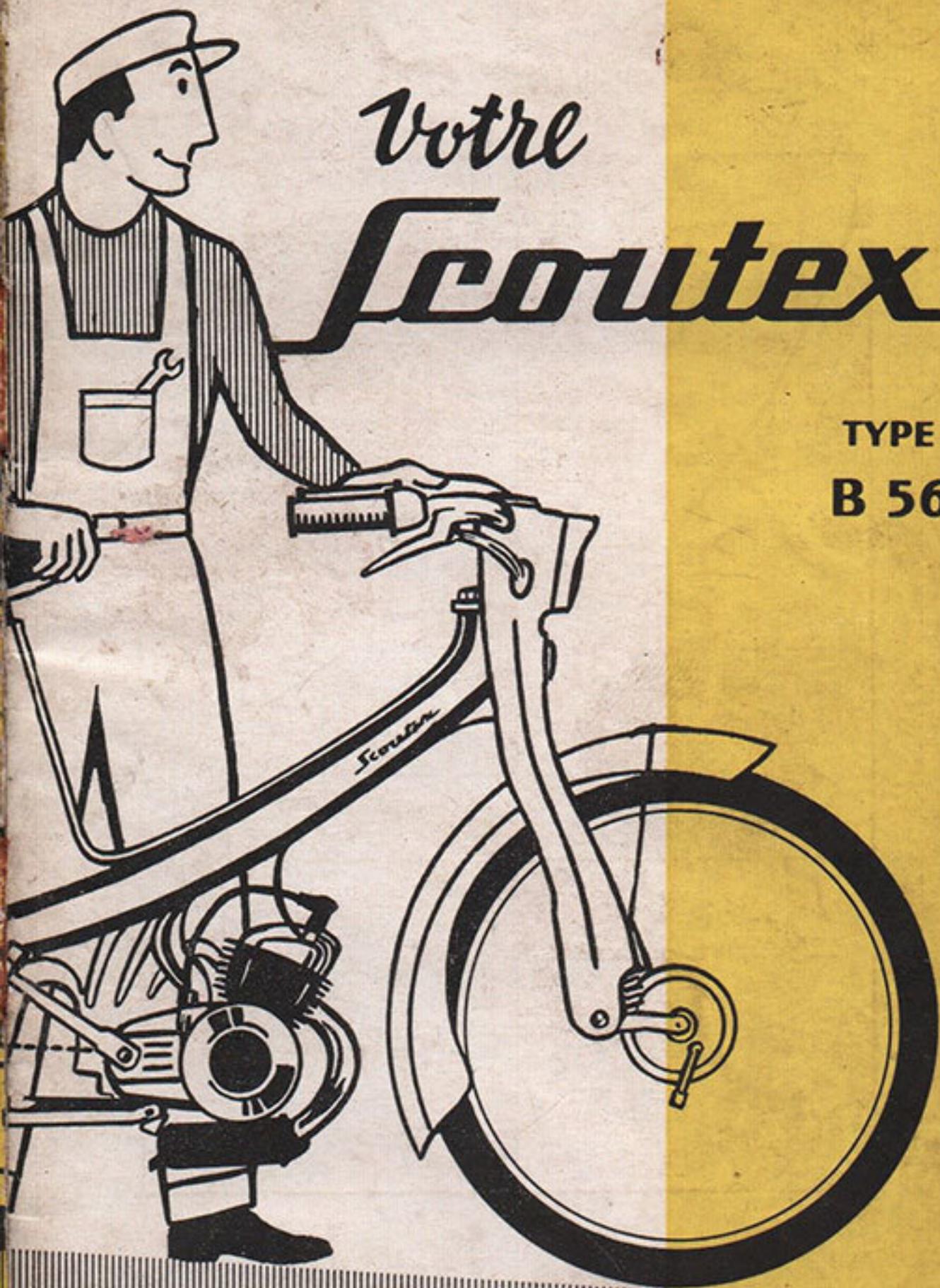


Votre

Scoutex

TYPE

B 56



FICHE D'IDENTITÉ DE LA MACHINE

Cyclomoteur SCOUTEX

Type :

N° Moteur :

N° Cadre :

N° Volant :

Propriétaire :

M.....

Adresse :

.....

Agent revendeur :

M.....

Date de mise en service :

La Société FRANCIA

S.A.R.L. au Capital de 16.100.000

26, rue Desseaux - ROUEN

Tél. R1. 79.59 - R. C. Rouen B 4020

3 lignes

VOUS PRÉSENTE

Votre

Scoutex

GARANTIE

Votre SCOUTEX est accompagné d'une fiche de garantie que vous trouverez à la dernière page de ce livret.

