

MANUEL D'ATELIER des cyclomoteurs

101 et 102



service
après-vente



CYCLES PEUGEOT

Edition 1968

MANUEL D'ATELIER

des cyclomoteurs



CYCLES PEUGEOT

Edition 1968

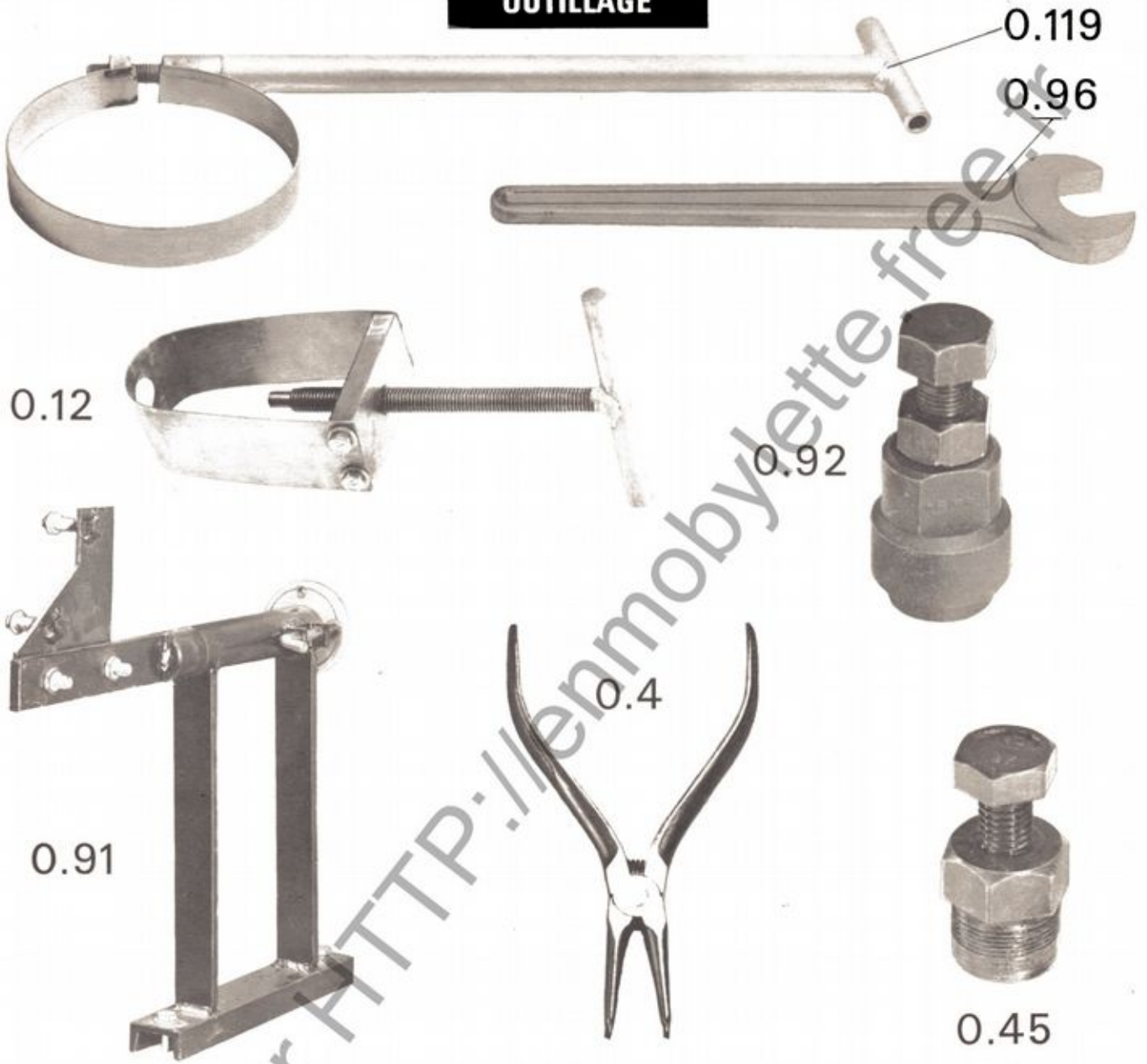
SOMMAIRE

Caractéristiques principales	2	
Outillage	3-4-5-6	
Embrayage automatique. Description, fonctionnement	7	
DEMONTAGE DU MOTEUR		
Démontage du pot échappement	8	
Démontage de la culasse, du cylindre, du décompresseur	9	
Démontage du piston	10	
Démontage du volant magnétique	11	
Démontage de l'embrayage	12-13-14	
Ouverture des carters	14	
Extraction de l'embiellage, des roulements	15	
REMONTAGE DU MOTEUR		
Montage des roulements	16-17	
Montage du vilebrequin et assemblage des carters	18-19-20	
Montage du piston	21	
Montage du cylindre, du décompresseur	22	
Montage de la culasse	23	
Montage de l'embrayage	23-24-25	
Réglage de l'embrayage	26	
REMONTAGE DU VOLANT (Calage et réglage)		27-28
Réglage de la tension de courroie	29	
Démontage de la fourche télescopique	29	
CARBURATEUR		
Description, réglage	30-31	

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

- Moteur 2 temps avec précompression dans le carter
- Alésage-course : 40 x 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 : 1,8 l aux 100 kms
- Capacité du réservoir : 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

OUTILLAGE



- 0.96 Clé plate de 35 pour écrou d'échappement
- 0.91 Support moteur
- 0.4 Pince pour circlips d'axe de piston
- 0.12 Outil pour axe de piston
- 0.92 Outil pour écrou de rotor
- 0.119 Outil d'immobilisation tambour et rotor
- 0.45 Arrache-volant

OUTILLAGE



0.81 A



0.81 B



0.81 C

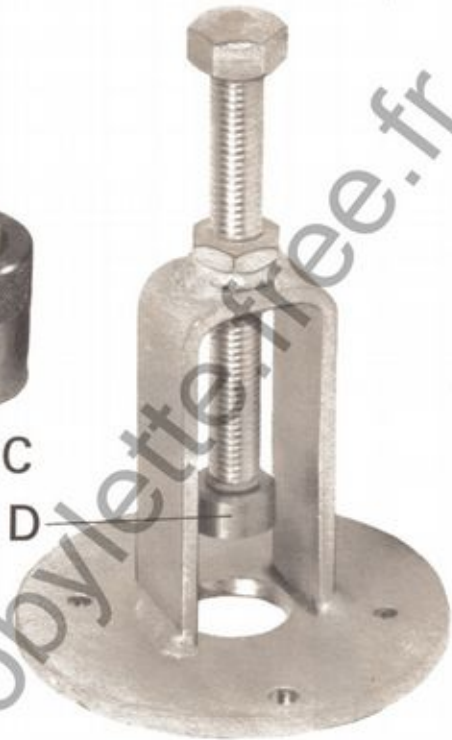
0.47 D



0.124



0.118



0.47



0.121



0.104

0.104	Clé dynamométrique
0.121	Tige d'assemblage
0.124	Douille de maintien
0.118	Entretoise
0.47	Outil avec embout
0.47 D	Embout
0.81 A	Guide
0.81 C	Guide
0.81 B	Chasse

} Pour montage roulement et joint dans le carter gauche

OUTILLAGE

0.82 A



0.82 C



0.82 D



0.93



0.82 B



0.82 E

0.78 A



0.125



0.78 C

0.78 B



0.82 A

Semelle

0.82 B

Guide

0.82 C

Guide

0.82 D

Chasse

0.82 E

Guide

} Pour montage roulement et joint dans le carter droit

0.125

Douille conique

0.78 B

Vis pour mise en place du vilebrequin

0.78 C

Vis pour mise en place du vilebrequin

0.78 A

Ecrou

0.93

Centrage axe de piston

OUTILLAGE

0.52



0.98



0.122



0.117

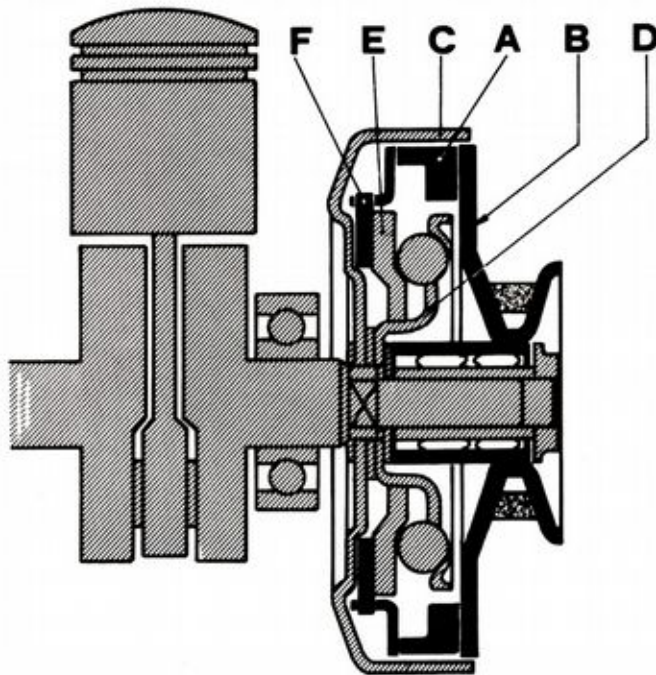


0.123

0.120

- | | |
|-------|--|
| 0.52 | Outil pour rodage de soupape |
| 0.123 | Arbre de montage |
| 0.122 | Plateau de réglage |
| 0.117 | Outil pour calage du volant magnétique |
| 0.98 | Précis point |
| 0.120 | Outil tension de courroie |

EMBRAYAGE AUTOMATIQUE A DISQUE Ø 120



DESCRIPTION

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

1) L'embrayage de départ :

Constitué de 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'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.

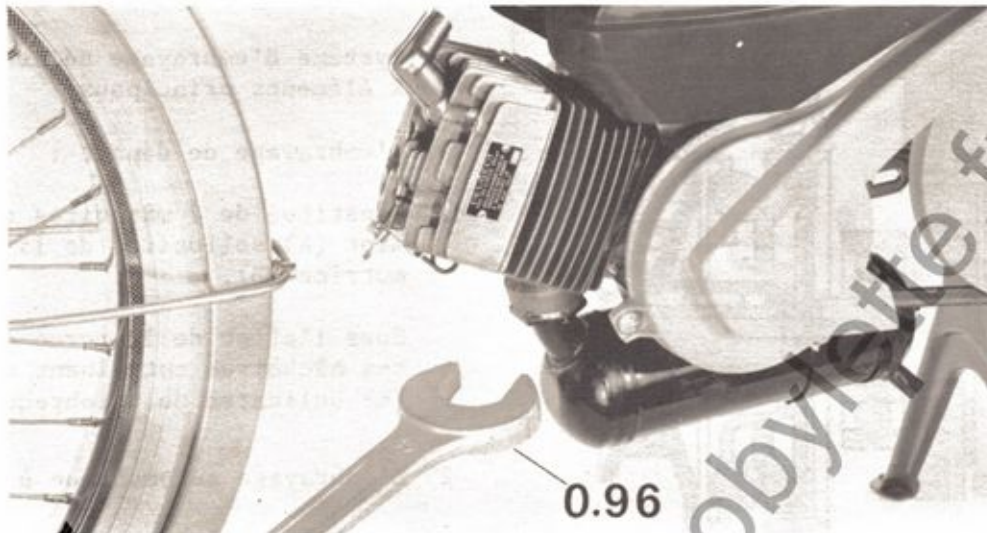
Lorsque la vitesse atteint 8 km/heure environ, l'embrayage de départ entre en fonction et entraîne le moteur, assurant son lancement.

Lorsque le moteur tourne, l'action sur la poignée des gaz augmente le régime du moteur. Sous l'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.

