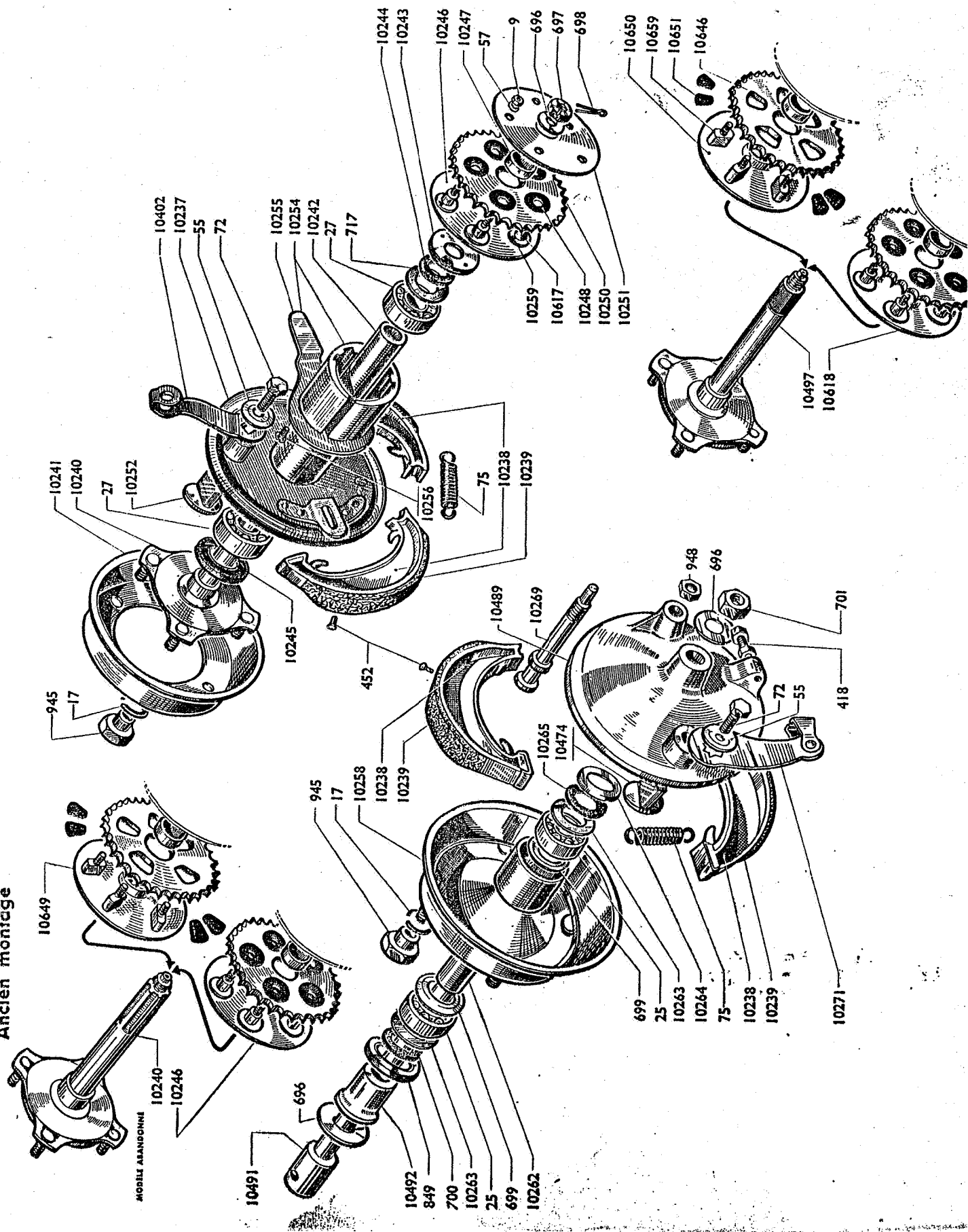
AVIS IMPORTANT. — Les pièces mentionnées "Conditionné" ne sont vendues que par sachet. Voir page spéciale "Conditionnement" (Fin catalogue). A commander sous le numéro du sachet conditionné choisi.

S.E. = Sous-ensemble (ne figure pas sur le dessin).

Les prix indiqués ci-dessus sont susceptibles de variation sans préavis, ils ne sont donnés qu'à titre indicatif.

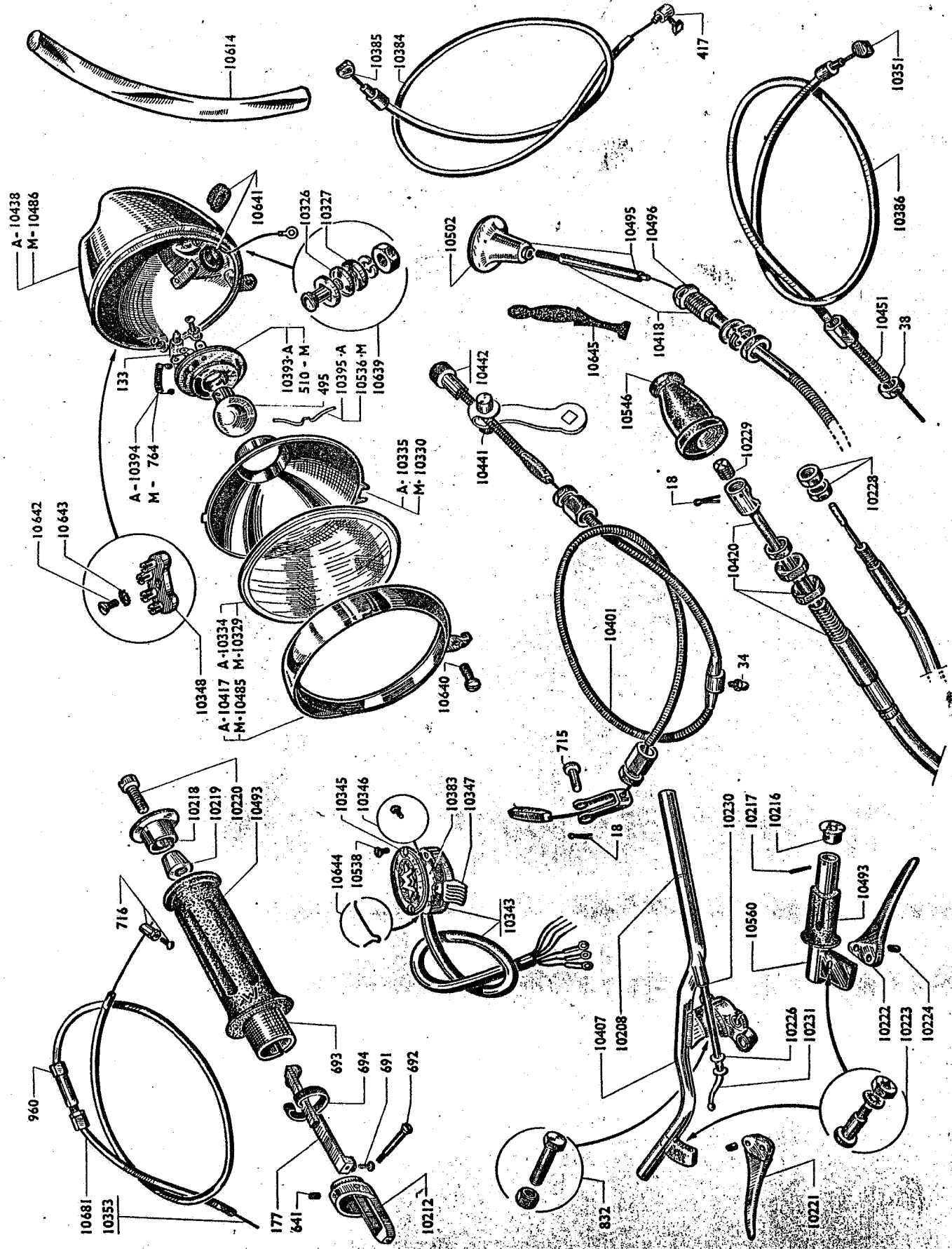
Reproduction interdite

Ancien montage



SCOOTER Type "S.B.H." ou "S.V.H."

11 A



SCOOTER Type "S.B.H." ou "S.V.H."

MOYEU AVANT & MOYEU ARRIERE

Numéro pièces	Groupes	Nbre de pièces	Désignation	Prix unitaire Vente détail	Numéro pièces	Groupes	Nbre de pièces	Désignation	Prix unitaire Vente détail
MOYEU AVANT									
25	5	2	Roulement 12x32x10	305	75	5	2	Ressort de rappel de machoire	28
55	5	1	Rondelle de levier de came	20	452	4	12	Rivet de garniture de frein	2
72	5	1	Vis de levier	12	696	4	1	Rondelle d'arbre de moyeu AR	9
75	5	1	Ressort de machoires de frein	28	697	4	1	Ecroutement 12x150	30
418	5	2	Boulon barillet de tension de cable	30	698	5	1	Goupille fendue Ø 2	1
452	4	1	Rivet de garniture de frein	2	717	4	1	Joue de feutre	15
696	4	2	Rondelle de broche	9	797	4	5	Rondelle Bloctord de Ø 6	4
699	4	2	Joue d'entretoise de roulement	2	945	4	4	Ecroutement de roue	68
700	4	2	Feutre côté opposé au frein	15	10236	4	S.E.	Moyeu AR complet	9.800
701	4	2	Ecroutement de broche de 12x100x19x8	27	10237	4	S.E.	Corps de moyeu arrière nu assemblé	2.320
849	4	1	Ecroutement de blocage de roulement	22	10238	4	2	Machoire de frein garnie	270
945	4	1	Ecroutement de roue	90	10239	4	2	Garniture de frein Féodo	125
948	4	1	Ecroutement de 10x100x14x4 de point fixe	68	10240	4	1	Arbre de roue AR (cannelures larges)	2.500
10238	4	1	Machoire garnie	12	10241	4	1	Tambour de frein AR	750
10239	4	2	Garniture Féodo	270	10242	4	1	Entretoise de roulement	78
10258	4	1	Corps de moyeu avant nu	125	10243	4	1	Ecroutement de blocage de roulement	115
10260	4	1	Corps de moyeu avant complet	1.800	10244	4	1	Feutre de roulement	30
10262	4	S.E.	Entretoise de roulement	2.550	10245	5	1	Joint anti-fuite 22x40x6	160
10263	4	2	Joue de roulement	70	10246	4	1	Disque d'entraînement avec tocs pour cannelures larges	900
10264	4	1	Cache-poussoir côté frein	15	10247	5	1	Bague de roulement	120
10265	4	1	Feutre côté frein	27	10248	4	1	Jeu d'amortisseurs caout. pignon AR (Rond)	245
10269	4	1	Point fixe avec écrou	58	10249	4	S.E.	Pignon AR complet pour cannelures larges	1.775
10271	4	1	Levier de came	115	10250	4	1	Roue de chaîne 33 dents pour amortisseur rond	505
10274	4	1	Came complète	250	10251	4	1	Contre-plaque d'amortisseur	100
10488	4	S.E.	Moyeu avant complet	5.250	10252	4	1	Came complète	250
10489	4	1	Flasque de frein nu (pont à pattes écrasées)	1.100	10254	4	1	Excentrique de moyeu	430
10490	4	S.E.	Flasque de frein complet (pont à pattes écrasées)	2.000	10255	4	1	Levier de tension de chaîne	100
10491	4	1	Broche de moyeu avant (pont à pattes écrasées)	650	10256	4	1	Vis de levier de tension de chaîne	5
10492	4	1	Entretoise opposée au frein (pont à pattes écrasées)	63	10259	5	5	Rondelle de butée d'amortisseur	4.426
MOYEU ARRIERE									
9	5	5	Ecroutement 6x100	4	10278	4	S.E.	Corps de moyeu AR avec roulements et machoires	120
17	4	4	Rondelle Grower de Ø 10	3	10402	4	1	Levier de frein pour commande réglable	2.500
27	5	2	Roulement 17x40x12	371	10407	4	1	Arbre de roue AR dentelures fines	30
55	5	1	Rondelle de levier de frein	20	10417	5	5	Toc à river rond	900
72	5	1	Vis de fixation de levier de frein	12	10618	4	1	Disque entraînement, tocs ronds, dentelures fines	1.775
MOYEU ARRIERE									
9	5	5	Ecroutement 6x100	4	10619	4	S.E.	Pignon AR complet cannelures fines	505
17	4	4	Rondelle Grower de Ø 10	3	10646	4	1	Pignon AR nu pour amortisseur haricot	900
27	5	2	Roulement 17x40x12	371	10649	4	1	Disque entraînement haricot cannelures larges	900
55	5	1	Rondelle de levier de frein	20	10650	4	1	Disque entraînement haricot dentelures fines	200
72	5	1	Vis de fixation de levier de frein	12	10651	5	1	Jeu d'amortisseurs (haricot)	30
					10659	4	5	Toc à river haricot	50

TEINTES. — Pour les pièces émaillées les n° ci-dessus correspondent à la teinte mastie, voir au verso les n° de ces mêmes pièces émaillées Ivoire et gris bleu.

AVIS IMPORTANT. — Les pièces mentionnées "Conditionné" ne sont vendues que par sachet. Voir page spéciale "Conditionnement" (Fin catalogue). A commander sous le numéro du sachet conditionné choisi. - S.E. = Sous-ensemble (ne figure pas sur le dessin).

Les prix indiqués ci-dessus sont susceptibles de variation sans préavis, ils ne sont donc donnés qu'à titre indicatif.

Reproduction interdite

GUIDON - COMMANDES - PHARES

II A

Numéro Pièces	Groupes	Libre de pièces	DÉSIGNATION	Prix unitaire Vente détail	Numéro Pièces	Groupes	Libre de pièces	DÉSIGNATION	Prix unitaire Vente détail
GUIDON									
177	4	—	Coulisseau.....	110	10420	6	—	Commande de vitesses à billes.....	2.430
641	4	—	Vis concave.....	9	10441	5	—	Barillet.....	14
691	4	—	Vis de blocage de câble.....	8	10442	5	—	Embout moleté.....	48
692	4	—	Vis de blocage de bague butée.....	26	10451	5	—	Barillet tendeur.....	37
693	4	—	Manchon assemblé.....	365	10495	5	—	Cable de starter avec bouton.....	100
694	4	—	Ressort de durcissement de poignée.....	35	10496	5	—	Gaine starter.....	95
832	5	—	Boulon de fixation de guidon.....	120	10502	5	—	Bouton de starter.....	75
10208	5	—	Décalcomanie vitesses guidon.....	10	10546	5	—	Chapeau de commande vitesses.....	56
10211	4	—	Poignée de commande de gaz complète.....	930	10681	5	—	Commande de gaz complète.....	150
10212	4	—	Bague de butée de manchon.....	260	10614	5	—	Souplesse gaine.....	30
10216	4	—	Embout de commande de vitesses.....	180	10645	5	—	Attache-gaine caoutchouc sous admission.....	11
10217	4	—	Goupille cannelée L.G.C.....	12	PHARE MARCHAL				
10218	4	—	Embout de poignée tournante.....	116	133	3	—	Lampe veilleuse.....	56
10219	4	—	Cône expandeur d'embout de guidon avec vis.....	46	495	3	—	Lampe de projecteur phare code.....	250
10220	4	—	Vis du cône.....	24	510	3	—	Porte-lampe avec résistance.....	535
10221	4	—	Levier de frein avant au guidon.....	310	764	3	—	Résistance.....	95
10222	4	—	Levier de commande de débrayage.....	310	10326	3	—	Cuvette supérieure fixation de phare.....	25
10223	3	—	Axe de levier complet.....	64	10327	3	—	Cuvette inférieure fixation de phare.....	25
10224	4	—	Bague de levier de commande.....	24	10329	3	—	Verre de phare.....	460
10226	5	—	Rondelle ressort de l'axe de commande.....	5	10330	3	—	Réfecteur de phare.....	770
10230	4	—	Bague de l'axe de commande.....	100	10348	3	—	Boîte à bornes.....	130
10231	4	—	Arbre de commande de vitesses au guidon.....	720	10484	3	S.E.	Phare complet Marchal.....	2.700
10342	3	S.E.	Commutateur complet.....	1.825	10485	3	—	Porte de phare.....	610
10343	3	—	Commutateur avec faisceau primaire.....	1.280	10486	3	—	Calotte de phare.....	1.250
10345	3	—	Couvercle de commutateur.....	60	10503	3	S.E.	Ensemble optique.....	1.745
10346	3	—	Vis de fixation du boîtier au guidon (Conditionné).....	6	10536	3	—	Agrafe de maintien de réflecteur... (Conditionné).....	10
10347	3	—	Index de commande de commutateur.....	110	10639	3	—	Boulon complet fixation du phare.....	90
10348	3	—	Secteur de rampe.....	50	10640	3	—	Vis de fermeture de porte de phare.....	25
10406	1	S.E.	Guidon complet.....	7.000	10641	3	—	Passe-fil d'éclairage sur phare.....	30
10407	1	—	Cintre de guidon.....	4.800	10642	3	—	Vis de fixation boîte à bornes.....	10
10493	4	—	Caoutchouc de poignée de guidon.....	120	10643	3	—	Rondelle étouffée.....	1
10538	3	—	Vis de couvercle.....	25	PHARE AUTEROCHE				
10560	1	—	Corps de poignée de changement de vitesses.....	470	133	3	—	Lampe veilleuse.....	56
10644	3	—	Ressort de secteur Nylon commutateur.....	40	495	3	—	Lampe de projecteur phare-code.....	250
COMMANDES									
18	5	4	Goupille 1,50 x 20.....	1	10326	3	—	Cuvette inférieure de fixation du phare.....	25
34	5	—	Graisneur de 5 x 75.....	20	10327	3	—	Verre de phare.....	430
38	5	—	Ecrout de 7 x 100 x 10 x 4.....	7	10334	3	—	Réfecteur de phare.....	350
417	5	—	Serre-câble de frein avant.....	9	10335	3	—	Boîte à bornes.....	130
715	5	—	Axe de chape.....	12	10348	3	—	Porte-lampe avec résistance.....	650
716	5	—	Serre-câble de commande de gaz... (Conditionné).....	15	10393	3	—	Résistance de porte-lampe.....	125
960	5	—	Barillet tendeur.....	50	10394	3	—	Agrafe de réflecteur.....	30
10228	4	—	Ecrout de blocage de commande sur boîte.....	12	10395	3	—	Porte de phare.....	750
10229	4	—	Vis rotule de commande de vitesses.....	50	10417	3	—	Phare complet Auteroche.....	2.450
10351	5	—	Câble de débrayage.....	50	10421	3	S.E.	Calotte de phare.....	750
10353	5	—	Câble de gaz.....	35	10438	3	—	Ensemble optique.....	2.170
10384	5	—	Commande de frein avant.....	130	10504	3	—	Boulon complet fixation de phare.....	90
10385	5	—	Commande de frein avant.....	45	10639	3	—	Vis de fermeture de porte de phare.....	25
10386	5	—	Commande de frein arrière réglable.....	140	10640	3	—	Passe-fil d'éclairage sur phare.....	30
10401	5	—	Commande de frein arrière.....	430	10641	3	—	Vis de fixation boîte à bornes.....	10
10418	5	S.E.	Commande de starter.....	195	10642	3	—	Rondelle étouffée.....	1

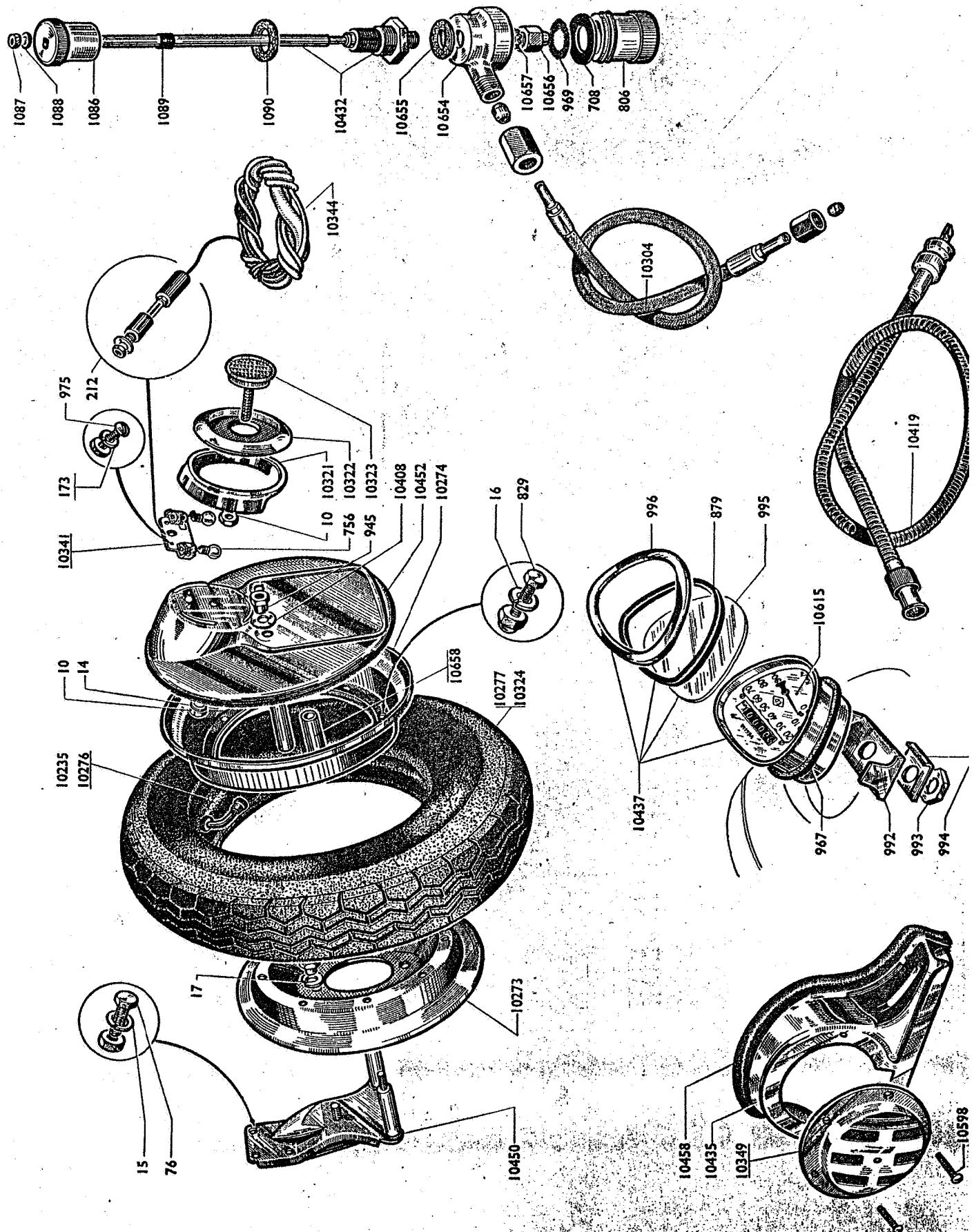
RENTES. — Pour les pièces émaillées les n° ci-dessus correspondent à la teinte mastik, voir au verso les n° de ces mêmes pièces émaillées Ivoire et Gris bleu.

Nous vous représentons sur le dessin ci-contre un seul modèle de phare, les numéros accompagnés de la lettre A correspondent au phare AUTEROCHE. Les numéros accompagnés de la lettre M correspondent au phare MARCHAL.

AVIS IMPORTANT. — Les pièces mentionnées "Conditionné" ne sont vendues que par sachet. Voir page spéciale "Conditionnement" (Fin catalogue). A commander sous le numéro du sachet conditionné choisi. - S.E. = Sous-ensemble (ne figure pas sur le dessin).

Reproduction interdite

12 A



SCOOTER Type "S.B.H." ou "S.V.H."

12 A

PLAQUE DE POLICE - COMPTEUR - AVERTISSEUR - ROUES

Numéro Pièces	Groupes	Numéro de pièces	Désignation	Prix unitaire vente détail	Numéro Pièces	Groupes	Numéro de pièces	Désignation	Prix unitaire vente détail
10	5	2	PLAQUE DE POLICE						
14	5	1	Ecrout de fixation de catadioptré ... (Conditionné)	5					
15	5	1	Rondelle grower Ø 6 ... (Conditionné)	1					
17	5	1	Rondelle grower Ø 7 ... (Conditionné)	1					
76	5	1	Rondelle grower Ø 10 ... (Conditionné)	1					
173	5	2	Boulon 7x100x20 fixation support plaque police..	3					
212	5	2	Rondelle grower de Ø 4	20					
756	2	1	Fiche banane	1					
945	2	2	Lampe arrière 12 V. 0,5 A. culot visé	53					
975	3	3	Ecrout de plaque de police	53					
10321	5	2	Boulon de fixation semelle feu arrière 4x7	68					
10322	3	1	Porte de feu rouge	10					
10323	3	1	Transparent de feu rouge	130					
10341	3	1	Catadioptré	150					
10344	3	1	Socle de lanterne arrière	90					
10408	3	1	Faisceau secondaire	400					
10450	5	2	Rondelle plate de plaque de police	545					
10452	1	1	Support de plaque de police et roue de secours	5					
10573	3	1	Plaque de police nue	594					
10658	3	2	Plaque de police arrière avec feu monté	1.500					
	5	2	Entretoise de plaque de police	2.240					
				50					
			ROUES ET PNEUMATIQUES						
16	5	24	Rondelle grower Ø 8	2					
829	5	24	Boulon d'assemblage de roue	40					
10235	1	3	Chambre à air 3,5x10 " Michelin "	au cours					
10272	1	S.E.	Roue complète sans pneu	2.200					
10273	1	3	Corps de roue	1.250					
10274	1	3	Joue de roue	700					
10276	1	3	Chambre à air 3,5x10 " Hutchinson "	au cours					
10277	1	3	Pneu 3,5x10 " Hutchinson "	au cours					
10324	1	3	Pneu 3,5x10 " Michelin "	au cours					
			AVERTISSEUR						
10349	3	1	Avertisseur alternatif	675					
10435	5	1	Support d'avertisseur	400					
			TUBULURE ESSENCE						
		5	Tubulure essence complète	10304					
				350					
			ROBINET A POINTEAU						
		5	Joint de cuve	708					
		5	Cuve de décanation	806					
		5	Filter de cuve	969					
		5	Boulon moulés de commande robinet	1086					
		5	Ecrout du bouton	1087					
		5	Rondelle éventail	1088					
		5	Joint de la tige	1089					
		5	Joint de robinet	1090					
		S.E.	Robinet complet	10431					
		5	Tige robinet pointeau avec siège	10432					
		5	Robinet sans raccord ni cuve	10653					
		S.E.	Raccord orientable de cuve	10654					
		5	Joint du raccord	10655					
		5	Ecrout du raccord	10656					
		5	Rondelle éventail	10657					
		5	Tubulure essence complète	10304					
				350					

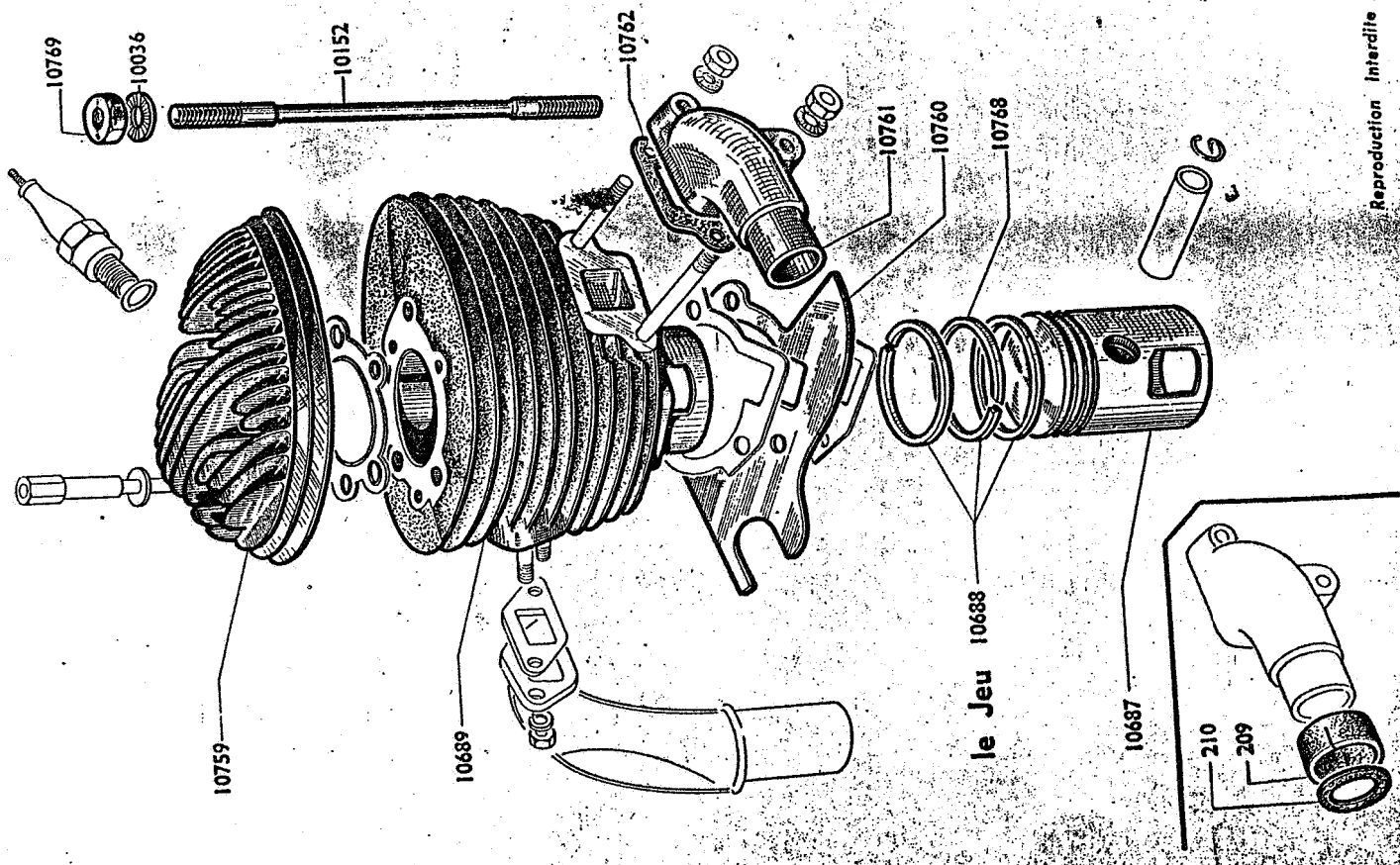
TEINTES. — Pour les pièces émaillées les n° ci-dessus correspondent à la teinte mastic, voir au verso les n° de ces mêmes pièces émaillées ivoire et gris bleu.

