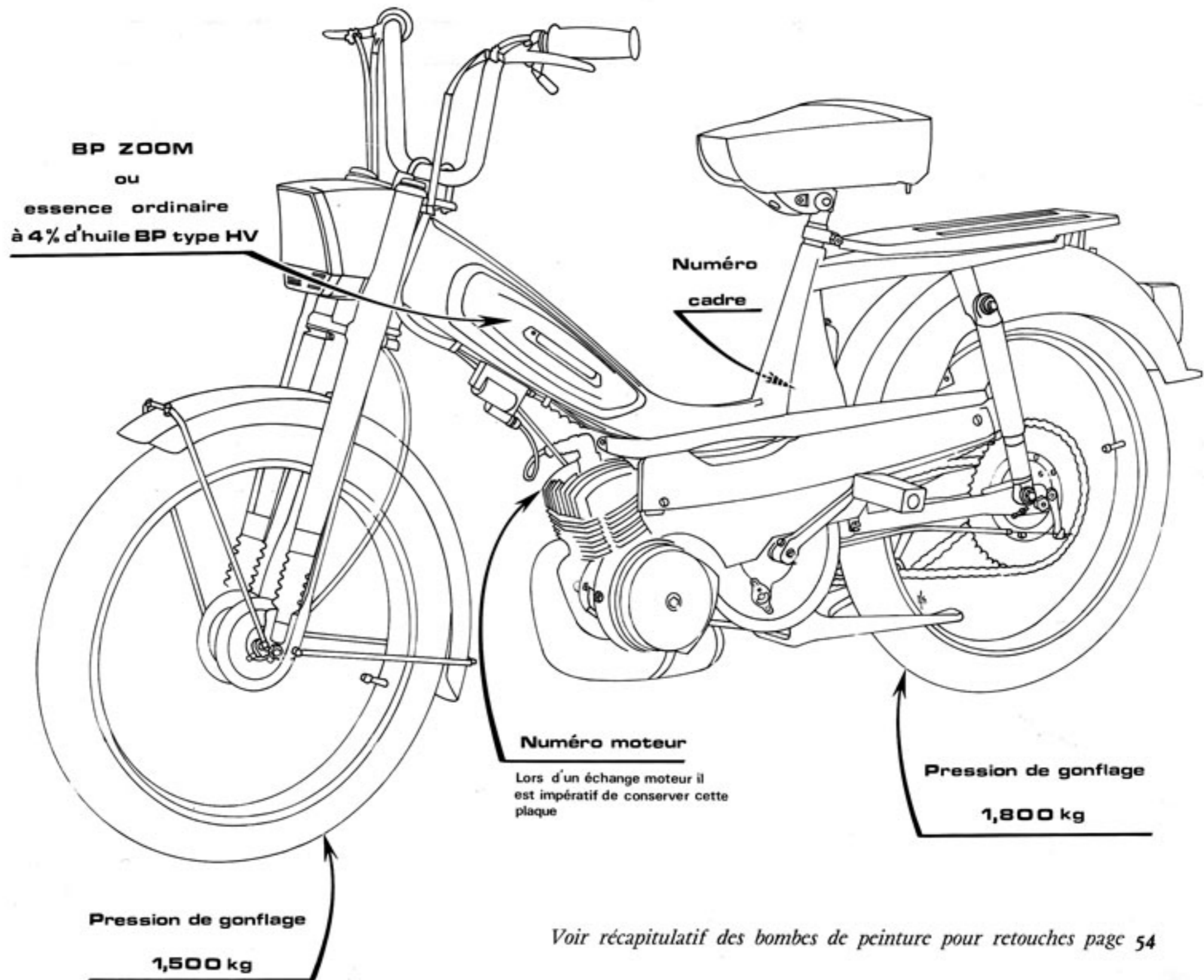


MANUEL GENERAL DES REPARATIONS CYCLOMOTEURS

GENERALITES



SOMMAIRE par ordre alphabétique

DÉSIGNATION	PAGES	DÉSIGNATION	PAGES
Allumage (contrôle du calage de l'avance)	17	Moteur (illustration éclatée)	8
Allumage (réglage du rupteur et du calage de l'avance)	19	Moteur (démontage)	9
Amortisseurs (dépose et repose)	52	Moteur (remontage)	12
Appariage (piston-cylindre)	10	Moteur (remontage, suite)	13
Béquille (dépose et repose)	46	Moteur (remontage, suite)	14
Bras oscillant (dépose et repose)	52	Moteur (décalaminage)	15
Câbles (remplacement des...)	34	Moteur (désignation et caractéristiques)	29
Câbles (remplacement, suite)	35	Moteur (anomalies de fonctionnement)	53
Cadre (remplacement d'un...)	36	Poulie de pédalier (illustration éclatée)	30
Cadre (remplacement, suite)	37	Poulie de pédalier (dépose et repose)	31
Carburateur (dépose et repose)	20	Pédalier (dépose, repose et remplacement des bagues)	32
Carburateur (démontage et remontage)	21	Roues AV et AR (dépose et repose)	44
Chaines (remplacement des...)	46	Roue AV (remplacement des cônes, des cuvettes et des billes)	47
