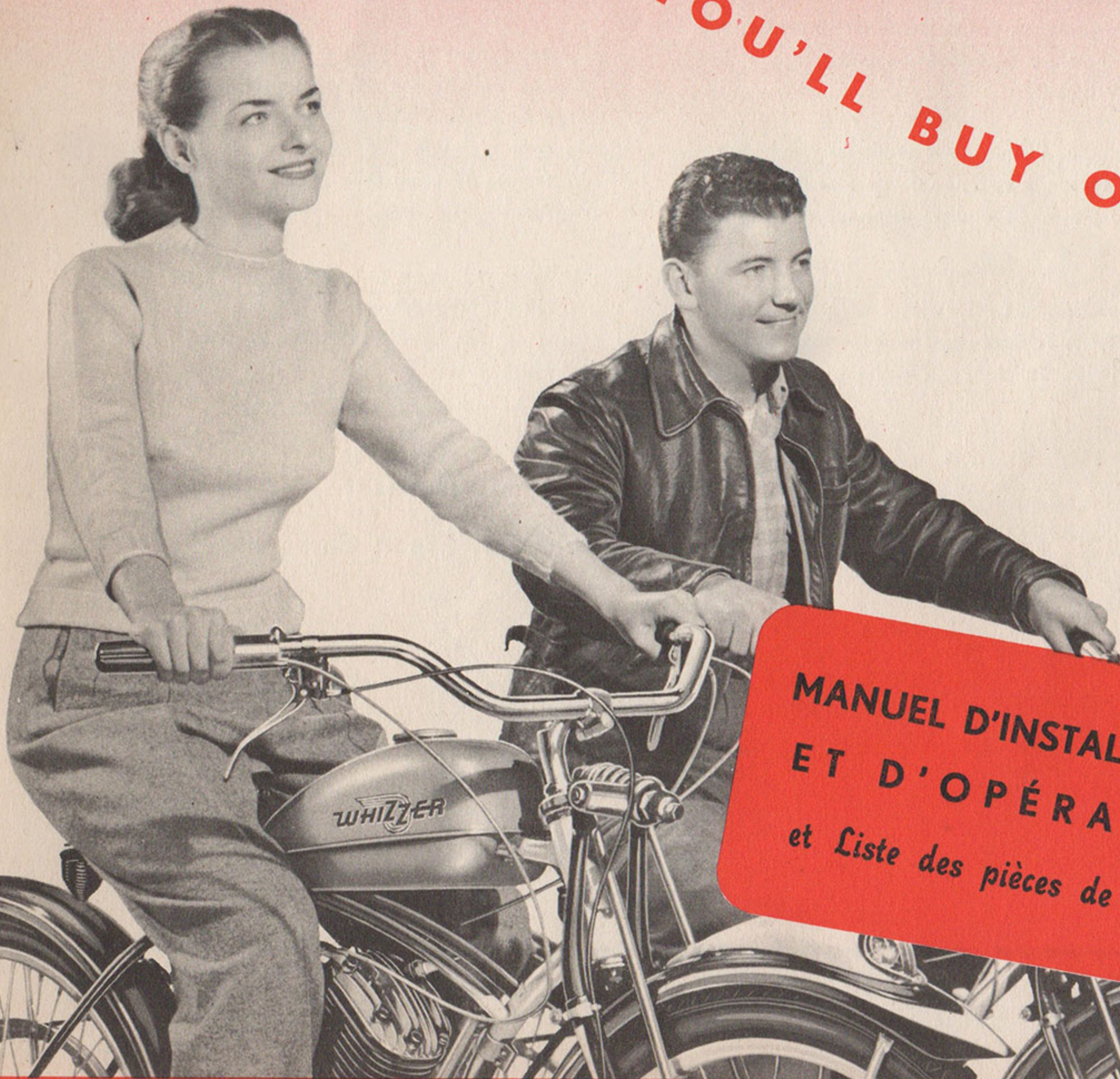


The New

WHIZZER

BIKE MOTOR

RIDE ONE AND
YOU'LL BUY ONE



MANUEL D'INSTALLATION
ET D'OPÉRATION
et Liste des pièces de Rechange

WHIZZER MOTOR EXPORT CORPORATION, DETROIT 11, MICH.

Compliments

Avec l'achat d'un Whizzer, vous entrez maintenant parmi le nombre vaste et toujours grossissant des propriétaires de Whizzer.

Nous sommes certains que vous allez avoir une foule de plaisirs avec votre nouveau vélomoteur Whizzer.

Une fois votre moteur installé sur votre bicyclette, vous allez avoir un nouvel étonnement de la puissance du moteur.

Vous serez capable de faire de courts et de longs trajets sur un Whizzer à un prix de quelques cents parce que l'économie d'opération est une des caractéristiques de votre Whizzer.

Le moteur Whizzer est un monocylindrique, quatre temps, à essence de 57 mm d'alésage et de 54 mm de course donnant une cylindrée de 138,5 ccm.

Ce moteur de vélo est construit avec une extrême précision dans tous les sens du mot parcequ'il est conçu avec des tolérances

tellement serrées qu'elles sont supérieures à celles de beaucoup des meilleurs moteurs d'automobile actuels.

Le manuel ci-joint pour opérer et vous instruire vous permettra de tirer le meilleur usage de votre Whizzer.

Dans ces instructions, il y a bien des suggestions pour le service du moteur qui sont si simples que la plupart des propriétaires d'un Whizzer pourraient en prendre soin par eux-mêmes, donc avec le maximum d'économie.

Les années de plaisir et la quantité de dizaine de milliers de km que vous pourrez tirer de votre Whizzer dépendront beaucoup du soin que vous en prendrez, de la façon dont vous le conduirez et de la qualité de l'entretien que vous y apporterez.

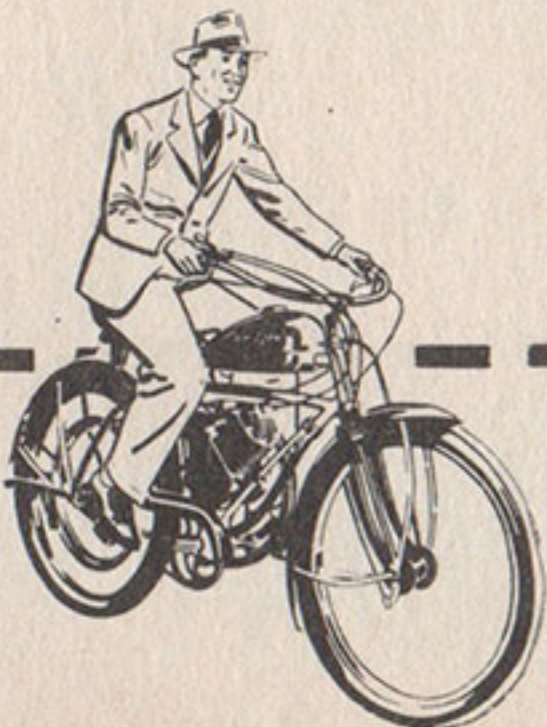
Nous espérons que vous ferez tout cela! Merci de la confiance que vous nous avez faite et au plaisir de vous rencontrer sur la route.

Sincèrement,

Whizzer Motor Export Corporation

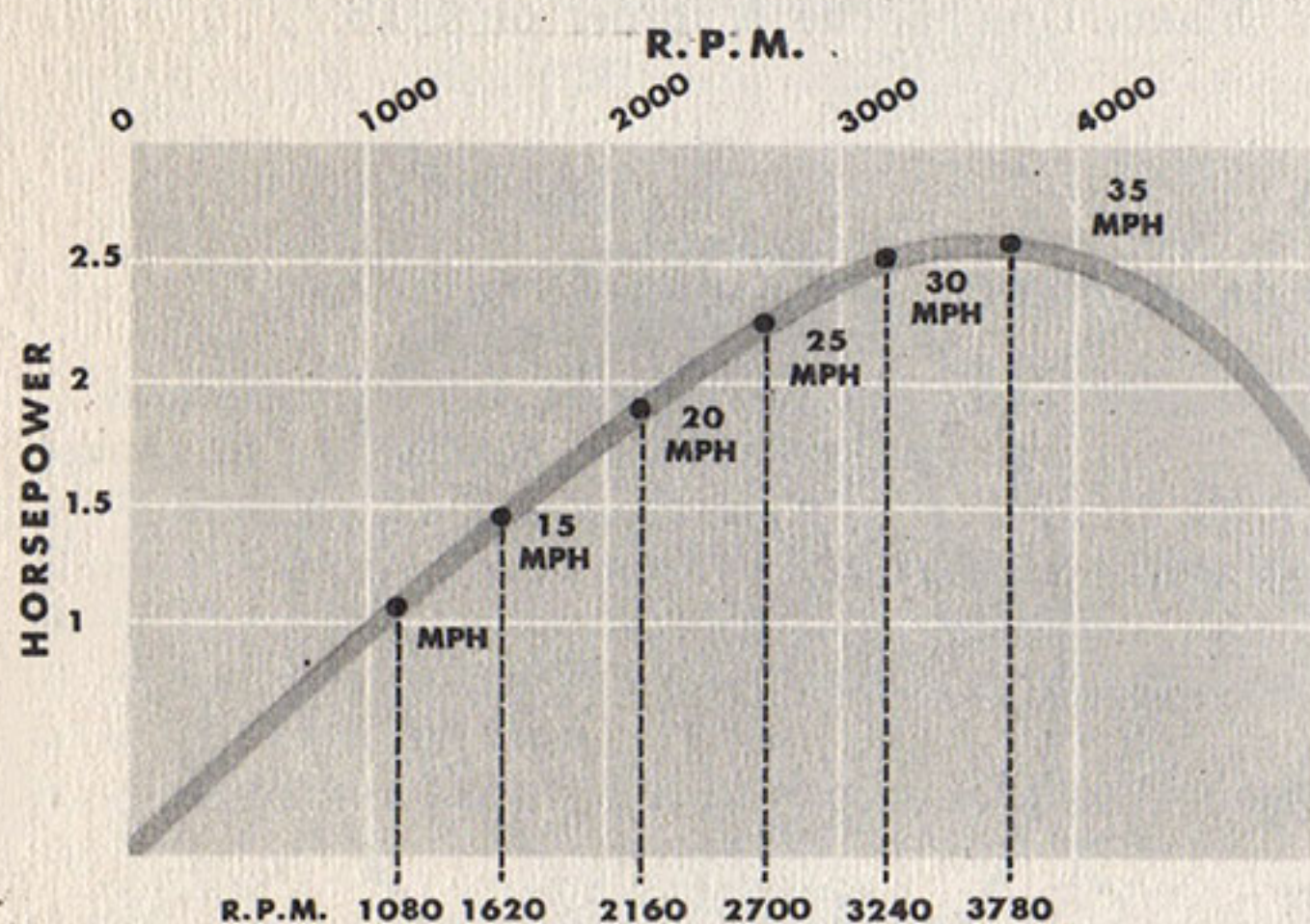
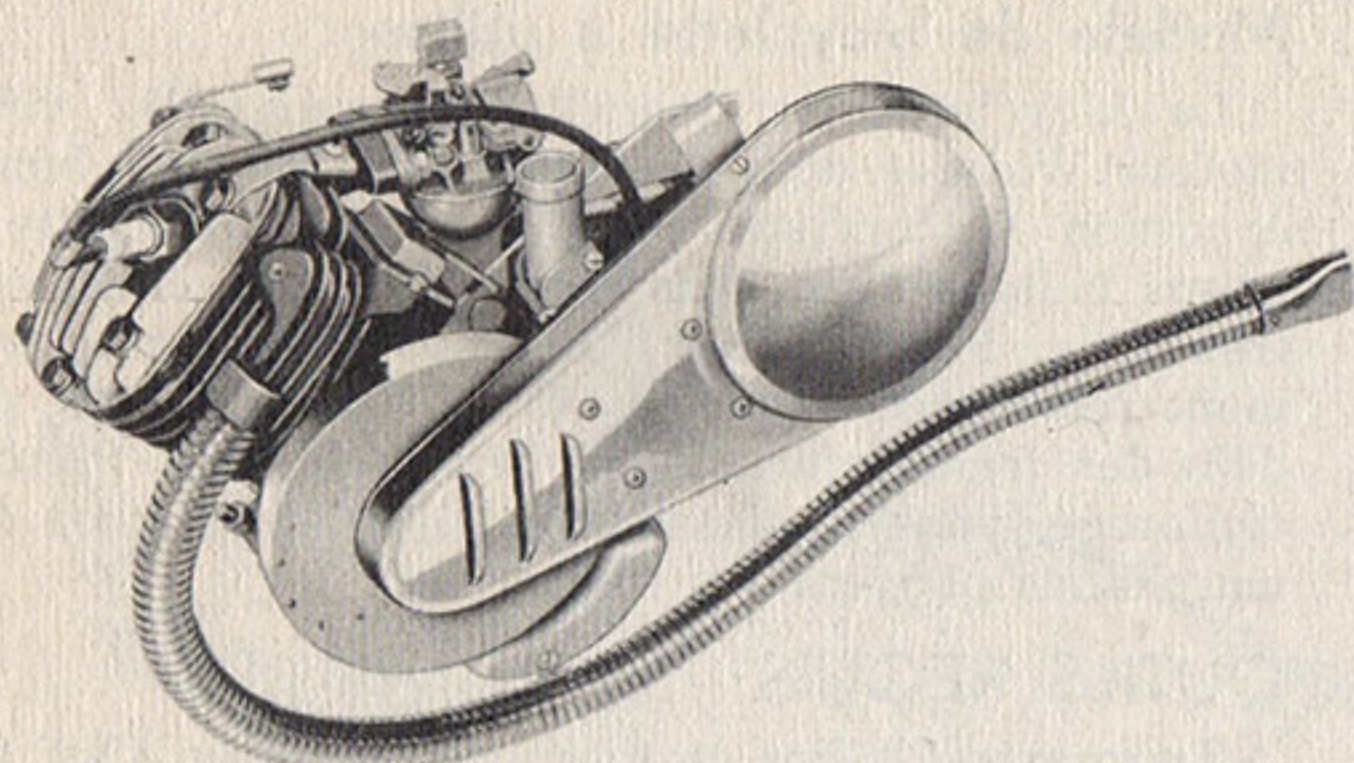
Nicholas Gray

Président



Votre nouveau moteur Whizzer

MODELE J SPECIFICATIONS



Modèle - 4 temps - Tête M.L. - Refroidissement par air

Nombre de cylindres - I

Alésage - 57 mm. Course - 54 mm

Cylindrée - 138 cc

Proportion de la compression - 6.32 à I

Force taxable - 2.02

Force des freins - 2.5 à 3700 Tours-minute

Torque - 3.56 Ibs pieds à 3700 Tours-minute

Poids - 12.500 Kgs

Allumage - Magnéto de haute tension - construite dans le volant

Réglez 30° avant le point mort haut compression

Bougie - 14 mm. Champion J-10

Carburateur - 11.2 mm. de diamètre entrée d'air

Diamètre de la soupape 18.75 mm.

Combustible utilisé - Essence pure

Huile utilisée - SEA 10 sous sero - SAE 20 l'hiver - SAE 30 l'été

Capacité du carter - 150 à 175 cm³

Capacité du réservoir en combustible - 4.5 litres

Tolérances de l'engin -

Ecart des électrodes de la bougie - 0.584 mm. à 0.635 mm.

Ecart d'entrefer de la magnéto - 0.304 à 0.301 mm.

Ecart des vis platinées - 0.838 mm. au point mort haut compression

Tolérance du poussoir - 0.304 mm.

Ecart du bout des segments - 0.304 à 0.457 mm.

Tolérance du piston - 0.008 à 0.010 mm.

Vilbrequin - 0.254 à 0.304

Rapport du moteur à la roue arrière 9 à 1

INDEX

Spécifications du moteur.....	page 3	Comment l'installer	page 5
Comment vérifier votre envoi.....	4	Mise en marche	8
Modèle de bicyclette utilisée	4	Comment s'en servir	10
Outils requis	4	Garantie	12

Liste des pièces page 13

Promenez vous 10 km

pour un franc

Ride 5 Miles for a Penny



S.V.P. Lisez ce manuel d'instructions attentivement avant de commencer l'installation

EXPÉDITION COMPLÈTE:

Aussitôt que vous aurez ouvert votre carton, vérifiez les différentes pièces avec l'illustration ci-dessous et identifiez-les. Ceci simplifie l'installation de votre Whizzer et vous permettra de découvrir les pièces qui manquent ou qui sont endommagées.

AVERTISSEMENT:

N'insérez pas la bougie avant d'en être instruit d'après les détails d'installation.

AVERTISSEMENTS:

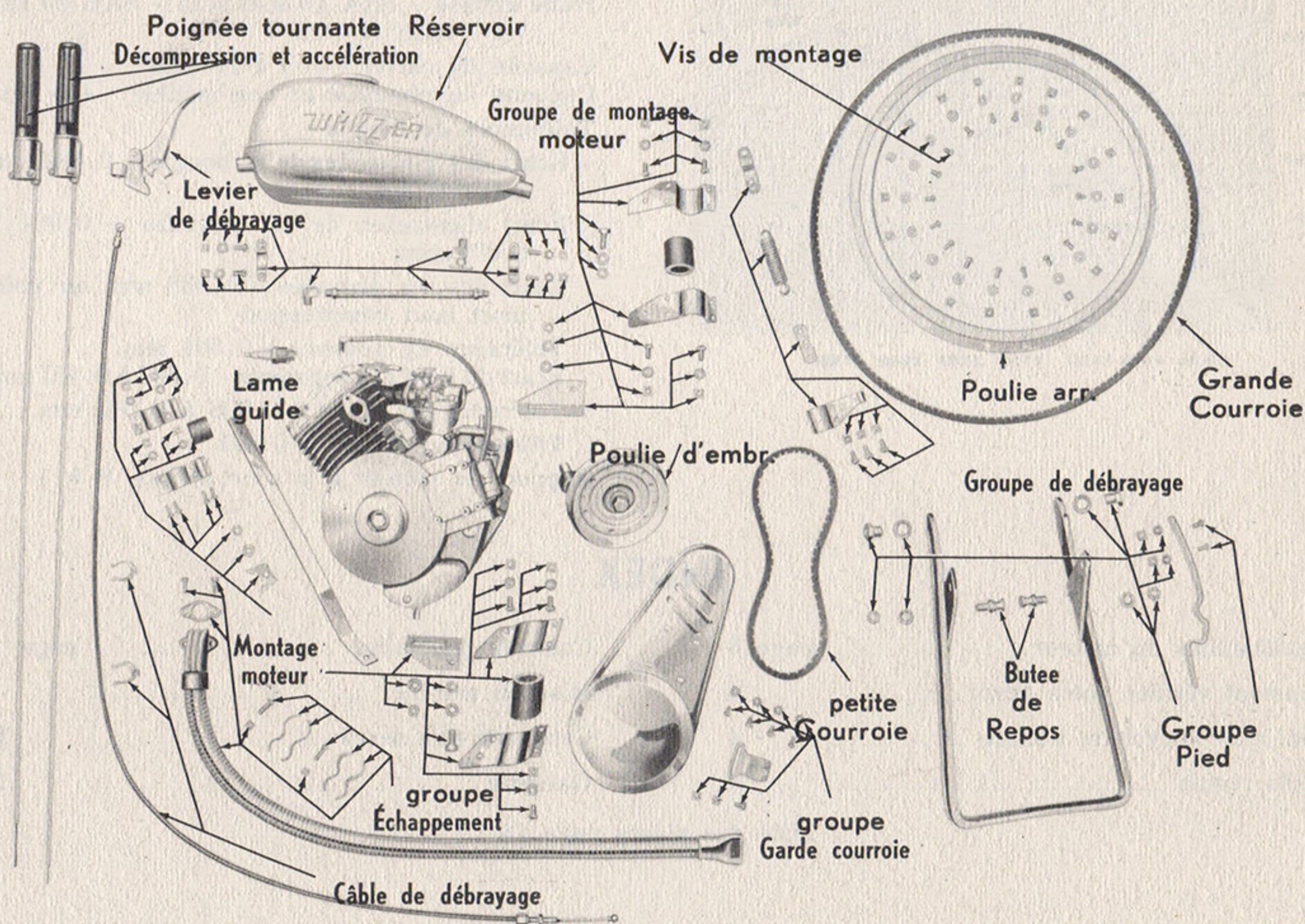
Ne jouez pas avec le carburateur. ou les réglages.

