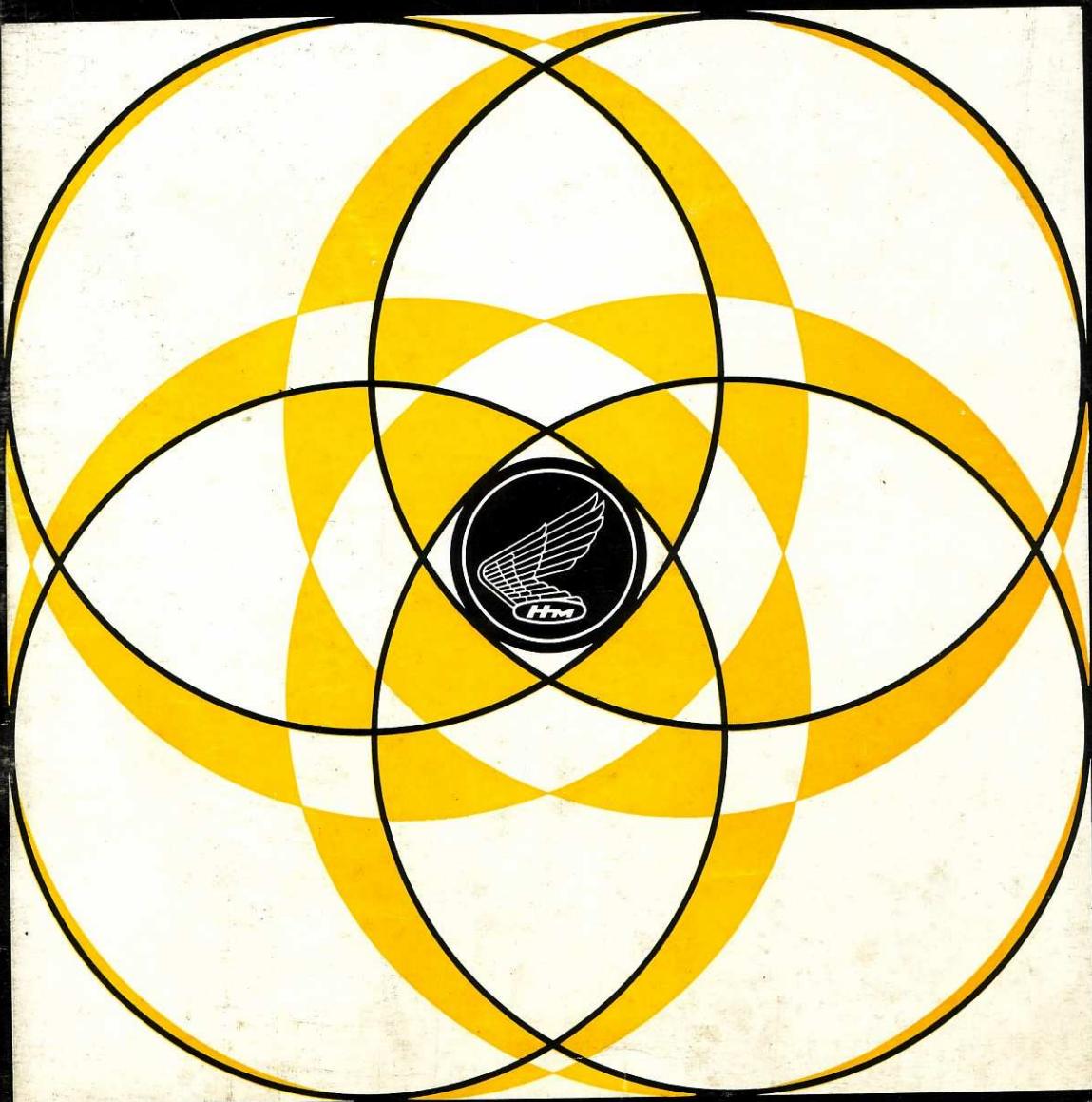


SHOP MANUAL

HONDA  
*amigo*





## SPECIFICATIONS DE LA HONDA AMIGO

Nom : HONDA  
 Type : PF 50 MOPED  
 Appellation : HONDA AMIGO

DIMENSIONS		Longueur hors-tout . . . . .	1,650 m	MOTEUR	Taux de compression . . . . .	8,5 : 1
		Largeur hors-tout . . . . .	0,635 m		Taux de compression . . . . .	12 kg/cm <sup>2</sup> (à 1.000 t/m)
		Hauteur . . . . .	1,035 m		Puissance (DIN) . . . . .	1,8PK / 5.700 t/m
		Empattement . . . . .	1,065 m		Couple max (DIN) . . . . .	0,29 mkg / 3.500 t/m
		Garde au sol . . . . .	0,135 m		Démarrage . . . . .	Pédales
POIDS	Machine à vide . . . . .	44,5 kg	Allumage . . . . .		volant magnétique	
	Répartition du poids . . . . .	AV : 19,5 kg AR : 25 kg	Carburateur . . . . .		Type : C7HS	
	Moteur . . . . .	12 kg	Système de lubrification . . . . .		Marque : KEIHIN	
PERF.	Vitesse maximum . . . . .	45 km/h	Capacité carter huile . . . . .		barbotage	
	Pente franchissable . . . . .	9°	Embrayage . . . . .		0,75 l	
MOTEUR	Carburant . . . . .	essence (capacité réservoir : 2,7 l)	Dimensions des pneus . . . . .		monodisque	
	Type . . . . .	4 temps	Pression des pneus . . . . .		dans bain d'huile	
	Cylindre . . . . .	refroid par air monocylindre 80°	Suspension . . . . .		automatique	
	Soupapes . . . . .	en tête	Cadre . . . . .		système centrifuge	
	Cylindrée . . . . .	49 cc	Freins . . . . .			
	Alésage + course . . . . .	42 × 35,6 mm	Feu AV . . . . .		2,00 / 17	
			Feu AR . . . . .		(2 plis) AV et AR	
			Feu STOP . . . . .		AV = 1,8 kg	
			Avertisseur . . . . .		AR = 2,0 kg	
					télescopique AV	
					tubulaire	
					à tambour	
					(AV et AR)	
					6 V / 6 W	
					6 V / 1,8 W	
					6 V / 6 W	
					sonnette	

## I. CADRE

---

Fig. 1. Ensemble du guidon . . . . .	4
2. Démontage du phare . . . . .	4
3. Démontage du boîtier du phare . . . . .	4
Démontage du compteur kilométrique . . . . .	4
4. Démontage du câble kilométrique . . . . .	4
5. Démontage du claxon . . . . .	5
6. Démontage du porte-bagage . . . . .	5
Démontage du guidon . . . . .	5
7. Démontage du pose-pied . . . . .	5
8. Démontage du levier du frein arrière . . . . .	5
9. Démontage du câble du frein arrière . . . . .	6
Règlage du câble du frein arrière . . . . .	6
10. Démontage du levier lève-soupape . . . . .	6
11. Démontage du câble lève-soupape . . . . .	6
Règlage du câble lève-soupape . . . . .	6
12. Démontage de la poignée gauche . . . . .	7
Démontage de l'interrupteur du claxon . . . . .	7
13. Démontage de la poignée de frein avant . . . . .	7
14. Démontage du câble du frein avant . . . . .	7
Règlage du câble du frein avant . . . . .	7
15. Démontage de la poignée des gaz . . . . .	7
16. Démontage du câble des gaz . . . . .	8
Règlage du câble des gaz . . . . .	8
17. Démontage de la poignée droite . . . . .	8
18. Démontage de la serrure de direction . . . . .	8
19. Démontage du garde-boue avant . . . . .	8
20. Démontage de la roue avant . . . . .	9
21. Vue éclatée du moyeu avant . . . . .	9
22. Vue éclatée de la fourche avant . . . . .	10
23. Démontage du filtre à air . . . . .	10
24. Démontage de la bobine haute tension . . . . .	11
25. Démontage de l'échappement . . . . .	11
26. Démontage de la béquille . . . . .	11
27. Démontage du garde-chaîne . . . . .	12
28. Démontage de la chaîne . . . . .	12
29. Dépose du moteur . . . . .	12
30. Démontage de la roue arrière . . . . .	13
31. Vue éclatée du moyeu arrière . . . . .	13
32. Démontage du feu arrière . . . . .	14
33. Démontage de la plaque de fixation du feu arrière . . . . .	14
34. Démontage du garde-boue arrière . . . . .	14
Démontage du réservoir à essence . . . . .	14
35. Démontage du robinet à essence . . . . .	14
36. Démontage de la selle . . . . .	15
37. Schéma de l'installation électrique . . . . .	15

---

---

**C A D R E**

---

---

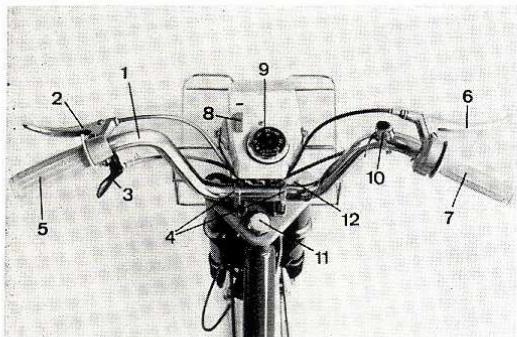


Fig. 1. — ENSEMBLE DU GUIDON.

Fig. 1. — Ensemble du guidon.

1. Guidon.
2. Levier du frein arrière.
3. Levier lève-soupape.
4. Bride de fixation du guidon.
5. Poignée.
6. Levier du frein avant.
7. Poignée des gaz.
8. Interrupteur d'éclairage.
9. Compteur kilométrique.
10. Sonnette ou claxon.
11. Ecrous de la direction.
12. Boulons de la fourche avant.

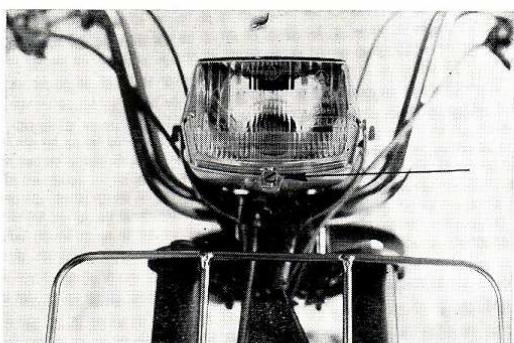


Fig. 2. — DEMONTAGE DU VERRE DE PHARE.

Fig. 2. — Démontage du verre de phare.

— Vis de fixation.



Fig. 3. — DEMONTAGE DU BOITIER DU PHARE.

Fig. 3. — Démontage du boîtier du phare.

1. Verre du boîtier de phare.
2. Dévisser les deux boulons.
3. Déconnecter les fils électriques.
4. Défaire le câble kilométrique.

— Démontage du compteur kilométrique.

1. Dévisser le câble du compteur kilométrique.
2. Enlever le compteur kilométrique.

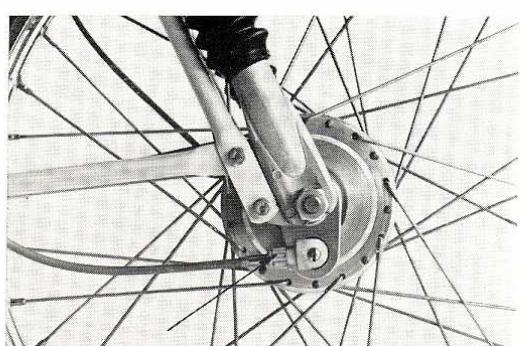


Fig. 4. — DEMONTAGE DU CABLE DU COMPTEUR KILOMETRIQUE.

Fig. 4. — Démontage du câble du compteur kilométrique.

1. Dévisser le câble au boîtier du phare et au moyeu avant.

Fig. 5. — Démontage du claxon.

1. Déconnecter les fils électriques dans le boîtier du phare.
2. Dévisser les deux boulons de fixation.

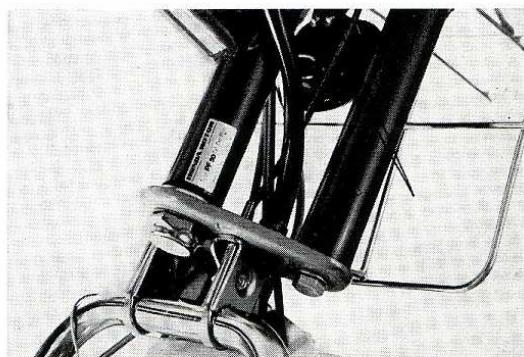


Fig. 5. — DEMONTAGE DU CLAXON.

Fig. 6. — Démontage du porte-bagage.

1. Dévisser les deux boulons inférieurs.
2. Dévisser les deux boulons supérieurs.

— Démontage du guidon.

1. Porte-bagage.
2. Quatre écrous supérieurs.
3. Enlever les deux étriers.

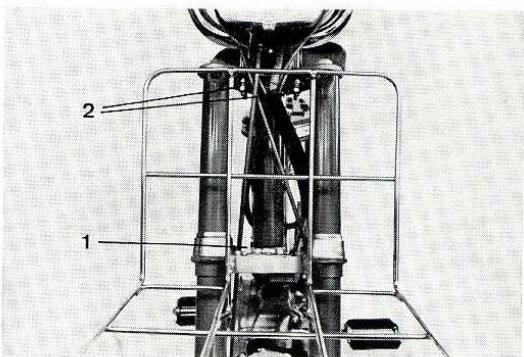


Fig. 6. — DEMONTAGE DU PORTE-BAGAGE.

Fig. 7. — Démontage du pose-pied.

1. Boulon supérieur.
2. Deux écrous, côté inférieur du pose-pied.
3. Enlever le pose-pied.

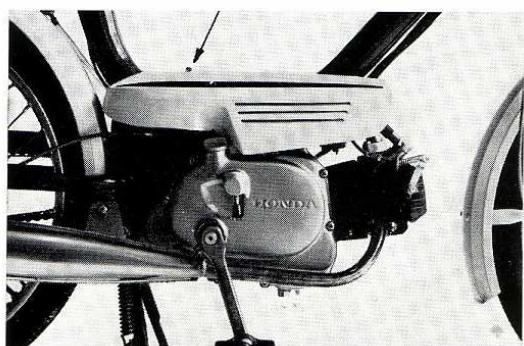


Fig. 7. — DEMONTAGE DU POSE-PIED.

Fig. 8. — Démontage du levier de commande du frein arrière.