Culasse-cylindre (contrôle)	11	Roue AR (remplacement des roulements à billes)	48
Échappement (dépose, repose et décalaminage)	16	Roue AR (remplacement des roulements à billes, suite)	49
Embrayage (dépose, repose, démontage et remontage)	28	Roue libre (remplacement d'une...)	49
Fourche (dépose des fourreaux)	38	Roues (contrôle de l'alignement)	50
Fourche (repose des fourreaux, dépose et repose d'une fourche)	39	Selle (dépose et repose)	46
Fourche (remplacement des bagues et des ressorts)	40	Silentblocs (remplacement des...)	33
Freins (remplacement d'une paire de mâchoires)	45	Table de réparation	5
Garde-boue AV et AR (dépose et repose)	51	Variateur (description et fonctionnement)	22
Guidon (dépose et repose du cintre)	41	Variateur (illustration éclatée)	23
Jeu de direction (dépose)	42	Variateur (dépose)	24
Jeu de direction (repose)	43	Variateur (démontage et remontage)	25
Limiteur de course	4	Variateur (remontage, suite)	26
Moteur (dépose)	6	Variateur (réglage et repose)	27
Moteur (repose)	7	Volant magnétique (dépose et repose)	18
		Récapitulatif des bombes de peinture pour retouches	54

