

**TERROT**



NOTICE  
DE  
DÉMONTAGE

**BBV**



**AUTOMOTO**

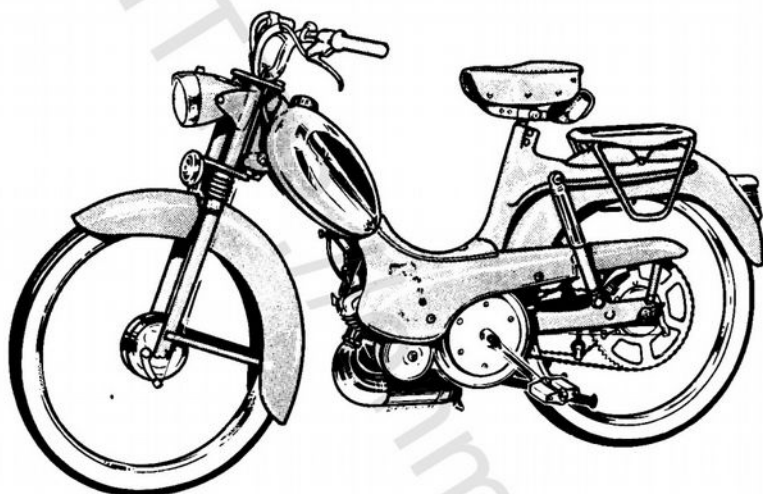


NOTICE DE DÉMONTAGE

T 62 - M

# NOTICE de DÉMONTAGE des Cyclomoteurs

## BBV



## TERROT

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE MOTEURS  
Société Anonyme au Capital de 11.700.000 NF

Siège Social : 71, Av. de la Grande-Armée, PARIS (XVI<sup>e</sup>)

Usines :

59, AVENUE DE ROCHETAILLÉE  
SAINT-ÉTIENNE (LOIRE)  
Tél. St-Etienne 4 lig. : 33-78-45 et 79-76  
Boîte Postale N° 10 SAINT-ETIENNE  
R. C. Seine 54 B 6271  
C. C. P. Dijon 58-67

Direction Commerciale :

BEAULIEU-VALENTIGNEY  
(DOUBS)

Téléphone : MONTBÉLIARD 221-235  
Télégr. : CYCLES VALENTIGNEY

## AUTOMOTO

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE MOTEURS  
Société Anonyme au Capital de 11.700.000 NF

Siège Social : 71, Av. de la Grande-Armée, PARIS (XVI<sup>e</sup>)

Usines :

59, AVENUE DE ROCHETAILLÉE  
SAINT-ÉTIENNE (LOIRE)  
Tél. St-Etienne 4 lig. : 33-78-45 et 79-76  
Boîte Postale N° 10 SAINT-ETIENNE  
R. C. Seine 54 B 6271  
C. C. P. Dijon 2000-58

Direction Commerciale :

BEAULIEU-VALENTIGNEY  
(DOUBS)

Téléphone : MONTBÉLIARD 221-235  
Télégr. : CYCLES VALENTIGNEY



AVRIL 1962

# Sommaire

Caractéristiques .....	3
Embrayage variateur (description fonctionnement) .....	3

## DÉMONTAGE :

Dépose du moteur .....	4
Déshabillage du moteur .....	4
Outil support moteur .....	5
Démontage de la culasse .....	5
Démontage du cylindre .....	5
Démontage de la soupape de décompresseur .....	5
Démontage du corps de décompresseur .....	5
Démontage du piston .....	6
Démontage du volant magnétique .....	6
Démontage du système coupleur embrayage variateur .....	7
Démontage du variateur .....	7
Démontage de l'embrayage à masselottes .....	7
Démontage des mâchoires d'embrayage .....	8
Dépose du pédalier et de la poulie réceptrice .....	8
Démontage de la poulie réceptrice .....	8
Démontage des carters moteur .....	9
Extraction du roulement carter gauche .....	9
Extraction du roulement carter droit .....	9
Démontage de la suspension arrière .....	15
Démontage de fourche télescopique .....	16

## REMONTAGE :

Remontage du coupleur embrayage variateur .....	11
Montage du roulement et du joint dans carter gauche .....	10
Montage du roulement et du joint dans carter droit .....	10
Montage du vilebrequin dans le carter gauche .....	11
Montage du vilebrequin dans le carter droit .....	11
Mise en place du système coupleur embrayage variateur sur le vilebrequin .....	11
Remontage du volant magnétique .....	12
Remontage du piston .....	12
Remontage du cylindre .....	13
Remontage de la soupape de décompresseur .....	13
Remontage du corps de décompresseur .....	13
Remontage de la culasse .....	13
Remontage de la poulie réceptrice .....	14
Mise en place de la poulie réceptrice .....	14
Remontage du moteur sur le cadre .....	16
Remontage de la suspension arrière .....	15
Remontage de la fourche télescopique .....	16

## RÉGLAGE :

Réglage latéral du pédalier .....	14
Réglage de la tension de courroie .....	16
Calage de l'avance à l'allumage .....	17
Réglage du carburateur .....	18
Carburateur .....	18
Eclairage .....	17
Conseils pratiques de dépannage .....	19-20-21
Outils spéciaux .....	22-23
Conseils pour commandes de pièces détachées .....	24



# Caractéristiques

## PRINCIPALES

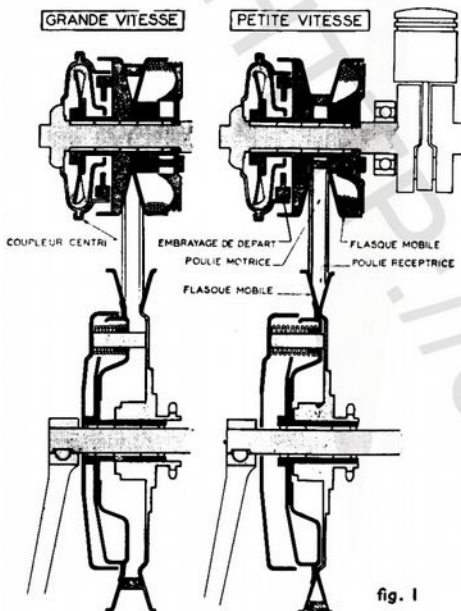
- Moteur 2 temps avec précompression dans le carter.
- Alésage course : 40 x 39 mm.
- Cylindrée : 49 cm<sup>3</sup>.
- Taux de compression : 7,4 à 1.
- Allumage par volant magnétique.
- Avance à l'allumage : 3 mm.
- Transmission primaire par courroie trapézoïdale.
- Consommation : 1,800 litres aux 100 km.
- Capacité du réservoir : 4,2 litres.
- Bougie : Sur petits parcours : Marchal 35-36 D.  
Sur route : Marchal 35.
- Poids total approximatif : 45 kg.
- Vitesse en palier : 55 km/heure.
- Pneus AV et AR : 23 x 2.

### CARBURATEUR

- Gurtner type D. 12 D, passage 12, cuve à droite.  
Réglage 564.  
Gicleur 220.  
Filtre décanteur.

## EMBRAYAGE ET TRANSMISSION VARIABLE

### EMBRAYAGE CENTRIFUGE A POUDRE PEUGEOT-CENTRI



### DESCRIPTION

Le système d'embrayage se décompose en deux éléments principaux :

a) **L'embrayage de départ** : constitué d'un plateau portant deux masselottes mobiles qui, sous l'effet de la force centrifuge, entraînent un tambour porté par le boîtier du coupleur et solidaire du vilebrequin.

b) **Le coupleur** : constitué d'un boîtier calé sur le vilebrequin et d'un disque ondulé tournant à l'intérieur du boîtier, et solidaire, d'une part, de la petite poulie de courroie de transmission, d'autre part du plateau de l'embrayage de lancement. De la grenaille d'acier calibrée rend progressivement solidaire le boîtier et le disque ondulé sous l'effet de la force centrifuge.

### FONCTIONNEMENT

L'action du conducteur sur les pédales transmet le mouvement à la roue arrière par la chaîne de départ, puis à la grande poulie intermédiaire par la chaîne motrice, ensuite au tambour de l'embrayage de départ par la courroie. Lorsque la vitesse atteint 8 km/heure environ, l'embrayage de départ entre en fonction et entraîne le moteur, assurant son lancement.

Lorsque le moteur tourne, l'action sur la poignée des gaz augmente le régime du moteur et, par conséquent, du boîtier du coupleur, la grenaille d'acier entraîne progressivement le disque ondulé à la vitesse du boîtier. Le disque ondulé, solidaire de la petite poulie, transmet le mouvement du moteur à la roue arrière par la courroie et la chaîne motrice.

### LA TRANSMISSION VARIABLE :

Est composée de deux éléments principaux :

1°) **La poulie motrice** solidaire du système coupleur embrayage de lancement. Elle est faite de deux joues, l'une fixe portant les masselottes de l'embrayage de lancement, l'autre mobile se déplaçant latéralement. Entre la joue mobile et un déflecteur solidaire de la joue fixe se trouvent des perles de verre qui, sous l'effet de la force centrifuge, font varier l'écartement des joues de la poulie.

2°) **La poulie réceptrice** est composée de deux joues maintenues serrées l'une contre l'autre par six ressorts.

### FONCTIONNEMENT

Au départ, et d'une façon générale quand la vitesse est faible, le rapport de démultiplication est grand et correspond à une première vitesse classique.

La courroie chemine au fond de la gorge de la poulie motrice et s'enroule à la périphérie (grand diamètre) de la poulie réceptrice.

Quand le régime augmente, l'action de la force centrifuge se fait sentir et la masse de perles contenue dans la poulie motrice repousse la joue mobile vers la joue fixe, obligeant la courroie à monter à la périphérie de la poulie.

Ainsi, le petit rapport de réduction s'établit progressivement et la démultiplication correspond alors à celle d'une deuxième, puis d'une troisième ou quatrième vitesse, celle qui convient à la marche en palier. Cette variation se fait d'une façon continue, sans action du pilote, c'est donc, mieux qu'un changement de « vitesse » une variation de « vitesse » automatique.

Pendant que varie ainsi, automatiquement, le diamètre de la poulie motrice, celui de la poulie réceptrice varie inversement et exactement de la quantité voulue grâce à l'action des ressorts, qui de plus, assurent une tension de courroie permanente.

