

Fig. 2. — Montage - Démontrage d'une soupape.
Au remontage placer l'appareil suivant la figure et visser le bouton moleté jusqu'à ce qu'il soit possible de placer les clavettes de queue de soupape. Avant de redévisser le bouton moleté s'assurer que les ressorts et les clavettes sont bien à leurs places respectives.
On peut également utiliser un serre-joint comprimant la coupelle du ressort par l'intermédiaire d'un tube fendu permettant de dégager les clavettes.

une sangle, soit par une clé à griffes engagée dans les ouvertures pratiquées dans le volant. Après avoir dévissé l'écrou de quelques tours, il suffira de forcer légèrement pour arracher le volant. L'écrou central formant extracteur.

Retirer le volant.

Débrancher la commande d'avance variable.

Retirer les trois vis à ressorts qui maintiennent le stator appliqué contre le carter et limitent la course de l'avance variable.

(Attention aux rondelles d'appui.)

Dégager le stator et le placer dans le rotor.

Remontage du volant magnétique.

Il n'offre pas de difficultés spéciales en dehors du calage qui est décrit dans le chapitre « Réglages ».

Toutefois au moment de replacer le couvercle du carter du volant il faut prendre garde, lors de l'accouplement des pièces (811 et 836) de ne pas les décaler d'un demi-tour l'une par rapport à l'autre, et il suffit pour cela de mettre le levier à main dans la position qui correspond à la vitesse prise, en cherchant de préférence la première vitesse.

Cette dernière s'obtient en tournant à l'aide d'un gros tournevis la pièce (836) dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle ne puisse plus tourner. Il est nécessaire pour cela de donner en même temps quelques coups de kick (machine sur béquille).

Cette opération ayant été faite, on peut mettre en place le couvercle de carter de volant, le levier de vitesses étant ramené à fond en position arrière.

Ne jamais essayer de passer les vitesses moteur arrêté.

Ouverture du carter de transmission primaire

Vidanger le moteur en enlevant le bouchon à tête 6 pans placé à la partie inférieure du carter.

Retirer les onze vis placées tout autour du couvercle gauche du carter.

Découler soigneusement le carter en agissant sur la commande de débrayage, frapper sur la périphérie du carter avec un maillet de bois pour faciliter le décollage du joint papier qui doit rester coilé contre le couvercle du carter (fig. 4).

Tirer bien d'aplomb aussitôt que l'on peut introduire les doigts entre le carter et le flasque.

NOTA. — L'ensemble du kick starter se démontant séparément, il n'y a pas lieu d'y toucher au moment de l'ouverture du carter de transmission primaire.

Le carter enlevé laisse apparaître :

- 1° La transmission primaire.
- 2° L'embrayage logé dans la roue d'entraînement.
- 3° L'ensemble de la distribution.

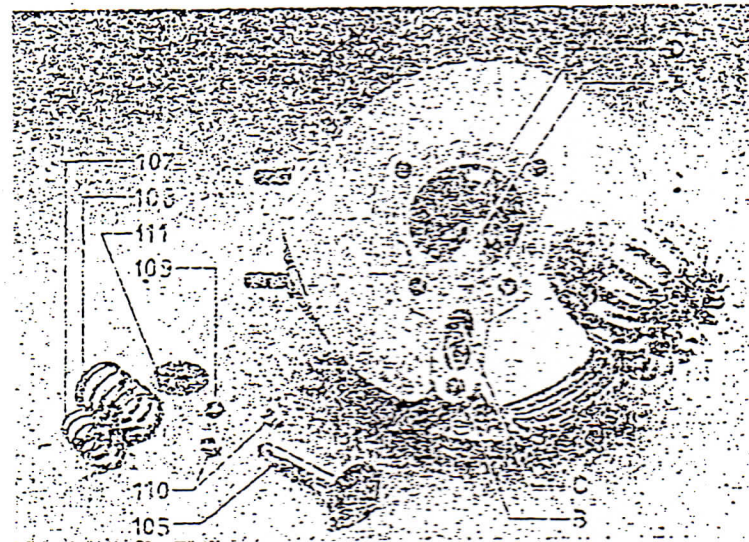


Fig. 3. — Culasse vue par dessous.

- 105 - Soupape
- 110 - Clavette double
- 109 - Coiffe
- 111 - Coupelle de ressort
- 107 - Ressort intérieur
- 108 - Ressort extérieur
- A - Chambre d'explosion hémisphérique (on aperçoit à gauche le siège guide de soupape rapporté)
- B - Orifice de rejet d'huile
- C - Couloir des tiges de culbuteurs
- D - Bague de bougie rapportée