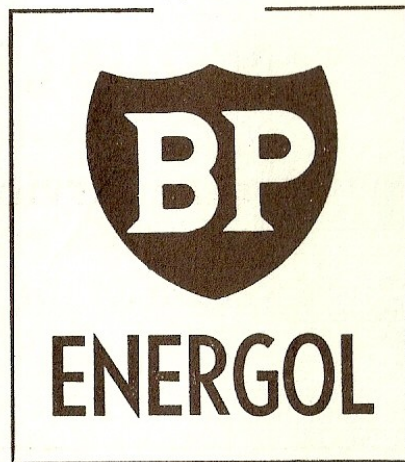


LUBRIFIEZ

VOTRE

**Favor-**  
**ALTER**

AVEC



*Suivez bien nos conseils de graissage  
et bonne route...*

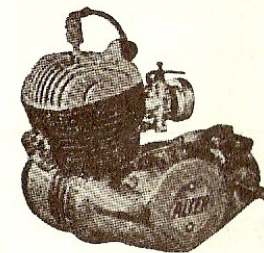
IMP. REIX - CLERMONT-FD

NOTICE D'ENTRETIEN

DES MOTEURS

**ALTER**

2 vitesses - 49 cc et 70 cc



DISTRIBUTEUR EXCLUSIF

**FAVOR**

CYCLOMOTEURS

CLERMONT-FD



*Cher Client,*

*Vous êtes l'heureux possesseur d'une machine équipée d'un bloc-moteur « ALTER » de réputation mondiale.*

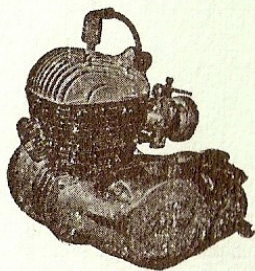
*C'est un moteur souple, nerveux, puissant, robuste et économique qui vous donnera satisfaction.*

*Mais pour en obtenir le maximum, il vous appartient de le roder soigneusement, de le graisser correctement et de l'entretenir convenablement dès sa mise en service.*

*C'est précisément dans ce but que nous avons édité cette notice sur laquelle nous avons rassemblé quelques conseils pratiques qui vous seront de la plus grande utilité.*

*Si vous suivez ceux-ci, votre Favor vous assurera un très long service, ce que nous vous souhaitons.*

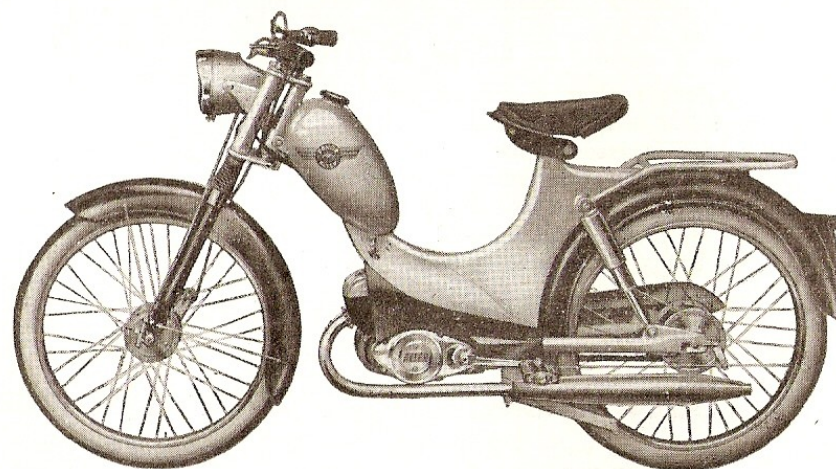
**Favor**



**FAVOR**

**BLOC-MOTEUR ALTER 49 cc  
2 VITESSES  
Embrayage à disques multiples**

**ALTER**



**CYCOMOTEUR FAVOR-ALTER GRAND TOURISME  
TYPE « IMPERATOR »**

**Bloc-moteur ALTER 2 vitesses — Se livre en 49 cm<sup>3</sup> et 70 cm<sup>3</sup>**



# Caractéristiques techniques

## I. — MOTEUR

1<sup>o</sup>) **Moteur** : 49 cm<sup>3</sup> — Type CM 50.

