

MANUEL D'ATELIER

**101.102**

**CYCLES  
PEUGEOT**



# MANUEL D'ATELIER

# 101.102



SERVICE APRES-VENTE

# CYCLES PEUGEOT

SOCIÉTÉ ANONYME RÉGIE PAR LES ARTICLES 118 A 150  
DE LA LOI SUR LES SOCIÉTÉS COMMERCIALES.

BEAULIEU - 25700 VALENTIGNEY

R.C. MONTBÉLIARD B 875 550 451 - N° SIRET 875 550 451 000 12

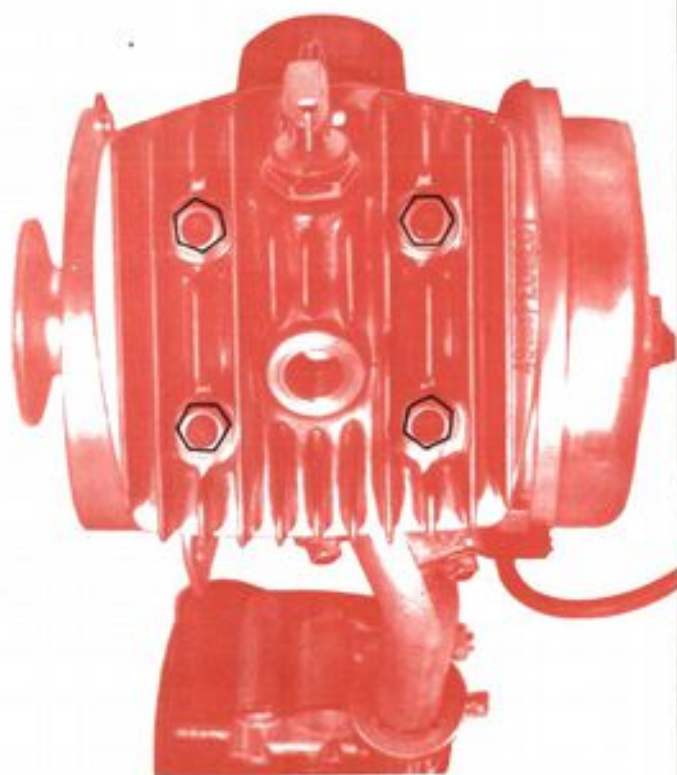
## CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

- Moteur 2 temps à précompression dans le carter.
- Alésage - course : 40 X 39
- Cylindrée : 49 cm<sup>3</sup>
- Taux de compression : 7,4 à 1
- Avance à l'allumage : 2,5 mm
- Transmission primaire : par courroie trapézoïdale
- Consommation : 1,8 litres aux 100 km.
- Capacité du réservoir : 3,2 litres
- Embrayage : Automatique à disques
- Bougie . Pour petits parcours et démarrages fréquents : MARCHAL 35-36 D
  - . Sur route : MARCHAL 35 - EYQUEM 755 - CHAMPION L88A - AC 430Z
  - . Pour parcours longs ou montagneux : MARCHAL 34 S

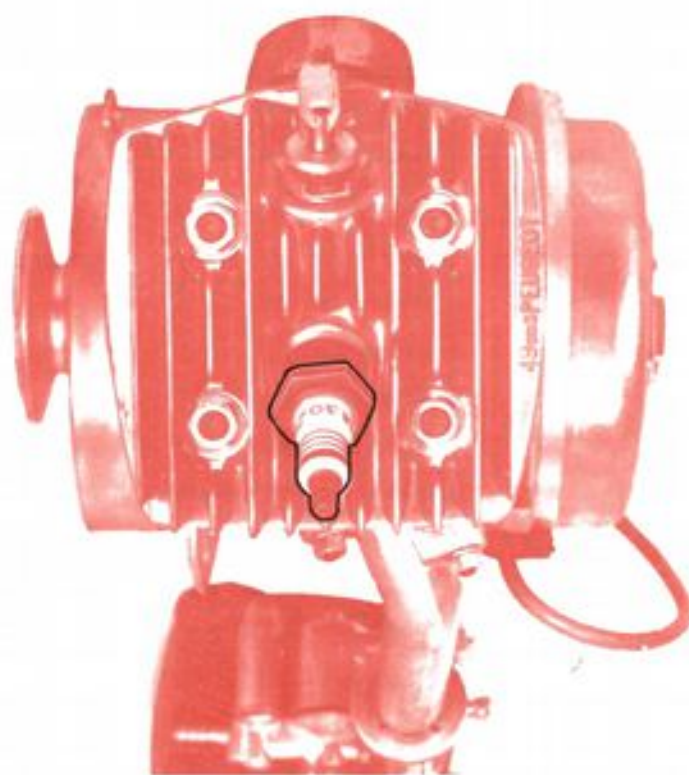
## OUTILLAGE NECESSAIRE

NUMERO	DESIGNATION	OUTILS UTILISES SUR :						
		101 102	103	104	GT10 GL10	TSA	SX 5 SX5T	SPN TSN
68152	Peugeotest	X	X	X	X	X	X	X
69079	Douille de 10							
69080	Douille de 11							
69083	Douille de 16							
69084	Douille de 17							
69087	Réducteur							
69092	Pince à circlips	X	X	X	X	X	X	X
69093	Outils pour axe de piston	X	X	X	X	X	X	X
69097	Outil avec embout	X	X	X	X	X	X	X
69104	Ecrou à broches	X	X	X	X	X	X	X
69105	Vis écrou Ø 10	X	X	X	X	X		X
69106	Vis écrou Ø 11	X	X	X	X	X		
69108	Guide	X	X	X	X	X		
69109	Chasse	X	X	X	X	X		
69110	Guide	X	X	X	X	X		
69111	Semelle	X	X	X	X	X		
69112	Guide	X	X	X	X	X		
69113	Guide	X	X	X	X	X		
69114	Chasse	X	X	X	X	X		
69115	Guide	X	X	X	X	X		
69135	Outil de tension de courroie	X						
69137	Entretoise	X	X	X	X	X		
69138	Sangle	X	X	X	X	X		
69139	Outil de tension de courroie	X						
69140	Plateau	X	X	X	X	X		
69141	Arbre	X	X	X	X	X		
69142	Douille	X	X	X	X	X		
69143	Douille conique	X	X	X	X	X		
69151	Centrage	X	X	X	X	X		
69254	Arrache-volant	X	X	X	X	X	X	X
69255	Support-moteur	X	X	X	X	X	X	X
69256	Centrage axe de piston	X	X	X	X	X	X	X
69258	Outil calage volant	X	X	X	X	X	X	X
69646	Griffe	X	X	X	X	X		X
69802	Clé dynamométrique avec réduc- teur et rallonge	X	X	X	X	X	X	X
69861	Clé pour pot échappement					X		

# COUPLES DE SERRAGE ET REGLAGES



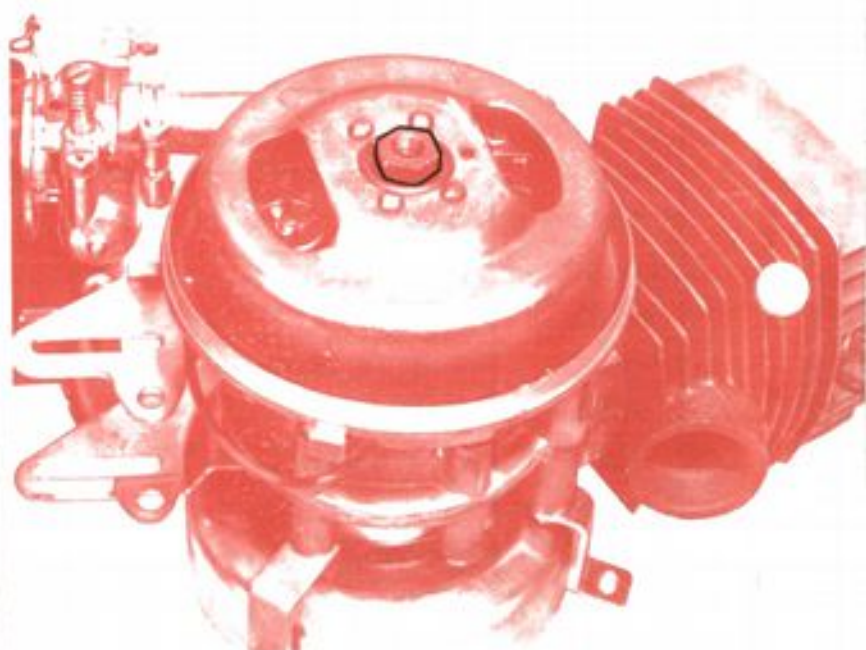
1,1 Mkg



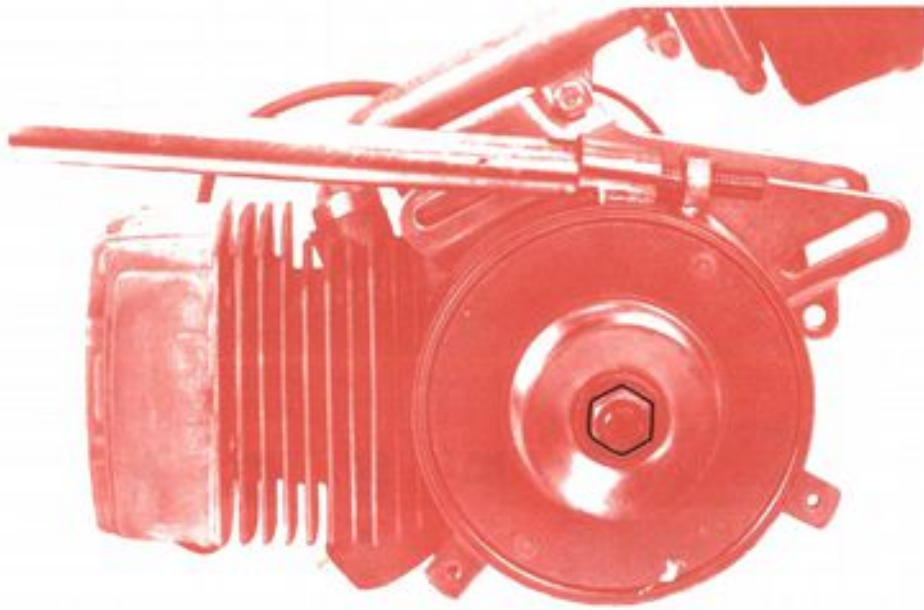
2,5 Mkg

AVANCE A  
L'ALLUMAGE  
2,5 m/m

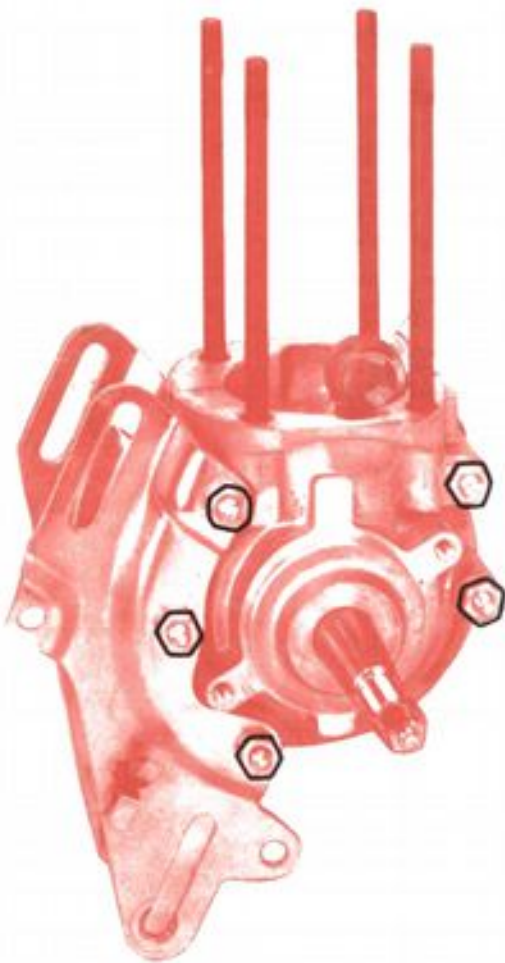
(Soit 2,9 mm mesurés dans  
l'axe du trou de bougie)