## DÉPOSE DU MOTEUR

### OUTILLAGE

Tournevis - Clé de 8-14-17 - Pince -  
Pince dogue « 0.16 V » - Clé plate 0.96.

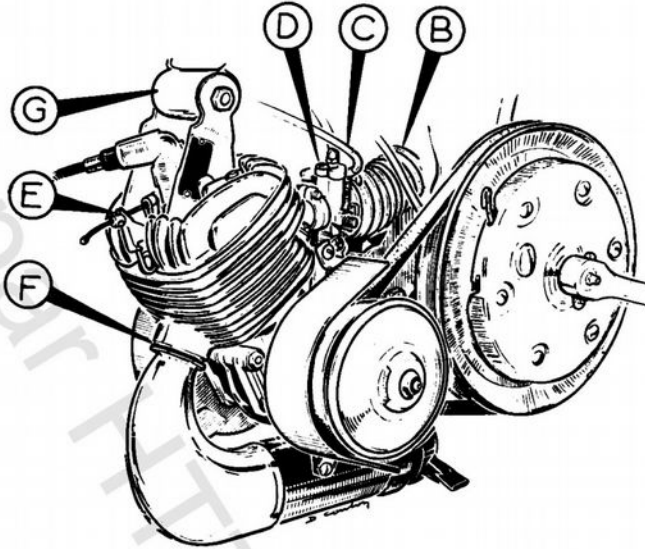


fig. 2

1) Retirer la protection supérieure des capotages, ainsi que les capotages gauche et droit (tournevis).

2) Désaccoupler les commandes :

- Au carburateur : desserrer le collier de fixation (clé de 8) faire pivoter le carburateur sur la gauche, dévisser et retirer le couvercle de chambre de mélange (D) avec le boisseau. Dégrafer la commande du volet d'air (C). Retirer le manchon caoutchouc d'arrivée d'air (B). Retirer le tuyau d'essence.
- Débrancher le décompresseur (E) en enlevant le serre-câble (clé de 6, pince).
- Débloquer l'écrou du pot d'échappement (F) (pince 0.16V pour écrou cranté ou 0.96 pour écrou 6 pans).
- Débrancher le fil d'éclairage.

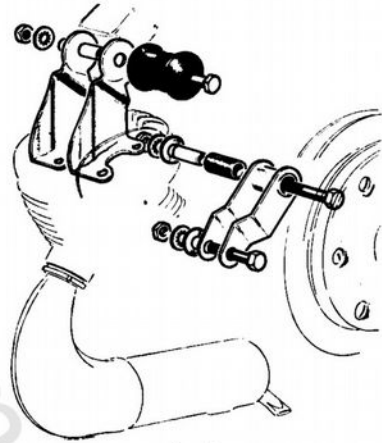


fig. 3

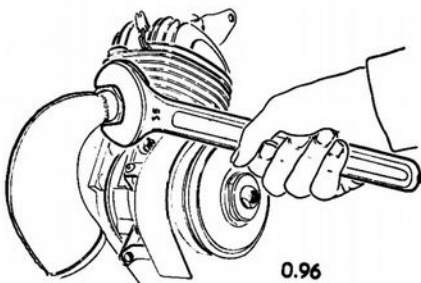


fig. 4

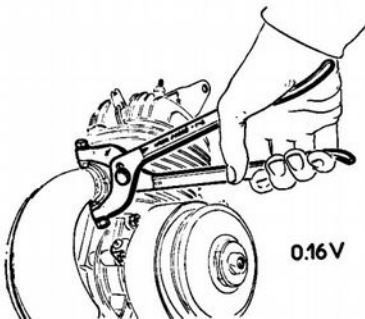


fig. 5

— Retirer le cache-courroie.

— Débloquer sans les dévisser les écrous supérieurs (G) et inférieurs fixant le moteur au cadre (clé de 14 à l'avant, 17 à l'arrière).

— Faire basculer le moteur vers l'arrière et enlever la courroie.

— Dévisser et retirer le boulon de fixation du moteur à l'arrière, celui qui maintient aussi le pot d'échappement (clé de 17).

— Soutenir le moteur et retirer le boulon supérieur (G).

### DÉSHABILLAGE DU MOTEUR

#### OUTILLAGE

Clé de 8 - Clé à bougie.

- Enlever le pot d'échappement et le joint.
- Dévisser le collier du carburateur et le retirer (clé de 8).
- Enlever le cache-volant.
- Dévisser et retirer la bougie (clé à bougie).

### PINCE « DOGUE » 0.16V

Cette pince peut être utilisée pour tous les écrous à cran

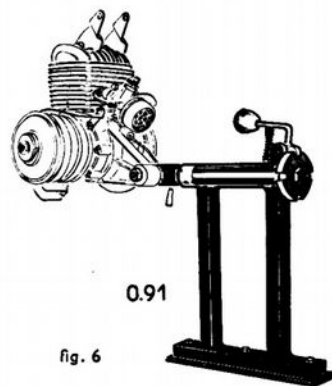


## SUPPORT MOTEUR

Nous vous présentons, ci-contre, un support très pratique et utilisable pour tous les moteurs de nos cyclomoteurs entraînés à chaîne.

Le moteur étant fixé sur un axe pivotant verrouillable dans quatre positions, on obtient ainsi une accessibilité parfaite de tous les organes.

Ce support est livré par notre Service Pièces Détachées sous le n° 0.91.



0.91

fig. 6

## DÉMONTAGE DE LA CULASSE ET DU CYLINDRE

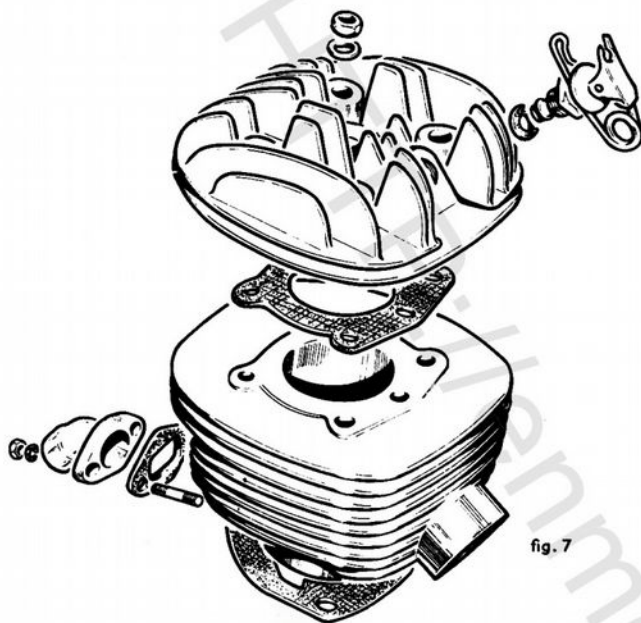


fig. 7

### OUTILLAGE

Clé tube de 12 - Maillet en caoutchouc.

- 1) Dévisser les 4 écrous fixant la culasse en procédant en quinconce pour éviter toute déformation (clé tube de 12). Retirer les rondelles et les deux brides de fixation du moteur au cadre. Enlever la culasse et son joint.
- 2) Si le cylindre est collé, mettre le piston au point mort bas, frapper à petits coups de maillet en caoutchouc sur la pipe d'admission et la sortie de l'échappement (ne pas frapper sur les ailettes qui sont très fragiles). Attention au joint en retirant le cylindre.

## DÉMONTAGE DE LA SOUPE DE DÉCOMPRESSEUR

- Fixer la culasse à l'étau au moyen de deux boulons (voir fig. 8).
- Couper l'extrémité de la goupille, comprimer le ressort et retirer la goupille.
- Retirer la soupape.

### OUTILLAGE

Pince coupante - Tournevis - Clé tube de 19.

## DÉMONTAGE DU CORPS DU DÉCOMPRESSEUR

- Fixer la culasse comme au chapitre précédent.
- Ouvrir le ressort à l'aide d'un tournevis engagé dans la boucle et le faire glisser sur la tête du corps de décompresseur.
- Dévisser le corps de décompresseur à l'aide d'une clé tube de 19.
- Retirer le joint en cuivre.

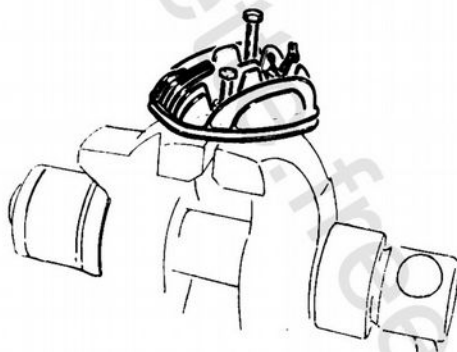


fig. 8

## DÉMONTAGE DU MOTEUR

### DÉMONTAGE DU PISTON

- 1) Retirer les deux circlips à l'aide de la pince spéciale 0.4.
- 2) Chasser l'axe au moyen de l'outil 0.12.  
Attention à la cage à aiguilles.

#### OUTILLAGE

Pince à circlips 0.4 - Outil 0.12.

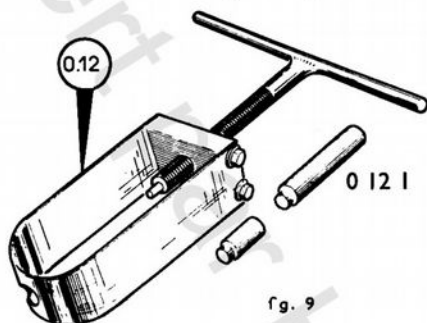
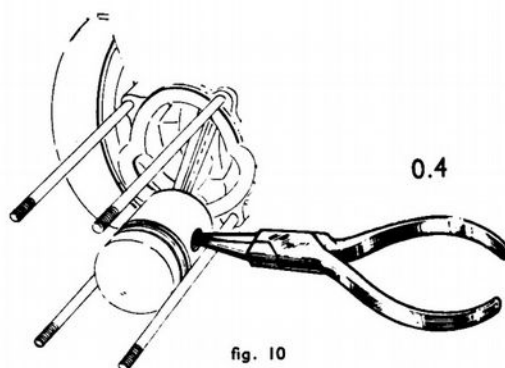


fig. 9



### DÉMONTAGE DU VOLANT MAGNÉTIQUE

#### OUTILLAGE

Griffe 0.21 - Outil 0.45 - Tournevis -  
Outil 0.92 - Clé plate de 17-18.