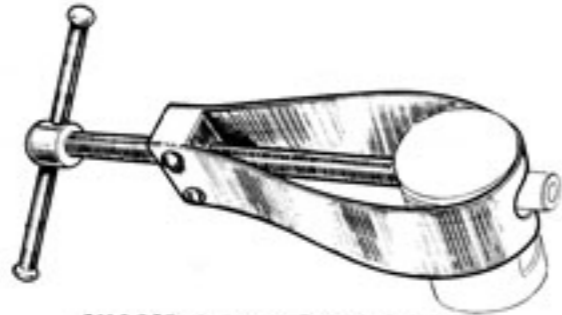
SOMMAIRE par opération

DÉSIGNATION	PAGES	DÉSIGNATION	PAGES
Emploi du limiteur de course	4	Dépose et repose de la poulie de pédalier	31
Table de réparation	5	Dépose et repose du pédalier - Remplacement des bagues de pédalier	32
Dépose du moteur	6	Remplacement des silentblochs de fixation supérieure moteur	33
Repose du moteur sur la partie cycle	7	Remplacement des câbles	34
Illustration d'un moteur en éclaté	8	Remplacement des câbles (suite)	35
Démontage du moteur	9	Remplacement d'un cadre	36
Tableau d'appariage piston-cylindre	10	Remplacement d'un cadre (suite)	37
Contrôle culasse-cylindre	11	Dépose des fourreaux d'une fourche	38
Remontage du moteur	12	Repose des fourreaux - Dépose et repose d'une fourche	39
Remontage du moteur (suite)	13	Remplacement des bagues de fourche et des ressorts	40
Remontage du moteur (suite)	14	Dépose du cintre de guidon	41
Décalaminage du moteur	15	Dépose d'un jeu de direction	42
Dépose-Repose-Décalaminage du pot d'échappement	16	Repose d'un jeu de direction	43
Contrôle du calage de l'avance à l'allumage	17	Dépose et repose des roues avant et arrière	44
Dépose et repose du volant magnétique	18	Remplacement d'une paire de mâchoires de frein (avant ou arrière)	45
Réglage du rupteur et du calage de l'avance à l'allumage	19	Dépose et repose de la béquille et de la selle - Remplacement des chaînes	46
Dépose et repose du carburateur	20	Remplacement des cônes réglables, des cuvettes et des billes de roue avant	47
Démontage et remontage du carburateur	21	Remplacement des roulements à billes de moyeu arrière	48
Description et fonctionnement d'un variateur	22	Remplacement des roulements à billes de moyeu arrière (suite) et de la roue libre	49
Illustration d'un variateur en éclaté	23	Contrôle de l'alignement des roues	50
Dépose d'un variateur	24	Dépose et repose des garde-boue avant et arrière	51
Démontage et remontage d'un variateur	25	Dépose et repose des amortisseurs et du bras oscillant	52
Remontage d'un variateur (suite)	26	Anomalies de fonctionnement du moteur	53
Réglage et repose d'un variateur	27	Récapitulatif des bombes de peinture pour retouches	54
Dépose-Repose-Démontage et remontage d'un embrayage	28		
Désignation et caractéristiques des moteurs	29		
Illustration d'une poulie de pédalier en éclaté	30		

