

CYCLOMOTEUR

CYCLOMOTEUR 50 cm³ A CHAINE,
EMBRAYAGE AUTOMATIQUE, ASTRA

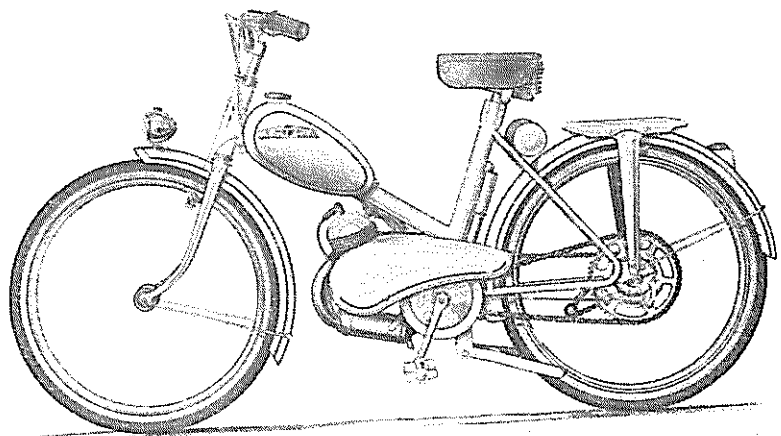
NOTICE D'ENTRETIEN

Au moment de l'achat exigez de votre vendeur qu'il vous remette la carte de garantie accompagnant votre cyclomoteur.

Nous ne saurions trop vous recommander de respecter scrupuleusement les indications qui figurent sur chacun des volets et de présenter votre machine au concessionnaire-vendeur à 500 et 1.500 km.

CYCLOMOTEUR 50 cm³ A CHAINE EMBRAYAGE AUTOMATIQUE ASTRA

- DESCRIPTION
- FONCTIONNEMENT
- ENTRETIEN



DESCRIPTION

CARACTERISTIQUES DU MOTEUR :

Cylindrée : 49,6 cc.
 Alésage : 40 mm.
 Course : 39,6 mm.
 Allumage : par volant magnétique.
 Taux de compression : 6,1 à 1 environ.
 Vitesse de rotation : 5.000 t/m.
 Vitesse en palier : 40 km/h.
 Consommation : 1,6 litre aux 100 kilomètres.

CARBURATEUR : Zénith, type 12 MS; gicleur principal : 52; gicleur de ralenti : 40; coiffe : 0 B.

PROPULSION : Transmission primaire par courroie trapézoïdale, entraînement de la roue arrière par chaîne.

EMBRAYAGE : Automatique centrifuge.

CADRE : En tubes soudés.

RESERVOIR : Contenance : 5 litres environ.

GARDE-BOUE : Larges et enveloppants.

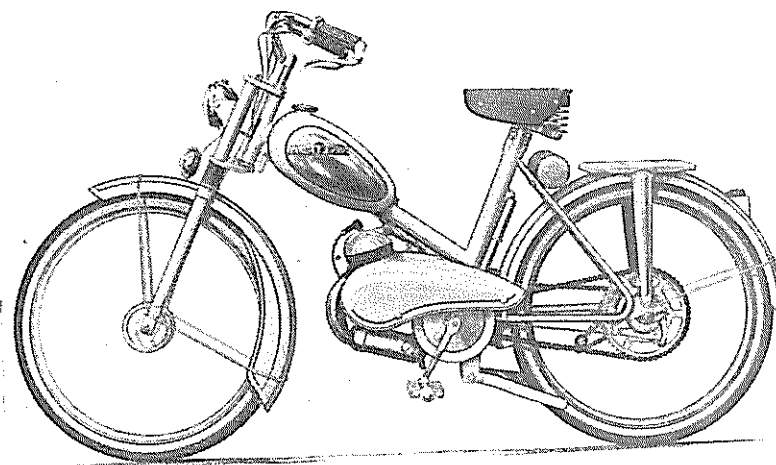
PNEUS : 600 X 50.

SUSPENSION : Fourche avant rigide ou télescopique, selon modèles.

FREINS : Avant : à patins ou à tambour, selon modèles; arrière : à tambour. Diamètre des tambours : 90 mm.

