

JLO Zweitakt-Otto-Motoren**L 101, L 152, L 197, L 252, L 253, L 372****A. Technische Daten**

Typ	L 101	L 152	L 197	L 252	L 253	L 372
Hubraum ccm	98	148	198	247	247	372
Zünderart	Schwungmagnetzünder					
Kontaktabstand d. Unterbrechers mm	0,3—0,4	0,35—0,45				
Vorzündung v. OT mm	2,3—2,8		2,2—2,6		2,8—3,2	
Zündkerzen BOSCH — BERU — CHAMPION Wärmewert	Kerzengewinde M 14 x 1,25 12,5 mm lang 95—240 145—240					
Elektroden-Abstand mm	0,4—0,5					
Kraftstoff	Markenbenzin mit Marken-Zweitakt-Motorenöl SAE 30—40. Mischungsverhältnis 25 : 1 (4 %). Wegen unterschiedlichen Ölqualitäten gegebenenfalls Sondervorschriften des Herstellers beachten.					

Einlaufzeit: ca. 20 Betriebsstunden, mit Mischungsverhältnis 20:1 (5 %)**B. Inbetriebnahme****1. Tanken**

Gemisch laut Vorschrift.

2. Luftfilter

2.1 Schaumstofffilter: Filtereinsatz mit reinem Motorenöl tränken und ausdrücken. Ist zusätzlich eine Filzplatte montiert, diese nicht einölen. Filz mit der härteren Seite zum Vergaser hin montieren. Schaumstoffeinsatz muß im gesamten Umfang des Filtergehäuses anliegen.

2.2 Trockenfilter (Patrone): Vor Nässe schützen.

2.3 Naßluftfilter: Mit Motorenöl benetzen.

2.4 Ölbadfilter: Ölstand kontrollieren.

3. Motor

Auf saubere Kühlrippen und Luftlöcher achten, sonst Gefahr der Motorüberhitzung.

4. Starten**4.1 Kalter Motor**

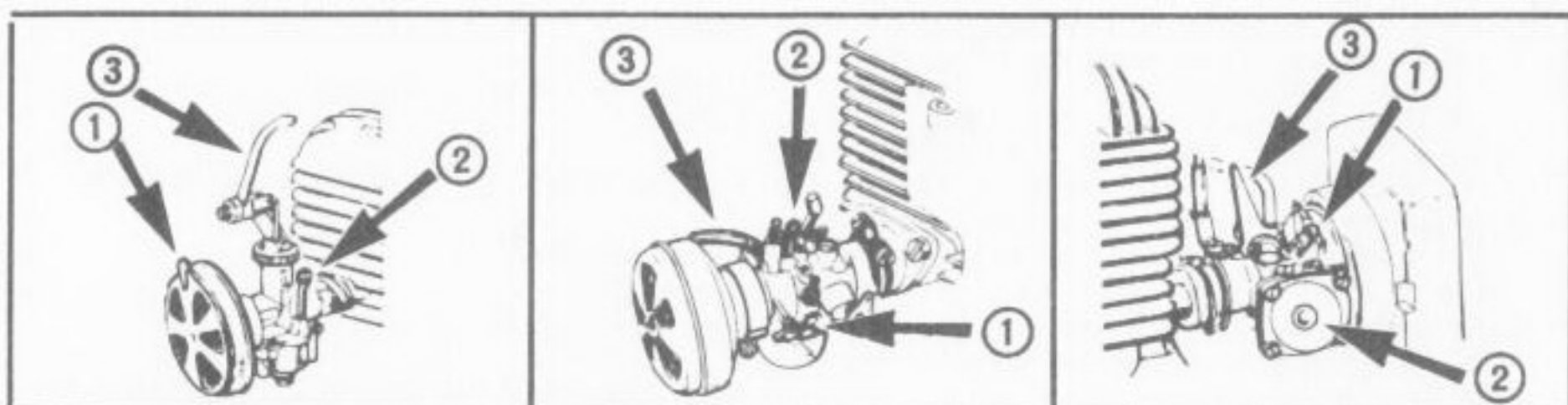
Kraftstoffhahn öffnen. Starterklappe ① schließen. Tupfer ② 2–5 Sek. drücken, Gashebel ③ $\frac{1}{4}$ – $\frac{1}{2}$ öffnen. Reversierstarterhandgriff langsam bis zum Eingriff ziehen, kräftig durchreißen. Handgriff langsam zurückführen. Wenn Motor nicht anspringt, nochmals tupfen. Nach dem Start Starterklappe langsam öffnen. Läuft der Motor einwandfrei, Gashebel öffnen.

4.2 Betriebswarmer Motor

Starterklappe nicht schließen, Gashebel ganz öffnen und Tupfer nur betätigen, wenn der Motor nicht sofort anspringt.

5. Abstellen

Gashebel auf Nullstellung bringen. Kraftstoffhahn schließen. Kurzschlußknopf betätigen.

