

NOTICE DE DÉMONTAGE



CYCLOMOTEUR

BB

PEUGEOT

NOTICE de DÉMONTAGE des Cyclomoteurs B. B. 1 - (50-15 et 50-16)



SOCIÉTÉ

Cycles Peugeot

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 1.050.000.000 DE FRANCS

BEAULIEU-VALENTIGNEY (Doubs)

TÉLÉPHONE : 2.21 À MONTBÉLIARD - 6 À VALENTIGNEY

TÉLÉGRAMMES : Cycles Valentigney

REG. COM. 55 B 45 MONTBÉLIARD

C. C. P. Dijon 181-41

R. P. 420 Doubs

AOÛT 1959

Sommaire

DÉMONTAGE :

Caractéristiques	2
Embrayage centrifuge (description - fonctionnement)	2
Dépose du moteur	3
Déshabillage du moteur	3
Outil support moteur	3
Démontage de la culasse	4
Démontage du cylindre	4
Démontage de la soupape de décompresseur	4
Démontage du corps de décompresseur	4
Démontage du piston	5
Démontage du volant magnétique	5
Démontage du système d'embrayage	6
Démontage des mâchoires d'embrayage	6
Démontage du pignon relais, du pédalier	7
Démontage des carters moteurs	8
Extraction du roulement carter gauche	8
Extraction du roulement carter droit	8

REMONTAGE :

Remontage des roulement et joint du carter gauche	9
Remontage des roulement et joint du carter droit	9
Assemblage des carters	10
Remontage de l'embrayage	10
Remontage de la poulie de transmission et du pédalier	10
Remontage du volant magnétique	11
Remontage du piston	11
Remontage du cylindre	12
Remontage du corps de décompresseur	12
Remontage de la soupape de décompresseur	12
Remontage de la culasse	12
Réglage de la tension de courroie	13
Calage de l'avance à l'allumage	14
Eclairage	14
Carburateur (description et réglage)	15
Conseils pratiques de dépannage	16-17-18
Outillage	19-20
Conseils pour commandes de pièces détachées	21

Caractéristiques

PRINCIPALES

- Moteur 2 temps avec précompression dans le carter.
- Alésage course : 40 × 39 mm.
- Cylindrée : 49 cm³.
- Taux de compression : 6,4 à 1.
- Allumage par volant magnétique.
- Avance à l'allumage : 3 mm.
- Transmission primaire par courroie trapézoïdale.
- Consommation : 1,800 litre aux 100 km.
- Capacité du réservoir : 5 litres.
- Poids total approximatif : 40 kg.
- Vitesse en palier : 50 km/heure.
- Pneus AV et AR : 23 × 2.

CARBURATEUR

- Gurtner type D.10 D, passage 10, cuve à droite.
Réglage 560.
Gicleur 20/19.
Filtre décanteur.

EMBRAYAGE CENTRIFUGE A POUVRE PEUGEOT-CENTRI

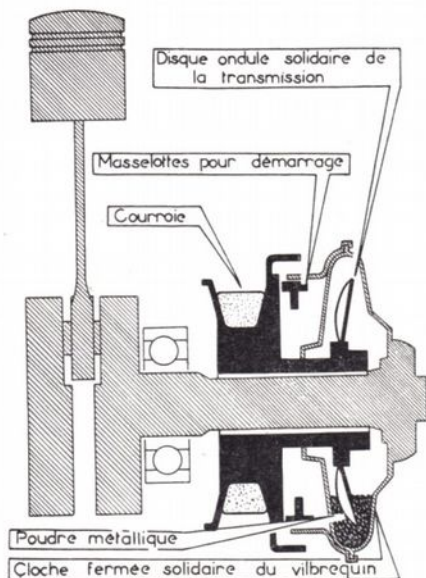


Fig. 1

DESCRIPTION

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

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

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

FONCTIONNEMENT

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

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

DÉPOSE DU MOTEUR

- 1) Retirer les capotages gauche et droit (tournevis).
- 2) Désaccoupler les commandes :
 - au carburateur : enlever le manchon caoutchouc (B) de prise d'air.
 - Débrancher le tuyau d'essence.
 - Débrancher la commande d'air (C).
 - Débrancher la commande des gaz en dévissant la vis (D) maintenant le chapeau de chambre de mélange et en retirant le boisseau avec la commande (tournevis).
- 3) Débrancher le décompresseur en enlevant le serre-câble (E) (clé tube de 6 - pince).
- 4) Débloquer l'écrou cranté (F) fixant le tuyau d'échappement au cylindre (clé à ergot 0,74).
- 5) Débloquer sans le dévisser le boulon supérieur (G) de fixation du moteur au cadre (clés plates 14).

OUTILLAGE
Tournevis - Clé tube de 6 - Clé à ergot n° 0,74 - 2 clés plates 14 - 1 clé de 17 - 1 pince.

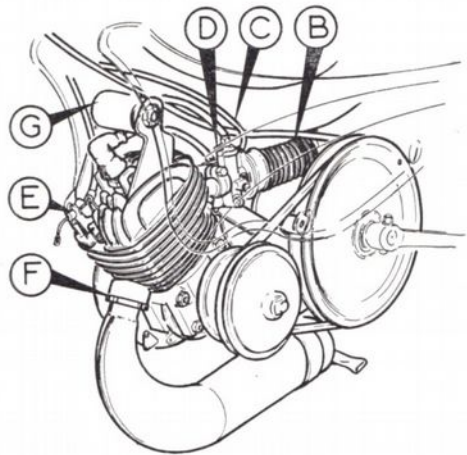


Fig. 2

- 6) Dévisser le boulon (H) fixant le moteur et le pot d'échappement au cadre (clé de 17).

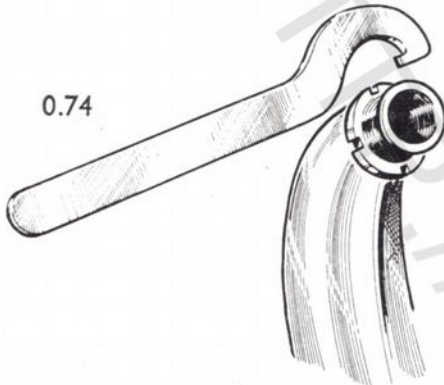


Fig. 3

- 7) Oter la courroie.
- 8) Soutenir le moteur, dévisser et retirer le boulon supérieur.
- 9) Sortir le moteur du châssis.

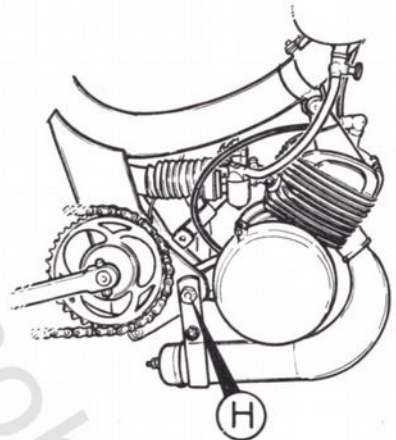


Fig. 4

DÉSHABILLAGE DU MOTEUR

OUTILLAGE
Clé de 8 - Tournevis - Clé à bougie.

- 1) Enlever le pot d'échappement, retirer le joint métalloplastique.
- 2) Dévisser le boulon du collier de fixation du carburateur (clé de 8) - enlever le carburateur (attention au joint).
- 3) Enlever le cache-volant (tournevis).
- 4) Dévisser et retirer la bougie (clé à bougie).

SUPPORT MOTEUR :

Pour une manipulation aisée lors des opérations de démontage, remontage et réparation du moteur, nous vous conseillons la réalisation d'un outil servant de support.

Ce support consiste en un boulon de (10 x 50) soudé en bout sur un barreau de section carrée ou rectangulaire d'environ 100 x 25 x 25 (pour l'utilisation voir figure 5).

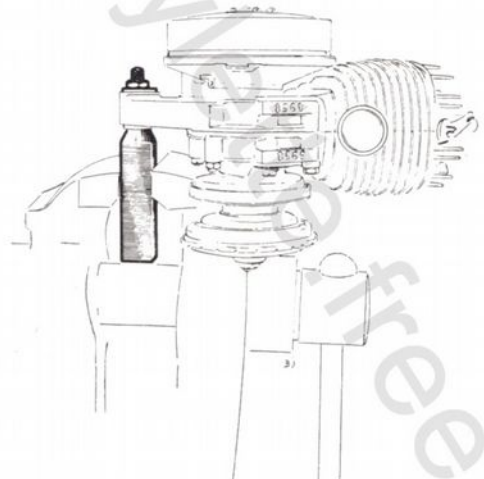


Fig. 5

DÉMONTAGE DU MOTEUR

DÉMONTAGE DE LA CULASSE ET DU CYLINDRE

OUTILLAGE
Clé tube de 12

- 1) Dévisser les 4 écrous fixant la culasse en procédant en quinconce pour éviter toute déformation (clé tube de 12). Retirer les rondelles et les 2 brides de fixation du moteur au cadre. Enlever la culasse.