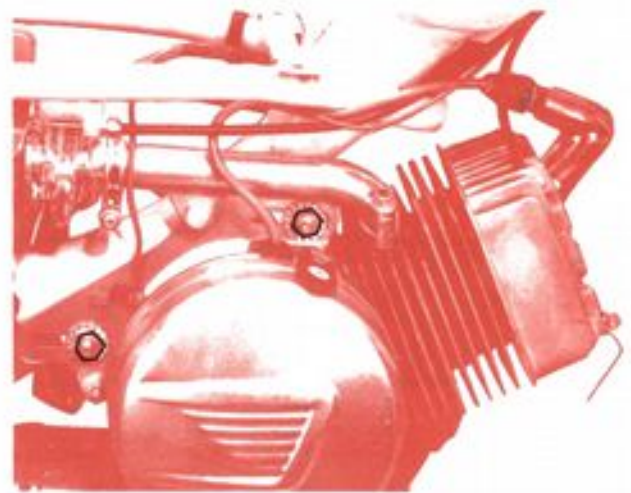
2,5 Mkg



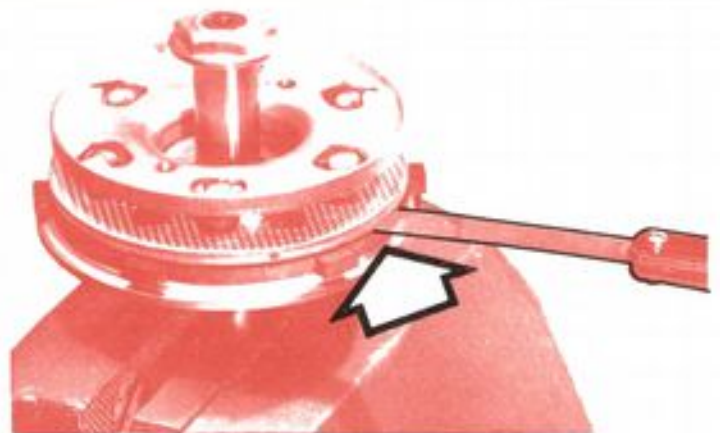
4 à 4,5 Mkg



0,9 Mkg



1,4 à 1,6 Mkg



6/10 à 8/10 mm

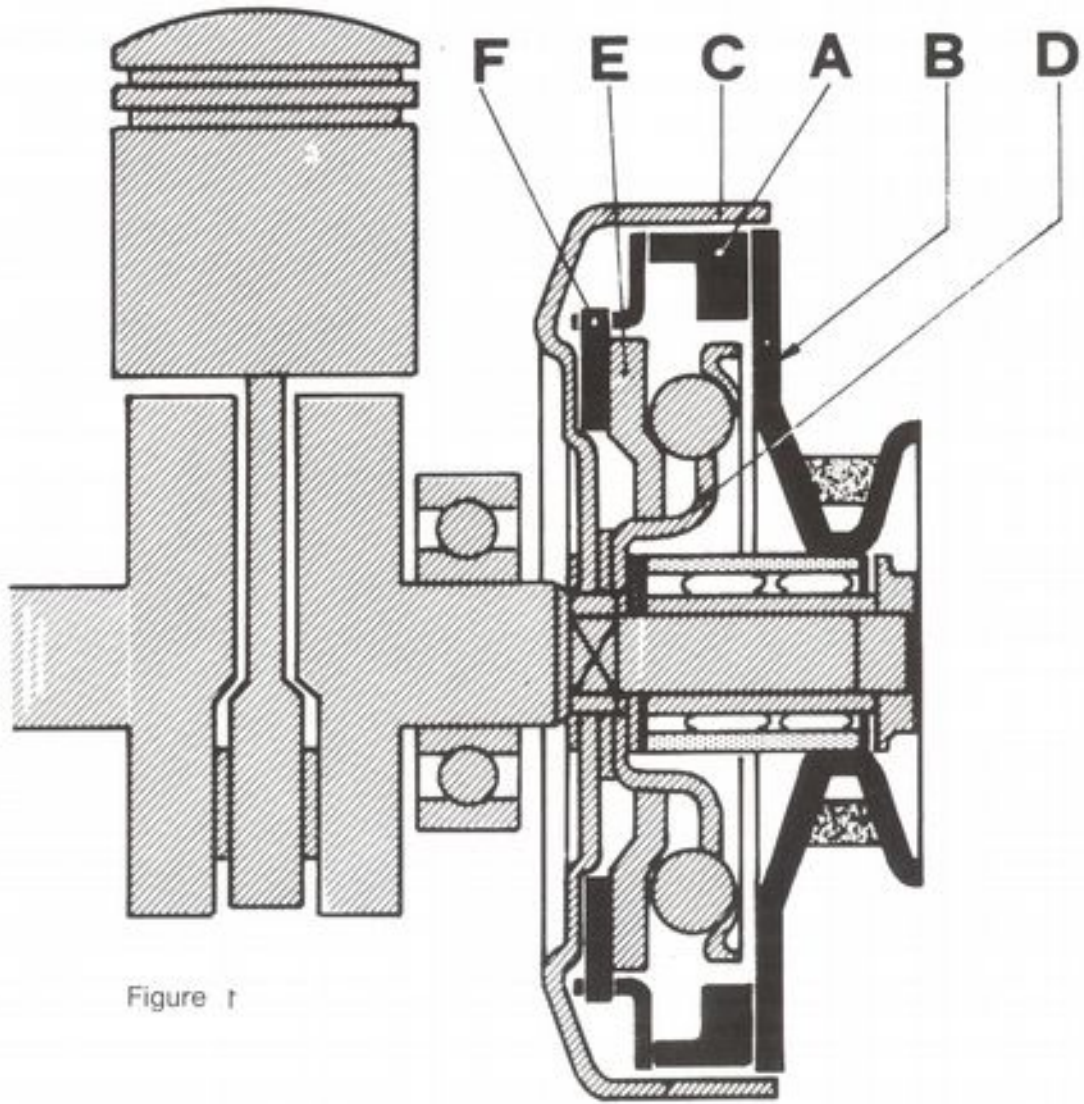


Figure 1



## EMBRAYAGE AUTOMATIQUE A DISQUE

### DESCRIPTION (figure 1)

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

#### 1) L'embrayage de départ

Constitué de deux 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 disques

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

La garniture d'embrayage (F) est crantée pour être rendue 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/h 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'effet 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 (E) sur la garniture d'embrayage (F) laquelle vient en contact avec le tambour (C).

La garniture d'embrayage, ainsi rendue 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.

## DEPOSE ET POSE DU MOTEUR

### OUTILS NECESSAIRES

- Une clé à pipe de 10
- Une clé à pipe de 11
- Un tournevis
- Une clé dynamométrique 69802
- Une douille de 11 n° 69080

### DEPOSE DU MOTEUR

Pour la dépose du moteur, procéder de la façon suivante :

- Enlever les capotages.
- Retirer le protecteur de courroie.
- Retirer le câble du décompresseur en desserrant le serre-câble.
- Desserrer la vis du collier de carburateur, sortir ce dernier du raccord.
- Dégrafer les fils d'éclairage et enlever l'antiparasite.
- Dévisser les 2 écrous de fixation des plaques-support au châssis.
- Retirer les 2 vis.

### POSE DU MOTEUR SUR LE CHASSIS

Opérations inverses de la dépose.

- Serrage des écrous de fixation du moteur au châssis avec la clé dynamométrique 69802 équipée du réducteur et de la douille de 11 n° 69080 (couple de serrage de 1,4 à 1,6 m.kg).

**ATTENTION** : Un blocage insuffisant des boulons de fixation du moteur peut provoquer des vibrations et entraîner la rupture des supports soudés au châssis.

## POSE DU MOTEUR SUR LE SUPPORT N° 69255

Nous vous présentons ci-contre un support très pratique et utilisable pour tous les moteurs de nos cyclomoteurs (figure 2).

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 de Rechange sous le n° 69255.

## DEMONTAGE - REMONTAGE ET CALAGE DU VOLANT MAGNETIQUE

### OUTILS NECESSAIRES

- Une clé à pipe de 16
- Un outil 69646
- Une clé plate de 21
- Une clé plate de 17
- Un arrache volant 69254
- Un tournevis
- Un appareil 69258
- Une cale d'épaisseur 15/10
- Une clé dynamométrique 69802
- Une douille de 16 n° 69083
- Un PEUGEOTEST n° 68152

### DEMONTAGE, REMONTAGE ET CALAGE DU VOLANT MAGNETIQUE

#### Démontage du rotor

- Enlever le cache-volant.
- Dévisser l'écrou en bout de vilebrequin à l'aide d'une clé à pipe de 16 en immobilisant le rotor avec l'outil 69646 (figure 3).
- Placer l'embout de l'arrache-volant sur le filetage.
- Dévisser sans la retirer la vis de poussée de l'arrache-volant 69254, puis mettre en place cet outil en le vissant à fond sur le rotor.
- Immobiliser le corps de l'outil avec une clé de 21 et visser la vis de poussée de l'arrache-volant jusqu'au décollement du rotor (clé de 17) - (figure 4)

#### Démontage du stator

- Dévisser les deux vis à tête ronde (tournevis).
- Dégager le stator.

### REMONTAGE DU STATOR

- Mettre le stator en place sur le carter.
- Visser les deux vis de fixation, une rondelle éventail sous la tête.

