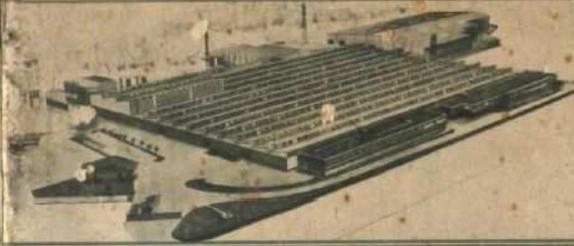




GARATE, ANITUA Y C.^{IA} S. A.
Apartado n.º 2
EIBAR - ESPAÑA



SE RECOMIENDA SU
ATENTA LECTURA



MANUAL DE ENTRETENIMIENTO
ENGRASE Y FUNCIONAMIENTO

CICLOMOTOR

Mobylette

www.lamaneta.com

CICLOMOTOR

Mobylette

www.lamaneta.com

MANUAL DE ENTRETENIMIENTO
ENGRASE Y FUNCIONAMIENTO





PROLOGO

Desde noviembre de 1969 más de once millones de Mobylettes han sido puestos en circulación en todo el mundo. El éxito de esta máquina se debe a su comportamiento en la carretera, a su confort y a su agradable conducción, y como consecuencia a la facilidad de su entretenimiento. Hemos editado este folleto para permitir que nuestros clientes saquen el mejor partido posible de su «Mobylette-GAC». Por eso aconsejamos a todo propietario de una «Mobylette-GAC», que lea atentamente este librito y siga exactamente nuestros consejos.

Al mismo tiempo, y siempre en su propio interés, recomendamos a nuestros clientes, que estén en todo momento debidamente asegurados contra accidentes, y observen estrictamente las disposiciones del Código de Circulación. El seguro de un ciclomotor puede no ser atendido por la CASA ASSEURADORA cuando:

—La cilindrada sobrepasa los 50 cc.
—La velocidad sea superior a 40 Km/hora.
No trate, pues, de trucar su «Mobylette-GAC», pues en este caso, es Vd. el responsable ante la ley. Para evitar contratiempos exija piezas de recambio originales.

La «Mobylette-GAC» posee las siguientes patentes francesas y extranjeras:

Nos. 996.360, Add. 59.977
y 69.347 - 1.059.321 - 998.216
1.046.015 - 1.074.947 - 1.066.837
1.045.919.

(Licence RENE MANGIN).
1.051.549 - 1.087.907 - 1.103.733
1.107.259 Add.72.282 - 1.141.602
1.160.500 - 1.183.833 - 1.186.486
1.187.389 - 1.188.188 - 1.195.443
1.239.961 - 1.252.842 - 1.257.746
P. V. 831.379.

Además es objeto de diversos registros de modelos. Por otra parte, los nombres «Mobylette», «Mobymatic» y «Dimoby» se hallan también registrados.

1344-1969-1, Albany, Co., U.S.A.
MOTORCYCLE, S.A., 4, Avenue de la République
92000 Nanterre (Paris) - Tel. 01-47-10-10

13.ª EDICION - DICIEMBRE 1976

3

DATOS DE INTERES ACERCA DE SU CICLOMOTOR «MOBYLETTE»

Número del motor _____
Número del bastidor _____
Propietario _____
Domicilio _____
Teléfono _____
Plaza _____
Agente vendedor _____
Fecha de adquisición _____

Viaje en su ciclomotor en la seguridad de que en todas las localidades de España, encontrará una Agencia «Mobylette» a su servicio.

GARATE, ANITUA Y CIA., S. A.
Apartado n.º 2
EIBAR

4

Mobylette

DESCRIPCION

La «Mobylette-GAC» es una bicicleta motorizada. Es un vehículo homogéneo, en el cual las partes ciclo y motor están perfectamente complementadas, para hacerlo sumamente agradable sobre la calzada. El confort está asegurado, mediante neumáticos de gran sección y una suspensión adecuada; del mismo modo que la estabilidad lo está por la posición central del motor y un centro de gravedad muy bajo. Una presión adecuada en los neumáticos, es de vital importancia para el confort.