PORTE-BAGAGES : En tôle emboutie.

BEQUILLE : Centrale.



PRÉPARATION ET MISE EN SERVICE

Faire le plein du réservoir : Fermer le robinet d'essence et remplir le réservoir avec un mélange d'essence et d'huile **CASTROL SELF MIXING 40** dans les proportions suivantes, en utilisant le bouchon-dose du bidon d'huile :

- Jusqu'à 1.500 km. : 3 1/2 bouchons-dose par litre.
- Après 1.500 km. : 2 1/2 bouchons-dose par litre.

En période de chaleur, augmenter les doses d'une 1/2 mesure par litre.

Nota. — A défaut d'huile Self Mixing 40, employer de la **CASTROL XL** dans les pourcentages :

- Jusqu'à 1.500 km. : 8 %;
- Après 1.500 km. : 6 à 7 %.

Le graissage du moteur étant assuré par l'addition d'huile au carburant, la préparation de ce mélange est extrêmement importante : l'emploi d'essence pure mettrait très rapidement le moteur hors d'usage. Utiliser de préférence de l'essence ordinaire, au lieu de super-carburant, et veiller à obtenir un mélange bien homogène.

Vérifier la pression de gonflage des pneus : surtout celui de la roue arrière.

Cette pression devra être :

- à l'avant : 1,500 kg ;
- à l'arrière : 2 à 2,200 kg.

Rodage : Il est extrêmement important de ménager le moteur pendant un laps de temps que nous décomposerons en 3 périodes :

- 1^{re} période : 500 km, environ à une vitesse maximum de 30 km/h.
- 2^e période : de 500 à 1.000 km environ à une vitesse maximum de 40 km/h ;
- 3^e période : utilisation progressive jusqu'à 1.500 km environ.

Pendant ces 3 périodes, éviter de faire chauffer exagérément le moteur en soutenant une vitesse trop élevée. Ne pas hésiter au contraire à l'aider dans les côtes en pédalant, et, au besoin, à s'arrêter pour le laisser refroidir.

MISE EN ROUTE

OPERATIONS A EFFECTUER :

- Placer le bouton moleté de la poulie de pédalier dans la position V (verrouillage) et le bloquer ;
- Ouvrir le robinet d'essence ;
- Si le moteur est froid, pousser vers l'avant la commande du starter, petite manette placée sous le guidon vers la poignée gauche ;
- Monter sur le véhicule, tourner légèrement la poignée des gaz et pédaler. Relâcher la manette du starter quand le moteur commence à tourner.

Si le moteur est chaud, il est inutile de mettre le starter.

RALENTISSEMENT ET ARRÊT :

- Amener le moteur au ralenti en coupant les gaz et freiner : grâce au débrayage automatique, le cyclomoteur ralentira et s'arrêtera et le moteur continuera à tourner.
- Pour repartir alors, il suffira de donner quelques tours de pédale.
- Pour arrêter le moteur, appuyer sur le bouton-contact placé sur le capotage droit.

Nota. — On peut faire tourner le moteur quand le véhicule est sur sa béquille : dans ce cas, exécuter les opérations a), b), c) décrites ci-dessus, ouvrir légèrement les gaz et donner un coup de pédale énergique.

ENTRETIEN ET RÉGLAGES

VERIFICATIONS :

Tous les 200 kilomètres :

- **Câble de gaz :** Le graisser avec un mélange d'huile et d'essence.

Tous les 500 kilomètres :

- **Axe de pédalier et fourche télescopique :** Donner quelques coups de pompe aux graisseurs "LUB".
- **Carburateur :** Le démonter et le nettoyer à l'essence pure.
- **Courroie de transmission primaire :** En vérifier la tension suivant les indications décrites ci-dessous.

Tous les 1.000 kilomètres :

- **Bougie :** La démonter et la nettoyer à la brosse métallique. Vérifier l'écartement des électrodes, qui doit être maintenu entre 0,5 et 0,6 mm.

DECALAMINAGE :

En principe, tous les 2.500 km. ; pratiquement, dès que le besoin s'en fait sentir (baisse de puissance ou son étouffé de l'échappement) Il est conseillé de décalaminer la première fois à 1.500 km.