**C. Weitere Hinweise****1. Luftfilter**

Der Staub muß aus der Ansaugluft zurückgehalten werden, sonst erhöhter Verschleiß. Bei sehr starkem Staubanfall kann eine Reinigung bereits nach wenigen Betriebsstunden erforderlich sein.

1.1 Schaumstofffilter: Schaumstoff herausnehmen, gut in Benzin auswaschen und mit reinem Motorenöl tränken. Solange ausdrücken, bis kein Öl mehr abtropft, dann wieder einsetzen.

1.2 Trockenfilter (Patrone): Entgegen der Saugrichtung ausblasen. Staub oder trockenes Gras leicht herausklopfen. Bei starker Verschmutzung oder Nässe Patrone wechseln.

1.3 Naßluftfilter: In Benzin auswaschen, trocken schwenken und Filtereinsatz mit Motorenöl benetzen.

1.4 Ölbadluftfilter: Ölwechsel vornehmen. Ölstandsmarke beachten!

2. Untersetzungsgetriebe

Schmiermittel bei Außentemperatur vorwiegend über 0° C Markenmotorenöl SAE 140, notfalls SAE 90, unter 0° C Marken-Motorenöl SAE 90.

Füllmenge bis zur Ölkontrollschraube: ca. 50 bis 180 ccm (abhängig von Art und Getriebearrangement).

Vor Inbetriebnahme Ölstand kontrollieren.

Schmiermittelstand-Kontrolle und Schmiermittelwechsel nach „D. Wartung“ stets am betriebswarmen Motor vornehmen.

3. Fliehkraftkupplung

Die Fliehkraftkupplung bedarf keiner besonderen Wartung und darf nicht geschmiert werden.

D. Wartung

Durchzuführende Arbeiten	erst- mals nach ca. 20 Std.	regelmäßig nach ca.		
		50	200	300
		Betriebsstunden		
Schrauben, Muttern und andere Verbindungen Festsitz prüfen, evtl. nachziehen	×		×	
Zündung Unterbrecherkontaktabstand und Zündzeitpunkt kontrollieren	×		×	
Zündkerze Elektrodenabstand kontrollieren, evtl. korrigieren. Von Verbrennungsrückständen reinigen, evtl. erneuern	×	×		
Vergaser Vergaser, Kraftstoffsieb, evtl. auch Tank reinigen			×	
Auspuff Auf Ölkohle prüfen. Bei Bedarf reinigen bzw. ausbrennen			×	
Kolben, Verbrennungsraum und Steuerschlitze im Zylinder Ölkohle entfernen				×
Untersetzungsgetriebe Ölstand-Kontrolle, evtl. nachfüllen		×		
Ölwechsel	×			×
Tourenfeinregler Siehe Anweisung 002.95.101.600				
Korrosionsschutz für längere Stillsetzung 50 ccm Spezialöl JLO Corrolite M (Bestell-Nr. 002.75.001.000) gemäß Anleitung verwenden				

E. Motorstörung

Ursache:

Behebung:

1. Motor springt nicht an

1.1 Kraftstoffhahn geschlossen

1.2 Kein Kraftstoff im Tank

1.3 Siebkörper am Vergaser, Hahn am Tank, Leitung verstopft

1.4 Motor ist durch zu langes Tupfen „abgesoffen“

Kraftstoffhahn öffnen

Kraftstoff auffüllen

auswaschen und ausblasen
Kraftstoffhahn schließen. Gashebel ganz öffnen. Motor mehrmals durchstarten. Evtl. Zündkerze herausschrauben, reinigen und trocknen. Evtl. Motor ohne Zündkerze mehrmals durchstarten.

Zündkerze reinigen, evtl. Zündkerze erneuern (Wärmewert beachten)

1.5 Zündkerze ist verschmutzt oder weist Brückenbildung zwischen den Elektroden auf

1.6 Hauptdüse im Vergaser verstopft

1.7 Vergaser verschmutzt

1.8 Zündkerzenstecker oder Zündkabel lose oder beschädigt

auswaschen und ausblasen

reinigen

befestigen bzw. erneuern

2. Motor arbeitet unregelmäßig oder bleibt stehen

2.1 siehe unter 1.5–1.8

2.2 Zündkerze lose

siehe oben

festschrauben

3. Motor bleibt im Leerlauf stehen oder läuft zu schnell

3.1 Motor noch zu kalt

3.2 Leerlaufeinstellung zu niedrig (besonders in der kalten Jahreszeit)

Starterklappe bis zur Erwärmung nicht ganz öffnen

Leerlauf höher stellen

4. Motor kommt nicht auf Leistung

4.1 siehe unter 1.5 und 1.6

4.2 Starterklappe noch geschlossen

4.3 Kraftstofffilter u. Leitung verschmutzt

4.4 Luftfilter od. Hauptdüse verschmutzt

4.5 Auspufftopf und Auslaßschlitze im Zylinder durch Ölkohlerückstände verschmutzt

siehe oben

öffnen

reinigen

reinigen

Auspufftopf abschrauben und Ölkohlerückstände entfernen

5. Motor läuft bei ausgeschalteter Zündung weiter

5.1 Zündkerze hat hellgraues Gesicht und Glühperlenansatz

5.2 Glühende Ölkohleinsätze im Verbrennungsraum

Zündkerze mit nächsthöherem Wärmewert einsetzen

Zylinderring, Kolbenboden und Kanäle im Zylinder reinigen

Arbeiten am Motor, die Fachkenntnisse erfordern, nur vom Fachmann ausführen lassen, Unsachgemäßer Eingriff schadet den Motor.