El silencio, el enfriamiento y la potencia del motor, a bajo régimen, se han obtenido por nuevos procedimientos.

Bajo el punto de vista legal, la Mobylette es asimilada a una bicicleta y no exige por tanto, matriculación ni permiso de conducir. Solamente es necesaria una licencia de conducción, que se obtiene sin examen, y la placa municipal de rodaje.

FORMA DE CONDUCIR EL VEHICULO

Está centralizada en un único puño giratorio en el manillar accionado con la mano derecha. El conductor es dueño permanente del control del mismo y su maniobra es posible; incluso con gruesos guantes. Con el citado puño en posición de reposo, el motor queda al «ralenti», y el descompresor cerrado. Cuando se gira hacia el exterior, el motor se descomprime, es decir, que no opone más que una débil resistencia al arranque, pero no funciona. Cuando se gira hacia uno mismo actúa sobre los gases y permite variar el régimen del motor, y en consecuencia, la velocidad puede regularse a voluntad. El límite máximo de velocidad, en llano, está reglamentado, por construcción, a 40 km. hora, que nunca debe rebasarse so pena de exponerse a las sanciones correspondientes.

5

La «Mobylette-GAC» lleva dos frenos. La palanca de mando del freno trasero está situada a la izquierda en el manillar. Aquellos no deben entrar en acción, a ser posible, sin que el puño giratorio esté en la posición de reposo, ya que el mejor frenado está asegurado por el motor.

La «Mobylette-GAC» puede eventualmente utilizarse como una bicicleta; para ello, es preciso desconectar el motor de la rueda trasera, haciendo girar el botón situado sobre la polea de pedalier, en sentido contrario a las agujas del reloj (Fig. 1).

Para conectar nuevamente el motor, es preciso realizar la operación inversa.

A veces, y con el fin de facilitar esta maniobra, es conveniente hacer avanzar o retroceder unos centímetros el vehículo (o simplemente hacer girar en un sentido u otro la rueda trasera, si el vehículo está sobre el trípode), para que los dentados coincidan.

Antes de montar en la «Mobylette-GAC», recomendamos regular la posición del manillar y sillín, puesto que permiten posturas muy variadas. El manillar es regulable en orientación; para ello, basta aflojar con una llave de 10, las tuercas que sujetan los collares de fijación (Fig. 2). La posición del sillín debe ser más baja que en una bicicleta normal, para que el conductor pueda posar los pies en el suelo, sin ninguna dificultad.

Llenar el depósito con una mezcla autolubrificante de gasolina y aceite. Aconsejamos una mezcla del 5 al 6 % de aceite REPSOL 2 T, lo que representa el contenido de 2,5 tapones del depósito «Mobylette-GAC» por cada litro de gasolina. En caso de no disponer de aceite REPSOL 2 T, recomendamos la utilización de FINAMIX al 2 %/o, lo que representa un tapón del depósito por litro de gasolina.

ARRANQUE Y PARADA

Para poner en marcha el vehículo, abrir el grifo de carburante, situado en la base del depósito (Fig. 3). Maniobrar el puño giratorio hacia el exterior a tope. Montar sobre la máquina, pedalear algu-

nos metros, y accionar el puño giratorio hacia uno mismo. El motor debe arrancar normalmente.

G. A. C. S. A., ha lanzado al mercado, Julio 1975, un nuevo modelo AV 72, que lleva en el puño izquierdo, una manetilla para descomprimir el motor, quedando el puño giratorio derecho, únicamente como acelerador. Tiene la ventaja de facilitar la maniobra de puesta en marcha.

Con tiempo frío y para facilitar el arranque, es conveniente accionar la palanca que mueve el starter, palanca que se halla situada sobre el manillar, al alcance del pulgar izquierdo. Esta maniobra puede realizarse sin soltar las manos. No se debe retener esta palanca, más que breves instantes, volviendo automáticamente a su posición, gracias a la acción de un resorte. La operación descrita se debe ejecutar sólo cuando las condiciones atmosféricas la exijan y en caso de rateo de motor como se indica en la página 22.

