



**CYCLES
PEUGEOT**

DIRECTION APRÈS-VENTE

**MANUEL D'ATELIER
MOTEUR 49 cm³ A CLAPET
RELAIS INTEGRE
DEMARREUR ELECTRIQUE**

Offert par <http://lenmobylette.fr>

Offert par <http://lenmobylette.free.fr>



CYCLES PEUGEOT

BEAULIEU - 25700 VALENTIGNEY - FRANCE

SOCIETE ANONYME REGIE PAR LES ARTICLES 118 A 150
DE LA LOI SUR LES SOCIETES COMMERCIALES AU CAPITAL DE 33 441 300 F
R. C. MONTBELIARD B. 875 550 451

MANUEL D'ATELIER

MOTEUR 49 cm³ A CLAPET, RELAIS INTEGRE et DEMARREUR ELECTRIQUE

SOMMAIRE

CHAPITRE	DESIGNATION	PAGE
1	Instructions pour la mise en service du véhicule	2
2	Equipement des clignotants (véhicules prééquipés)	4
3	Opérations de préparation à rouler, obligatoires avant livraison au client	6
4	Caractéristiques principales	6
5	Outils nécessaires	6
6	Diagramme de montage	7
7	Couples de serrages	8
8	Embrayage automatique à disque (description; fonctionnement)	10
9	Poulie motrice. Variateur à masselottes oscillantes. Ensemble relais (description; fonctionnement)	11
10	Dépose et pose de la courroie trapézoïdale	12
11	Dépose et pose de la poulie réceptrice	12
12	Démontage et remontage de la culasse et du cylindre	13
13	Démontage et remontage du piston	14
14	Démontage et remontage embrayage et variateur	16
15	Démontage et remontage sur le véhicule des joints d'étanchéité de vilebrequin	23
16	Démontage et remontage du volant magnétique	25
17	Vérification du calage de l'avance à l'allumage	30
18	Contrôle de l'allumage et des bobines intérieures du volant magnétique	32
19	Dépose et pose du démarreur	34
20	Démontage et remontage de la transmission chaîne moteur-roue arrière	34
21	Démontage et remontage du système à clapet	36
22	Dépose de l'ensemble du groupe Moto-propulseur	37
23	Ouverture des carters moteur	38
24	Dépose des bras de suspension AR	38
25	Extraction de l'embellage	40
26	Extraction des roulements et joints d'étanchéité	40
27	Montage des roulements et joints dans les carters	41
28	Montage du vilebrequin dans le carter droit	43
29	Montage des pignons relais et fermeture des carters	44
30	Carburateur	47
31	Démontage de la fourche télescopique	48
32	Dépose de la roue arrière	48
33	Equipement électrique (les composants)	50
34	Schéma de principe de l'installation électrique	53
35	Plan de câblage de l'installation électrique	54

1 - INSTRUCTIONS POUR LA MISE EN SERVICE DU VEHICULE A RELAIS INTEGRE ET DEMARREUR ELECTRIQUE



Fig. 1

1) MISE EN SERVICE DE LA BATTERIE 12 V-4A (chargée sèche, fig.1)

- Enlever le couvercle de coffre côté gauche,
- Sortir la batterie,
- La remplir jusqu'au niveau marqué «Upper level» avec la dose d'électrolyte référence 700783 livrée avec le véhicule (acide sulfurique dilué, densité 1,28), contenance: 0,3 litre environ).
- Retirer le bouchon caoutchouc et laisser la batterie au repos durant 30 minutes environ,
- Brancher le tuyau plastique d'évacuation des vapeurs en lieu et place du bouchon,
- Raccorder les deux fils blancs à la borne + et le fil noir au -.

Par la suite, le niveau de la batterie devra éventuellement être rétabli en utilisant **exclusivement** de l'eau distillée pure.



Fig. 2

2) FIXATION DES BRANCHES DE GUIDON (fig. 2)

Régler l'écartement des branches de guidon en respectant la symétrie, et les positionner correctement en hauteur. La hauteur maximum est obtenue lorsque la partie striée supérieure est visible, la deuxième striure restant obligatoirement engagée dans le collier.

ATTENTION: dans tous les cas, le serrage sera effectué sur une partie striée.

3) MONTAGE DES 4 FEUX CLIGNOTANTS SUR 105 DC

- Fixer les feux AV sur les supports (fig. 3),
- Raccorder les deux feux,
- Fixer le support et les feux à l'arrière de la plate-forme de porte bagages (fig. 4 et 5),



Fig. 3



Fig. 4

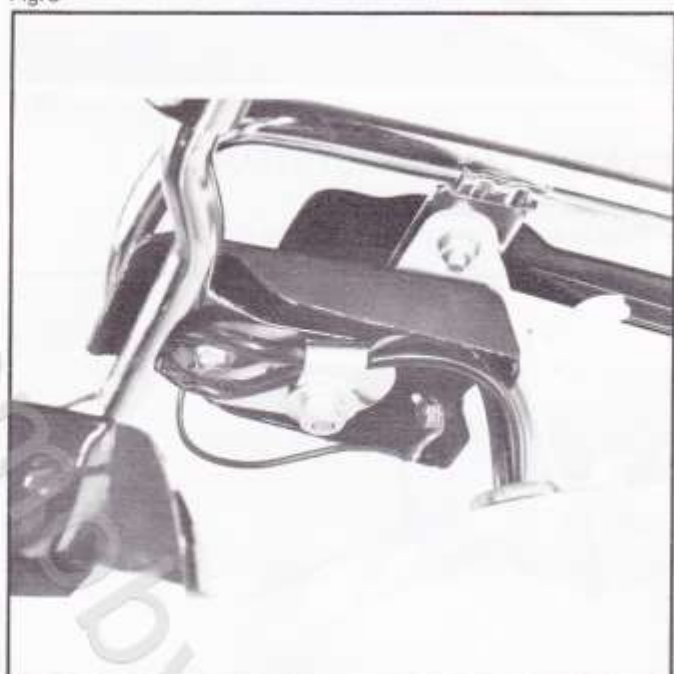


Fig. 5

- Fixer le fil de masse sous le support (vis à tôle),
- Glisser les fils électriques à l'intérieur du tube:
 - fil bleu à gauche, • fil jaune à droite,
- brancher et poser les feux aux extrémités du tube support,
- Fixer le tube sur la plaque. Bien respecter l'ordre d'empilement des pièces (voir figure 6).

Procéder à un essai de fonctionnement:

- Mettre le moteur en marche, voir la rubrique pages 6 et 7 (les clignotants ne fonctionnent que lorsque le moteur tourne),
- Agir sur le commutateur, d'un côté et de l'autre,
- Les feux AV et AR du même côté doivent clignoter alternativement.

ATTENTION: en cas d'anomalie de fonctionnement, se reporter au «MEMENTO DE DEPANNAGE sur l'installation des feux clignotants alimentés par le volant magnétique Etoile», brochure référence 8001 qui vous a été transmise en février 1980.

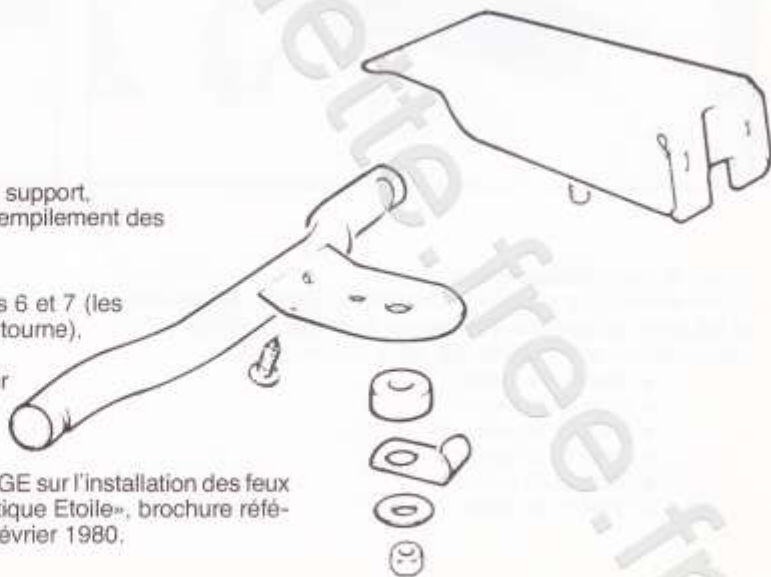


Fig. 6

2-EQUIPEMENT CLIGNOTANTS POUR VEHICULES 105 D



Les cyclomoteurs types 105 D sont livrés **sans clignotants**, mais comportent un pré-équipement permettant une adaptation extrêmement facile de ces clignotants.

L'ensemble des pièces nécessaires doit être commandé à notre Service Pièces de Rechange, sous la référence **64.739**.

Adaptation

Le montage des quatre feux clignotants s'effectue comme indiqué au paragraphe précédent sur 105 DC.

- Fixer la centrale sur son support, au-dessus de la batterie,
- Raccorder la canalisation électrique (fig. 7).

Fig. 7

FIXATION DU COMMUTEUR

- Ouvrir le commutateur (fig. 8),
- Fixer le socle sur la poignée gauche (fig. 9),



Fig. 8



Fig. 9

- Cliper le commutateur sur son socle,
- Après avoir passé les fils dans le palier supérieur de la fourche et les avoir fait pénétrer à l'intérieur du phare, brancher les fils commutateur sur le porte-clip dans l'ordre ci-après:

- Voie 1: fil rouge,
- Voie 2: fil blanc,
- Voie 3: fil noir,
- Voie 4: fil bleu,
- Voie 5: fil vert,
- Voie 6: fil jaune,

- Raccorder le porte-clip sur le porte-languettes de la canalisation principale, à l'intérieur du phare (fig. 10),

Procéder à un essai de fonctionnement:

- Mettre le moteur en marche - voir la rubrique pages 6 et 7, (les clignotants ne fonctionnent que lorsque le moteur tourne).
- Agir sur le commutateur d'un côté et de l'autre,
- Les feux AV et AR du même côté doivent clignoter alternativement.

ATTENTION: En cas d'anomalie de fonctionnement, se reporter au «MEMENTO DE DEPANNAGE sur l'installation des feux clignotants alimentés par le volant magnétique Etoile», brochure référence 8001 qui vous a été transmise en février 1980.

MISE EN MARCHÉ DU MOTEUR PAR DEMARREUR ELECTRIQUE

- Tourner la clé de contact sur la position B, (fig. 11)
- Ouvrir le robinet d'essence (position «O», fig. 12),
- Avec la main gauche, serrer la poignée de frein arrière (la lampe de stop doit s'allumer) et, en même temps, appuyer sur le bouton de démarreur (fig. 13).

Pour une raison de sécurité, le démarreur ne fonctionne que lorsque le frein AR est bloqué.

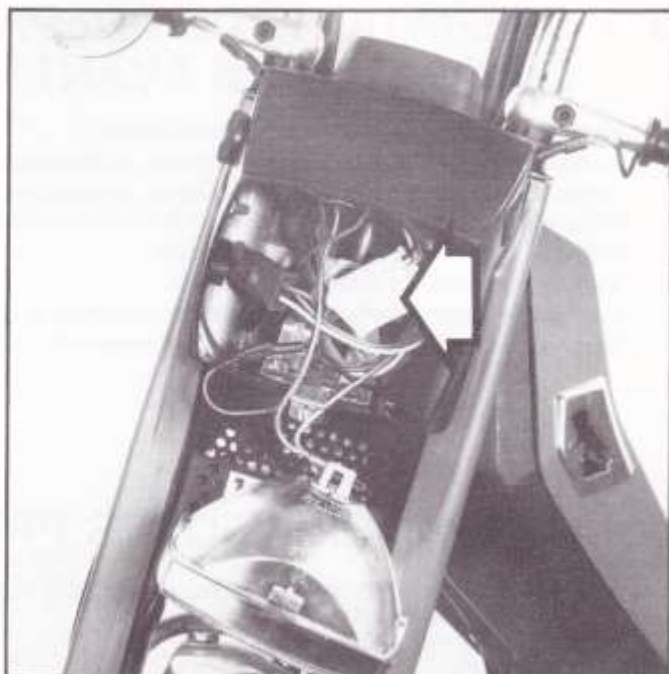


Fig. 10

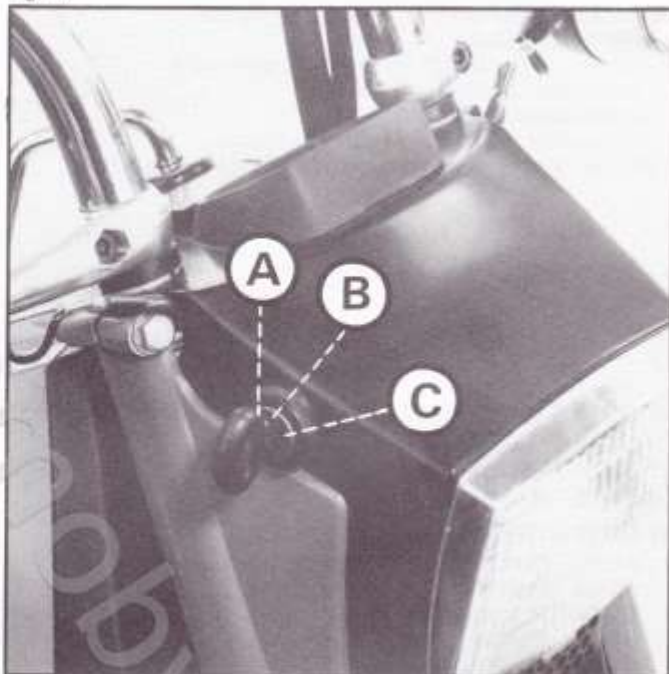


Fig. 11

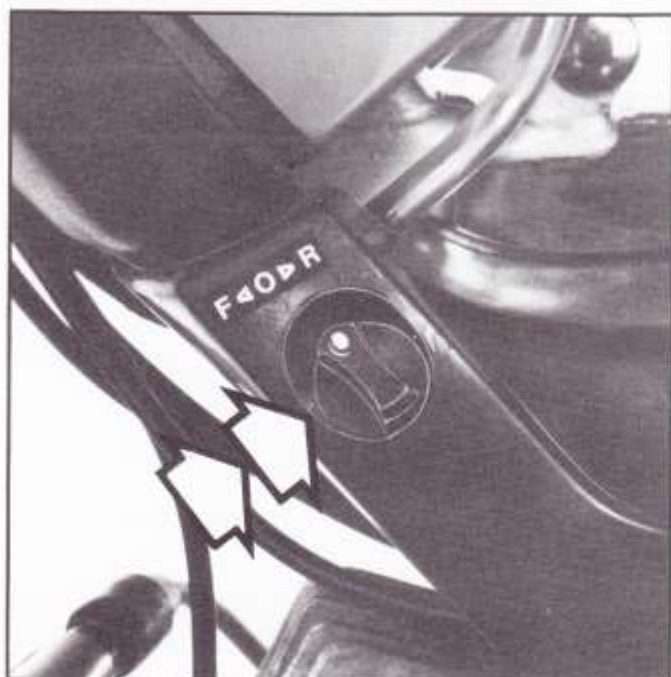


Fig. 12



Fig. 13

3 - OPERATIONS DE PREPARATION A ROULER, OBLIGATOIRES AVANT LIVRAISON AU CLIENT

- 1 - Vérification du niveau d'huile dans la boîte relais,
- 2 - Vérifier particulièrement la fixation des roues et des branches de guidon,
- 3 - Vérifier le serrage de toute la boulonnerie et, en particulier, le blocage très énergique de la vis fixant le tuyau d'échappement au cylindre,
- 4 - Contrôler le réglage et l'efficacité des freins,
- 5 - Vérifier la pression de gonflage des pneus,
- 6 - Contrôler le fonctionnement des appareils d'éclairage et de signalisation (éclairage, clignotants, feu-stop, avertisseur),
- 7 - Essai de la machine pour contrôle de fonctionnement du démarreur, du ralenti, des freins ainsi que de la tenue de route.

4 - CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

- Moteur: monocylindre 2 temps à précompression dans le carter. Admission par clapet,
- Alésage - Course: 40 x 39 cm,
- Cylindrée: 49 cm³,
- Taux de compression: 8,5 à 1,
- Avance à l'allumage: 1,5 mm (rotor claveté),
- Volant magnétique:
- «Etoile», rotor claveté, bobine H.T. extérieure,
- Carburateur starter essence,
- Transmission primaire: par courroie trapézoïdale et relais intégré,
- Poulie motrice: variable avec embrayage automatique,
- Poulie réceptrice: variable,
- Relais intégré au moteur,
- Capacité de la boîte relais: 135 cm³ d'huile ESSO GX 85W 140,
- Transmission secondaire: par chaîne enfermée sous carter,
- Capacité du réservoir d'essence: 3,5 litres (mélange à 4%),
- Consommation: 2,3 à 2,5 litres suivant l'utilisation,
- Bougie: ● sur route: Marchal 35 - K.V.A.S. 755 - Champion L 88 A-AC 4302, ● pour parcours longs et montagneux: Marchal 345 - K.V.A.S. 705.

5 - OUTILLAGE NECESSAIRE

A) OUTILS SPECIFIQUES AU RELAIS INTEGRE

- 64753 Douille conique côté volant
- 64754 Vis Ø 11, pas 100
- 64768 Arrache-rotor

B) OUTILS COMMUNS

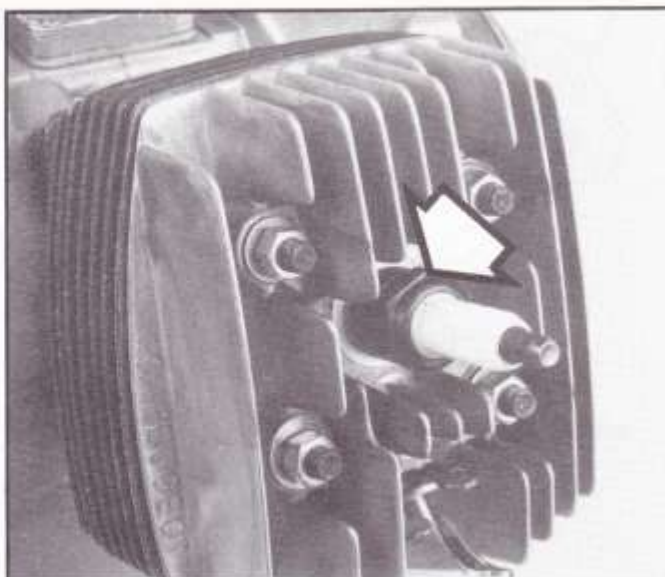
- 64651 Outil d'immobilisation de la poulie réceptrice
- 64706 Outil d'extraction
- 64708 Plaque de maintien
- 64710 Centrage épaulé
- 64711 Vis Ø 10, pas 100
- 64713 Rondelle de friction
- 68007 Embout
- 68031 Tige de poussée
- 68048 Outil d'écrasement du rivet de décompresseur
- 68152 Peugeottest
- 68460 Sangle d'immobilisation
- 68467 Outil pour axe de piston
- 68570 Serre-volant
- 69079 Douille de 10

- 69085 Douille de 21
- 69092 Pince à circlips
- 69095 Outil pour roulements
- 69096 Guide
- 69098 Embout
- 69104 Ecrou à broches
- 69109 Chasse
- 69110 Guide
- 69111 Outil pour roulements
- 69114 Chasse
- 69115 Guide
- 69142 Douille de maintien
- 69143 Douille conique côté embrayage
- 69151 Centrage
- 69153 Douille de 32
- 69256 Centrage axe de piston
- 69258 Outil calage volant
- 69259 Outil variateur
- 69802 Clé dynamométrique