- 2) Si le cylindre est collé, mettre le piston au point mort bas, frapper à petits coups de maillet en caoutchouc sur la pipe d'admission et la sortie de l'échappement (ne pas frapper sur les ailettes qui sont très fragiles). Attention au joint en retirant le cylindre.

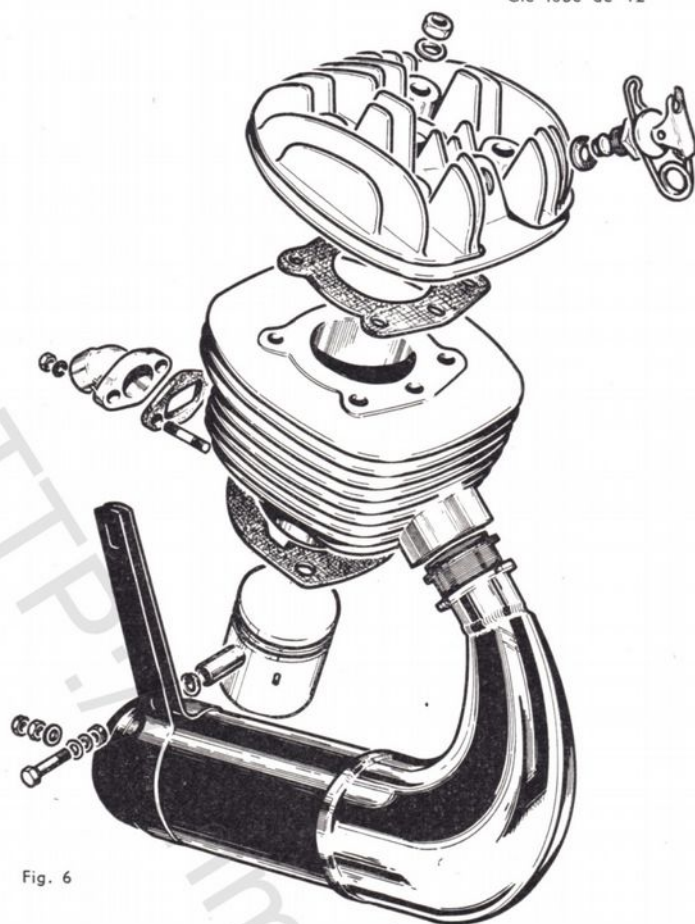


Fig. 6

DÉMONTAGE DE LA SOUPAPE DU DÉCOMPRESSEUR

- Fixer la culasse à l'étau au moyen de deux boulons (voir fig. 7).
- Couper l'extrémité de la goupille, comprimer le ressort et retirer la goupille.
- Retirer la soupape.

OUTILLAGE
Pince coupante - Tournevis - Clé tube de 19.

DÉMONTAGE DU CORPS DU DÉCOMPRESSEUR

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

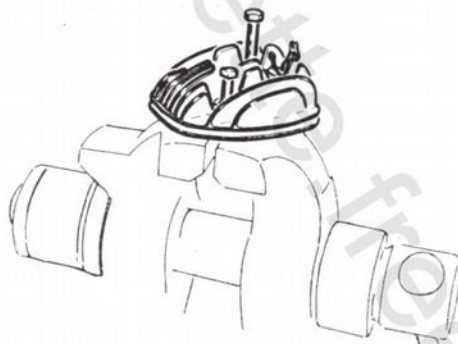


Fig. 7

DÉMONTAGE DU MOTEUR

DÉMONTAGE DU PISTON

OUTILLAGE

Pince à circlips 0.4 - Outil 0.12.

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

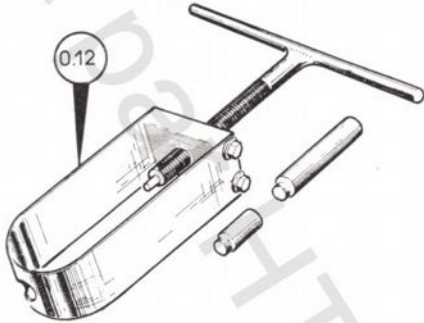


Fig. 9

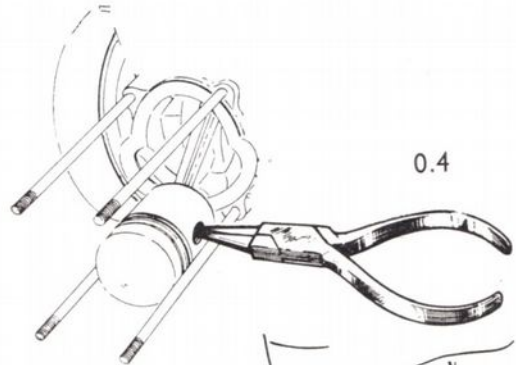


Fig. 8

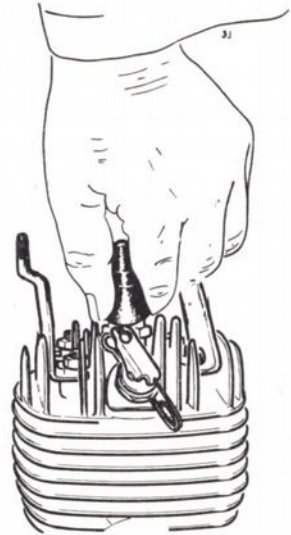


Fig. 10

DÉMONTAGE DU VOLANT MAGNÉTIQUE

OUTILLAGE

Clé tube de 14 - Clé à bougie - Griffes 0.40 - Arrache-volant 0.45 - Tournevis.

- Retirer le capuchon de fil de bougie. Si vous éprouvez quelques difficultés, procéder de la façon suivante : enfoncer complètement le capuchon, le pincer à la base entre le pouce et l'index et le tirer verticalement (fig. 10).

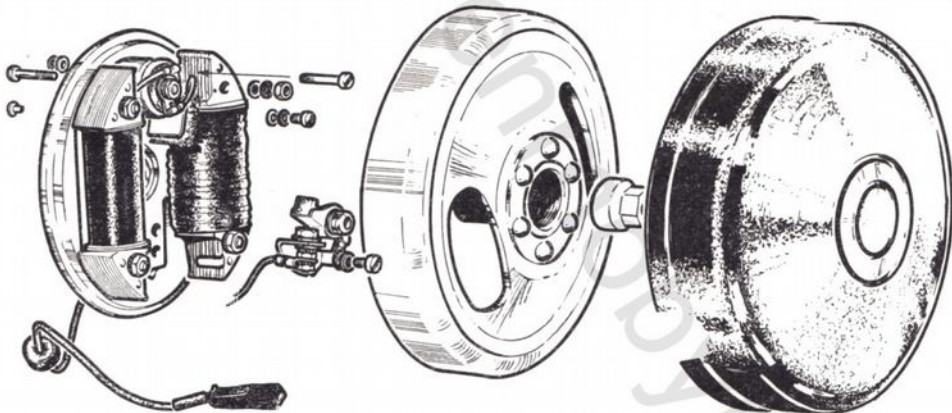


Fig. 11

ROTOR

- Dévisser l'écrou central (clé tube de 14) en immobilisant le rotor à l'aide de la griffe 0.40.
- Visser à fond l'arrache-volant 0.45.
- Débloquer le rotor et le retirer (clé à bougie).

STATOR

- Dévisser les 2 vis à tête cylindrique (tournevis) (ne pas confondre avec les vis à tête goutte de suif fixant le rupteur).
- Dégager le stator.
- Pousser le passe-fil d'éclairage vers l'intérieur du volant.

