



NOTICE TECHNIQUE

**DES VEHICULES AVEC ET SANS
VARIATEUR DE VITESSE**

CYCLES PEUGEOT

service apres vente

EDITION 1966

NOTICE DE DÉMONTAGE DES CYCLOMOTEURS

avec embrayage diam. 120 automatique à disque

- *à variateur de vitesse automatique*
- *sans variateur*

CYCLES PEUGEOT

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 10.500.000 F

BEAULIEU - VALENTIGNEY - 25

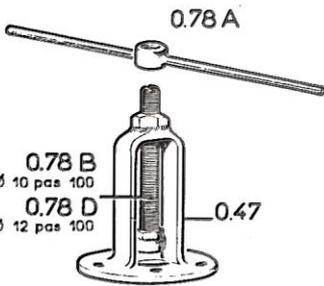
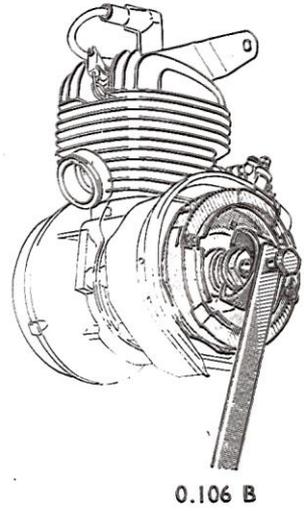
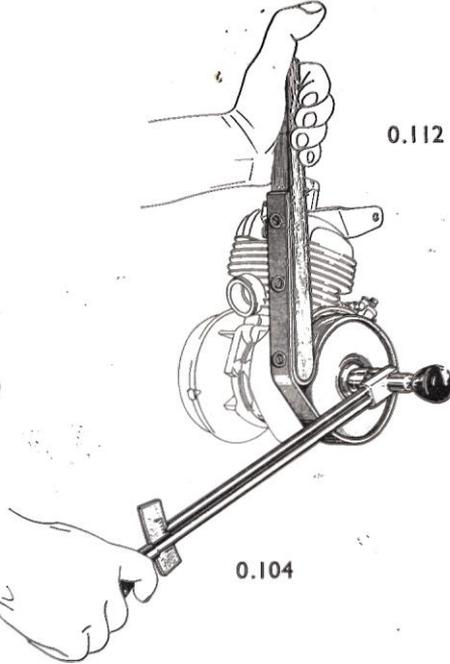
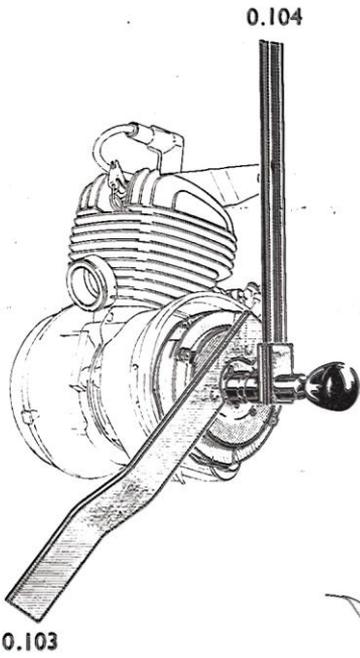
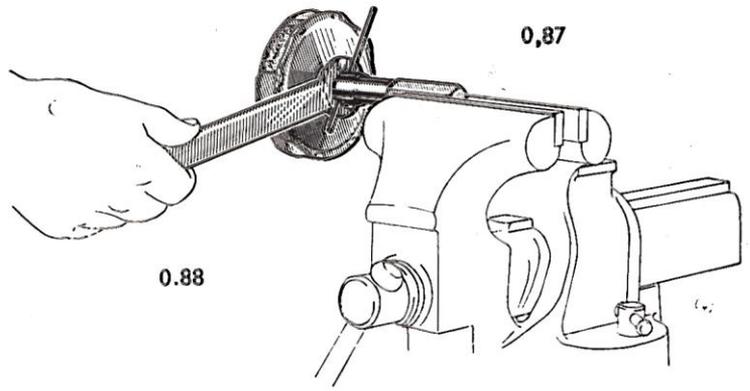
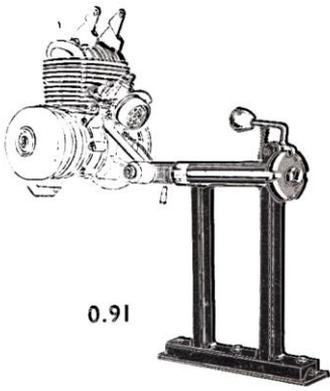
TÉLÉPHONE : (81)-92.20.79 MONTBÉLIARD
TÉLÉGRAPHE CYCLES VALENTIGNEY

SOMMAIRE

CARACTÉRISTIQUES	5
CARBURATEUR	20
COURROIE - Réglage de tension.....	19
EMBRAYAGE AUTOMATIQUE A DISQUE \varnothing 120	5
EMBRAYAGE AUTOMATIQUE A DISQUE \varnothing 120 ET VARIATEUR.....	6
— Démontage	9-10
— Remontage	13-14
— Réglage	15
FOURCHE AVANT	20
MOTEUR	
— Démontage	7-8-11
— Remontage	12-13-16-17-18
OUTILLAGE	3-4
POULIE RÉCEPTRICE	18-19
VOLANT MAGNÉTIQUE	
— Démontage	8
— Remontage	16
— Calage.....	17

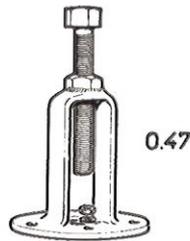
OUTILLAGE

0.12	Outil avec embouts pour montage et démontage de l'axe de piston.
0.12 I	Embout.
0.12 F	Embout.
0.24	Fausse bougie.
0.47	Outil avec embout (pour mise en place et extraction du vilebrequin.)
0.47 D	Embout.
0.47 F	Entretoise.
0.78 A	Ecrou à broche.
0.78 B	Vis pour mise en place du vilebrequin dans les carters (diam. 10 pas 100).
0.78 D	Vis pour mise en place du vilebrequin dans les carters (diam. 12 pas 100).
0.87	Outil d'immobilisation du canon de poulie.
0.88	Clé à ergot.
0.91	Support moteur.
0.103	Clé d'immobilisation du plateau d'appui.
0.104	Clé dynamométrique.
0.106 B	Extracteur de noix conique.
0.112	Sangle d'immobilisation.
0.114	Outil de tension de courroie (voir dessin page 19).

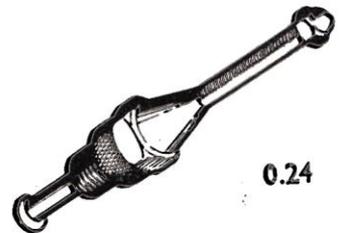
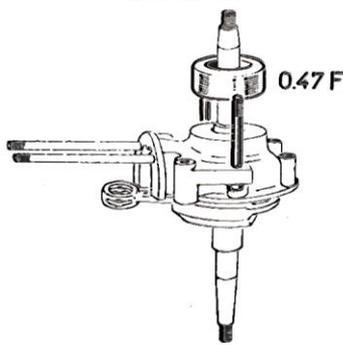
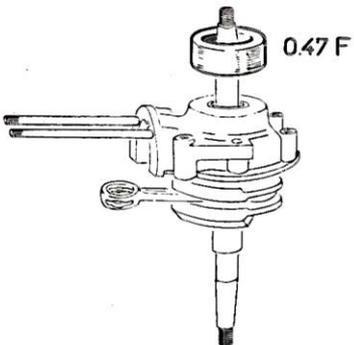
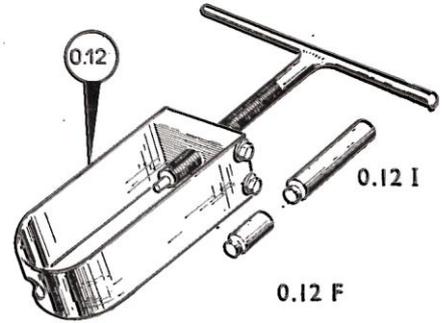


