

Offert par [HTTP://www.lettera.fr](http://www.lettera.fr)

MANUEL D'ATELIER



CYCLES
PEUGEOT

SERVICE APRES VENTE

1976

MANUEL D'ATELIER

sc5



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 B875550451 - N° SIRET 875550451 00012

TABLE DES MATIÈRES

- Caractéristiques principales	2
- Outillage nécessaire	3
- Couples de serrage	3
- Dépose et pose du moteur	3
- Pose du moteur sur le support d'établi	4
DEMONTAGE ET REMONTAGE :	
- de la culasse et du cylindre	4 - 7
- du piston	8
- du couvercle gauche et du pignon moteur	11
- du volant magnétique - calage	12 - 15
- du couvercle droit	16
- de l'embrayage et du pignon moteur	16 - 19
- du sélecteur - réglage	20 - 23
- de la boîte de vitesses	27 - 28
- du lanceur et de l'axe de pédalier	31
- de la fourche télescopique	41
ouverture des carters moteur	23
fermeture des carters moteur	31
Pose et dépose de l'embielage	24
Extraction des roulements	32 - 35
Montage des roulements	36 - 39
Carburateur	40
Installation électrique	42

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

- Moteur deux temps à précompression dans le carter
- Alésage : 38 mm
- Course : 44 mm
- Cylindrée : 49 cm³
- Taux de compression : 7,4 à 1
- Volant magnétique : 6 Volts - 8 Watts
- Avance à l'allumage : 2,5 mm hauteur réelle, ou 2,9 mm mesurée dans l'axe du trou de bougie.
- Boîte de vitesses : 5 rapports
- Transmission primaire : par pignons
- Capacité du carter : 0,9 litre (SAE 30)
- Capacité du réservoir d'essence : 7,5 litres
- Consommation : 2 à 2,2 litres aux 100 km
- Bougie : MARCHAL 3/4 S - EYQUEM 755
- Démultiplications totales moteur - roue arrière
 - 1 - 34,50
 - 2 - 25,55
 - 3 - 19,75
 - 4 - 15,70
 - 5 - 12,70
- Puissance réelle : 2 CV à 5300 tours minute.

OUTILLAGE SPÉCIAL DE DÉMONTAGE ET REMONTAGE

- 68025 - plaque d'adaptation sur le support moteur
- 68026 - embout (court) pour axe de piston
- 68027 - embout guide pour axe de piston
- 68028 - sangle
- 68029 - vis de tirage \varnothing 12 pas 125
- 68030 - outil d'écartement des carters
- 68031 - tige de poussée à l'AR des carters
- 68032 - guide pour roulement arbre primaire
- 68033 - chasse pour roulement arbre primaire
- 68034 - chasse épaulée pour cage à aiguilles
- 68035 - rondelle pour chasse épaulée
- 68036 - chasse de positionnement du joint d'étanchéité côté volant

CI-DESSOUS, OUTILS COMMUNS POUR D'AUTRES VEHICULES

- 69097 - outil de mise en place et extraction du vilebrequin avec embout n° 69098
- 69093 - outil pour axe de piston
- 69095 - outil pour roulements
- 69096 - guide pour roulements
- 69100 - rondelle
- 69101 - chasse
- 69122 - douille
- 69255 - support moteur

COUPLES DE SERRAGE

- Bougie : 2,5 m.kg
- Ecrou de culasse : 1,2 m.kg
- Ecrou de volant magnétique : 2,5 m.kg
- Contre-écrou de butée de sélecteur : 2,5 m.kg
- Ecrou de pignon moteur : 2,5 m.kg
- Ecrou de pignon de sortie : 2,5 m.kg
- Vis de fixation d'embrayage : 2,5 m.kg

DÉPOSE ET POSE DU MOTEUR

OUTILS NECESSAIRES

- Presse clavettes
- Tournevis cruciforme
- Clé à pipe de 13
- Clé ALLEN de 5

DEPOSE DU MOTEUR

- Desserrer le collier fixant le carburateur, sortir ce dernier du raccord (laisser le carburateur en place sur le chassis).
- Débrancher aux raccordements les deux fils électriques sortant du volant.
- Sortir la clavette de la manivelle gauche et retirer la manivelle gauche.
- Dévisser et retirer les trois vis fixant le couvercle gauche.

- Déposer le couvercle gauche, la commande de compteur restant fixée sur le démultiplicateur.
- Déposer le chaîne motrice.
- Dévisser l'écrou de fixation du tuyau au cylindre.
- Desserrer le collier de serrage du pot sur le tuyau
- Eloigner du cylindre le tuyau d'échappement sans le sortir du pot.
- Décrocher le ressort du levier de débrayage.
- Débrancher la commande de débrayage sous le moteur.
- Dévisser et retirer les vis de fixation du moteur au cadre.

POSE DU MOTEUR SUR LE CHASSIS

- Opérations inverses.

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.

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

Ce support est livré par notre Service Pièces Détachées sous le n° 69255.

La pose du moteur SX 5 sur le support est réalisée par l'intermédiaire d'une plaque complémentaire d'attache n° 68025, préalablement vissée sur le support.

Ne pas omettre de placer les deux goupilles d'arrêt C.

VIDANGE DU MOTEUR

La vidange du moteur s'effectue en retirant la vis de niveau et les deux vis A et B (figure 1).

DÉMONTAGE ET REMONTAGE DE LA CULASSE ET DU CYLINDRE

OUTILS NECESSAIRES

- Cale en bois
- Maillet
- Tournevis
- Pince coupante
- Clé dynamométrique n° 69802
- Douille de 10 n° 69079
- Clé à pipe de 10
- Clé à pipe de 19

DEMONTAGE DE LA CULASSE ET DU CYLINDRE

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

DEMONTAGE DU DÉCOMPRESSEUR

- Fixer la culasse à l'étau au moyen de deux boulons (figure 2).
- 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 d'une clé à pipe de 19.
- A moins qu'il ne soit détérioré, ne pas retirer le joint cuivre qui reste dans son logement.

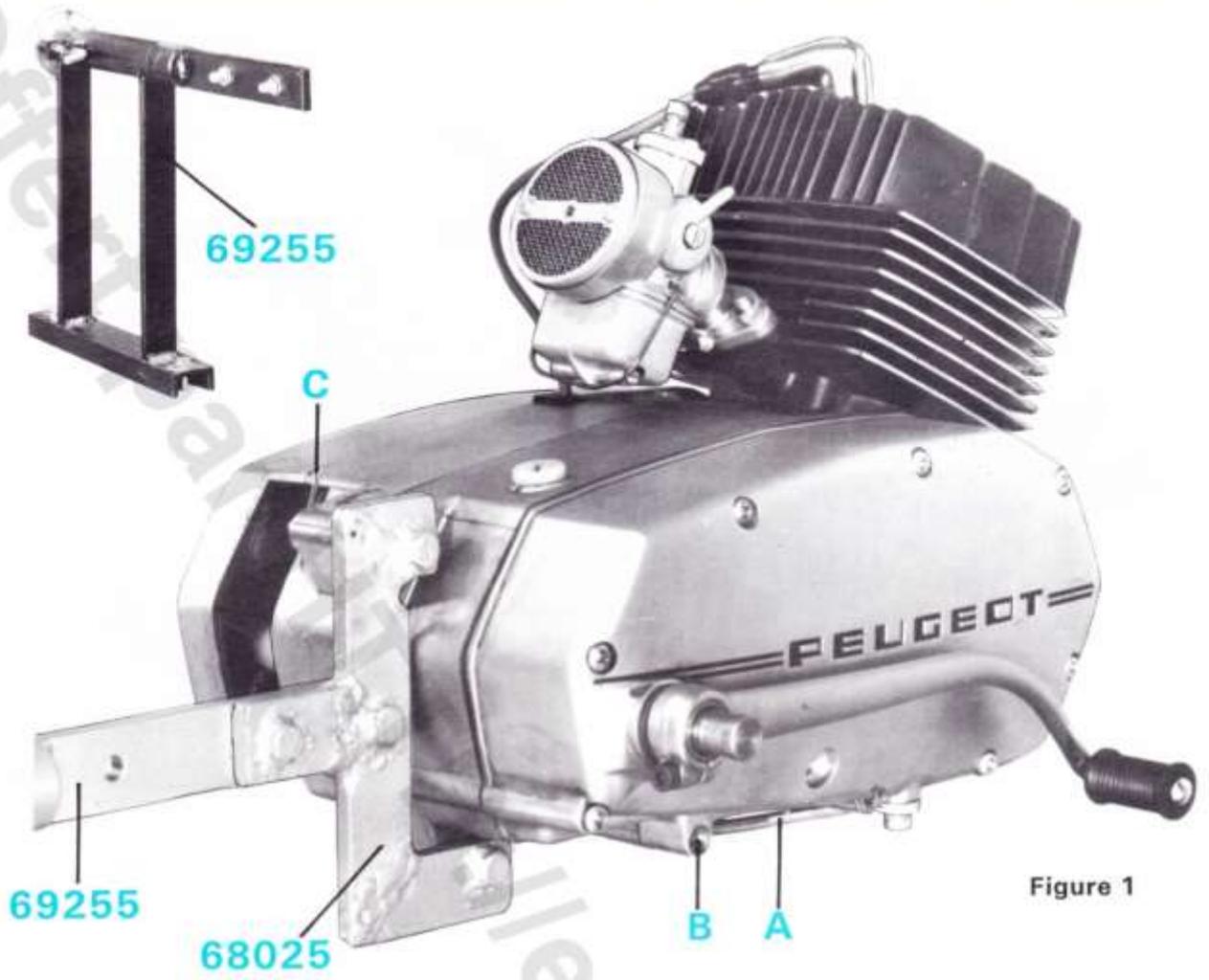


Figure 1

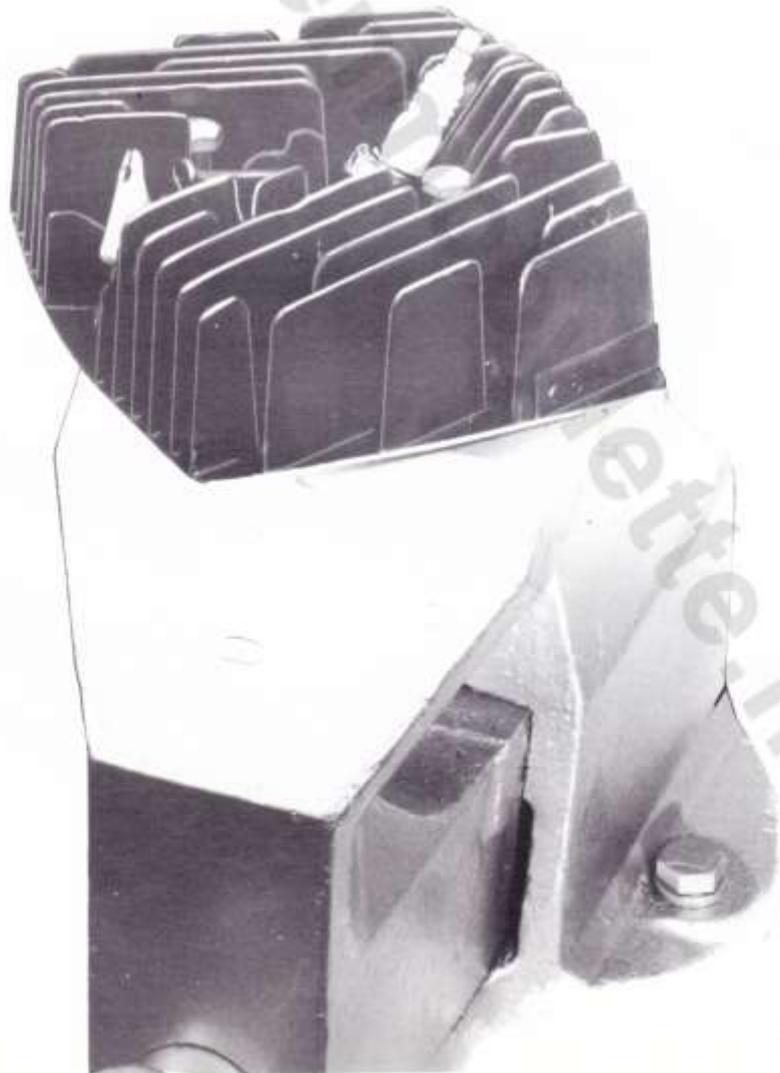


Figure 2

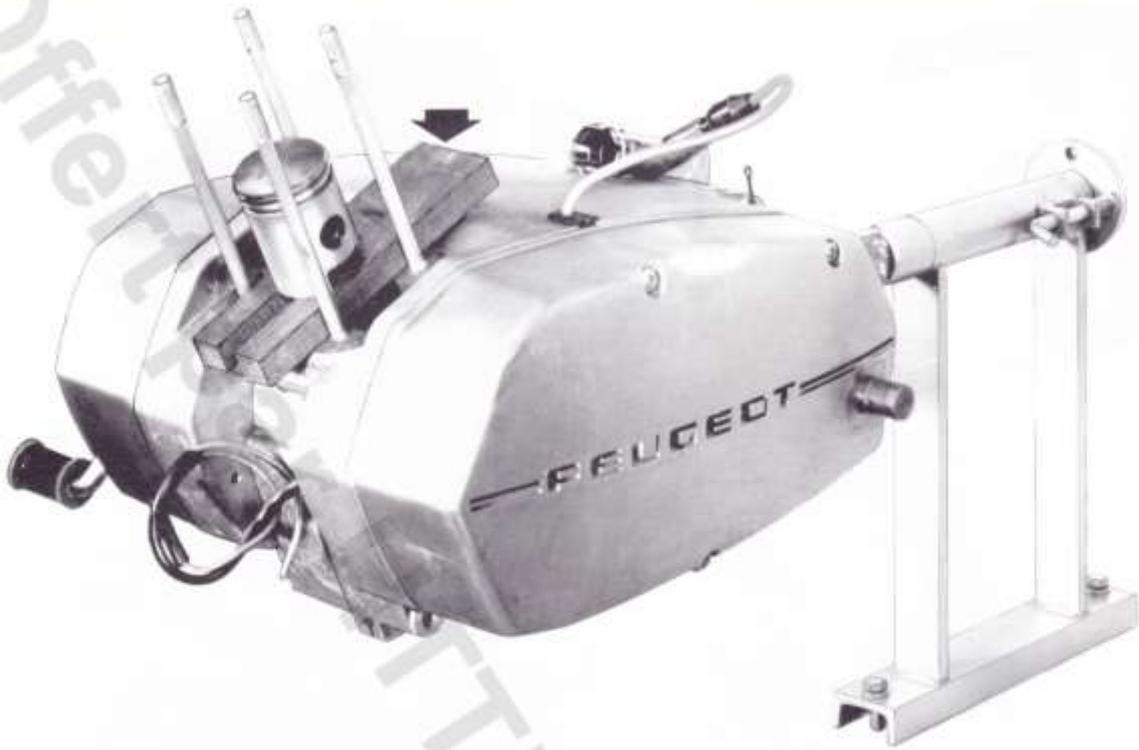


Figure 3

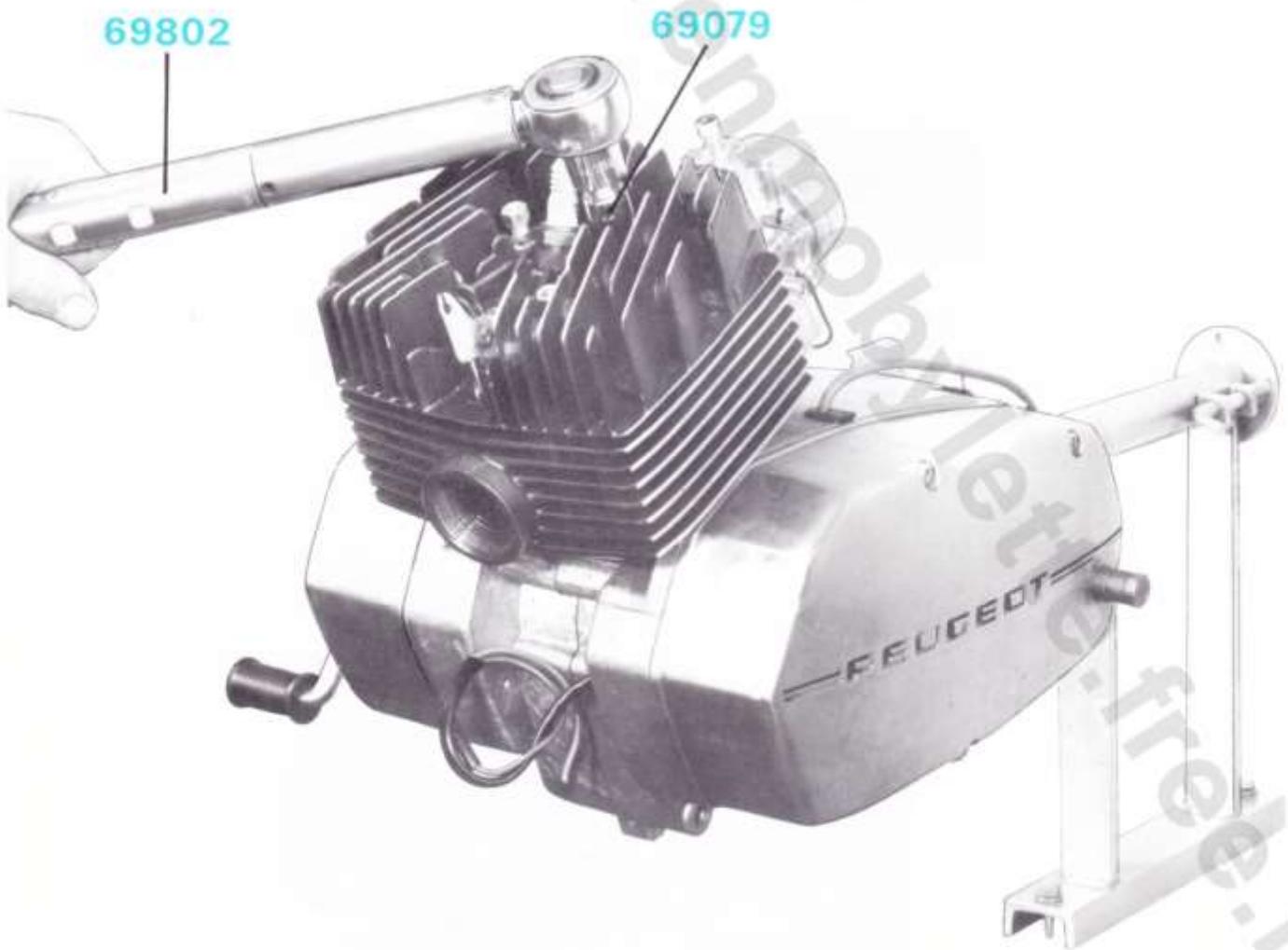


Figure 4

REMONTAGE DU DÉCOMPRESSEUR 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.