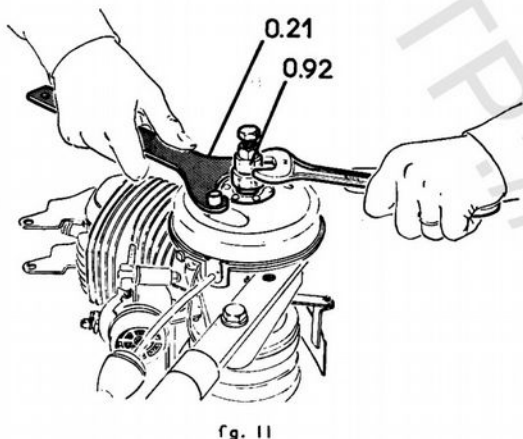


fig. 11

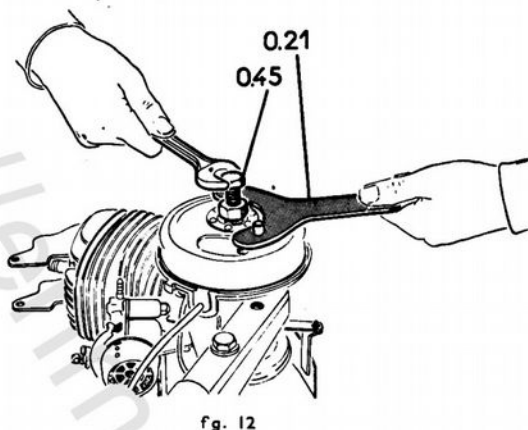


fig. 12

### Démontage du rotor

- Enlever le cache-volant.
- Dévisser l'écrou en bout de vilebrequin à l'aide de l'outil spécial 0.92 en procédant de la manière suivante :
  - Placer l'outil 0.92 sur l'écrou,
  - Visser le boulon sur les quelques filets disponibles de l'écrou du volant,
  - Visser le contre écrou pour mettre l'outil à l'appui sur l'écrou du volant,
  - Avec une clé de 18 placée sur le corps de l'outil 0.92, desserrer l'écrou du volant en immobilisant le rotor avec la griffe 0.21.

### Extraction du rotor

- Dévisser sans la retirer la vis de poussée de l'arrache-volant 0.45 puis, mettre en place cet outil en le vissant à fond sur le rotor.
- Immobiliser le rotor avec la griffe 0.21 et visser la vis de poussée de l'arrache-volant jusqu'au décollage du rotor, (clé de 17).

### Démontage du stator

- Dévisser les deux vis à tête cylindrique (tournevis) ; ne pas confondre avec les vis à tête goutte de suif fixant le rupteur.
- Dégager le stator.
- Pousser le passe-fil d'éclairage vers l'intérieur du volant et retirer le fil d'éclairage, veiller à ne pas détériorer la fiche du raccord.



## DÉMONTAGE DU SYSTÈME COUPLEUR EMBRAYAGE VARIATEUR

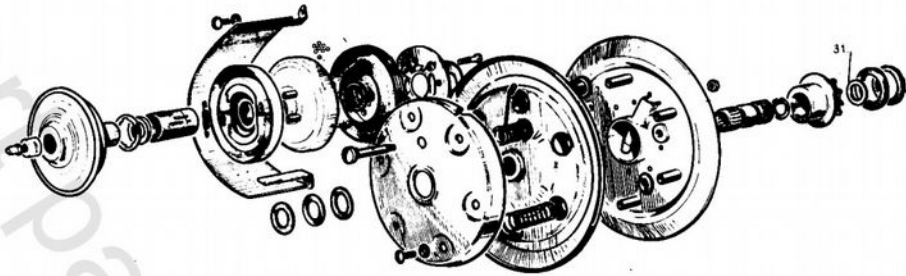


fig. 13

### DÉMONTAGE DU COUPLEUR

#### OUTILLAGE

Clé tube de 6 - Clé plate de 32  
0.84 - Clé plate de 14 -  
Outil 0.94.

- Dévisser et retirer le graisseur (clé tube de 6).
- Dévisser et retirer l'écrou du coupleur (clé de 14) en immobilisant le boîtier avec une clé plate de 32 (0.84).

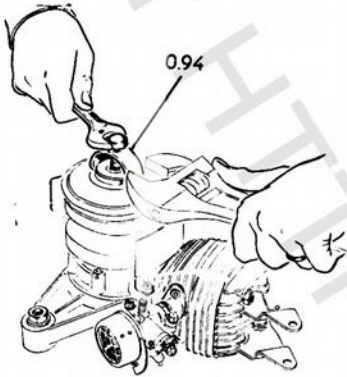


fig. 14

- Placer sur le méplat de 32 du coupleur l'outil 0.94 et immobiliser ce dernier avec une clé.
- Agir ensuite sur la vis de poussée de l'extracteur jusqu'au décollage.

**Le boîtier à poudre n'est pas démontable.**

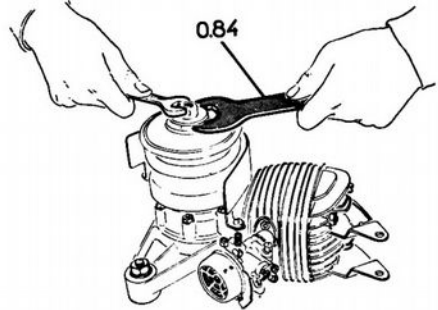


fig. 15

### DÉMONTAGE DU VARIATEUR

#### OUTILLAGE

Clé de 8

- Rabattre les freins des 4 vis de fixation.
- Dévisser les 4 vis (clé de 8) et les retirer.
- Enlever le raidisseur.
- L'ensemble reposant bien à plat, côté coupleur, retirer le déflecteur en nylon en veillant à ne pas égarer les perles, qui doivent rester dans le boîtier de la joue mobile.

**Toute perte de perles compromettrait gravement le fonctionnement du variateur.**



fig. 16

- Retirer les quatre colonnettes.
- Retirer les cages à aiguilles.

Nota : au cas où les perles seraient grasses, les nettoyer à l'essence pure ainsi que le boîtier et le déflecteur.

### DÉMONTAGE DE L'EMBRAYAGE A MASSELOTES

#### OUTILLAGE

Outil 0.87 - Clé 0.88.

- Monter l'ensemble coupleur embrayage sur l'outil (0.87) préalablement serré dans l'étau.
- Engager la clé à ergots (0.88) dans les trous non taraudés du plateau.
- Mettre la goupille dans le trou de graissage.
- Dévisser avec la clé à griffe.

**ATTENTION : filetage à gauche.**

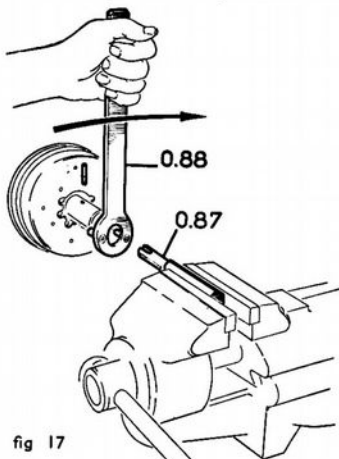
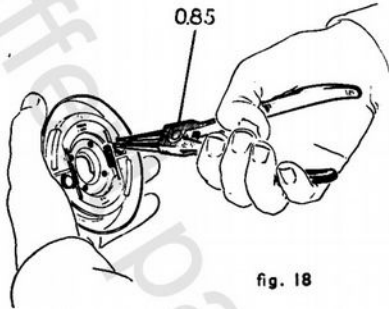


fig 17

## DÉMONTAGE DU MOTEUR



### DÉMONTAGE DES MACHOIRES

**OUTILLAGE**  
Pince à circlips 0.85

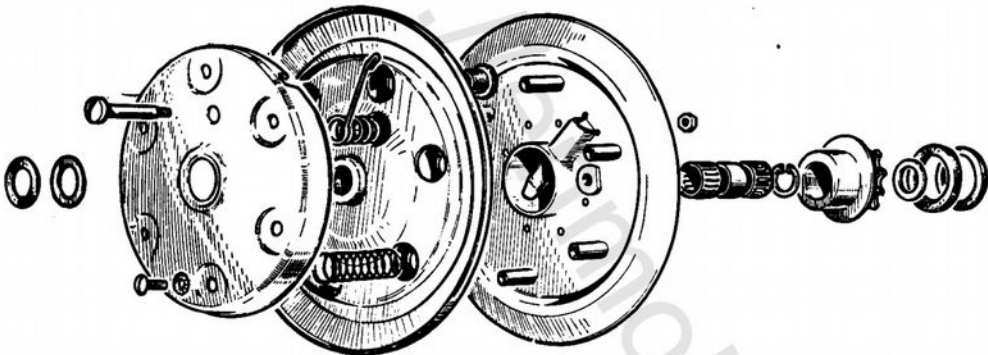
Retirer les circlips.

- Sortir les deux mâchoires ensemble pour éviter de déformer les ressorts, ceux-ci étant tarés.
- Repérer la position des ressorts avant de les décrocher.

### DÉPOSE DU PÉDALIER ET DE LA POULIE RÉCEPTRICE

**OUTILLAGE**  
Pince - Clé de 10.

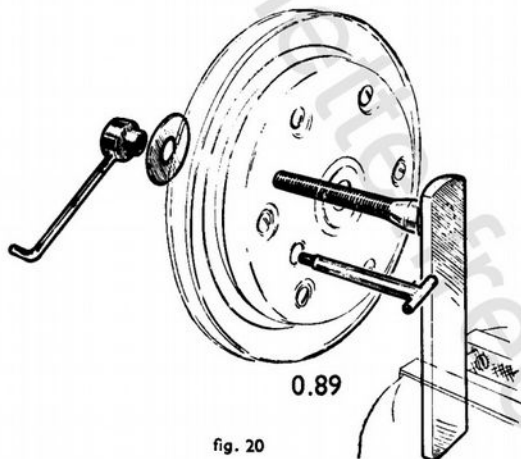
- Retirer l'attache rapide de la chaîne motrice (pince).
- Déclaveter la manivelle gauche (clé de 10) et retirer dans l'ordre :
  - la manivelle
  - la rondelle nylon
  - la rondelle bi-métal (cuivre contre poulie)
  - l'ensemble poulie réceptrice (attention aux cages à aiguilles).
  - la rondelle d'appui
- Relever le tendeur de chaîne de lancement.
- Dérailer la chaîne et retirer l'ensemble manivelle et axe de pédalier.
- (attention à la rondelle plate entre la manivelle et le pédalier).