Modèle de bicyclette à utiliser:

La bicyclette sur laquelle vous installez votre moteur Whizzer doit être neuve ou en très bonne condition - bicyclette pour homme - bicyclette à pneus ballons avec bons freins et la fourche avant très forte. Pour assurer votre sécurité, il est fortement recommandé que, si votre bicyclette n'a pas déjà des freins efficaces modernes et une fourche renforcée, vous les fassiez installer. La plupart des marchands peuvent les fournir.

OUTILS REQUIS:

Tournevis Phillips et tournevis régulier. Clef anglaise. Clefs à douille. Clefs ouvertes. Étau. Petites pinces. Marteau tendre ou maillet. Ciseaux à 1^{er}-blanc. Une mèche à forcer de 3/16".



Si vous l'essayez

Ride One and You'll Buy One

Vous l'acheterez

Comment installer votre Moteur Whizzer

Toutes opérations pour l'installation de votre moteur Whizzer sont classées dans leur ordre. Soyez certain de suivre le manuel d'instructions attentivement et de faire les opérations par ordre numérique.

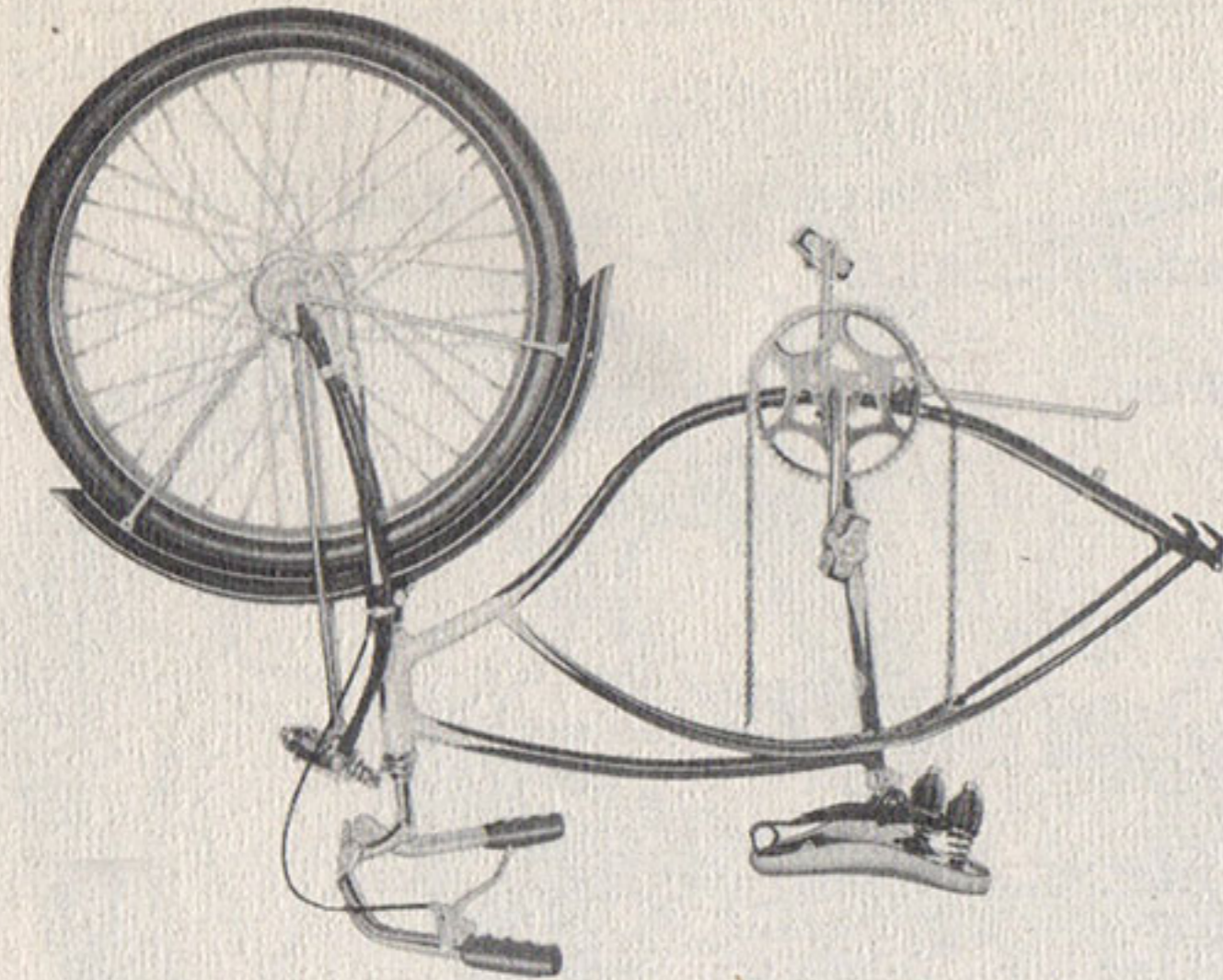


Illustration No. 1

Après avoir fait l'inspection de votre bicyclette, placez la à l'envers sur le plancher.

- 1 — Enlevez le garde-chaîne.
- 2 — Détachez le freins à main de la charpente d. l. bicyclette.
- 3 — Détachez les écrous de l'axe arrière
- 4 — Enlevez la chaîne des roues de transmission.
- 5 — Enlevez la roue.
- 6 — Détachez le garde-boue (Voyez illustration n° 1)

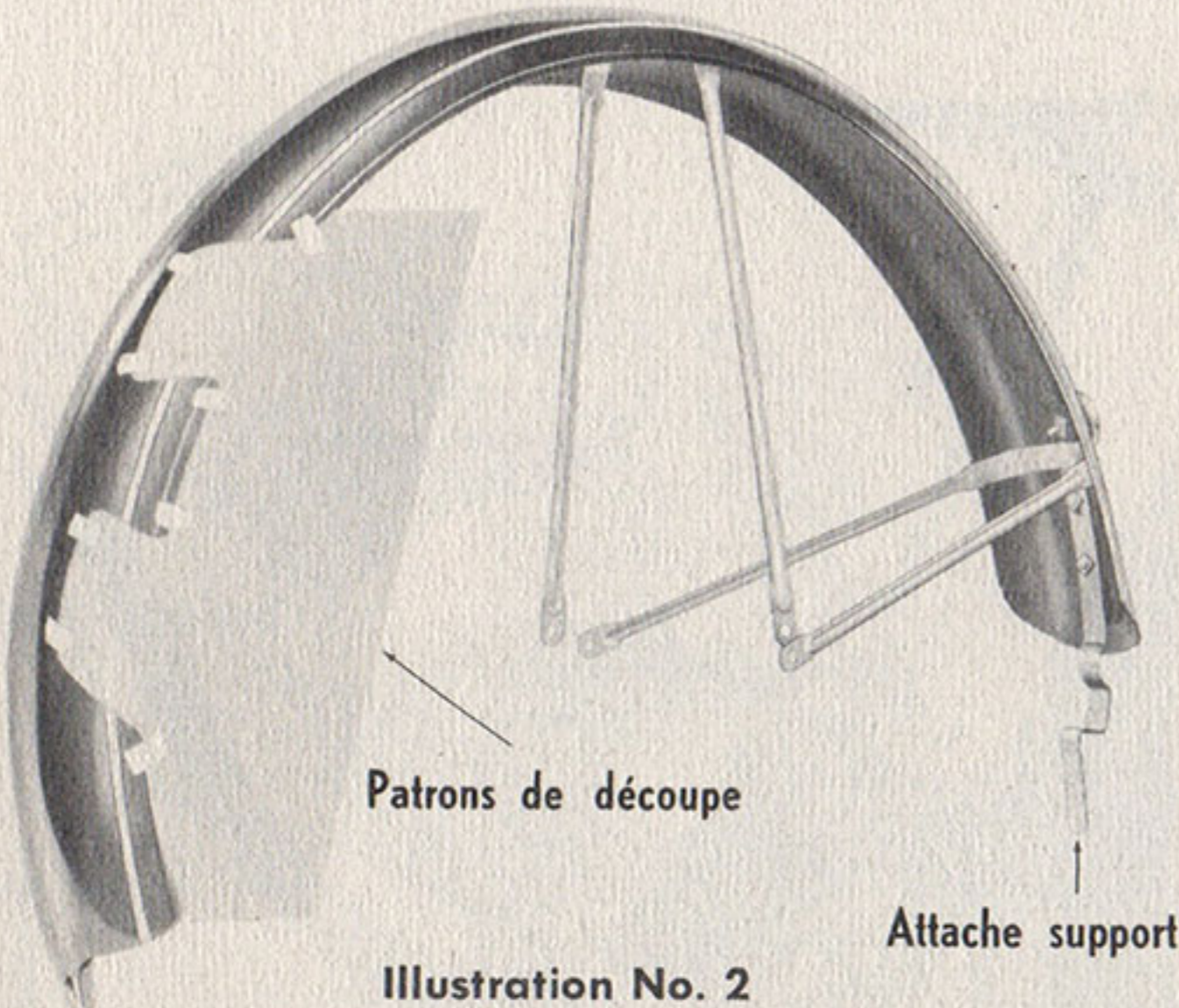


Illustration No. 2

7 — Servez-vous du patron de découpe pour entailler le garde-boue pour le passage de la courroie. Étudiez l'emplacement attentivement.

8 — Mettez en position le ressort du pied sur le garde-boue, marquez, percez 2 trous de 3/16" et fixez (v. i. n° 2)

9 — Attachez la grande poulie à la roue arrière.

Avant de faire ceci, vérifiez la roue, voyez si elle tourne rond (bien centrée) et si tous les rayons sont en bonne condition. Étudiez aussi les détails des rayons montrant la direction de la rotation de la roue et la manière d'attacher la poulie aux rayons. (voir ill. n° 3). La roue arrière doit être tenue dans un étau, dans une position horizontale avec le bras du frein levé (voir ill. n° 4).

Un grand soin devra être pris pour ne pas endommager le filet de l'axe (mâchoires de cuivre). Commencez avec trois vis, serrez à l'aise mais pas à fond. A ce moment, placez parfaitement la poulie au centre en tournant la roue et tapant avec un léger marteau ou maillet du dedans au dehors pour éviter de bosseler le rebord. La poulie devra être placée correctement au centre pour éviter la vibration excessive. Ajoutez le restant des vis et serrez les parfaitement. Soyez certain que tous les rayons restent bien dans leurs propres encoches avant de serrer les vis.

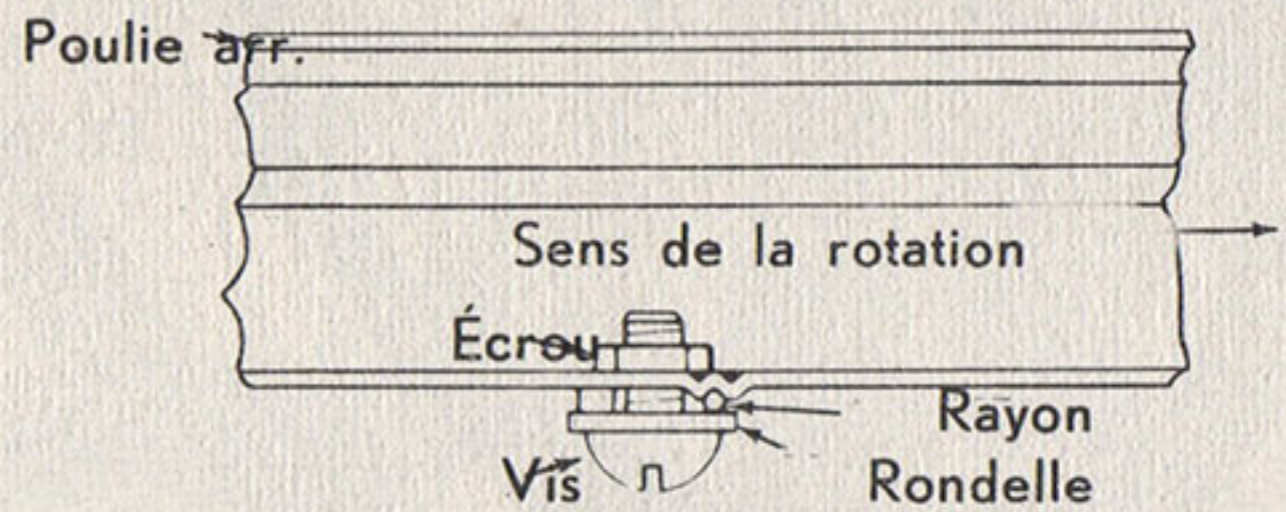


Illustration No. 3

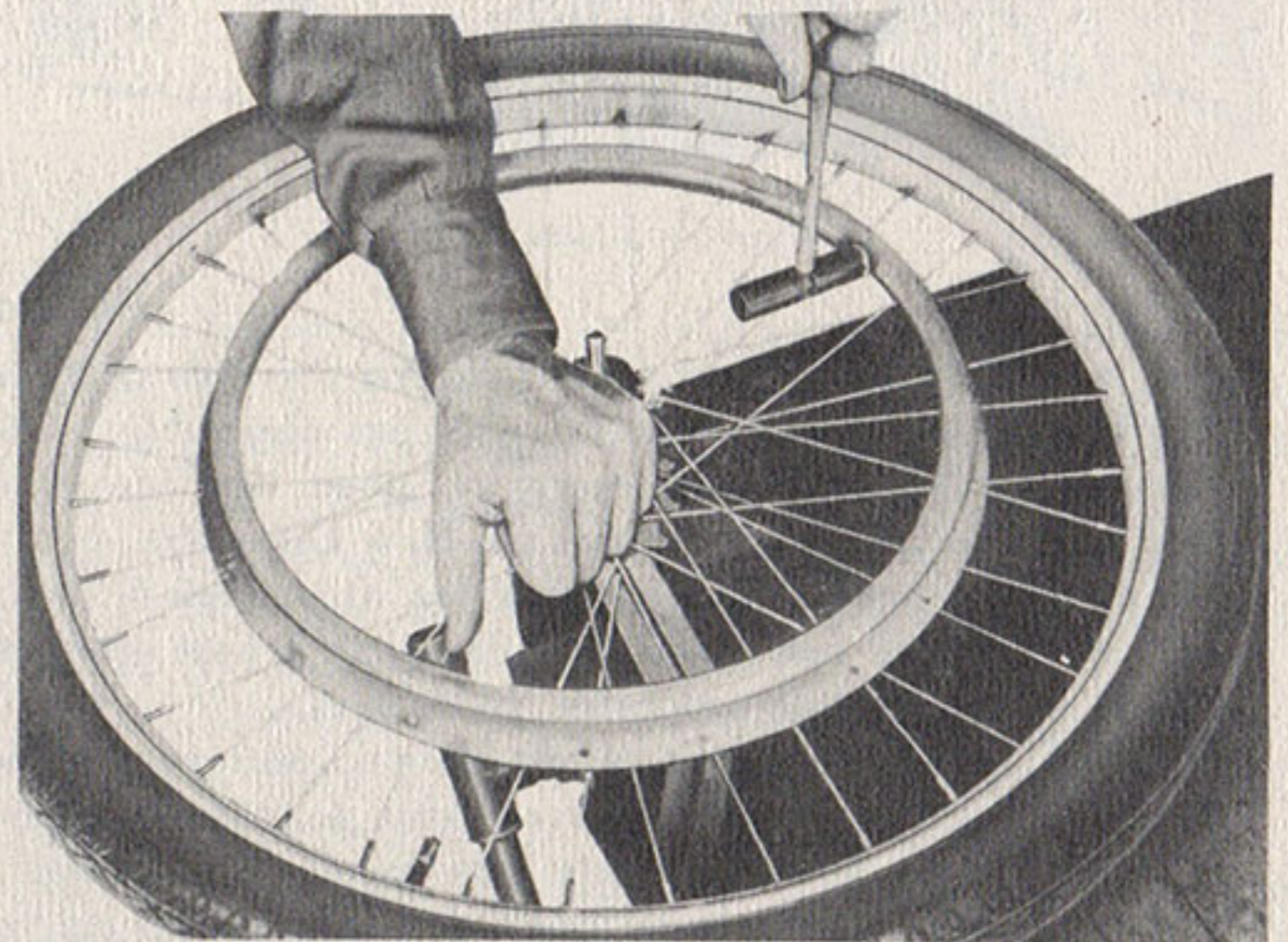


Illustration No. 4

10 — Remplacez et serrez le garde-boue.

11 — Remplacez la roue arrière avec la longue courroie sur la poulie et la chaîne sur les pignons.

12 — Placez le pied sur l'axe de la roue arrière, alignez la roue, la chaîne à l'aise et serrez en place les écrous de l'axe et les rondelles. Attachez le bras du frein au cadre de la bicyclette.