AVIS IMPORTANT. — Les pièces mentionnées "Conditionné" ne sont vendues que par sachet. Voir page spéciale "Conditionnement" (Fin catalogue). A commander sous le numéro du sachet conditionné choisi.

S.E. = Sous-ensemble (ne figure pas sur le dessin).

Les n°s indiqués sont des n°s de référence.

CYLINDRE - PISTON - CULASSE - TUBULURE

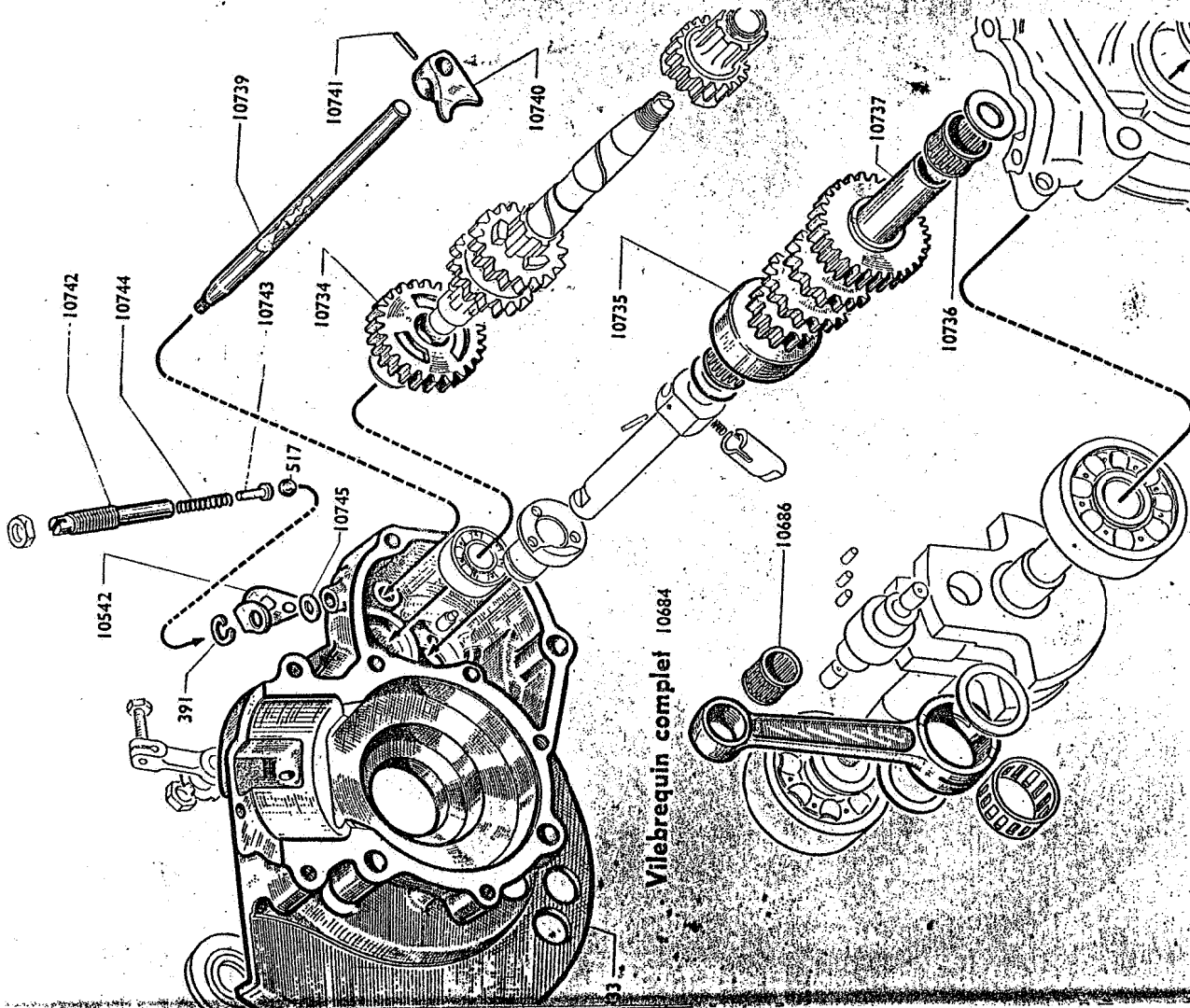


Numéro pièces	Groupes	Nbre de pièces	DÉSIGNATION	Prix unitaire Vente détail
209	3	1	Bague de réduction	84
210	3	1	Rondelle d'appui.....	20
10036	5	4	Rondelle "Acro" Ø 10.....	3
10152	5	4	Tige de fixation cylindre et culasse L = 157.....	245
10687	3	1	Piston complet 3 segments (1).....	1.335
10688	3	S.E.	Jeu de 3 segments	186
10689	3	S.E.	Cylindre avec piston ajusté (2).....	7.100
10759	3	1	Culasse	2.500
10760	5	1	Cale déflecteur alu de cylindre 15/10.....	152
10761	2	1	Tubulure admission	575
10762	5	1	Joint de tubulure admission	20
10768	3	3	Segment épaisseur 2,5.....	62
10769	5	4	Ecrin de tige fixation cylindre et culasse	13

(1) Lors de la commande, nous préciser le diamètre du piston demandé complet tenu de celui à remplacer et de la tolérance nécessaire (voir 2). Le diamètre du piston est gravé sur le sommet de cette pièce.
(2) Jeu entre cylindre et piston = 3 à 4/100 à la hauteur de l'axe de piston.
NOTA. - Seules sont représentées en traits forts et référencées les pièces différentes à celles du S.B.H. ou S.V.H.

AVIS IMPORTANT. - Les pièces mentionnées "Conditionné" ne sont vendues que par sachet. Voir page spéciale "Conditionnement" (Fin catalogue). A commander sous le numéro du sachet conditionné choisi.
S.E. = Sous-ensemble (ne figure pas sur le dessin).
Les prix indiqués ci-dessus sont susceptibles de variation sans préavis, ils ne sont donc donnés qu'à titre indicatif.

CARTER MOTEUR - VILEBREQUIN BOITE DE VITESSES



Numéro pièces	Quantité	Désignation	Prix unitaire Vente détail
391	1	Rondelle grover Ø 12 (Condition.)	3
517	1	Bille de verrouillage Ø 8 mm	11
10542	5	Patte formant butée de commande des vitesses	150
10684	3 S.E.	Vilebrequin complet (à douille d'aiguilles)	9.900
10685	3 S.E.	Embiellage complet (à douille d'aiguilles) (1)	5.500
10686	3	Douille d'aiguilles de pied de bielle	520
10732	1 S.E.	Carter moteur complet avec bras support	17.500
10733	1 S.E.	Ensemble de carter moteur avec té (2)	9.000
10734	2	Roue de 1"	800
10735	2	Equipage secondaire (à douille d'aiguilles)	4.225
10736	2	Douille d'aiguilles	261
10737	2	Entroise des douilles	36
10738	2 S.E.	Arbre de fourchette avec fourchette goupillée	1.400
10739	2	Arbre de fourchette des vitesses	750
10740	2	Fourchette nue	650
10741	2	Goupille de la fourchette	16
10742	2	Guide du doigt de verrouillage	290
10743	2	Doigt de verrouillage des vitesses	15
10744	2	Ressort de doigt	26
10745	5	Rondelle de Ø 11x16x8/10 (Conditionnée)	3

(1) Compté tenu de la précision de montage des embellages, la bielle seule n'est pas détaillée.

(2) Sous-ensemble comprenant les deux carter du moteur. Ces carter étant usinés assemblés, ils ne se démontent pas séparément.

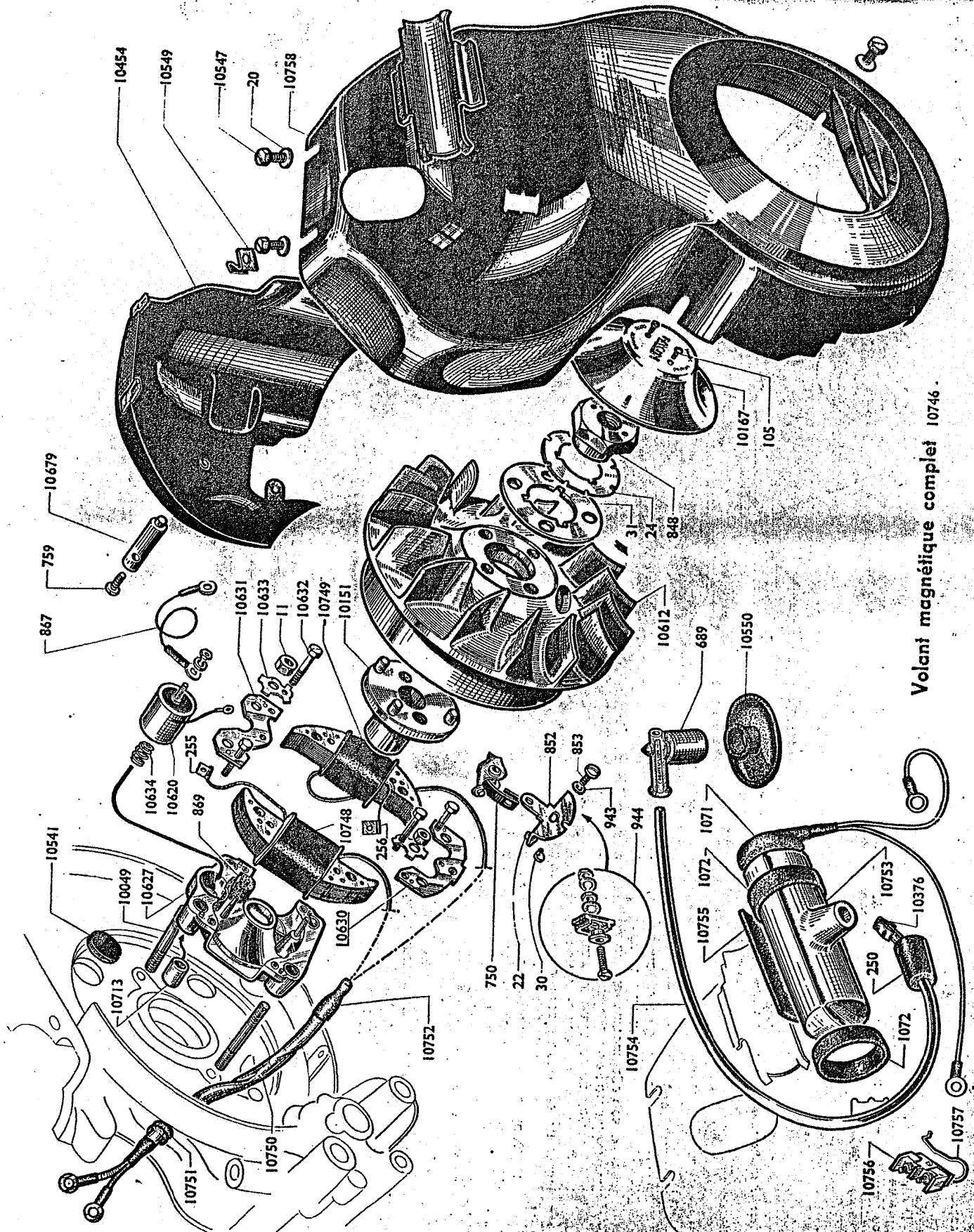
NOTA - Seules sont représentées en traits forts et référencées, les pièces différenciées à celles du S.B.H. ou S.V.H.

AVIS IMPORTANT. - Les pièces mentionnées "Conditionné" ne sont vendues que par sachet. Voir page spéciale "Conditionnement" (Fin catalogue). A commander sous le numéro du sachet conditionné choisi.

S.E. = Sous-ensemble (ne figure pas sur le dessin).

Les prix indiqués ci-dessus sont susceptibles de variation sans préavis, ils ne sont donc donnés qu'à titre indicatif.

Embiellage complet 10685



Volant magnétique complet 10746.

SCOOTER Type "S.B.S." ou "S.V.S."

VOLANT MAGNÉTIQUE - BOBINE - VOLUTE

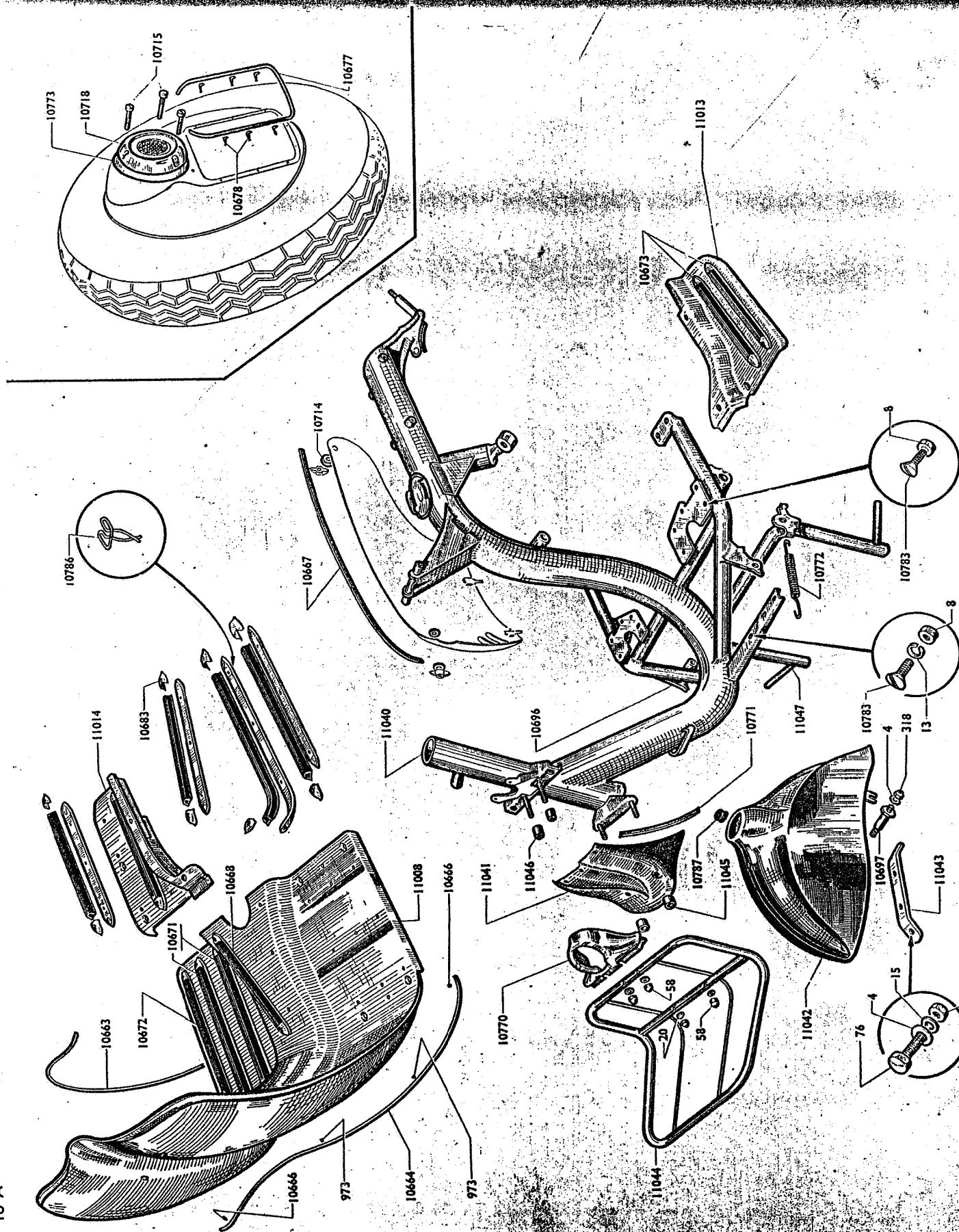
Numéro pièces	Groupe	Nbre de pièces	DÉSIGNATION	Prix unitaire Vente détail	Numéro pièces	Groupe	Nbre de pièces	DÉSIGNATION	Prix unitaire Vente détail
11	5	2	Ecrout de goujon de fixation plateau	6	10454	1	1	Chapeau de volute	530
20	5	6	Rondelle plate Ø 6	2	10547	5	6	Vis de fixation de volute	14
22	5	2	Grain Tungstène à river	75	10549	5	1	Patte de chapeau de volute	15
24	3	1	Rondelle frein de volant	19	10550	3	1	Capuchon de bougie	70
30	3	1	Came excentrique de rupteur	36	10612	1	1	Rotor	4.800
31	3	1	Rondelle 4 trous de maintien rotor	29	10620	3	1	Condensateur	310
105	3	2	Vis de capot enjoliveur	5	10627	1	1	Plateau de volant nu	310
250	3	1	Capuchon fil bougie	28	10630	3	1	Bride d'induit support linguet	52
255	3	1	Cosse de condensateur	5	10631	3	1	Bride d'induit maintien condensateur	30
256	3	1	Cosse d'induit	7	10632	3	4	Vis d'assemblage induit sur plateau	11
689	3	1	Disrupteur	355	10633	5	2	Frein d'écrou de plateau	4
750	3	1	Linguet	240	10634	3	1	Ressort de condensateur	11
752	3	S.E.	Rupteur complet	530	10679	5	1	Support de commande starter sur volute	25
759	5	1	Vis de blocage de came starter	92	10713	3	4	Entroise de plateau de volant	17
848	3	1	Ecrout de blocage volant	230	10746	1	S.E.	Volant magnétique complet	8.500
852	3	1	Support de linguet	5	10747	3	S.E.	Plateau de volant complet	3.300
867	3	1	Vis de fixation rupteur	21	10748	3	1	Induit d'alimentation	485
869	3	1	Feutre graisseur	22	10749	3	1	Induit d'éclairage	25
943	5	1	Rondelle Grower Ø 4	18	10750	3	1	Souplesse des fils de sortie d'induit	26
944	3	1	Prise d'assemblage support linguet	60	10751	3	2	Bague caoutchouc souplesse sur carter moteur	8
1071	3	1	Capuchon de bobine	9	10752	3	1	Embout caoutchouc de souplesse	1.475
1072	3	2	Bracelet caoutchouc de bobine	20	10753	3	S.E.	Bobine allumeur "Novi" avec fils	450
10049	5	2	Goujon fixation plateau	650	10754	3	1	Ensemble disrupteur	20
10151	3	1	Came de volant	80	10755	3	1	Caoutchouc d'appui de bobine sur volute	85
10167	3	1	Capot enjoliveur	45	10756	3	1	Relai deux bornes avec ressort	22
10376	3	1	Embout de contact		10757	3	1	Ressort de maintien du relai 2 bornes	1.475
					10758	1		Volute principale	

AVIS IMPORTANT. - Les pièces mentionnées "Conditionné" ne sont vendues que par sachet. Voir page spéciale "Conditionnement" (Fin catalogue). A commander sous le numéro du sachet conditionné choisi.

S.E. = Sous-ensemble (ne figure pas sur le dessin).

Les prix indiqués ci-dessus sont susceptibles de variation sans préavis, ils ne sont donc donnés qu'à titre indicatif.

16 A



CADRE - TABLIER - GARDE-BOUE AVANT - PORTE-BAGAGES - ARTICULATION MOTEUR - FEU ARRIERE

Numéro pièces	Groupes	Nbre de pièces	DÉSIGNATION	Prix unitaire Vente détail
4	5	4	Rondelle plate Ø 7..... (Conditionné)	3
8	5	14	Ecrou de 5x75..... (Conditionné)	4
10	5	5	Ecrou de 6x100..... (Conditionné)	5
11	5	2	Ecrou de 7x100..... (Conditionné)	6
13	5	14	Rondelle Grower de Ø 5..... (Conditionné)	1
14	5	2	Rondelle Grower de Ø 6..... (Conditionné)	1
15	5	2	Rondelle Grower de Ø 7..... (Conditionné)	1
20	5	6	Rondelle plate de Ø 6.....	2
58	5	4	Ecrou borgne de Ø 6.....	11
76	5	2	Boulon supérieur fixation garde-boue AV 7x100x20	20
318	5	2	Ecrou borgne de 7x100.....	12
973	2	4	Vis 4x75x5 de fixation jonc enjoliveur de tablier (milieu).....	2
10663	2	1	Jonc enjoliveur côté droit de tablier.....	780
10664	2	1	Jonc enjoliveur côté gauche de tablier.....	780
10666	2	4	Vis de 4x75x7 fixation jonc enjoliveur de tablier (extrémité).....	2
10667	2	2	Jonc de panneau.....	215
10668	2	2	Baguette milieu de tablier L = 245 ^{mm}	219
10671	2	4	Baguette de tablier cintrée L = 400 ^{mm}	336
10672	2	4	Baguette de tablier L = 300 ^{mm}	282
10673	2	4	Baguette de marche-pieds arrière L = 280 ^{mm}	228
10677	2	1	Enjoliveur de plaque de police.....	45
10678	2	8	Agrafe fixation enjoliveur de plaque.....	6
10683	2	24	Coquille alu embout baguette marche-pieds.....	25
10696	5	2	Support béquille à souder.....	200
10697	4	2	Axe de suspension de fourche avec téton fixation de garde-boue avant.....	68
10714	5	2	Rondelle entretoise arrière de bouton de panneau 7x15x4.....	10
10715	3	3	Vis de fixation de feu arrière 4x75x26.....	15
10718	3	1	Transparent de feu rouge avec catadioptre.....	240
10770	4	1	Support d'avertisseur.....	400
10771	5	1	Jeu de jons de cache-avant.....	120
10772	5	1	Ressort de béquille.....	80

AVIS IMPORTANT. - Les pièces mentionnées **"Conditionné"** ne sont vendues que par sachet. Voir page spéciale **"Conditionnement"** (Fin catalogue). A commander sous le numéro du sachet conditionné choisi.

S.E. — Sous-ensemble (ne figure pas sur le dessin).

Les prix indiqués ci-dessus sont susceptibles de variation sans préavis, ils ne sont donc donnés qu'à titre indicatif.

TEINTE IVOIRE

TEINTE GRIS BLEU

Numéro pièces	Groupes	Nbre de pièces	D É S I G N A T I O N	Prix unitaire Vente détail	Numéro pièces	Groupes	Nbre de pièces	D É S I G N A T I O N	Prix unitaire Vente détail
PHARE MARCHAL									
11009	3	S.E.	Phare complet Marchal	2.700	11059	3	S.E.	Phare complet Marchal	2.700
11010	3	1	Calotte de phare	1.250	11060	3	1	Calotte de phare	1.250
PHARE AUTEROCHÉ									
11011	3	S.E.	Phare complet Auteroche	2.450	11061	3	S.E.	Calotte de phare	750
11012	3	1	Calotte de phare	750	11062	3	1	Phare complet Auteroche	2.450

MOTOCONFORT

Société Anonyme capital 294.400.000 frs
 16, Rue Lésault - PANTIN (Seine)
 R. C. Seine 54 B 7009

OCTOBRE 1956

TARIF DE DÉTAIL

(Taxes locales non comprises)

MOTOCYCLETTES

Type U 27 C - "MOBYSÉRIE 57" 175 cm ³ , 4 temps, à culbuteurs, 4 vitesses, éclairage électrique, fourche télescopique, avertisseur, suspension AR à bras oscillant et amortisseurs hydrauliques	145.400
Supplément pour jantes et réservoir chromés	3.500
Type U 26 C - "MOBYSPOUT 56" 175 cm ³ , 4 temps, à culbuteurs, 4 vitesses, éclairage électrique, batterie, avertisseur, compteur, suspension AR, amortisseurs hydrauliques	160.600
Supplément pour réservoir grande capacité	2.500
Supplément pour selle biplace	4.500
Type U 23 C - "MOBYSUPER 56" 175 cm ³ , 4 temps, à culbuteurs, 4 vitesses, éclairage électrique, batterie, avertisseur, compteur, suspension AR, amortisseurs hydrauliques, chaîne enfermée	189.900
Supplément pour selle biplace	4.500
Type N 4 C "BICYLINDRE" 4 CV, 350 cm ³ , bloc-moteur 2 cylindres en ligne à culbuteurs, 4 vitesses, avec éclairage électrique, batterie, avertisseur compteur kilométrique	267.700

SCOOTERS

Type S.V. - "MOBYSCOOTER UTILITAIRE" 125 cm ³ , 2 temps, 3 vitesses, éclairage électrique, compteur de vitesse	104.900
Supplément pour roue de secours	3.605
Type S.V.S. - "MOBYSCOOTER GRAND LUXE" 125 cm ³ , 2 temps, 3 vitesses, moteur surpuissant, habillage grand luxe	128.000
Supplément pour roue de secours	3.605

CONDITIONS DE VENTE. — Nos prix sont nets au comptant, taxes locales en sus, mais sont susceptibles de variations suivant les fluctuations des conditions économiques. Ils s'entendent pour marchandise rendue gare destinataire de l'agent vendeur et au tarif en vigueur au jour de la livraison. Nos délais de livraisons sont donnés à titre indicatif et sans engagement.

EXPÉDITIONS. — Les expéditions sont faites aux risques et périls des destinataires. Nos envois étant rigoureusement contrôlés au départ, nous ne pouvons répondre ni des manquants ni des avaries qui peuvent survenir en cours de transport.

GARANTIE. — Nous garantissons nos machines pendant un délai de six mois contre tout vice de construction résultant d'un défaut de matière ou de fabrication. (Ce délai est d'un an pour nos bicyclettes).

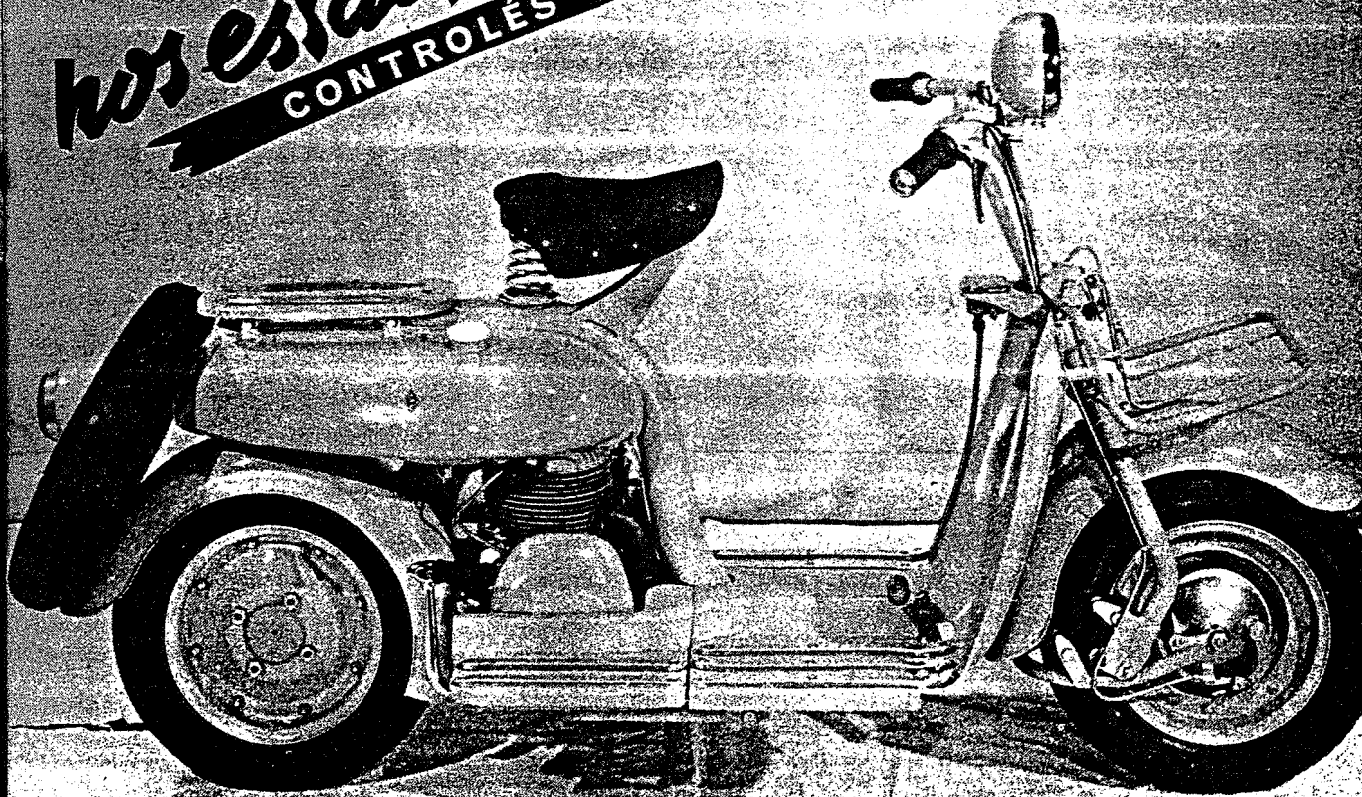
Cette garantie est de convention expresse limitée au remplacement gratuit des pièces reconnues défectueuses et ne peut entraîner notre responsabilité à raison des accidents de personnes ou de choses qui résulteraient de tels vices ou défauts.