Nur Original JLO Ersatzteile verwenden.

JLO

ILO MOTORENWERK GMBH

Postfach 1620 D-2080 Pinneberg

Operating- and maintenance instructions for JLO two-stroke gasoline engines L 101, L 152, L 197, L 252, L 253, L 372

A. Technical Data

JLO Engine Model	L 101	L 152	L 197	L 252	L 253	L 372
Displacement cc	98	148	198	247	247	372
Ignition Type	flywheel magneto					
Breaker point gap mm	0.3—0.4	0.35—0.45				
Ignition Timing before TDC, mm	2.3—2.8		2.2—2.6	2.8—3.2		
Spark plug BOSCH — BERU — CHAMPION	thread M 14 x 1.25 12.5 mm long					
Heat value	95—240	145—240				
Spark plug gap mm	0.4—0.5					
Mixture Ratio	Brand gasoline with brand 2 cycle engine oil SAE 30—40. Mixture ratio 25 : 1 (4 %). Due to different oil qualities it is recommended to observe the instructions given by the oil manufacturer.					

Break-in period: Approx. 20 hours with mixture ratio 20:1 (5%)

B. Before Starting

1. Refueling

Mixture ratio according to instruction.

2. Air intake filter

2.1 Foam Filter: Soak foam insert in engine oil. Squeeze foam to remove excess oil. If felt filter is used in addition, this has to remain dry. Insert felt filter with soft textured side facing away from carburettor. Make sure that foam filter is properly fitted in filter housing.

2.2 Paper element filter: Keep dry.

2.3 Wet air filter: Moisten with engine oil.

2.4 Oil bath filter: Check oil level.

3. Engine

Check that cooling fins of cylinder and air holes are free from dirt to prevent overheating of the engine.

4. Starting

4.1 Cold engine

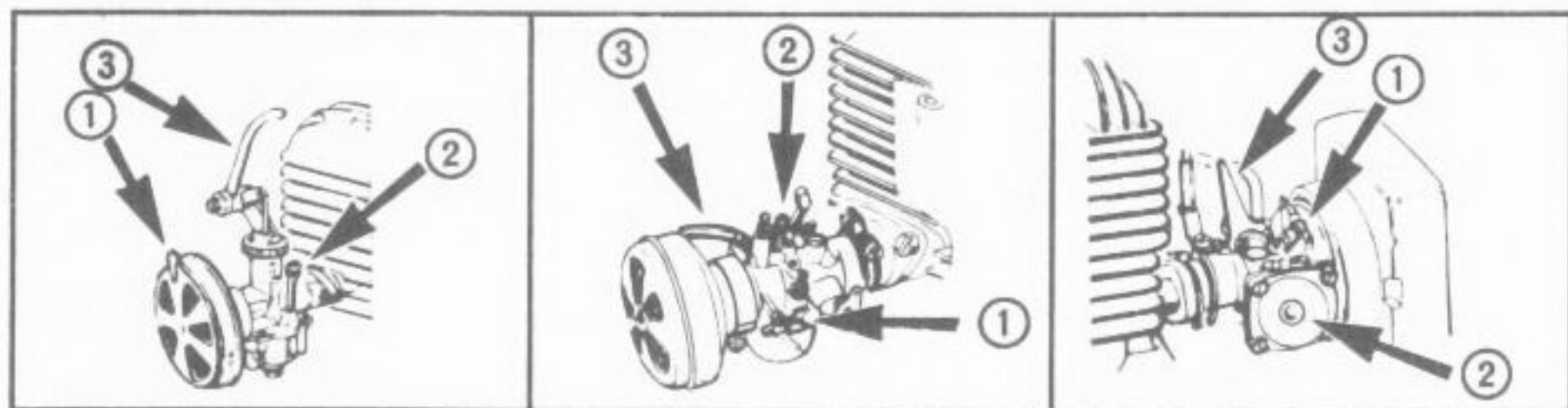
Open fuel tap. Close choke ①. Depress tickler ③ 2—5 sec. Open throttle lever ② 1/4—1/2. Pull recoil starter slowly until starter engages and then firmly. Do not let handle fly back but return it slowly. If engine does not start, press tickler again. Slowly open choke after the engine is running. Open throttle lever.

4.2 Warm engine

Do not close choke. Open throttle lever fully. Depress tickler only if engine does not start instantaneously.

5. Stopping

Close throttle lever. Close fuel tap. Press short circuit button.



