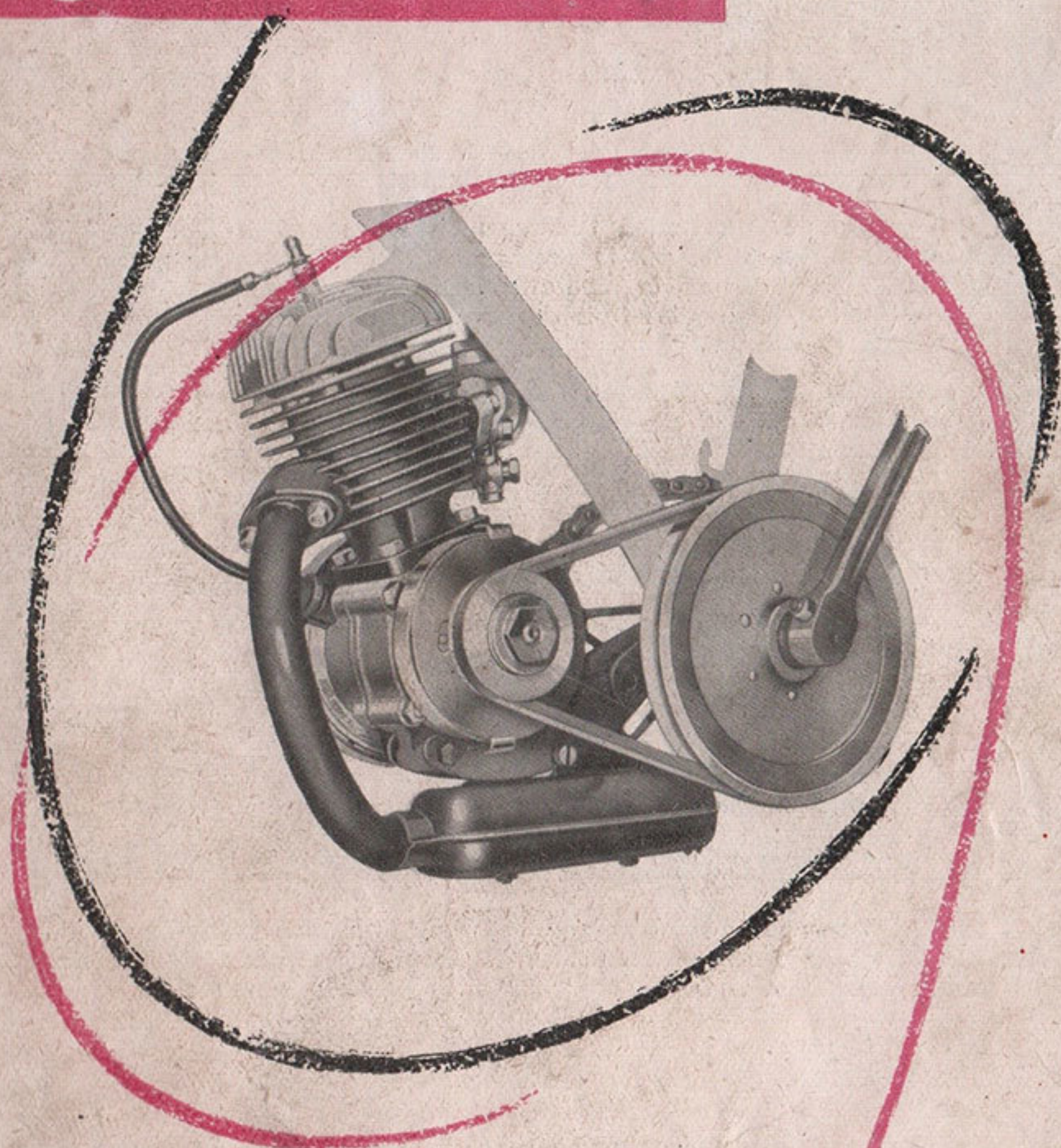


LE SUPER-MOTEUR

junior



F. M. L.

74, RUE DANTON

LEVALLOIS

CONDITIONS DE GARANTIE TOTALE

p. 2

Chaque moteur est muni d'une carte de garantie portant les numéros du moteur et du volant magnétique.

Le bénéfice de la garantie est accordé sur la présentation de cette carte munie du cachet de l'agent vendeur, aux conditions ci-après :

La durée de la garantie est fixée à six mois à dater du jour de la vente qui doit être consignée sur cette carte.

La garantie consiste en l'échange ou la remise en état des pièces reconnues défectueuses par le constructeur, la main-d'œuvre restant à la charge de ce dernier si la réparation est effectuée par lui-même ou ses accrédités. Par contre, les frais de transport, aller et retour, restent à la charge de l'acheteur.

Les échanges de pièces ou remise en état au titre de la garantie ne peuvent avoir pour effet de prolonger la durée de la garantie.

La garantie du constructeur ne s'étend pas aux accessoires qui portent la marque d'un fournisseur.

Sont exclus de la garantie les travaux d'entretien et de réglage tels que nettoyage, décalaminage, mise au point des organes, etc.

La garantie sera refusée et le constructeur dégagé de toute responsabilité :

1° Si le volet de la carte de garantie, destiné au constructeur, n'a pas été envoyé à ce dernier le jour même de la vente ;

2° Lorsque l'acheteur n'a pas tenu compte des instructions de la notice d'entretien, notamment de la dernière page de couverture ;

3° Lorsque le moteur a été transformé, modifié ou réparé par un autre atelier que celui du constructeur ou accrédité par lui ;

4° Lorsque les avaries sont dues à une utilisation défectueuse, mauvais rodage, une négligence, défaut d'entretien, l'inexpérience du conducteur, un accident ou choc, ou lorsqu'il s'agit d'usure normale.



DANS TOUTE CORRESPONDANCE, INDIQUER LE NUMERO DU MOTEUR



Nous recommandons pour le graissage de nos moteurs les huiles LABO, qui sont distribuées dans toute la France par les revendeurs patentés, ceux-ci étant eux-mêmes approvisionnés par la Société LABO-INDUSTRIE 103, rue de Miromesnil, PARIS (8°).

FABRICATION MÉCANIQUE DE LEVALLOIS

Société à Responsabilité Limitée de 1.000.000 de francs

74, RUE DANTON, **LEVALLOIS** (Seine) PER. 43-74

A nos Clients et Amis

LISEZ ATTENTIVEMENT

CE QUI SUIT :

- VOTRE SÉCURITÉ
- VOTRE AGRÉMENT
- LA CONSERVATION
DE VOTRE MOTEUR

en dépendent !

Exigez de votre Vendeur la CARTE DE GARANTIE,
datée et numérotée

Assurez-vous que votre revendeur retourne le second volet le jour
de la vente.

CARACTÉRISTIQUES

p. 4

MOTEUR ★	Monocylindre deux temps à double transfert. Refroidissement par air.
CYLINDRE ★	En fonte perlitique.
CULASSE ★	En alliage léger.
COURSE ★	39,6 mm.
ALÉSAGE ★	40 mm.
CYLINDRÉE ★	49,76 mm.
RAPPORT VOLUMÉTRIQUE ★	6,8.
PUISSANCE ★	1,6 CV à 4.600 t/m.
PISTON ★	En aluminium hypersilicé.
ALLUMAGE ★	Par volant magnétique avec bobine d'éclairage.
AVANCE ★	3,8 mm avant P.M.H.
BOUGIE ★	Type 2 temps ; coefficient thermique 175 ; culot de Ø 14 mm.
CARBURATEUR ★	Viel V-54
LUBRIFICATION ★	Par mélange d'huile à l'essence dans les proportions suivantes : 8 % en rodage ; 6 % après rodage.
EMBRAYAGE ★	Centrifuge automatique, en bout de vilebrequin.
TRANSMISSION PRIMAIRE ★	Par courroie trapézoïdale et poulie à gorge sur l'axe de pédalier.
TRANSMISSION SECONDAIRE ★	Par chaîne avec relais sur l'axe de pédalier, 12,7×7,75×4,88.
CONSOMMATION ★	Un l. 5 aux 100 km.
POIDS DU MOTEUR	7 kg 800 complet.