6 - DIAGRAMME DE MONTAGE

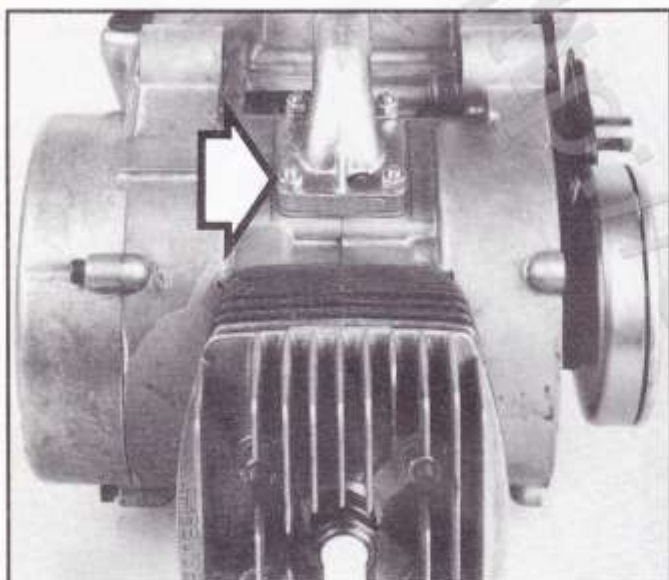


7 - COUPLES DE SERRAGE



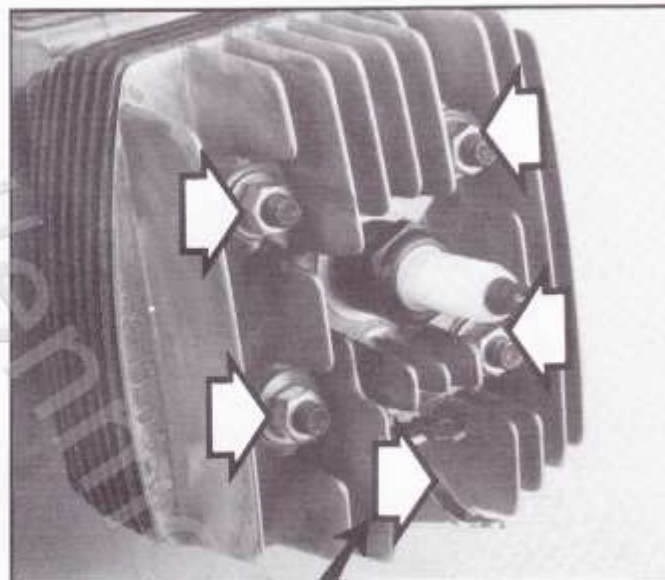
BOUGIE

2,5 MKg



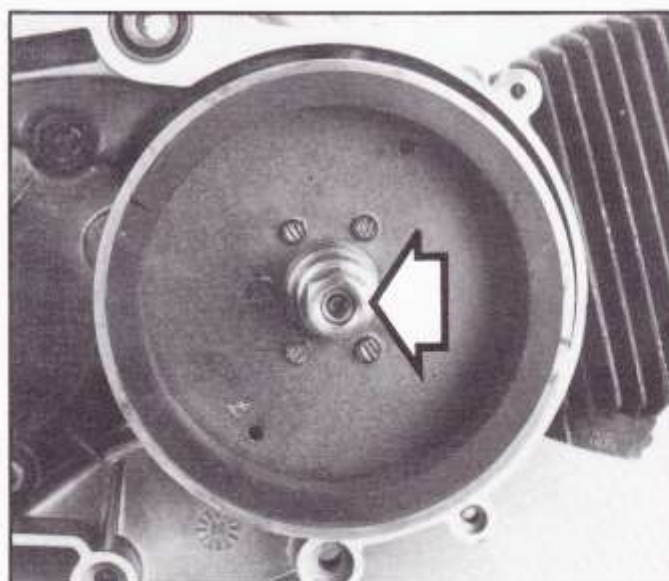
CLAPET

0,45 MKg



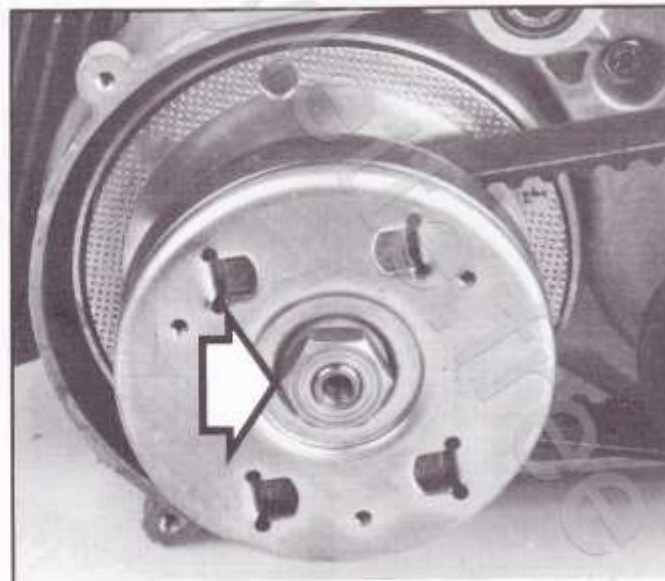
CULASSE
1,1 MKg

DECOMPRESSEUR
3,5 MKg



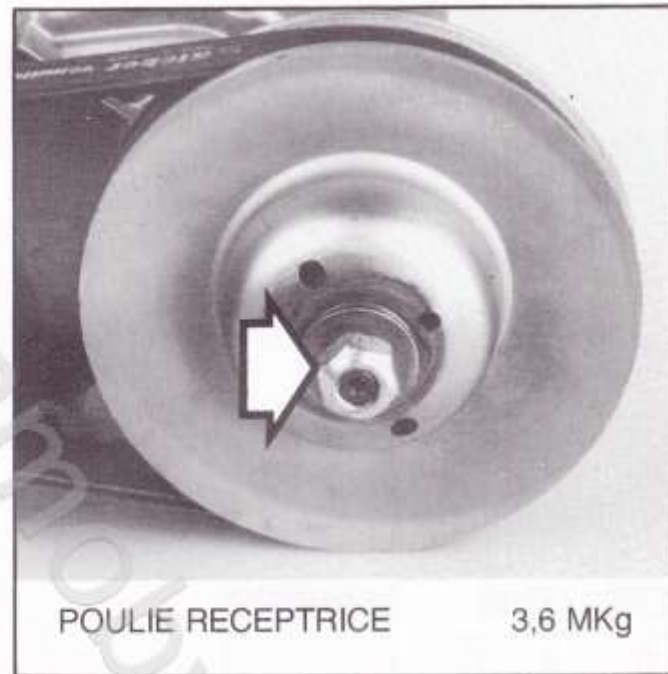
VOLANT MAGNETIQUE

2,5 MKg



EMBRAYAGE

4 à 4,5 MKg



8 - EMBRAYAGE AUTOMATIQUE A DISQUE

DESCRIPTION

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

- 1) L'embrayage de départ (fig. 14),
Constitué de deux mâchoires de lancement (A) solidaires de la poulie motrice (B). Sous l'effet de la force centrifuge, ces mâchoires entraînent un tambour (C) solide du vilebrequin.
- 2) L'embrayage automatique à disque (fig. 14),
Constitué d'un tambour plateau d'appui (D) supportant six billes, d'un flasque d'embrayage (E), d'une gamiture d'embrayage (F). La gamiture 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 poulie réceptrice et à l'embrayage de départ par l'intermédiaire de la petite poulie qu'entraîne la courroie.

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

Lorsque le moteur tourne, l'action sur la poignée des gaz augmente le régime du moteur. Sous l'effet de la force centrifuge, les billes tendent à s'éloigner de l'axe. Prenant appui sur le tambour (D), elles créent une force axiale qui appuie le flasque (E) sur la gamiture d'embrayage (F) laquelle vient en contact avec le tambour (C) (fig. 14).

La gamiture d'embrayage, ainsi rendue solidaire du flasque et du tambour, entraîne la poulie par sa partie crantée, et transmet le mouvement du moteur au variateur (fig. 15).

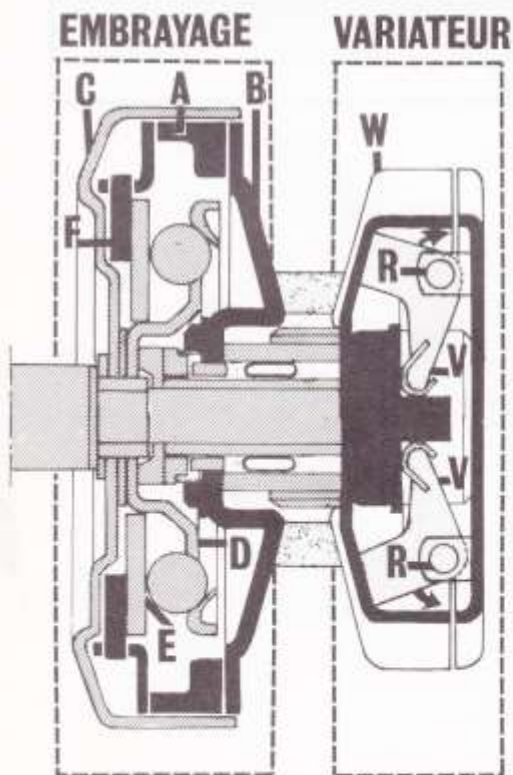


Fig. 14

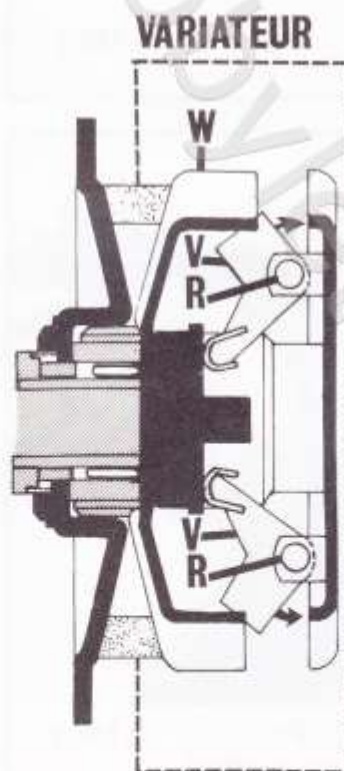


Fig. 15

9 - POULIE MOTRICE - VARIATEUR A MASSELOTTES OSCILLANTES - ENSEMBLE RELAIS

DESCRIPTION

La poulie motrice est essentiellement composée de deux masselottes oscillantes (V) qui assurent chacune les deux fonctions suivantes (fig. 16):

- Déplacement du flasque mobile (W) par action centrifuge,
- Entraînement sans-frottement du flasque mobile en rotation.

La poulie réceptrice variable est composée de deux joues (Y) maintenues serrées l'une contre l'autre par un ressort (Z). Voir fig. 18.

FONCTIONNEMENT

Au départ, quand la vitesse est faible (fig. 16 et 18), le rapport de transmission est grand, ce qui permet d'avoir un couple important à la roue arrière. La courroie se trouve au fond de la gorge de la poulie motrice et à la périphérie de la poulie réceptrice.

Quand la vitesse augmente (fig. 17 et 19), l'action de la force centrifuge se fait sentir et agit sur les masselottes (V), qui pivotent autour de leurs axes (R) et déplacent ainsi le flasque mobile (W), obligeant la courroie à monter vers la périphérie de la poulie motrice et à descendre au fond de la gorge de la poulie réceptrice, dans une position d'équilibre entre la résistance à l'avancement et la puissance du moteur.

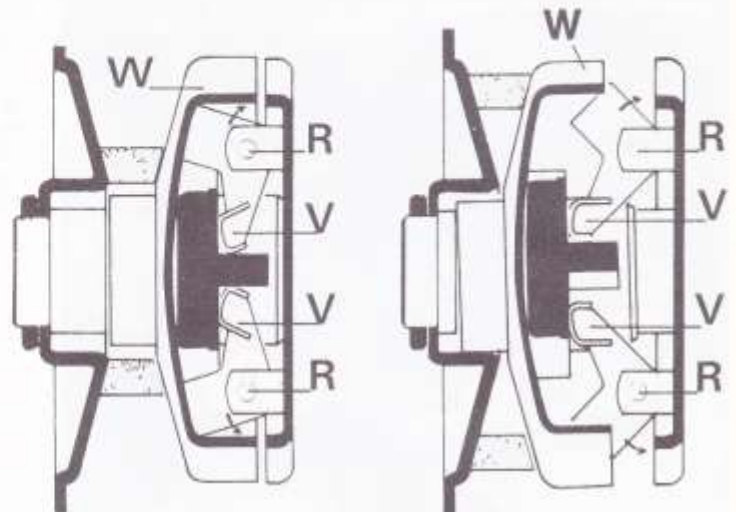


Fig. 16

Fig. 17

Petit diamètre d'enroulement
Grand rapport de démultiplication

Grand diamètre d'enroulement
Petit rapport de démultiplication

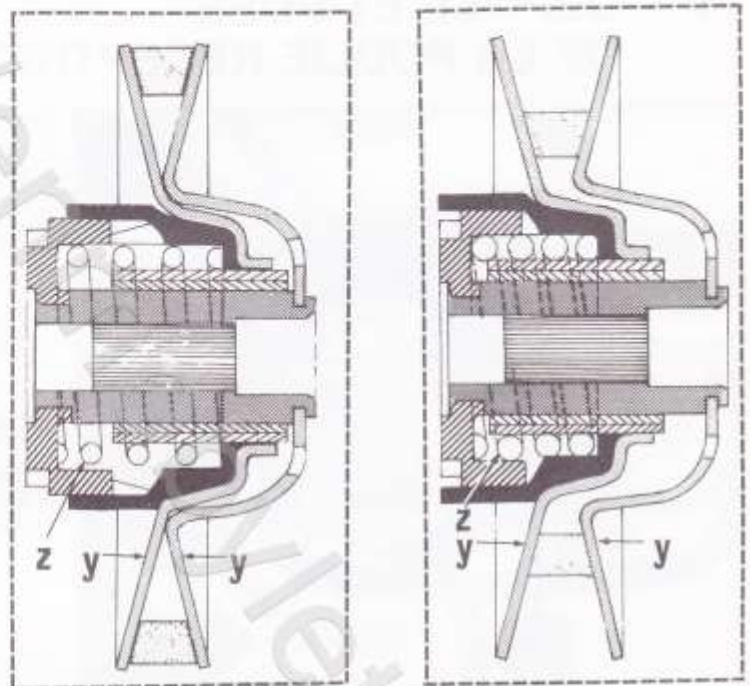


Fig. 18

Fig. 19

FONCTIONNEMENT DU RELAIS

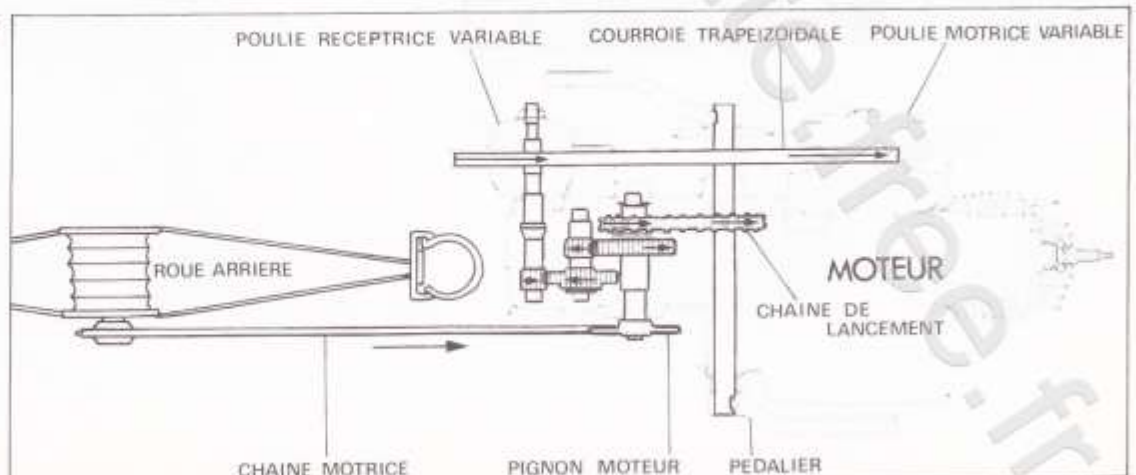


Fig. 20

10 - DEPOSE ET POSE DE LA COURROIE TRAPEZOIDALE

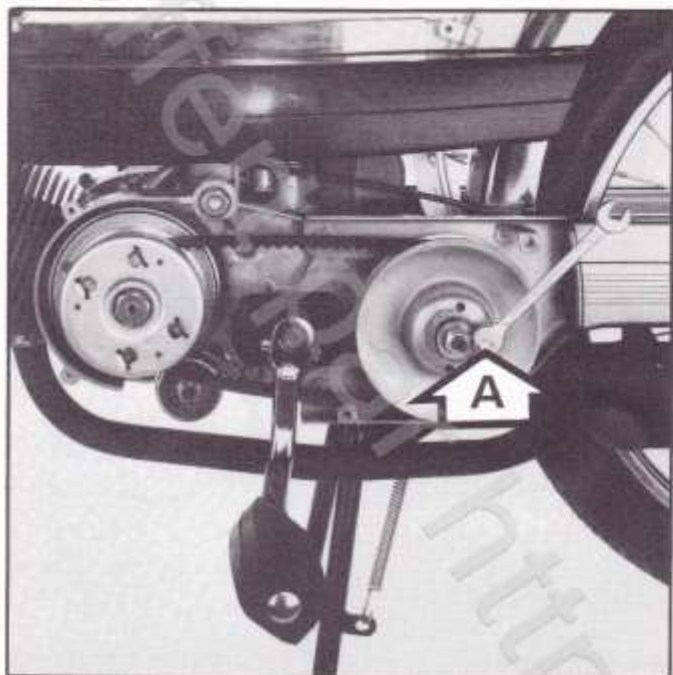


Fig. 21

OUTILS NECESSAIRES:

- Une vis $\varnothing 6$, longueur 15 mm.- une clé à pipe de 10.

La courroie doit être retirée ou montée sans forcer sur les brins (fig. 21).

- Dans le trou (A) de la poulie réceptrice, visser une vis ($\varnothing 6$, longueur 15) pour écarter les joues (fig. 21),
- Retirer ou monter la courroie.

11 - DEPOSE ET POSE DE LA POULIE RECEPTRICE VARIABLE

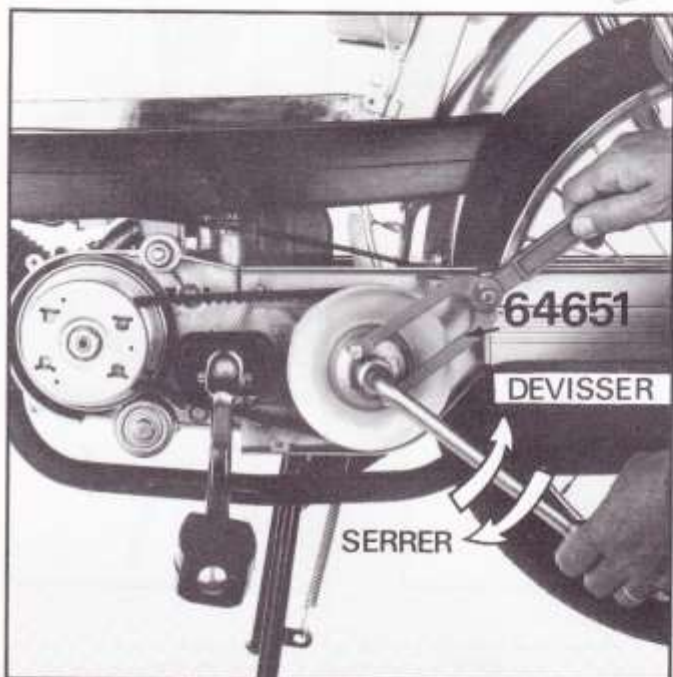


Fig. 22

OUTILS NECESSAIRES:

- Un outil 64651
- Une clé à pipe de 17.

DEPOSE DE LA POULIE RECEPTRICE VARIABLE (fig. 22)

- Immobiliser la poulie avec l'outil n° 64651,
- Dévisser l'écrou, clé à pipe de 17.

REMONTAGE DE LA POULIE RECEPTRICE

- Mettre en place la poulie,
- Immobiliser la poulie avec l'outil n° 64651 (fig. ci-contre),
- Visser l'écrou, clé à pipe de 17 (couple de serrage 3,6 m/kg).

12 - DEMONTAGE DE LA CULASSE ET DU CYLINDRE

OUTILS NECESSAIRES:

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

DEMONTAGE DE LA CULASSE ET DU CYLINDRE

- Enlever le pot d'échappement.
- Dévisser les quatre 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 et frapper de petits coups de maillet en caoutchouc sur la sortie de l'échappement (ne pas frapper sur les ailettes qui sont très fragiles).
- Sortir le joint.

DEMONTAGE DU DECOMPRESSEUR

- Fixer la culasse à l'étau au moyen de deux boulons.
- Couper l'extrémité de la goupille, comprimer le ressort et retirer la goupille.
- 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 tube de 19.

REMONTAGE DU DECOMPRESSEUR DE LA CULASSE

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

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

- S'assurer que le joint cuivre est resté en place.
- Fixer la culasse à l'étau au moyen de deux boulons.
- 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 le rivet axe et en écraser soigneusement l'extrémité. En cas de perte de la goupille, la soupape tomberait dans le cylindre, d'où risque d'accident et de détérioration du moteur (fig. 23).

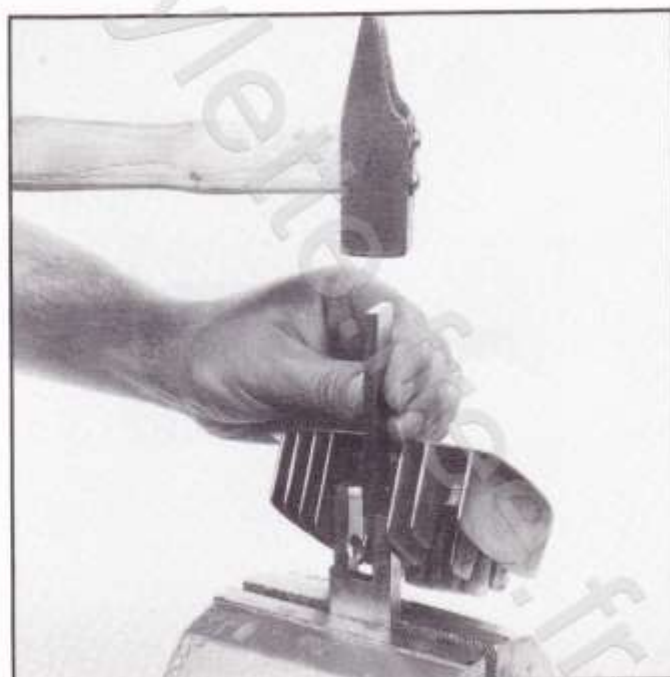


Fig. 23

13 - DEMONTAGE ET REMONTAGE DU PISTON

OUTILS NECESSAIRES:

- Un outil 68467 - Un guide 69256 - Une pince à circlips 69092.

DEMONTAGE DU PISTON

- Placer un chiffon propre sur l'ouverture, autour de la bielle.
- Retirer les deux circlips à l'aide de la pince spéciale 69092 (fig. 24).
- Chasser l'axe sans le sortir complètement au moyen de l'outil 68467. Attention à la cage à aiguilles (fig. 25).



Fig. 24



Fig. 25

REMONTAGE DU PISTON

- Nettoyer, si nécessaire, les gorges des circlips d'arrêt de l'axe de piston.
- Placer le piston à l'intérieur de l'outil 68467 (fig. 26).
- Engager l'axe de piston sur le piston jusqu'à ce qu'il affleure le bossage intérieur.
- Tremper la cage à aiguilles dans l'huile légère, puis la placer sur le pied de bielle.
- Présenter sur la bielle, l'outil 68467 équipé du piston, la lettre repère dirigée vers le bas, coté échappement (fig. 27).
- Introduire l'outil 69256 pour qu'il traverse la cage à aiguilles et vienne se centrer dans le trou de l'axe de piston (fig. 27).
- Pousser l'axe jusqu'à proximité de la gorge à circlips.
- Retirer l'outil 69256 et mettre en place un des circlips (pince 69092).
- Retirer l'outil 68467 et mettre le deuxième circlips (pince 69092).
- S'assurer que les circlips sont bien dans les gorges.
- Monter les segments sur le piston.



Fig. 26



Fig. 27

REMONTAGE DU CYLINDRE

OUTILS NECESSAIRES:

- 1 cale en bois.

Afin de faciliter cette opération, nous vous conseillons la réalisation d'un outil en bois conforme à la figure 28.

- Nettoyer le plan du joint, et couper le joint du carter qui débordé du plan d'appui du cylindre,
- Placer le joint à sec,
- Mettre le piston en appui sur la cale en bois mentionnée plus haut.

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.



Fig. 28

REMONTAGE DE LA CULASSE

OUTILS NECESSAIRES:

- 1 clé dynamométrique 69802,
- 1 douille de 10 n° 69079.

- Mettre en place le joint en veillant à ce que le trou prévu sur le cylindre pour l'évacuation des gaz du décompresseur corresponde à celui du joint.
- Placer la culasse orientée avec les mêmes précautions que le joint.
- Placer les rondelles et les écrous qui seront vissés et serrés en quinconce: clé dynamométrique 69802 équipée du réducteur et de la douille de 10 n° 69079 (couple de serrage de 1,1 m/kg) (fig. 29).