1. Défaire le boulon.
2. Enlever le câble de frein.
3. Enlever la poignée.
4. Course à vide : environ 10 mm.

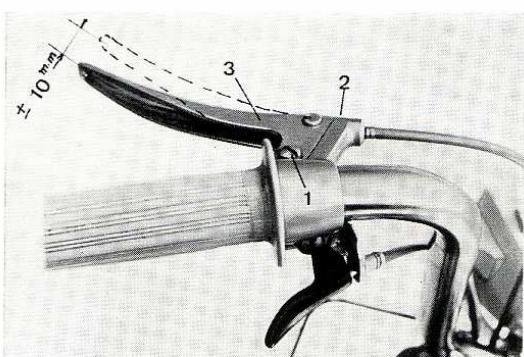


Fig. 8. — DEMONTAGE DU LEVIER DE COMMANDE DU FREIN ARRIERE.



Fig. 9. — DEMONTAGE DU CABLE DE FREIN ARRIERE.

Fig. 9. — Démontage du câble de frein arrière.

1. Enlever le câble du levier.
2. Dévisser l'écrou de réglage au frein arrière et déconnecter le câble.
3. Enlever le pose-pied.
4. Défaire la fixation du câble de frein.
5. Déconnecter le câble électrique du feu arrière.
6. Enlever le câble.

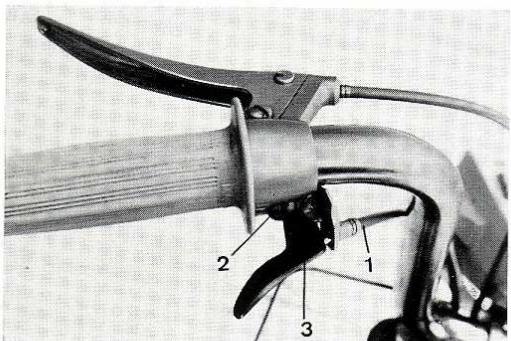
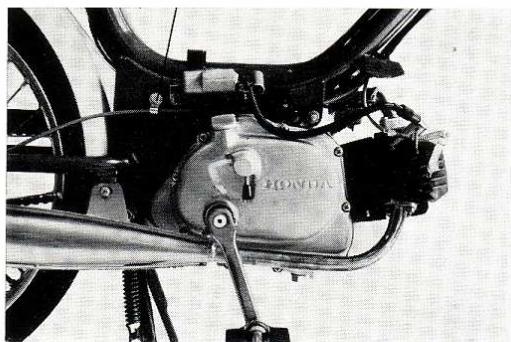


Fig. 10. — DEMONTAGE DU LEVE-SOUPAPE.

— Règlage du câble du frein arrière.

Fixer l'écrou de réglage de façon à ce que la course à vide soit de 10 à 15 mm.

Fig. 10. — Démontage du lève-souape.

1. Enlever le câble lève-souape.
2. Dévisser la vis.
3. Enlever la poignée du lève-souape.

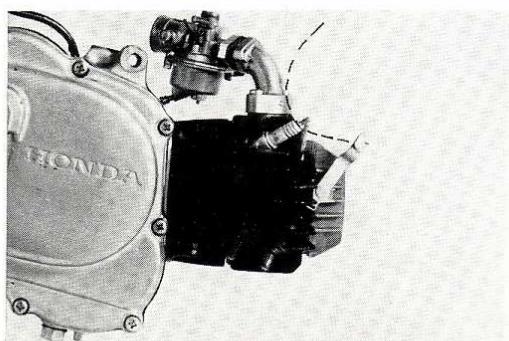


Fig. 11. — DEMONTAGE DU CABLE LEVE-SOUPAPE.

Fig. 11. — Démontage du câble lève-souape.

1. Enlever le câble au levier.
2. Défaire l'écrou de réglage.
3. Retirer le câble.

— Règlage du câble lève-souape.

Régler l'écrou de façon à ce que la course à vide soit de 1 à 2 mm.

Fig. 12. — Démontage de la poignée gauche.

1. Enlever le câble du frein à main et le câble du lève-soupape.
2. Dévisser la vis de fixation.
3. Poignée en caoutchouc.
4. Etrier de fixation du câble du frein à main et du lève-soupape.

— Démontage de l'interrupteur du claxon.

Déconnecter les fils dans le boîtier du phare.

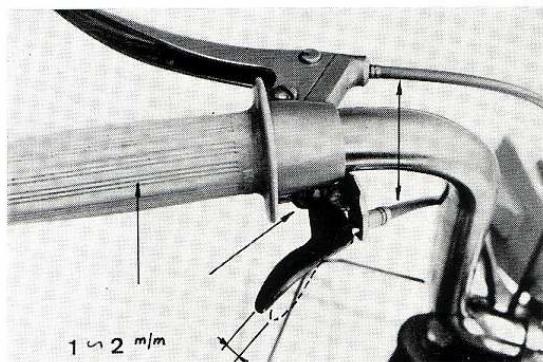


Fig. 12. — DEMONTAGE DE LA POIGNEE GAUCHE.

Fig. 13. — Démontage du levier du frein avant.

1. Défaire la vis de réglage et retirer le câble.
2. Dévisser le boulon.
3. Enlever le levier.

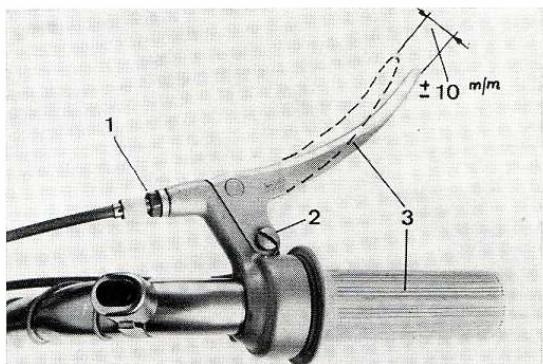


Fig. 13. — DEMONTAGE DU LEVIER DU FREIN AVANT.

Fig. 14. — Démontage du câble du frein avant.

1. Dévisser la vis de réglage au levier de commande et décrocher le câble.
2. Déconnecter le câble du frein.
3. Retirer le câble.

— Règlage du câble du frein avant.

Régler l'écrou de réglage de façon à ce que la course à vide soit de 10 à 12 mm.

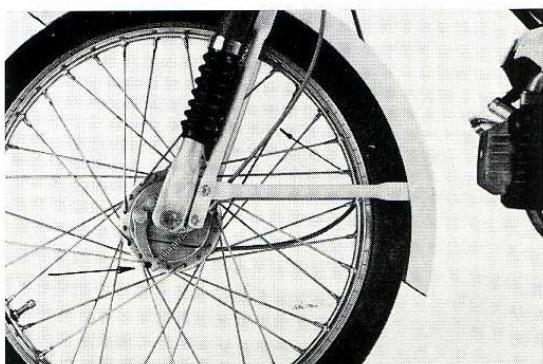


Fig. 14. — DEMONTAGE DU CABLE DU FREIN AVANT.

Fig. 15. — Démontage de la poignée des gaz.

1. Dévisser l'écrou inférieur.
2. Repousser la plaquette.
3. Retirer la poignée du guidon.
4. Décrocher le câble des gaz.

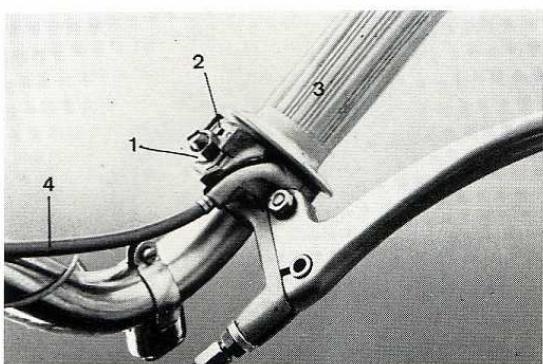


Fig. 15. — DEMONTAGE DE LA POIGNEE DES GAZ.

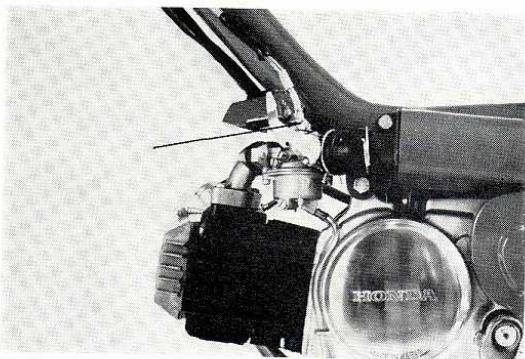


Fig. 16. — DEMONTAGE DU CABLE DES GAZ.

Fig. 16. — Démontage du câble des gaz.

1. Démonter la poignée.
2. Retirer le pose-pied.
3. Démonter le boisseau du carburateur.
4. Décrocher le câble des gaz.

— Règlage du câble des gaz.

Au moyen de l'écrou de réglage, régler de façon à ce que la course à vide soit de 1 à 2 mm.

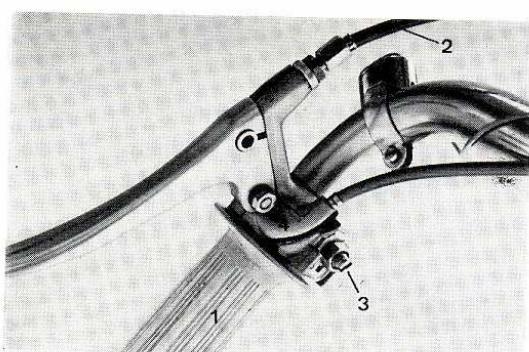


Fig. 17. — DEMONTAGE DE LA POIGNEE DROITE.

Fig. 17. — Démontage de la poignée droite.

1. Démonter le câble des gaz.
2. Décrocher le câble du frein à main.
3. Dévisser la vis inférieure de la poignée.

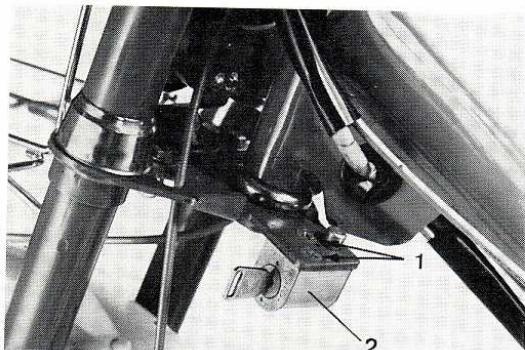


Fig. 18. — DEMONTAGE DE LA SERRURE DE DIRECTION.

Fig. 18. — Démontage de la serrure de direction.

1. Dévisser les deux vis à tête en croix.
2. Retirer la serrure.



Fig. 19. — DEMONTAGE DU GARDE-BOUE AVANT.

Fig. 19. — Démontage du garde-boue avant.

1. Dévisser les deux boulons de chaque côté.
2. Retirer le garde-boue.

Fig. 20. — Démontage de la roue avant.

1. Déconnecter le câble du compteur kilométrique et le câble du frein avant.
2. Dévisser les deux écrous de chaque côté.
3. Retirer la roue avant.

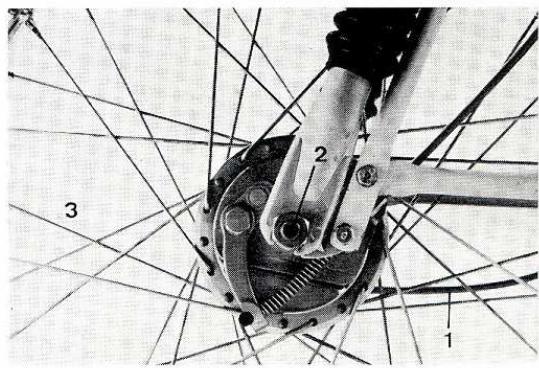


Fig. 20. — DEMONTAGE DE LA ROUE AVANT.

Fig. 21. — Vue éclatée du moyeu avant.

1. Moyeu.
2. Axe.
3. Jante.
4. Bande de protection de la jante.
5. Chambre à air.
6. Pneu.
7. Rayon.
8. Plaque de réaction.
9. Machoires.
10. Ressorts de machoire.
11. Bielle.
12. Came.
13. Vis de fixation came.
14. Rondelle.
15. Ecrou.
16. Boîte d'entraînement du compteur kilométrique.
17. Ecrou de fixation.
18. Ecrou de fixation.
19. Rondelle.
20. Ecrou de fixation.
21. Ecrou de fixation.
22. Billes.
23. Goupille.
24. Rondelle.
25. Nipple de rayon.

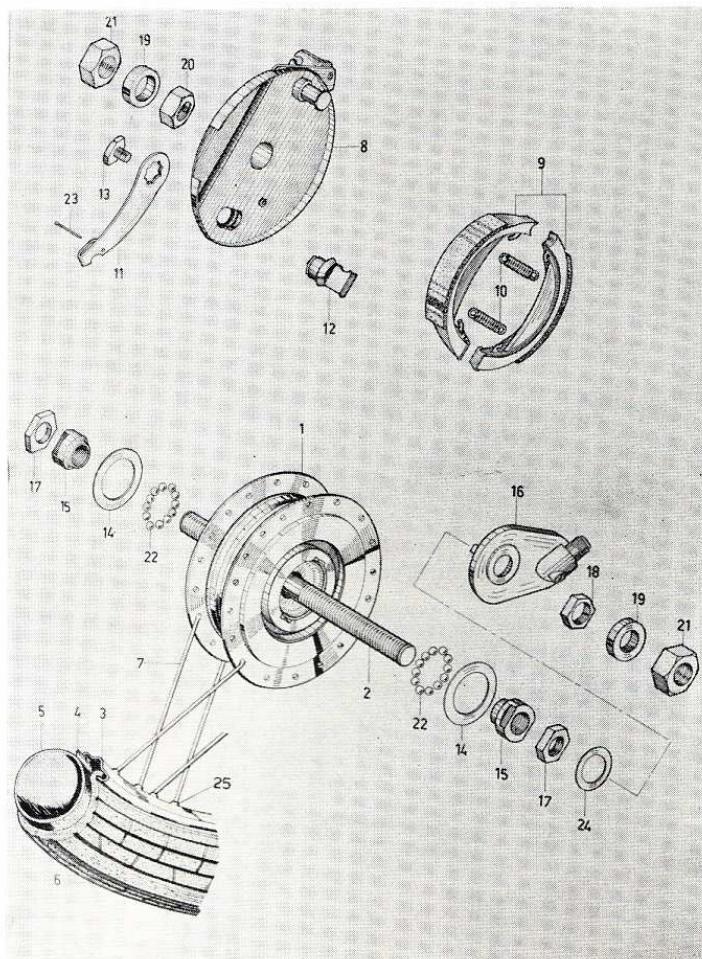


Fig. 21. — VUE ECLATEE DU MOYEU AVANT.