Cette fiche portant les numéros de votre machine, de son moteur et de son volant magnétique, doit être revêtue du cachet de notre revendeur avec la date de mise en service.

La garantie est de six mois à dater de la mise en service. Elle consiste en l'échange ou la remise en état des pièces reconnues défectueuses par la Société FRANZIA.

Toutefois, les frais de transport du véhicule restent à la charge de l'acheteur.

Tout échange de pièce ne peut avoir pour effet de prolonger la durée de la garantie.

Cette garantie ne comprend pas les travaux d'entretien normal ou de réglage qui restent du domaine de notre revendeur.

La garantie sera en outre refusée :

- a) Si le volet de la carte de garantie destiné au constructeur n'a pas été renvoyé à la Société FRANZIA le jour même de la vente.
- b) Si les prescriptions indiquées dans la présente notice concernant le rodage ou l'entretien courant n'ont pas été respectées.
- c) Si la machine a été réparée ou modifiée par quelqu'un d'autre que la Société FRANZIA.
- d) Si les avaries constatées sont dues à une négligence du conducteur ou à un accident.
- e) S'il s'agit d'une usure normale de l'un des organes.

AVANTAGES PROCURÉS PAR LE CYCLOMOTEUR SCOUTEX

Le moteur et le cadre ont été conçus spécialement pour cette machine.

Il ne s'agit pas d'un moteur adaptable ni d'un cadre transformé mais bien d'un ensemble étudié dans sa totalité, tant au point de vue fonctionnement que solidité.

Le SCOUTEX construit dans une usine moderne bénéficie des derniers progrès de la technique.

Toutes les pièces du moteur sont usinées sur des machines de précision.

L'émaillage est effectué sur une installation en continu au trempé garantissant une impression anti-corrosive sur toutes les surfaces métalliques.

Le montage est réalisé avec le soin que réclame une mécanique destinée à un usage long et sévère.

Toutefois, il vous est prescrit les quelques conseils donnés plus loin au point de vue du rodage et de l'entretien.



Caractéristiques

MOTEUR

- Monocylindre 2 temps à double transfert.
- Cylindre en aluminium coulé sous pression chemisé fonte.
- Culasse en aluminium.
- Course 43.
- Alésage 38,4.
- Taux de compression : 1 à 7.
- Puissance 1,45 CV à 5.000 tours/minute.
- Avance mm. 4,5.
- Carter en aluminium coulé sous pression formant bain d'huile pour réduction et embrayage.
- Réduction primaire par pignon à denture hélicoïdale.
- Embrayage à disques multiples dans l'huile.
- Axe de pédalier incorporé dans le bloc avec multiplication par pignon attaquant directement la roue libre.
- Transmission par une chaîne unique servant à la fois au pédalage et à la marche normale.

Techniques

CHASSIS

Type A. 56

- Cadre très rigide en tube et tôle emboutie.
- Fourche télescopique.
- Freins tambours à l'avant et à l'arrière, diamètre 105.
- Eclairage et klaxon par volant magnétique.
- Jantes de 600 X 50 B.
- Béquille - Porte-bagages.

Type B. 56

- Cadre poutre très rigide en tôle emboutie.
- Fourche avec suspension à biellettes.
- Freins tambour, diamètre 105, à l'avant et à l'arrière.
- Eclairage route et ville par volant magnétique.
- Phare klaxon et compteur kilométrique incorporés.
- Verrouillage antivol par serrure RONIS du guidon de direction et du coffre à outils.
- Réservoir à essence de 3 l. 200 sous carrosserie.

FONCTIONNEMENT

Mise en route soit : par pédalage normal en maintenant le levier de débrayage quelques instants et en le lâchant une fois la machine lancée.

soit : en agissant avec le pied sur une des pédales comme avec un kick de moto, la machine étant embrayée et posée sur sa béquille.

Par temps froid : abaisser la tirette du starter sur le carburateur et ne mettre complètement les gaz que lorsque le moteur est chaud.

ENTRETIEN

CARBURANT :

Pendant la période de rodage, soit environ 500 km., mettre dans le réservoir d'essence un mélange préparé au préalable comportant 8% d'huile pour moteur 2 temps dans l'essence.

En marche normale mettre 6% d'huile.

GRAISSAGE DU CARTER

Le carter est rempli d'huile à son niveau normal au départ de l'usine - contenance du carter : 100 cm³.