Fig. 29

14 - DEMONTAGE ET REMONTAGE EMBRAYAGE-VARIATEUR

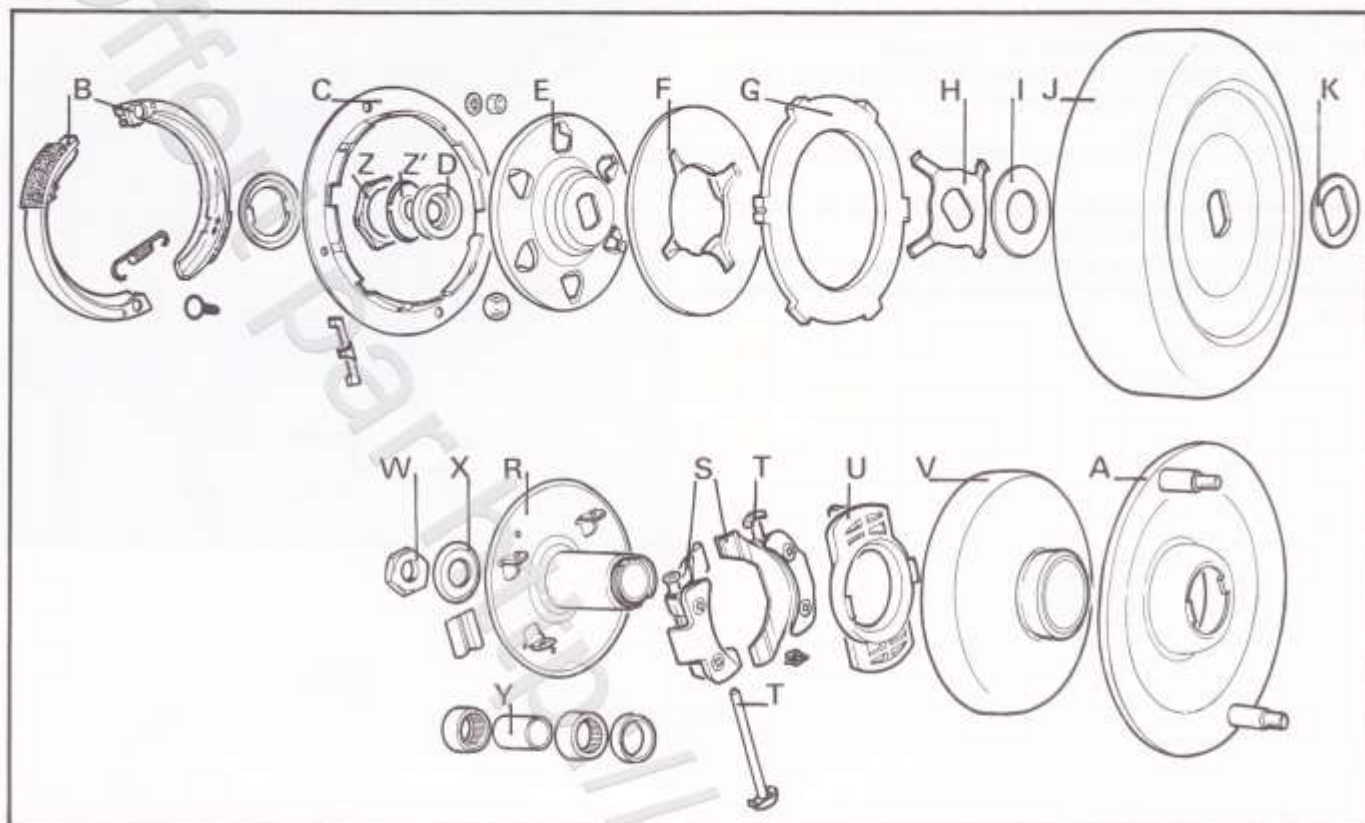


Fig. 30

OUTILS NECESSAIRES:

- Un tournevis
- Une sangle 68460
- Une douille 69142
- Un outil 69259
- Une clé dynamométrique 69802
- Une douille de 32 n° 69153
- Une clé à pipe de 32.

DEMONTAGE EMBRAYAGE ET VARIATEUR

- Déposer la courroie,
- Débloquer l'écrou (W) en utilisant l'outil 68460 pour maintenir le tambour de l'embrayage (fig. 31),
- Enlever l'écrou (W) et visser en bout de vilebrequin la douille de maintien 69142 (fig. 32),
- Retirer l'ensemble de la poulie motrice variable.

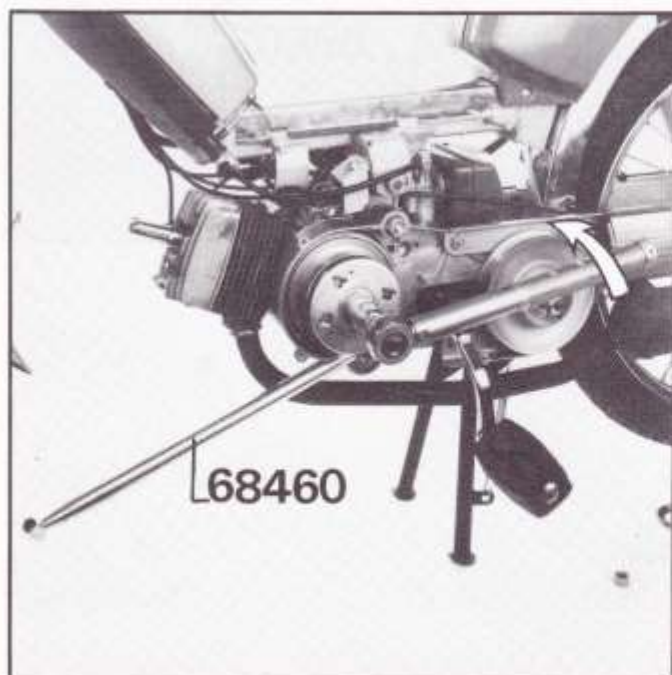


Fig. 31

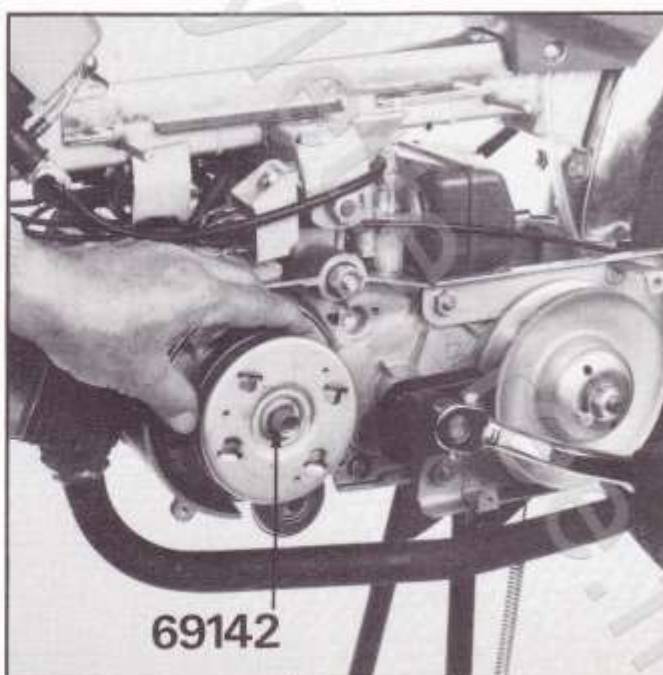


Fig. 32

- Pour démonter l'embrayage et afin d'éviter que les billes ne s'échappent, maintenir d'une main l'ensemble et, de l'autre dévisser la douille 69142 et retirer l'entretoise (Y) (fig. 33).

Retirer dans l'ordre:

- La rondelle embrevée (D),
- Le plateau d'appui (E),
- Le flasque (F),
- Le ressort (H),
- Sortir les deux rondelles épaulées nylon (X) et (Z') situées à chaque extrémité du canon de variateur (fig. 30),
- Glisser dans le canon l'outil 69259 et positionner les tenons de l'outil dans les entrées fraisées correspondantes (fig. 34).
- La rondelle (I),
- Le disque (G),
- Le tambour (J),
- La rondelle de butée (K).



Fig. 33



Fig. 34

- Serrer à l'étau le méplat de l'outil,
- Rabattre le frein de l'écrou,
- Desserrer l'écrou de 32 sur plats avec une clé tube de 32 ou avec une clé dynamométrique 69802 équipée de la douille de 32 n° 69153 (fig. 35).

- Sortir le flasque fixe (A),
- Sortir le flasque mobile (V),
- Si nécessaire, sortir l'entraîneur en nylon (U) en exerçant un mouvement d'éjection à l'aide d'un tournevis (fig. 36),
- Pour chaque masselotte (S) retirer les arrêts d'axe et les axes (T).



Fig. 35

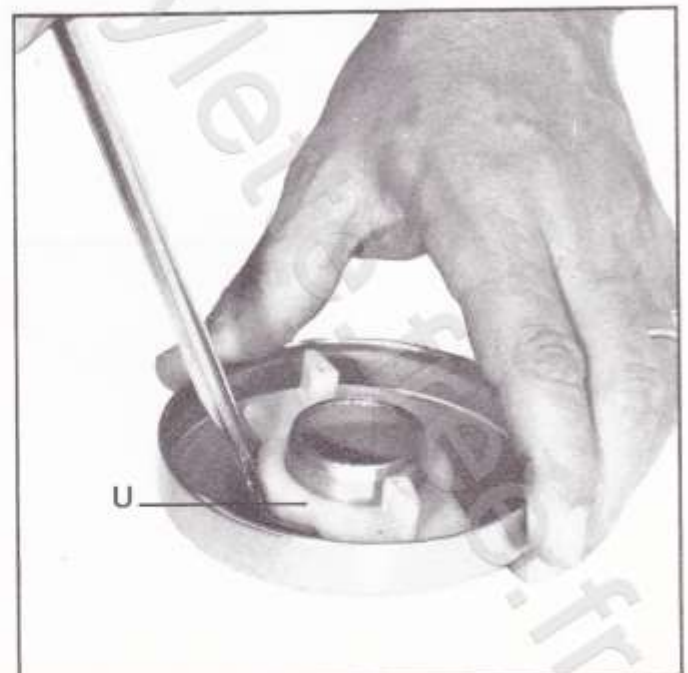


Fig. 36

DEMONTAGE DES MACHOIRES D'EMBRAYAGE

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

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

MONTAGE DES MACHOIRES D'EMBRAYAGE

- Sur l'une des mâchoires, placer la grande boucle du ressort de rappel à l'intérieur de la fente située à l'articulation et introduire l'ensemble sur l'axe d'articulation (fig. 37).
- Répéter la même opération sur l'autre mâchoire,
- Accrocher les ressorts de rappel au deuxième tenon. Les deux ressorts montés doivent présenter le côté ouvert de leurs boucles vers l'intérieur de l'appareil.
- Mettre en place la coupelle (C).

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



Fig. 37

REGLAGE DE L'EMBRAYAGE

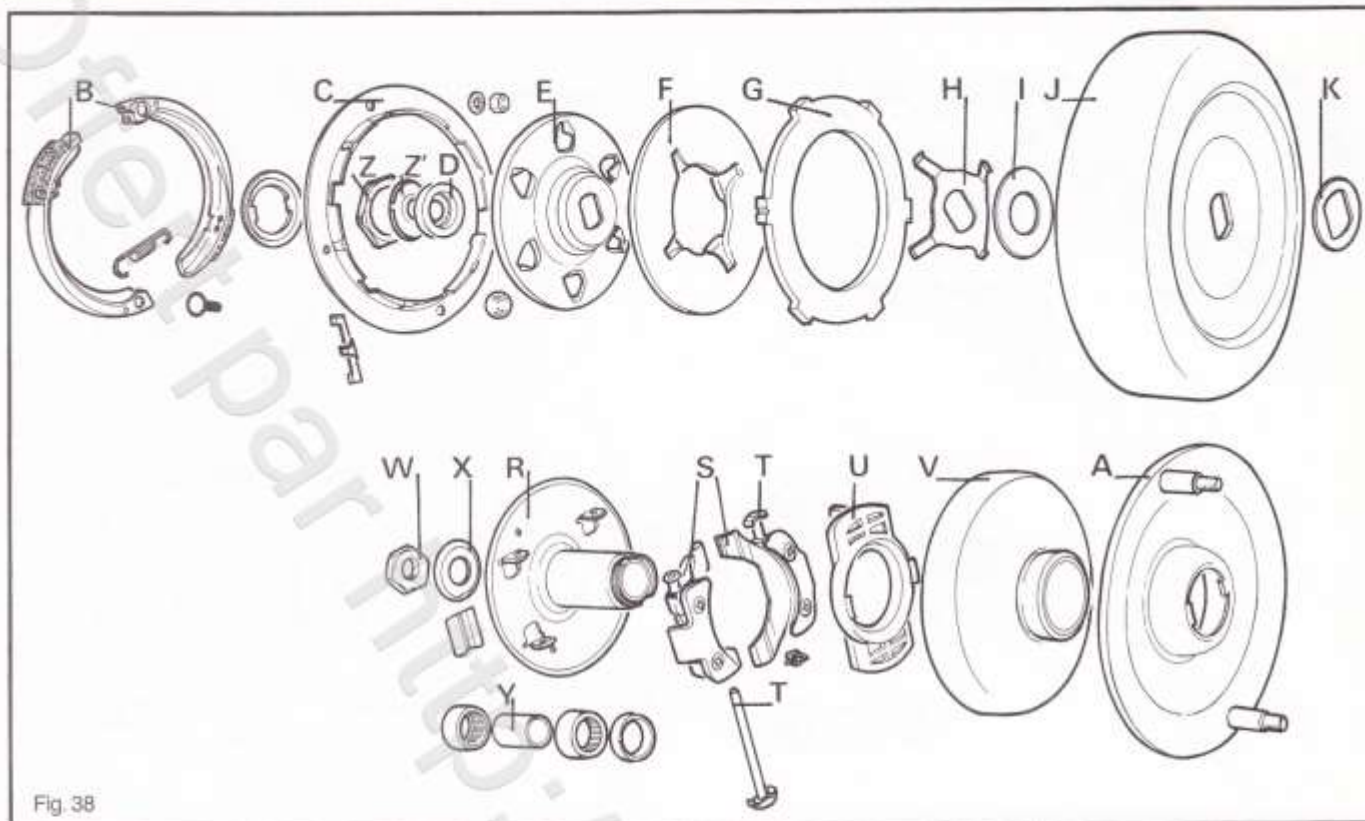


Fig. 38

OUTILS NECESSAIRES:

- Un outil 69141
- Un plateau de réglage 69140
- Une entretoise 53527
- Un écrou 44922
- Une clé dynamométrique 69802
- Une douille de 17 69084

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 (G) et le flasque d'embrayage (F).

Cette vérification s'opère de la façon suivante:

Placer l'outil 69141 verticalement entre les mâchoires d'un étau et monter dans l'ordre (fig. 39):

- La rondelle (K) (chanfrein positionné sur l'épaulement de l'outil),
- Le plateau de réglage 69140,
- La rondelle de réglage (I),
- Le ressort (H),
- La garniture (G).
- Le flasque d'embrayage (F),
- Les billes,
- Le tambour (E),
- La rondelle (D),
- L'entretoise 53527,
- L'écrou 44922.

Assurer le blocage de l'ensemble avec la clé dynamométrique 69802 équipée du réducteur et de la douille de 17 n° 69084, sous un couple de 4 à 4,5 m/kg.



Fig. 39

A l'aide d'un jeu de cales d'épaisseur, vérifier le jeu fonctionnel entre la garniture d'embrayage (G) et le flasque d'embrayage (F), qui doit être de 6/10 à 8/10 de mm.

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

Cette rondelle peut être livrée dans les épaisseurs suivantes:

- 0,4 mm - N° 45818,
- 0,6 mm - N° 45819,
- 0,8 mm - N° 45820,
- 1 mm - N° 45821.

MONTAGE DE L'EMBRAYAGE SUR LE VILEBREQUIN

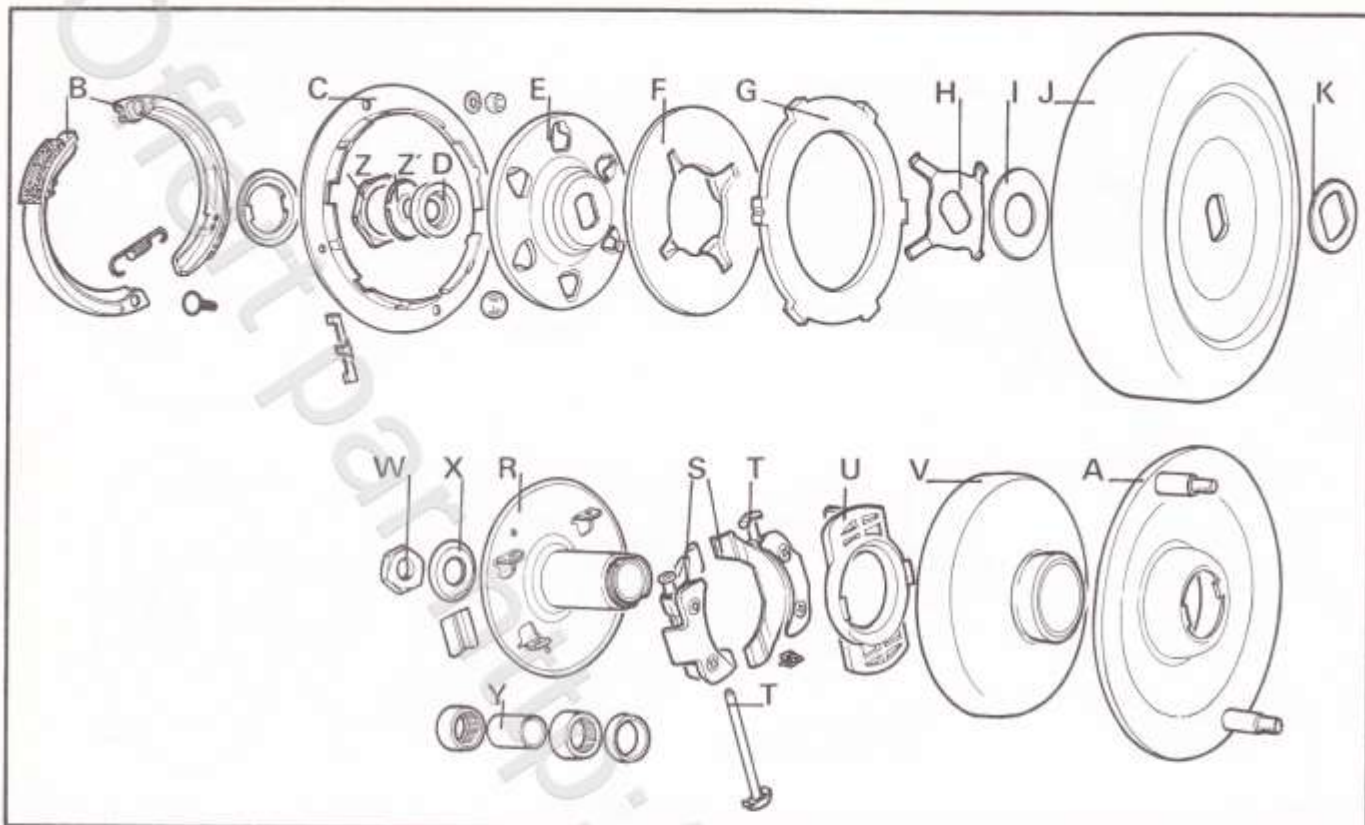


Fig. 40

- Mettre la rondelle d'appui (K) en place sur le méplat du vilebrequin, chanfrein contre carter (fig. 40).
- Monter dans l'ordre:
 - Le tambour (J),
 - La rondelle de réglage (I),
 - Le ressort (H).
- Disposer ensuite par empilement sur l'établi:
 - Le tambour plateau d'appui (E),
 - Les 6 billes $\varnothing 12$ très légèrement enduites de graisse «spéciale 69145»,
 - Le flasque d'embrayage (F).
- Retourner cet ensemble sur la gamiture (G) et monter ces éléments sur le vilebrequin en positionnant correctement les méplats du tambour (E). En maintenant toujours l'ensemble, continuer le montage:
 - Rondelle embrevée (D),
 - Entretoise (Y),
 - Visser en bout de vilebrequin la douille taraudée 69142 (fig. 41).

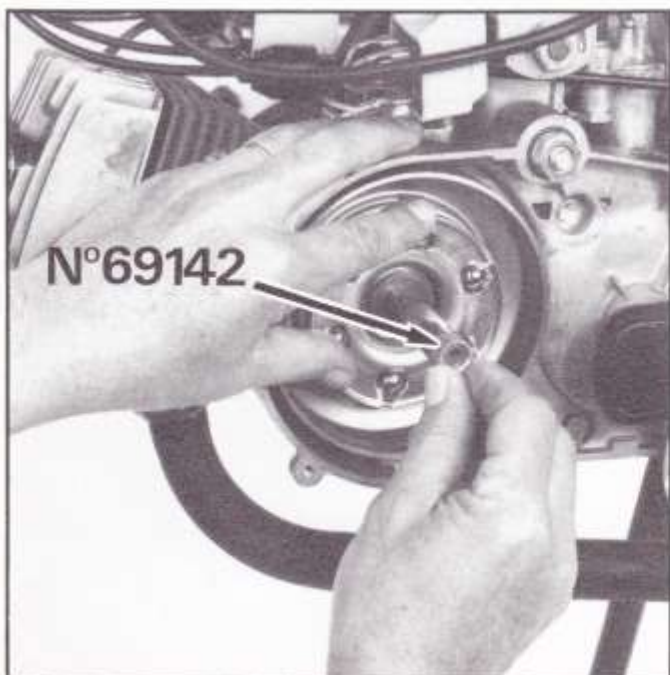


Fig. 41

REMONTAGE DU VARIATEUR

- Mettre en place l'entraîneur (U) dans le flasque mobile (V),
- Mettre en place sur le plateau de variateur (R), les masselottes (S),
- Introduire les axes (T), ceux-ci étant de sens opposés,
- Monter les freins sur les axes,
- Monter sur le plateau de variateur et dans l'ordre:
 - Le flasque mobile (V),
 - Le flasque fixe (A),
 - Le frein d'écrou,
 - L'écrou de blocage (Z).
- Glisser dans la canon l'outil 69259 par l'extrémité où se trouve l'écrou (Z) (fig. 34, page 17),
- Positionner les tenons de l'outil dans les entrées fraisées correspondantes,
- Serrer à l'étai le méplat de l'outil,
- Bloquer l'écrou de 32 sur plats (filetage à droite) avec la clé dynamométrique 69802 équipée de la douille de 32 n° 69153 (couple de serrage 5 à 6 m/kg) (fig. 43),
- Rabattre le frein sur l'écrou,
- Placer la rondelle nylon épaulée (Z') tenons dans leurs logements.