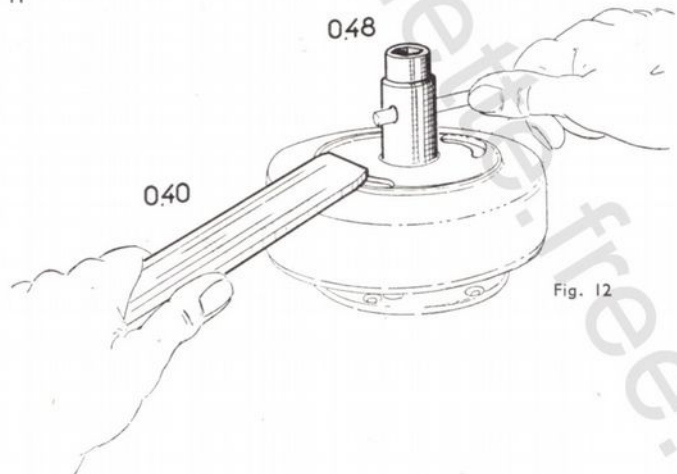


Fig. 12

DÉMONTAGE DU MOTEUR

DÉMONTAGE DU SYSTÈME D'EMBRAYAGE

- Dévisser et retirer le graisseur.
- Dévisser l'écrou du coupleur en immobilisant le boîtier avec une clé plate amincie à 4 mm d'épaisseur.
- Retirer l'écrou, visser l'arrache-volant 0.45, arracher le coupleur et retirer l'ensemble de l'embrayage.
- Attention aux cages à aiguilles et au joint intérieur.
- Retirer la poulie en l'écartant du coupleur, les deux ensembles sont emboîtés l'un sur l'autre sans aucune fixation.
- Les cages à aiguilles peuvent être alors retirées du canon du coupleur.

OUTILLAGE

Clé de 23 amincie - Arrache-volant 0.45 -
Clé plate de 14 - Clé à bougie.

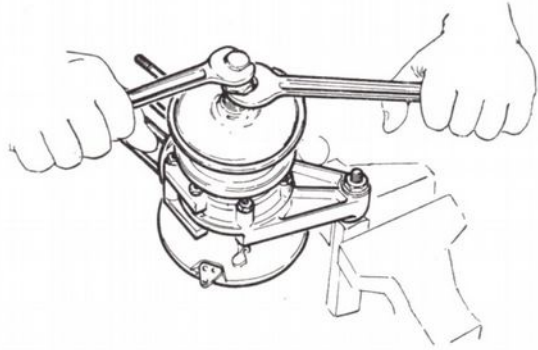


Fig. 13

DÉMONTAGE DES MACHOIRES

OUTILLAGE

Pince à circlips

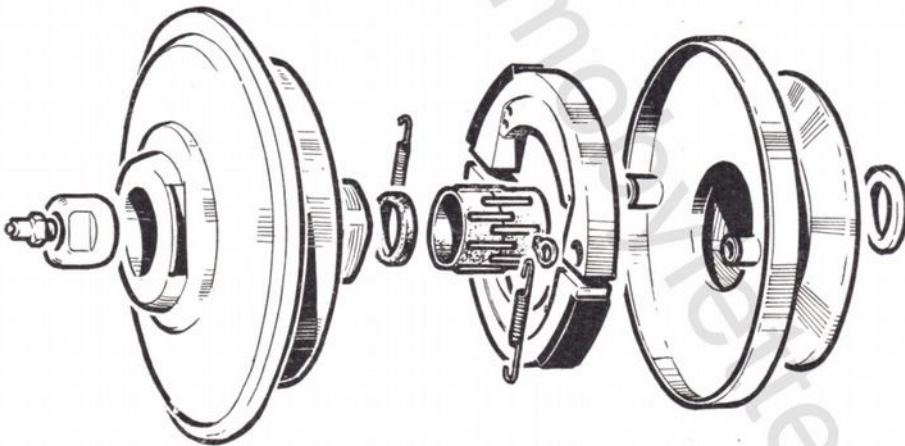


Fig. 14

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

DÉMONTAGE DE LA POULIE DE TRANSMISSION ET DU PÉDALIER

OUTILLAGE
Clé de 10 - Tournevis

Démontage de la poulie de transmission.

- Déclaveter et retirer la manivelle gauche (clé de 10).
- Relever le plongeur de verrouillage de la poulie (mise en vélo).
- Retirer le jonc.
- Enlever la rondelle d'appui.
- Retirer la poulie réceptrice.

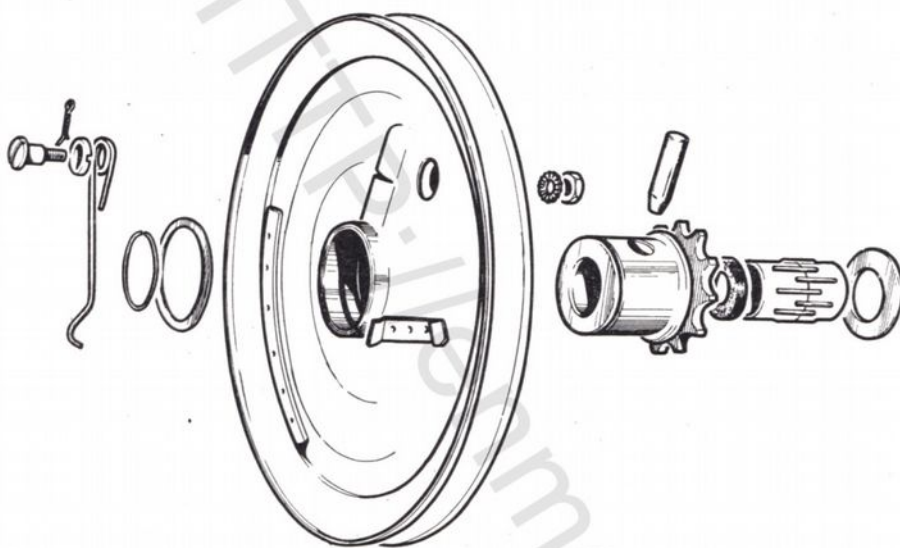


Fig. 15

Démontage du pignon relais.

- Retirer l'attache rapide de la chaîne moteur.
- Retirer la rondelle de butée.
- Enlever le pignon relais.
- Enlever le feutre d'étanchéité (faire très attention aux cages à aiguilles qui peuvent se séparer).
- Enlever la rondelle.

Démontage du pédalier.

- Retirer l'axe de pédalier avec le plateau et la manivelle droite après avoir dégraissé l'attache rapide de la chaîne de départ.

DÉMONTAGE DES CARTERS MOTEUR

OUTILLAGE

Clé à tube de 10 - Outil 0.47, 0.47 C et 0.47 D.

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

Carter droit.

Mettre en place l'outil 0.47 en le vissant sur les deux bossages du support de stator avec deux vis de 45-15.

- Utiliser l'embout 0.47 D.
- Visser jusqu'à l'extraction complète du carter (fig. 16 bis).

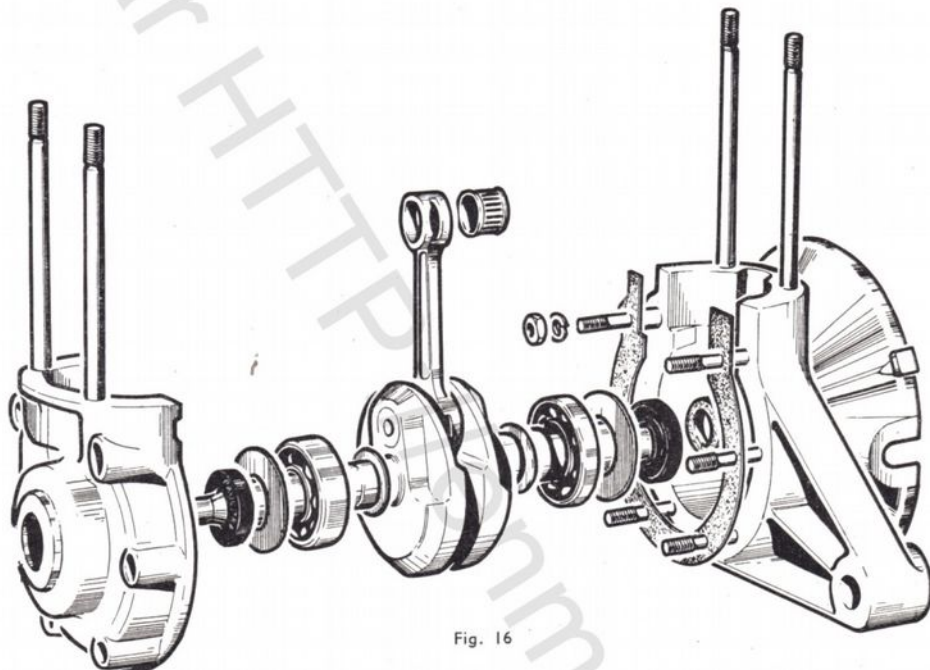


Fig. 16

Carter gauche.

