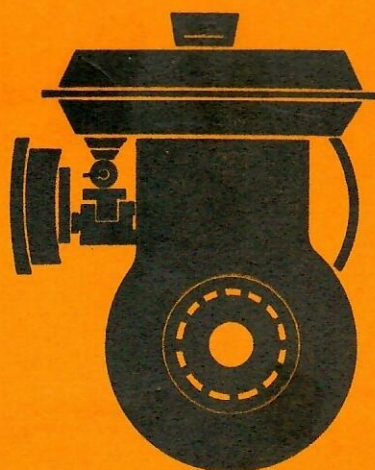


**BISHI MITSUBISHI M**

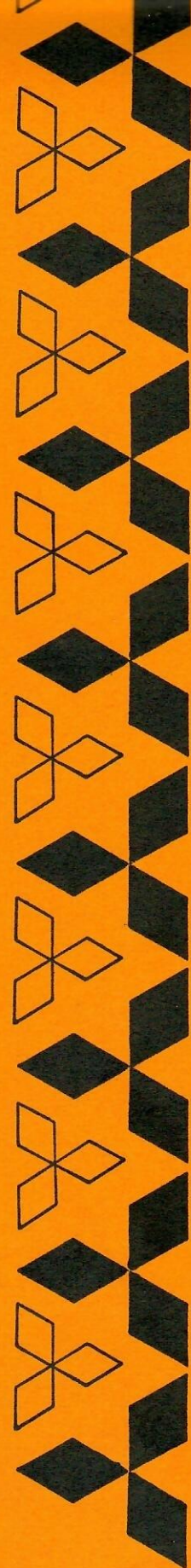
# MANUEL D'ATELIER



**dx disimex**

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 400.000 F

15, rue Paul Dautier    B.P. N°45    Tél.: 946 96 16  
78140 VELIZY-VILLACOUBLAY    Tx.: 691 970 F



- DEMONTAGE du MOTEUR -



- 1 - Faire la vidange du carter d'huile et du bol de filtre à air
- 2 - Déposer la bougie
- 3 - Déposer le carter de lanceur
- 4 - Déposer le carburateur et le filtre à air
- 5 - Déposer la culasse
- 6 - Déposer le volant. L'écrou de serrage du volant étant épaulé au contact de la cloche du lanceur, il sert d'arrache-volant.
- 7 - Déposer la flasque support bobine et le plateau d'allumage
- 8 - Déposer le couvercle des soupapes
- 9 - Extraire les soupapes
- 10- Déposer l'arbre à cames
- 11- Déposer les poussoirs. (attention, réparer ces derniers de manière à pouvoir les remettre au même emplacement).
- 12- Dégager le frein de la bielle
- 13- Desserrer la bielle et l'extraire (Attention, ne pas employer d'objet métallique).



## - REMONTAGE du MOTEUR -



Après avoir vérifié soigneusement les différentes pièces du moteur et les avoir nettoyées, procéder au remontage.

- Poser les poussoirs légèrement huilés
- Poser le vilebrequin
- Poser l'arbre à cames muni du régulateur et de la bague coulissante. Ce dernier est fixé au pignon de distributeur par 3 rivets. Faire coïncider les repères des 2 pignons.

- Poser l'axe du régulateur avec sa bague filetée

Pour les G 3 L, G 4 L, et N 25 L, l'axe se trouve dans le 1/2 carter moteur. Monter la bielle sur le piston après avoir chauffé ce dernier. Les inscriptions sur la bielle et sur le piston doivent se trouver côté volant magnétique.

- Disposer les fentes des segments :
  - . 30° de chaque côté de l'axe de piston pour les G 3 L et G 4 L
  - . 120° les unes des autres pour le N 25 L.

Introduire le piston dans le cylindre après l'avoir enduit d'huile. Monter le chapeau de la bielle (attention aux repères), muni de sa cuillère de graissage et de son frein. Serrer la bielle, rabattre le frein.

Attention: Remplacer le frein à chaque démontage, et les boulons de bielle toutes les 1.000 heures ou après plusieurs démontages.

- Enduire les faces du carter moteur et du couvercle latéral avec une pâte à joint très fluide. Poser le joint et assembler. Serrer les vis à 0Kgm,8.
- Contrôler le latéral du vilebrequin et de l'arbre à cames. Ce réglage s'effectue avec des cales de différentes épaisseurs.
- Après avoir rôdé les soupapes et réglé le jeu (soupapes, poussoirs) monter les ressorts, coupelles, arrêts.
- Poser la plaque de visite, le déflecteur en tôle vers le bas.
- Poser la plaque de visite sous le moteur.