SIMPLICITÉ



SA construction extrêmement simple, réduisant au minimum le nombre de pièces en mouvement, assure une robustesse accrue et une usure négligeable, pour un entretien extrêmement réduit.

La qualité des matériaux employés et la précision de l'usinage garantissent un fonctionnement sûr et un rendement constant.

PUISSANCE



UNE étude extrêmement serrée de la culasse et du cylindre, conjuguée avec l'adoption de transferts doubles et un système de balayage rationnel, permettent d'obtenir à bas régime une puissance élevée, facilitant les démarrages.

La puissance développée permet le franchissement des côtes d'un pourcentage atteignant 10 %, avec un pilote de 85 kg.

D'autre part, l'excellent rendement du moteur se traduit par une faible consommation, à performances égales.

TECHNIQUE MODERNE



LA simplicité technique n'exclut pas les solutions mécaniques modernes.

L'embrayage automatique permet des départs faciles, évite le calage du moteur lors des arrêts et ménage le moteur en supprimant les à-coups inhérents à la conduite urbaine. Son entretien est nul, et son fonctionnement progressif et automatique le met à la portée des usagers les plus inexperts.

La transmission primaire par courroie trapézoïdale et poulie à gorge procure un entraînement très souple, tandis que la chaîne secondaire, couplée avec une couronne arrière fixe, permet d'utiliser le frein-moteur.

MONTAGE



D'UNE extrême simplicité. Une ferrure soudée au boîtier de pédalier, et fournie avec le moteur, supporte le carter moteur, la rigidité de l'ensemble étant assurée par une attache reliant le tube de cadre à la culasse, ce qui élimine également les vibrations.

La position du moteur dans l'axe de la machine, et en avant du pédalier, ne nuit aucunement à l'équilibre et à la stabilité de la machine; au contraire, elle améliore la tenue de route, car elle abaisse le centre de gravité de l'ensemble, et la conduite ne diffère pratiquement pas de celle d'un cycle ordinaire.

TRÈS IMPORTANT : S'assurer au montage que la poulie moteur et la poulie relai sont bien sur le même plan.

MISE EN ROUTE



Après avoir ouvert le robinet d'essence et fermé le starter du carburateur, il suffit de donner quelques coups de pédales en ouvrant légèrement les gaz.

A partir d'une certaine vitesse, l'embrayage s'effectue automatiquement, le moteur se trouve entraîné et démarre. On règle la vitesse en se servant de la poignée tournante. Si l'on ralentit, de façon à retomber à la vitesse limite, le débrayage intervient, et le moteur ne se trouve plus entraîné, continuant à tourner seul.

IMPORTANT. — Le fonctionnement de l'embrayage automatique n'est pas tributaire du régime-moteur, mais de la vitesse du véhicule. En conséquence, une brusque ouverture de la poignée tournante ne provoque pas son fonctionnement, ce qui permet des points fixes ou des réglages à l'arrêt.

LUBRIFICATION



Il convient, si l'on veut utiliser au mieux la puissance du moteur et réduire au minimum l'usure, d'utiliser scrupuleusement l'huile que nous préconisons, à savoir dans la proportion de 8 % durant le rodage et 6 % ensuite.

Effectuer le mélange préalable dans un bidon. En cas d'impossibilité, par suite de ravitaillement en cours de route, verser toujours l'huile en premier dans le réservoir, après avoir pris soin de fermer le robinet d'essence. Le jet d'essence diluera suffisamment l'huile et donnera un mélange homogène.

IMPORTANT. — Le fait de verser l'huile après l'essence peut avoir des conséquences désagréables. Par suite de la différence de densité, l'huile a tendance à s'écailler directement au fond du réservoir, où elle s'étendra en une couche stagnante. Même en agitant vigoureusement le véhicule, le mélange sera imparfait, et l'on risque, en ouvrant le robinet d'essence de n'avoir que de l'huile dans la tubulure, ce qui nécessitera le démontage du système et un rinçage minutieux, surtout si le lubrifiant a atteint la cuve du carburateur.

GRAISSAGE GÉNÉRAL



(Pour le graissage de l'axe de pédalier, chaîne, roulement de la grande poulie, voir Labo.)

RODAGE



S'en tenir rigoureusement aux prescriptions ci-dessous : jusqu'à 500 km, vitesse 30 km.

A partir de 500 km, augmenter progressivement l'allure, en poussant de temps à autre au maximum.

Ensuite, aucune précaution spéciale, si ce n'est d'éviter toute fatigue superflue du moteur, et de l'aider en pédalant dans les passages difficiles, ou afin qu'il atteigne son régime après un démarrage ou un ralentissement sensible.

L'entretien du moteur se borne au nettoyage périodique du carburateur (voir au chapitre Carburateur, p. 8), au décalaminage des lumières d'échappement et du silencieux, au réglage des vis platinées du volant magnétique (voir chapitre Volant magnétique, p. 12) et au graissage de l'axe du pédalier.

DÉCALAMINAGE



Cette opération doit être effectuée tous les 2.000 km environ. Après avoir démonté le tube d'échappement et le silencieux, il faut dégrouper la culasse et le cylindre. Pour enlever la culasse, il suffit de déboulonner la patte d'attache au cadre et dévisser les boulons de fixation au cylindre. Si la culasse est collée, ne pas essayer d'introduire un tournevis ou autre outil métallique entre cylindre et culasse, mais frapper cette dernière avec un maillet de bois ou un manche de marteau. Après quelques coups, elle viendra toute seule.

Le cylindre se démonte de la même façon, en dévissant les boulons de fixation au carter. Mettre le piston au point mort bas pour enlever le cylindre : cela facilite l'opération.

Avec un outil non tranchant, en dural ou en cuivre (éviter l'acier qui raye les surfaces), gratter soigneusement les lumières d'échappement afin d'enlever la calamine. Nettoyer également la chambre d'explosion et la tête du piston.

Ne pas gratter les gorges de segments, sauf si l'on remplace ceux-ci par des neufs.

Nettoyer ensuite les chicanes du silencieux et remonter le tout, avec précaution, en changeant les joints de culasse et d'embase de cylindre s'ils ont été détériorés en cours de démontage.

Serrer les boulons de culasse et cylindre en « croix », c'est-à-dire en vissant alternativement les boulons diamétralement opposés, afin d'obtenir une bonne portée et une étanchéité maximum, après avoir enduit les joints avec de l'huile de lin cuite.

REGLAGES



CARBURATEUR. — La carburation étant réglée à l'usine, il n'y a pas lieu de modifier le réglage d'origine. L'on peut, par temps très froid, monter un gicleur d'un numéro supérieur, ce qui facilite les départs et évite l'appauvrissement de la carburation.

Un bon réglage se reconnaît à l'indice suivant : l'isolant de l'électrode centrale de la bougie doit être de couleur marron foncé.

