MANUFRANCE
SAINT-ETIENNE

Mod. 9995

INSTRUCTIONS
pour l'utilisation du
VÉLOROBOT
"HIRONDELLE"
Moteur Junior

à embrayage servomatic

FABRICATION FRANÇAISE

Maisons à PARIS (42, rue du Louvre),
MARSEILLE, LYON, BORDEAUX, LILLE, NANTES, NICE, TOULOUSE,
ROUEN, NANCY, CLERMONT-FERRAND, TROYES.

INSTRUCTIONS

pour l'utilisation du

VÉLOROBOT

"HIRONDELLE"

Moteur Junior

à embrayage servomatic

FABRICATION FRANÇAISE

TABLEAU DE GRAISSAGE

Pour le bon fonctionnement et la conservation du moteur nous recommandons tout spécialement l'emploi des

HUILES
LABO

Convenant au	MOTEUR — A incorporer à l'essence — Quantité à employer	pendant rodage	après rodage	CARTER ou Boite à vitesses
Vélorobot HIRONDELLE	**LABO MIX** M 5	7 à 8 %	5 %	
Cyclomoto HIRONDELLE	**LABO MIX** M 5	7 à 8 %	5 %	**LABO INOX** XP 8R
Vélomoteur HIRONDELLE à 3 vitesses	**LABO MIX** M 5	7 à 8 %	5 %	**LABO INOX** XP 8R
Scooter Vélomoteur Motocyclette HIRONDELLE à 4 vitesses	**LABO MIX** M 5	7 à 8 %	5 %	**LABO INOX** XP 8R

Instructions pour l'utilisation du VÉLOROBOT "HIRONDELLE"

EXPÉDITION

Nos cyclomoteurs "HIRONDELLE" sont expédiés sous emballage carton. Avant d'en prendre livraison, vérifier si le colis et le guidon sont en bon état; s'il en était autrement, prendre des réserves auprès du transporteur.

Nous avons dû, pour faciliter l'expédition, obliquer le guidon et démonter les pédales. Celles-ci se trouvent dans le paquet attaché au cadre; le même paquet contient également la pompe et l'outillage.

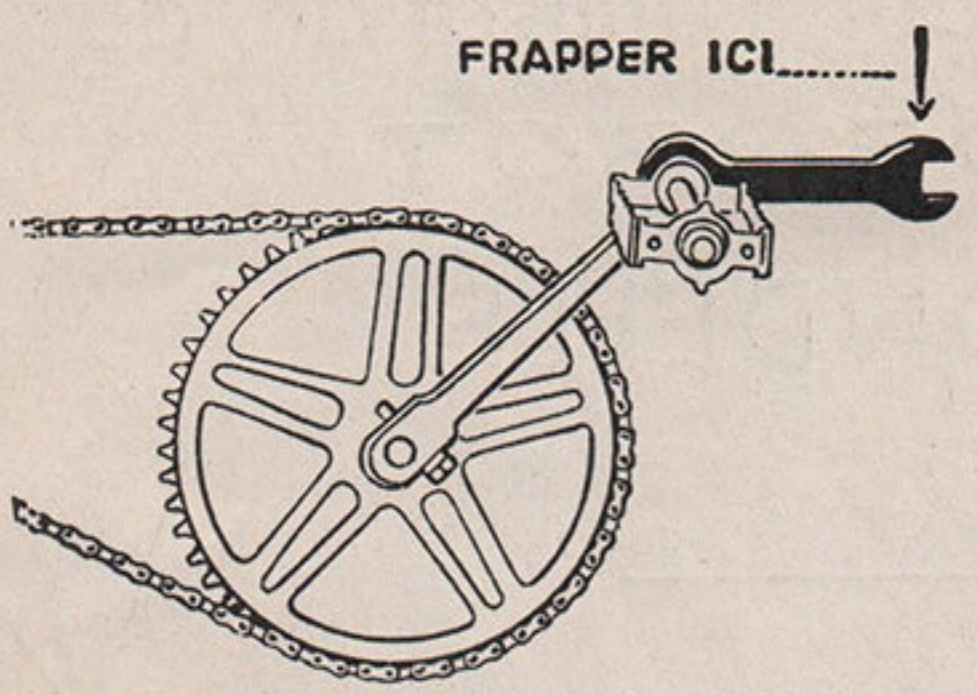
Avant toute chose, il convient donc de :

Remonter les pédales. — Afin que les pédales n'aient pas tendance à se débloquer en pédalant, leur filetage comporte un pas à droite pour la pédale droite, un pas à gauche pour la pédale gauche.

Pour éviter toute confusion, l'axe de chaque pédale porte au bout, du côté fileté, la lettre **D** pour la pédale droite, la lettre **G** pour la pédale gauche.

La pédale droite est à fixer sur la manivelle côté roue dentée pédalier, elle se visse en tournant dans le sens des aiguilles d'une montre.