OUTILLAGE SPECIFIQUE INDISPENSABLE



LIMITEUR DE COURSE 1179



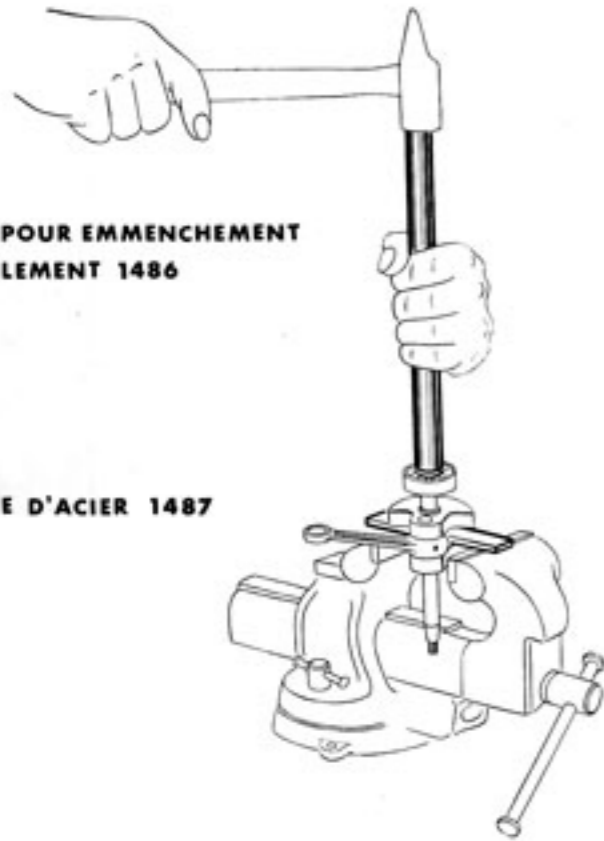
CHASSE AXE DE PISTON 17635



MONTE AXE DE PISTON 1349



JEU DE CALES 1670



TUBE POUR EMMENAGEMENT
ROULEMENT 1486

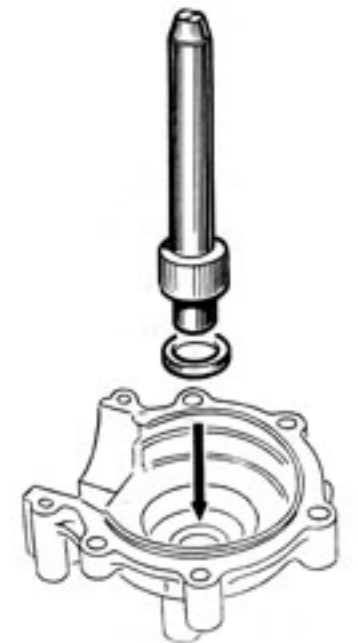
LAME D'ACIER 1487



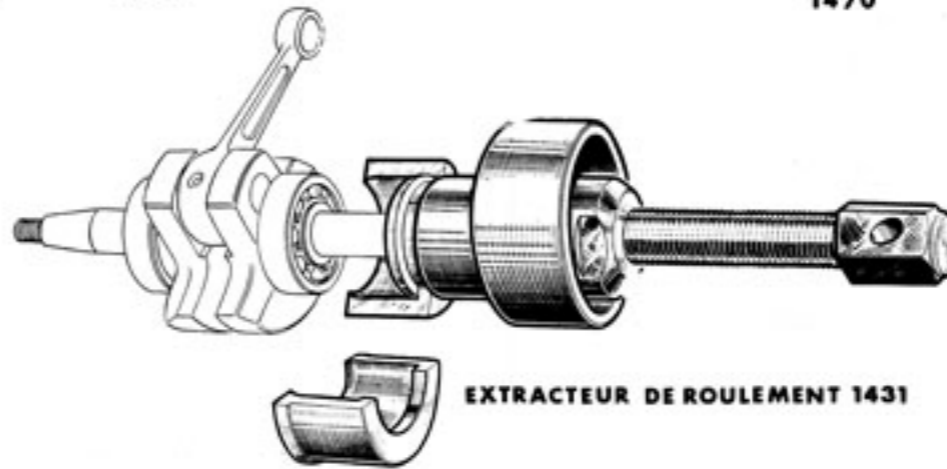
CLE CARREE
16733



JAUGE DE REGLAGE D'AVANCE
1470



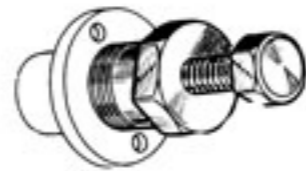
GUIDE JOINT
1353



EXTRACTEUR DE ROULEMENT 1431



FAUX ROULEMENTS (VOIR NOTA PAGE 2)