Pour le démontage et le nettoyage, voir page suivante, au chapitre Carburateur.

EMBRAYAGE. — Ne nécessite aucun entretien particulier et aucun réglage. S'abstenir d'y toucher.

TRANSMISSION. — Vérifier périodiquement la tension de la courroie de transmission primaire et de la chaîne secondaire. Régler s'il y a lieu, en avançant le moteur sur son socle, pour tendre la courroie, et en reculant la roue AR, pour tendre la chaîne secondaire. La courroie doit être tendue assez ferme, afin d'éviter le patinage, mais pas trop, afin de ne pas brider la poulie dans la cloche d'embrayage. Le cas d'une trop forte tension nuit au bon fonctionnement de l'embrayage. Par contre une tension excessive de la chaîne fatigue inutilement le roulement du pignon d'entraînement et absorbe la puissance.

Graisser tous les 1.000 km la chaîne, l'axe de pédalier et le roulement du grand plateau à gorge.

ALLUMAGE ET BOUGIE. — Voir Volant magnétique, p. 12.

IMPORTANT. — En cas de mauvais fonctionnement de l'embrayage, du volant magnétique ou de mauvais rendement du moteur, adressez-vous à notre station-service la plus proche.

— **CE CARBURATEUR** est spécialement étudié pour l'alimentation des petits moteurs de cycles.

— Son faible encombrement, son poids réduit en permettent l'application facile sur tous les types de moteurs et de cadres.

— L'accessibilité des organes principaux, arrivée d'essence et gicleurs, est totale.

— Enfin, la sécurité de fonctionnement a été particulièrement soignée en vue d'éviter toutes difficultés aux usagers non spécialistes du moteur à explosion et de ses organes délicats.

A cet effet, il a été prévu :

1° Un système de niveau constant insensible aux vibrations et qui évite en cela la détérioration du pointeau d'arrivée d'essence par le matage consécutif et la mise hors de service qui en résulte.

Cette insensibilité aux vibrations évite aussi l'affolement du système flotteur-pointeau et les consommations excessives qui s'ensuivent avec le noyage de cylindre et l'encrassement des lumières et bougies.

On voit d'après les figures que le pointeau est maintenu sur son siège par un ressort soigneusement calculé et que le flotteur, qui en permet l'ouverture, perd le contact avec la queue du pointeau lorsque la cuve à niveau tend à se noyer pendant les vibrations. A ce moment, l'arrivée de l'essence est automatiquement interrompue.

2° Le carburant arrivant au pointeau est filtré par un filtre très fin et facilement accessible. Un écran spécial et la disposition particulière du pointeau et de son guide évitent l'encrassement de l'ensemble qui conserve en fonctionnement et à l'arrêt une étanchéité parfaite.

3° Le carburant alimente le gicleur après avoir traversé un filtre placé dans la cuve à niveau constant qui, comme on le sait, est en communication avec l'air extérieur. Cette prise d'air est elle-même placée derrière un filtre à air qui alimente la cuve et le moteur.

Par ces dispositions, la cuve n'est jamais encrassée de grosses poussières et le gicleur étant alimenté par le carburant filtré dans la cuve, les bouchages sont pratiquement évités.

4° La mise en marche est facilitée par l'emploi d'un starter mis en action à la main et dont la mise hors d'action est automatique en fonction de la levée de l'obturateur des gaz commandé par la manette d'accélération. Cette technique, qui a fait ses preuves, évite la mise hors d'état des culasses et bougies par l'encrassement déterminé dans les carburateurs comportant un starter à mise hors d'action non automatique.

Le dispositif a en plus l'avantage de supprimer une commande inesthétique et coûteuse.

5° Le seul organe de réglage est constitué par le gicleur principal instantanément accessible et les conditions de fonctionnement régissant son débit sont étudiées de façon telles que la courbe d'alimentation du moteur est correcte aussi bien en palier, en côte et en reprise.

La marche au ralenti est réalisée par un artifice évitant radicalement les trous de carburation entre le ralenti et la marche normale, la continuité du débit de l'émulseur central étant automatiquement assurée sans coupure par la disposition spéciale de l'obturateur des gaz dont un prolongement à l'intérieur de l'émulseur central réalise l'alimentation de carburant pendant le ralenti.

En résumé, ces dispositions d'ensemble permettent :

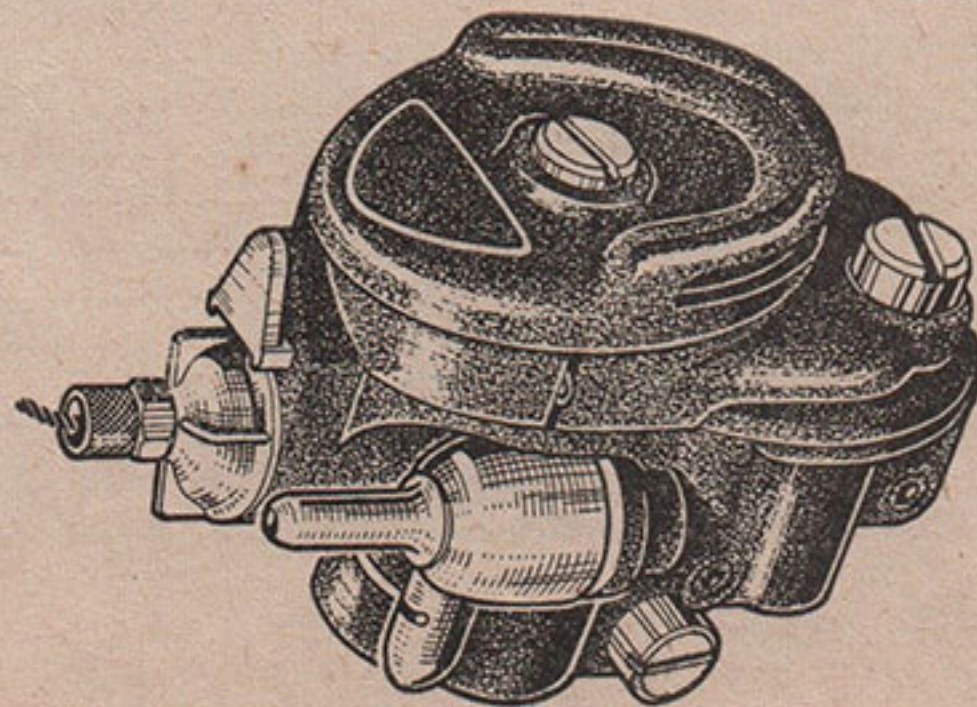
- Mise en marche facile.
- Ralenti et reprise sans trous de carburation.
- Absences de noyage, de fuite et de détérioration des organes du
- Suppression du bouchage du gicleur. [niveau constant.
- Consommation réduite au maximum.
- Courbe de puissance correcte à tous les régimes de fonctionnement.

Cet appareil moderne et complet est en tête de la technique du carburateur de cyclomoteur.