Los modelos provistos de un doble embrague automático «Dimo-



FIGURA 1



FIGURA 2

by», llevan un embrague ciclo y un embrague motor. El funcionamiento del primero, depende únicamente de la velocidad de la máquina.

En el arranque, la «Mobylette-GAC» se comporta como una simple bicicleta, pero para echar a andar, es preciso accionar sobre



FIGURA 3

los órganos de mando, como se ha explicado anteriormente, y cuando la velocidad alcanza unos 6 km. por hora, el embrague entra en acción y el motor comienza a girar. Se pueden en este momento, abrir los gases, girando el puño de mando hacia uno mismo. Cuando la velocidad desciende nuevamente a 6 km. por hora, bien sea por frenado o por una disminución de régimen producida al cerrar los gases, sin descomprimir, el embrague se desconecta y libera al motor de la polea de arrastre. Con el puño giratorio en posición de reposo, el motor continúa girando al «ralentí».

Como el segundo embrague funciona según el régimen del motor cuando la máquina está parada, con el motor al «ralentí», basta que

el conductor abra los gases para que este segundo embrague entre en acción, y haga marchar progresivamente la «Mobylette-GAC».

Los modelos provistos de «Dimoby», se pueden poner en marcha sobre trípode. Se realiza el arrastre del motor, con un golpe de pedal, por medio del embrague. Cuando el motor arranca, se frena la rueda trasera, y el motor continúa girando al «ralentí». Basta, a continuación, abrir los gases, para poner en circulación el vehículo. Esta manera de arrancar es recomendable, particularmente en cuesta.

Existe otra forma de arranque fácil sobre trípode, particularmente recomendable, en caso de que el descompresor funcione irregularmente o no funcione, como en el caso de rotura de cable. Se gira el volante magnético con la mano en sentido contrario a las agujas del reloj, hasta que se encuentre una firme resistencia al giro. En este momento el pistón se encuentra en las proximidades del punto muerto superior. Se vuelve el puño giratorio hacia uno mismo, es decir, a posición de aceleración máxima y con un enérgico golpe de pedal, el motor arranca fácilmente.

En los modelos de cambio automático de velocidad «Mobymatic» la desmultiplicación es seleccionada automáticamente, por la misma máquina, según las condiciones del trazado de la ruta o calzada.

En ruta, la velocidad se regula por medio del puño giratorio. Para desacelerar el vehículo, llevar el puño a la posición de reposo, y accionar los dos frenos, si es necesario, recordando que, en esta posición, el motor da el máximo de frenado.

La parada total se obtiene descomprimando, por una rotación a fondo y hacia el exterior del puño giratorio. Recuérdese que en los grandes descensos, el motor constituye el mejor de los frenos, permitiendo, con los gases cerrados, descender pendientes considerables, a una velocidad razonable. En los descensos largos, no se debe cerrar el grifo de carburante, para no suprimir el engrase del motor.

La «Mobymatic» sube todas las cuestas sin pedalear.

Al parar, no se olvide de cerrar el grifo de carburante.

Y como compendio y resumen de todo lo dicho, solamente resta añadir que, en la conducción de cualquier vehículo **LA PRUDENCIA ES LA REGLA DE ORO**. Siguiendo este consejo se evitarán muchos disgustos.

RODAJE

Nuestros motores poseen cilindros con paredes extremadamente duras, de aluminio cromado, y se montan con un juego mínimo a la salida de los talleres, por lo que el motor no puede rendir a plenitud de potencia, hasta pasados los 500 primeros kilómetros. El motor da su máxima potencia a los 2.000 kilómetros.

El rodaje debe efectuarse correctamente, utilizando la máquina en condiciones normales, sin fatigarla ni calentarla excesivamente en las subidas; por otra parte, se recomienda no utilizar demasiado tiempo, el motor a régimen elevado.

Durante este período de rodaje, recomendamos la utilización de una mezcla de carburante equivalente al contenido de 3 tapones del depósito de Mobylette, de aceite REPSOL 2 T, por cada litro de gasolina y empleando el FINAMIX, 2 tapones de depósito por litro de gasolina.