### DÉMONTAGE DE LA POULIE RÉCEPTRICE

**OUTILLAGE**  
Clé de 12 - Outil 0.89.

- Mettre le verrou en position vélo.
- Sortir le pignon relai.
- Dévisser et retirer l'écrou en tôle emboutie (clé de 12).
- Dévisser l'axe du levier de verrouillage et le retirer.
- Débloquer les six vis d'assemblage.
- Comprimer l'ensemble (voir figure 18 et 19).
- Retirer les vis et les rondelles éventails.
- Décompresser l'ensemble et retirer :
  - le cache-ressort
  - les ressorts
  - désaccoupler les flasques
  - retirer le doigt de verrouillage.
- Retirer les circlips et les cages à aiguilles.



## DÉMONTAGE DU MOTEUR

### DÉMONTAGE DES CARTERS MOTEURS

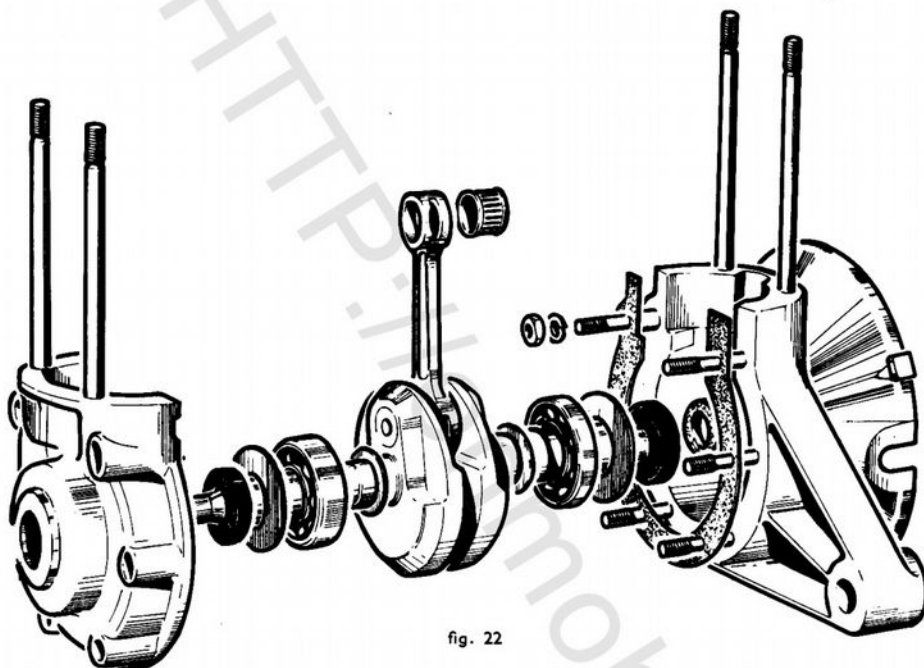
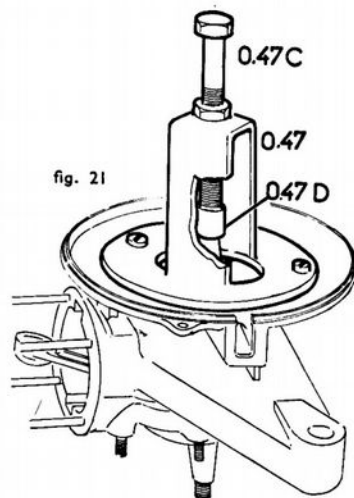
**OUTILLAGE**  
Clé à tube de 10 - Outil 0.47 -  
0.47 F.

- Dévisser les écrous (clé de 10) et désaccoupler les carters.

#### Carter droit.

Mettre en place l'outil 0.47 en le vissant sur les deux bossages du support de stator avec deux vis de H-15.

- Utiliser l'embout 0.47 D.
- Visser jusqu'à la séparation complète du carter (fig. 21)



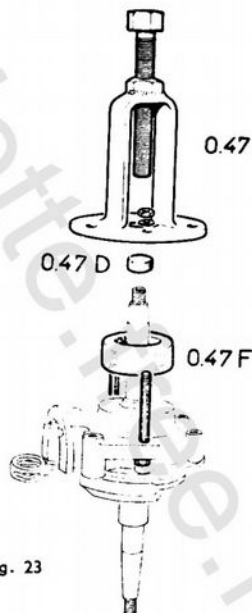
#### Carter gauche. - EXTRACTION DE L'EMBIELLAGE

L'outil 0.47 s'utilise dans ce cas avec l'entretoise 0.47 F placée préalablement entre le carter et l'outil 0.47, avant la fixation de ce dernier sur deux des bossages d'assemblage des carters.

Visser jusqu'à l'extraction complète du vilebrequin.

#### EXTRACTION DES ROULEMENTS

- Placer le carter sur le plan de joint.
- Chauffer et frapper avec précaution de petits coups sur le carter jusqu'à ce que le roulement tombe de lui-même.





## MONTAGE DU ROULEMENT ET DU JOINT DANS CARTER GAUCHE

**OUTILLAGE**  
Outil : 0.81 A - 0.81 B - 0.81 C

- Chauffer le carter de 80 à 90°.
- Poser le carter sur le guide 0.81 A.
- Mettre en place le guide de joint 0.81 C dans l'alésage du roulement (côté moleté débouchant du carter).
- Engager le joint sur le guide 0.81 A et le pousser à fond à l'aide de la chasse 0.81 B (en utilisant le côté du plus petit diamètre) le ressort du joint d'étanchéité dirigé vers l'intérieur du carter.
- Retirer le guide de joint et la chasse.
- Mettre en place la rondelle.
- Engager le roulement sur le guide 0.81 A et le pousser à fond à l'aide de la chasse 0.81 B (en utilisant l'extrémité du plus grand diamètre).

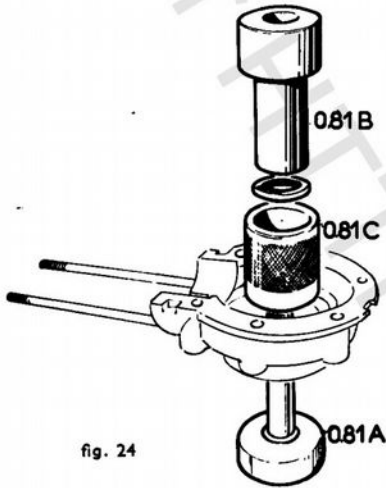


fig. 24

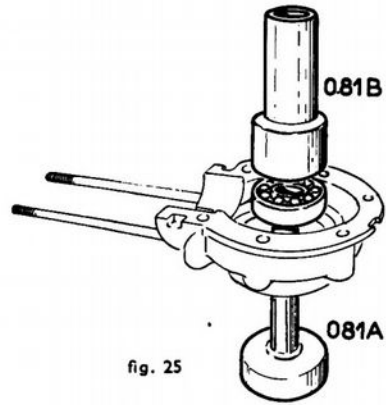


fig. 25

## MONTAGE DU ROULEMENT ET DU JOINT DANS CARTER DROIT

**OUTILLAGE**  
Outil : 0.82 A - 0.82 B - 0.82 C - 0.82 D - 0.82 E.

- Chauffer le carter de 80 à 90°.
- Mettre le guide 0.82 B ( $\varnothing$  16) dans la semelle 0.82 A.
- Poser le carter sur l'outil en orientant la chambre des volants vers le haut.
- Mettre le feutre en place dans le carter.
- Placer le guide de joint 0.82 C dans l'alésage du roulement, le côté moleté débouchant du carter.
- Engager le joint sur le guide 0.82 B (le ressort dirigé vers le haut). Le pousser à fond à l'aide de la chasse 0.82 D en utilisant l'extrémité du petit diamètre.

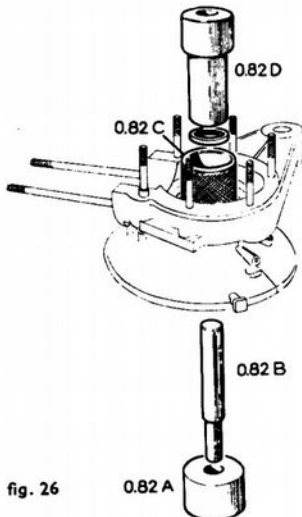


fig. 26

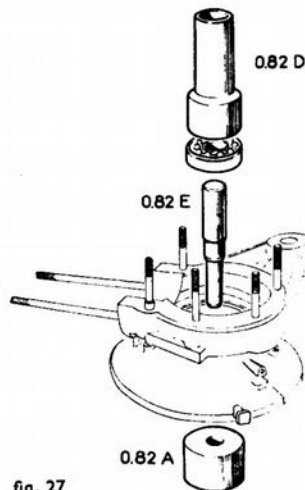


fig. 27

- Retirer la chasse 0.82 D et le guide de joint 0.82 C.
- Sans enlever le carter de la semelle, retirer par le haut le guide 0.82 B ( $\varnothing$  16) et glisser à sa place à travers le joint Paulstra, le guide 0.82 E\* ( $\varnothing$  17 x 16).
- Mettre en place dans le carter la rondelle d'appui du roulement.
- Engager le roulement sur le guide 0.82 E et le pousser à fond à l'aide de la chasse 0.82 D en utilisant l'extrémité du grand diamètre.

## REMONTAGE DU MOTEUR

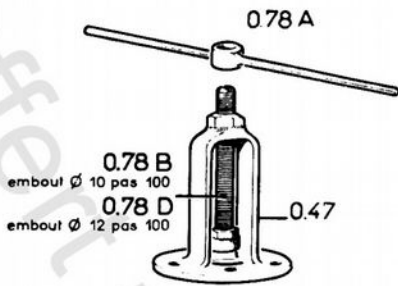
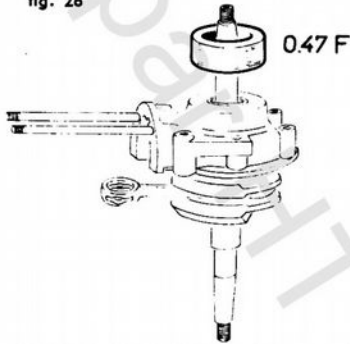


fig. 28



### MONTAGE DU VILEBREQUIN DANS LE CARTER GAUCHE

- Mettre en place la rondelle d'appui sur vilebrequin.
- Appuyer l'outil 0.47 sur l'entretoise 0.47 F.
- Visser la vis 0.78 B ou D en bout du vilebrequin et visser l'écrou 0.78 A jusqu'à ce que le vilebrequin soit à fond dans le carter.

