

LE MOTEUR NE PART PAS

A1. ALIMENTATION - CARBURATION

CAUSES POSSIBLES	VÉRIFICATIONS ET REMÈDES
1 - L'essence n'arrive pas au carburateur	Débrancher le tuyau du carburateur : a) L'essence ne coule pas : ôter le bouchon du réservoir. Si l'essence se met à couler, cela signifie que la mise à air libre, sur le bouchon du réservoir, est obstruée. La déboucher. Sinon, vérifier que le tuyau d'alimentation n'est pas bouché. Démonter et nettoyer le robinet d'essence. b) L'essence coule : avant d'inspecter plus avant la carburation, se reporter au cas 1 du tableau « Allumage ».
2 - Pointeau de cuve coincé ou encrassé	Avec un manche de tournevis, frapper quelques coups sur la cuve du carburateur. Au besoin, déposer le carburateur, ôter la cuve et nettoyer le pointeau et son siège.
3 - Prises d'air au carburateur	Resserrer les écrous de fixation ainsi que le collier du manchon de filtre à air. Voir l'état des joints.
4 - Gicleurs de starter ou de ralenti bouchés	Nettoyer à la soufflette.
5 - Entrée de filtre à air obstruée	Vérifier qu'un chiffon ou autre corps étranger ne bouche pas l'entrée.
6 - Filtre à air encrassé	Déposer et nettoyer.
7 - Starter mis alors que le moteur est chaud	Retirer le starter et kicker, essence coupée, gaz à fond pour « dénoyer » le moteur.

A2. ALLUMAGE

CAUSES POSSIBLES	VÉRIFICATIONS ET REMÈDES
1 - Bougie défectueuse	Démonter la bougie et vérifier son état : — Electrodes sèches : voir cas 1 et 2 du tableau « Alimentation - Carburation ? ». — Electrodes humides d'essence : nettoyer, au besoin régler l'écartement et rebrancher la bougie sur son anti-parasite. Mettre le culot de bougie à la masse, brancher le contact et kicker vigoureusement : a) Pas d'étincelles ou étincelles faibles : recommencer avec une bougie neuve. S'il n'y a toujours pas d'amélioration, voir cas suivants. b) Etincelles franches et bleues : apparemment la bougie est en bon état. Si le moteur ne démarre toujours pas, essayer quand même une bougie neuve. Si cela ne donne rien, voir autres tableaux, puis cas suivants.
2 - Antiparasite défectueux	S'il n'y a pas d'étincelles à la bougie, même avec une bougie neuve, séparer le fil de bougie de son antiparasite. Approcher le fil de bougie à 5 mm d'une bonne masse et kicker. a) Pas d'étincelles ou étincelles faibles, voir cas suivants. b) Etincelles franches : remplacer antiparasite défectueux qui empêche le courant d'arriver à la bougie.
3 - Bobine d'allumage Haute tension	Vérifier sa mise à la masse. Contrôler ses enroulements avec un ohmmètre.
4 - Fils du circuit d'allumage coupés, débranchés ou mal isolés	Inspecter visuellement et contrôler avec une lampe-témoin ou un ohmmètre.
5 - Bobine d'allumage du volant magnétique défectueux, ou mal isolé	Contrôler à l'ohmmètre ou à la lampe-témoin.
6 - Rotor de volant magnétique démagnétisé	Cas assez rare, qui peut se présenter à la suite d'un démontage, le rotor ayant été stocké sans précaution pendant une assez longue période.

A3. AUTRES CAUSES

CAUSES POSSIBLES	VÉRIFICATIONS ET REMÈDES
Echappement excessivement calaminé	Démonter la chicane et la nettoyer.
Manque de compression	- Tâter la compression au kick, et si possible, relever la compression au compressiomètre. Les origines d'un manque de compression peuvent être les suivantes : — Bougie desserrée. — Culasse mal serrée — Joint de culasse défectueux — Culasse déformée — Fuite à l'embase du cylindre — Usure moteur (cylindre, piston, segments) — Mauvaise étanchéité du carter-pompe (joints à lèvres du vilebrequin usés, fuite au plan de joint). Traces d'huile.

LE MOTEUR TOURNE MAIS...