- S'assurer que le joint cuivre est resté en place.
- Fixer la culasse à l'étau au moyen de deux boulons.
- Visser et bloquer énergiquement le corps du décompresseur sur la culasse (clé à pipe de 19).
- Engager la soupape dans le corps du décompresseur.
- Mettre en place le ressort.
- Mettre le rivet axe et en écrasser 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.

REMONTAGE DU CYLINDRE

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

- 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 (figure 3).

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 en 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 en veillant à son orientation comme pour le joint.
- Placer les rondelles et les écrous qui seront vissés et serrés en diagonale : clé dynamométrique n° 69802 avec la douille n° 69079 (couple de serrage de 1,2 m.kg) - figure 4.

DÉMONTAGE ET REMONTAGE DU PISTON

OUTILS NECESSAIRES

- outil n° 69093
- embout guide (long) n° 68027
- pince à circlips 69092
- embout (court), n° 68026

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 n° 69092 (voir figure 5).
- Enlever les deux segments si cela est nécessaire.
- Chasser l'axe sans le sortir complètement au moyen de l'outil n° 69093 muni de l'embout (long) n° 68027. Attention à la cage à aiguilles (voir figure 6).

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 n° 69093 muni de l'embout court n° 68026 (figure 7).
- 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, puis la placer dans le pied de bielle.
- Présenter sur la bielle, l'outil n° 69093 équipé du piston, de façon que l'ouverture des segments soit dirigée côté admission (figure 8).
- Introduire le guide n° 68027 pour qu'il traverse la cage à aiguilles et vienne se centrer dans le trou de l'axe de piston.
- Pousser l'axe au 3/4 de sa course.
- Ensuite retirer le guide n° 68027 et mettre en place un des circlips (pince n° 69092).
- Pousser l'axe à proximité du premier circlips.
- Retirer l'outil n° 69093 et mettre le deuxième circlips (pince n° 69092).
- S'assurer que les circlips sont bien dans les gorges, ils ne doivent pas tourner librement.
- Monter les segments sur le piston. Attention aux ergots dans les gorges du piston.

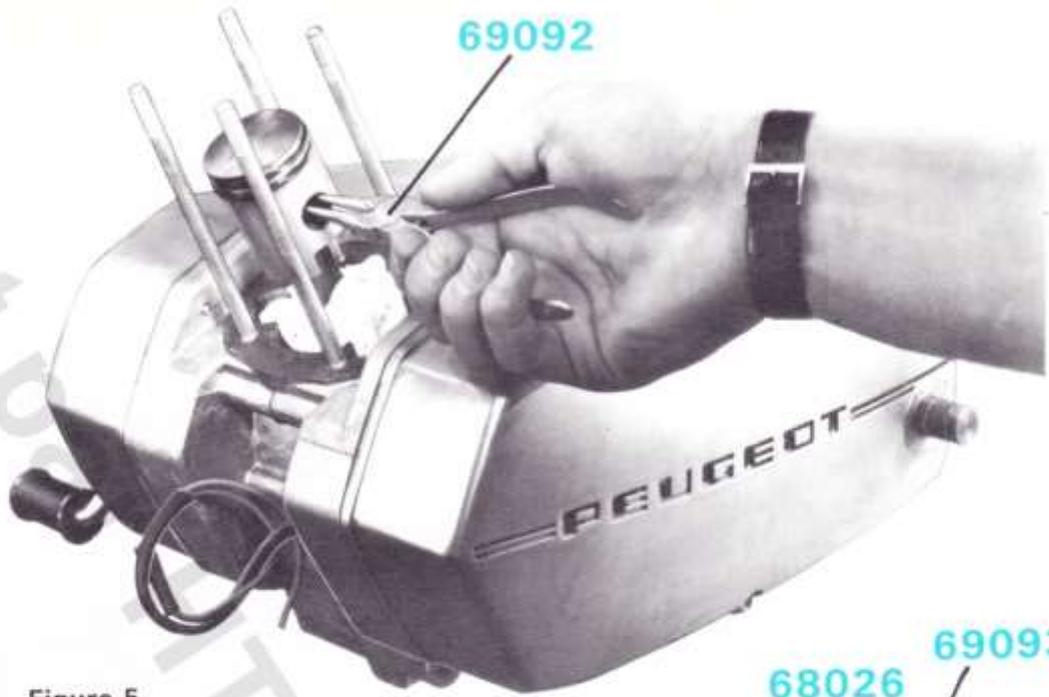


Figure 5



Figure 7



Figure 6

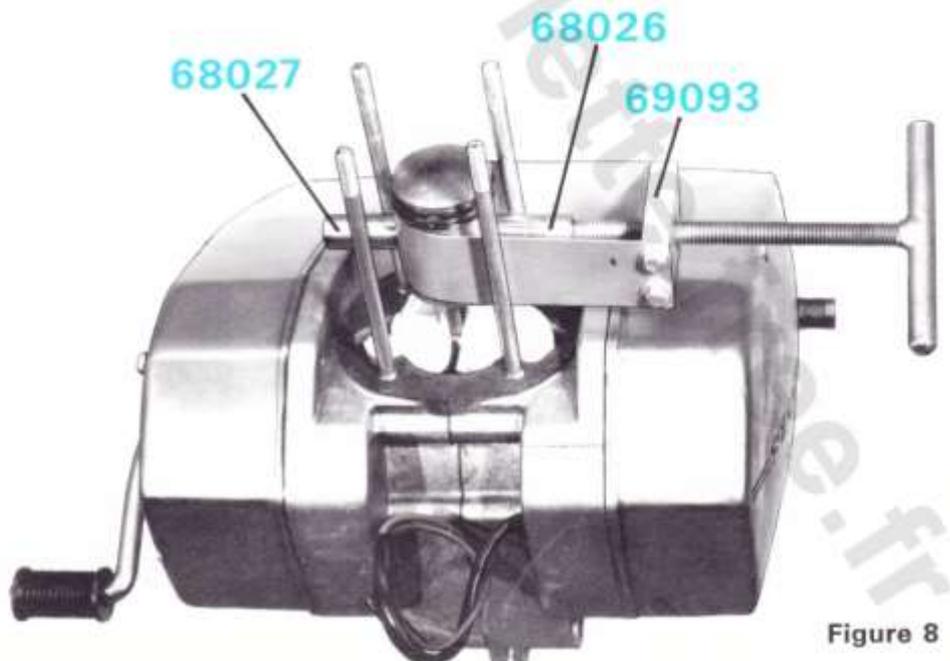


Figure 8

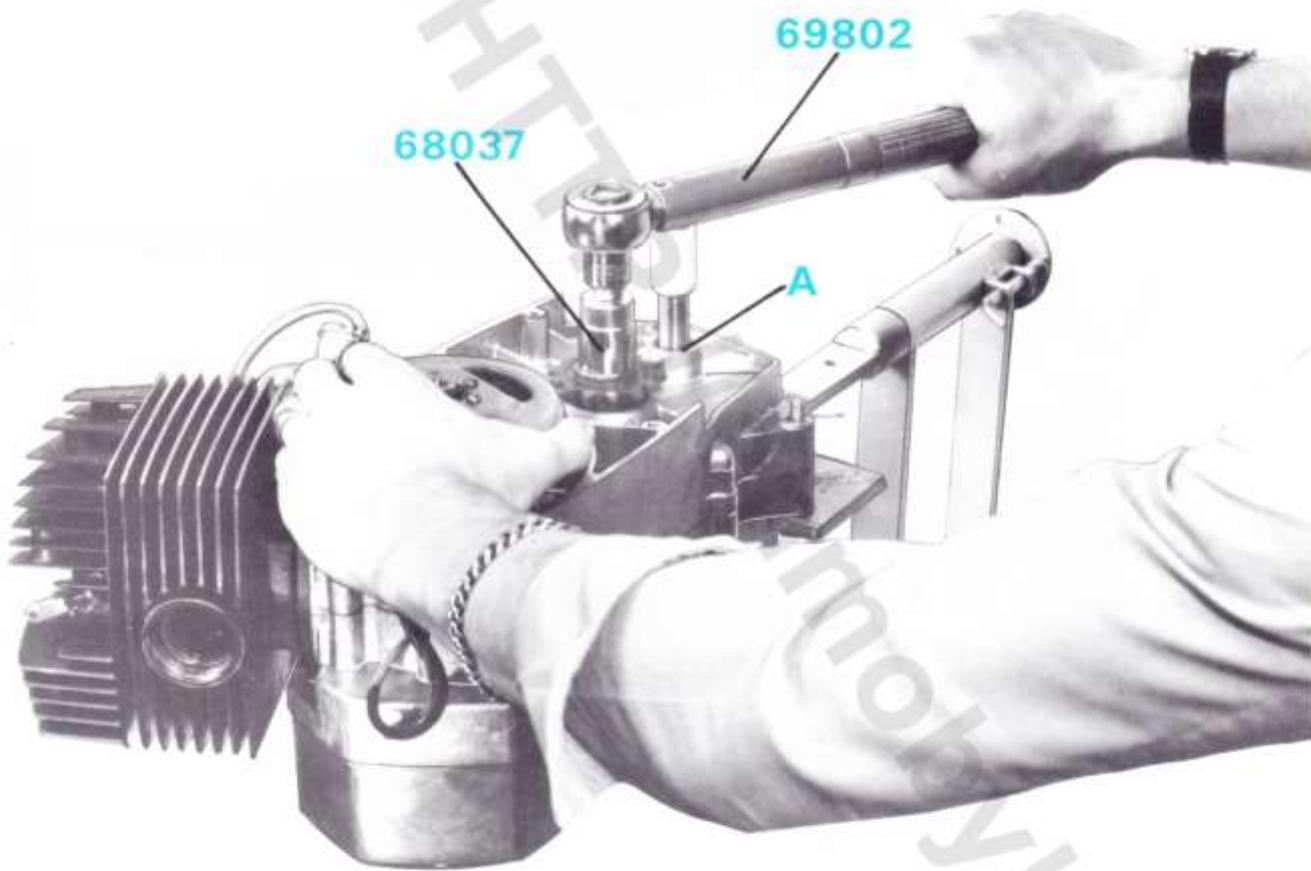


Figure 9

DÉMONTAGE ET REMONTAGE DU COUVERCLE GAUCHE ET DU PIGNON DE SORTIE

(côté du volant magnétique)

OUTILS NECESSAIRES

- tournevis cruciforme
- tournevis à frapper
- pince multiprise
- clé dynamométrique n° 69802
- douille de 24 n° 68037
- clé à pipe de 24
- clé à pipe de 11
- clé ALLEN de 5
- Presse clavettes

DEMONTAGE DU COUVERCLE GAUCHE

- Dévisser l'écrou de clavette de la manivelle gauche.
- Sortir la clavette et retirer la manivelle.
- Dévisser et retirer les trois vis.
- Sortir le couvercle.

DEMONTAGE DU PIGNON DE SORTIE

- Dévisser et retirer le toc en plastique d'entraînement du compteur.
- Mettre la 1ère vitesse.
- Rabattre le frein d'écrou et dévisser l'écrou de 24 sur plat avec une clé à pipe de 24 ou clé dynamométrique n° 69802 équipée du réducteur et de la douille de 24 n° 68037, en immobilisant le rotor avec une main (figure 9).
- Retirer l'écrou, le frein, le pignon et l'entretoise.

REMONTAGE DU PIGNON DE SORTIE

- Placer l'entretoise, puis le pignon de sortie (chanfrein vers l'extérieur).
- Placer le frein d'écrou.
- Bloquer l'écrou de 24 avec la clé dynamométrique n° 69802 équipée du réducteur et de la douille n° 68037 (couple de serrage 2,5 m.kg).
- Relever le frein d'écrou.
- Visser le toc d'entraînement du compteur.

REMONTAGE DU COUVERCLE GAUCHE

- Placer l'entretoise en nylon sur l'axe de pédalier. S'assurer que le joint torique (A) est bien en place sur le carter sous l'entretoise.
- Monter le couvercle et visser les 3 vis de fixation.

DÉMONTAGE-REMONTAGE ET CALAGE DU VOLANT MAGNÉTIQUE

OUTILS NECESSAIRES

- Clé à pipe de 16
- Outil n° 69646
- Clé plate de 21
- Clé plate de 17
- Arrache-volant n° 69254
- Tournevis
- Appareil n° 69258
- Cale d'épaisseur 29/10
- Clé dynamométrique n° 69802
- Douille de 16 n° 69083
- Caleur n° 69150

DEMONTAGE DU VOLANT MAGNETIQUE

ROTOR

- Enlever le couvercle gauche (voir page 11).
- Dévisser l'écrou en bout de vilebrequin à l'aide d'une clé à pipe de 16, en immobilisant le rotor avec l'outil n° 69646 (figure 10).
- Dévisser sans la retirer la vis de poussée de l'arrache-volant n° 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 11.

