

I. — CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

	Vésuvio FL 67	Agna 3 M	Strada 220 3 MV	Flash 300 MCL/SP
Cycle	2 temps	2 temps	2 temps	2 temps
Cylindre	47,6	47,6	47,6	49
Alésage	38	38	38	38
Course	42	42	42	42
Taux de compression	5,8 à 1	5,8 à 1	5,8 à 1	7,1 à 1
Puissance effective	2,2 CV	2,2 CV	2,2 CV	3,75 CV
Régime d'utilisation	6 000 t/m	5 200 t/m	5 200 t/m	7 000 t/m
Régime à pleine puissance	7 000 t/m			9 000 t/m

Rapports de transmission :

- A. — Boîte à 2 vitesses.
 Pignon de sortie 13 dents.
 Couple constant : 3 692.
 Rapport boîte : en 1^{re} = 2 888
 en 2^e = 1 769
- Rapport vilebrequin - Arbre de sortie : en 1^{re} = 10 662
 en 2^e = 6 531
- B. — Boîte à 3 vitesses.
 Pignon de sortie 13 dents.
 Couple constant : 4 615.
 Rapport boîte : en 1^{re} = 3 166
 en 2^e = 1 777
 en 3^e = 1 173
- Rapport vilebrequin - Arbre de sortie : en 1^{re} = 14,61
 en 2^e = 8,20
 en 3^e = 5,41

Culasse :

En alliage léger, à chambre hémisphérique et bougie centrée, les ailettes très profondes assurent un refroidissement efficace.

Cylindre :

En fonte spéciale de haute qualité traitée par phosphore spongieuse auto-lubrifiante.

Deux transferts d'une forme particulière assurent un excellent remplissage et un bon rendement à tous les régimes.

Piston :

En alliage léger hypocalcifié du type bombé.
 Il est muni de 2 segments maintenus en place par des ergots.
 L'axe de piston est retenu de chaque côté par un jonc d'arrêt.

Embiellage :

Vilebrequin en acier forgé - équilibré.
 Il tourne dans 2 roulements à billes largement dimensionnés.
 Le maneton est traité, rectifié et rodé.
 La bielle est montée à la tête sur aiguilles et au pied sur bague bronze.

Carter :

En aluminium coulé en coquille comprend deux parties principales, demi-carter droit et un demi-carter gauche, complétés du côté droit par un carter d'embrayage et du côté gauche par un couvercle de protection du volant magnétique en matière plastique sur le moteur FL et en aluminium sur les moteurs M, MV, MCL.

Volant magnétique :

Débit 17 watts sous 6 Volts.

Embrayage :

A disques multiples dans un bain d'huile, les disques de friction sont recouverts d'une matière spéciale faite de caoutchouc et de liège qui assure une parfaite adhérence sur les disques en acier.

II. — PREPARATION ET CONDUITE DE LA MACHINE

Préparation du carburant :

Pour assurer le graissage du piston, du cylindre, des roulements de vilebrequin et de tête de bielle, il est absolument indispensable d'ajouter de l'huile à l'essence.

Le réservoir doit donc être rempli avec un mélange essence-huile. Il est recommandé d'utiliser du supercarburant avec le pourcentage d'huile indiqué pour les moteurs MV et MCL contrairement aux moteurs M et FL pour lesquels nous conseillons d'employer un mélange préparé avec de l'essence ordinaire.

Pour préparer ce mélange, utiliser de l'huile dans la proportion :

- Pendant la période de rodage :
 8 % pour les moteurs FL et M ;
 10 % pour les moteurs MV et MCL.
- Après le rodage :
 6 % pour les moteurs FL et M ;
 8 % pour les moteurs MV et MCL.

Ce mélange vous procurera les avantages suivants :

- Miscibilité totale instantanée.
- Bonne tenue à grand régime.
- Equilibre du calaminage sur piston et culasse.
- Suppression du gommage des segments.

ATTENTION ! L'utilisation d'essence pure entraînerait inévitablement de très graves avaries et vous ferait perdre tout droit à la garantie.

Lubrification de la boîte de vitesses :

Il ne faut pas non plus rouler sans huile dans la boîte de vitesses. Vous trouverez toutes indications utiles, pour le plein d'huile et le contrôle du niveau, au chapitre « ENTRETIEN ».

Les commandes :

Elles sont toutes groupées au guidon :

- A droite : la poignée tournante des gaz.
- A gauche : la poignée tournante des vitesses, combinée avec le levier d'embrayage (il est impossible de changer de vitesse sans débrayer).

Mise en marche :

- Amener la poignée tournante des vitesses à la position point mort.
- Ouvrir le robinet d'essence.
- Fermer le starter du carburateur (inutile si le moteur est chaud).
- La poignée de sélection des vitesses étant en position du point mort, se servir des pédales comme kick-starter.
- Lorsque le moteur est chaud, ouvrir les gaz à fond pour déclencher le starter. Immédiatement après, réduire légèrement les gaz. (Sur le moteur MCL, le déclenchement du starter n'est pas automatique ; tirer la tige de commande du starter lorsque le moteur est chaud.)