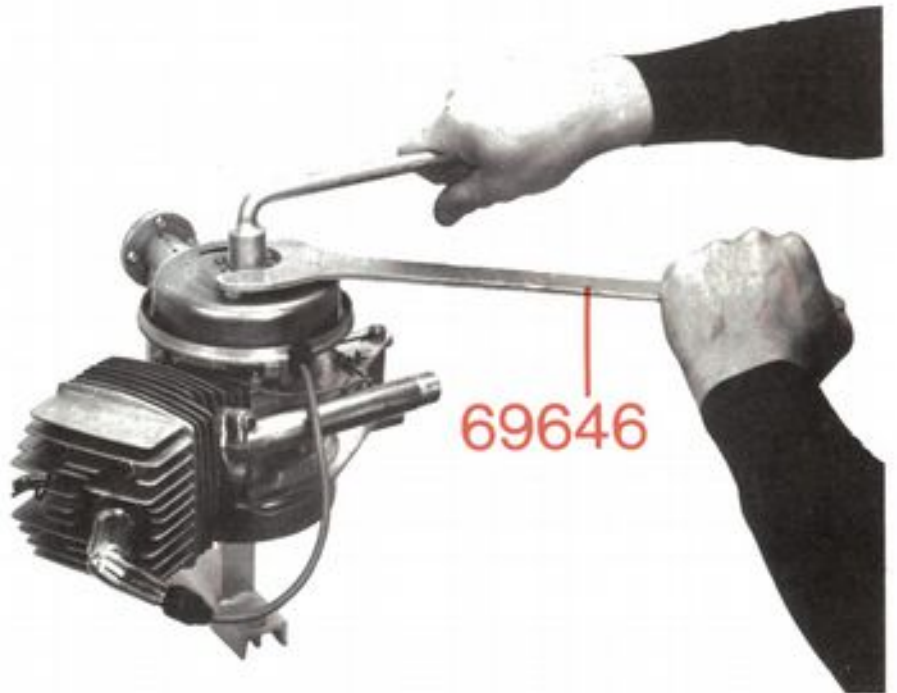
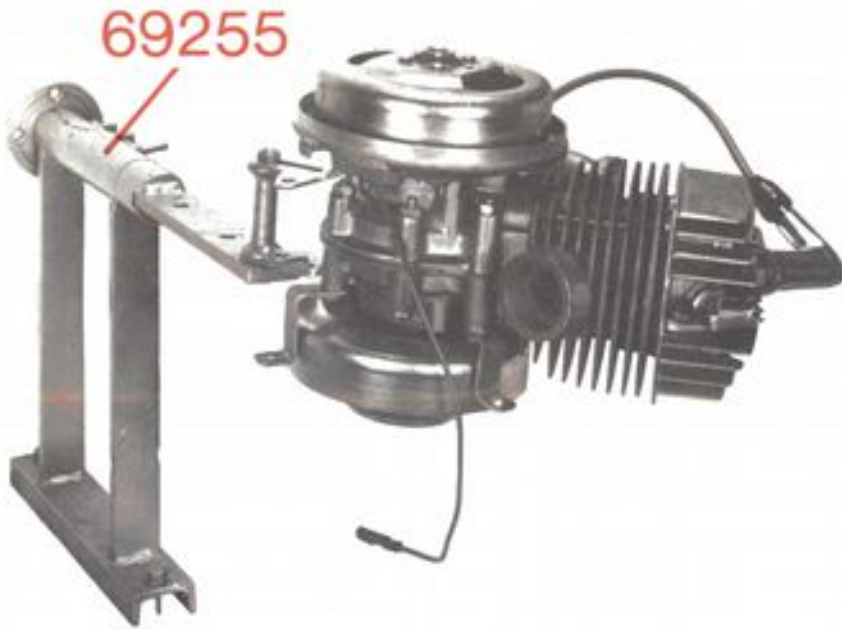




Figure 5

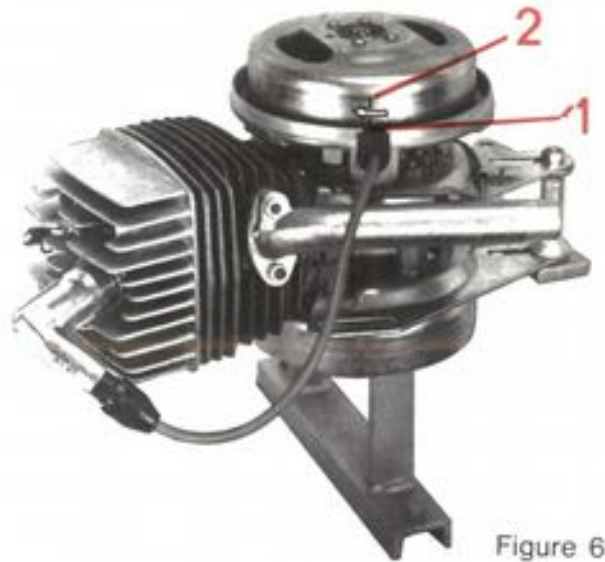


Figure 6

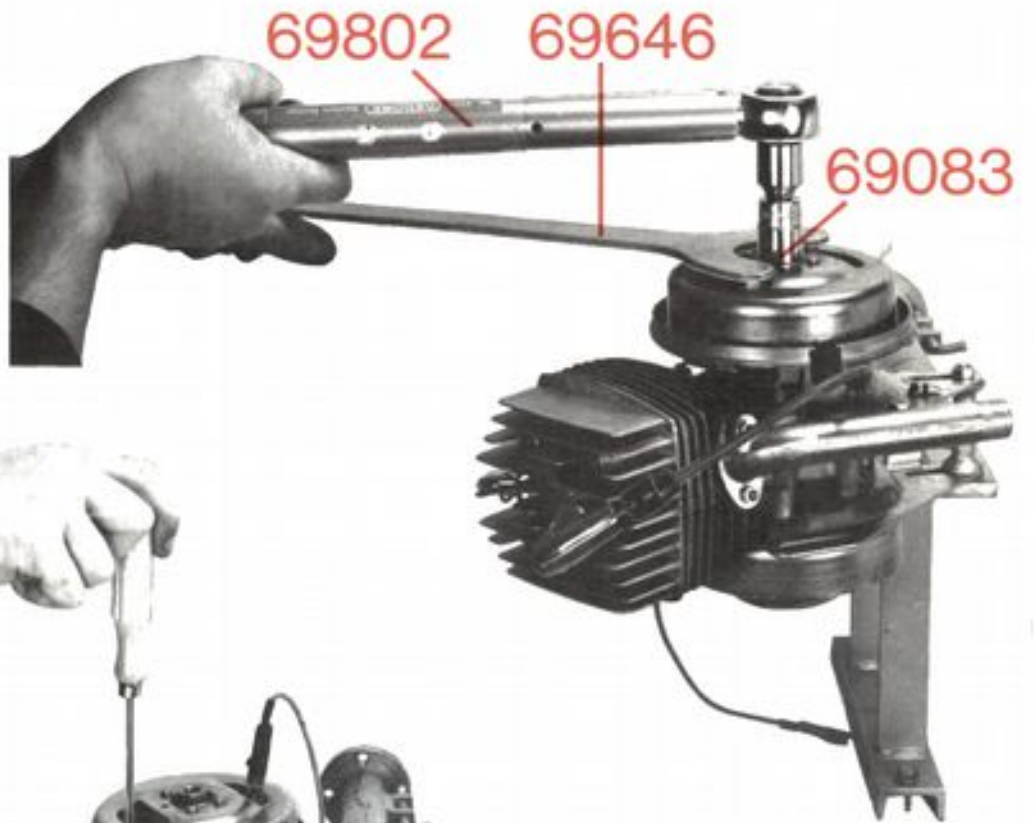


Figure 7



Figure 8

#### CALAGE DU VOLANT MAGNETIQUE

- Visser l'outil 69258 en lieu et place de la bougie.
- Agir sur la vis de serrage de la tige coulissante supérieure, sans toutefois la bloquer.
- Chercher le point mort haut du piston en faisant tourner le tambour (C) d'embrayage.
- Serrer fortement la vis pour bloquer la tige coulissante supérieure.
- Tourner le tambour (C) d'embrayage dans le sens contraire de la marche pour que la tige coulissante inférieure descende.
- Introduire entre les deux tiges coulissantes une cale d'épaisseur de 2,9 mm (pour obtenir en réalité 2,5 mm d'avance). Tourner le tambour (C) d'embrayage dans le sens de la marche jusqu'au pincement de la cale (figure 5).
- Sans déplacer le piston, mettre en place le rotor, repères du rotor (2) et du stator (1) en regard (figure 6).
- Bloquer le rotor dans cette position à l'aide de l'outil 69646 et de la clé dynamométrique 69802, équipée du réducteur et de la douille de 16 n° 69083 (couple de serrage 2,5 m.kg). Figure 7

ATTENTION : le côté chanfreiné de l'écrou contre le rotor.

- Vérifier le calage.

#### REGLAGE DU RUPTEUR

Mettre les repères 1 et 2 du stator et du rotor en regard, débloquent 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 (pour vérifier cette opération, utiliser le PEUGEOTEST 68152). Ensuite rebloquer la vis du support des contacts (figure 8).

#### TRES IMPORTANT

L'ouverture maximale des contacts doit être d'environ  $\frac{4}{10}$ . Toutefois, cette ouverture peut varier sans inconvénient de 3 à  $\frac{5}{10}$ .

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

## DEMONTAGE - REGLAGE - REMONTAGE DE L'EMBRAYAGE

### OUTILS NECESSAIRES

- Une clé à pipe de 17
- Une clé dynamométrique 69802
- Une douille de 17 n° 69084
- Une sangle 69138
- Une douille 69142
- Une clé plate de 8
- Un arbre 69141
- Un jeu de cales
- Un plateau de réglage 69140
- Graisse spéciale 69145

### DEMONTAGE DE L'EMBRAYAGE

- Desserrer l'écrou en bout de vilebrequin (filetage à droite) avec une clé à pipe de 17 ou une clé dynamométrique 69802 équipée du réducteur et de la douille de 17 n° 69084 en immobilisant le tambour (C) avec l'outil 69138 (figure 10).
- Lorsque le démontage de l'embrayage a lieu sur le cyclomoteur, disposer le tube de l'outil 69138 de façon à ce qu'il vienne en appui sur la tringle du garde-boue avant.

Remarque : La clé 69802 peut être utilisée pour les opérations de serrage et de desserrage.

- Retirer l'écrou (G) ainsi que les rondelles (P) et (H).
- Visser en bout de vilebrequin la douille de maintien n° 69142 (figure 11).
- Retirer la poulie motrice (B).
- Retirer ensemble le flasque d'embrayage (E), le tambour d'appui des billes (D) et les billes.

Pour ce faire et afin d'éviter que les billes ne s'échappent, opérer comme suit :

- Maintenir d'une main l'ensemble et de l'autre dévisser la douille n° 69142, retirer l'entretoise (I), la rondelle (K) et sortir l'ensemble (figure 12).

Retirer dans l'ordre :

- La garniture d'embrayage (F). Prendre soin de repérer la face du disque (côté tambour) afin de ne pas l'inverser au remontage.
- Le ressort (L).
- La rondelle de réglage (M).
- Le tambour (C).
- La rondelle (N).

### DEMONTAGE DES MACHOIRES D'EMBRAYAGE

L'ensemble poulie motrice étant placé sur l'établi :

- Dévisser les écrous fixant la coupelle (O), sortir les rondelles éventail, enlever la coupelle.
- Décrocher les ressorts de mâchoires côté tenons.
- Dégager les mâchoires.