SYMPTOMES	CAUSES POSSIBLES	VÉRIFICATIONS ET REMÈDES
1 - a des ratés quand on ouvre les gaz en grand	Impuretés au fond de la cuve du carburateur	Démonter la cuve et la nettoyer. Faire de même pour le robinet d'essence qui doit également être encrassé
2 - refuse de prendre ses tours et marche en « 4 temps » à haut régime	<ul style="list-style-type: none"> — Filtre à air encrassé — Echappement calaminé — Gicleur principal trop gros — Starter non retiré — Avance à l'allumage déréglée — Bougie mal réglée, ou encrassée — Système YPVS ne marchant pas avec les boisseaux bloqués en position basse. 	<ul style="list-style-type: none"> — Démontez et nettoyez — Déclamer — Vérifier la couleur des électrodes de bougie. Si elle est marron foncé ou noire, essayer un gicleur légèrement plus petit — Vérifier — Vérifier, au besoin nettoyer et régler — Vérifier le système YPVS et son réglage de base.
3 - ne tient pas le ralenti	<ul style="list-style-type: none"> — Gicleur de ralenti bouché — Ralenti mal réglé — Electrodes de bougie trop écartées 	<ul style="list-style-type: none"> — Démontez et nettoyez à la soufflette — Régler — Démontez et réglez
4 - fume excessivement à l'échappement	<ul style="list-style-type: none"> — Mauvaise synchronisation pompe à huile-carburateur — Pompe à huile bloquée en ouverture maximale — Passage de l'huile de transmission dans le carter-pompe — Qualité d'huile inadéquate 	<ul style="list-style-type: none"> — Vérifier et régler (sauf DT 125 et 200 R) — Vérifier que la poulie de débit tourne normalement. Vérifier l'état du câble de pompe à huile qui peut coincer dans sa gaine. Lubrifier ou remplacer. — Remplacement du joint à lèvres droit du vilebrequin après dépose du pignon du vilebrequin de transmission primaire — Vidanger le réservoir d'huile et le remplir d'huile 2 T de bonne qualité. Après cette opération, purger la pompe par précaution.
5 - manque de puissance	<ul style="list-style-type: none"> — Echappement calaminé — Allumage mal réglé — Moteur usé ou manque de compression — Prise d'air au carburateur 	<ul style="list-style-type: none"> — Démontez la chicane et nettoyez — Vérifier et régler — Voir tableau « Autres causes » — Voir cas n° 3 du tableau A1
6 - est creux à l'accélération : — à bas régimes et aux faibles ouvertures — à hauts régimes et gaz grand ouvert	<ul style="list-style-type: none"> — Aiguille du carburateur trop basse — Gicleur principal trop petit 	<ul style="list-style-type: none"> — Vérifier sa position et au besoin remonter — Remplacer par un plus gros
7 - engorge à bas régimes et au ralenti, mais prend bien ses tours	<ul style="list-style-type: none"> — Aiguille trop haute ou vis d'air trop serrée — Bougie trop froide 	<ul style="list-style-type: none"> — Vérifier sa position, et au besoin l'abaisser — Régler le ralenti — Mettre une bougie légèrement plus chaude
8 - cliquette à la reprise, ou fait de l'auto-allumage	<ul style="list-style-type: none"> — Excès d'avance à l'allumage — Bougie trop chaude — Piston et culasse excessivement calaminés provoquant des points chauds — Carburateur trop pauvre — prises d'air — aiguille trop basse — gicleur trop petit — niveau de cuve trop bas 	<ul style="list-style-type: none"> — Contrôler le point d'avance — Vérifier le type de la bougie et son indice thermique. Contrôler la couleur des électrodes et de l'isolant : si elle est crayeuse, remplacer par une plus froide — Déculasser et décalaminer — Comme ci-dessous, examiner la couleur de la bougie, voir cas n° 3 du tableau A1 — Vérifier sa position, au besoin la remonter — Essayer un gicleur plus gros — Démontez, contrôlez et réglez
9 - Chauffe excessivement	<ul style="list-style-type: none"> — Manque liquide de refroidissement — Ailettes du radiateur encrassées — Radiateur entartré — Thermostat défectueux 	<ul style="list-style-type: none"> — Vérifier le niveau et compléter — Nettoyer et redresser les ailettes — Ne pas utiliser de l'eau pure, mais un liquide approprié — Vérifier et remplacer
10 - présente des amorces de serrage, ou serre	<ul style="list-style-type: none"> — insuffisance de graissage : — manque d'huile dans le réservoir — mauvaise synchronisation pompe à huile-carburateur — présence d'air dans le circuit de graissage — mise à air libre du réservoir bouché — carburateur trop pauvre — bougie trop chaude — chambre de combustion excessivement calaminée — avance à l'allumage déréglée — manque de rodage ou moteur utilisé trop intensément 	<ul style="list-style-type: none"> — Vérifier et refaire le niveau. Purger la pompe par précaution — Vérifier et régler (sauf DT 125 et 200 R) — Contrôler étanchéité du circuit. Purger — Contrôler, nettoyer et par précaution purger — Voir cas n° 8 ci-dessus Nota : Après un serrage, et surtout si le moteur émet des bruits inquiétants, ne continuer à rouler qu'en cas d'obligation et à régime modéré. Démontez cylindre et piston et vérifiez leur état