DÉMONTAGE DU MOTEUR

DÉMONTAGE DU POT D'ÉCHAPPEMENT



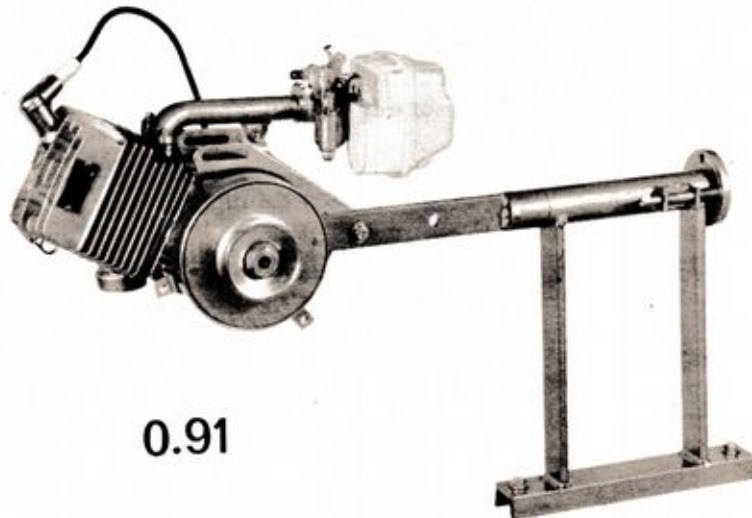
- Dévisser l'écrou HU 6 (clé à pipe de 10) et retirer la vis fixant la bielle aux plaques moteur.
- A l'aide de la clé plate n° 0.96, dévisser l'écrou fixant le pot au cylindre.

SUPPORT MOTEUR

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

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

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



0.91

DÉMONTAGE DE LA CULASSE ET DU CYLINDRE

- Retirer le capuchon antiparasite de la bougie.
- Dévisser la bougie.
- Dévisser l'écrou et retirer la vis fixant le raccord carburateur à la plaque support moteur côté droit.
- 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.
- 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.

DÉMONTAGE DE LA SOUPE DE DÉCOMPRESSEUR

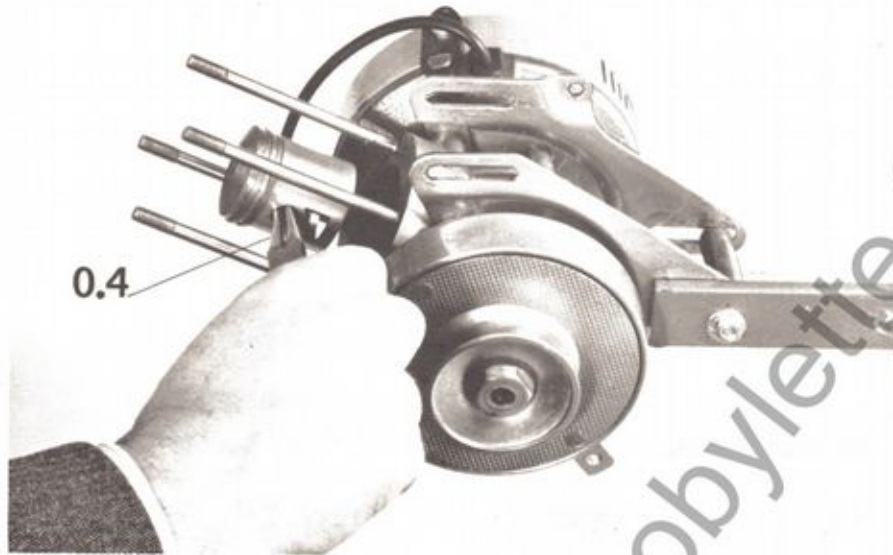
- Fixer la culasse à l'étau au moyen de deux boulons.
- Couper l'extrémité de la goupille, comprimer le ressort et retirer la goupille.
- Retirer la soupape.



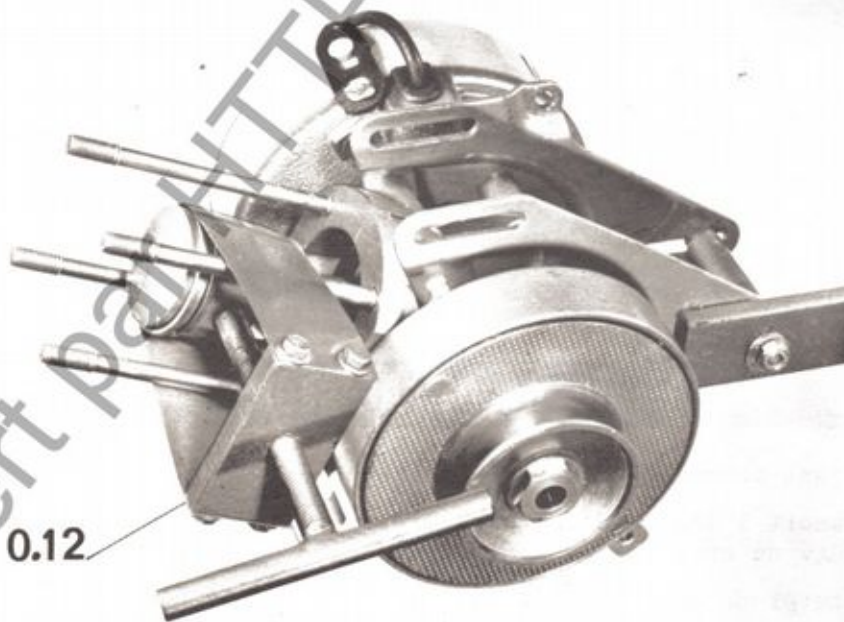
DÉMONTAGE DU CORPS DE DÉCOMPRESSEUR

- 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 de décompresseur.
- Dévisser le corps de décompresseur à l'aide d'une clé tube de 19.
- A moins qu'il ne soit détérioré, ne pas retirer le joint cuivre qui reste dans son logement par suite du tassement.

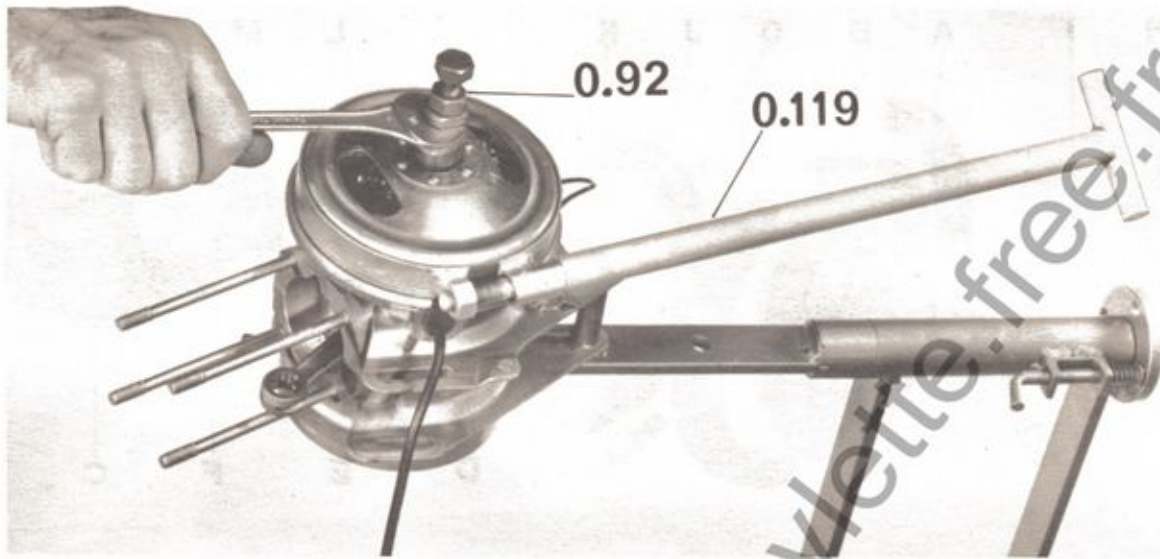
DÉMONTAGE DU PISTON



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



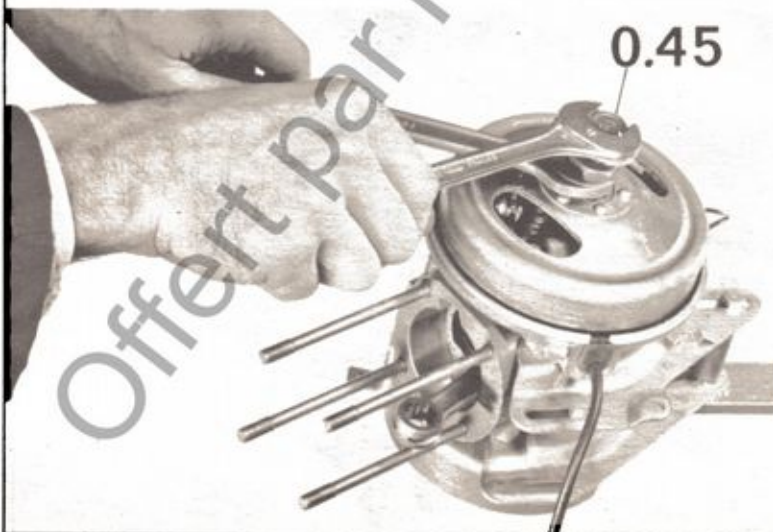
DÉMONTAGE DU VOLANT MAGNÉTIQUE



Démontage du rotor

- Enlever le cache-volant.
- Dévisser l'écrou en bout de vilebrequin à l'aide de l'outil spécial 0.92 en procédant de la manière suivante :
 - Placer l'outil 0.92 sur l'écrou.
 - Visser le boulon sur les quelques filets disponibles de l'écrou du volant.
 - Visser le contre-écrou pour mettre l'outil en 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 l'outil 0.119.
- Dévisser sans la retirer la vis de poussée de l'arrache-volant 0.45 puis, mettre en place cet outil en le vissant à fond sur le rotor.

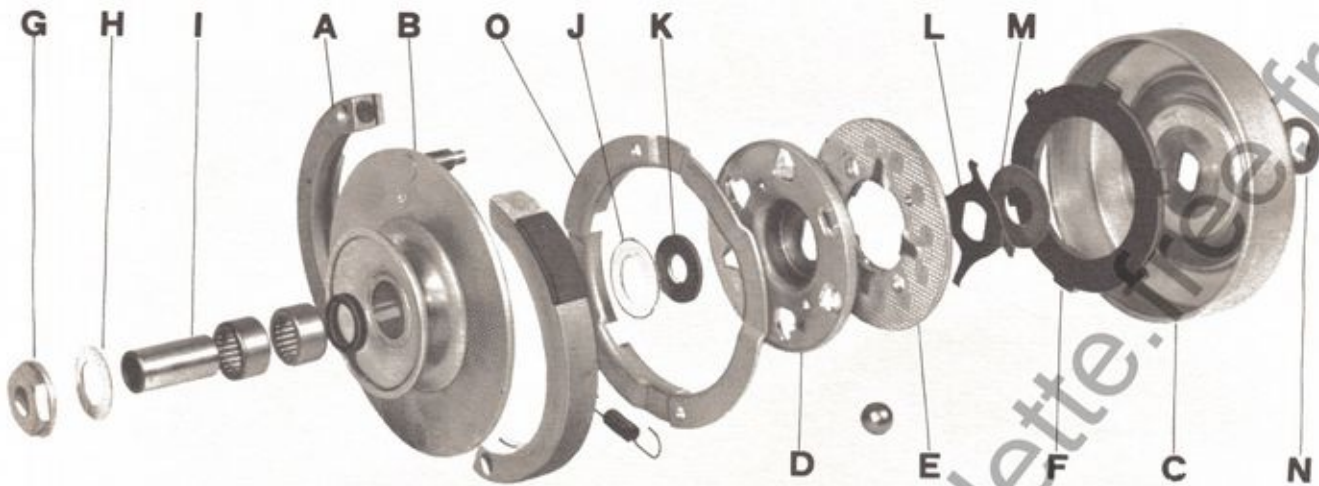
- Immobiliser le corps de l'outil avec une clé de 21 et visser la vis de poussée de l'arrache-volant jusqu'au décollement du rotor (clé de 17).