Enfin, pour les spécialités qui ne sont pas fabriquées par nous, la garantie est limitée à celle du fabricant.

La main-d'œuvre de démontage et de remplacement de la pièce défectueuse reste toujours à la charge du client.

J. CIAVALD - P

nos essais
CONTROLÉS



Le *Moby* Scooter

Présenté au dernier Salon de la porte de Versailles où il fit sensation par son prix et par l'effet de surprise qu'il produisit, le MOBY sort depuis peu des usines MOTOBECANE-MOTO-CONFORT. Celles-ci, célèbres par la gamme de leurs motos de 125 à 350 cmc et leur fameuse MOBYLETTE, ont voulu ainsi revenir sur l'erreur de leur précédent scooter.

Répondant à un besoin certain de la clientèle, le MOBY s'inspire, quant à la conception générale, de la famille des Lambretta italiens non carénés. Il fait cependant œuvre de novateur dans certaines de ses techniques et son atout majeur, gage d'un grand succès se résume dans :

125 cc. – 3 Vitesses – 103.000 francs

Caractéristiques principales

Moteur 2 t. à double transfert.
Alésage, 54 mm.
Course : 54 mm.
Cylindrée : 123,672 cc.

Régime du moteur : 4.500 t/m.
Avance à l'allumage : 5 mm.
Rapport de compression : 6,5.
Transmission primaire par engrenages.

Transmission secondaire par chaîne enfermée.

Rapports de démultiplication.

En prise directe : 5,47.

En deuxième vitesse : 8,38.

En première vitesse : 13,6.

Roues munies de pneumatiques : 3,5 x 10.

Freins tambour de 130 mm.

Suspension avant et arrière.

Poids approximatif : 77 kg.

Empottement : 1 m 19.

Carburateur.

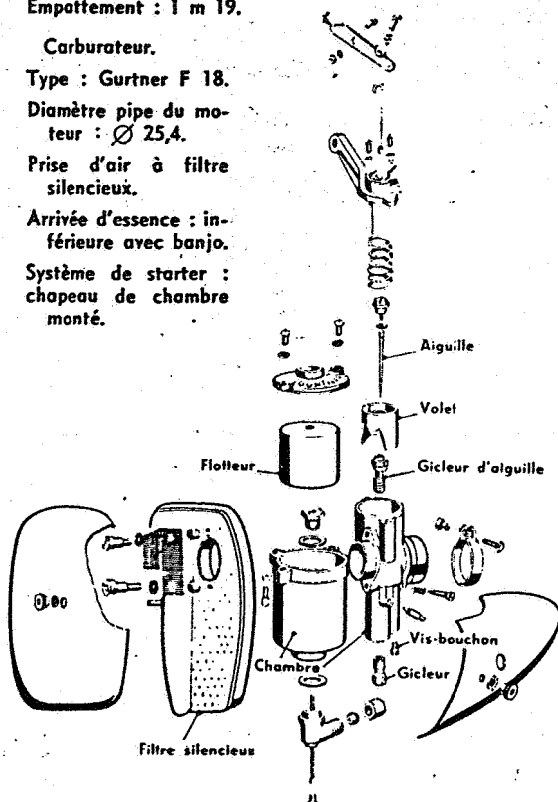
Type : Gurtner F 18.

Diamètre pipe du moteur : Ø 25,4.

Prise d'air à filtre silencieux.

Arrivée d'essence : inférieure avec banjo.

Système de starter : chapeau de chambre monté.



Grâce à l'obligeance des établissements Piel, agents Motoconfort, nous avons eu la possibilité d'essayer le Moby pendant plusieurs jours. L'exemplaire qui nous a ainsi été confié était pratiquement neuf, puisqu'il affichait 42 km au compteur. C'était donc un engin non rodé, non libéré et muni des réglages de rodage (gros gicleur). Ces considérations ont leur influence sur les performances atteintes. Toutefois, la performance n'étant pas la raison d'être de cet engin destiné surtout à assurer des « services » fidèles et économiques, ces restrictions n'ont qu'une très faible importance.

Présentation générale

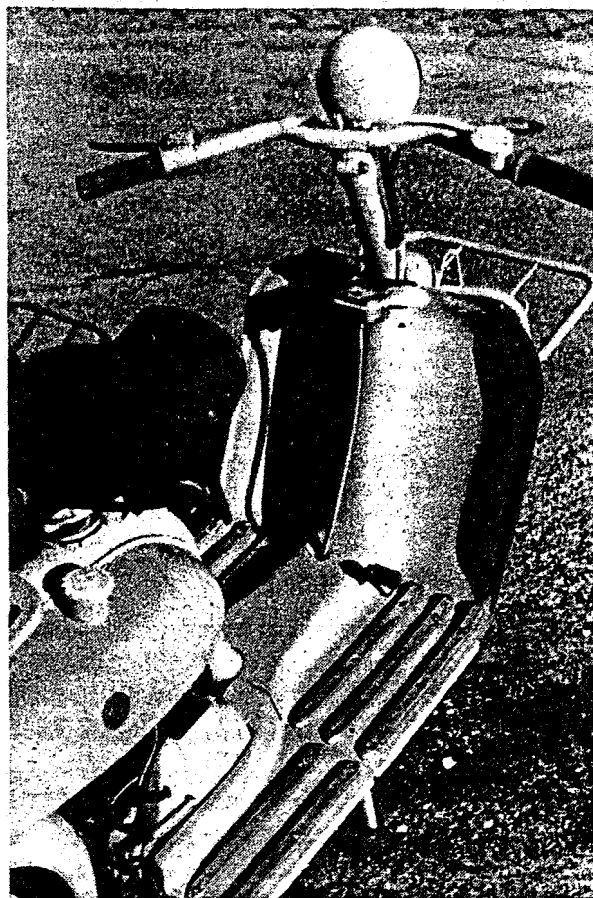
L'aspect extérieur du Moby est engageant. S'il ne possède pas la finesse de lignes et l'élégance de ses confrères plus huppés, il n'en est pas moins agréable à l'œil. Bien équilibré, sa silhouette caractérise bien sa conception : simple et dépouillée. Soulignons même la forme

élégante du réservoir et du coffre. La peinture claire est agréable et semble de bonne finition sur l'engin neuf.

Sur roues, l'engin est léger à manier et la charge est bien répartie sur les deux roues. Le rayon de braquage est un peu fort pour la manœuvre, mais laisse néanmoins une très bonne maniabilité qui facilite grandement le garage du Moby.

Démarrage

Le Moby n'est malheureusement pas muni d'antivol. S'il est vrai que l'efficacité de certains de ces accessoires montés sur ses confrères reste plutôt morale, il est malgré tout gênant de ne pas disposer de cette petite sécurité. Les nécessités d'un prix de vente très faible en sont évidemment la cause et l'on peut avoir recours à ces antivol du type souple, utilisés sur la bicyclette.



Le poste de pilotage, très à l'avant afin de charger la roue AV, n'est cependant pas gênant pour le conducteur. Remarquer la forme galbée du tablier, prévoyant la place des genoux.

Le robinet d'essence, qui ne permet pas de disposer d'une réserve pour la même raison, se manœuvre par poussée, ce qui permet de le manier très facilement, même avec de gros gants.

Le kick-starter situé fort intelligemment malgré les normes françaises, à droite de la machine, est lui, d'un emploi moins commode. Sa pédale rétractable se remettant d'elle-même en position effacée à chaque remontée, ne facilite pas les départs difficiles nécessitant de nom-

breux coups de starter, de ne pas lancé, le Moby au second féré une p

La manœuvre du carburateur n'est pas bien maniable en manœuvre gauche dangereuse permet des souvent uti

Le moteur n'est pas en position normale ; man

Le tablier bagages, donné la notre art

mandent comme le La machine une exce

Sans y ses confi

re est
euf.
ge est
aquage
néan-
ement

ntivol.
acces-
il est
petite
faible
ours à
tte.



roun AV,
quer la
genoux.

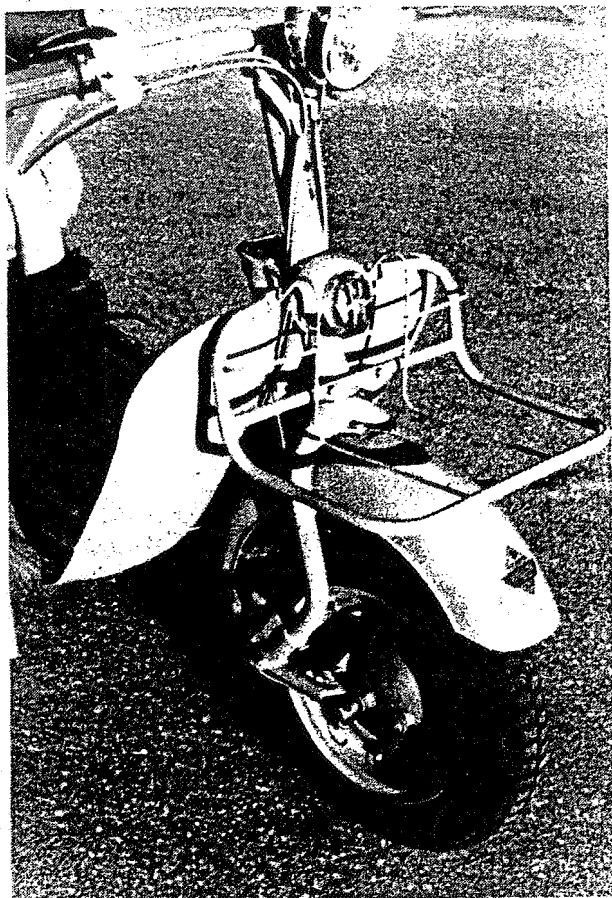
disposer
e par
ement,

gré les
, d'un
remet-
montée,
e nom-

breux coups de kick. Il est vrai qu'avec un peu d'habitude et à condition de bien fermer à fond le volet d'air du starter, d'avoir laissé le robinet d'essence ouvert et de ne pas tirer sur les gaz avant que le moteur ne soit lancé, le Moby démarre par n'importe quelle température au second coup de kick. Malgré cela, nous aurions préféré une pédale plus maniable et moins démultipliée.

La manette de commande du volet d'air, située sur le carburateur et du côté gauche du conducteur se manœuvre bien malgré ses dimensions un peu faibles. Accessible en marche facilement, elle permet le réglage de la main gauche, même à grande vitesse sans acrobatie dangereuse. De plus, se manœuvrant par rotation, elle permet des réglages plus fins que les manettes-poussoir souvent utilisées.

Le moteur tourne donc, le volet d'air est ramené à la position normale. Nous sommes en selle et nous démarrons ; manette des gaz, embrayages et vitesses se com-



Le tablier est peut-être un peu bas. Remarquer le portabagages AV permettant un chargement assez élevé, étant donnée la position du phare. Fourche AV à roue poussée (voir notre article sur la suspension AV, le scooter n° 35.)

mandent de façon classique, par poignées tournantes tout comme les Vespa, Lambretta et autres.

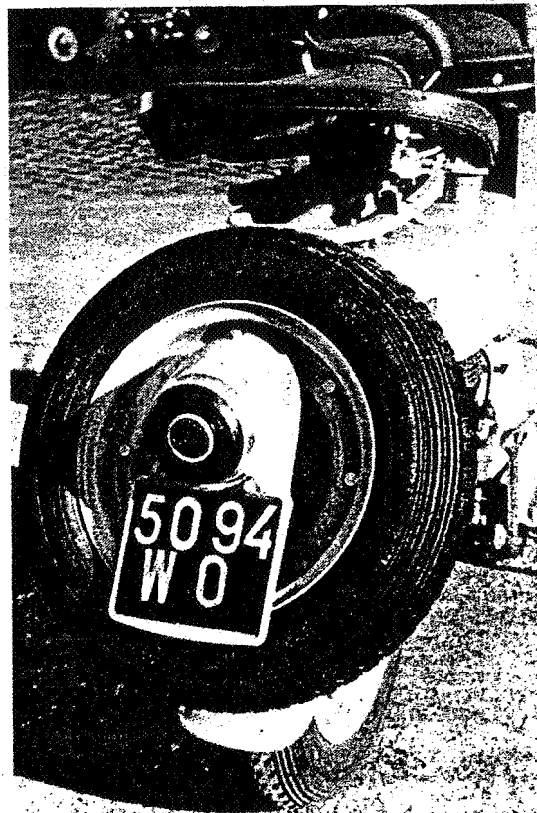
La machine part bien et dès les premiers mètres donne une excellente impression. Nous en reparlerons plus loin.

Confort

Sans vouloir prétendre à donner le même confort que ses confrères intégralement carénés, le Moby est néan-

moins un scooter et doit par conséquent apporter la protection qui fait l'intérêt de ce type de véhicule.

Le tablier protège fort bien les pieds du conducteur et du passager et non muni d'un tunnel encombrant comme les motos carénées, donne, par sa largeur beaucoup d'aisance. S'il n'est pas critiquable dans cette dimension, il l'est dans celle de la hauteur, insuffisante pour protéger le genou du conducteur. Ceux-ci sont exposés à la pluie et au vent et les plis de pantalons en souffrent beaucoup. Regrettons que ce point n'ait pas été



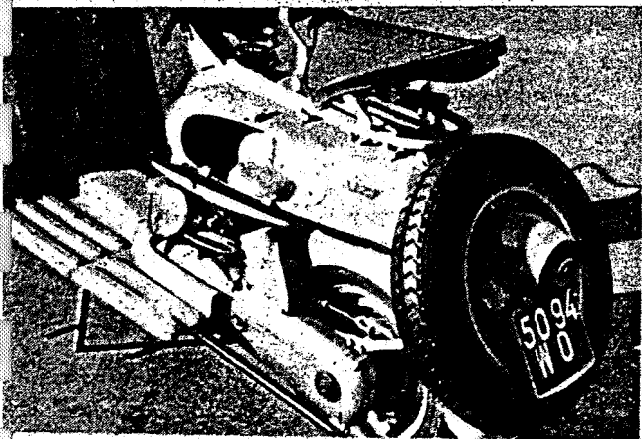
Roue de secours bien placée. Le feu rouge AR inspiré des voitures américaines, prolonge agréablement le corps comprenant le réservoir à carburant et le coffre à outils.

plus soigné. Il est l'un des rares sur lequel le Moby puisse vraiment être critiqué.

D'aucuns objecteront aussi que le moteur, non protégé par un carénage risque également d'être une source de souillures pour le passager. En fait, après essais, il ne semble pas que cette objection tienne beaucoup, car il n'y a aucune raison pour qu'un joint de culasse ou d'échappement soit une source de souillure quand il est en bon état.

La selle du conducteur présente un bec peu confortable par sa trop grande largeur, qui oblige à conduire jambes écartées. Cette condition présente l'inconvénient pour un conducteur de grande taille de placer les genoux au niveau des poignées du guidon, ce qui présente une gêne lors des virages. Un bec de selle moins large, un guidon plus haut élimineraient cet inconvénient qui peut être un danger.

Le confort du passager est très satisfaisant. La selle



Le coffre à outils est originalement conçu, symétriquement au réservoir. L'ouverture en est assez grande et la porte, bien étanche et fermant bien, ne risque pas de « ferrailer » sur terrain accidenté.

en caoutchouc souple est très confortable. Seules, des vibrations désagréables se produisent dans les repose-pieds. Elles deviennent même très gênantes lors des accélérations et aux hauts régimes du moteur.

Notons, par ailleurs, l'absence totale d'outillage, malgré la présence d'un coffre à bagages de bonne capacité.

Bagages

Le Moby est livré, équipé de deux porte-bagages. En fait, celui d'arrière sert à recevoir le siège du passager. Il peut néanmoins supporter un autre porte-bagages livré en accessoire sur lequel peuvent s'adapter de vastes sacoches.

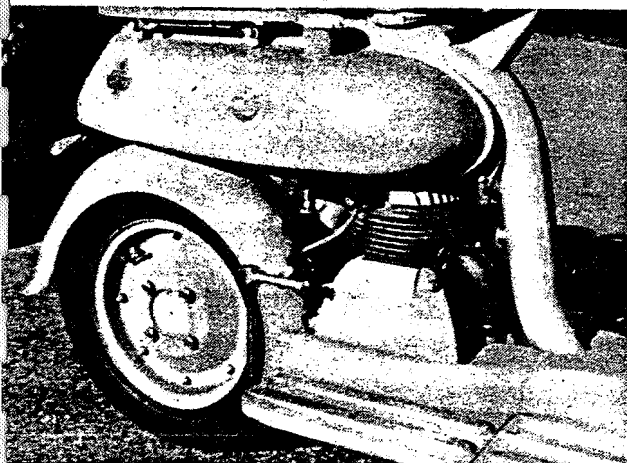
Le porte-bagages avant très pratique, permet de charger facilement des paquets encombrants, qui ne gênent pas le phare, puisque celui-ci est monté sur le guidon.

Le tablier peut recevoir une grande sacoches qui complète ainsi l'équipement du Moby.

Performances

Le Moby scooter de 125 cm³ et muni de trois vitesses n'est pas un engin destiné aux performances. Son aspect « service » caractérisé de devant de cacher une mécanique simple d'entretien, robuste et permettant d'honnêtes performances.

Côté droit, on remarque la forme particulièrement sobre de l'ensemble moteur et la roue AR montée en porte-à-faux. Comme dans le « 4 temps », la place n'est pas gaspillée, mais ici, les organes sont plus accessibles.



S'il ne nous a pas été possible sur 300 km de juger de la robustesse, nous avons pu apprécier les qualités essentielles du Moby qui sont :

- maniabilité,
- tenue de route,
- tenue au freinage.

La légèreté (70 kg) et l'heureuse répartition des masses sur les deux roues donnent au Moby une grande maniabilité. Répondant bien à la direction et aux sollicitations des hanches, il se couche facilement dans les virages et se relève tout aussi facilement. Il permet donc de virer à grande vitesse, très couché et en sécurité.

La roue avant assez chargée met en évidence un centre de gravité assez à l'avant pour un scooter, qui, allié aux roues de dix pouces et au parfait centrage du moteur donne une excellente tenue de route et au freinage.

En fait, récemment route des s

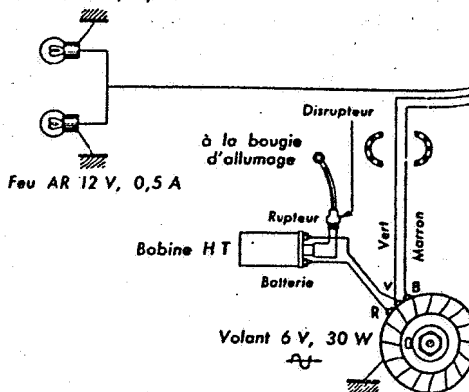
Si l'exem, l'ioration ét démontre le lement une ses et du le sens d'u « ténors »

Il n'en Moby est t cité de la barrasser d suspensions drauliques. La tenue

SCHEMA DE MONTAGE

Jaune : Veilleuse
Rouge : Code
Bleu : Phare
Noir : Feu Arrière
Vert : Volant (arrêt)
Marron : Volant (courant)
Blanc : Avertisseur

Feu AR 12 V, 0,5 A



Peigne AV 3

Argument de vente

125 cc. - 3 vitesses. 103.00

(+ roue de secours = 3.200 fr.)

12 mois de c

AVANTAGES

- Faible prix d'achat.
- Excellente tenue de route.
- Excellente tenue au frein.
- Possibilité de chargement.
- Roue de secours.
- Bonne suspension.
- Confortable.

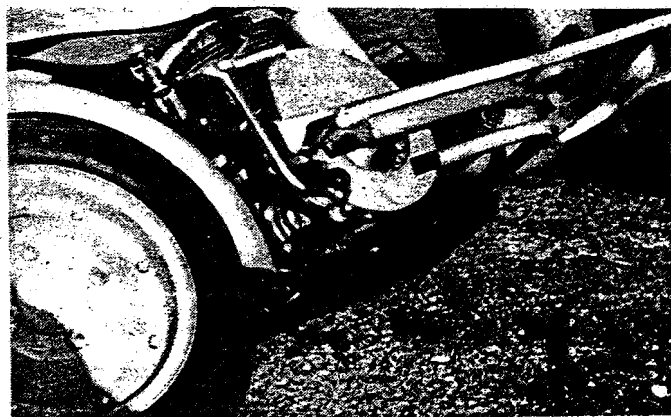
- F
- F
- A
- A
- A
- M
- E

En fait, il semble que de gros efforts ont été faits récemment dans le sens de l'amélioration de la tenue de route des scooters.

Si l'exemple du Diana laissait à penser que cette amélioration était une question de poids, celui du Moby démontre le contraire. En fait, le problème est essentiellement une question de centrage et répartition des masses et du reste, la récente modification apportée dans le sens d'une réduction de largeur, qui a subi l'un des « ténors » du scooter, confirme bien ce souci.

Il n'en reste pas moins que la tenue de route du Moby est une réussite qui marque. En effet, la simplicité de la suspension démontre qu'il est inutile de s'embarasser des systèmes complexes et coûteux que sont les suspensions à flexibilité variable et les amortisseurs hydrauliques.

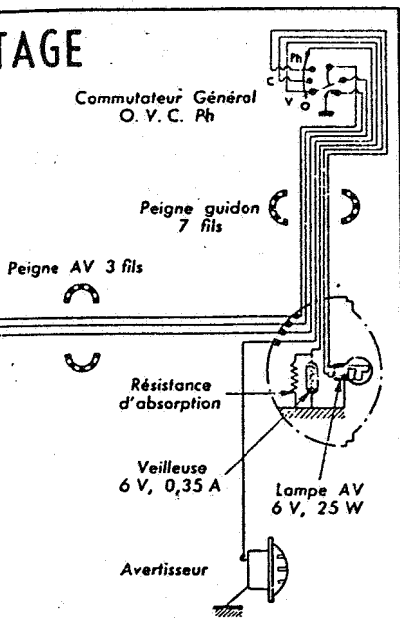
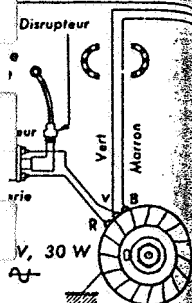
La tenue au freinage, excellente également, ne semble



Vu d'en-dessous, le scooter montre sa turbine de refroidissement, son pot d'échappement et sa béquille. Remarquons également l'accessibilité à la bougie, le robinet d'essence, et le kick-starter dont notre essayeur ne dit pas que du bien.

MA DE MONTAGE

Veilleuse
ode
Phare
Feu Arrière
Volant (arrê)
Volant (courant
vertisseur



pas comporter de faiblesse puisque, à grande vitesse, sur pavés mouillés, nous n'avons pas, malgré des coups de freins énergiques, enregistré la moindre amorce de chasse latérale.

Par contre, malgré l'existence de tambour de 130, le freinage est faible, trop faible. Un choix non judicieux de garnitures et une rectification négligée des tambours semblent expliquer cette faiblesse qui pourrait devenir un grave défaut au bout de quelques milliers de kilomètres.

Quant aux performances proprement dites, il ne nous a pas été possible de noter des résultats précis, du fait que la machine mise à notre disposition était neuve et munie des réglages de rodage.

Nous aurons l'occasion d'y revenir lors d'un prochain essai routier.

Notons néanmoins que la première monte à 30 km/h, la seconde à 55 et la troisième à 72 km/h.

La consommation dans Paris semble atteindre 5 litres aux 100 km pour une conduite rapide dans une circulation encombrée. Elle descend à trois litres pour une conduite à vitesse moyenne.

En résumé, le Moby est une excellente machine du type « service » conçue pour être pratique et économique, elle répond à ce besoin. La finition et les accessoires critiquables dans l'absolu le sont moins en regard du prix de vente. D'une grande sécurité d'emploi, il permet un usage commode. Bref, il répond pleinement à l'idée scooter telle qu'elle a été lancée en Italie et paraît voué à un grand succès.

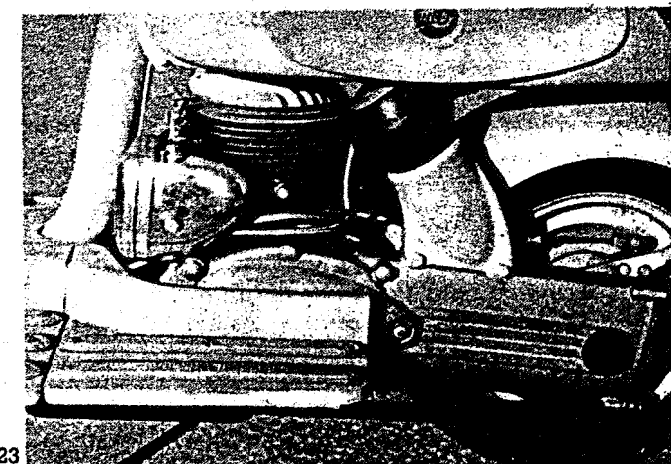
Argument de vente

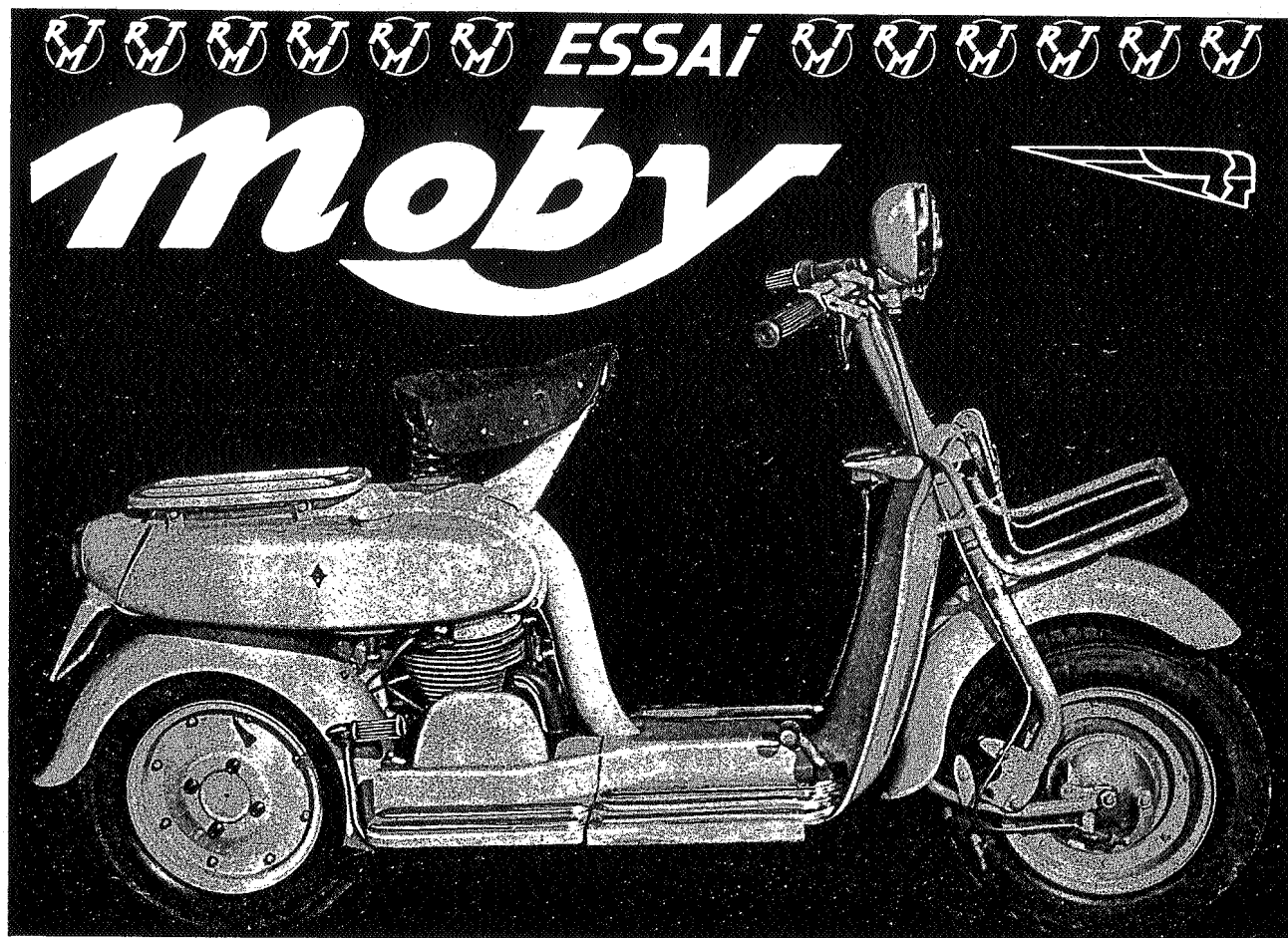
Vitesses 103.000 (+ taxes locales)
3.200 fr.) 12 mois de crédit - comptant : 15.000.

INCONVÉNIENTS

- Freinage trop faible.
- Finition moyenne.
- Absence de réserve d'essence.
- Absence d'anti-vol.
- Absence d'outillage.
- Kick peu pratique.
- Bec de selle trop large.