Fig. 43

REMONTAGE DE LA POULIE MOTRICE VARIABLE SUR LE VILEBREQUIN

L'embrayage étant monté sur le vilebrequin, comme indiqué à la page 20, douille taraudée 69142 en place, engager la poulie (fig. 44).

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 (G) de pénétrer à l'intérieur des crans de la coupelle (C).

- Retirer la douille 69142,
- Visser l'écrou (W), assurer son serrage avec la clé dynamométrique 69802 équipée du réducteur et de la douille de 21 n° 69085, sous un couple de 4 à 4,5 m/kg en immobilisant le tambour (J) avec l'outil 68460 (fig. 45).



Fig. 44

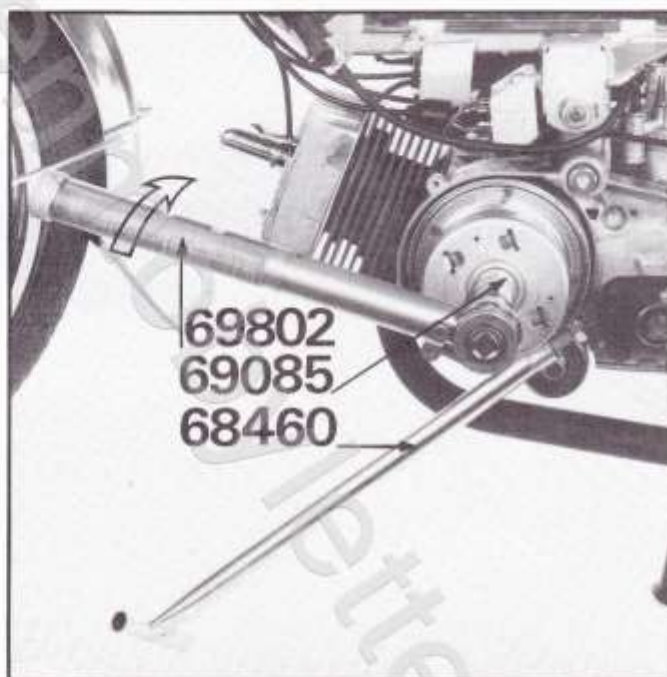


Fig. 45

15 - DEMONTAGE ET REMONTAGE SUR LE VEHICULE DES JOINTS D'ETANCHEITE COTES EMBRAYAGE ET VOLANT MAGNETIQUE

OUTILS NECESSAIRES

- Un tournevis
- Un centrage 69151,
- une douille 69143,
- Une douille 64753,
- Un guide 69110,
- Une chasse 69109.

DEMONTAGE DU JOINT COTE EMBRAYAGE

- Déposer la poulie motrice (voir page 16),
- Dévisser les deux vis de fixation de la plaque d'arrêt du joint (fig. 46),
- Avec un tournevis, extraire le joint défectueux (fig. 47).

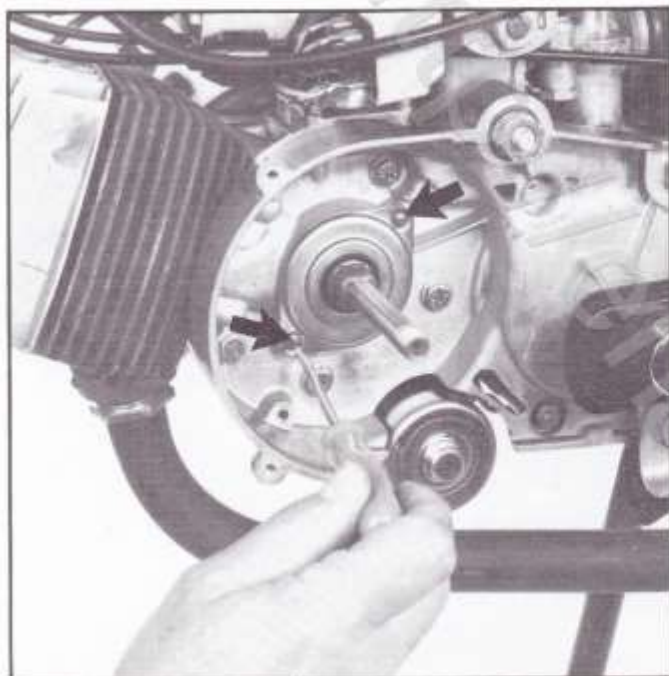


Fig. 46

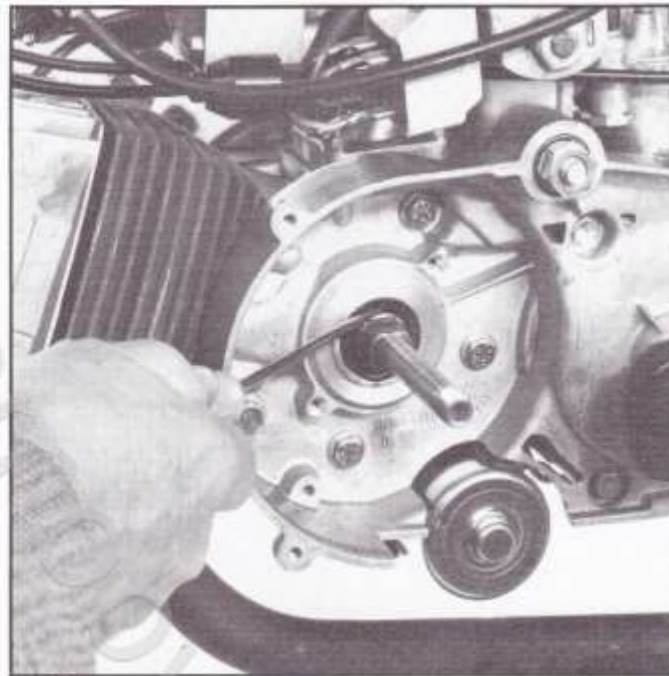


Fig. 47

MONTAGE DU JOINT

Placer sur le carter et dans l'ordre (fig. 48):

- l'outil 69151, le centrage $\varnothing 35$ étant orienté contre le carter,
- la douille 69143,
- le guide 69110, le joint suifé étant placé à l'intérieur, lèvres dirigées vers le moteur,
- la chasse 69109,
- pousser à fond le joint dans son logement,
- remonter la plaque d'arrêt du joint.

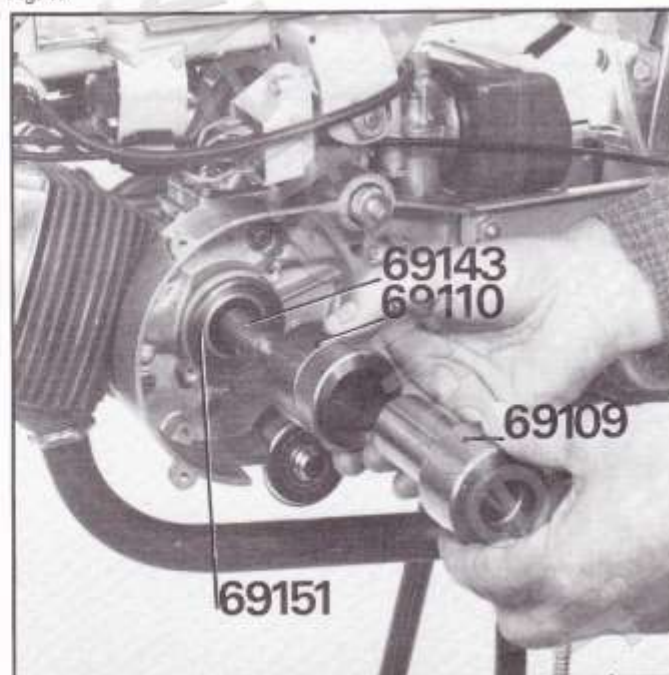


Fig. 48

DEMONTAGE DU JOINT COTE VOLANT

Retirer le couvercle avec l'ensemble «induits» (voir page 25);

Sortir le rotor (voir page 28);

Dévisser les deux vis de fixation de la plaque (fig. 49);

Avec un tournevis, extraire le joint défectueux (fig. 50).

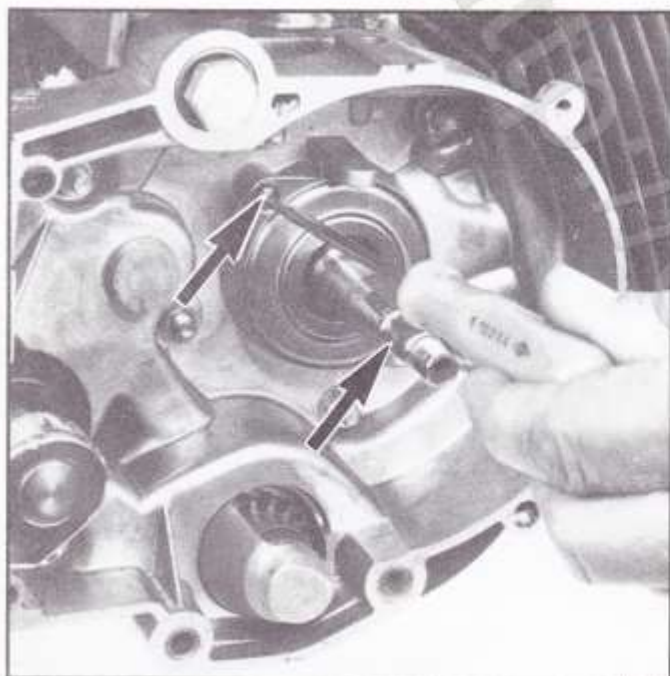


Fig. 49



Fig. 50

MONTAGE DU JOINT

Placer sur le carter et dans l'ordre (fig. 51):

- l'outil 69151, le centrage $\varnothing 35$ étant orienté contre le carter,
- la douille 64753,
- le guide 69110, le joint suifé placé à l'intérieur, lèvres dirigées vers le moteur,
- la chasse 69109,
- pousser à fond le joint dans son logement,
- remonter la plaque d'arrêt du joint.

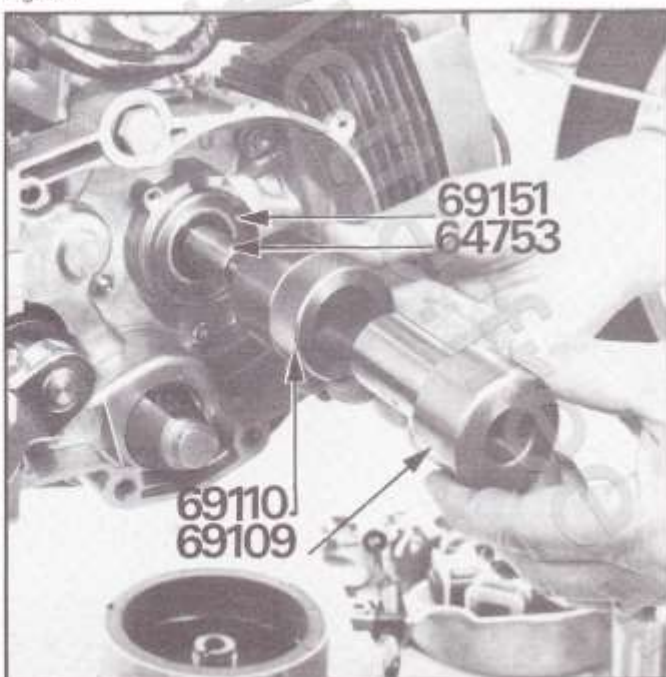


Fig. 51

16 - DEMONTAGE ET REMONTAGE DU VOLANT MAGNETIQUE

OUTILS NECESSAIRES

- une clé allen de 4
- une clé allen de 5
- un serre-volant 68570
- une clé à pipe de 17
- un arrache-rotor 64768
- une clé plate de 30
- un tournevis plat.
- un tournevis cruciforme
- un appareil 69258
- une cale d'épaisseur 1,5 mm
- une clé dynamométrique 69802
- une douille de 16, 69083
- un Peugeottest 68152

DEMONTAGE DU VOLANT MAGNETIQUE

Dévisser et retirer les quatre vis à tête six pans creux (clé allen de 4), fixant le couvercle et les deux vis fixant le démarreur (clé allen de 5) (fig. 52);
Retirer le couvercle portant l'ensemble induits (fig. 53).

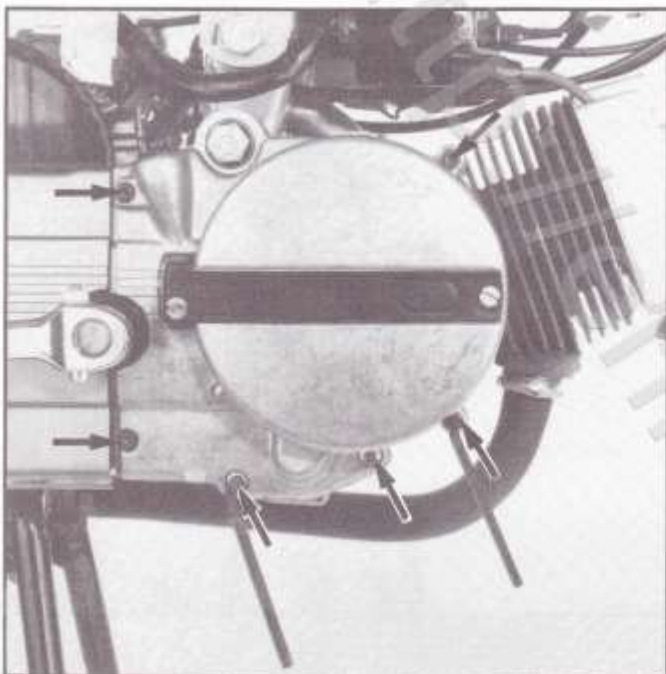


Fig. 52



Fig. 53

DEMONTAGE DE L'ENSEMBLE INDUITS (fig. 54)

Dévisser et retirer les quatre vis à tête cruciforme;
Dévisser et retirer la vis qui maintient la canalisation électrique;
Dégager l'ensemble induits.

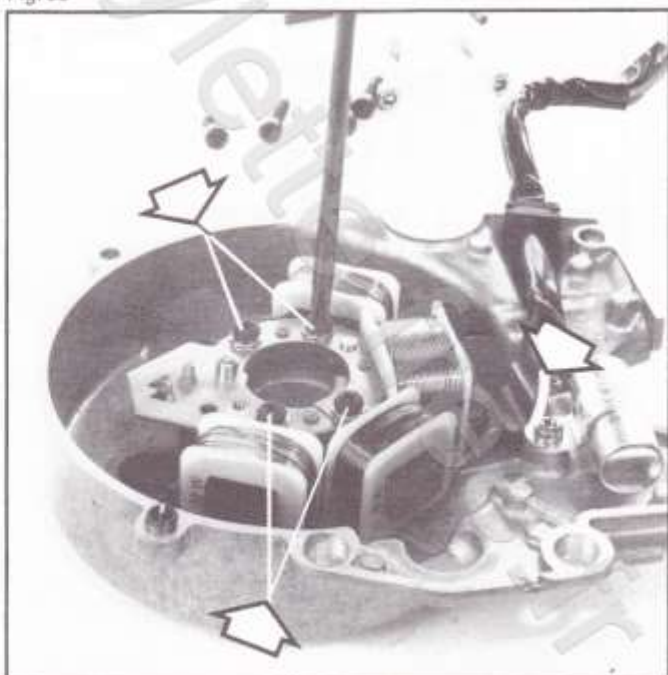


Fig. 54

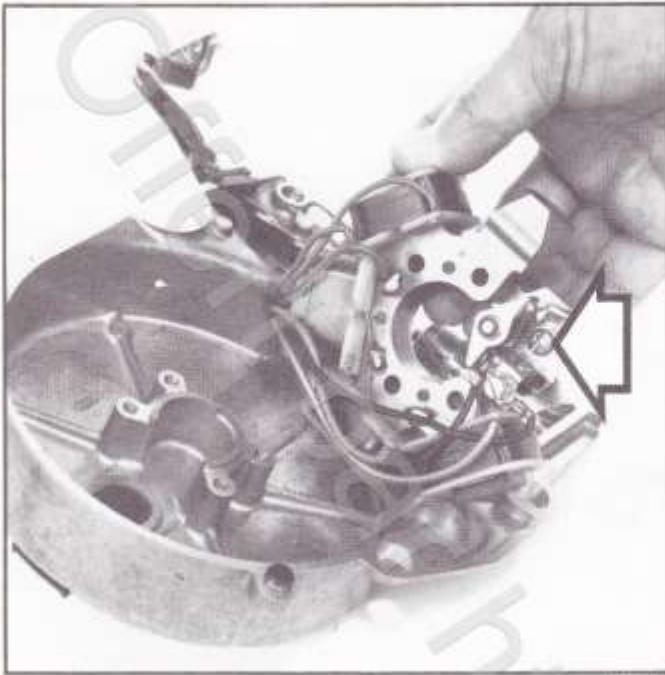


Fig. 55

REPLACEMENT DU RUPTEUR

Comme pour les bobines, il est nécessaire que l'ensemble induits soit retiré du couvercle portant l'ensemble (fig. 55) pour avoir accès à la vis de fixation du rupteur.

DEPOSE DES BOBINES

- Dessouder les fils des cosses de masse (A) (fig. 56),
- Dessouder les fils de connexion (B) (fig. 56),
- Rabattre la languette métallique (C) (fig. 57),
- Pour extraire la bobine d'allumage, il est nécessaire de retirer auparavant les bobines 2 et 4 (fig. 56),
- Tirer la bobine à la main.

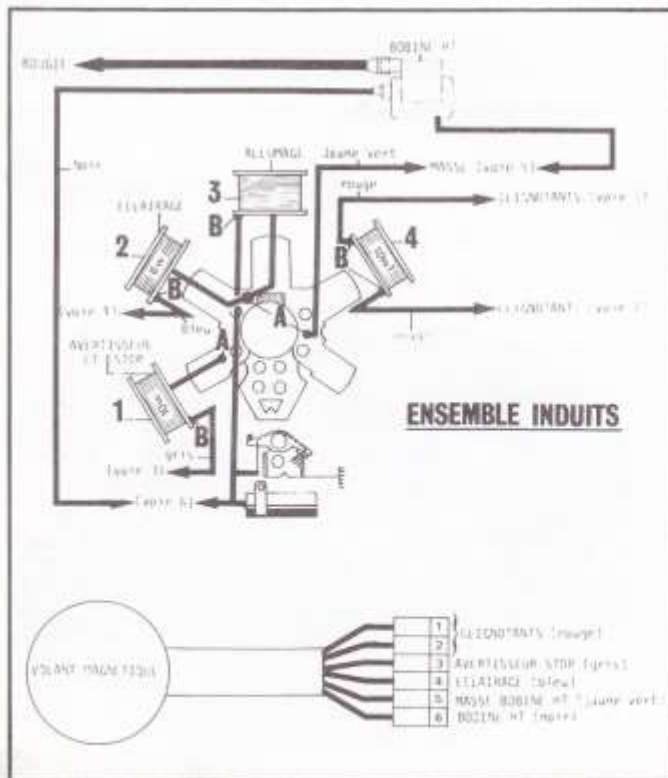


Fig. 56

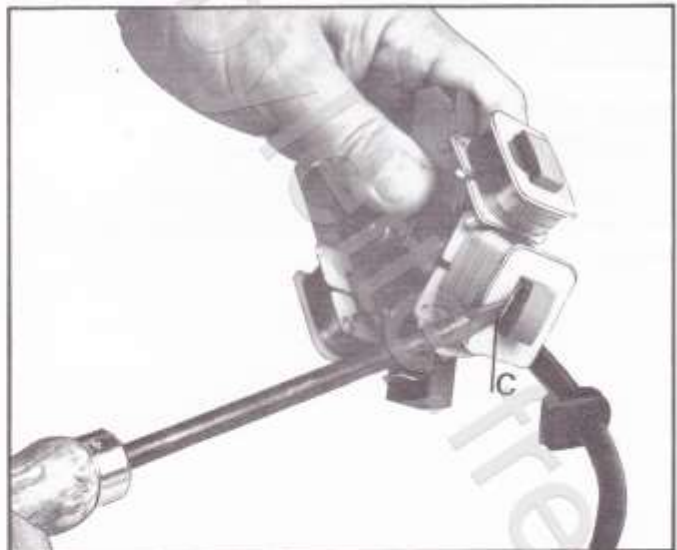


Fig. 57

POSE DES BOBINES

Pour que la fixation des bobines soit correcte, sans jeu sur les branches, il y a lieu de déformer la tôle des languettes (C) (fig. 58 et 59).

- Mettre en place, en premier lieu, la bobine d'allumage,
- Introduire ensuite les autres bobines,
- Replier les languettes métalliques (C),
- Souder à l'étain, les fils de masse ainsi que les connexions.



Fig. 58

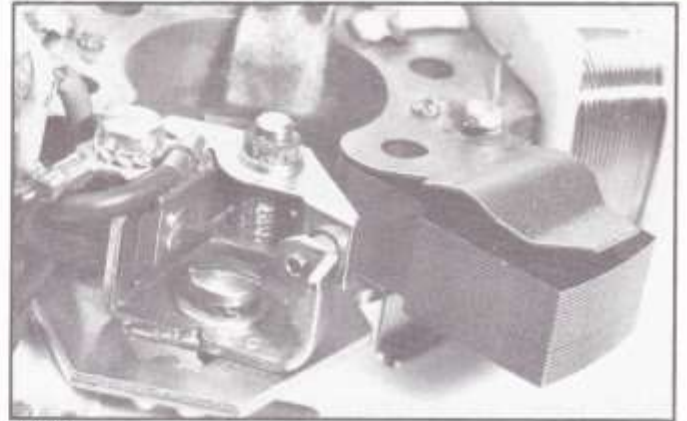


Fig. 59

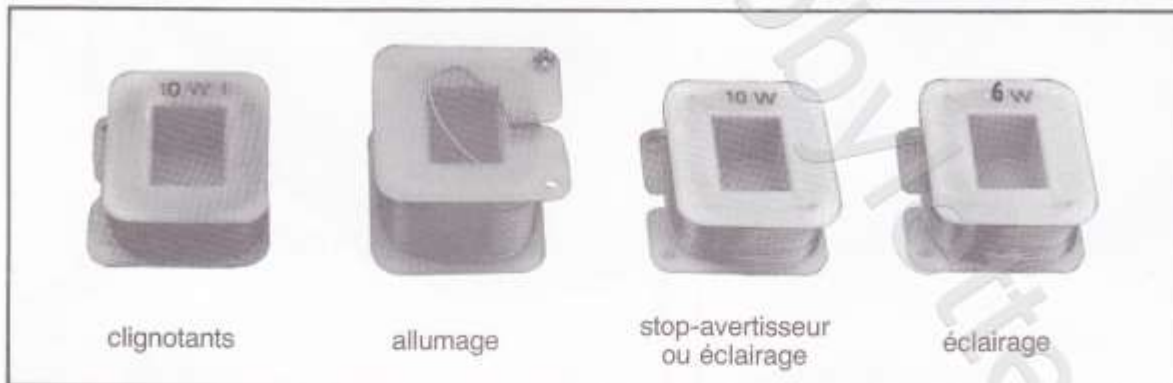


Fig. 60

DEPOSE DU ROTOR DE VOLANT MAGNETIQUE

Dévisser l'écrou en bout de vilebrequin, à l'aide d'une clé à pipe de 17 en immobilisant le rotor avec le serre-rotor 68570 (fig. 61).