Démontage du stator

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

DÉMONTAGE DE L'EMBRAYAGE



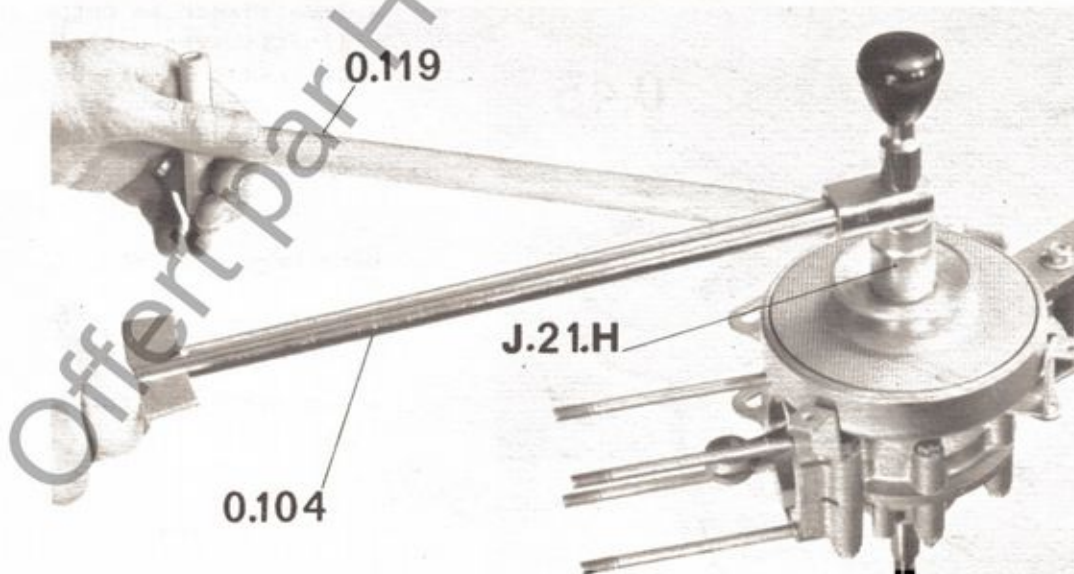
- Desserrer l'écrou en bout de vilebrequin (filetage à droite) avec une clé à tube de 21 ou une clé dynamométrique O.104 équipée de la douille J 21 H, en immobilisant le tambour (C) avec l'outil O.119.

Lorsque le démontage de l'embrayage a lieu sur le cyclomoteur, disposer le tube de l'outil O.119 de façon à ce qu'il vienne en appui sur la tringle du garde-boue avant.

Remarque : La clé O.104 peut être utilisée pour les opérations de serrage et de desserrage.

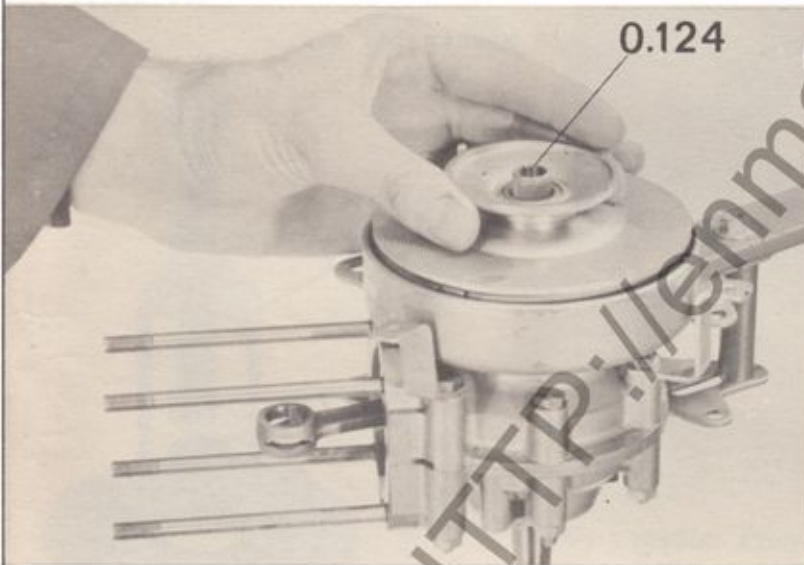
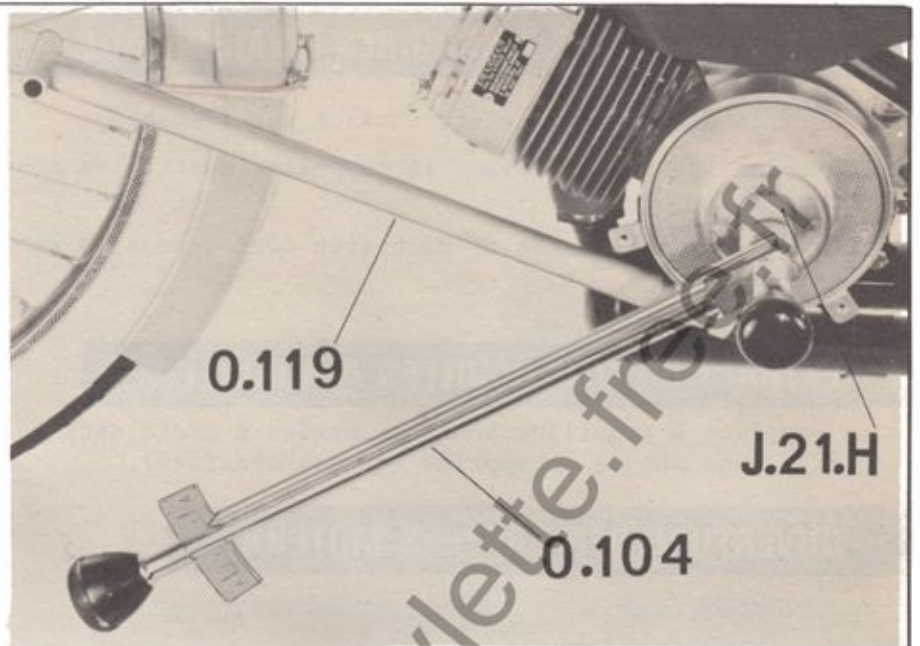
Elle doit toujours être disposée de telle sorte que l'effort exercé sur la poignée soit dirigé à l'opposé de l'aiguille indicatrice.

- Retirer l'écrou (G) ainsi que la rondelle (H).
- Visser en bout de vilebrequin la douille de maintien O.124.



- 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 :

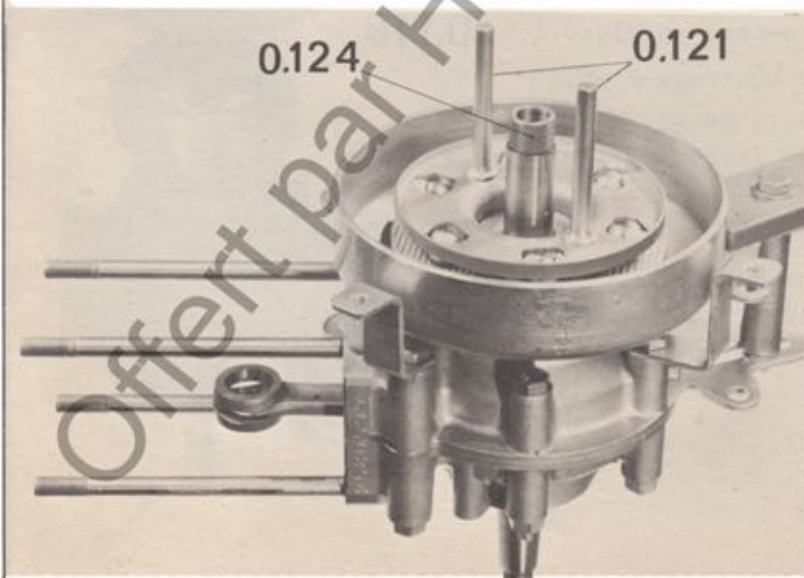


- introduire les 2 tiges d'assemblage 0.121 dans les trous \varnothing 4,5 du tambour (D), les visser dans le flasque (E) trous taraudés \varnothing 4 pas 0,7.

- dévisser la douille 0.124, retirer l'entretoise (I), la rondelle (K) et sortir l'ensemble.

- 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).



DÉMONTAGE DES MACHOIRES D'EMBRAYAGE

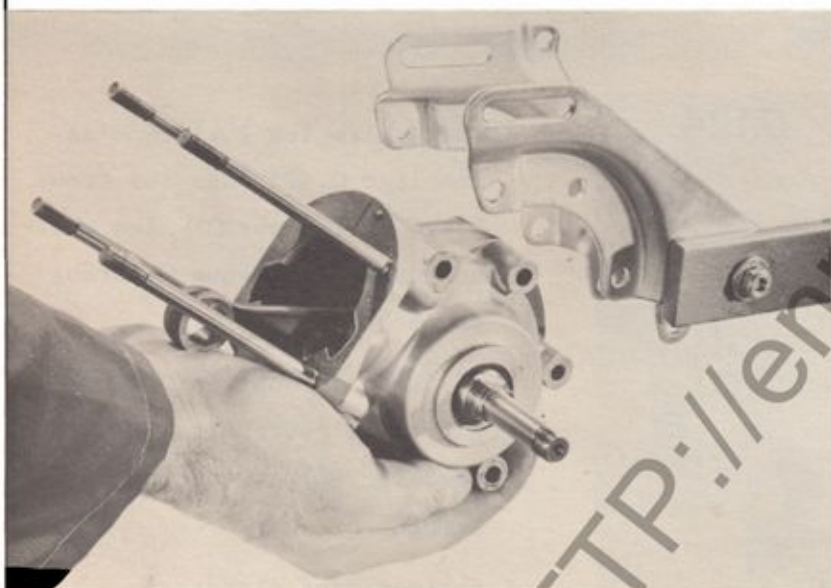
L'ensemble poulie motrice étant placé sur l'établi :

- Dévisser les écrous fixant la coupelle, sortir les rondelles éventail, enlever la coupelle.
- Décrocher les ressorts de mâchoires côté tenons en repérant l'accrochage du ressort (1er tenon).
- Dégager les mâchoires.

EXTRACTION DES DOUILLES A AIGUILLES

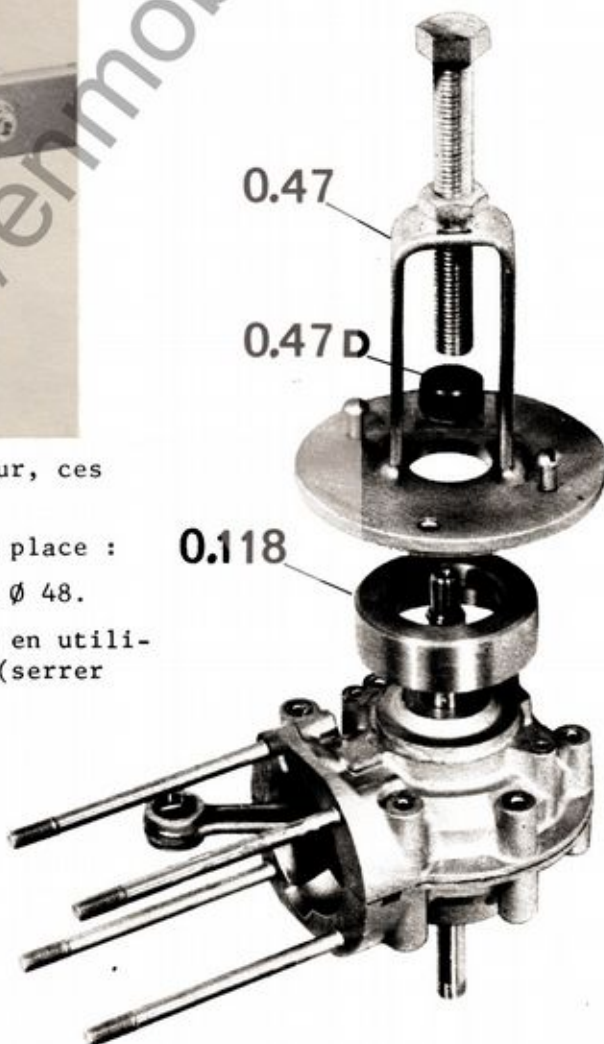
Les douilles à aiguilles sont emmanchées à froid dans la poulie, utiliser pour les extraire une chasse appropriée (ne pas chauffer).