Le carburateur est parfaitement garanti par un véritable carter d'où émerge la commande du starter. Remarquons la solide suspension AR qui prend appui sur le carter étanche de chaîne.





POUR ce numéro du 15, consacré plus spécialement au scooter, la R.T.M. a voulu présenter à ses lecteurs l'essai d'un des nouveaux venus sur le marché français, le scooter Motobécane.

La caractéristique principale de cette machine est d'être un engin utilitaire. L'absence de carrosserie a permis de réduire considérablement le prix de revient et par conséquent le prix de vente. Le scooter Motobécane occupe dans sa catégorie la même place que la D 45 S de la même marque parmi les vélomoteurs classiques. En tant que fervents partisans du scooter, nous ne pouvons que nous réjouir de voir ainsi s'étendre ce type de « deux roues » ; les avantages du scooter, confort et propreté, se trouvent ainsi à la portée d'une clientèle qui jusqu'alors ne pouvait pas envisager autre chose que l'achat d'un vélomoteur bon marché.

Avant de donner nos impressions de conduite, nous allons examiner rapidement la machine.

Le châssis est constitué par un tube de gros diamètre, galbé, et raccordé par soudure sur le tube de direction. Le tube galbé supporte la selle, le réservoir et le coffre à outils, le moteur et un grand plancher, raccordé à un tablier qui remonte le long du tube de direction. Nous sommes donc en face d'un système à tube poutre central qui est très intéressant. Tout en étant très rigide dans le plan vertical, il donne, dans le plan horizontal, une certaine souplesse

qui contribue pour une grande part à la solidité de l'ensemble.

La rigidité absolue en matière de construction motocycliste est loin d'être la solution idéale, car il faut alors des cadres très compliqués, en tubes de forte section et très lourds pour éviter les ruptures.

A l'avant, la suspension est assurée par une fourche à balancier du type à « roue poussée ». Les éléments élastiques sont des anneaux Neiman. Les balanciers qui portent la roue sont en fait une fourche horizontale constituée par un tube cintré et articulée sur la fourche verticale montée dans le tube de direction. Ce système absorbe une grande partie des efforts de torsion subis uniquement par l'axe de roue, dans le cas de balanciers indépendants.

A l'arrière, la suspension est assurée par l'oscillation de tout l'ensemble moteur autour de son point de fixation sur le tube central. L'élasticité est donnée par des blocs de caoutchouc, un pour supporter la charge, l'autre pour absorber le rebond.

Le moteur est un groupe moto-propulseur dont le carter est prolongé vers l'arrière par un bras qui porte la roue et sert ainsi de boîtier étanche à la chaîne de transmission secondaire.

Chose curieuse, qui rompt avec les principes de la firme de Pantin, solidement établis depuis la guerre, il s'agit d'un moteur 2 temps. Le cylindre est en aluminium chromé, ce qui assure une très bonne évacua-

tion de la chaleur, supérieure à celle obtenue avec les cylindres chemisés.

La boîte de vitesse est à trois rapports, commandés par une poignée tournante placée à gauche sur le guidon et un câble travaillant en poussée et en traction.

L'allumage est fourni par un volant magnétique avec bobine H T placée à l'extérieur. L'éclairage pris directement sur le volant est commandé par un commutateur placé à droite du guidon, donnant l'éclairage ville, code et route. Le même levier actionne l'avertisseur et donne l'arrêt du moteur.

Le réservoir d'essence est placé à droite du tube central, au-dessus du moteur et fait pendant à un coffre à outils de grandes dimensions.

En tant que véhicule utilitaire, le scooter Motobécane est muni de deux porte-bagages, un derrière la selle du conducteur, l'autre à l'avant du tablier.

Pour l'essai effectué sur environ 1.000 kilomètres, nous avons mis la machine dans ses conditions normales d'utilisation, c'est-à-dire les trajets de tous les jours pour le travail, de la promenade du dimanche. Avec les fêtes de la Pentecôte, il nous a même été possible de faire un petit voyage jusqu'aux bords de la Loire, à Gien.

Comme dans la plupart des cas, la machine que nous a confié Motobécane n'était pas rodée et n'avait que 225 kilomètres, mais somme toutes, cela ne présentait pas d'inconvénients. Une bonne semaine à circuler dans Paris permettrait de faire suffisamment de kilomètres avant de se lancer sur la route. Du reste, les risques de serrage presque éliminés dans un moteur équipé d'un cylindre en aluminium chromé, car la dilatation du cylindre correspond sensiblement à celle du piston. Dans les cas où le travail demandé

occasionne une forte élévation de température, on sent un certain freinage du moteur, mais cela ne va pas jusqu'à l'immobilisation du piston dans le cylindre. Nous avons déjà parlé longuement du chromage des cylindres et des avantages de ce procédé dans une série d'articles sur le gonflage des deux temps dans les numéros 79, 81 et 84 de la R.T.M.

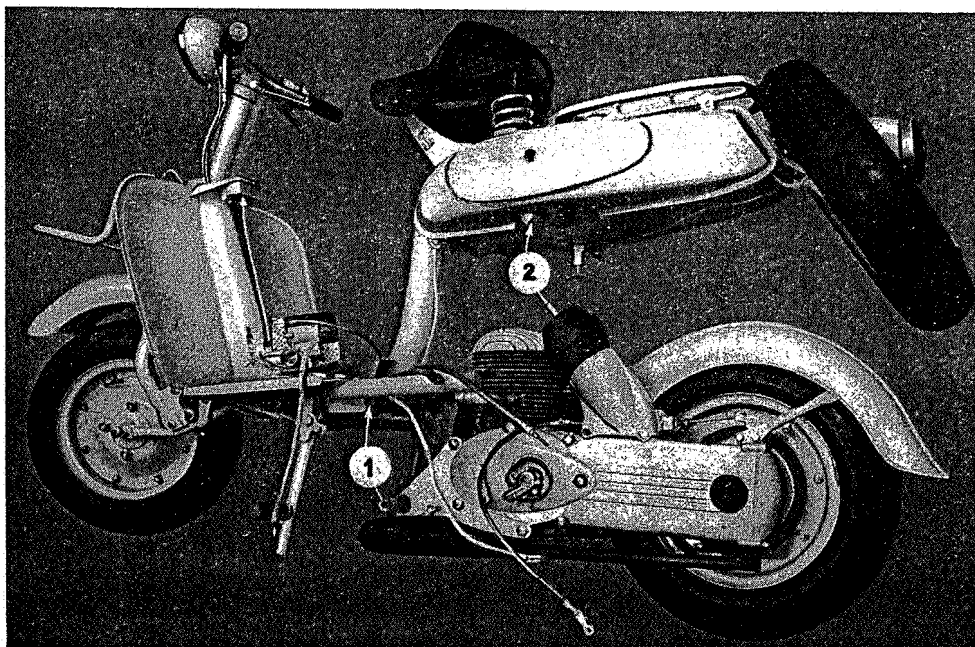
Cette solution d'avant-garde présente des avantages considérables. D'abord, une très grande résistance à l'usure, car le revêtement de chrome est extrêmement dur. Ensuite, une réduction importante des pertes dues au frottement, car le glissement de l'aluminium sur le chrome est excellent. Les pertes mécaniques étant réduites, il en résulte un moins grand dégagement de chaleur pendant le travail du piston. Les déformations sont ainsi moins grandes et le moteur travaille dans de très bonnes conditions.

Il nous a été très facile de constater en pratique tous les avantages théoriques que nous venons d'énumérer, car au cours du rodage du scooter Motobécane que nous avons effectué en ville, nous n'avons jamais constaté un serrage, malgré des montées en régime au maximum en première et deuxième vitesse et une conduite à pleine ouverture en troisième.

Comme tous les moteurs de 125 cc. qui ne disposent que d'une puissance relativement réduite, le moteur du Motobécane ne s'accommode pas d'une conduite « molle ». Il est indispensable, si on veut éviter de fatiguer le moteur, de monter assez haut en régime sur tous les rapports.

C'est une erreur de croire qu'un régime rapide est nuisible, car c'est dans cette situation que le moteur fournit le moins d'efforts. En effet, pour une vitesse de translation déterminée d'un véhicule, plus la vitesse

Quelques conseils pratiques



DÉPOSE DU BLOC-MOTEUR

L'ensemble moteur-transmission-roue arrière est lié au cadre d'une part par un axe d'articulation monté sur silent-blocs, d'autre part par l'extrémité supérieure filetée de la tige-guide de suspension arrière qui traverse une pièce de forge solidaire du cadre et est maintenue par un écrou de fixation.

La dépose du bloc-moteur s'effectue donc, après démontage des commandes, canalisations électriques et tubulure d'essence, grâce au démontage de 3 écrous.

On voit sur la photo en 1 une extrémité de l'axe d'articulation moteur avec son écrou de fixation et la patte correspondante dans laquelle il s'engage. On voit en 2 l'extrémité supérieure filetée de la tige-guide de suspension arrière et la pièce de forge dans laquelle elle s'engage (Voir photo ci-contre).

La rotation du moteur est faible, plus les efforts sont grands. C'est à bas régime que la résistance qui s'oppose à la rotation du vilebrequin provoquée par la poussée des gaz sur le piston, entraîne des pressions considérables du piston sur le cylindre pendant le temps moteur, d'où échauffement et usure anormale. Si, pour la propulsion d'un véhicule à une vitesse déterminée on fait tourner le moteur successivement à 2.000 t.m. et à 4.000 t.m., par exemple, le couple sera, dans le premier cas, sensiblement deux fois plus élevé que dans le deuxième cas. Cette différence du simple au double n'est qu'approximative évidemment, car il faut tenir compte des pertes mécaniques qui se produisent dans les systèmes démultipliateurs, la boîte de vitesses dans notre cas. Malgré tout, le couple est beaucoup plus faible et le moteur fatigue bien moins.

Il est donc nécessaire, pour un bon comportement de la machine, de monter assez haut en régime. La première vitesse doit être tenue jusqu'à trente kilomètres-heure environ, plutôt plus que moins, la deuxième jusqu'à quarante-cinq kilomètres-heure. La reprise en troisième à partir de cette allure, est bonne et franche.

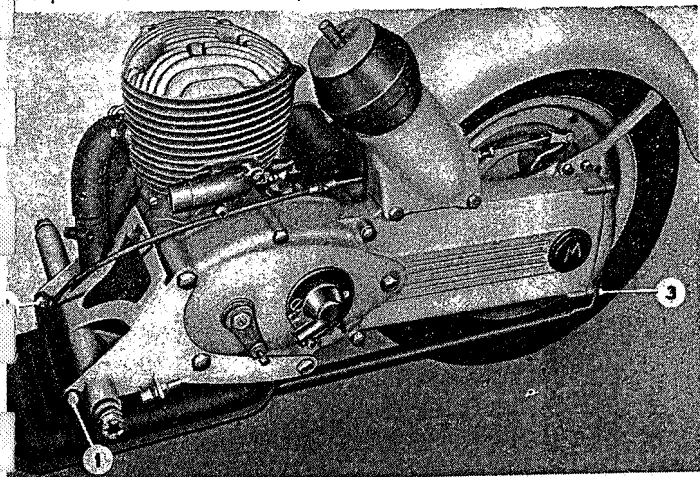
Sur le scooter Motobécane, dont le moteur n'a pas un tempérament « sport » et qui est, par conséquent, très souple, il est possible, en raison d'une puissance importante à bas régime par rapport à la cylindrée, de descendre en troisième à environ trente kilomètres-heure. La propulsion en palier est parfaitement assurée, sans à-coups, mais il ne faut pas vouloir reprendre énergiquement à cette allure sous peine de fatiguer le moteur. Il faut déclencher le rapport inférieur de la boîte de façon à faire tourner le moteur à son régime.

DÉCALAMINAGE

Tous les 8.000 kilomètres environ, on procédera au décalaminage des lumières d'échappement et du silencieux. Pour cela, déposer la tubulure d'échappement en démontant les 2 écrous 1 et 2 et le boulon 3 de serrage de collier (Photo ci-dessus).

Déposer ensuite le pot d'échappement qui est fixé au berceau du moteur par deux pattes boulonnées en 1 et 2 et par l'extrémité du tube d'échappement en 3 (Photo en bas et à gauche).

Le piston étant amené au point mort bas, on décalaminera les lumières d'échappement à l'aide d'un grattoir en cuivre rouge ou en aluminium, et on soufflera par le trou de bougie pour évacuer les particules de calamine qui seraient restées dans le cylindre.



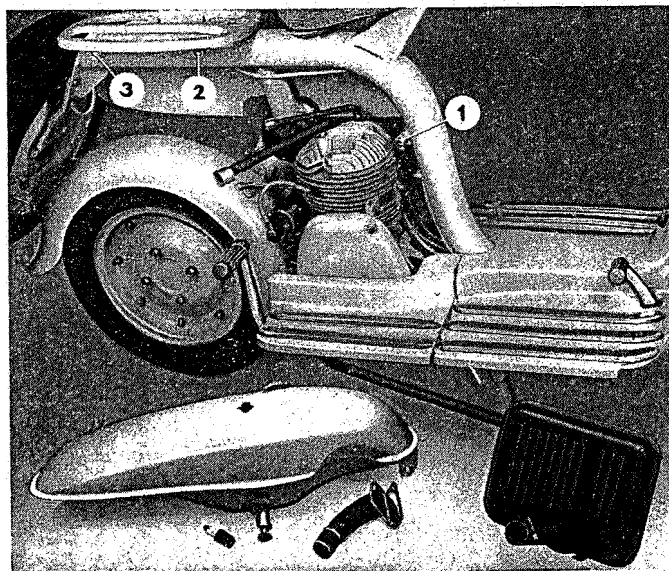
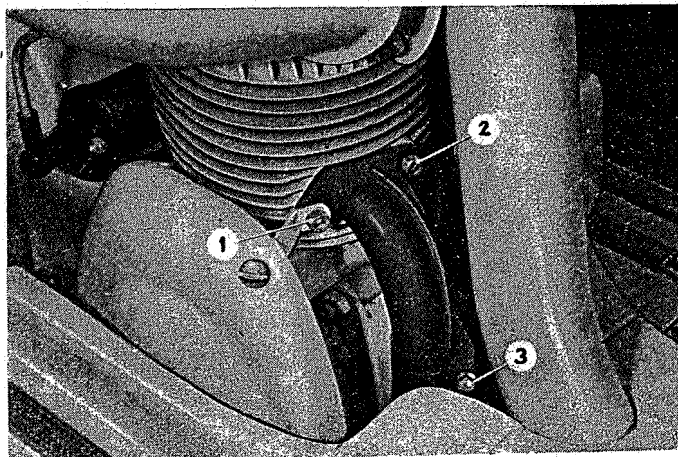
Pour le pot d'échappement, on décollera la calamine fixée contre les parois à l'aide de légers coups de maillet appliqués sur celui-ci, et on ramonera l'intérieur.

Tous les 24.000 kilomètres environ (c'est-à-dire un décalaminage sur trois) on procédera à une opération plus complète en décalaminant également la culasse et le dessus du piston. Il y a lieu pour cela, après avoir démonté la tubulure d'essence, de déposer le réservoir fixé au cadre par un écrou et deux boulons en 1, 2 et 3 et de démonter à l'aide de clés à tube les 3 goujons et les 3 écrous de fixation de la culasse (Photo en bas et à droite).

Les chiffres de 8.000 et de 24.000 kilomètres 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 du moteur ;
- Mauvais départs ;
- Retour au carburateur ;
- Bougie encrassée ;
- Echauffement exagéré.

En cas de ratés d'allumage, démonter la bougie pour la nettoyer et vérifier l'écartement des électrodes, qui doit être de 4 à 5/10^e de millimètre. Une bougie trop sèche et de teinte blanchâtre indique un excès d'air, autrement dit un manque d'essence, d'où nécessité de monter un gicleur plus gros. Par contre, une bougie encrassée indique un mélange trop riche. Il conviendra en ce cas, de remplacer le gicleur existant contre un plus faible, ceci sous réserve que cet encrassement ne soit pas imputable au calaminage du moteur et de l'échappement.



Nous avons cru indispensable de nous étendre assez longuement sur cette question de régime des moteurs, car journellement nous rencontrons des conducteurs de machines de petite cylindrée qui hésitent à changer de vitesse. On croirait vraiment qu'ils ont peur d'un moteur qui tourne vite. Pourtant, l'expérience l'a prouvé maintes fois, ce sont les moteurs maintenus constamment en régime qui durent le plus longtemps.

Revenons maintenant plus spécialement au scooter Motobécane. En ville comme sur route, la conduite est agréable à condition de monter en régime et si la vitesse de croisière se situe aux environs de soixante-dix kilomètres-heure, en se couchant sur la machine, il est possible d'atteindre 80 et même 85 kilomètres-heure. Le poids transporté a moins d'importance pour la vitesse que la surface frontale de l'ensemble machine-conducteur. Les chronométrages effectués d'une part avec un pilote de 95 kg., tout seul, et d'autre part avec un pilote de 65 kg. et un passager de 55 ont donné des vitesses beaucoup plus importantes dans le deuxième cas que dans le premier. Il a été plus facile d'atteindre 85 kilomètres-heure avec deux personnes pesant au total 120 kg. que 75 kilomètres-heure avec un seul pilote de 95 kg.

La tenue de route est excellente et l'ensemble des paramètres du scooter Motobécane permet de conduire avec autant de sécurité en tenant le guidon d'une seule main qu'en le tenant avec les deux. Ceci est très intéressant, car il existe de nombreuses machines qui ne sont stables qu'en tenant le guidon à deux mains ou en le lâchant complètement. Cela provient en plus

de la valeur de la chasse, de la situation du guidon par rapport au siège du pilote. Suivant la position de ce dernier, les réactions du corps aux inégalités de la route sont transmises inconsciemment au guidon par le bras et la main qui tient la poignée. Il en résulte un « shimmy » dont la fréquence correspond à celle donnée par les inégalités de la route. A fréquence élevée, ces oscillations sont de faible amplitude et peu gênantes, mais dans les cahots importants qui donnent une fréquence basse et par conséquent de grande amplitude, les réactions deviennent telles qu'il est impossible de tenir le guidon d'une seule main.

Au point de vue freinage, on peut dire, bien que le terme paraisse impropre, qu'un certain rodage est nécessaire. Non pas au point de vue des garnitures qui remplissent très bien leur rôle, mais pour les commandes. Il se produit en effet un tassement progressif des gaines qui nécessite trois à quatre réglages sur les 1.000 premiers kilomètres, puis ensuite le freinage reste constant.

Cette même question de rodage est valable pour la commande des vitesses. Celle-ci est faite à partir du centre du guidon au moyen d'un câble travaillant à la traction et à la poussée. Pendant les 500 premiers kilomètres, la manœuvre est assez dure, puis les choses rentrent dans l'ordre progressivement au fur et à mesure que les petites aspérités du câble et de la gaine se rodent. Ce rodage dépendant uniquement du coulisement du câble dans la gaine, se fait plus rapidement en conduisant en ville où il faut souvent changer

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

Moteur 2 t. à double transfert
Alésage, 54 mm
Course, 54 mm
Cylindrée, 123,672 cc
Régime du moteur, 4.500 t/m
Avance à l'allumage, 5 mm
Rapport de compression, 6,5
Transmission primaire par engrenages
Transmission secondaire par chaîne enfermée

Rapports de démultiplication :
En prise directe, 5,47
En 2^e vitesse, 8,38
En 1^{re} vitesse, 13,6

Roues munies de pneumatiques
3,5 x 10

Freins tambour de 130 mm

Suspension avant et arrière

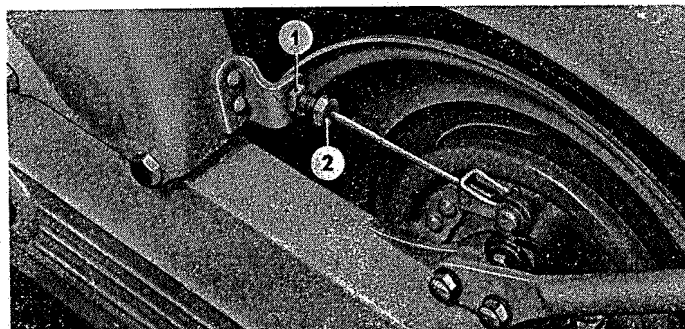
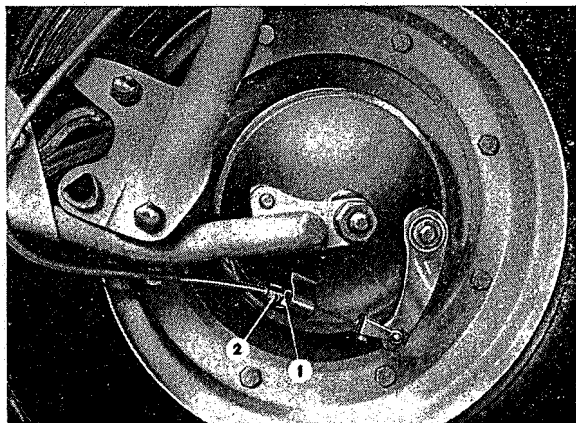
Poids approximatif, 77 kgs

Empattement, 1 m 19

RÉGLAGE DES FREINS

Frein AV : Débloquer le contre-écrou 1 de blocage et tourner le tendeur 2 pour obtenir le réglage désiré (Dévisser pour obtenir la tension). Rebloquer le contre-écrou et s'assurer que la roue tourne librement. (Photo de gauche)

Frein AR : Même opération, mais visser pour obtenir la tension. (Ci-dessous)



de vitesses, que dans le cas de l'utilisation sur route où les changements de rapports sont beaucoup moins fréquents.

Au point de vue suspension, à l'avant, les anneaux Neiman donnent d'excellents résultats bien qu'au moment du freinage il se produise un soulèvement très net dû au système à « roue poussée ». Le phénomène inverse se produit avec les dispositifs à « roue tirée ».

Ceci est dû à l'ancrage du frein fait directement sur la fourche horizontale. Le moyen d'éviter cela serait un ancrage indépendant qui constituerait avec la fourche horizontale, un parallélogramme déformable. Malheureusement, ce système plus compliqué trouverait difficilement sa place sur une machine bon marché.

A l'arrière, la suspension constituée par deux blocs de caoutchouc comme nous l'avons dit plus haut, est assez raide. Bien que plus efficace que bien des suspensions de type coulissant qui n'ont qu'un débattement de trois ou quatre centimètres, elle gagnerait à être plus souple, car le mot scooter est devenu, à l'heure actuelle, synonyme de confort.

Dans l'ensemble, le nouveau scooter Motobécane est une machine agréable, suffisamment rapide et nerveuse pour l'usage auquel elle est destinée. Elle marque à notre avis une étape dans la construction du scooter en France en mettant la plupart des avantages de ce type de machine à la porte d'une clientèle dont le budget ne permet pas l'achat de machines luxueuses à carrosserie intégrale.

P. PALMIERI.

RÉGLAGE DU CABLE DE DÉBRAYAGE :

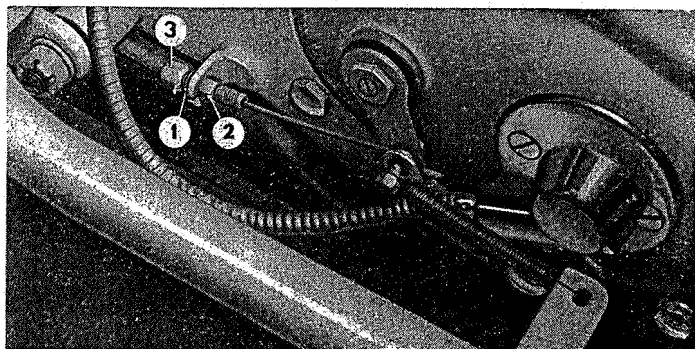
L'embrayage, absolument inusable, fonctionne à sec. Au cas où son câble de commande se serait détendu, ce qui ne permettrait pas un débrayage total, il y aurait lieu de régler sa tension en agissant sur le tendeur 3 après avoir débloqué les écrou et contre-écrou 1 et 2. Il y a lieu de conserver toujours une garde de 2 à 3 mm. à la poignée de débrayage. (Ci-dessous)

RÉGLAGE DE LA TENSION DE CHAÎNE:

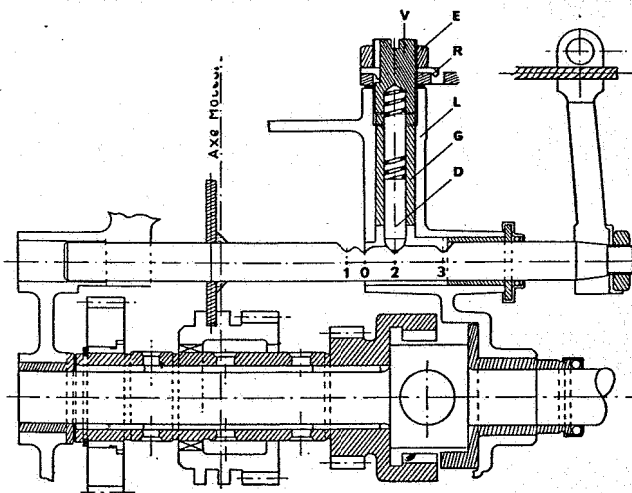
La tension de chaîne se règle par le moyen d'un excentrique dont la rotation fait reculer le moyeu de roue vers l'arrière.

Il est excessivement rare d'ailleurs qu'avec la chaîne enfermée dans un carter étanche et travaillant dans les meilleures conditions, on ait à procéder à cette opération. Il suffit de l'effectuer en fin de rodage, lorsque la chaîne a pris sa place, et on n'a plus jamais à la refaire.

Pour cela, après avoir retiré les épingles qui servent de sécurité aux deux écrous crénelés 1 et 2, on desserre ces écrous à l'aide d'une clé à tube, débloquant ainsi les boulons verticaux 3 et 4 de serrage de l'excentrique, et on fait tourner le levier 5 vers l'avant jusqu'à ce que la chaîne soit tendue sans excès.

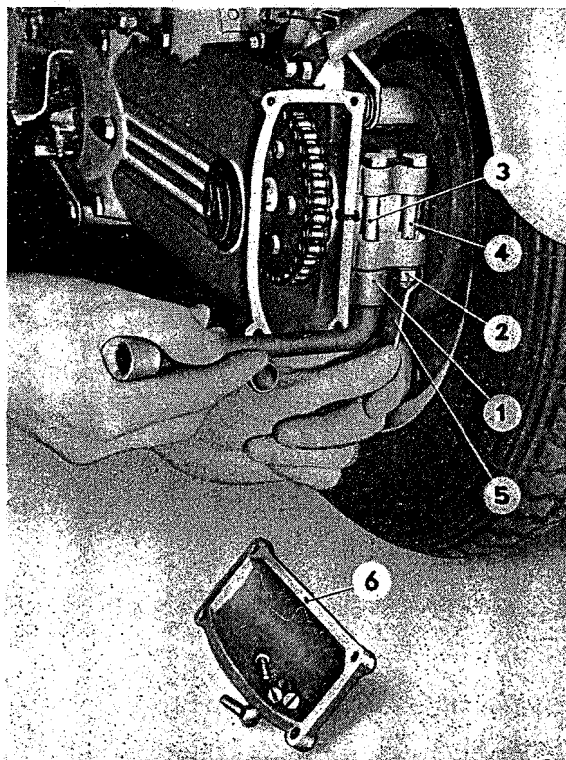


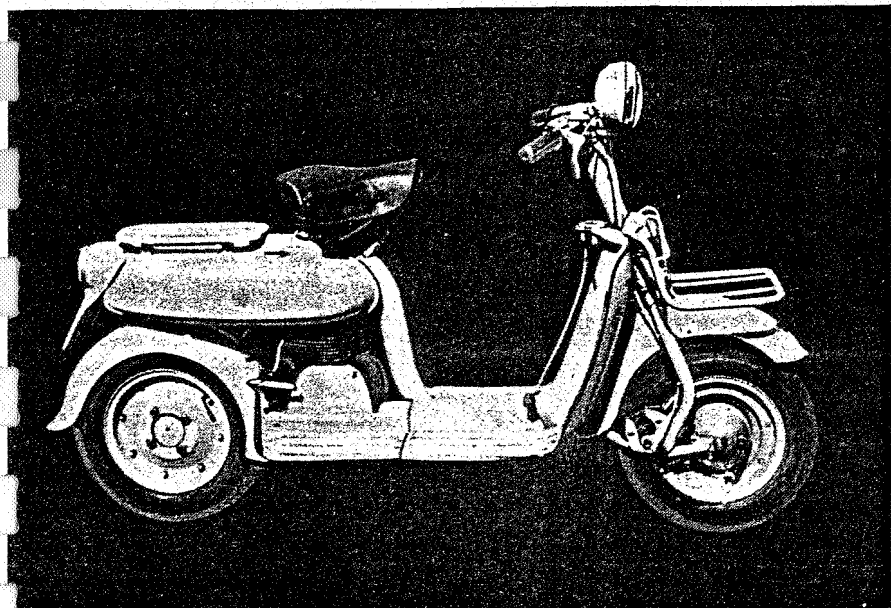
RÉGLAGE DU VERROUILLAGE DE VITESSES :



Le verrouillage des vitesses est assuré sur l'arbre porte-fourchette par un doigt D actionné par un ressort, doigt qui bloque l'arbre à l'une des 4 positions 1, 0, 2, 3 marquées sur la figure et correspondant aux 3 vitesses et au point mort. Le doigt se déplace à l'intérieur d'un guide G dont l'axe est excentré par rapport à celui du logement L.

