

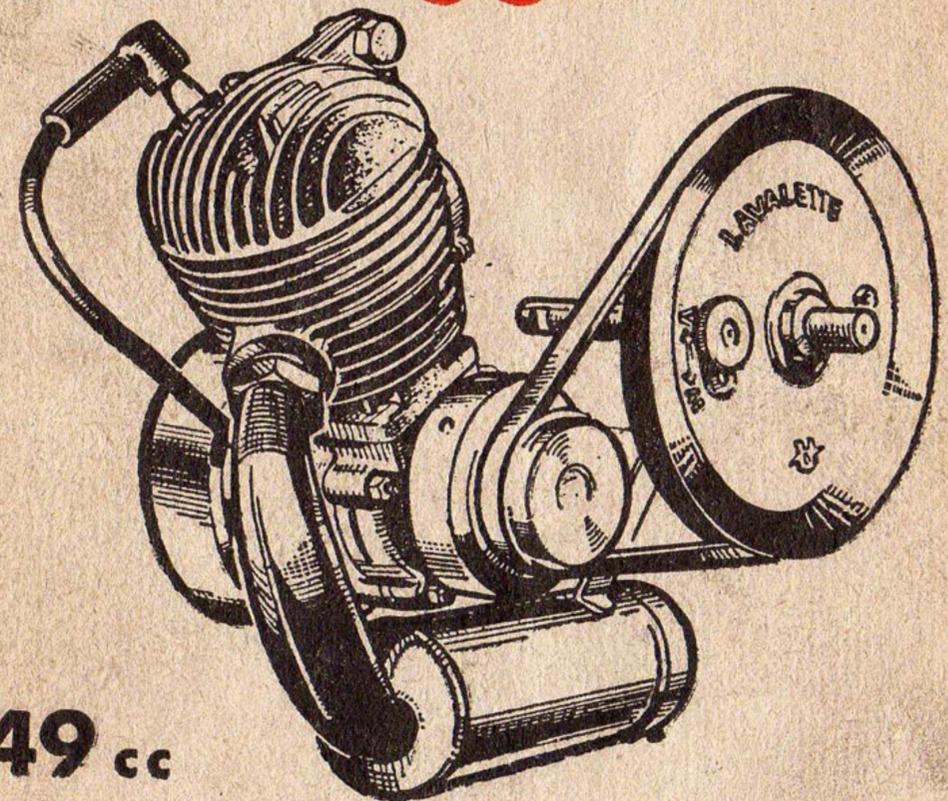
NOTICE D'ENTRETIEN DU MOTEUR LAVALETTE

GRAISSAGE EXCLUSIF



"MIX-COURSE"

AMM
"50"



49 cc

1 CV. 8 - AVEC EMBRAYAGE AUTOMATIQUE

POUR CYCLOMOTEURS



A.C. LAVALETTE

32, Av. MICHELET
St-OUEN (Seine)
Tél. : MON. 99-60

Avant-Propos

Cher Client,

Vous êtes l'heureux propriétaire d'une machine équipée d'un moteur *Lavalette*, et vous désirez obtenir le maximum de satisfaction de votre véhicule, ce qui est bien normal.

C'est précisément dans ce but que nous avons édité cette notice destinée avant tout à mieux vous faire connaître les possibilités de notre moteur et aussi à mieux l'entretenir et à le graisser convenablement.

Assurez également à ce moteur un rodage correct dans les conditions décrites plus loin; vous accroîtrez son rendement et sa longévité.

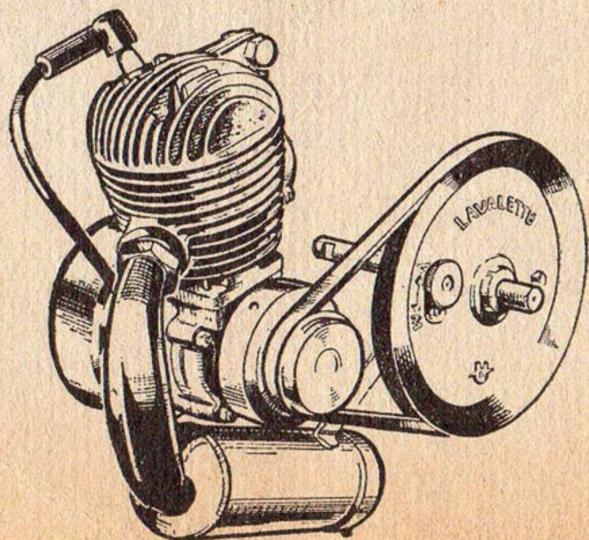
Nous avons également rassemblé quelques conseils pratiques qui vous seront de la plus grande utilité.