Les écrous du pied. Les écrous du pied fournis dans la boîte s'adaptent à un frein Bendix ou Morrow. Les écrous du pied fournis s'adapteront à un frein New Departure pourvu

Promenez vous 10 km

pour un franc

Ride 5 Miles for a Penny



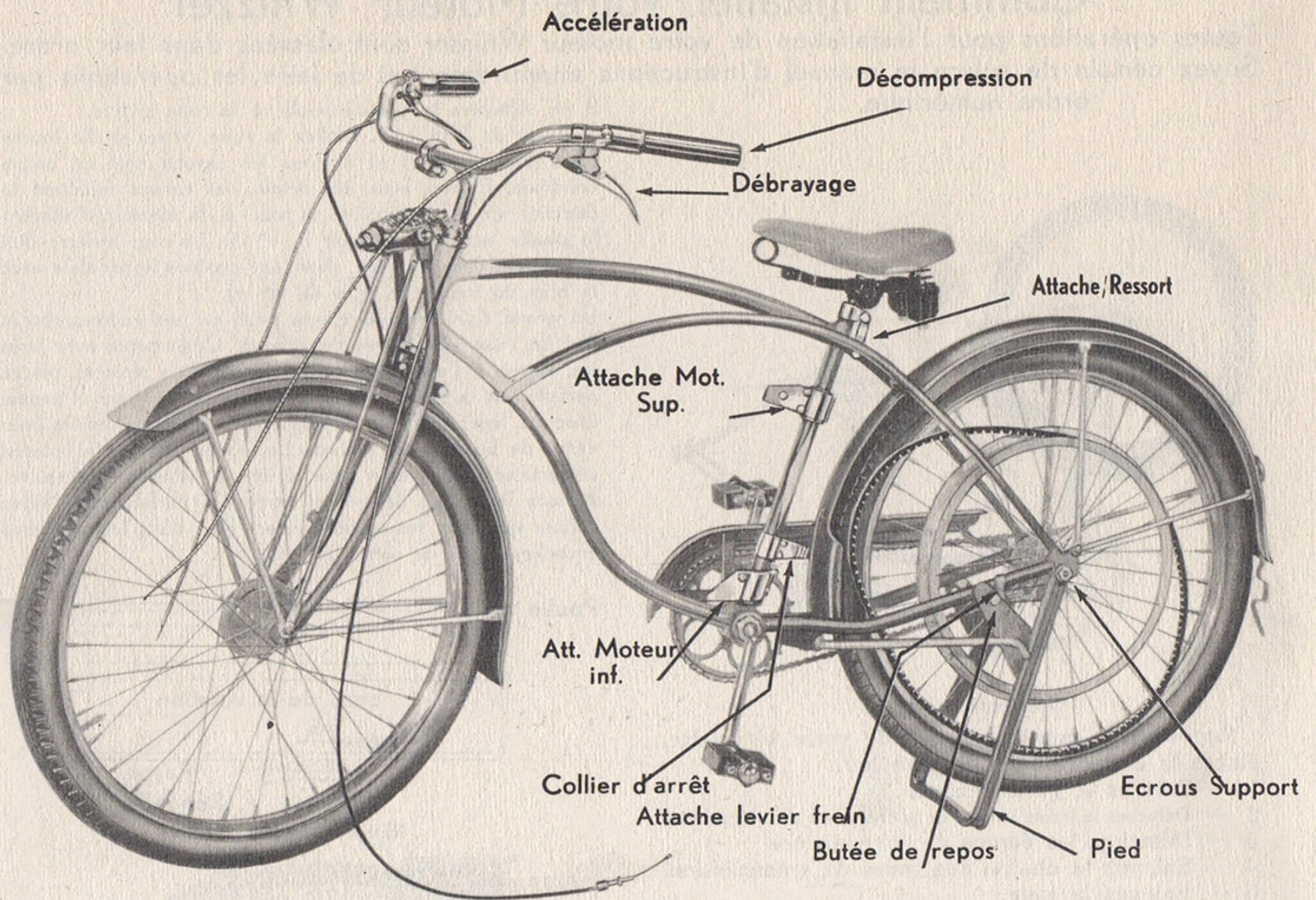


Illustration No. 5

que le filet de l'axe soit refileté dans une filière de 3/8 avec 24 filets au pouce. Si la filière n'est pas disponible, mettez vous en contact avec votre marchand pour des écrous de pied qui s'adapteront à un axe de New Departure.

13 — Retournez la bicyclette sur les roues (voir ill. n° 5)

14 — Fixez les butées du pied dans leur propre trou afin que la bicyclette soit supportée solidement.

15 — Placez le collier d'arrêt du câble de débrayage autour du tube arrière du cadre et serrez assez pour tenir en place (v.i. n° 5). La position exacte sera localisée plus tard.

16 — Serrez la poignée du cadre de débrayage au guidon. (voir ill. n° 5).

17 — Serrez l'attache du ressort de débrayage en haut avec la vis du collier de selle (voir ill. n° 5).

18 — Fixez la poignée tournante des gaz à la partie droite du guidon. C'est la poignée avec le plus court des deux câbles. (v.i. n° 5). Fixez la poignée du décompresseur du côté gauche du guidon. (voir ill. n° 5).

19 — Serrez la lame guide (lame ressort) au moteur avec la lame partiellement en place. (voir ill. n° 6).

20 — Placez l'attache (cornière) du bas du moteur dans la coulisse du carter (voir ill. n° 6).

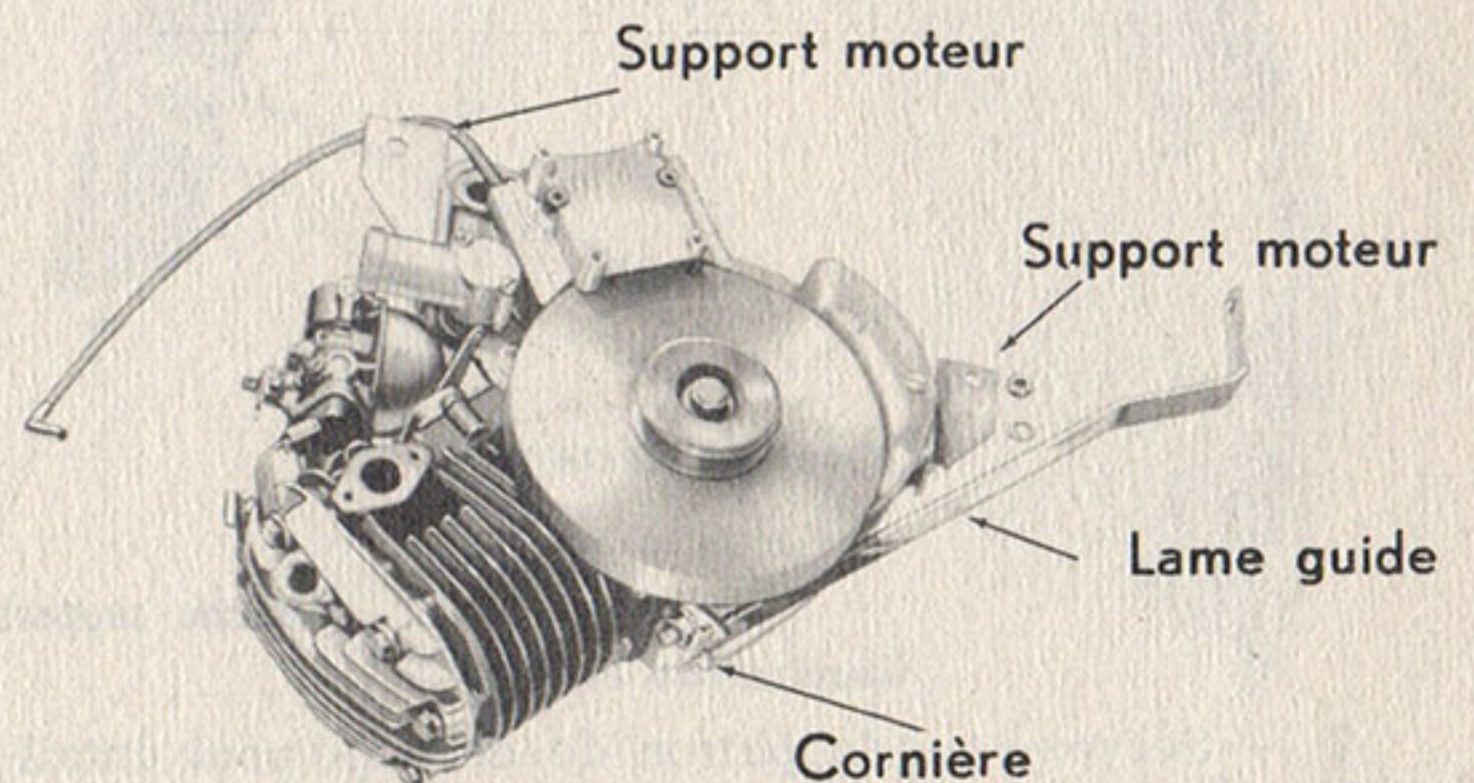


Illustration No. 6

Si vous l'essayez

Vous l'acheterez

Ride One and  You'll Buy One

21 — Placez la lame guide au dessus de la cornière attache (v. 20) du bas et fixez lâchement avec la rondelle ressort et l'écrou.

22 — Placez le support du moteur du haut dans la coulisse sur le carter et ne fixez pas trop serrée avec la rondelle spéciale, la rondelle élastique et l'écrou. Soyez certain que les écrous à fin filet soient utilisés à cet endroit. (v.i. n° 6)

23 — Placez le manchon du caoutchouc coupé diagonalement au bout en bas du cadre. (v.i. n° 7). Placez les deux moitiés de l'attache sur le manchon de caoutchouc et serrez ensemble avec les vis, écrous et rondelles. L'attache est alignée

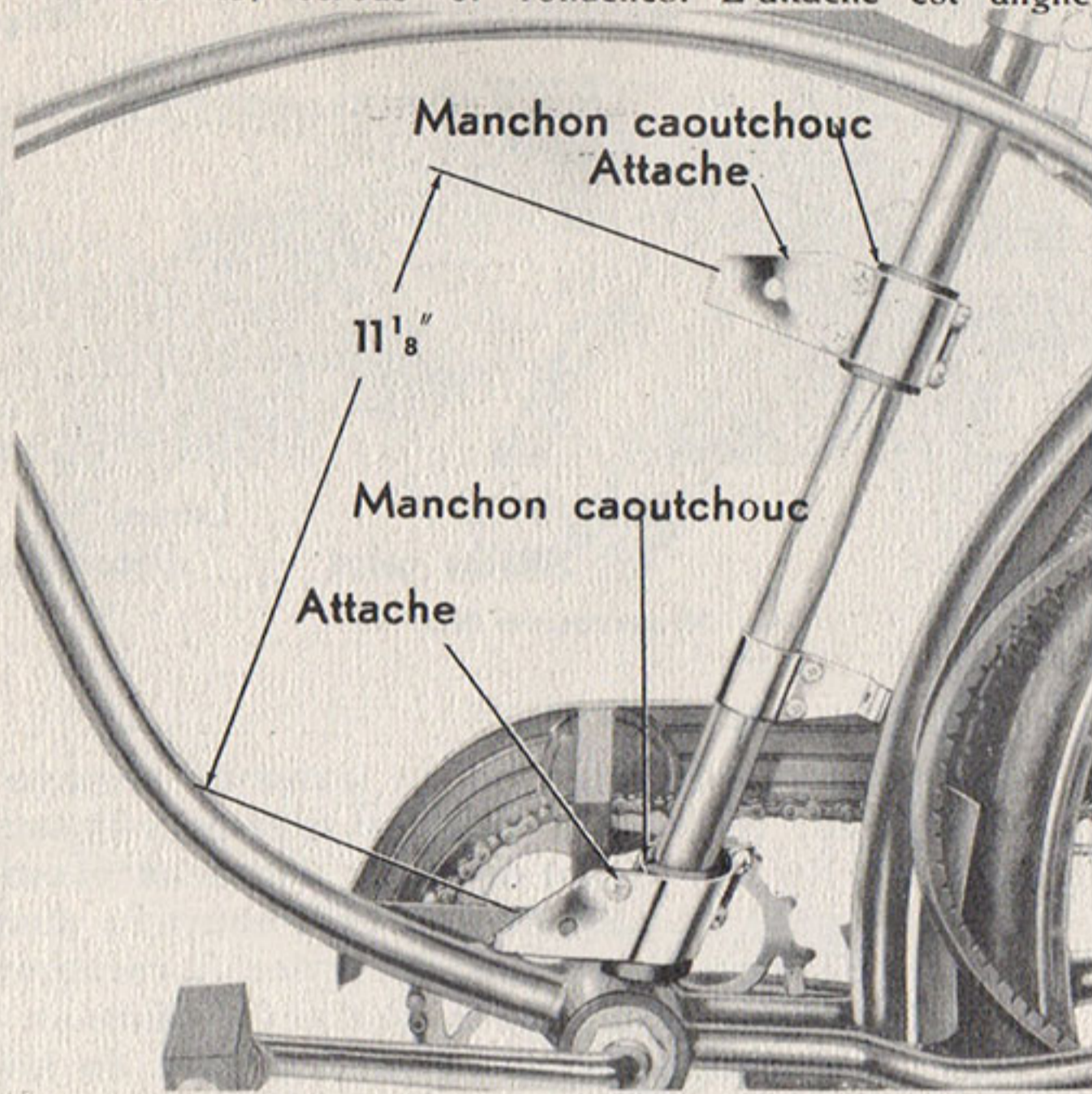


Illustration No. 7

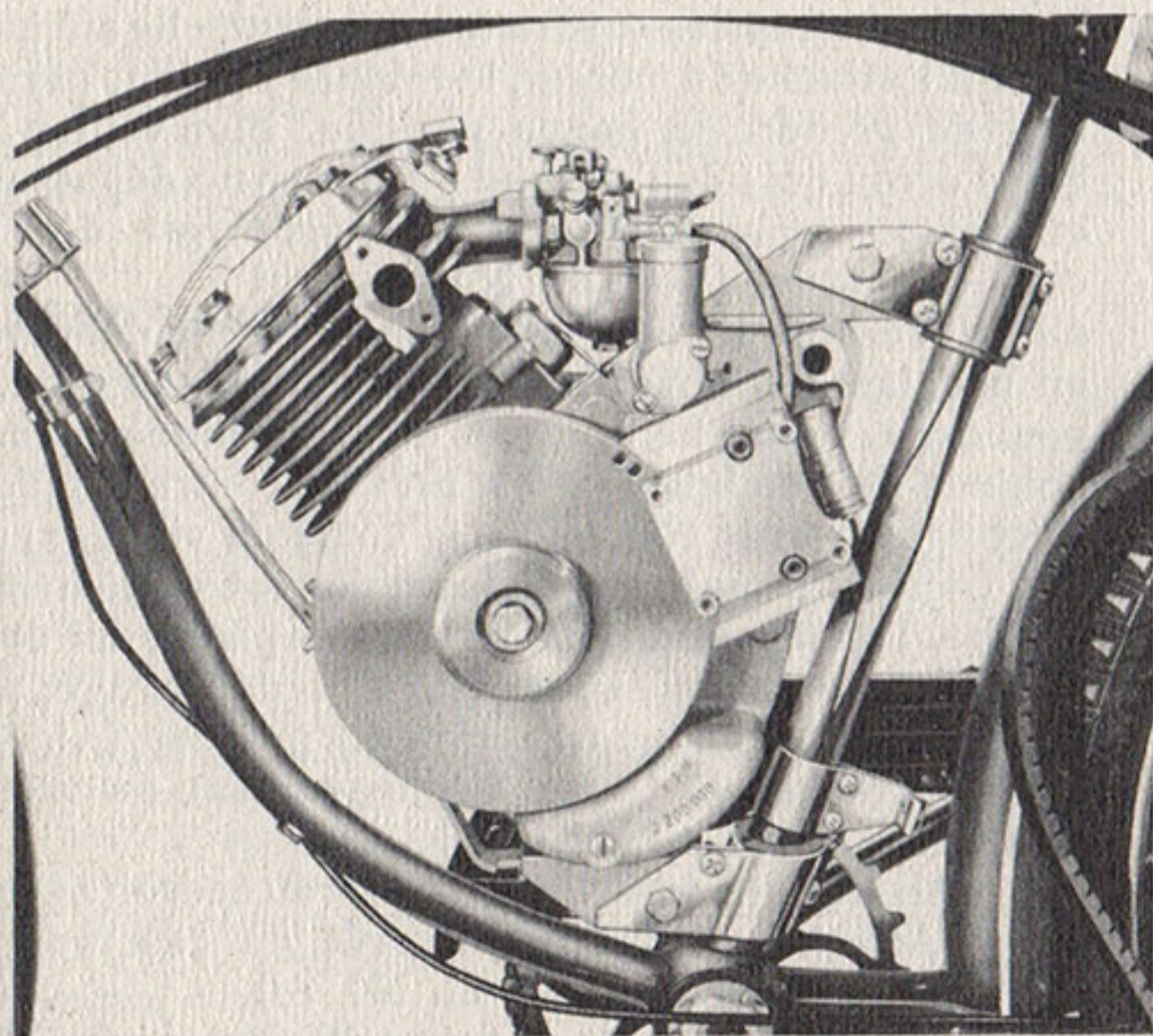


Illustration No. 8

exactement quand elle est proprement fixée sur le manchon. (voir ill. No 7)

24 — Placez le manchon du haut et l'attache au dessus du manchon, le centre du trou d'attache du moteur à 28 cm, 2 du centre du trou de l'attache du dessous. Ne serrez pas l'attache du dessus avant que le moteur soit en place. (Voyez ill. No 7)

25 — Placez le moteur en dedans du cadre de la bicyclette et serrez les attaches du haut et du bas. Serrez les attaches mais laissez le moteur libre dans les cornières pour qu'il glisse. (voir ill. No 8)

26 — Enlevez le couvercle d'allumage. (v.i. No 13)

27 — Fixez le ressort au bras d. l. poulie de débrayage (voyez ill. No 9)