Mettre en place l'outil 0.47 en le fixant sur deux des bossages d'assemblage des carters à l'aide de deux boulons de 6 x 50, le montage prenant appui sur la face extérieure du carter.

- Pour cette opération, percer deux trous de diamètre 7, entr'axe 84 mm dans l'outil 0.47.
- Utiliser l'embout 0.47 D.
- Visser jusqu'à extraction complète du carter.

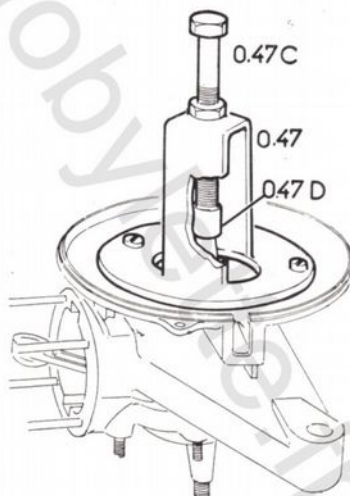


Fig. 16 bis

EXTRACTION DES ROUEMENTS

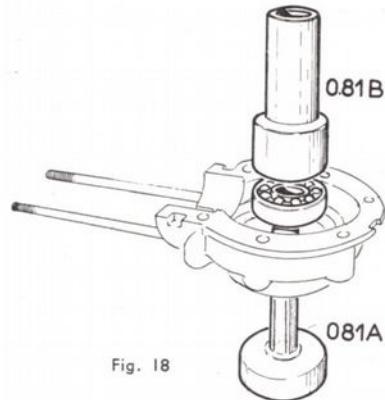
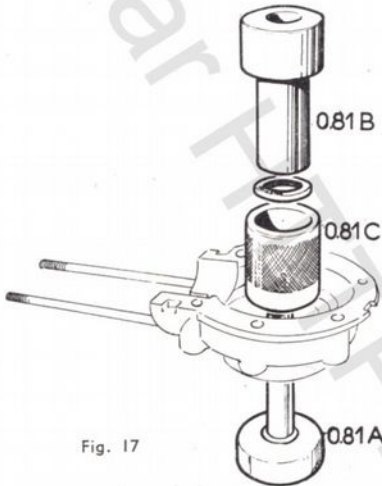
- Placer le carter sur le plan de joint.
- Chauffer et frapper avec précaution de petits coups sur le carter jusqu'à ce que le roulement tombe de lui-même.

REMONTAGE DU MOTEUR

MONTAGE DU ROULEMENT ET DU JOINT DANS CARTER GAUCHE

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

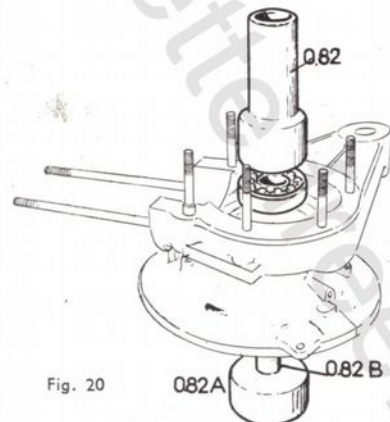
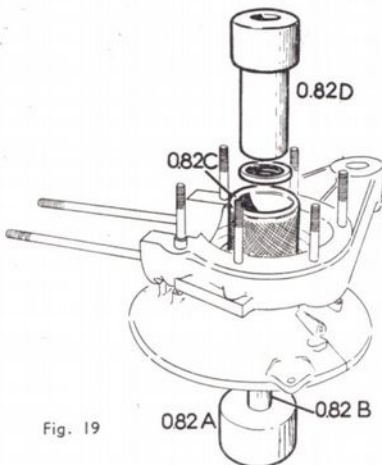
OUTILLAGE
Outil : 0.81 A - 0.81 B - 0.81 C



MONTAGE DU ROULEMENT ET DU JOINT DANS CARTER DROIT

- Chauffer le carter de 80 à 90°.
- Mettre le guide 0.82 B dans la semelle 0.82 A.
- Poser le carter sur ce guide.
- Mettre en place le feutre.
- Placer le guide de joint 0.82 C dans l'alésage du roulement côté moleté débouchant du carter.
- Engager le joint sur le guide 0.82 B et le pousser à fond à l'aide de la chasse 0.82 D en utilisant l'extrémité du plus petit diamètre.
- Le ressort du joint d'étanchéité dirigé vers l'intérieur du carter.
- Remplacer le guide 0.82 B par le guide 0.82 C.
- Mettre en place la rondelle.
- Engager le roulement sur le guide 0.82 C et le pousser à fond à l'aide de la chasse 0.82 D en utilisant l'extrémité de plus grand diamètre.

OUTILLAGE
Outil : 0.82 A - 0.82 B - 0.82 C - 0.82 D



REMONTAGE DU MOTEUR

MONTAGE DU VILEBREQUIN DANS LE CARTER GAUCHE

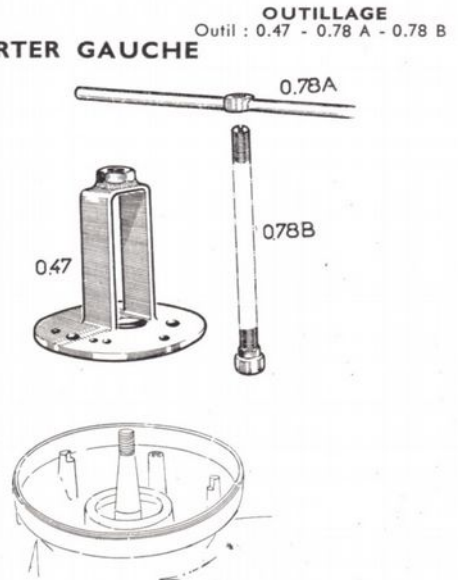
- Mettre en place la rondelle.
- Appuyer l'outil 0.47 sur la face extérieure du carter.
- Visser la vis 0.78 B en bout du vilebrequin et visser l'écrou 0.78 A jusqu'à ce que le vilebrequin soit à fond dans le carter.

MONTAGE DU VILEBREQUIN DANS LE CARTER DROIT

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

REMONTAGE DE L'EMBRAYAGE

- Emboîter les aiguilles dans leurs alvéoles, graisser et introduire la douille à aiguilles dans le canon du coupleur.
- Remonter les ressorts en tenant compte des repères indiqués au démontage. Placer les mâchoires sur les axes dans le sens de la flèche et remettre les circlips.



OUTILLAGE
Pince à circlips - Clé de 23 amincie - Clé de 14

Attention. — Les ressorts étant parfaitement tarés à l'origine, ne jamais les modifier, le fonctionnement de l'embrayage de départ serait compromis.

- Emmancher doucement à la main, la poulie sur le canon carré du coupleur.

Dans le cas de fonctionnement défectueux, il est préférable de changer l'ensemble poulie-embrayage de départ.

Nota. — Ne pas remonter le cylindre avant le coupleur.

- Nettoyer l'arbre du vilebrequin.
- Mettre la rondelle.
- Engager l'ensemble coupleur et embrayage de départ, et bloquer énergiquement (clé plate amincie de 23 et clé plate de 14).

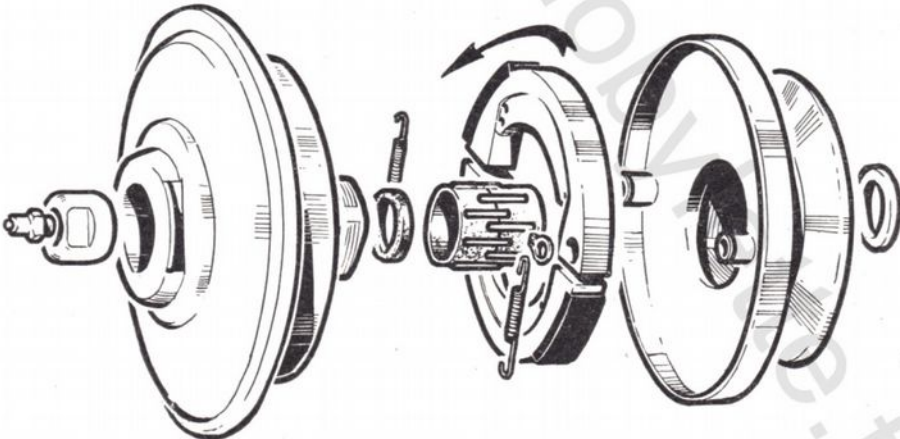


Fig. 22

REMONTAGE DE LA POULIE DE TRANSMISSION ET DU PÉDALIER

Suivre l'ordre inverse des opérations de démontage, prendre toutefois les précautions suivantes :

- Graisser les deux cages à aiguilles.
- Placer les clavettes d'axe de pédalier en sens opposé, ceci pour obtenir un alignement parfait du pédalier.