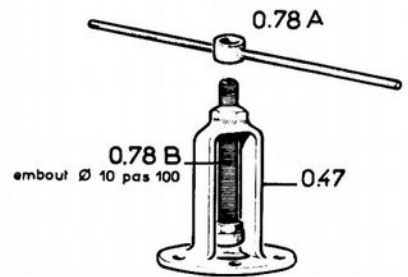
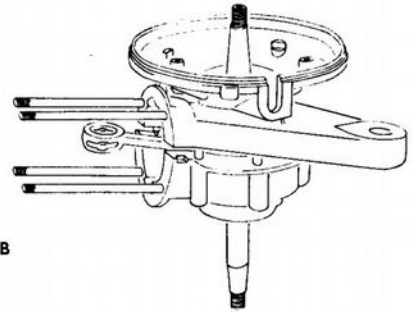


fig. 29



### OUTILLAGE

Outil : 0.47 - 0.78 A - 0.78 B  
0.78 D - 0.47 F

### MONTAGE DU CARTER GAUCHE AVEC VILEBREQUIN DANS LE CARTER DROIT

- Mettre en place la rondelle d'appui sur vilebrequin.
- Appuyer l'outil 0.47 sur les bossages supports de stator.
- Visser la vis 0.78 B en bout du vilebrequin et visser l'écrou 0.78 A jusqu'à ce que le vilebrequin soit à fond dans le carter.

### REMONTAGE DU COUPLEUR EMBRAYAGE VARIATEUR

- Visser la joue portant l'embrayage de départ sur l'axe du coupleur (pas à gauche), la bloquer à l'aide de l'outil (0.87) axe goupille. Clé à griffe (0.88).
- Graisser et remettre les cages à aiguilles dans leur logement en respectant l'ordre suivant :
  - le joint nylon
  - les cages à aiguilles préalablement assemblées
  - la joue mobile contenant les perles
  - le déflecteur nylon
  - les colonnettes
  - le raidisseur
- mettre les vis, les bloquer, rabattre les freins d'écrou. (S'ils sont détériorés remplacer le raidisseur).

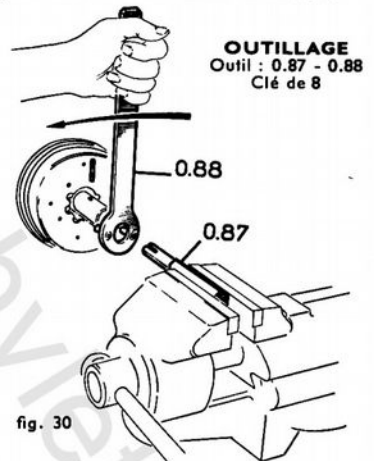


fig. 30

OUTILLAGE  
Outil : 0.87 - 0.88  
Clé de 8

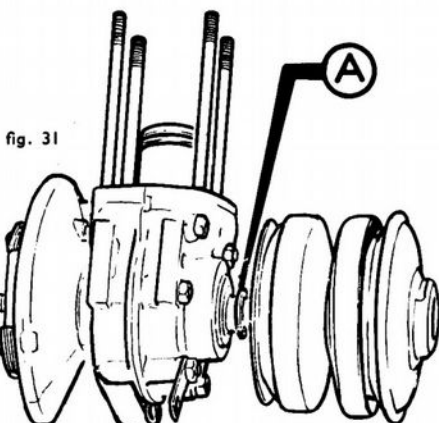


fig. 31

### MISE EN PLACE DE L'ENSEMBLE COUPLEUR-VARIATEUR SUR LE VILEBREQUIN

OUTILLAGE  
Clé de 6 - 14 - Clé 0.84

- Mettre la rondelle d'appui (A).
- Ensuite l'ensemble coupleur embrayage variateur.
- Engager l'écrou et le serrer en immobilisant le boîtier du coupleur avec la clé de 32 amincie (0.84).
- Visser le graisseur.

## REMONTAGE DU VOLANT MAGNÉTIQUE

### OUTILLAGE

Tournevis

- Mettre le stator en place sur le carter.
- Replacer soigneusement sur le carter droit les passe-fils caoutchouc assurant l'étanchéité du volant.
- S'ils sont détériorés, ne pas hésiter à les changer.
- Visser, les 2 vis de fixation, une rondelle plate et une rondelle blocfor sous la tête.
- **Attention.** — Ne pas pincer le fil d'éclairage.
- Remonter le rotor, ne pas le bloquer en vue du calage.

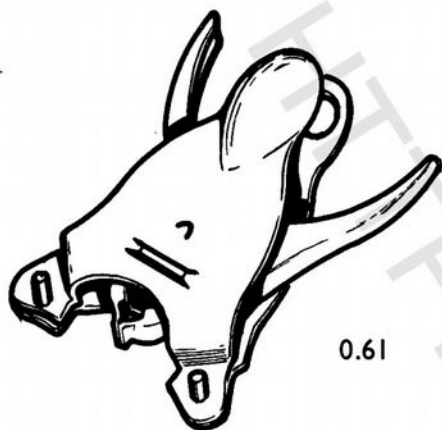


fig. 32

Pince pour démontage et remontage des segments sur piston

## REMONTAGE DU PISTON

### OUTILLAGE

Centrage 0.93 - Outil 0.12 - Pince 0.4

- Avant de procéder à la remise en place des segments (fig. 35), il est indispensable de nettoyer sans les déformer, les gorges du piston. Se servir, pour cela, d'un morceau de segment. Vérifier le jeu à la coupe des segments qui doit être de 3/10 de mm maximum. Pour cela introduire les segments dans le cylindre et contrôler le jeu à l'aide d'une jauge.
  - Nettoyer si nécessaire, les gorges des circlips d'arrêt de l'axe du piston.
  - Engager l'axe de piston sur le piston jusqu'à ce qu'il affleure le bossage intérieur.
  - Tremper la cage à aiguilles dans l'huile légère, puis la placer dans la bielle.
- Présenter le piston sur la bielle, la lettre repère A dirigée vers l'avant du moteur (côté échappement). Engager le centrage spécial 0.93 pour qu'il traverse la cage à aiguilles et vienne se centrer sur l'axe de piston partiellement monté.

## IMPORTANT

**Ce centrage spécial 0.93 (B) est indispensable pour effectuer correctement cette opération.**

- Mettre en place l'outil 0.12 muni de l'embout  $\varnothing 11$  long. 62 et visser pour engager l'axe aux 3/4 de sa course (fig. 33).
- Ensuite retirer le centrage 0.93 et mettre en place un des circlips.
- Pousser l'axe jusqu'à ce qu'il bute sur le premier circlips.
- Retirer l'outil 0.12 et mettre le deuxième circlips (pince 0.4).
- **S'assurer que les circlips sont bien dans les gorges.**

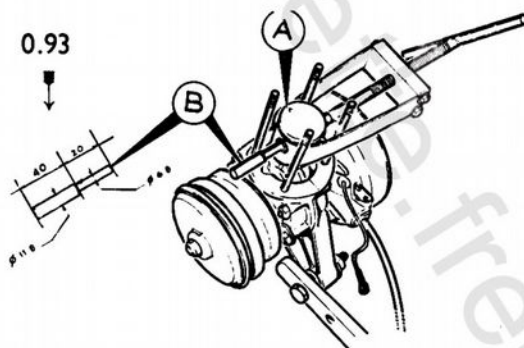


fig. 33



## REMONTAGE DU CYLINDRE

Afin de faciliter cette opération nous vous conseillons la réalisation d'un outil en bois (A) conforme à celui de la figure 35.

- Placer le joint à sec.
- Mettre le piston en appui sur la cale en bois décrite plus haut.

**IMPORTANT :** S'assurer que les fentes des segments sont bien en face des ergots placés dans les gorges.

- Engager le cylindre bien droit **sans frapper**, le chanfrein usiné à la base du cylindre refermera les segments. Retirer la cale en bois et pousser le cylindre à fond.

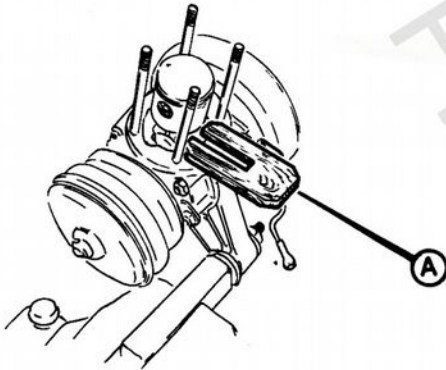


fig. 35

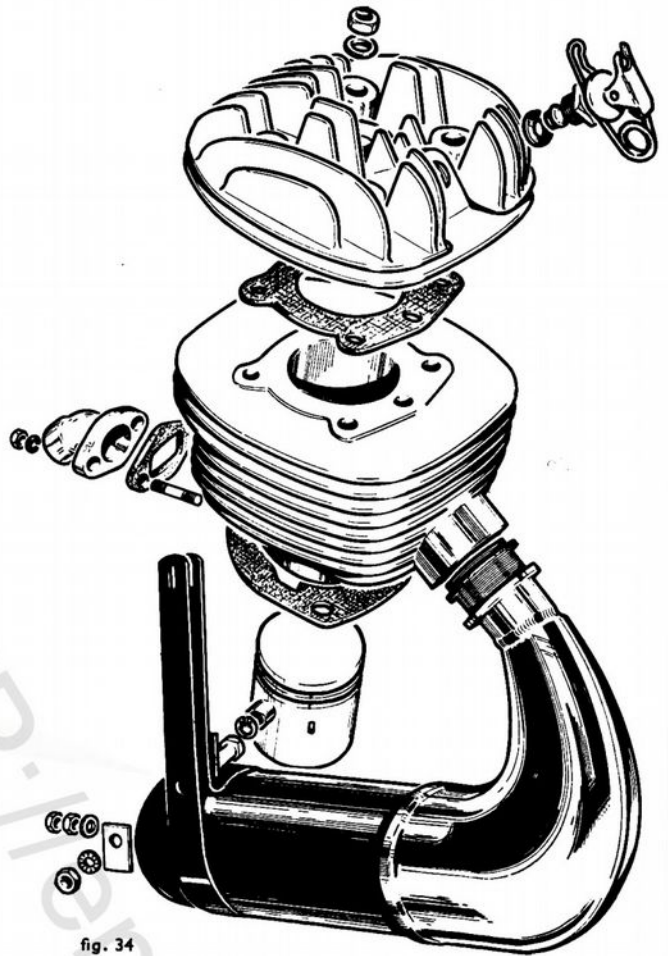


fig. 34

## REMONTAGE DU DÉCOMPRESSEUR

**OUTILLAGE**  
Outil 0.52 - Clé tube de 19

**ATTENTION :** L'étanchéité de la soupape a une grande influence sur le fonctionnement du moteur. Examiner le siège et la soupape avant le remontage. Au

besoin, roder la soupape sur son siège avec de la potée d'émeri très fine, à l'aide de l'outil 0,52.