### MONTAGE DES MACHOIRES D'EMBRAYAGE

- Sur l'une des mâchoires, placer la grande boucle du ressort de rappel à l'intérieur de la fente située à l'articulation et introduire l'ensemble sur l'axe d'articulation (figure 13).
- Répéter la même opération sur l'autre mâchoire.
- Accrocher les ressorts de rappel au 1er tenon. Les deux ressorts montés doivent présenter le côté ouvert de leurs boucles vers l'intérieur de l'appareil.
- Mettre en place la coupelle (O).  
Les deux écrous de 5 seront serrés de telle façon que l'un des plats soit parallèle au bord extérieur des tenons d'entraînement de la garniture (F).

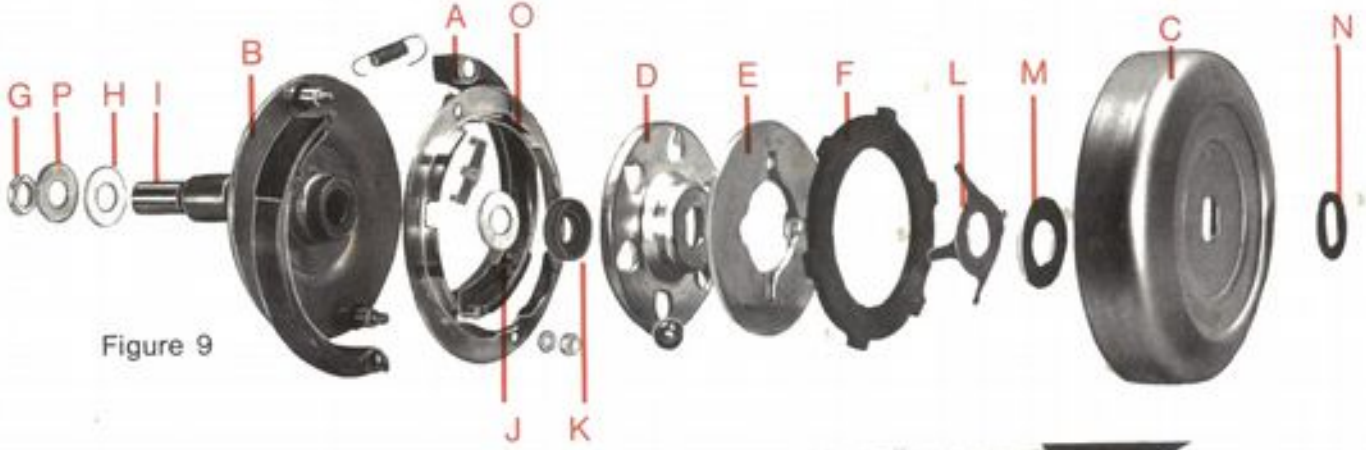


Figure 9

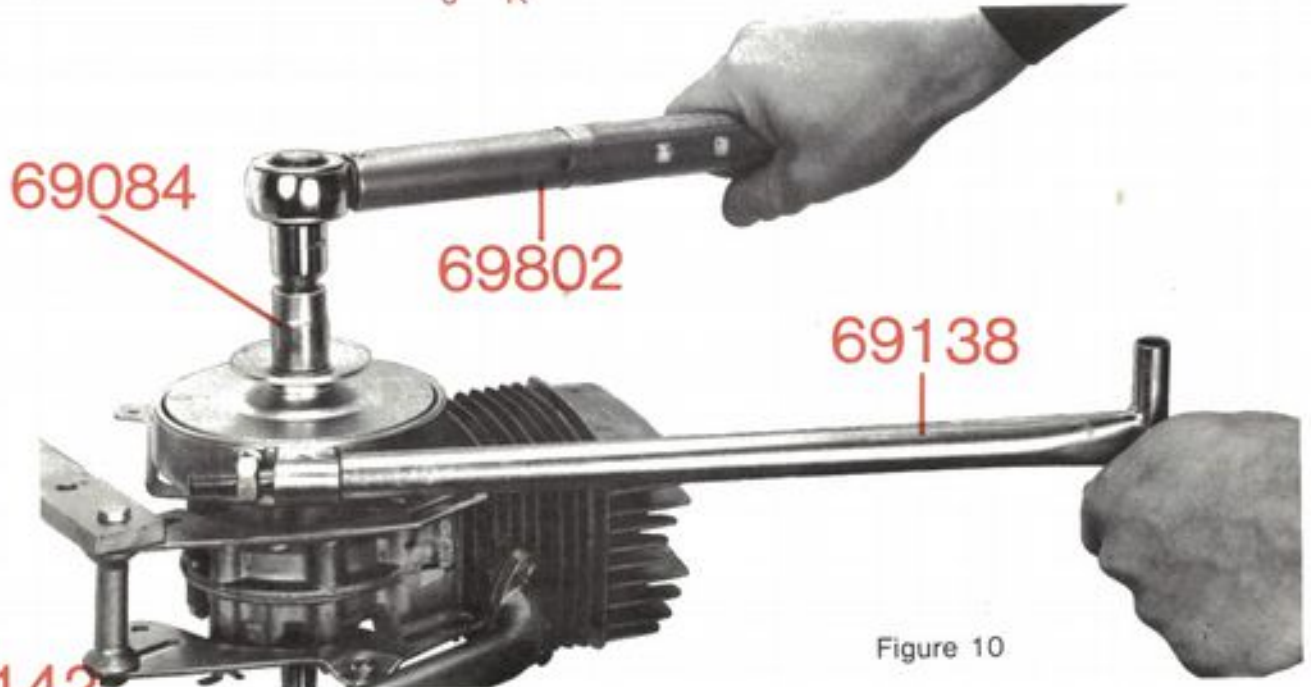


Figure 10

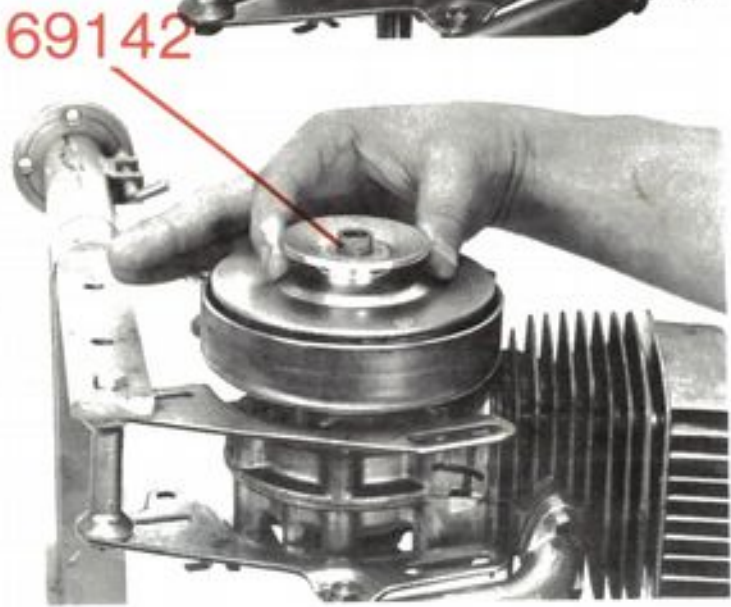


Figure 11



Figure 12



Figure 13

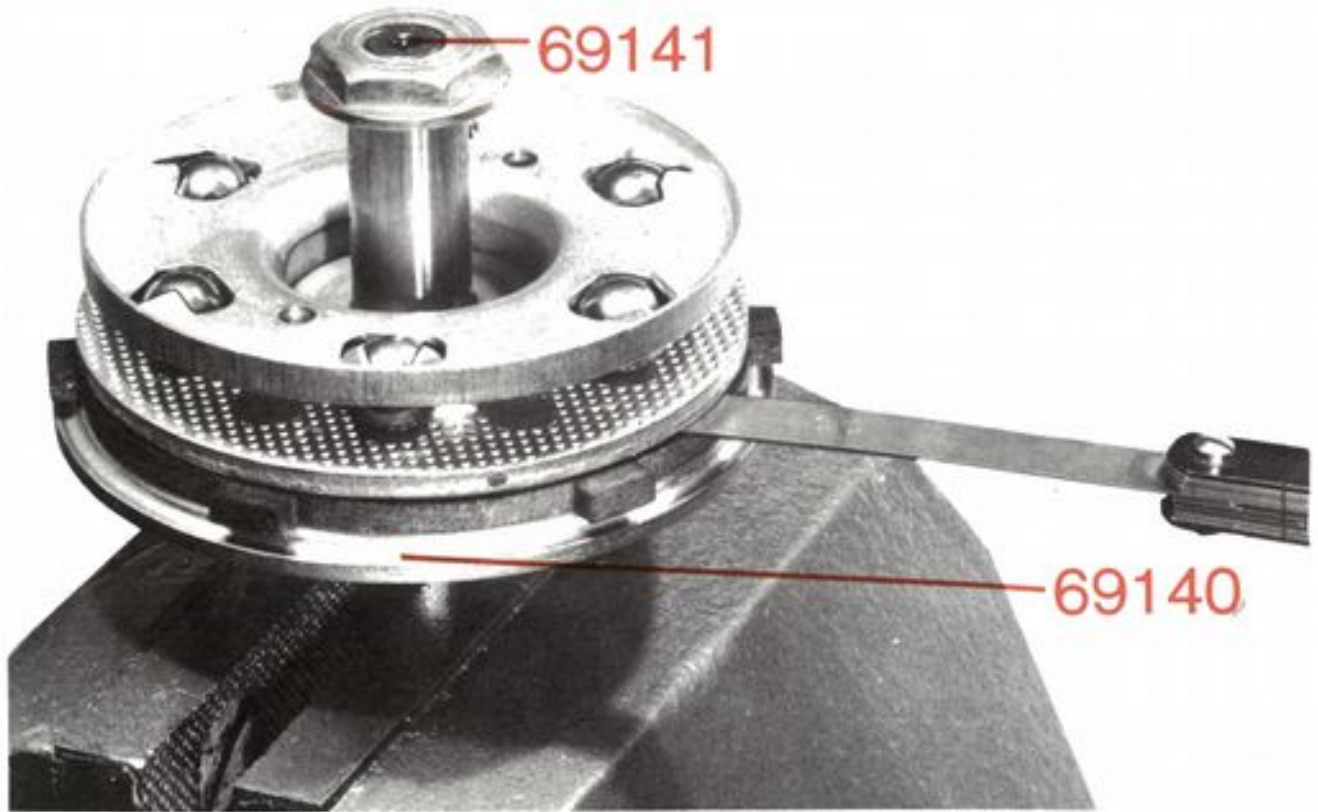


Figure 14



Figure 15



## REGLAGE DE L'EMBRAYAGE

Dans le cas d'un mauvais fonctionnement, et après s'être assuré que la poulie est libre sur le vilebrequin (jeu latéral d'environ 6/10 à 8/10), il y a lieu de vérifier également le jeu fonctionnel qui doit exister entre la garniture d'embrayage et le flasque d'embrayage (E).