REMONTAGE DU VOLANT MAGNETIQUE

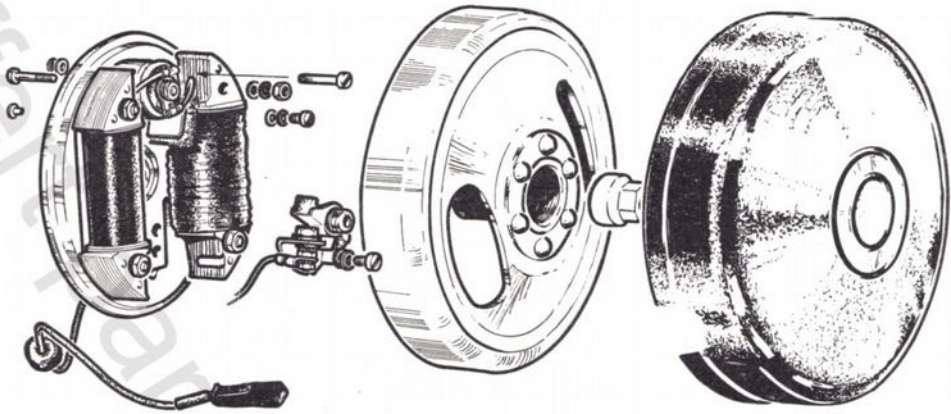


Fig. 23

REMONTAGE DU VOLANT MAGNÉTIQUE

OUTILLAGE Tournevis

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

REMONTAGE DU PISTON



Fig. 24

OUTILLAGE

Pince spéciale pour mise en place des segments 0.61 - Outil 0,12 pour remontage axe piston - Pince à circlips 0,4.

- Avant de procéder au remontage des segments, il est indispensable de nettoyer, **sans les déformer**, les gorges du piston. Se servir pour cela d'un morceau de segment. Vérifier le jeu à la coupe des segments qui doit être de $3/10^e$ de mm maximum. Pour cela introduire les segments dans le cylindre et contrôler le jeu à l'aide d'une jauge.
- Si l'axe du piston a été complètement retiré, l'engager partiellement dans le piston. Chauffer si nécessaire le piston.
- Tremper la cage à aiguilles dans l'huile légère, puis la placer dans la bielle.

- Placer le piston, le repère (A) dirigé vers l'avant du moteur (côté échappement).
- Avant d'engager l'outil O. 12, s'assurer que l'extrémité de l'axe du piston déjà monté partiellement sur le piston est bien engagée dans la cage à aiguilles. Pour cela, nous conseillons de faire le centrage piston-cage à aiguilles et axe de piston à l'aide d'un guide étagé (B) conforme au croquis ci-contre (fig. 25).
- Après avoir mis en place l'axe de piston, placer les 2 circlips (pince à circlips 0,4) et s'assurer qu'ils sont bien dans les gorges.

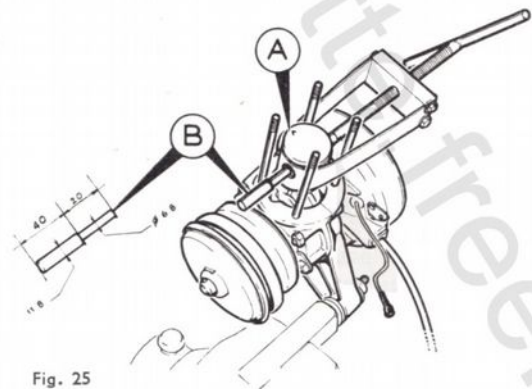


Fig. 25

REMONTAGE DU CYLINDRE

- Placer le joint à sec.
- Mettre le piston au point mort bas.
Important. — S'assurer que les fentes des segments sont bien en face des ergots placés dans les gorges.
- Engager le cylindre bien droit **sans frapper**; le chanfrein usiné à la base du cylindre refermera les segments.

REMONTAGE DU CORPS DE DÉCOMPRESSEUR

OUTILLAGE
Clé tube de 19

- Ne pas oublier le joint en cuivre.
- Serrer énergiquement le corps du décompresseur sur la culasse.
- Mettre en place le ressort.

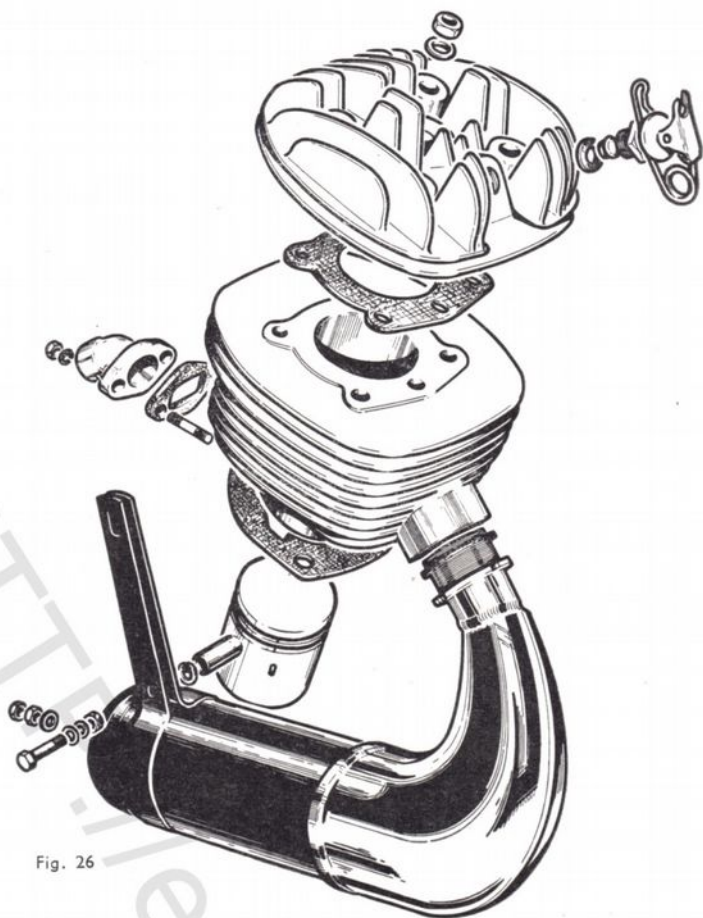


Fig. 26

REMONTAGE DE LA SOUPAPE DE DÉCOMPRESSEUR

OUTILLAGE
Outil 0,52

ATTENTION. — L'étanchéité de la soupape a une grande influence sur le fonctionnement du moteur. Examiner le siège et la soupape avant le remontage. Au besoin, roder la soupape sur son siège avec de la potée d'émeri très fine, à l'aide de l'outil 0,52.

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

- Engager la soupape dans le corps du décompresseur.
- Mettre la goupille et riveter l'extrémité (ne pas oublier, car en cas de perte de la goupille, le glissement de la soupape dans le cylindre le détériorerait).

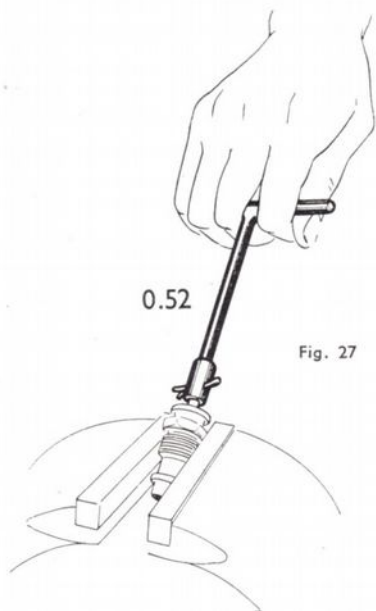


Fig. 27

REMONTAGE DE LA CULASSE

OUTILLAGE
Clé tube de 12

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

Pour effectuer ce réglage, nous vous conseillons la réalisation d'un outil simple dont nous vous donnons le détail ci-contre (fig. 30)



Fig. 28

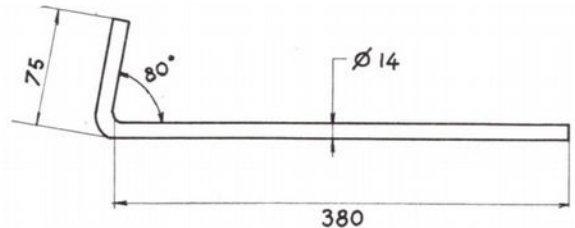


Fig. 30

RÉGLAGE

- 1° Retirer les capotages.
- 2° Desserrer les boulons supérieur C et inférieur D de fixation du moteur au cadre.
- 3° Introduire le levier en position de travail (voir fig. 28).
- 4° Se placer sur le côté droit du véhicule, mettre une clé à canon de 17 sur le boulon D en vue d'un serrage rapide.