Après avoir démonté tube d'échappement, culasse et cylindre :

- Gratter soigneusement, à l'aide d'un grattoir en métal tendre, les contours des lumières d'échappement, la chambre d'explosion, le dessus du piston. Ne nettoyer les gorges des segments que lorsque ceux-ci sont "gommés".
- Nettoyer l'entrée du tube d'échappement. Faire tomber la calamine accumulée à l'intérieur ou en y passant une chaîne à anneaux ou en le brûlant. Démontez et nettoyez le pot d'échappement.

TRES IMPORTANT : REGLAGE DE LA TENSION DE COURROIE :

Débloquer le boulon de fixation du carter, et, à l'aide d'un levier, éloigner le moteur du pédalier. Rebloquer le boulon en maintenant énergiquement le levier. La courroie devra rester tendue au repos et n'accuser une flèche que sous une pression de la main et d'un maximum de 10 mm.
Attention : L'inobservation de ces conseils fait patiner la courroie et entraîne une marche anormale du véhicule.

REGLAGE DU RALENTI DU CARBURATEUR :

Le réglage de ce ralenti est indispensable au bon fonctionnement de l'embrayage automatique. Il s'effectue, le moteur étant chaud, en agissant sur la vis placée à la partie inférieure du carburateur. Le dévissage de cette vis diminue le ralenti.

Le ralenti devra être réglé juste assez pour que, la poignée des gaz fermée, le moteur ne "cale pas".

VOLANT MAGNETIQUE :

Les contacts tungstène doivent toujours être parfaitement propres, et il y a lieu de les nettoyer de temps à autre à l'essence ou à l'aide d'un grattoir, mais en évitant de les rayer.

A cette occasion, graisser légèrement la came du rupteur avec CASTROL Huilif, en imprégnant d'huile le feutre graisseur.

VERIFICATION DU CALAGE ET DU REGLAGE :

- a) Retirer la bougie ;
- b) Mettre le piston 4,5 mm environ avant le point mort haut en faisant tourner le moteur dans le sens inverse de la marche ;
- c) S'assurer alors qu'à cette position, les contacts du rupteur commencent à s'ouvrir et que les index du stator et du rotor correspondent.

CALAGE ET REGLAGE :

Si l'y a dérèglement, opérer de la façon suivante :

- a) Enlever l'écrou bloquant le volant sur l'axe du maneton avec une clé à tube ;
- b) Débloquer le volant avec un arrache-volant classique ;
- c) Placer le piston 4,5 mm avant le point mort haut ;
- d) Mettre les index du volant en face l'un de l'autre ;
- e) Rebloquer l'écrou du volant ;
- f) Régler les boutons du rupteur pour qu'ils décollent (le vérifier avec un papier à cigarettes).

Nota. — L'ouverture maximum des contacts doit être de $4/10^{\circ}$ de mm.

FOURCHE TELESCOPIQUE :

La fourche télescopique, qui équipe certains modèles, est à suspension par ressorts hélicoïdaux.

Elle est indéréglable et son entretien se borne au graissage des parties coulissantes par deux graisseurs disposés à cet effet, en utilisant de l'huile CASTROL XL.

DEPOSE ET DEMONTAGE DU MOTEUR :

Ces opérations sont d'une extrême facilité. Le moteur n'est fixé au cadre que par deux boulons et son démontage n'exige aucune précaution spéciale.

INCIDENTS POSSIBLES ET REMÈDES

1° La courroie patine :

- Quand la courroie n'est pas assez tendue, procéder à son réglage décrit plus haut.
- Quand la courroie est trop grasse ou humide, essuyer soigneusement poulie et courroie avec un chiffon sec.
- Quand la courroie est trop usagée, la remplacer.

2° Allumage :

- S'assurer, en cas de mauvais départ, que la bougie est en bon état, que le fil porte bien à ses extrémités, et qu'il n'est pas à la masse.
- Vérifier l'écartement des électrodes et le réglage du volant, comme indiqué précédemment.

3° Circuit d'essence :

- S'assurer qu'il y a de l'essence dans le réservoir et que le robinet est ouvert.
- Si l'essence n'arrive pas dans la cuve du carburateur, débrancher la tuyauterie, et l'essence doit couler, sinon, nettoyer la tuyauterie et, si besoin est, le robinet ; déboucher éventuellement le trou d'entrée d'air du bouchon de réservoir.