PROBLÈMES DE TRANSMISSION

SYMPTOMES	CAUSES POSSIBLES	VÉRIFICATIONS ET REMÈDES
1 - Embrayage patine	<ul style="list-style-type: none"> — Manque de garde au levier d'embrayage — Excès d'huile dans la boîte de vitesses ou qualité d'huile inappropriée — Disques usés, ou ressorts affaiblis 	<ul style="list-style-type: none"> — Vérifier le jeu à vide de 2 à 3 mm entre les becs du levier, et régler au besoin — Vérifier le niveau, et utiliser une huile de viscosité 10 W 30 sans additifs tels que graphite, bisulfure de molybdène, etc. — Normal après un certain kilométrage et si la machine est utilisée intensivement. Démontez, contrôlez et remplacez les disques usés, ou les ressorts.
2 - Embrayage entraîne	<ul style="list-style-type: none"> — Excès de garde au levier — Huile trop épaisse 	<ul style="list-style-type: none"> — Régler la garde au levier au guidon — N'utiliser que de la SAE 10 W 30
3 - Embrayage broute	<ul style="list-style-type: none"> — Disques lisses voilés 	<ul style="list-style-type: none"> — Démontez et contrôlez
4 - Les vitesses sont dures à passer	<ul style="list-style-type: none"> — Embrayage pas assez tendu — Axe de sélecteur tordu ou frottant contre le carter-moteur — Mécanisme de sélection défectueux — Usure tambour ou fourchettes de sélection 	<ul style="list-style-type: none"> — Régler la garde au levier au guidon — Oter le couvercle de volant magnétique et vérifier l'état de l'axe de sélecteur. Au besoin le démonter — Vérifier l'état du mécanisme de sélection après dépose de la cloche d'embrayage — Cas peu probables, ces pièces assurant un long service. Vérifier soigneusement tous les autres points avant d'ouvrir le moteur
5 - La pédale de sélecteur ne revient pas en position	<ul style="list-style-type: none"> — Ressort de rappel cassé ou décroché — Axe de sélecteur tordu ou frottant contre le carter-moteur 	<ul style="list-style-type: none"> — Déposer l'axe de sélecteur et changer son ressort — Voir cas précédent n° 4
6 - La pédale de sélecteur semble molle et les vitesses sautent	<ul style="list-style-type: none"> — Ressort du doigt de verrouillage des vitesses cassé 	<ul style="list-style-type: none"> — Déposer ce ressort
7 - Pédale normale mais vitesses sautent	<ul style="list-style-type: none"> — Mauvais réglage — Usure du mécanisme de sélection — Usure du tambour et des fourchettes — Crabots des pignons usés 	<ul style="list-style-type: none"> — Voir paragraphe « Commande de sélection » — Nécessité d'ouvrir le moteur. Cas rare, possible avec un très long kilométrage ou une utilisation très dure ou très brutale
8 - A-coups de transmission	<ul style="list-style-type: none"> — Chaîne secondaire détendue — Maillons de chaîne grippés — Amortisseur de transmission de la cloche d'embrayage détérioré 	<ul style="list-style-type: none"> — Vérifier la flèche de la chaîne — Inspecter la chaîne. La dégripper dans un bain de produit dégrippant, puis la lubrifier. — Contrôlez le jeu cloche-couronne primaire. Changez l'ensemble cloche-couronne.