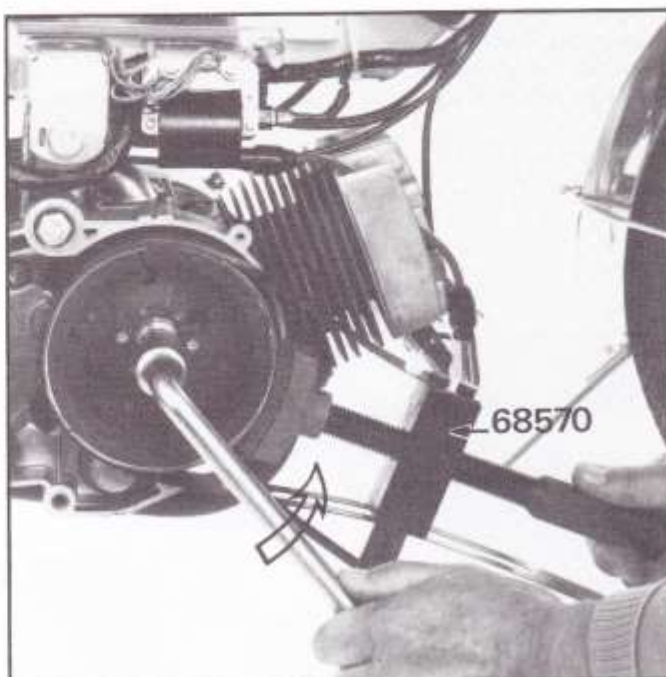


Fig. 61

Placer l'embout de protection du filetage n° 68007 sur l'extrémité du vilebrequin, et visser l'arrache-rotor 64768 sur le moyeu du rotor (fig. 62 et 63).



Fig. 62



Fig. 63

Immobiliser le corps de l'outil avec une clé de 30 et visser la vis de poussée de l'arrache-rotor jusqu'au décolllement du rotor (clé de 17) (fig. 64);

La came doit sortir avec le rotor.

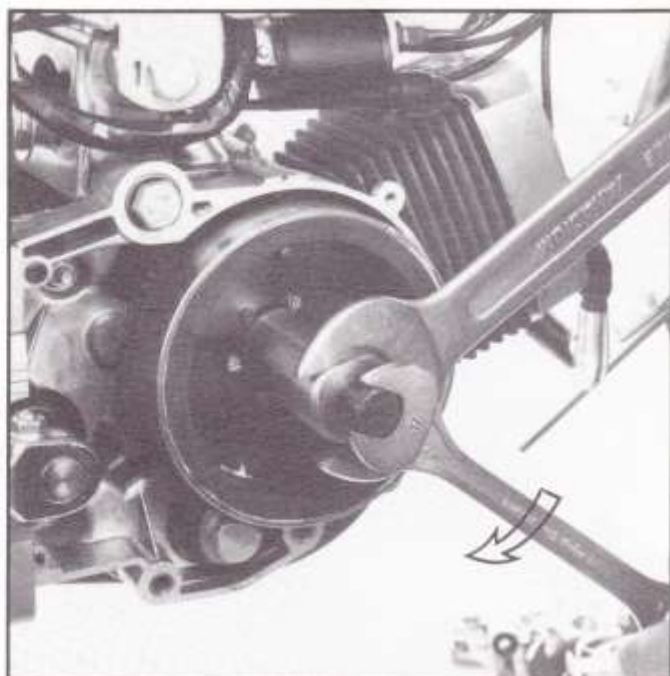


Fig. 64

POSE DU ROTOR DE VOLANT MAGNETIQUE

Mettre en place sur le vilebrequin, la clavette d'immobilisation du rotor,

Engager le rotor en orientant correctement l'entrée de clavette,

Engager la came (A) sur le moyeu fileté, l'ergot de positionnement dans l'entrée correspondante,

Visser l'écrou,

Bloquer cet écrou à l'aide de la clé dynamométrique n° 69802 (couple de serrage 4 m/kg) en immobilisant le rotor avec le serre-volant 68570 (fig. 65).

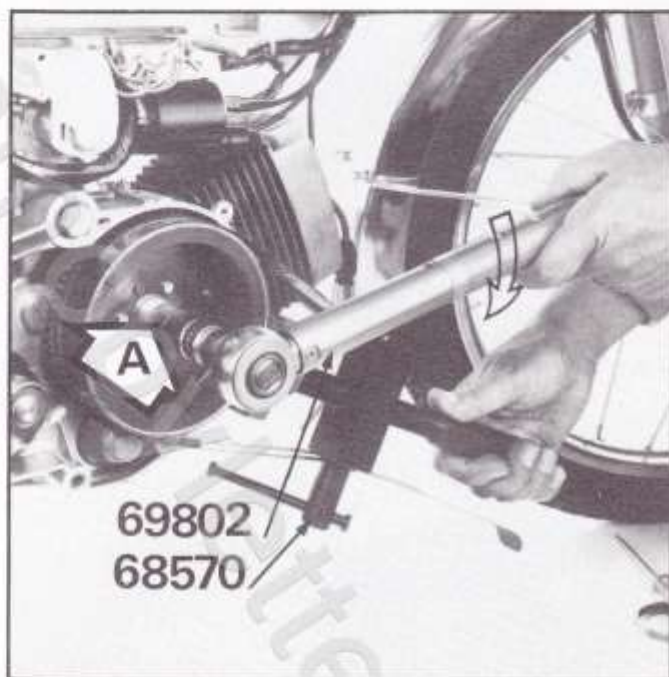


Fig. 65

17 - VERIFICATION DU CALAGE DE L'AVANCE A L'ALLUMAGE

REGLAGE DU RUPTEUR:

Introduire un tournevis $\varnothing 4$ mm dans le trou taraudé du couvercle (fig. 66) puis tourner le tambour d'embrayage dans le sens de la marche jusqu'à ce que l'extrémité du tournevis pénètre dans l'encoche en V de la périphérie du rotor et bloque la rotation du volant.

LE RUPTEUR DOIT OUVRIR A CE POINT PRECIS.

Pour le vérifier, utiliser le Peugeottest 68152 (pince isolée rouge sur la cosse du fil noir, voie 6 du porte-clips déconnecté et pince non isolée à la masse du moteur) (fig. 67).

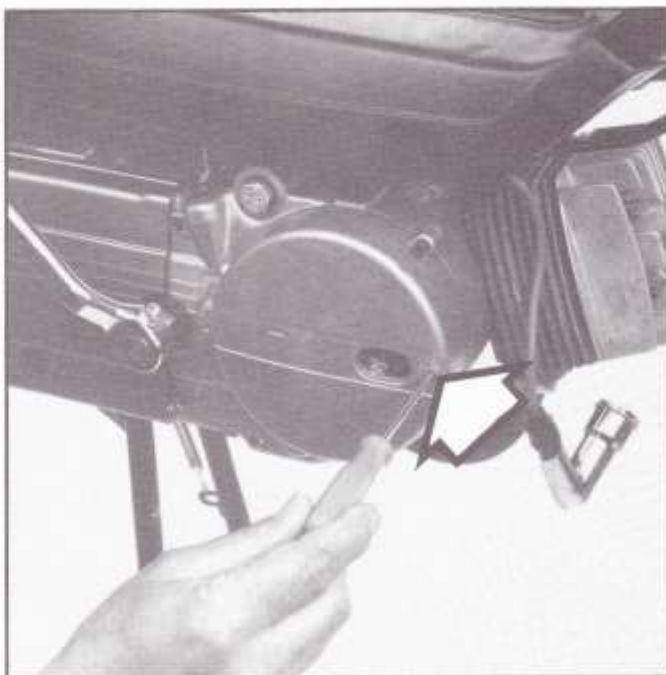


Fig. 66



Fig. 67



Fig. 68

Si nécessaire, régler la position du rupteur.

Pour cela:

- débloquer la vis de fixation du rupteur,
- agir à l'aide d'un tournevis introduit dans les crans de réglage (fig. 68 et 69).



Fig. 69

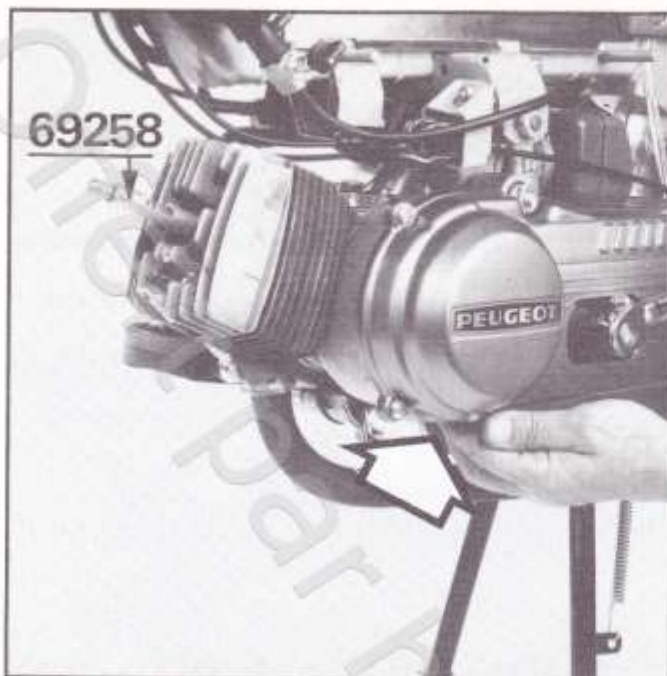


Fig. 70

CALAGE DE L'AVANCE A L'ALLUMAGE:

Pour vérifier le calage, opérer comme suit:

- retirer la bougie,
- Visser l'outil 69258 en lieu et place de la bougie (fig. 70),
- 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 dans le sens de rotation normal du moteur, par l'ouverture inférieure fléchée (fig. 70).

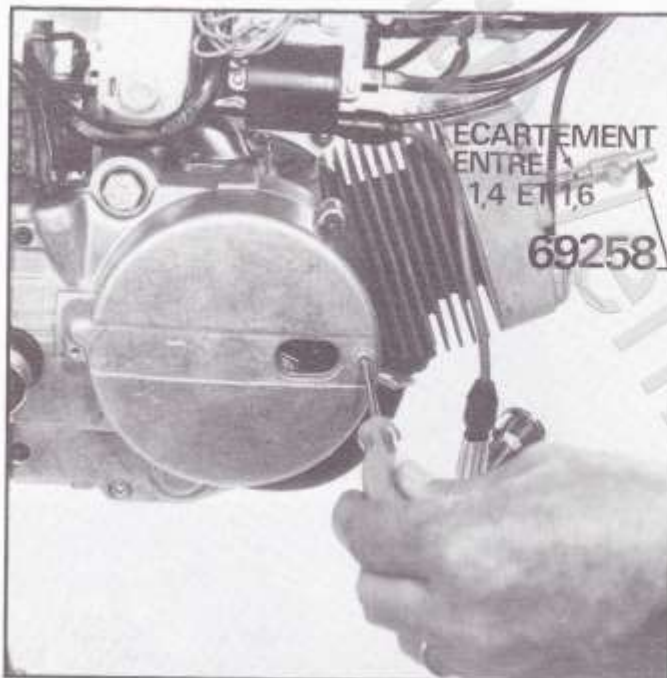


Fig. 71

- Serrer fortement la vis bloquant la tige supérieure de l'outil 69258,
- Tourner le tambour d'embrayage (C) **dans le sens contraire de la marche**, pour que la tige inférieure descende,
- Chercher le point d'ouverture des grains de contact, en procédant comme pour le réglage du rupteur (tournevis dans l'encoche en V du rotor),
- l'écartement entre les deux tiges de l'appareil 69258 doit être compris entre 1,4 et 1,6 mm (fig. 71).

18 - CONTROLE DE L'ALLUMAGE

OUTILS NECESSAIRES:

- un appareil Peugeottest 68152
- Clé de contact tournée sur position «marche de jour»,
- Brancher le plot de l'appareil dans l'antiparasite,
- la pince crocodile non isolée à la masse sur le cylindre,
- la pince isolée sur le fil noir, voie 6, du boîtier de raccordement du faisceau.
- Faire tourner alternativement le rotor dans un sens et dans l'autre d'une fraction de tour, de façon à ouvrir et fermer successivement le rupteur.

a) **les deux lampes (rouges et blanches) s'allument alternativement**, le système d'allumage est en bon état général. Toutefois, si une anomalie de fonctionnement subsiste, il y a lieu de vérifier la bobine primaire d'allumage (intérieur du volant) (fig. 73).



Fig. 72

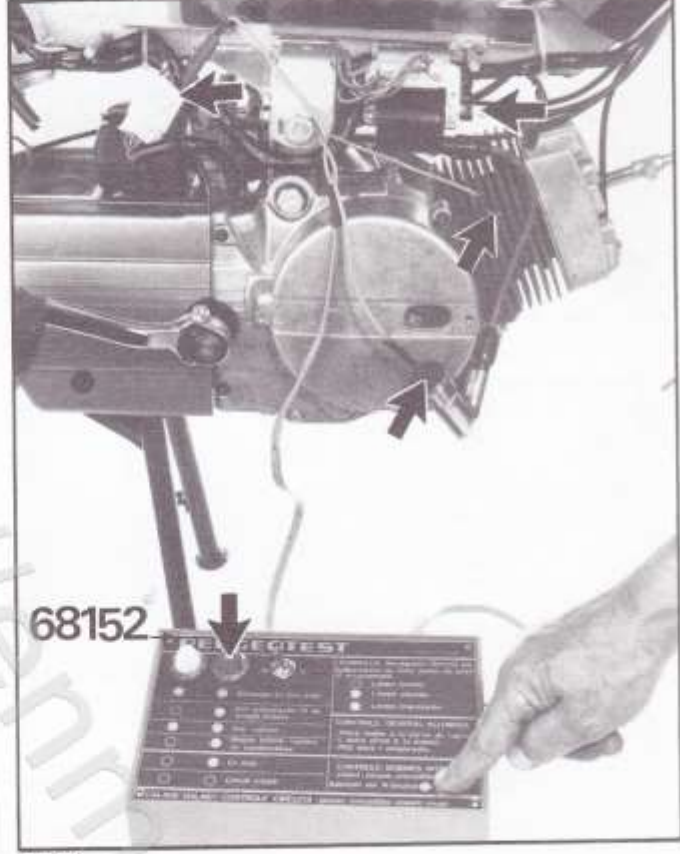


Fig. 73

- clé de contact tournée sur position «marche de jour»,
- bobine H.T. extérieure **déconnectée** (débrancher le fil noir venant du volant),
- rupteur ouvert (rotor arrêté à 2 cm environ après le repère du stator), appuyer sur l'interrupteur, la **lampe rouge doit éclairer**, sinon il y a coupure dans le **primaire**.

b) **seule la lampe rouge s'allume alternativement** (bien entendu, bobine H.T. extérieure connectée au fil noir du volant et mouvements alternatifs du rotor), un défaut existe dans l'un des éléments suivants:

- contact moteur non établi par la clé,
- antiparasite,
- fil de bougie,
- bobine H.T.,
- masse défectueuse de la bobine H.T.

Remplacer l'un après l'autre:

- l'antiparasite,
- le fil de bougie (à noter qu'un fil de bougie défectueux peut souvent se détecter à l'examen visuel),
- la bobine H.T.

Vérifier si la masse (A) de la bobine H.T. est correcte. (Au besoin nettoyer les points de contact) (fig. 74).



Fig. 74

c) **les lampes s'allument ensemble et restent allumées:**
Les grains de contact du rupteur sont en mauvais état. Changer le rupteur.

d) **la lampe rouge seule s'allume et reste allumée:**

Il y a une **mise à la masse** accidentelle:

- fil reliant le condensateur au rupteur,
- fil reliant le condensateur à la bobine,
- borne du rupteur défectueuse.

Remédier au défaut ou remplacer la pièce.

e) **contrôle des bobines, éclairage, clignotants, stop:**

Utilisation des deux pinces.

Boîtier de raccordement du faisceau volant déconnecté (fig. 75 et 76).

ATTENTION: ce contrôle doit être effectué **moteur arrêté** sous peine de détériorer le Peugeottest.

BOBINE D'ECLAIRAGE: sortie fil bleu (voie 4 du connecteur)

BOBINE DE STOP ET AVERTISSEUR: sortie fil gris (voie 3 du connecteur).

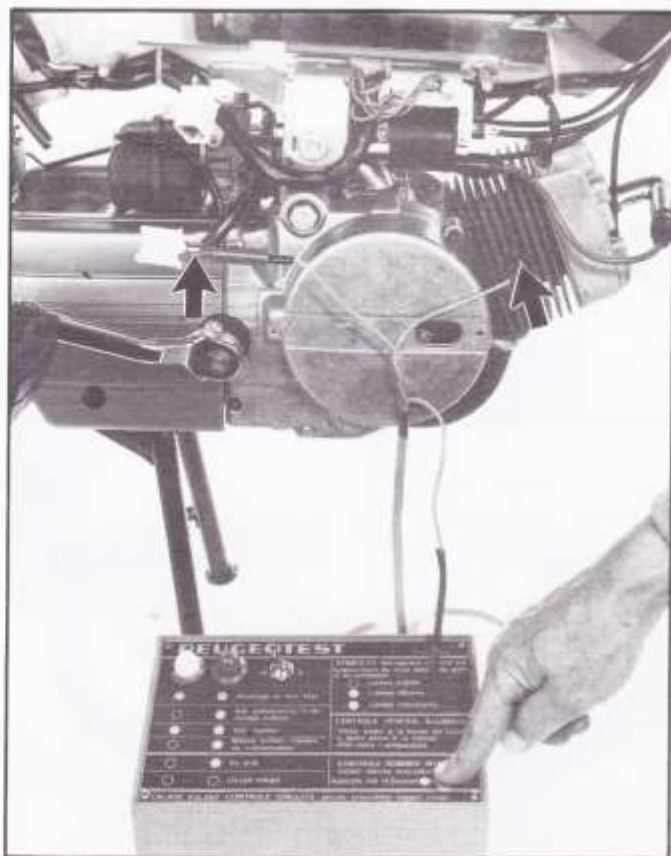


Fig. 75

Dans les deux cas, une pince à la sortie du fil, l'autre à la masse.

Appuyer sur l'interrupteur, la lampe **rouge doit s'allumer.**

BOBINES DE CLIGNOTANTS: sorties deux fils rouges (fig. 76), (voies 1 et 2 du connecteur).

Une pince à chaque sortie.

Appuyer sur l'interrupteur, la lampe **rouge doit s'allumer.**

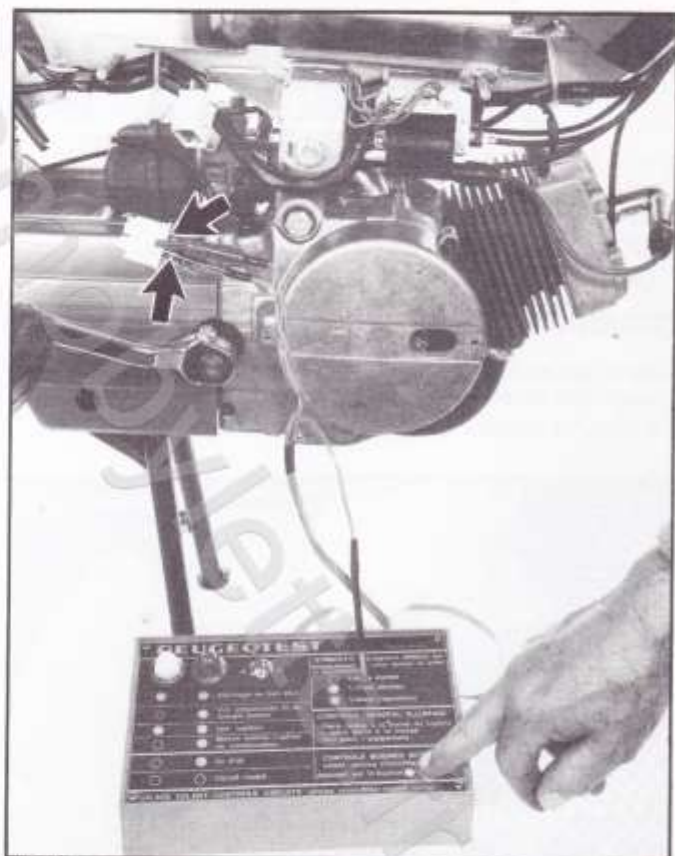


Fig. 76

19 - DEPOSE ET POSE DU DEMARREUR ELECTRIQUE

OUTILS NECESSAIRES

- Une clé allen de 5.
- Une clé allen de 6.

Dévisser et retirer les deux vis à tête six pans creux (fig. 77).

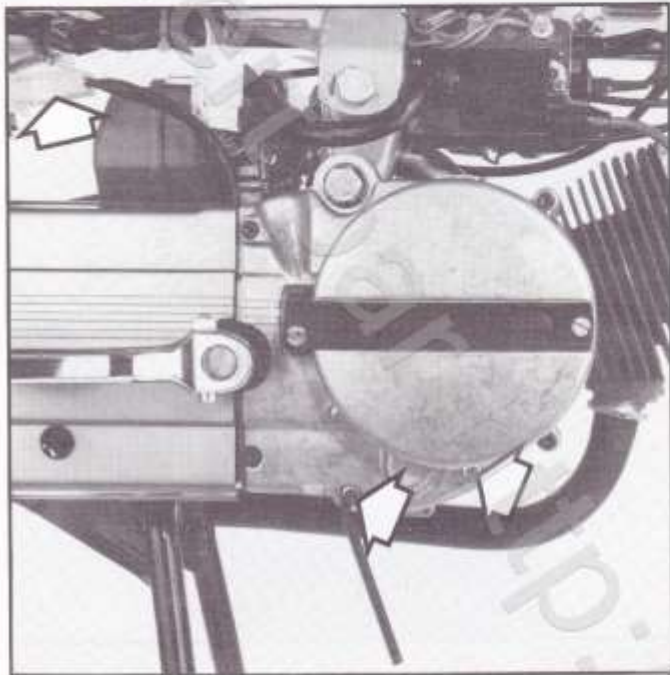


Fig. 77

Déconnecter le boîtier de raccordement à deux voies.
Pour la pose, opérations inverses.