Cette vérification s'opère de la façon suivante :

Placer l'outil 69141 verticalement entre les mâchoires d'un étau et monter dans l'ordre (figure 14) :

- La rondelle (N)
- Le plateau de réglage 69140
- La rondelle de réglage (M)
- Le ressort (L)
- La garniture (F)
- Le flasque d'embrayage (E)
- Les billes
- Le tambour (D)
- La rondelle (K)
- L'entretoise (I)
- L'écrou (G)

Assurer le blocage de l'ensemble avec la clé dynamométrique 69802 équipée du réducteur et de la douille de 17 n° 69084 sous un couple de 4 à 4,5 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 6/10 à 8/10 de mm. (figure 14).

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

Cette rondelle peut être livrée dans les épaisseurs suivantes :

0,4 - 0,6 - 0,8 et 1 mm - respectivement numéros 45818 - 45819 - 45820 - 45821

#### MONTAGE DE L'EMBRAYAGE SUR LE VILEBREQUIN

- Mettre la rondelle d'appui (N) en place sur le méplat du vilebrequin, chanfrein contre carter.
- Monter dans l'ordre :
  - Le tambour (C), et immédiatement après positionner les pattes du pare-courroie concentriquement au tambour et bloquer les deux vis de maintien.
  - La rondelle de réglage (M)
  - Le ressort (L)
- Disposer ensuite par empilement sur l'établi :
  - Le tambour plateau d'appui (D)
  - Les 6 billes  $\varnothing$  12 très légèrement enduites de graisse "spéciale 69145"
  - Le flasque d'embrayage (E)

Retourner cet ensemble sur la garniture (F) et monter ces éléments sur le vilebrequin en positionnant correctement les méplats du tambour (D) et en maintenant toujours l'ensemble.

Continuer le montage dans l'ordre :

- Rondelle (K)
- Entretoise (I)
- Rondelle (J)

Visser en bout de vilebrequin la douille taraudée 69142, mettre en place la poulie (B) équipée des mâchoires (figure 16).

Attention : Ne pas forcer lorsque la poulie atteint le fond du tambour, la tourner dans un sens ou dans l'autre pour permettre aux tenons de la garniture (F) de pénétrer à l'intérieur des crans de la coupelle (O).

- Retirer la douille 69142.
- Mettre en place les rondelle (P) et (H), visser l'écrou (G), assurer son serrage avec la clé dynamométrique 69802 équipée du réducteur et de la douille 69084, sous un couple de 4 à 4,5 m.kg en immobilisant le tambour (C) avec l'outil 69138 (figure 17).

Lorsque le remontage de l'embrayage s'effectue sur le cyclomoteur, disposer le tube de l'outil de façon à ce qu'il soit en appui sous la tringle du garde-boue avant.

69142



Figure 16

69802

69084

69138

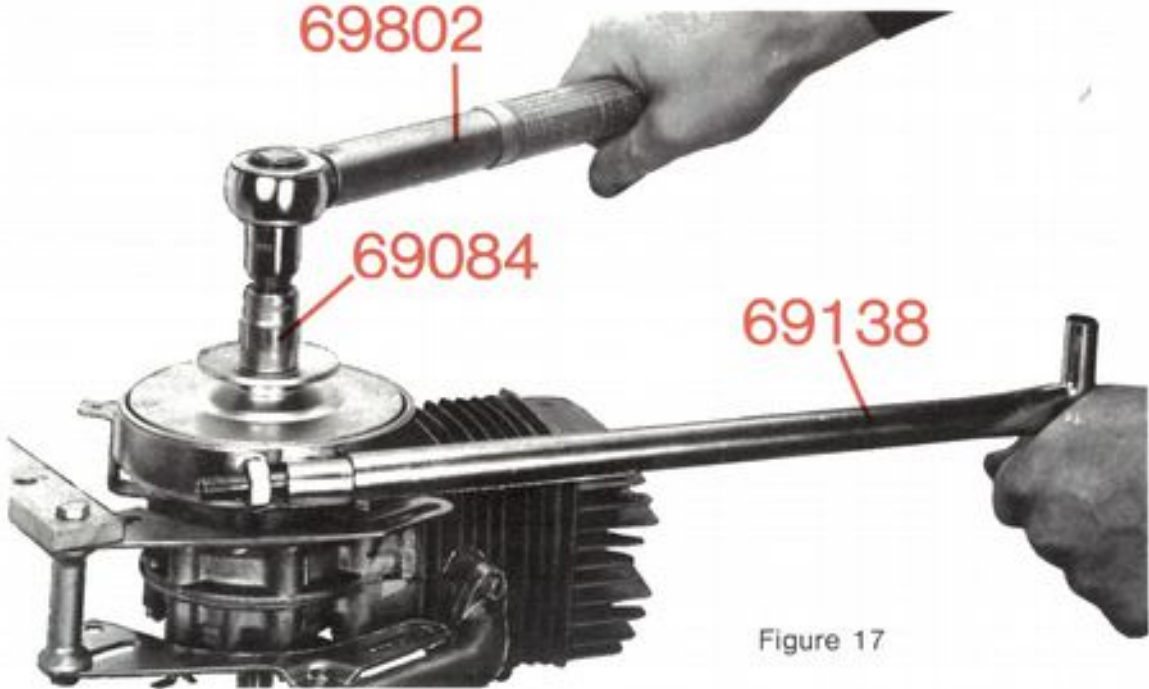
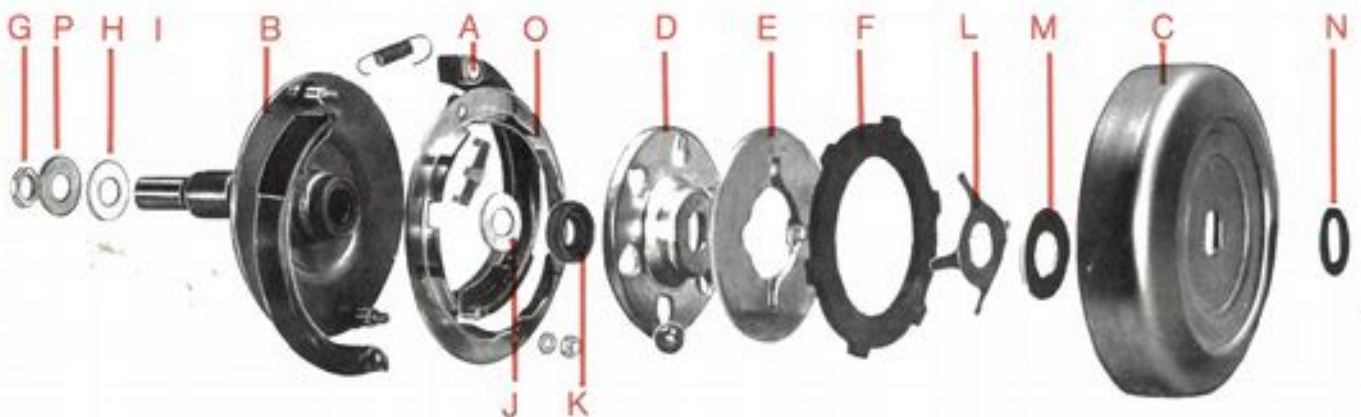


Figure 17



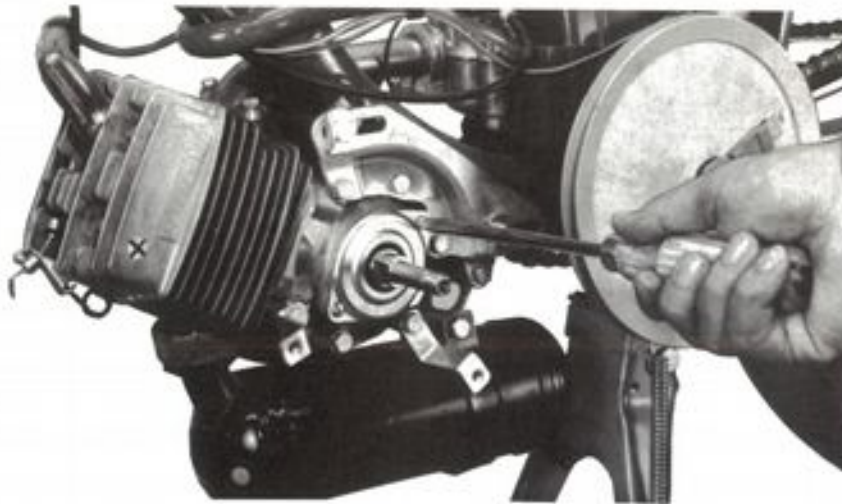


Figure 18

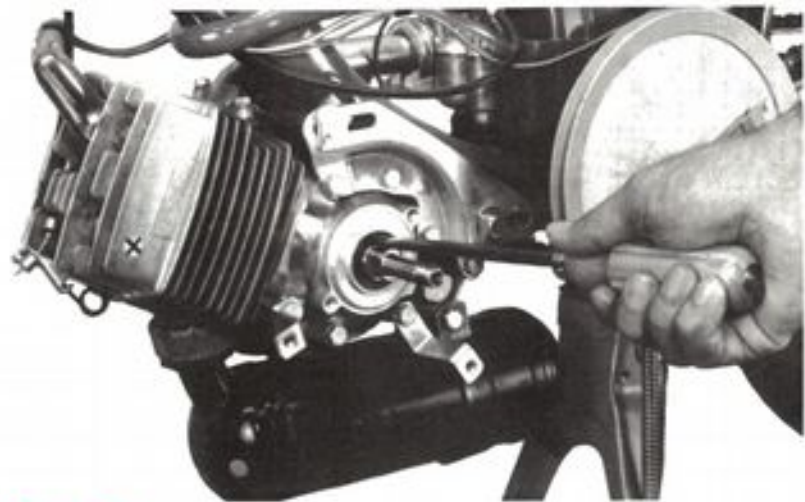


Figure 19

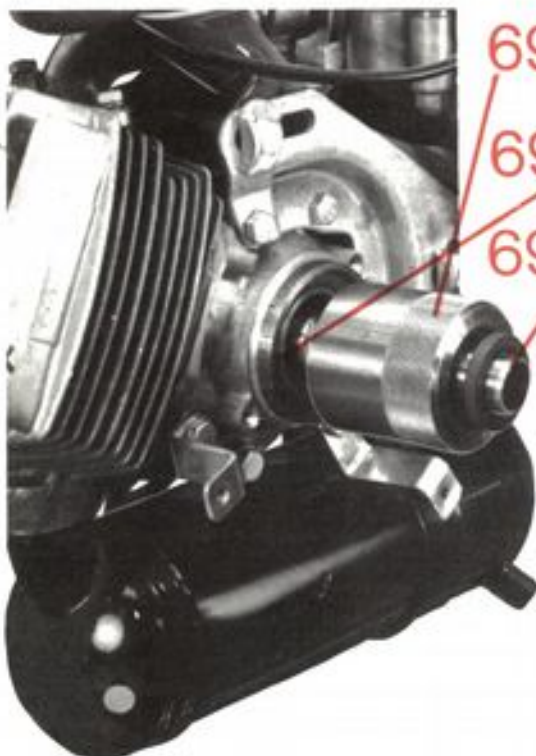


Figure 20



Figure 21

## DEMONTAGE ET REMONTAGE SUR LE VEHICULE DU JOINT D'ETANCHEITE COTE EMBRAYAGE

### OUTILS NECESSAIRES

- Un tournevis
- Un centrage 69151
- Une douille 69143
- Un guide 69110
- Une chasse 69109

### DEMONTAGE DU JOINT

- Dépose de la poulie motrice.
- Dévisser les deux vis de fixation de la plaque d'arrêt du joint (figure 18).
- Avec un tournevis, sortir le joint défectueux (figure 19).

