

DESCRIPTION DU CYCLOMOTEUR TYPE "MOBYMATIC" Type A.U.78

CONSTRUIT PAR "LA MOTOCOMFORT"  
16, Rue Lesault  
PANTIN (Seine)

-----  
APPAREIL CONSTITUE PAR UNE BICYCLETTE MUNIE D'UN MOTEUR DE SECOURS  
-----

MARQUE - MOTOCOMFORT

TYPE A.U.78

GENRE - Cyclomoteur

NOMBRE DE PLACES ASSISES (Y compris le conducteur) 1

NOM ET ADRESSE DU CONSTRUCTEUR - LA MOTOCOMFORT - 16, Rue Lesault  
PANTIN - (Seine)

1. - CONSTITUTION GENERALE DU VEHICULE

NOMBRE DE ROUES - Deux

ROUES MOTRICES - Arrière

CONSTITUTION DU CADRE - Cadre coque en tôle emboutie soudée formant réservoir  
à sa partie supérieure avant.

FOURCHE - Télescopique

ROUES - 4 rayons munies de pneumatiques de 23 x 2

PEDALIER - 4 roue de 38 dents. Cette roue entraîne par l'intermédiaire  
d'une chaîne à rouleaux, un pignon à roue libre de 20 dents  
solidaire du moyeu arrière

EMPLACEMENT ET DISPOSITION DU MOTEUR - Devant le pédalier

2. - DIMENSIONS ET POIDS -

EMPAITEMENT EXTREME - 1m.09

DIMENSIONS MAXIM. DU VEHICULE - Longueur 1m.71 - Largeur 0m.60

HAUTEUR LIBRE AU DESSUS DU SOL - 0m.11

POIDS DU VEHICULE - 41.8 kg

3. - MOTEUR -

TYPE A EXPLOSION - Cycle à 2 temps monocylindrique

ALESAGE 39 mm - Course 41.8 mm. - Cylindrée 49.933 cm<sup>3</sup>

Taux de compression - 7

PUISSANCE ADMINISTRATIVE - 1 Cv

CARBURANT NORMALEMENT UTILISE - Mélange essence - huile deux temps

RESERVOIR - Contenance 4 litres 850 - Fermé par un bouchon en matière  
plastique

REGIME DE ROTATION DU MOTEUR - Maximum 3.400 T/m correspondant au couple  
maximum 2.500 T/m. Correspondant à la puissance maximum 3.400 T/M;

ECHAPPEMENT - Un tube du type "Tromblon" d'un diamètre croissant progressive-  
ment de 24 à 65 mm, de 250 mm de long, débouche dans un pot  
cylindrique d'un volume égal à 0 litre. 735. Le pot contient 1 tube

et 2 diaphragmes percés de trous délimitant 3 chambres de détente de volumes différents. La sortie est effectuée par un tube de 20 mm. diamètre intérieur, et de 45 mm. de long. Le volume total du dispositif d'échappement est de 1 litre 175.

ALIMENTATION DU MOTEUR -- Carburateur GURTNER AR 10 DSF. A niveau constant commandé par poignée tournante à main droite. Dispositif de départ commandé par un levier au guidon à main gauche. Le carburateur est muni d'un silencieux d'aspiration.

ALLUMAGE -- Par volant magnétique NOVI haute tension.

GRAISSAGE -- Par mélange d'huile à l'essence.

REFROIDISSEMENT -- Par air

MISE EN MARCHÉ -- Un décompresseur est conjugué avec la poignée tournante droite, commandant les gaz.

#### 4. - TRANSMISSION DU MOUVEMENT. -

EMBAYAGE -- Du type centrifuge, entrant en action automatiquement quand la vitesse de la machine atteint 6.5 Km/H

TRANSMISSION -- Une poulie solidaire de l'arbre moteur entraîne par l'intermédiaire d'une courroie trapézoïdale de 13 x 8, une poulie concentrique à l'axe de pédalier, cette dernière solidaire à volonté d'un pignon de 11 dents entraîne, par l'intermédiaire d'une chaîne à rouleaux au pas de 12.7 une roue de 54 dents solidaire du moyeu arrière de la bicyclette.