**Type** : Monocylindre 2 temps avec balayage par courants opposés.

**Alésage** : 39,8 mm — **Course** : 40 mm — **Cylindrée** : 49,8 cm<sup>3</sup>.

**Régime de puissance maximum** : 5.500 tours minute.

2<sup>o</sup>) **Moteur** : 70 cm<sup>3</sup> — Type VL 95.

**Type** : Monocylindre 2 temps avec balayage par courants opposés.

**Alésage** : 46 mm — **Course** : 40 mm — **Cylindrée** : 66,5 cm<sup>3</sup>.

**Régime de puissance maximum** : 5.500 tours minute.

## II. — BOITE A VITESSES

**Boîte à 2 vitesses** avec engrenages toujours en prise.

**Embrayage** : à 2 disques en bain d'huile.

**Commande des vitesses** : par poignée tournante à gauche du guidon.

**Démultiplications** : Moteur - Boîte de vitesse : 3,21 : 1.

Boîte de vitesse : 3,28 : 1 - 2 : 1.

CM 50 — Boîte de vitesse — Roue AR : 2,14 : 1.

VL 95 — Boîte de vitesse — Roue AR : 1,66 : 1.

## III. — DISPOSITIF DE MISE EN ROUTE

Par pédalage (voir paragraphe : XI. — Mise en marche).

## IV. — VOLANT MAGNETIQUE EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Volant magnétique 6 volts 9 Watts. — Fournit l'allumage et l'éclairage.

**Ecartement vis platinées** : 0,4 mm — **Avance à l'allumage** : 3,5 mm.

**Bougie à utiliser** : Mi-chaude Type avec filetage normal.

**Lampes à utiliser** : A l'avant : lampe **phare-code** 6 volts 1 ampère.

A l'arrière : lampe 12 volts, 2,7 Watts.

## V. — CARBURATEUR

Carburateur **Gurtner D 12 533** pour moteurs CM 50 et VL 95.

**Gicleur** de 21 pour CM 50.

**Gicleur** de 23 pour VL 95.

## VI. — COMMANDES

Toutes les commandes sont groupées au guidon.

**A droite** : Poignée tournante des gaz et levier de freins.

**A gauche** : Poignée tournante des vitesses avec repère 0-1-2 et levier de débrayage.

Commutateur électrique 3 positions : Phare-Code — Point mort.

2 boutons : Avertisseur et mise à la masse (arrêt moteur).

## VII. — FREINS A TAMBOUR A EXPANSION

**Frein avant** commandé par levier fixé à droite du guidon.

**Frein arrière** commandé par pédale de frein pour 70 cm<sup>3</sup> et par levier de frein pour 49 cm<sup>3</sup>.

## VIII. — CONSEILS AVANT LA MISE EN ROUTE

Vérifier que les proportions **huile-essence** pour le graissage moteur soient respectées rigoureusement (voir paragraphe 9).

**Un mauvais mélange huile-essence peut entraîner la détérioration rapide du moteur après un temps très bref d'utilisation.**

**Ne jamais utiliser de super carburant.**

Vérifier le niveau d'huile de la boîte à vitesses (voir paragraphe 10).

Vérifier que les pneus soient gonflés convenablement.

Vérifier le bon fonctionnement des freins.

## IX. — GRAISSAGE DU MOTEUR

Le graissage du moteur se fait au moyen d'huile ajoutée au carburant.

**Préparation du carburant.** — Il est très important que le mélange soit très homogène et que l'huile et l'essence soient sérieusement brassées avant introduction dans le réservoir.

**Qualité d'huile recommandée.** — Nous préconisons l'huile **ENERGOL HV 2** temps.

**Proportions** pour la préparation du mélange :

**Période de rodage** : 8 % (0,40 litre d'huile pour 5 litres essence)

**Après rodage** : 7 % (0,35 litre d'huile pour 5 litres essence)

**Rodage** : la période de rodage est d'environ 1.500 kms.

Pendant cette période nous recommandons les vitesses suivantes :

Les premiers 500 kilomètres seront effectués à une vitesse de 35 km/h.