Vidanger une première fois au bout de 500 km, ensuite tous les 1.000 km.

A chaque vidange introduire par le bouchon repéré « Huile » et jusqu'à son niveau une huile de viscosité SAE 20.

VITESSE :

Pendant les premiers 500 km. se limiter à une trentaine de km/heure environ. Ensuite toute liberté vous est donnée.

MOTEUR

Tous les 3.000 km. il peut être utile de le décalaminer; pour ce faire, dévisser les quatre écrous de culasse et, en tapant légèrement avec un maillet, sortir la culasse et le cylindre. Puis, avec un outil non tranchant, gratter délicatement les lumières, la tête du piston et la chambre d'explosion.

Le remontage peut s'effectuer immédiatement après, et il est possible de réutiliser les mêmes joints si ceux-ci n'ont pas été détériorés au démontage.

CARBURATEUR ZENITH SOUS CARTER DE PROTECTION.

La machine est équipée d'un gicleur de rodage au départ de l'usine.

Au bout de 500 km., mettre le gicleur de marche normale qui se trouve dans la sacoche à outils.

Pour le démontage éventuel du carburateur, voir pages suivantes.

En période très froide il peut être intéressant de réutiliser le gicleur de rodage.

VOLANT MAGNETIQUE :

Il n'y a pas lieu d'y toucher.

Le rotor étant claveté en bout de vilebrequin, aucun décalage n'est possible.

Pour le réglage des vis platinées voir pages suivantes.

EMBRAYAGE :

Ne nécessite aucun entretien.

BOUGIES :

Voir pages suivantes.

TRANSMISSION :

Graisser la chaîne avec quelques gouttes d'huile mouvement ordinaire tous les 1.000 km après un nettoyage préalable à la brosse ou au pinceau.

Tous les 5.000 km. il est recommandé de démonter la chaîne et de la nettoyer par trempage dans du pétrole ou du gaz-oil, puis de la laisser s'imprégner dans du suif ou de la graisse épaisse fondue.

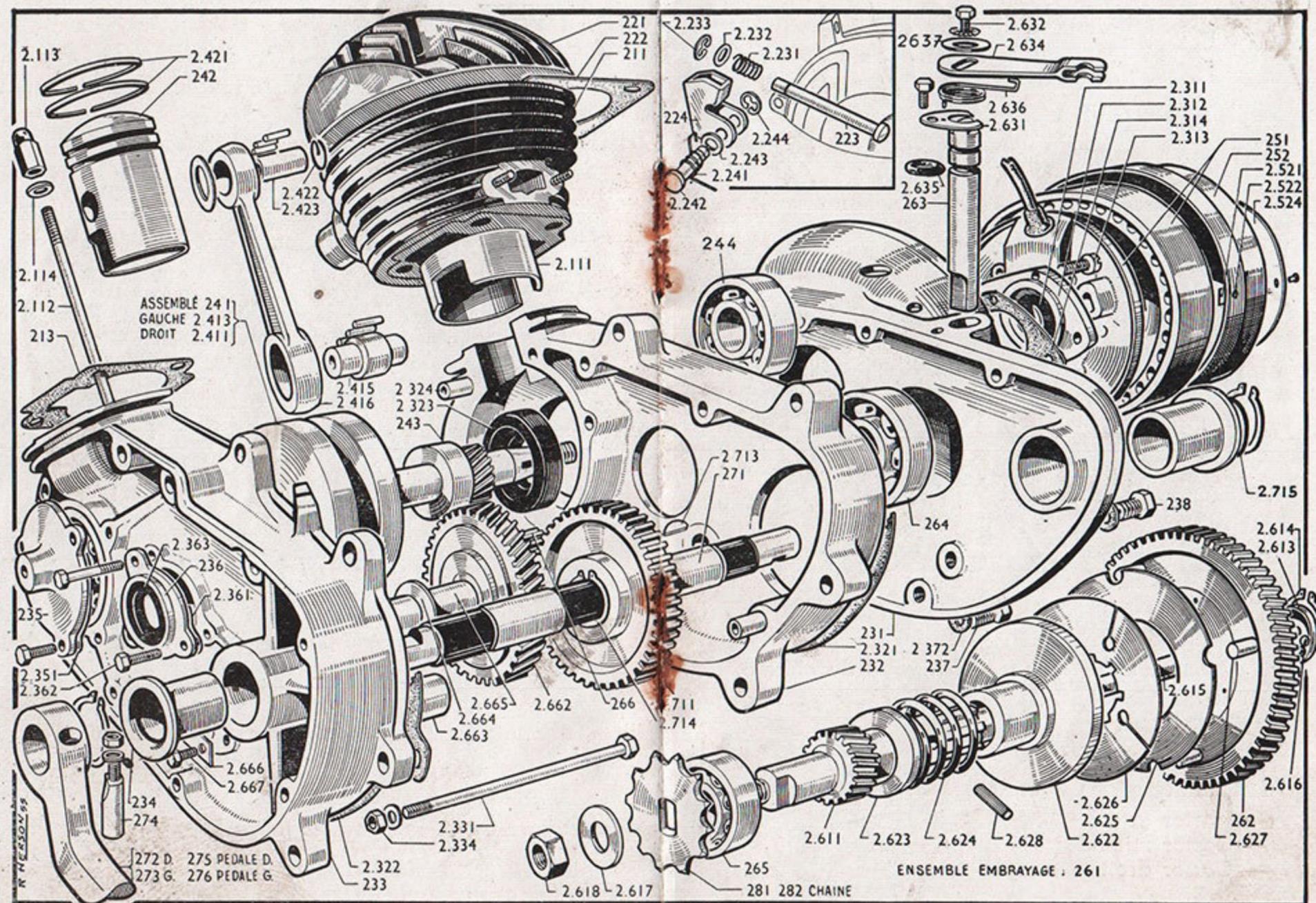
COMMANDES :