Croyez que les quelques instants que vous passerez à lire attentivement cette notice ne seront pas du temps perdu: votre moteur mérite bien cela.

Moteur " AML 50 "

— 49 cc - 1 CV 8 —

avec embrayage automatique



Notice " AML 50 " (usager)

	Pages
I. — CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES	2
II. — CONSEILS AVANT LA MISE EN ROUTE	3
III. — MISE EN ROUTE	3
IV. — CONSEILS DE CONDUITE	4
a) Période de rodage.	
b) Après rodage.	
V. — GRAISSAGE DU MOTEUR	4
— Rodage.	
— Après rodage.	
VI. — GRAISSAGE DES ORGANES MOTEUR	4
VII. — RÉGLAGES ET ENTRETIEN	4
— Opération de décalaminage.	
— Réglage ralenti du carburateur.	
— Réglage des mâchoires de l'embrayage.	
— Réglage de la tension de courroie.	
VIII. — INCIDENTS ÉVENTUELS ET REMÈDES	6
a) Le moteur ne démarre pas.	
b) Le moteur ne marche pas correctement.	

I. — CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Cycle : 2 temps.

Cylindrée : 49,6 cm³.

Alésage : 40 mm.

Course : 39,6 mm.

Taux de compression : 6,1 à 1.

Puissance effective : 1,8 CV.

Vitesse de rotation : 4.800 t/m à 40 km/heure.

Vitesse route en palier : 40 km/heure.

Vitesse route pleine puissance : 55 km/heure.

Consommation : 1,8 L/100 km à 40 km/heure.

Culasse :

En Alpax, avec chambre d'explosion hémisphérique et ailettes très profondes assurant un refroidissement efficace. Position inclinée de la bougie assurant son meilleur refroidissement.

Piston :

En alliage léger hypersilicé, du type bombé.

Cylindre :

En fonte spéciale non chemisée, type double transfert (traité par phosphatation spongieuse auto-lubrifiante).

Embiellage :

La bielle est montée à la tête sur 14 aiguilles apérées et guidées, dans une cage bronze traitée, sur une rondelle bombée et traitée, emmanchée sur le maneton.

Le pied de bielle est monté sur aiguilles.

Carter :

Deux parties assemblées par vis et emboîtement (un joint assure une parfaite étanchéité).

Embrayage :

Entièrement automatique-progressif (système centrifuge).

Volant magnétique Lavalette :

Type : VM/BB.

Débit : 10 watts sous 6 volts, fournit l'allumage et l'éclairage.

Ecartement des vis platinées : 0,45 à 0,5 mm.

Avance à l'allumage : 4,1 à 4,5 mm.

Les ampoules à employer sont :

— A l'avant : 6 V. 1 ampère.

— A l'arrière : 12 V. 0,4 ampère.

Bougies :

a) Pour une utilisation courante du moteur :

FL 14 E 101	Bh. W 175 T I	A.C. 44 L
-------------	---------------	-----------

Floquet	Bosch	A.C.
---------	-------	------

b) Pour une utilisation poussée du moteur :

FL 14 F 101	Bh. W 225 T I	A.C. 42 L
-------------	---------------	-----------

Floquet	Bosch	A.C.
---------	-------	------

Carburateurs :

Type : Viel.

Gicleur de marche normale : 53.

Starter automatique.

Type : Zénith 12 MS.

Gicleur principal : 52.

Gicleur de ralenti : 40.

Coiffe : OB.

II. — CONSEILS AVANT LA MISE EN ROUTE

Tous les préliminaires pour la mise en état de marche du moteur doivent être exécutés par le vendeur.

Vérifier que les proportions huile-essence sont respectées rigoureusement comme indiqué au chapitre V (Graissage).

Un mauvais mélange huile-essence peut entraîner la détérioration rapide du moteur après un temps très bref d'utilisation.

Ne jamais utiliser de supercarburant.

III. — MISE EN ROUTE

a) Ouvrir le robinet d'essence.

b) Lever la tirette du starter automatique pour le carburateur Viel ou fermer le volet d'air pour le carburateur Zénith (le moteur venant de fonctionner, ou l'été par temps chaud, cette manœuvre ne sera pas à exécuter).

c) Vérifier si l'écrou de mise en position de la poulie de pédalier est à la position V (Verrouillage).

d) Tourner légèrement la poignée des gaz et, en deux ou trois tours de pédale, le véhicule démarrera.