OUVERTURE DES CARTERS MOTEUR

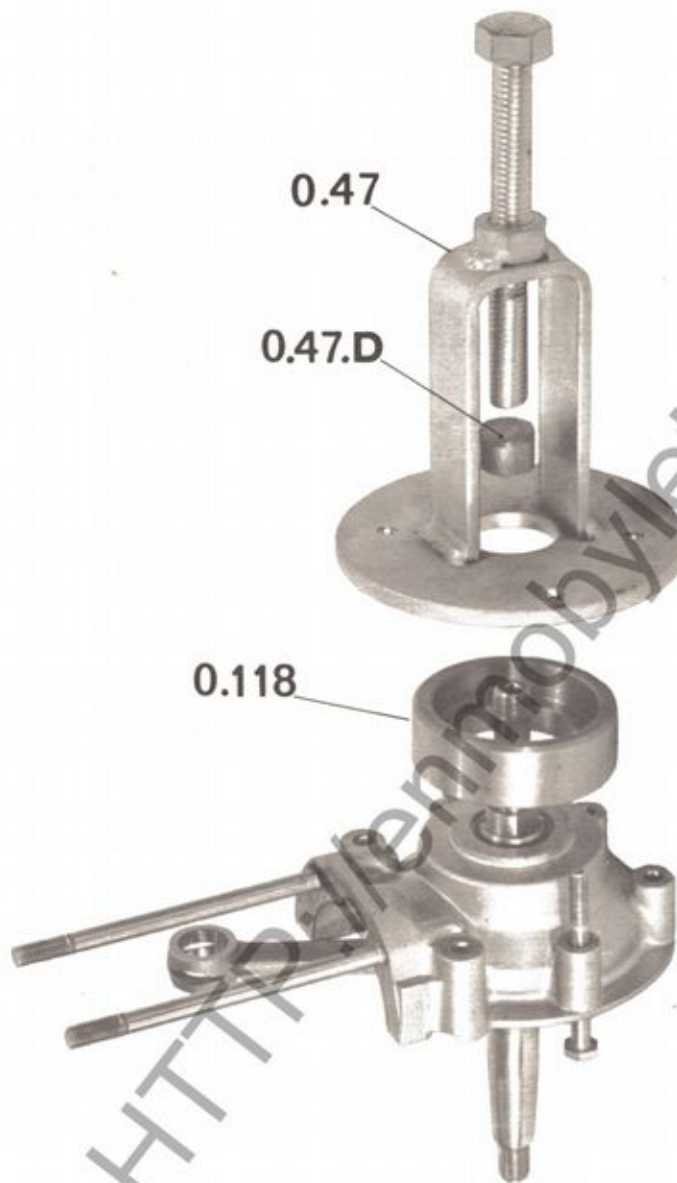


- Dévisser les écrous (clé de 10) d'assemblage des carters.
- Sortir les vis.

- Retirer les carters des plaques support moteur, ces dernières restant sur le support 0.91.
- Sur le carter droit (côté volant), mettre en place :
 - l'entretoise 0.118, placée sur le centrage $\varnothing 48$.
 - l'outil 0.47, fixé à l'aide de 2 vis R5-30 en utilisant les deux trous de fixation du stator (serrer correctement les deux vis).
- Utiliser l'embout 0.47 D.
- Avec la main gauche, prendre le bloc moteur par les goujons de fixation du cylindre et visser jusqu'à la séparation complète des carters.



CARTER GAUCHE - EXTRACTION DE L'EMBIELLAGE



- Retirer le joint de carter.
- Placer 2 vis H6-70 dans deux des bossages du carter (tête contre le plan de joint).
- Positionner l'entretoise 0.118 centrage \varnothing 37 contre le carter et placer l'outil 0.47 (serrer correctement les deux écrous).
- Utiliser l'embout 0.47 D et visser jusqu'à l'extraction complète du vilebrequin.

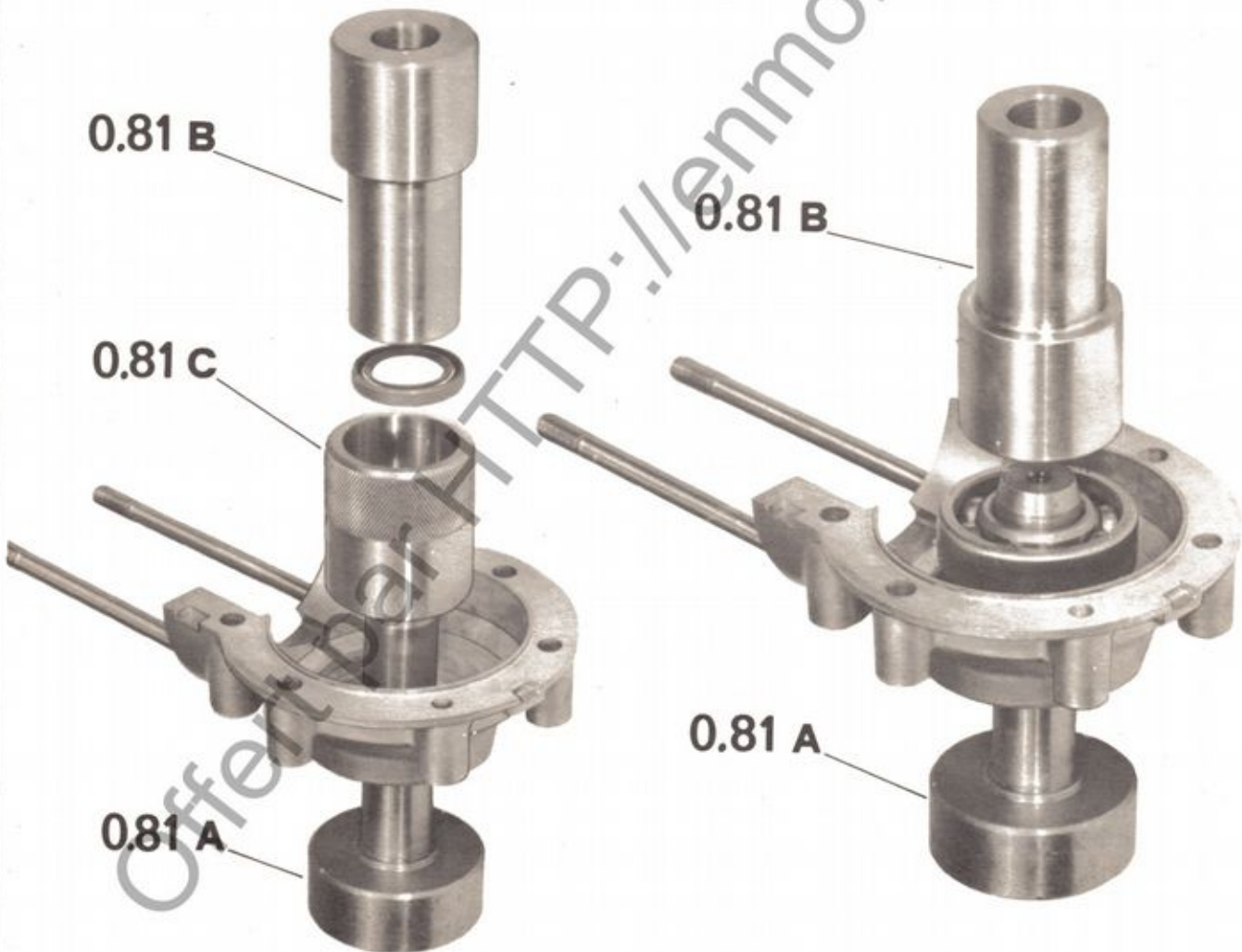
EXTRACTION DES ROULEMENTS

- 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

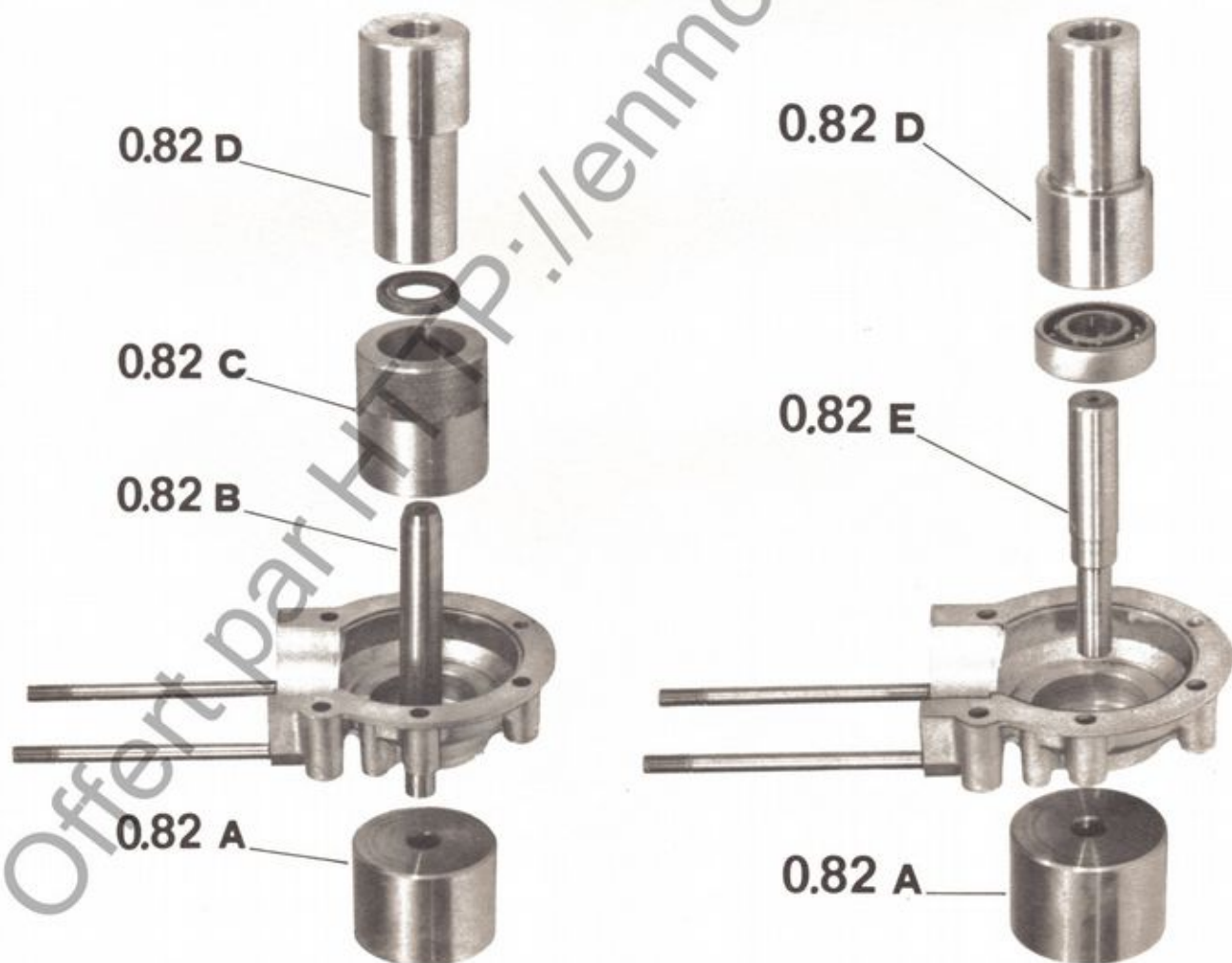
MONTAGE DU ROULEMENT ET DU JOINT DANS LE CARTER GAUCHE

- 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 l'extrémité du petit diamètre) le ressort du joint d'étanchéité dirigé vers le haut.
- Retirer le guide de joint et la chasse.
- Mettre en place la rondelle d'appui du roulement.
- 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 grand diamètre).



MONTAGE DU ROULEMENT ET DU JOINT DANS LE 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 x 16).
- Mettre en place dans le carter la rondelle d'appui du roulement.
- Engager le roulement sur le guide 0.82 E et le pousser à fond à l'aide de la chasse 0.82 D en utilisant l'extrémité du grand diamètre.