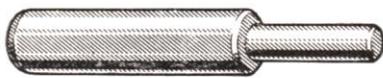
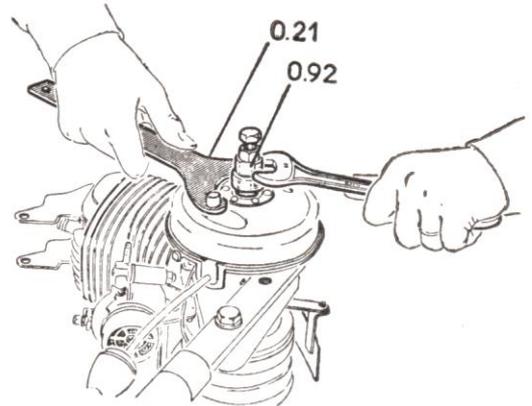
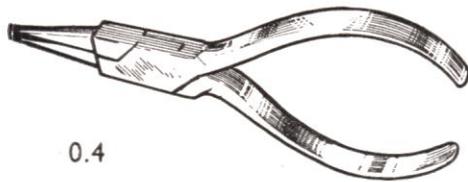
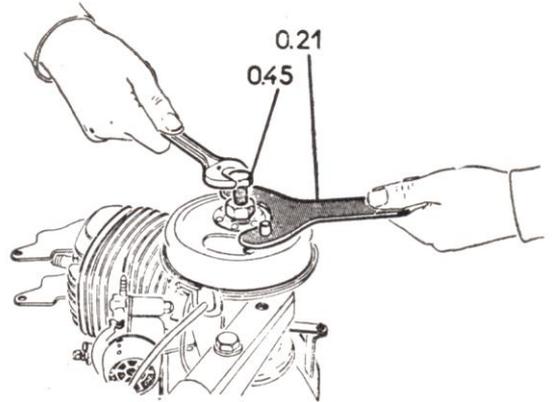
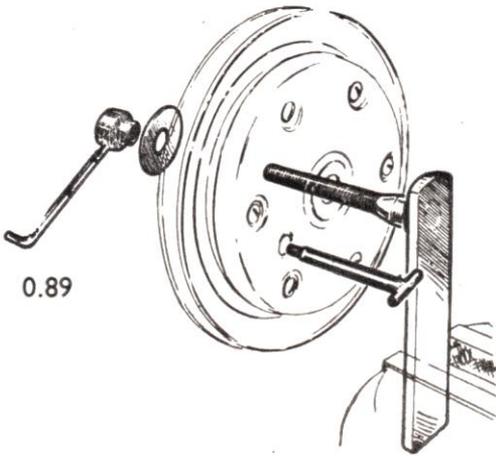
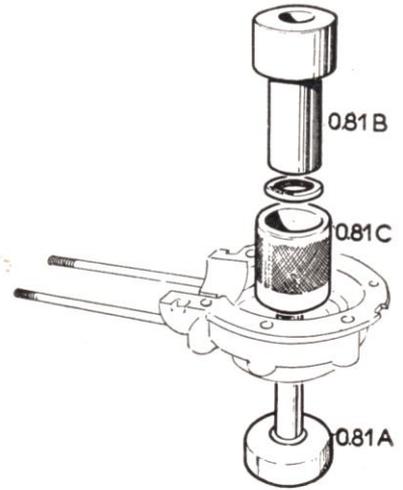
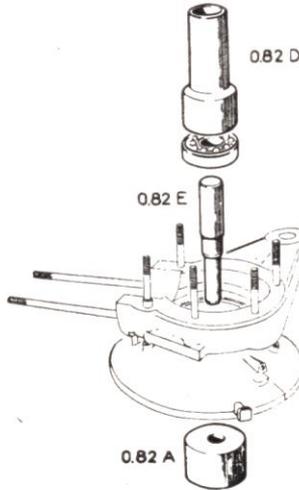
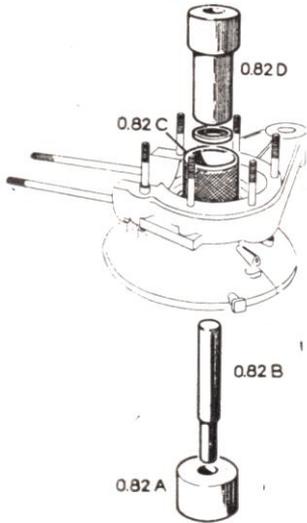
0.78 B
emboul \varnothing 10 pas 100

0.78 D
emboul \varnothing 12 pas 100



0.47 D





0.93

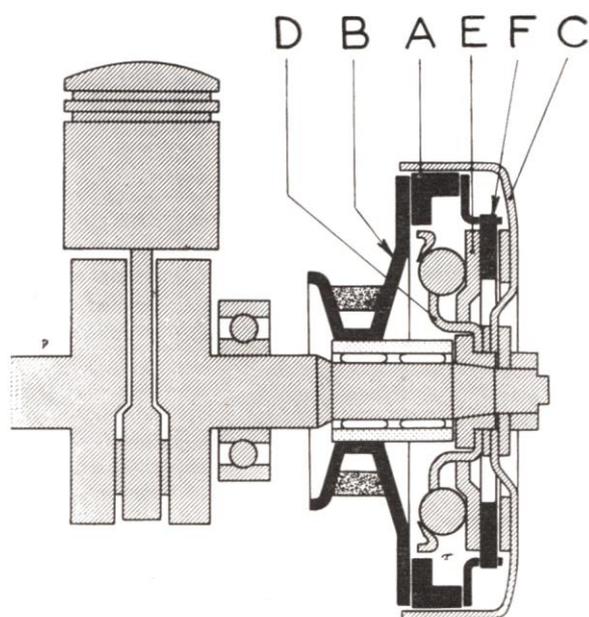
- | | |
|--------|---|
| 0.4 | Pince pour circlips d'axe de piston. |
| 0.21 | Levier de maintien pour le démontage du volant. |
| 0.45 | Arrache-volant. |
| 0.81 A | Guide |
| 0.81 B | Chasse |
| 0.81 C | Guide |
| 0.81 C | Guide |
| 0.82 A | Semelle |
| 0.82 B | Guide |
| 0.82 C | Guide de joint |
| 0.82 D | Chasse |
| 0.82 E | Guide |
| 0.89 | Outil pour le montage et démontage de la poulie réceptrice. |
| 0.92 | Outil pour le blocage de l'écrou du rotor de volant. |
| 0.93 | Centrage axe de piston. |
- } Pour montage joint et roulement dans le carter gauche.
- } Pour montage joint et roulement dans le carter droit.

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

- Moteur 2 temps avec précompression dans le carter.
- Alésage-course : 40×39 mm.
- Cylindrée : 49 cm³.
- Taux de compression : 7,4 à 1.
- Allumage : par volant magnétique.
- Avance à l'allumage : 2,5 mm.
- Transmission primaire : par courroie trapézoïdale.
- Consommation : 1,800 litres aux 100 km.
- Capacité du réservoir :

}	avant : 3,7 l.
	arrière : 3,2 l.
- Bougie : Pour petits parcours et démarrages fréquents : MARCHAL 35-36 D.
Sur route : MARCHAL 35.
Pour parcours longs ou montagneux : MARCHAL 34 S.

EMBRAYAGE AUTOMATIQUE A DISQUE DIAM. 120



DESCRIPTION

Le système d'embrayage se compose de deux éléments principaux :

1) L'embrayage de départ :

Constitué par 2 mâchoires de lancement (A) solidaires de la poulie motrice (B).

Sous l'effet de la force centrifuge, ces mâchoires entraînent un tambour (C) solidaire du vilebrequin.

2) L'embrayage automatique à disque :

Constitué d'un tambour plateau d'appui (D) supportant 6 billes, d'un flasque d'embrayage (E), d'un disque d'embrayage (F).

Le disque d'embrayage (F) est cranté pour être rendu solidaire de la poulie motrice (B).

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 à l'embrayage de départ par l'intermédiaire de la petite poulie qu'entraîne la courroie.

Lorsque la vitesse atteint 8 km/heure environ, l'embrayage de départ entre en fonction et entraîne le moteur assurant son lancement.

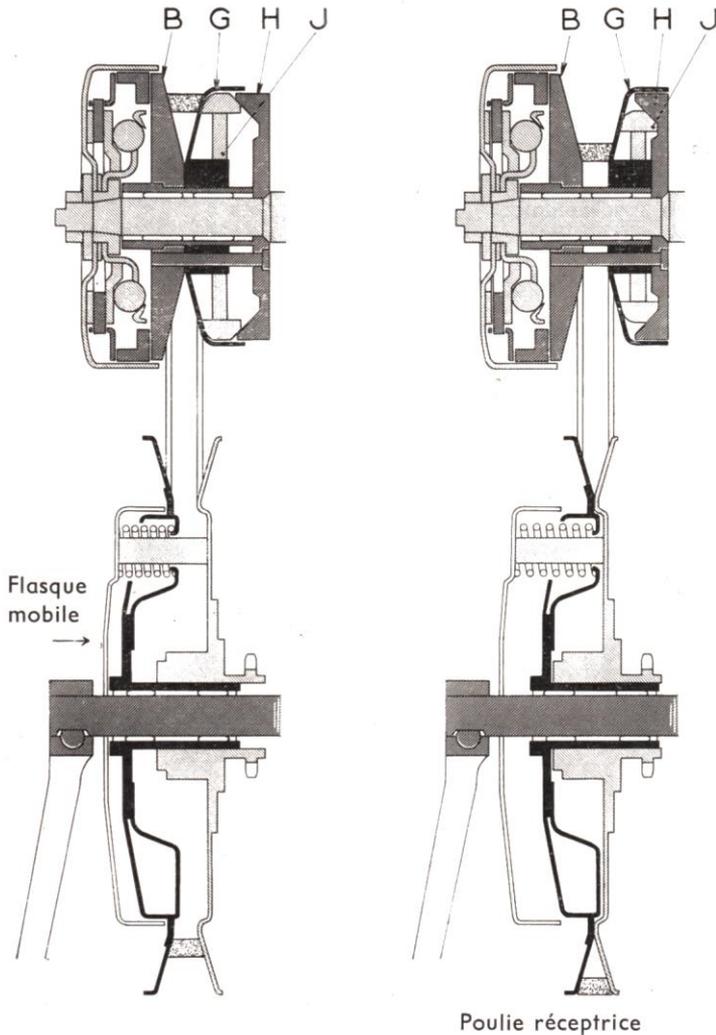
Lorsque le moteur tourne, l'action sur la poignée des gaz augmente le régime du moteur. Sous l'action de la force centrifuge, les billes tendent à s'éloigner de l'axe. Prenant appui sur le tambour (D), elles créent une force axiale qui appuie le flasque d'embrayage (E) sur le disque d'embrayage (F), lequel vient en contact avec le tambour (C).

Le disque d'embrayage ainsi rendu solidaire du flasque et du tambour, entraîne la poulie par sa partie crantée et transmet le mouvement du moteur à la roue arrière par la courroie et la chaîne motrice.

EMBRAYAGE AUTOMATIQUE A DISQUE ET VARIATEUR DE VITESSE

Grande Vitesse

Petite Vitesse



DESCRIPTION

Est composé de deux éléments principaux :

1) La poulie motrice :

Elle est constituée du flasque fixe (B), portant les mâchoires de lancement, et par le flasque mobile (G), se déplaçant latéralement.

Entre le flasque mobile (G) et le plateau intérieur (H) se trouve un système à masselottes qui, sous l'effet de la force centrifuge, fait 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 de la poulie réceptrice.