MUY IMPORTANTE.—Las Mobylettes que circulan en zonas de una altitud superior a los 250 metros sobre el nivel del mar y no tengan fuertes porcentajes en su recorrido habitual, una vez concluido el rodaje, es decir, realizados los primeros 500 kilómetros, les interesa ensayar un «gicleur» de número inferior al que llevan puesto. Su motor ganará en rendimiento y disminuirá su consumo.

ENTRETENIMIENTO

ENGRASE

Horquilla telescópica

Engrasarla cada 1.000 Km. aproximadamente, con una bomba a presión por medio de los engrasadores dispuestos al efecto en los montantes de la misma. (Recomendamos grasa superior grupo 2.^o reversible) (Fig. 4). (Ver en la pág. 26 «Cuadro General de Engrase»).

Cadenas

No circular nunca con una cadena seca. Desmontarla cada 1.500 kms. recorridos, limpiándola con petróleo, frotando con un cepillo. Secarla con trapo limpio y a continuación sumergirla en un baño caliente de grasa durante unos minutos. Dejar escurrir la grasa sobrante y, si fuera necesario, pasarla con un trapo limpio ligeramente. Volver a montarla en el vehículo.

No tensar nunca la cadena excesivamente (riesgo de romperse), pero, tampoco dejarla flotando (riesgo de saltarse).

Comprobar la buena alineación de la rueda trasera.

No engrasar nunca una cadena sucia, pues la grasa mezclada con el polvo a la suciedad trabaja como si fuera esmeril.

Pedaler

Cada 2.000 Km. aproximadamente, engrasar los cartuchos de agujas por medio del engrasador izquierdo del eje, con grasa superior grupo 2.^o reversible (Fig. 5). (Ver en la página 26 «Cuadro General de Engrase»).



FIGURA 4

Doble embrague automático «Dimoby»

Engrasarlo cada 1.000 Km. con una bomba a presión, por medio del engrasador situado en el centro de la campana exterior con grasa superior del grupo 2.^o reversible (Fig. 5). (Véase la pág. 26 «Cuadro General de Engrase»).

10

11

Moyús

Los moyús delantero y trasero deben ser engrasados sin exceso, cada 6.000 Km., con grasa del grupo 8.^o de base litica. (Ver en la pág. 26 «Cuadro General de Engrase»).



FIGURA 6

Cambio de velocidades automático «Mobymatic»

En los modelos provistos de este dispositivo se engrasan simultáneamente, el doble embrague y el cambio de velocidades, por medio del engrasador central de la campana exterior de embrague. En estos modelos, se recomienda un engrase cada 1.000 Km. aproximadamente, con grasa superior del grupo 2.^o reversible.

Cada 2.000 Km. o siempre que se aprecie una marcha anormal del variador, conviene realizar un engrase y limpieza a fondo. Para ello, desmontar la correa (Fig. 7) y con ayuda de una espátula o alambre embadurnado en grasa limpiar y engrasar cuidadosamente cada uno de los tres alojamientos y bolas correspondientes, situados entre la campana interior de embrague y la cara móvil de la polea del variador. No hace falta, ni es recomendable, desmontar el variador, pues el engrase y limpieza, realizados como se indica arriba, dan el mismo resultado que si se hicieran con el variador desmontado. (Ver en la pág. 26 «Cuadro general de engrase»).

Varios

Engrasar cada 1.000 Km. el desmultiplicador del cuenta-kilómetros. Engrasar, de tarde en tarde, las articulaciones de los diversos mandos y las entradas de los cables, con la ayuda de un pincel.

DECALAMINAJE

La mezcla del 5 al 6 %, recomendada, no provoca más que ligeros depósitos de calamina, fáciles de limpiar, si el aceite empleado es el REPSOL 2 T, o el FINAMIX al 2 %.

