

NOTICE D'ENTRETIEN DES MOTEURS LAVALETTE

50/1

AVEC EMBRAYAGE
automatique

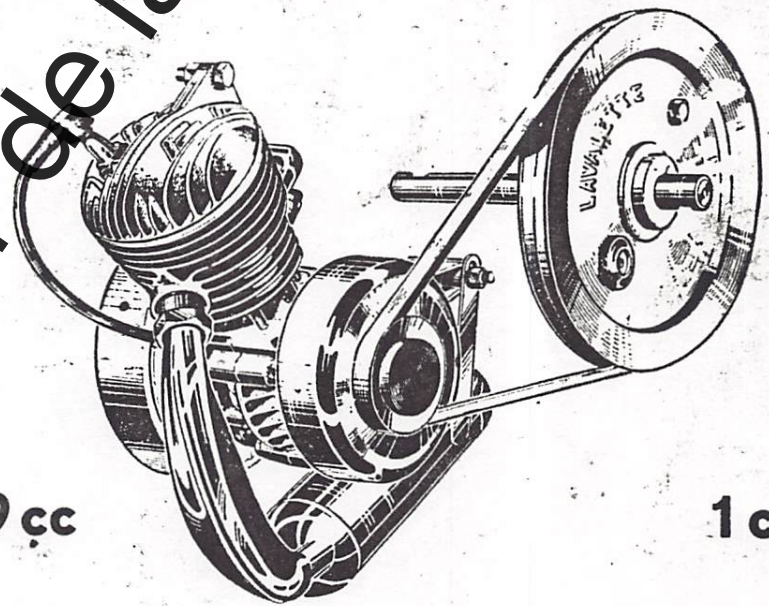
LML

50/2

AVEC EMBRAYAGE
multimatic

49 cc

1 cv 8



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.

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

MOTEURS

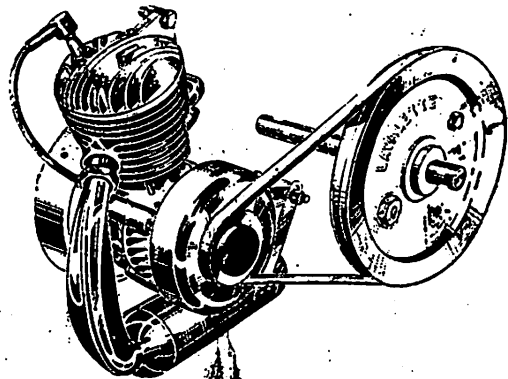
"AML 50/1"

AVEC EMBRAYAGE
automatique

"AML 50/2"

AVEC EMBRAYAGE
multimatic

49 cc - 1 CV 8



Notice " AML 50/1 et 50/2 " (usager)

	Pages
I. — CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES	2
II. — CONSEILS AVANT LA MISE EN ROUTE	3
III. — MISE EN ROUTE	3
IV. — CONSEILS DE CONDUITE	3
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.	
IX. — VUES ÉCLATÉES	
a) Le moteur AML 50/1	7
b) Le moteur AML 50/2	8
c) Le volant magnétique VM/BB 1/10 GF 3	9

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 Alpac, 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 jusqu'au n° 139400. Au dessus de ce numéro le maneton est cylindrique, traité, rectifié et rodé. Le pied de bielle est monté sur aiguilles.

Carter :

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

Embrayage :

AML 50/1 : « Automatique » (système centrifuge).

AML 50/2 : « Multimatic » entièrement automatique et progressif.

Volant magnétique Lavalette :

Type : VM/BB.

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

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

Avance à l'allumage : 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 :

Bosch	A. C.	Floquet
W 175 T I	44 L	14 E 101

b) Pour une utilisation poussée du moteur :

W 225 T I	42 L	14 F 101
-----------	------	----------

Jusqu'au N° 140764, réglage des électrodes de bougies à 4/10°,
au-dessus de ce numéro, réglage des électrodes de bougies à 6/10°.

Carburateurs :

Type : Zénith 12 MS.
Gicleur de marche normale : 52.
Gicleur de ralenti : 40.

Type : Gurtner 12 D.
Gicleur principal : 24.

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 (Arrosage).