STATOR

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

REMONTAGE

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

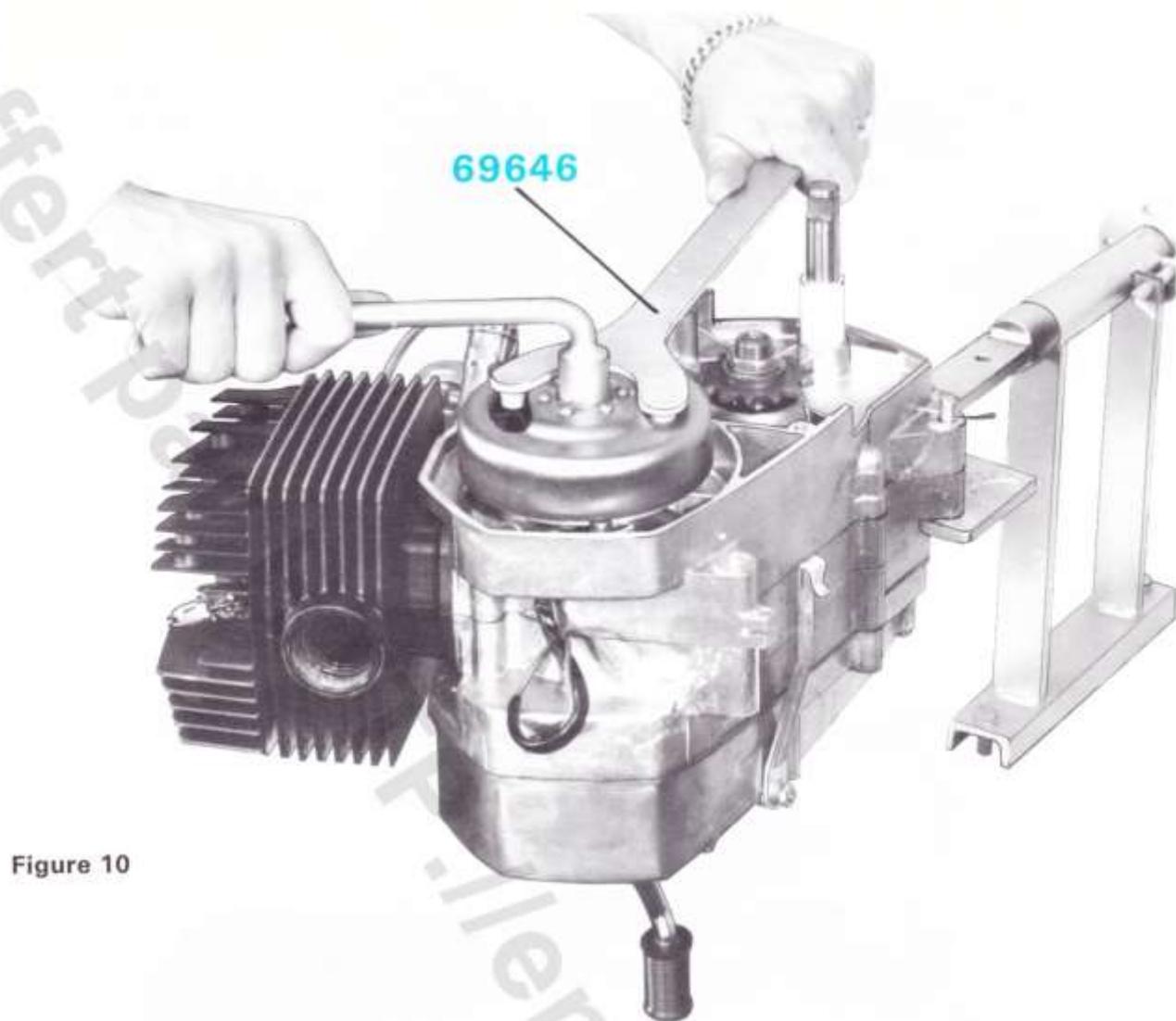


Figure 10

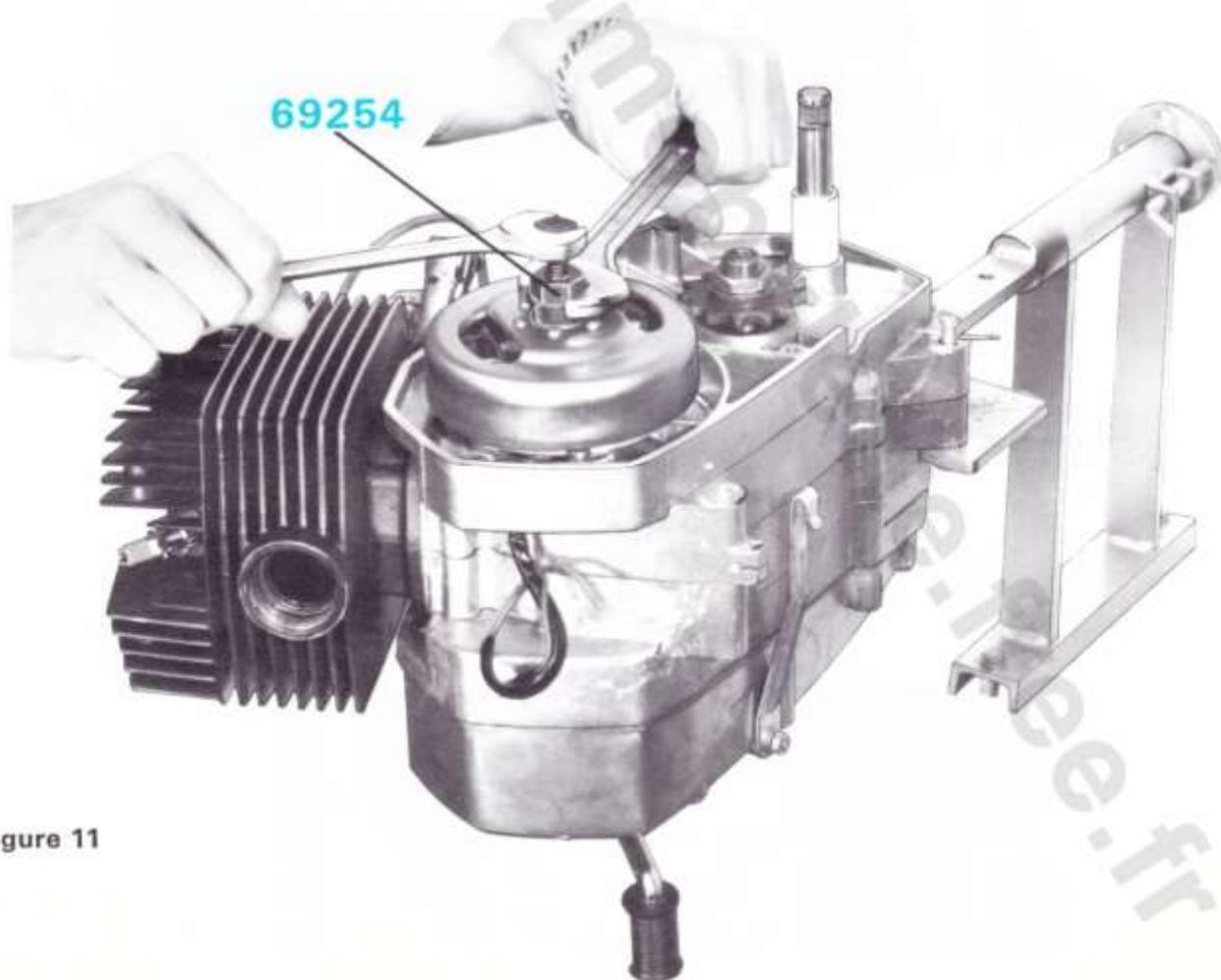


Figure 11

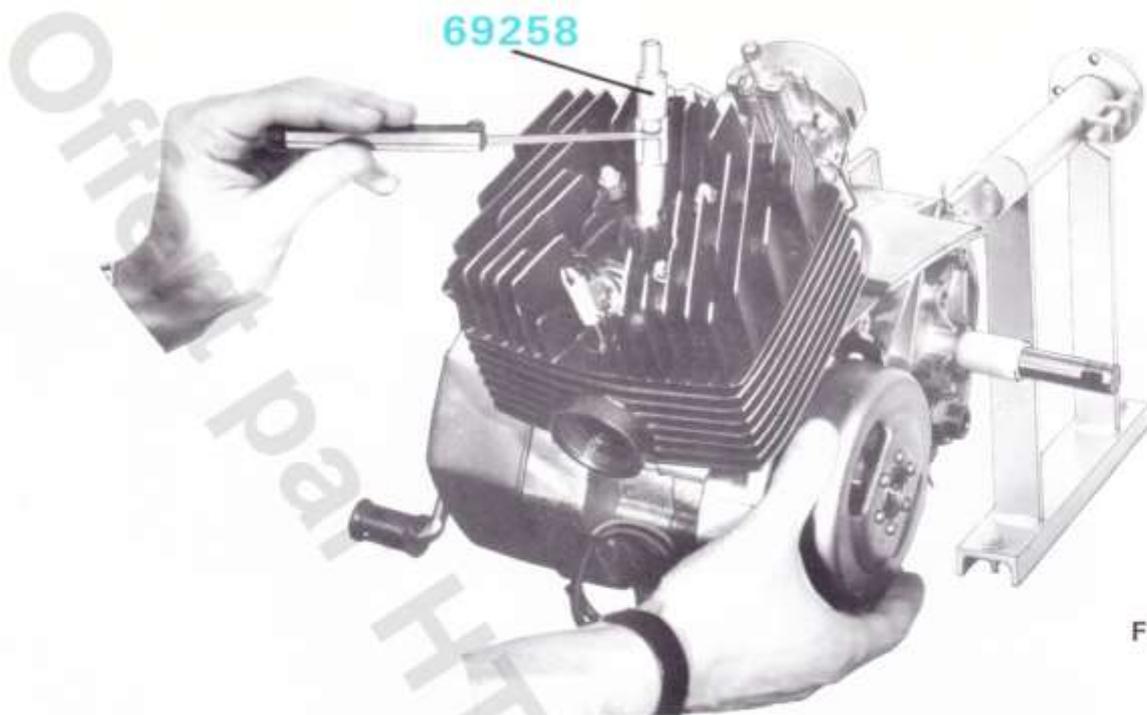


Figure 12

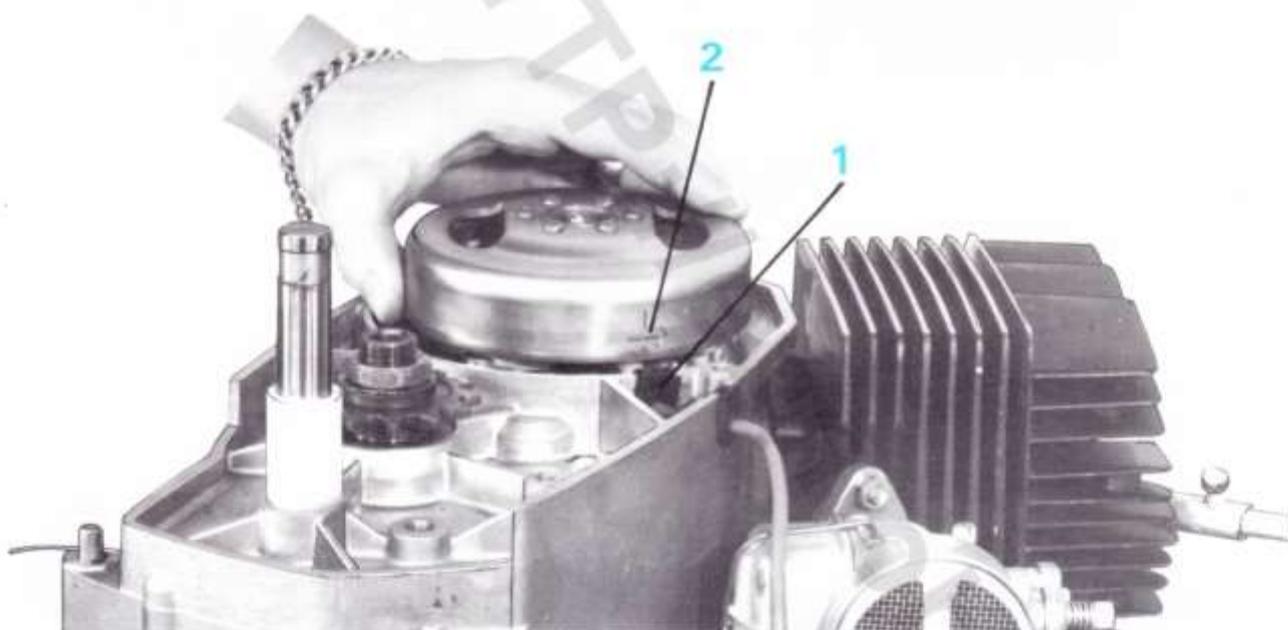


Figure 13

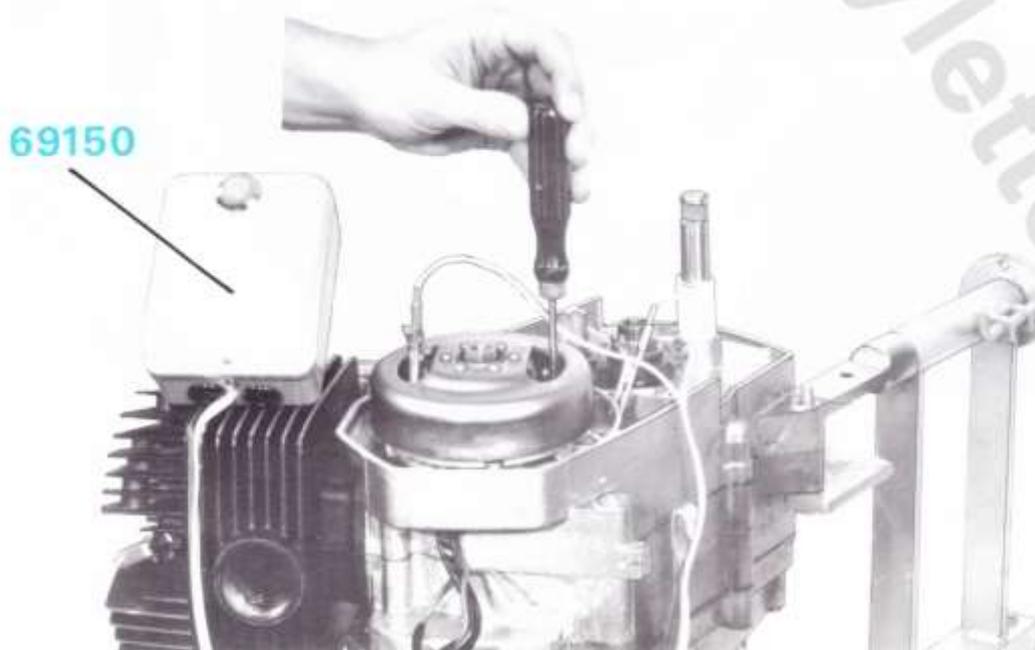


Figure 14

CALAGE DU VOLANT MAGNETIQUE

- Visser l'outil n° 69258 en lieu et place de la bougie.
- Serrer la vis de serrage de la tige coulissante supérieure, sans toutefois la bloquer.
- Chercher le point mort haut du piston en faisant tourner le rotor.
- Serrer fortement à la main, la vis pour bloquer la tige coulissante supérieure.
- Tourner le rotor dans le sens contraire de la flèche pour que la tige coulissante inférieure descende.
- Introduire entre les deux tiges coulissantes une cale d'épaisseur de 2,9 mm (pour obtenir à la verticale 2,5 mm). Tourner le rotor dans le sens de la flèche jusqu'au pincement de la cale (figure 12).
- Sans déplacer le piston, désolidariser le rotor du cône de vilebrequin et amener les repères du rotor (2) et du stator (1) en regard (figure 13).
- Donner un coup de maillet sur le rotor.
- Bloquer le rotor dans cette position à l'aide de l'outil n° 69646 et de la clé dynamométrique n° 69802 équipée du réducteur et de la douille n° 69083 (couple de serrage 2,5 m.kg).
- Vérifier si le rotor n'a pas tourné.
- Vérifier le calage avec le calorélectronique n° 69150.

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 calorélectronique n° 69150 (figure 14). Ensuite, rebloquer la vis du support des contacts.

TRES IMPORTANT

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

Ne jamais régler l'écartement des contacts du rupteur à une cote déterminée, la bonne marche du volant ne dépend 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.

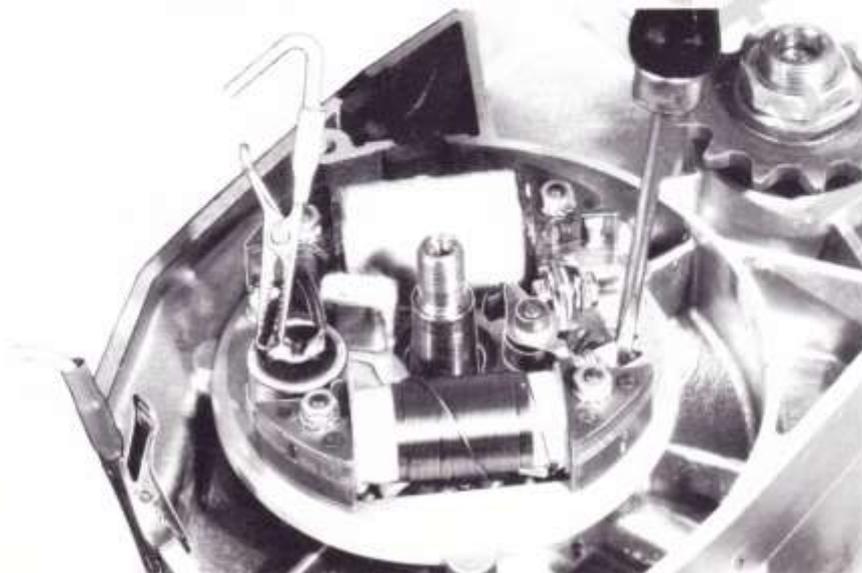


Figure 14 (suite)

DÉMONTAGE ET REMONTAGE DU COUVERCLE DROIT (côté embrayage)

OUTILS NECESSAIRES

- Clé plate de 11
- Tournevis cruciforme
- Tournevis à frapper
- Clé ALLEN de 5
- Presse clavettes

DEMONTAGE DU COUVERCLE DROIT

- Dévisser l'écrou de la clavette de manivelle droite.
- Sortir la clavette et retirer la manivelle.
- Dévisser la vis de serrage de la pédale de sélecteur.
- Sortir la pédale de sélecteur.
- Retirer la rondelle et le joint torique.
- Dévisser et retirer les 9 vis.
- Sortir le couvercle équipé du levier et de la came de débrayage.

REMONTAGE DU COUVERCLE DROIT

- Opération inverse.

Bien s'assurer que le joint torique est en place sous le levier de la came de débrayage.

DÉMONTAGE ET REMONTAGE DE L'EMBRAYAGE ET DU PIGNON MOTEUR (transmission primaire)

OUTILS NECESSAIRES

- Sangle d'immobilisation n° 68028
- Clé ALLEN de 4
- Clé à pipe de 17
- Clé dynamométrique n° 69802
- Douille de 17 n° 69084
- Clé à pipe de 19
- Douille de 19 n° 68038

DEMONTAGE DE L'EMBRAYAGE

- Déposer le couvercle droit (voir ci-dessus)
- Dévisser et retirer les trois vis de fixation du plateau à billes (clé ALLEN de 4).
- Immobiliser la cage d'embrayage avec la sangle n° 68028. Avec une clé à pipe de 17, desserrer la vis de blocage (figure 15).
- Retirer l'ensemble de l'embrayage.
- Sortir l'entretoise et la rondelle d'appui (\varnothing 15,1 X 27, ép. 1,2 - n° 053276) sur le roulement.

REMONTAGE DE L'EMBRAYAGE

- Opérations inverses, le blocage de la vis s'effectue à l'aide de la clé dynamométrique n° 69802 équipée du réducteur et de la douille de 17 n° 69084 (couple de serrage 2,5 m.kg) - figure 16.