La pédale gauche est à fixer du côté opposé, c'est-à-dire sur la manivelle côté poulie ; elle se visse en tournant en sens inverse des aiguilles d'une montre.



Avant de mettre les pédales en place graisser légèrement le filetage ce qui en facilitera l'introduction.

Visser ensuite à la main, d'un filet ou deux, l'axe dans la manivelle en présentant la pédale bien d'aplomb ; continuer à visser en utilisant la clé forte à deux encoches, la plus large de ces encoches est prévue à cet effet.

Lorsque la pédale est vissée à fond, la bloquer énergiquement en donnant quelques coups de marteau sur l'extrémité de la clé amenée autant que possible dans une position horizontale (*voir gravure*). Il est en effet indispensable que le blocage soit effectué vigoureusement pour éviter tout desserrage par la suite.

Bloquer le guidon en bonne position en serrant son boulon expandeur au moyen de l'encoche hexagonale de la clé déjà utilisée pour monter les pédales.

Gonfler les pneus assez fortement mais sans exagération ; la pression des pneus doit être fonction du poids du cycliste. Une pression trop forte risque de nuire au confort, par contre une pression insuffisante risque d'entrainer la déformation des jantes ; même dans les plus forts cahots les jantes ne doivent jamais entrer en contact avec le sol.

MISE EN SERVICE

Avant de mettre en service votre cyclomoteur, lisez attentivement non seulement la présente notice, mais celle concernant le moteur **JUNIOR** établie par le constructeur. Vous y trouverez les plus utiles indications pour vous permettre d'en tirer le meilleur usage et toute la satisfaction que vous êtes en droit d'en attendre.

REMPLISSAGE DU RÉSERVOIR

Le réservoir a suivant le modèle une contenance de 4 ou 6 litres environ. Il doit être rempli d'un mélange d'essence de tourisme et d'huile.

L'huile doit être d'excellente qualité. Son choix est d'une importance capitale. Nous recommandons tout particulièrement celle préconisée sur le tableau de graissage qui figure en tête de la présente notice.

Le mélange doit être fait dans un bidon ou un récipient très propre dans lequel on le brasse énergiquement.

Les proportions à observer sont les suivantes :

Pendant les 500 premiers kilomètres, période de rodage, la proportion d'huile mélangée à l'essence doit être de 8 %.

Après les 500 premiers kilomètres la proportion doit être ramenée à 6 %.

Le bouchon du réservoir constitue une mesure d'huile qui contient 2 centilitres. Il faut donc ajouter 4 mesures d'huile par litre d'essence pendant la période de rodage et 3 mesures par litre le rodage terminé.

Nous déconseillons l'emploi des mélanges tout préparés que l'on peut trouver dans le commerce. Généralement prévus pour des moteurs dont le régime est beaucoup plus lent, ils risquent de ne pas assurer un graissage suffisant.

MANETTES DE COMMANDE

1° La commande du moteur s'effectue par la seule poignée tournante fixée sur la branche droite du guidon. En la tournant à fond vers la droite (sens des aiguilles d'une montre) on ferme les gaz. En tournant progressivement vers la gauche (sens inverse des aiguilles d'une montre) on obtient l'admission progressive des gaz.

2° Sous la branche gauche du guidon, un levier commande le décompresseur placé sur la culasse et facilite la mise en marche.

3° Sous le guidon se trouvent les 2 poignées inversées qui commandent les freins, à droite celle du frein tambour agissant sur la roue arrière, à gauche celle du frein avant.

4° A l'arrière du carburateur, un petit levier permet de fermer l'entrée d'air dans le carburateur afin d'obtenir un mélange plus riche et de faciliter les départs à froid. Ce volet s'ouvre automatiquement en marche.

5° Sur la grande poulie motrice montée sur l'axe du pédalier, se trouve un bouton moleté destiné à désaccoupler le moteur, afin de pouvoir rouler comme avec une bicyclette ordinaire.

Pour manœuvrer ce bouton, le dévisser pour le dégager de son logement dans lequel il est maintenu par un ressort, puis le déplacer vers le centre ou vers l'extérieur. Poussé vers le centre le volant est désaccouplé de la chaîne motrice, poussé au contraire vers l'extérieur il en est rendu solidaire. Revisser le bouton dans la position choisie.

Lorsqu'on désire que le volant soit solidaire de la chaîne motrice veiller à ce que le clabot d'entraînement soit bien engagé dans le cran du pignon prévu à cet effet et que le bouton moleté ait bien pris sa place dans son logement.

MISE EN MARCHE

1° S'assurer que la grande poulie motrice est bien solidaire de la roue arrière, le bouton moleté dont il vient d'être question au paragraphe précédent occupant la position extrême vers l'extérieur du volant.