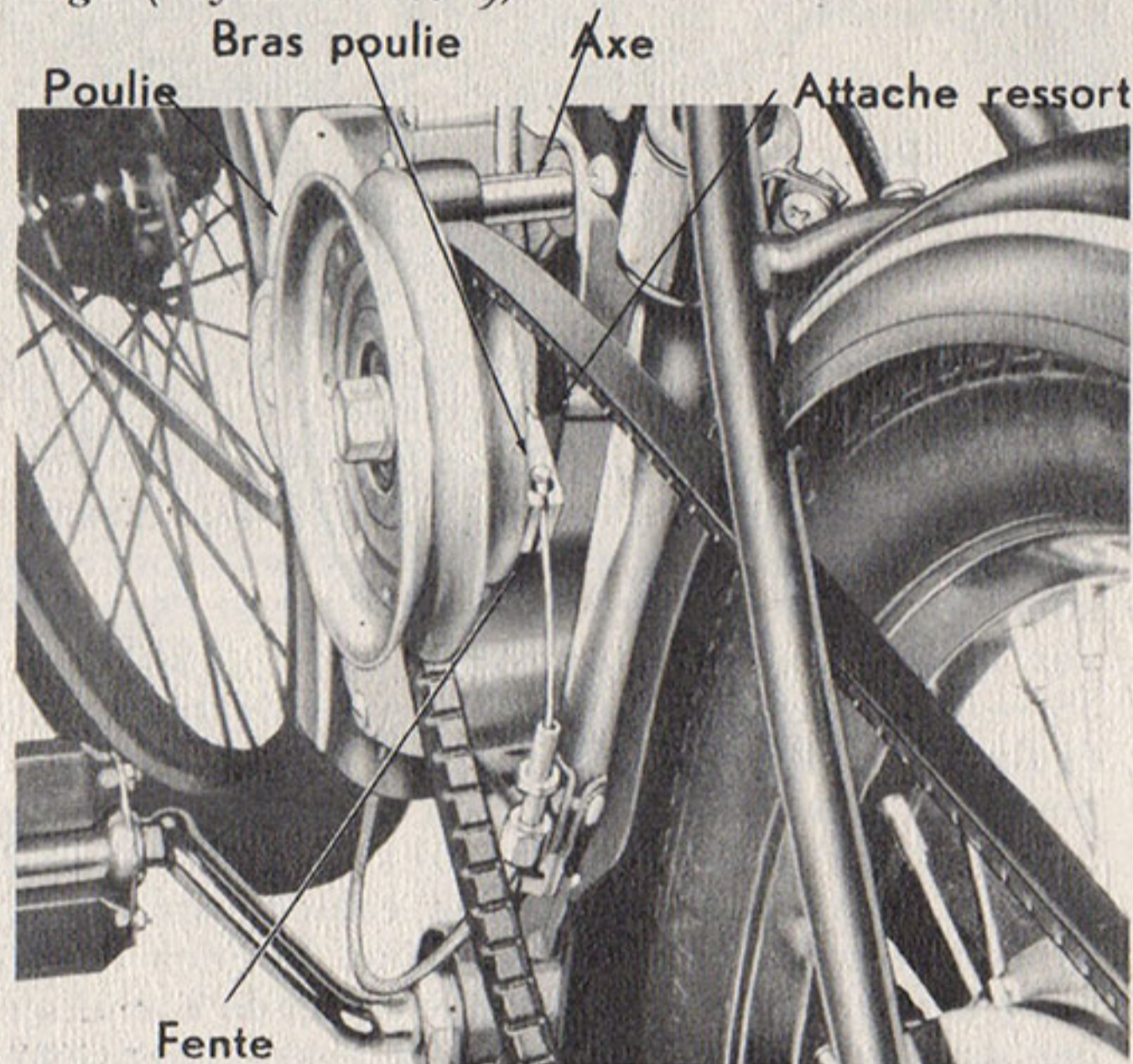


Illustration No. 9

28 — Insérez le bout du câble de débrayage dans la fente du bras de la poulie de débrayage. Le câble peut passer au-dessus ou au-dessous de l'axe de la manivelle de la pédale. (voyez ill. No 9).

29 — Enlevez la courroie d'arrière de la grande poulie et placez la au dessus de la poulie d'accouplement (voir ill. No 9)

30 — Insérez le pivot du bras de la poulie d'accouplement dans le trou du carter et resserrez du côté avec le boulon et la rondelle. (voir ill. No 9)

31 — Attachez le ressort de débrayage. Ne serrez pas à ce moment. (voir ill. No 10)

32 — Placez la courroie d'arrière sur la poulie arrière.

33 — Mettez un manche de marteau entre le cadre de la bicyclette et le moteur. Faites levier afin de faire avancer le moteur jusqu'à ce que la courroie de l'arrière soit assez tendue, ensuite serrez les écrous qui fixent la position du moteur dans les rainures des cornières. Le carburateur devrait toujours être à niveau avec le sol pour assurer l'occation libre du flotteur.

34 — Placez la pièce de caoutchouc dans l'attache de la lame guide à ressort et serrez l'attache dans sa position au cadre de la bicyclette (v.i. No 20)

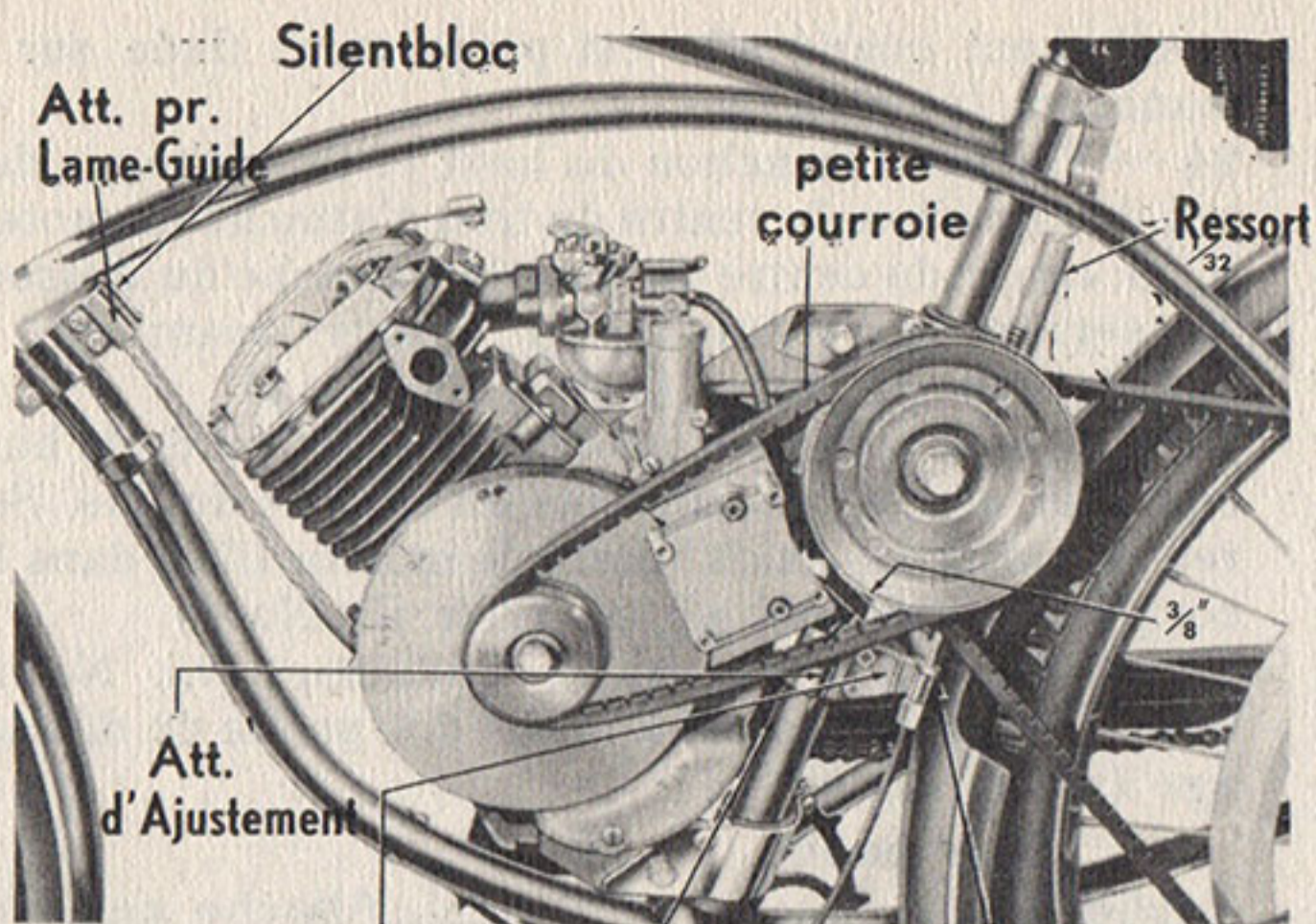
35 — Placez la courroie du moteur sur les poul. (v.i. n° 10)

Promenez vous 10 km

pour un franc

Ride 5 Miles for a Penny





Plier l'attache Barillet
Se servir ici dun outil mou

Illustration No. 10

36 — Placez la tige de réglage du câble d'embrayage dans l'entaille de l'attache au cadre. Ne serrez pas le support à ce moment-ci. (Voyez illustration No 19).

37 — Ajustez le ressort d'embrayage. Le ressort est sous bonne tension si les spires du ressort sont approximativement à 0,8 mm de distance l'une et l'autre (Voyez illustration No 10).

38 — Les deux courroies doivent avoir une tension égale pour ne pas patiner. Ceci peut être fait en poussant le moteur un peu pour ajouter de la tension à la courroie arrière. (v.i. n° 10) Pour ajuster la courroie du moteur, déconnectez le câble, ajustez la tension du ressort et replacez le câble. Vérifiez l'espace entre la poulie d'embrayage et le carter de bobine ainsi que du condensateur. Il doit être approximativement 10 mm. (Voir ill. n° 10). Le câble d'embrayage ne doit pas être lâche.

39 — Mettez l'attache du câble d'embrayage sur le cadre du vélo jusqu'à ce que le câble soit tendu, ensuite serrez l'attache. Pour ajustements ultérieurs, servez vous des écrous de l'ajustement. Il sera peut-être nécessaire de plier l'attache du câble d'embrayage pour avoir un bon alignement du câble vers le but du bras. (Voyez illustration No 10).

40 — Glissez le câble de compression à travers l'attache élastique fixée à la culasse. (Voir ill. No 11).

41 — Faites un plis de 5 mm à un angle de 90° au bout du câble et insérez dans le trou du bras de levier de compression, pliez ensuite le bout pour être en sûreté. (Voir ill. n° 11).

42 — Avant de serrer l'attache élastique au câble, la position de compression de la poignée pivotante doit être le plus à gauche possible et le petit bras du levier de décompression sur le moteur doit être poussé au fond vers le bras. Assurez vous que le bras de décompression dégage bien la soupape quand elle est dans la position descendante. (Voir ill. No 11).

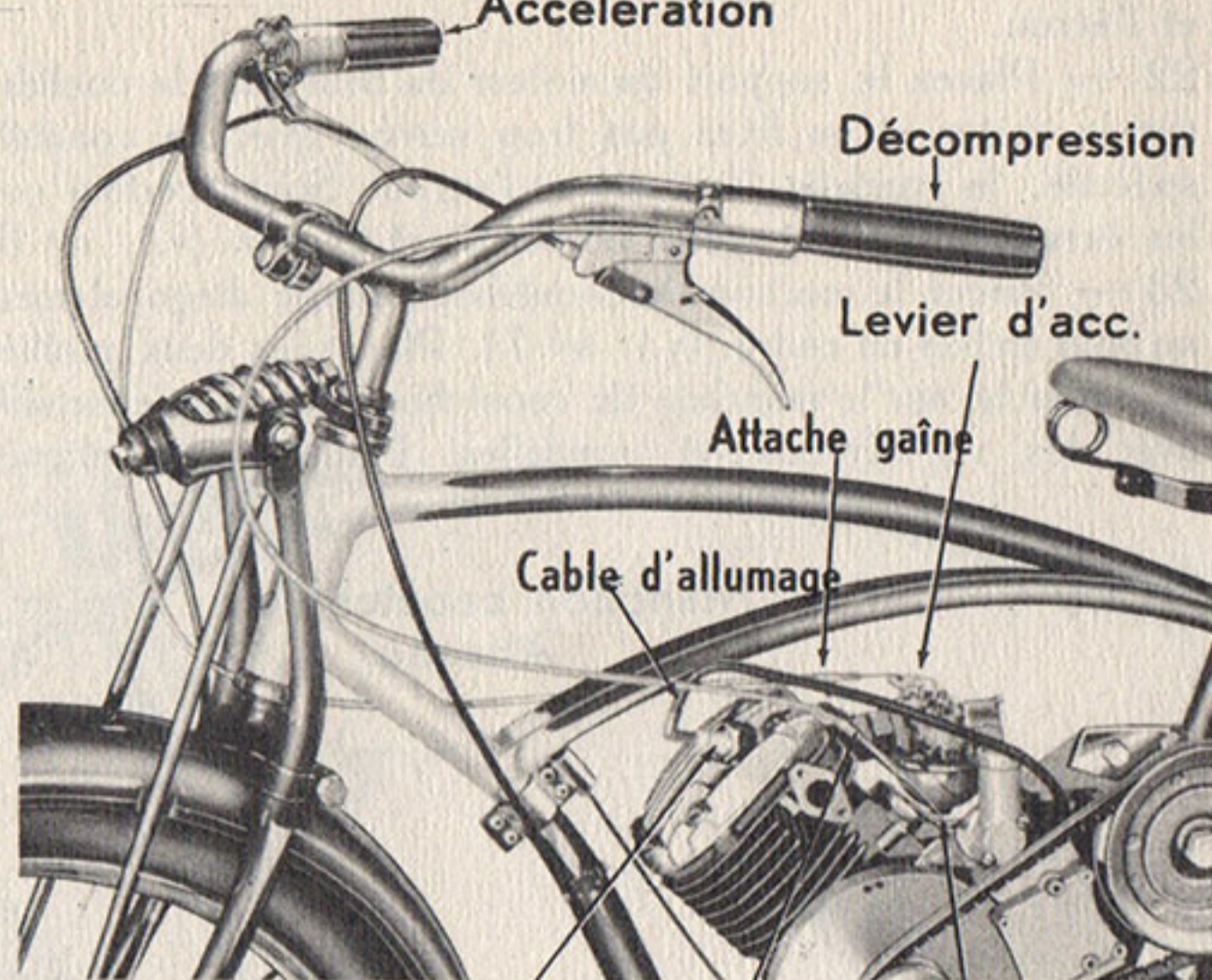
43 — Réglez l'écart de l'électrode de la bougie à 5,5 à 6,5 mm et vissez-la dans la culasse.

44 — Attachez le câble d'allumage à la bougie (v.i. n° 10)

45 — Glissez la gaine du câble dans l'attache élastique

de la culasse. (Voir ill. No 11).

46 — Faites un pli d'un angle de 90° au bout du fil à Accélération



Bougie Attache gaine Lever Décompresseur
Illustration No. 11

5 mm du bout.

47 — Insérez dans le trou du levier de réglage du carburateur le bout du câble et pliez pour l'assurer. (Voir ill. No 11). Avant de serrer l'attache élastique de la culasse, la poignée doit être tournée aussi à gauche que possible en tenant le levier du carburateur dans la position fermée. Le câble doit être dans un bon alignement pour assurer une action libre du levier.

48 — Attachez le carter de la courroie et vérifiez pour le dégagement de la roue dentée du pédalier et de la manivelle. Si la roue dentée ou la manivelle gênent, chauffez et déportez. Attachez le carter de courroie à l'attache appropriée supérieure qui vient, elle même, se fixer à l'attache du moteur, la rainure y prévue permettant de prendre la bonne position. Bien veiller à ce que l'écrou qui fixe l'attache au carter ne dépasse pas en dessous pour venir gratter la courroie dès que celle-ci tourne. (Voir ill. No 12).

49 — Vérifiez le bon fonctionnement du débrayage en pédalant, la bicyclette se trouvant sur le pied. La poulie du volant ne doit pas être entraînée quand la poignée de l'embrayage est pressée contre le guidon. Rectifiez la garde courroie si la courroie vient exercer une friction. Dans le cas où le guidon est extrêmement courbé, il sera peut-être nécessaire de placer une épaisseur entre le guidon et la poignée de débrayage, pour donner plus d'étendue à l'action d.l. poignée. (v.i. n° 12)

50 — Attachez le tuyau d'échappement au moteur et au cadre. (Voir ill. No 12)

51 — Attachez le réservoir à essence au cadre. (v.i. n° 12)

52 — Attachez le robinet d'arrêt du réservoir au réservoir à essence. (Voir ill. No 12).

53 — Attachez le nipple du tuyau d'ess. au carburateur

54 — Achetez le tuyau d'essence par le bout à nipple dans le robinet d'arrêt du réservoir.

