



LE CADRE

Le cadre est d'une conception nouvelle avec poutre centrale en tôle de forte section et fourche arrière en tôle emboutie. Le bouchon du réservoir est à l'intérieur de la boîte à outils munie d'une serrure de sûreté Ronis.

LA FOURCHE AVANT

La fourche avant est réalisée avec une seule tôle emboutie lui assurant une grande rigidité. Elle donne un aspect tout nouveau et très élégant au cyclomoteur. Blocage de la direction par antivol Ronis.

PHOTO ANGER

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

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 1,5 CV à 4.800 tours/minute.

Avance mm. 4,5.

Carburateur Zénith protégé par un carénage en aluminium poli.

Consommation : 1,5 litre aux 100 km
Carter en aluminium coulé sous pression formant bain d'huile pour réduction et embrayage.

Réduction primaire par pignons à denture hélicoïdale 18 x 76 dents.

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.



Scoutex

PRODUCTION DES USINES FRANCIA

26, RUE DESSEAUX - ROUEN - TÉLÉPHONE : +RI.79-59

Scoutex

LE CYCLOMOTEUR DES SPORTIFS

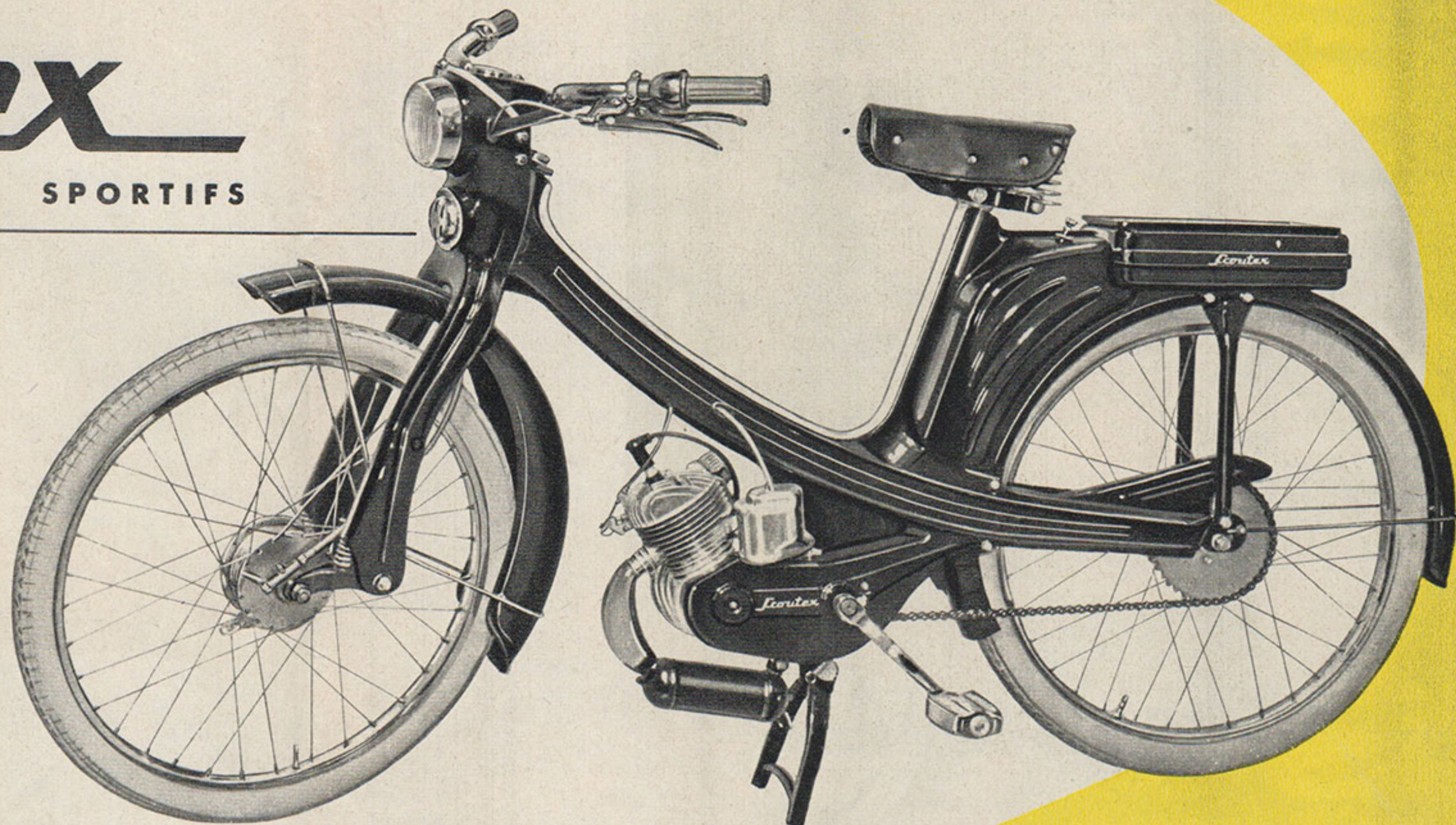
Le moteur aux plus hauts rendements

SIMPLICITÉ - Le bloc moteur du SCOUTEX forme un ensemble homogène. Le carter renferme en lui-même tous les éléments vitaux de la machine : Pédalier, roue libre, transmission primaire et débrayage. Il porte en outre le pot d'échappement et la béquille.

PUISSANCE - Moteur 2 temps 50 cm³ à double transfert avec chambre de précompression isolée de la réduction. Le pot d'échappement est à section progressive. La courbe de puissance est en conséquence, très aplatie, avec 1,5 CV à 4.800 t. Le SCOUTEX démarre facilement ; sa vitesse en palier peut atteindre 55 Km/Heure.

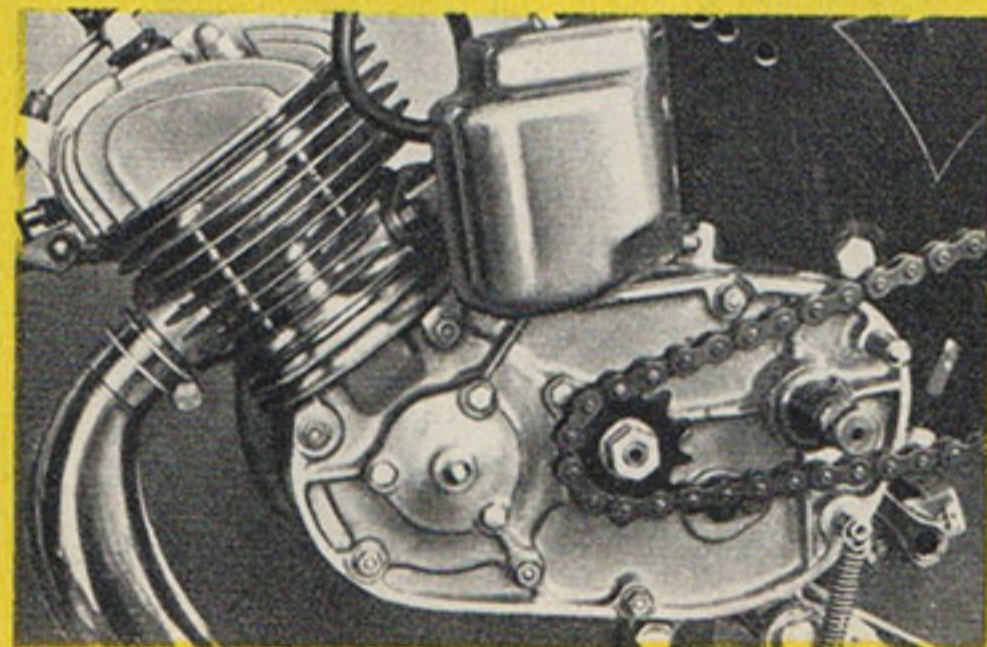
SOLIDITÉ

Grâce à ses pignons en acier, nickel-chrome, cémenté, trempé, rectifié, à ses dentures de grande largeur et son graissage sous carter étanche, le moteur du SCOUTEX est monté pour durer et rendre aux usagers les services qu'ils en attendent.