(Quand vous tournerez la poignée des gaz afin d'augmenter votre vitesse, un dispositif est prévu pour supprimer l'action du starter (carburateur Viel seulement); avec le carburateur Zénith, ouvrir le volet d'air.

Pour s'arrêter, couper les gaz (c'est-à-dire ramener le moteur au ralenti) et freiner, votre cyclomoteur s'arrêtera et votre moteur continuera à tourner. Le moteur tournant, quelques tours de pédale et en mettant les gaz progressivement, vous repartirez sans autre manœuvre.

Nota. — Le démarrage du moteur peut s'effectuer à l'arrêt, le cyclomoteur étant sur béquille.

Exécuter les opérations « a) b) c) » décrites précédemment, ouvrir légèrement les gaz et donner un coup de pédale énergique.

IV. — CONSEILS DE CONDUITE

A) Période de rodage :

La bonne marche et la longévité du moteur dépendent d'un bon rodage et c'est pourquoi nous vous conseillons de respecter les conditions suivantes :

Les premiers 500 kms seront effectués à une vitesse de 30 km/heure.

Le moteur après une longue côte et par temps chaud demandera des ménagements, particulièrement sur un long parcours.

De 500 à 1.000 km, le moteur nécessitera encore quelque attention.

Il faut éviter de soutenir une vitesse élevée; quelques pointes de vitesse alternées par des périodes de refroidissement à allure modérée sont permises.

B) Après rodage :

De longs parcours pourront être effectués à la vitesse de 45 à 50 km/heure.

V. — GRAISSAGE DU MOTEUR

Le graissage est réalisé par mélange d'huile au carburant. Il est important que le mélange soit très homogène et que l'huile et l'essence soient soigneusement brassées avant introduction dans le réservoir.

L'huile que nous vous recommandons est la MOTUL MIX COURSE.

Proportions :

Rodage	{	500 premiers kilomètres	10 %
	{	De 500 à 1.000 kilomètres	8 %
Après rodage	{	Utilisation normale	7 %
	{	Utilisation poussée	8 %

Ne jamais utiliser de supercarburant.

VI. — GRAISSAGE DES ORGANES MOTEUR

Tous les 1.000 km donner quelques coups de pompe au graisseur « lub » de l'axe du pédalier.

Environ tous les 200 km graisser, avec un mélange d'huile et d'essence, le câble de gaz.

Environ tous les 1.000 km faire mettre par votre agent dans les aiguilles de l'embrayage la valeur d'un petit pois de graisse Bosch FTIV 4 ou Esso-Roller Grease N° 2.

VII. — RÉGLAGES ET ENTRETIEN

Environ tous les 1.000 km, il y aura lieu de vérifier l'écartement des électrodes de la bougie, qui devra être environ de 0,4 à 0,45 mm.

Les opérations décrites ci-après ne devront être effectuées que par des motoristes agréés Lavalette.

Le premier décalaminage sera à exécuter aux environs de 1.500 km et par la suite tous les 2.000 km.

Attention au cours d'un nettoyage du moteur de ne pas mettre de liquide gras dans l'embrayage.

Opérations de décalaminage :

Déposer le moteur :

Démonter :

1° le tube d'échappement;

2° la culasse; utiliser un grattoir en métal tendre (cuivre ou aluminium) pour ne pas rayer les pièces en alliage léger. Gratter soigneusement les contours des lumières d'échappement, la chambre d'explosion de la culasse, le dessus du piston. Chassez toutes les particules de calamine.

Ne déposer le cylindre que si les segments sont « gommés dans leurs gorges ». Dans ce cas nettoyer soigneusement les gorges des segments après avoir dégagé ceux-ci à l'aide d'une lamelle de clinquant glissée entre le piston et le segment à enlever.

Décalaminer également le tube d'échappement en particulier au coude. Nettoyer le pot d'échappement.

Resserrer les goujons de cylindre en les bloquant dans les 1/2 carter.

Réglage ralenti du carburateur :

Pour le carburateur Viel : s'effectue à chaud par l'embout réglable placé à la partie supérieure du carburateur. En dévissant cet embout, on augmente le ralenti.

Pour le carburateur Zénith : en vissant la vis de ralenti on augmente la vitesse de ralenti.

Obtenir un ralenti normal est obtenir un bon fonctionnement de l'embrayage.

Serrage des boulons du moteur :

Après fonctionnement, procéder à un serrage des écrous et vis, le moteur étant froid.

Culasse (voir paragraphe).