55 — Attachez le couvercle de l'allumage. (v.i. n° 13)

Si vous l'essayez

Vous l'acheterez

Ride One and You'll Buy One



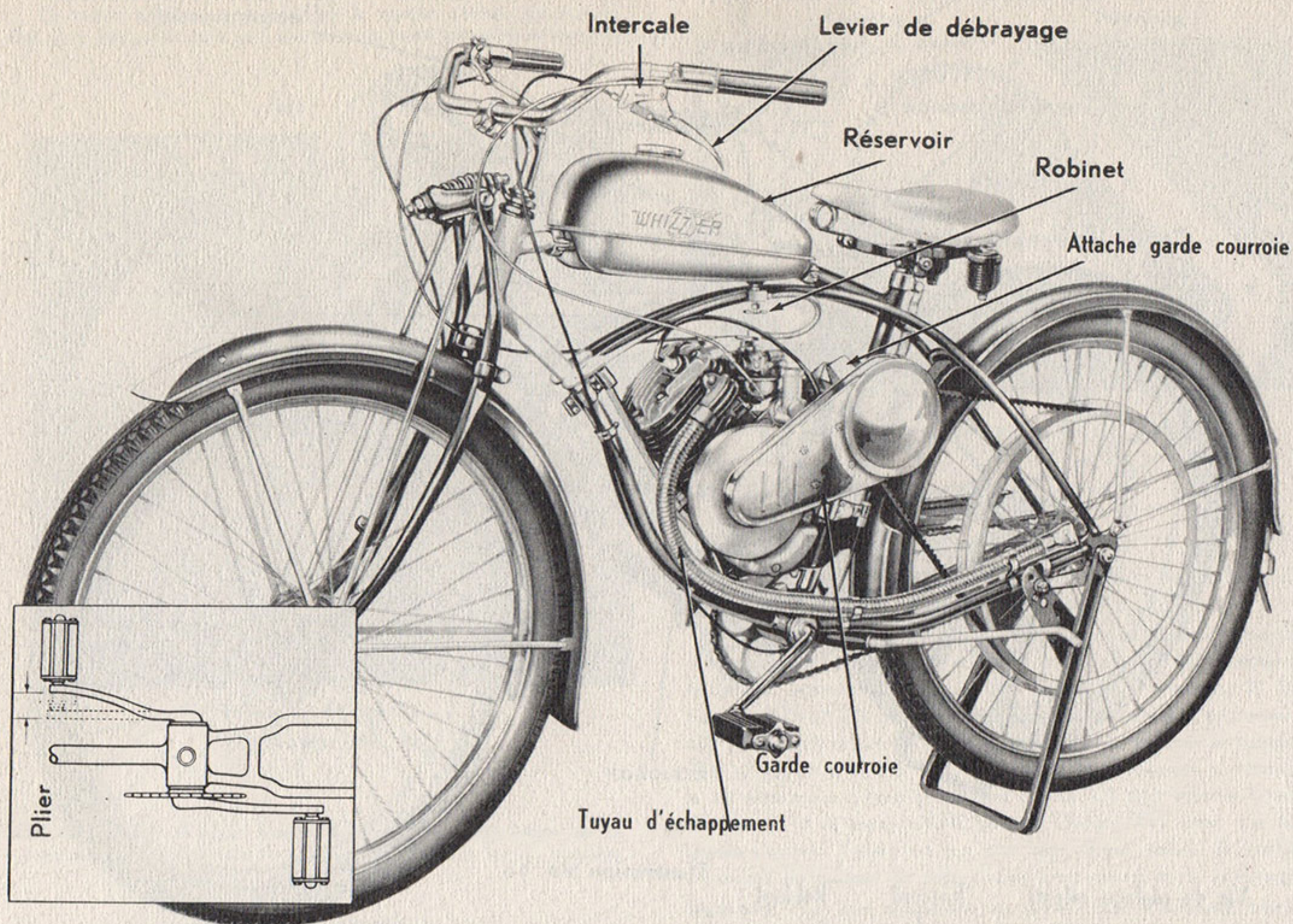


Illustration No. 12

56 — Il est très important de vérifier toute l'installation attentivement et de resserrer toutes les vis. Le manchon de caoutchouc doit complètement isoler le moteur du cadre. Si le garde chaîne touche le moteur, réglez de nouveau ou enlevez-le complètement. Si vous avez des problèmes résultant de formes de bicyclettes inusitées, prenez contact avec votre marchand. Il sera capable de vous aider.

Comment l'opérer:

Avant de mettre le moteur en marche. — Remplissez le carter avec approximativement 150 ccm d'huile. Vérifiez l'huile avec la jauge. (Voir ill. n° 13). Soyez certain que vous utilisez de l'huile de bonne qualité. N° 10 SAE dans la température sous zéro, n° 20 dans la température froide et 30 à 50 dans la température chaude. Faites l'inspection du réservoir pour enlever la poussière, la saleté, avant de le remplir. Remplissez le réservoir à essence avec une bonne qualité d'essence régulière. Le réservoir contient approximativement 4,5 litres. **NE MELEZ PAS D'HUILE AVEC L'ESSENCE.**

Comment mettre le moteur en marche: Ouvrez le robinet d'arrêt du réservoir. Fermez l'air. Montez sur la bicyclette lorsqu'elle est sur le pied. Ouvrez les gaz à moitié. Actionnez le décompresseur (tournez la poignée à droite). Commencez à pédaler (avec l'embrayage engagé) et fermez le décompresseur tout en pédalant. Servez vous de la fermeture d'air le moins possible. Un moteur chaud n'a pas besoin de fermeture d'air.

Il est plus facile de commencer à pédaler quand la pédale est en haut. Amenez-la à cette position en vous servant du décompresseur.

Ceci est très utile surtout quand le moteur est neuf.

Le moteur peut aussi partir en faisant rouler la bicyclette!

Le moteur ne prend pas: Si le moteur ne part pas, regardez les instructions soigneusement de nouveau. Les causes les plus communes sont le manque d'essence, fil de connection de la bougie détaché et carburateur noyé.

Comment arrêter le moteur: Fermez les gaz et ouvrez le décompresseur jusqu'à ce que le moteur s'arrête. Puis fermez le décompresseur. **Celui-ci devrait toujours être fermé, excepté, en partant ou en arrêtant le moteur.**

Comment ajuster le moteur: Le moteur Whizzer est proprement ajusté et inspecté avant d'être expédié de l'usine. C'est un produit construit avec **précision** et qui doit être conduit avec soin. Il est important de ne pas rouler à plus de 30 km à l'heure pendant les premiers 800 km. Il est nécessaire de changer l'huile tous les 125 km, jusqu'à 800 km, et ensuite tous les 500 km, ceci afin d'assurer le maximum de vie du moteur. (Vérifier l'huile **tous les jours**.) **Vissez la baguette pour mesurer l'huile.** Ne remplissez pas au dessus de la marque „FULL” sur la baguette.

Comment vérifier les ajustements du carburateur CARTER: Le carburateur a un jet de haute vitesse fixe. L'ajustement du ralenti est manuel. Pour ajuster le ralenti, fermez la vis de ralenti contre mais sans forcer. Reculez ensuite de deux ou trois tours. **Attention, ne fermez pas la vis de ralenti avec force, soit avec des petites pinces ou un tournevis!** Si les instructions ci-dessus ne sont pas suivies, l'aiguille du siège sera endommagée et il sera nécessaire de remplacer tout l'ensemble du carburateur!

Promenez vous 10 km

pour un franc

Ride 5 Miles for a Penny

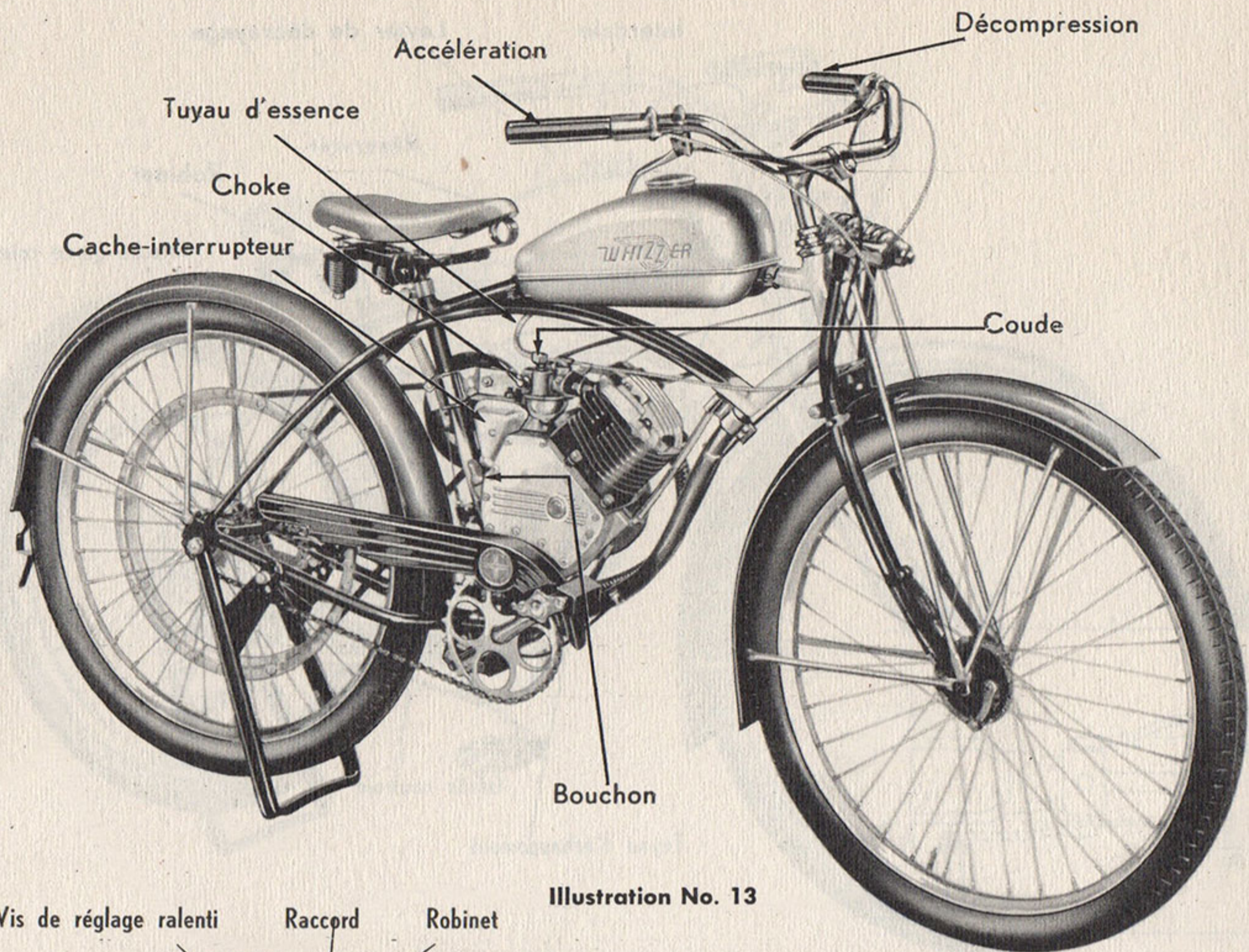


Illustration No. 13

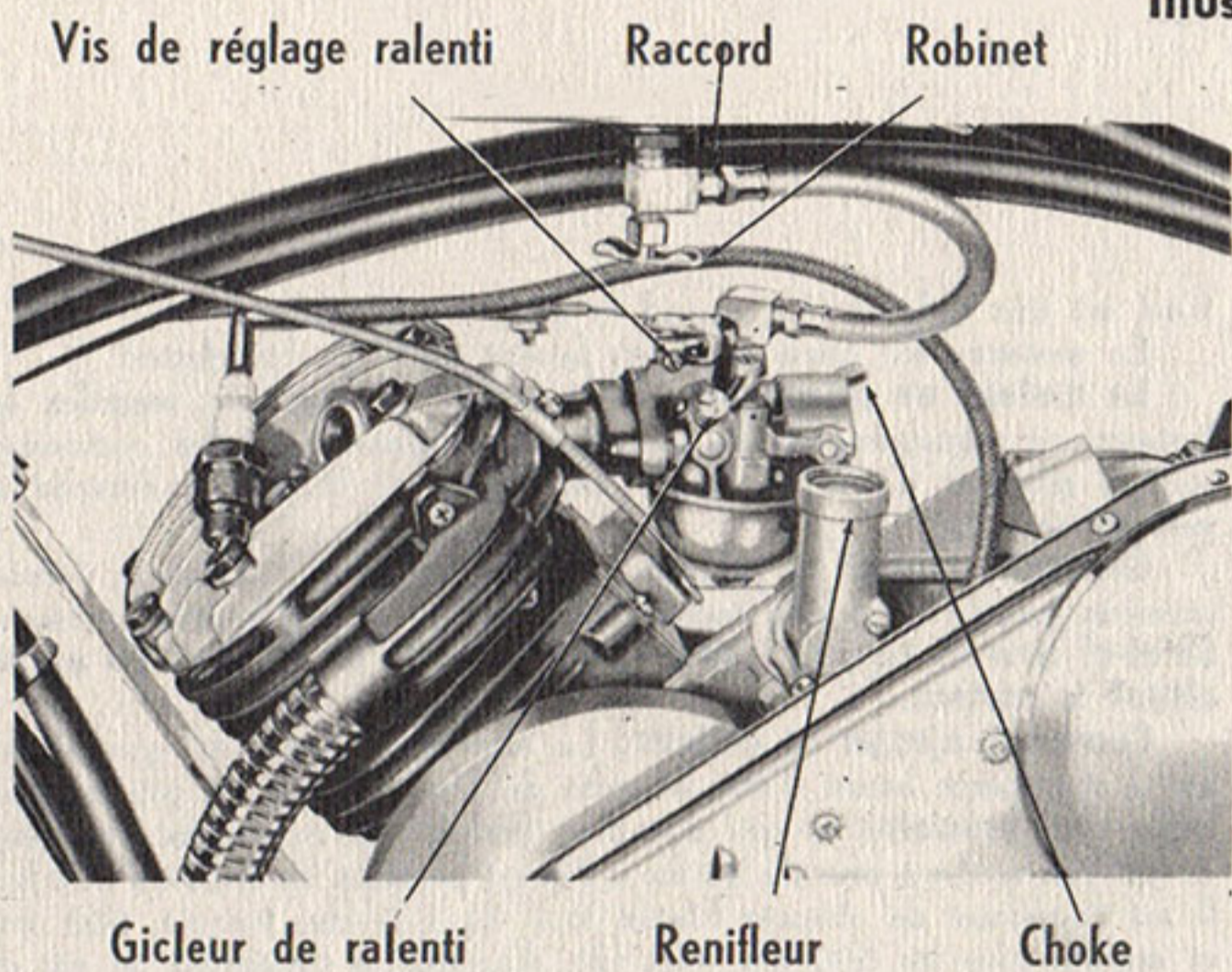


Illustration No. 14

La vis d'ajustement du levier de commande (voyez ill. No 14) doit être ajustée pour que le moteur ne s'arrête pas quand il est à fond!

Le conduit de l'essence, en dedans du carburateur (voyez le groupe du carburateur, page 19) devrait être enlevé et nettoyé approximativement tous les 3.500 km. **Pour tout service du carburateur, voyez votre marchand autorisé du Whizzer.**

Comment vérifier.

Comment vérifier le système d'allumage: L'étincelle est produite par la magnéto à haute tension, constituée par l'aimant dans le volant, l'armature laminée, la bobine à haute tension et le condensateur, qui sont tenus en place sous le petit carter de la bobine. (voyez ill. No 15.) Un écart de 0,30 à 0,38 mm doit être maintenu entre les souliers d'armature et l'aimant du volant.

Comment vérifier l'étincelle. Tenez un long tournevis avec manche isolé contre la culasse et approchez-le de la bougie, ou dévissez la bougie et posez la sur et au dessus du moteur. (voyez illustration No 14). S'il est nécessaire de remplacer le condensateur, (soyez en bien certain) et vérifiez bien avec soin, avant qu'aucun changement soit fait.

Si aucune étincelle ne jaillit, nettoyez et ajustez la bougie à l'écart requis ou essayez une nouvelle bougie.

S'il n'y a pas encore d'étincelle, vérifiez les connections du cable d'allumage, le fil entre la bobine et le condensateur et les connections.

Vérifiez aussi que le condensateur soit bien serré au support sur l'armature laminée.

Vérifiez le réglage (moment d'allumage) avant de vérifier le condensateur.

Comment vérifier le moment d'allumage. Le moteur Whizzer est désigné pour s'allumer à 30° avant que le piston ne se trouve au point mort haut de la compression.

Le volant est marqué (voyez ill. No 15) pour montrer le point mort haut de la compression et la position correcte d'allumage, soit TC en ligne avec TM.

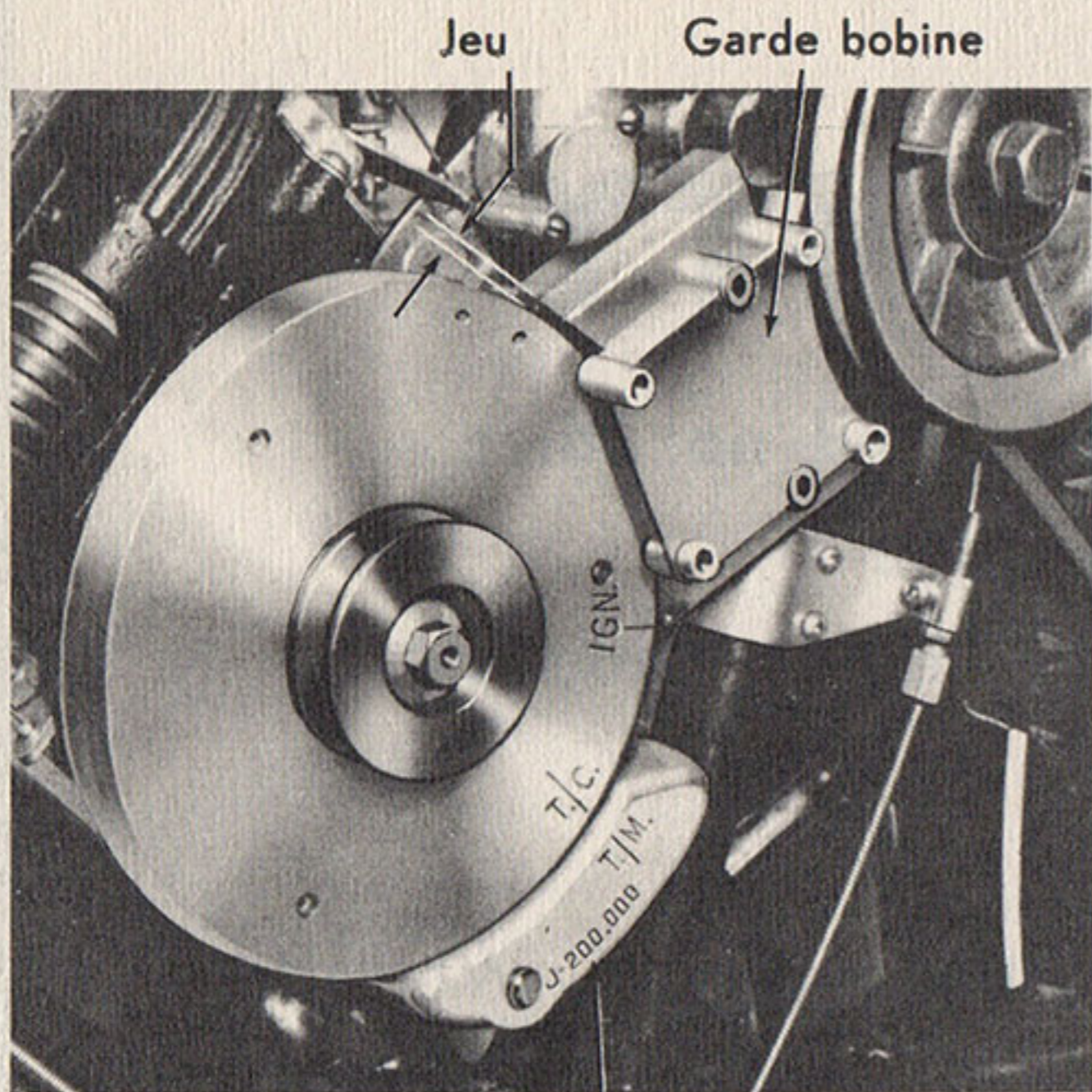
Si vous l'essayez

Vous l'acheterez

Ride One and  You'll Buy One

Position exacte d'allumage. IGN en ligne avec TM.