DISPOSITIF DE POINT MORT -- Un levier situé dans la poulie de pédalier la rend solidaire à volonté du pignon de 11 dents. Ce dispositif permet l'utilisation en bicyclette.

La NOBYMATIC comporte un changement de vitesse automatique par poulie extensible commandée par billes centrifugées. Un dispositif de blocage assure trois rapports de vitesses, le moteur est monté basculant autour d'un axe supérieur. Il est guidé dans son déplacement par un compas d'articulation qui s'accroche au cadre. Un ressort tendeur le repousse vers l'avant et assure la tension de la courroie.

DEMULTIPLICATION DE LA COURROIE --

$$1^{\text{ère}} \text{ vitesse} - \frac{205}{53.7} \times \frac{54}{11} = 18.74$$

$$2^{\text{o}} \text{ vitesse} \quad \frac{205}{71.45} \times \frac{54}{11} = 14.08$$

$$3^{\text{o}} \text{ vitesse} \quad \frac{205}{89.2} \times \frac{54}{11} = 11.28$$

Avec des pneumatiques de 23 x 2 ( dont la circonférence de roulement sous charge est de 1 m.00) au régime du moteur de 1.000 tours minute, la vitesse atteinte est de : 1<sup>ère</sup> vitesse 5.75 Km/H  
2<sup>ème</sup> vitesse 7.65 Km/H - 3<sup>ème</sup> vitesse 9.6 Km/H.

Au régime maximum du moteur, la vitesse maximum du véhicule ressort à 32.7 Km/H.

INDICATEUR DE VITESSE -- Encastré dans le phare.

5. - S U S P E N S I O N -- AVANT -- Fourche télescopique  
ARRIÈRE -- Du type coulissant

6. - F R E I N A G E

FREIN AVANT - A tambour avec segments intérieurs, diamètre 100 mm commandé par un levier à main droite.  
FREIN ARRIERE - A tambour, avec segments intérieurs, diamètre 100 mm commandé par un levier à main gauche.  
SURFACE DE FREINAGE - Avant et arrière : 42 cm<sup>2</sup>

#### 7.- ECLAIRAGE ET SIGNALISATION

EQUIPEMENT ELECTRIQUE - Le volant magnétique alimente sous 6 volts un phare de 100 mm de diamètre à lampe jaune et une lanterne arrière rouge qui complète l'équipement.  
CATADIOPTRE - Le véhicule est muni d'un catadioptre agréé par l'administration sous le n° T.P.C.89

#### 8.- D I V E R S

Le volant magnétique alimente un avertisseur constitué par un timbre électrique.

Chaque cyclomoteur est muni d'une plaque métallique fixée sur la patte supérieure gauche du moteur portant le nom du constructeur, la cylindrée, le type, le numéro du moteur, ainsi que l'indication du lieu et de la date de sa réception par le Service des Mines.

Le numéro du moteur est indiqué sur une plaque fixée à l'avant du cylindre.

Le numéro de chaque cyclomoteur est frappé sur la patte arrière gauche.

Chaque cyclomoteur porte sur la douille de direction, une plaque avec le nom et l'adresse du constructeur.

Le numérotage dans la série du type a commencé au n° I.500.004.

#### PROCES VERBAL DE RECEPTION

Il résulte des constatations effectuées à la demande du Constructeur le 12 Mars 1956, que le véhicule n° I.500.004 à moteur n° I.500.004 ci-dessus décrit et présenté comme prototype d'une série MOTOCONFORT type A.U.78 satisfait aux dispositions des articles 69 à 733, 10<sup>8</sup> et 194 à 199 du Décret du 10 Juillet 1954 portant règlement général sur la police de la circulation routière (Code de la route) et des arrêtés ministériels pris en application.

A Paris, le 27 Mars 1956  
P.L'Ingénieur des T.P.E. (Mines)  
L'Inspecteur des Automobiles

Vu et approuvé  
Enregistré sous le n° LA 163-56  
A Paris, le 27 Mars 1956  
L'Ingénieur en Chef des Mines,

(Signé : CHABOT)

(signé : HELIOT)