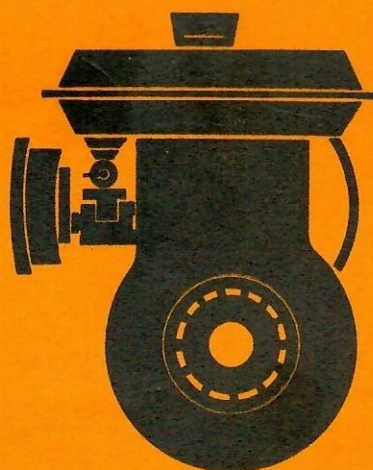


BISHI MITSUBISHI M

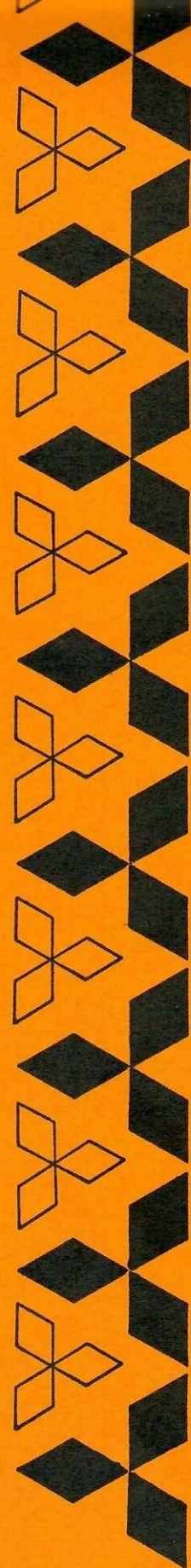
MANUEL D'ATELIER



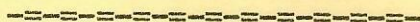
dx disimex

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 400.000 F

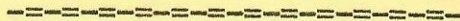
15, rue Paul Dautier B.P. N°45 Tél.: 946 96 16
78140 VELIZY-VILLACOUBLAY Tx.: 691 970 F



- 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 4 L
TYPE	4 temps - vilebrequin horizontal - refroidissement par air - soupapes latérales monocylindre
ALESAGE - COURSE	72mm X 58mm
CYLINDREE	236cc
CARBURANT	essence
PUISSANCE MAXI	6,5 HP à 2.000 r.p.m. Puissance J.I.S.
RAPPORT VOLUMETRIQUE	6 X 1
POIDS	27Kg,5
DEMARRAGE	Par lanceur à retour automatique
ALLUMAGE	Volant magnétique
BOUGIE	culot de 14mm
CAPACITE du CARTER D'HUILE	0l,75
HUILE	M.S. - SAE 30
CARBURATEUR	à flotteur
FILTRE à AIR	à bain d'huile
SILENCIEUX	Haute performance - basse pression
REGULATEUR	mécanique centrifuge
VILEBREQUIN	en acier forgé
BIELLE	aluminium
CULASSE	aluminium
GROUPE MOTEUR	fonte
SOUPAPE ADMISSION	acier spécial
SOUPAPE ECHAPPEMENT	Acier à haute résistance

VERIFICATION de la COMPRESSION

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

Vitesse de rotation : 1.000 r.p.m.

Pression normale : 10 Kg

Pression minimale : 7kg

CONTROLE des PIECES

- Groupe cylindre

Cylindre en fonte pouvant supporter 4 cotes
de réparation : + 0,25, + 0,50 + 0,75 + 1mm

Cote STD : 72mm + 0,030

Maximum d'ovalisation : 0,20

- Piston

En aluminium. Axe monté à chaud, retenu
par 2 circlips.

Jeu entre chemise et piston : Normal Maxi
0,14 à 0,17 0,30

- Segments

4 segments : 2 segments compression
2 " racleur

Jeu à la coupe : Normale 0,15 à 0,30
Maxi 1mm

Jeu à la gorge : 0,02 à 0,06mm

Le montage des segments s'effectue ainsi:
les fentes à 30° de chaque coté des axes du
piston. Voir dessin ci-contre