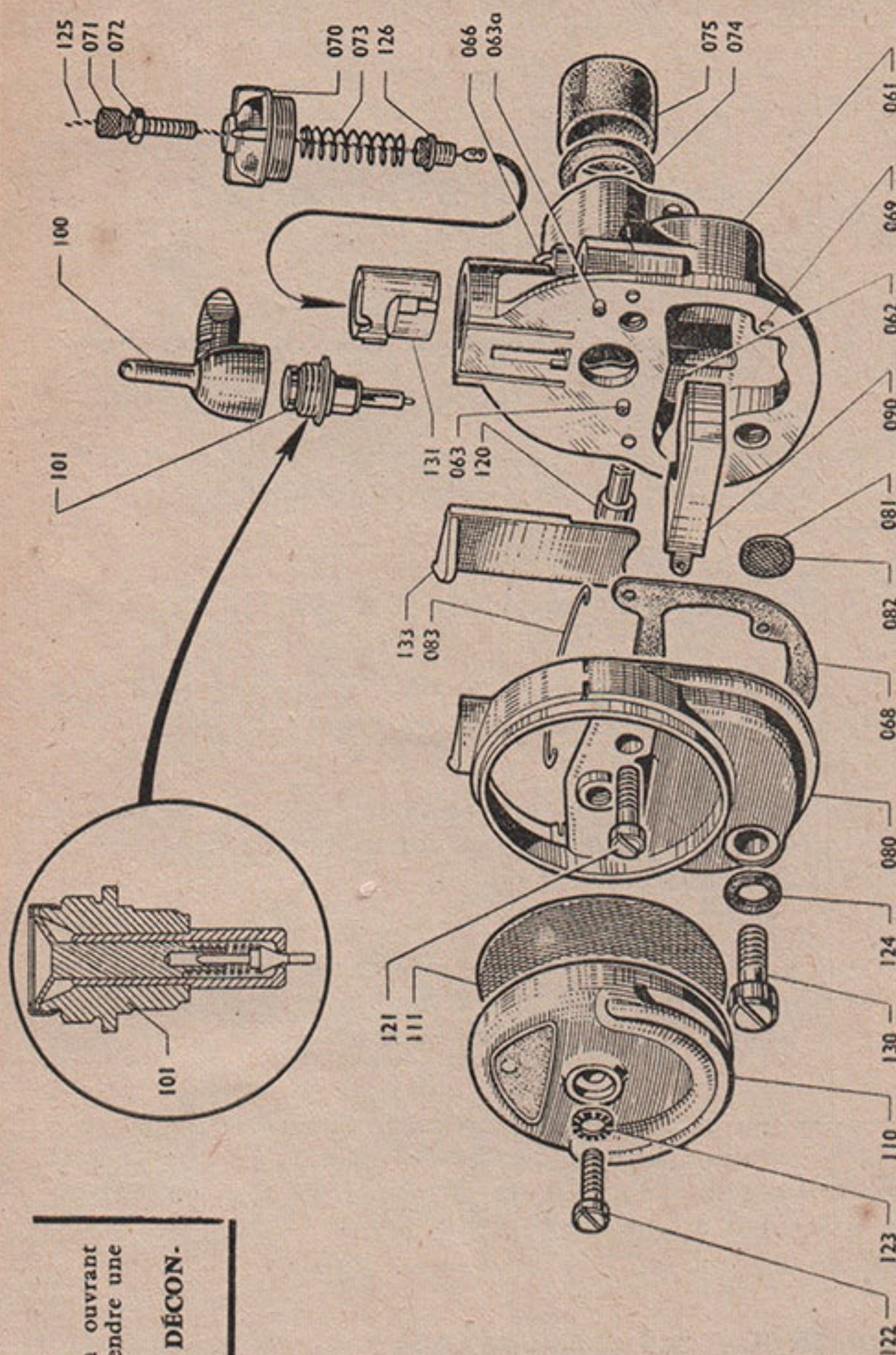
MISE EN MARCHÉ A FROID

Abaisser le starter 133, ouvrir l'essence, en ouvrant TRÈS PEU les gaz, lancer le moteur, puis attendre une minute environ avant d'ouvrir en grand.

CETTE MANŒUVRE EST INUTILE ET DÉCON-
SEILLÉE lorsque le moteur est chaud.



CARBURATEUR



- 101 SUPPORT de siège.
- 121 VIS de couvercle cuve.
- 111 FILTRE à air.
- 122 VIS de boîtier de filtre à air.
- 123 RONDELLE éventail.
- 110 BOÎTIER de filtre.
- 130 GICLÉUR principal.
- 124 JOINT de gicleur.
- 080 COUVERCLE de cuve.
- 069 CLOUS de joint de cuve.
- 061 CORPS principal.

- 062 AXE de flotteur.
- 090 FLOTTEUR.
- 081 FILTRE cuve et arrivée.
- 082 BAGUE de filtre cuve.
- 068 JOINT de cuve.
- 125 CABLE d'accélérateur.
- 071 EMBOUT de gaine.
- 072 CONTRE-ÉCROU.
- 070 CHAPEAU supérieur.
- 073 RESSORT d'obturateur.
- 126 VIS d'obturateur.

- 066 Ressort de fixation d'arrivée d'essence.
- 063a TUBE d'air cuve.
- 063 TUBE d'air ventilation.
- 075 BAGUE isolante.
- 074 RONDELLE isolante.
- 100 PIPE d'arrivée d'essence.
- 131 OBTURATEUR.
- 133 STARTER.
- 083 RESSORT de starter.
- 120 VIS de serrage bride.

L'EMBRAYAGE " JUNIOR " Brevet 638.667 S.G.D.G. est d'un fonctionnement sûr et pratiquement indé réglable, étant donné le peu de pièces qui le composent, à savoir :

- Une cloche en tôle fixée sur le vilebrequin, qui n'a jamais besoin d'être démontée.
- Deux masselottes en fonte, retenues par deux ressorts et deux goupilles Mécanindus servant à fixer les deux ressorts (ceux-ci n'ont jamais à être démontés).
- Une came sur laquelle glissent quatre galets, et C'EST TOUT...

Celui-ci est parfaitement démontable sans aucun risque quel qu'il soit, puisqu'il suffit d'enlever le circlips de la cloche et de retirer les masselottes.