— Si l'essence arrive à la cuve, les ratés, ou l'arrêt du moteur, ou la difficulté de lancement, peuvent provenir du gicleur obstrué. Dans ce cas, dévisser le gicleur et le déboucher en soufflant à l'intérieur.

4° Eclairage :

- En cas de panne, vérifier que les ampoules sont conformes et en bon état :
- à l'avant : lampe (jaune) de 6 volts et 1 ampère ;
- à l'arrière : lampe de 12 volts et 0,4 ampère.

Nota. — Le fil de la lampe arrière ne doit en aucun cas être branché au départ du volant magnétique, mais à partir du phare.

Tableaux synoptiques des Pannes

Le moteur refuse de partir

L'essence arrive normalement au carburateur.	La bougie donne régulièrement.	<ul style="list-style-type: none"> Moteur gommé. Starter pas enclenché. Entrée d'air parasite. Allumage défectueux. Pointes de bougies trop écartées. Gicleur obstrué. Flotteur percé. Moteur engorgé d'essence.
	La bougie ne donne pas.	<ul style="list-style-type: none"> Bougie encrassée ou défectueuse. Fil de bougie coupé. Court-circuit. Vis platiniées sales. Rupteur coincé ou ressort de rappel cassé. Condensateur grillé. Borne H.T. en mauvais état.
L'essence n'arrive pas au carburateur.	Robinet ouvert.	<ul style="list-style-type: none"> Robinet d'essence fermé. Réservoir vide. Trou d'air du bouchon du réservoir d'essence obstrué. Réservoir vide. Impuretés sous le filtre. Pointeau grippé. Tuyauterie obstruée.
	Étincelle régulière à la bougie.	<ul style="list-style-type: none"> Excès ou manque d'essence. Eau dans l'essence. Essence de mauvaise qualité. Carter percé. Pointeau mal rodé ou cassé. Volant décalé.
Le moteur a des ratés.	Étincelle irrégulière à la bougie.	<ul style="list-style-type: none"> Bougie sale ou défectueuse. Vis platiniées sales, usées ou déréglées. Rupteur coincé, ou ressort trop faible. Prise de courant défectueuse ou court-circuit.

Retour au carburateur.

Fumée d'échappement bleu clair.

Excès d'air. Mélange pauvre. Gicleur faible (électrodes blanches). Entrée d'air.

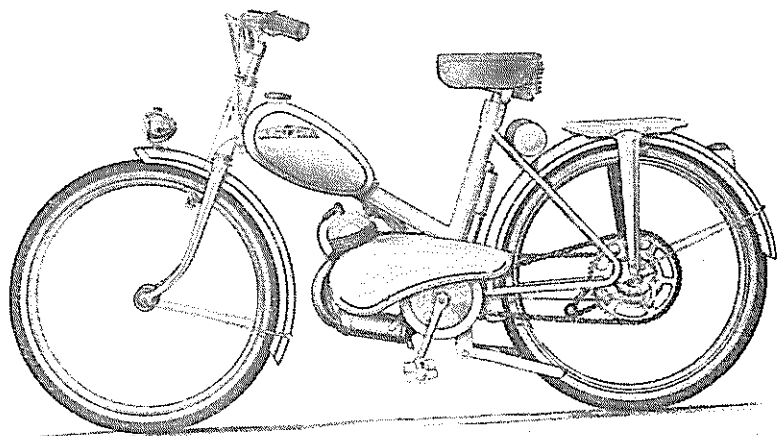
Explosion dans le tuyau d'échappement.

Fumée d'échappement noire.

Excès d'essence. Mélange trop riche. Gicleur fort. Flotteur percé. Carburateur noyé. Pointeau grippé.