Il peut être nécessaire d'augmenter la tension du ressort pour obtenir un verrouillage plus dur. Pour cela on desserre le contre-écrou E à l'aide d'une clé plate et on soulève la rondelle R, qui comporte un coup de pointeau destiné à repérer et à assurer l'orientation du guide G, donc le calage des vitesses. Puis, à l'aide d'un tourne-vis, on resserre d'un tour complet la vis V. Après quoi, replacer le coup de pointeau de la rondelle R dans son logement initial, ce qui ne peut se faire que si l'on a bien fait effectuer un tour complet à V, et on resserre le contre-écrou E. (Si l'on ne fait pas effectuer un tour complet à la vis V, on dérègle le verrouillage des vitesses).





ESSAI DU

Les qualités d'un Scooter

E

N présentant son Moby au dernier Salon de Paris, la firme de Pantin a littéralement jeté un pavé dans la mare, et le prix très bas auquel il fut tout d'abord vendu (95.000 fr.) contribua immédiatement à sa vogue.

Depuis, les constructeurs ont cru bon de porter le prix à 103.000 frs et ces 8.000 frs d'augmentation ont placé le Moby dans une catégorie supérieure. Il se trouve maintenant à égalité avec d'autres scooters de très bonne facture. Ses qualités justifient-elles que le choix de l'acheteur éventuel se porte sur lui ?

Pour répondre à cette question, rien de tel qu'un essai au cours duquel, comme à l'habitude, nous demeurerons objectifs, signalant franchement les avantages et les inconvénients du Moby.

Il est certain que, pour apprécier pleinement un scooter, mieux vaut parcourir un millier de kilomètres en le pilotant sur toutes sortes de routes et dans des circonstances diverses. Malheureusement, nos amis de « Motoconfort-Opéra » ne pouvaient nous en confier un que durant vingt-quatre heures.

C'est donc un simple aller et retour entre la rue de Cléry et Clamart qui nous a permis de juger le Moby, en plus des tests habituels effectués en Seine et Oise.

× × ×

Voici en premier lieu une rapide description du Moby :

Le cadre est en tubes d'acier de gros diamètre soudés à l'arc. La sus-

pension arrière est du type oscillant, amortie par des blocs caoutchouc Hutchinson. Quant à la fourche, elle est à balanciers du type à roue poussée et suspendue par des anneaux Neiman.

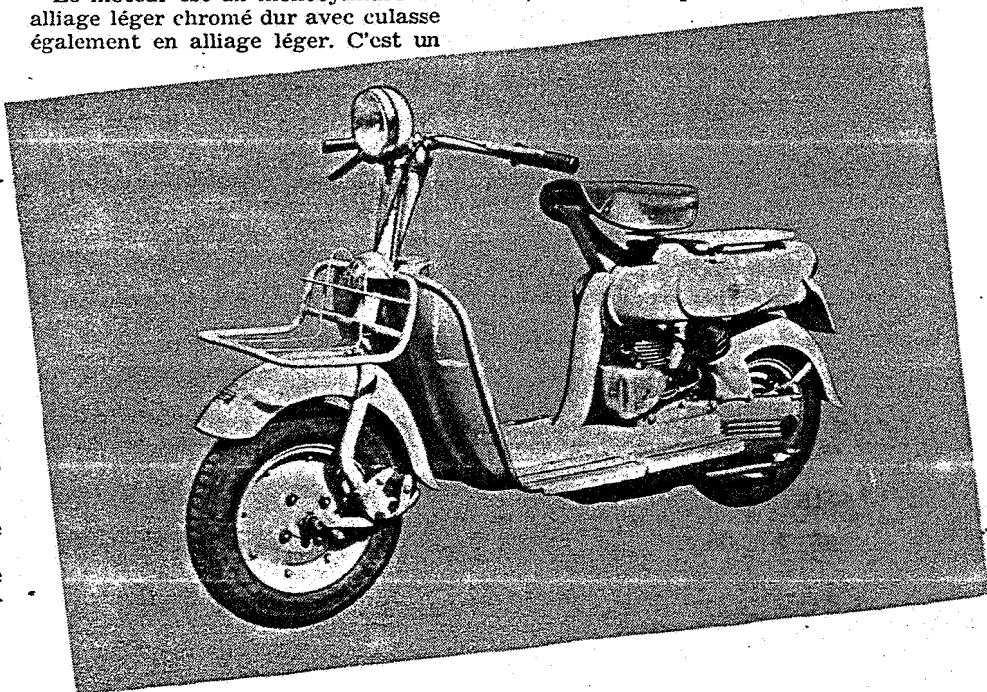
La protection du pilote et du passager est moins efficace que celle offerte par la majorité des scooters, car le tablier avant n'arrive qu'à mi-hauteur, laissant les genoux du conducteur exposés aux intempéries. Les garde-boue sont en tôle d'acier de 10/10, mais tablier et marchepieds sont plus faibles et lorsqu'on s'arrête il vaut mieux éviter d'appuyer la machine contre le trottoir et utiliser la béquille.

Le moteur est un monocylindre en alliage léger chromé dur avec culasse également en alliage léger. C'est un

deux temps carré : alésage : 54 mm. Course : 54 mm. Cylindrée exacte : 123,672 cmc. Taux de compression : 6,5 à 1. Puissance : 5,5 CV. Allumage par volant magnétique avec avance automatique. Ce volant alimente également sous 6 volts un phare de 130 mm avec un dispositif code et lanterne de ville.

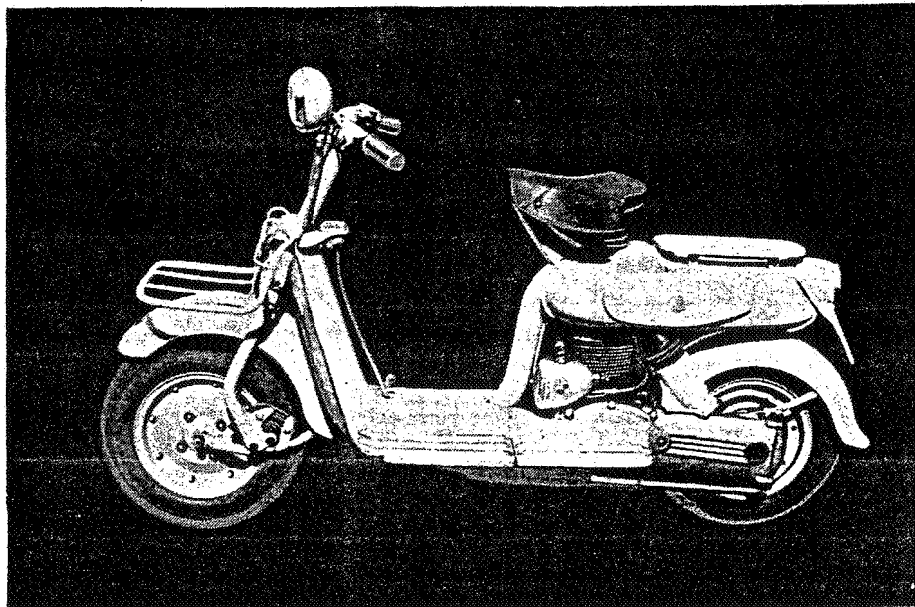
La boîte de vitesses forme bloc avec le moteur et la commande des trois rapports se fait par poignée tournante, selon le procédé classique. Embrayage à disques multiples travaillant à sec.

Le refroidissement du moteur est assuré de deux façons : 1° par l'air ambiant, ce qui explique le demi-tablier, car il faut que l'air arrive, en



MOBY

et les défauts très populaire



marche, le plus librement possible jusqu'au moteur.

2° Par une soufflerie à faible débit complétant le premier système qui, seul, serait insuffisant du fait de la présence du tablier d'une part et des jambes du pilote d'autre part. Le peu d'inclinaison des pales évite que la turbine ne retire exagérément de la puissance au moteur.

Les roues sont interchangeable et chaussées de pneus 3,50 x 10. Les freins à tambours ont 130 mm de diamètre.

Quant aux transmissions, la primaire s'effectue par engrenages et la secondaire est assurée par une chaîne sous carter étanche.

Le carburateur est un Gurtner

type F 18 avec filtre d'air muni d'un silencieux d'admission.

× × ×

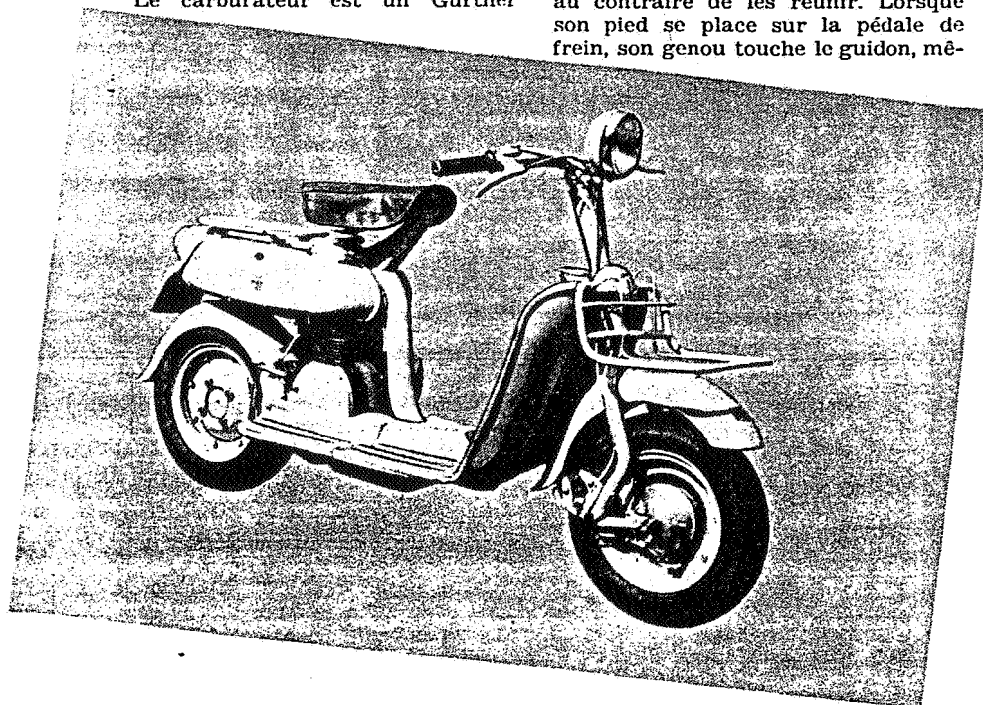
Pour un essai aussi court que celui que nous avons réalisé, la première impression revêt une importance primordiale et, lorsque nous arrivons pour prendre possession de notre engin dont le compteur indique 3.000 kms parcourus, nous voyons un possible acquéreur qui n'arrive pas à caser ses jambes sur un autre Moby. Il est vrai que ce scootériste est particulièrement grand, mais il nous montre qu'il lui est très difficile de virer car le guidon vient buter contre ses genoux, s'il ne prend pas la précaution d'écarter les jambes ou au contraire de les réunir. Lorsque son pied se place sur la pédale de frein, son genou touche le guidon, mêm-

me sans le tourner. Aussi, avant de partir, contrôlons-nous s'il en va de même pour nous. Par bonheur il n'en est rien et notre mètre soixante-seize se place parfaitement bien sur le Moby. Mais, de toutes façons, dans les virages, la poignée n'est pas loin du genou !...

La mise en route demande une certaine accoutumance, car si on appuie sur le kick avec le milieu du pied, la pointe de la chaussure accroche le prolongement du marchepied droit et il est nécessaire de choisir exactement l'emplacement adéquat de la semelle. A part ce détail, les départs sont faciles et, à froid, le matin, nous avons obtenu la mise en marche au second coup de kick. Le pot d'échappement de grande capacité assure un fonctionnement silencieux du moteur. Il n'en est pas de même de la transmission primaire par engrenages qui siffle désagréablement.

Les vitesses passent bien et, à la poignée, elles sont situées suffisamment près les unes des autres pour qu'on n'ait pas à se casser le poignet en engageant la première ni à placer le levier de débrayage trop bas lorsqu'on atteint la troisième. Bon verrouillage de chaque rapport, la seconde se repérant facilement et ne « sautant » pas.

Dès les premiers mètres nous sommes frappés par la stabilité du Moby et son excellente tenue de route. Quelle que soit la vitesse à laquelle on roule, on arrive à lâcher le guidon sans se livrer pour cela à des contorsions d'acrobate. L'influence des roues d'un plus grand diamètre que celles des autres scooters se fait particulièrement sentir dans les vi-



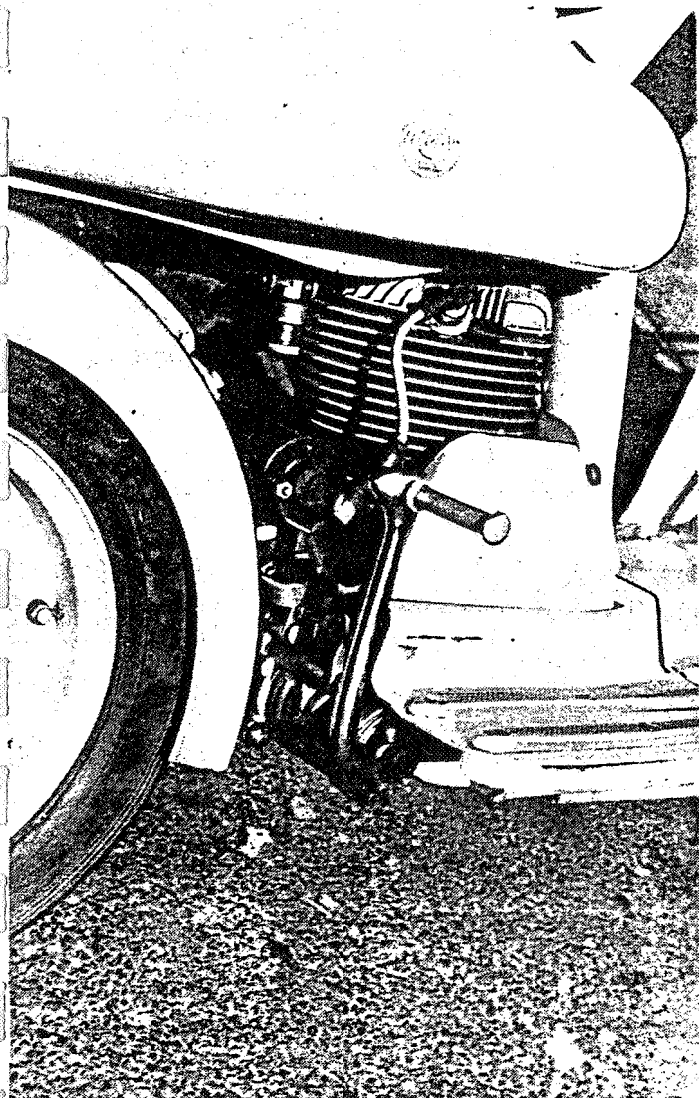
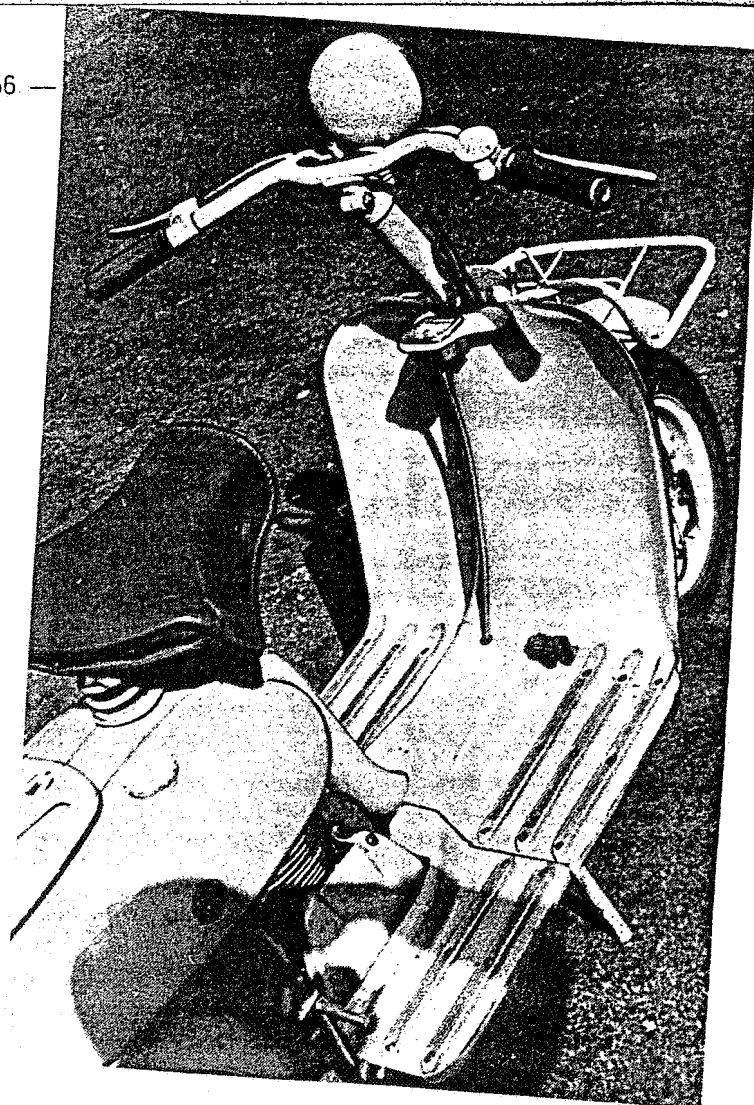
rages qu'il est possible de prendre à bonne allure en inclinant bien la machine. La suspension est bonne à l'avant mais un peu trop dure à l'arrière.

Lorsqu'on accélère et qu'on monte en régimes sur les rapports inférieurs, des vibrations assez fortes se produisent, entraînant de déplaisants bruits de tôle.

Dès les premiers mètres, parcourus dans la circulation urbaine, nous notons l'insuffisance du freinage lorsqu'on utilise un seul des deux freins. Le frein avant ne dépasse guère la catégorie des « ralentisseurs » et le frein arrière a le défaut de bloquer la roue... dès qu'il commence à freiner. C'est dire qu'il manque de progressivité. L'usage simultané des deux s'avère indispensable si on veut obtenir des distances d'arrêt à peu près correctes.

Le Moby est léger (77 kg, nous apprend la notice) et vu la puissance du moteur (5,5 CV au vilebrequin), les accélérations sont bonnes et dès que nous avons la voie libre, nous tâtons un peu la chose : en quelques

Ample marchepied prolongé vers l'arrière de chaque côté pour le passager. L'emplacement du compteur de vitesse n'est pas heureux, car il oblige le pilote à baisser beaucoup trop les yeux.



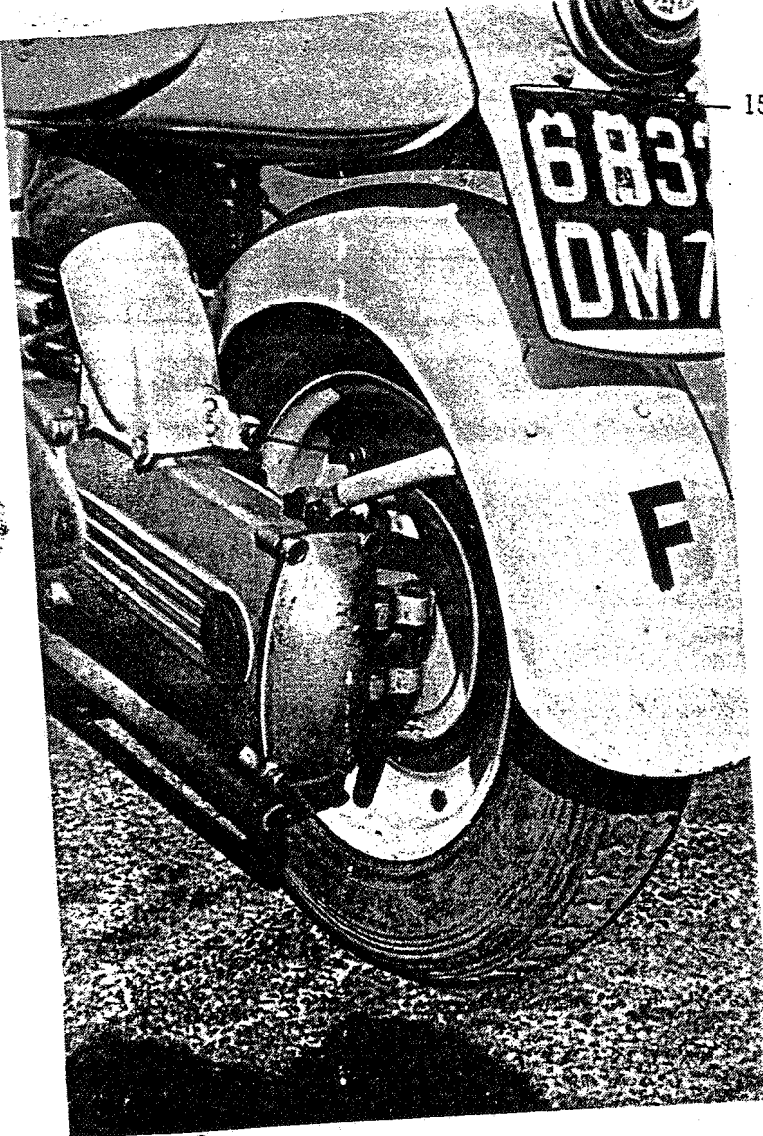
Le moteur vu du côté de la turbine. Une courte plaque de tôle rabat le courant d'air vers le cylindre. Remarquez l'accessibilité de la bougie.

secondes, l'aiguille de notre compteur indique les 70 kmh. Mais le frein-moteur est pratiquement inexistant, aussi faut-il se méfier...

En arrivant à Issy-les-Moulineaux, nous sommes arrêtés par des encombrements au bas de la côte qui mène à Clamart. Au démarrage, nous laissons sur place plusieurs voitures. Seule une 4 CV résiste, un temps, mais nous la doublons avant le premier virage. Ce Moby grimpe vraiment bien !...

Avant d'en arriver aux essais chiffrés, il est un point sur lequel nous désirons nous arrêter quelques instants.

Dans la notice d'entretien, il est dit que tous les 8.000 kms il y a lieu de nettoyer la lumière d'échappement et tous les 24.000 kms seulement de procéder à un décalaminage. En général, un deux temps a besoin d'être décalaminé dans le meilleur des cas au bout de 2.000 ou 2.500 kms. Nous avons à ce sujet questionné plusieurs agents de la marque et tous nous ont répondu à peu près la même chose, à savoir qu'eux aussi avaient été étonnés de cette affirmation de la notice, mais que chez Motobécane on leur avait assuré qu'il n'y avait aucune



La roue arrière est montée en porte-à-faux. Le carter de chaîne étanche en alliage léger forme bras de suspension oscillante. A la partie supérieure est fixé l'élément de caoutchouc qui assure l'élasticité de la suspension.

coquille d'imprimerie et que c'était bien tous les 24.000 kms que le décalaminage devait être réalisé. Aucun de ces agents n'avait encore eu en mains des machines ayant couvert cette distance, mais plusieurs d'entre eux avaient déculassé des moteurs de Moby au bout de 3.000, 5.000 et 7.000 kms et ils avaient pu constater que la couche de calamine était encore assez mince au bout de ces kilométrages.

On peut conclure en conséquence que le moteur du Moby a un balayage des gaz brûlés fort bien étudié et quasiment parfait, ce qui est tout à son avantage et représente une assurance de longévité. Néanmoins, nous aimerions connaître l'opinion des usagers à ce propos. Si, parmi nos lecteurs, il en est qui ont doublé le cap des 24.000 kms avec leurs Moby, qu'ils nous fassent part de leurs impressions et des constatations qu'ils ont faites en effectuant leur premier décalaminage. C'est avec plaisir que nous publierons leurs observations dans notre rubrique « Le Jugement de l'Usager ».

La fourche à roue poussée qui ne donne aucune réaction désagréable au moment du freinage. Les roues sont à jantes démontables, ainsi qu'on peut s'en rendre compte sur la photo ci-contre.

Voici quels furent les résultats des essais de vitesse, accélération et freinage.

— En premier lieu, dans notre côte habituelle (longueur : 350 mètres, pourcentage moyen 8,7 % avec des passages à 11 %, départ arrêté dans une portion à 8 %) :

Pilote de 55 kgs : 31" 4/5, moyenne 39,6 kmh.

A deux (55 + 50 kg) 43" 2/5, moyenne 29 kmh.

— Pour ce qui est des accélérations :

Les 37 kmh. (6.190 t.-m.) sont atteints en première vitesse au bout de 4".

En seconde, 56 kmh. (5.760 t.-m.) en 9".

Et, en troisième, en 22" 4/5, 73 kmh. (4.900 t.-m.) et 75 kmh. (5.040 t.-m.) en 29" 1/5.

Sur des distances déterminées, voici les temps :

100 m. en 9" 5/10, moy. : 37,9 kmh.

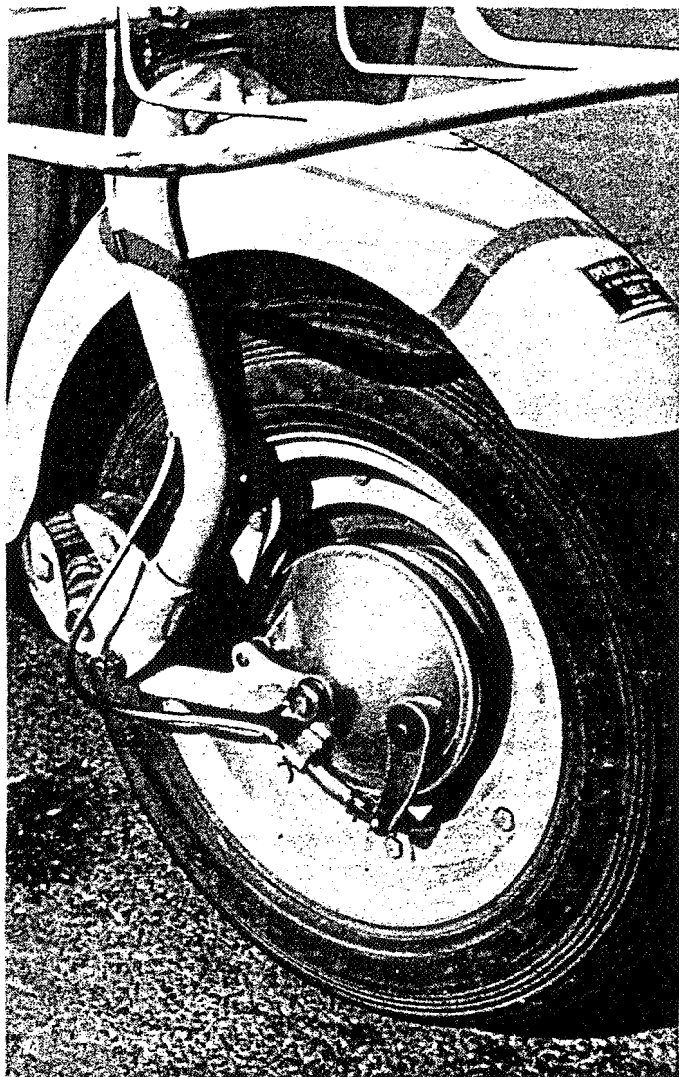
200 m. en 15" 3/10, moy. : 47,05 kmh.

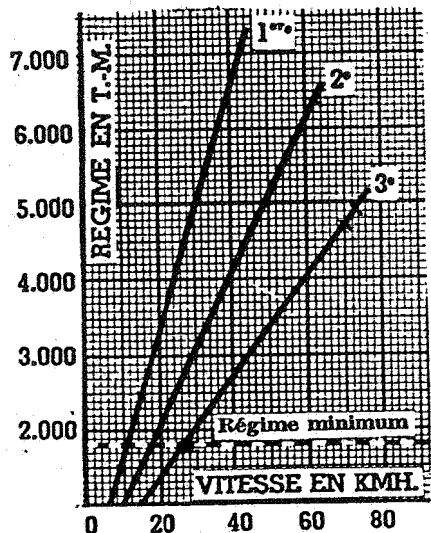
300 m. en 20" 5/10, moy. : 52,7 kmh.

400 m. en 25" 4/10, moy. : 56,7 kmh.

500 m. en 30" 2/10, moy. : 59,6 kmh.

1000 m. en 53" 9/10, moy. : 66,8 kmh.





Les vitesses qu'on obtient sur les différents rapports selon les régimes. Et, ci-dessous, l'étagement de la boîte de vitesses.

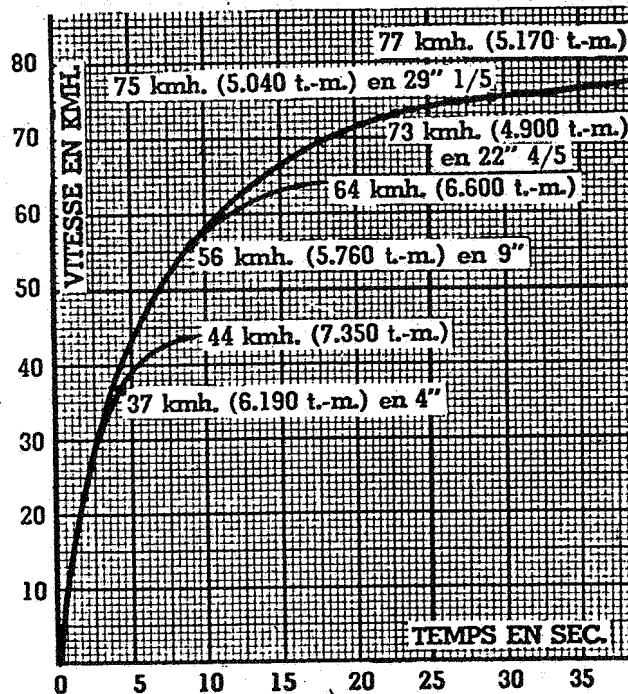
3^e : ————— 100 %
 2^e : ————— 65,2 %
 1^e : ————— 40,2 %

— Les vitesses maxima ont été :
 Solo
 En 1^{re} : 44 kmh. (7.350 t.-m.).
 En 2^e : 64 kmh. (6.600 t.-m.).
 En 3^e : 73 kmh. (4.900 t.-m.) position assise - 77 kmh. (5.170 t.-m.) position effacée.