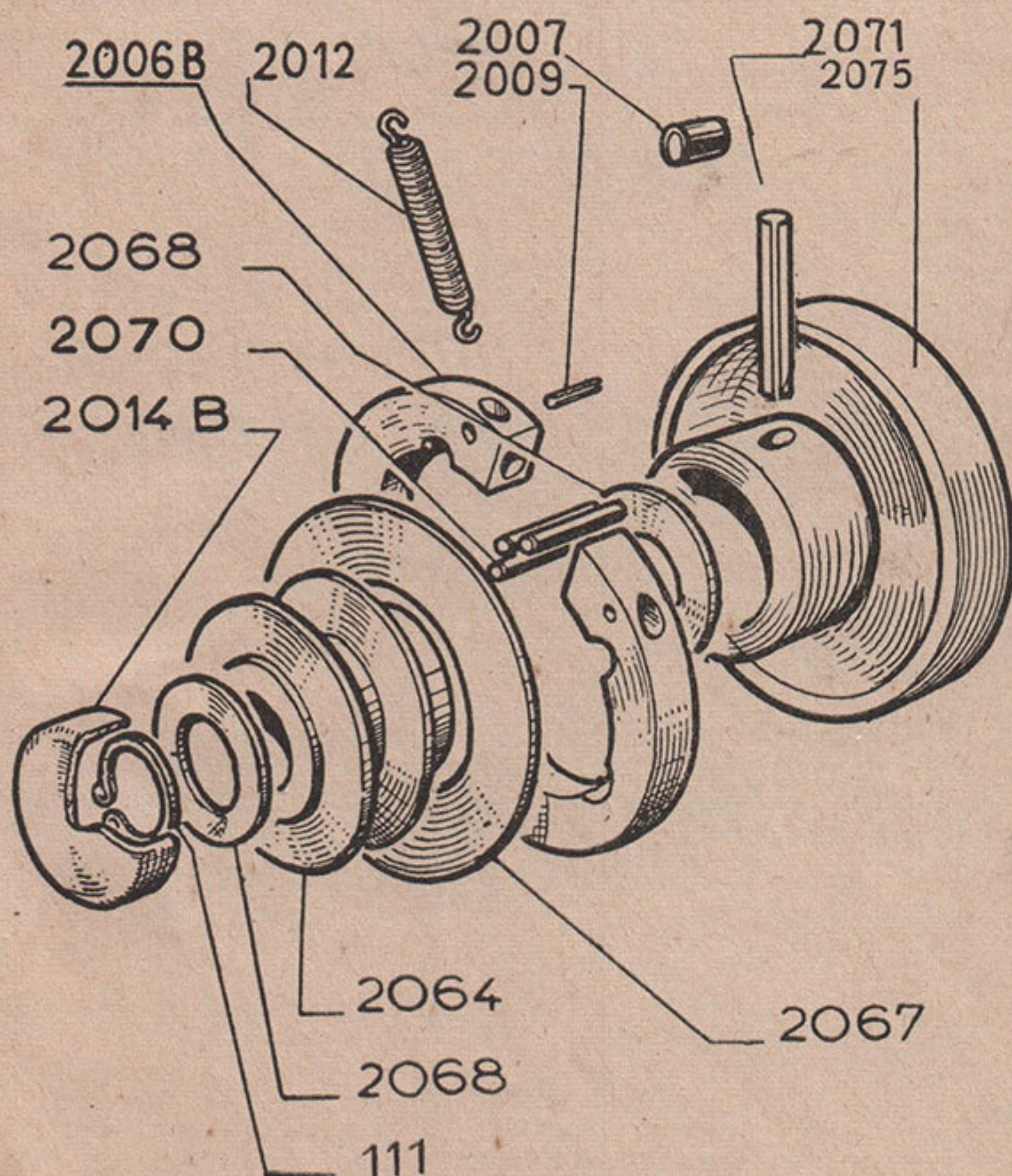
Pour mettre en action votre embrayage automatique, il suffit de donner une certaine vitesse à votre moteur en pédalant, et automatiquement, les masselottes, par la force centrifuge, embrayent le moteur.

Pour le débrayage, il suffit que le moteur redescende en dessous de 6 km/h. et la force centrifuge n'étant plus assez grande pour faire adhérer les masselottes, celles-ci reviennent à leur position de repos.

Il est toutefois recommandé que la courroie soit parfaitement en ligne avec la poulie moteur, qu'elle ne soit pas trop tendue et de veiller à ce que celle-ci ne soit pas trop large (courroie de 13) pour ne pas gêner le jeu des masselottes qui doivent en premier lieu être toujours libres.

NOMENCLATURE " EMBRAYAGE "

N°		Coef.
2006 B	Masselottes	2
2007	Galet	4
2009	Goupille accroche-ressort	4
2012	Ressort de masselotte	2
2014 B	Coupelle d'embrayage	1
2064	Came poulie	1
2067	Tôle de protection	1
2068	Rondelle de frottement	2
2070	Aiguilles de came poulie	18
2075	Cloche d'embrayage	1
111	Circlips de l'embrayage	1



LE volant magnétique est un appareil destiné à fournir le courant d'allumage et d'éclairage.

Les volants modernes sont très robustes et font un long usage, mais il faut se garder de vouloir les réparer ou les mettre au point soi-même.

En cas d'anomalie de fonctionnement, mieux vaut consulter un spécialiste ou notre station-service la plus proche.



CEPENDANT, il est un petit réglage que l'on peut effectuer soi-même : celui consistant à vérifier l'écartement des vis platinées.

Celui-ci doit être au maximum de 4/10 de mm et de 3/10 au minimum.



OPERER comme suit : faire tourner le volant jusqu'à ce qu'on ait trouvé l'écart maximum. Si celui-ci est excessif ou insuffisant, agir sur la vis inférieure, montée sur excentrique, pour obtenir le réglage correct. Bien rebloquer le dispositif.

Cette opération ne devient nécessaire qu'au bout de plusieurs milliers de kilomètres.



UN autre point important, sur lequel il faut veiller avec soin, est l'étanchéité et le bon isolement du fil de bougie. Le changer dès qu'il présente des fissures est une sage précaution.



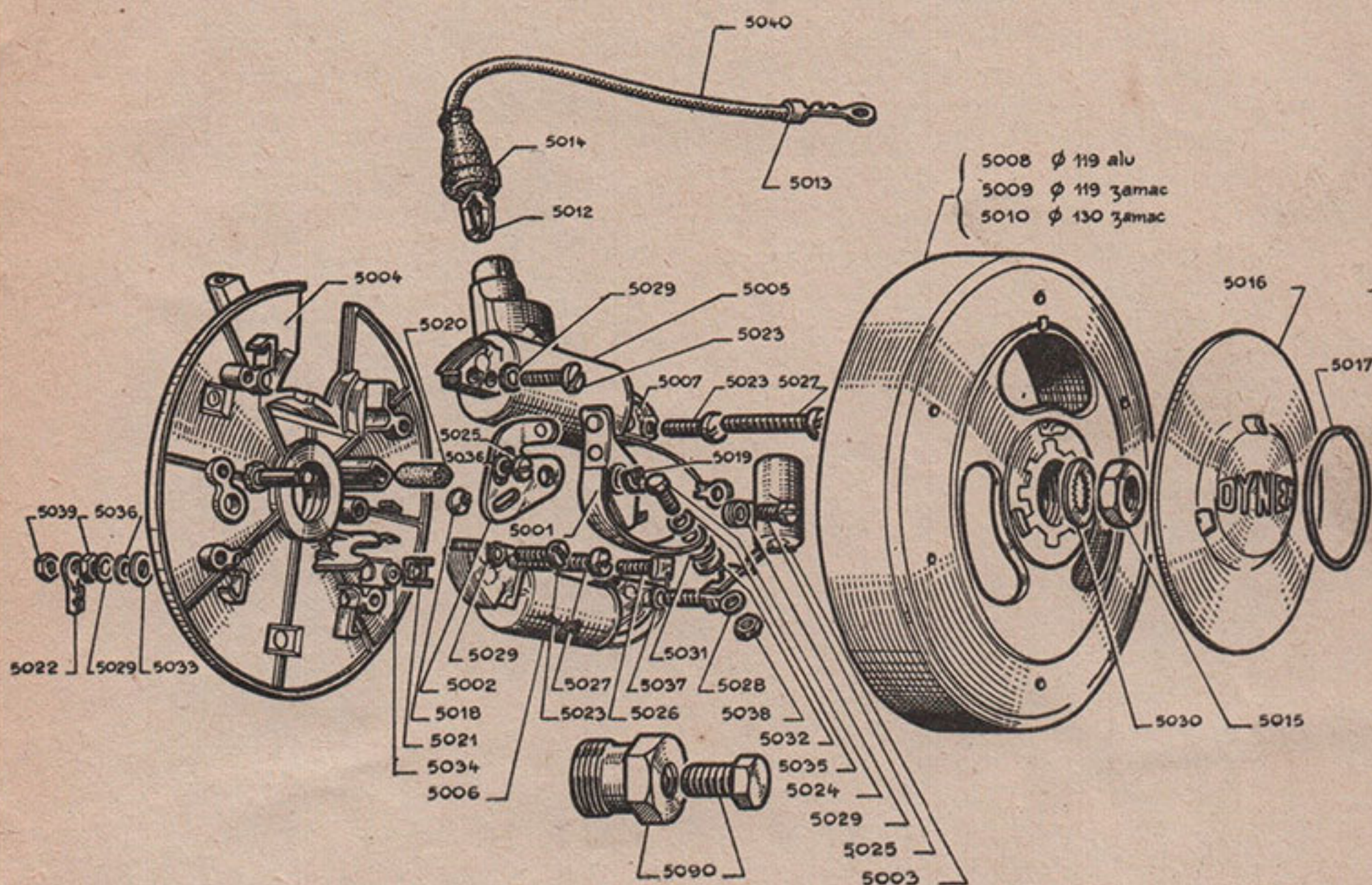
EN ce qui concerne la bougie, s'en tenir aux prescriptions énoncées au chapitre « Bougies », page 15.