Fig. 22. — Vue éclatée de la fourche avant.

1. Fourche avant complète.
2. Fourreau de fourche.
3. Bouchon de fourche.
4. Fourreau droit complèt.
5. Fourreau gauche.
6. Tendeur ressort (fileté).
7. Tendeur ressort (non fileté).
8. Ressort de suspension.
9. Amortisseur en caoutchouc.
10. Fourreau droit.
11. Fourreau gauche.
12. Goupille.
13. Soufflet.
14. Collier de serrage.
15. Boulon de serrage.
16. Boulon de serrage.
17. Rondelle.
18. Rondelle.

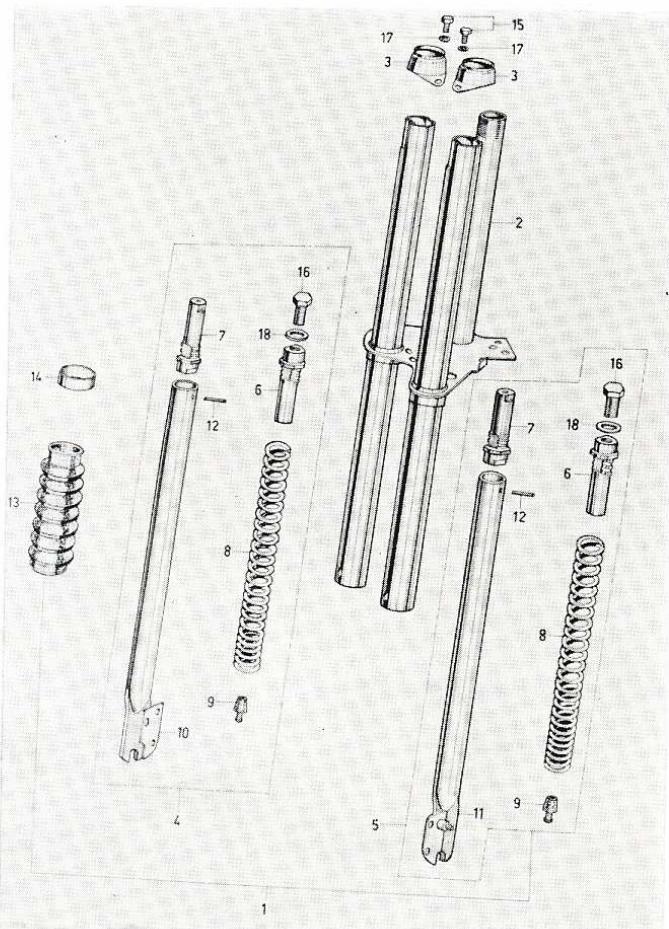


Fig. 22. — VUE ECLATEE DE LA FOURCHE AVANT.

Fig. 23. — Démontage du filtre à air.

1. Enlever le pose-pied.
2. Enlever le boulon.
3. Retirer l'élément filtrant.

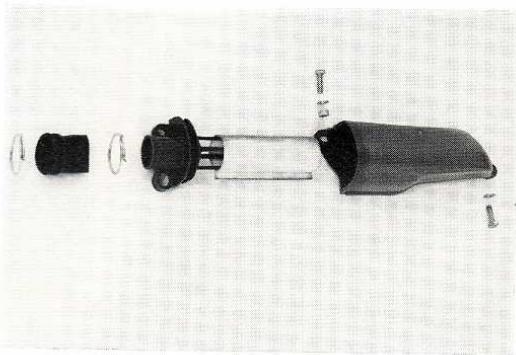


Fig. 23. — DEMONTAGE DU FILTRE A AIR.

Fig. 24. — Démontage de la bobine haute tension.

1. Enlever le pose pied.
2. Enlever le filtre à air.
3. Dévisser l'écrou dans le châssis.
4. Retirer la bobine.

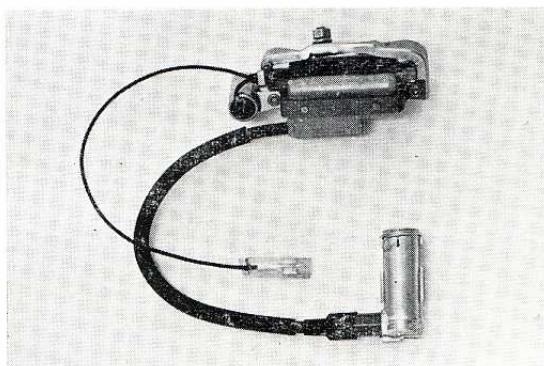


Fig. 24. — DEMONTAGE DE LA BOBINE HAUTE TENSION.

Fig. 25. — Démontage du tuyau d'échappement.

1. Boulon hexagonal.
2. Boulon hexagonal de fixation au châssis.

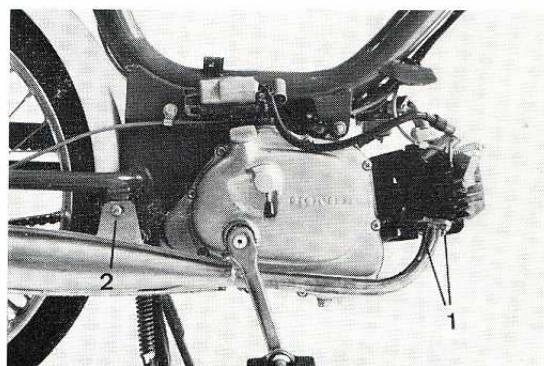


Fig. 25. — DEMONTAGE DU TUYAU D'ECHAPPEMENT.

Fig. 26 A

— Démontage de la béquille.

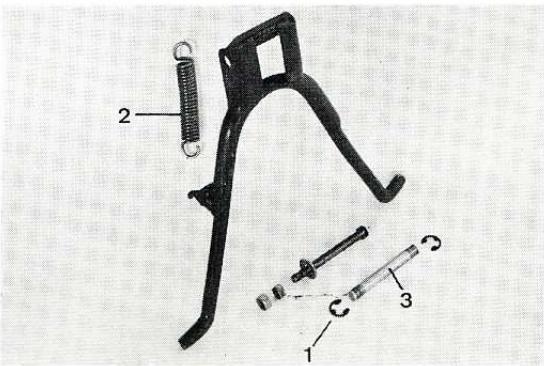


Fig. 26a. — DEMONTAGE DE LA BEQUILLE.

Fig. 26 B

1. Enlever circlips.
2. Détendre le ressort.
3. Retirer l'axe.

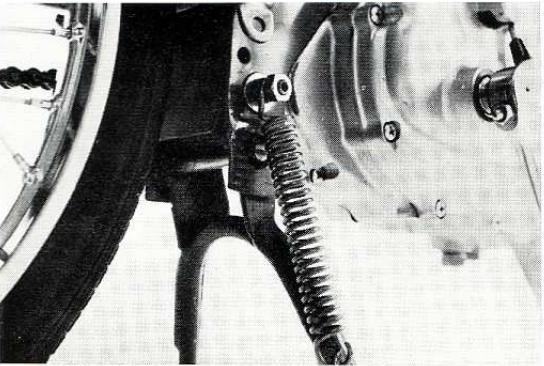


Fig. 26b. — DEMONTAGE DE LA BEQUILLE.

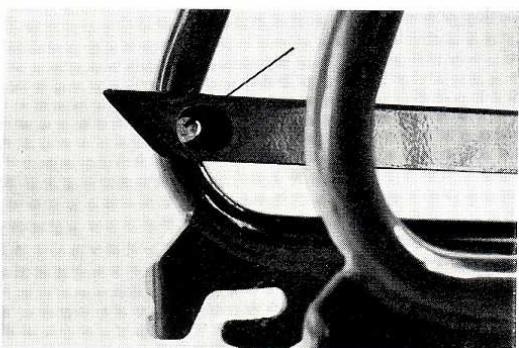


Fig. 27a. — DEMONTAGE DU GARDE-CHAINE.



FIG. 27b. — DEMONTAGE DU GARDE-CHAINE.

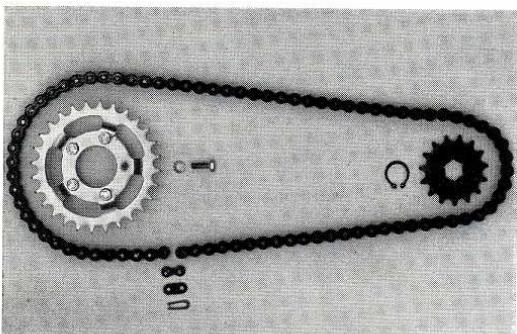


Fig. 28. — DEMONTAGE DE LA CHAINE.

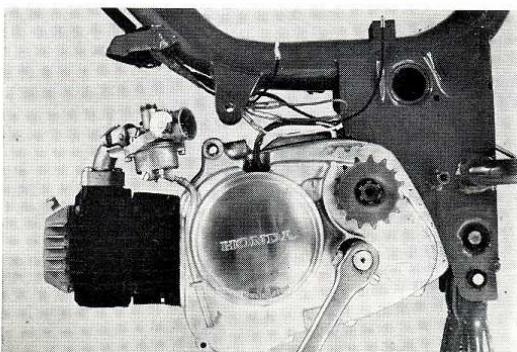


Fig. 29. — DEPOSE DU MOTEUR.

12

Fig. 27. — Démontage du garde-chaîne.

1. Dévisser les deux boulons.
2. Au montage, ne pas oublier de placer les épaissseurs.

Fig. 28. — Démontage de la chaîne.

1. Enlever le garde-chaîne.
2. Détendre la chaîne.
3. Retirer la fausse maille.

Fig. 29. — Dépose du moteur.

1. Enlever le pose-pied.
2. Retirer la chaîne.
3. Démonter le filtre à air.
4. Fermer le robinet d'essence.
5. Démonter le câble des gaz au boisseau.
6. Enlever le câble lève-soupape.
7. Déconnecter les câbles électriques.
8. Dévisser les deux boulons de fixation.
9. Descendre le moteur.

Fig. 30. — Démontage de la roue arrière.

1. Démonter le garde-chaîne.
2. Détendre la chaîne.
3. Retirer la fausse maille.
4. Retirer la roue.

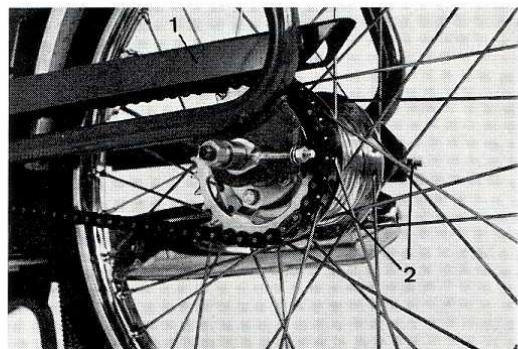


Fig. 30. — DEMONTAGE DE LA ROUE ARRIERE.

Fig. 31. — Vue éclatée du moyeu arrière.

1. Moyeu arrière.
2. Axe de roue.
3. Jante.
4. Bande de protection de la jante.
5. Chambre à air.
6. Pneu.
7. Rayon.
8. Pignon.
9. Flange.
10. Machoires.
11. Ressorts de machoire.
12. Bielle.
13. Came.
14. Boulon de serrage.
15. Rondelle.
16. Ecrou de serrage.
17. Ecrou.
18. Buselure de distance.
19. Rondelle.
20. Rondelle.
21. Ecrou.
22. Billes.
23. Boulon de fixation.
24. Nipple.
25. Goupille.

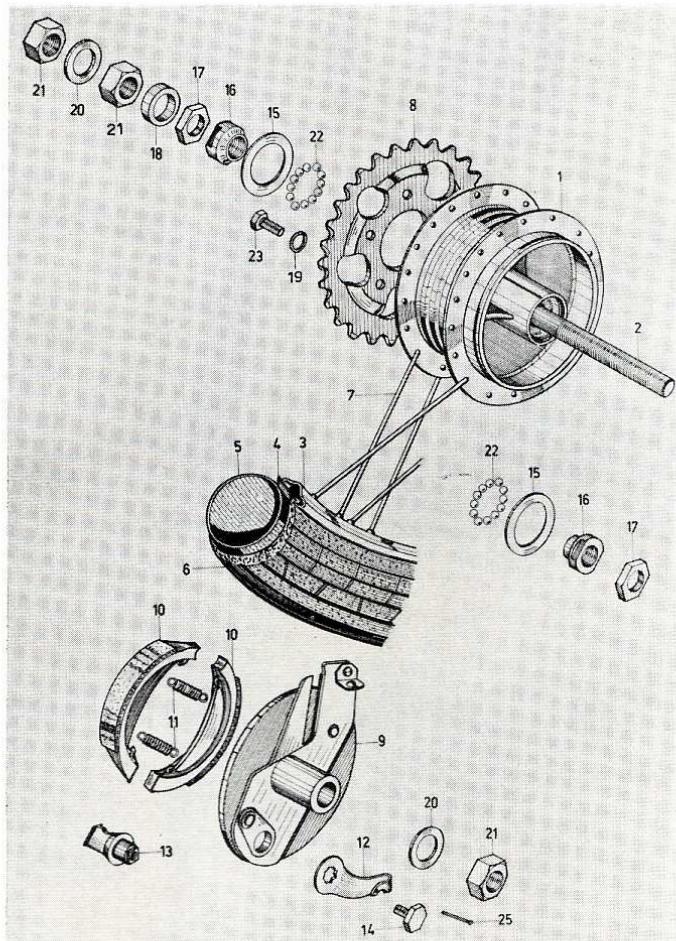


Fig. 31. — VUE ECLATEE DU MOYEU ARRIERE.

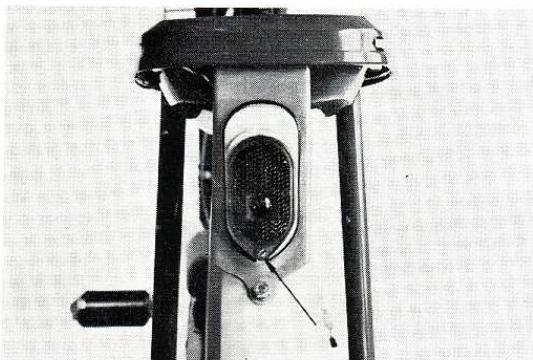


Fig. 32. — DÉMONTAGE DU FEU ARRIÈRE.