### MONTAGE DU JOINT

- Placer sur le carter et dans l'ordre (figure 20) :
  - l'outil 69151, le centrage  $\varnothing$  35 étant orienté contre le carter
  - la douille 69143
  - le guide 69110, le joint suiffé étant placé à l'intérieur, lèvres dirigées vers le moteur
  - la chasse 69109
- Pousser à fond le joint dans son logement
- Remonter la plaque d'arrêt du joint.

## DEMONTAGE ET REMONTAGE DE LA CULASSE ET DU CYLINDRE

### OUTILS NECESSAIRES

- Une clé à pipe de 10
- Un maillet
- Un tournevis
- Une pince coupante
- Une cale en bois
- Une clé à tube de 19
- Une clé dynamométrique 69802
- Une douille de 10 n° 69079

### DEMONTAGE DE LA CULASSE ET DU CYLINDRE

- Dévisser les 4 écrous fixant la culasse, en procédant en quinconce pour éviter toute déformation (clé à pipe de 10). Retirer les rondelles. Enlever la culasse et son joint.
- Enlever le pot d'échappement.
- Sortir le cylindre, s'il est collé, mettre le piston au point mort bas, frapper de petits coups de maillet en caoutchouc sur la sortie de l'échappement (ne pas frapper sur les ailettes qui sont très fragiles).
- Sortir le joint.

### DEMONTAGE DU DECOMPRESSEUR

- Fixer la culasse à l'étau au moyen de deux boulons (figure 21).
- Couper l'extrémité de la goupille, comprimer le ressort et retirer la goupille.
- Retirer la soupape.
- 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 de la clé à tube de 19.
- À moins qu'il ne soit détérioré, ne pas retirer le joint cuivre qui reste dans son logement

#### REMONTAGE DU DECOMPRESSEUR SUR LA CULASSE

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

Si la soupape présente un défaut quelconque sur le siège, ne pas hésiter à changer le décompresseur complet.

- S'assurer que le joint cuivre est resté en place.
- Fixer la culasse à l'étau au moyen de deux boulons (figure 21).
- Visser et bloquer énergiquement le corps de décompresseur sur la culasse (clé à tube de 19).
- Engager la soupape dans le corps du décompresseur.
- Mettre en place le ressort.
- Mettre le rivet axe et en écraser soigneusement l'extrémité. En cas de perte de la goupille, la soupape tomberait dans le cylindre, d'où risque d'accident et de détérioration du moteur (figure 21 B).

#### REMONTAGE DU CYLINDRE

Afin de faciliter cette opération, nous vous conseillons la réalisation d'une cale en bois (figure 22).

- Nettoyer le plan du joint et couper le joint du carter qui déborde du plan d'appui du cylindre.
- Placer le joint à sec.
- Mettre le piston en appui sur la cale en bois mentionnée 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 ; inutile de le frapper, il doit descendre à la main. Retirer la cale de bois et pousser le cylindre à fond.

#### REMONTAGE DE LA CULASSE

- Mettre en place le joint en veillant à ce que le trou prévu sur le cylindre pour l'évacuation des gaz du décompresseur corresponde à celui du joint.
- Placer la culasse orientée avec les mêmes précautions que le joint.
- Placer les rondelles et les écrous qui seront vissés et serrés en quinconce clé dynamométrique 69082 équipée du réducteur et de la douille de 10 N° n° 69079 (couple de serrage de 1,1 m.kg) - figure 23.