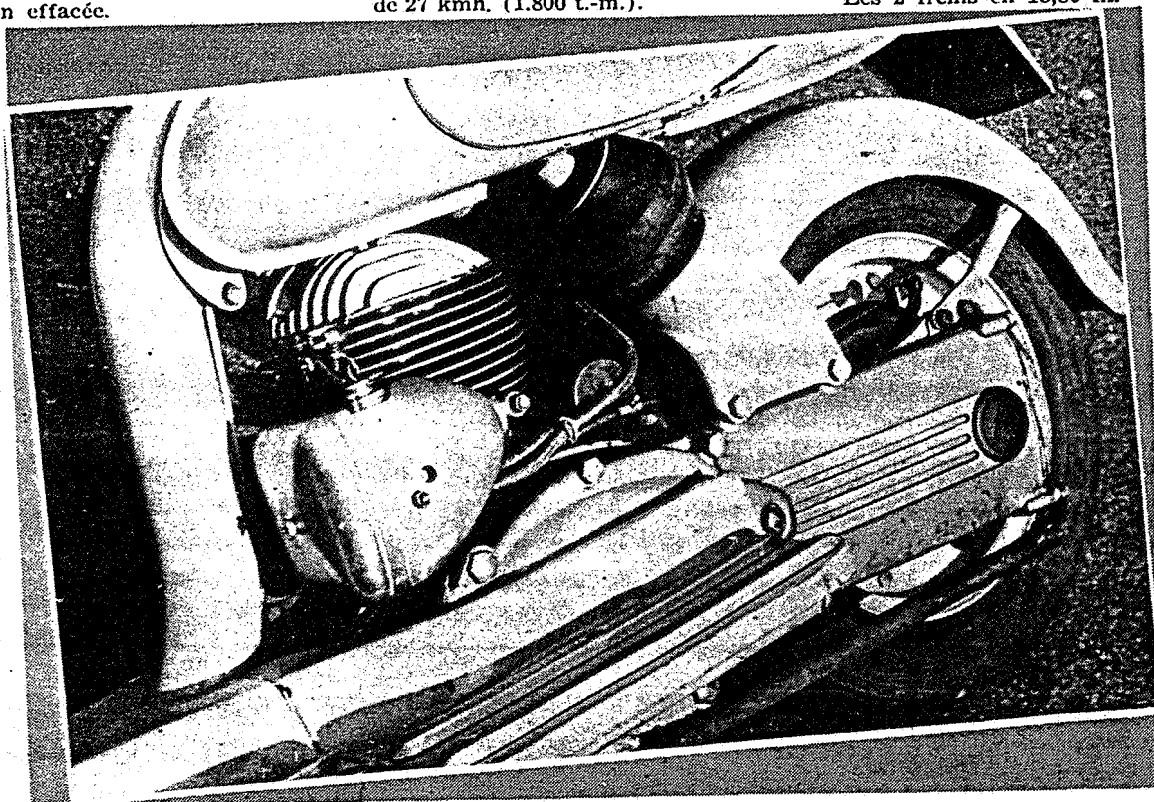
Duo
 En 1^{re} : 44 kmh. (7.350 t.-m.).
 En 2^e : 62 kmh. (6.390 t.-m.).
 En 3^e : 70 kmh. (4.700 t.-m.).
 — La vitesse minimum en troisième (marche sur deux temps) a été de 27 kmh. (1.800 t.-m.).

— Quant au freinage, à 50 kmh., l'arrêt absolu est obtenu :

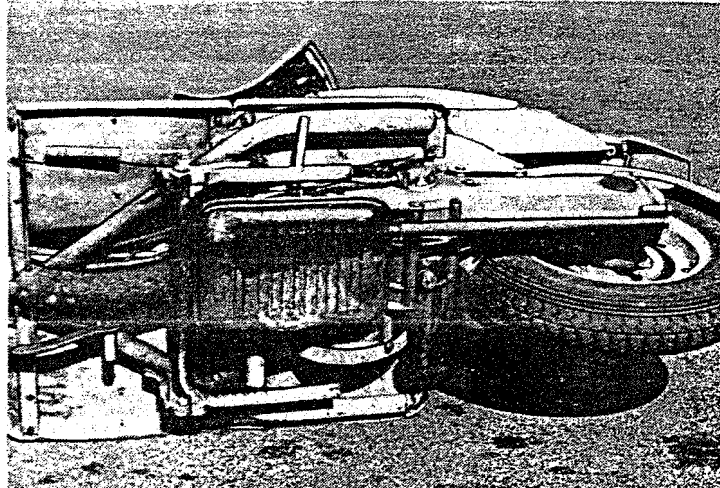
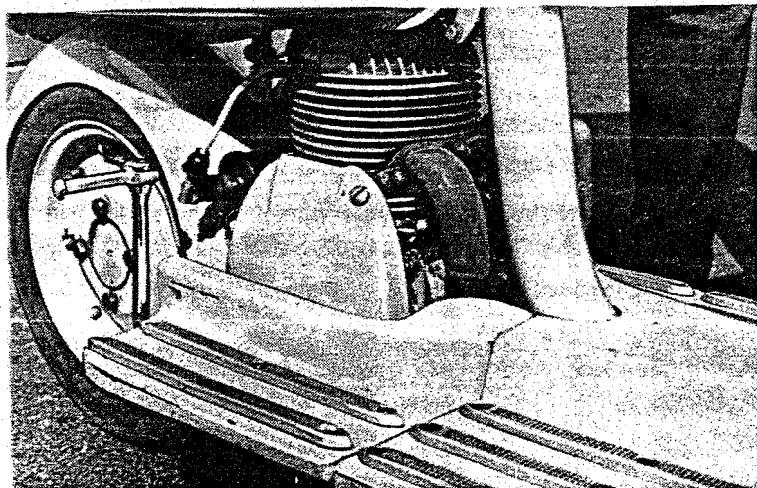
Frein avant en 20,20 m.
 Frein arrière en 19,40 m.
 Les 2 freins en 13,80 m.



Courbe d'accélération du Mobyscooter essayé ce mois-ci.



Pilote et passager sont protégés contre les éclaboussures, le carburateur étant absolument enveloppé. Des boutons molletés permettent un facile démontage.



En résumé, les défauts du Moby peuvent se résumer ainsi :

Freinage insuffisant ; suspension arrière manquant de confort, tout au moins en solo ; vibrations du moteur accompagnées de bruits de tôle ; sifflement de la transmission primaire ; protection insuffisante contre les intempéries ; position inconmode pour un pilote de grande taille ;

Derrière le cylindre, on aperçoit la bobine d'allumage.

Le pot d'échappement de généreuses dimensions.

absence de frein-moteur accrue sans doute par le taux de compression assez réduit ; finition genre « bon marché ».

Quant aux qualités, elles sont : Faible prix d'achat (malgré l'aug-

mentation de 8.000 fr.) ; suspension avant très efficace et fourche ne s'enfonçant pas au moment du freinage ; excellente tenue de route et stabilité dans les virages ; honorables accélérations ; vitesse de pointe intéressante ; entretien mécanique réduit à sa plus simple expression.

HERVE

CONSEILS AUX USAGERS ET LECTEURS

VOUS achetez régulièrement notre Revue — votre Revue. Car vous êtes un usager du deux-roues. Mais avez-vous pensé que vous pourriez d'abord réaliser de confortables économies en vous abonnant : le numéro vous coûterait beaucoup moins cher, et vous le recevriez chez vous, avant la parution dans les kiosques. Et ce n'est pas tout. N'oubliez pas que demain vous pouvez être victime d'un accident ; malgré toute votre prudence des conséquences irréparables vous enverront de vie à trépas. Songez à ceux que vous laissez.

C'est pourquoi notre Revue — votre Revue — a obtenu pour vous (si vous le désirez) une assurance dite *individuelle* qui pendant toute la durée de votre abonnement vous assurera en cas de décès (dû à l'usage de votre deux-roues) pour un

CAPITAL DE 50.000 FRANCS

qui sera payé à vos ayants droit (femme, enfants, parents ou personne désignée).

Lisez à ce sujet notre article paru dans un de nos derniers numéros.

N'attendez donc pas plus longtemps, profitez du début de l'année pour vous abonner, réaliser des économies (d'abord), et ensuite garantir votre vie.

Pour vous, amis lecteurs, ajoutez 80 fr. au montant de votre abonnement à un an pour cette assurance (indiquer votre date de naissance).

Pour vous abonnés, il suffit de nous adresser 80 fr. et vous serez garanti

aussitôt. Vous recevrez tous un certificat d'inscription sans retard.

Il va de soi que nous vous souhaitons, bien entendu, longue vie et de belles promenades et que vous restiez longtemps notre abonné. Des précautions n'ont jamais fait mourir personne.

N'oubliez pas non plus que votre in-

térêt vous commande de vous assurer contre les accidents et dégâts matériels que vous pouvez causer aux tiers, en circulant avec votre véhicule.

Consultez-nous en nous indiquant la puissance en chevaux portée sur la carte grise.

Joindre une enveloppe timbrée portant votre adresse.

La carrosserie de votre Scooter COMMENT L'INSONORISER ET SUPPRIMER SON VIEILLISSEMENT ?

Le scooter diffère de la moto par l'ensemble des tôles profilées qui font son élégance (sa carrosserie).

Vous avez remarqué qu'au fur et à mesure que vous additionnez les kilomètres, votre véhicule devient de plus en plus bruyant.

La rouille qui naît dans les dessous fait éclater la peinture sur les bords.

Les tôles se fendent en bordure, et les vibrations augmentent progressivement ces déchirures.

Des bruits naissent de partout, votre scooter est vieux. Il a perdu une grosse partie de sa valeur initiale.

Vous pouvez aisément parer à ces inconvénients pour un prix modique en faisant traiter les dessous de votre carrosserie par le Procédé « BLACKSON ».

Ce produit, à base de caoutchouc et de résines synthétiques, à l'exclusion de goudron et bitume, assure une protection anti-rouille définitive à toutes

vos tôles. Sa projection, à l'aide d'appareils spéciaux, donne une étanchéité parfaite dans tous les assemblages. Sa plasticité constante supprime les vibrations des panneaux.

Une carrosserie BLACKSONISEE ne vieillit pas, elle n'est pas plus bruyante à 100.000 kilomètres qu'aux premiers jours, mais attention ! Nous vous mettons en garde contre des revêtements qui, pour le profane, semblent identiques, et qui, à l'usage, ne donnent aucun des résultats que nous vous garantissons. Seul BLACKSON est garanti 100.000 kilomètres.

2.000 Stations-Service en France.

Vespa-Service : 145, avenue de Malakoff, Paris (16^e).

L'adresse de l'apporteur agréé le plus proche vous sera communiquée sur simple demande à :

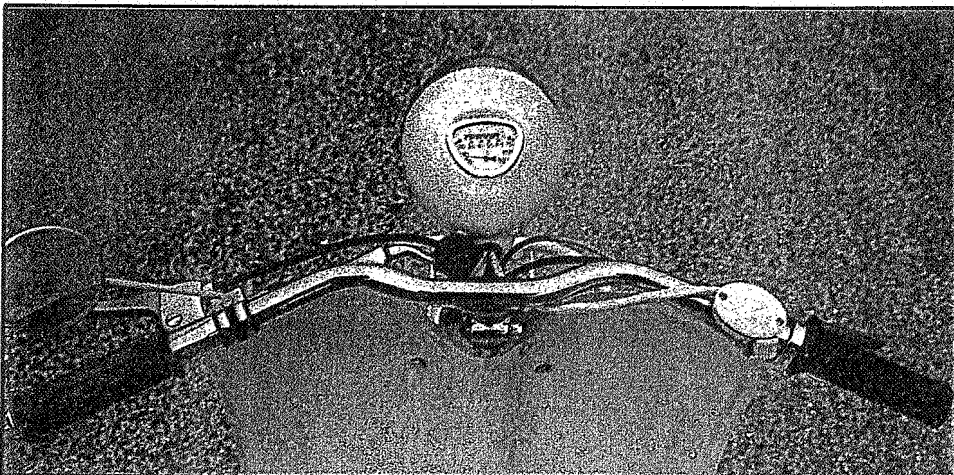
O.A.C. BLACKSON
33, Champs-Élysées, Paris (8^e)
Tél. : BAL. 14-00

LE MOTOBECANE SBH 125cm 3 1956

Lors du premier boom du scooter, en 1953-1954, en France, les constructeurs ne sont pas restés inactifs. Parmi eux, Motobécane a d'abord sorti un 4 temps culbuté dénommé SC (1951-1954). Puis, en 55, ce fut la sortie du SB, un modèle très utilitaire avec petit tablier, porte-bagages à l'avant et à l'arrière, sans cache-moteur d'aucune sorte. Son petit frère, lui aussi en 2 temps, allait voir le jour en 1956. C'est le SBH, que nous allons vous présenter aujourd'hui, grâce à l'amabilité de Jean Dominique.

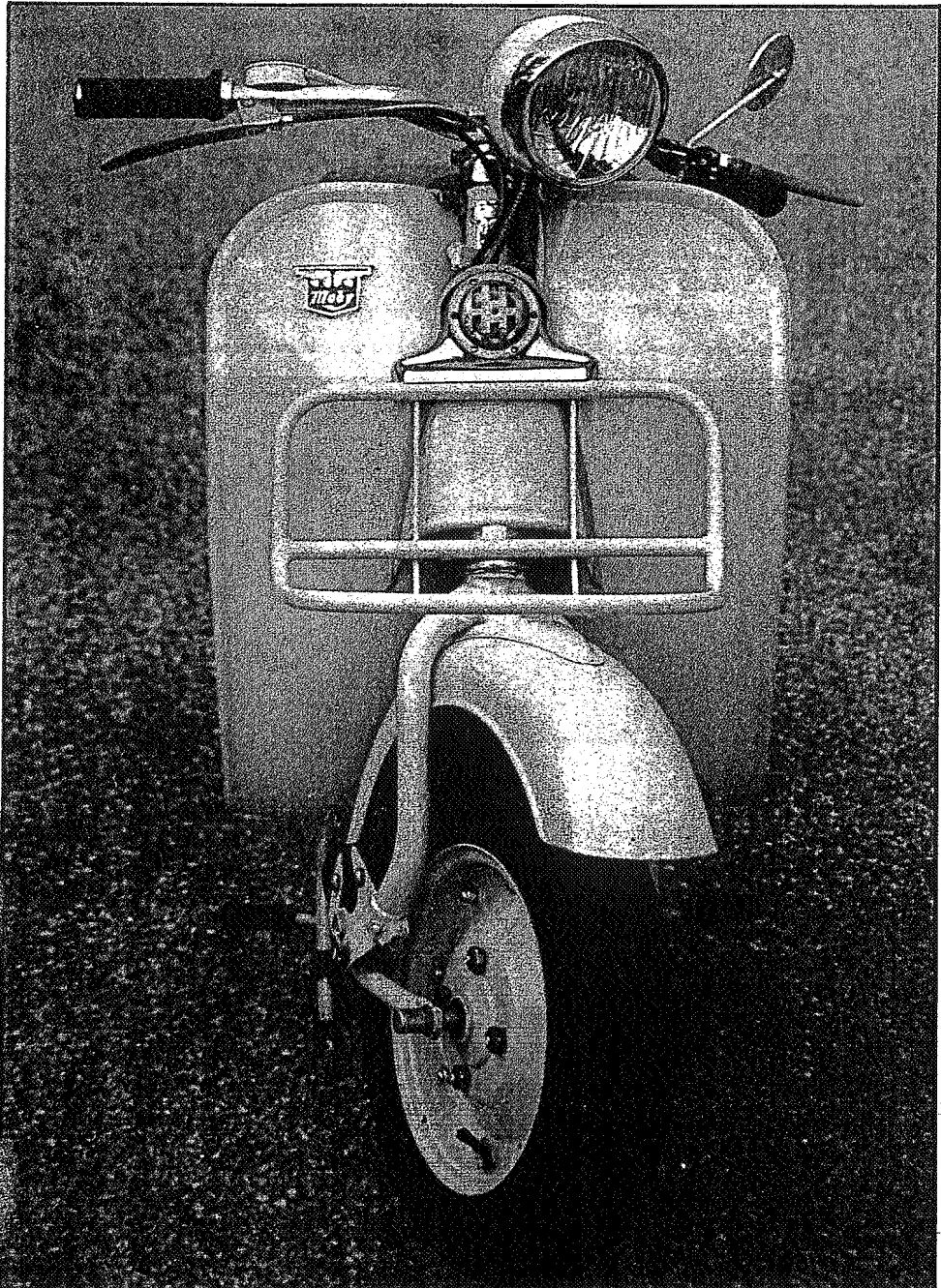
Roue de secours avec sa flasque intérieure qui comprend le feu rouge et l'emplacement de la plaque d'immatriculation. Seule la béquille centrale choque un peu. Il faudrait la remettre aux dimensions d'origine. Pour le reste, c'est tout bon! ➤

Voilà ce que donne un scooter parfaitement restauré. Avec ses formes rondoïllardes, le Mobyscooter est agréable à détailler. Sous la selle, se trouve la plaque d'identification. Le bouton "blanc" placé en-dessous est la commande de starter. ▼



La fourche est à balancer, à roue poussée et des anneaux en assurent l'amortissement. Le porte-bagages avant est très pratique et il était conseillé d'y mettre du poids, la direction se révélant très légère à l'emploi. Noter le tablier très important en surface: impossible de se mouiller avec une protection pareille. ➤

◀ Les commandes sont simples. Impossible de s'y tromper! à gauche poignée tournante pour la sélection des vitesses (3), levier d'embrayage, à droite commutateur veilleuse, code phare et klaxon plus levier de frein. Au centre, le compteur est intégré à l'optique 6V, 25W. Le guidon a été chromé et ça se voit.



Ce dernier est un amoureux des scooters. Un passionné, loin de tous ceux qui profitent de l'occasion pour spéculer. Il a réuni de nombreux exemplaires de tout genre et s'attache, petit à petit, à leur redonner vie. Quand il a déniché le 125cm³ SBH, il était en piètre état. Au fur et à mesure de son démontage complet et obligatoire, il s'est aperçu que celui-ci avait été modifié par endroit, et qu'il avait souffert d'une utilisation trop intensive et pas du tout adaptée à sa fonction première. Mais il en fallait plus pour le décourager. Avec conscience et application, Jean Dominique s'est mis en chasse des éléments nécessaires à une restauration digne de ce nom. En fait, il apparaît que ce sont les pièces caoutchoutées qui ont le plus de mal à être trouvées. Le temps a un effet "craquant", nuisible à une apparence d'origine. Heureusement, le SBH est un engin finalement assez simple dans sa conception, et grâce à d'anciens concessionnaires, on arrive à retrouver la plupart des pièces.

La partie cycle est constituée par un tube de forte section, sur lequel vient se souder la colonne de direction munie d'un antivol à clé. Cette épine dorsale comporte les fixations du tablier, de la selle, du réservoir (à droite) et de son pendant à gauche, la boîte à outils, sans oublier la triangulation (en tubes) du bras oscillant, l'attache supérieure de l'unique élément amortisseur (en fait un énorme silent bloc) et celle de la roue de secours, qui trône à l'arrière, le pneu et la jante laissant au centre la place à l'unique feu rouge. La fourche, identique au modèle 55 (le SB) est à roue poussée, type à balancer, l'amortissement étant assuré par des anneaux (4) de caoutchouc. Le garde-boue y est fixé solidement. Enfin, sur les jantes de 10 pouces, chaussées de pneus 3,50x10, deux tambours de 130mm simple came sont chargés d'arrêter les 90kg du scooter. L'arrière est commandé au pied droit, l'avant au guidon, à droite également. Jean-Dominique a donc tout démonté, tout sablé, repeint en teinte d'origine unique sur ce modèle et remonté le tout avec soin.

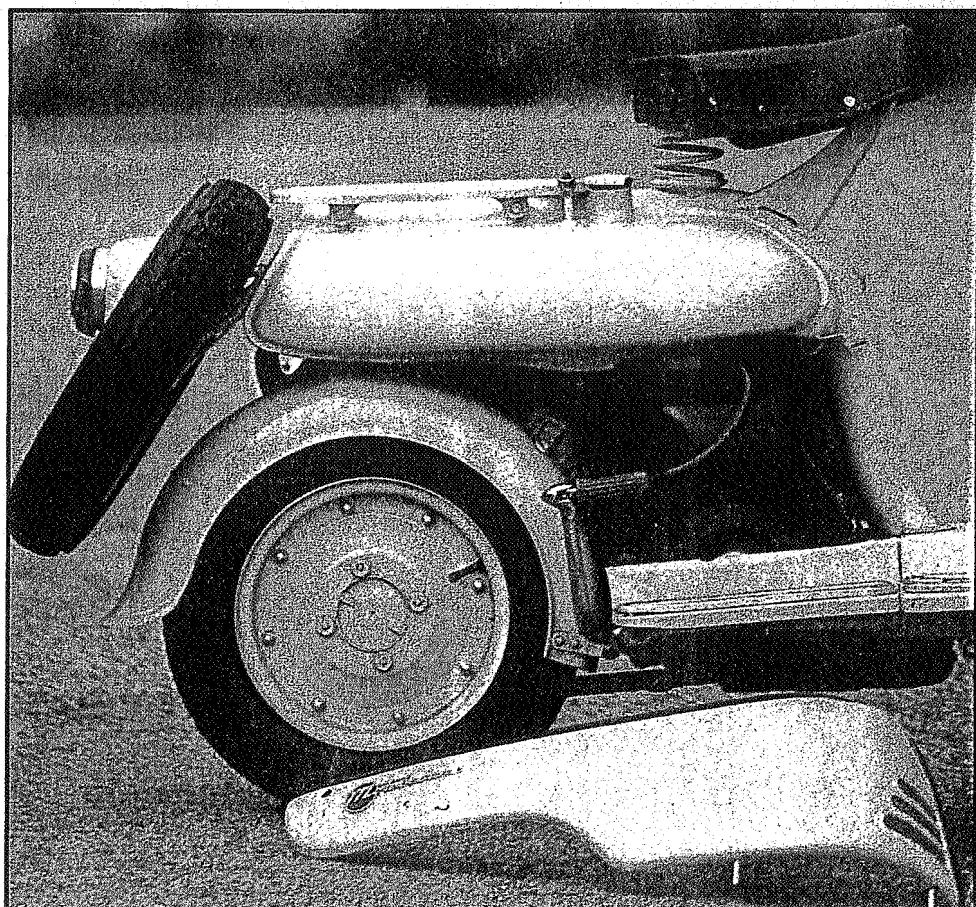
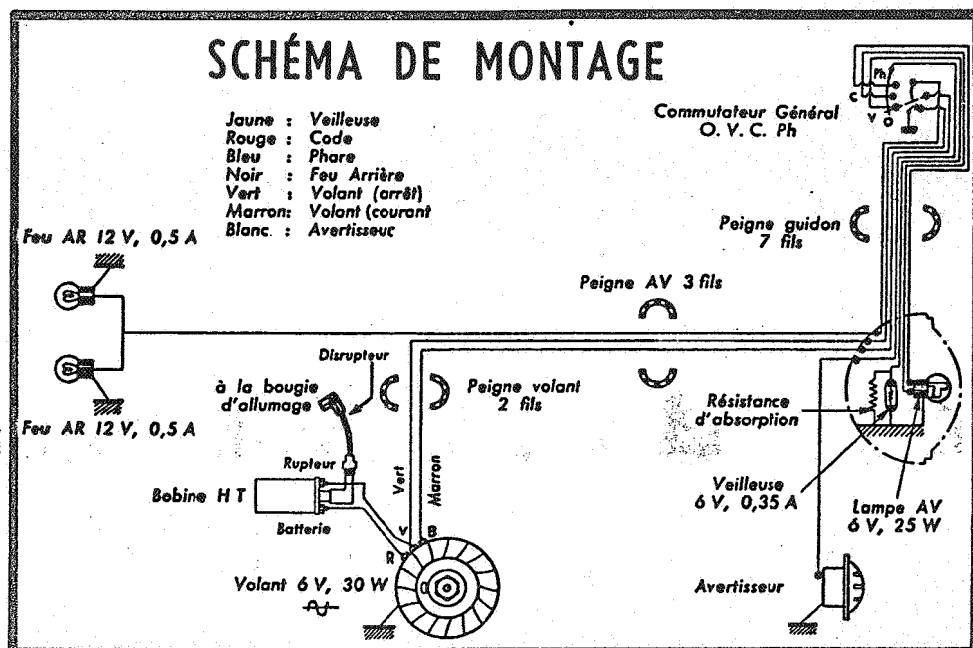
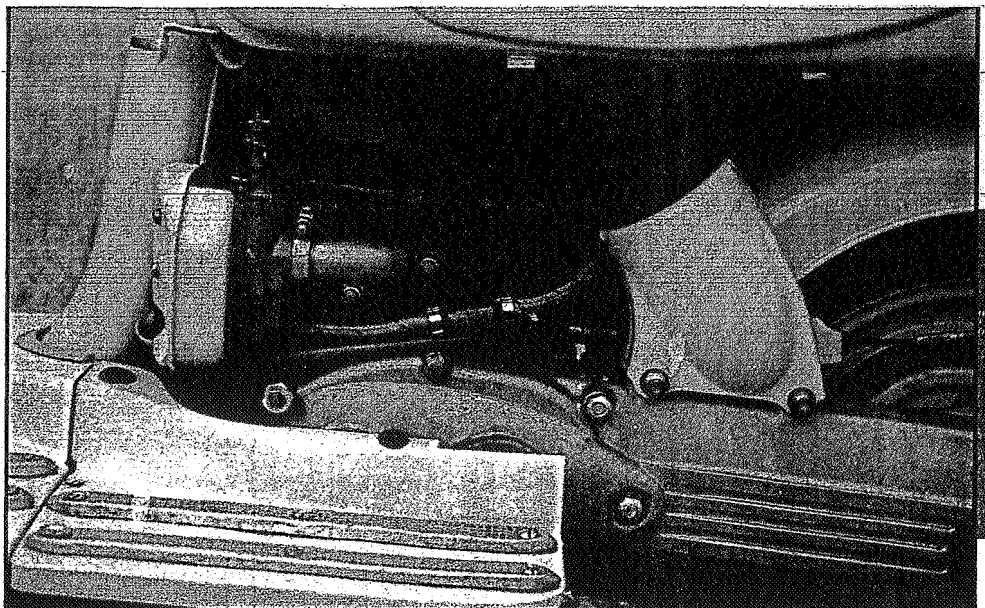
Les commandes du SBH

Sur ce type de véhicule, on a vite fait le tour: au guidon, à gauche, se trouve le levier de débrayage couplé avec la poignée tournante de changement de vitesses (il y en a 3), au centre, le compteur kilométrique et le phare de 6V, 25 Watts, à droite la poignée de gaz et le levier de frein avant. Celui qui commande l'arrière se situe naturellement sous votre pied droit, à la base du grand tablier. La selle est très large, un ressort assure à votre postérieur le maximum de confort (tout est relatif). Le bouchon d'essence est situé sur le réservoir, à droite du porte-bagage, derrière le gros bouchon d'essence. Contenance 7,5 litres de mélange, ne l'oublions pas! Juste en-dessous, émergeant du large repose-pied, la pédale de mise en marche (le kick-starter) reste l'élément primordial du démarrage (pas de démarreur électrique en 55). Rien n'est prévu pour emmener un éventuel (ou une éventuelle) passager(ère): ce sera à vous de voir. Par contre, en cas de crevaison, il y a ce qu'il faut, tout à l'arrière, les jantes étant interchangeable. Ah, il faisait bon crever à cette époque... À gauche, c'est un peu plus pauvre. Seule, la trappe très large vous permet d'accéder à une vaste boîte à outils. La commande de starter est sous la selle: c'est un bouton beige avec une grosse lettre S qui, par un curieux système, agit sur le boisseau: celui-ci tourne sur lui-même, bouchant l'arrivée d'air à froid. La béquille centrale peut être manoeuvrée des deux côtés, des embouts caoutchoutés étant prévus à cet effet. Dernier aspect

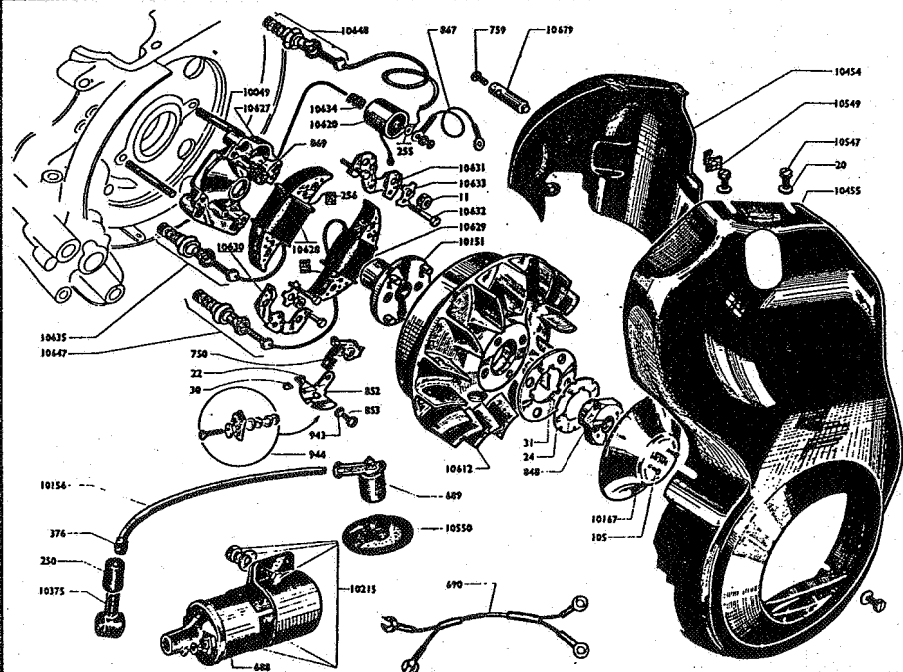
pratique, le superbe porte-paquet situé à l'avant du tablier permet d'emmener quelques affaires et d'équilibrer un peu mieux le 125 SBH, vraiment très léger de l'avant.