EXTRACTEUR DE CAME
15142

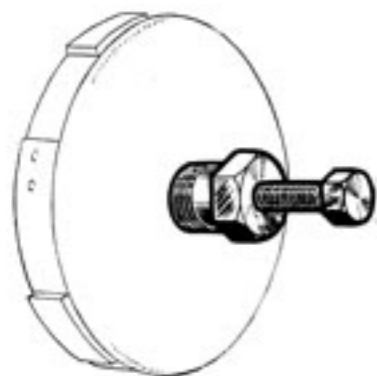


PINCE A TRUARC (OUVRANTE)
988



PINCE A TRUARC (FERMANTE)
987

OUTILLAGE SPECIFIQUE INDISPENSABLE



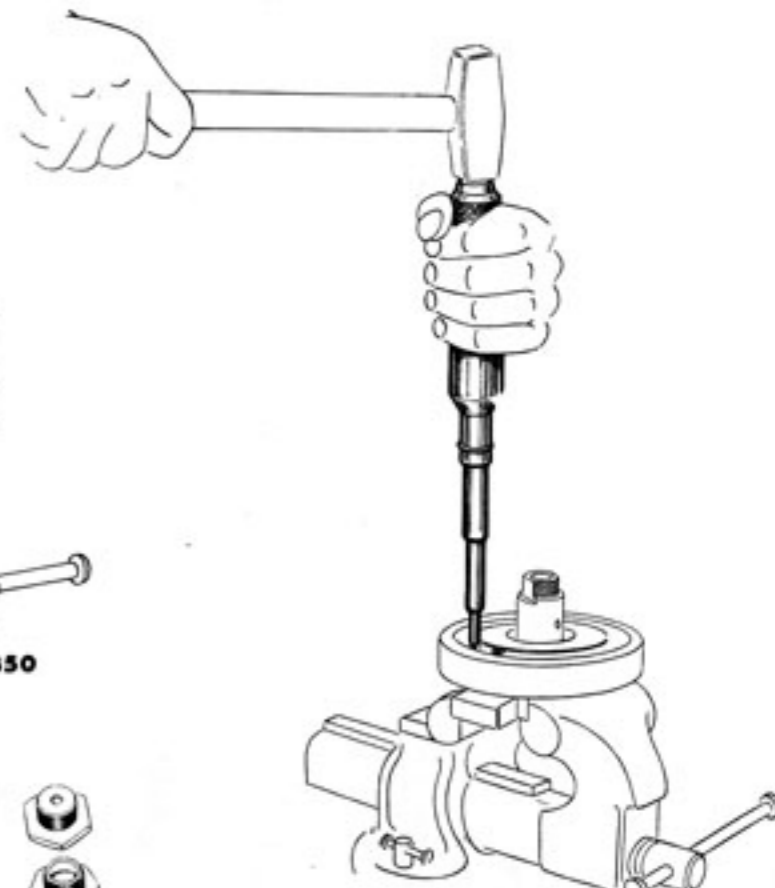
EXTRACTEUR DE CLOCHE EMBRAYAGE
OU VARIATEUR 15141