VOLANT MAGNÉTIQUE

p. 13

SOCIÉTÉ D'APPAREILLAGE ELECTRO-MAGNÉTIQUE " DYNEX "

18, Rue Molière - MONTROUGE (Seine)



NOMENCLATURE

5001	Ensemble linguet rupteur.	5024	Vis primaire six pans.
5002	Ensemble pièce fixe rupteur.	5025	Vis de fixation P.F. et cond.
5003	Condensateur à perle de verre.	5026	Vis de prise d'éclairage.
5004	Stator nu (Indiquer n° Volant).	5027	Vis de fixation du stator.
5005	Boîtier de bobine.	5028	Rondelle Blocfor de 3,6.
5006	Bobine d'éclairage (Indiquer n° Volant).	5029	Rondelle Blocfor de 4,1.
5007	Bobine d'allumage avec boîtier.	5030	Rondelle éventail de 10,5.
5008	Rotor Ø 119 alu. (Indiquer n° Volant).	5031	Rondelle isolante de vis primaire.
5011	Coussinet rupteur.	5032	Canon isolant de la vis primaire.
5012	Embout laiton fil de bougie.	5033	Rondelle isolante de la prise d'éclairage.
5013	Cosse attache fil de bougie.	5034	Canon isolant de prise d'éclairage.
5014	Capuchon caoutchouc.	5035	Rondelle laiton nickelée de la vis primaire.
5015	Ecrou de rotor (Indiquer pas D. ou G.).	5036	Rondelle laiton nickelée de la prise d'éclairage.
5016	Cache (Indiquer n° Volant).	5037	Rondelle laiton de la vis de fixation bobine.
5017	Jonc de maintien du cache.	5038	Contre-écrou laiton nickelé de 3,5×60.
5018	Excentrique de réglage.	5039	Contre-écrou laiton nickelé de 4×75.
5019	Arrêtoir du linguet.	5040	Fil de bougie complet.
5020	Feutre de graissage.		
5021	Isolant de la prise d'éclairage.		
5022	Cosse de la prise d'éclairage.		
5023	Vis de fixation des bobines.		

LE FONCTIONNEMENT DU DEUX-TEMPS. — Le moteur à deux temps est le plus simple des moteurs à explosion, puisqu'il ne possède que trois pièces en mouvement : piston, bielle et vilebrequin.

C'est le piston qui joue le rôle de distributeur, démasquant alternativement, lors de sa course ascendante ou descendante, les orifices ou lumières par où arrivent ou s'échappent les gaz.

Un moteur de ce type accomplit un cycle complet (admission, compression, détente, échappement) en deux temps, ou deux phases, donnant une explosion par tour.

Il est facile de comprendre son fonctionnement en se reportant aux dessins ci-contre :

1^{er} temps : course ascendante : le piston démasque la lumière d'admission débouchant dans le carter. La dépression résultant de la course ascendante du piston aspire les gaz frais.

En même temps, les gaz frais précédemment aspirés sont comprimés dans la chambre d'explosion. Durant cette phase, nous avons donc deux opérations simultanées : admission dans le carter et compression dans la culasse.

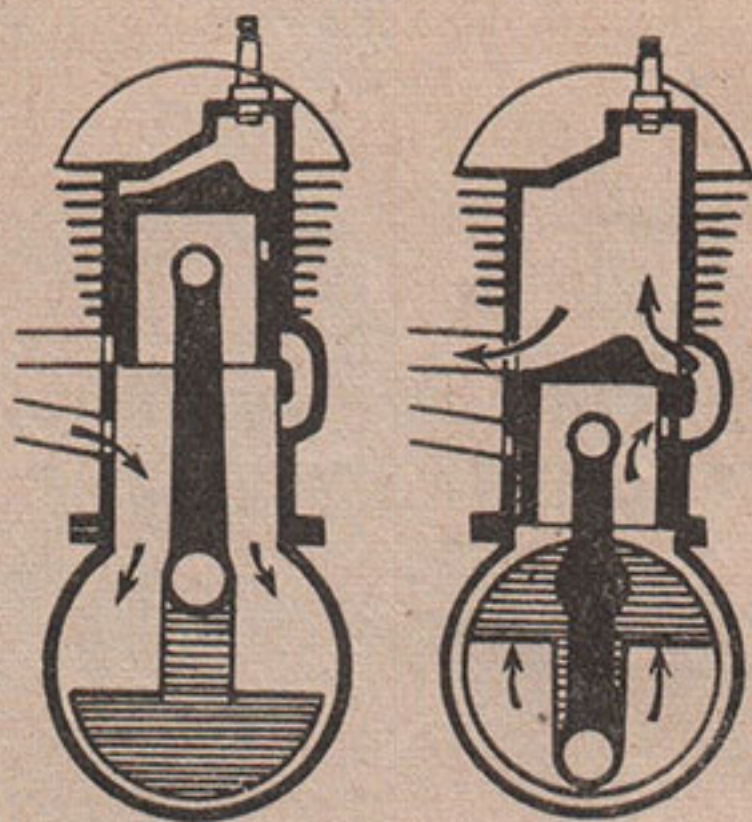
2^e temps : course descendante : L'explosion en fin de compression chasse le piston, et dans sa course descendante, celui-ci découvre d'abord la lumière d'échappement, permettant aux gaz brûlés de s'échapper.

Ensuite, il démasque les lumières des transferts, par où affluent les gaz frais, chassés du carter par la descente du piston. Ces gaz frais balayent le cylindre et la culasse suivant un parcours minutieusement établi, et chassent le restant des gaz brûlés.

Nous avons durant cette phase trois opérations simultanées : la détente, l'échappement et le transfert.

Au tour suivant, le cycle recommence : les gaz frais sont à nouveau aspirés dans le carter, le piston comprime les gaz précédemment transférés dans la chambre d'explosion, et ainsi de suite.

Le fonctionnement est par conséquent très simple et le système supprime tout organe de distribution annexe.



Course ascendante : 1^{er} temps.
Course descendante : 2^e temps.



CARBURANT. — Au carburant à utiliser, essence tourisme, doit être mélangée une certaine dose d'huile, afin d'assurer le graissage des organes en mouvement. Le processus de lubrification est simple : le mélange essence-huile aspiré dans le carter se décompose en gouttelettes d'huile et vapeurs d'essence. Les gouttes d'huile se disposant sur les roulements, la jupe de piston et le cylindre, assurent le graissage de l'ensemble.

En aucun cas, il ne faut rouler avec de l'essence pure, sous peine d'encourir des risques graves : grippage du piston et usure prématurée du roulement de tête de bielle.