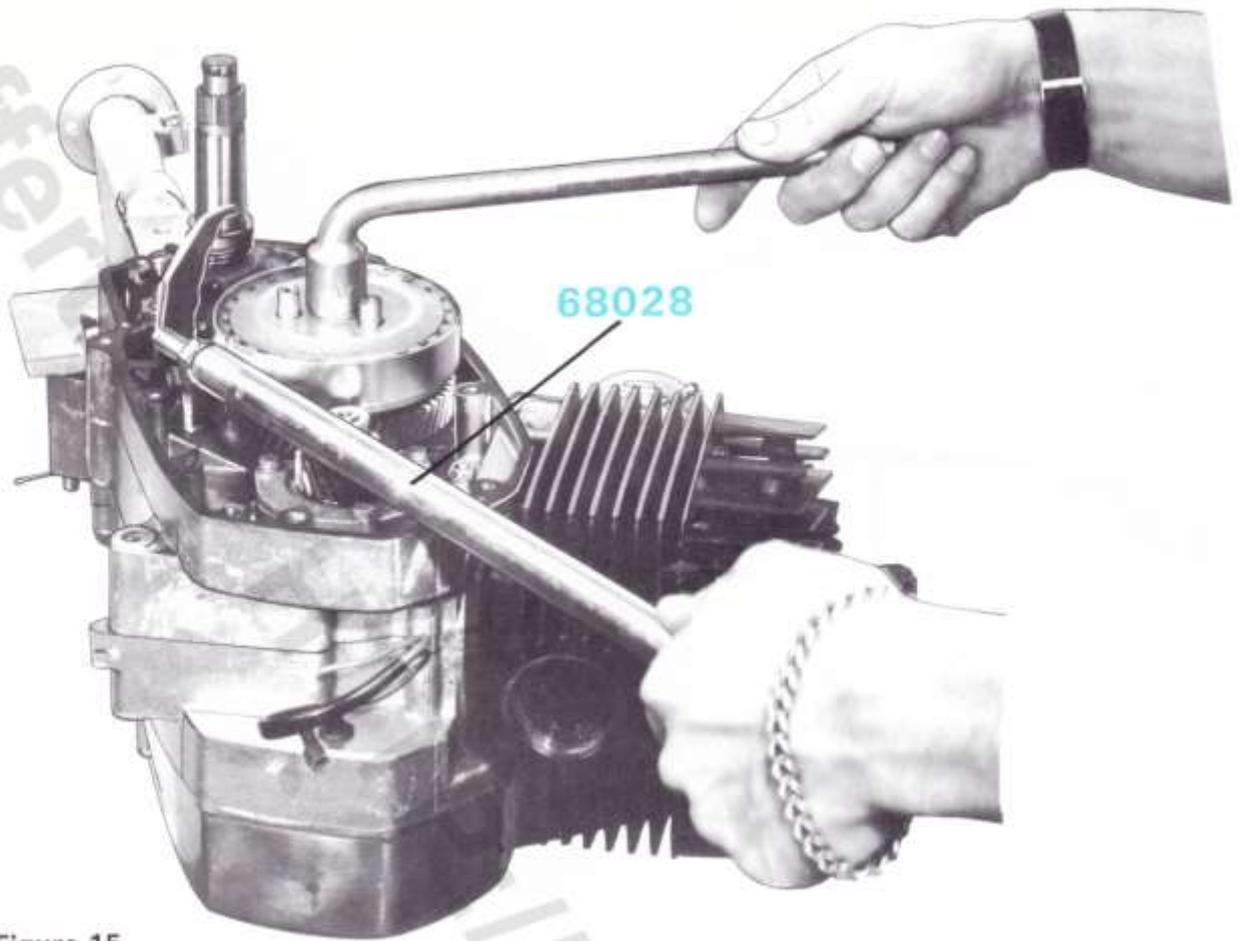


Figure 15



Figure 16

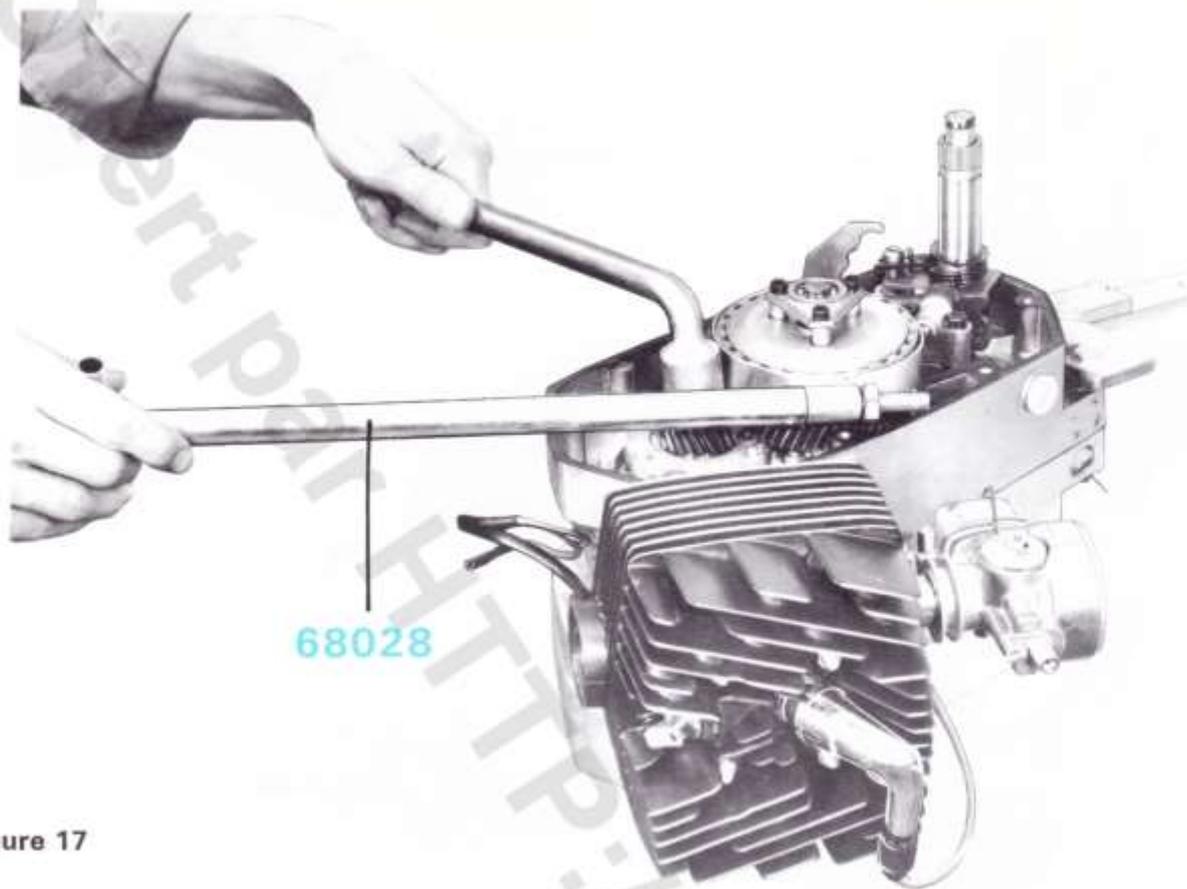


Figure 17

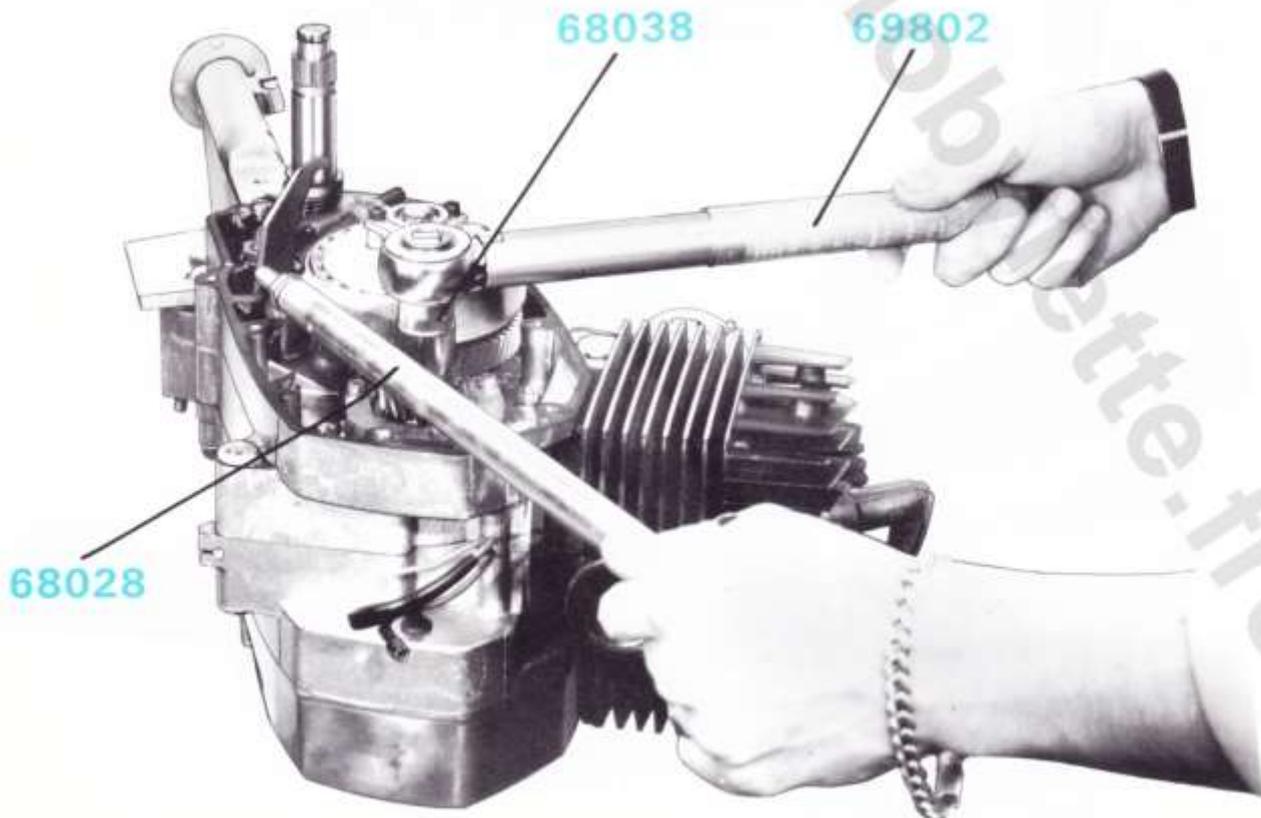


Figure 18

DEMONTAGE DU PIGNON MOTEUR (en bout de vilebrequin)

- Rabattre le frein d'écrou
- Immobiliser le tambour d'embrayage avec la sangle n° 68028 et desserrer l'écrou en bout de vilebrequin avec une clé à pipe de 19 (figure 17).
- Retirer l'écrou et le frein d'écrou.
- Déposer entièrement l'embrayage (voir démontage de l'embrayage).
- Retirer le pignon moteur.

REMONTAGE

- Remplacer, si nécessaire, le joint torique situé entre le roulement et le pignon.
- Placer la clavette sur le vilebrequin.
- Mettre en place le pignon, le frein d'écrou et l'écrou.
- Remonter entièrement l'embrayage.
- Serrer l'écrou du pignon avec une clé dynamométrique n° 69802, équipée du réducteur et de la douille de 19 n° 68038, sous un couple de 2,5 m.kg, en immobilisant la cage d'embrayage avec la sangle n° 68028 (figure 18).

DÉMONTAGE - REMONTAGE - RÉGLAGE DU SÉLECTEUR

OUTILS NECESSAIRES

- Clé ALLEN de 5
- Pince à circlips extérieur
- Tournevis cruciforme

DEMONTAGE DU SELECTEUR

- Retirer le couvercle de carter droit. Le démontage du sélecteur n'offre pas de difficulté. Deux vis tête cruciforme pour la rampe de sélecteur et deux vis tête à six pans creux pour le rochet de commande sont à retirer (figure 19).

REMONTAGE

- Placer l'entretoise et l'anneau d'arrêt sur l'axe de pédalier.
- Le rochet de commande étant monté sur son support, fixer ce dernier avec les deux vis à six pans creux.
- Placer la petite fourchette à l'extrémité du rochet en introduisant les branches de la fourchette sous la vis de réglage du tiroir des vitesses (figure 20).
- Mettre en place la rampe sur le carter sans bloquer les vis (laisser un jeu important).
- Engager le ressort dans le canon du rochet, placer la bille $\varnothing 8$ mm, la maintenir avec les doigts et bloquer les deux vis de fixation de la rampe. Centrer correctement la bille sur la rampe. Au besoin, desserrer les deux vis de fixation du rochet de commande pour en modifier la position (figure 21).
- Placer le ressort, puis la plaque cliquet et introduire sur l'axe de pédalier, le manchon de sélecteur équipé du ressort et du circlips (figure 22).

Bien positionner les branches du ressort sur la vis came de réglage, elles doivent se trouver sous la tête de la vis.