C. Additional Instructions

1. Air intake filter

Keep dust and dirt out of the engine to avoid premature wear. If engine is operated in dusty or dirty environment, the air filter may have to be cleaned in short intervals.

1.1 Foam Filter: Remove foam insert and clean in gasoline. Soak foam in engine oil and squeeze to remove excess oil.

1.2 Paper element filter: Blow out with air against normal direction of air flow.

1.3 Wet air filter: Clean in gasoline, blow dry and moisten with engine oil.

1.4 Oil bath filter: Change oil and fill to indicated mark.

2. Reduction gear

If temperature is above 0° C, use brand engine oil SAE 140. If SAE 140 is not available, use SAE 90. At temperatures below 0° C, use brand engine oil SAE 90. Depending upon gear box type and installation, between 50 cc and 180 cc oil may be required. Check oil level before the unit is operated for the first time. Future oil level checks or change must be performed on a warmed-up engine and in accordance with the maintenance instructions "D".

3. Centrifugal clutch

The centrifugal clutch does not require any maintenance and must not be lubricated.

D. Service and Maintenance

Servicing work	After first 20 hours	Regularly after every		
		50 operating hours	200 operating hours	500 operating hours
Bolts and nuts and other connections Check tightness, retighten if necessary	×		×	
Ignition Check breaker point gap and ignition timing	×		×	
Spark plug Check spark plug gap and adjust if necessary. Remove deposits or replace plug, if necessary	×	×		
Carburettor Clean carburettor and fuel filter, also tank if necessary			×	
Exhaust Check for carbon deposits. Clean if necessary, eventually burnout			×	
Piston, combustion chamber and cylinder transfer ports Clean from carbon deposits				×
Reduction gear Check oil and refill to mark		×		
Change oil	×			×
Mechanical Speed Governor Pls. see instruction 002.95.101.600				
Corrosion protection for engines to be temporarily stored Use JLO corrolite M, order No. 002.75.001.000, and observe the instruction included				

E. General trouble shooting

Possible cause:

Remedy:

1. Engine does not start

1.1 Fuel tap closed

1.2 No fuel in tank

1.3 Clogged fuel filter in carburettor or tap of fuel tank or fuel hose

1.4 Engine over-choked (flooded)

1.5 Spark plug fouled

1.6 Main carburettor jet plugged

1.7 Dirty carburettor

1.8 Spark plug cap or ignition cable loose or damaged

2. Engine runs unevenly or ceases to fire

2.1 See 1.5—1.8

2.2 Loose spark plug

3. Engine stops at idle speed or runs at too high speed

3.1 Engine too cold

3.2 Idle speed too low

Idle speed too high

4. Engine does not produce full power

4.1 See 1.5 and 1.6

4.2 Choke still closed

4.3 Dirt in fuel filter and hoses

4.4 Dirty air cleaner or main jet

4.5 Exhaust and/or exhaust port in cylinder clogged

5. Engine does not stop when short circuit button is depressed

5.1 Spark plug is of light, grey colour, bridged spark plug electrodes

5.2 Dieseling

Open fuel tap

Fill tank with clean, fresh fuel / oil mixture

Clean filter, blow out dirt

Close fuel tap. Fully open throttle lever. Start engine several times. Remove spark plug, clean and dry it. If necessary crank engine without spark plug.

Clean and regap spark plug. Replace if necessary. Make sure plug of correct heat value is used.

Clean

Clean

Retighten, resp. replace

See above

Tighten spark plug

Close choke further

Adjust bowden cable adjusting screw on carburettor top

See above

Open choke

Clean

Clean

Remove carbon deposits

Use spark plug with next higher heat value

Clean cylinder head, piston crown and transfer ports from deposits

All other failures which require partial or complete dismantling of the engine should always be taken care of by an approved service shop.

Use genuine JLO spare parts only.

Ein Unternehmen der
TECUMSEH PRODUCTS COMPANY

JLO

ILO MOTORENWERK GMBH
Postfach 1620 D-2080 Pinneberg

Instrucciones de servicio y mantenimiento motores JLO de gasolina de dos tiempos L 101, L 152, L 197, L 252, L 253, L 372

A. Datos Técnicos

Modelo	L 101	L 152	L 197	L 252	L 253	L 372
Cilindrada	98	148	198	247	247	372
Sistema de encendido	volante magnético					
Distancia entre los contactos del ruptor	0,3—0,4	0,35—0,45				
Momento de encendido antes del p.m.s.	2,3—2,8		2,2—2,6		2,8—3,2	
Bujías BOSCH — BERU — CHAMPION	rosca: M 14 x 1,25 largo: 12,5 mm					
Valor térmico	95—240		145—240			
Distancia entre los electrodos de la bujía	0,4—0,5					
Combustible	Gasolina con aceite de calidad para motores de dos tiempos SAE 30—40. Relación de mezcla 25 : 1 (4 %). Dado la variedad de calidades de aceite, hay que observar las respectivas instrucciones del fabricante.					