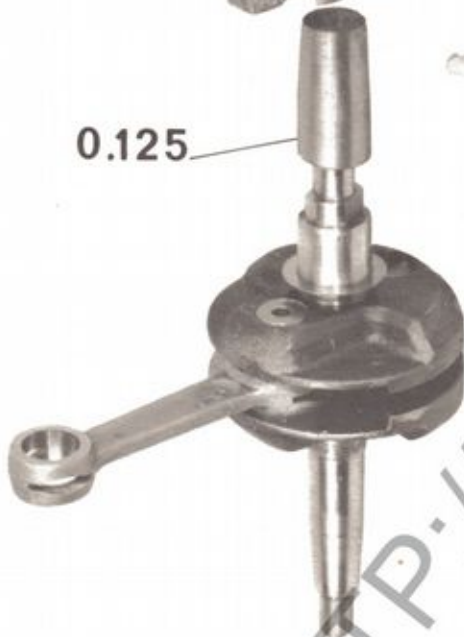
MONTAGE DU VILEBREQUIN DANS LE CARTER GAUCHE

- Mettre en place la rondelle d'appui sur l'arbre de vilebrequin côté embrayage.

- Pour éviter la détérioration du joint d'étanchéité, monter sur l'arbre la douille 0.125.
- Engager le vilebrequin à l'intérieur du roulement.



0.125

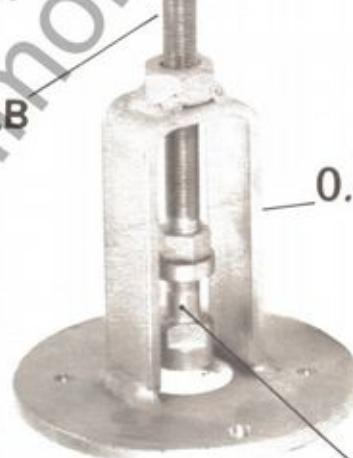


0.78.A

0.78.B



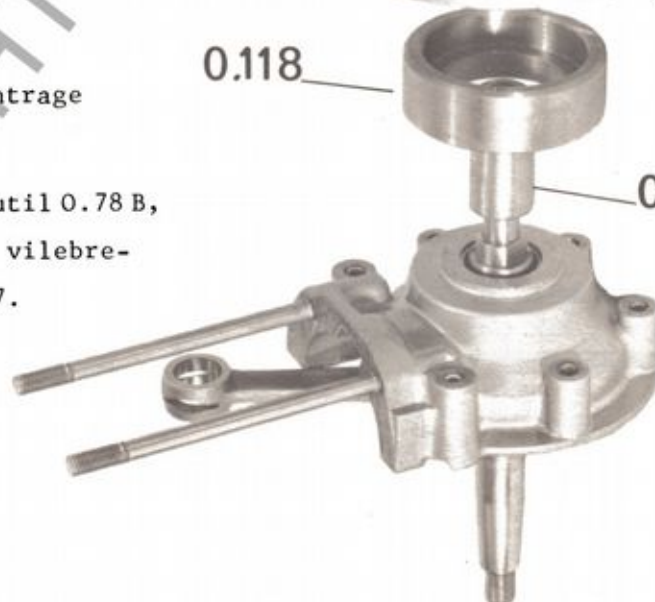
0.47



0.78.C

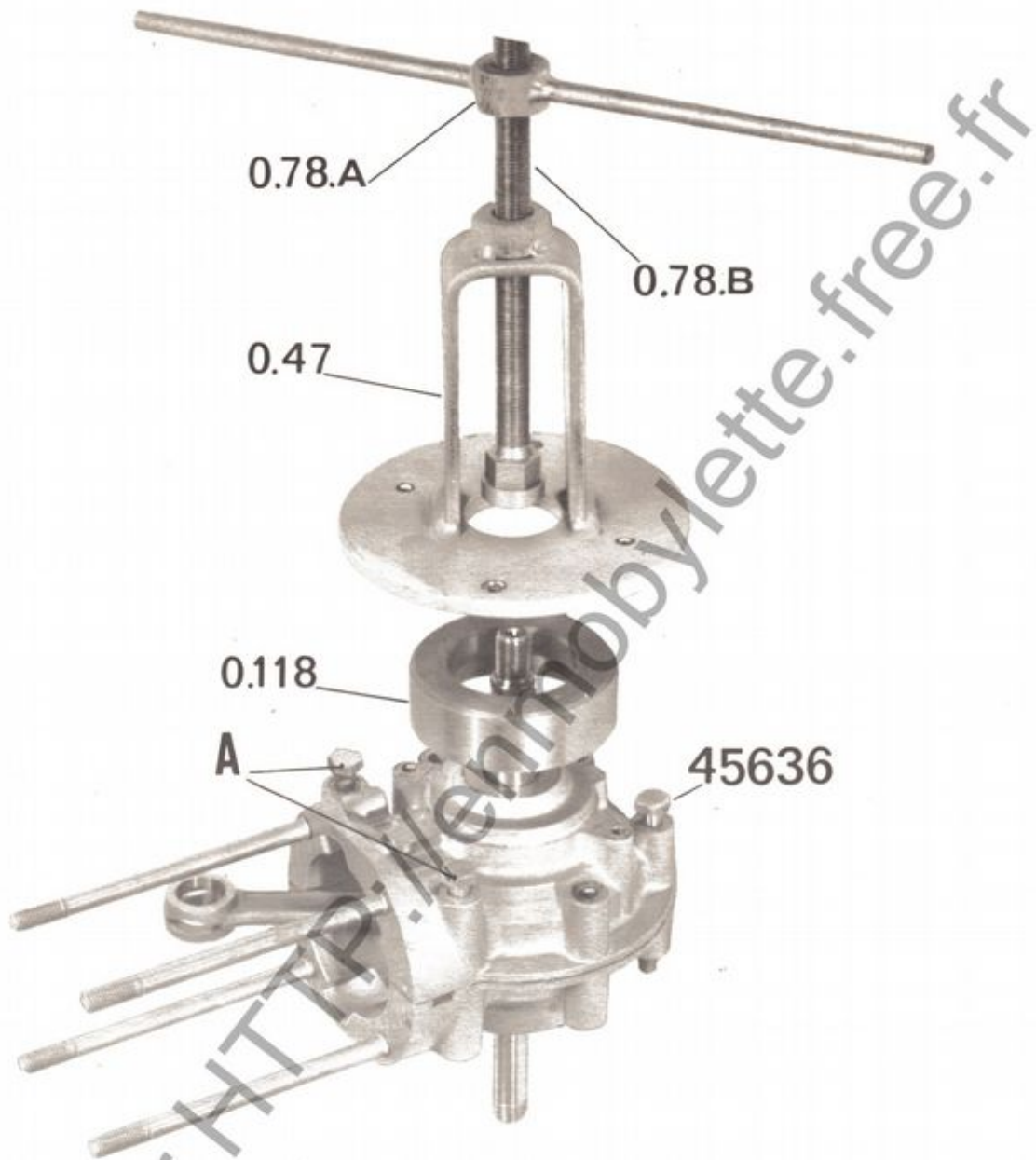
0.118

0.125



- Placer l'entretoise 0.118 centrage \varnothing 37 contre le carter.
- Visser la vis 0.78 C sur l'outil 0.78 B, ce dernier se vissant sur le vilebrequin, introduire l'outil 0.47.
- Visser l'écrou 0.78 A jusqu'à ce que le vilebrequin soit à fond dans le carter.

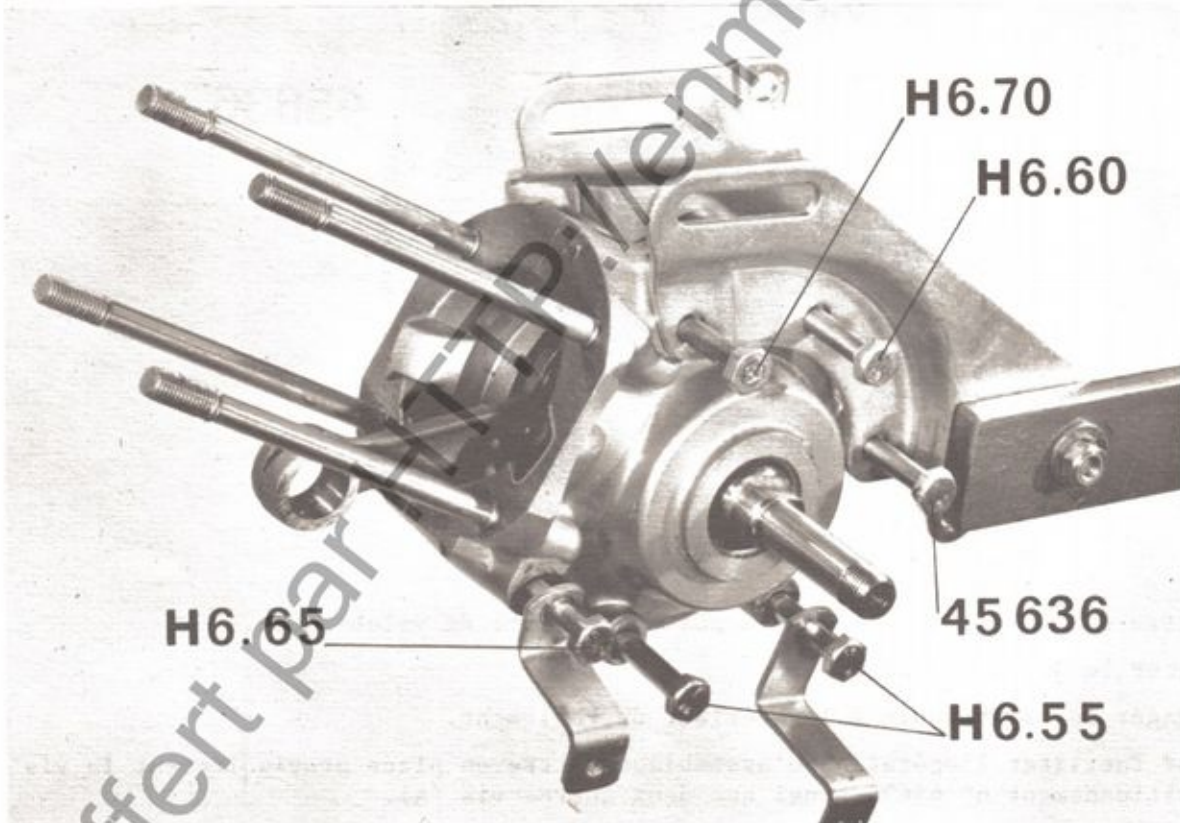
MONTAGE DU CARTER GAUCHE AVEC VILEBREQUIN SUR LE CARTER DROIT



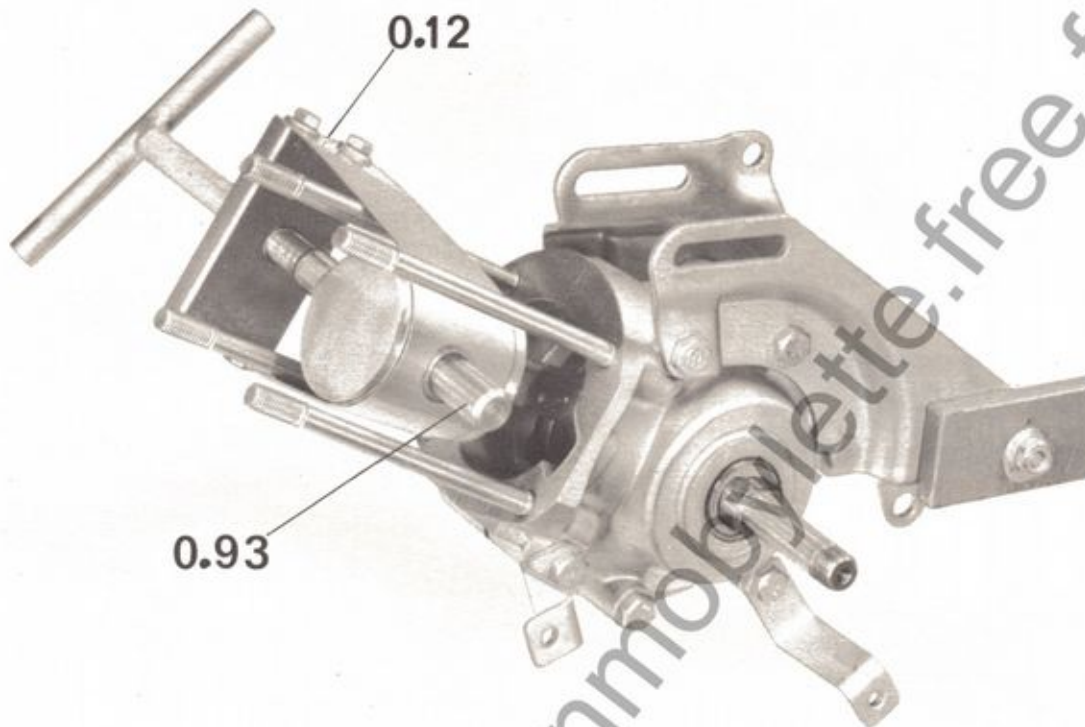
- Mettre en place la rondelle d'appui sur l'arbre de vilebrequin.
- Placer le joint de carter.
- Engager le vilebrequin à l'intérieur du roulement.
- Pour faciliter l'opération d'assemblage mettre en place provisoirement la vis de positionnement n° 45636 ainsi que deux autres vis (A).
- Placer l'entretoise 0.118 sur le centrage \varnothing 48 du carter.
- Visser en bout de vilebrequin la vis 0.78 B ; engager l'outil 0.47 et visser l'écrou 0.78 A jusqu'à ce que le vilebrequin soit à fond dans le carter.