- Soupapes

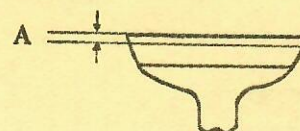
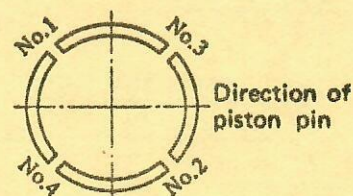
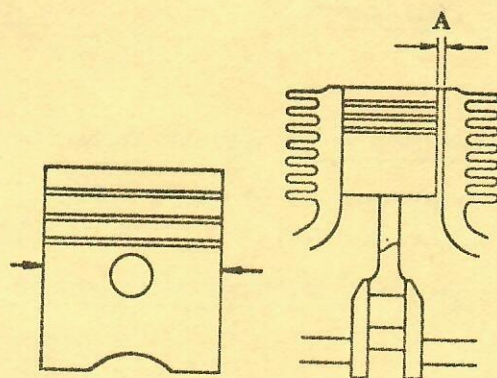
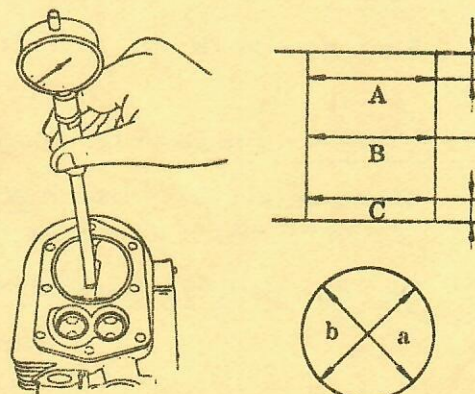
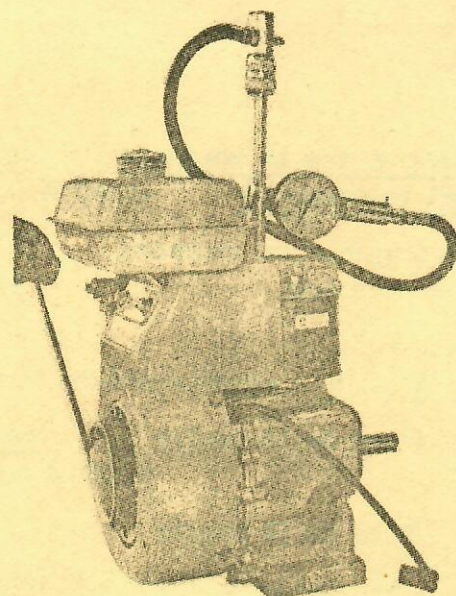
Admission en acier à haute résistance \varnothing 8
Echappement en acier spécial \varnothing 8

Jeu entre guide et soupapes Mini Maxi
Admission 0,04 - 0,062 0,20
Echappement 0,055 - 0,085 0,20

Epaisseur tête de soupape : 1mm

Portée de la soupape sur le siège 1mm à 1mm,5

Angle de la portée : 45°



<u>Jeu entre la soupape et le poussoir</u>	<u>Normal</u>	<u>Maxi</u>
0,20 à 0,25		0,35

Longueur du ressort de soupape	S T D	Mini
	37,7	35,8

- Bielle : en aluminium forgé

Pied de la bielle	<u>Normal</u>	<u>Maxi</u>
0,0014 à 0,035		0,10

Tete de la bielle

<u>Jeu sur le vilebrequin</u>	<u>Normal</u>	<u>Maxi</u>
0,025 à 0,040		0,10

Serrage de la bielle: 1,5Kg/mètre

- Vilebrequin: en acier forgé

Ø maneton : 27 - usure maxi 0,10
 Ø des portées: 24 - usure maxi 0,10

Jeu des portées du vilebrequin

	<u>Normal</u>	<u>Maxi</u>
	0,01 à 0,03	0,2

<u>Jeu latéral</u>	<u>Normal</u>	<u>Maxi</u>
	0,15 à 0,35	0,50

- Arbre à cames : en acier fondu rectifié

Hauteur de la came : 29,75
 Usure maxi : 0,30

Jeu des portées dans les bagues

	<u>Normal</u>	<u>Maxi</u>
	0,045 à 0,070	0,20

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

<u>Jeu entre les dents des pignons</u>	<u>Normal</u>	<u>Maxi</u>
	0,006 à 0,017	0,30

- Culasse

Serrage de la culasse : 1kg,5

- Allumage

Bougie: NGK-B4, écartement: 0,70
 Serrage de la bougie: 1,2 à 1,5 Kg/m
 Contact: écartement vis rupteur: 0,30 ± 0,05

Avance à l'allumage : 25° ± 3°
 Serrage du volant : 2, Kg5