Agir ensuite sur le levier : d'abord verticalement (A) pour assurer la tension de la courroie, puis latéralement (B) en prenant appui avec le levier sur le pot

d'échappement pour assurer le parallélisme de la courroie avec la jante de la grande poulie (voir. fig. 28).

Serrer l'écrou D en maintenant le levier ; (pour faciliter l'opération nous recommandons de prendre appui avec l'épaule droite contre le réservoir).

5° Appliquer une règle contre la jante de la grande poulie, la courroie doit être parallèle à la règle (voir. fig. 29).

6° Bloquer le boulon supérieur (C).

En appuyant avec la main sur la courroie, la flèche doit être au maximum de 1 cm, au repos elle ne doit pas présenter de flèche.

Une courroie trop tendue diminue la puissance du moteur, pas assez tendue, elle patine. Veiller à ce que la tension soit correcte, de même que le parallélisme afin d'assurer une longue vie et une utilisation totale du cyclomoteur.

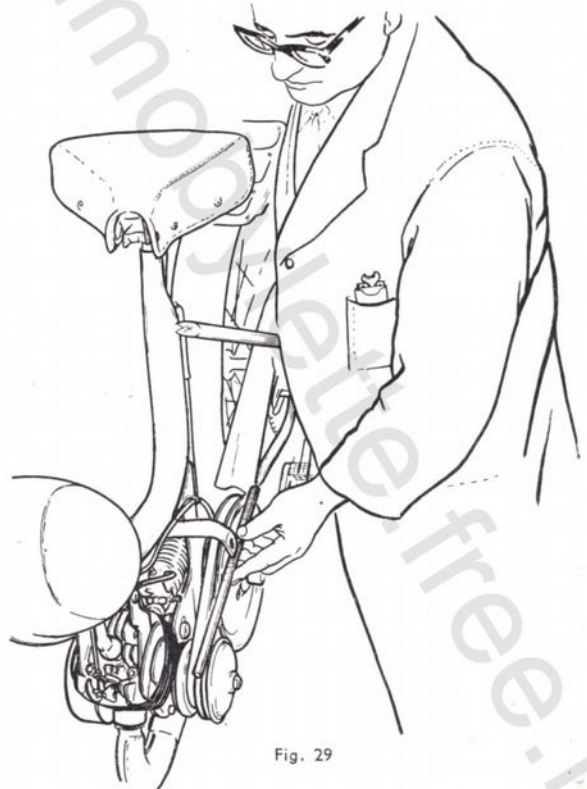


Fig. 29

CALAGE DE L'AVANCE A L'ALLUMAGE

OUTILLAGE
Clé tube de 14 - Fausse bougie n° 024 - Griffes 0,40.

- Visser l'outil (0,24) dans le cylindre par le trou de la bougie et chercher le point mort haut en faisant tourner le volant ; noter sur la règle la position.
- Faire tourner lentement le volant d'un tour, dans le sens de la marche, pour amener le piston à 3 mm avant le point mort haut. Contrôler sa position sur la règle.
- Sans déplacer le piston, faire tourner le rotor pour amener les repères du rotor et du stator en regard.
- Bloquer le rotor dans cette position (griffe 0,40).



Fig. 31

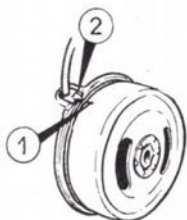


Fig. 32

— Régler le rupteur :

OUTILLAGE
Tournevis.

Mettre les repères du rotor et du stator 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. Ensuite rebloquer la vis du support des contacts.

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

ÉCLAIRAGE

- Deux raccords placés près du moteur permettent le branchement rapide des fils d'éclairage.
- Le fil double assure la liaison volant magnétique - entrée interrupteur de phare (fil repéré par une ligne en relief) et la liaison sortie interrupteur - feu rouge.

Ampoules :

12 volts, 0,5 ampère au feu AR.
6 volts, 1 ampère au phare.

DESCRIPTION

OUTILLAGE
Tournevis

Carburateur Gurtner cuve à droite - Type D.10 D - Passage 10 - Réglage 560 - Gicleur 19-20 à cuve de décantation.

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

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

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

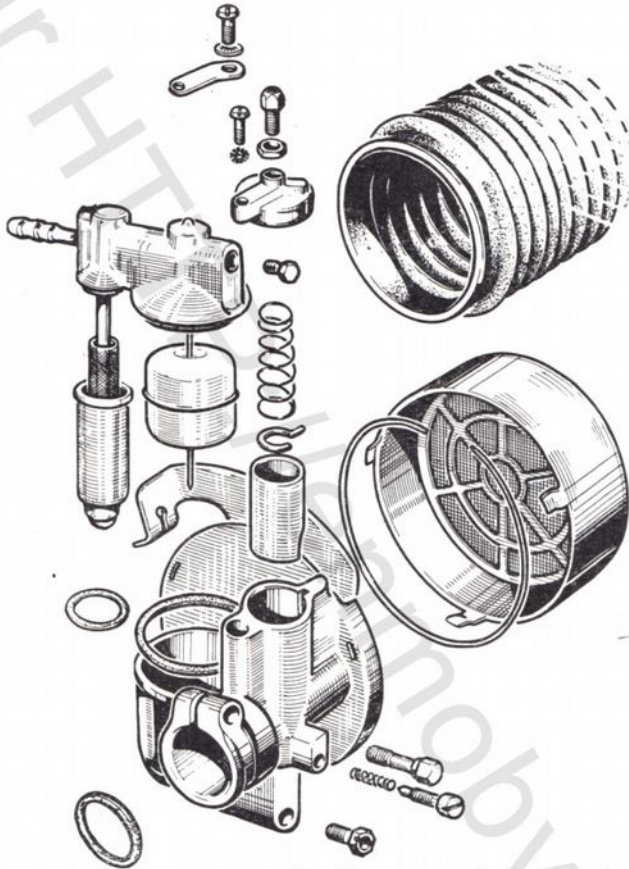


Fig. 33

Réglage :

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

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

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

LE COUPLEUR

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

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

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

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

Les très rares incidents pouvant éventuellement se produire sont :

1° Au ralenti, le moteur entraîne fortement le véhicule :

a) S'assurer que la courroie n'est pas trop tendue une tension trop forte interdit un bon ralenti. En appuyant avec la main sur la courroie, la flèche doit être au maximum de 1 cm. Au repos, celle-ci ne doit pas présenter de flèche. La courroie doit toujours être propre et sèche, éviter de la souiller de graisse, d'huile ou d'essence.

b) Si la courroie n'est pas en cause, démonter le coupleur à l'aide de l'arrache-volant 0,45 (comme indiqué à la page 6) et faire tourner à la main le moyeu à carré. Ce moyeu doit tourner sans effort.

2° Le coupleur patine au-delà de 30 km/h. :

Vérifier si cela ne provient pas de la courroie insuffisamment tendue.

Le boîtier à poudre du coupleur n'est pas démontable.

Difficultés de mise en marche :

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

Causes	Défectuosités	Remèdes
Pas d'allumage ou mauvais allumage.	1) Bougie encrassée ou court-circuit, étincelle à l'intérieur.	1) Monter une bougie propre.
	2) Linguet du rupteur n'ouvre pas, talon cassé ou usé.	2) Changer le linguet.
	3) Le rupteur reste constamment ouvert, linguet grippé sur l'axe.	3) Démontez et dégriffer l'axe à la toile émeri très fine. Remonter à l'huile graphitée. Pas d'excès pouvant encrasser les contacts.
	4) Bobine d'allumage défectueuse, faible ou claquée.	4) Contrôler et changer.
	5) Circuit primaire à la masse.	5) S'assurer qu'un copeau ou une paille métallique n'est pas collé sur le ressort du linguet ou sur le fil reliant la bobine du rupteur au condensateur.
	6) Condensateur à la masse ou détérioré.	6) Le changer.