Après rochage, si la soupape présente un défaut quelconque sur le siège, **ne pas hésiter à la changer.**

- Ne pas oublier le joint en cuivre.
- Serrer énergiquement le corps du décompresseur sur la culasse.
- Engager la soupape dans le corps du décompresseur.
- Mettre en place le ressort.
- Mettre la goupille et riveter l'extrémité (ne pas oublier, car en cas de perte de la goupille, le glissement de la soupape dans le cylindre le détériorerait).

## REMONTAGE DE LA CULASSE

**OUTILLAGE**  
Clé tube de 12

- Mettre en place le joint. Attention à l'orientation, le trou prévu sur le cylindre pour l'évacuation des gaz du décompresseur doit correspondre à celui du joint.
- Placer la culasse orientée avec les mêmes précautions que le joint.
- Placer les brides de suspension du moteur en les orientant vers l'arrière, mettre les rondelles Grower et les écrous qui seront vissés et bloqués en quinconce (clé tube de 12).

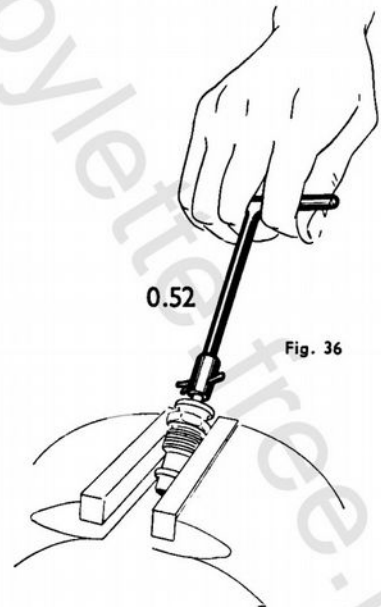


Fig. 36

## REMONTAGE DE LA POULIE RÉCEPTRICE

**OUTILLAGE**  
Outil 0.89 - Tournevis

- Graisser et engager le doigt de verrouillage dans son logement (le cône dirigé vers le centre) en orientant le trou de passage du levier vers la fenêtre.
- Engager le pignon récepteur.
- Pose des rondelles caoutchouc sur les colonnettes.
- Placer la deuxième joue de la poulie en veillant à l'orienter correctement le passage de colonnette avec remboitage se trouve diamétralement opposé au levier de verrouillage.
- Mettre en place le levier ressort de verrouillage, s'assurer de sa mise en place correcte et de son bon fonctionnement.
- Mettre les ressorts sur les colonnettes.
- Poser le cache-ressort.
- Comprimer le tout (voir figure 19 et 20 page 8). Attention au levier de verrouillage.
- En maintenant comprimé mettre les rondelles éventail et visser les 6 vis.
- Visser l'axe du levier de verrouillage.
- Visser le contre-écrou tôle.

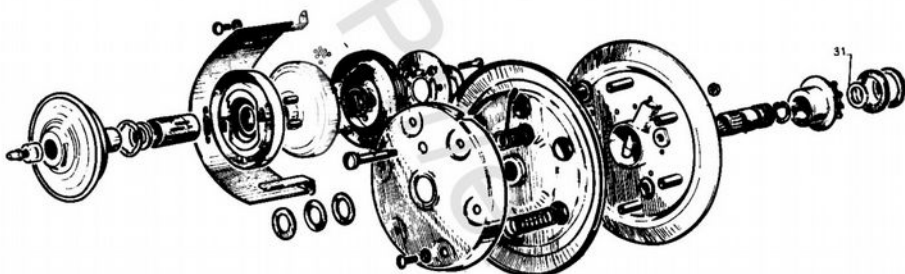


fig. 37

## MISE EN PLACE DE LA POULIE RÉCEPTRICE

**OUTILLAGE**  
Clé de 10

- Graisser les roulements.
- Mettre sur l'axe de pédalier et dans l'ordre :
  - la rondelle d'appui (tout acier)
  - la poulie, graisser
  - la rondelle bi-métal (cuivre contre poulie)
  - la rondelle nylon
  - la rondelle acier élastique
- Ensuite la manivelle et la clavette (ne pas oublier de la mettre dans le sens opposé à celle de la manivelle droite pour assurer l'alignement).

## RÉGLAGE LATÉRAL DE L'AXE DE PÉDALIER

Pour éviter toute usure, le jeu latéral de la poulie doit être de 4 à 6/10 de mm, (rondelle acier élastique non écrasée), **un jeu trop important provoque du bruit.**

En cas de nécessité, déplacer les manivelles droite et gauche jusqu'à obtention du jeu latéral préconisé. Chercher à faire déborder l'axe de la même quantité à chaque manivelle.

Si la course des manivelles était insuffisante pour atteindre ce réglage, contrôler si les rondelles ne présentent pas d'usure anormale. Dans ce cas les remplacer. Bien graisser leurs faces d'appui au remontage.

## DÉMONTAGE DE LA SUSPENSION ARRIÈRE

- Enlever les capotages
  - Desserrer les boulons de fixation du moteur et le faire basculer pour détendre la courroie.
  - Retirer la courroie.
  - Retirer la poulie réceptrice et le pédalier (voir page 8).
  - Enlever la roue arrière.
  - Dégrafer la commande de frein sur la fourche.
  - Dévisser et retirer le contre-écrou de l'axe tube côté droit du cadre.
  - Enlever la rondelle entretoise.
  - Dévisser l'écrou cranté.
  - Enlever la rondelle d'appui.
  - Dévisser et retirer les boulons inférieurs des amortisseurs (clé de 14).
  - Desserrer la pince de l'axe d'articulation (clé de 14) et retirer le boulon.
  - Sortir l'axe de la fourche à l'aide d'un maillet.
- Attention aux deux rondelles entretoises.

## REMONTAGE DE LA SUSPENSION ARRIÈRE

- Présenter la fourche AR, placer entre la fourche et le cadre de part et d'autre les rondelles entretoises.
- Par le côté gauche du cadre introduire l'axe (si nécessaire utiliser un maillet).
- Introduire le boulon de la pince de l'axe d'articulation en tournant l'axe pour trouver sa position.
- Sur l'axe côté droit placer une rondelle.
- Visser l'écrou cranté en éliminant tout jeu latéral.
- Placer une rondelle intercalaire (rondelle mince non crantée).
- Visser le contre-écrou et le bloquer.
- Visser l'écrou sur la vis de la pince d'articulation et le serrer (voir figure 38).
- Remettre en place les boulons de fixation des amortisseurs sur la fourche mettre pour cela **sur la vis de l'amortisseur gauche :**
  - l'amortisseur
  - la patte du pare-chaîne
  - une rondelle éventail
  - un écrou

### sur le boulon de l'amortisseur droit :

- l'amortisseur
- une rondelle éventail
- un écrou (clé de 14)
- Fixer la commande de frein arrière sur la fourche.
- Remettre la roue, la centrer et la bloquer.
- Brancher la commande de frein arrière.

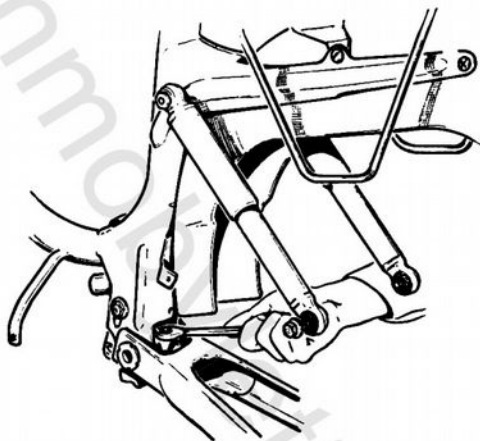


fig. 38

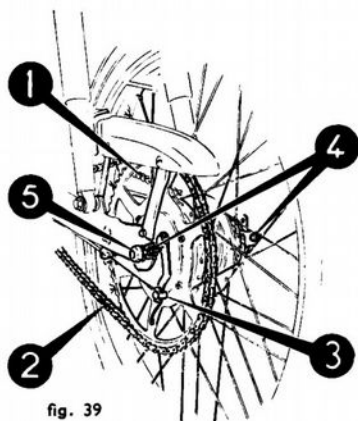


fig. 39

## RÉGLAGE DE LA TENSION DE CHAÎNE MOTRICE

- Desserrer les deux écrous d'axe.
- Visser les écrous des deux tendeurs (4) d'un même nombre de tours pour chacun d'eux jusqu'à ce que la chaîne (2) soit tendue, **ne pas exagérer, la roue doit tourner librement.** Bloquer les écrous d'axe (5), ensuite les écrous des tendeurs (4).



## DESCRIPTION

## OUTILLAGE

Tournevis

Carburateur Gurtner cuve à droite - Type D. 12 D - Passage 12 - Réglage 564 - Gicleur 220 à cuve de décantation.

Le carburateur est réglé au départ d'usine, seul peut être modifié le **réglage du ralenti**.

Ce réglage est important, il permet de maintenir le moteur en marche pendant l'arrêt du véhicule, de façon à repartir facilement sur simple manœuvre de la poignée des gaz.