Toutes les commandes sont soigneusement graissées au montage avec une graisse spéciale et ne nécessitent aucun entretien.

La tension des câbles de frein, débrayage, gaz et décompresseur peut être réglée sans aucun outil par les vis creuses moletées montées sur chaque commande.

NOMENCLATURE DES PIÈCES MOTEUR

N ^{os}	Désignation	N ^{os}	Désignation
211	Cylindre.	233	Carter gauche.
2111	Chemise.	2331	Boulon de fixation de carter.
2112	Goujon de cylindre.	2333	Vis de fixation.
2113	Ecrou de culasse.	2334	Ecrou de carter.
2114	Rondelle.	234	Bague de pédalier.
213	Joint de cylindre.	235	Couvercle de vilebrequin.
221	Culasse.	2351	Joint sous vilebrequin.
222	Joint de culasse.	236	Couvercle d'embray.
223	Soupape de décompr.	2361	Joint sous embrayage.
2231	Ressort de soupape.	2362	Vis des couvercles.
2232	Rondelle.	2363	Bague d'étanchéité Ø 15 x 26 x 7.
2233	Bague d'arrêt.	237	Bouchon de vidange.
224	Levier de décompr.	2372	Joint sous bouchon.
2241	Ressort de rappel.	238	Bouchon remplissage.
2242	Axe de levier.		
2243	Rondelle.	241	Vilebrequin assemblé.
2244	Bague d'arrêt.	2411	Volant droit.
		2413	Volant gauche.
231	Carter droit.	2415	Maneton.
2311	Bague d'étanchéité Ø 15 x 26 x 7.	2416	Embiellage Nadella.
2312	Support stator.	242	Piston.
2313	Vis de fixation.	2421	Segment.
2314	Joint sous stator.	2422	Jonc.
232	Carter milieu.	2423	Axe de piston.
2321	Joint sous carter droit.	243	Pignon 18 dents.
2322	Joint sous carter g.	244	Roulement S.K.F. 6302.
2323	Bague d'étanchéité Ø 30 x 42 x 7.	251	Volant magnétique.
2324	Locating.	252	Carter de volant.
		2521	Ressort de carter.
		2522	Rivet.
		2524	Plaque de firme.



NOMENCLATURE DES PIÈCES MOTEUR

N ^{os}	Désignation	N ^{os}	Désignation
261	Embrayage monté.	265	Roulement côté chaîne S.K.F. 6.202.
2211	Arbre d'embr. 20 dt.	266	Pignon intermédiaire 21 dents.
2613	Rondelle de butée.	2662	Roue libre.
2614	Circlips.	2663	Bague de roue libre.
2615	Poussoir.	2664	Rondelle.
2616	Billes.	2665	Axe de roue libre.
2617	Rondelle.	2666	Tôle d'arrêt.
2618	Ecrou de chaîne.	2667	Vis.
262	Roue de 76 dents.		
2622	Coupelle d'embrayage.	271	Axe de pédalier.
2623	Rondelle d'appui.	2711	Pignon 58 dents.
2624	Ressort d'embrayage.	2713	Clavette disque.
2625	Disque extérieur.	2714	Circlips.
2626	Disque intérieur.	2715	Joint axe pédalier.
2627	Ergot.	272	Manivelle déportée dr.
2628	Goupille cannelée.	273	Manivelle déportée g.
263	Axe de commande de débrayage.	274	Clavette vélo.
2631	Tôle de retenue.	275	Pédale droite.
2632	Vis.	276	Pédale gauche.
2634	Levier de débrayage.	231	Pignon de chaîne.
2635	Joint de rappel.	282	Chaîne de 114 mail. Largeur 4,88.
2636	Ressort de rappel.		
2637	Rondelle.		
264	Roulement côté embrayage S.K.F. 6005.		