Causes	Défectuosités	Remèdes
L'essence n'arrive pas régulièrement au carburateur et au gicleur.	<ol style="list-style-type: none"> 1) Tuyau obstrué. 2) Filtre du robinet d'essence ou du carburateur encrassé. 3) Trou d'air du bouchon de réservoir obstrué. 4) Gicleur bouché. 	<p>Vérifier et nettoyer s'il y a lieu.</p> <ol style="list-style-type: none"> 4) Déboucher au jet d'air ou avec une pompe à pneus.
L'essence arrive bien mais les départs à froid sont difficiles.	<ol style="list-style-type: none"> 1) Ralenti mal réglé. 2) Prise d'air additionnelle. 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Vérifier et régler le ralenti (voir page 15). 2) Vérifier le serrage de la pipe d'admission sur le cylindre, vérifier le serrage du carburateur sur la pipe. S'assurer que le pointeau ferme bien, sinon le nettoyer.
Arrivée d'essence trop importante, le moteur se noie.	<ol style="list-style-type: none"> 1) Le pointeau reste coincé et ne ferme plus. 2) Le flotteur est percé. 	

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

Causes	Défectuosités	Remèdes
Allumage irrégulier quand on pousse le moteur.	<ol style="list-style-type: none"> 1) Bougie trop chaude, fait auto-allumage ou bougie encrassée (point chaud). 2) Condensateur défectueux (retour au carburateur). 3) Début de grippage du rupteur. 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Monter une bougie plus froide ou la nettoyer ou la changer (bougie usagée). 2) Vérifier son fonctionnement à chaud. Isolement défectueux ; éventuellement changer le condensateur 3) Démontez et dégripper à la toile émeri très fine ; remonter à l'huile graphitée. Pas d'excès pouvant encrasser les contacts.
Difficultés de mise en route avec phare allumé. Sur route, ratés lorsqu'on allume l'éclairage.	<ol style="list-style-type: none"> 1) Volant dérégulé, contacts n'ouvrant plus aux repères. 2) Contacts usés. Trop d'écartement. 3) Bougie usée, électrodes encrassées. 4) Contacts encrassés (résistance de contacts trop forte). 5) Volant désaimanté (puissance électrique affaiblie). 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Refaire le réglage (voir paragraphe réglage de l'avance). 2) Diminuer le talon du linguet et retoucher les contacts ou, de préférence, changer le rupteur. 3) Nettoyer ou changer la bougie si nécessaire. 4) Nettoyer avec une lime spéciale. 5) Faire réaimanter par un spécialiste.
Fonctionnement correct du moteur à moyen régime mais s'effondre lorsqu'on pousse le moteur à plein régime.	<ol style="list-style-type: none"> 1) Arrivée d'essence insuffisante, filtre de robinet ou de carburateur obstrué en partie. 2) Bobine d'allumage faible. 3) Fuites aux joints d'étanchéité du vilebrequin. 4) Filtre à air encrassé. 5) Volet d'air obstruant partiellement l'arrivée d'air. 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Vérifier le débit du robinet (1 litre en 5 min.). Vérifier le débit du carburateur. 2) Vérifier et changer. 3) Prise d'air additionnelle. Vérifier. Refaire les joints si nécessaire. 4) Le nettoyer. 5) Détendre la commande du volet d'air.
Le moteur manque de puissance.	<ol style="list-style-type: none"> 1) Cylindre et piston usés anormalement. 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Vérifier et changer le piston et le cylindre. (Le cylindre chromé dur sur aluminium ne se réalèse pas).

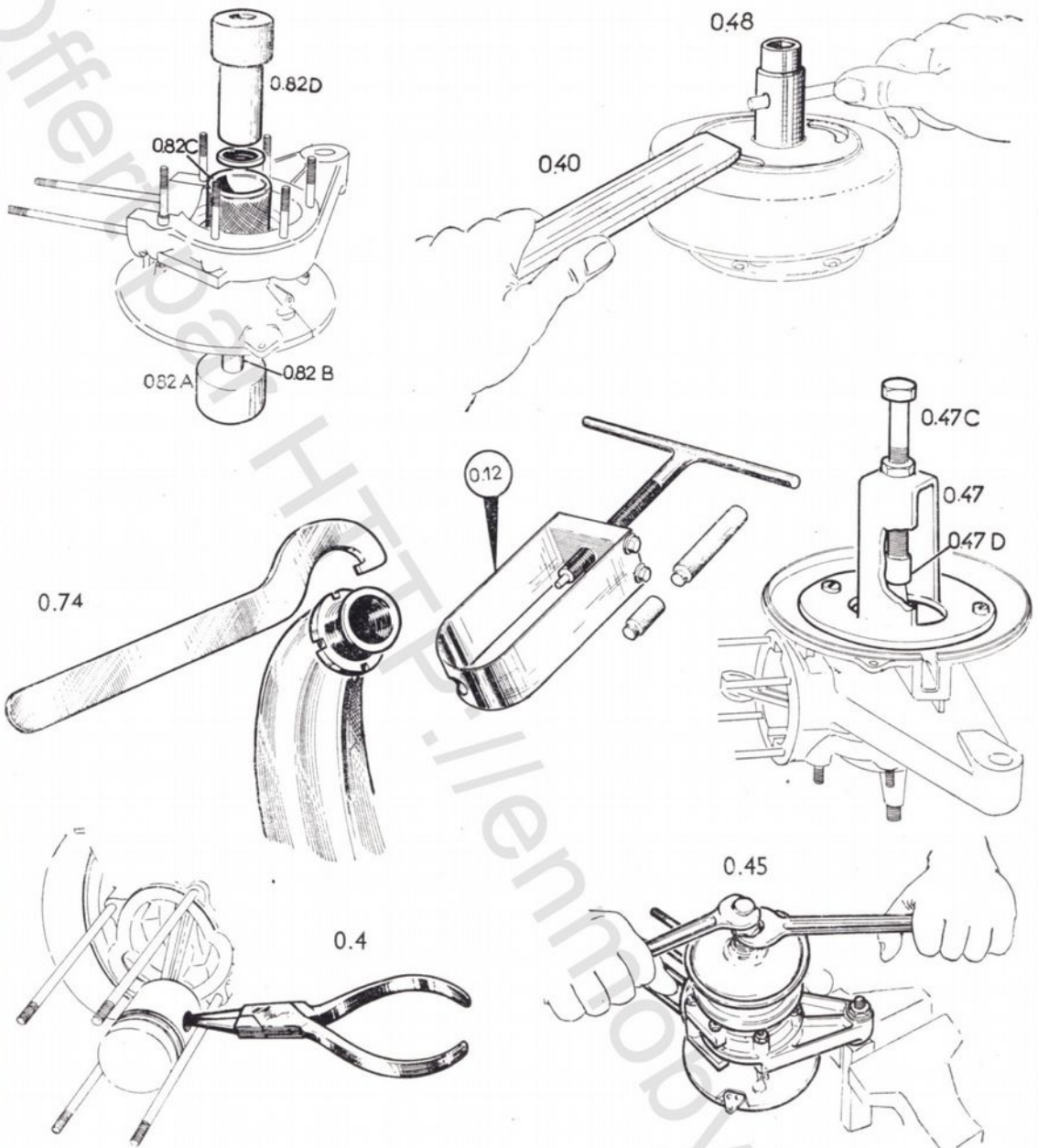
CONSEILS DE DÉPANNAGE

Causes	Défectuosités	Remèdes
Le moteur manque de puissance (suite)	<ol style="list-style-type: none"> 2) Segments du piston collés dans les gorges. 3) Segments « avachis », joint de culasse non étanche. 4) Segments usés, jeu à la coupe trop important. Le segment étant dans le cylindre, le jeu à la coupe ne doit pas dépasser 3/10 mm. 5) Un ou plusieurs segments cassés. 6) La courroie patine. 7) Volant mal calé (manque d'avance). 8) Carburateur déréglé. 	<ol style="list-style-type: none"> 2) Décalaminer soigneusement les gorges. Les segments doivent être libres. Ne pas abîmer les gorges. 3) Remplacer les segments ainsi que le joint de culasse. 4) Pour vérifier ce jeu, sortir avec précautions le segment et l'introduire dans le cylindre. Remplacer les segments si nécessaire. 5) Vérifier l'état du piston et du cylindre et remplacer les segments. Attention aux débris possible dans la chambre des volants. 6) Retendre la courroie. 7) Refaire le calage (voir page 14). 8) Vérifier si le boisseau dégage bien la chambre d'émulsion sinon régler la commande souple.
Le manque de puissance peut être occasionné également par des troubles d'allumage.	<ol style="list-style-type: none"> 1) Bougie défectueuse. 2) Fuite au condensateur principalement à chaud. 3) Bobine d'allumage défectueuse, début de claquage. 4) Volant désaimanté, dans ce cas on constate un affaiblissement de la lumière. 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Nettoyer ou remplacer la bougie. 2) Remplacer le condensateur. 3) Vérifier et remplacer la bobine. 4) Faire réaimanter par un spécialiste.
Marche du moteur dite à 4 temps.	<ol style="list-style-type: none"> 1) Gicleur trop fort. 2) Manque d'air (filtre bouché). 3) Commande d'air trop tendue. 4) Orifice d'aspiration d'air sous la selle (obstrué lorsque le passager est assis sur la selle). 5) Excès d'huile dans l'essence. 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Changer le gicleur. 2) Nettoyer le filtre à air. 3) Détendre la commande d'air. 4) Rehausser la selle. 5) Vidanger le réservoir et faire le plein avec un mélange correct. Rappeler au client le pourcentage indiqué sur la notice d'entretien.