Le moteur ne marche pas convenablement

Le moteur cogne ou fait du bruit.	<ul style="list-style-type: none"> Sifflement métallique. Bruit cristallin. Bruit sourd. Bruit sec. Cognement brutal. Ronflement. 	<ul style="list-style-type: none"> Excès d'air. Moteur calaminé. Excès d'avance. Auto-allumage. Excès d'essence (gicleur trop fort). Jeu dans les articulations ou dans les gorges de segments. Claquement du piston. Volant desserré.
Le moteur marche sur 4 temps.	En palier.	<ul style="list-style-type: none"> Avance incorrecte. Gicleur trop fort. Manque d'air. Excès d'huile.
Le moteur a des ratés.	Étincelle irrégulière à la bougie.	<ul style="list-style-type: none"> Excès d'huile dans l'essence. Arrivée d'essence défectueuse. Avance incorrecte. Bougie défectueuse. Pointes de bougie mal réglées. Isolant de bougie non-étanche. Court-circuit à la borne de prise de courant. Fil de bougie dénudé. Ressort de rupteur cassé.



DESCRIPTION

CARACTERISTIQUES DU MOTEUR :

Cylindrée : 49,6 cc.
 Alésage : 40 mm.
 Course : 39,6 mm.
 Allumage : par volant magnétique.
 Taux de compression : 6,1 à 1 environ.
 Vitesse de rotation : 5.000 t/m.
 Vitesse en palier : 40 km/h.
 Consommation : 1,6 litre aux 100 kilomètres.

CARBURATEUR : Zénith, type 12 MS; gicleur principal : 52; gicleur de ralenti : 40; coiffe : 0 B.

PROPULSION : Transmission primaire par courroie trapézoïdale, entraînement de la roue arrière par chaîne.

EMBRAYAGE : Automatique centrifuge.

CADRE : En tubes soudés.

RESERVOIR : Contenance : 5 litres environ.

GARDE-BOUE : Larges et enveloppants.

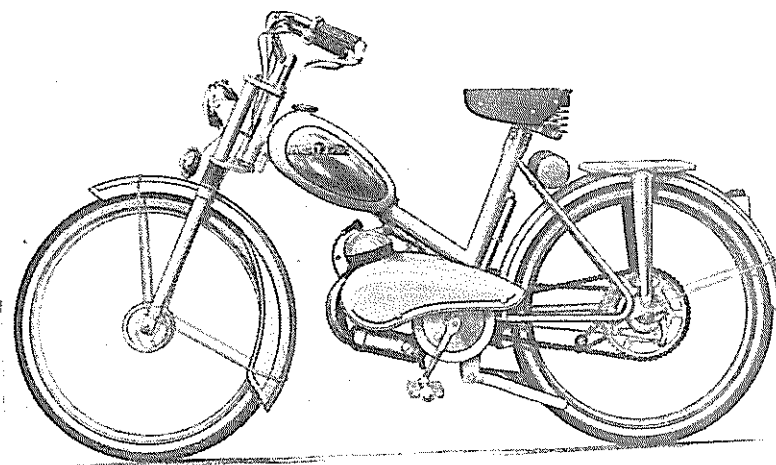
PNEUS : 600 X 50.

SUSPENSION : Fourche avant rigide ou télescopique, selon modèles.

FREINS : Avant : à patins ou à tambour, selon modèles; arrière : à tambour. Diamètre des tambours : 90 mm.

PORTE-BAGAGES : En tôle emboutie.

BEQUILLE : Centrale.



PRÉPARATION ET MISE EN SERVICE

Faire le plein du réservoir : Fermer le robinet d'essence et remplir le réservoir avec un mélange d'essence et d'huile **CASTROL SELF MIXING 40** dans les proportions suivantes, en utilisant le bouchon-dose du bidon d'huile :

- Jusqu'à 1.500 km. : 3 1/2 bouchons-dose par litre.
- Après 1.500 km. : 2 1/2 bouchons-dose par litre.

En période de chaleur, augmenter les doses d'une 1/2 mesure par litre.

Nota. — A défaut d'huile Self Mixing 40, employer de la **CASTROL XL** dans les pourcentages :

- Jusqu'à 1.500 km. : 8 %;
- Après 1.500 km. : 6 à 7 %.

Le graissage du moteur étant assuré par l'addition d'huile au carburant, la préparation de ce mélange est extrêmement importante : l'emploi d'essence pure mettrait très rapidement le moteur hors d'usage. Utiliser de préférence de l'essence ordinaire, au lieu de super-carburant, et veiller à obtenir un mélange bien homogène.

Vérifier la pression de gonflage des pneus : surtout celui de la roue arrière.