MONTAGE DES CARTERS SUR LES PATTES SUPPORT MOTEUR

- 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 débrider en donnant de légers coups de maillet sur l'une ou l'autre des extrémités des arbres.



REMONTAGE DU PISTON



- 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.
- Monter les segments sur le piston.
- Nettoyer, si nécessaire, les gorges des circlips d'arrêt de l'axe de piston.
- Placer le piston à l'intérieur de l'outil 0.12 en veillant à ce que les segments soient bien positionnés par les ergots.
- 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 0.12 équipé du piston, la lettre repère dirigée vers l'avant.
- Introduire l'outil 0.93 pour qu'il traverse la cage à aiguilles et vienne se centrer dans le trou de l'axe de piston.
- Pousser l'axe aux 3/4 de sa course.
- Ensuite retirer l'outil 0.93 et mettre en place un des circlips (pince 0.4).
- Pousser l'axe jusqu'à ce qu'il bute contre 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.

- Nettoyer le plan de joint.
- 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 car le chanfrein usiné à la base du cylindre refermera les segments.

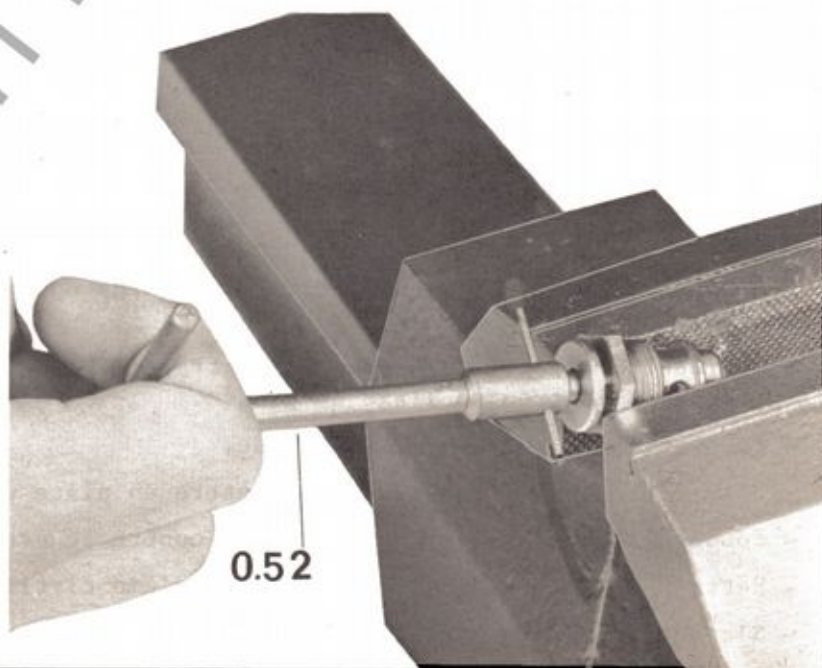
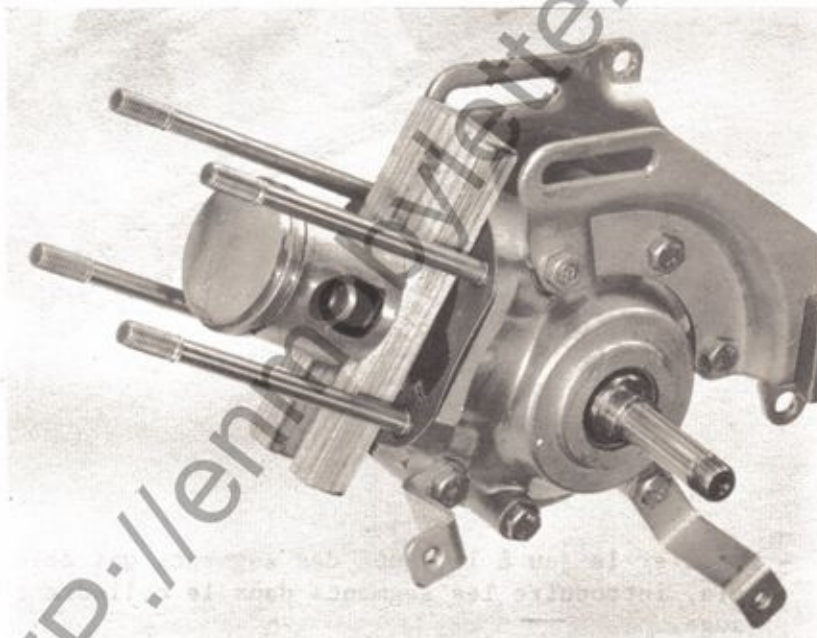
Retirer la cale en bois et pousser le cylindre à fond.

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.

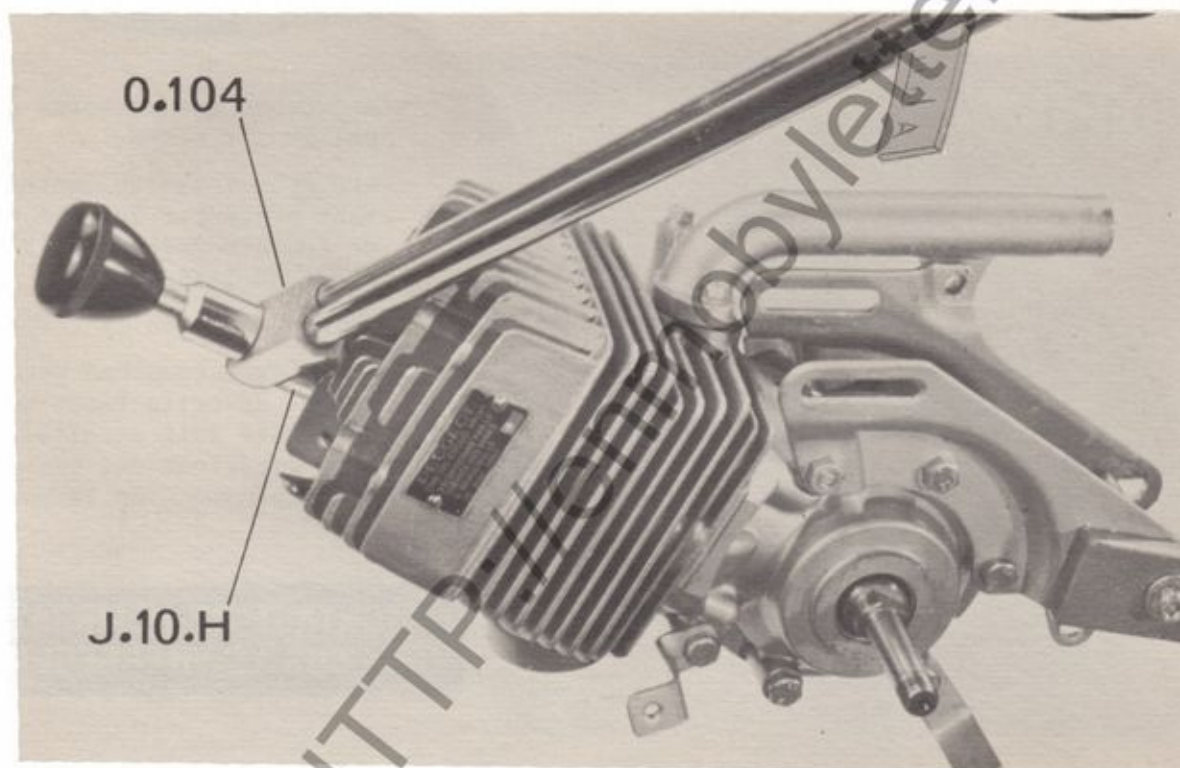
Après rodage, si la soupape présente un défaut quelconque sur le siège, ne pas hésiter à changer le décompresseur complet.

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



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 bloqués en quinconce : clé à pipe de 10 ou clé dynamométrique 0.104, avec la douille J 10 H (couple de serrage 1,1 m kg).



REMONTAGE DE L'EMBRAYAGE

MONTAGE DES DOUILLES A AIGUILLES ET JOINT

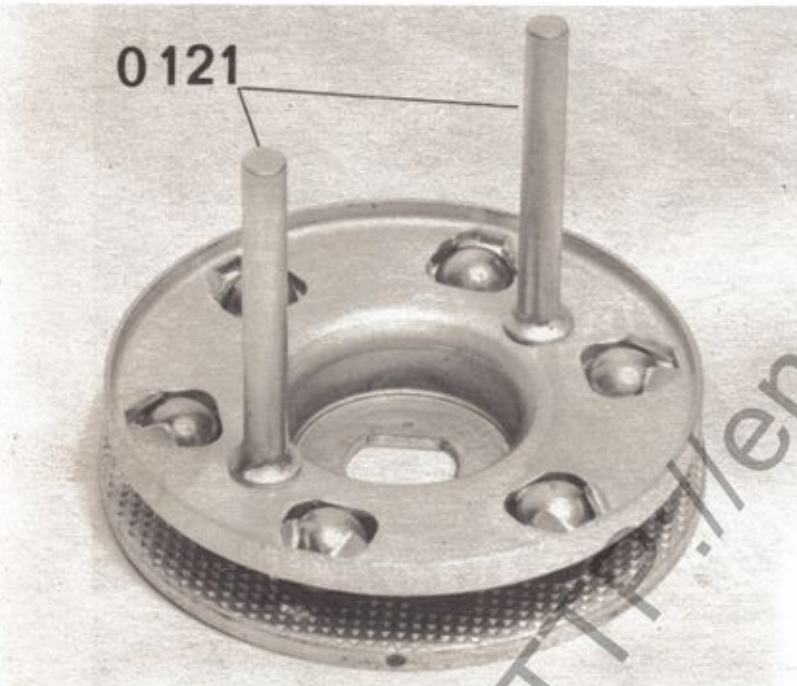
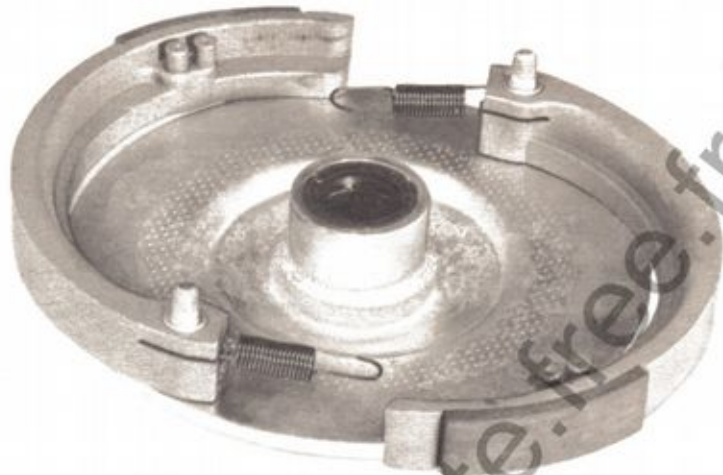
Il est recommandé d'engager les douilles avec précaution, et d'utiliser une chasse appropriée.

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

- 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.
- Répéter la même opération sur l'autre mâchoire.