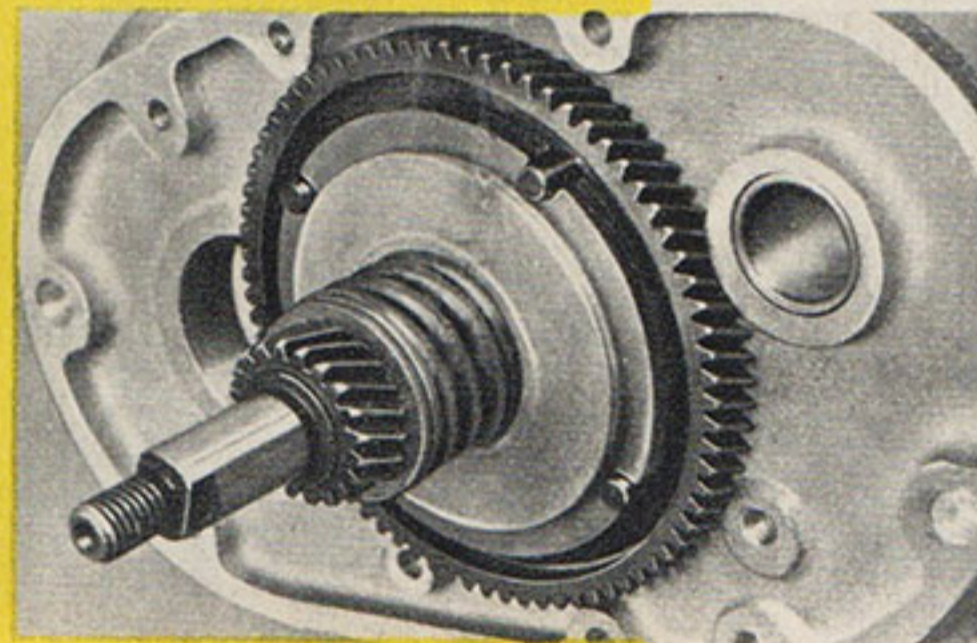
*la robustesse
alliée à l'harmonie*

Scoutex
PRODUCTION DES USINES FRANCIA



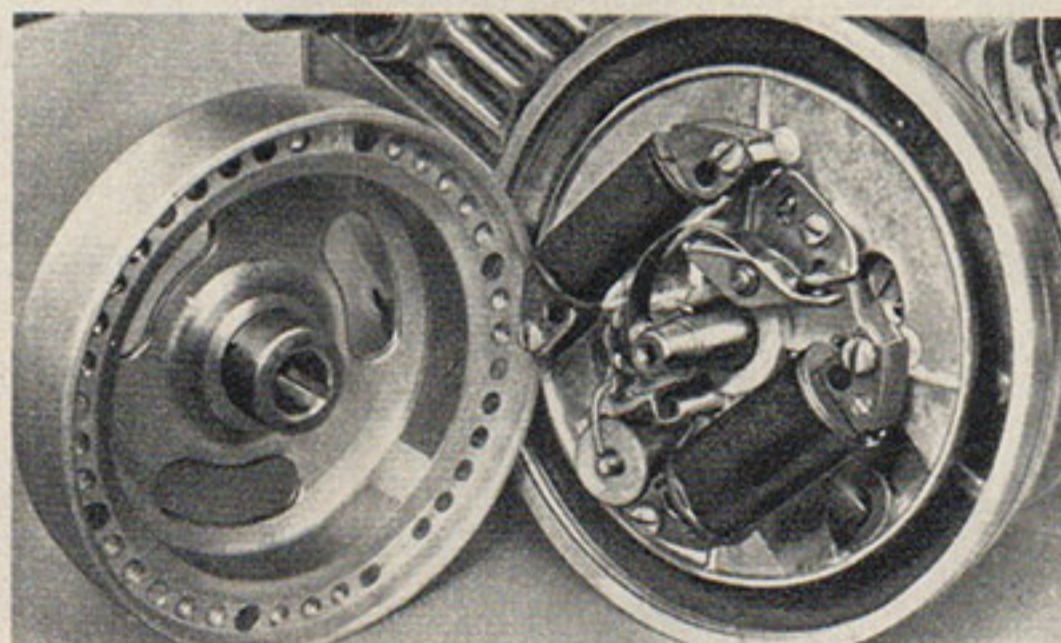
TRANSMISSION A CHAÎNE UNIQUE

Le pédalier est incorporé dans le bloc moteur : une seule chaîne suffit pour la mise en route comme pour la marche normale. Le principe des deux chaînes rend très difficile le démontage et le remontage de la roue en cas de crevaison.