HUILES RECOMMANDÉES

Pour le graissage du carter

de SHELL - la Shell X 100 SAE 20

de CASTROL - la Castrolite

de DEMARAIS - l'Olazur Super 4

de BRETOIL - la Spéciale Hiver

Pour le mélange à l'essence.

8% pendant le rodage,

6% après le rodage.

de SHELL - la Shell 2 T.

de CASTROL - la Self Mixing 40

de DEMARAIS - l'Olazur 2 T.

de BRETOIL - la spéciale 2 Temps.



DESCRIPTION DES DIFFERENTS ÉLÉMENTS DE LA MACHINE

(voir vue éclaté du moteur en page centrale)

LE BLOC MOTEUR

Il forme un ensemble homogène renfermant les éléments principaux de la machine :

- Transmission primaire
- Embrayage
- Axe de pédalier
- Roue libre

Il est en outre solidaire du pot d'échappement et de la béquille.

Ce bloc soutenu au cadre par trois pattes du carter peut ainsi être désaccouplé de la machine très simplement puisqu'il n'y a que les 3 boulons de fixation à enlever.

Par ailleurs il est possible de démonter la culasse, le cylindre, le volant magnétique, le carter droit et l'embrayage tout en conservant la machine sur sa béquille et sans enlever le reste du moteur.

Les carters contiennent 4 axes :

- 1°) L'axe de vilebrequin et de volant magnétique solidaire du pignon primaire de 18 dents.
- 2°) L'axe d'embrayage et de sortie de chaîne.
- 3°) L'axe de renvoi de pédalier comportant la roue libre.
- 4°) L'axe de pédalier.

Le montage des 3 carters se fait dans l'ordre

- Carter gauche
- Carter milieu
- Carter droit

L'AXE DE VILEBREQUIN

Est monté sur roulements à billes (ces roulements peuvent être facilement démontés pour échange) et comporte 1 joint d'étanchéité côté volant magnétique.

Par contre, il est déconseillé de séparer les deux volants l'un par rapport à l'autre, leur emmanchement étant fait à la presse avant la rectification finale.

L'ARBRE D'EMBAYAGE

Est monté sur deux roulements à billes facilement démontables, et comporte un joint d'étanchéité côté sortie chaîne.

L'AXE DE ROUE LIBRE ET L'AXE DE PEDALIER

Sont montés sur bagues bronze de longue portée.

Nota. — En cas de démontage du moteur, veillez au remontage à mettre en place les deux locating servant au centrage des carters l'un par rapport à l'autre, et prendre soin au passage des axes dans les différents joints.



Nomenclature du carburateur ZÉNITH

2	215.761	Rac. orientable d'arrivée d'essence
3	215.763	Crépine de filtre
4	215.762	Axe du raccord orientable
5	20.895	Joint du raccord orientable côté cuve
6	16.709	Joint du raccord orientable côté vis
7	36.454	Vis de fixation du couv. sur la cuve
8	215.512	Joint du couvercle
9	215.729	Cuve
10	215.730	Flotteur en nylon
11	213.744	Vis de fixation de la cuve sur le corps
12	213.745	Joint entre corps et cuve
13	216.120	Corps principal pour 12 MS/MSG
14	213.499	Tiroir des gaz marqué A
14	215.671	Tiroir des gaz marqué B
15	213.524	Ressort du tiroir
16	213.278	Bouchon du tiroir
17	61.963	Butée de gaine
18	213.746	Coiffe
19	214.177	Vis de blocage de la coiffe
20	213.747	Bouchon de la coiffe
21	35.135	Joint du bouchon
22	213.530	Gicleur de ralenti
23	17.239	Joint du gicleur de ralenti
24	214.005	Gicleur principal
25	214.006	Porte-gicleur
26	13.126	Joint du porte-gicleur
27	214.460	Collier de serrage
28	214.461	Vis du collier
29	214.462	Ecrou de la vis
40	213.987	Corps de la prise d'air
41	214.109	Crépine de la prise d'air
42	214.926	Volet de la prise d'air
43	46.120	Vis fixant la prise d'air
44	—	Rondelle Ø 4 Bloctor

VOLANT MAGNÉTIQUE

LE STATOR

Est fixé sur le carter par deux vis avec réglage de l'avance par le jeu de deux lumières.