Le moteur s'allume au moment où le rupteur s'ouvre. Le rupteur doit alors être ajusté pour qu'il s'ouvre au moment même où les marques



Numéro de série
Illustration No. 15

IGN et TM sont en ligne, lorsque le volant tourne au temps de la compression. Pour déterminer la position dans laquelle les vis platinees

Écrous de sûreté

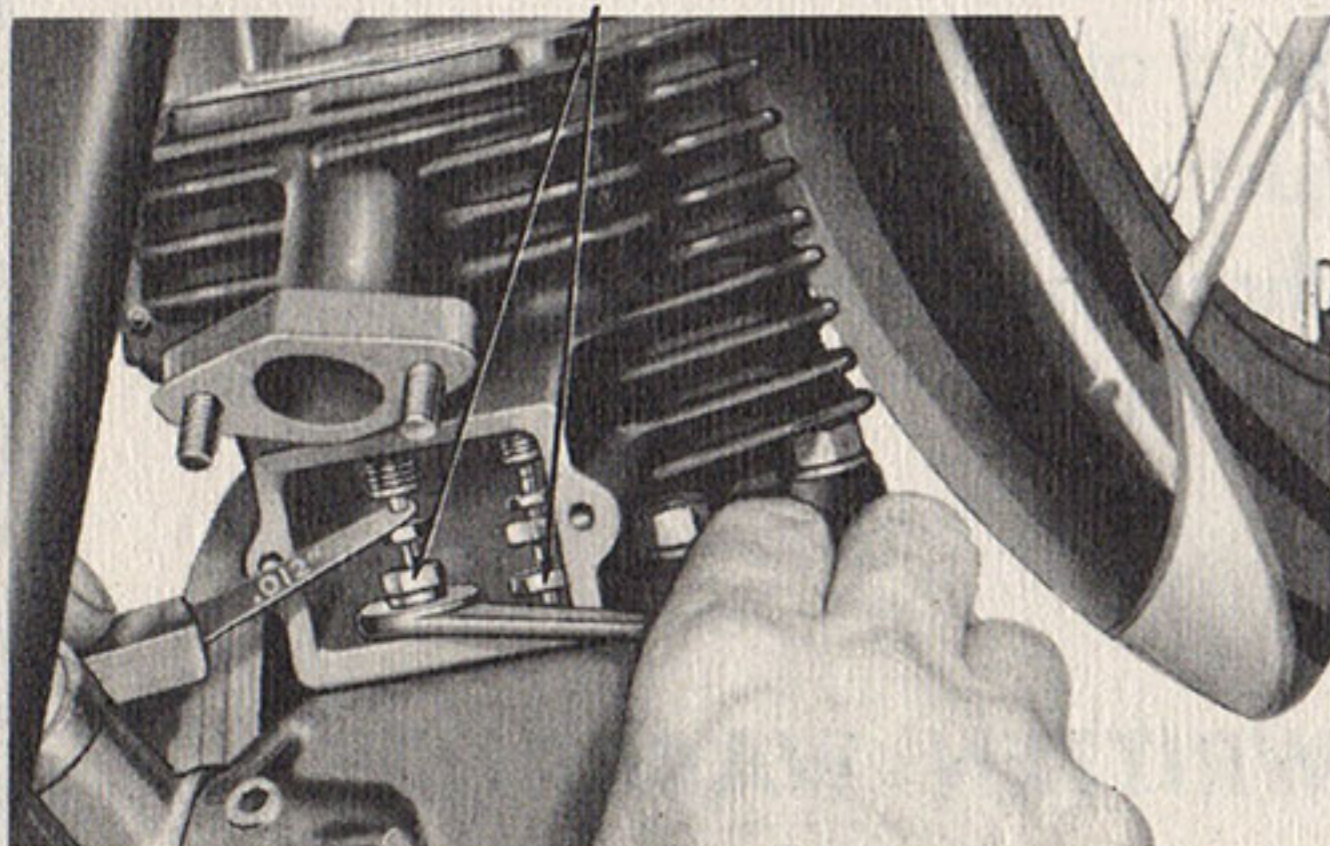


Illustration No. 16

s'ouvrent, placez le volant en plein point mort haut de compression et insérez une mince épaisseur de 0.003 mm (ou un papier à cigarettes) entre les pointes. Puis tournez le volant à gauche jusqu'à ce que l'épaisseur soit juste assez libre pour fonctionner. Ceci est la position du moteur à l'allumage, les marques IGN et TM seront alignées à 3 mm près mais

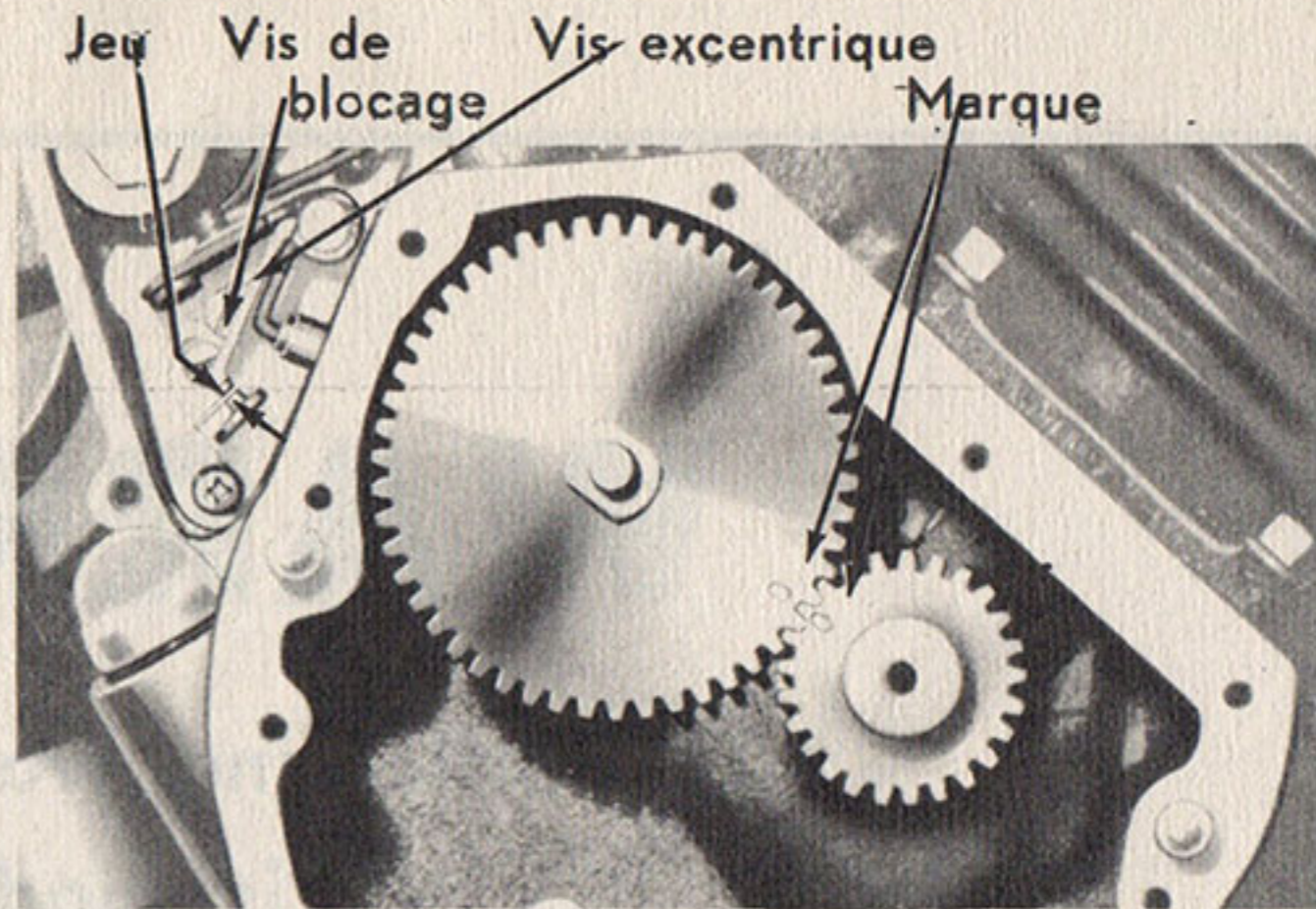


Illustration No. 17

en avance si le moteur est bien réglé. Si les marques ne sont pas en ligne, réglez le rupteur.

Pour replacer les rupteurs. Tournez le volant à gauche jusqu'à ce que le point mort haut de compression soit atteint, puis continuez de tourner lentement jusqu'à ce que les rupteurs s'ouvrent. Si les marques IGN et TM sont à peu près à 3 mm d'alignement, les rupteurs sont proprement ajustés. Si les pointes s'ouvrent avant que la marque IGN ait rejoint la marque TM, desserrez la vis de blocage et tournez la vis excentrique d'ajustement (voyez ill. No 17) pour refermer l'écart du rupteur. Si la marque IGN passe la marque TM avant que les pointes s'ouvrent, l'écart doit être plus large. Soyez certain de vérifier à nouveau les marques de réglage après avoir resserré la vis de blocage.

Important. Les bons ajustements du rupteur sont absolument nécessaires pour une bonne performance du moteur.

Comment maintenir le plus haut point de puissance.

L'ajustement exact du réglage d'allumage: Enlevez le carbone de la chambre de compression, nettoyez les bougies, bon joint de culasse, bon siège des soupapes et bon état des segments de piston qui doivent être libres de mouvement dans leur rainure! Ces points sont essentiels pour maintenir le plus haut point de puissance.

Comment ajuster les soupapes. Les soupapes d'échappement et d'admission sont posées avec un espace de 0,30 mm moteur froid. (voyez ill. No 16). Quand vous rodez ou remplacez les soupapes, il est important que, après réglage, les écrous de fixation des poussoirs soient bien serrés. Il est aussi à propos de vérifier par intervalle les contacts de surface des poussoirs et l'arbre à cames.

Quand vous changez ou enlevez l'arbre à cames, les points de repère sur les roues d'engrenage doivent bien être en ligne. Soyez en donc bien certain quand vous remplacez l'arbre à cames. (voyez ill. No 17). Les rondelles d'épaisseur de l'arbre à cames et de vilbrequin doivent être maintenues **en bonne condition** et doivent être tenues **en bonne position**, avec de la graisse épaisse, quand on remonte le couvercle du carter! **Bien faire attention aussi pour éviter qu'elles glissent avant que le couvercle soit remplacé!** Un mauvais écartement peut causer de sérieux dommages.

Promenez vous 10 km

pour un franc

Ride 5 Miles for a Penny

WARRANTY

The following warranty and no other
is made by the
Whizzer Motor Company for its product:



Whizzer motors and parts are warranted to perform adequately and serve the purpose for which designed, to be free from any defects of material or workmanship under normal use and service, and Whizzer Motor Company agrees to replace without cost any such parts which may be found to the

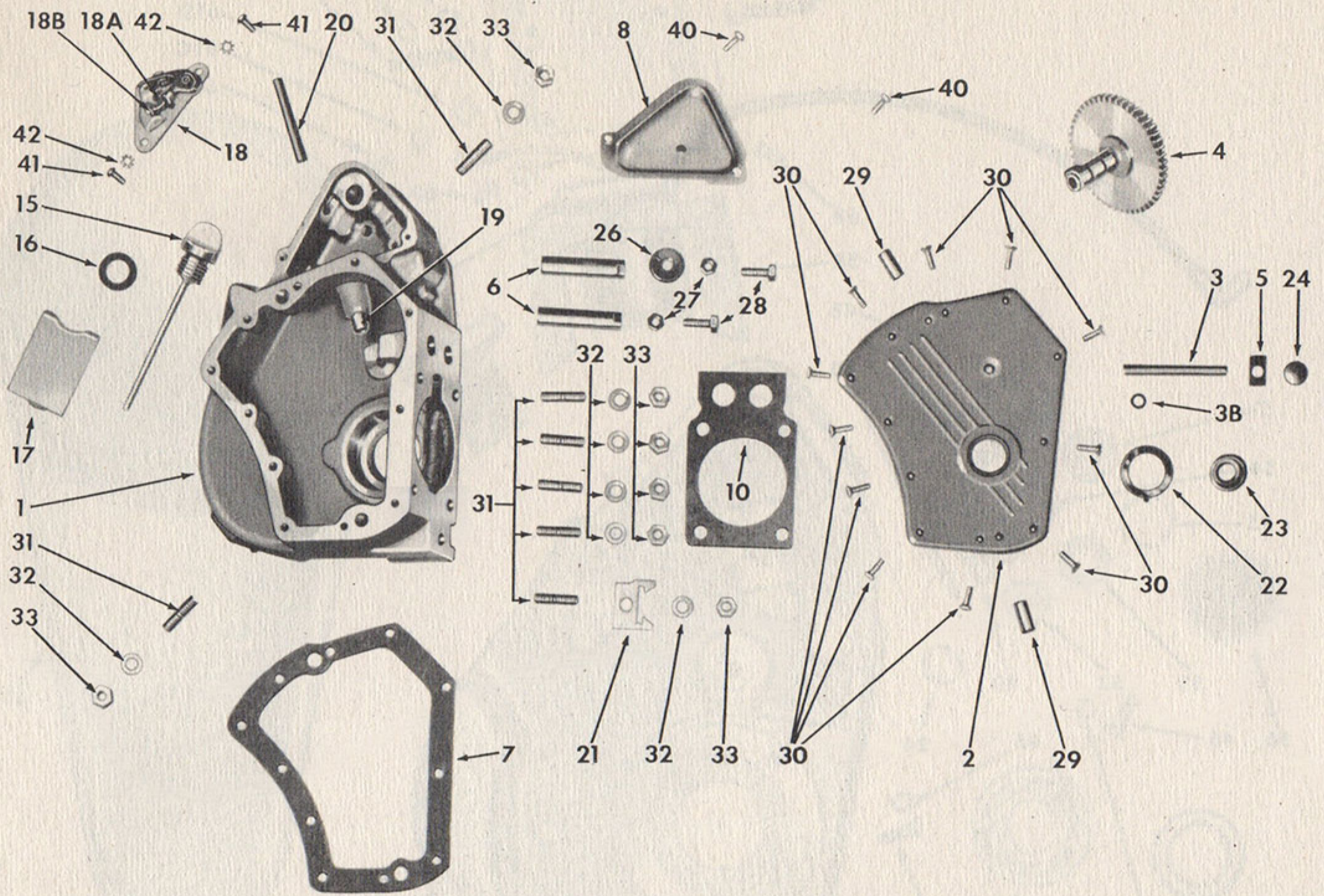
satisfaction of Whizzer Motor Company, upon examination, to be defective in either of said respects, at any time prior to the expiration of 30 days after the same shall have been sold at retail. Claims for adjustment are to be made through dealer of original purchase.



**MAKE SURE THAT THE WRITTEN WARRANTY,
PROPERLY FILLED OUT, IS OBTAINED FROM
YOUR DEALER AT THE TIME OF PURCHASE**

Ride One and  You'll Buy One

Liste des pièces de réchange



Groupe A carter du vilebrequin

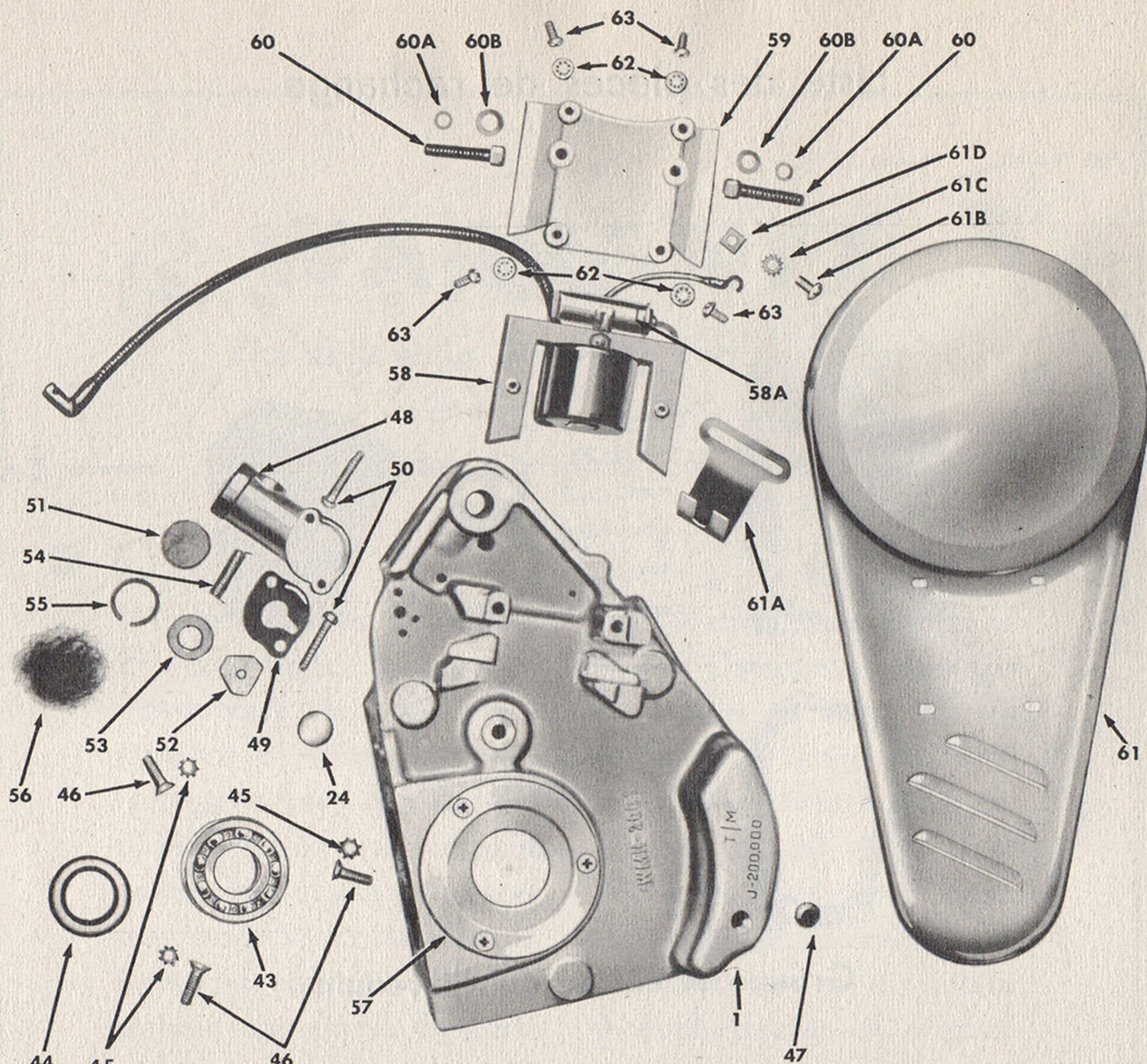
1	2072	Carter du vilebrequin.....	1	1188.00	20	2051	Poussoir du rupteur	1	23.10
2	2013	Couvercle du carter	1	198.00	21	2005	Etrier de la lame à ressort du carter ...	1	3.30
3	2050	Axe de l'arbre à cames.....	1	19.80	22	2034	Épaisseurs du vilebrequin (jeux de 5).....	1	33.00
3-B	R2050	Bague à ressort de l'axe de l'arbre à cames	1	1.32	23	B2013	Roulement à galets du vilebrequin	1	65.00
4	2041	Arbre à cames	1	379.50	24	P2013	Bouchon du couvercle du carter	1	1.32
5	2021	Épaisseur sur l'arbre à cames	1	1.42	26	2024	Rond. du déclencheur de pression du poussoir	1	1.32
6	2023	Poussoir des soupapes.....	2	49.50	27	N2025	Contre-écrou de la vis du poussoir	2	1.32
7	2014	Joint du couvercle du carter.....	1	13.20	28	2025	Vis du poussoir	2	3.30
8	2074	Couvercle du rupteur	1	16.50	29	D2001	Chevilles du couvercle du carter	2	6.60
10	2008	Joint du cylindre	1	6.60	30	S2013	Vis du carter du vilebrequin (couvercle) ..	1	1.32
15	2067	Bouchon avec jauge pour niveau d'huile.	1	23.10	31	2007	Goujons de montage du cylindre sur le carter	7	1.98
16	2012	Joint de la baguette de niveau.....	1	3.30	32	L2007	Rondelles de blocage des goujons du cylindre	7	1.32
17	2037	Chicane du cart. contre proj. d'huile au rupt.	1	6.50	33	N2007	Écrous des goujons du cylindre	7	1.32
18	2601	Assemblage du rupteur au linguet.....	1	122.10	40	T2033	Vis du couvercle du rupteur	2	1.32
18-A	2608	Vis excentrique du rupteur	1	6.60	41	S2601	Vis du rupteur.....	2	1.42
18-B	2609	Vis de blocage du rupteur	1	1.32	42	L2601	Rondelles de blocage du rupteur.....	2	1.32
19	2052	Guide de poussoir du rupteur	1	23.10	...	2053	Épaisseurs de l'arbre à cames (jeux de 5 épaisseurs).....	1	6.60