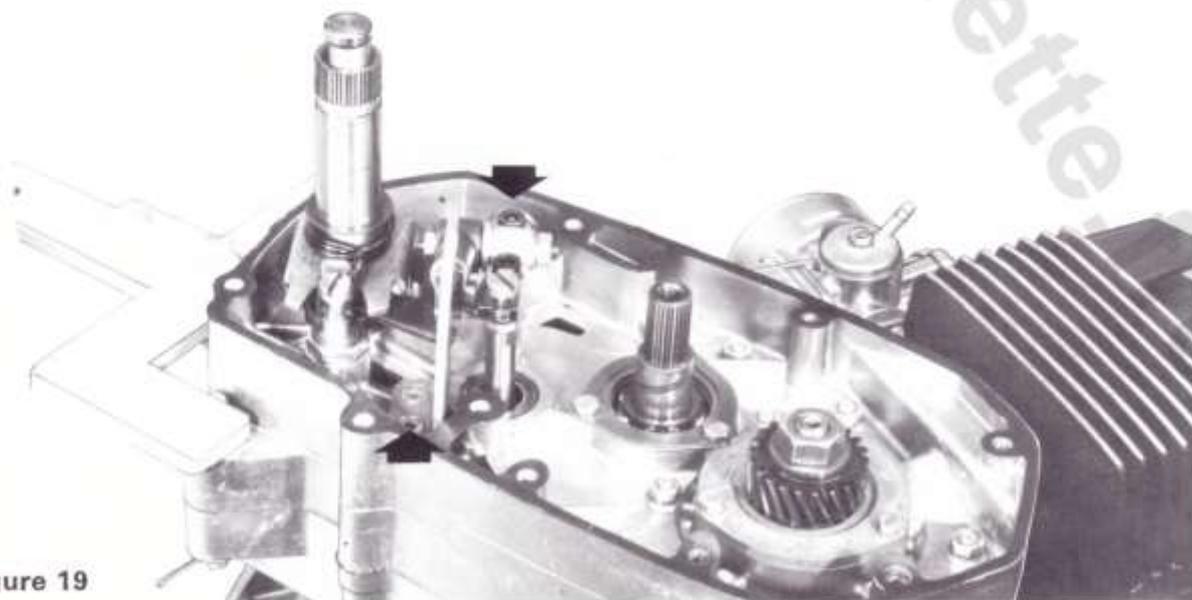


Figure 19

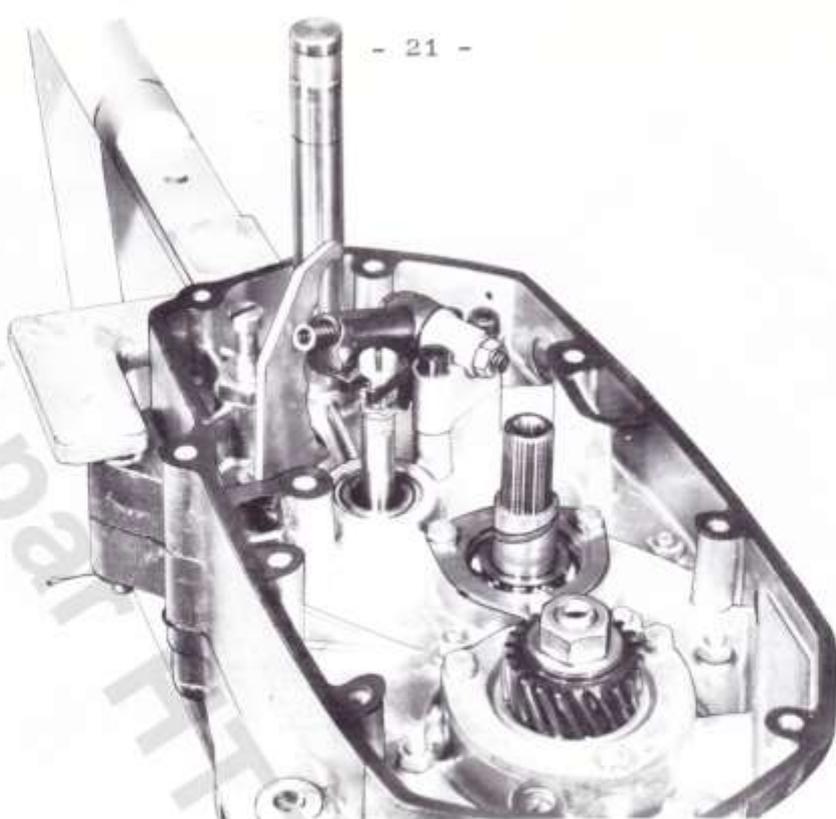


Figure 20



Figure 21

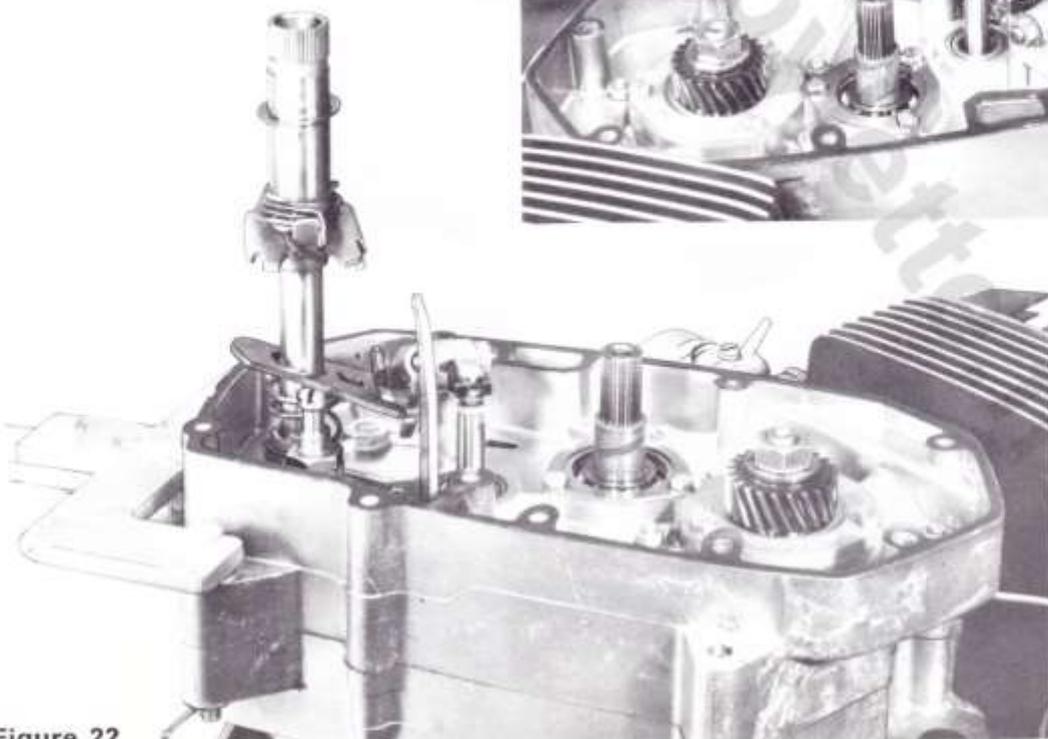


Figure 22

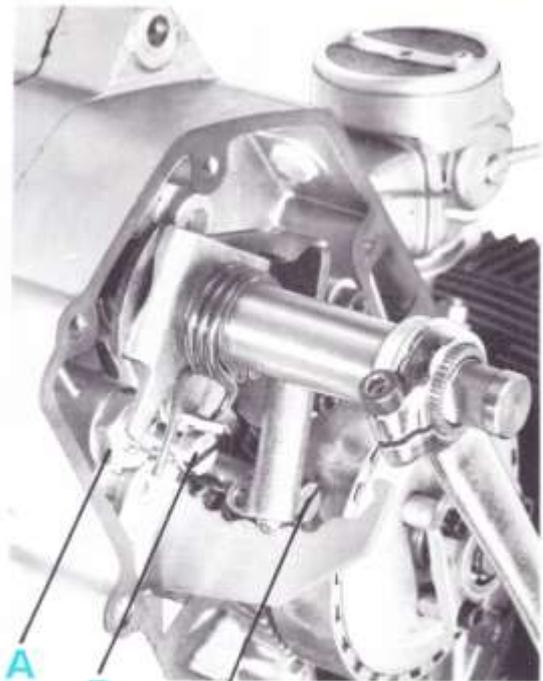


Figure 23

Figure 24

Figure 25



Figure 26

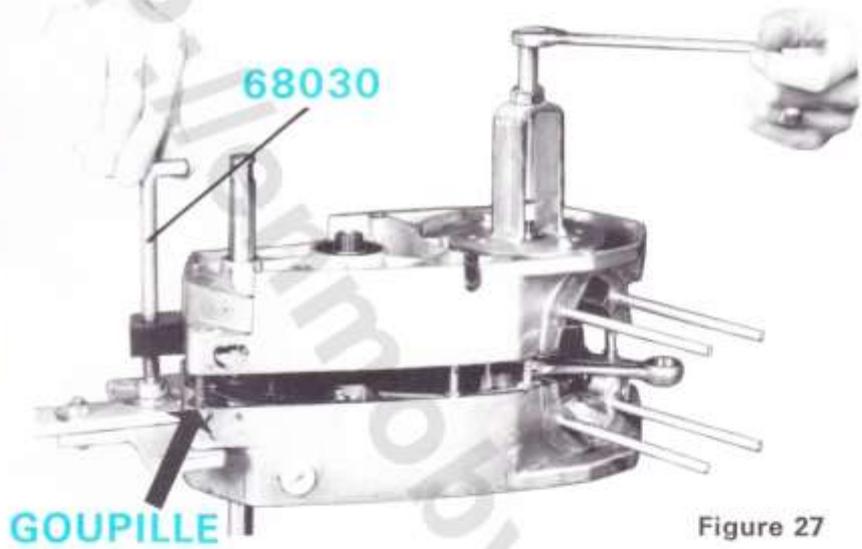


Figure 27

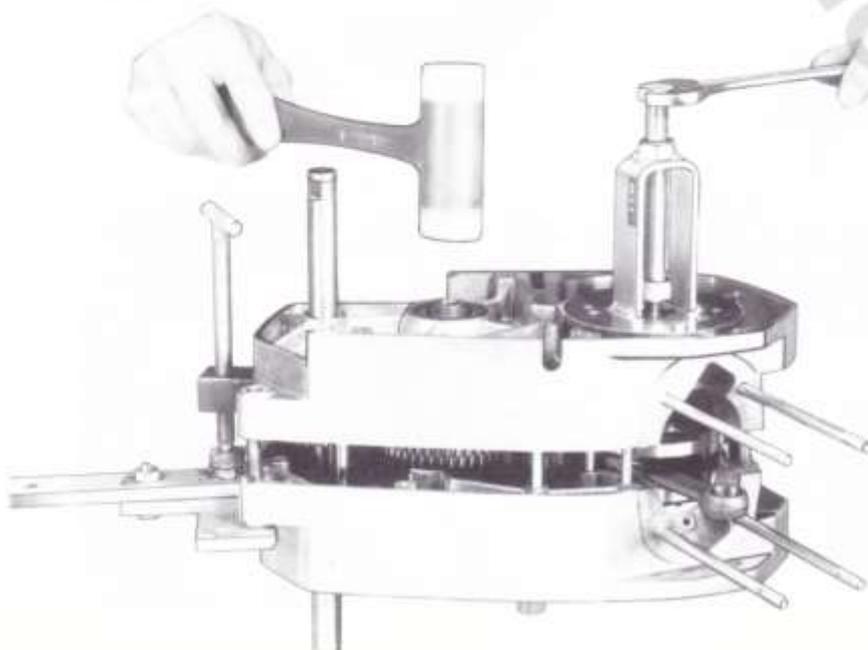


Figure 28

REGLAGE DE LA TIGE DE COMMANDE DES VITESSES

- La tige C est correctement réglée lorsqu'elle affleure l'extrémité D de l'arbre secondaire, la première vitesse étant engagée (figure 24).
- Dans le cas contraire, débloquent le contre-écrou de la vis E (figure 25).
- Agir sur cette vis dans un sens ou dans l'autre pour obtenir le réglage demandé.
- Ne pas oublier de rebloquer le contre-écrou.
- Pour faciliter ce réglage, il est préférable de sortir l'embrayage.

REGLAGE DU SELECTEUR

- Mettre en place la pédale de sélecteur.
 - Passer successivement du point mort en 2ème, puis en 3ème et en 4ème vitesse.
 - Redescendre alors en 3ème vitesse, en relevant bien à fond la pédale et en la maintenant dans cette position.
 - La bille de verrouillage doit alors être parfaitement au centre du dégagement sur la rampe (figure 23).
 - Si ce n'est pas le cas, débloquent le contre-écrou A de la vis-came de réglage B (figure 25), et tourner légèrement cette vis dans un sens ou dans l'autre jusqu'à ce que la bille soit bien au centre de son logement, la pédale de sélecteur étant toujours appuyée à fond de course.
 - Passer en 4ème vitesse, en appuyant à fond la pédale de sélecteur et la tenir dans cette position.
- Vérifier que la bille est bien positionnée sur la rampe, sinon agir à nouveau sur la vis-came B, afin de parfaire le réglage.
- Après cette mise au point, ne pas oublier de rebloquer énergiquement le contre-écrou A (figure 24).

OUVERTURE DES CARTERS MOTEUR

OUTILS NECESSAIRES

- Clé à pipe de 10
- Outil n° 69097
- Embout n° 69098
- Outil d'écartement n° 68030
- Tige de poussée n° 68031

OUVERTURE DES CARTERS MOTEUR

- Dévisser et retirer les 7 écrous d'assemblage situés sur le carter droit, sous l'embrayage et le pignon moteur.
- Placer sur l'extrémité de vilebrequin, côté volant, l'embout de protection n° 69098.
- Positionner l'outil n° 69097 en utilisant les deux vis de fixation du stator.
- Décoller l'avant des carters en vissant la vis de l'outil n° 69097.
- Décoller l'arrière des carters en utilisant la tige de poussée n° 68031, dont la partie aplatie a été introduite entre les carters dans l'évidement prévu à cet effet (figure 26).
- Frapper sur l'extrémité de la tige pour décoller les carters.
- Soulever le carter gauche en agissant à l'avant et à l'arrière, jusqu'à ce que l'ouverture permette de placer à l'arrière, l'outil d'écartement n° 68030. Ce dernier prend appui sur le centrage placé sur le support moteur.

Retirer les deux goupilles du support et les placer dans les trous situés entre les carters.

- En agissant simultanément avec les deux mains, visser les deux outils pour faire monter parallèlement le carter gauche. De temps à autre, frapper légèrement l'extrémité de l'arbre secondaire pour le maintenir sur le carter droit, il ne doit pas sortir avec le carter gauche (figures 27 - 28).

DÉPOSE ET POSE DE L'EMBIELLAGE

OUTILS NECESSAIRES

- Clé à pipe de 8
- Outil n° 69097
- Vis \varnothing 12 n° 68029
- Ecrou à broche n° 69104

DEPOSE DE L'EMBIELLAGE

- Ouvrir les carters moteur et retirer le carter gauche. L'embiellage reste sur le carter droit.
- Dévisser et retirer les trois vis à tête six pans fixant le palier du carter droit.
- Placer sur l'extrémité du vilebrequin, côté pignon moteur, l'embout de protection n° 69098.
- Positionner l'outil 69097 en le fixant sur le palier avec trois vis.
- Visser la vis de l'outil n° 69097 jusqu'à l'extraction complète de l'embiellage (figure 29).

POSE DE L'EMBIELLAGE SUR LE CARTER DROIT

- Engager le vilebrequin à l'intérieur du roulement.
- Visser la vis n° 68029 en bout de vilebrequin.
- Le palier avec joint étant en position, placer l'outil n° 69097 contre ce palier.
- Visser l'écrou à broche n° 69104 jusqu'à ce que le vilebrequin soit à fond dans le carter (figure 30).
- Visser puis serrer les trois vis avec rondelles de fixation du palier.

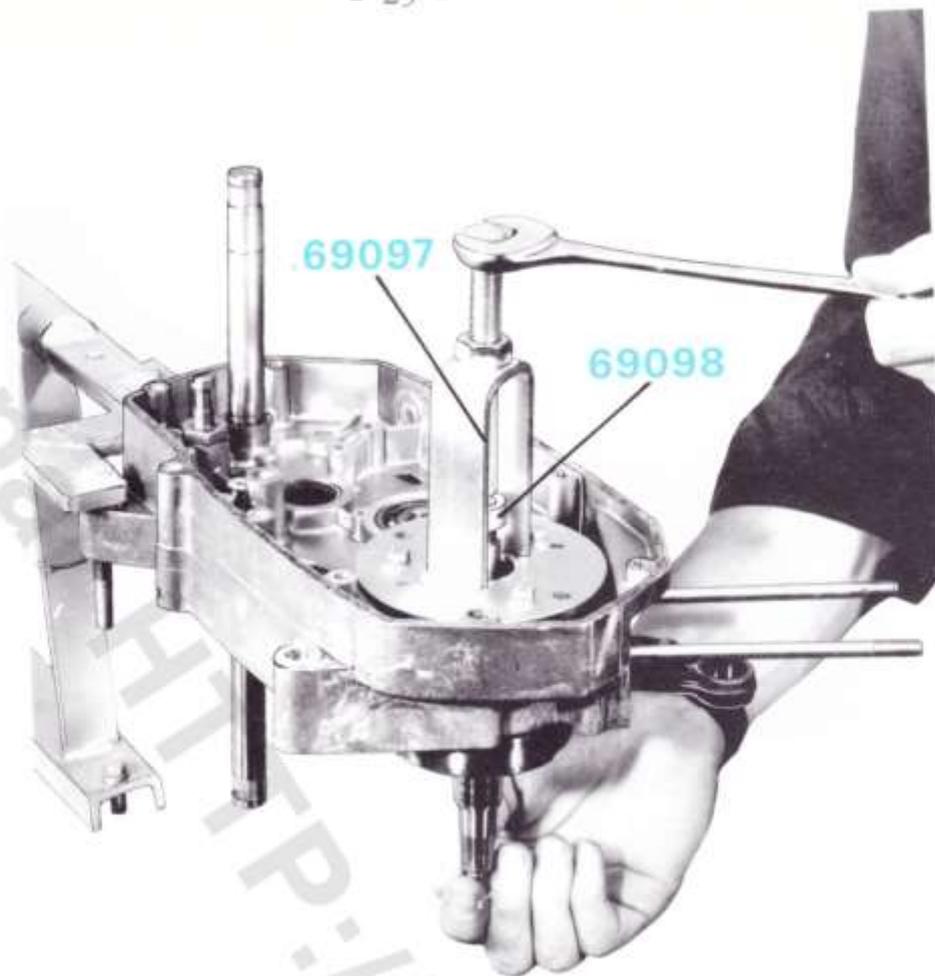


Figure 29

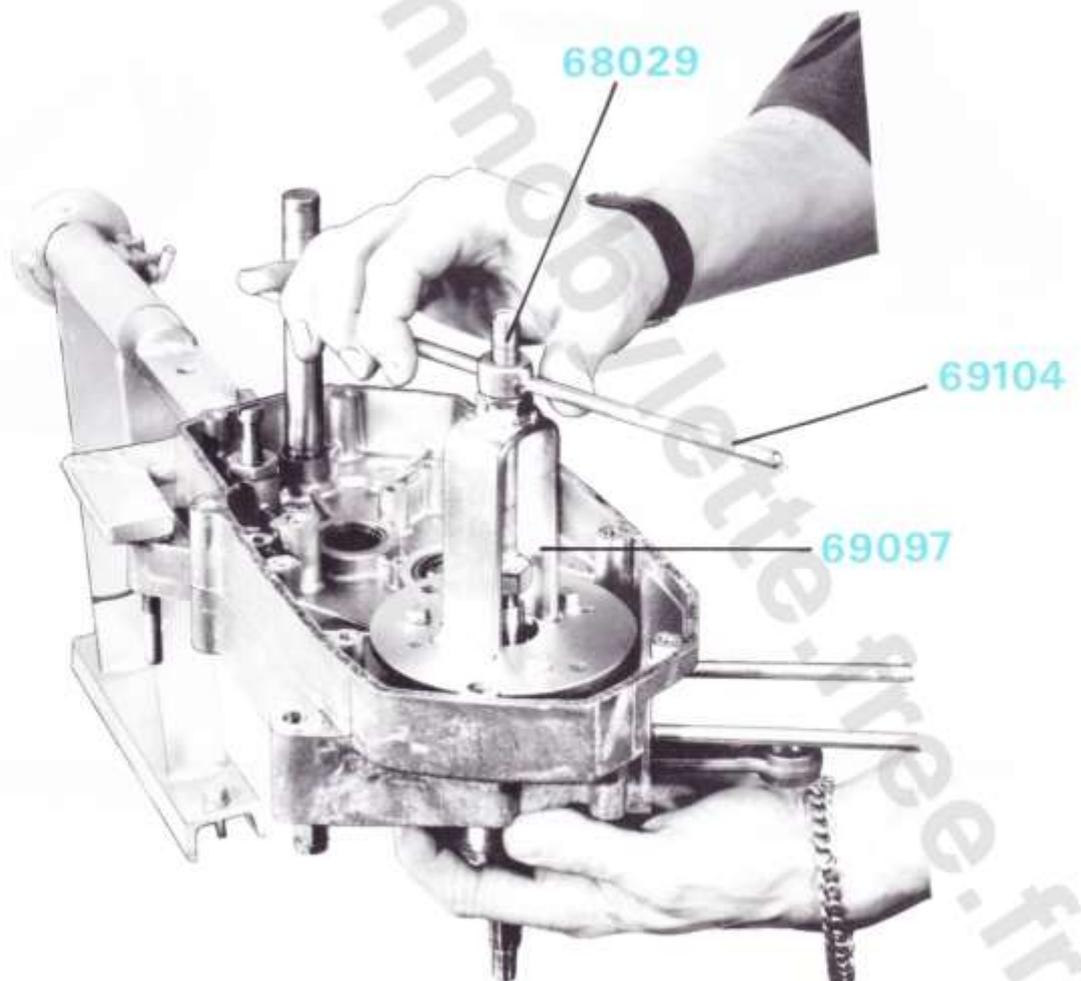


Figure 30

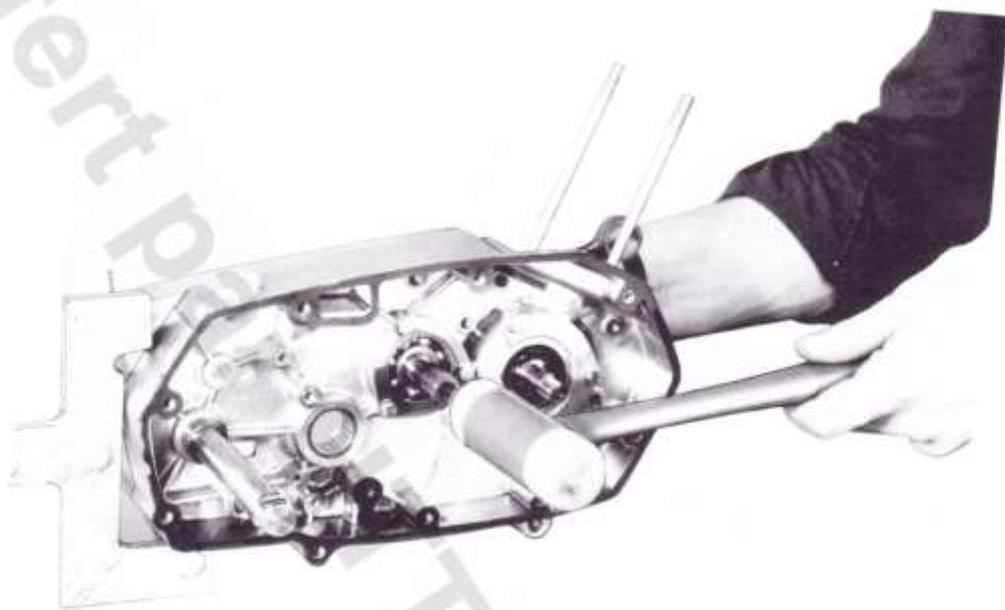


Figure 31



Figure 32



Figure 33

DÉMONTAGE ET REMONTAGE DE LA BOITE DE VITESSES

OUTILS NECESSAIRES

- maillet
- pince
- tournevis

DEMONTAGE DE LA BOITE

- Le carter moteur côté gauche ayant été retiré, les pignons et l'arbre secondaire équipés de la tige de commande de sélecteur, s'enlèvent sans difficulté.
- Pour retirer l'ensemble arbre primaire, frapper au maillet sur son extrémité côté embrayage (figure 31).