EXTRACTEUR MAGNETIQUE 1323



OUTIL DE DEPOSE JOUE FIXE 1350



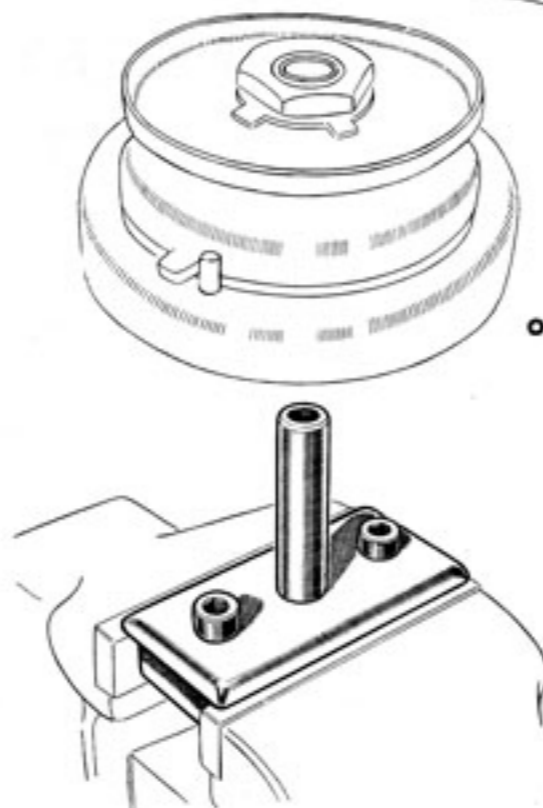
TOURNEVIS A CHOC 1356



CLE DE CENTRAGE BAGUES
DE FOURCHE 1354



EXTRACTEUR A GRIFFES 1440



OUTIL SUPPORT VARIATEUR
OU EMBRAYAGE 1322



CLE POUR VIS INFERIEURE DE PIVOT
1880



EXTRACTEUR DE ROULEMENT DE ROUE
Ø 10 - 16787 Ø 12 - 16902



OUTIL EMMANCHEMENT BAGUES DE PEDALIER
1352



EMBOU PILOTE EMBRAYAGE
OU VARIATEUR 1347



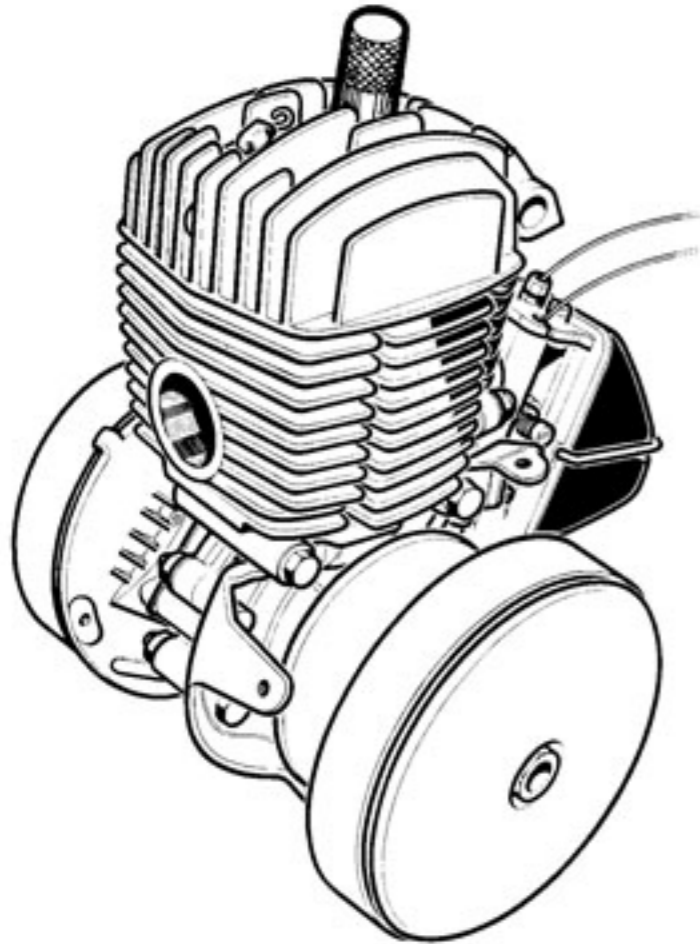
OUTIL D'EXTRACTION
ET D'EMMANCHEMENT SILENTBLOCS
16753



PRESSE CUVETTE
DE DIRECTION 1560

LIMITEUR DE COURSE

IMPORTANT



Quel que soit le type de moteur à réparer, l'emploi du limiteur de course réf. 1179 est nécessaire dans la plupart des opérations de démontage et de remontage.