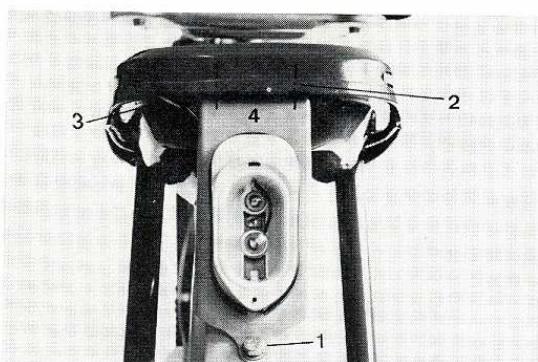


Fig. 33. — DÉMONTAGE DE LA PLAQUE DE FIXATION DU FEU ARRIÈRE.



Fig. 34. — DÉMONTAGE DU GARDE-BOUE ARRIÈRE.

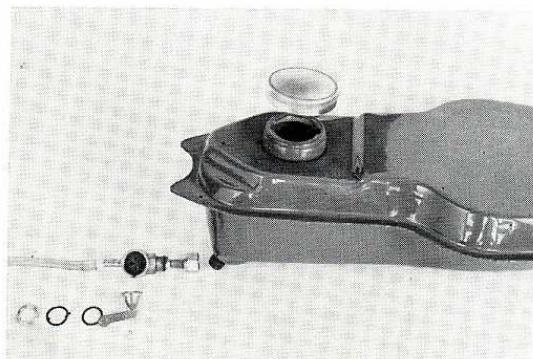


Fig. 35. — DÉMONTAGE DU ROBINET D'ESSENCE.

Fig. 32. — Démontage du feu arrière.

1. Dévisser la vis inférieure.
2. Retirer le verre.
3. Dévisser la vis entre les deux ampoules.
4. Déconnecter les deux câbles électriques.
5. Retirer le feu arrière.

Fig. 33. — Démontage de la plaque de fixation du feu arrière.

1. Dévisser la vis de fixation.
2. Dévisser les deux boulons rattachant la plaque au réservoir.
3. Déconnecter les fils électriques.
4. Retirer la plaque.

Fig. 34. — Démontage du garde-boue arrière.

1. Retirer la roue.
2. Dévisser le boulon inférieur de la plaque de fixation du feu arrière.
3. Dévisser boulon à l'intérieur du garde-boue.

#### — Démontage du réservoir à essence.

1. Enlever roue et garde-boue arrière.
2. Dévisser les deux boulons supérieurs de la plaque de fixation du feu arrière.
3. Dévisser le boulon du réservoir.
4. Retirer le réservoir.

Fig. 35. — Démontage du robinet d'essence.

1. Enlever roue et garde-boue arrière.
2. Dévisser le robinet.

Fig. 36. — Démontage de la selle.

1. Dévisser le boulon et l'écrou.
  2. Retirer la selle.



Fig. 36. — DEMONTAGE DE LA SELLE.

Fig. 37. — Schéma de l'installation électrique.

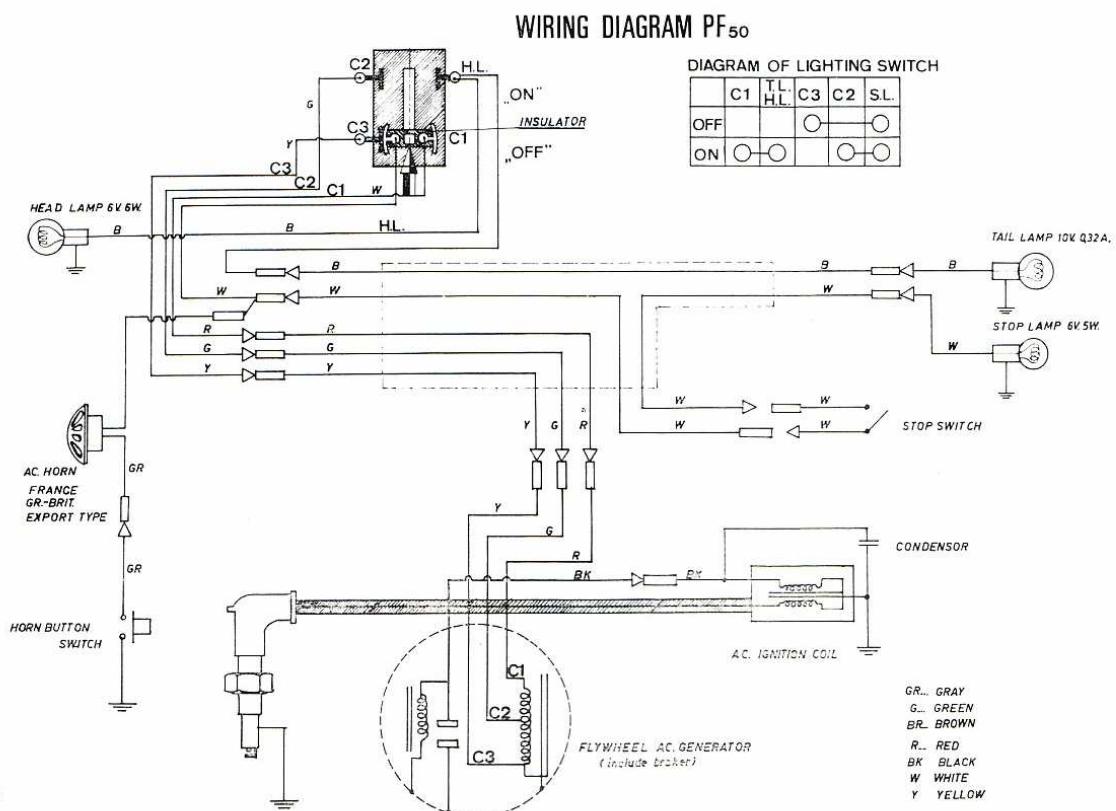


Fig. 37. — SCHEMA DE L'INSTALLATION ELECTRIQUE.

---

# **MOTEUR**

---

## **2. MOTEUR**

	Page
Inspections . . . . .	18
Réglage du moteur . . . . .	19
Entretien du châssis . . . . .	24
Pannes et incidents . . . . .	25
Culasse de cylindre . . . . .	25
Cylindres et pistons . . . . .	28
Embrayage et arbre à cames . . . . .	30
Transmission, axe de pédale, manivelle . . . . .	32
Carburateur . . . . .	35
Réglage du carburateur . . . . .	36

## I N S P E C T I O N

Inspection et réglage concernent l'entretien périodique imposé à titre préventif qui est tellement essentiel pour maintenir l'AMIGO dans une bonne condition de marche.

Cette partie du manuel spécifie les inspections et les réglages du moteur et de l'équipement électrique.

### **Inspection régulière par l'utilisateur.**

Les vérifications énumérées ci-dessous doivent être faites par l'usager pour être certain de pouvoir rouler en toute sécurité. Cela doit devenir une habitude.

## I N S P E C T I O N S P E R I O D I Q U E S

### **L'Inspection périodique par le Dealer HONDA.**

L'inspection au courant du premier mois et les inspections tous les 6 mois après et effectuées régulièrement assureront le service parfait de la machine et prolongeront son bon état de marche.

A V E R I F I E R	V E R I F I C A T I O N	150 km	500 km	2000 km	4000 km	6000 km
Contrôle du jeu de soupape.	Jeu à froid de 0.05 mm pour soupape d'admission et soupape d'échappement.	•	•	•		•
Contrôle du réglage du point d'allumage.	Allumage à 28° BTDC, écartement des contacts 0.3-0.4 mm	•	•	•		•
Réglage du carburateur	Marche à vide.	•		•		•
Entretien du filtre d'air.					•	
Vérification des bougies.	Sales, écartement des contacts 0.6-0.7 mm.		•		•	•
Vérifiez la sécurité des éléments importants.	Serrer	•	•	•	•	•
Lubrifiez et graissez toutes les surfaces exposées à la friction.	Voir page 24.	•		•		•
Réglez les freins avant et arrière.	Vérifiez d'abord les jeux des deux leviers de frein avant.	•		•	•	•
Réglez la chaîne d'entraînement.	10-20 mm, relâchement de la partie inférieure de la chaîne.	•	•	•		•
Réglez levier de décompression.	Jeu normal du levier est de 5-10 mm.			•	•	
Vidange huile moteur.	Capacité d'huile 0.75 l. (voir page 23)	•	• tous les 3 mois ou 1000 km			

### 3. VERIFICATION ET REGLAGE DU MOTEUR.

#### A. Réglage des soupapes.

Le jeu de soupape a une grande influence sur la commande de soupapes. Si le jeu n'est pas assez grand, il se pourrait que la soupape ne ferme pas entièrement, d'où une fuite de pression à travers la soupape. D'un autre côté, si le jeu est trop grand, il y aura un bruit de soupape et le moteur tournera en faisant du bruit. Le jeu de soupapes aura un effet d'importance variable sur le développement de puissance par le moteur, sur la marche du moteur à petite vitesse et sur le bruit du moteur.

#### Méthode de réglage.

1. Enlevez le couvercle des poussoirs de soupape et le couvercle du volant.
2. Tournez le volant contre le sens de la montre jusqu'à ce que le repère « T » soit aligné sur l'index de réglage se trouvant sur le carter gauche. (Fig. 38).
3. Dans cette position le piston se trouve soit au temps de compression soit au temps d'échappement. Le réglage doit se faire lorsque le piston se trouve à la fin du temps de compression, les soupapes d'admission et de sortie étant fermées. Cette position peut être déterminée en vérifiant les poussoirs à travers le trou de réglage des poussoirs. (Fig. 39). Si les poussoirs sont libres, cela indique que les soupapes sont fermées et que le piston se trouve au temps de compression. Si les poussoirs ne sont pas libres et les soupapes se trouvent en position d'ouverture, tournez la roue volant à 360° et realignez le repère « T » sur l'index de réglage. Vérifiez le jeu de la soupape d'admission et de la soupape de sortie en passant la jauge de 0.05 mm (0.002") entre la vis de réglage et la tige de soupape.

**Remarque :** 1. Le réglage doit se faire sur le moteur froid, et le jeu doit être mesuré avec la jauge d'épaisseur.  
2. En serrant l'écrou de blocage tenez la vis de réglage pour qu'elle ne tourne pas.

#### B. Vérification de l'interrupteur des points de contact pour corrosion et usure. (Fig. 40).

- Des points de contact sales sont la cause d'une mauvaise étincelle d'allumage, donc les points de contact doivent toujours être dans un état parfait de propreté.
- Des points de contact corrodés ou brûlés doivent être enlevés et ajusté pour que les surfaces des points donnent des contacts parallèles.
- Après avoir ajusté les points de contact il y a lieu de les laver dans de la gazoline pour enlever toutes traces d'huile.

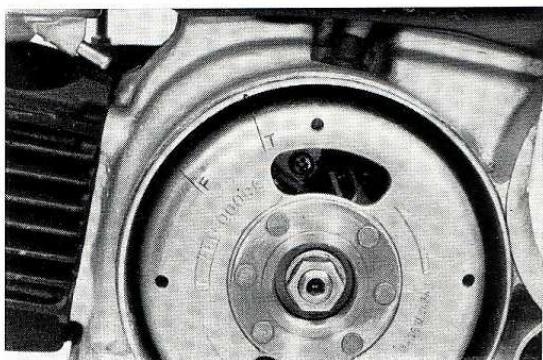


Fig. 38. — REGLAGE REPERE « T ».

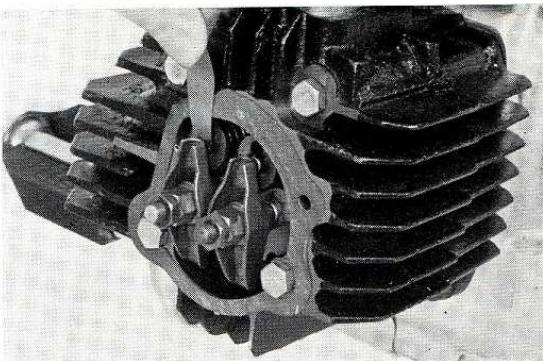


Fig. 39. — REGIAGE DES POUSSOIRS REGLAGE ET LA TIGE DE SOUPAPE.

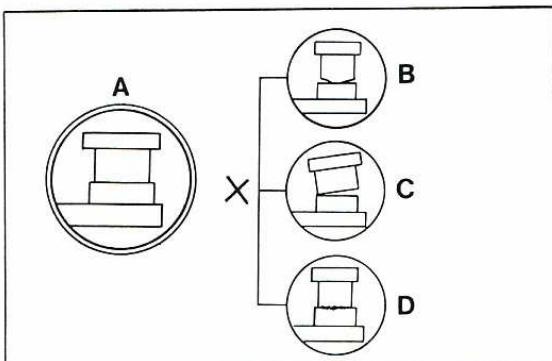


Fig. 40. — ETAT DE L'INTERRUPTEUR DES POINTS DE CONTACT.

- A. NORMAL.
- B. ENDOMMAGE.
- C. PAS PARALLELE.
- D. SALE OU CORRODE.

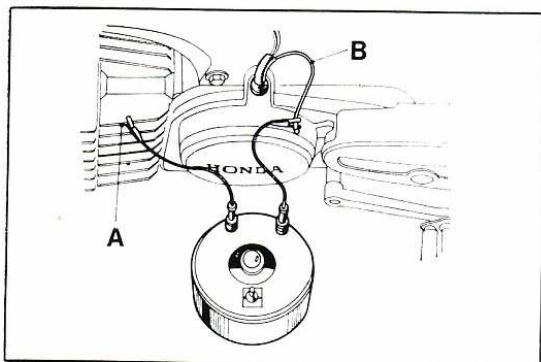


Fig. 41. — REGLAGE DU POINT D'ALLUMAGE.