BOUGIES. — Il vaut mieux utiliser le type de bougie préconisé par le constructeur ; mais au cas où il serait impossible de se procurer la marque, se servir d'une bougie ayant le même indice thermique, autrement dit les mêmes caractéristiques d'évacuation thermique (en principe 175°). Différents constructeurs établissent des tableaux de correspondance permettant de choisir parmi les différentes marques les types analogues sans risque d'erreur.



COMMENT SE SERVIR DU MOTEUR. — Un rodage minutieux conditionne la durée ultérieure d'un moteur. En conséquence, il faut éviter durant cette période tout effort excessif qui pourrait se traduire par un échauffement anormal et une usure prématurée.

Après rodage, quelques précautions restent à observer, si l'on tient à obtenir du moteur un rendement constant et économique.

Ne pas oublier que l'on a affaire à un **moteur auxiliaire** et quelques coups de pédales lui facilitent grandement la tâche en certaines circonstances (démarrage, côtes).

Un moteur, pour développer sa puissance, doit tourner à son régime normal ; c'est à ce régime qu'il s'use le moins, et les quelques efforts musculaires que vous ferez pour qu'il tourne « rond » se traduiront en définitive par une longévité mécanique accrue.

Pour accélérer, ouvrir progressivement les gaz ; une brusque ouverture provoque l'engorgement du moteur, et l'accélération est moins vigoureuse.

Avant de partir le matin, laisser chauffer quelques instants le moteur, afin que les parties en contact bénéficient d'une bonne lubrification avant d'avoir à subir des efforts.



ENTRETIEN. — Aux pages précédentes, vous trouverez toutes indications pour procéder au réglage et entretien de votre moteur.

Mais n'oubliez pas que la propreté extérieure est un facteur de bon rendement. Un cylindre et une culasse aux ailettes encrassées refroidissent beaucoup moins.

Consacrez chaque semaine quelques minutes d'attention à votre moteur. Le travail sera moins fastidieux.

Tous les 1.000 km : Vérifiez l'écartement des électrodes de la bougie.
Graissage du pédalier.

Tous les 2.000 km : Décalaminez les lumières d'échappement et le pot.

Tous les 4.000 km : Vérifiez le volant magnétique et l'allumage avec l'aide d'un spécialiste.

Le moteur JUNIOR ainsi entretenu doit atteindre 20.000 km avant qu'une révision soit nécessaire.

TABEAU RÉCAPITULATIF DES INCIDENTS ÉVENTUELS

INCIDENTS	CAUSES	REMEDES	OBSERVATIONS
A) Le moteur ne part pas....	1° Carburation : Pas d'essence :	Remplir le réservoir, ouvrir le robinet, fermer le volet d'air. L'ouvrir après démarrage.	Peut être fait par le client.
	2° Canalisation obstruée :	Démonter le robinet, la canalisation et le gicleur. Bien nettoyer le tout. Mettre de l'essence, repartir.	Peut être fait par le client.
	3° Pas d'allumage. Fil détaché ou cassé :	Le remettre. Le changer.	Peut être fait par le client.
	4° Fil de bougie à la masse :	Soit à travers l'isolant qui peut avoir séché. Soit que la cosse passe trop près d'une partie métallique.	Remplacer le câble. La remettre en place en la serrant.
	5° Bougie encrassée :	La nettoyer. Vérifier l'écartement des électrodes (4 à 5/10°). Vérifier le joint. Si vous n'obtenez pas de résultat, changer la bougie.	Peut être fait par le client.
	6° Volant magnétique ne donne pas :	Vérifier l'étincelle entre la bougie et la masse avec un tournevis.	Peut être fait par le client.
	7° Prise de courant claquée :	La changer.	Peut être fait par le client.
	8° Condensateur en court-circuit	Le changer.	Voir mécanicien.
	9° Rupteur n'ouvre plus ou est trop ouvert : En court-circuit :	Régler l'écartement.	Voir mécanicien.
	10° Fuite : Culasse Carter	Le changer. Resserrer légèrement.	ou voir mécanicien.
B) Le moteur part, mais manque de puissance.	a) Moteur neuf. Rodage insuffisant :	Continuer le rodage à petite vitesse. Régler les vis platinees entre 3 et 4/10°.	Peut être fait par le client. A faire par le mécanicien.

INCIDENTS	CAUSES	REMEDES	OBSERVATIONS
B) Le moteur part, mais manque de puissance (suite).	b) Moteur encrassé :	Décalaminer les lumières. Démonter le silencieux, amener le moteur au point mort bas. Gratter les lumières avec précaution pour ne pas les rayer. Evacuer les impuretés par les lumières d'échappement.	Peut être fait, soit par le mécanicien, soit par le client.
	c) Moteur usé :	Après, décalaminer le pot. Révision générale.	A faire par le mécanicien. A faire par le mécanicien.
Ratés au départ	Mauvaise arrivée d'essence. Volant magnétique mal réglé. Condensateur. Bougie mauvaise.	Voir notice A, remède n° 2.	Voir mécanicien ou se conformer aux prescriptions générales et par le client.
Bruits anormaux	Boulonnerie générale desserrée.	La changer.	
Moteur fait du 4 temps	Gicleur trop fort. Filtre à air colmaté.	Vérifier tous les blocages d'écrous. Changer le gicleur. Le nettoyer.	Peut être fait par le client. Peut être fait par le client.



N.-B. — Les huiles LABO que nous recommandons pour le graissage de nos moteurs sont distribuées dans toute la France par les revendeurs patentés, ceux-ci étant eux-mêmes approvisionnés par la Société LABO-INDUSTRIE, 103, rue de Miromesnil, PARIS (8°).