2° Ouvrir le robinet d'essence.

3° Fermer le volet d'air du carburateur (démarrage à froid seulement).

4° Se mettre en selle. Pédaler tout en appuyant un court instant sur le levier de décompresseur pour faciliter le départ du moteur. Donner progressivement des gaz en tournant lentement vers la gauche la poignée de commande au guidon.

Dès que le moteur atteint un certain régime l'embrayage se fait automatiquement et le moteur entraine la machine. Après un parcours d'une centaine de mètres, il faut **tourner brusquement à fond** la manette des gaz, ce qui a pour effet d'ouvrir entièrement le volet d'air.

Il est très important de veiller à ne jamais rouler avec le volet d'air fermé ou insuffisamment ouvert, car il en résulterait une consommation excessive de carburant, et un échauffement anormal du moteur nuisible à son bon fonctionnement et à sa durée.

L'accélération et le ralentissement s'obtiennent alors en tournant la poignée des gaz dans un sens ou dans un autre. Tourner avec douceur pour éviter les à-coups occasionnés par des manœuvres trop brutales.

Même lorsque le moteur a atteint son régime normal l'accompagner toujours de quelques coups de pédales pendant les premiers mètres.

ARRÊT

Pour arrêter un court instant (carrefour, encombrement), réduire les gaz au minimum, sans toutefois ramener à fond la poignée tournante, puis freiner. Le débrayage s'effectuera automatiquement et le moteur continuera à tourner doucement.

A l'arrêt momentané, le moteur n'étant pas refroidi par le déplacement d'air. il ne faut pas le faire travailler inutilement. Il faut donc réduire les gaz pendant que le cyclomoteur est maintenu arrêté par le blocage des freins.

Pour repartir, remettre progressivement les gaz en accompagnant de quelques coups de pédales.

Pour arrêter complètement, tourner à fond vers la droite la poignée tournante, et actionner le levier de commande du décompresseur.

Ne pas oublier à l'arrêt de fermer le robinet d'essence.

DÉMARRAGE EN COTE

Il peut arriver que l'on s'arrête au cours de l'ascension d'une forte côte. Voici comment il convient d'opérer pour repartir :

Mettre le cyclomoteur sur sa béquille en se plaçant sur le côté de la machine.

Lancer le moteur avec le pied en agissant sur l'une des pédales et en décompressant un court instant.

Lorsque le moteur tourne, réduire les gaz pour obtenir le débrayage.

A ce moment, le moteur continuant à tourner, relever la béquille, enfourcher la machine. Pédaler en donnant des gaz pour accélérer progressivement la vitesse du moteur.

Aider celui-ci jusqu'au moment où il a pris son régime et entraine la machine à votre satisfaction.

TRÈS IMPORTANT

Il est de première importance de ménager le moteur pendant la période de rodage, c'est-à-dire pendant les 500 à 1000 premiers kilomètres.

Pendant cette période, ne jamais le pousser à fond, au contraire, l'aider en l'accompagnant avec les pédales si par moment il a tendance à faiblir.

Si vous montez une longue côte, n'hésitez pas à vous arrêter quelques minutes en cours de route pour le laisser refroidir.

Ne jamais laisser le moteur tourner à vide à grand régime, lorsque le cyclomoteur est sur sa béquille.

Le conduire en souplesse en manœuvrant la poignée tournante avec douceur.

Si vous observez bien ces recommandations, vous serez émerveillé du bon fonctionnement de votre moteur après rodage.

AUTRES CONSEILS

Vous trouverez sur la notice ci-jointe concernant le moteur tous les conseils relatifs à sa bonne utilisation et l'énumération des incidents susceptibles de se produire ainsi que les remèdes à y apporter.

ENTRETIEN GÉNÉRAL

Votre Vélorobot est conçu de telle façon que l'entretien et le graissage général sont considérablement simplifiés.

Cet entretien se résume à si peu de chose que l'on n'aurait vraiment aucune excuse de le négliger.

En dehors du mélange d'essence et d'huile dont il est question pages 5 et 6 et qui est d'une grande importance, il est nécessaire tous les 500 kms de mettre quelques gouttes d'huile fluide sur les transmissions de frein et des gaz et aux points d'articulation des freins.

Les chaines doivent être tenues dans un état de propreté constante, afin de conserver leur rendement maximum. Elles doivent être fréquemment graissées avec de l'huile moteur mélangée à 50% environ de pétrole.

Enfin tous les 2.000 kms incliner le Vélorobot et introduire par la périphérie des cuvettes de direction et des moyeux quelques gouttes d'huile dans les roulements.

Chaque semaine au moins, à l'aide d'un chiffon propre essuyez-le.

Votre Vélorobot représente un capital. Entretenez-le parfaitement, vous n'en aurez que plus de plaisir à le retrouver chaque fois ou vous solliciterez ses services.