

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 chimisée, 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 un maneton cylindrique, traité, rectifié et rodé.
Le pied de bielle est monté sur bague bronze ou 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 : « Multitmatic » entièrement automatique et progressif.

Volant magnétique Lavalette :

Type : VM/BB.
Débit : 10 watts sous 6 volts, fournit l'allumage et l'éclairage.
Écartement des vis platines : 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 190 M 11 S	43 F	14 E 101

b) Pour une utilisation poussée du moteur :

W 190 M 11 S	42 F	14 F 101
--------------	------	----------

Réglage des électrodes de bougies à 6/10°.

Carburateurs :

Type : Zenith 13 MX.	Type : Gurfner D 12 G.
Gicleur de marche normale : 62	Gicleur principal : 24.
Gicleur de ralenti : 45.	

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 POUR AML 50/1 A EMBRAYAGE AUTOMATIQUE

- Ouvrir le robinet d'essence.
 - Enclencher le starter automatique (le moteur venant de fonctionner, à l'été par temps chaud, cette manœuvre ne sera pas à exécuter).
 - Vérifier si l'écrou de mise en position de la poulie de pédalier est en position de 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. 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 aucune 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 manœuvres 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