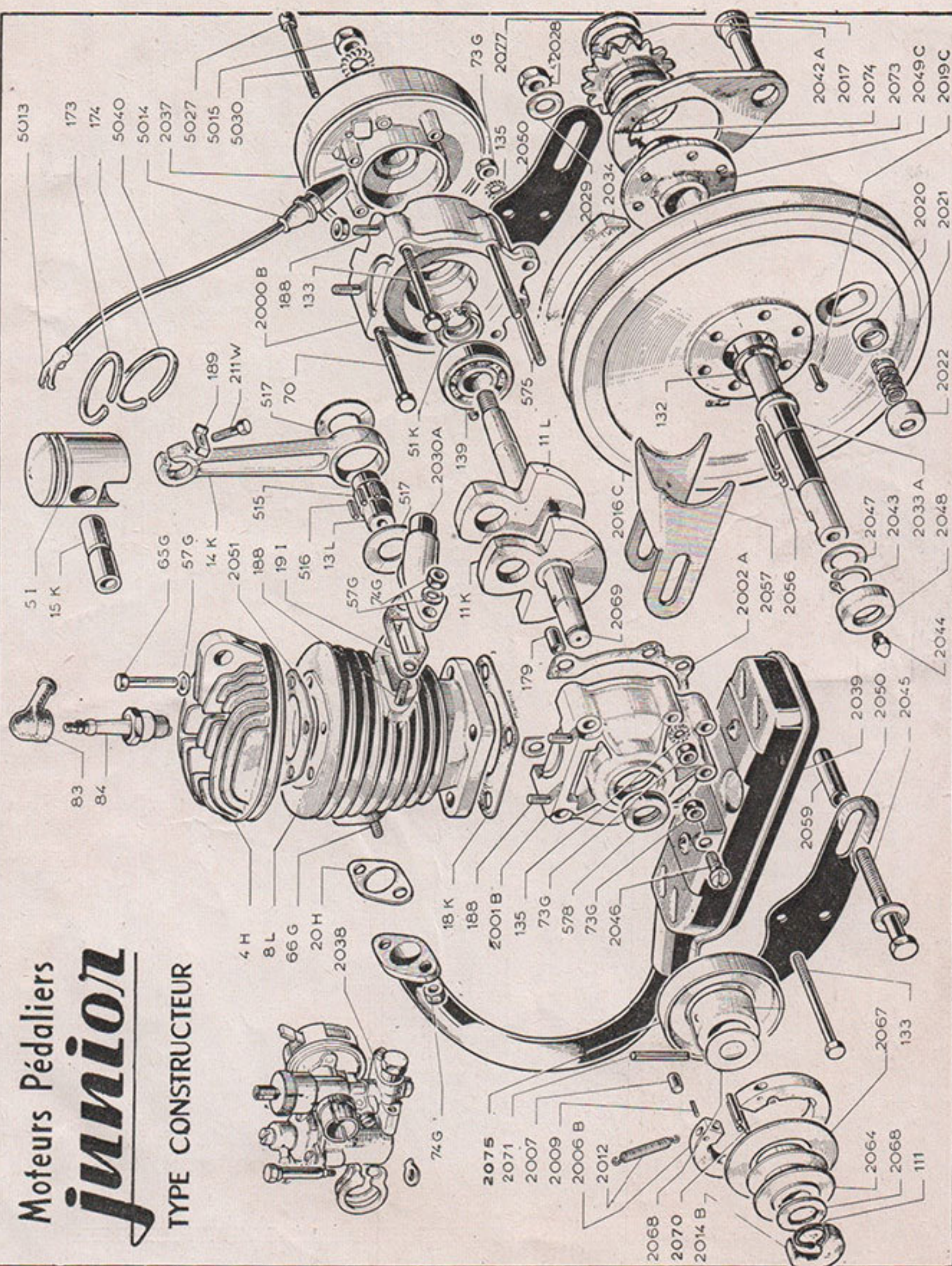
TRES IMPORTANT : Prière de se conformer à la 4° page de couverture.

NOMENCLATURE DES PIÈCES

CARTER		MOTEUR		ATELAGE MOBILE		EMBRAYAGE		
N°	DÉSIGNATION	COEF.	N°	DÉSIGNATION	COEF.	N°	DÉSIGNATION	COEF.
2000 B	1/2 Carter droit	1	2024 C	Ensemble poulie de pédalier, comprenant :	1	188	Goujons cylindriques admission (Ancien 68 H)	6
2001 B	1/2 Carter gauche	1	2016 C	Poulie de pédalier	1	66 G	Goujons échappement	2
139	Roulement 6302	2	2049 C	Bague à collerette	1	55 G	Vis fixation culasse	4
	Joint étanches	2	2019 B	Rivet assemblage poulie-bague	6	211 W	Vis pied de bielle	1
4 H	Culasse	1	2081	Doigt de verrouillage	1	73 G	Ecrou H 6 - 10 sur plats	10
5 i	Piston	1	2080	Bouton moleté	1	74 G	Ecrou H 6 - 8 sur plats	4
8 L	Cylindre	1	2083	Ressort de verrou	1	135	Rondelle éventail Ø 6	7
15 K	Axe de piston	1	2082	Rondelle	1	189	Frein de vis pied de bielle	1
173	Segment supérieur	1	2073	Clé de verrouillage	1	2046	Vis fixation pot sur patte	1
174	Segment inférieur	1				152	Rivet plaque de marque	2
2030 A	Pipe d'admission	1	2074	Pignon du relais	1	57 G	Rondelle plate 4 sur culasse	6
2060 A	Embiellage complet, comprenant :	1	2034	Courroie d'entraînement	1	2045	2 sur pipe admission	1
	Les 2 1/2 vilbrequins, le maneton et l'embiellage complet-Nadella.		2077	Pour mémoire (fourni par le client)		2028	Vis H 8 fix. moteur sur cadre	1
	NOTA : Cet embiellage n'est fourni que complet, ceci pour être certain de la perfection de son usinage et de sa concentricité.		2042 A	Jonc de retenue de clé	1	2029	Ecrou H 8 X 125	1
			2043	Axe de pédalier	1	2085	Rondelle du joint 578	1
			2044	Rondelle de poulie	1	2037	Volant magnétique Ø 119	1
			2047	Circlips du relais	1	84	Bougie	1
			2048	Graisser Tecalemit	1	2038	Carburateur	1
			2056	Rondelle	1		VIEL V-54	1
				Coupelle du relais	1		Gicleur = 48 Filtre	
				Aiguille du relais Nadella	1		Ralenti = 40 Zamack	
					20	2039	Pot échappement	1
						2035	Plaque de marque	1
2076	Embrayage complet	1	132	Joint feutre du relais.	1	2050	Patte fixation moteur	2
2075	Cloche	1	2002 A	Joint des carters	1	2057	Patte soudée sur cadre	1
2006 B	Masselotte	2	18 k	Joint de cylindre	1	2058	Patte fixation mot. sur culasse	1
2007	Galet	4	191	Joint admission	1	2059	Tube entretoise	1
2064	Came poulie	1	20 H	Joint échappement	1		Pour mémoire, sur demande client	
2009	Goupille accroche-ressort	1	51 k	Joint chambre pré-compression	1		Décompresseur complet, comprenant :	
2067	Tôle de protection	1	2051	Joint volant magnétique	1	225 W	Corps de décompresseur	1
2012	Ressort des masselottes	1	578	Joint de culasse	1	226 W	Soupape de décompresseur	1
2068	Rondelle de retenue	2	2084	Joint chambre pré-compression	1	227 W	Ressort de décompresseur	1
2014 B	Coupelle d'embrayage	2		Côté embrayage	2	228 W	Rondelle de décompresseur	1
2070	Aiguille de came-poulie	1		Cuvette du joint 578	3	229 W	Ecrou de décompresseur	1
	Fourniture Nadella	18	179	Pied de centrage carter	1	230 W	Chape de décompresseur	1
2071	Goupille fixation cloche	1	575	Goujons assemblage carters	1	231 W	Goupille de décompresseur	1
111	Circlips	1	133	Vis assemblage des carters	1	232 W	Joint de décompresseur	1
			70	Vis assemblage des carters				
			2053	Goujons assemblage carters				

Moteurs Pédaliers *junior*

TYPE CONSTRUCTEUR



Aucune réclamation ne sera admise si le Client ne s'est pas conformé à ces prescriptions :

Monsieur et Cher Client,

La conception du moteur deux temps veut que celui-ci soit pratiquement sans panne.

Dans cette notice jointe à chaque moteur, vous trouverez toutes indications utiles à ce sujet.

Au cas où vous auriez l'intention de nous envoyer un moteur pour réparation, avant d'effectuer cet envoi, dites-nous par lettre ce que vous lui reprochez et par courrier tournant nous vous donnerons la marche à suivre. Vous éviterez ainsi une perte de temps et d'argent et aurez satisfaction dans 99 % des cas.

MERCI.

F. M. L.

74, Rue Danton, LEVALLOIS (Seine)

(PEReire 43-74)

Nous nous réservons le droit de faire retour, même SANS ETRE DEBALLE, de tout moteur qui nous parviendrait sans tenir compte de la prescription ci-dessus.

Pour toute correspondance, indiquer le Numéro du Moteur