Le moteur

Pour travailler avec plus d'aisance, le mieux est encore de séparer l'ensemble groupe-propulseur du cadre. Un, vous dévissez l'écrou d'attache supérieure d'amortisseur, deux, otez l'axe de bras oscillant, trois, dégrafez la prise de compteur, le câble d'embrayage, de frein arrière (à la pédale), le carburateur Gurtner de 18mm à boisseau rond, et son filtre à air, ainsi que les filtres électriques d'éclairage vert et marron. Le cylindre est un modèle 2 transferts, d'alésage course 54x54, et comme la culasse, il est en alliage léger. Son revêtement intérieur est en chromé dur et comme le vantait la publicité de l'époque, ce traitement résiste bien aux kilomètres. Inconvénient, on ne peut le réalésier s'il est cassé: un point important à connaître si on veut éviter de désagréables surprises. Au démontage, ne soyez pas surpris: ce monocylindre n'a que trois goujons, donc acte. L'admission se fait par la jupe du piston. Ce dernier a deux segments fonte, et oscille sur une bague bronze et non un roulement à aiguilles. Pour sortir le vilebrequin, si le besoin s'en fait sentir, il vous faudra le débarrasser de l'embrayage (n'oubliez pas de vidanger la boîte à vitesses), et de l'allumage. Ensuite, ouvrir les deux demi-carters (plan vertical). Ne pas hésiter à prendre la lampe à souder pour les chauffer, cela facilitera le travail. L'allumage est un modèle Novi qui débite du 6 Volts pour l'éclairage, à rupteurs et condensateur, l'avance préconisée par le constructeur est de 5mm avant PMH. Sortez la pige, c'est le moment. La bobine haute tension est placée à l'extérieur, entre le cylindre et la roue arrière, du côté droit du véhicule. Le rotor externe est muni d'ailettes (sorte de turbine) qui permettent, avec sa rotation, de refroidir le moteur emprisonné sous un carter, composé de deux parties. Ce système est apparu avec le SBH, puisque des carters latéraux ont été installés, cachant toute la partie mécanique. Ce n'était pas le cas pour son devancier, le SB. La boîte de vitesses comporte 3 rapports, l'ancien montage ne concernant que le SB (voir éclaté). Jean-Dominique nous a donné quelques conseils en ce qui concerne l'utilisation du SBH: vitesse de croisière de 60 km/h, éviter de trop pencher car le tablier est vraiment large et bas. Enfin, pour le mélange, il utilise de l'huile minérale à 4%, et cela convient parfaitement à son 125 SBH. Il s'en sert assez souvent et ne lui reproche que son bruit de moteur qui n'est pas très harmonieux. Mais il en était ainsi dès sa sortie en 1956.



Chromé sur le SB, le filtre à air est passé en teinte carrosserie. La pipe d'admission est coudée, et sur le carburateur Gurtner de 18mm, on aperçoit la corde à piano qui commande le starter, en faisant pivoter le boisseau dans le corps du carburateur. Jean-Dominique a mis un filtre à essence pour préserver le moteur. L'unique élément amortisseur arrière est constitué de ce gros silent-bloc, qui prend appui sur le carter de chaîne étanche. Et oui, la transmission secondaire est à chaîne.



Les scooters Motobécane:

1951-54: Mobyscooter SC culbuté 4 temps - 125cc

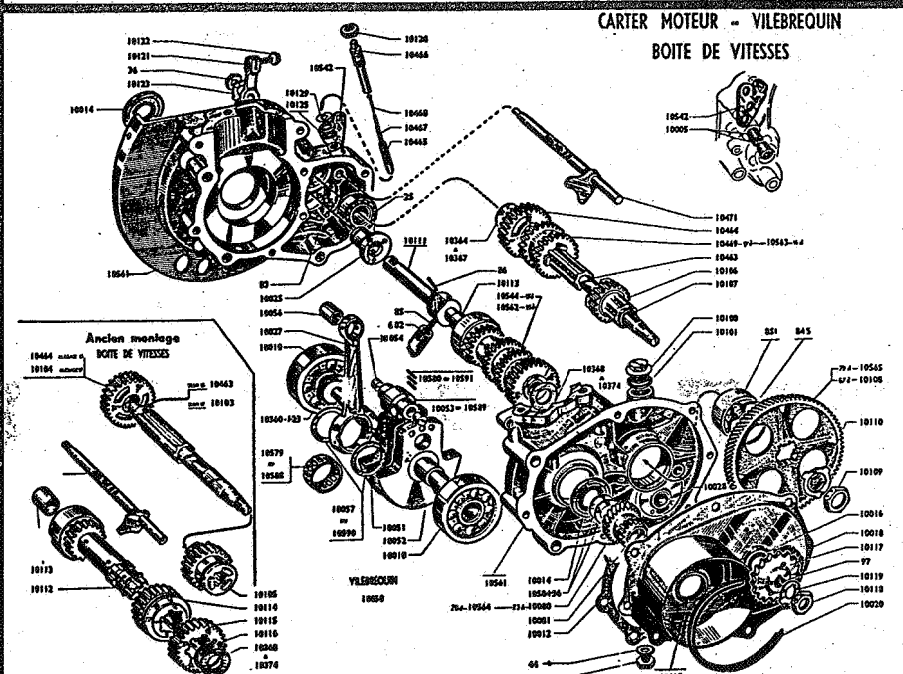
1955: Mobyscooter SC 2 temps - 125cc

1956: Mobyscooter SBH 2 temps, 125cc (nouveau réservoir, carters latéraux, nouveau phare, nouveau compteur, tablier plus haut, bouchon complet de roue de secours).

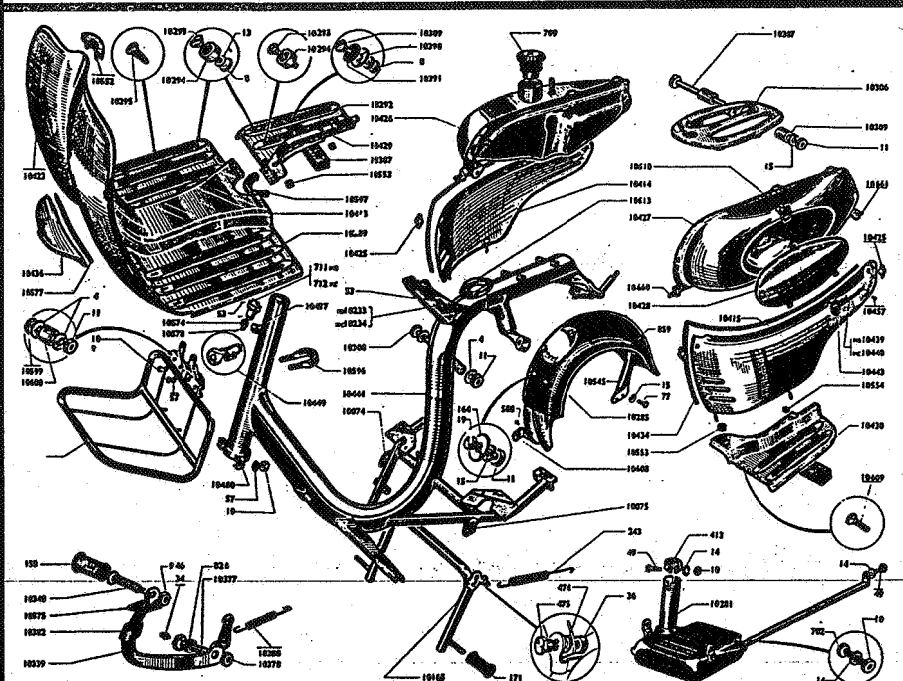
Le SB et le SNH étaient aussi distribués sous la marque Motoconfort avec les appellations respectives SV et SVH.

1957-59: Mobyscooter Montagne type M. (peinture 2 tons, dont vert pâle et bordeaux).

- Les numéros sont les références Motobécane d'époque et vous rendront peut être service en cas de recherche.



A côté du bouchon de réservoir, on trouve le robinet d'essence. La présence des carters latéraux a obligé les concepteurs à le positionner ainsi, contrairement au modèle 55 où il se trouvait dessous. Autre modification, le moteur est entièrement sous capotage, pour éviter les projections et aussi pour en assurer la ventilation forcée. Le kick n'a lui pas changé de place, ni la mécanique et la partie cycle. Seuls des détails d'équipement (carters, tablier plus haut, nouvelle plaque de roue de secours, etc...) sont venus étoffer le modèle présenté, le 125 SBH de 1956.





MOBYSCOOTER MOTOBECANE 1955

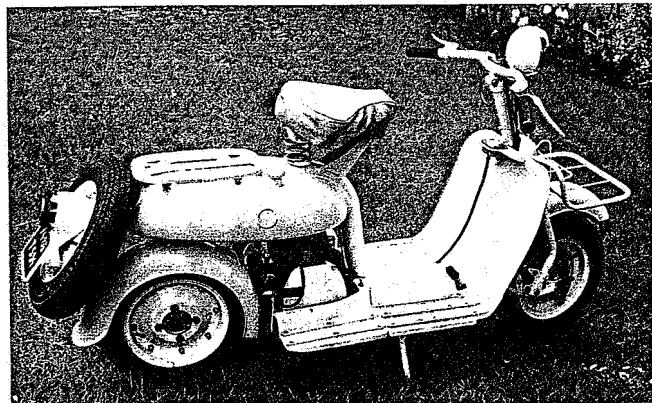
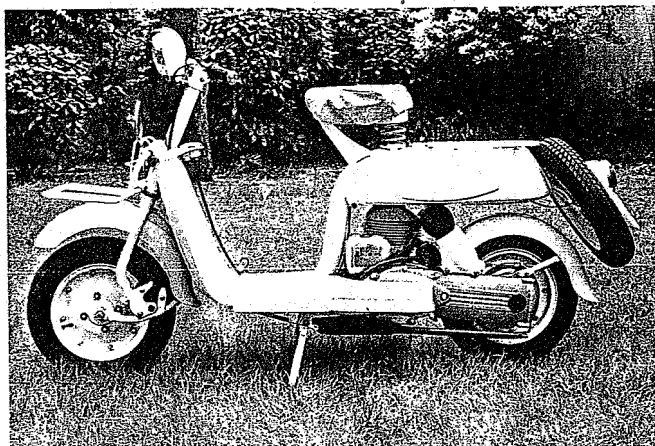
De quatre en deux temps

Pour répondre au succès grandissant du scooter, à l'aube des années cinquante, l'usine de Pantin présente le Mobyscooter. Les débuts sont durs, n'est pas Vespa qui veut!

C'est suite aux demandes pressantes de ses agents que Motobécane-Motoconfort étudie un scooter. Les hommes du bureau d'études, Eric Jaulmes en tête, y sont favorables. Les dirigeants commerciaux du groupe n'y croient guère, misant tout sur la Mobylette. La firme de Pantin étudie (trop) rapidement un scooter qu'elle présente au Salon 1951, le SC. L'esthétique agréable est due au styliste bien connu Géo Ham. Le moteur provient de la 125 latérale D 45 S. Celui-ci est modifié par l'adjonction d'une turbine de refroidissement et d'une culasse à culbuteurs. Le moteur n'est pas adapté à cet usage et manque de nervosité. Ce premier scooter a aussi le défaut de chauffer. Pantin revoit vite sa copie et présente en 1953 une version corrigée le SCC avec des ouïes d'aération. Mais le succès tarde à venir.

On change tout

Après ce qu'il faut bien appeler un échec, Motobécane présente au Salon de 1954, un tout nouveau scooter, à moteur deux temps. La firme se trouve ainsi face à Peugeot qui présente aussi son scooter (voir MOTOS d'hier n° 26). Le Mobyscooter SB (SV pour Motoconfort) est vendu 95 000 francs ce qui le place parmi les moins chers du marché. Ce scooter a des lignes dépouillées avec un petit tablier, sans capotage moteur ni roue de secours. Il n'a pas de réserve d'essence, chose regrettable que les utilisateurs lui reprochent. Le SB a des roues de 10 pouces alors que le SC a des roues de 8. Il est équipé à l'avant d'un vaste porte-bagages. Le succès est au rendez-vous, grâce à son prix attractif et au vaste réseau de concessionnaires Motobécane-Motoconfort. Malgré cela, une partie de la clientèle le boude, à cause de son manque de protection. Ce sous-équipement, comparé aux Vespa, Lambretta, Bernardet et autres, s'explique par une mécon-



Cette vue montre bien le cadre porteur en tube de gros diamètre

Domage que le tablier ne monte pas plus haut et que le garde-boue avant ne soit pas plus enveloppant

Le tablier est large, ôter la roue arrière est un jeu d'enfant

naissance du marché. Motobécane retire au scooter deux de ses principaux avantages : la roue de secours et le tablier protecteur. Au Salon de 1955, parallèlement au SB, Motobécane présente un nouveau modèle, le SBH "luxe". Avec son grand tablier, son moteur maintenant équipé d'une vraie turbine et protégé par un carénage, son garde-boue avant beaucoup plus enveloppant qui reprend le dessin de celui des ST-SC, il correspond enfin à ce que désire l'acheteur. Il s'apparente aux vedettes italiennes de la même époque. Le refroidissement s'améliore en 1957, ainsi que la suspension arrière. Pour 1958, changement de nom : le SB devient type M. Il est produit en deux versions : Montagne Standard ou Montagne Luxe selon la présentation. La version luxe se distingue par une peinture en deux tons, un porte-bagages avant et des chromes plus nombreux. Ces scooters terminent leur carrière en 1962, victimes de la crise de la moto. C'est pourtant un bon véhicule, robuste et à l'entretien quasi nul. Il est le scooter français le plus produit avec 32 000 exemplaires construits, tous modèles confondus.

Présentation

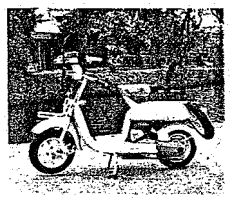
Décliné sous deux modèles le Moby s'appelle soit SB soit SV. Le préfixe S pour scooter, les lettres B chez Motobécane et V chez Motoconfort. Le cadre de type à poutre centrale est fait d'un gros tube d'acier, soudé à l'arc sur le tube de direction. Ne nous fions pas à nos impressions de motocycliste, ce cadre est rigide. Sur la suspension avant à roue poussée, la fourche horizontale qui porte la roue est cintrée avec son point d'articulation sous l'axe de la roue. Cela rend moins violente l'absorption des chocs. L'amortissement est assuré par des anneaux caoutchouc Neiman. La suspension arrière comprend l'ensemble moteur et la transmission secondaire, le tout oscille autour de son axe fixé sur le tube du cadre. Une technique que l'on retrouve sur les scooters actuels. L'amortissement fait appel à un élément en caoutchouc travaillant à la compression, à l'origine un Evidgom Hutchinson, qui de nos jours peut être remplacé par un élément Paulstra. Ces suspensions ne nécessitent absolument aucun entretien. La transmission secondaire qui fait office de bras oscillant est sous carter étanche en aluminium. La tension de la chaîne



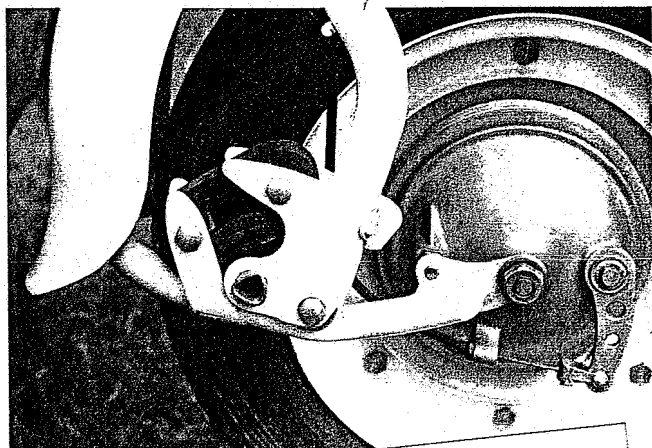
PRESENTATION/ESSAI

L'embryon de turbine s'avère insuffisant

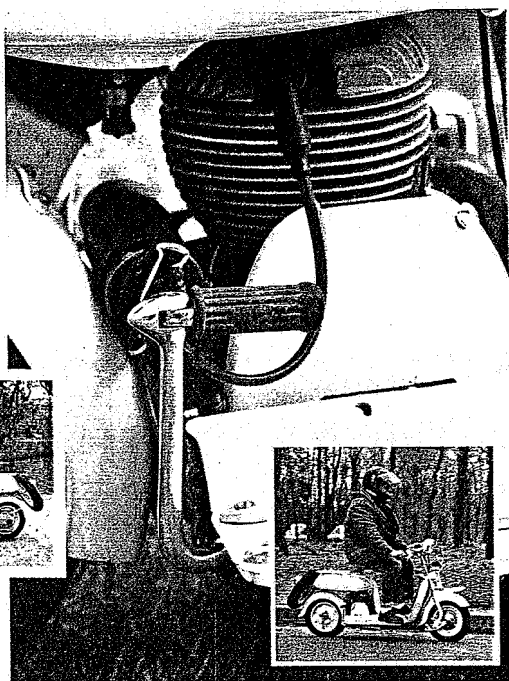
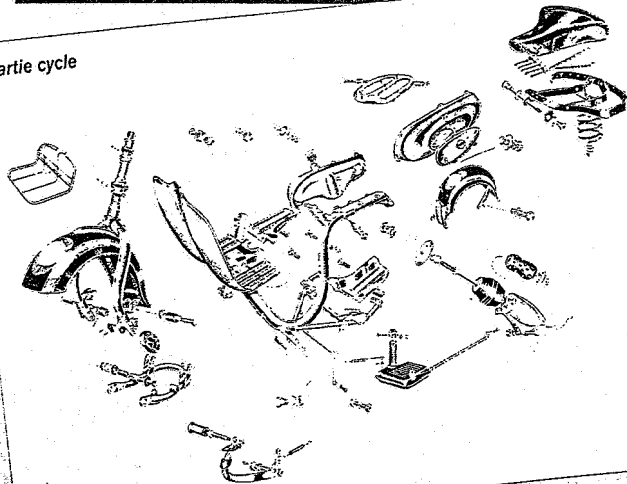
Le SB dans un cadre champêtre



Détail de la suspension avant à roue poussée



Partie cycle



s'effectue par un excentrique commandé par un petit levier (la rotation de celui-ci fait reculer la roue). Etant donné les conditions de travail de la chaîne, on retend une seule fois celle-ci après le rodage. En principe on n'a plus jamais à le faire. Les roues interchangeables sont à jantes démontables, ce qui facilite grandement le remplacement d'un pneu. Contrairement à la roue avant, la roue arrière est en porte-à-faux et peut se démonter en quelques secondes.

Un moteur utilitaire

Le moteur est un deux temps à balayage Schnürle. Le refroidissement à air ambiant est assisté par une petite turbine sans capotage qui assure un faible courant d'air. Le cylindre est en aluminium chromé dur, une technique chère à Motobécane. La culasse n'est pas hémisphérique mais en casquette de jockey. Ce moteur jouit d'un excellent balayage et calamine peu. L'usine conseille de décalaminer les lumières d'échappement et le silencieux tous les 8 000 km. Pour la chambre de combustion le délai est de 24 000 km. De nos jours, avec les progrès des huiles deux temps modernes, les délais d'intervention sont allongés. Cependant, le tube de fuite du pot d'échappement est trop étroit et a tendance à étouffer le moteur par encrassement. Le remplacer par un tube de diamètre légèrement supérieur n'est pas inutile! Le vilebrequin matricé est assemblé à la presse, il repose sur des roulements à billes. La tête de bielle est sur roulement à aiguilles encagées et le pied sur bague bronze. L'allumage est confié à un volant magnétique Novi avec bobine haute tension extérieure, une Ducellier 6 Volts de grande diffusion, par mesure d'économie. L'alimentation est confiée à un carburateur Gurtner type F18. L'embrayage multidisque, fonctionne à sec, il permet de commander les trois rapports de la boîte de vitesses. Les roues reçoivent des pneus de 3,5 x 10, le freinage est confié à des tambours d'un diamètre de 130 mm. Coloris ivoire, bleu ou gris bicolore. Le prix est de 103 000 F en 1954 à cela il faut ajouter 3 500 F pour la roue de secours, offerte en option.

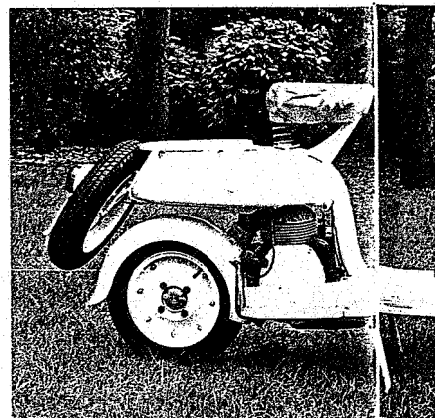
Prise en main

Ce scooter se veut manœuvrable par une femme, ce qui explique sa légèreté et la répartition des masses. Le but premier de l'usine de Pantin a été de

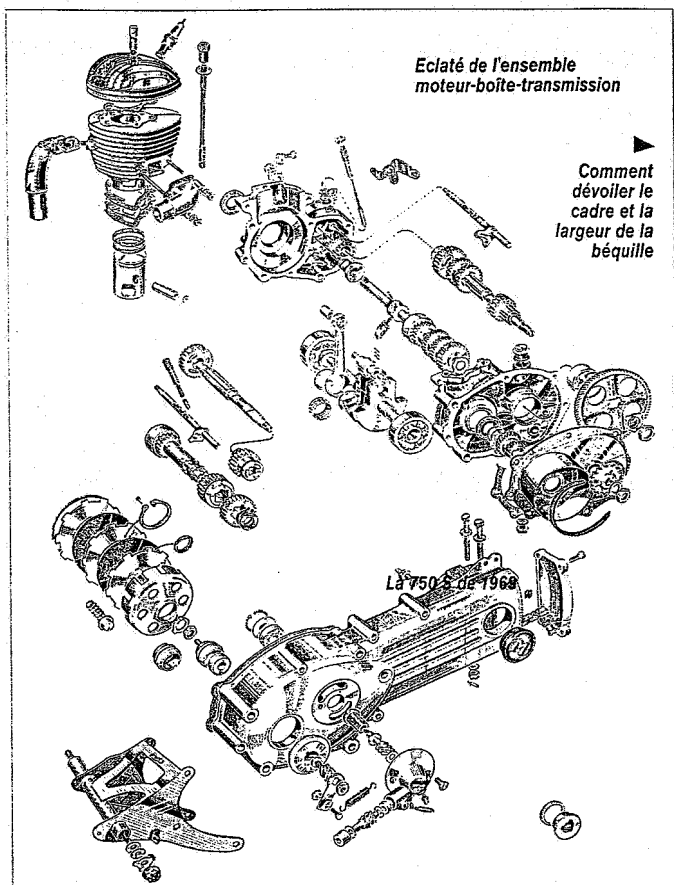
concevoir un scooter dont l'entretien est réduit au minimum. Il se montre rustique, populaire, en un mot économique. La roue de secours est fixée en porte-à-faux à l'arrière et entoure le feu et la plaque de police. Les SB/SV sont équipés en outre d'un porte-bagages arrière souvent utilisé comme support du tand-sad, également en option. Un deuxième porte-bagages est fixé au tablier avant. Les charges sont ainsi bien réparties. Le réservoir d'essence d'une contenance de 7 litres se trouve sur le côté droit sous la selle, son pendant gauche étant un coffre à outils assez spacieux. La commande de vitesses s'effectue par un seul câble, grâce à une poignée tournante avec verrouillage à billes. Les trois rapports passent bien et la commande est douce mais le manque de repères au guidon fait cruellement défaut et il faut avoir fait beaucoup de kilomètres pour s'y habituer. Cela donne au début des craquements sinistres au moment de la recherche du point mort. Les freins avant et arrière du scooter de notre essai sont ventilés avec des frettes ailetées semblables à celles vendues en kit par l'usine de Pantin. Celles-ci rendent le freinage plus efficace, en améliorant le refroidissement. Au guidon la place est un peu exigüe pour un pilote de plus d'un 1,60 m. La mise en route est aisée, la machine légère et maniable.

Confort de bon aloi

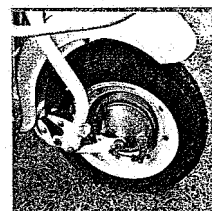
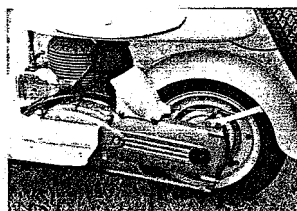
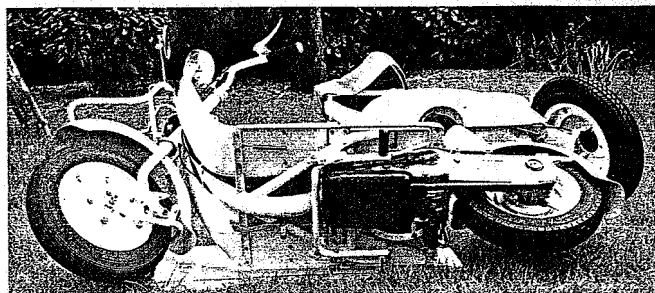
La suspension avant est bonne et filtre bien les chocs. Avec le principe de la roue poussée, l'avant ne s'enfonce pas au freinage. La suspension arrière est également satisfaisante mais elle se dandine, l'élément Evidgom n'ayant pas l'effet auto-amortisseur des anneaux Neiman. La commande d'éclairage fait appel à un commodo tout au guidon, y compris l'avertisseur et la mise à la masse. Le confort est agréable et la position de conduite décontractée. Quel dommage que le guidon soit tant en arrière et non



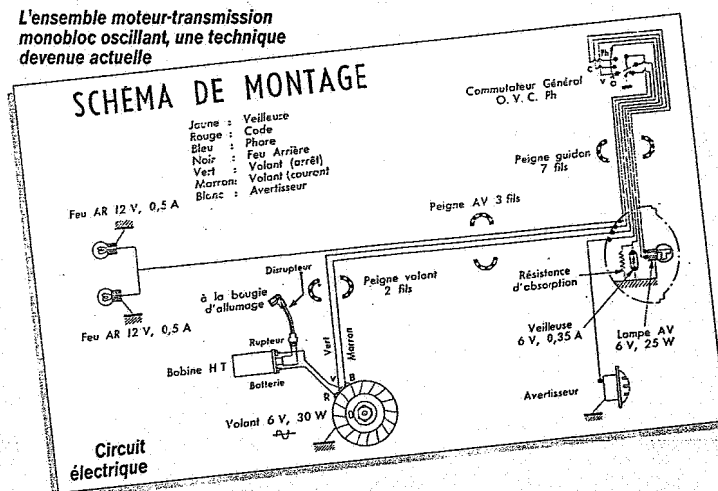
Un grand club national fort de plusieurs centaines de membres existe pour cette marque. Il édite une intéressante revue et a des spécialistes pour chaque type de machine. Retenez leur adresse : Motobécane club de France, BP 10, 31470 Fontenilles.

Eclaté de l'ensemble
moteur-boîte-transmission

Comment
dévoiler le
cadre et la
largeur de la
béquille

Détail de
la frette de
ventilation
des freins

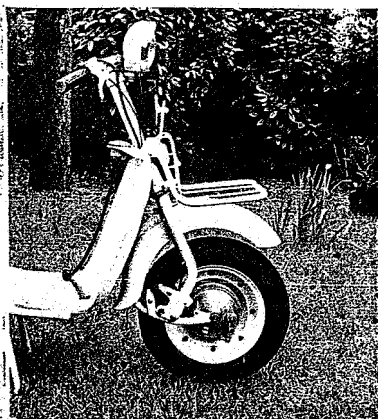
L'ensemble moteur-transmission
monobloc oscillant, une technique
devenue actuelle



réglable! Dans les manœuvres en ville le guidon parvient à toucher les genoux. Si l'empattement avait seulement cinquante millimètres de plus ce défaut serait totalement éliminé. Malgré l'amélioration des ailettes rapportées, le freinage est vraiment le principal défaut du Mobyscooter. La vitesse est environ de 70-75 km/h. Par contre, la nervosité est nettement inférieure à celle d'un Vespa ou Lambretta, ne parlons pas d'un Rumi! Si l'on pousse les vitesses, vibrations et bruits de tôles se rappellent à notre bon souvenir. En

1957, l'usine remédie à ce défaut en montant le groupe moto-propulseur sur bagues caoutchouc de type Flexibloc. La tenue de route est excellente, on ne ressent aucune réaction désagréable dans les virages. Le scooter garde son cap dans les lignes droites et ne dérive pas si on lâche le guidon. Ceci, quelque soit le revêtement routier. La sensation de stabilité est très grande tant sur les lignes droites que dans les virages, ce qui est fort agréable.