Quand le régime augmente, l'action de la force centrifuge se fait sentir et les masselottes (J), contenues dans la poulie motrice prenant appui sur le plateau intérieur (H), repoussent le flasque mobile (G), vers le flasque fixe (B), obligeant la courroie à monter à la périphérie de la poulie motrice.

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, c'est 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.

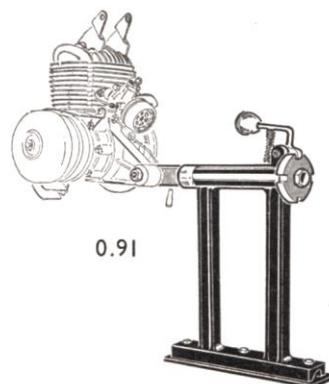
DÉMONTAGE DU MOTEUR

SUPPORT MOTEUR

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

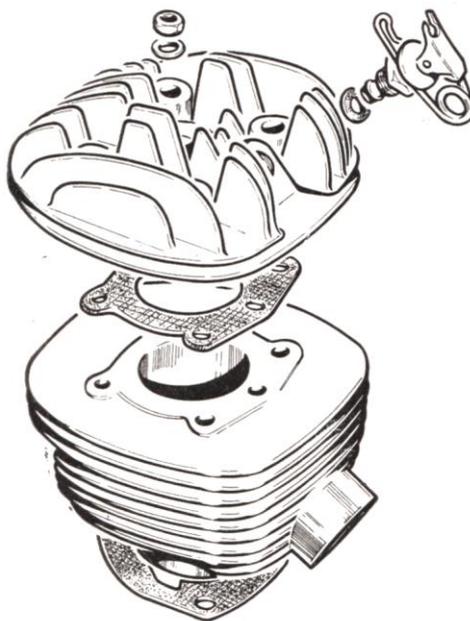
Le moteur étant fixé sur un axe pivotant verrouillable dans quatre positions, on obtient ainsi une accessibilité parfaite de tous les organes.

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



DÉMONTAGE DE LA CULASSE ET DU CYLINDRE

- 1) Dévisser les 4 écrous fixant la culasse en procédant en quinconce pour éviter toute déformation (clé tube de 11). 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.

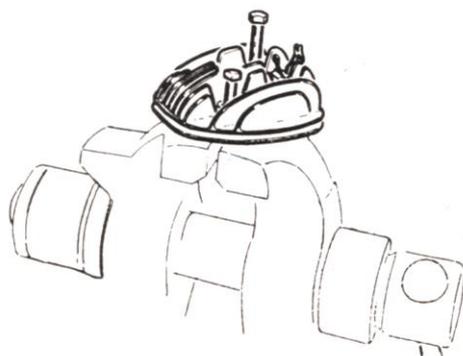


DÉMONTAGE DE LA SOUPAPE DE DÉCOMPRESSEUR

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

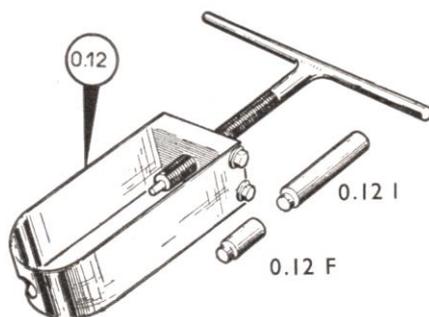
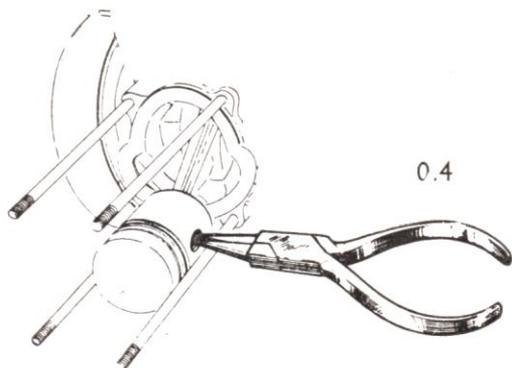
DÉMONTAGE DU CORPS DU DÉCOMPRESSEUR

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

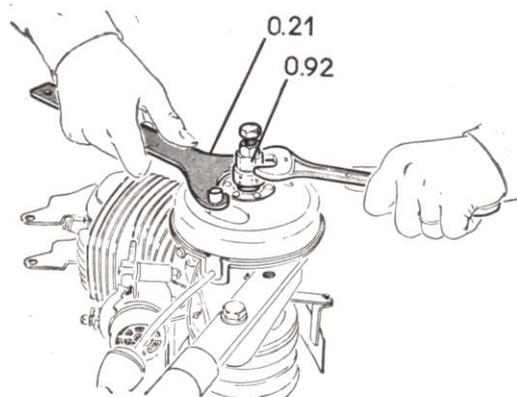


DÉMONTAGE DU PISTON

- 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, muni de l'embout 0.12 I ($\varnothing = 11$, long. 62).
- Attention à la cage à aiguilles.



DÉMONTAGE DU VOLANT MAGNÉTIQUE

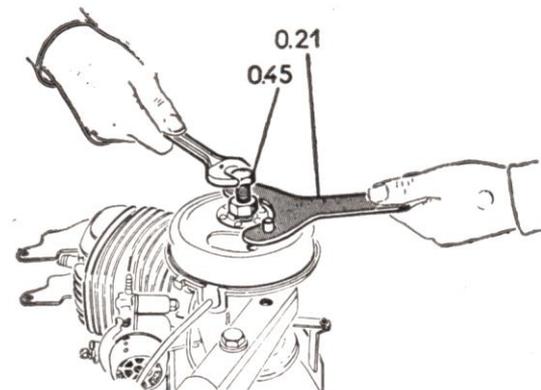


Démontage du rotor

- Enlever le cache-rotor.
- 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, ou à l'aide de la sangle 0.112.

Extraction du rotor

- Dévisser sans la retirer la vis de poussée de l'arrache-rotor 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-rotor jusqu'au décollement du rotor, (clé de 17).

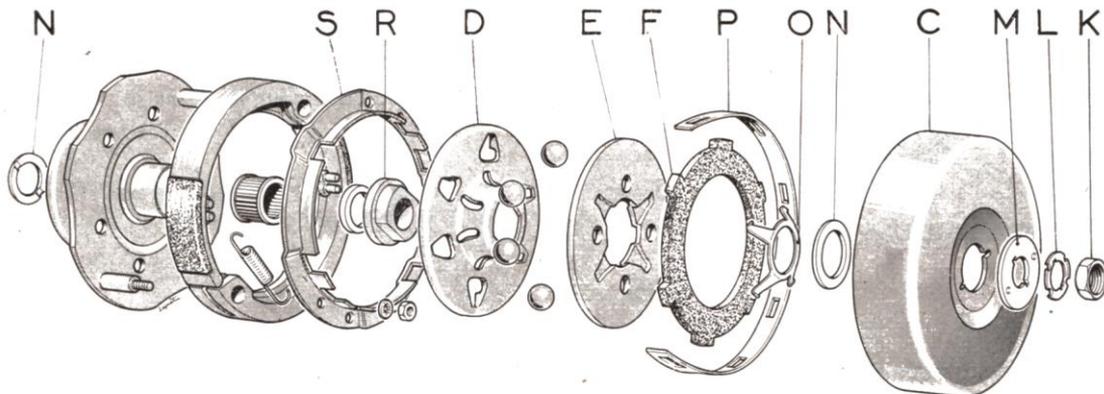


Démontage du stator

- 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 DE L'EMBRAYAGE A DISQUE

Equipé ou non de variateur de vitesse



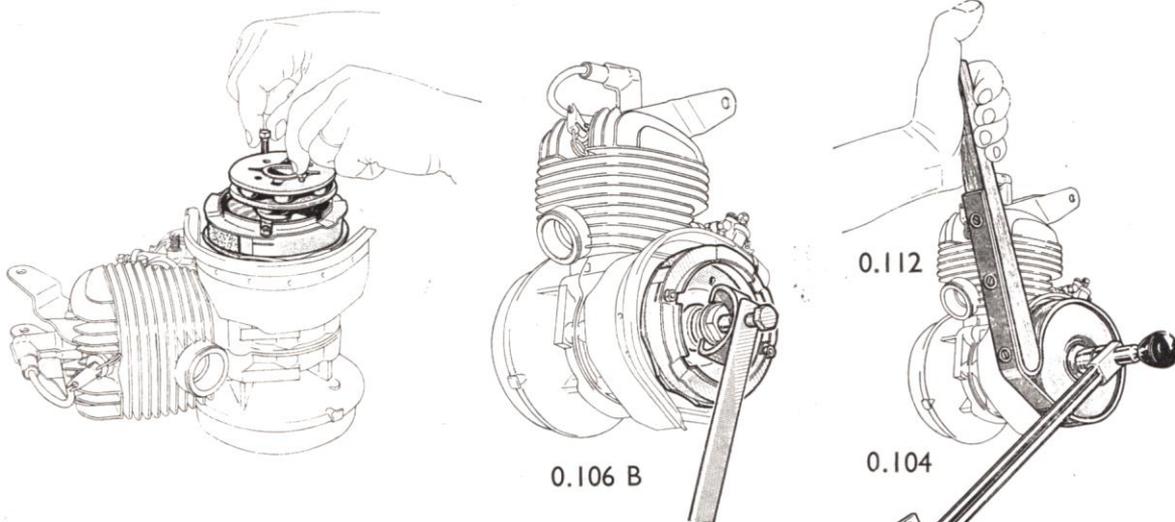
- Retirer le graisseur à bille situé en bout d'arbre.
- Rabattre la rondelle frein d'écrou.
- Desserrer l'écrou (filetage à droite) avec une clé à tube ou dynamométrique en immobilisant le tambour avec la sangle 0.112 (voir figure).
- Retirer dans l'ordre :
 - l'écrou (K)
 - le frein d'écrou (L)
 - la rondelle (M)
 - le tambour extérieur (C)
 - la rondelle de réglage (N)
 - le ressort (O)
 - le disque d'embrayage (F) et son ressort de maintien (P).