20 - DEMONTAGE ET REMONTAGE DE LA TRANSMISSION CHAÎNE MOTEUR - ROUE ARRIERE

OUTILS NECESSAIRES

- Une clé à pipe de 19
- Une clé à pipe de 13
- Une clé plate de 13.

- Une pince à circlips extérieurs 69117
- Un tournevis

DEMONTAGE

Retirer les couvercles gauche et droit qui recouvrent les bras de suspension arrière (vis 1/4 de tour).

Dévisser et extraire l'axe de roue arrière (fig. 78).

Sortir la roue arrière (voir la dépose page 48).

Dévisser et retirer la vis de fixation inférieure du coulisseau droit de suspension AR.

Retirer le pignon arrière avec son support, après avoir déposé la vis de fixation inférieure (fig. 79).

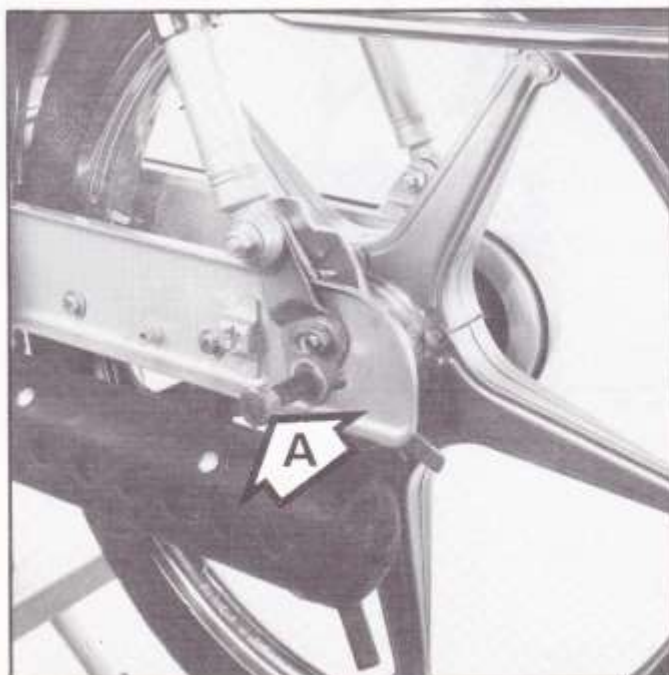


Fig. 78



Fig. 79

Retirer le pignon arrière de son support, en frappant avec un maillet sur la denture (fig. 80).



Fig. 80

Retirer la chaîne sans fin de transmission, Avec l'aide d'une pince à circlips extérieurs 69117, retirer le circlips d'arrêt du pignon (fig. 81).



Fig. 81

Sortir le pignon moteur qui est simplement glissé sur l'arbre strié.

REMONTAGE

Glisser le pignon moteur sur les striures de l'arbre.
Remettre en place le circlips de maintien.
Monter la chaîne de transmission sur le pignon moteur et sur le pignon de roue AR.
Fixer le pignon arrière à sa partie supérieure (fig. 82), avec le coulisseau droit de suspension AR.

Fixer la partie inférieure du pignon arrière sans bloquer la vis, et tendre la chaîne, sans excès, en utilisant la vis tendeur prévue à cet effet (fig. 83) puis resserrer la vis inférieure.

Mettre en place l'axe de la roue arrière.

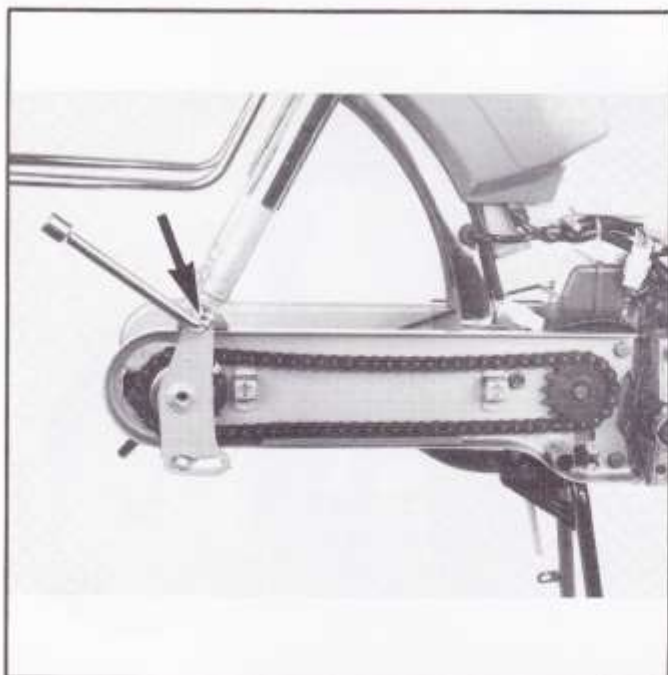


Fig. 82

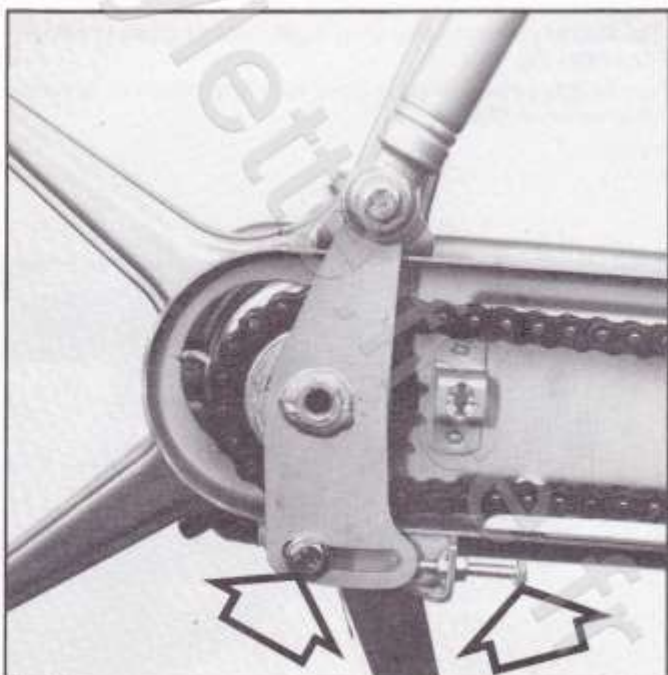


Fig. 83

21 - DEMONTAGE ET REMONTAGE DU SYSTEME A CLAPET

OUTIL NECESSAIRE

- une clé à œil de 8

DEMONTAGE DU SYSTEME A CLAPET

Pour faciliter l'accès aux 4 vis de fixation du raccord carburateur, déposer la bobine H.T. et le transformateur d'isolement.

- Débrancher et retirer le carburateur,
- Dévisser les quatre vis fixant le raccord carburateur (clé à œil de 8) (fig. 84).
- Retirer le raccord de carburateur en le glissant vers l'avant (fig. 85)
- Sortir le premier joint, l'ensemble clapet, le second joint.

Précaution à prendre pour l'ensemble clapet: ne pas déformer les deux branches de butée du clapet.

REMONTAGE DU SYSTEME A CLAPET

- Avant le remontage du clapet, vérifier que les deux branches de butée n'ont pas subi de déformation. Au besoin, corriger leur ouverture qui doit être de 5,5 mm. En aucun cas cette dimension ne doit être modifiée (fig. 86 et 87):
- Monter dans l'ordre:
 - le premier joint,
 - le raccord carburateur,
 - l'ensemble clapet,
 - les quatre vis de fixation,
 - le second joint.

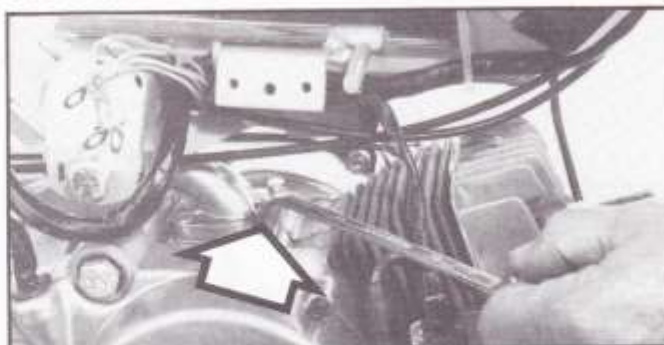


Fig. 84

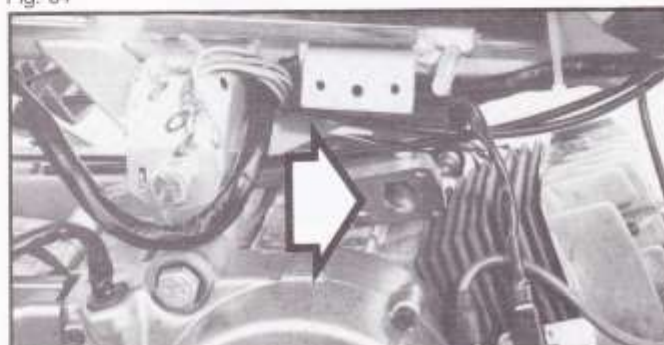


Fig. 85



Fig. 87

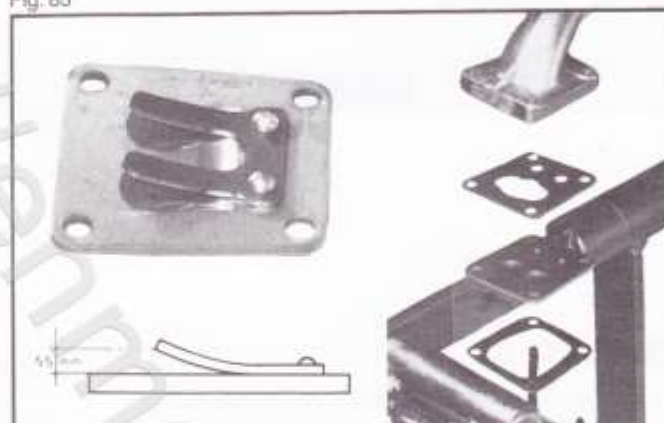


Fig. 86

POUR LES OPERATIONS SUIVANTES:

- Ouverture des carters moteur,
- Remplacement de l'embellage,
- Interventions sur la transmission relais; la dépose de l'ensemble du groupe moto propulseur est nécessaire (fig. 88).

Pour faciliter cette opération, nous vous conseillons de suspendre le véhicule (fig. 89).

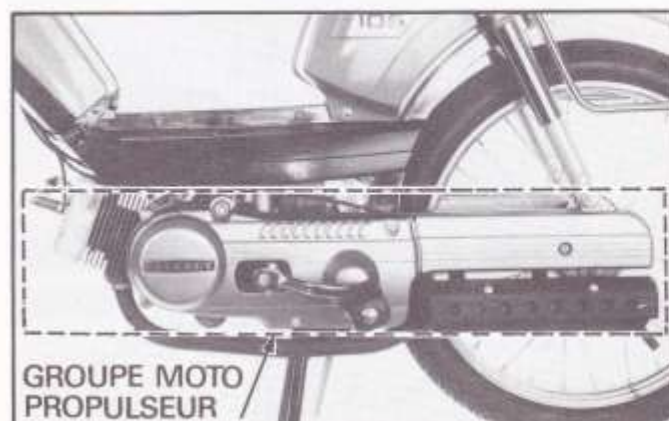


Fig. 88



Fig. 89

22 - DEPOSE DU GROUPE MOTO-PROPULSEUR

OUTILS NECESSAIRES

- une clé à pipe de 17
- une clé à pipe de 13
- une clé à pipe de 7

- une clé plate de 13
- une clé plate de 17

Retirer le serre câble de la commande de frein arrière

Retirer la roue arrière.

Débrancher le carburateur (commandes des gaz et du starter, tuyau d'essence).

Retirer l'antiparasite.

Débrancher le décompresseur, retirer le serre câble.

Déconnecter les canalisations électriques (principale et démarreur).

Déposer l'échappement.

Dévisser et retirer les axes de fixation inférieure des coulisseaux de suspension AR.

Dévisser et retirer l'axe d'articulation supérieur (clé à pipe de 17) (fig. 90).

Retirer l'ensemble du groupe, en le tirant vers l'arrière pour dégager l'amortisseur caoutchouc avant (fig. 91).

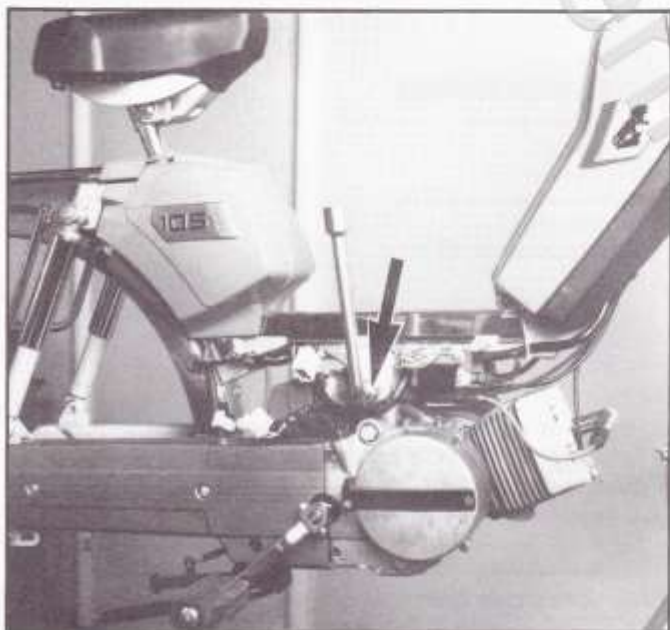


Fig. 90



Fig. 91

23 - OUVERTURE DES CARTERS MOTEUR

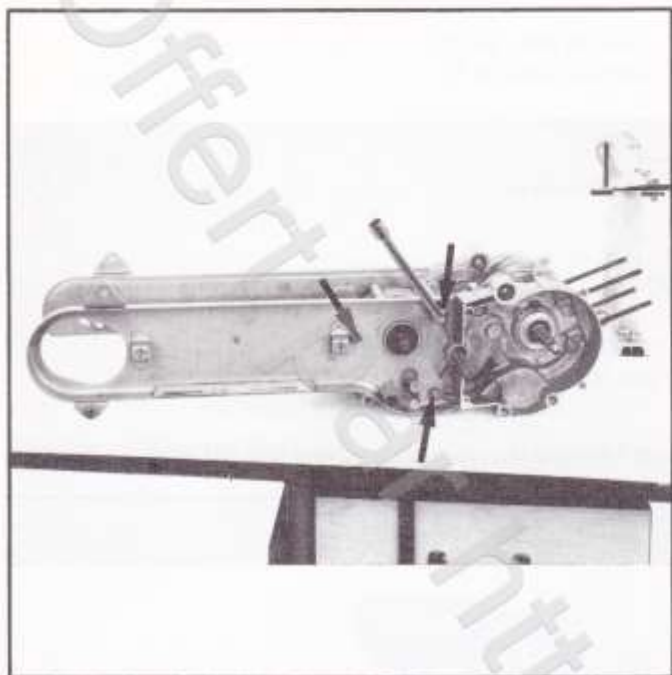


Fig. 92

Les organes suivants ayant été retirés:

- culasse (se reporter page 13),
- cylindre (se reporter page 13),
- piston (se reporter page 14),
- raccord carburateur, ensemble clapet (se reporter page 36),
- poulie motrice variable (se reporter page 16),
- poulie réceptrice variable (se reporter page 12),
- volant magnétique (se reporter page 25),
- pignon moteur (se reporter page 35),
- démarreur (se reporter page 34),
- manivelles de pédalier,
- coussinets plastique d'axe de pédalier,
- Béquille.

24 - DEPOSER LES BRAS DE SUSPENSION ARRIERE

A l'aide d'une clé à pipe de 13, dévisser et retirer les trois vis d'attache aux carters moteur (fig. 92).

IMPORTANT: Lors du remontage des bras de suspension arrière, avant de bloquer définitivement les 3 vis d'assemblage avec les carters moteur, s'assurer que la roue se trouve bien perpendiculaire à l'axe du châssis.

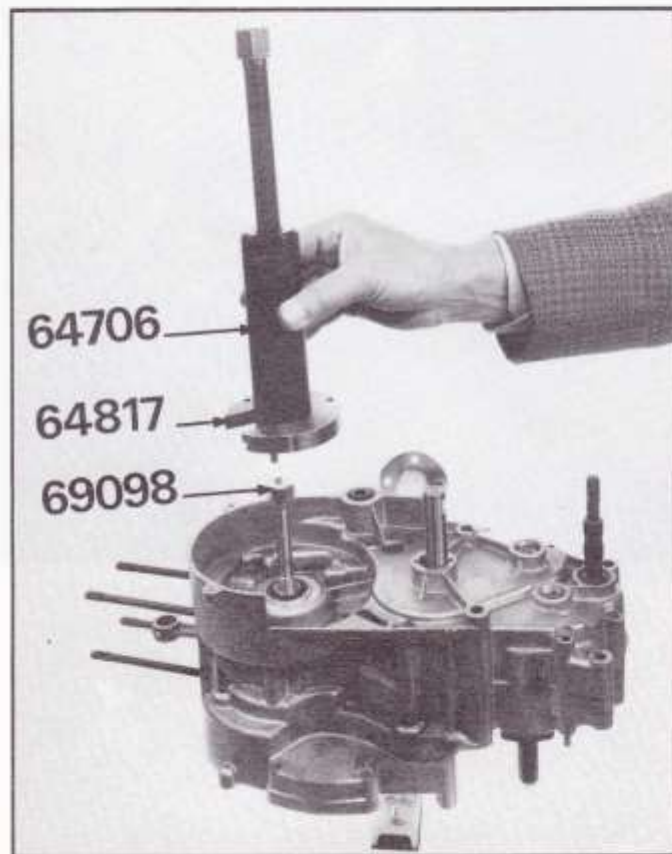


Fig. 93

OUTILS NECESSAIRES

- clé à pipe de 10
- tournevis
- embout 69098
- outil d'extraction 64706
- plaque 64817
- tige de poussée 68031

Dévisser les 10 écrous d'assemblage des carters (clé à pipe de 10),

Sortir les dix vis,

Extraire les deux vis de fixation de la plaque d'arrêt du joint d'étanchéité côté poulie motrice (carter gauche),

Retirer la plaque d'arrêt du joint,

Sur le carter gauche, mettre en place (fig. 93)

- l'embout de protection 69098 sur l'extrémité du vilebrequin,
- l'outil d'extraction 64706 équipé de la plaque 64817

Fixer cette plaque 64817 sur le carter à l'aide de deux vis $\varnothing 5$, L = 20, en utilisant les deux trous de fixation de la plaque d'arrêt du joint.

La séparation des carters s'effectue en alternant:

- le serrage de la vis de l'outil d'extraction 64706,
- la frappe sur la tige de poussée 68031 à l'arrière des carters (fig. 94 et 95).



Fig. 94

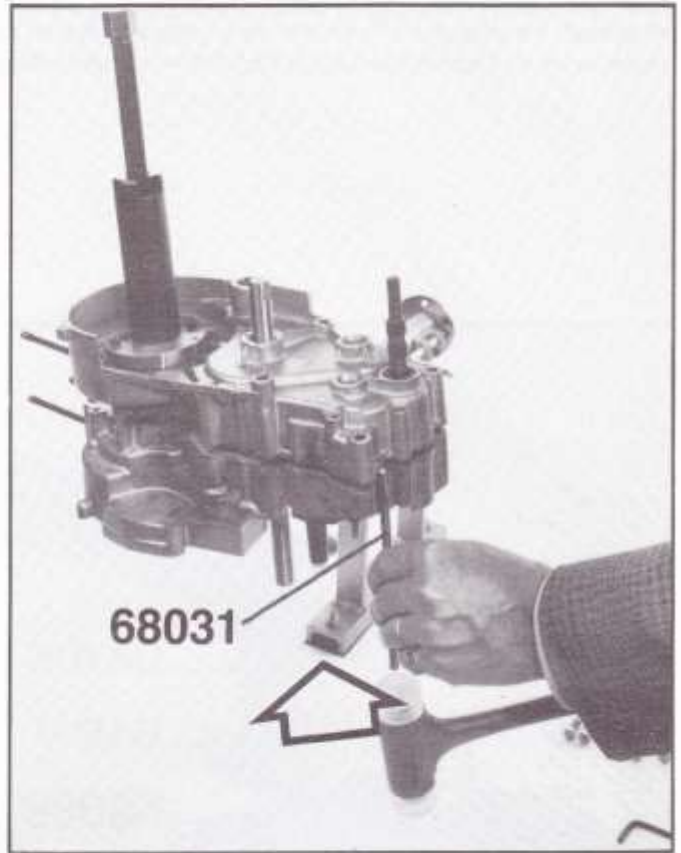


Fig. 95

Le carter gauche étant retiré, la dépose des pignons relais peut être effectuée comme suit:

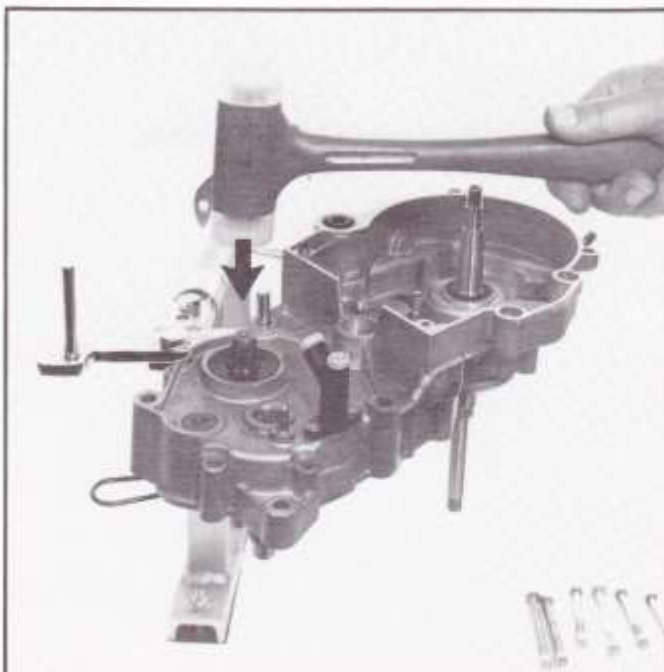


Fig. 96

- Retirer l'axe de pédalier,
- Extraire l'arbre moteur en frappant avec un mallet sur l'extrémité, côté pignon de chaîne (fig. 96).