De 500 à 1.000 kilomètres, vitesse de 40 à 50 km/h.

De 1.000 à 1.500 kilomètres, de 50 à 60 km/h.

**D'un bon rodage dépend la durée de votre moteur.**

## X. — GRAISSAGE DE LA BOITE A VITESSES

**Huile à utiliser** : **Hiver** : Huile BP ENERGOL Type HD 20 W.

**Été** : Huile BP ENERGOL Type HD 30.

**Niveau d'huile** : Pour établir le niveau d'huile dans la boîte de vitesses et l'embrayage, on introduira l'huile en dévissant le bouchon situé à l'arrière du bloc-moteur, côté gauche, jusqu'à ce que l'huile s'écoule par la vis de niveau d'huile (vis de fixation du carter d'embrayage peinte en rouge) située à la partie inférieure du carter.

L'orifice de vidange se trouve sous le moteur.

Cette opération se fait machine reposant sur ses 2 roues et à l'horizontale. La quantité d'huile nécessaire est de 0,300 kg.

La vérification du niveau d'huile doit être faite avant la 1<sup>re</sup> mise en route ou après tout arrêt prolongé.

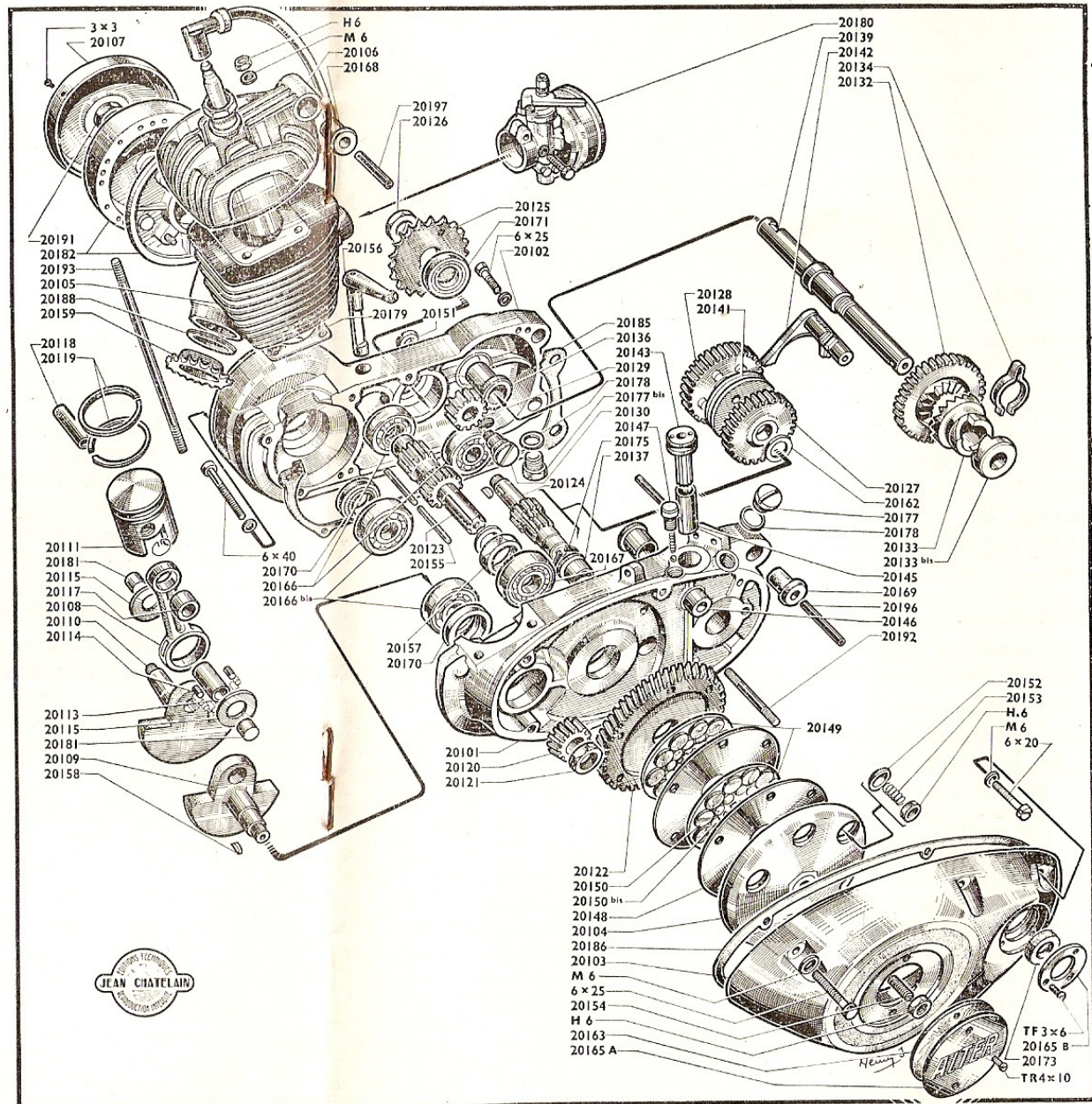
**Tous les 1.000 kilomètres.** — Vérifier le niveau d'huile de la boîte à vitesses et, s'il est nécessaire, établir le niveau en suivant les prescriptions énoncées dans le paragraphe précédent.