Prendre soin de repérer la face extérieure du disque afin de ne pas l'inverser au remontage.

- Retirer ensemble, le flasque d'embrayage (E), le tambour d'appui des billes (D) et les billes. Pour retirer cet ensemble d'un seul bloc et afin d'éviter que les billes ne s'échappent, introduire 2 vis $\varnothing 4$ pas 70, longueur = 15 mm, dans les trous ($\varnothing 5$ mm) du flasque (E), les visser dans le tambour d'appui des billes (D) (voir figure).

Extraire la noix à emmanchement conique (R) du vilebrequin.

Utiliser, à cet effet, un arrache-moyeu à griffes 0.106 B (voir figure).



DÉMONTAGE DES MÂCHOIRES D'EMBRAYAGE

L'ensemble poulie motrice étant placé sur l'établi, son axe vertical :

- Dévisser les écrous de fixation coupelle, sortir les rondelles éventail, enlever la coupelle.
- Décrocher les ressorts de mâchoires côté tenons en repérant l'accrochage du ressort (1^{er} ou 2^e tenon).
- Dégager les mâchoires.



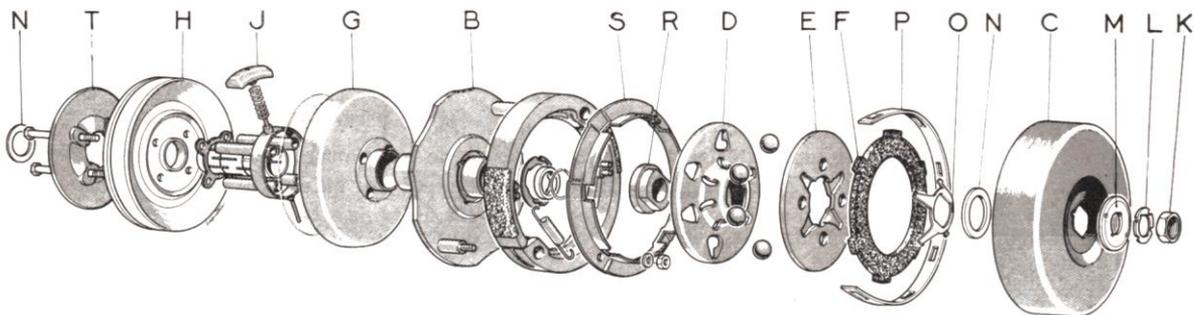
EXTRACTION DES DOUILLES A AIGUILLES

(Embrayage sans variateur)

- Les douilles à aiguilles sont emmanchées à froid dans la poulie, utiliser pour les extraire une chasse appropriée (ne pas chauffer).

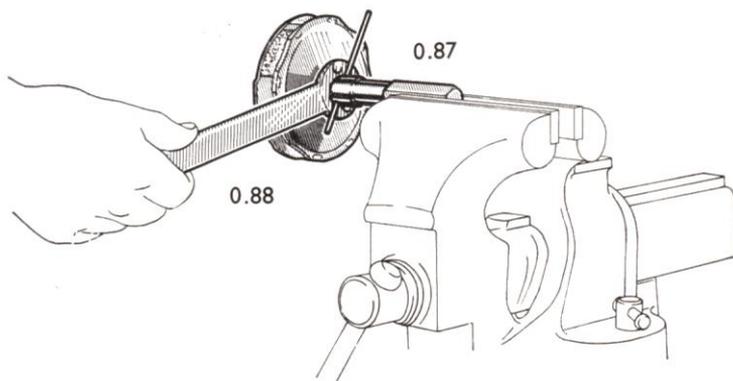
DÉMONTAGE DU VARIATEUR

- Rabattre les freins des 4 vis de fixation.
- Dévisser les 4 vis (clé de 8) et les retirer.
- Enlever le raidisseur (T).
- Retirer le déflecteur en nylon (H), les masselottes avec support (J).
- Retirer les 4 colonnettes.
- Retirer le flasque mobile (G).
- Retirer la cage à aiguilles.



DÉMONTAGE DU CANON DE POULIE DE VARIATEUR

- Engager le canon de poulie sur l'outil 0.87 préalablement serré à l'étau.
- Engager la clé à ergots 0.88 dans les trous non taraudés du flasque fixe (B).
- Mettre une goupille dans le trou de graissage.
- Dévisser avec la clé à ergots 0.88 dans le sens des aiguilles d'une montre (pas à gauche).



DÉMONTAGE DES CARTERS MOTEUR

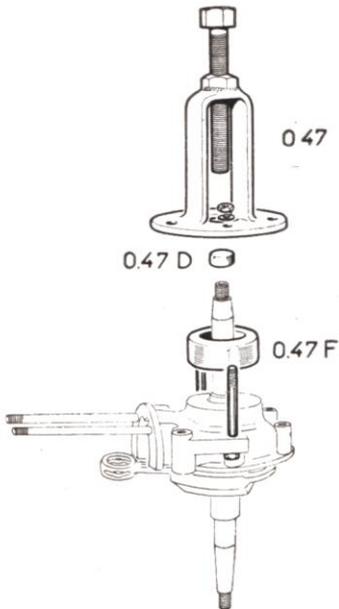
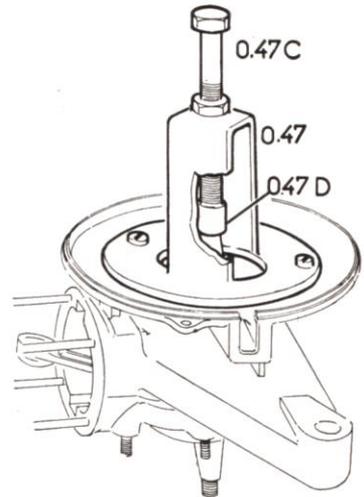
— Dévisser les écrous (clé de 10) et désaccoupler les carters.

Carter droit

Mettre en place l'outil 0.47 en le vissant sur les deux bossages du support de stator avec deux vis H 5.15.

— Utiliser l'embout 0.47 D.

— Visser jusqu'à la séparation complète du carter.



Carter gauche - EXTRACTION DE L'EMBIELLAGE

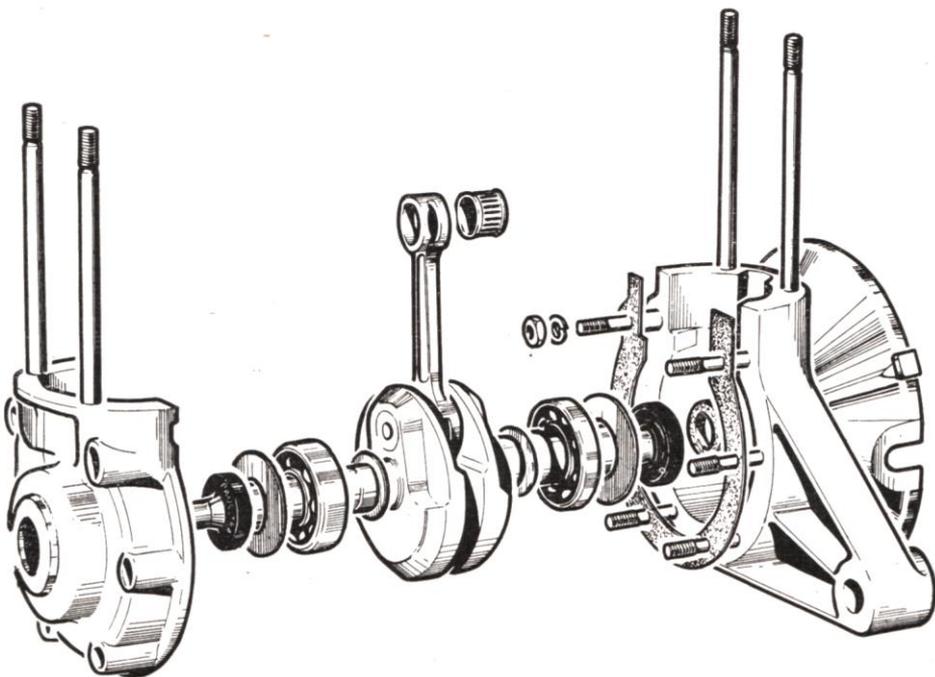
L'outil 0.47 s'utilise avec l'entretoise 0.47 F placée préalablement entre le carter et l'outil 0.47, avant la fixation de ce dernier sur deux des bossages d'assemblage des carters.

— Visser jusqu'à l'extraction complète du vilebrequin.

EXTRACTION DES ROULEMENTS

— Placer le carter sur le plan de joint.

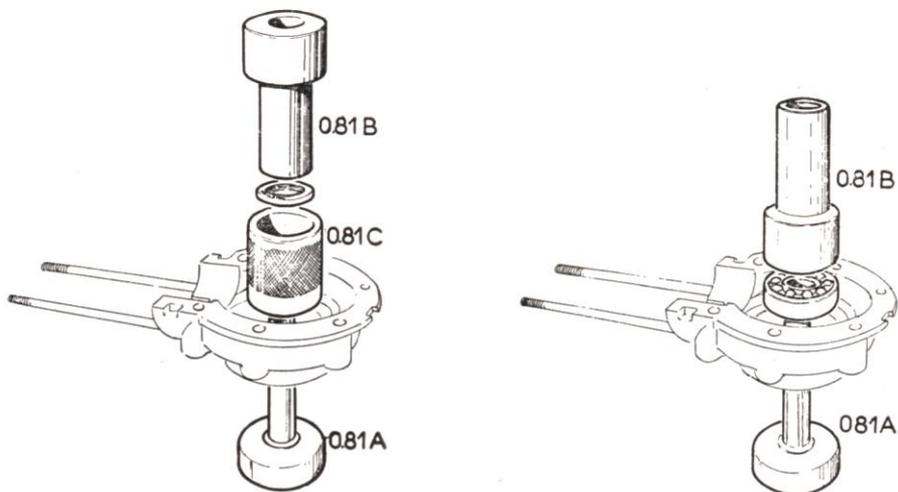
— Chauffer et frapper avec précaution, de petits coups sur le carter jusqu'à ce que le roulement tombe de lui-même.