.../..

- Monter la culasse avec son joint enduit de graisse. La culasse doit être vérifiée au marbre. Serrer la culasse au couple préconisé.
- Faire attention à la disposition des vis à double filet.
- Poser la bobine, vérifier soigneusement que le volant ne touche pas au noyau.
- Reposer la clavette
- Reposer la came (attention au sens de rotation)
- Reposer les vis du rupteur et le condensateur
- Régler l'écartement des vis du rupteur
- Poser le couvercle des vis
- Vérifier le point d'avance à la lampe
- Bloquer le volant: 2kgm,5
- Monter la cloche du lanceur sur le volant
- Monter le carter de refroidissement
- Monter le lanceur
- Monter le carburateur et son filtre
- Monter le silencieux

-----

- SPECIFICATIONS -



MOTEUR	Mitsubishi Modèle G 3L
TYPE	4 Temps - vilebrequin horizontal - refroidissement à air - mono cylindre - soupapes latérales
ALESAGE - COURSE	65mm X 52,5mm
CYLINDRÉE	174cm <sup>3</sup>
CARBURANT	ESSENCE
PUISSANCE MAXI	4,5HP à 2.000 r.p.m. puissance J.I.S.
RAPPORT VOLUMETRIQUE	6 X 1
POIDS	15Kg,5
DEMARREUR	Lanceur à retour automatique
ALLUMAGE	Par volant magnétique
BOUGIE	B4 - Ø 14mm
LUBRIFICATION - CAPACITE	0l,55
HUILE	Type M.S. - SAE 30
FILTRE à AIR	A bain d'huile
SILENCIEUX	Haute efficacité - Basse pression
REGULATEUR	Mécanique centrifuge
BLOC CYLINDRE	Aluminium coulé
CYLINDRE	Fonte
CULASSE	Aluminium
BIELLE	Aluminium
VILEBREQUIN	Acier au carbone forgé - Portée traitée
PISTON	Aluminium
SEGMENT	2 segments de compression 1 " râcleur
SOUPAPES	Admission en acier haute résistance Echappement acier spécial

## CONTROLE de la COMPRESSION du MOTEUR

Faire tourner le moteur 5 minutes puis l'arrêter.  
Déposer la bougie. Poser le compressiomètre.  
Faire tourner le moteur à la volée en se servant du lanceur.

Vitesse de rotation du moteur : 1.000 r. p. m

Pression normale: 10 Kg/cm<sup>2</sup>

Pression minimale: 6,5 Kg/cm<sup>2</sup>

## CONTROLE des PIECES

### - Groupe cylindre

Le cylindre est en fonte et peut supporter 4 cotes de réalésage: + 0,25, + 0,50, + 0,75, + 1mm

Cote STD: 65mm + 0,01 à 0,04

Maximum ovalisation : 0,20

### - Piston

En aluminium. 3 segments. Axe moulé à chaud, retenu par 2 circlips.

<u>Jeu entre chemise et piston</u> :	Normal	Maxi
	0,11 à 0,13	0,30

### - Segments

3 segments d'étanchéité  
1 " racleur

<u>Jeu à la coupe</u> :	Normal	Maxi
	0,15 à 0,35	1mm

Jeu dans les gorges : 0,02 à 0,06

Le montage des segments s'effectue de la manière ci-contre, les fentes de 30° de chaque côté de l'axe du piston.

