

VELOMOTEUR 125 cc. MAGNAT-DEBONGRAISSAGE1°- Consommation d'huile anormale.-

1°- Le moteur fume au départ puis ne fume plus après quelques kilomètres - le carter-moteur se remplit d'huile à l'arrêt parce que le piston de retenue d'huile ne fonctionne plus ou parce que le joint de la soupape de décharge ne porte pas sur son siège.

2°- Le moteur fume continuellement - s'assurer en premier lieu de l'état du cylindre, du piston, des segments - si ceux-ci sont en bon état enlever le filtre placé à la base du carter-moteur pour juger de la quantité d'huile restant dans ce carter. Si cette quantité est trop importante le défaut est provoqué par une accumulation d'huile causée par un mauvais retour au réservoir. Si cette quantité est normale (environ 100 cm³) le défaut provient de la culasse.

a) quantité d'huile anormale dans le carter-moteur

Causes :

- mauvaise étanchéité du circuit de graissage au général (bouchon du filtre, vis-bouchons des traces d'usinage, raccords etc...)
- Filtre de canalisation de retour en partie obstrué par un résidu d'huile de mauvaise qualité ou par des corps étrangers - le retour d'huile au réservoir est freiné.
- Tube de décompression du réservoir d'huile bouché. la pression créée dans le réservoir d'huile par l'échauffement de l'air et de l'huile facilite le travail de la pompe d'envoi d'huile au moteur et s'oppose au retour.
- Parasites dans les canalisations d'huile du carter-moteur (faisant communiquer entre eux les circuits d'arrivée et de retour ou occasionnant une prise d'air). Cas très rare car les deux circuits sont éprouvés séparément avant montage mais il se peut qu'une pellicule de métal résiste à l'épreuve et cède à l'usage.

b) passage d'huile par la culasse

- Usure des guide-soupapes et des queues de soupapes. lorsque le moteur est usagé, mais il se peut qu'il y ait usure prématurée pour une cause accidentelle (par exemple manque de concentricité entre les contrages inférieurs et supérieurs des ressorts de soupape) Cette usure a surtout de l'importance, au point de vue consommation d'huile, du côté admission car la dépression qui existe dans la tubulure admission aspire l'huile qui se trouve sur la queue de soupape.

- porosités faisant communiquer la tubulure admission avec le trou de descente d'huile dans la culasse ou défaut de portée entre le guide-soupape et la culasse. Cas très rare car les deux tubulures admission et échappement sont éprouvées sous pression après mise en place des guide-soupape.

* ~~Un trou de descente d'huile~~ dans le guide-poussoirs obstrué ou en partie obstrué. Si ce trou est obstrué l'huile qui est envoyée par la pompe pour graisser les culbuteurs et les soupapes ne peut descendre dans le carter-moteur, elle s'accumule dans le boîtier de culbuteurs et passe entre les queues de soupapes et les guides.

- Dans M4 seulement

Le clapet du roniflard placé sur le couvercle de la boîte de vitesses ne fonctionne pas. Si ce clapet est bloqué la pression qui existe dans le carter-moteur ne peut s'échapper par ce roniflard et s'oppose à la descente d'huile de la cuvette (voir cas précédent).

2°- Roniflard fuit.-

1°- Au départ seulement puis ne fuit plus après quelques kilomètres le moteur se remplit d'huile à l'arrêt parce que la piston de retenu d'huile ne fonctionne pas ou parce que la bille de la soupape de décharge ne porte pas sur son siège.

2°- Continuellement

- quantité d'huile anormale dans le carter-moteur (voir chapitre précédent).

- trou faisant communiquer le carter de distribution avec le carter-moteur obstrué (pour M4TC et M4TD seulement) ce trou situé à la partie inférieure du carter de distribution permet le passage de l'huile du côté distribution au côté moteur, s'il est obstrué l'huile s'accumule dans le carter distribution et fuit par le roniflard qui est placé sur ce carter.

~~- pour les premiers M4TC supprimer le écran en tôle placé derrière le roniflard et fixé par une vis (en démontant le couvercle de débrayage) Cet écran a été supprimé par la suite.~~

3°- Huile de la boîte à vitesses passe dans le carter-moteur (M4TC-M4TD)

Pour les premiers M4TC monter le bouchon jaugé percé et la bague d'étanchéité sur l'arbre primaire.

pour les autres :

- Bague d'étanchéité en mauvais état ou mal montée.
- porosité faisant communiquer le carter de boîte avec le carter-moteur.