**Tous les 4.000 kilomètres.** — L'huile sera complètement renouvelée après avoir vidangé et rincé le carter.



# IMPORTANT

*En cas de commande de pièces détachées n'oubliez pas de nous donner le numéro matricule du moteur et le numéro du tableau de chaque pièce demandée.*





## XI. — MISE EN MARCHÉ

1<sup>o</sup>) Mettre la poignée tournante de commande des vitesses au point mort, c'est-à-dire l'indicateur en correspondance avec O.

2<sup>o</sup>) Ouvrir le robinet d'essence.

3<sup>o</sup>) **Starter** : le moteur étant froid, **fermer** le starter, son retour est automatique.

4<sup>o</sup>) Relever la béquille afin que le cyclomoteur repose sur ses deux roues.

5<sup>o</sup>) Monter sur la machine, tourner la poignée de gaz environ 1/4 de sa course, débrayer et pédaler quelques mètres, en même temps, amener la poignée tournante des vitesses à la position 1<sup>re</sup> vitesse.

6<sup>o</sup>) Lacher le levier d'embrayage tout en continuant à pédaler. Le moteur doit partir sans difficulté.

## XII. — DEMARRAGE ET MANŒUVRE DES VITESSES

1<sup>o</sup>) **Démarrage ou passage du point mort à la 1<sup>re</sup> vitesse** : Le moteur étant en mouvement, débrayer à fond, accélérer rapidement (environ 1/3 de la course de la poignée des gaz) de manière à donner du régime au moteur, couper les gaz, en même temps amener la poignée des vitesses à la position 1<sup>re</sup> vitesse, embrayer lentement en accélérant progressivement. Toutes ces manœuvres doivent être exécutées rapidement.

2<sup>o</sup>) **Passage de 1<sup>re</sup> en 2<sup>me</sup> vitesse** : même opération en amenant la poignée des vitesses à la position 2<sup>me</sup> vitesse.

3<sup>o</sup>) **Pour rétrograder de 2<sup>me</sup> vitesse en 1<sup>re</sup> vitesse** : même méthode mais en prenant obligatoirement la précaution de freiner pour ralentir avant de rétrograder les vitesses.

4<sup>o</sup>) **Pour revenir au point mort**. — Couper les gaz, débrayer, amener la poignée des vitesses à la position **Point Mort**.

5<sup>o</sup>) **Pour s'arrêter** même opération que l'article 4 et freiner.

6<sup>o</sup>) **Pour arrêter le moteur**. — Appuyer sur le bouton de mise à la masse sur le commutateur fixé au guidon.