Il supporte la bobine de haute tension, le condensateur à huile et le rupteur.

Ce rupteur est réglable grâce à un excentrique. Les contacts sont préservés des projections d'huile.

LE ROTOR

Est monté en bout de vilebrequin par un cône à 15% et une clavette. Il n'y a donc pas de réglage à effectuer au remontage.

REGLAGE

Les contacts du rupteur doivent s'ouvrir lorsque les deux flèches repères Stator et Rotor coïncident. Si cela est nécessaire rectifier le réglage en agissant sur l'excentrique du rupteur après avoir desserré sa vis de fixation.

L'écartement des contacts doit être de 0,25 à 0,40 mm. et rester constant pendant toute la durée de l'ouverture.

ENTRETIEN COURANT

Tous les deux mille kilomètres environ, essuyer les contacts et mettre quelques gouttes d'huile de vaseline sur le feutre.

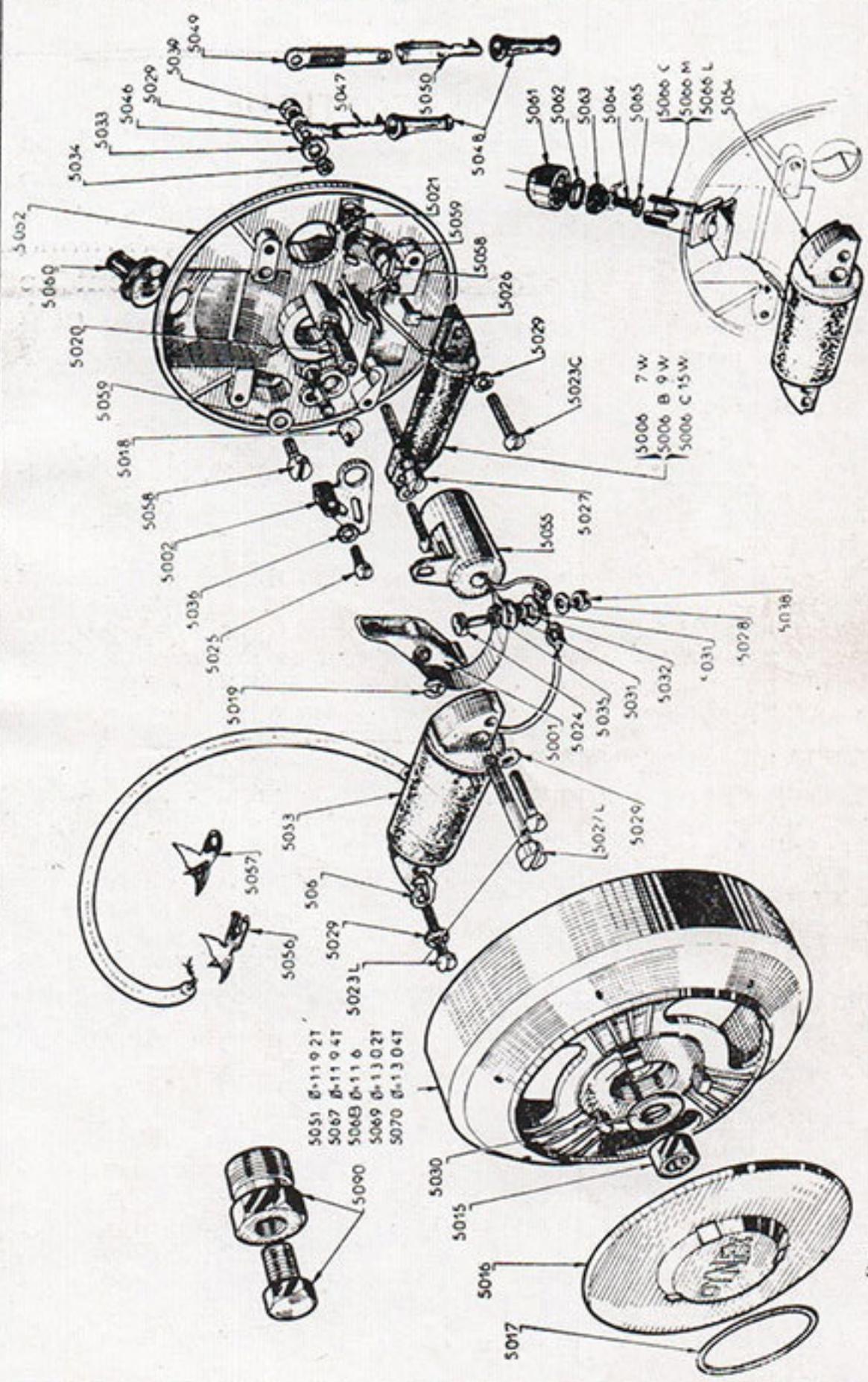
LAMPES

A l'avant : 6 V 1 A

A l'arrière : 6 V - 0,35 A ou 12 V - 0,5 A

PIECES PRINCIPALES

- 5001-2 Ensemble rupteur complet appairé
- 5006 Bobine d'éc'airage
- 5015 Ecou de rotor
- 5018 Excentrique de réglage
- 5020 Feutre de graissage
- 5051 Rotor diam. 119 2 T
- 5052 Stator nu
- 5053 Bobine d'al'umage avec fil de bougie soudé
- 5055 Condensateur