DEMONTAGE DE LA TIGE DE COMMANDE DE VITESSES

- Avec l'aide d'une pince plate, retirer le jonc d'arrêt (figure 32).
- Avec une broche de \varnothing 8 ou 10 mm, chasser la tige en la poussant par l'extrémité de l'arbre secondaire, côté pignon de sortie (figure 33)
- Avec la tige, sortira la bague de centrage qui est fendue. A l'extrémité de la tige se trouve un petit joint torique.

MONTAGE DE LA TIGE DE COMMANDE DES VITESSES SUR L'ARBRE SECONDAIRE

- Remplacer si nécessaire, le petit joint torique monté sur la tige.
- Introduire la tige de commande à l'intérieur de l'arbre secondaire, par le côté opposé au pignon de sortie.
- Introduire la bague de centrage fendue, jusqu'à ce qu'elle bute dans son logement.
- Mettre en place le jonc d'arrêt.
- Monter sur la tige l'embout et son contre-écrou, sans bloquer ce dernier. Son serrage s'effectue lorsque la fourchette est en place (voir le réglage de la tige, page 23).

REMONTAGE DE LA BOITE DE VITESSES

OUTIL NECESSAIRE

- Maillet

Le montage s'effectue sur le carter droit.

- Introduire dans son roulement l'ensemble arbre primaire, en le tournant légèrement, le descendre au maillet jusqu'à ce qu'il soit en butée (figure 34).
- Monter l'ensemble secondaire dans l'ordre suivant :
 - Rondelle n° 053278, \varnothing 22 X 34 épaisseur 1 mm, contre la douille à aiguilles.
 - Arbre secondaire équipé de la tige de commande des vitesses (à l'intérieur), de la rondelle et de la douille à aiguilles (figures 35 et 36).
 - Trois billes \varnothing 7 à l'intérieur des trous (maintenues à la graisse).
 - Le pignon 40 dents
 - Trois billes \varnothing 7
 - Le pignon 43 dents
 - Trois billes \varnothing 7
 - Le pignon 46 dents
 - Trois billes \varnothing 7
 - Le pignon 49 dents
 - Trois billes \varnothing 7
 - Le pignon 52 dents
 - La rondelle \varnothing 20 X 30, épaisseur 1 mm (n°053277)

ATTENTION : La partie (A) du canon dépassant des pignons doit être orientée côté pignon de sortie, c'est-à-dire vers le haut.

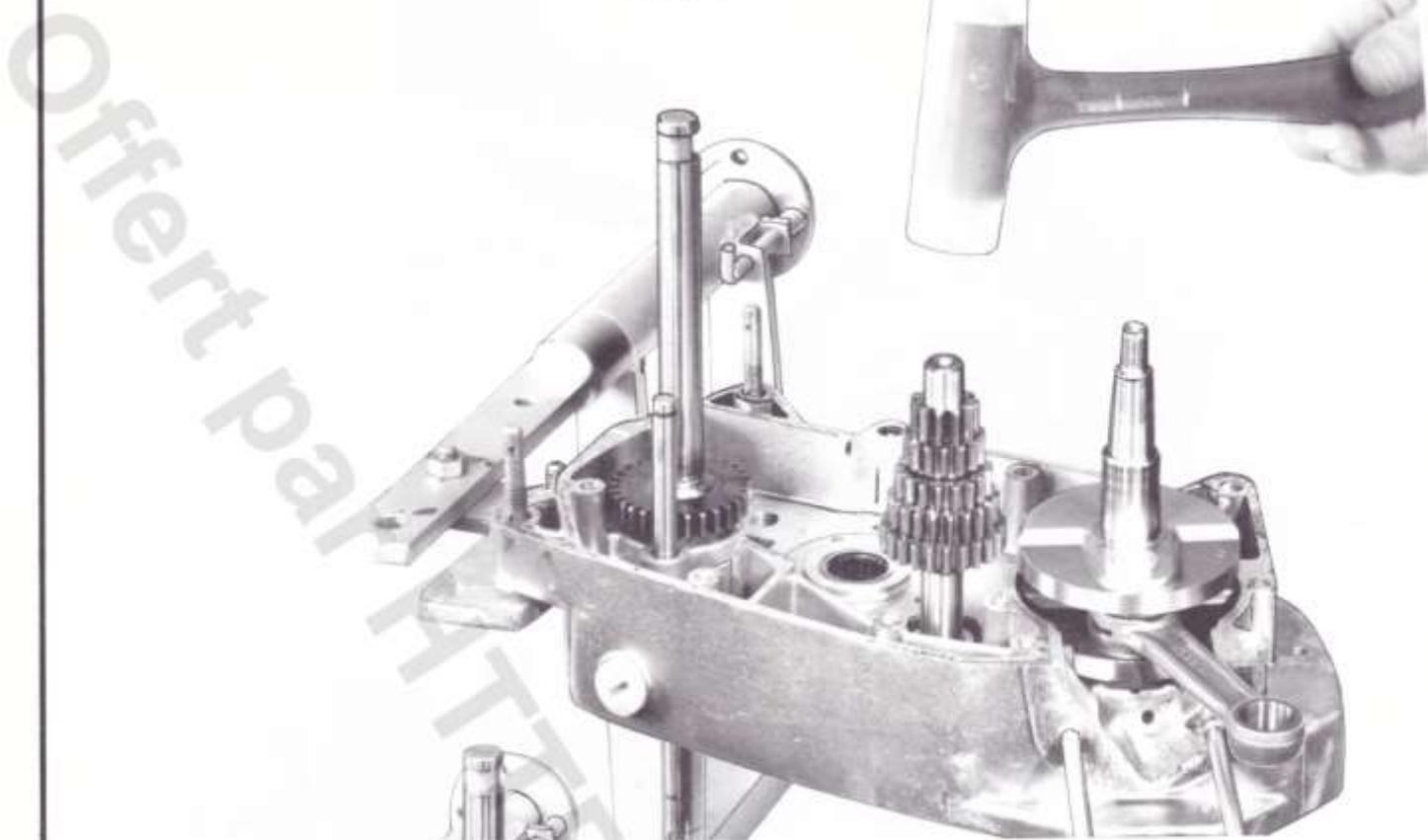


Figure 34



Figure 35



Figure 36

Figure 37

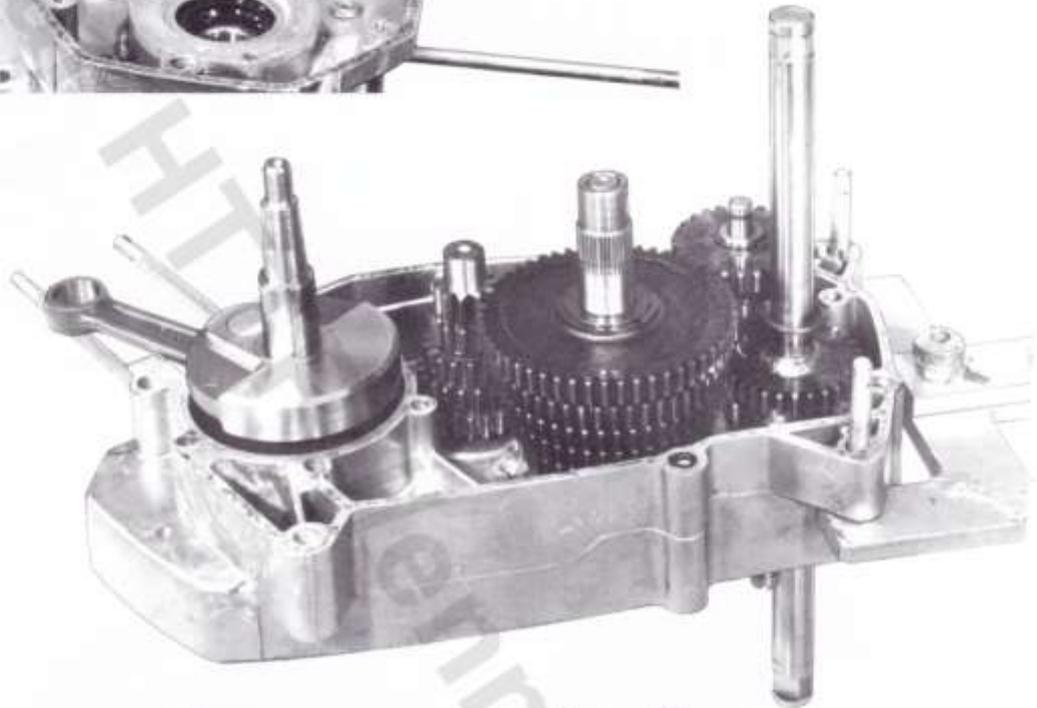
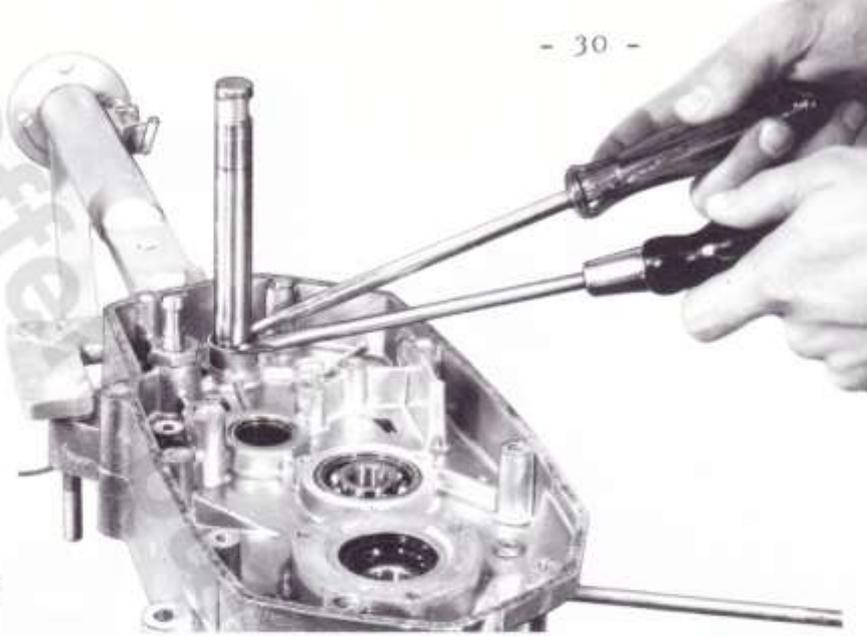


Figure 38

69122



Figure 39

69104



Figure 40

DÉMONTAGE ET REMONTAGE DU LANCEUR ET DE L'AXE DE PÉDALIER

Outils nécessaires :

- Pince à circlips
- Tournevis
- Maillet

Le carter moteur gauche ayant été retiré, l'ensemble pignon de lanceur équipé du ressort de freinage, s'enlève sans difficulté.

DEPOSE DE L'AXE DE PEDALIER

- Le couvercle droit ayant été retiré, sortir le manchon de sélecteur, la plaque cliquet et le ressort en appui sur le carter moteur.
- A l'aide de deux tournevis, retirer l'anneau d'arrêt se trouvant sur l'axe de pédalier (figure 37).
- Sortir l'entretoise et frapper au maillet l'extrémité de l'axe côté sélecteur, celui-ci sortira facilement.

MONTAGE DE L'AXE DE PEDALIER

- Le cordon de soudure du pignon sur l'arbre doit être orienté côté pignon de sortie. L'emmanchement sur le carter droit se fait en frappant au maillet l'extrémité de l'axe, côté pignon de sortie.
- Placer l'entretoise contre le carter.
- Placer l'anneau d'arrêt sur l'axe.

MONTAGE DU LANCEUR*

- Monter sur l'axe l'ensemble des pignons (côté petit pignon). La boucle du ressort de freinage étant engagée sur l'axe de pédalier, positionner les dentures (figure 38).

FERMETURE DES CARTERS

OUTILS NECESSAIRES

- Douille n° 69122
- Tige n° 69105
- Outil n° 69097
- Ecrou n° 69104
- Vérifier et remplacer éventuellement le petit joint torique se trouvant sur l'axe des pignons de lanceur.
- Placer les deux cheminées de centrage.
- Retirer les goupilles du support.
- Placer le joint de carter (à sec).
- Pour éviter la détérioration du joint d'étanchéité, monter sur l'arbre la douille n° 69122 (figure 39).
- Placer le carter droit et l'engager en le frappant avec un maillet.
- Visser en bout de vilebrequin la tige n° 69105 (ϕ 10 pas 100), puis introduire l'outil n° 69097 en le centrant parfaitement.
- Visser l'écrou n° 69104 sur la tige n° 69105. Frapper quelques coups de maillet à l'arrière du carter pour le descendre bien parallèlement (figure 40).
- Attention à la bielle, ne pas la coincer entre les carters.
- Les carters moteur étant l'un contre l'autre, mettre les goupilles sur le support-moteur.
- Visser et serrer les 7 écrous côté embrayage.

EXTRACTION DES ROULEMENTS DU CARTER DROIT

OUTILS NECESSAIRES

- Outil n° 69095
- Guide n° 69096
- Chasse n° 69101
- Guide n° 68034

ROULEMENT DE VILEBREQUIN

- Placer dans l'outil n° 69095, le guide n° 69096.
- Chauffer le carter de 80 à 100° de façon homogène. Le poser sur le guide (l'extérieur du carter contre l'outil).
- Chasser le roulement à l'aide de la chasse n° 69101, en utilisant le grand diamètre (figure 41).

ROULEMENT DE L'ARBRE PRIMAIRE

- Même opération qu'au paragraphe précédent, mais sans le guide n° 69096, et en utilisant le petit diamètre de la chasse n° 69101 (figure 42).

CAGE A AIGUILLES DE L'ARBRE SECONDAIRE

- Comme aux paragraphes précédents, chauffer le carter et chasser la douille avec le guide n° 68034 (figure 43).