25 - CARTER DROIT - EXTRACTION DE L'EMBIELLAGE

Dévisser les deux vis de fixation de la plaque d'arrêt du joint,

Retirer la plaque d'arrêt du joint,

Sur le carter droit, mettre en place (fig. 97-98)

- l'embout de protection 69098 sur l'extrémité du vilebrequin,

- l'outil d'extraction 64706 équipé de la plaque 64817

Fixer cette plaque 64817 sur le carter à l'aide de deux vis $\varnothing 5$, L = 20, en utilisant les deux trous de fixation de la plaque d'arrêt du joint.

Visser la vis de l'outil 64706 jusqu'à l'extraction de l'embiellage.

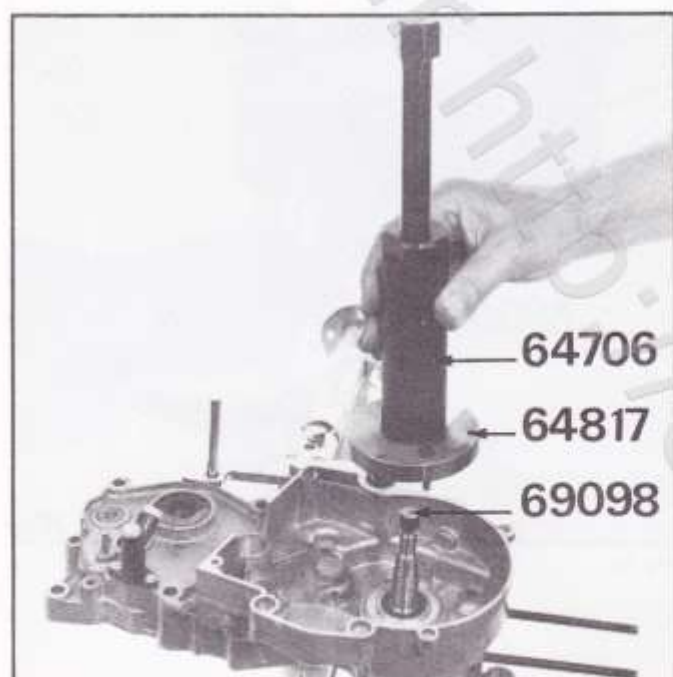


Fig. 97



Fig. 98

26 - 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.

Pour extraire la douille à aiguilles et la cage, les pousser avec une chasse appropriée.

27 - MONTAGE ROULEMENTS ET JOINTS DANS LES CARTERS GAUCHE ET DROIT (Opérations identiques pour les deux côtés)

OUTILS NECESSAIRES:

- un outil 69095
- un guide Ø 20 n° 69096
- une chasse 69109

- un outil 69111
- un guide 69115
- une chasse 69114

ROULEMENTS ET JOINTS DE VILEBREQUIN

Placer dans l'outil 69095, le guide 69096,

Chauffer le carter de 80 à 100° de façon homogène. Le poser sur le guide (l'extérieur du carter contre l'outil),

Graisser le roulement, le présenter et le positionner dans le carter avec la chasse 69109, en utilisant le côté grand diamètre (fig. 99-100).



Fig. 99



Fig. 100

Retourner le carter et descendre le joint d'étanchéité (suifé) à l'aide de la chasse 69109, en utilisant le côté petit diamètre (fig. 101).

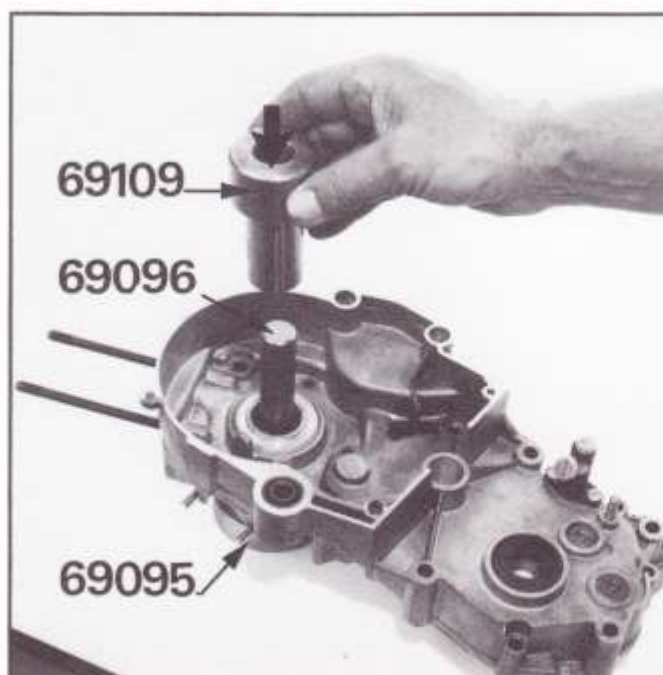


Fig. 101

ROULEMENT ET JOINT DU PIGNON DE SORTIE

Remettre en place l'arrêt du roulement avec une pince à circlips. Utiliser l'outil 69111 muni du guide 69115, (fig. 102).

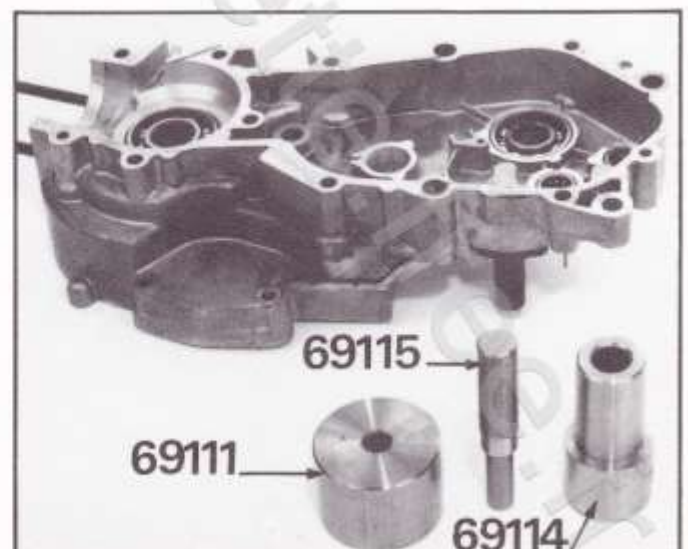


Fig. 102



Fig. 103

Disposer sur l'outil le carter préalablement chauffé (80 à 100°), côté extérieur du carter contre l'outil. Descendre à fond le roulement préalablement graissé contre le circlips d'arrêt, à l'aide de la chasse 69114, en utilisant le côté grand diamètre (fig. 103).



Fig. 104

Retourner le carter et descendre le joint suiffé à l'aide de la chasse 69114, en utilisant le côté grand diamètre (fig. 104).

MONTAGE DES CARTOUCHES D'AIGUILLES

Suiffer les cartouches d'aiguilles,

Chauffer le carter à 80 - 100°,

A l'aide d'une chasse appropriée, emmancher les cartouches dans le carter, jusqu'à ce que leur extrémité soit à 5/10° de mm en retrait de la face intérieure des bossages.

28 - MONTAGE DU VILEBREQUIN DANS LE CARTER DROIT

OUTILS NECESSAIRES

- une douille cônica 64753
- une tige $\varnothing 10$, pas 100 64711
- un outil d'extraction 64706
- une plaque 64817
- un centrage épaulé 64710
- une rondelle de friction 64713
- un écrou à broches 69104

Pour éviter la détérioration du joint d'étanchéité, monter sur l'arbre la douille cônica 64753.

Engager l'arbre de vilebrequin à l'intérieur du roulement.

Visser en bout de vilebrequin, la vis de tirage $\varnothing 10$, pas 100, n° 64711.

Placer le corps de l'outil 64706 équipé de la plaque 64817. Fixer cette dernière sur le carter par deux vis $\varnothing 5$, L = 20.

Sur l'outil 64706, placer le centrage épaulé 64710 ainsi que la rondelle de friction 64713.

Visser l'écrou 69104 jusqu'à ce que le vilebrequin soit emmanché à fond contre le roulement (fig. 105-106).

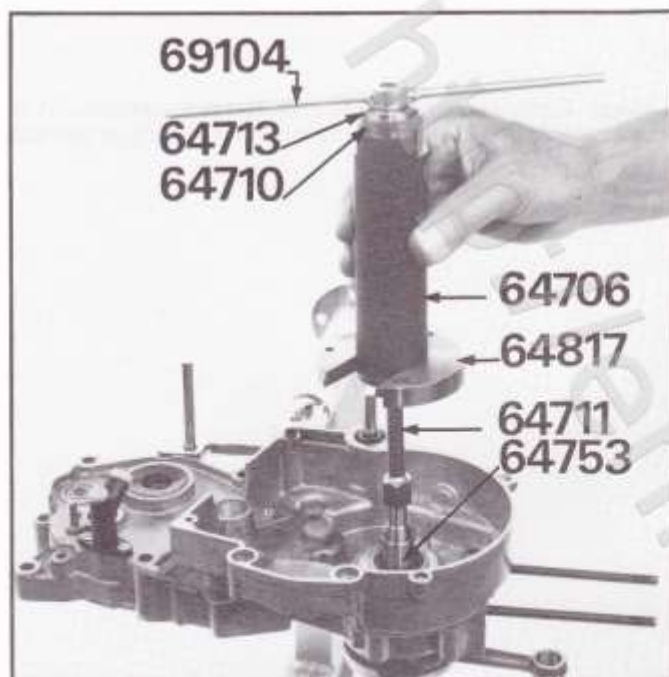


Fig. 105



Fig. 106

29 - MONTAGE DES PIGNONS RELAIS ET FERMETURE DES CARTERS

OUTILS NECESSAIRES

- une douille cônica 69143
- une vis $\varnothing 11$, pas 100 n° 64754
- un centrage épaulé 64710
- une rondelle de friction 64713
- un écrou à broches 69104
- une plaque 64708
- un outil 64706

Le montage s'effectue sur le carter droit.

Placer la rondelle $\varnothing 14,5 \times 25 \times 1$ sur la douille à aiguilles du pignon débrayable et y introduire l'arbre (fig. 107).



Fig. 107

Engager l'arbre du pignon moteur dans son roulement. En le tournant légèrement, le descendre au maillet jusqu'à ce qu'il soit en butée (fig. 108).

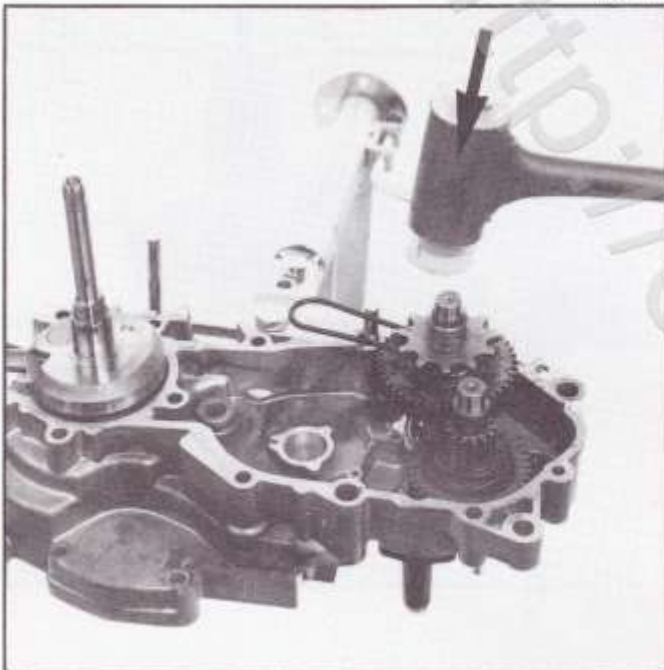


Fig. 108

Sur la douille à aiguilles du pignon de la poulie, placer la rondelle $\varnothing 14,5 \times 25 \times 1$,

Sur l'axe de poulie, placer la rondelle à ergot et descendre cet axe dans la douille à aiguilles (fig. 109),

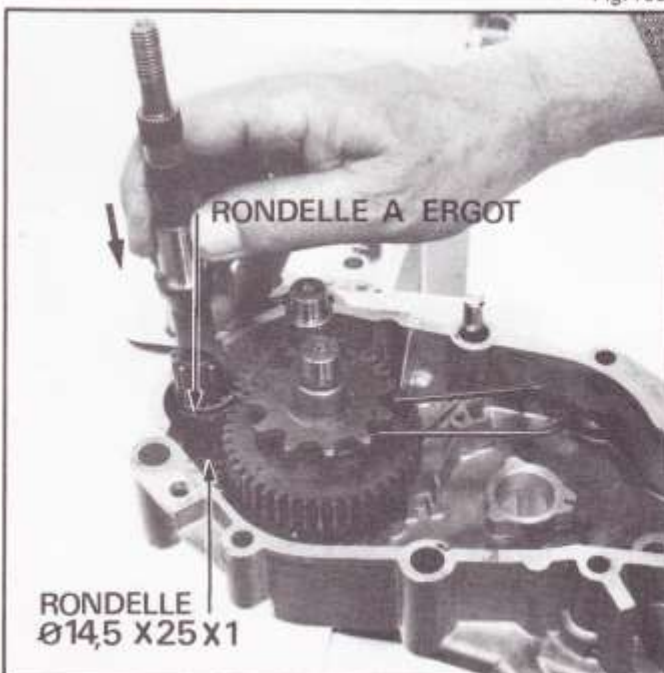


Fig. 109

Mettre en place l'axe de pédalier et la chaîne de transmission (fig. 110), en glissant l'axe dans la boucle du ressort de maintien du rochet de lancement.

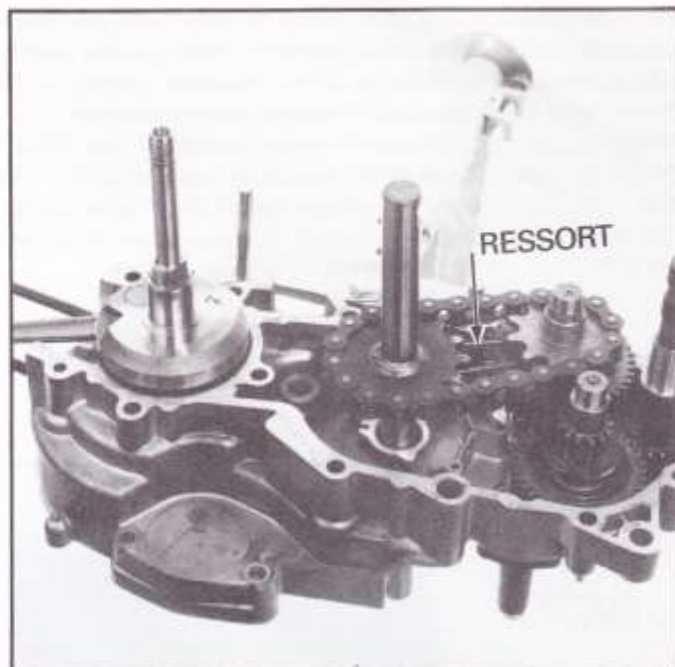


Fig. 110

Disposer le tendeur de chaîne, la boucle du ressort sous la rondelle (fig. 111), placée derrière le circlips.

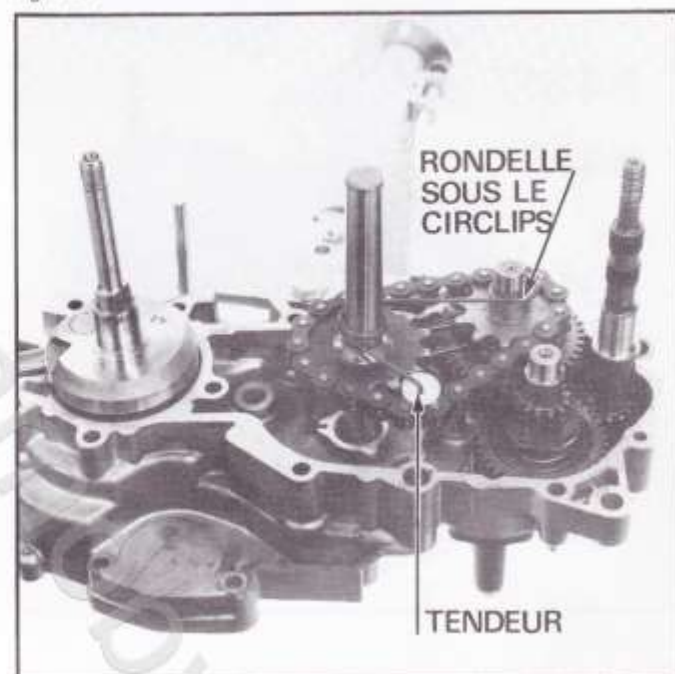


Fig. 111

Placer la rondelle $\varnothing 14,5 \times 25 \times 1$ sur l'arbre moteur et l'arbre de poulie,

Placer la rondelle $\varnothing 17,2 \times 28 \times 1$ sur l'arbre de la poulie réceptrice (fig. 112).



Fig. 112

Nettoyer parfaitement le plan de joint du carter droit, puis étendre du Loctite 574 sur toute sa surface.

Le carter droit est alors prêt à recevoir le carter gauche pour la fermeture.

Afin d'éviter la détérioration du joint d'étanchéité, monter sur l'arbre de vilebrequin la douille conique 69143.

Présenter le carter gauche et l'engager sur le vilebrequin,

Visser en bout de vilebrequin la vis de tirage $\varnothing 11$, pas 100 n° 64754,

Placer le corps de l'outil 64706 équipé de la plaque 64817. Fixer cette dernière sur le carter par deux vis $\varnothing 5$, L = 20.

Sur l'outil 64706, placer le centrage épaulé 64710 ainsi que la rondelle de friction 64713.

Visser l'écrou 69104 jusqu'à ce que les deux carters soient en contact, en appuyant à la main de temps à autre, sur l'arrière du carter gauche (fig. 113-114).

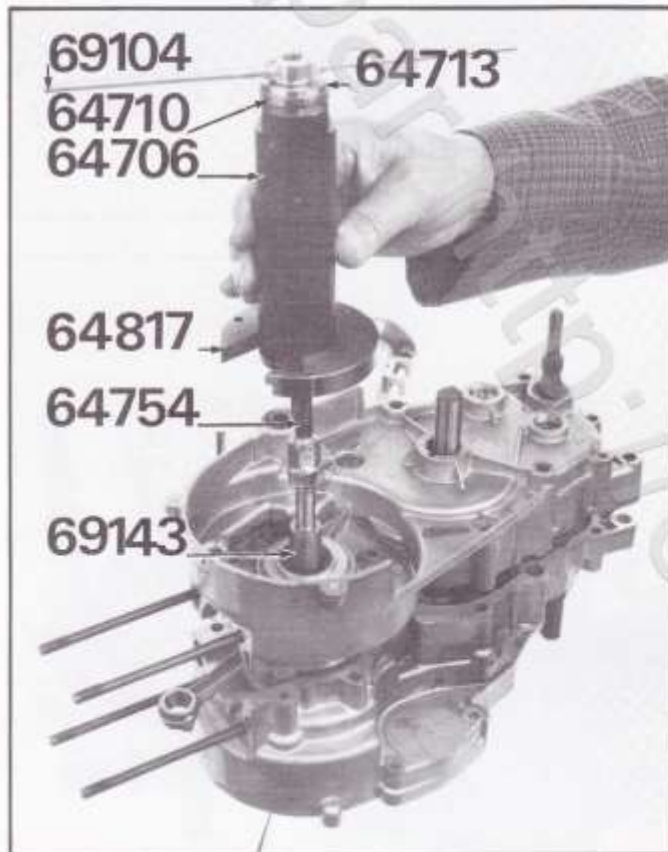


Fig. 113

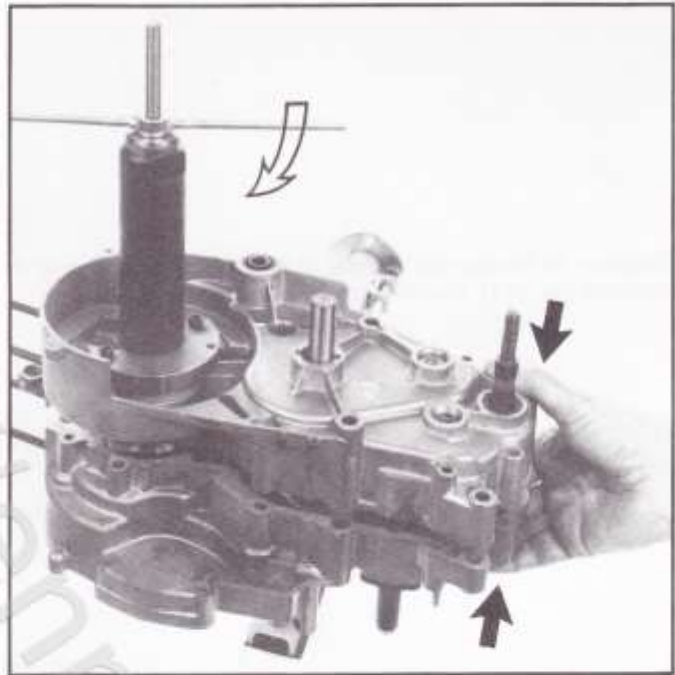


Fig. 114

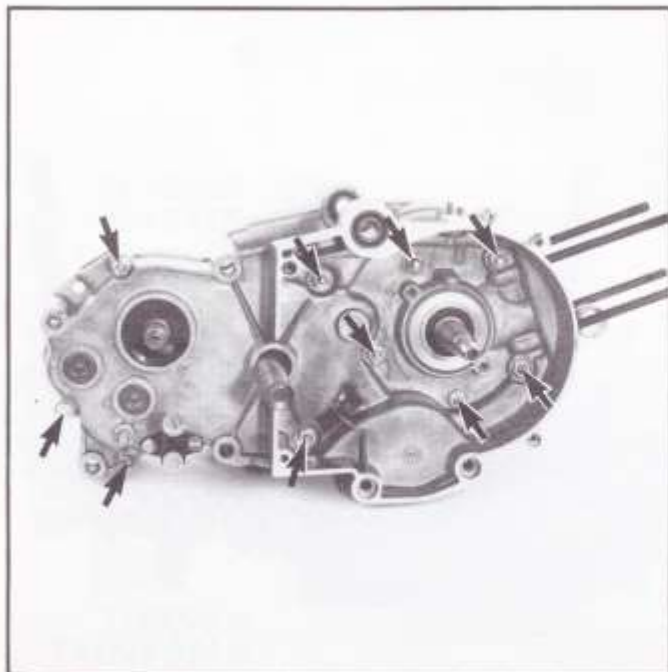


Fig. 115

Placer dans l'ordre ci-contre les dix vis et serrer les écrous (clé à pipe de 10) (fig. 115).