¡OJO! En las primeras 20 horas de funcionamiento, hay que utilizar una mezcla de 20:1 (5%)

B. Puesta en marcha

1. Aprovisionarse de combustible

Mezcla según instrucción.

2. Filtro de admisión

2.1 Filtro de material espuma:

Impregnar el filtro de material espuma con aceite de motores y después exprimirlo. En caso de que adicionalmente esté montado un fieltro, no impregnar dicho fieltro! Montar el fieltro con su lado duro hacia el carburador. Para garantizar una empuetadura impecable hay que asegurarse de que el filtro de material espuma junte bien a lo largo de la periferia de la carcasa del filtro.

2.2 Filtro Micronic (cartucho): Proteger contra humedad.

2.3 Filtro de aire húmedo: Mojar ligeramente con aceite para motores.

2.4 Filtro en baño de aceite: Controlar el nivel del aceite.

3. Motor

Para evitar que el motor se caliente demasiado: Las aletas de refrigeración y las perforaciones en la tapa del ventilador deben ser limpias!

4. El arranque del motor

4.1 Motor frío:

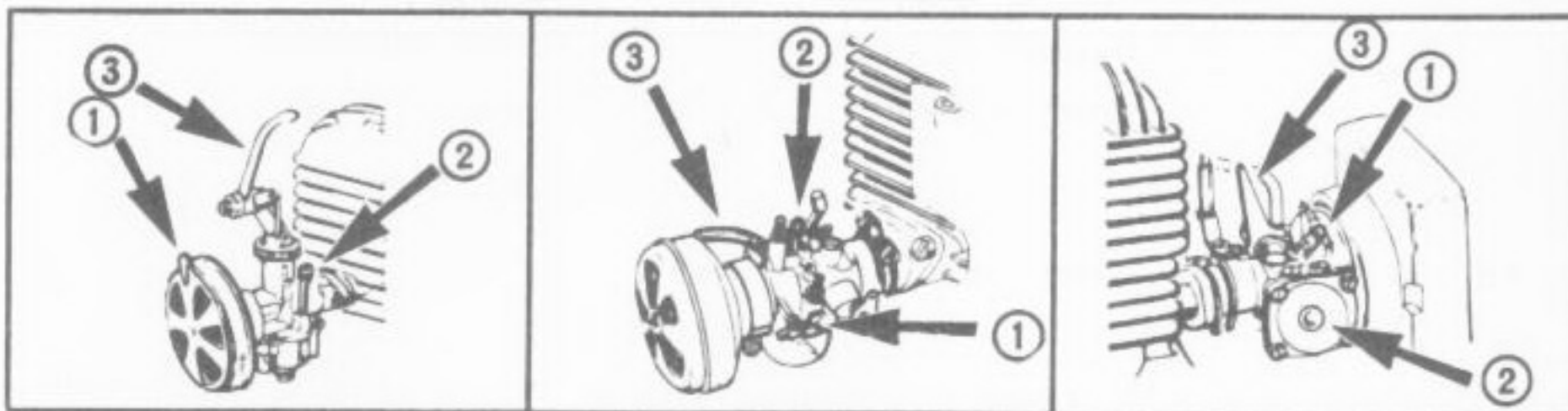
Abrir la llave de combustible. Cerrar la palanca de arranque ①. Presionar el pulsador ② entre 2 a 5 segundos. Abrir la palanca de gas ③ por 1/4 a 1/2. Tirar lentamente la manilla del arranque reversible hasta el engrane; después tirar fuertemente. Sin dejar soltar la manilla, volverla lentamente en su posición inicial. Si el motor no arranca, volver a presionar el pulsador. — Después de la puesta en marcha, abrir lentamente la palanca de arranque. Si el motor marcha bien, dejarlo funcionar con pleno gas.

4.2 Motor caliente:

No cerrar la palanca de arranque. Abrir completamente la palanca de gas, y accionar el pulsador solamente en caso de que el motor no arranque inmediatamente.

5. Para el motor

Poner la palanca de gas en posición cero. Cerrar la llave de combustible. Accionar el botón de corto circuito.



C. Advertencias

1. Filtro de admisión:

Hay que evitar que el aire de admisión esté mezclado con polvo, si no se arriesga un desgaste prematuro. Si el ambiente está extremadamente polvoroso hay que limpiar el filtro ya después de algunas horas de funcionamiento.

1.1 Filtro de material espuma: Quitar el material espuma, limpiarlo bien con gasolina e impregnar con aceite para motores. Exprimir hasta que ya no salga aceite, e instalarlo nuevamente en el filtro.

1.2 Filtro Micronic (cartucho): Soplarlo contrario a la dirección de aspiración. Sacudir ligeramente para que salgan polvo o hierba. En caso de que el cartucho esté fuertemente ensuciado hay que renovarlo.