REMONTAGE DU MOTEUR

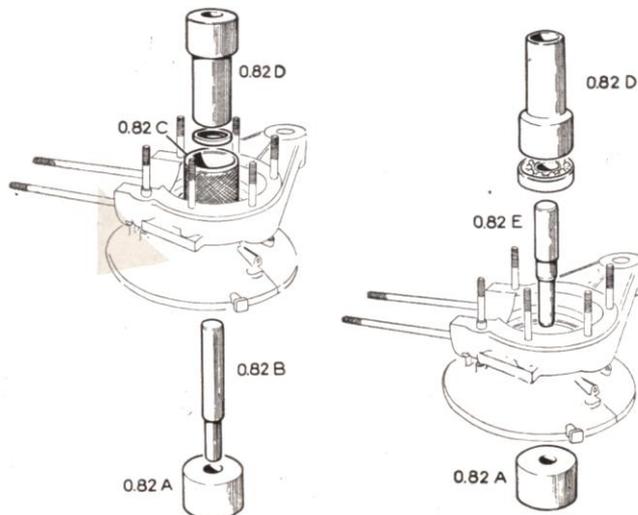
MONTAGE DU ROULEMENT ET DU JOINT DANS CARTER GAUCHE

- Chauffer le carter de 80 à 90°.
- Poser le carter sur le guide 0.81 A, en orientant la chambre des volants vers le haut.
- 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).

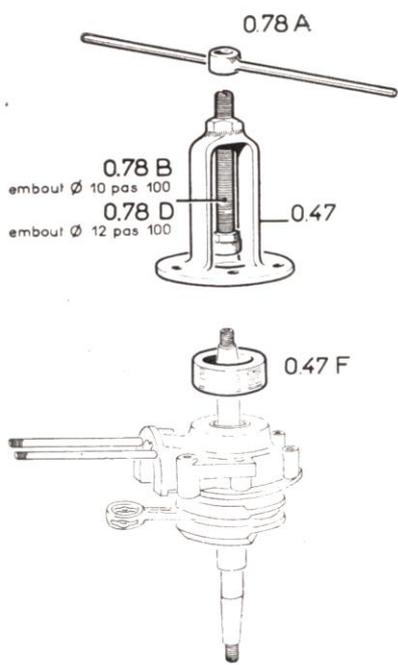


MONTAGE DU ROULEMENT ET DU JOINT DANS CARTER DROIT

- 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.

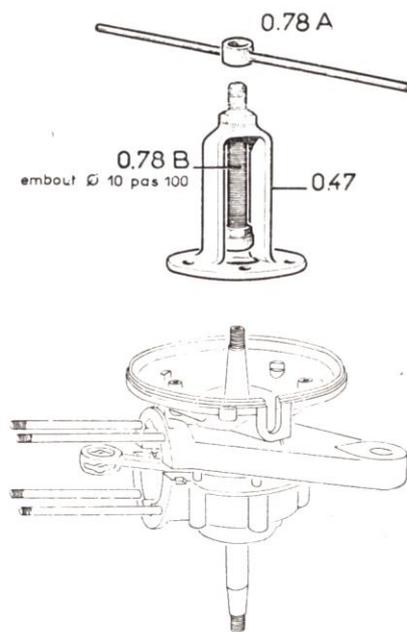


- Placer le guide de joint 0.82 C dans l'alésage du roulement, le côté moleté débouchant du carter.
- Engager le joint sur le guide 0.82 B (le ressort dirigé vers le haut). Le pousser à fond à l'aide de la chasse 0.82 D en utilisant l'extrémité du petit diamètre.
- Retirer la chasse 0.82 D, et le guide 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 ($\varnothing 17 \times 16$).
- 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.



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 D en bout du vilebrequin et visser l'écrou 0.78 A jusqu'à ce que le vilebrequin soit à fond dans le carter.



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 DE L'EMBRAYAGE

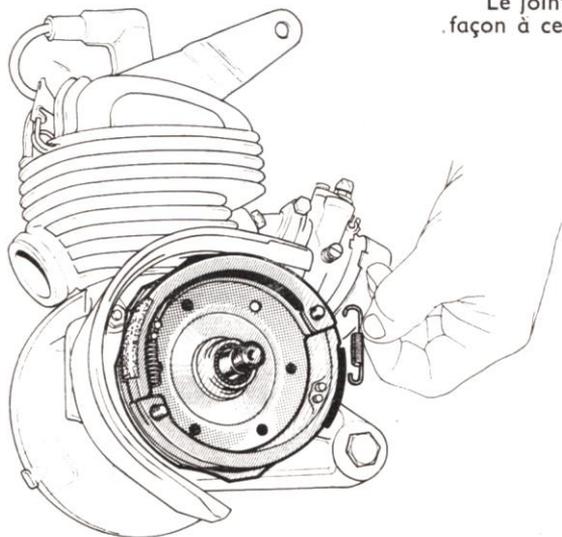
MONTAGE DES DOUILLES A AIGUILLES ET JOINT

(Embrayage sans variateur)

Il est recommandé d'engager les douilles avec précaution, et d'utiliser une chasse appropriée.

Les faces marquées des douilles doivent être orientées côté extérieur.

Le joint se monte facilement à la main, il doit être placé de façon à ce que la lèvre se trouve face à la douille à aiguilles.



MONTAGE DES MACHOIRES D'EMBRAYAGE

- Mettre en place les 2 demi-mâchoires.
- Accrocher les ressorts de rappel, d'une part sur l'axe d'articulation, d'autre part aux tenons des mâchoires.

Les deux ressorts montés doivent présenter le côté ouvert de leurs boucles vers l'intérieur de l'appareil.

Accrochage court au premier tenon pour cyclomoteur **sans variateur**.

Accrochage long au deuxième tenon pour cyclomoteur **avec variateur**.

- Monter la coupelle (S).

Les deux écrous HU.5 seront serrés de telle façon que l'un des plats soit parallèle au bord extérieur des tenons d'entraînement de la garniture (F).

REMONTAGE DU VARIATEUR

— Visser le flasque fixe portant l'embrayage de départ sur le canon de poulie (pas à gauche). Le bloquer à l'aide de l'outil 0.87 et de la clé à griffes 0.88.

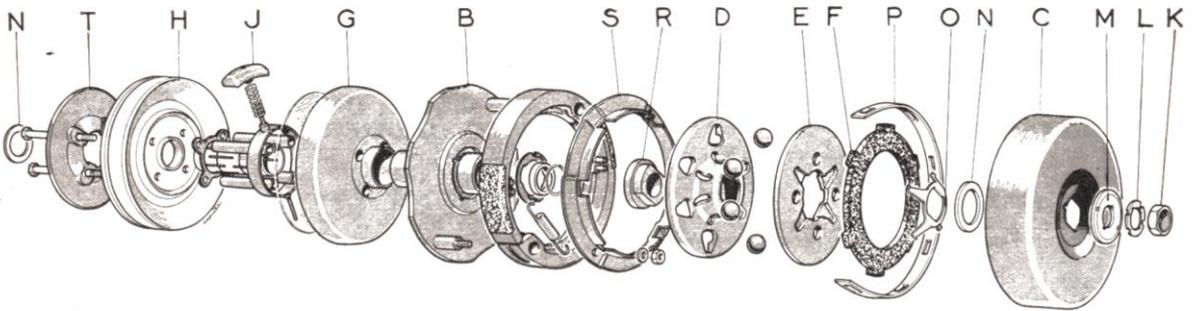
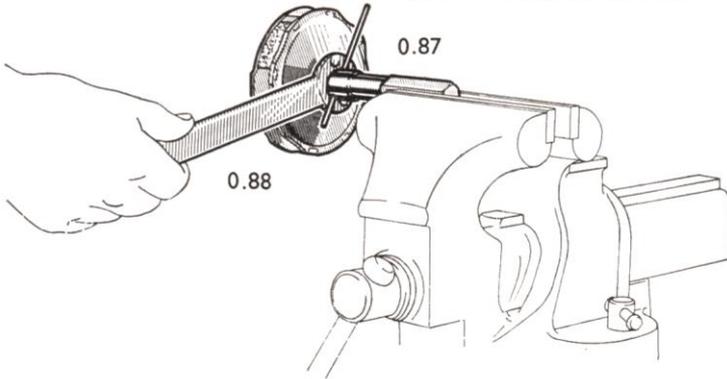
— Graisser et remettre les cages à aiguilles dans leur logement en respectant l'ordre suivant :

- le joint nylon
- les cages à aiguilles préalablement assemblées

Monter ensuite :

- le flasque mobile (G)
- le disque Ciponyl
- les masselottes avec support (J) (Attention, le profil arrondi du côté flasque mobile)
- les colonnettes
- la rondelle de renfort
- le déflecteur nylon (H)
- le raidisseur (T)

— Mettre les vis, les bloquer, rabattre les freins d'écrou (s'ils sont détériorés, remplacer le raidisseur).