31 - DEMONTAGE DE LA FOURCHE



Fig. 117

OUTILS NECESSAIRES

- une clé à pipe de 10

Ce démontage n'est nécessaire qu'en cas de vérification, la fourche ne nécessitant aucun entretien hormis le graissage. Débrancher les commandes de freins et de compteur,

Retirer les branches de guidon,

Retirer les ressorts de verrouillage des branches de guidon,

Dévisser les écrous situés à l'intérieur des tubes (fig. 117),

Sortir l'ensemble inférieur de la fourche.

32 - DEPOSE ET POSE DE LA ROUE ARRIERE

DEPOSE

Décrocher le serre-câble du levier de frein,

Dévisser et retirer la broche (A) (fig. 118),

Tirer vers le haut le levier (B) (fig. 119) pour dégager entièrement la plaque.



Fig. 118

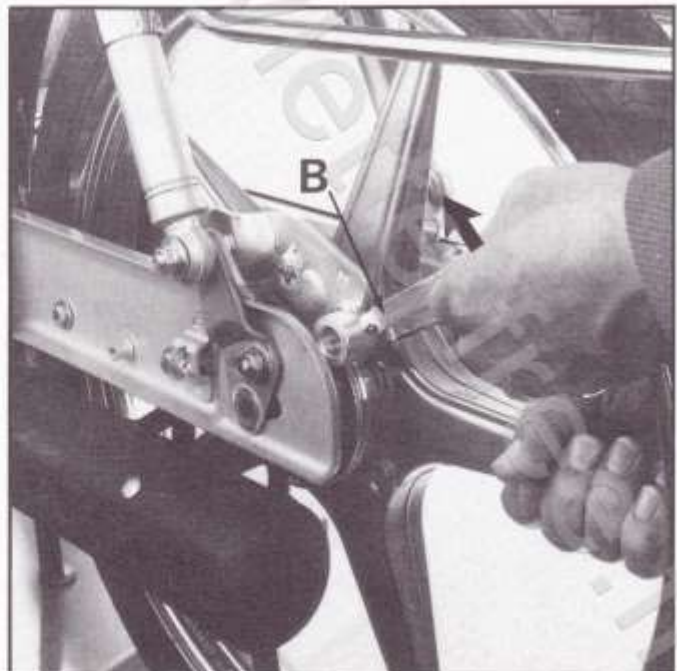


Fig. 119

Déplacer la roue latéralement vers la gauche, puis l'extraire de la patte d'ancrage (fig. 120).

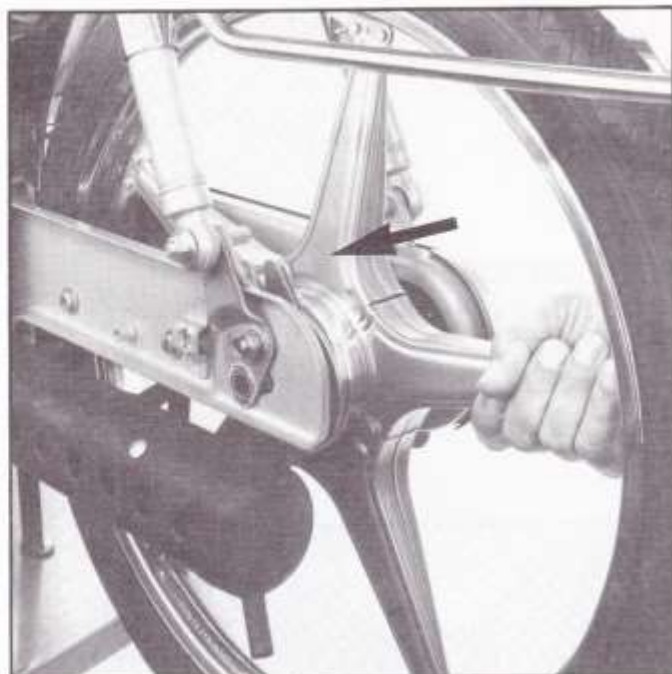


Fig. 120

POSE

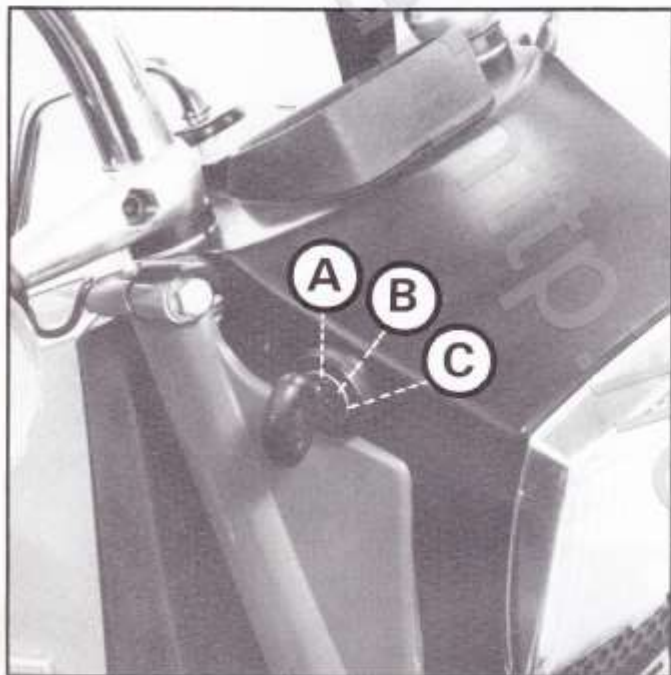
Mettre la roue arrière en place, l'entraîneur engagé à fond dans le pignon de chaîne.

Disposer la plaque d'ancrage sur l'axe inférieur de fixation du coulisseau gauche, puis la faire pivoter pour que l'ergot pénètre dans la fente du plateau de frein (fig. 121).



Fig. 121

LES COMPOSANTS



CLE DE CONTACT

Fig. 122

Clé sur position A ou clé retirée (arrêt)

Il n'est pas possible de mettre le moteur en marche.

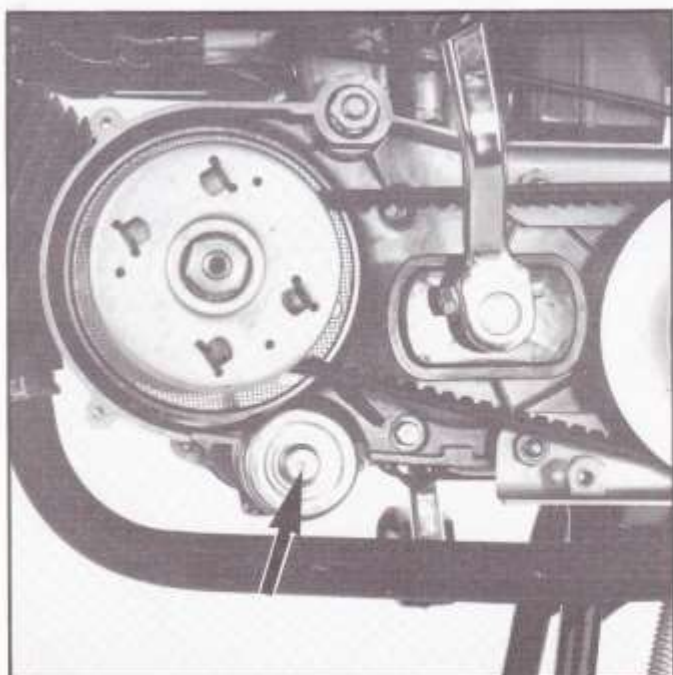
La bobine H.T. est à la masse.

Clé sur position B (marche de jour)

Le moteur peut être mis en route en appuyant à la fois sur le bouton de démarreur et sur la poignée de frein arrière (poignée des gaz fermée).

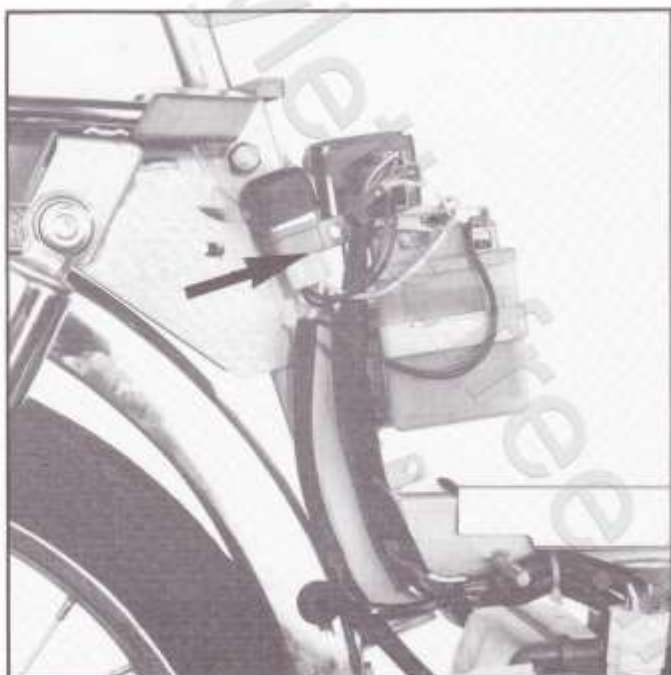
Clé sur position C (marche de nuit)

Comme sur la position B, le moteur peut être mis en route. De plus, l'éclairage fonctionne (projecteur et feu rouge).



DEMARREUR

Fig. 123



RELAIS DE DEMARREUR

Fig. 124



Fig. 125

BATTERIE 12 V 4 A

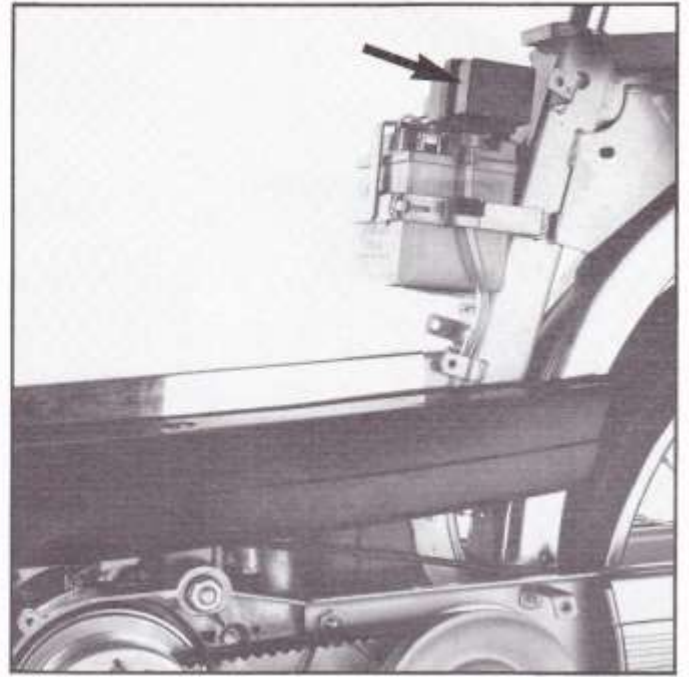


Fig. 126

CENTRALE CLIGNOTANTS 10 W

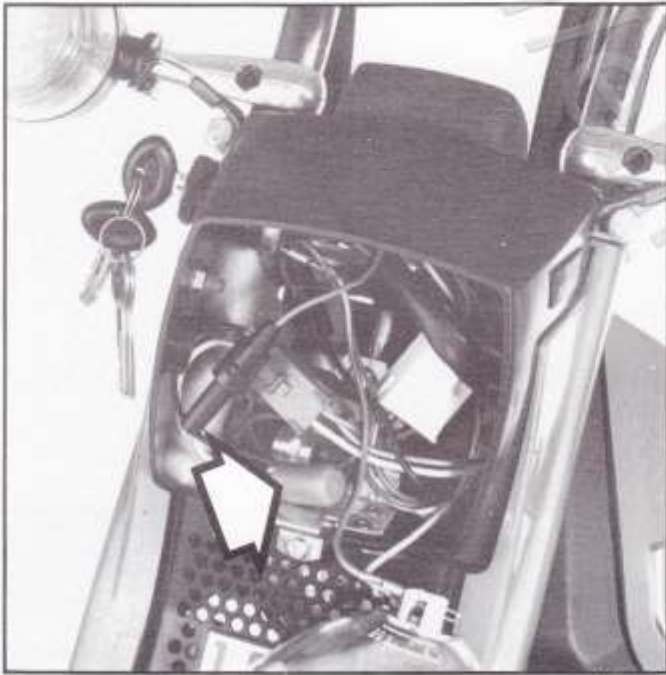


Fig. 127

REDRESSEUR



Fig. 128

FUSIBLE



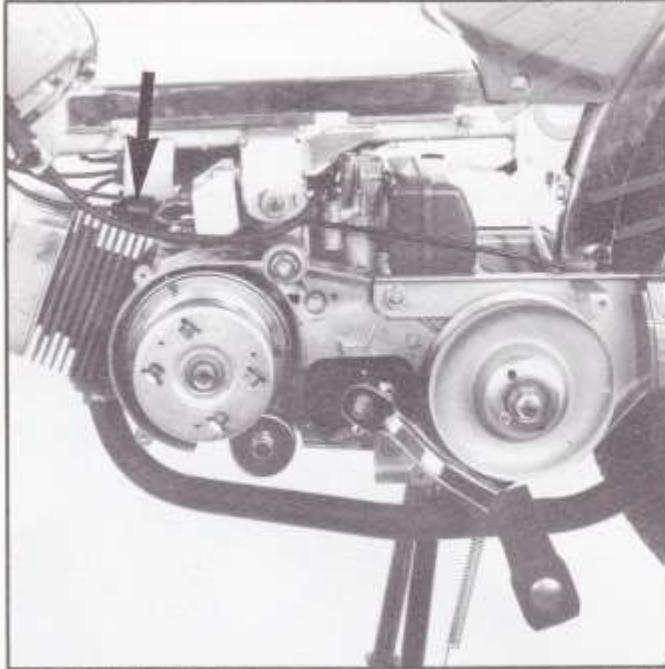
TRANSFORMATEUR 6-4 W.

Fig. 129



Fig. 132

BOUTON DE DEMARREUR



CONTACTEUR DE STOP

Fig. 130



COMMUTATEUR
CLIGNOTANTS

AVERTISSEUR

Fig. 131



MASSES GENERALES

BOBINE HT

Fig. 133

34 - SCHEMA DE PRINCIPE DE L'INSTALLATION ELECTRIQUE

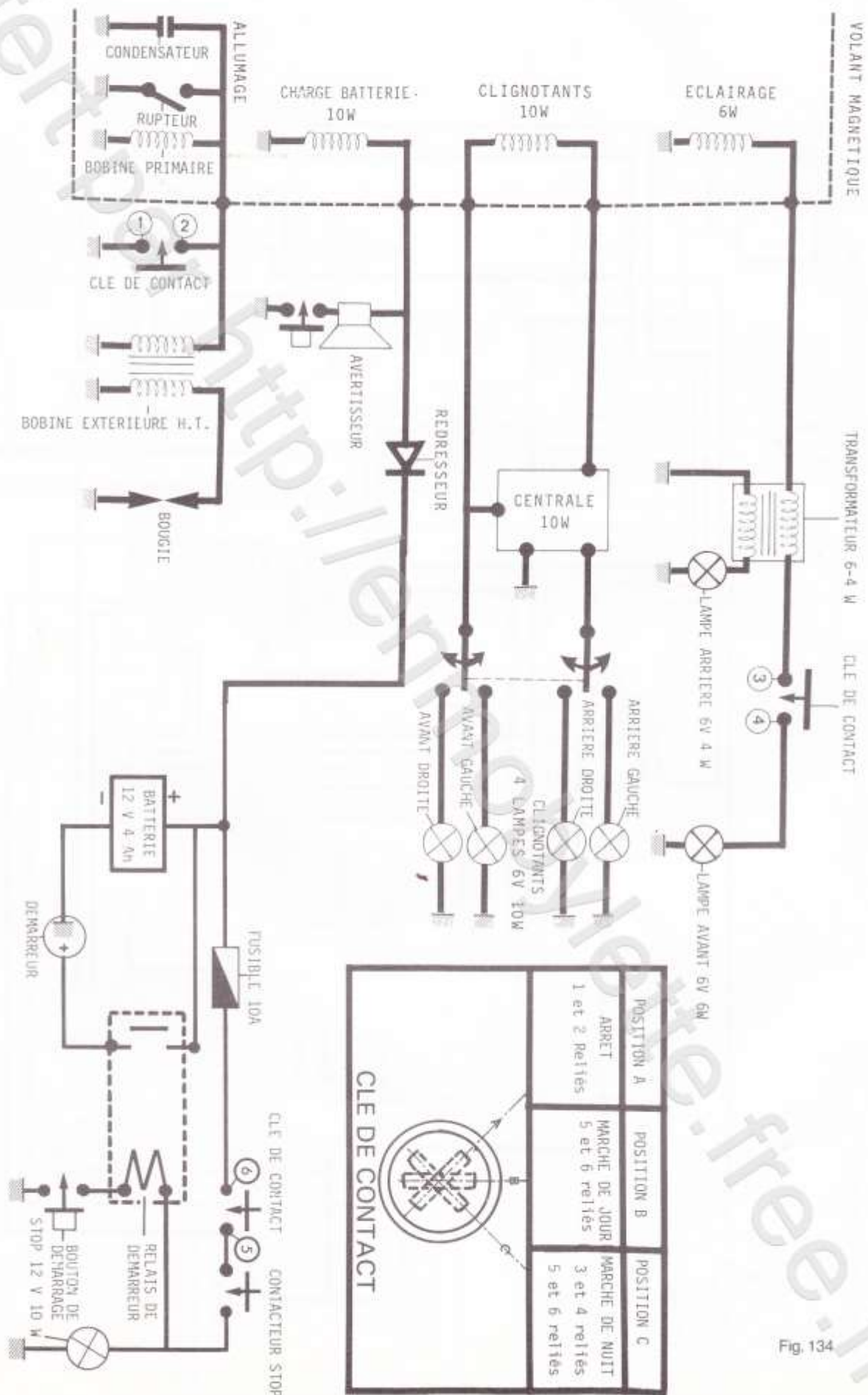
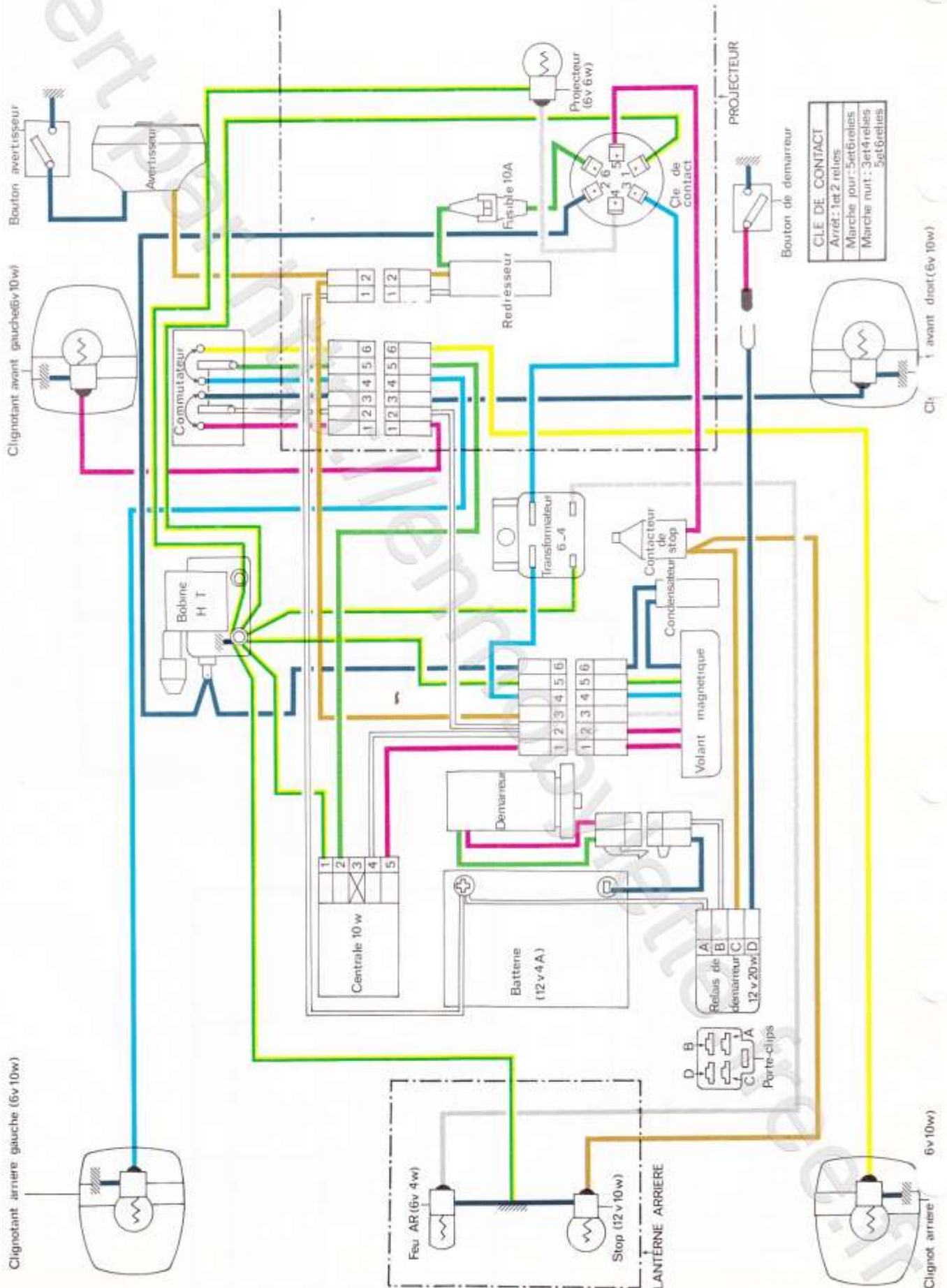


Fig. 134

35 - PLAN DE CABLAGE DE L'INSTALLATION ELECTRIQUE



Offert par <http://lenmobylette.fr>

PEUGEOT

fait confiance à