Cette pression devra être :

- à l'avant : 1,500 kg ;
- à l'arrière : 2 à 2,200 kg.

Rodage : Il est extrêmement important de ménager le moteur pendant un laps de temps que nous décomposerons en 3 périodes :

- 1^{re} période : 500 km, environ à une vitesse maximum de 30 km/h.
- 2^e période : de 500 à 1.000 km environ à une vitesse maximum de 40 km/h ;
- 3^e période : utilisation progressive jusqu'à 1.500 km environ.

Pendant ces 3 périodes, éviter de faire chauffer exagérément le moteur en soutenant une vitesse trop élevée. Ne pas hésiter au contraire à l'aider dans les côtes en pédalant, et, au besoin, à s'arrêter pour le laisser refroidir.

MISE EN ROUTE

OPERATIONS A EFFECTUER :

- Placer le bouton moleté de la poulie de pédalier dans la position V (verrouillage) et le bloquer ;
- Ouvrir le robinet d'essence ;
- Si le moteur est froid, pousser vers l'avant la commande du starter, petite manette placée sous le guidon vers la poignée gauche ;
- Monter sur le véhicule, tourner légèrement la poignée des gaz et pédaler. Relâcher la manette du starter quand le moteur commence à tourner.

Si le moteur est chaud, il est inutile de mettre le starter.

RALENTISSEMENT ET ARRÊT :

- Amener le moteur au ralenti en coupant les gaz et freiner : grâce au débrayage automatique, le cyclomoteur ralentira et s'arrêtera et le moteur continuera à tourner.
- Pour repartir alors, il suffira de donner quelques tours de pédale.
- Pour arrêter le moteur, appuyer sur le bouton-contact placé sur le capotage droit.

Nota. — On peut faire tourner le moteur quand le véhicule est sur sa béquille : dans ce cas, exécuter les opérations a), b), c) décrites ci-dessus, ouvrir légèrement les gaz et donner un coup de pédale énergique.

ENTRETIEN ET RÉGLAGES

VERIFICATIONS :

Tous les 200 kilomètres :

- **Câble de gaz :** Le graisser avec un mélange d'huile et d'essence.

Tous les 500 kilomètres :

- **Axe de pédalier et fourche télescopique :** Donner quelques coups de pompe aux graisseurs "LUB".
- **Carburateur :** Le démonter et le nettoyer à l'essence pure.
- **Courroie de transmission primaire :** En vérifier la tension suivant les indications décrites ci-dessous.

Tous les 1.000 kilomètres :

- **Bougie :** La démonter et la nettoyer à la brosse métallique. Vérifier l'écartement des électrodes, qui doit être maintenu entre 0,5 et 0,6 mm.

DECALAMINAGE :

En principe, tous les 2.500 km. ; pratiquement, dès que le besoin s'en fait sentir (baisse de puissance ou son étouffé de l'échappement) Il est conseillé de décalaminer la première fois à 1.500 km.

Après avoir démonté tube d'échappement, culasse et cylindre :

- Gratter soigneusement, à l'aide d'un grattoir en métal tendre, les contours des lumières d'échappement, la chambre d'explosion, le dessus du piston. Ne nettoyer les gorges des segments que lorsque ceux-ci sont "gommés".
- Nettoyer l'entrée du tube d'échappement. Faire tomber la calamine accumulée à l'intérieur ou en y passant une chaîne à anneaux ou en le brûlant. Démontez et nettoyez le pot d'échappement.

TRES IMPORTANT : REGLAGE DE LA TENSION DE COURROIE :

Débloquer le boulon de fixation du carter, et, à l'aide d'un levier, éloigner le moteur du pédalier. Rebloquer le boulon en maintenant énergiquement le levier. La courroie devra rester tendue au repos et n'accuser une flèche que sous une pression de la main et d'un maximum de 10 mm.
Attention : L'inobservation de ces conseils fait patiner la courroie et entraîne une marche anormale du véhicule.

REGLAGE DU RALENTI DU CARBURATEUR :

Le réglage de ce ralenti est indispensable au bon fonctionnement de l'embrayage automatique. Il s'effectue, le moteur étant chaud, en agissant sur la vis placée à la partie inférieure du carburateur. Le dévissage de cette vis diminue le ralenti.