MONTAGE DE L'ENSEMBLE SUR LE VILEBREQUIN

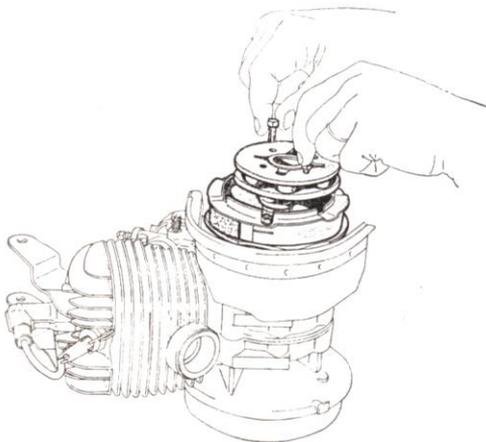
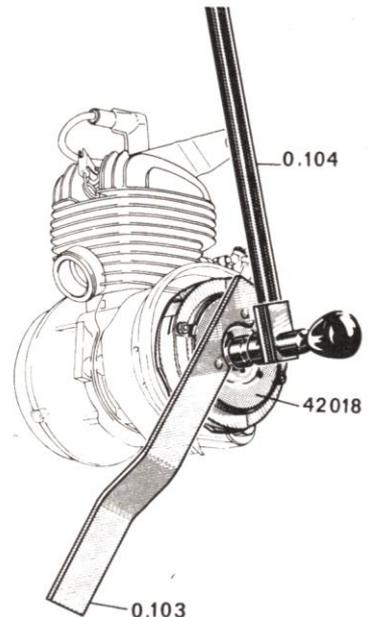
— S'assurer que la rondelle d'appui (N) est en place (épaisseur 2 mm et face rainurée contre l'embrayage, pour le modèle sans variateur, épaisseur 1 mm pour le modèle à variateur).

— Graisser la face d'appui arrière du canon. (Graisse à roulement).

— Monter l'ensemble poulie motrice (ou ensemble variateur et flasque fixe), sur l'arbre du vilebrequin, cage à aiguilles et joint étant dans leur logement.

— Dégraisser soigneusement à l'essence pure le cône mâle du vilebrequin et mettre en place dans l'ordre :

- la noix du tambour (R), le cône intérieur étant parfaitement propre et exempt de toute graisse.



— Placer sur la noix, un plateau d'appui extérieur N° 42018 (pièce montée sur embrayage \varnothing 100 - N° de dessin 19 page 5 du catalogue C-CT-VCT édition 1965).

— Engager l'écrou (K) sur le filetage de l'arbre de vilebrequin.

— Immobiliser le plateau N° 42018 avec l'outil 0.103 et bloquer l'écrou avec la clé dynamométrique 0.104 sous un couple de 3,5 m/kg (voir figure).

- S'assurer que la poulie présente bien un jeu latéral d'environ 4 à 6/10 de mm.
 - Débloquer l'écrou (K) et le retirer, ainsi que le plateau d'appui extérieur N° 42018.
 - Placer ensuite sur l'établi :
 - le tambour plateau d'appui (D)
 - les 6 billes \varnothing 12 très légèrement enduites de graisse minérale au lithium graphité, (graisse Belleville) l'emploi de toute autre graisse étant prohibé pour ce cas particulier
 - le flasque d'embrayage (E)
- } Assembler préalablement ces éléments au moyen de 2 vis de 4 pas 70, long. 15 mm.
- Mettre en place cet ensemble sur la noix conique et continuer le montage par :
 - la garniture d'embrayage (F) et son ressort de maintien (P), la partie étroite du ressort étant vers l'extérieur de l'embrayage. En aucun cas ce ressort monté ne doit dépasser le flanc de la coupelle (S).
 - Retirer les 2 vis d'assemblage et continuer la mise en place
 - du ressort (O)
 - de la rondelle de réglage (N)
 - du tambour (C)
- En maintenant le tambour mettre en place :
- la rondelle (M)
 - le frein d'écrou (L)
 - l'écrou (K)
- Serrer l'écrou et assurer son blocage avec la clé dynamométrique 0.104, sous un couple de 3 m/kg en immobilisant le tambour avec la sangle 0.112.
 - Vérifier le jeu fonctionnel latéral de l'ensemble sur l'arbre du vilebrequin, celui-ci doit être compris entre 4/10 et 6/10 de mm.
 - Rabattre le frein d'écrou.
 - Mettre en place le graisseur à bille.
 - Graisser modérément avec B.P. Energrease L.2 multipurpose.

RÉGLAGE DE L'EMBRAYAGE AUTOMATIQUE A DISQUE

Dans le cas d'un mauvais fonctionnement et après s'être assuré que la poulie est libre sur le vilebrequin (jeu latéral d'environ 4 à 6/10) il y a lieu de vérifier également le jeu fonctionnel qui doit exister entre le disque d'embrayage (F) et le flasque d'embrayage (E).

Cette vérification s'opère de la façon suivante :

- Sur un axe placé verticalement entre les mâchoires d'un étau (utiliser pour cela 1 demi-vilebrequin côté embrayage) monter dans l'ordre :
 - la noix du tambour (R)
 - le tambour plateau d'appui (D)
 - les 6 billes
 - le flasque d'embrayage (E)
 - la garniture d'embrayage (F)
 - le ressort (O)
 - la rondelle de réglage (N)
 - un plateau d'appui extérieur N° 42018
 - la rondelle (M)
 - le frein d'écrou (L)
 - l'écrou (K)
- } Pièce montée sur embrayage \varnothing 100 N° de dessin 19 page 5 du catalogue C - CT - VCT, édition 1965

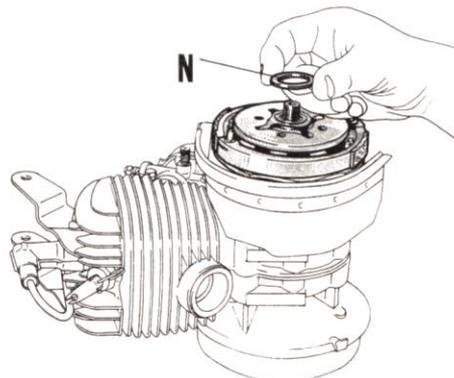
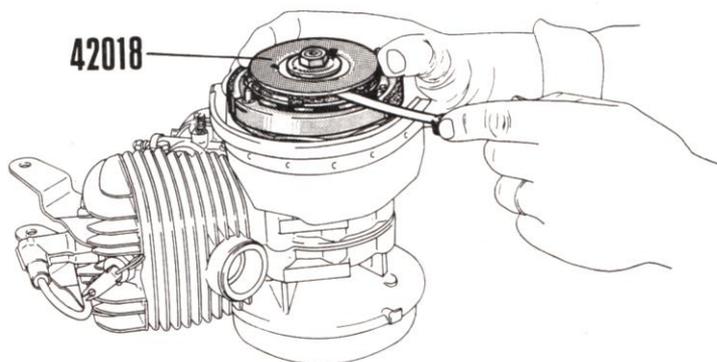
Assurer le blocage de l'ensemble avec la clé dynamométrique 0.104 sous un couple de 3 m/kg.

A l'aide d'un jeu de cales d'épaisseur, vérifier le jeu fonctionnel entre la garniture d'embrayage (F) et le flasque d'embrayage (E) qui doit être de 5 à 7/10 de mm.

Si ce jeu n'est pas respecté, remplacer la rondelle de réglage (N) par une autre dont l'épaisseur convenablement choisie, donnera le jeu préconisé.

Cette rondelle peut être livrée dans les épaisseurs suivantes :

1,2 - 1,4 - 1,6 et 1,8 mm. Respectivement N° 42014 A - B - C et D.



REMONTAGE DU VOLANT MAGNÉTIQUE

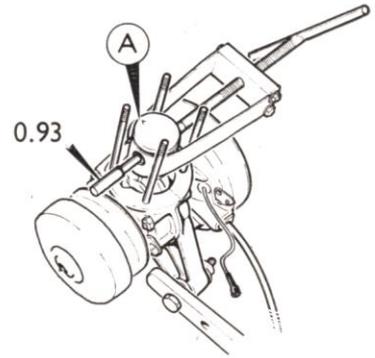
- Mettre le stator en place sur le carter.
- Replacer soigneusement sur le carter droit les passe-fils caoutchouc assurant l'étanchéité du volant. S'ils sont détériorés, ne pas hésiter à les changer.
- Visser, les 2 vis de fixation, 1 rondelle plate et 1 rondelle éventail sous la tête.

ATTENTION. - Ne pas pincer le fil d'éclairage.

- Remonter le rotor, ne pas le bloquer en vue du calage (opération décrite page 17).

REMONTAGE DU PISTON

- Avant de procéder à la remise en place des segments, 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

Le centrage spécial 0.93 est indispensable pour effectuer correctement cette opération.

- Mettre en place l'outil 0.12 muni de l'embout 0.12 F \varnothing 11, long. 26 et visser pour engager l'axe aux 3/4 de sa course.
- 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.

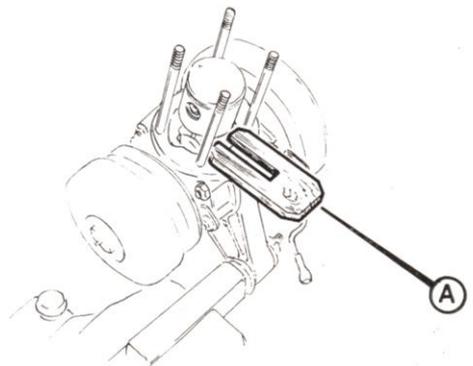
REMONTAGE DU CYLINDRE

Afin de faciliter cette opération nous vous conseillons la réalisation d'un outil en bois, conforme à la figure.

- 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 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.

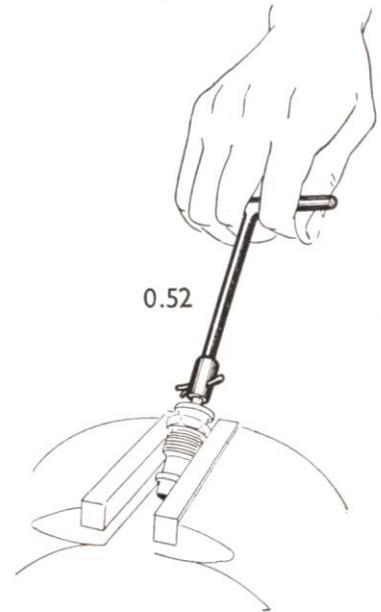


REMONTAGE DU DÉCOMPRESSEUR

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 rodage, 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, la soupape tomberait dans le cylindre et le détériorerait).