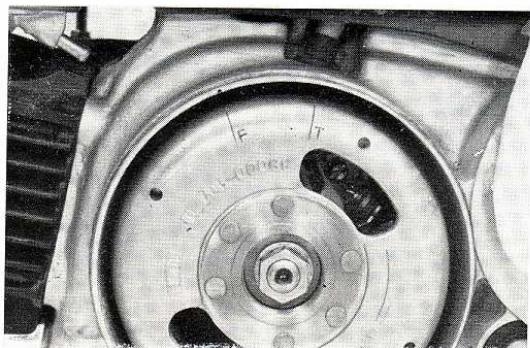


Fig. 42. — REPERE « F » DE LA ROUE VOLANT.

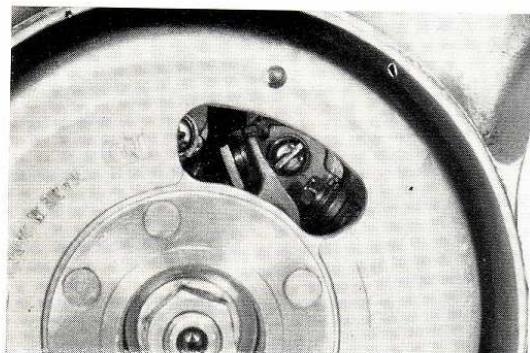


Fig. 43. — METHODE DU REGLAGE DU POINT D'ALLUMAGE.

### C. Réglage du point d'allumage.

Un point d'allumage trop avancé sera la cause de cognements du moteur et d'un échauffement possible. D'un autre côté un point d'allumage trop retardé sera la raison d'un nombre de rotations insuffisantes par minute, le moteur aura donc une mauvaise accélération.

Le point d'allumage doit donc être réglé de sorte que lors du passage du repère « F » sur la roue volant sur l'index de réglage se trouvant sur le carter l'interrupteur des points de contact commence à s'ouvrir.

1. Défaitez le câble de l'interrupteur des points de contact, connectez un fil de l'appareil de contrôle de réglage à l'interrupteur des points de contact et l'autre fil de l'appareil de contrôle au moteur comme terre.
2. Tournez la roue volant contre le sens de la montre et alignez le repère « F » sur l'index se trouvant sur le carter. Si la lampe témoin de réglage s'allume, le réglage de l'allumage est correctement ajusté à 28° avant le point mort haut. (Fig. 42).
3. Si un réglage est nécessaire, défaitez la vis de l'interrupteur des points de contact, introduisez un tournevis dans la fente de la platine de l'interrupteur de contact et procédez au réglage de sorte que la lampe témoin de réglage s'allume tout juste.
4. Lorsque le réglage est terminé, reserrez la vis de l'interrupteur des points de contact et vérifiez pour vous assurer que le point d'allumage est correct.

### D. Réglage du carburateur en marche à vide.

Ce réglage doit se faire lorsque le moteur a chauffé convenablement.

1. Tournez la vis de limitation pour marche à vide contre le sens de la montre jusqu'au point où la marche à vide est lente tout en gardant son allure souple. (Fig. 43).
2. Tournez la vis de déclenchement dans les deux sens jusqu'au point où le moteur tourne le plus vite.

3. Réajustez la vis de limitation pour marche à vide à la marche à vide normale de 1.500 rotations par minute. (Fig. 44).

**Remarque :** L'emploi d'un compte-tours est recommandé, toutefois, si on veut se fier à son jugement, on peut fixer la marche à vide sur le point où la roue arrière soulevée du sol se met tout juste à tourner et le moteur marche doucement.

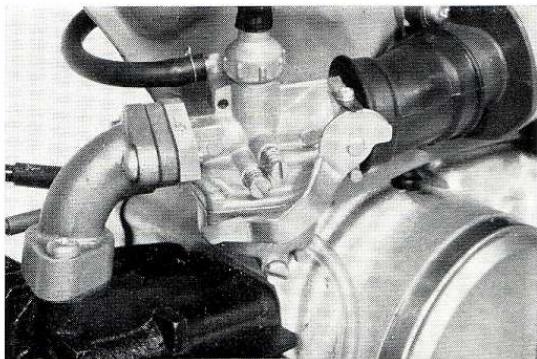


Fig. 44. — RÉGLAGE DU CARBURATEUR EN MARCHE A VIDE.

#### E. Réglage du niveau du flotteur dans le carburateur.

Un niveau du flotteur trop élevé sera la cause de débordement et d'une consommation de carburant excessive. D'un autre côté un niveau trop bas résultera dans une mauvaise accélération et dans l'échauffement du moteur.

Réglez comme l'indique la fig. 45 en mettant le carburateur à bout et en mesurant la position (H) du bras du flotteur avec la jauge de niveau lorsque le bras se trouve dans une telle position qu'il touche tout juste la soupape du flotteur ou avec un jeu de 0,1 mm.

Si un réglage est nécessaire, repliez le bras du flotteur avec prudence.

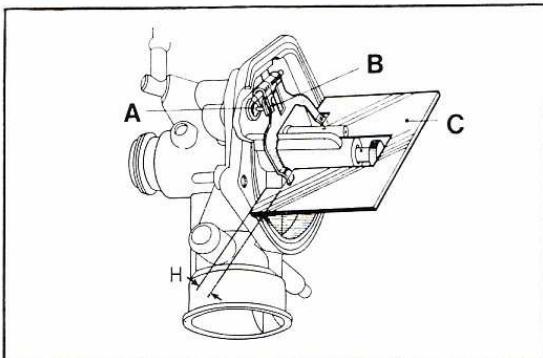


Fig. 45. — JAUGEAGE DU NIVEAU DU FLOTTEUR.



Fig. 46. — JEU DU LEVIER DE DECOMPRESSION.

#### F. Réglage du levier de décompression.

Le levier sert à décompresser le cylindre pour faciliter la mise en marche du moteur. Il sert également pour arrêter le moteur. Si ce levier n'est pas convenablement réglé, il réduira la compression dans le cylindre ou rendra la décompression du cylindre impossible.

Contrôlez le jeu du levier de décompression. S'il y a plus de jeu que 5 à 10 mm (0.20-0.40"), réglez le en ajustant le câble du côté du moteur suivant fig. 47.



Fig. 47. — RÉGLAGE DU LEVIER DE DECOMPRESSION.

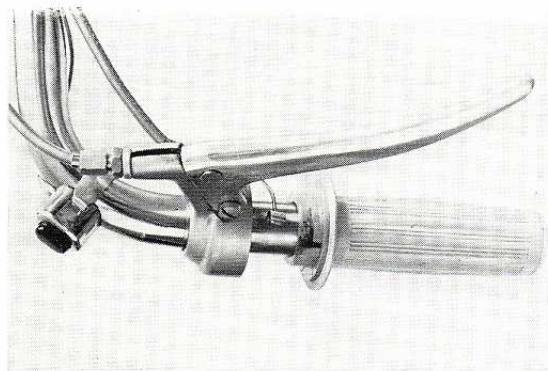


Fig. 48. — REGLAGE DE LA MANETTE D'ETRANGLEMENT.

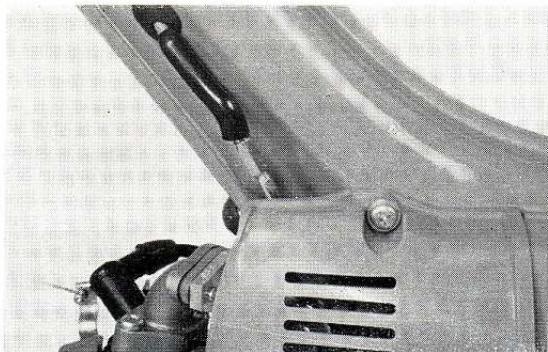


Fig. 49. — REGLAGE DU CABLE D'ETRANGLEMENT.

#### G. Réglage de la manette de gaz et du câble.

1. Si on trouve que le jeu libre de la manette d'étranglement dans le sens de la poignée est trop grand, repoussez le caoutchouc de la manette de gaz et vérifiez la vis. Reserrez la vis, si elle n'est pas serrée.
2. Si on trouve que le jeu dans le sens rotatif est trop grand, ajustez les câbles de gaz. Pour ajuster les câbles de gaz repoussez la coiffe sur le carburateur suivant fig. 49.

#### H. Vérification des bougies.

Une bougie sale ou défectueuse, ou des électrodes érodées ne produiront pas une bonne et forte étincelle; il y a lieu donc de vérifier périodiquement les bougies, de les nettoyer et de les ajuster. Des bougies avec des électrodes encrassées et mouillées, ou des électrodes recouvertes d'un dépôt laisseront passer le courant à haute tension par l'espace intermédiaire sans la formation d'une étincelle.

1. L'utilisation d'un nettoyeur de bougies est recommandée pour le nettoyage des bougies, toutefois un nettoyage satisfaisant peut être obtenu avec une aiguille ou un fil dur pour enlever les dépôts; ensuite il y a lieu de laver les bougies à l'essence et de les essuyer avec une loque.
2. Ajustez l'espace intermédiaire après nettoyage. Réglez l'espace intermédiaire à 0.6-0.7 mm (0.024-0.028") en pliant l'électrode de masse. La bougie standard est la C-7HS.

**Remarque :** 1. N'essayez pas d'enlever les dépôts en les brûlant.

2. En mettant les bougies, nettoyez le culot métallique pour qu'il ne reste ni huile, ni corps étrangers. Serrez la bougie d'abord à la main avant de vous servir d'une cléf.
3. Les bougies doivent être vérifiées périodiquement. Si une bougie a servi longtemps, l'électrode se consomme et sa capacité de créer des étincelles diminue.



### I. Entretien du filtre d'air.

Un filtre d'air obstrué par de la poussière empêche l'air d'entrer librement, d'où perte de puissance et perte d'accélération; par conséquent, pour s'assurer que le moteur marche convenablement, le filtre d'air doit être nettoyé périodiquement.

1. Enlevez le couvercle du filtre d'air.
2. Enlevez la plaque d'assise du filtre et sortez le filtre.
3. Frappez doucement sur le filtre pour faire partir la poussière, faites ensuite passer de l'air comprimé par l'intérieur.

**Remarque :** S'il y a de l'huile sur le filtre d'air, s'il est déchiré ou abimé, remplacez l'élément filtrant.

### J. Vidange de l'huile moteur.

Le but de la lubrification est d'éviter que les éléments mobiles se frottent surface contre surface, en prévoyant un film d'huile entre ces surfaces et dans les environs, ce qui réduit la friction et empêche l'usure. Ce film d'huile refroidit aussi les éléments et enlève la chaleur qui se produit par la friction.

En plus l'huile pénètre entre le piston et le cylindre pour former un film d'huile qui agit comme un bouchon pour maintenir la pression dans le cylindre.

1. Enlevez le capuchon de l'huile et vidangez le moteur complètement en faisant couler toute l'huile; à cet effet il y a lieu de dévisser le bouchon de vidange en-dessous du moteur.

La vidange de l'huile doit se faire pendant que le moteur est encore chaud.

2. Revissez le bouchon de vidange et remplissez d'huile fraîche.

Après remise en état du moteur mettez 0.75 l. d'huile dans le carter, toutefois lors des changements d'huile remplissez suivant la jauge de niveau.

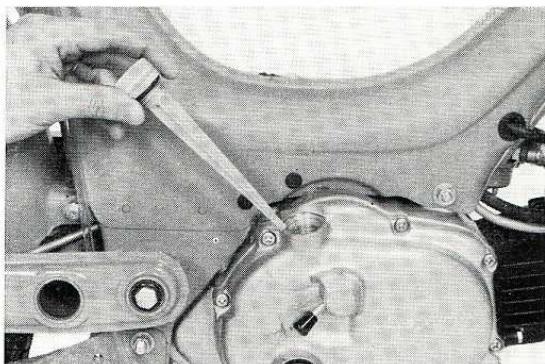


Fig. 50a. — VERIFICATION DE L'HUILE MOTEUR.

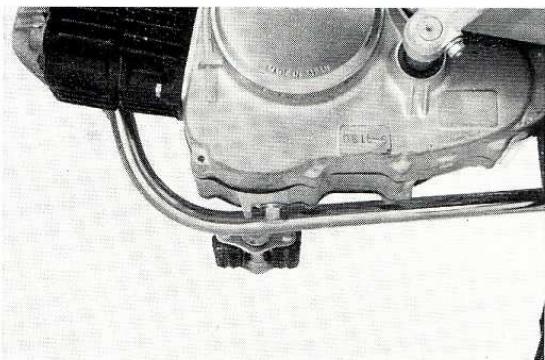


Fig. 50b. — CHANGEMENT D'HUILE.

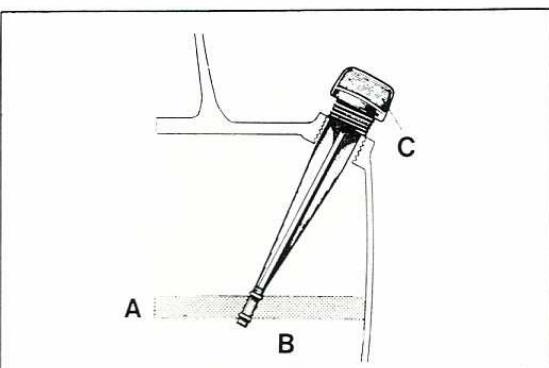


Fig. 50c. — JAUGE DE NIVEAU D'HUILE.

## ENTRETIEN DU CHASSIS ET DE SES ELEMENTS.

### A. Réglage des freins.

La vie de l'usager dépend des freins; n'oubliez donc pas de les vérifier périodiquement et journalièrement.

#### a) Réglage du frein avant.

Le jeu mort du levier de frein, c'est-à-dire la distance entre la position normale et celle qui enclenche l'action du frein doit être de 10-20 mm (0.40-0.79").

Le réglage se fait par l'écrou de réglage.

#### b) Réglage du frein arrière.

Le jeu mort de la pédale du frein, c'est-à-dire la distance entre la position normale et celle qui enclenche l'action du frein doit être de 10-20 mm (0.40-0.79").

Tournez à droite pour diminuer le jeu de la pédale.

Tournez à gauche pour augmenter le jeu de la pédale.

**Remarque :** Si le réglage ne peut se faire au moyen de l'écrou de réglage, vérifiez la garniture du frein pour voir si elle est usée. (Voir chapitre ENTRETIEN).

Si inutilisable, réglez le frein avant et le frein arrière en renversant la denture du bras.

### B. Lubrification.

#### a) Graissage.

Mettez de la graisse dans tous les graisseurs en utilisant une seringue à graisse jusqu'à ce que la graisse ressort du graisseur.