Le réglage se fait moteur chaud à l'aide de la vis située sur le côté gauche du carburateur. (Cette vis est accessible par un trou ménagé dans le capotage gauche.)

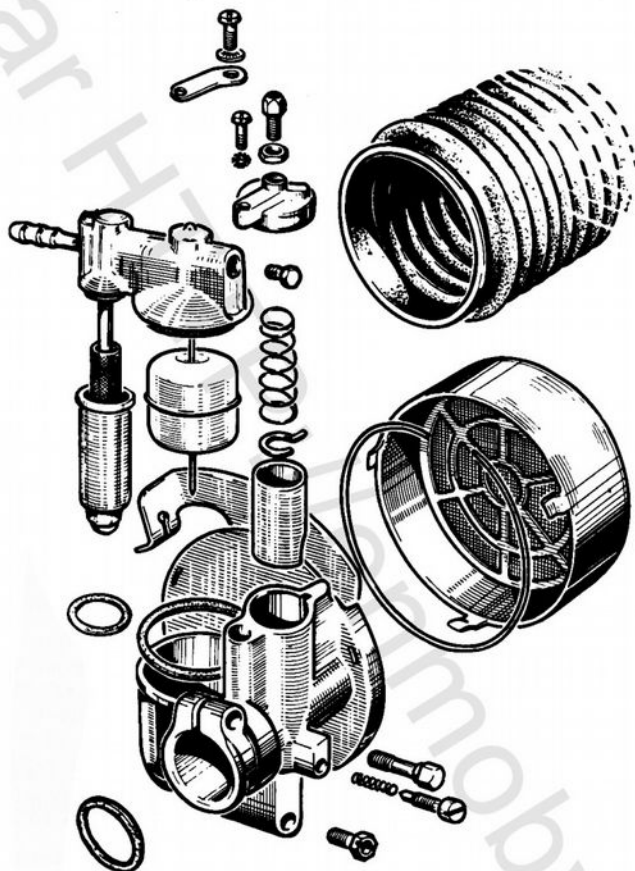


fig. 44

## Réglage :

- Mettre la poignée des gaz en position « fermée ».
- visser à fond la vis de réglage,
- dévisser lentement cette vis de façon à abaisser le plus possible le régime du moteur, la roue arrière bloquée au frein,
- quand le régime est suffisamment bas, mettre le véhicule sur ses roues, monter en selle, le moteur ne doit pas caler et l'on ne doit pas avoir de peine à retenir la machine qui peut **manifester** une légère tendance à partir.

Pour démonter le filtre à air, retirer le jonc et tirer la cartouche dans l'axe du carburateur. Au remontage, veiller à ce que sa base porte bien à plat sur le carburateur.

**Attention** : la prise d'air du carburateur se fait sous la selle par l'intermédiaire des tubes de cadre et de selle. Veiller à ce que l'orifice de ce tube soit toujours dégagé et **que le dessus de selle en charge** ne vienne pas obstruer le passage d'air.

## LE COUPLEUR

Cet embrayage automatique ne nécessite aucun entretien. Toutefois, il est bon de connaître ses principales caractéristiques.

1° Il ne débraye jamais entièrement et le cyclomoteur manifeste de ce fait une légère tendance à partir. Cette tendance est d'autant plus faible que le ralenti du moteur est bas, de plus, elle s'atténue à l'usage.

2° En aucun cas, le bruit que peut faire l'embrayage (léger sifflement produit par le brassage de la poudre) n'est un signe de détérioration.

3° Cet embrayage très progressif permet le glissement jusqu'à environ 25 km/h. Il est donc normal que cette vitesse soit acquise avant que le glissement cesse. Par contre, au ralentissement, le glissement tarde à apparaître, il ne se produit qu'à environ 15 à 20 km/h en côte.

### Difficultés de mise en marche :

#### 1) Le moteur ne part pas (froid ou chaud).

Causes	Défectuosités	Remèdes
Pas d'allumage ou mauvais allumage.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Bougie encrassée ou court-circuit, étincelle à l'intérieur.</li> <li>2) Linguet du rupteur n'ouvre pas, talon cassé ou usé.</li> <li>3) Le rupteur reste constamment ouvert, linguet grippé sur l'axe.</li> <li>4) Bobine d'allumage défectueuse, faible ou claquée.</li> <li>5) Circuit primaire à la masse.</li> <li>6) Condensateur à la masse ou détérioré.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Monter une bougie propre.</li> <li>2) Changer le linguet.</li> <li>3) Démontez et dégripper l'axe à la toile émeri très fine. Remonter à l'huile graphitée. Pas d'excès pouvant encrasser les contacts.</li> <li>4) Contrôler et changer.</li> <li>5) S'assurer qu'un copeau ou une paille métallique n'est pas collé sur le ressort du linguet ou sur le fil reliant la bobine du rupteur au condensateur.</li> <li>6) Le changer.</li> </ol>
L'essence n'arrive pas régulièrement au carburateur et au gicleur.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Tuyau obstrué.</li> <li>2) Filtre du robinet d'essence ou du carburateur encrassé.</li> <li>3) Trou d'air du bouchon de réservoir obstrué.</li> <li>4) Gicleur bouché.</li> </ol>	<p>Vérifier et nettoyer s'il y a lieu.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4) Déboucher au jet d'air ou avec une pompe à pneus.</li> </ol>
L'essence arrive bien mais les départs à froid sont difficiles.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Ralenti mal réglé.</li> <li>2) Prise d'air additionnelle.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Vérifier et régler le ralenti (voir page 18).</li> <li>2) Vérifier le serrage de la pipe d'admission sur le cylindre, vérifier le serrage du carburateur sur la pipe. S'assurer que le pointeau ferme bien, sinon le nettoyer.</li> </ol>
Arrivée d'essence trop importante, le moteur se noie.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Le pointeau reste coincé et ne ferme plus.</li> <li>2) Le flotteur est percé.</li> </ol>	