Réglage des mâchoires de l'embrayage :

Après une période d'utilisation assez prolongée ou si l'embrayage ne donnait pas toute satisfaction, il y aura lieu de faire faire un réglage des mâchoires de l'embrayage par un **motoriste agréé Lavalette**.

Réglage de la tension de courroie :

Pour régler la tension, débloquent les boulons de fixation du moteur et, à l'aide d'un levier, éloigner celui-ci de la boîte de pédalier. Rebloquent ensuite les boulons en vérifiant la mise en ligne des poulies pédalier et moteur.

En appuyant avec la main, la flèche doit être au maximum de 1 cm. La courroie ne devra pas présenter de flèche au repos.

VIII. — INCIDENTS ÉVENTUELS ET REMÈDES

A) Le moteur ne démarre pas :

1° Circuit essence :

a) Il y a suffisamment d'essence dans le réservoir. Le robinet d'essence est ouvert. Le volet starter a bien été mis avant le démarrage, dans ce cas ne pas mettre les gaz. L'essence arrive bien au carburateur. Pour cela déconnecter la tuyauterie d'amenée d'essence et vérifier si celle-ci coule en quantité suffisante. Le gicleur n'est pas bouché; pour cela le retirer du carburateur et le déboucher en soufflant à l'intérieur.

b) Moteur noyé : Si le moteur a été noyé, il faut le ventiler en enlevant la bougie. Pour ceci, fermer le robinet d'arrivée d'essence, vider le carburateur en retirant le gicleur, ouvrir la manette des gaz à fond et faire tourner le moteur en donnant plusieurs coups de pédales. Replacer la bougie.

2° Circuit électrique (vérifier) :

a) Fil de bougie : doit être connecté correctement à la bougie et au volant magnétique (la longueur d'emmanchement dans la borne H.T. devra être, à partir du bord supérieur de celle-ci, d'une longueur de 18 mm). Vérifier également la présence du ressort contact dans la borne H.T. entre le fil et la bobine.

b) La bougie : vérifier qu'elle est propre (non calaminée) et sèche (non noyée). Vérifier que les électrodes présentent un écartement correct (4/10^e) et qu'elles ne sont pas court-circuitées par un dépôt métallique. Si la bougie est encrassée, la nettoyer parfaitement à l'aide d'une brosse métallique et l'essuyer soigneusement avant de la remonter sur le moteur.

3° Essais de la bougie :

Le culot de celle-ci étant mis à la masse, vérifier qu'il se produit bien une étincelle entre les électrodes lors du lancement du moteur par coup de pédales (cycle sur béquille). Si l'étincelle ne se produit pas, changer la bougie. Sans amélioration, vérifier le volant.

4° Volant magnétique :

Voir si le fonctionnement des vis platinées est correct. Pas de dépôt isolant entre les vis. Si l'ouverture des contacts s'effectue au moment voulu. Le condensateur n'est pas claqué, fils coupés, etc...

Éventuellement, voir un spécialiste.

B) Le moteur ne marche pas correctement :

1° Circuit essence :

a) Vérifier que l'essence arrive en quantité voulue au carburateur.

b) Vérifier le filtre à essence du carburateur. Le laver à l'essence pour enlever les impuretés et quelque fois les traces d'eau.

c) Nettoyer le filtre à air si celui-ci est encrassé. Un mauvais passage de l'air produira une marche anormale, un manque de puissance, un encrassement exagéré de la bougie.

d) Vérifier que le flotteur ne se coince pas.

2° Circuit allumage :

Une marche anormale peut être provoquée aussi par :

a) Mauvais écartement des électrodes de la bougie;

b) Mauvais écartement des vis platinées.

C) Marche anormale du véhicule :

1° Embrayage :

a) L'embrayage patine :

Au lancement, en cours de marche dans une côte, ou lorsque l'on met les gaz (moteur qui s'emballe).

b) Le débrayage ne s'effectue pas :

En marche lorsque les gaz sont coupés, ou à l'arrêt.

Les incidents a) et b) ne peuvent se présenter qu'après une longue période d'utilisation, et nous vous conseillons de faire procéder au réglage par des **motoristes agréés Lavalette**.

2° La courroie patine :

— Quand la courroie n'est pas assez tendue, procéder au réglage prévu précédemment.

— Quand la courroie est trop grasse, essuyer soigneusement poulie et courroie à l'aide d'un chiffon sec.

— Quand la courroie est trop usagée, la remplacer.

CONFIEZ L'ENTRETIEN
DE VOTRE MOTEUR AUX
STATIONS-SERVICE
OU
MOTORISTES AGRÉÉS LAVALETTE