**Remarque :** Les points de lubrification énumérés ci-dessous n'ont pas besoin d'être graissés périodiquement, mais doivent être graissés à chaque démontage :

- Manette de gaz.
- Bague à billes supérieure et inférieure de la direction.
- Support principal.
- Roulements de roue avant et arrière.

#### b) Huilage.

Doivent être huilés périodiquement avec de l'huile pour machines :

- Chaîne d'entraînement.
- Câble de frein.
- Pose pied de la machine.

### C. Réglage de la chaîne d'entraînement.

Si la chaîne d'entraînement est trop détendue, la chaîne flottera, tandis qu'une chaîne trop tendue

produira une résistance, qui diminue la transmission de la force d'entraînement sur la roue arrière. La chaîne doit toujours être tendue correctement.

1. Le jeu de la chaîne en sens vertical se situe entre 10 et 20 mm (0.40 et 0.79").

Enlevez la goupille et desserrez l'écrou de l'axe et l'écrou de réglage de la chaîne, ensuite réglez avec le boulon de réglage.

**Remarque :** Les boulons de réglage doivent se trouver au même repère de réglage pour le côté droit et le côté gauche.

Le réglage terminé et l'écrou de l'axe serré, serrez bien fort le boulon de réglage.

2. Périodiquement la chaîne doit être nettoyée et lubrifiée. Un manque d'huile peut faire que les maillons de la chaîne collent les uns aux autres, ce qui peut avoir un effet nuisible sur la roue dentée.

### D. Sécurité des éléments de sûreté.

Les boulons et les écrous se desserrent après une longue période d'usage par suite de la vibration et de la perte de tension aux points d'attache. Pour éviter des inconvénients de ce genre il y a lieu de refixer les éléments principaux.

1. Boulon de fixation du guidon.
2. Boulon du pivot du bras avant.
3. Rayons de la roue avant.
4. Segment de montage suspension arrière.
5. Rayons de la roue arrière.
6. Ecrou axe arrière.
7. Goupille de serrage de la manivelle.
8. Ecrou du boulon de la direction.
9. Ecrou axe avant.
10. Boulon sous suspension avant.

(1) La goupille de serrage de la manivelle est un boulon conique qui ressemble à ceux des bicyclettes, il ne demande que le serrage de l'écrou.

(2) Rouler avec des rayons, qui ont du jeu, fera que la charge sur la jante et sur les autres rayons n'est pas uniforme, il y a lieu donc de vérifier les rayons à de courts intervalles et de les fixer s'ils ont du jeu.

Dégagez la roue du sol et vérifiez chaque rayon pour voir s'il est bien fixé. Chaque rayon qui visiblement a du jeu doit être fixé pour avoir la même tension que les autres rayons. Servez vous de l'outil spécial pour écrous de rayon et de la clef à torsion.

### 3. PANNES ET INCIDENTS.

#### CULASSE DU CYLINDRE, CYLINDRE, PISTON, SEGMENT DE PISTON.

Signe.	Cause probable.	Remède.
Peu ou pas de compression.	<ol style="list-style-type: none"> <li>Manque de jeu dans le levier de décompression.</li> <li>Soupapes sans jeu.</li> <li>Perte de pression au joint de la culasse.</li> <li>Piston et segments fortement détériorés par l'usure</li> <li>Mauvais siège de soupape.</li> <li>Arbre à came déréglée.</li> <li>Soupape brûlée.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Réglez le levier en lui donnant un jeu de 5-10 mm.</li> <li>Réglez le jeu des soupapes à 0.05 mm.</li> <li>Resserrez les 4 boulons de la culasse du cylindre de manière uniforme.</li> <li>A remplacer.</li> <li>Réparez le siège de soupape ou remplacer.</li> <li>Réglez l'arbre à came.</li> <li>Remplacez la soupape.</li> </ol>
Trop de fumée à grande vitesse.	<ol style="list-style-type: none"> <li>Piston, cylindre, segments de piston très usés ou abimés.</li> <li>Guide-soupape usé.</li> <li>Element filtrant sale.</li> </ol>	A remplacer.
Echauffement du moteur.	<ol style="list-style-type: none"> <li>Niveau d'huile trop bas ou mauvaise qualité de l'huile.</li> <li>Bougie sale ou encrassée ou emploi d'une bougie avec une valeur thermique erronée.</li> <li>Ecartement des points de contact mal réglé, sale ou brûlé.</li> <li>Point d'allumage déréglé.</li> <li>Le frein frotte.</li> <li>Pauvre mélange de carburant.</li> <li>Accumulation excessive de carbone dans la chambre de combustion.</li> <li>Piston et cylindre trop usé.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Ajoutez de l'huile.</li> <li>Nettoyez ou remplacez la bougie.</li> <li>Nettoyez les points ou remplacez.</li> <li>Réglez à <math>28^\circ \pm 1^\circ</math> BTDC.</li> <li>Réglez le frein.</li> <li>Réglez le carburateur.</li> <li>Enlevez la culasse et nettoyez.</li> <li>Remplacez.</li> </ol>
Levier de décompression ne fonctionne pas.	<ol style="list-style-type: none"> <li>Le câble est devenu trop long et a trop de jeu.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Réglez le câble ou remplacez-le.</li> </ol>

### DEMONTAGE ET MONTAGE DU MOTEUR

#### A. Culasse de cylindre.

##### a) Démontage.

- Enlevez le couvercle de la culasse.
- Desserrez les 4 boulons de la culasse.
- Enlever la culasse du cylindre.



Fig. 51. — DEMONTAGE DE LA CULASSE DE CYLINDRE.

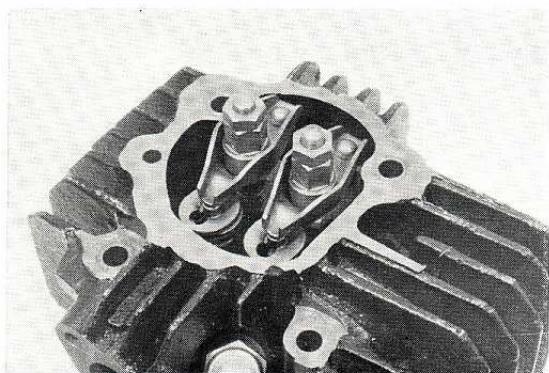


Fig. 52. — DEMONTAGE DU CULBUTEUR.

4. Enlevez le contre-écrou et l'écrou de réglage du culbuteur et enlevez-le.

Le démontage des culbuteurs peut se faire également avant le démontage de la culasse de cylindre.

5. Poussez la cuvette à ressort de soupape et tournez la pour dégager le bout de la soupape afin de pouvoir la démonter.

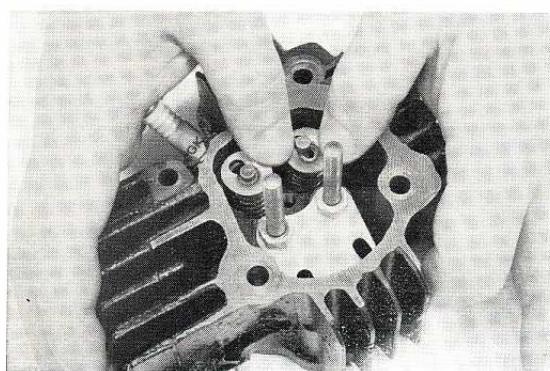


Fig. 53. — DEMONTAGE DE LA SOUPAPE.

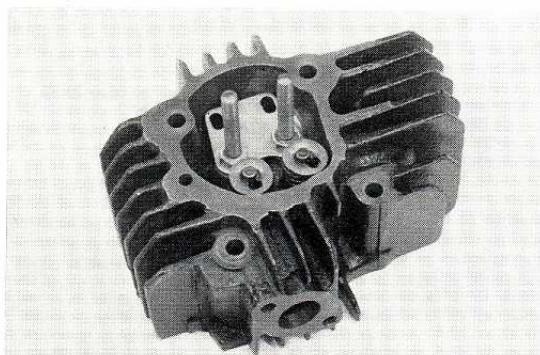


Fig. 54. — CULASSE DE CYLINDRE.

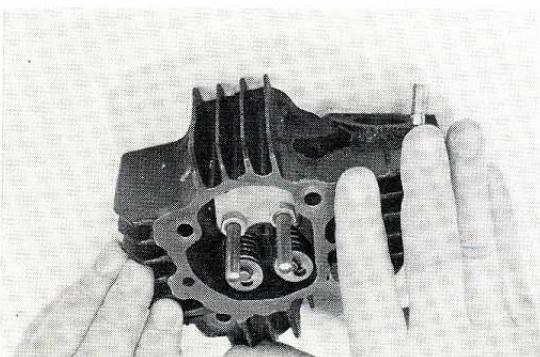


Fig. 55. — VERIFICATION DU GAUCHISSEMENT DE LA CULASSE DE CYLINDRE.

#### b) Vérification et réparation.

1. La culasse du cylindre est exposée à une haute pression et à une haute température dégagées par la combustion du mélange de carburant. En plus, si la culasse n'est pas uniformément serrée, des fissures ou du gauchissement peuvent se produire qui peuvent être la cause d'une mauvaise étanchéité entre la culasse et le cylindre, d'où perte de gaz, aspiration d'air et chute de compression.

2. Le gauchissement de la culasse de cylindre ne se développe pas d'un seul coup et peut rester inaperçu; il y a donc lieu de faire attention lors du montage, car le serrage inégal de la culasse de cylindre est une faute souvent commise.

Pour vérifier le gauchissement de la culasse de cylindre, appliquez une légère couche de bleu ou de minium sur la plaque à dresser et posez la contre-surface de la culasse de cylindre sur la plaque à dresser. Le gauchissement peut être détecté par le passage du bleu sur la culasse de cylindre.

3. Pour remédier au gauchissement de la culasse de cylindre, passez la sur la plaque à dresser au papier de verre N° 200, puis procédez au finissage en utilisant du papier de verre N° 400 et reverifiez avec du bleu.

Chambre de combustion de la culasse de cylindre, hauteur : 4.9 mm.

4. Fixez les soupapes dans la culasse de cylindre en donnant aux soupapes un siège solide et remplissez d'huile la chambre de combustion de la culasse de cylindre; injectez ensuite de l'air par l'orifice d'admission et par l'orifice d'échappement. Si des bulles devaient se former, cela est une indication que les sièges ne sont pas complètement étanches.

5. Appliquez une légère couche de bleu ou de minium uniformément sur toute la surface d'obturation, pressez la soupape contre le siège de la soupape en la faisant tourner. Regardez si le siège de la soupape montre une largeur égale et continue de bleu. Valeur normale : 0.7 - 1 mm.

Le siège de la soupape est fraisé avec trois types de fraises : 60°, 45° et 30°.

La position et la largeur de la surface de contact du siège de soupape sont travaillées à la fraise de 60° et celle de 30°, tandis que la fraise de 45° sert à fraiser plane la surface de contact.

6. Mesurez les soupapes au moyen d'une jauge à disque avec bloc V.

Valeur standard	Limite utilisable
5.5 mm	max. 5.4 mm
47 mm	max. 46.1 mm
0.5 mm	max. 0.2 mm

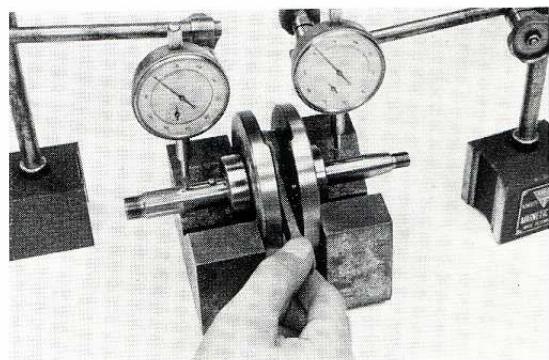


Fig. 56. — RECTIFICATION DU GAUCHISSEMENT.

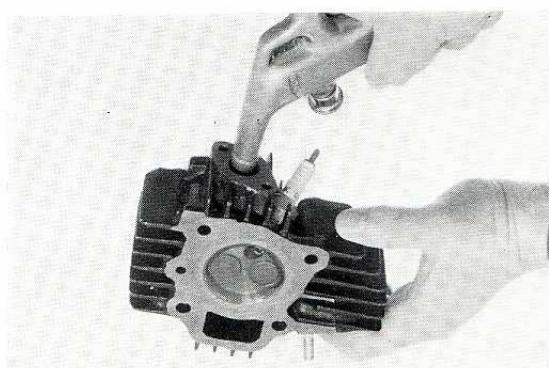


Fig. 57. — VERIFICATION DE LA SURFACE DU SIEGE DE SOUPAPE.

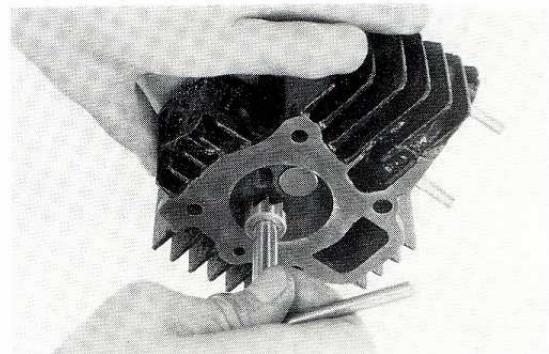


Fig. 58. — REPARATION DU SIEGE DE SOUPAPE.

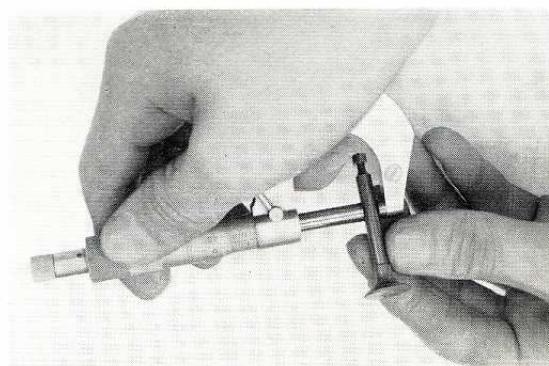


Fig. 59. — MESURAGE DE SOUPAPE.