Promenez vous 10 km

pour un franc

Ride 5 Miles for a Penny





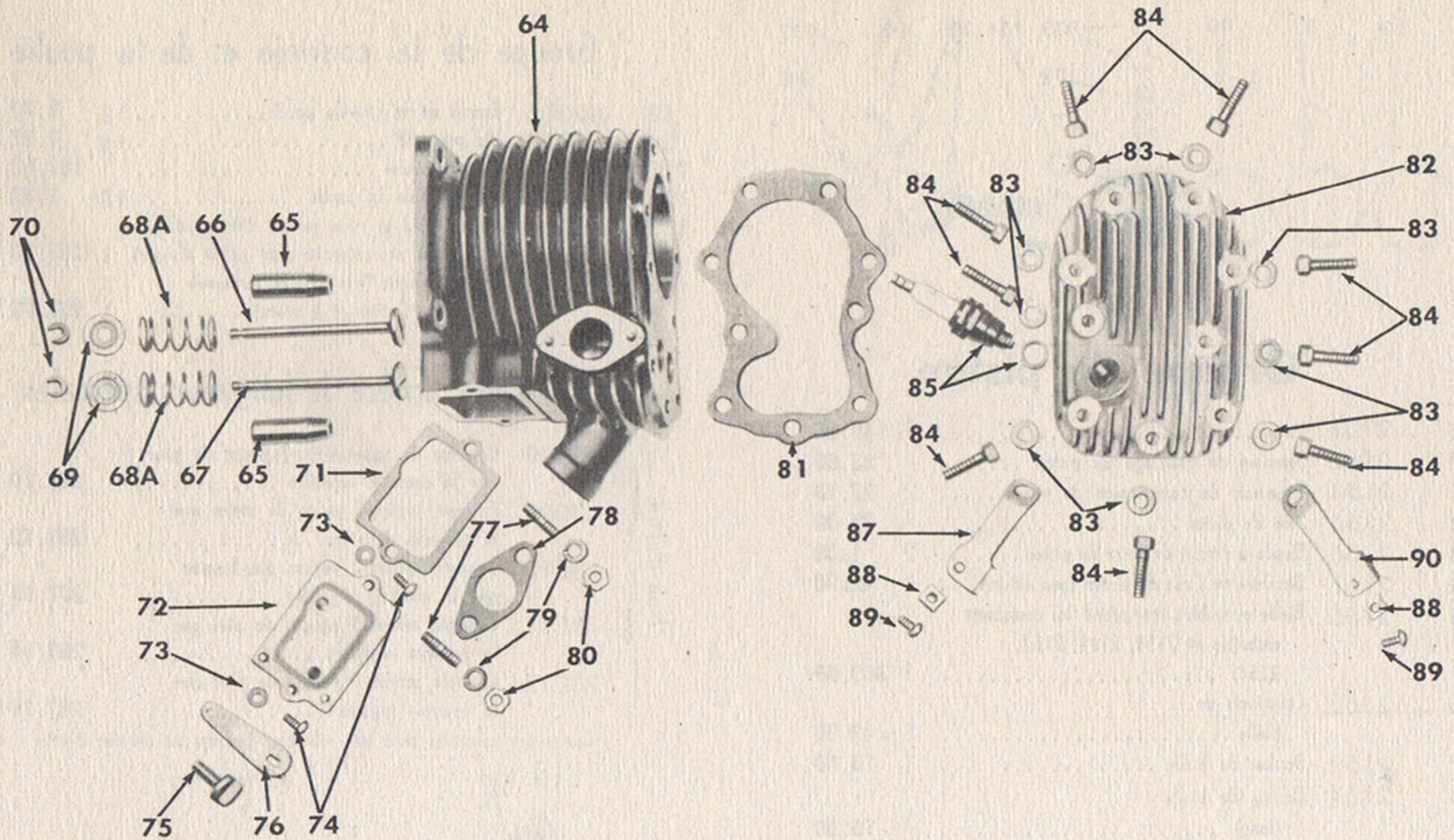
Groupe B Carter du vilbrequin

1	2072	Carter du vilbrequin (pour référence seulement)					
24	P2013	Bouchon du carter	1	1.32	56	F2228	1 3.30
43	B2101	Roulement à billes du vilbrequin	1	165.00	57	2033	1 254.10
44	O2033	Rond. d'étanchéité du roule. à bil. du vilbreq.	1	39.60	58	2624	1 561.00
45	W2033	Rondelles de sureté de l'anneau de fixation du roulement à billes du vilbrequin...	3	1.32	58-A	CD2602	1
46	S2033	Vis pour No 45	3	1.32	59	2603	1 33.00
47	P2003	Bouchon de vidange du carter	1	3.30	60	S2603	2 6.60
48	2228	Renifleur	1	59.10	60-A	2610	2 1.32
49	2229	Joint du renifleur	1	1.98	60-B	2611	2 1.32
50	S2227	Vis du renifleur	2	1.32	61	2949	1 141.90
51	P2227	Couvercle du renifleur	1	3.30	61-A	2969	1 9.90
52	2206	Clapet du renifleur	1	1.32	61-B	S2969	1 1.32
53	2207	Rondelle de fermeture du renifleur	1	1.32	61-C	W2957	1 1.32
54	2208	Ressort du renifleur	1	2.64	61-D	N2305	1 1.32
55	R2227	Bague à ressort du renifleur	1	3.30	62	L2804	4 1.32
					63	S2957	4 1.32

Si vous l'essayez

Vous l'achetez

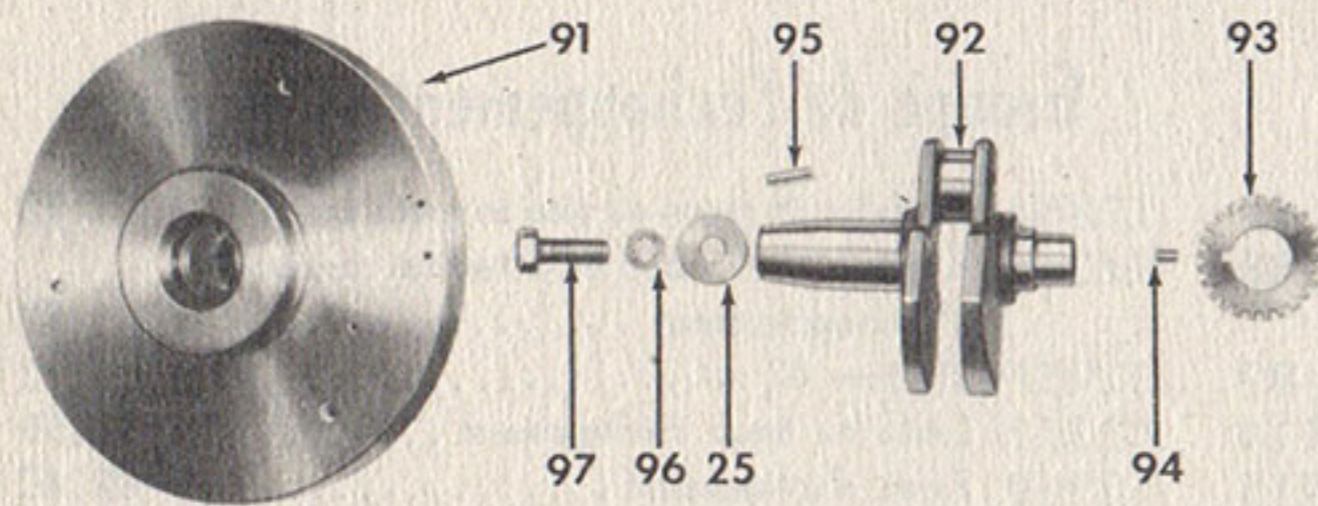
Ride One and You'll Buy One



Groupe du cylindre

64	2242	Cylindre (Guides de soupape No 2221 compris)	1	990.00	76	2243	Bras de levier de la cheville excentrique	1	9.90
65	2221	Guide de soupapes (non alésé)	2	33.00	77	2205	Goujons de la tubulure d'admission	2	3.30
66	2218	Soupape d'échappement	1	82.50	78	2241	Joint de la tubulure d'admission	1	3.30
67	2226	Soupape d'admission	1	82.50	79	W2205	Rondelles de sureté des goujons du carburateur	2	1.32
68-A	2233	Ressort de soupapes	2	3.30	80	N2205	Ecrous des goujons du carburateur	2	1.32
69	2220	Rondelles de retenue des ressorts de soupapes	2	1.32	81	2237	Joint de culasse	1	19.80
70	2223	Rondelles "C" des ressorts de soupapes	2	3.30	82	2236	Culasse	1	280.50
71	2217	Joint du couvercle des soupapes	1	1.32	83	W2239	Rondelles de la culasse	9	1.32
72	2213	Couvercle des soupapes	1	36.30	84	S2235	Boulons de la culasse	9	3.30
73	L2804	Rondelle du couvercle des soupapes	2	1.32	85	2620	Bougie d'allumage	1	42.90
74	S2957	Vis du couvercle des soupapes	2	1.32	87	2225	Attache du câble du décompresseur	1	9.90
75	2211	Cheville excentrique de décompression	1	39.60	88	N2305	Ecrous pour No 87 et 90	2	1.32
					89	S2957	Vis pour 87 et 90	2	1.32
					90	2224	Attache du câble de la manette des gaz	1	9.90

Groupe du vilbrequin

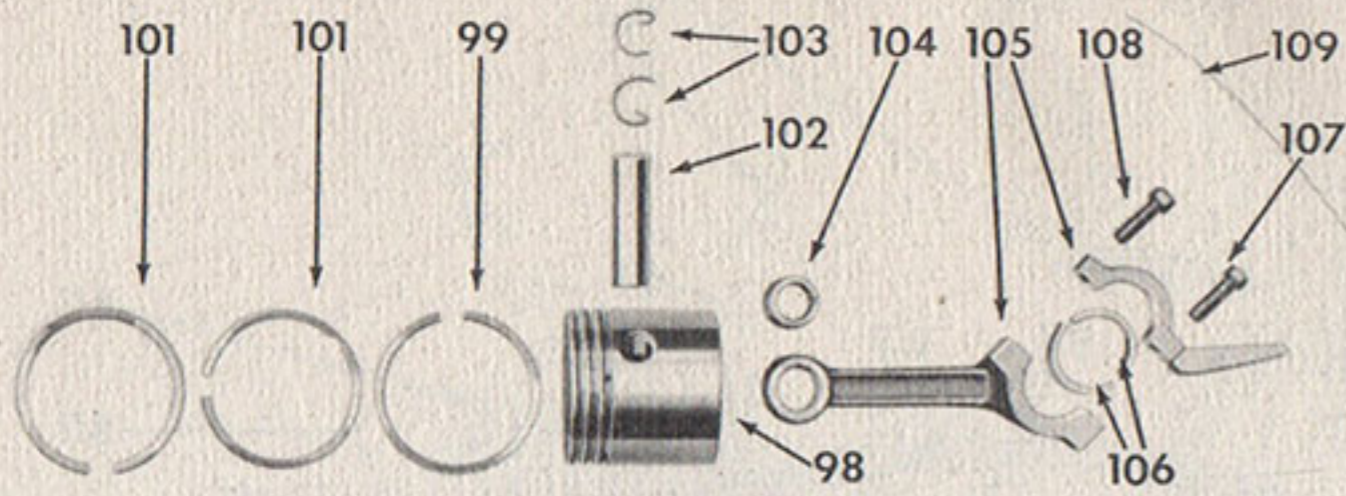


91	2501	Volant complet	1	792.00
92	2101	Vilbrequin	1	495.00
93	2102	Engrenage de distribution du vilbrequin	1	89.10
94	2103	Clavette de l'engrenage de distribution	1	2.64
95	2504	Clavette du volant	1	3.30
96	S2505	Rondelle de sureté du boulon du volant	1	1.32
97	2505	Boulon du volant	1	3.30
25	2002	Rondelle d'arrêt du boulon du volant	1	1.98

Promenez vous 10 km

pour un franc

Ride 5 Miles for a Penny



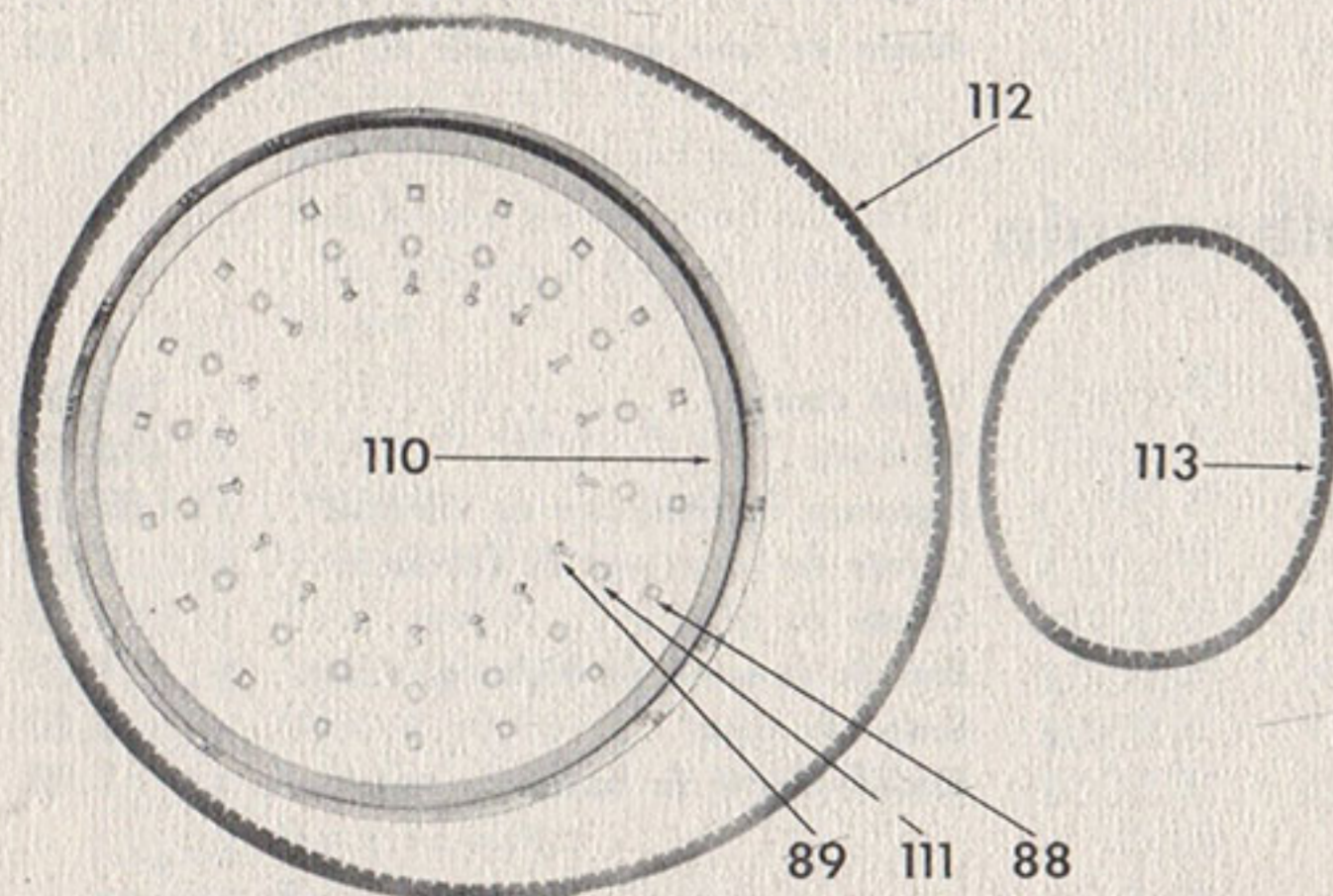
Groupe du piston

98	2151	Piston	1	148.50
99	2152	Segment de graissage du piston	1	23.00
101	2154	Segments de compression du piston	2	23.10
102	2155	Axe de piston	1	33.00
103	2156	Bague à ressort de l'axe du piston	2	1.32
104	2161	Buselure de l'axe du piston (non alésée)	1	42.90
105	2165	Bielle assemblée (comprend les coussinets emboîtés n° 2159, 2161, 2162, 2164)	1	363.00
106	2162	Coussinets de bielle	1 pr.	42.90
107	2159	Boulon de bielle	1	16.50
108	2164	Boulon de bielle (long)	1	16.50
109	W2158	Fil de sécurité des boulons de bielle	1	1.32