1.3 Filtro de aire húmedo: Lavarlo en gasolina y secarlo; después mojarlo con aceite para motores.

1.4 Filtro en baño de aceite: Cambiar el aceite, observando bien la graduación del nivel de aceite.

2. Engranajes de reducción

Utilizar los siguientes aceites de lubricación: con temperaturas encima de 0°: SAE 140 (sólo en casos de emergencia SAE 90) y con temperaturas por debajo de 0° C: SAE 90. Cantidad (hasta el tornillo de control del aceite): aprox. 50 hasta 180 ccm, según la instalación del engranaje.

Antes de hacerlo funcionar hay que controlar el nivel de aceite.

Control y cambio del aceite de lubricación según el parrafo "D. Mantenimiento" y solamente si el motor todavía tiene la temperatura de trabajo.

3. Embrague centrífugo

El embrague centrífugo no requiere un mantenimiento especial y no debe ser lubricado.

D. Mantenimiento

Trabajos necesarios	después de aprox. 20 horas	regularmente después de aprox. 50 200 300 horas de funcionamiento		
Tornillos, tuercas y otras conexiones Revisar el asiento fijo y —si es necesario— volver a apretarlos	×		×	
Encendido Controlar la distancia entre los contactos del ruptor y el momento de encendido	×		×	
Bujía Controlar la distancia entre los electrodos y probablemente corregirlo. Quitar los residuos de la combustión, o posiblemente poner una bujía nueva	×	×		
Carburador Limpiar el carburador, el colador de combustible y — si es necesario — también el tanque de combustible			×	
Escape Si el escape está tapado por aceite carbonizado (residuos de combustión) limpiarlo resp. quemarlo			×	
Pistones, cámara de combustión y canales de admisión de gas Quitar el aceite carbonizado				×
Engranaje de reducción Controlar el nivel de aceite y posiblemente rellenarlo		×		
Cambio de aceite	×			×
Regulador de precisión	ver instrucción	002.95.101.600		
Protección anticorrosiva para una parada prolongada del motor 50 cc aceite especial, JLO Corrolite M de JLO, (pedir bajo el no. 002.75.001.000); además: observar las instrucciones de uso!				

E. Fallas del motor y instrucciones para el reparo

Fallas:

Instrucciones para el reparo:

1. Motor no arranca

- 1.1 Palanca de combustible cerrada
- 1.2 Tanque de combustible está vacío
- 1.3 Colador en el carburador, llave, o tubo de combustible están tapados
- 1.4 El motor está "inundado" a causa de haber pulsado demasiado

Abrir palanca de combustible
Llenar el tanque con combustible

Lavar y soplar

Cerrar la llave de gasolina. Abrir completamente la palanca de gas, arrancar el motor varias veces. En caso necesario, quitar la bujía, limpiarla y secarla. Arrancar el motor varias veces sin bujía. Limpiar la bujía y — en caso necesario — poner una nueva bujía (observar el valor térmico!)

Limpiarla (lavar y soplar)
Limpiarlo

Fijarlos resp. reemplazarlos por nuevos

- 1.5 La bujía está sucia o muestra la formación de arcos de aceite carbonizado entre los electrodos
- 1.6 La tobera principal en el carburador está tapada
- 1.7 El carburador está ensuciado
- 1.8 El terminal de bujía o el cable de encendido están sueltos o dañados

2. Motor marcha irregularmente o se para

- 2.1 Véase los puntos 1.5—1.8
- 2.2 La bujía está suelta

Véase arriba
Atornillarla

3. El motor se para en vacío o el motor marcha demasiado rápido

- 3.1 El motor está aún demasiado frío
- 3.2 El ajuste para la marcha en vacío está demasiado bajo (sobre todo en el caso de bajas temperaturas de ambiente)

Hasta que el motor no esté bien calentado, no abrir completamente la palanca de arranque
Poner el ajuste para la marcha en vacío en una posición más alta

4. El motor no desarrolla su potencia

- 4.1 Véase bajo los puntos 1.5 y 1.6
- 4.2 La palanca de arranque está todavía cerrada
- 4.3 Filtro y tubo de combustible están ensuciados
- 4.4 Filtro de admisión o tobera principal están ensuciados
- 4.5 Escape y canal de escape en el cilindro están ensuciados por residuos de aceite carbonizado

Véase arriba

Abrirla

Limpiarlos

Limpiarlos

Desmontar el escape y limpiarlo, igual como los residuos de aceite carbonizado

5. Motor continua marchando con el encendido apagado

- 5.1 La bujía tiene una "cara" gris claro depósitos de perlas
- 5.2 Depósitos de aceite carbonizado ardiente en la cámara de combustión

Instalar una bujía con un valor térmico más alto
Limpiar la culata del cilindro, el fondo del pistón y los canales de admisión y escape en el cilindro

Cualquier fallo más grave que arriba expuesto la cual requiere conocimientos técnicos más profundos, hay que hacer reparar de un périto en un taller capacitado. Cada tratamiento del motor que no esté efectuado con la competencia suficiente, podría causar daños al motor! — Solamente hay que usar repuestos originales JLO!