7<sup>o</sup>) **Ne jamais manœuvrer la poignée des vitesses le moteur étant arrêté**.

8<sup>o</sup>) **Ne jamais embrayer trop brusquement**.

9<sup>o</sup>) **Toujours réduire son allure avant de rétrograder les vitesses**.

10<sup>o</sup>) **Dans une longue descente, il est recommandé de ne pas couper les gaz complètement. Il faut ouvrir les gaz de temps à autre, de façon que le moteur absorbe du mélange essence-huile indispensable à la lubrification des organes moteur.**

11<sup>o</sup>) **Ne jamais effectuer une descente en roue libre (moteur entièrement arrêté) vos freins chaufferont et vous risquez l'accident. Pour être en sécurité, il est indispensable d'effectuer les descentes moteur embrayé.** S'il vous arrive de faire une descente en roue libre (moteur au point mort), vous risquez de détériorer gravement la boîte à vitesses, si, étant lancé à vive allure, vous vous engagez sans précaution sur l'une des vitesses.

Avant de réaliser cette manœuvre, vous devez diminuer votre allure par un freinage très énergique.

## XIII. — INSTRUCTIONS GÉNÉRALES D'ENTRETIEN

**Décalaminage.** — La combustion du mélange essence-huile provoque inévitablement la formation d'un dépôt (calamine) sur la culasse, le piston, la lumière, le tube d'échappement, le silencieux.

Lorsque ce dépôt atteint une certaine importance, la puissance diminue et le moteur chauffe anormalement, sans raison apparente.

Il faut alors procéder au décalaminage : c'est un travail qui demande quelques connaissances mécaniques. Aussi nous vous conseillons de le confier à un Agent FAVOR ou à un mécanicien compétent.

A l'occasion d'un décalaminage, il y a lieu de remplacer les joints détériorés.

**Chaîne de transmission.** — La chaîne de la roue arrière exige, afin de prolonger sa durée, un bon graissage et doit faire l'objet de soins particuliers.

Une chaîne ne doit présenter, en aucun cas, ni rouleaux brillants, ni maillons rouillés ou durs, une telle chaîne absorbe de la puissance. Il faut donc la graisser assez fréquemment en utilisant une huile demi-fluide.

De plus, nous recommandons de procéder au nettoyage complet de la chaîne tous les 3.000 kilomètres.

— Démontez la chaîne et la faire dégorger dans du pétrole ou de l'essence en la remuant constamment.

— Ensuite, la tremper dans un bain de suif chaud (de façon que ce dernier pénètre dans les rouleaux).

La laisser égoutter et la remonter sans l'essuyer.

— Au remontage, le maillon de fermeture est à introduire de telle manière que la plaquette de fermeture se trouve à l'extérieur de la machine et l'extrémité fermée du ressort dirigée dans le sens de rotation.

**Fourche avant télescopique.** — Celle-ci est lubrifiée par l'usine au montage. Pour la tenir en parfait état de fonctionnement, il faut introduire de l'huile épaisse sur les parties exposées à un frottement continu, environ tous les 2.000 kilomètres.

**Amortisseurs arrières.** — Tous les 2.000 kilomètres, graisser les parties en frottement continu avec de la graisse consistante.

**Moyeux.** — Tous les 2.000 kilomètres, démonter les moyeux. Les nettoyer soigneusement afin d'éliminer les particules abrasives, graisser les roulements ou les cages à billes avec de la graisse consistante. Graisser également les bagues guidant les cames d'ouverture des machoires en ayant soin de ne pas introduire de graisse entre le tambour et les garnitures de frein.

**Démultiplicateur du compteur de vitesse.** — Celui-ci est fixé sur l'axe du moyeu AV. Tous les 2.000 kms, introduire de la graisse par le graisseur à bille prévu à cet effet.

**Volant magnétique.** — Entretien à faire tous les 5.000 km. Mettre quelques gouttes d'huile de vaseline sur le feutre graisseur de la came, facilement accessible par les lumières du rotor. Nettoyer les contacts du rupteur (vis platinées) avec une petite lime très douce.