Cada 6.000 Km. se procederá al decalaminaje del escape, desmontándolo y limpiándolo con la ayuda de un cepillo raspador (Fig. 6 y 7). Cada 12.000 Km. es necesario hacer un decalaminaje más completo, quitando la calamina depositada en la parte superior del pistón y en el fondo de la culata, así como en la lumbrera de escape. Para ello, se desmontan los cubrecadenas, se desconecta el cable de bujía, el cable del descompresor, la llegada de carburante, la bujía y el tubo de escape completo. Soltar el tornillo de fijación al cuadro (llave de 12), desmontar la culata (llave de tubo de 10) y se limpian la encimera del pistón en el punto muerto superior, las lumbreras de escape y pote silencioso. Las cifras de 6.000 y 12.000 Km. no deben tomarse como absolutas, por lo que se procederá al decalaminaje cuando se adviertan los siguientes síntomas:



FIGURA 6



FIGURA 7

12

13

Reglaje de frenos

El reglaje de los frenos se efectúa en el manillar (tornillo y tuerca moleteados) (Fig. 10).

Bujía

Recomendamos a nuestros clientes el empleo de una bujía del mismo tipo y marca que se monta en ORIGEN. En caso de falsas explosiones o dificultades en el arranque, desmontar la bujía, limpiarla y verificar la separación de electrodos, que debe ser de



FIGURA 10

4/10 de mm. Una bujía muy seca y de un tinte blanquecino indica exceso de aire. Por el contrario, una bujía sucia indica mezcla demasiado rica. Conviene, en este caso, cambiar de «gicleur» existente, por otro de paso más reducido, bajo reserva de que la suciedad de la bujía, no sea originada por la calamina del motor y del escape o por un exceso de aceite en el carburante.

Si el recorrido a efectuar es muy corto debe colocarse una bujía más caliente «FIRESTONE-F. 27».

Volante alternador y alumbrado

El volante alternador «Navis» asegura el encendido del motor y el alumbrado.

Se compone de una bobina exterior de alta tensión fijada a la parte inferior del depósito mediante 2 tornillos y un volante magnético sujeto por dos tuercas sobre el cárter motor.

En el interior de este volante van montados (Fig. 11): El inducido de excitación (1), el inducido de alumbrado (2), el condensador (3) y el disyuntor (4). Este plato permite el acceso a los platinos sin preocuparse del calaje de la leva sobre el árbol motor. Destornillar para ello, la tuerca central, que tiene paso de rosca izquierdo, y retirar el volante. La leva que no está unida al plato más que por sus pasadores de arrastre, queda fija sobre el árbol, por lo que su calaje inicial sobre el motor no cambia. Una vez desmontado el volante, el acceso a los platinos es muy fácil. La separación entre los platinos es de 3 a 4/10 de mm. Si se quiere por una razón cualquiera, desmontar la leva del árbol motor, soltar la tuerca que la fija y utilizar el extractor de leva especial 27316 (Ø 26 x 1). No golpear nunca sobre la extremidad del árbol para sacar la leva. La



FIGURA 11

«Mobylette-GAC», está ajustada a 2,50 mm. de avance a la chispa. El volante no necesita más cuidado que la comprobación periódica de la separación de los platinos.

Salvo el ajuste de los platinos, las reparaciones del volante alternador, deberán siempre ser confiadas a un especialista competente.

Carburador y filtros

El carburador, bien reglado, debe asegurar una carburación correcta. Está provisto de un filtro silencioso de aspiración y de un starter, que permite un arranque correcto a cualquier temperatura.

CARACTERÍSTICAS DEL CARBURADOR

El nuevo carburador que montamos a partir de 1975, en todos los modelos, es el siguiente:

A12TF	58.001	612	20	3.983
-------	--------	-----	----	-------

En todos estos carburadores, existe un tornillo de reglaje de «ralenti», que se debe atar para aumentar la velocidad del «ralenti» (Fig. 12), después de haber retirado el cubrecadenas izquierdo. Es preciso señalar que, el cable de gas debe tener un pequeño juego, que impida la apertura del «voilet», al girar el manillar.

Para limpiar el «gicleur», retirar el cubrecadenas izquierda y el cárter de protección de polea, y soltar el «gicleur» con una llave de 9 (Fig. 13).