Pistons et segments de plus grande dimension

Non illustré

2167	Piston .005 plus grand	1	148.50
2170	Segment de graissage du piston .005 plus grand	1	23.10
2172	Segments de compression du piston .005 plus grand	2	23.10
2176	Piston .010 plus grand	1	148.50
2177	Segment de graissage .010 plus grand	1	23.10
2179	Segment de compression .010 plus grand	2	23.10
2169	Piston .020 plus grand	1	148.50
2173	Segment de graissage .020 plus grand	1	23.10
2175	Segments de compression .020 plus grand	2	23.10



Groupe de la courroie et de la poulie

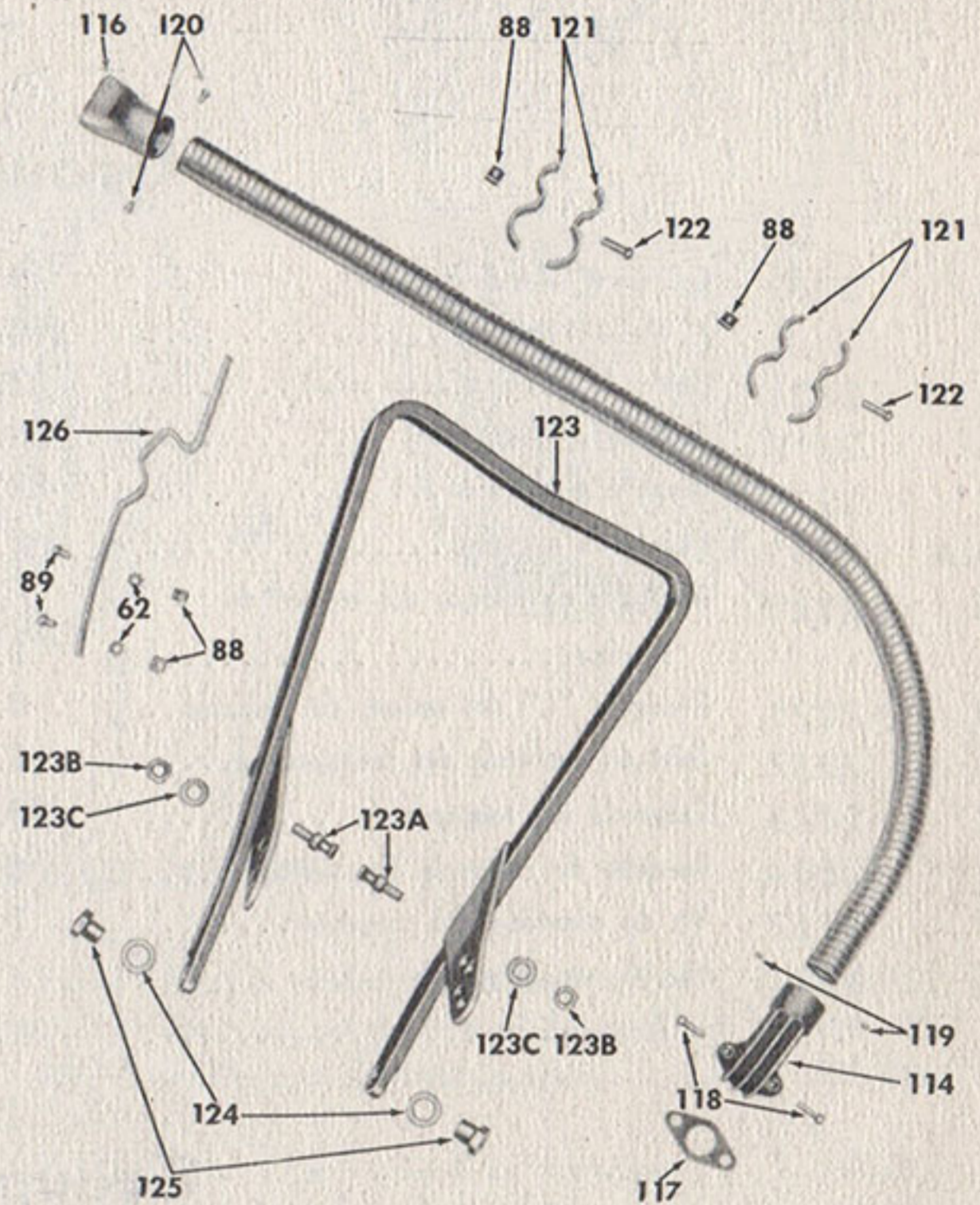
88	N2305	Ecrous de la grande poulie	18	1.32
89	S2957	Vis pour 88	18	1.32
110	2973	Grande poulie	1	181.50
111	W2957	Rondelles de la poulie	18	1.32
112	3007	Courroie de la roue arrière (très robuste, à crans et renforcée d'un câble d'acier)	1	287.10
113	2962X	Courroie courte (très robuste, renforcée cablée d'acier et à crans)	1	227.70

Courroies arrière de longueurs spéciales

Non illustré

3009	Courroie de roue arrière-1 pouce de plus que la courroie régulière	287.10
3008	Courroie arrière-1 pouce de moins que la courroie régulière	287.10
3010	Courroie arrière-2 pouces plus longue que la courroie régulière	287.10
3011	Courroie arrière-3 pouces de plus que la courroie régulière	287.10
3012	Courroie arrière-4 pouces de plus que la courroie régulière	287.10

Toutes ces courroies sont très robustes, à crans et cablées d'acier.



Groupe de l'échappement et du pied

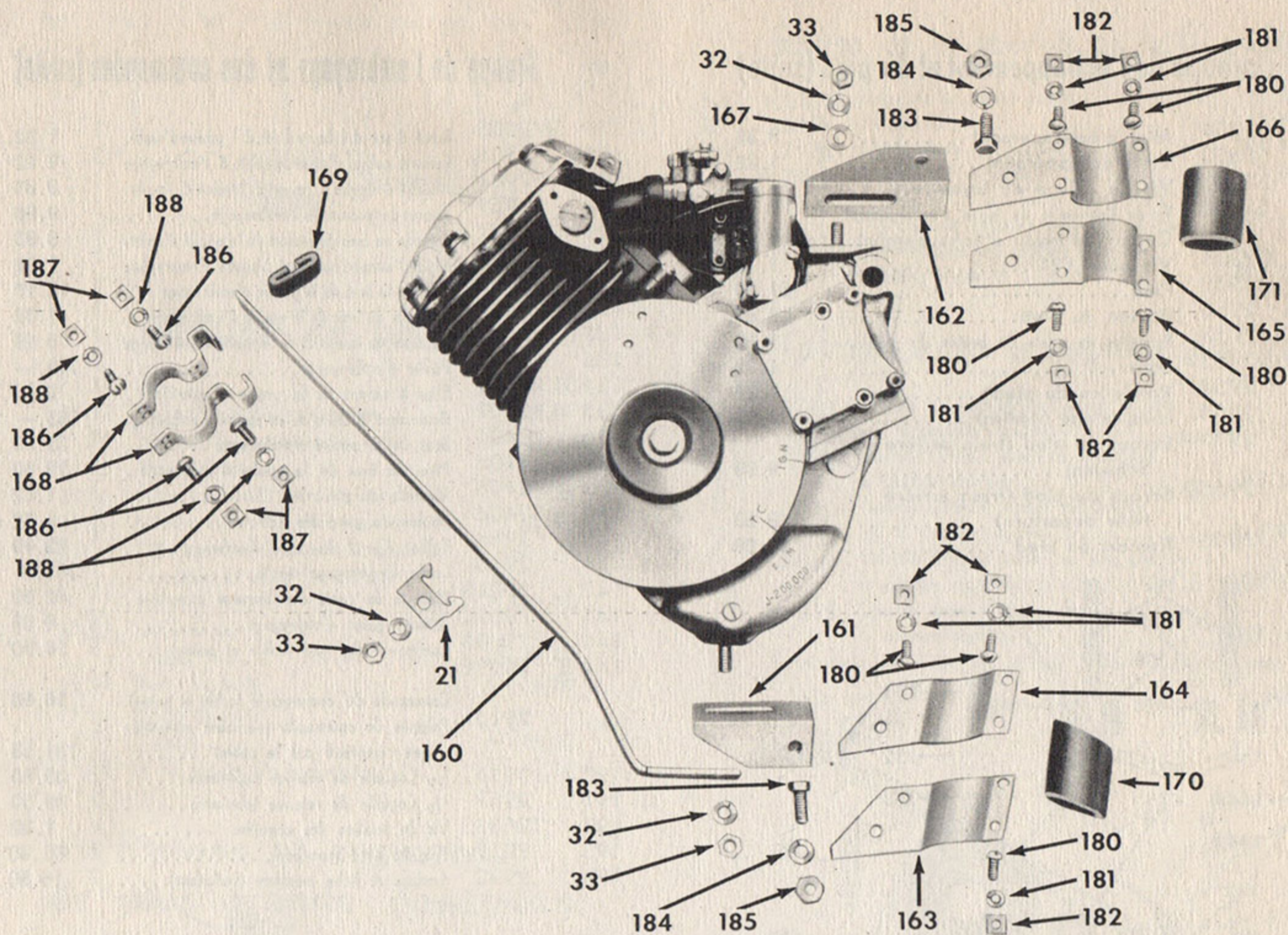
62	L2804	Rondelles de ressort du pied au garde boue	2	1.32
88	N2305	Ecrous pour 62 et attache tuyau d'échappement	4	1.32
89	S2957	Vis pour 62	2	1.32
114	2302	Coude du tuyau d'échappement	1	99.00
115	2309	Tuyau d'échappement	1	92.40
116	2308	Extrémité du tuyau d'échappement	1	42.90

Si vous l'essayez

Vous l'acheterez

Ride One and You'll Buy One





Groupe du montage du moteur

21	2005	Attache d. l. lame-guide.....	1	3.30	169	2064	Garniture de caoutchouc pour n° 168.....	1	9.90
32	L2007	Rondelles des goujons de montage du moteur (mêmes pour le cyl)	3	1.32	170	2065	Manchon de caoutchouc de l'attache inférieure	1	33.—
33	N2007	Ecrous d. goujons d. mont. d. mot. (mêm. p. l. cyl.)	3	1.32	171	2066	Manchon de caoutchouc d. l'attache supérieure	1	33.—
160	2073	Lame-guide de montage du carter.....	1	49.50	180	S2058	Rondelles de sureté des attaches de montage	7	1.32
161	2056	Cornière inférieure de montage du moteur ..	1	16.50	181	L2058	Vis d'attache de montage	7	1.32
162	2057	Cornière supérieure de montage du moteur ..	1	23.10	182	N2058	Ecrou des attaches de montage	7	1.32
163	2076	Flasque d'attache intérieure de mont. (gauche)	1	16.50	183	B2056	Boulons des cornières de montage du moteur ..	2	3.30
164	2077	Flasque d'attache intérieure de mont. (droit)	1	16.50	184	L2056	Rondelles de sureté des cornières.....	2	1.32
165	2078	Flasque d'attache de mont. supérieure (gauche)	1	16.50	185	N2056	Ecrous des cornières.....	2	1.32
166	2079	Flasque d'attache supérieure de mont. (droit)	1	16.50	186	T2033	Vis de l'attache de la lame-guide.....	4	1.32
167	2062	Rondelle plate-Montage supérieur	1	1.32	187	N2305	Ecrous de l'attache de la lame-guide	4	1.32
168	2075	Collier d'attache d. l. lame-guide.....	1	pr.23.10	188	L2804	Rondelles d. sureté d. l'attache d. l. lame guide	4	1.32

Jeu complet de garniture

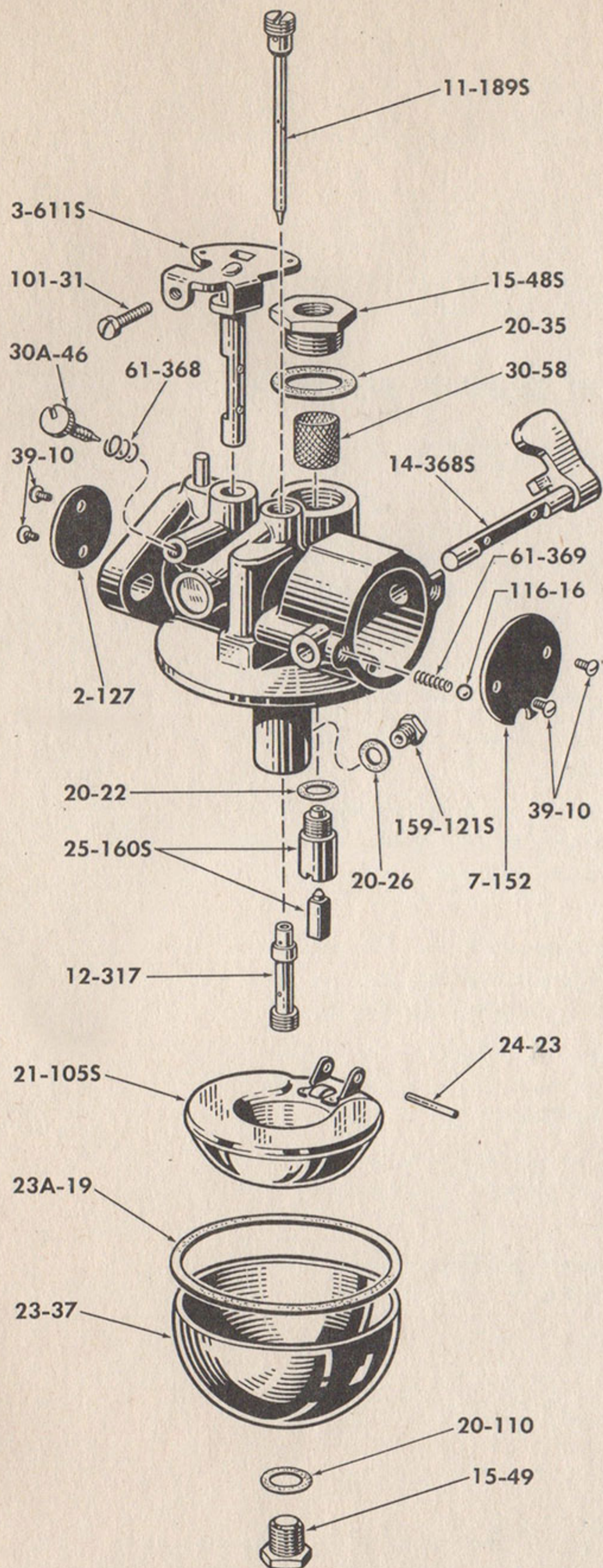
3013 Jeu complet de joints du moteur
 (prix du jeu) Comprend les joints suivants : 2008, 2012, 2014, 2203, 2217, 2222, 2229, 2304. 52.80

Si vous l'essayez

Vous l'achetez

Ride One and You'll Buy One





Groupe du carburateur carter

11-189S	Jet de ralenti	1	34.98
3-611S	Axe de commande des gaz et levier montés.....	1	52.14
101-31	Vis de réglage du ralenti de la manette (comm)	1	3.30
61-368	Ressort de la vis d'ajustement ..	1	3.30
30A-46	Vis d'ajustement	1	21.12
39-10	Vis d'attache de l'ouverture d'air et de la soupape de gaz.....	4	3.30
2-127	Soupape des gaz.....	1	7.26
15-48S	Ecrou du filtre et joint montés..	1	21.11
20-35	Joint de l'écrou du filtre	1	3.30
30-58	Filtre	1	27.72
14-368S	Arbre et levier de l'air assemblés	1	52.54
61-369	Ressort de l'arbre de l'air.....	1	3.30
116-16	Bille de l'arbre de l'air	1	1.32
7-152	Valve de l'air	1	7.26
159-121S	Jet principal et joint assemblés .	1	21.12
20-26	Joint du jet principal.....	1	3.30
20-22	Joint du siège du pointeau	1	3.30
25-160S	Pointeau et sièges montés.....	1	55.44
12-317	Gicleur	1	27.72
21-105S	Flotteur et levier montés	1	104.28
24-23	Axe du levier du flotteur.....	1	3.30
23A-19	Joint du bol.....	1	7.26
23-37	Bol.....	1	52.14
20-110	Joint de l'écrou du bol	1	3.30
15-49	Ecrou du bol.....	1	7.26
1378	Assortiment de pièces de réparation du carburateur		169.62

COPYRIGHT 1947 BY CARTER CARBURETOR CORPORATION. ALL RIGHTS RESERVED.

Promenez vous 10 km

pour un franc

Ride 5 Miles for a Penny



SOYEZ UN BON CONDUCTEUR et ayez le plus de plaisir possible DE VOTRE WHIZZER

Nous sommes désireux que vous ayez le plus de plaisir possible avec votre nouveau Whizzer... et nous savons, que conduire prudemment est un des plus importants facteurs à ce point.

Alors, nous vous offrons les suggestions suivantes, et nous espérons que vous les suivrez pour vous assurer un maximum de plaisir et de sûreté.

Rappelez vous, votre Whizzer est un véhicule moteur qui doit être conduit avec attention tout comme une automobile.

Vous êtes sous les mêmes obligations qu'un conducteur d'automobile, pour observer les règlements de la route, et de veiller à la sûreté de vos amis conducteurs comme vous. En même temps, vous avez droit aux mêmes privilèges qu'un conducteur d'automobile

Apprenez les règlements de la route qui sont en vigueur dans votre localité et observez les strictement. Suivant la loi, vous êtes sujet aux mêmes règlements et aux mêmes sanctions qu'un conducteur d'automobile.

Soyez certain que vos freins soient en bonne condition et soient bien réglés, chaque fois que vous conduisez votre Whizzer. Le soir, soyez certain de l'éclairage avant et arrière de votre vélomoteur.

Gardez votre vitesse suivant la limite, qui vous assure le contrôle de votre Whizzer en tout temps. Ne soyez pas un "sauvage", restez sur votre droite aussi près que possible.

Donnez le signal à main avant de tourner ou d'arrêter. Soyez toujours prudent et courtois, comme vous aimeriez que les autres le soient pour vous.

WHIZZER EXPORT CORPORATION

Detroit 11, Mich.