Le ralenti devra être réglé juste assez pour que, la poignée des gaz fermée, le moteur ne "cale pas".

VOLANT MAGNETIQUE :

Les contacts tungstène doivent toujours être parfaitement propres, et il y a lieu de les nettoyer de temps à autre à l'essence ou à l'aide d'un grattoir, mais en évitant de les rayer.

A cette occasion, graisser légèrement la came du rupteur avec CASTROL Huilif, en imprégnant d'huile le feutre graisseur.

VERIFICATION DU CALAGE ET DU REGLAGE :

- a) Retirer la bougie ;
- b) Mettre le piston 4,5 mm environ avant le point mort haut en faisant tourner le moteur dans le sens inverse de la marche ;
- c) S'assurer alors qu'à cette position, les contacts du rupteur commencent à s'ouvrir et que les index du stator et du rotor correspondent.

CALAGE ET REGLAGE :

Si l'y a dérèglement, opérer de la façon suivante :

- a) Enlever l'écrou bloquant le volant sur l'axe du maneton avec une clé à tube ;
- b) Débloquer le volant avec un arrache-volant classique ;
- c) Placer le piston 4,5 mm avant le point mort haut ;
- d) Mettre les index du volant en face l'un de l'autre ;
- e) Rebloquer l'écrou du volant ;
- f) Régler les boutons du rupteur pour qu'ils décollent (le vérifier avec un papier à cigarettes).

Nota. — L'ouverture maximum des contacts doit être de $4/10^{\circ}$ de mm.

FOURCHE TELESCOPIQUE :

La fourche télescopique, qui équipe certains modèles, est à suspension par ressorts hélicoïdaux.

Elle est indéréglable et son entretien se borne au graissage des parties coulissantes par deux graisseurs disposés à cet effet, en utilisant de l'huile CASTROL XL.

DEPOSE ET DEMONTAGE DU MOTEUR :

Ces opérations sont d'une extrême facilité. Le moteur n'est fixé au cadre que par deux boulons et son démontage n'exige aucune précaution spéciale.

INCIDENTS POSSIBLES ET REMÈDES

1° La courroie patine :

- Quand la courroie n'est pas assez tendue, procéder à son réglage décrit plus haut.
- Quand la courroie est trop grasse ou humide, essuyer soigneusement poulie et courroie avec un chiffon sec.
- Quand la courroie est trop usagée, la remplacer.

2° Allumage :

- S'assurer, en cas de mauvais départ, que la bougie est en bon état, que le fil porte bien à ses extrémités, et qu'il n'est pas à la masse.
- Vérifier l'écartement des électrodes et le réglage du volant, comme indiqué précédemment.

3° Circuit d'essence :

- S'assurer qu'il y a de l'essence dans le réservoir et que le robinet est ouvert.
- Si l'essence n'arrive pas dans la cuve du carburateur, débrancher la tuyauterie, et l'essence doit couler, sinon, nettoyer la tuyauterie et, si besoin est, le robinet ; déboucher éventuellement le trou d'entrée d'air du bouchon de réservoir.

— Si l'essence arrive à la cuve, les ratés, ou l'arrêt du moteur, ou la difficulté de lancement, peuvent provenir du gicleur obstrué. Dans ce cas, dévisser le gicleur et le déboucher en soufflant à l'intérieur.

4° Eclairage :

- En cas de panne, vérifier que les ampoules sont conformes et en bon état :
 - à l'avant : lampe (jaune) de 6 volts et 1 ampère ;
 - à l'arrière : lampe de 12 volts et 0,4 ampère.

Nota. — Le fil de la lampe arrière ne doit en aucun cas être branché au départ du volant magnétique, mais à partir du phare.