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

POUR AML 50/1 A EMBRAYAGE AUTOMATIQUE

- Ouvrir le robinet d'essence.
 - Enclencher le starter automatique pour Gurtner ou fermer le volet d'air pour le Zénith 12 MS (le moteur venant de fonctionner, ou l'été par temps chaud, cette manœuvre ne sera pas à exécuter).
 - Vérifier si le trou de mise en position de la poulie de pédalier est à la position V (Verrouillage).
 - 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 Gurtner); avec le carburateur Zénith 12 MS 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.

POUR AML 50/2 A EMBRAYAGE « MULTIMATIC »

Si votre cyclomoteur est équipé du moteur AML 50/2 avec embrayage MULTIMATIC, le moteur tournant, il vous suffit d'agir sur la poignée des gaz pour démarrer. Ne pas hésiter à mettre plein gaz si besoin est.

Toutefois, lors d'un démarrage en côte, il est recommandé d'aider le moteur au moyen des pédales.

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

Exécuter les opérations décrites précédemment, ouvrir 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 km 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.

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 de 0,4 jusqu'au numéro moteur 140764, au-dessus de ce numéro, l'écartement doit être de 6/10°.

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 introduire d'essence ou de liquide gras dans les embrayages « automatique » ou « Multi-matic ».

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 du cylindre en les bloquant dans les 1/2 car-
ters.

Réglage ralenti du carburateur :

Pour le carburateur Zenith et Gurtner : en vissant la vis de ralenti on augmente la vitesse de ralenti.

Obtenir un ralenti normal est obtenir un bon fonctionnement de l'em-
brayage.

Serrage des boulons du moteur :

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

Culasse

Ne jamais resserrer les écrous de culasse sans avoir au préalable :

- 1° débloquer la vis maintenant la culasse à la patte du cadre
- 2° débloquer les 4 écrous en les desserrant en croix et à froid;
- 3° bloquer les 4 goujons dans les 1/2 carter;
- 4° resserrer alors les 4 écrous de culasses en croix et à froid;
- 5° rebloquer la vis de fixation de culasse.

Réglage des mâchoires de l'embrayage pour AML 50/1 « AUTO- MATIQUE »

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 l'embrayage pour AML 50/2 « MULTIMATIC ».

En principe aucun réglage n'est prévu sur cet appareil. Ne jamais grois-
ser les masses, ni la bague autolubrifiante, l'ensemble travaillant à sec.

Ne jamais inverser les masses ou changer les ressorts de place.

Réglage de la tension de courroie :

Pour régler la tension, débloquer le boulon de fixation du moteur
(en-bas), retirer la courroie, et, à l'aide d'un levier, éloigner celui-ci de la
boîte de pédalier. Rebloquer ensuite le boulon en vérifiant la mise en ligne
des poulies pédalier et moteur. Remonter la courroie.

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

Cette vérification doit être faite une fois par mois.

VIII. — INCIDENTS ÉVENTUELS ET REMÈDES

A) Le moteur ne démarre pas :

Si à la mise en route l'embrayage automatique fait un bruit anormal ou n'entraîne pas le moteur :

1° Vérifier la tension de la courroie :

2° Vérifier que les garnitures des masses ne soient pas imprégnées de gras.

1° Circuit essence (vérifier) :

a) l'essence dans le réservoir. Le robinet d'essence est ouvert. Le volet starter a bien été mis, 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 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 cela 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.

2° Circuit électrique (vérifier) :

a) Fil de bougie : doit être connecté correctement à la bougie et au volant magnétique. 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 et qu'elles ne sont pas court-circuitées par un dépôt métallique. Si la bougie est encrassée, la nettoyer à l'aide d'une brosse métallique et l'essayer soigneusement avant de la remonter.

3° Essais de la bougie :

Le culot de celle-ci étant mis à la masse, vérifier qu'il se produit 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...

B) Le moteur ne marche pas correctement :

1° Circuits 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 quelquefois les traces d'eau.

c) Nettoyer le filtre à air si celui-ci est encrassé.

d) Vérifier si le gicleur de ralenti n'est pas obstrué.

e) Vérifier que le flotteur ne se coince pas.

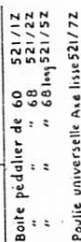
2° Circuit allumage :

Une marche anormale peut être provoquée aussi par :

a) Mauvais écartement des électrodes de la bougie;

b) Mauvais écartement des vis platinées.

A.M.L. 50/1



Atelier de la Vigne

ORAI SAGE EXCLUSIF



"MIX-COURSE"