Notice d'emploi et d'entretien des moteurs JLO types L 101, L 152, L 197, L 252, L 253, L 372

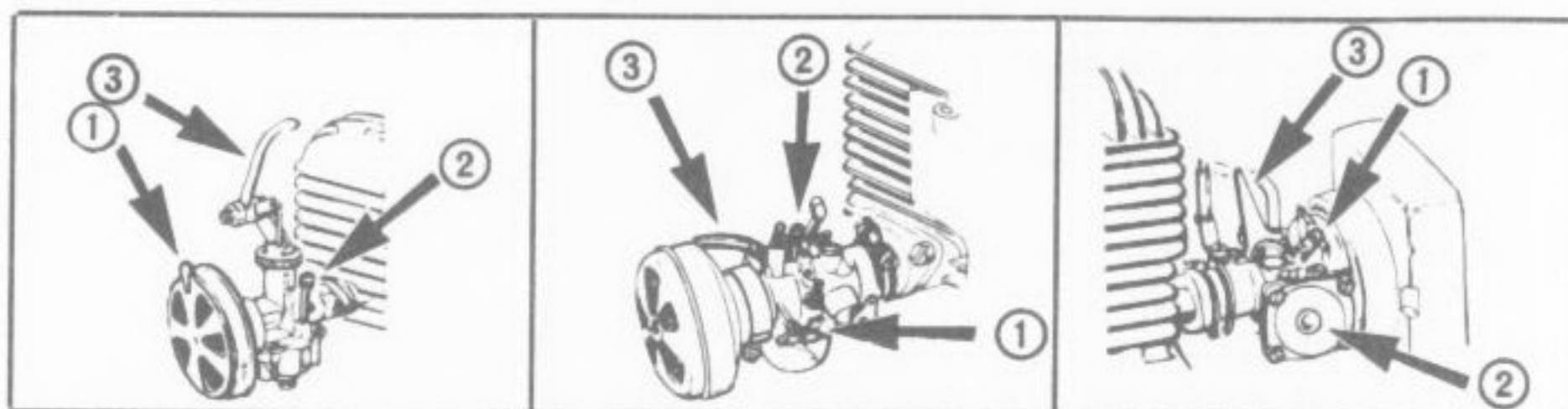
A. Caractéristiques techniques

Type	L 101	L 152	L 197	L 252	L 253	L 372
Cylindrée cc	98	148	198	247	247	372
Système d'allumage	Volant magnétique					
Ecartement des contacts de rupture mm	0,3—0,4	0,35—0,45				
Point d'allumage avant P.M.H. mm	2,3—2,8		2,2—2,6	2,8—3,2		
Bougies BOSCH — BERU — CHAMPION	Filetage M 14 x 1,25 Longueur du filetage 12,5 mm					
Valeur thermique	95—240	145—240				
Ecartement des électrodes mm	0,4—0,5					
Carburant	Mélange avec huile 2 temps de viscosité 30—40 dans l'essence ordinaire. Proportion de mélange: 25:1 ou 4%. En raison de viscosité et qualité d'huile différentes dans certains pays, respecter le cas échéant les préconisations du fabricant de votre appareil.					

Rodage: approx. 20 heures de fonctionnement avec un mélange 20:1 (5 %)

B. Mise en service

- Remplissage du réservoir**
Mélange selon instruction.
- Filtre d'aspiration**
 - Filtre en mousse: l'imprégner d'huile moteur et l'essorer. Ne pas huiler la grille métallique. Monter la mousse côté ferme sur le carburateur. Veiller à ce que le filtre mousse adhère complètement au corps du filtre.
 - Filtre micronique (cartouche): protéger contre l'humidité.
 - Filtre à air humide: l'humecter d'huile moteur.
 - Filtre à bain d'huile: contrôler le niveau d'huile.
- Moteur**
S'assurer que les ailettes de refroidissement et les orifices du couvercle de soufflerie sont propres, ceci pour éviter l'échauffement du moteur.
- Démarrage**
 - Moteur froid**
Ouvrir le robinet de carburant. Fermer le starter (ou volet d'air) ①. Presser le titillateur ② 2 à 5 secondes. Ouvrir le levier des gaz ③ de $\frac{1}{4}$ à $\frac{1}{3}$ de sa course. Tirer lentement la poignée du lanceur jusqu'à enclenchement de cliquet. Tirer ensuite vivement. Faire revenir la poignée lentement à sa position repos. Si le moteur ne démarre pas, presser à nouveau le titillateur. Après démarrage, ouvrir lentement le starter (volet d'air). Si le moteur fonctionne parfaitement, mettre les gaz à plein.
 - Moteur chaud**
Ne pas fermer le starter. Ouvrir en grand les gaz. N'actionner le titillateur que si le moteur ne démarre pas.
- Arrêt**
Fermer le levier des gaz — Fermer le robinet de combustible — Appuyer sur le bouton de court circuit.