La «Mobylette-GAC» lleva dos filtros: un filtro principal entre el depósito de gasolina y el grifo, y otro de seguridad, a la entrada de la cuba. Para desmontar este último (leva de 9), retirar primero el cubrecadenas derecho (Fig. 14). Verificar la limpieza de los filtros, después de todo desmontaje o en caso de que no llegue carburante.

Alumbrado

Está asegurado por el volante alternador. Utilizar las siguientes lámparas:

FARO.—Modelo AV-52 - 6V - 6/6 W.
Modelos restantes: 6V - 10/10 W.
PILOTO.—Todos los modelos: 12V - 0,5 A.
INTERMITENCIA.—Modelo AV-70 - 12V - 10 W.
Modelo SP-96 - 6V - 10 W.
STOP.—Modelo AV-72 - 12V - 10 W.

Las canalizaciones eléctricas deben vigilarse y conservarse en buen estado.

Timbre eléctrico

El reglaje del timbre eléctrico se efectúa mediante el tornillo, situado en la parte central anterior del mismo (Fig. 15).

El modelo AV-52 lleva timbre eléctrico de color negro (potencia 6 W), para diferenciarlo del resto de los modelos, color blanco (potencia 10 W).

Límites de ruidos

Según la Orden del Ministerio de Industria, fecha 10 julio 1965 (B. O. E. del 16) el límite superior admisible para los ruidos emitidos por los motores de Ciclomotores es de 80 fonos.

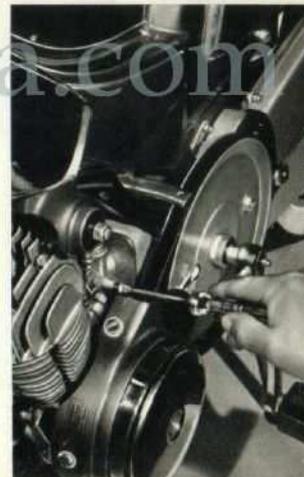


FIGURA 12

Nuestros «MOBYLETTE-GAC» salen de fábrica a 76 fonos. Contra la opinión de algunos, un buen escape de gases con un silencioso adecuado, economiza el consumo de gasolina y aumenta la potencia de motor.

Conviene, por tanto, conservar limpio y en buen estado tanto el tubo de escape como el silencioso del motor.

INCIDENTES EN RUTA

Las averías o incidentes importantes, durante la marcha del vehículo, son muy raros. Sin embargo, puede haberlos de poca monta y es conveniente saber remediarlos con la mayor rapidez posible.



En el caso de que el motor se pare o produzca falsas explosiones, el incidente debe tener, muy probablemente, su origen en el encendido o en la carburación. Para localizarlo, recomendamos operar de la forma siguiente:

- Comprobar si hay carburante en el depósito.
- Si el motor hace falsas explosiones o «ratea», tirar del starter sin esperar a que se pare. Si reacciona y vuelve a fallar soltando el starter, se trata del «gicleur» o surtidor del carburador que está sucio o está obstruido.—Se procederá a su limpieza como se muestra en la fig. 13.

FIGURA 13

- Encendido.**—Verificar y comprobar si la bujía está sucia. En caso afirmativo, desmontarla y limpiarla con gasolina y raspar con papel de lija, los puntos de los electrodos de la bujía, y dejar la separación de dichos electrodos entre 0,4 y 0,5 milímetros. Comprobar que ya no existe suciedad alguna en la bujía, y volver a montarla en su sitio.

FIGURA 14



Si la bujía se encuentra en buen estado y la separación de los puntos de los electrodos es correcta y no se produce el encendido: Comprobar y asegurarse de que el hilo o cable que sale del volante magnético y va a la bobina exterior, no está cortado. Comprobar y cerciorarse de que el hilo o cable de la bujía no está cortado.

Si, a pesar de estas precauciones, no salta la chispa en la bujía, conviene llevar el vehículo a un servicio «MOBYLETTE-GAC», donde se serán revisados los platinos del volante magnético, cuya separación debe de estar comprendida entre 0,3 y 0,4 milímetros, así como el avance al encendido ha de estar a 2,5 mm.