PANNE D'EMBRAYAGE

Causes	Défectuosités	Remèdes
<p>L'embrayage de départ patine.</p> <p>Temps d'embrayage trop long.</p> <p>L'embrayage de départ ne fonctionne pas.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) Graisse ou huile dans le tambour et sur les garnitures. 2) Garnitures des mâchoires usées ou ressorts trop tendus. 3) Rupture ou déformation des ressorts. 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Démonter et nettoyer à l'essence pure. 2) Remplacer les mâchoires. 3) Remplacer par deux ressorts d'origine. <p>Important. — Repérer les points d'accrochement aux mâchoires.</p>

OUTILLAGE



0.82 A
0.82 B
0.82 C
0.82 D
0.74
0.12
0.4
0.40
0.48

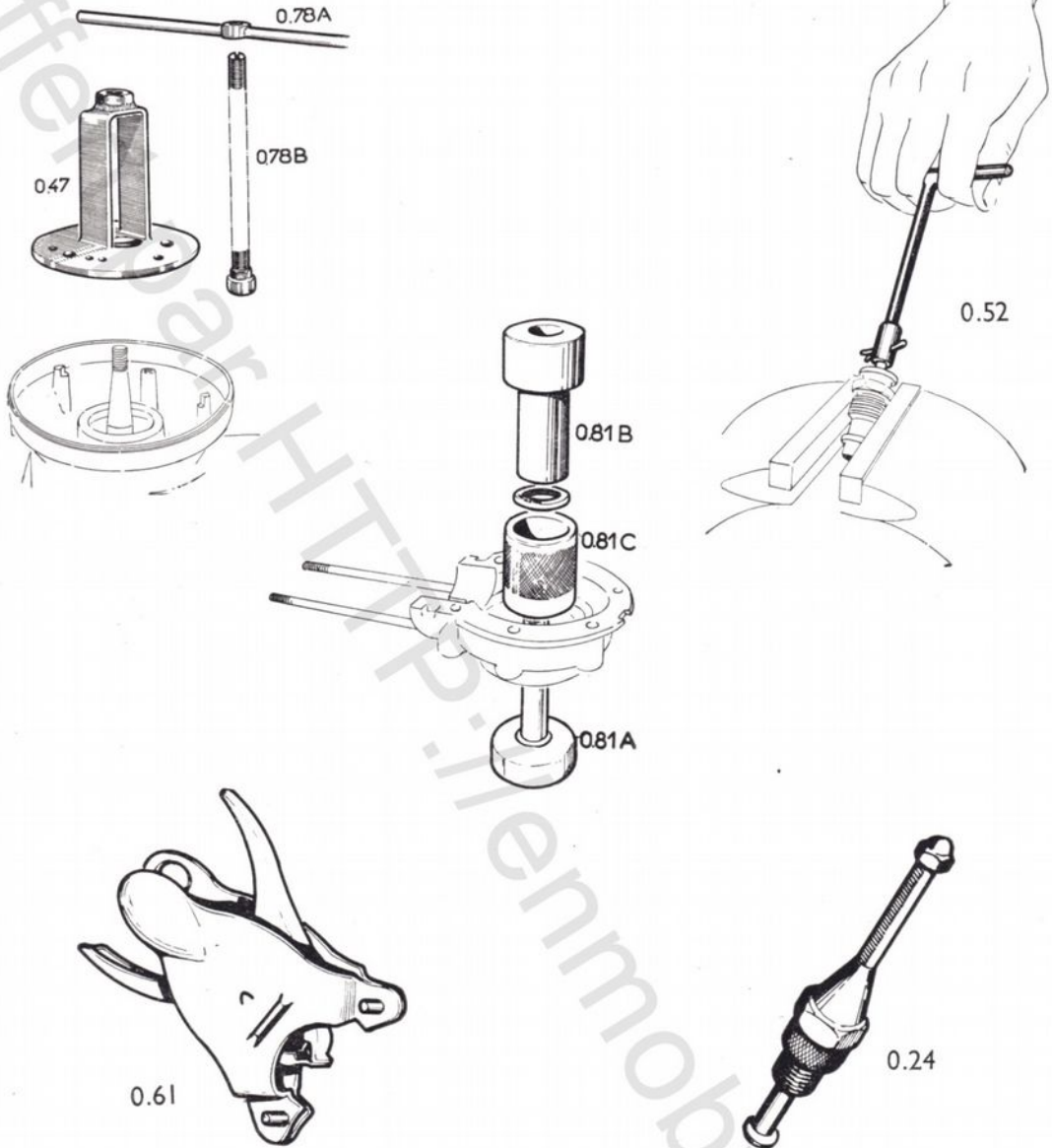
0.45
0.47
0.47 C
0.47 D

Semelle
Guide
Guide de joint
Chasse
Clé à griffe pour écrou de pot d'échappement.
Outil pour montage et démontage des axes de piston.
Pince pour circlips d'axe de piston.
Lever de maintien pour démontage du volant.
Clé à tube pour démontage des écrous et bagues d'arrachage de volant.

Arrache-volant utilisé pour le démontage du coupleur.
Outil pour mise en place et extraction du vilebrequin.
Vis.
Embout.

} Pour montage joint et roulement dans carter droit.

OUTILLAGE



0.81 A	Guide	} Pour montage roulement et joint dans carter gauche.
0.81 B	Chasse	
0.81 C	Guide de joint	
0.24	Fausse bougie pour calage du volant.	
0.61	Pince pour démontage et remontage des segments.	
0.52	Clé pour rodage de soupape de décompresseur.	
0.47	Outil pour mise en place et extraction du vilebrequin.	
0.78 A	Ecrou.	
0.78 B	Vis pour mise en place du vilebrequin dans les carters.	

CONSEILS POUR COMMANDES DE PIÈCES DÉTACHÉES

- Afin que vos commandes soient exécutées rapidement et sans risques d'erreurs, elles doivent nous être transmises de façon claire et précise.
 - 1° Utiliser à l'exclusion de tout autre papier, nos bons de Commande Spéciaux.
 - 2° Indiquez le n° de série de la pièce.
 - 3° Indiquez dans tous les cas le n° du moteur même s'il s'agit de pièces de la partie cycle.
 - 4° Pour les accessoires du moteur tels que carburateurs et volant magnétique, n'oubliez pas d'indiquer la marque et le type.

- Ces renseignements nous permettent de rectifier éventuellement certains n° récemment modifiés et d'éviter une correspondance qui vous fait perdre du temps.

- **Retour des pièces :** Toute pièce retournée doit être accompagnée d'une lettre nous indiquant :
 - La nature de la pièce.
 - L'objet de ce retour.
 - Nous pouvons en effet recevoir les pièces :
 - 1° Pour application de la garantie.
 - 2° Pour réparation.
 - 3° Comme modèle pour fourniture de pièces neuves conformes.
 - 4° Comme non conformes, etc...

- Aucun crédit ne peut être fait sans que les deux numéros du débit correspondant soit mentionnés sur la demande.

- **Echange standard :** Evitez l'immobilisation de la machine du client en le laissant rouler pendant que vous nous demandez le moteur d'échange en ayant soin de nous indiquer :
 - Le n° du moteur à remplacer.

- A réception du moteur neuf vous nous retournez l'usagé.

- En observant ces quelques recommandations, vos relations avec notre Service de pièces détachées se trouveront améliorées.
Vous aurez satisfaction dans les meilleurs délais suivant l'exactitude de vos désirs.

Offert



**pour vos 2 temps
2 lettres:**