**Câbles.** — Tous les câbles de commande doivent être huilés de temps à autre. A chaque départ de câble, injecter, à l'aide d'une brette, une huile fluide légèrement diluée dans un peu d'essence. Tout en actionnant les leviers ou poignées de commande, injecter jusqu'à ce que l'huile sorte à l'autre extrémité de la gaine.

**Un réglage de tension de tous les câbles est nécessaire périodiquement, des tendeurs (vis creuses) sont prévus à cet effet.**



#### XIV. — INCIDENTS EVENTUELS ET REMEDES

##### A) LE MOTEUR NE DEMARRE PAS OU S'ARRETE.

**Vérifier le circuit d'essence.** — Réservoir vide, robinet fermé. Volet du starter fermé. Tuyauterie d'essence ou filtre bouché. Gicleur bouché. Carburateur desserré ou pas étanche. Pointeau du flotteur coincé. Mauvais mélange de carburant ayant un excès d'huile. **Remédier à la cause.**

**Vérifier le circuit électrique.** — Fil d'allumage détaché de la bougie. Bougie encrassée (la nettoyer ou la remplacer). Ecartement des électrodes trop grand (celui-ci doit être de 0,5 à 0,6  $\frac{m}{m}$ ). Fil de masse constamment à la masse (l'isoler). Contacts du rupteur ou vis platinées encrassées ou piquées (les nettoyer si nécessaire et régler l'écartement 0,4  $\frac{m}{m}$ ), ou faire examiner le volant magnétique par un spécialiste.

##### B) LE MOTEUR NE MARCHE PAS CORRECTEMENT.

###### Circuit d'essence :

**Vérifier :** si l'essence arrive en quantité nécessaire au carburateur, si le gicleur n'est pas obstrué ou dévissé, si le volet d'air est bien ouvert, si le flotteur et le siège du pointeau ne sont pas détériorés ou coincés.

**Nettoyer** le filtre à air.

###### Circuit d'allumage :

**Vérifier** l'écartement des électrodes de la bougie et des vis platinées.

###### Echappement :

**Vérifier** si le tube d'échappement et le silencieux ne sont pas obstrués par la calamine, si oui les faire décalaminer.

##### C) LE MOTEUR NE TIRE PAS OU A DES RATEES.

**Vérifier** si la canalisation d'essence n'est pas obstruée ; si oui nettoyer canalisation, robinet, réservoir et filtre du carburateur.

**Vérifier** si le carburateur n'est pas encrassé.

**Vérifier** s'il n'existe pas une prise d'air additionnelle et, dans ce cas, resserrer les vis et remplacer tous les joints défectueux du carburateur et du cylindre.

**Vérifier** si la bougie est en bon état et si elle correspond bien au type approprié.

**Vérifier** si la culasse du cylindre n'est pas desserrée.

**Vérifier** si l'embrayage patine, dans ce cas le faire régler.

##### D) LE MOTEUR CHAUFFE ANORMALEMENT.

Mélange trop pauvre en huile. Voir indication GRAISSAGE MOTEUR.

Gicleur trop petit. Le remplacer par le gicleur prescrit.

Trop de retard à l'allumage. Faire régler l'allumage.

Tube d'échappement ou silencieux calaminés. Les faire décalaminer.

Trop d'huile dans le carter, vérifier le niveau d'huile.

Ailettes du cylindre ou de la culasse encrassées. Les nettoyer.

##### E) LE MOTEUR PATINE A LA MISE EN ROUTE.

Mauvais réglage de l'embrayage ou excès d'huile dans le carter.

Votre « Favor-ALTER »

*vous donne sûrement satisfaction*

**faites-le savoir à vos amis**

*Créez une équipe*

**FAVOR - ALTER**

**N'OUBLIEZ-PAS**

*QUE NOS AGENTS SONT A*

**votre service pour TOUS**

*CONSEILS - VÉRIFICATIONS*

*RÉGLAGES OU ENTRETIEN*