C. Autres remarques

- Filtre d'aspiration**
Pour éviter l'usure prématurée, il faut observer que l'air d'aspiration ne contienne pas de poussière. Si l'air contient trop de poussière, le filtre doit être nettoyé même après quelques heures de fonctionnement.
 - Filtre mousse: Enlever la masse de mousse, la laver convenablement dans l'essence et l'imprégner d'huile moteur. L'essorer jusqu'à ce qu'aucune goutte d'huile n'en sorte et la remettre en place.
 - Filtre micronique (cartouche): Le souffler de l'intérieur. Enlever la poussière ou l'herbe sèche en frappant légèrement la cartouche. Remplacer la cartouche si elle est trop encrassée ou trop humide.
 - Filtre à air humide: Le laver dans l'essence, le sécher puis l'imprégner d'huile moteur.
 - Filtre à bain d'huile: Changer l'huile. Observer rigoureusement le niveau d'huile.

- Réducteurs**
Pour température supérieure à 0° C, utiliser de l'huile moteur SAE 140, ou à défaut SAE 90. Pour les températures inférieures à 0° C, employer de l'huile SAE 90. Remplir jusqu'à la vis de contrôle d'huile, approximativement 50 à 130 cm³ (suivant le type du réducteur).
Avant la mise en marche, contrôler le niveau d'huile.
Le contrôle et le changement d'huile est fait selon paragraphe D "entretien" lorsque le moteur est chaud.

- Embrayage centrifuge**
L'embrayage n'a pas besoin d'entretien spécial ni de lubrification.

D. Entretien

Travaux à accomplir	Après environ 20 heures	Régulièrement après environ		
		50 heures de fonctionnement	200	300
Vis, écrous et autres assemblages Contrôler le serrage, éventuellement resserrer	×		×	
Allumage Vérifier l'écartement du contact de rupteur et le point d'allumage	×		×	
Bougie d'allumage Contrôler l'écartement des électrodes, le corriger, éliminer les résidus de combustion, si nécessaire remplacer	×	×		
Carburateur Nettoyer le carburateur, le tamis du carburant, év. le réservoir			×	
Echappement Contrôler l'encrassement, si nécessaire nettoyer ou flamber			×	
Piston, chambre de combustion et lumières du cylindre Décalaminer				×
Réducteur Contrôler le niveau de l'huile, si nécessaire changer l'huile		×		
Changer l'huile	×			×
Régulateur de précision voyez l'instruction 002.95.101.600				
Protection contre la corrosion lors d'un arrêt d'utilisation de longue durée commander 50 ccm d'huile spéciale JLO Corrolite M sous le numéro 002.75.001.000				

E. Pannes de moteur

Cause

- Le moteur ne démarre pas**
 - Le robinet de carburant est fermé
 - Pas de carburant dans le réservoir
 - Obstruction du tamis de carburateur du robinet du réservoir ou de de la tuyauterie
 - Le moteur est "noyé" par une pression prolongée du titillateur
 - La bougie est encrassée ou un dépôt charbonneux s'est formé entre les électrodes
 - Le gicleur principal du carburateur est obstrué
 - Le carburateur est encrassé
 - Prise de bougie ou câble d'allumage sont défectueux ou desserrés
- Le moteur fonctionne irrégulièrement ou s'arrête**
 - Voir 1.5—1.8
 - La bougie s'est desserrée
- Le moteur s'arrête en marche à vide ou fonctionne trop rapidement**
 - Le moteur est encore trop froid
Jusqu'à échauffement, ne pas ouvrir le starter en entier
Augmenter le régime du ralenti
 - Le réglage du ralenti est trop bas (particulièrement par temps froid)
- Le moteur n'atteint pas son régime**
 - Voir 1.5 et 1.6
 - Le starter est encore fermé
 - Le filtre et la conduite de carburant sont encrassés
 - Le filtre à air ou le gicleur principal sont encrassés
 - Le pot d'échappement et la lumière d'échappement du cylindre sont encrassés par des dépôts charbonneux
- Le moteur continue à fonctionner avec l'allumage déconnecté**
 - La bougie présente une couleur gris clair et des perles incandescentes
 - Les dépôts charbonneux de la chambre de combustion sont incandescentes

Elimination

- Ouvrir le robinet de carburant
Remplissage
- Laver et souffler
Fermer le robinet du carburant, ouvrir à fond le levier de gaz, faire plusieurs fois démarrer le moteur. Si nécessaire, dévisser, nettoyer et faire sécher la bougie d'allumage. Eventuellement, démarrer plusieurs fois sans bougie.
Nettoyer la bougie, éliminer les dépôts charbonneux, éventuellement remplacer la bougie (observer la valeur thermique)
- Nettoyer et souffler
Nettoyer
- Resserrer, si nécessaire remplacer
- Voir ci-dessus
Resserrage
- Voir ci-dessus
L'ouvrir
- Nettoyer
- Nettoyer
- Dévisser le pot d'échappement
Éliminer les dépôts charbonneux
- Remplacer cette bougie par une autre de valeur thermique supérieure
Nettoyer la culasse, la base du piston et les lumières du cylindre

Il est important que les moteurs soient réparés par des techniciens capables et spécialisés.
Ne monter que des pièces de rechange d'origine JLO.