Figure 41

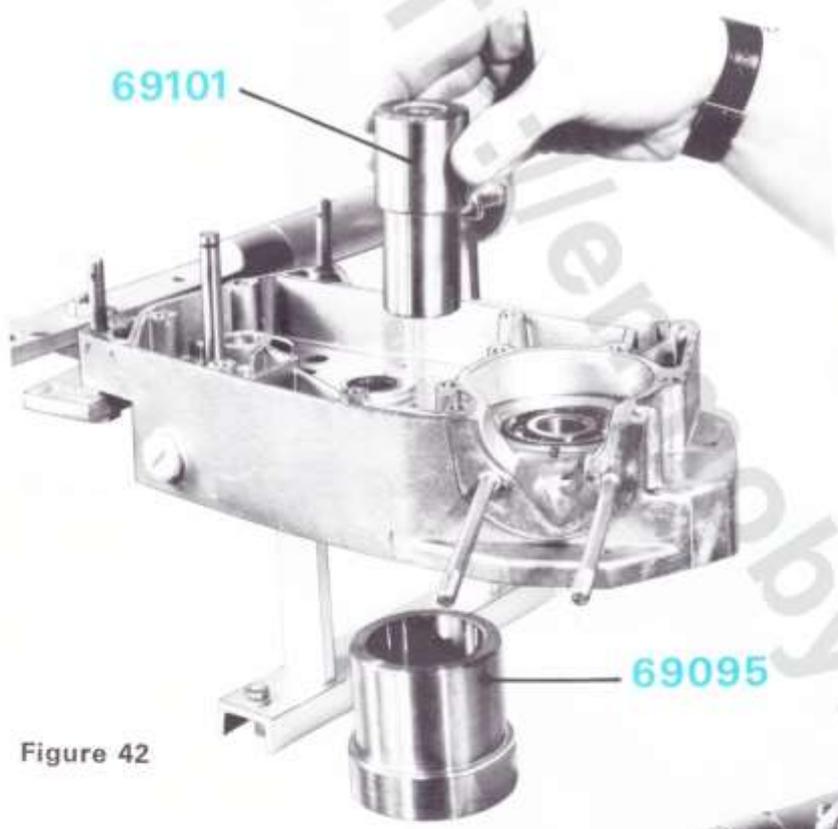
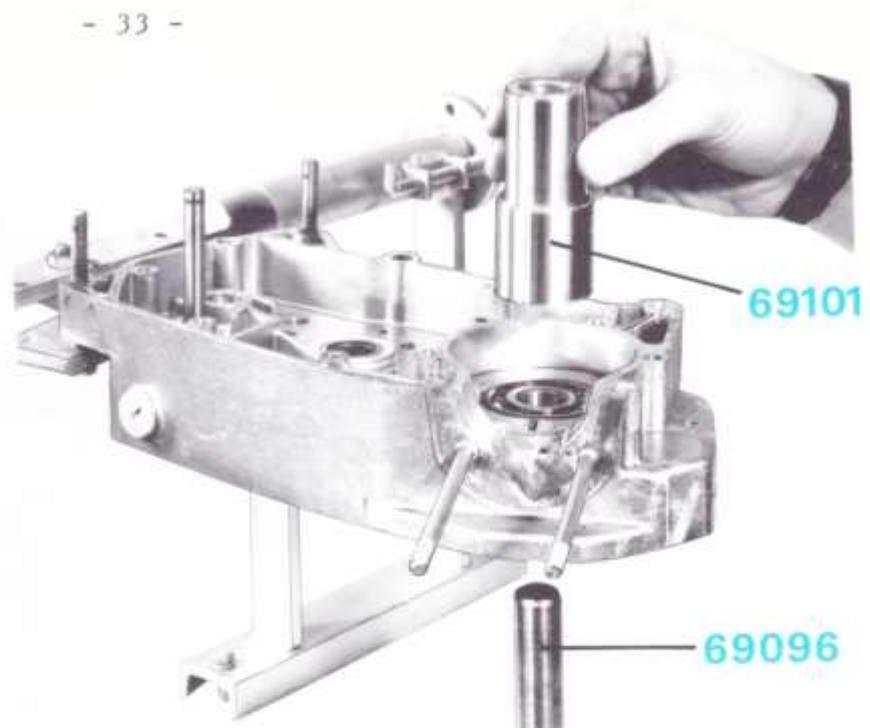


Figure 42

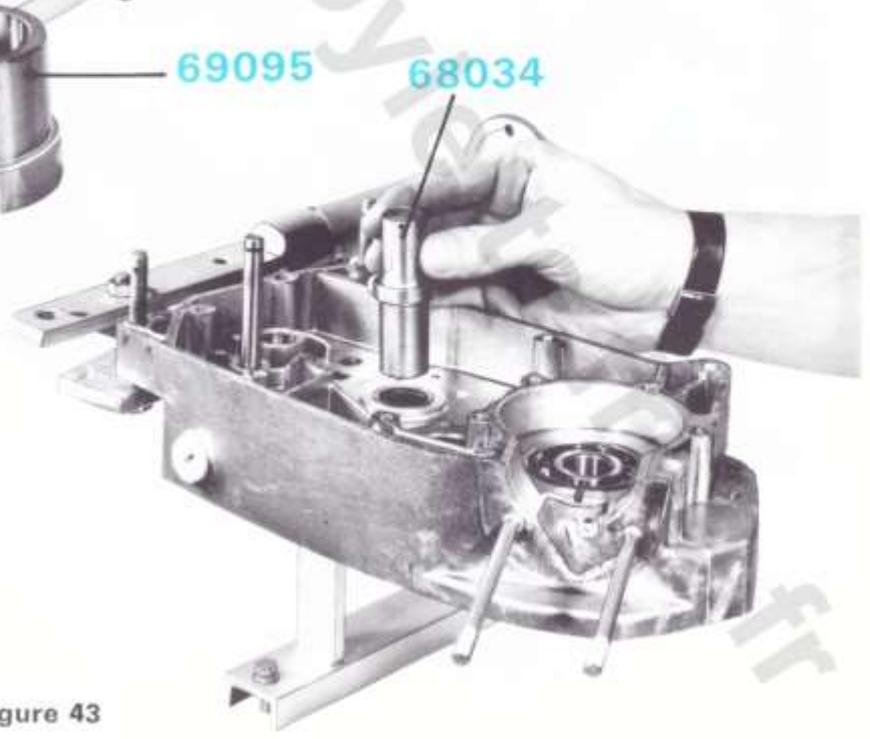


Figure 43

Offert par HTT

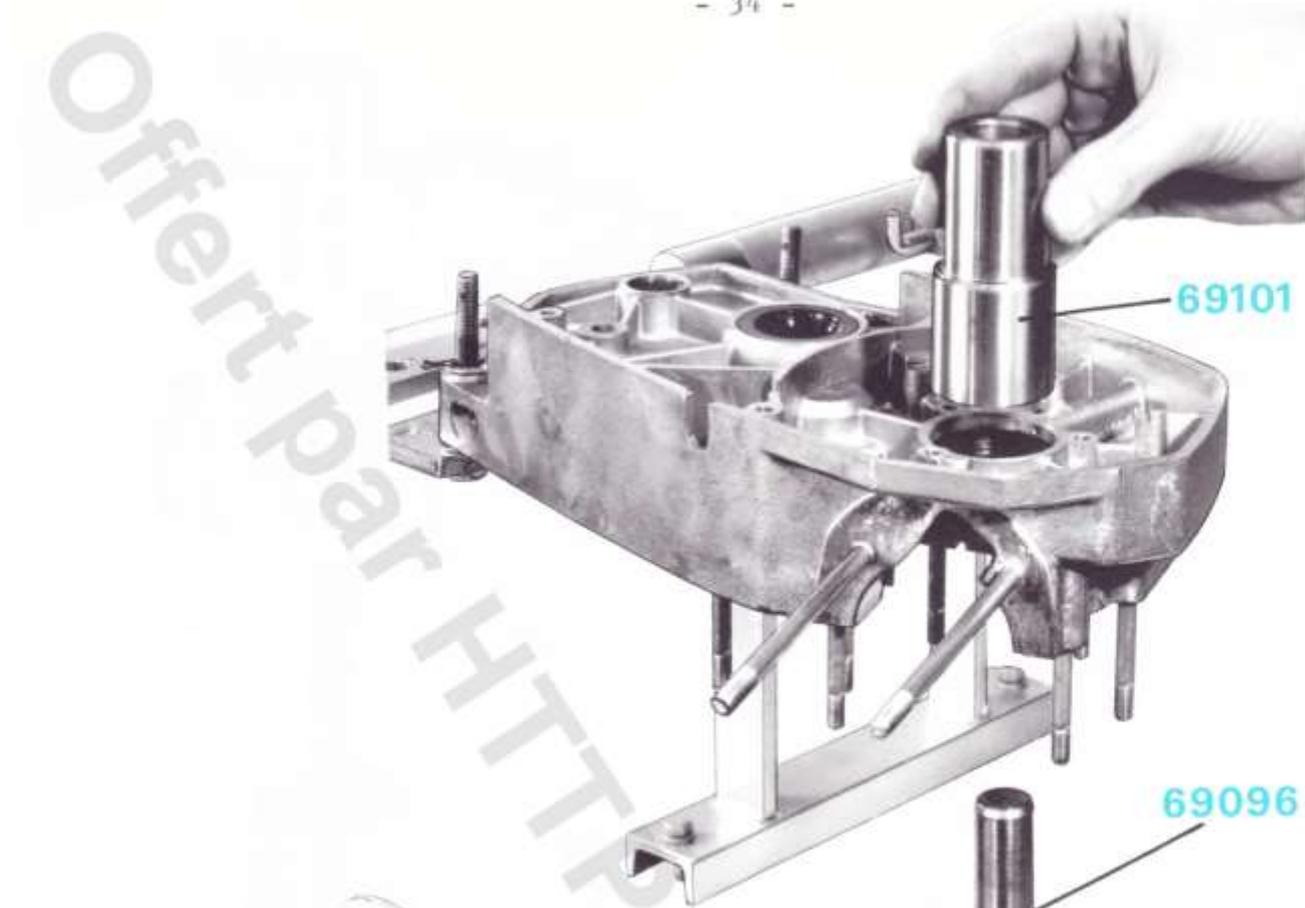


Figure 44

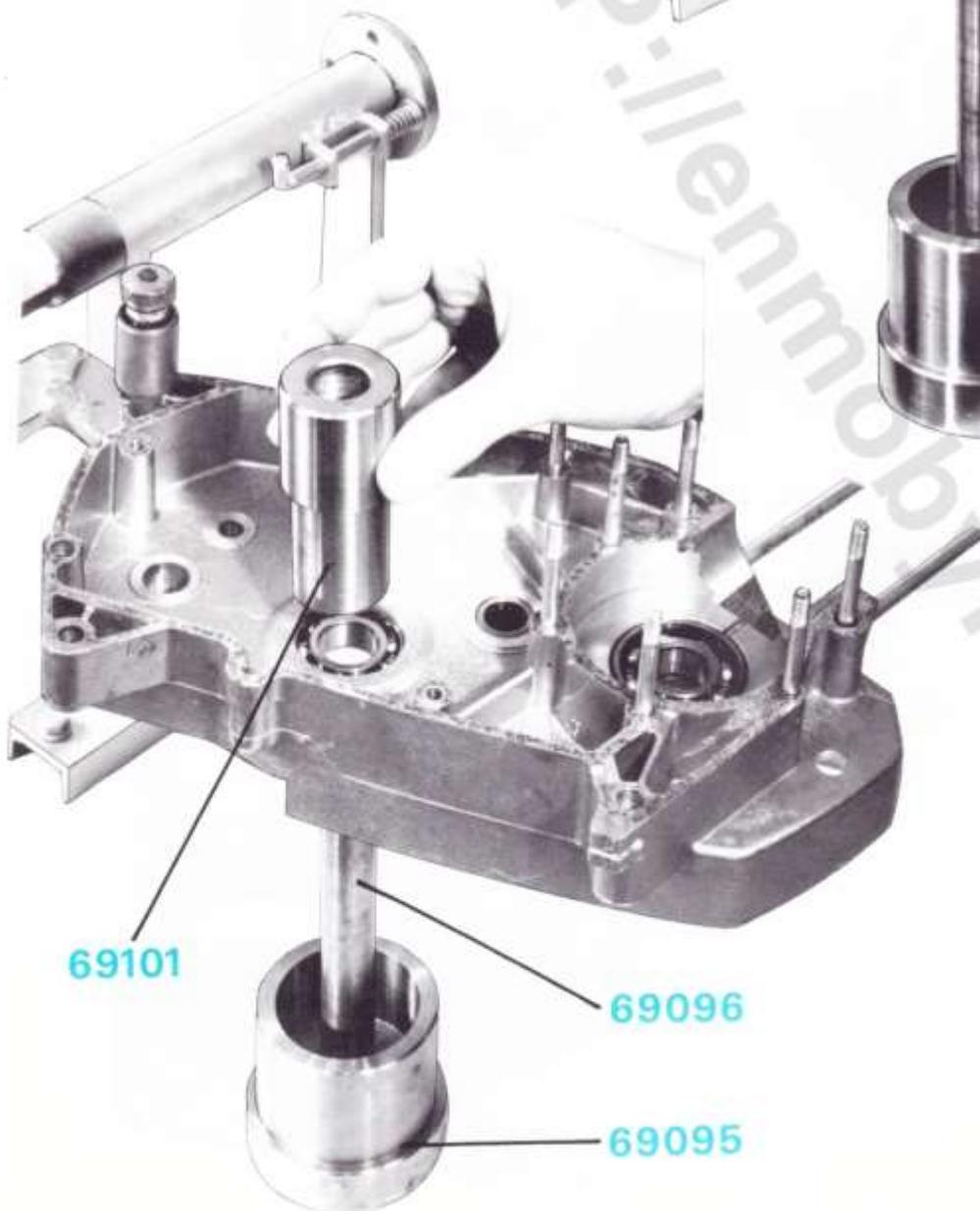


Figure 45

EXTRACTION DES ROULEMENTS ET JOINTS DU CARTER GAUCHE

OUTILS NECESSAIRES

- Outil n° 69095
- Guide n° 69096
- Chasse n° 69101
- Tournevis
- Pince circlips

ROULEMENT DE VILEBREQUIN

- Placer dans l'outil n° 69095, le guide n° 69096.
- Chauffer le carter de 80 à 100° de façon homogène. Le poser sur le guide (l'intérieur du carter contre l'outil).
- Chasser l'ensemble joint et roulement à l'aide de l'outil n° 69101, en utilisant le grand diamètre (figure 44).

ROULEMENT DE L'ARBRE SECONDAIRE COTE PIGNON DE SORTIE

- Retirer le joint à l'aide d'un tournevis.
- Retirer l'arrêt du roulement avec une pince à circlips.
- Placer dans l'outil n° 69095, le guide n° 69096.
- Chauffer le carter de 80 à 100°, comme pour le paragraphe précédent.
- Poser le carter sur le guide et chasser le roulement de l'intérieur, en utilisant la chasse n° 69101, côté petit diamètre (figure 45).

MONTAGE DES ROULEMENTS DU CARTER DROIT

OUTILS NECESSAIRES

- Outil n° 69095
- Centrage n° 69100
- Guide n° 69096
- Rondelle n° 68035
- Chasse n° 69101
- Guide n° 68032
- Chasse n° 68034

ROULEMENT ET JOINT DE VILEBREQUIN

- Utiliser l'outil n° 69095 muni du centrage n° 69100 et du guide n° 69096.
- Placer sur cet ensemble le carter préalablement chauffé (80 à 100°), la chambre des volants tournée vers le bas (figure 46).
- Graisser le roulement, le placer et le positionner dans le carter avec la chasse n° 69101, en utilisant le grand diamètre.
- En ce qui concerne le joint d'étanchéité, ce dernier est livré monté sur le palier.

ROULEMENT DE L'ARBRE PRIMAIRE

- Le carter étant préalablement chauffé (80 à 100°), le placer sur le guide n° 68032 (figure 47).
- Graisser le roulement, le placer et le positionner dans son logement avec la chasse n° 68033.

CAGE A AIGUILLES DE L'ARBRE SECONDAIRE

- Utiliser la chasse n° 68034 munie de la rondelle n° 68035. Comme aux paragraphes précédents, le carter étant préalablement chauffé, descendre la cage à fond (figure 48).