Un scooter se doit d'être
pratique : accessibilité moteur
et deux porte-bagages



Astuces

"Ne pas serrer le haut de la gaine du câble de commande des vitesses, laisser du jeu". L'usine conseillait déjà cette pratique à l'époque. Les freins du scooter de l'essai ont été modifiés par son ancien propriétaire qui leur a ajouté une frette ventilée comme sur le kit vendu à l'époque par les concessionnaires. Une rectification des tambours et des garnitures plus tendres amélioreraient encore bien les choses. La fourche avant a eu, elle aussi, des pro-

blèmes de jeunesse, reprise sous garantie par les agents de la marque qui remplaçaient les axes d'articulation du bras oscillant trop faibles au niveau des portées par des axes de 12 mm. Attention à ne pas perdre le caoutchouc de la trappe de visite du carter de chaîne. Chez ENPI vous trouverez les joncs de caoutchouc du tablier, les premiers modèles en aluminium sont rares. Il n'est pas facile de se procurer le capot du commodo électrique, ne forcez pas sur son serrage.

FICHE TECHNIQUE

Moteur : Monocylindre deux temps, à double transfert. **Alésage x course** : 54 x 54 mm. **Cylindrée** exacte 123,67 cc. **Rapport volumétrique** 6,5 à 1. **Cylindre** en aluminium chromé dur. **Piston** à deux segments. **Puissance** 5,5 ch à 5 500 tr/min. **Carburateur** Gurtner F18, Gicleur de 33, aiguille en position haute. **Graissage** par mélange à 4%. **Allumage** et éclairage par volant magnétique (avance maxi 5 mm avant le PMH). **Transmission** primaire par engrenages. **Embrayage** à sec. **Boîte** de vitesses à trois rapports à main gauche. **Partie-cycle** : Cadre tubulaire, carrosserie en tôle d'acier. **Suspension** avant à roue poussée et anneaux Neiman. **Suspension** arrière par élément de caoutchouc travaillant à la compression. **Freins** à tambour de 130 mm. **Roues** en tôle interchangeable. **Pneus** de 3.50 x 10. **Poids** 77 kg. **Capacité essence** 7 l. **boîte** de vitesses 0, 300 l. **Vitesse** maxi 70/75 km/h environ.

Essai

Génération scooter

Moby SBH : le "roule malgré tout"

Une fois
n'est pas coutume,
nous essayons
aujourd'hui
un scooter.
Sans grands défauts
ni grand relief,
le Motobécane
Moby est pourtant
bien attachant...

Moby
Scooter



Le catalogue
d'époque
présentait
le Moby comme
un scooter facile
et élégant.

Fiche technique

- **Moteur** : mono deux-temps à double transfert. Alésage x course : 54 x 54mm.
- **Puissance** : 5 ch à 4.500tr/mn. Carburateur Gurtner F 18. Volant magnétique Novl allumage à 5mm avant PMH.
- **Transmission** primaire par engrenages, boîte trois-vitesses et chaîne secondaire sous carter étanche.
- **Pneus** de 3,50 x 10.
- **Suspension** avant par roue poussée et anneaux Neiman, arrière par bloc caoutchouc; le bloc-moteur oscillant avec le bras.
- **Freins** tambour de 130mm.
- **Poids et capacités** : 77kg, réservoir de 7 litres, 69km/li en pointe.

La firme de Pantin s'est fait un peu tirer l'oreille pour se lancer dans la fabrication de scooters. La direction du groupe motobécane-Motoconfort était bien plus confiante dans l'avenir des vélos-moteurs et des motocyclettes, et voilà pourquoi l'entreprise n'a produit que deux gammes de scooters bien distinctes : la série SCC/SCT à moteur quatre-temps, coque en Alpac dessinée par Géo Ham, et la série SB/SV, dite utilitaire et économique. Cette réticence notoire peut aussi expliquer les quelques erreurs techniques et commerciales, conséquence d'une longue incompréhension du marché spécifique du scooter.

Deux points forts tout de même

Le Moby bénéficie toutefois de deux raffinements techniques, qui augmentent sa longévité, et économisent des réparations. En effet, son cylindre chromé dur est quasi inusable, et ne demande qu'un changement de segments de temps à autre. Quant à la transmission secondaire, elle possède un carter étanche qui prolonge chaîne et pignons.

L'allumage se fait par un volant maison, le Novi, mais monté sans clavette, ce qui ne facilite pas les réglages ou les remontages. Et il faut démonter les panneaux latéraux pour accéder à la bougie ou au carburateur, dont le remontage est quasi impossible, au point qu'on préférerait sur le coup la série déshabillée SB ou SV...

Sur la route

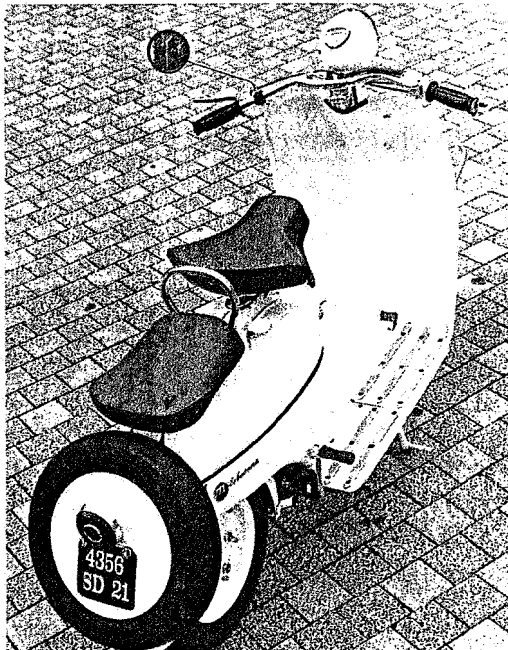
Pas de commentaires particuliers concernant les différentes commandes. Elles sont toutes accessibles et facilement manœuvrables. Le moteur répond au premier coup de kick, avec un bruit caractéristique, peu bruyant, mais assez sec. Les dimensions réduites du silencieux et le long tube de fuite y contribuent largement. Ce tube de fuite fera l'objet de soins particuliers, car son sa faible passage le rend sensible au calaminage : si vous roulez sans vous en soucier, vous verrez les performances modestes de votre Moby s'effondrer irrémédiablement !

La position de conduite est assez bizarre, avec le buste très penché vers l'avant. C'est sans aucun doute une bonne option, au même titre que le porte-bagages avant monté en série, pour mettre du poids sur la roue avant toujours délestée sur les scooters, mais quand même... En roulant, les grands gabarits auront la désagréable sensation d'être assis sur une boîte d'allumettes. Ils auront beau chercher une position de conduite idéale, il n'y en a pas, et les dimensions de ce scooter sont là pour vous le rappeler.

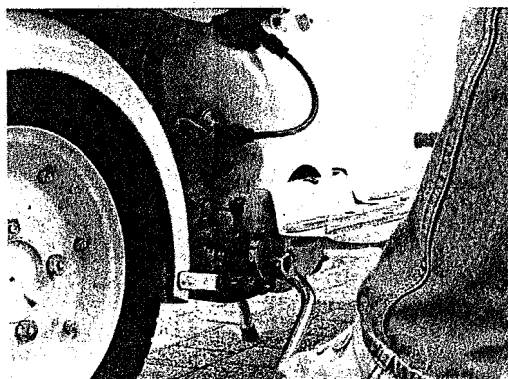
Pour les célibataires

Ceci dit, les vitesses passent sans problème, et les rapports de boîte sont bien étagés, tirant assez court de manière à atteindre rapidement la vitesse maximale. Il vous suffit d'y parvenir, et il ne vous reste plus qu'à humer l'air du temps qui passe et à rouler en bon père de famille. On comprend ici l'absence d'une seconde selle : une passagère, même légère et menue, engendrerait une baisse sensible des performances. Qu'on se le dise, les Moby roulent bien, mais ils roulent en solo.

Ajoutez à leur actif leur tenue de route tout à fait exemplaire : en ligne droite comme en courbe, le Moby saura rester parfaitement stable. Le secret de cette bonne tenue réside dans le choix de roues de 3,50x10, un bon



Le Moby offre de la place à un passager, mais il s'essouffle alors vite. Ce qui ne retire rien à l'élégance de ses formes et de ses finitions, comme le feu intégré à la roue de secours.



Le Moby possède la légendaire fiabilité de la production de Pantin, et démarrera toujours au premier coup de kick, pourvu qu'on lui assure un entretien minimum.

point pour la firme de Pantin.

Et sur ce modèle, à en croire Moto Revue d'avril 1957, le freinage est en nette progression par rapport aux modèles dits « déshabillés » SB/SV. Pour en avoir moi aussi tâté, je peux le confirmer : ce freinage est bon et surtout très progressif.

Toutefois, et même si l'usine a fait des efforts pour filtrer les vibrations, le bloc-moteur est encore un peu trop présent, et les aiguilles de ma montre commencent à débrayer. Bien sûr, les inconditionnels de la marque vous diront qu'il faut attendre le Moby-montagne pour que ce problème soit définitivement réglé. Côté suspension, c'est correct à l'avant, mais tout se gâte à l'arrière, où le simple bloc de caoutchouc reliant le châssis-poutre au carter de transmission fait pâle figure dans les cas difficiles. Voilà un système certes économique, mais qui ne répond pas au critère du confort; auquel tout véritable scootériste est essentiellement attaché.

L'acquisition d'un Moby peut

être un très bon examen de passage pour entrer dans la grande famille du scooter, à condition qu'il soit coplet. Dans le cas contraire, soyez très ferme dans la discussion d'achat, car il ne vous sera pas facile de trouver des pièces de rechange !

Alors si vous êtes seul(e), de petit gabarit, les modèles habillés de la gamme de Pantin sauront vous donner satisfaction pour une mise de départ très modeste ; d'autant que les frais d'entretien et de roulage seront toujours plus que raisonnables. A raison de trois litres aux cent, il faut abattre du kilomètre pour arriver à dépenser beaucoup. Si de surcroît vous dénichez un Moby-montagne émaillé deux tons mastic et bordeaux, vous ferez à coup sûr sensation !

Pour rouler en père peinard, pourquoi ne pas vous laisser séduire par le petit Moby ?

Alain Goulois

Remerciements à Marc et Freddy pour leur collaboration.

Essai



Freddy Dujardin juge le Moby

"En 1956, je travaillais dans un cabinet comptable, et avais besoin d'un moyen de transport pratique et propre, tant pour mes besoins professionnels que pour mes loisirs et mes études. Pour les jeunes comme moi, le scooter était la solution idéale.

Après une expérience désastreuse avec un 125 Bernardet d'occasion, j'ai acheté au concessionnaire Tobec du coin le Moby d'un rappelé d'Algérie qui ne pouvait bien sûr plus payer les traites. Le scooter avait fière allure devant la vitrine du magasin, avec sa couleur mastic, son grand tablier et son moteur entièrement protégé. Evidemment, son porte-bagages et son petit garde-boue faisaient un peu trop utilitaires à mon goût, mais il me plut au premier coup d'œil.

A l'usage, j'appréciai de surcroît son démarrage au premier coup de kick, les vitesses qui passaient aisément au guidon, une position de conduite plus inclinée que sur le Bernardet, et surtout un béquillage aisé.

Terne, mais homogène

Aujourd'hui, je conserve le souvenir d'un scooter homogène : fiabilité sans faille, freinage sans plongée, grâce à sa roue avant poussée, malgré un confort spartiate dû au désaccord des suspensions avant et arrière.

Côté performances, le Moby se situait aussi dans la moyenne : s'il se faisait gratter au démarrage par un Vespa, il faisait vraiment jeu égal avec le Lambretta. Arrivait-on dans une longue ligne droite, le Lambretta passait en tête facilement, le Moby et le Vespa s'accrochant derrière. Au moindre faux-plat, le Lambretta prenait la lanterne rouge, et dans les descentes sinueuses, le Moby prenait la tête grâce à ses qualités de freinage et de tenue de route. Mais il ne faut pas en conclure que la montagne soit son fort : je me souviens d'un passage du Saint-Bernard où mon moteur s'est arrêté à 100 mètres du sommet. Heureusement, il est reparti tout seul dans la descente !

Pour vous donner une idée de ce qu'on faisait alors, je suis allé de Roubaix à Venise, et retour, par le chemin des écoliers, en juillet 1957. A part une soudure qui a lâché sur mon porte-bagages trop chargé, pas d'incident à signaler. Ma trousse de dépannage était d'ailleurs sommaire, partant du principe que le fil de fer est l'aspirine du dépanneur... C'est ainsi que j'ai utilisé mon Moby jusqu'en mai 1960, date de ma première Dauphine. J'ignore ce qu'est devenu mon Moby, qui est resté des années chez mes parents."

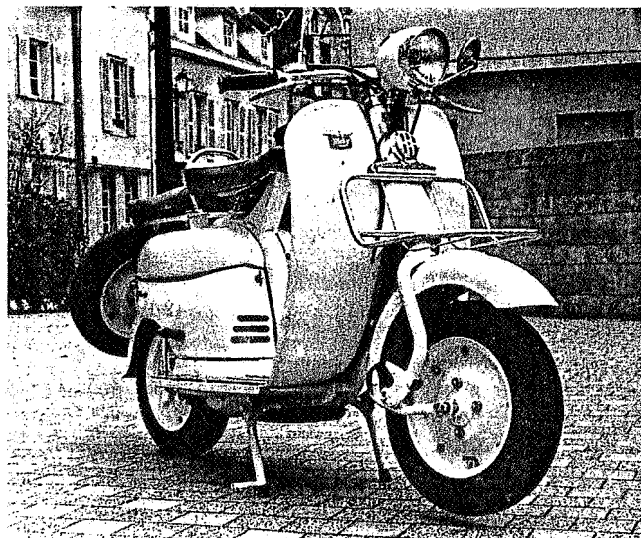
La premier Moby de Freddy Dujardin, lors d'une longue virée vers 1957.

Vu plein profil, le Moby est assez fin, et somme toute encore à la page, grâce au talent du styliste attitré de Motobécane, Géo Ham.

La fourche avant à balancier, simple et économique fait appel au système de la roue tirée. D'où un freinage sûr et confortable. Notez la rustique suspension par anneaux Neiman !

Commandes soudées, porte-bagages avant, antivol de direction et casquette de phare, le Moby a été conçu avec le souci du détail pratique ou esthétique...

Pas besoin de casque pour rouler dans une rue privée... Mais sur la route, et lancé à 70 sur un engin léger, une bonne protection s'impose. Pour un grand gabarit, le Moby devient un jouet !



Panneau gauche démonté, on accède au carburateur Gurtner, équipé d'un filtre volumineux où s'engouffre le vent d'une vitesse toute relative. Notez la boîte à gants à côté du réservoir, et la suspension par bloc caoutchouc...

Le coin des bricoleurs

Pour qui veut un Moby, quelques conseils et rappels en vrac :

- Prendre soin du câble de commande de vitesses qui à temps, dance à se casser au ras de la rotule.
- Monter systématiquement un joint à lèvre neuf en sortie de vilebrequin côté embrayage. Faute de quoi, adieu à l'embrayage à sec...
- En raison de l'inclinaison du trou de bougie, déculassez pour régler les vis platines.
- Attention : feu arrière et baguettes de tablier difficiles à trouver.
- Un cylindre usé n'est réalisable que chez un pro du traitement de surface !

Moby
Scooter



ROUES DE 35 X 10
STABILITE
FREINAGE PUISSANT

117 000 FR

COMPTES COMPTEUR DE VITESSE
ROUE DE SECOURS 3.500 FR

FABRICATION DES USINES

MOTOBÉCANE * MOTOCONFORT

2, RUE LESAULT - PANTIN - SEINE

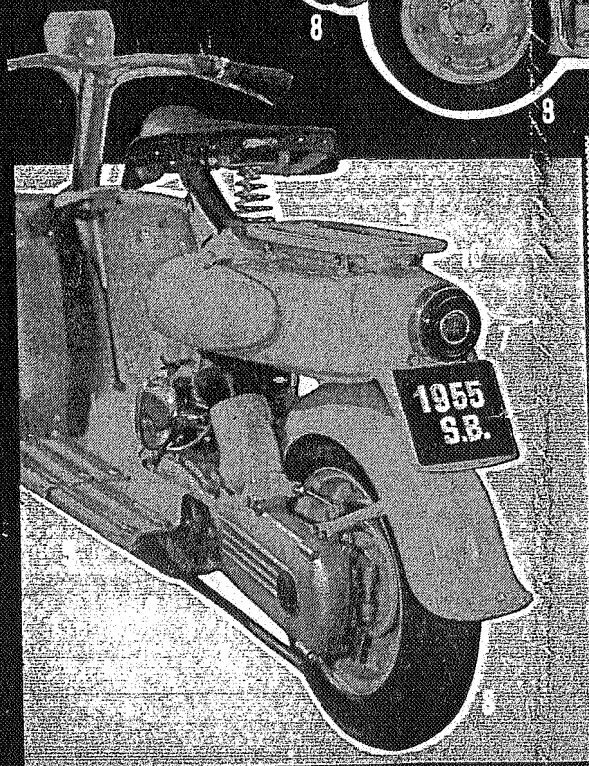
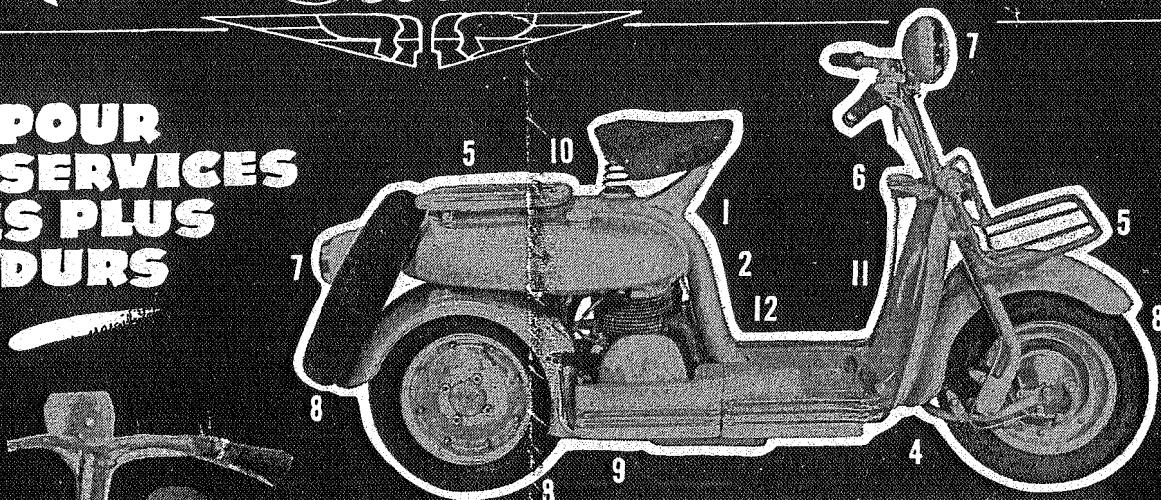
LA PLUS FORTE PRODUCTION MONDIALE DE MOTOCYCLES



Moby

Scooter

**POUR
LES SERVICES
LES PLUS
DURS**



BLOC MOTEUR 2 TEMPS 125 cm³
3 vitesses au guidon (commande brevetée SGOG)

CYLINDRE ALUMINIUM CHROMÉ DUR
TRANSMISSION INUSABLE A CHAÎNE SOUS
CARTER ÉTANCHE BAIN D'HUILE

SUSPENSION AV PAR ANNEAUX NEIMAN,
AR PAR EVIDGOM HUTCHINSON

GRANDS PORTE-BAGAGES AV ET AR
COMPTEUR DE VITESSE
PUISSANT ÉCLAIRAGE AV ET AR

ROUES AV ET AR INTERCHANGEABLES
DE GRANDES DIMENSIONS (3,5 x 10)

LARGES REPOSE-PIEDS POUR LE PASSAGER

RÉSERVOIR D'ESSENCE AVEC FILTRE
A DÉCANTATION

GARDE-BOUE ET TABLIER ASSURANT
UNE EXCELLENTE PROTECTION

CHASSIS MONOBLOC EN TUBES D'ACIER
AVEC ENSEMBLE OSCILLANT
MOTEUR-TRANSMISSION

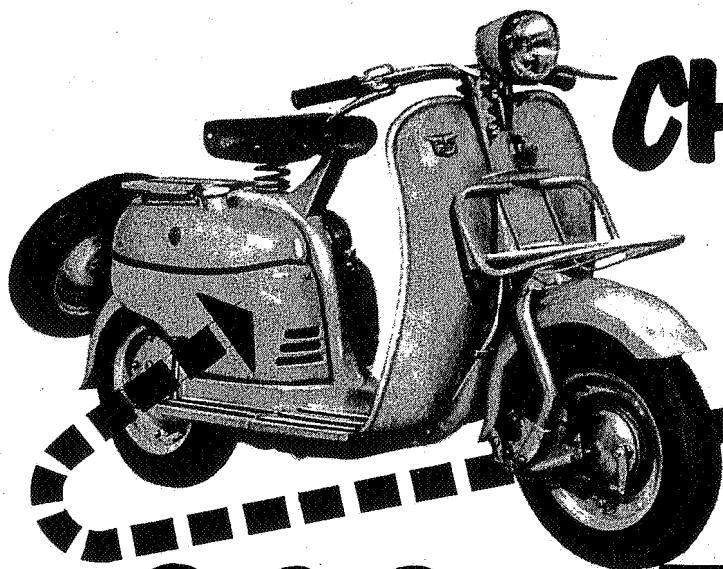
103.000 FR^S + ROUE DE SECOURS 3.500
+ TAXE LOCALE 12 MOIS DE CRÉDIT

F A B R I C A T I O N D E S U S I N E S
MOTOBÉCANE · MOTOCONFORT
P A N T I N S E I N E

EN ALUMINIUM

CHROMÉ DUR!

(Brevet exclusif)



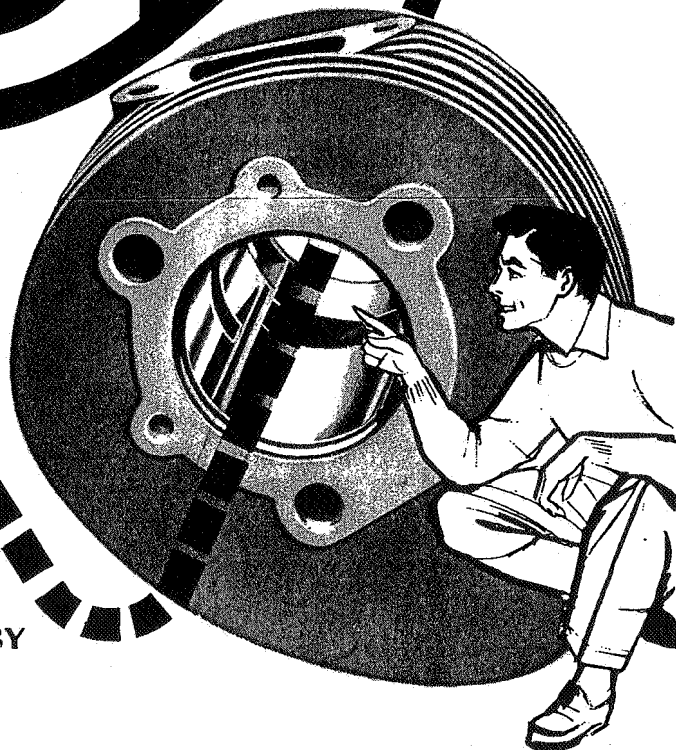
moby

est le seul scooter dont le bloc
moteur 125 cc possède un cylindre
en aluminium **CHROMÉ DUR**.

Cet ultime progrès de la technique
moderne assure au **MOBY** une résis-
tance à l'usure incomparable.

C'est un scooter conçu pour **LES SERVICES
LES PLUS DURS!**

ÉCONOMIQUE, confortable, robuste, **MOBY**
sera votre compagnon de tous les jours.



118.400^{Frs} + plus taxes + Roue de secours 3.605^{Frs} — 12 mois de crédit!

FABRICATION DES USINES

MOTOBÉCANE * MOTOCONFORT

PANTIN SEINE

LA PLUS FORTE PRODUCTION MONDIALE DE MOTOCYCLES

moby

Scooter



BLOC MOTEUR 2 TEMPS 125 cm³
CYLINDRE ALUMINIUM CHROMÉ DUR
3 VITESSES AU GUIDON (commande brevetée S.G.D.G.)

TRANSMISSION INUSABLE A CHAÎNE SOUS
CARTER ÉTANCHE

SUSPENSION AVANT PAR ANNEAUX NEIMAN,
AR PAR EVIDGOM HUTCHINSON

GRANDS PORTE-BAGAGES AV ET AR

COMPTEUR DE VITESSE

PUISSANT ÉCLAIRAGE AV ET AR

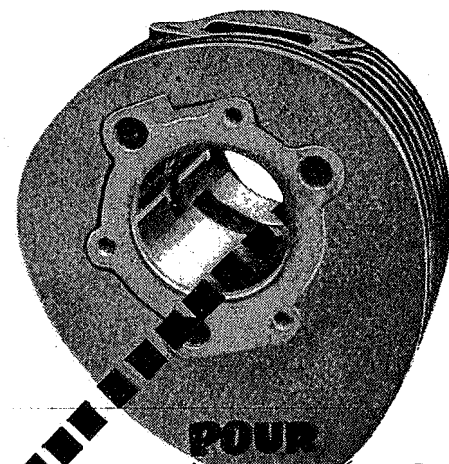
ROUES AV ET AR INTERCHANGEABLES
DE GRANDES DIMENSIONS (3,5 X 10)

LARGES REPOSE-PIEDS POUR LE PASSAGER

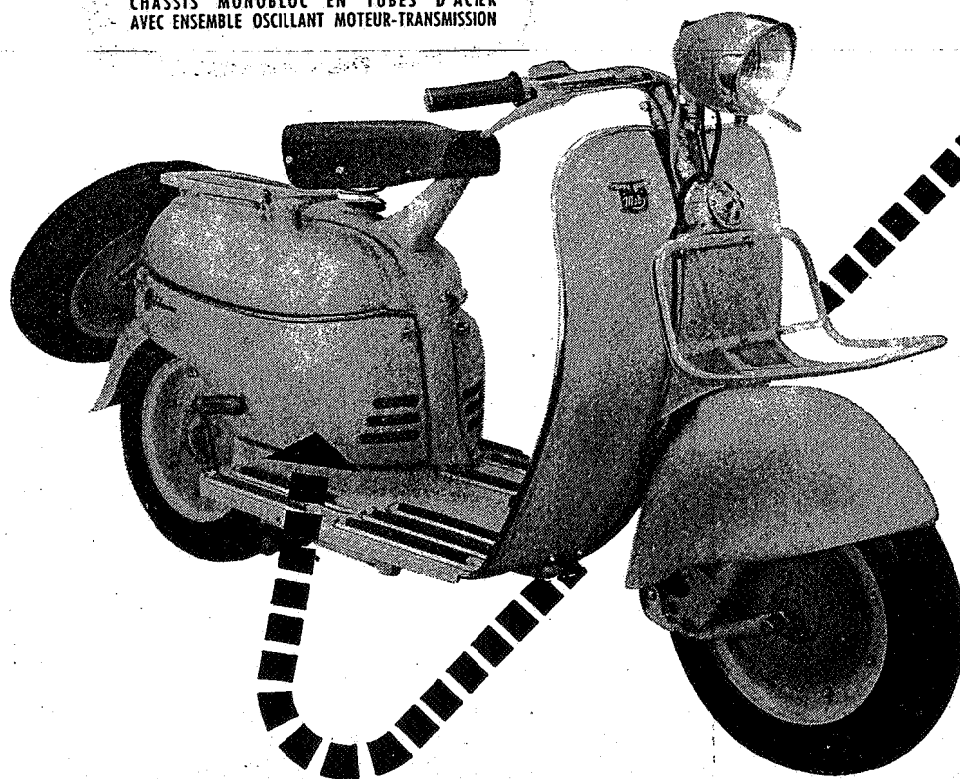
RÉSERVOIR D'ESSENCE AVEC FILTRE
A DÉCANTATION

GARDE-BOUE, GRAND TABLIER ET CARÉNAGE
ASSURANT UNE EXCELLENTE PROTECTION

CHASSIS MONOBLOC EN TUBES D'ACIER
AVEC ENSEMBLE OSCILLANT MOTEUR-TRANSMISSION



**POUR
LES SERVICES
LES PLUS
DURS**



128.000 FR\$

+ ROUE DE SECOURS 3.605

+ TAXE LOCALE

La merveilleuse tenue
de route du MOBY en
fait le scooter le plus
sur et le plus agréable
à conduire.

FABRICATION DES USINES

MOTOBÉCANE * MOTOCONFORT

PANTIN SEINE

LA PLUS FORTE PRODUCTION MONDIALE DE MOTOCYCLES