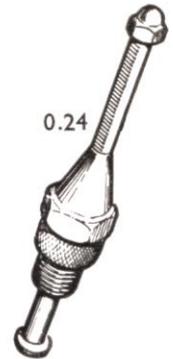


REMONTAGE DE LA CULASSE

- 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 11).

CALAGE DE L'AVANCE A L'ALLUMAGE

- Visser l'outil 0.24 dans la culasse par le trou de la bougie et chercher le point mort haut en faisant tourner le volant ; noter sur la réglette la position.
- Faire tourner lentement le volant d'un tour, dans le sens de la marche, pour amener le piston à 2,5 mm avant le point mort haut. Contrôler sa position sur la réglette.
- Sans déplacer le piston, faire tourner le rotor pour amener les repères du rotor et du stator en regard.
- Bloquer le rotor dans cette position à l'aide de la griffe 0.21 et de l'outil spécial 0.92.

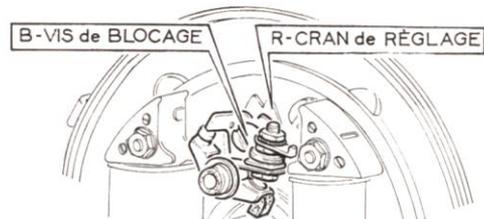
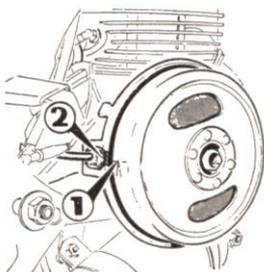


ATTENTION :

Pour bloquer le rotor avec l'outil 0.92, prendre la précaution suivante :

- Visser à fond le boulon et le desserrer d'un demi-tour avant de serrer le contre-écrou.
Régler le rupteur :
- Mettre les repères 1 et 2 du rotor et du stator en regard (voir figure). Débloquer le rupteur.

Agir à l'aide d'un tournevis introduit dans les crans de réglage pour que les contacts du rupteur commencent à décoller dans cette position. Ensuite rebloquer la vis du support des contacts.



- 1-DÉBLOQUER LA VIS B
- 2-INTRODUIRE UN TOURNEVIS ENTRE LES CRANS R ET RÉGLER
- 3-REBLOQUER LA VIS B

TRÈS IMPORTANT :

Lorsque le calage est correct l'ouverture maximum des grains de contact est d'environ $4/10^{\circ}$.

Toutefois cette ouverture peut varier sans inconvénient de 3 à $5/10^{\circ}$.

Ne jamais régler l'écartement des contacts du rupteur à une cote déterminée, la bonne marche du volant ne dépendant pas de l'écartement mais de l'ouverture précise des contacts au point d'arrachement indiqué par la concordance des repères du rotor et du stator.

DÉMONTAGE ET REMONTAGE DE LA POULIE RÉCEPTRICE

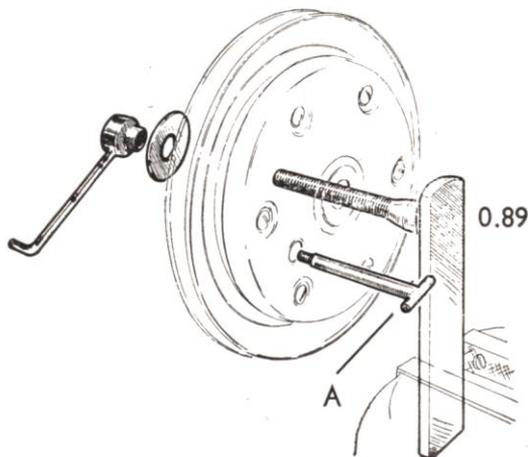
POULIE RÉCEPTRICE (CYCLOMOTEUR A VARIATEUR)

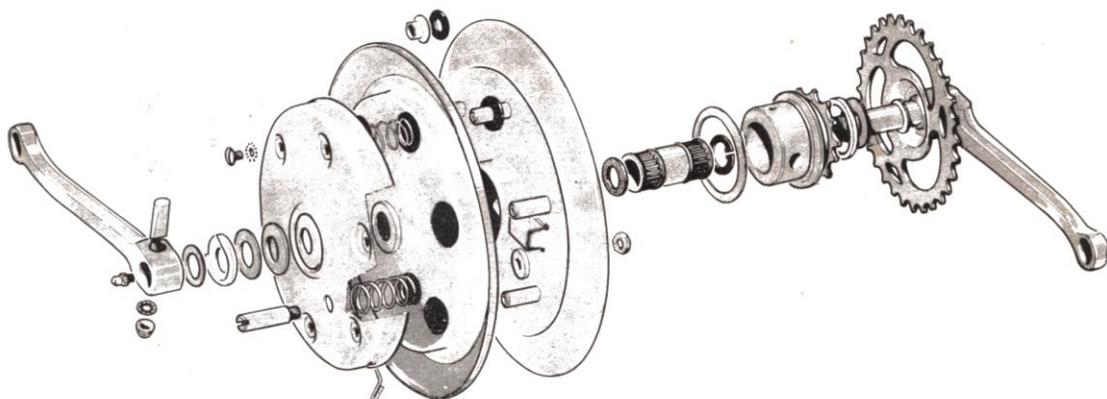
DÉMONTAGE

- Mettre le verrou en position vélo.
- Sortir le pignon relais.
- Dévisser et retirer l'écrou en tôle emboutie (clé de 12).
- Dévisser l'axe du levier de verrouillage et le retirer.
- Comprimer l'ensemble avec l'outil 0.89.
- Retirer les vis et les rondelles éventail.
- Décompresser l'ensemble et retirer :
 - le cache-ressorts
 - les ressorts
 - désaccoupler les flasques
 - retirer le doigt de verrouillage
- Retirer le circlips et les cages à aiguilles.

REMONTAGE

- Mettre en place la douille en nylon dans son logement sur le flasque mobile.
- Poser les rondelles caoutchouc sur les colonnettes, la rondelle mince sur la colonnette recevant la douille en nylon.
- 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 relais.
- 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).
- Monter 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-ressorts.
- Visser la broche (A) à la place de l'axe du ressort de verrouillage.
- Comprimer le tout (outil 0.89). Attention au levier de verrouillage.
- En maintenant comprimé mettre les rondelles éventail et visser les 6 vis.
- Dévisser et retirer la broche (A).
- Visser l'axe du levier de verrouillage.
- Visser le contre-écrou tôle.





DIVERS

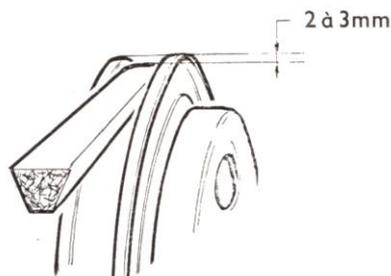
RÉGLAGE DE LA TENSION DE COURROIE

a) Véhicule à variateur

La courroie se trouve tendue par les deux joues de la poulie réceptrice rapprochées l'une de l'autre en permanence par les ressorts.

Une insuffisance de tension entraîne un patinage de la courroie.

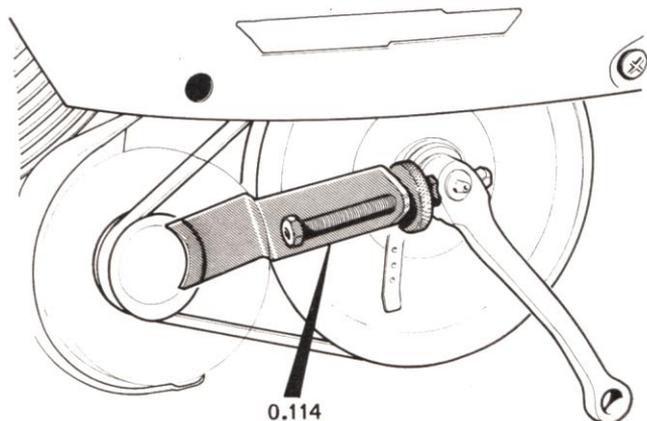
Une surtension limite l'écart de variation de l'appareil.



VÉRIFICATION DE LA TENSION

Au repos le dos de la courroie doit être normalement enfoncé de 2 à 3 mm par rapport au diamètre extérieur de la grande poulie (mesure prise sur le brin supérieur de la courroie).

RÉGLAGE



Pour effectuer le réglage, basculer le moteur vers l'avant et faire tourner à la main la poulie réceptrice dans le sens de la marche jusqu'à ce que l'enfoncement de la courroie soit conforme à celui cité plus haut. Bloquer ensuite les boulons arrière et avant de fixation du moteur.

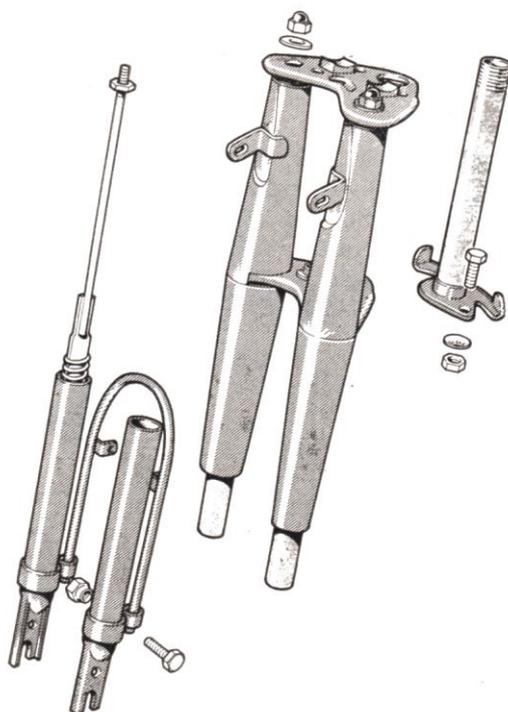
b) Véhicule sans variateur :

Pour effectuer le réglage, basculer le moteur vers l'avant (utiliser pour cette opération l'outil de tension 0.114), la flèche de la courroie doit être au maximum de 1 cm lorsqu'on appuie avec le doigt entre les deux poulies.