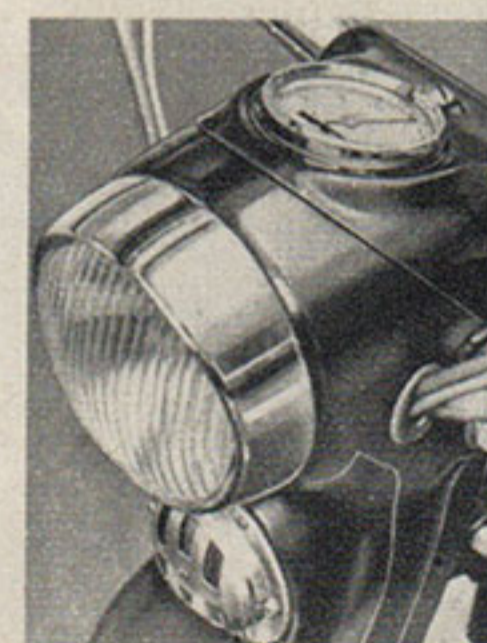
EMBRAYAGE A DISQUES DANS L'HUILE

Les disques multiples sont solidaires d'un arbre en acier spécial, traité, rectifié, comportant à son extrémité le pignon de chaîne. L'embrayage est progressif et d'une grande souplesse.



VOLANT MAGNÉTIQUE CLAVETÉ

Le volant claveté en bout d'arbre de vilebrequin interdit tout dérèglement de calage. Une mise au point de l'avance est toutefois possible sur le stator. La bobine d'éclairage, d'un ampérage largement calculé, donne au phare un bon rendement et à l'avertisseur électrique un fonctionnement sûr.



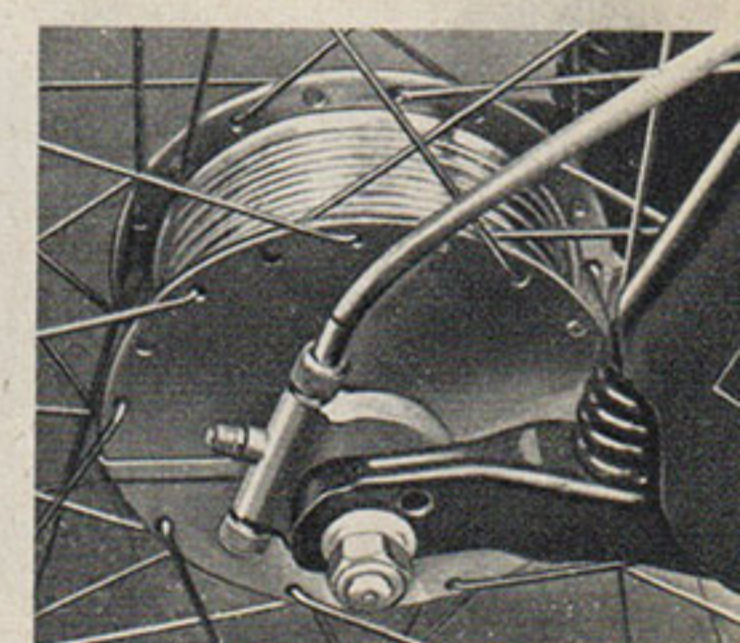
PHARE - AVERTISSEUR ET COMPTEUR

Tous ces accessoires sont encastés dans la tête de fourche, sans alourdir la silhouette de la machine. Un commutateur au guidon donne les positions Phare, Code, Veilleuse, Avertisseur.



SUSPENSION AVANT PAR BIELLETES

Les deux amortisseurs indépendants donnent une tenue de route impeccable et permettent d'utiliser sur tout terrain la puissance maxima du moteur.



FREINAGE EFFICACE

Les deux freins tambour à corps ondulé monobloc assurent au freinage toute sécurité. Le démontage des roues en cas de crevaison est facilité par l'ancrage indépendant des commandes de frein, et par la chaîne unique. Le moyeu AR est monté sur roulement à billes annulaires.