Tableaux synoptiques des Pannes

Le moteur refuse de partir

L'essence arrive normalement au carburateur.	La bougie donne régulièrement.	<ul style="list-style-type: none"> Moteur gommé. Starter pas enclenché. Entrée d'air parasite. Allumage défectueux. Pointes de bougies trop écartées. Gicleur obstrué. Flotteur percé. Moteur engorgé d'essence.
	La bougie ne donne pas.	<ul style="list-style-type: none"> Bougie encrassée ou défectueuse. Fil de bougie coupé. Court-circuit. Vis platiniées sales. Rupteur coincé ou ressort de rappel cassé. Condensateur grillé. Borne H.T. en mauvais état.
L'essence n'arrive pas au carburateur.	Robinet ouvert.	<ul style="list-style-type: none"> Robinet d'essence fermé. Réservoir vide. Trou d'air du bouchon du réservoir d'essence obstrué. Réservoir vide. Impuretés sous le filtre. Pointeau grippé. Tuyauterie obstruée.
	Étincelle régulière à la bougie.	<ul style="list-style-type: none"> Excès ou manque d'essence. Eau dans l'essence. Essence de mauvaise qualité. Carter percé. Pointeau mal rodé ou cassé. Volant décalé.
Le moteur a des ratés.	Étincelle irrégulière à la bougie.	<ul style="list-style-type: none"> Bougie sale ou défectueuse. Vis platiniées sales, usées ou déréglées. Rupteur coincé, ou ressort trop faible. Prise de courant défectueuse ou court-circuit.

Retour au carburateur.

Fumée d'échappement bleu clair.

Excès d'air. Mélange pauvre. Gicleur faible (électrodes blanches). Entrée d'air.

Explosion dans le tuyau d'échappement.

Fumée d'échappement noire.

Excès d'essence. Mélange trop riche. Gicleur fort. Flotteur percé. Carburateur noyé. Pointeau grippé.

Le moteur ne marche pas convenablement

Le moteur cogne ou fait du bruit.	<ul style="list-style-type: none"> Sifflement métallique. Bruit cristallin. Bruit sourd. Bruit sec. Bruit de ferraille. Cognement brutal. Ronflement. 	<ul style="list-style-type: none"> Excès d'air. Moteur calaminé. Excès d'avance. Auto-allumage. Excès d'essence (gicleur trop fort). Jeu dans les articulations ou dans les gorges de segments. Claquement du piston. Volant desserré.
Le moteur marche sur 4 temps.	En palier.	<ul style="list-style-type: none"> Avance incorrecte. Gicleur trop fort. Manque d'air. Excès d'huile.
Le moteur a des ratés.	Étincelle régulière à la bougie.	<ul style="list-style-type: none"> Excès d'huile dans l'essence. Arrivée d'essence défectueuse. Avance incorrecte.
	Étincelle irrégulière à la bougie.	<ul style="list-style-type: none"> Bougie défectueuse. Pointes de bougie mal réglées. Isolant de bougie non-étanche. Court-circuit à la borne de prise de courant. Fil de bougie dénudé. Ressort de rupteur cassé.

Le moteur manque de puissance.

Constamment.

Commandes dérégées.
Compression insuffisante.
Segment cassé, usé ou gommé.
Cylindre ou piston usé.
Joints non-étanches.
Entrée d'air parasite.
Tuyauterie et silencieux obstrués.
Retard à l'allumage.
Bougie défectueuse.
Echauffement du moteur.
Graissage insuffisant.
Carburateur défectueux.
Chaîne trop tendue.

Par intermittence.

Arrivée d'essence insuffisante.
Trou d'air du bouchon du réservoir d'essence obstrué.

Le moteur s'arrête

Le réservoir est garni d'essence et le robinet ouvert.

Pas d'étincelle à la bougie.

Pas d'étincelle au volant.

— Rupteur coincé ou ressort de rupteur cassé.
Vis platinées sales, usées ou dérégées.
Charbon encrassé ou cassé.
Condensateur crevé.
Fil dénudé.
Eau dans le volant.
— Mauvais contact.

— Etincelle au sortir du volant.

Mauvais contact.
Fil coupé ou court-circuit.
Bougie défectueuse.

Le moteur a de la compression.

— Etincelles à la bougie.

Le moteur n'a pas de compression.

— Commande de carburateur dérégée.
Piston bloqué.
Bougie qui rallume.
Graissage insuffisant.
Entrée d'air parasite.
Gicleur ou canalisation obstruée.
Cuve noyée. Flotteur percé.
Pointeau coincé.

— Piston crevé.
Cylindre fendu.
Segments cassés ou gommés.
Bougie non-étanche.
— Culasse desserrée.