DÉMONTAGE DE LA FOURCHE AVANT

Ce démontage n'est nécessaire qu'en cas de vérification, la fourche ne nécessitant aucun entretien autre que le graissage.

- Débrancher les commandes de frein et de compteur.
- Retirer la roue avant.
- Dégrafer les gaines de compteur et frein avant.
- Dévisser les écrous à calottes situés sur la platine supérieure de la fourche (clé de 11), et retirer l'ensemble.
- Pour sortir les ressorts dévisser les boulons de fixation des tringles de garde-boue sur la fourche et tirer l'ensemble, patte, ressort tringle.



CARBURATEUR

DESCRIPTION

Carburateur Gurtner à cuve de décantation.

Type D.12.D - Passage 12 - Réglage 666 - Gicleur 230 (moteur à variateur).

Type D.10.D - Passage 10 - Réglage 665 - Gicleur 200 (moteur sans variateur).

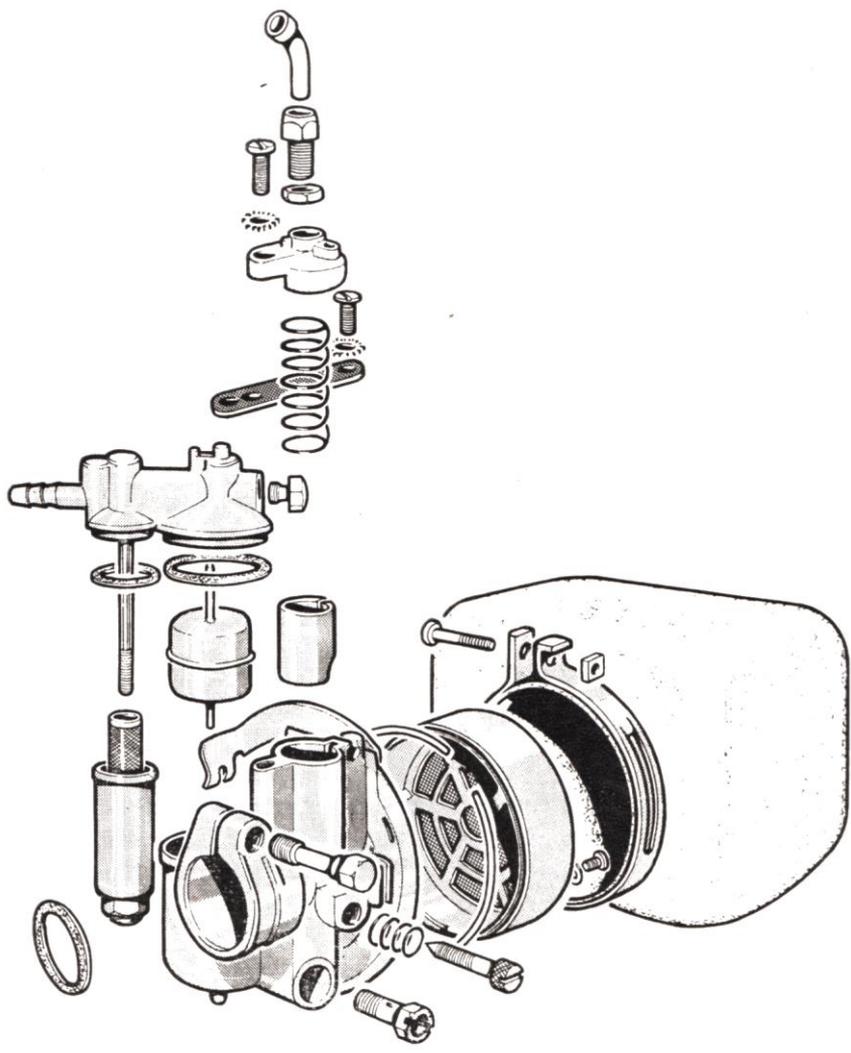
Le carburateur est réglé au départ d'usine, seul peut être modifié le réglage du ralenti.

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).

RÉGLAGE

- Mettre en marche le moteur (véhicule sur béquille).
- Mettre la poignée des gaz en position « fermée ».
- Visser à fond la vis de réglage.
- Le moteur étant chaud, dévisser lentement la vis de réglage de façon à abaisser le plus possible le régime du moteur, la roue arrière ne doit pas être entraînée.
- Quans le régime est suffisamment bas, mettre le véhicule sur ses roues, monter en selle, le moteur ne doit pas caler.



COMMANDES DE PIÈCES DÉTACHÉES

- Pour la passation des commandes utiliser à l'exclusion de tous autres documents nos liasses spéciales adressées gratuitement sur simple demande.
- Mentionner soigneusement le numéro et la désignation complète de la pièce avec éventuellement coloris et décors.
- Pour éviter toute confusion dans les cas douteux préciser le type exact et le numéro de moteur du véhicule intéressé.

RETOUR DE PIÈCES

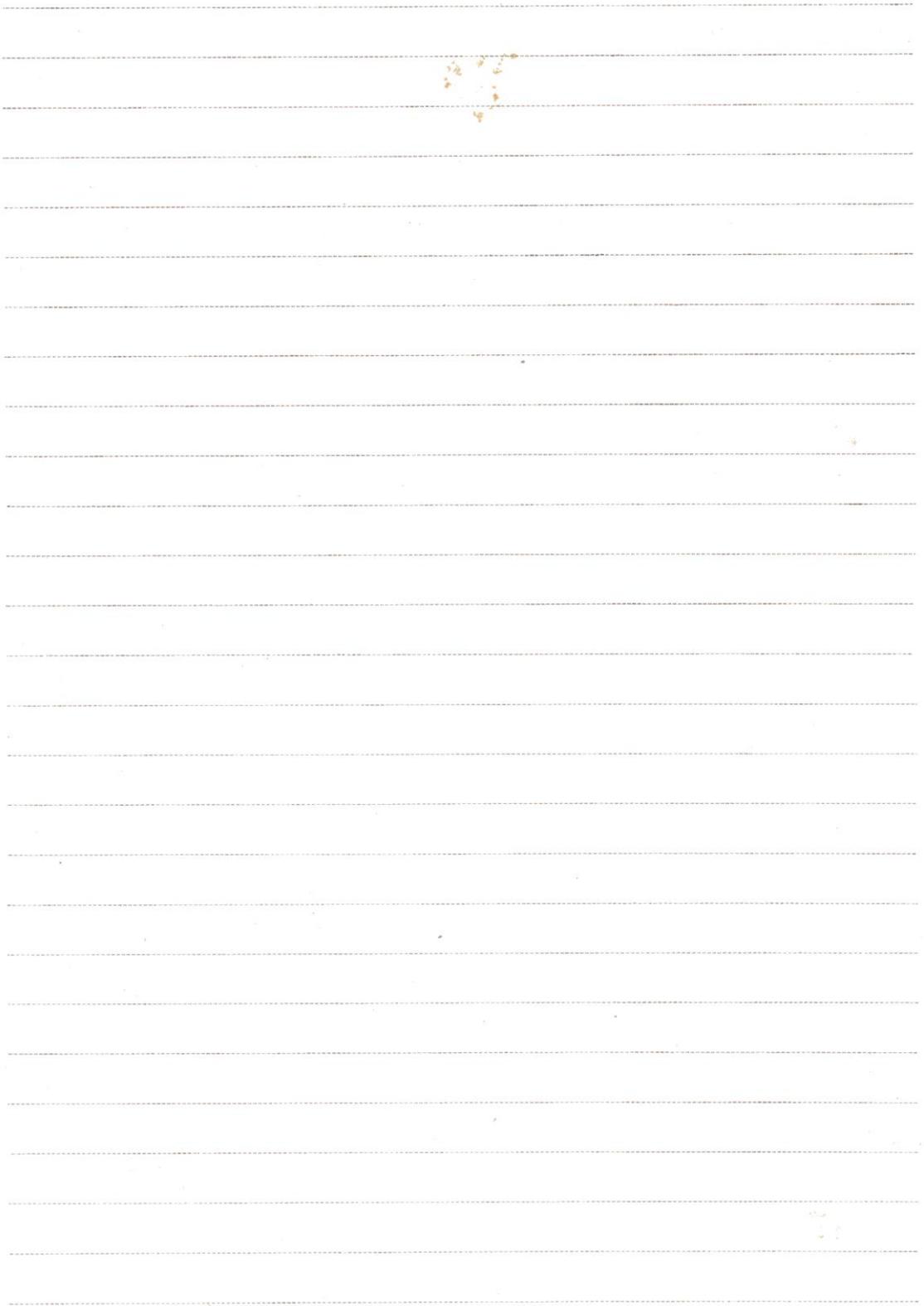
- Les retours éventuels doivent faire l'objet d'un accord préalable de notre part, pièces sous garantie exceptées.

Les envois doivent être faits franco de port domicile à notre adresse : **CYCLES PEUGEOT - Beaulieu-Valentigney** (Doubs).

Les retours doivent obligatoirement nous être annoncés par lettres séparées.

NOTES

NOTES



The page contains horizontal dashed lines for writing. A small, irregular brown stain is located in the upper-middle section of the page, centered between the second and third lines from the top.