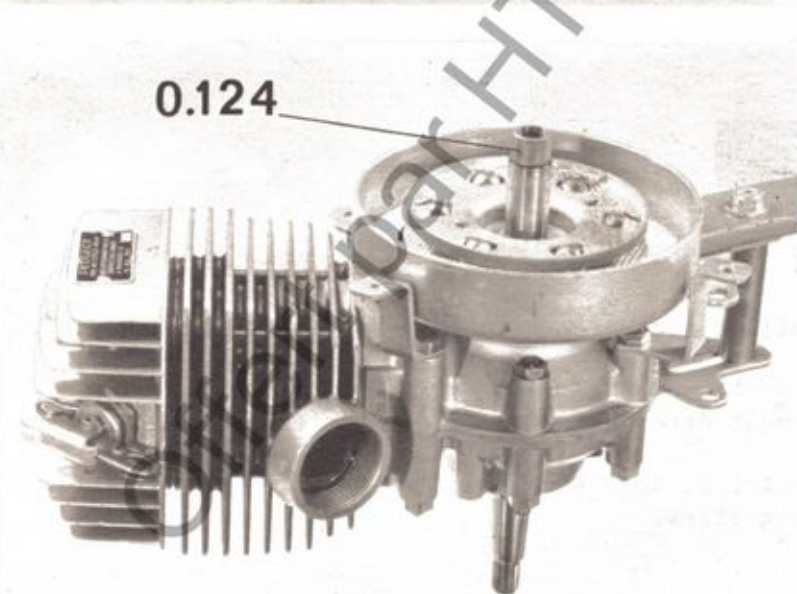
- Accrocher les ressorts de rappel au 1er tenon.

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 Hm5 seront serrés de telle façon que l'un des plats soit parallèle au bord extérieur des tenons d'entraînement de la garniture (F).

MONTAGE DE L'EMBRAYAGE SUR LE VILEBREQUIN



- Mettre la rondelle d'appui (N) en place sur le méplat du vilebrequin (chanfrein contre carter).

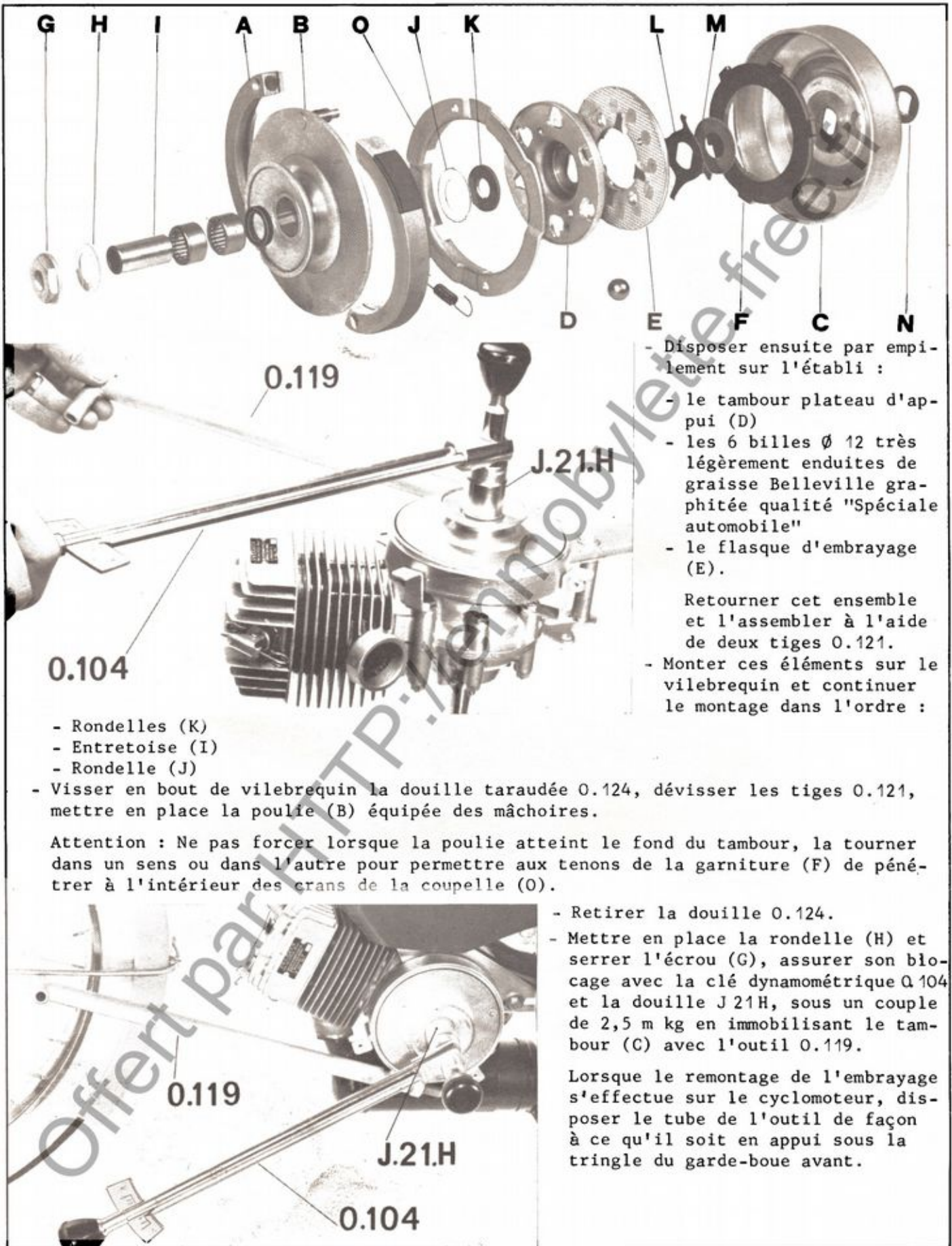
- Monter dans l'ordre :

- 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)

- la garniture d'embrayage (F).



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

- Visser en bout de vilebrequin la douille taraudée 0.124, dévisser les tiges 0.121, mettre en place la poulie (B) équipée des mâchoires.

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).

- Disposer ensuite par empilement sur l'établi :

- le tambour plateau d'appui (D)
- les 6 billes $\varnothing 12$ très légèrement enduites de graisse Belleville graphitée qualité "Spéciale automobile"
- le flasque d'embrayage (E).

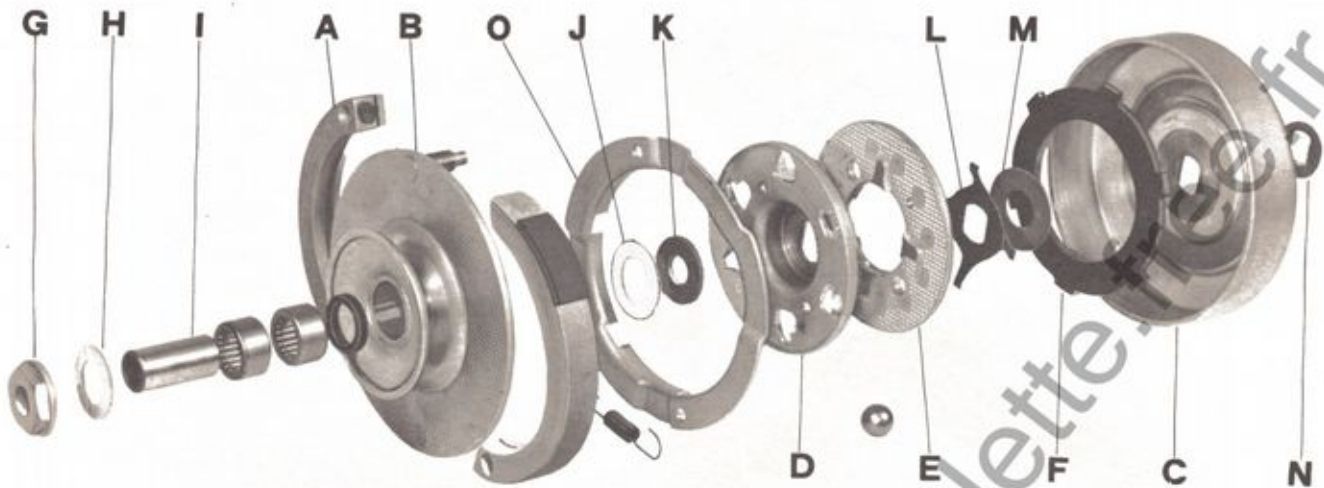
Retourner cet ensemble et l'assembler à l'aide de deux tiges 0.121.

- Monter ces éléments sur le vilebrequin et continuer le montage dans l'ordre :

- Retirer la douille 0.124.
- Mettre en place la rondelle (H) et serrer l'écrou (G), assurer son blocage avec la clé dynamométrique Q 104 et la douille J 21H, sous un couple de 2,5 m kg en immobilisant le tambour (C) avec l'outil 0.119.

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.

RÉGLAGE DE L'EMBRAYAGE AUTOMATIQUE

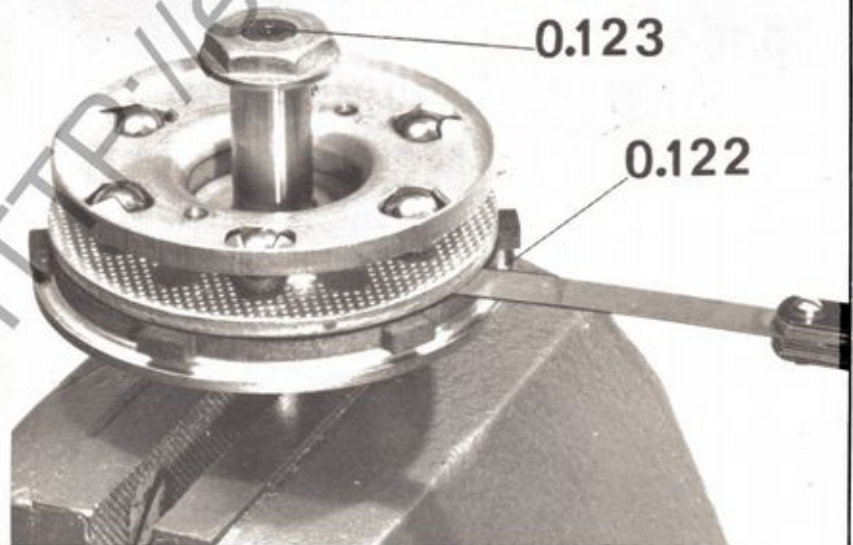


Dans le cas d'un mauvais fonctionnement, et après s'être assuré que la poulie est libre sur le vilebrequin (jeu latéral d'environ 4/10 à 6/10) il y a lieu de vérifier également le jeu fonctionnel qui doit exister entre la garniture d'embrayage (F) et le flasque d'embrayage (E).

Cette vérification s'opère de la façon suivante :

Placer l'outil O.123 verticalement entre les mâchoires d'un étau et monter dans l'ordre :

- la rondelle (N)
- le plateau de réglage O.122
- la rondelle de réglage (M)
- le ressort (L)
- la garniture (F)
- le plateau d'appui (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 O.104 et la douille J.21.H sous un couple de 2,5 mkg.

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 5/10 à 7/10 de mm.

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 nos 45818 - 45819 - 45820 - 45821.

REMONTAGE DU VOLANT MAGNÉTIQUE

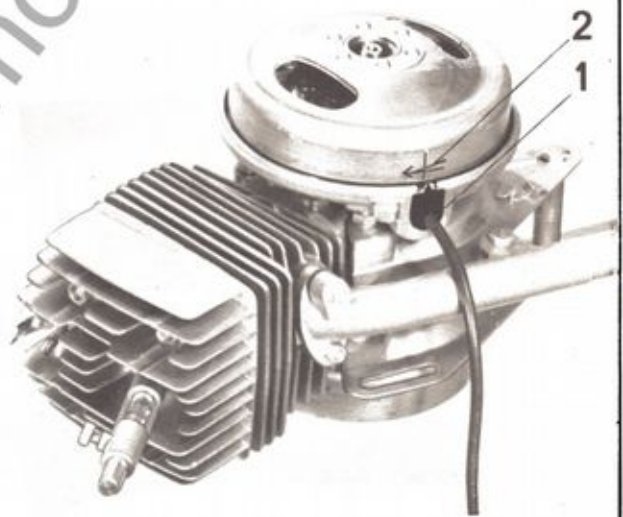
- Mettre le stator en place sur le carter.
- Visser les deux vis de fixation, une rondelle laiton et une rondelle éventail sous la tête.