- 5090 Arrache volant



BOUGIE

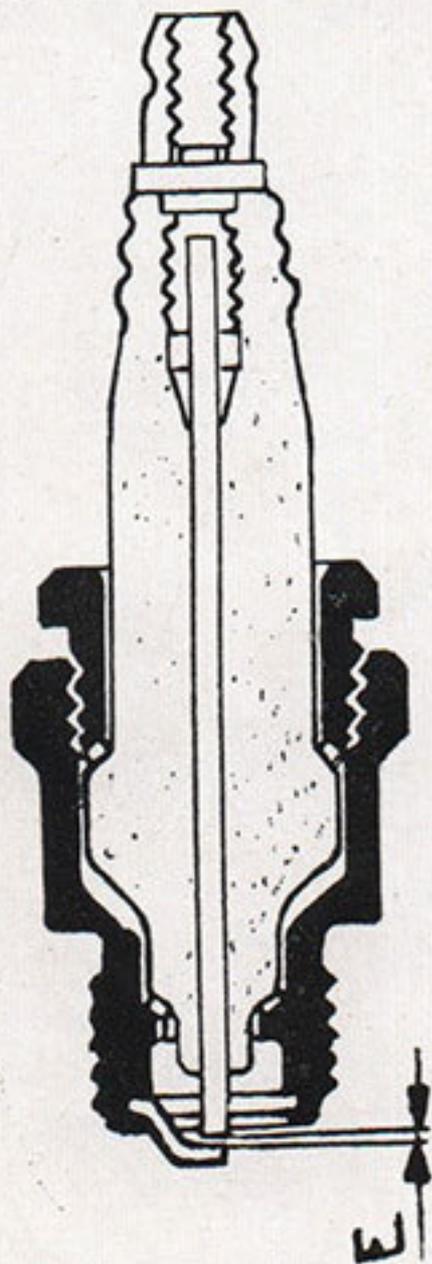
Nous recommandons la Bougie FLOQUET Type 14 E 101 (à électrode de masse annulaire soudée et sertie), spéciale pour moteurs 2 temps. Etudiée et mise au point pour les moteurs 2 temps à grand rendement, ce type de bougie a un coefficient de résistance à l'Auto-allumage, à l'encrassement et à

l'usure - les démarrages sont immédiats, même par temps froid.

L'écartement des électrodes « E » doit être compris entre 55 et 60/100°. Si vous avez besoin de régler votre écartement, veillez à ne pas prendre appui sur l'électrode centrale.

Veillez à mettre une goutte d'huile sur le filetage de votre bougie avant de la visser sur la culasse.

Veillez à bloquer votre bougie raisonnablement, de manière que le joint d'étanchéité — culot-culasse — soit écrasé. Une bougie non vissée à fond se détériore rapidement, par effet de chalumeau, à chaque explosion du moteur.



QUELQUES PANNES FACILES A ÉVITER

LE MOTEUR NE PART PAS

- Réservoir d'essence fermé
- Réservoir d'essence vide
- Tubulure d'essence bouchée
- Eau dans le carburateur
- Bougie hors d'état (écartement des électrodes incorrect ou isolant cassé)
- Rupteur encrassé.