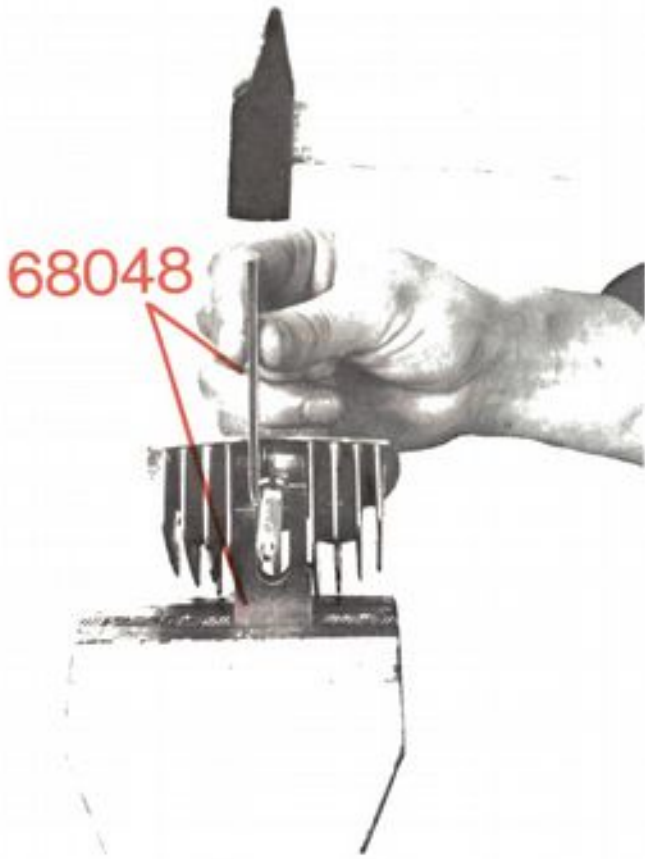


Figure 21 B

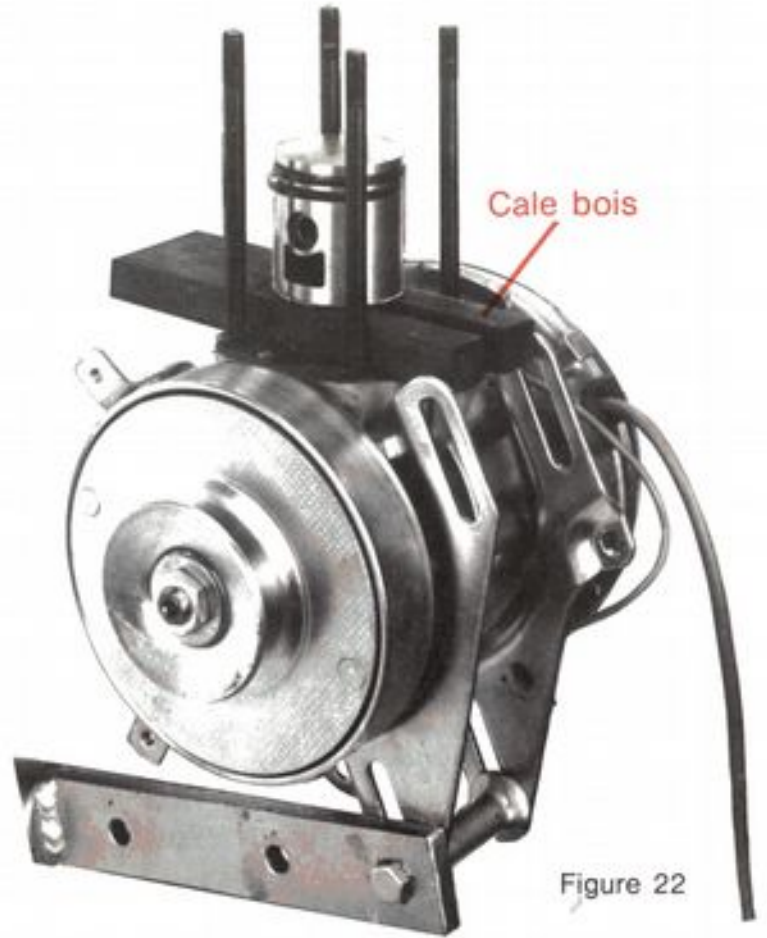


Figure 22

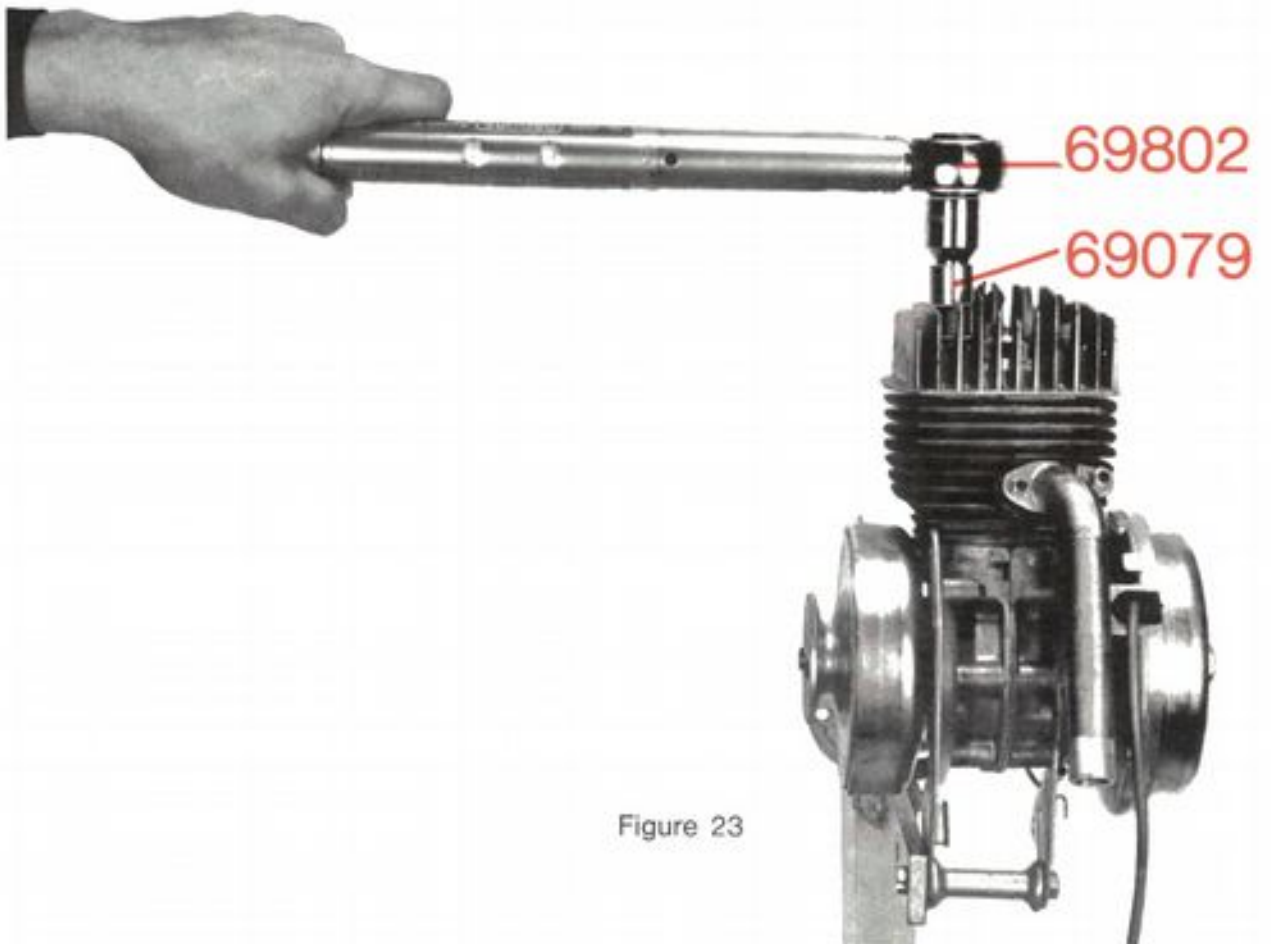


Figure 23

69092

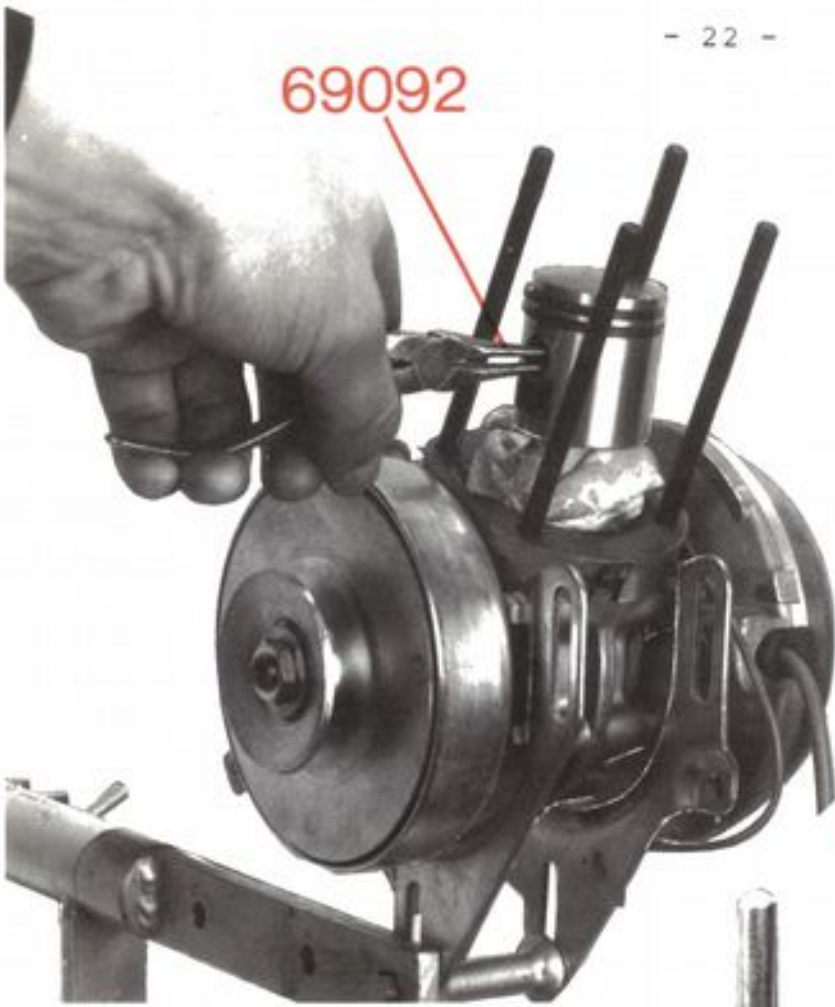


Figure 24

69093



Figure 25

Figure 26



69093

69256

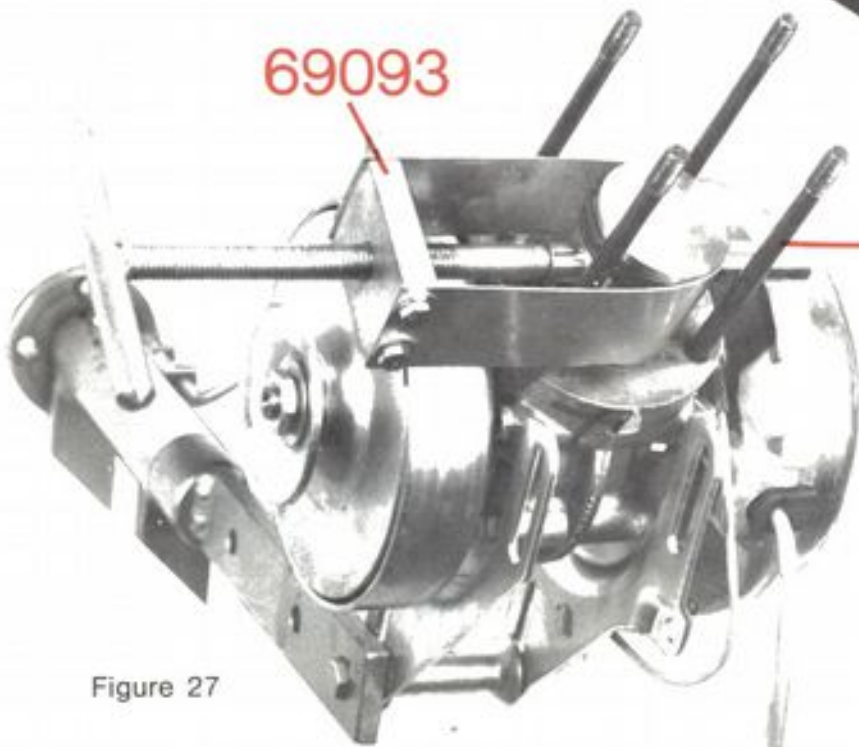


Figure 27



## DEMONTAGE ET REMONTAGE DU PISTON

### OUTILS NECESSAIRES

- Un outil 69093
- Un guide 69256
- Une pince à circlips 69092

### DEMONTAGE DU PISTON

- Placer un chiffon sur l'ouverture du carter, autour de la bielle.
- Retirer les deux circlips à l'aide de la pince spéciale 69092 (figure 24).
- Enlever les deux segments si cela est nécessaire.
- Chasser l'axe sans le sortir complètement au moyen de l'outil 69093. Attention à la cage à aiguilles (figure 25).

### REMONTAGE DU PISTON

- Vérifier le jeu à la coupe des segments qui doit être de 3/10 de mm au 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 de piston.
- Placer le piston à l'intérieur de l'outil 69093 (figure 26).
- 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 sur le pied de bielle.
- Présenter sur la bielle, l'outil 69093 équipé du piston, la lettre repère dirigée vers l'avant.
- Introduire l'outil 69256 pour qu'il traverse la cage à aiguilles et vienne se centrer dans le trou de l'axe de piston (figure 27).
- Pousser l'axe au 3/4 de sa course.
- Ensuite retirer l'outil 69256 et mettre en place un des circlips (pince 69092).
- Pousser l'axe à proximité du premier circlips, sans toutefois l'appuyer.
- Retirer l'outil 69093 et mettre le deuxième circlips (pince 69092).
- S'assurer que les circlips sont bien dans les gorges, en les faisant tourner.
- Monter les segments sur le piston. Attention aux ergots dans les gorges du piston.

## OUVERTURE DES CARTERS MOTEUR EXTRACTION DE L'EMBIELLAGE ET DES ROULEMENTS REMONTAGE

### OUTILS NECESSAIRES

- Une clé plate de 10
- Une entretoise 69137
- Un outil 69097
- Un embout 69098
- Une vis 69105
- Une vis 69106
- Un écrou 69104
- Un guide 69108
- Un guide 69110
- Une chasse 69109
- Un guide 69112
- Une semelle 69111
- Un guide 69113
- Une chasse 69114
- Un guide 69115
- Une douille 69143

### OUVERTURE DES CARTERS MOTEUR

- Dévisser les écrous (clé de 10) d'assemblage des carters.
- Sortir les vis.
- Retirer les carters du support moteur, ce dernier restant sur le support 69255 (figure 28).
- Sur le carter droit (côté volant), mettre en place (figure 29) :
  - L'entretoise 69137, placée sur le centrage  $\varnothing 48$ ,
  - L'outil 69097, fixé à l'aide de 2 vis  $\varnothing 5$  L = 35 mm en utilisant les deux trous de fixation du stator (serrer correctement les deux vis).
  - L'embout 69098.
- Avec la main gauche, prendre le bloc moteur par les goujons de fixation du cylindre et visser jusqu'à séparation complète des carters.



Figure 28



Figure 29



Figure 30



Figure 31



Figure 32

#### CARTER GAUCHE - EXTRACTION DE L'EMBIELLAGE

- Retirer le joint de carter.
- Placer 2 Vis  $\varnothing$  6 L = 70 mm dans deux des bossages du carter (tête contre le plan du joint).
- Positionner l'entretoise 69137 centrage  $\varnothing$  37 contre le carter et placer l'outil 69097 (serrer correctement les deux écrous).
- Utiliser l'embout 69098 et visser jusqu'à l'extraction complète du vilebrequin (figure 30).

#### 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 JOINT ET DU ROULEMENT DANS LE CARTER GAUCHE

- Chauffer le carter de 80 à 90°.
- Poser le carter sur le guide 69108, en orientant la chambre des volants vers le haut.
- Mettre en place le guide de joint 69110 dans l'alésage du roulement (côté moleté débouchant du carter).
- Engager le joint préalablement suiffé sur le guide 69108 (le ressort dirigé vers le haut) et le pousser à fond à l'aide de la chasse 69109, en utilisant l'extrémité du petit diamètre (figure 31).
- Retirer le guide de joint et la chasse.
- Mettre en place la rondelle d'appui du roulement.
- Engager le roulement sur le guide 69108 et le pousser à fond à l'aide de la chasse 69109 (en utilisant l'extrémité du grand diamètre)-figure 32.

MONTAGE DU JOINT ET DU ROULEMENT DANS LE CARTER DROIT

- Chauffer le carter de 80 à 90°
- Mettre le guide 69112 (Ø 16) dans la semelle 69111.
- 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 69113 dans l'alésage du roulement, le côté moulé débouchant du carter.
- Engager le joint préalablement suiffé sur le guide 69112 (le ressort dirigé vers le haut).  
Le pousser à fond à l'aide de la chasse 69114 en utilisant l'extrémité du petit diamètre (figure 33).
- Retirer la chasse 69114 et le guide de joint 69113.
- Sans enlever le carter de la semelle, retirer par le haut le guide 69112 (Ø 16) et glisser à sa place à travers le joint Paulstra, le guide 69115 (Ø 17 X 16).
- Mettre en place dans le carter la rondelle d'appui du roulement.
- Engager le roulement sur le guide 69115 en le poussant à fond à l'aide de la chasse 69114 en utilisant l'extrémité du grand diamètre (figure 34).