CALAGE ET RÉGLAGE DU VOLANT MAGNÉTIQUE

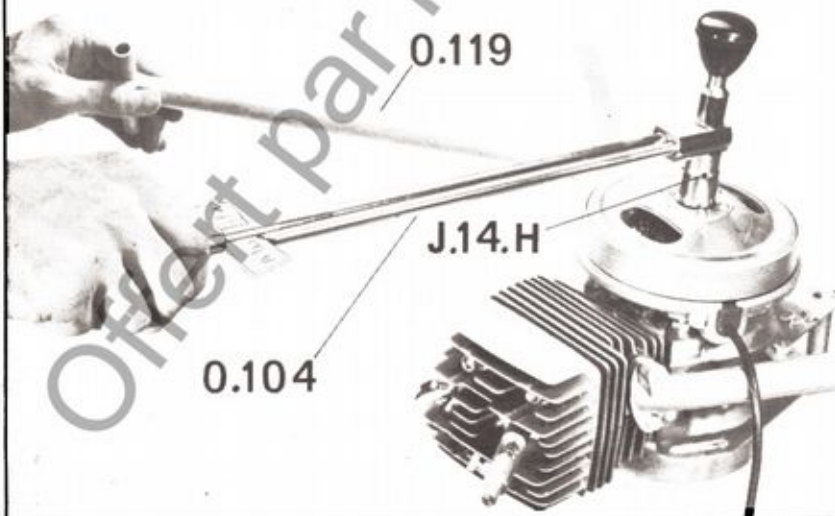
- Visser l'outil 0.117 en lieu et place de la bougie.
- Agir sur la vis de serrage de la tige coulissante supérieure, sans toutefois la bloquer.
- Chercher le point mort haut du piston en faisant tourner le tambour (C) d'embrayage.
- Serrer fortement la vis pour bloquer la tige coulissante supérieure.
- Tourner le tambour (C) d'embrayage dans le sens 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). Continuer à faire tourner le tambour (C) d'embrayage dans le sens de la marche, jusqu'au pincement de la cale.



0.117



2
1



0.119

J.14.H

0.104

- Sans déplacer le piston, mettre en place le rotor, repères du rotor (2) et du stator (1) en regard.
- Bloquer le rotor dans cette position à l'aide de l'outil 0.119 et de la clé dynamométrique 0.104 avec la douille J 14 H (couple de serrage 2,5 m kg).

RÉGLAGE DU RUPTEUR

Mettre les repères 1 et 2 du stator et du rotor en regard, débloquer le rupteur.

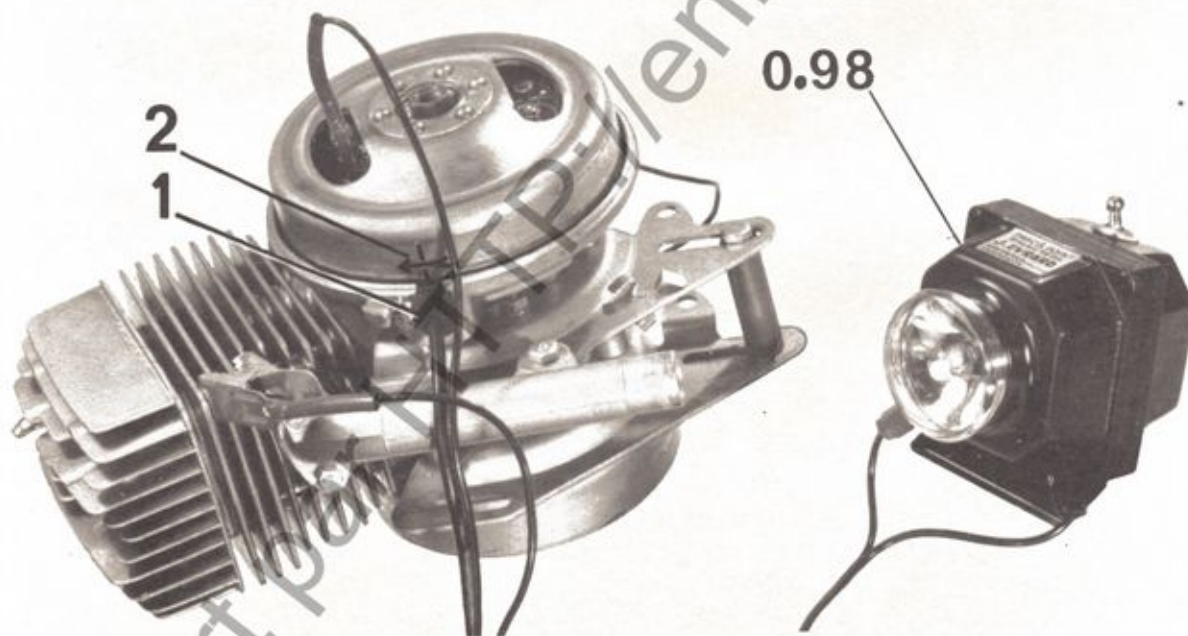
Agir à l'aide d'un tournevis introduit dans les crans de réglage pour que les contacts du rupteur commencent à décoller dans cette position (pour vérifier cette opération, utiliser le "Précis point" n° 0.98). Ensuite rebloquer la vis du support des contacts.

TRÈS IMPORTANT

Lorsque le calage est correct, l'ouverture maximum des contacts est d'environ 4/10.

Toutefois, cette ouverture peut varier sans inconvénient de 3 à 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.

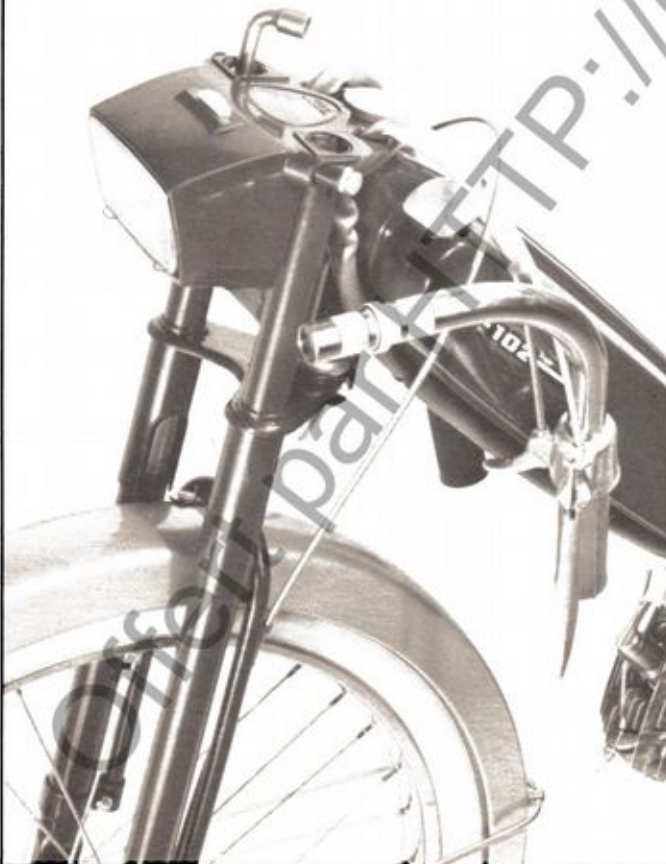


RÉGLAGE DE LA TENSION DE COURROIE

Pour effectuer ce réglage, desserrer les vis de fixation et pousser le moteur vers l'avant, ce dernier se déplace horizontalement dans les boutonnières des plaques supports moteur. Utiliser l'outil de tension n° 0.120.



DÉMONTAGE DE LA FOURCHE TÉLESCOPIQUE



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).

CARBURATEUR

DESCRIPTION

Carburateur Gurtner à cuve de décantation.

Type D 12 G - Passage 12 - Réglage 698 - Gicleur 220 (pour 102 R - 102 T).

Type D 10 G - Passage 10 - Réglage 706 - Gicleur 210 (pour 101 S).

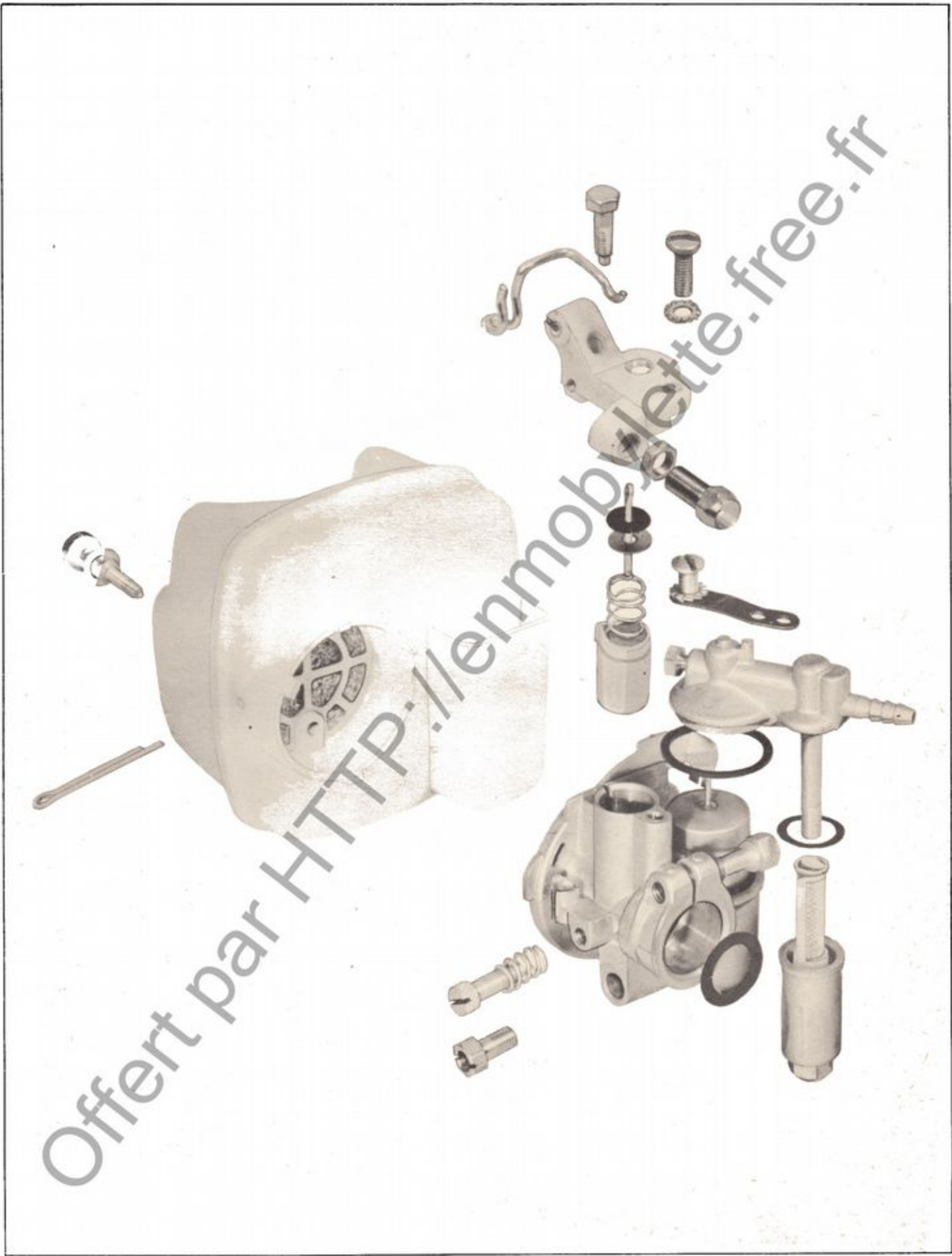
Le carburateur est réglé au départ d'usine, seul peut être modifié le réglage du ralenti.

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

Le réglage se fait moteur chaud, à l'aide de la vis située sur le côté droit du carburateur.

RÉGLAGE

- 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.



Offert par HTTP://lenmoblette.free.fr

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

LE MEILLEUR RENDEMENT
EST OBTENU
PAR L'UTILISATION EXCLUSIVE
DE ***BP-ZOOM***