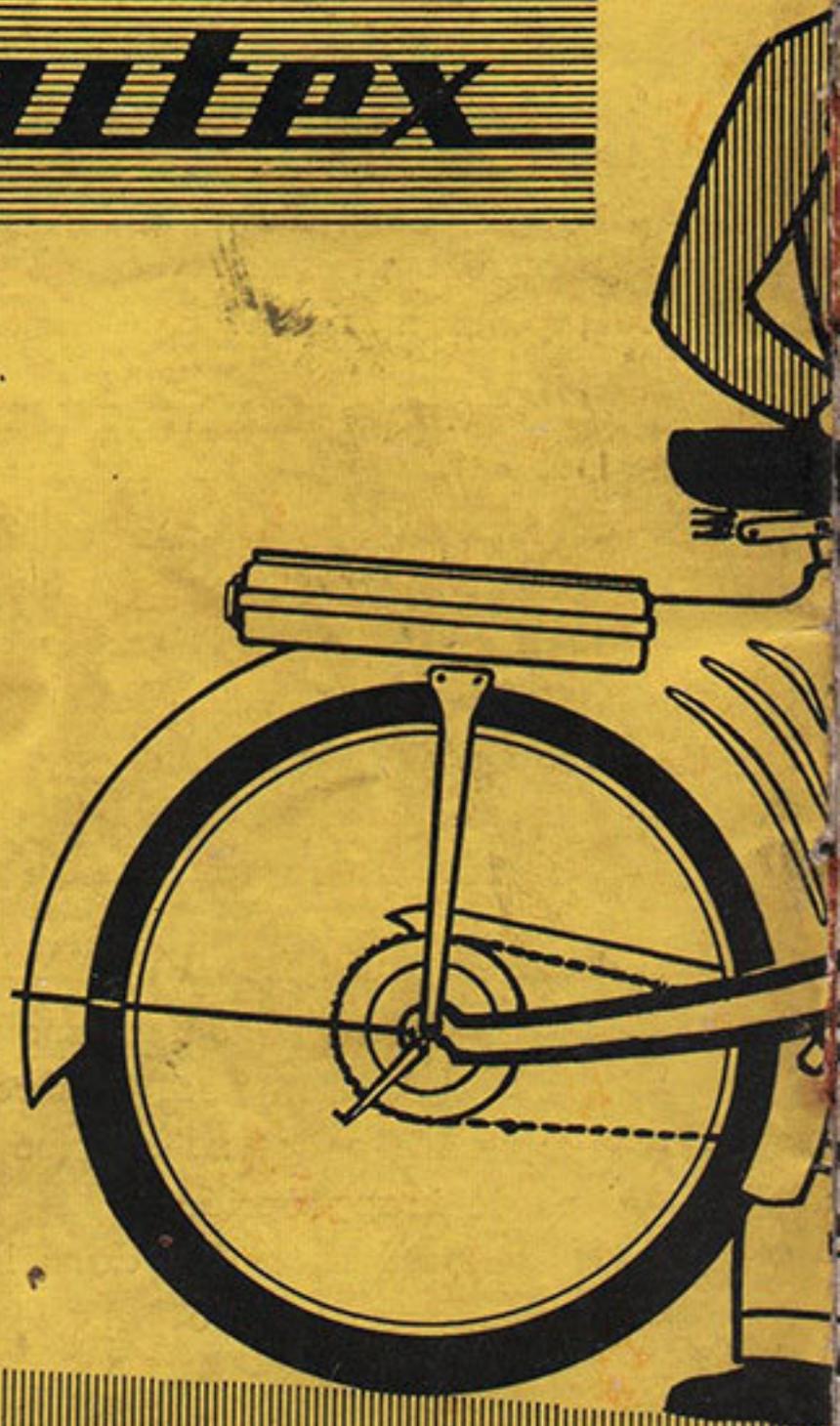
LE MOTEUR RALENTIT OU TOURNE IRREGULIEMENT

- L'essence arrive mal
- Eau dans le carburateur ou dans le réservoir
- Rentrée d'air (carburateur desserré)
- Gicleur de trop gros calibre
- Trop d'huile dans l'essence
- Mauvais contact sur le fil de bougie
- Contacts du rupteur usés

LE MOTEUR NE DONNE PLUS SA PUISSANCE

- Segments de piston usés ou cassés
- Gicleur de trop petit calibre
- Trop d'huile dans l'essence
- Bougie inappropriée
- Résistance anormale dans les transmissions
- Chaine trop tendue
- Freins serrés.

NOTICE D'ENTRETIEN



Scoutex