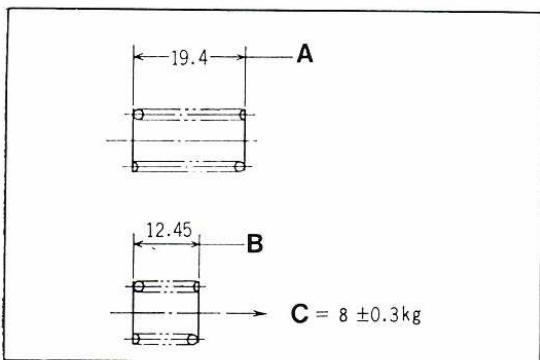


Fig. 60. — RESSORT DE SOUPAPE.

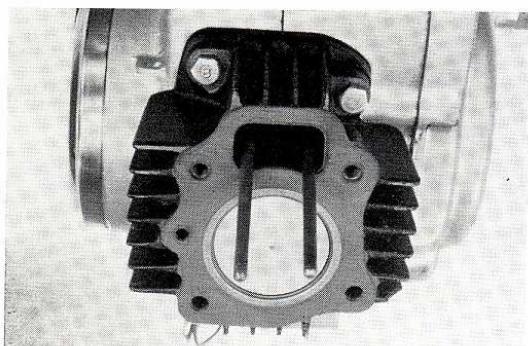


Fig. 61. — VERIFICATION AVANT LE REMONTAGE DE LA CULASSE.

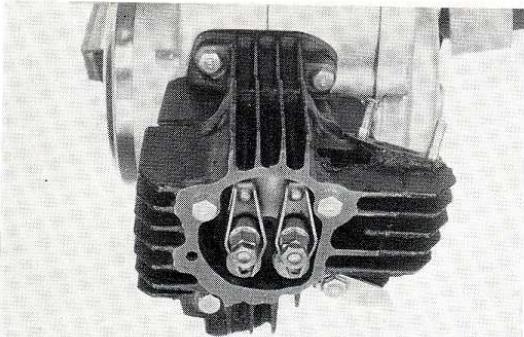


Fig. 62. — OPERATION DE SERRAGE DES BOULONS DE LA CULASSE.

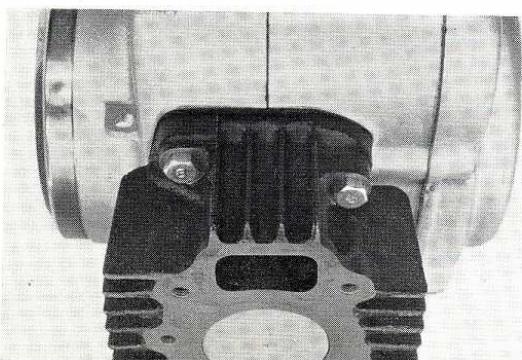


Fig. 63. — DEMONTAGE DU CYLINDRE.

7. Ressort extérieur de soupape.

	Valeur nominale	Limite d'utilisation
Longueur libre	24.5 mm	23 mm max.

Pression de ressort :

$6.0 \pm 0.3 \text{ kg}/18.5 \text{ mm}$   
 $10 \pm 0.5 \text{ kg}/14.5 \text{ mm}$

Inclinaison longitudinale :

$1^\circ 30'$   
 $2^\circ$  maximum.

c) Remontage.

1. Montez les soupapes.
2. Montez le culbuteur.
3. Montez la culasse et ajustez les soupapes.

**Remarque :** S'assurer que le joint de la culasse et que les deux buselures de centrage du carter se trouvent à leur place.

4. Serrez les boulons entre 0,9 à 1,2 kg/cm<sup>2</sup>.

**Remarque :** Serrez dans le sens diagonal.

5. Montez le couvercle de la culasse.

B. Cylindre et Piston.

a) Démontage.

1. Enlevez la culasse.
2. Desserrez les boulons de fixation du cylindre (boulons de 6 mm).

3. Enlevez la bague de retenue de l'axe de piston, sortez l'axe de piston et démontez le piston de la bielle.

**b) Vérification.**

1. Alésage du cylindre.

Valeur nominale :  $42 + 0.02$  mm  
—  $0.01$  mm

Limite d'utilisation : 42.1.

2. Enlevez la calamine adhérant sur la tête du piston ou dans la gorge de segment en prenant soin de ne pas abîmer ou rayer le piston.

3. Diamètre du piston :

Valeur nominale : 41.98 — 42.0 mm

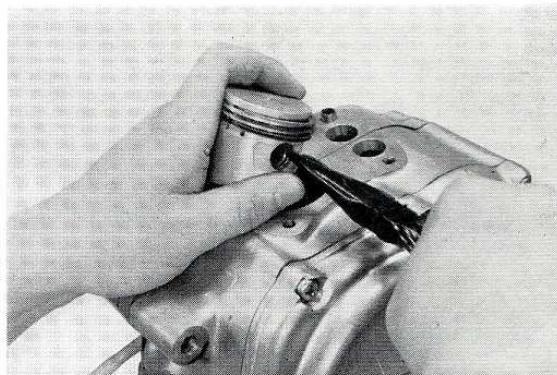


Fig. 64. — DEMONTAGE DE LA BAGUE DE RETENUE DE L'AXE DE PISTON.

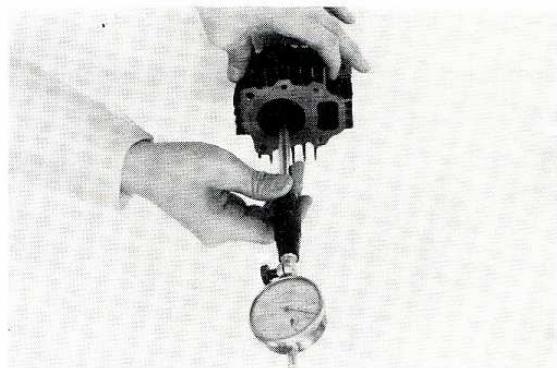


Fig. 65. — MESURE DU DIAMETRE DU CYLINDRE.

**c) Remontage.**

1. Montez le piston.

**Remarque :** — Lorsque de nouveaux segments de piston doivent être montés, assurez-vous, que la marque du fabricant frappée sur le segment soit dirigée vers le haut.

Assurez-vous également que les segments se montent librement dans les gorges.

— Le piston doit être monté avec la flèche à la tête de piston dirigée vers le bas.

2. Montez la bague de retenue de l'axe de piston.

**Remarque :** Ne pas placer la fente de la bague en face de la découpe effectuée dans la gorge.

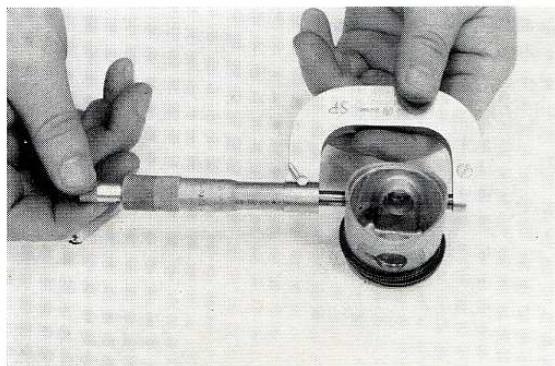


Fig. 66. — MESURE DU DIAMETRE EXTERIEUR DU PISTON.

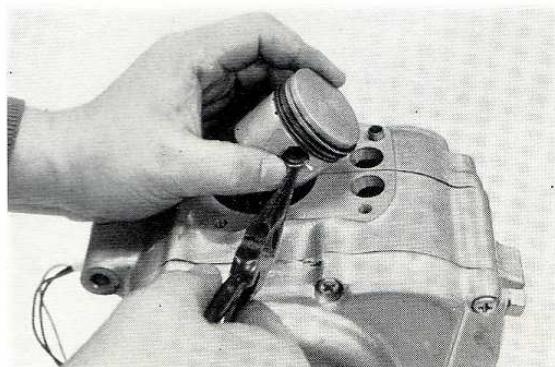


Fig. 67. — MONTAGE DU PISTON.

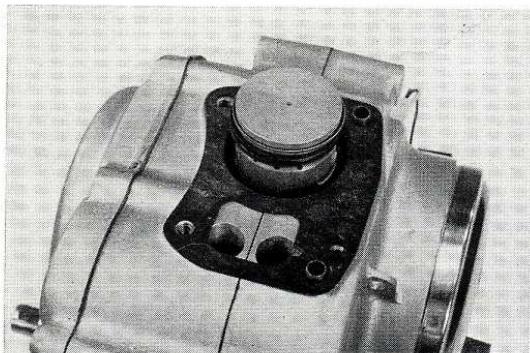


Fig. 68. — VÉRIFICATION AVANT MONTAGE  
DU CYLINDRE.

#### 4. EMBRAYAGE ET ARBRE A CAMES.

Symptôme	Cause probable	Ce qu'il faut faire.
Le moteur ne démarre pas.	1. La surface du disque d'entraînement et celle du disque entraîné ne s'engrenent pas. 2. Disque entraîné usé. 3. Surface du roulement à billes usée. 4. Faiblesse des ressorts d'embrayage.	1. Réparer ou remplacer. 2. Remplacer le disque entraîné. 3. Remplacer le disque entraîné extérieur de l'embrayage ou la cage de roulement à billes.
L'embrayage s'engage seulement à grande vitesse du moteur (embrayage retardé).	1. Faiblesse des ressorts du patin d'embrayage. 2. Revêtement usé ou brûlé. 3. La surface du disque entraîné extérieure est usée. 4. Pivot patin tordu.	1. Remplacer. 2. Remplacer. 3. Remplacer. 4. Remplacer.
L'embrayage s'engage à bas régime. L'embrayage s'engage trop tôt.	1. Marche à vide trop forte (pas assez forte). 2. Faiblesse des ressorts patins d'embrayage. 3. Carburateur fonctionne mal.	1. Régler à 1500 tours/minute. 2. Remplacer. 3. Régler ou remplacer.

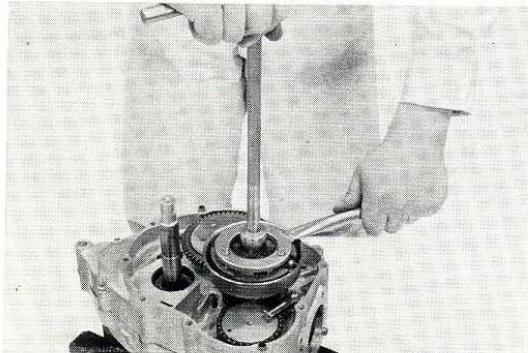


Fig. 69. — DEMONTAGE DE L'EMBRAYAGE.

#### 3. Montage du cylindre.

**Remarque :** — Assurez-vous que le joint et les deux buselures de cintrage du carter se trouvent bien à leur place.

— Les coupes de chacun des segments doivent être disposées à 120° les unes par rapport aux autres.

#### 4. Mettez de l'huile sur les parois du cylindre et montez-le.

4. Enlevez le ressort de pression.
5. Enlevez l'arbre à cames avec le pignon d'arbres à cames.

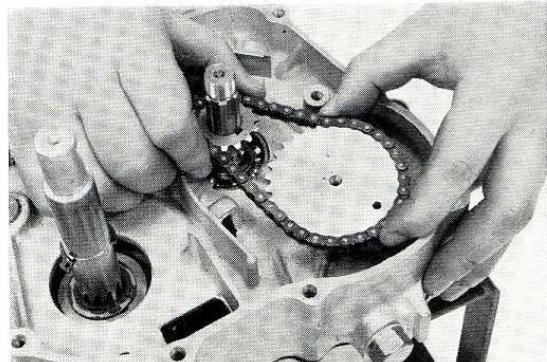


Fig. 70. — DEMONTAGE DE L'ARBRE A CAMES.

**b) Vérification et réparation.**

1. Contrôlez les ressorts des patins d'embrayage.

2. Contrôlez les billes.

3. Vérification arbre à cames.

Paliers d'arbre à cames :

Admission . . . . .	21.66 mm
Echappement . . . . .	21.4 mm

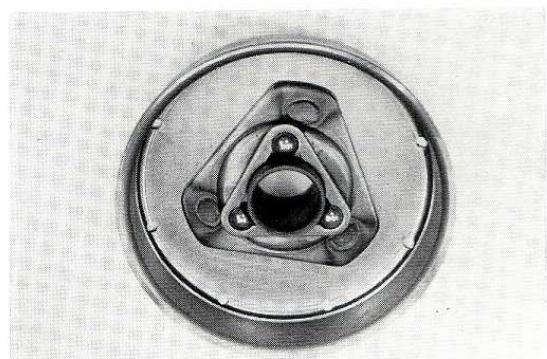


Fig. 71. — VERIFICATION BILLE EN ACIER.

**c) Remontage.**

1. Montez l'arbre à cames.

Tournez l'arbre de manivelle pour placer le piston au point mort et alignez ensuite le repère «O» du pignon de l'arbre de cames sur le repère de centrage du pignon de distribution.

**Remarque :** Faites attention pour ne pas faire tomber le culbuteur de soupapes.

2. Placez la douille d'écartement du pignon d'écartement.

3. Montez la roue dentée entraînée en direct.

4. Montez l'embrayage.

**Remarque :** Assurez-vous que les trois billes sont mis à leur place.

5. Montez le couvercle de carter droit.

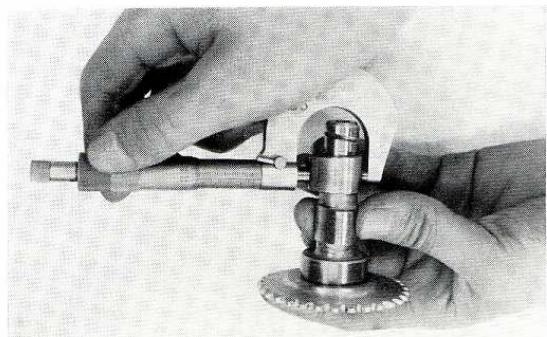


Fig. 72. — VERIFICATION DE L'ARBRE A CAMES.

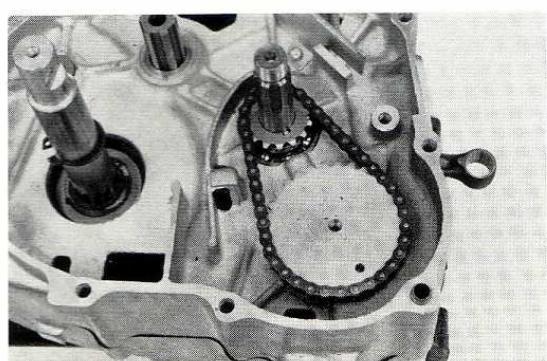


Fig. 73. — MONTAGE DE L'ARBRE A CAMES.