### - Soupapes

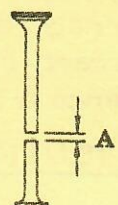
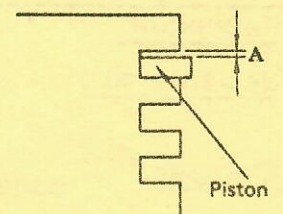
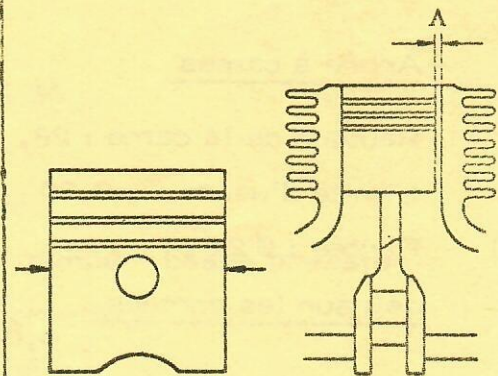
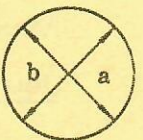
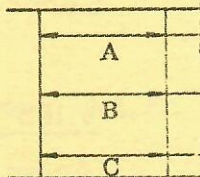
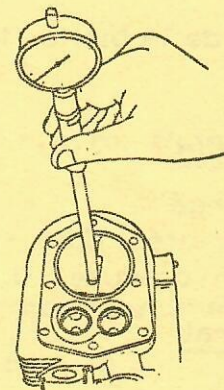
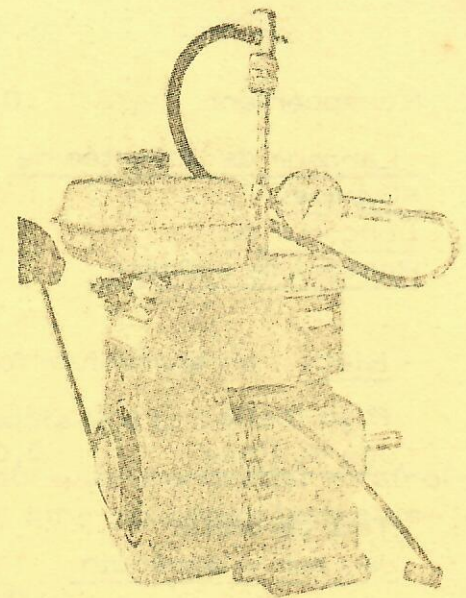
Admission en acier haute résistance  $\varnothing 7$

Echappement en acier spécial  $\varnothing 7$

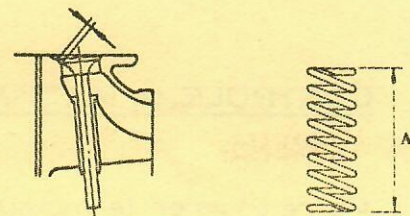
<u>Jeu entre soupapes et poussoir</u>	Normal	Maxi
Admission	0,15-0,20	0,35
Echappement	0,15-0,20	0,35

Jeu entre soupapes et guide Normal Maxi

Admission 0,036-0,065 0,15-0,20



	Normal	Maxi
Echappement	0,05-0,07	0,15-0,20
<u>Largeur de la portée de soupape:</u>	1,3 à 1,5	2
<u>Longueur du Ressort de soupape</u>	35,4	33



- Bielle : en aluminium forgé

	Normal	Maxi
<u>Pied bielle</u>		
<u>Jeu de l'axe</u>	0,002-0,004	0,10

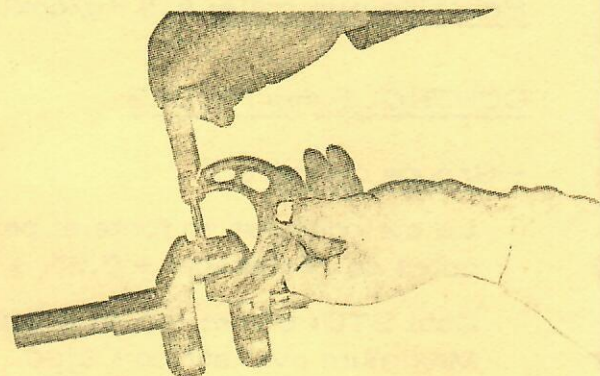
	Normal	Maxi
<u>Tete de bielle</u>		
<u>Jeu sur vilebrequin</u>	0,025-0,04	0,10

Serrage de la bielle: 1Kg,5

- Vilebrequin :

Acier forgé  
Portée traitée:  $\varnothing 26 - 0,005$  à  $0,010$   
Maximum d'usure : 0,10

	Normal	Maxi
<u>Jeu latéral</u>	0,25-0,35	0,50



- Arbre à cames

Hauteur de la came :  $28,75 \pm 0,1$

Limite d'usure : - 0,30

Portée :  $\varnothing 24$

	Normal	Maxi
<u>Jeu sur les portées</u>	0,045-0,070	0,15

	Normal	Maxi
<u>Jeu entre les dents du pignon d'arbre à cames et celui du vilebrequin</u>	0,015-0,17	0,25

	Normal	Maxi
<u>Jeu latéral</u> :	0,15-0,25	0,50

- Culasse

Serrage de la culasse : 1,5 Kg/m

- Allumage

Bougie : NGK - B4, écartement, 0,7  
Serrage de la bougie: 1,2 à 1,5 Kg/m  
Contact: écartement du rupteur  $0,35 \pm 0,05$   
Avance à l'allumage :  $25^\circ \pm 3^\circ$

ATTENTION : Bien vérifier le sens de montage de la came d'allumage