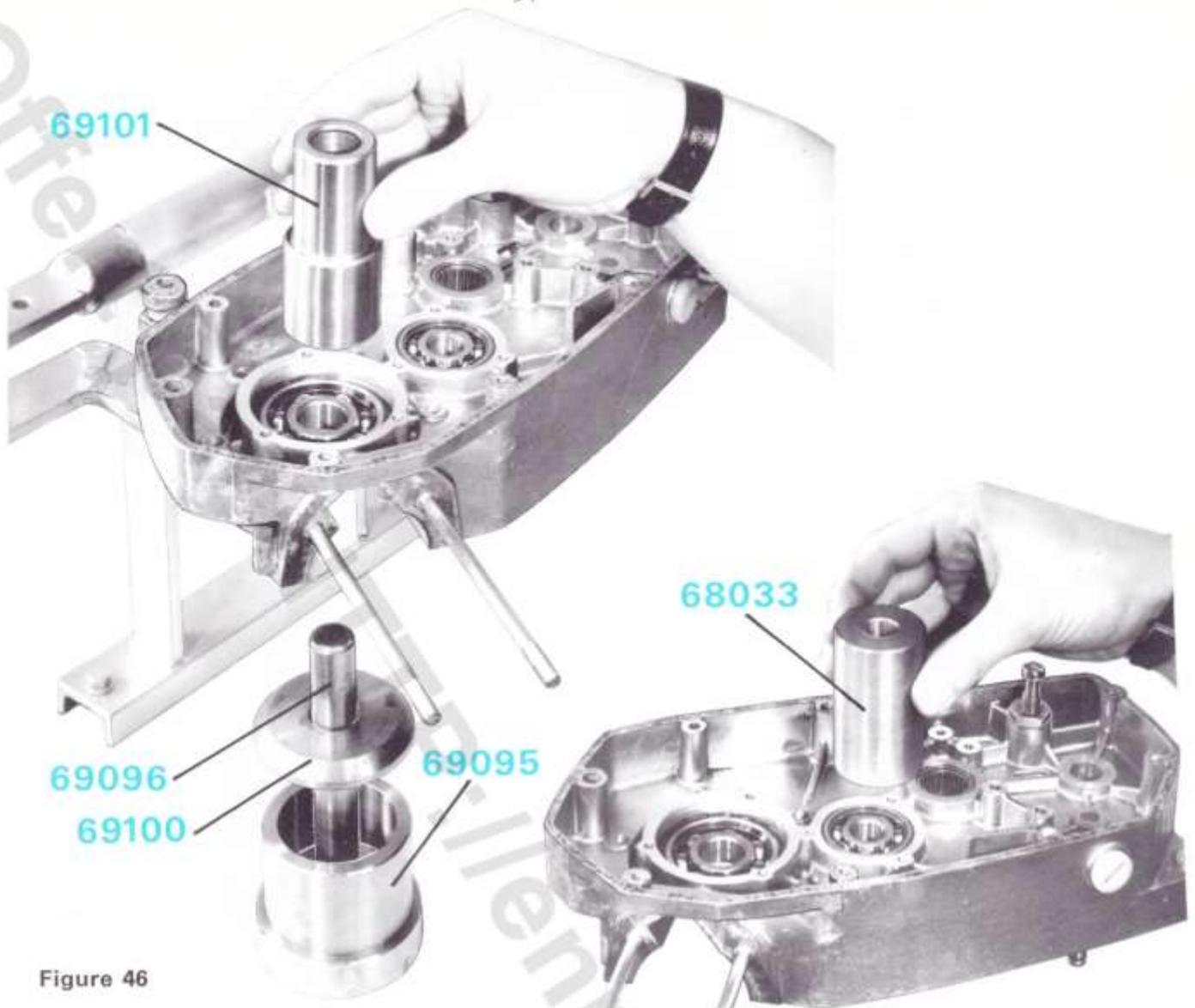


Figure 46

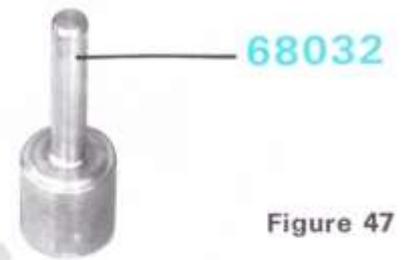


Figure 47

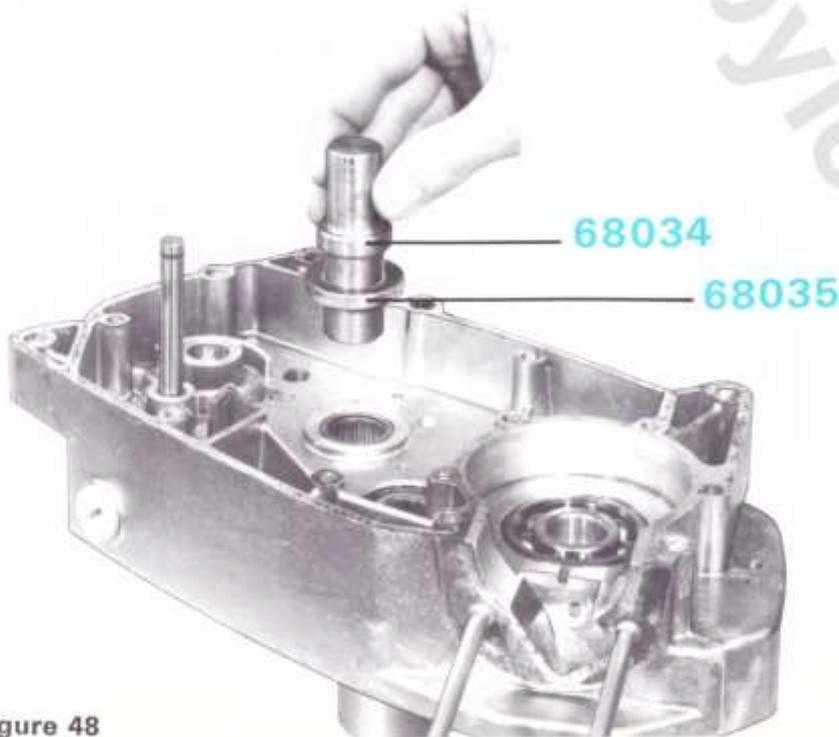


Figure 48

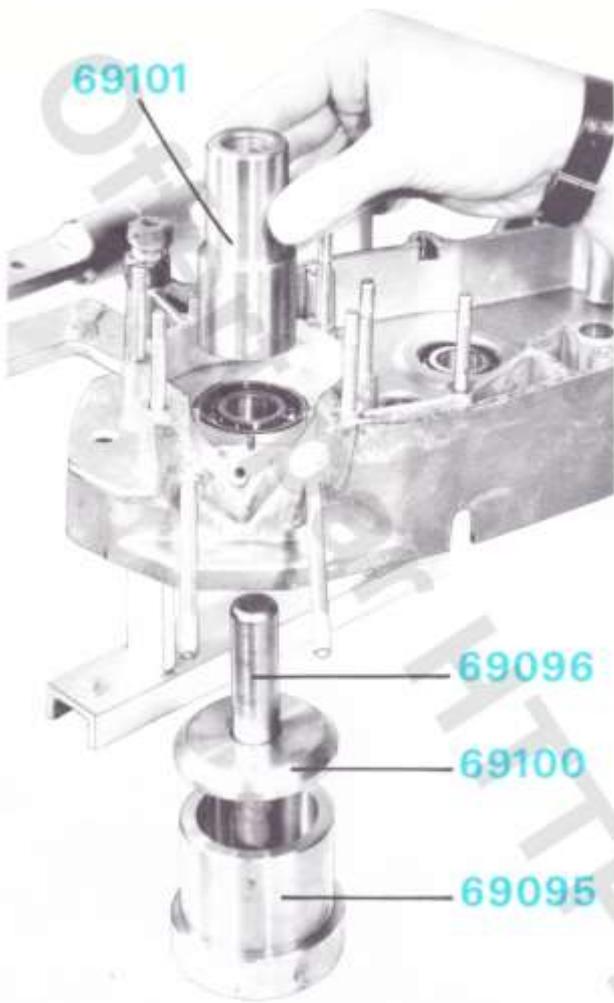


Figure 49

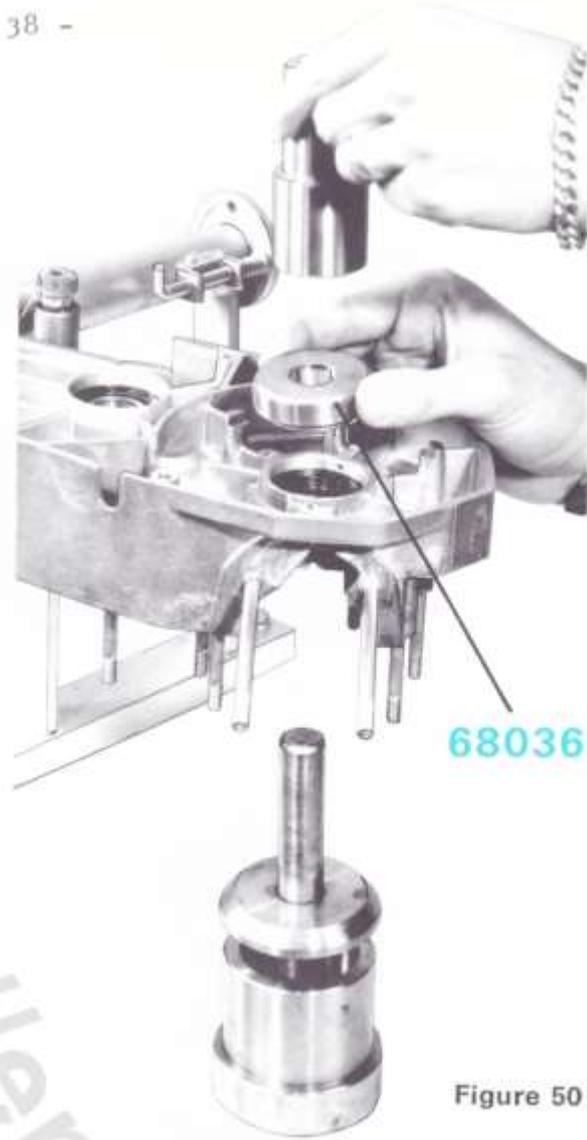


Figure 50



Figure 51



Figure 52

MONTAGE DES ROULEMENTS ET JOINT DU CARTER GAUCHE

OUTILS NECESSAIRES

- Outil n° 69095
- Centrage n° 69100
- Guide n° 69096
- Chasse n° 69101
- Chasse n° 68036
- Pince à circlips

ROULEMENTS ET JOINT DE VILEBREQUIN

- Comme pour le carter droit, utiliser l'outil n° 69095, muni du centrage n° 69100 et du guide n° 69096.
- Placer sur cet ensemble le carter préalablement chauffé (80 à 100°), la chambre des volants tournée vers le haut (figure 49).
- Graisser le roulement et le descendre à fond avec la chasse n° 69101 (côté grand diamètre).
- Retourner le carter et descendre le joint suiffé à l'aide de la chasse n° 68036 (figure 50).

L'utilisation de cette chasse est impérative, elle positionne le joint. Ce dernier ne doit pas être en contact avec le roulement.

ROULEMENT ET JOINT DE L'ARBRE SECONDAIRE (pignon de sortie)

- Utiliser l'outil n° 69095, muni du guide n° 69096.
- Disposer sur l'outil, le carter préalablement chauffé (80 à 100°), la chambre des volants tournée vers le bas, et descendre à fond le roulement (graissé) avec l'aide de la chasse n° 69101, en utilisant le côté grand diamètre (figure 51).
- Monter le circlips d'arrêt.
- Descendre le joint (suiffé) avec la chasse n° 69101 en utilisant le côté grand diamètre (voir figure 52).

REMPLACEMENT, SUR LE MOTEUR, DU JOINT D'ETANCHEITE COTE VOLANT

- Le volant magnétique ainsi que le couvercle de palier gauche ayant été déposés, retirer le joint défectueux à l'aide d'un tournevis.
- Placer sur le vilebrequin la douille n° 69122.
- Glisser le nouveau joint suiffé, à l'aide de la chasse entretoise n° 68036 et de la chasse n° 69101, en utilisant le côté grand diamètre (figure 53).



Figure 53

CARBURATEUR

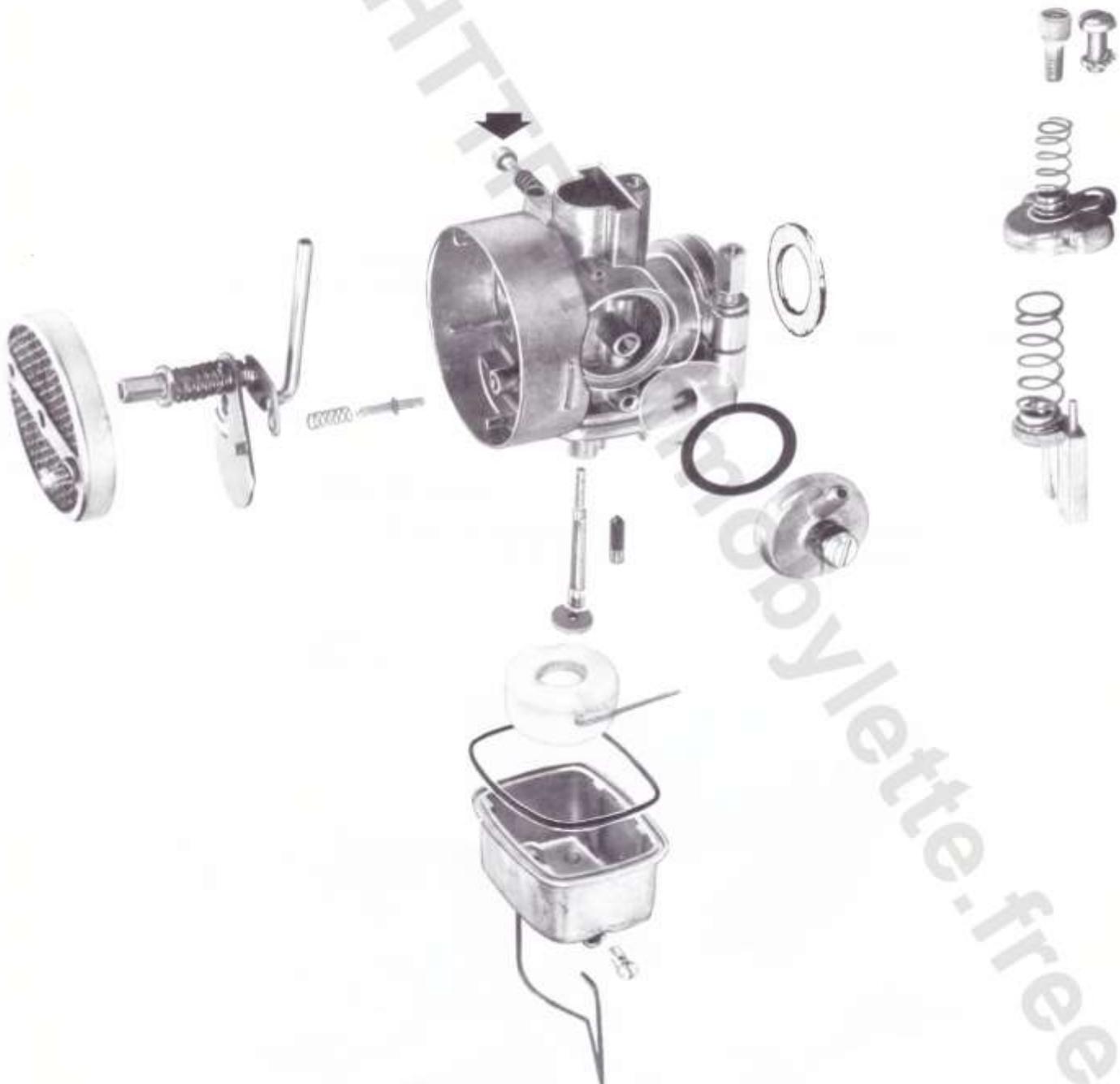
Description :

Carburateur GURTNER - type GE

Passage 14 - Réglage 790 - Gicleur de 70

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

Le réglage se fait moteur chaud, à l'aide de la vis située sur le côté gauche du carburateur (flèche ci-contre).



DÉMONTAGE DE LA FOURCHE

OUTILS NECESSAIRE

- Clé à pipe de 13

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

- Débrancher la commande de frein.
- Retirer la roue avant.
- Dévisser les écrous situés à la partie supérieure de la fourche.
- Retirer le support des feux clignotants.
- Descendre la partie inférieure de la fourche.



INSTALLATION ÉLECTRIQUE

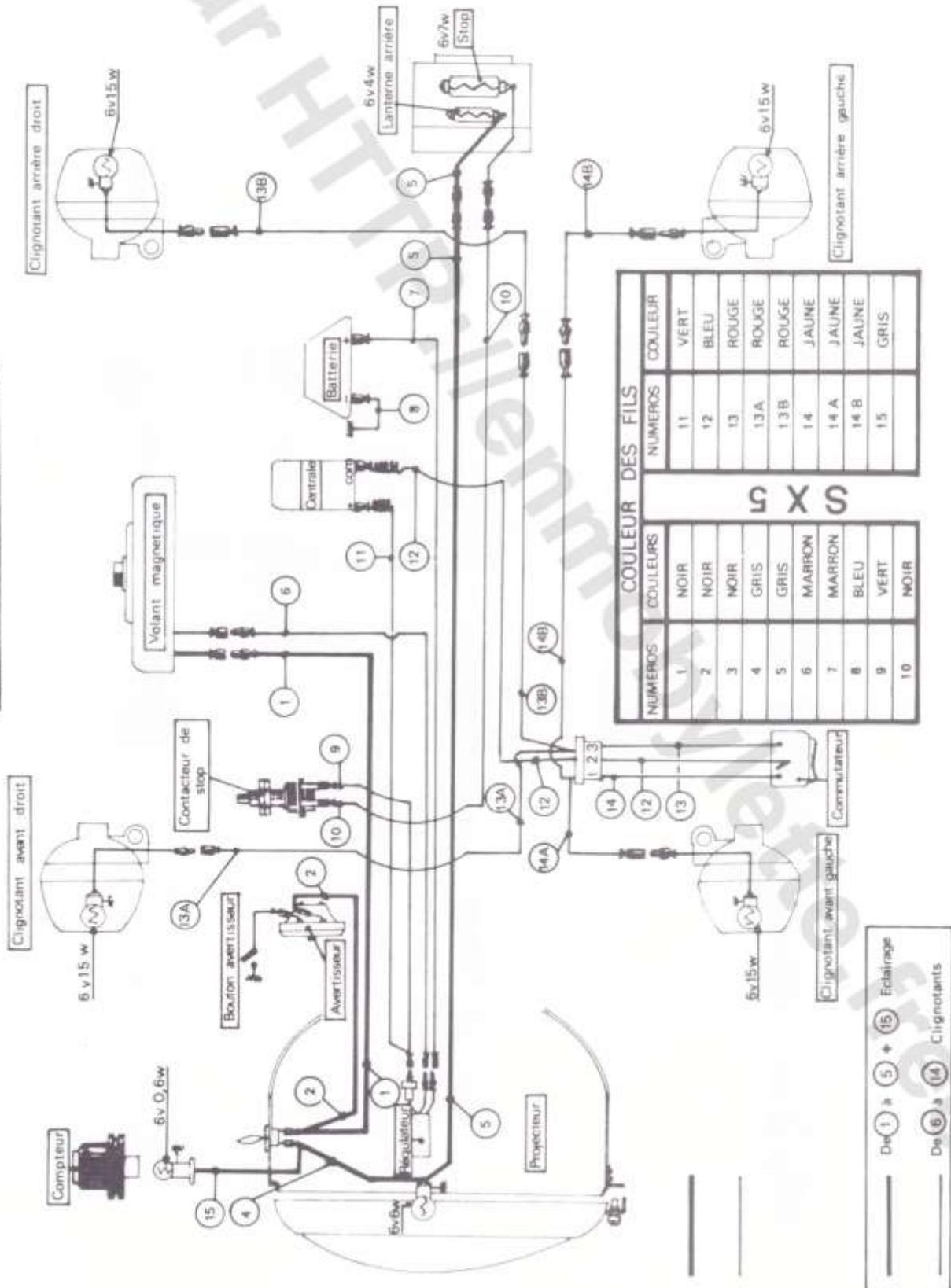
L'installation électrique de l'éclairage et des clignotants, est semblable à celle des 103-104-TSA.

Pour la réparation, consulter les documents spéciaux que nous avons édités et qui s'intitulent :

"LE DEPANNAGE DES CIRCUITS ELECTRIQUES SUR CYCLOMOTEURS EN QUELQUES OPERATIONS SIMPLES".

"MEMENTO DE DEPANNAGE CIRCUITS ELECTRIQUES DES CLIGNOTANTS 103VSC-104CV-TSA".

SCHEMA DES CIRCUITS ELECTRIQUES



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