## 5. TRANSMISSION, AXE DE PEDALES, MANIVELLE.

Symptôme.	Cause probable.	Ce qu'il faut faire.
Levier d'embrayage en position « embrayage » ne provoque pas l'entraînement de la roue arrière.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Faiblesse du ressort du cliquet de débrayage.</li> <li>2. Cliquet à percer cassé.</li> <li>3. Faiblesse du ressort du cliquet à percer.</li> </ol>	<p>Remplacer.</p> <p>Remplacer.</p> <p>Remplacer.</p>
Levier d'embrayage en position « débrayage » ne provoque pas la séparation du moteur de la roue arrière.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Levier de transmission usé ou cassé.</li> </ol>	<p>Remplacer.</p>
L'huile émulsionne.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Il y a mélange d'huile et d'eau.</li> <li>2. Conduite d'évacuation encrasée.</li> </ol>	<p>Remplacer.</p> <p>Nettoyer.</p>

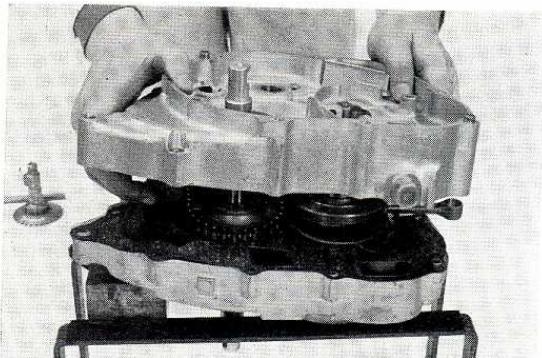


Fig. 75. — DEMONTAGE DES CARTERS.

### a) Démontage.

1. Enlevez la culasse.
2. Enlevez le cylindre.
3. Enlevez l'embrayage.
4. Dévissez la vis de montage du carter droit, enlevez le carter droit, la transmission et la manivelle.

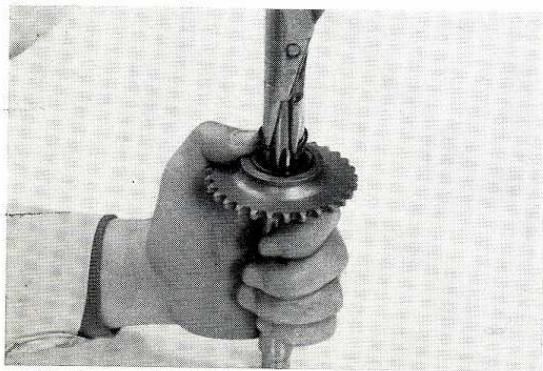


Fig. 76. — DEMONTAGE DE L'AXE DE PEDALES.

### — Démontage de l'axe de pédale.

Enlevez la rondelle de 20 mm (0.787"), le circlip de 20 mm (0.787") et, après avoir enlevé le pignon de commande du starter, le cliquet à percer et le ressort à cliquet peuvent être enlevés ensemble. (Fig. 76).

— **Démontage de l'axe sélecteur.**

En enlevant le circlip intérieur de 10 mm (0.394") le poussoir et le ressort du cliquet de débrayage peuvent être enlevés. (Fig. 77).

**b) Vérification et réparation.**

1. Vérifiez l'état d'usure du cliquet à percer.
2. Vérifiez la tension du ressort de commande du cliquet à percer.
3. Vérifiez l'état de l'entaille du cliquet de l'axe de pédale.
4. Dimensions nominales de l'axe de pédale.  
Longueur 250 mm  
Diamètre 20 mm

5. Vérification de l'alignement de la manivelle. Placez la manivelle sur des blocs en V par les paliers et contrôlez la déviation aux deux bouts de la manivelle avec un comparateur. (Fig. 79).

	Valeur nominale d'utilisation	Limite
--	-------------------------------	--------

Côté droit et gauche	0.02 mm	0.05 mm
----------------------	---------	---------

6. Jeu de la tête de bielle.

	Valeur nominale	Limite d'utilisation
Jeu radial	0 à 0.1 mm	Remplacer au dessus de 0.05 mm
Jeu latéral	0.10 à 0.35 mm	Remplacer au dessus de 0.8 mm

7. Vérification de la déviation.

0.07 mm	1.2 mm
---------	--------

Si la déviation est trop grande, la manivelle se déplacera dans la direction axiale et fera du bruit, elle sera la cause d'une usure excessive du cylindre et du piston.



Fig. 77. — PIÈCES DE L'AXE PRINCIPAL.

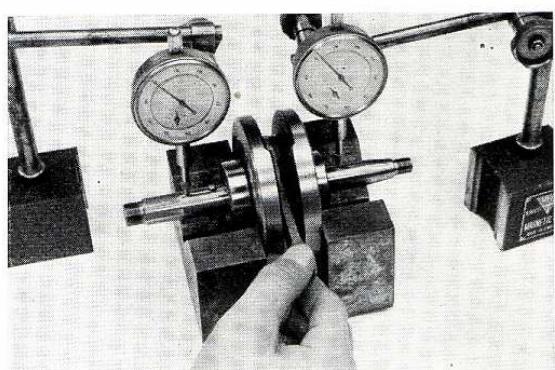


Fig. 78. — VÉRIFICATION DE L'ALIGNEMENT DE LA MANIVELLE.

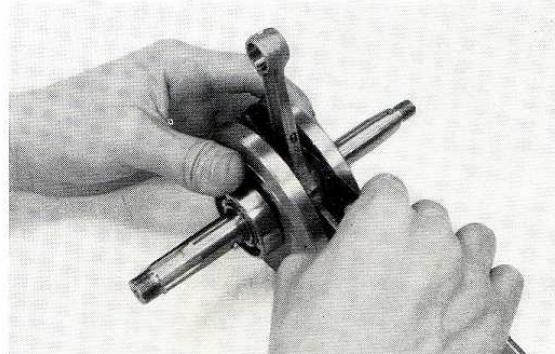


Fig. 79. — JEU DE LA TÊTE DE BIELLE.

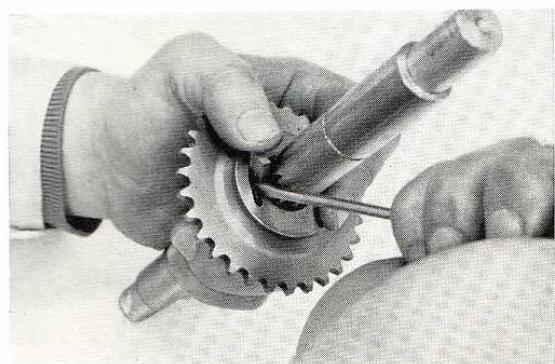


Fig. 80. — DEMONTAGE DE L'AXE DE PÉDALE.

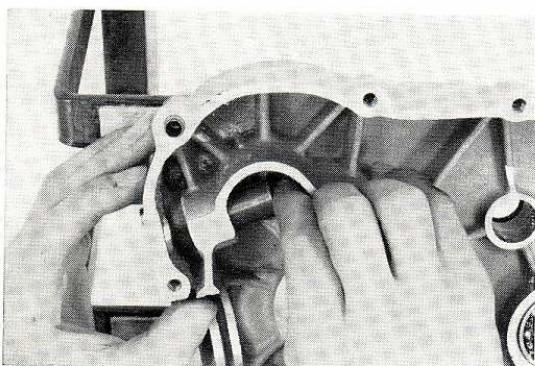


Fig. 81. — MONTAGE DES POUSSOIRS.

c) **Remontage.**

1. Montez le cliquet à percer et le ressort du cliquet à percer et fixez les sur la manivelle au moyen du circlip.

2. Montez les pousoirs.

3. Montez le pignon de commande du starter, l'arbre secondaire et la chaîne et montez le tout dans le carter.

4. Montez l'axe principal.

5. Montez la manivelle.

6. Montez le carter droit.

7. Montez le pignon de distribution et l'embrayage.

8. Montez le cylindre et la culasse.

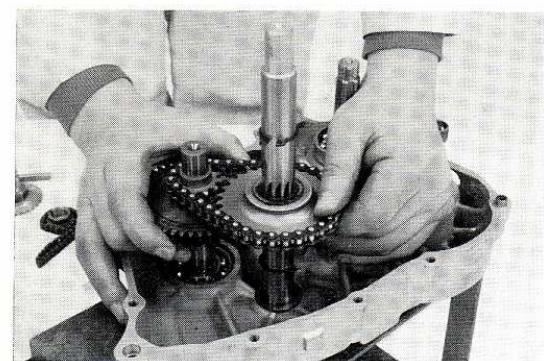


Fig. 82. — MONTAGE DE LA TRANSMISSION.

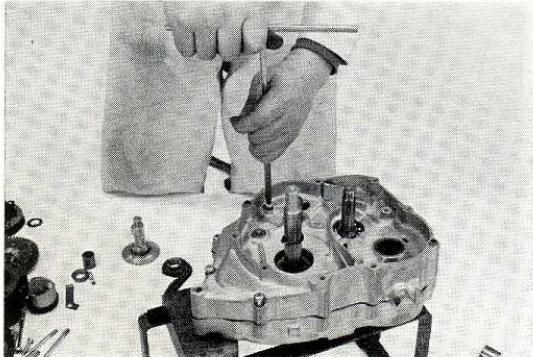


Fig. 83. — MONTAGE DU CARTER.  
34

## 6. CARBURATEUR.

Symptôme.	Cause probable.	Ce qu'il faut faire.
Le moteur à tendance de s'arrêter (ne tourne pas en marche à vide au ralenti.)	1. L'orifice d'alimentation est bouché. 2. De l'air s'infiltre par le tuyau de conduite. 3. Le filtre d'air est bouché. 4. Le niveau du flotteur est déréglé. 5. La transmission reste embrayée. 6. Jeu des soupapes déréglos.	1. Déboucher. 2. Réparer ou remplacer. 3. Nettoyer. 4. Régler le niveau du flotteur. 5. Régler l'embrayage. 6. Régler le jeu.
Mauvaise marche au ralenti. (Symptômes apparentés : mauvais rendement à vitesse réduite, marche saccadée au ralenti, mauvaise réaction au levier des gaz, arrêt du moteur, arrêt du moteur lors du freinage.)	1. Vis de réglage du mélange d'air déréglosée. 2. Vis de la butée du ralenti déréglosée. 3. Gicleur secondaire ou gicleur de ralenti bouché.	1. Régler la vis. 2. Régler la vis. 3. Nettoyer ou réparer.
Le moteur s'arrête en marche.	1. Réservoir est vide. 2. Robinet de carburant bouché. 3. Bougie sale (dépôt de calamine ou humide). 4. Des corps étrangers se sont mis sur les points de contact de l'interrupteur.	1. Contrôler l'alimentation de carburant en enlevant la tuyauterie d'essence. 2. Nettoyer. 3. Nettoyer.
Gaz d'échappement trop foncé pendant les vitesses intermédiaires ou à grande vitesse.	1. Gicleur principal déréglosé, jet trop fort. 2. Aiguille d'injection usée. 3. Aiguille d'injection tombée.	1. Serrer ou remplacer. 2. Remplacer aiguille d'injection et essayer. 3. Réparer.
Gaz d'échappement foncé. Détonation au pot d'échappement. Consommation excessive de carburant.	1. Papillon d'étranglement primaire partiellement fermé. 2. Utilisation d'une bougie avec une valeur thermique non adaptée à la chaleur ou bougie encrassée. 3. Mauvaise qualité de carburant ou mélange essence et huile. 4. Vis de réglage du mélange d'air mal réglée. 5. Aiguille d'injection usée.	1. Régler. 2. Remplacer ou nettoyer. 3. Choisir la qualité appropriée de carburant. 4. Régler. 5. Régler ou remplacer.

Symptômes.	Cause probable.	Ce qu'il faut faire.
Détonation à l'échappement.	1. Vis de réglage du mélange d'air mal réglée.	1. Régler.
Mauvaise accélération.	2. Passage d'air principal b'oqué. 3. Papillon d'étranglement primaire défaît.	2. Nettoyer. 3. Serrer.
Mauvais démarrage.	1. Emploi trop grand du volet d'air. 2. Carburateur noyé. 3. Ressort du clapet cassé.	1. Ouvrir le papillon d'étranglement pour le démarrage. 2. Remplacer tout le papillon d'étranglement.
Carburateur noyé. (Symptômes apparentés : mauvaise marche au ralenti, mauvaise performance à toutes vitesses. Consommation excessive de carburant. Démarrage difficile. Mauvaise accélération.)	1. Soupape à flotteur bouchée. 2. Soupape ou siège de soupape rayé ou abimé. 3. Fuite dans le flotteur.	1. Nettoyer le siège de soupape. 2. Remplacer. 3. Remplacer.
Mauvaise marche à vitesse de croisière. (Symptômes apparentés). Mauvaise accélération. Marche à faible vitesse impossible. Consommation excessive de carburant. Marche saccadée.	1. Aiguille d'injection mal réglée. 2. Gicleur de ralenti ou gicleur secondaire bouché. 3. Tube d'évacuation bouché.	1. Normalement placée au numéro 3 elle change d'un numéro pour l'hiver et pour l'été. 2. Nettoyer ou réparer. 3. Tube du trop-plein sert également de tube d'évacuation. Vérifier si infléchi ou bouché.

TABLEAU DE REGLAGE DU CARBURATEUR.

Diamètre . . . . .	10.0 mm	Papillon d'accélérateur . . . . .	CA 2.5
Gicleur principal . . . . .	62	Orifice de dérivation . . . . .	Passage : 1.0 x 0.2
Gicleur d'air . . . . .	100	Gicleur de ralenti . . . . .	0.8 x 5.0 P
Gicleur d'air . . . . .	AB1 0.5 mm x 2 AB2 0.4 mm x 2 AB3 0.5 mm x 2	Gicleur d'air . . . . .	35
Prise d'air . . . . .	2. 1 mm x 2,8 P R OD 4.2	VSC . . . . .	1.1/2 ± 1.1/8
Gicleur supérieur . . . . .	3.5 dépassant	Niveau d'essence . . . . .	diamètre 0.8 mm
Calibreur d'air . . . . .	5°30' 5 positions	Niveau flotteur . . . . .	5.0 mm
		Repère . . . . .	F5A

H O N D A   M O T O R  
A A L S T - B E L G I U M