Figure 33



Figure 34



Figure 35



Figure 36



Figure 37



## MONTAGE DU VILEBREQUIN DANS LE CARTER GAUCHE

Pour éviter la détérioration du joint d'étanchéité, monter sur l'arbre la douille 69143.

- Engager le vilebrequin à l'intérieur du roulement.
- Placer l'entretoise 69137 centrage  $\varnothing$  37 contre le carter.
- Visser la vis 69106 sur le vilebrequin, introduire l'outil 69097.
- Visser l'écrou 69104 jusqu'à ce que le vilebrequin soit à fond dans le carter (figure 35).

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

- Placer le joint de carter.
- Engager le vilebrequin à l'intérieur du roulement.
- Pour faciliter l'opération d'assemblage, mettre en place provisoirement la vis de positionnement n° 45636 ainsi que les deux autres vis (A).
- Placer l'entretoise 69137 sur le centrage  $\varnothing$  48 du carter.
- Visser en bout de vilebrequin la vis 69105, engager l'outil 69097 et visser l'écrou 69104 jusqu'à ce que le vilebrequin soit à fond dans le carter (figure 36).

## MONTAGE DU CARTER SUR LE SUPPORT

- Mettre en place les vis d'assemblage en commençant par la vis de centrage n° 45636 (ne pas oublier les deux pattes support du pare-courroie). Bloquer les vis à l'exception de celles qui maintiennent le pare-courroie.
- Vérifier que le vilebrequin tourne très librement. Eventuellement, le débri-der en donnant de légers coups de maillet sur l'une ou l'autre des extrémités des arbres.
- Serrer les écrous sous un couple de 0,9 m.kg (figure 37).

## CARBURATEUR

### DESCRIPTION

Carburateur GURTNER

Type D 10 G - Passage 10 - Réglage 710 - Gicleur 200 n° 5012 (101)

Type D 12 G - Passage 12 - Réglage 698 - Gicleur 220 n° 5012 (102)

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, pour pouvoir repartir facilement sur simple manoeuvre de la poignée des gaz. Le réglage se fait moteur chaud, à l'aide de la vis située sur le côté droit du carburateur.

### REGLAGE

- Déposer le capotage.
- 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 pour abaisser le plus possible le régime du moteur, la roue arrière ne doit pas être entraînée.
- Quand le régime est suffisamment bas, mettre le véhicule sur ses roues, monter en selle, le moteur ne doit pas caler.

D. 10 G  
D. 12 G

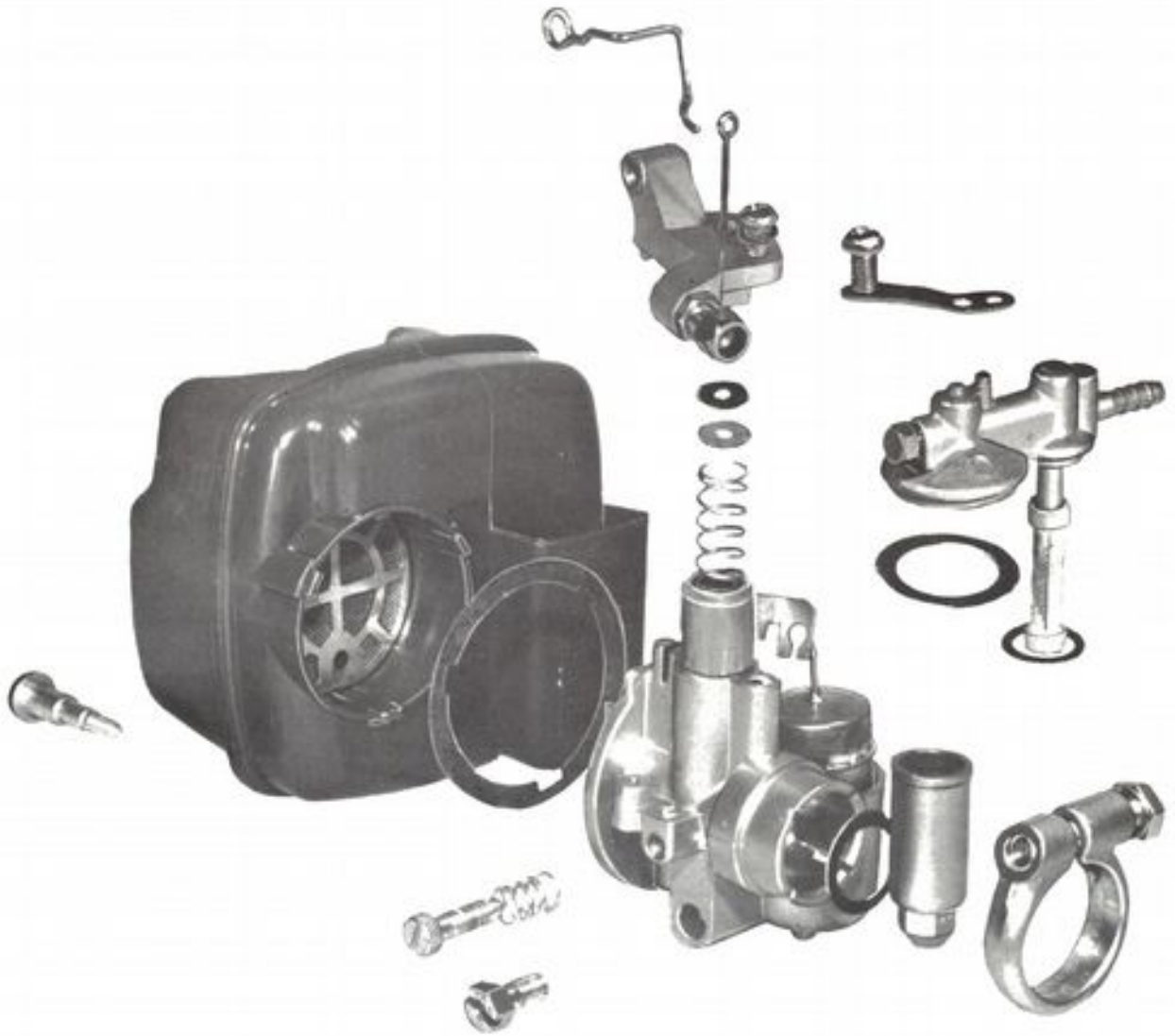


Figure 38



Figure 39

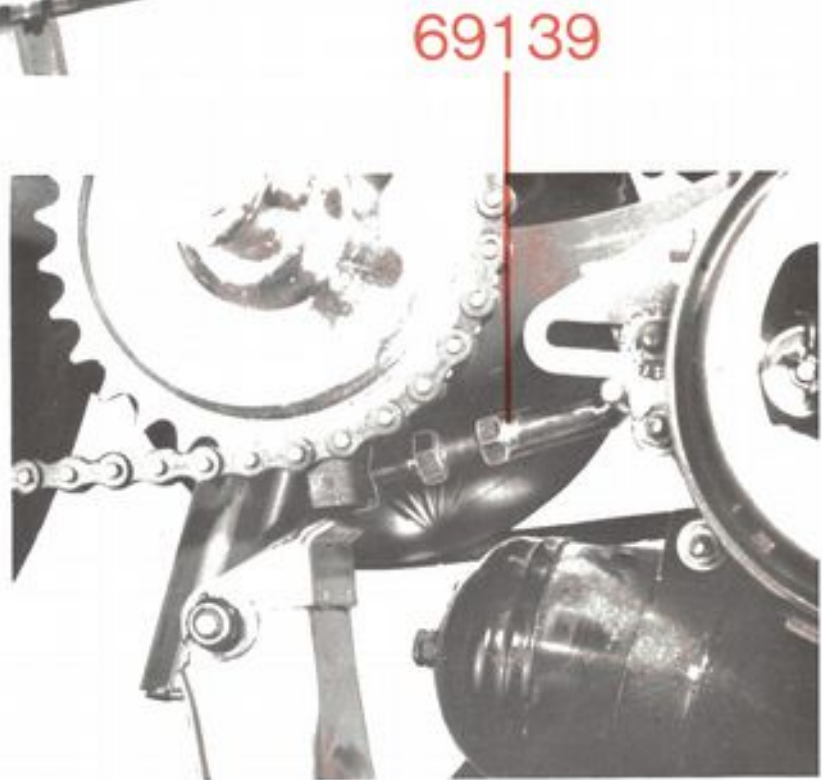


Figure 40

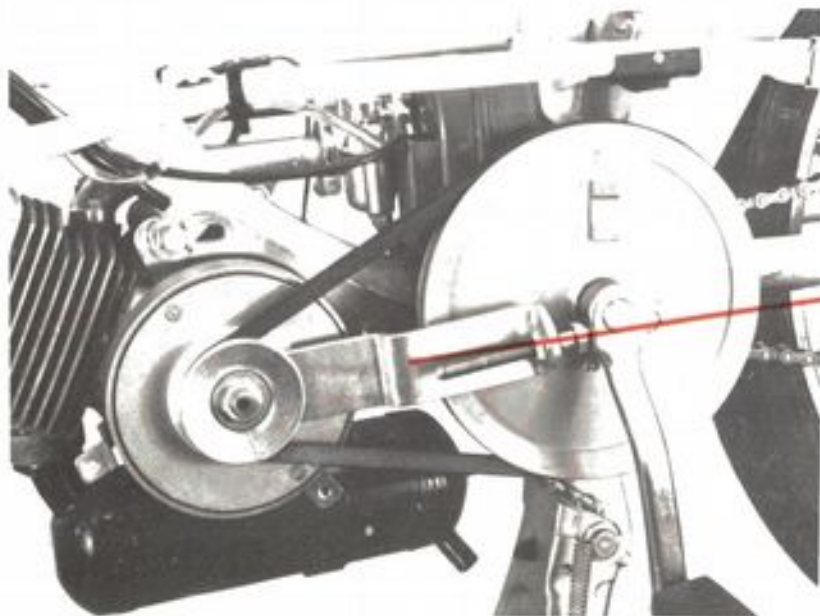


Figure 41

## DEMONTAGE DE LA FOURCHE

### OUTILS NECESSAIRE

- Une clé à pipe de 10

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

- Débrancher les commandes de frein et de compteur.
- Retirer la roue avant.
- Dévisser les écrous situés à l'intérieur des tubes (clé à tube de 10) Figure 39.

## REGLAGE DE LA TENSION DE COURROIE

- Pour effectuer ce réglage, desserrer les écrous de fixation des supports au châssis, pousser le moteur vers l'avant, ce dernier se déplace horizontalement.
- Utiliser les outils de tension :
  - N° 69139 sur cyclomoteurs sans suspension arrière (figure 40)
  - N° 69135 sur cyclomoteurs avec suspension arrière (figure 41)
- Rebloquer ensuite les écrous à un couple de 1,4 à 1,6 m.kg.

**ATTENTION :** Un blocage insuffisant des boulons de fixation du moteur peut provoquer des vibrations et entraîner la rupture des supports soudés au châssis.



**Les cycles Peugeot préconisent exclusivement  
ESSO *MIX* à 4%, avec le lubrifiant ESSO 2T.**