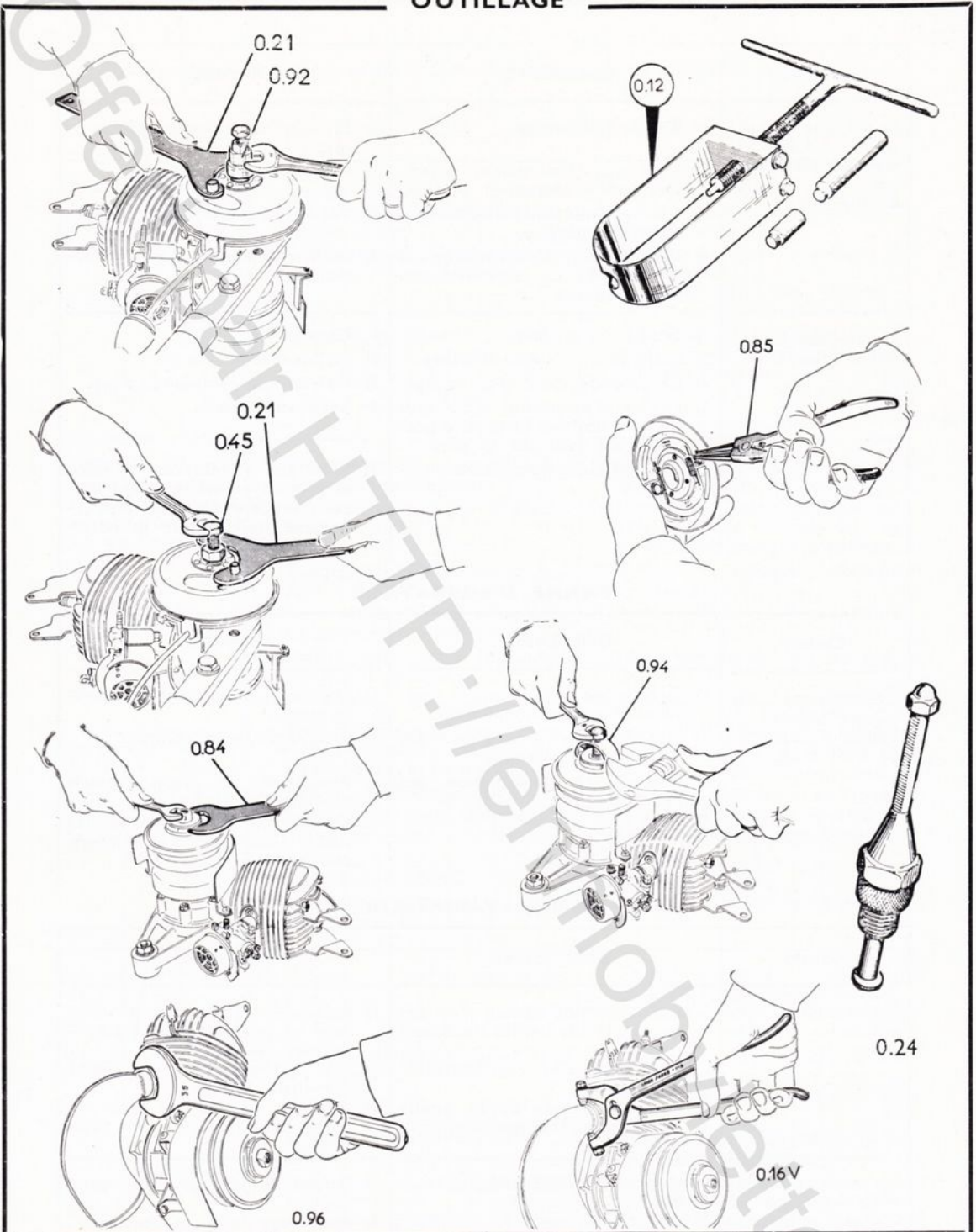
## CONSEILS DE DÉPANNAGE

### 2) Le moteur part bien, mais le fonctionnement sur route est irrégulier.

Causes	Défauts	Remèdes
Allumage irrégulier quand on pousse le moteur.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Bougie trop chaude, fait auto-allumage ou bougie encrassée (point chaud).</li> <li>2) Condensateur défectueux (retour au carburateur).</li> <li>3) Début de grippage du rupteur.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Monter une bougie plus froide ou la nettoyer ou la changer (bougie usagée).</li> <li>2) Vérifier son fonctionnement à chaud. Isolement défectueux; éventuellement changer le condensateur</li> <li>3) Démonter et dégripper à la toile émeri très fine; remonter à l'huile graphitée. Pas d'excès pouvant encrasser les contacts.</li> </ol>
Difficultés de mise en route avec phare allumé. Sur route, ratés lorsqu'on allume l'éclairage.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Volant dérégulé, contacts n'ouvrant plus aux repères.</li> <li>2) Contacts usés. Trop d'écartement.</li> <li>3) Bougie usée, électrodes encrassées.</li> <li>4) Contacts encrassés (résistance de contacts trop forte).</li> <li>5) Volant désaimanté (puissance électrique affaiblie).</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Refaire le réglage (voir paragraphe réglage de l'avance).</li> <li>2) Diminuer le talon du linguet et retoucher les contacts ou, de préférence, changer le rupteur.</li> <li>3) Nettoyer ou changer la bougie si nécessaire.</li> <li>4) Nettoyer avec une lime spéciale</li> <li>5) Faire réaimanter par un spécialiste.</li> </ol>
Fonctionnement correct du moteur à moyen régime mais s'effondre lorsqu'on pousse le moteur à plein régime.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Arrivée d'essence insuffisante, filtre de robinet ou de carburateur obstrué en partie.</li> <li>2) Bobine d'allumage faible.</li> <li>3) Fuites aux joints d'étanchéité du vilebrequin.</li> <li>4) Filtre à air encrassé.</li> <li>5) Volet d'air obstruant partiellement l'arrivée d'air.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Vérifier le débit du robinet (1 litre en 5 min.). Vérifier le débit du carburateur.</li> <li>2) Vérifier et changer.</li> <li>3) Prise d'air additionnelle. Vérifier. Refaire les joints si nécessaire.</li> <li>4) Le nettoyer.</li> <li>5) Détendre la commande du volet d'air.</li> </ol>
Le moteur manque de puissance.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Cylindre et piston usés anormalement.</li> <li>2) Segments du piston collés dans les gorges.</li> <li>3) Segments « avachis », joint de culasse non étanche.</li> <li>4) Segments usés, jeu à la coupe trop important. Le segment étant dans le cylindre, le jeu à la coupe ne doit pas dépasser 3/10 mm.</li> <li>5) Un ou plusieurs segments cassés.</li> <li>6) La courroie patine.</li> <li>7) Volant mal calé (manque d'avance).</li> <li>8) Carburateur dérégulé.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Vérifier et changer le piston et le cylindre. (Le cylindre chromé dur sur aluminium ne se réalèse pas).</li> <li>2) Décalaminer soigneusement les gorges. Les segments doivent être libres. Ne pas abîmer les gorges.</li> <li>3) Remplacer les segments ainsi que le joint de culasse.</li> <li>4) Pour vérifier ce jeu, sortir avec précautions le segment et l'introduire dans le cylindre. Remplacer les segments si nécessaire.</li> <li>5) Vérifier l'état du piston et du cylindre et remplacer les segments. Attention aux débris possible dans la chambre des volants.</li> <li>6) Retendre la courroie.</li> <li>7) Refaire le calage (voir page 17).</li> <li>8) Vérifier si le boisseau dégage bien la chambre d'émulsion sinon régler la commande souple.</li> </ol>



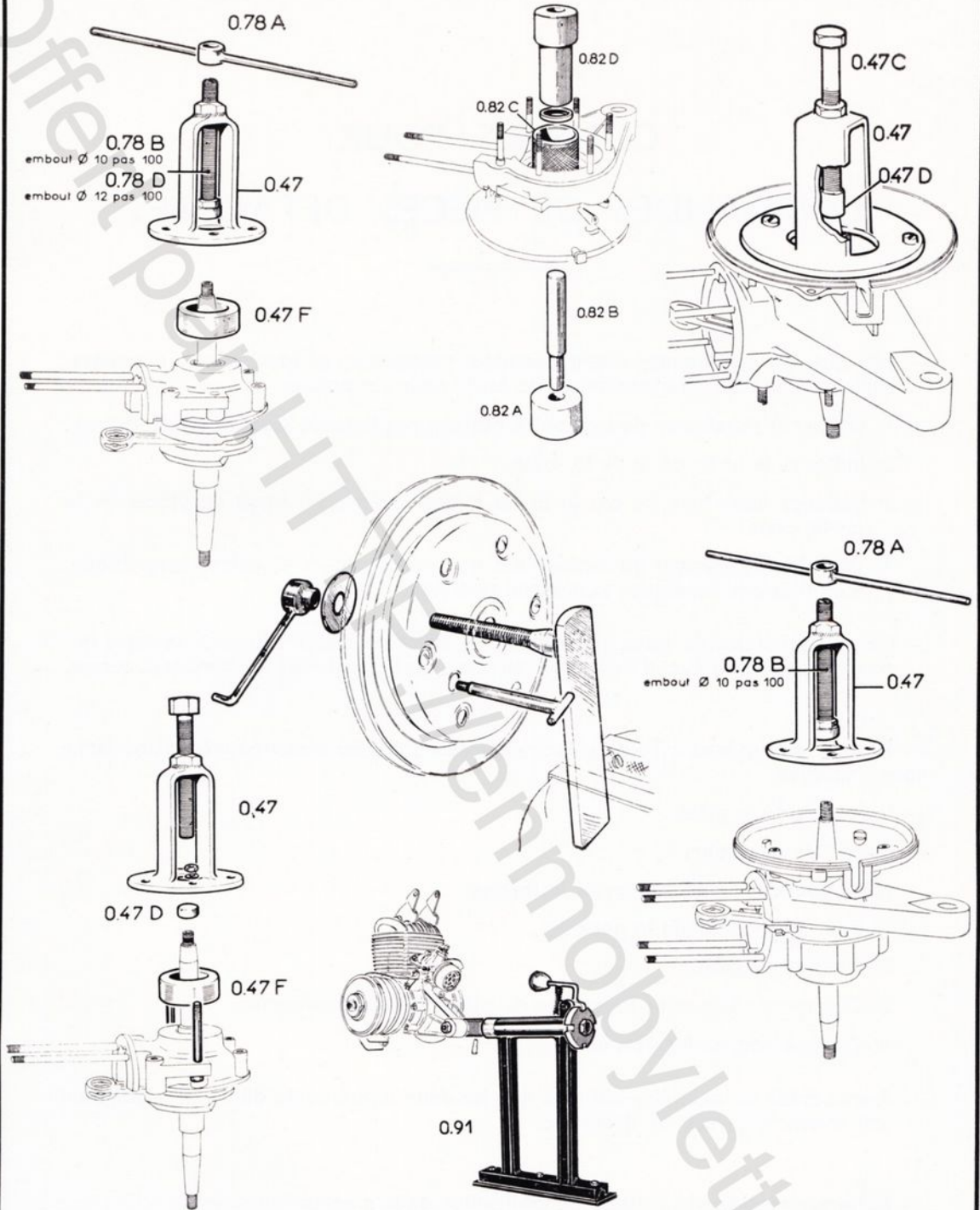
## OUTILLAGE



0.21  
0.92  
0.45  
0.12  
0.85  
0.84  
0.94  
0.96  
0.16 V  
0.24

Levier de maintien pour démontage du volant.  
Outil pour le déblocage de l'écrou du rotor de volant.  
Arrache-volant.  
Outil avec embouts pour montage et démontage de l'axe de piston.  
Pince inversée pour circlips extérieur.  
Clé plate de 32 pour immobilisation du coupleur.  
Extracteur pour coupleur avec noyau non fileté.  
Clé plate de 35 pour écrou six pans d'échappement  
Pince « Dogue » à ergots pour écrous crantés.  
Fausse bougie pour calage des volants.

# OUTILLAGE



- |  |  |
|--|--|
| <p>0.78 A<br/>0.78 B<br/>0.78 D<br/>0.47<br/>0.47 F<br/>0.47 D<br/>0.82 A<br/>0.82 B<br/>0.82 C<br/>0.82 D<br/>0.91<br/>0.89</p> | <p>Ecrou à broche<br/>Vis pour mise en place du vilebrequin dans les carters diam 10 pas 100.<br/>Vis pour mise en place du vilebrequin dans les carters diam. 12 pas 100.<br/>Outil avec embouts (pour mise en place et extraction du vilebrequin).<br/>Entretoise<br/>Embout<br/>Semelle<br/>Guide<br/>Guide de joint<br/>Chasse<br/>Support moteur<br/>Outil complet p<sup>r</sup> montage et démontage de la poulie réceptrice variable.</p> |
|--|--|



## CONSEILS POUR COMMANDES DE PIÈCES DÉTACHÉES

---

- Afin que vos commandes soient exécutées rapidement et sans risques d'erreurs, elles doivent nous être transmises de façon claire et précise.
  - 1° Utiliser à l'exclusion de tout autre papier, nos bons de Commande Spéciaux.
  - 2° Indiquez le n° de série de la pièce.
  - 3° Indiquez dans tous les cas le n° du moteur même s'il s'agit de pièces de la partie cycle.
  - 4° Pour les accessoires du moteur tels que carburateurs et volant magnétique, n'oubliez pas d'indiquer la marque et le type.
- Ces renseignements nous permettent de rectifier éventuellement certains n° récéments modifiés et d'éviter une correspondance qui vous fait perdre du temps.
  
- **Retour des pièces** : Toute pièce retournée doit être accompagnée d'une lettre nous indiquant :
  - La nature de la pièce.
  - L'objet de ce retour.
  - Nous pouvons en effet recevoir les pièces :
    - 1° Pour application de la garantie.
    - 2° Pour réparation.
    - 3° Comme modèle pour fourniture de pièces neuves conformes.
    - 4° Comme non conformes, etc...
- Aucun crédit ne peut être fait sans que les deux numéros du débit correspondant soit mentionnés sur la demande.
  
- **Echange standard** : Evitez l'immobilisation de la machine du client en le laissant rouler pendant que vous nous demandez le moteur d'échange en ayant soin de nous indiquer :
  - Le n° du moteur à remplacer.
- A réception du moteur neuf vous nous retournez l'usagé.
  
- En observant ces quelques recommandations, vos relations avec notre Service de pièces détachées se trouveront améliorées.  
Vous aurez satisfaction dans les meilleurs délais suivant l'exactitude de vos désirs.





Offert par [HTTP://lenmobyette.free.fr](http://lenmobyette.free.fr)