Y, a continuación, limpiar bien el interior del rotor del volante donde un corto-circuito originado por algún cuerpo extraño o suciedad pudiera ser el motivo del incidente o de la avería.

23

- Carburación.**—Comprobar y cerciorarse de que la gasolina llega bien al carburador. Para ello primero, cerrar el grifo de paso de la gasolina; luego, soltar el tornillo que sujeta la tapa de la cuba del carburador; después, abrir el grifo de paso de gasolina y observar si ésta cae fácilmente a chorro continuo. En caso contrario, cerrar nuevamente el grifo de la gasolina, limpiar según fig. 14.

Si la gasolina no cayera al filtro, soplar por el tubo de goma para ver de librar la obstrucción que pudiera existir en el grifo o en el filtro del mismo. Si no fluye el carburante, soltar el grifo y limpiarlo. Un «gicleur» o surtidor que acaba de limpiarse, puede obstruirse repetidas veces, si el carburante contiene agua o cuerpos extraños.

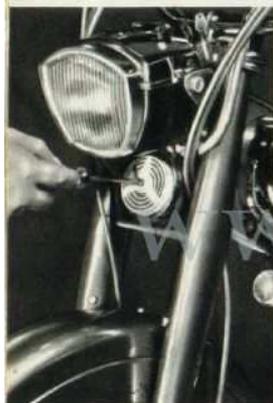


FIGURA 15

Si el carburador está «ahogado» es que una impureza o suciedad se ha introducido en él, e impide a la aguja del flotador descansar en su asiento. Basta limpiar todo y volver a colocarlo en su sitio, teniendo cuidado de que la punta afilada de la aguja se posicione hacia arriba. Si la aguja estuviera desgastada o estropeada, conviene sustituir la misma o todo el flotador.

- Cuando el motor «ratea», ello es debido a un exceso de aire. Buscar de qué puede provenir la entrada extraña del aire;

un exceso de acumulación de colamina en el escape, en cuyo caso conviene limpiar éste.

- Si en su Mobylette el consumo aumenta anormalmente. Cambiar la tapa de cuba y el flotador. Es importante el mantener el nivel de gasolina en el carburador.

RECOMENDACIONES

Reglaje del carburador.—Conviene recordar que los cambios atmosféricos pueden influir en el funcionamiento del carburador, sin que el reglaje del mismo sea la causa. Asimismo es preciso tener en cuenta que la carburación no es perfecta mientras el motor está frío. Recomendamos no variar este reglaje.

Carburante.—No verter el aceite directamente en un depósito vacío, sin antes haber introducido algo de gasolina. De lo contrario se podría entaponar el «gicleur» o surtidor del carburador. Tampoco se podría realizar una buena mezcla.

Es mejor, para una buena mezcla, verter la gasolina ya previamente mezclada con el aceite.

Aceite de mezcla.—Es recomendable que al repostar, no se mezclen carburantes que contengan distintas marcas de aceite.

Recomendamos con insistencia, la utilización, en la mezcla de carburante, de aceite especial para motores de dos tiempos, marca «REPSOL 2-T», de lo contrario se ocasionarían frecuentes perturbaciones en la carburación. (Ver en la pág. 26 «Cuadro general de engrases»). En caso de no disponer de este aceite utilizar el FINAMIX.

DESMONTAR Y VOLVER A MONTAR EL VEHICULO O PARTES DEL MISMO

Muy importante.—Nuestros vehículos salen de fábrica debidamente comprobados y examinados. Recomendamos, muy encarecidamente, a todos nuestros agentes y usuarios de nuestros Ciclomotores «MOBYLETTE-GAC», que al desmontar cualquier pieza o parte del vehículo, pongan MUCHA ATENCION al orden en que estaban montados, para volver a montarlos en las debidas condiciones y siguiendo el mismo orden inverso, o sea en el mismo orden en que lo estaban al salir de fábrica.

NOTA.—La fábrica se reserva la iniciativa de introducir, sin previo aviso, todas aquellas modificaciones que estime convenientes para una mejora de la calidad y presentación de sus Ciclomotores «MOBYLETTE-GAC».