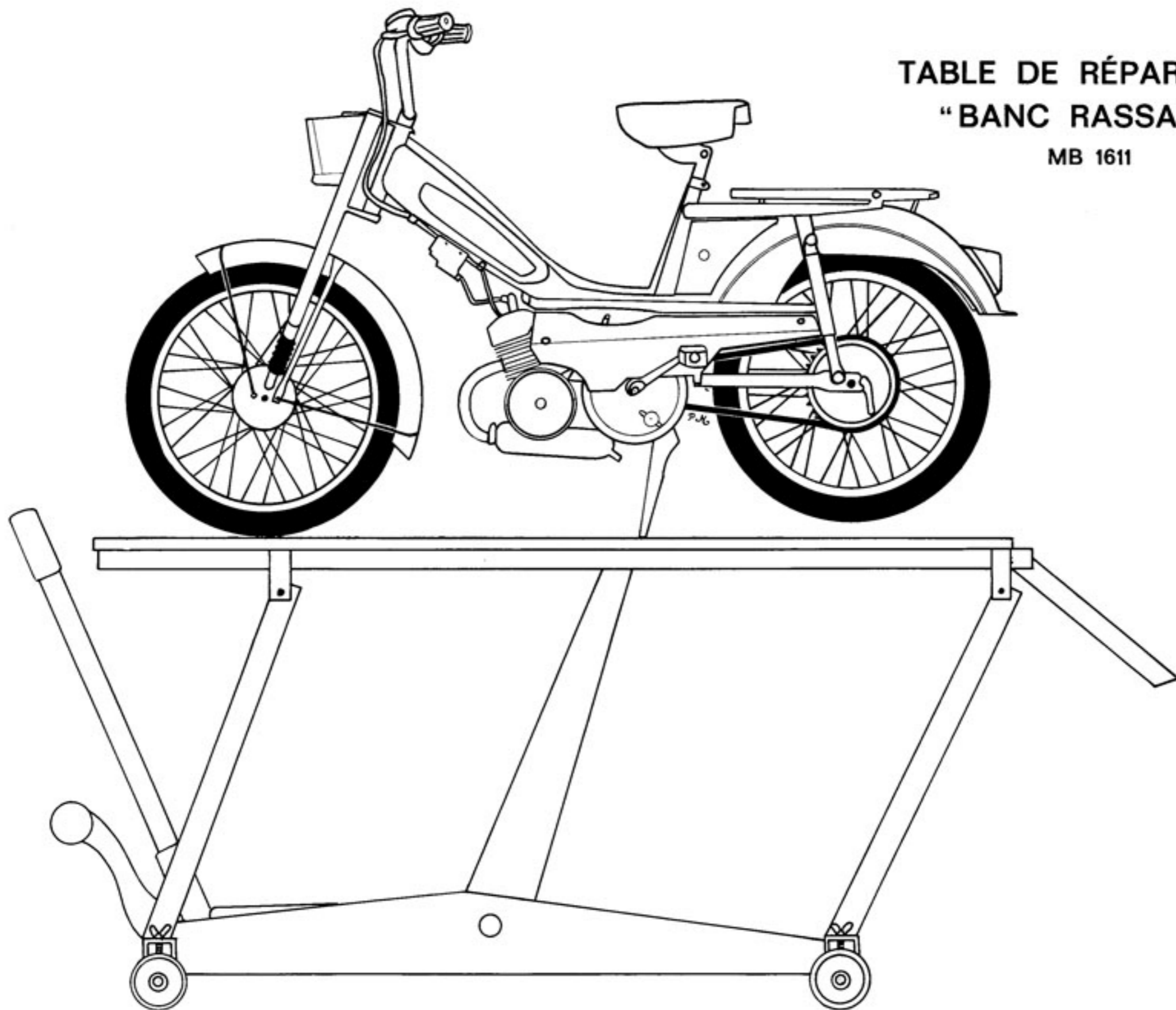
Cet outil permet d'arrêter la rotation du vilebrequin à mi-course et a l'avantage, en immobilisant le moteur, de laisser les mains libres pour effectuer les opérations nécessaires.

NE PAS L'UTILISER SUR LES MOTEURS MONTÉS AVEC DES PISTONS DONT LE DESSUS EST PLAT.

Après avoir vissé le limiteur sur la longueur totale du filetage du trou de la bougie, amener le piston en butée sans heurt sur celui-ci.

TABLE DE RÉPARATION
"BANC RASSANT"

MB 1611



DÉPOSE DU MOTEUR

MACHINE PLACÉE SUR LE BANC DE RÉPARATION

(page précédente)

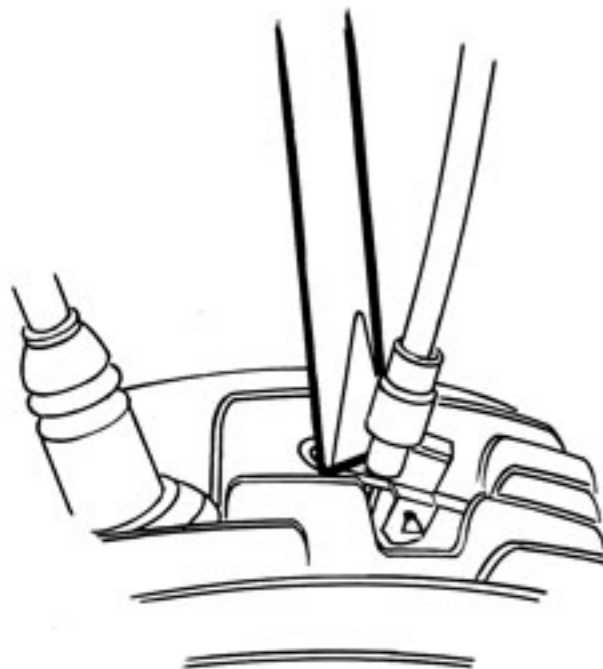


Fig. 1

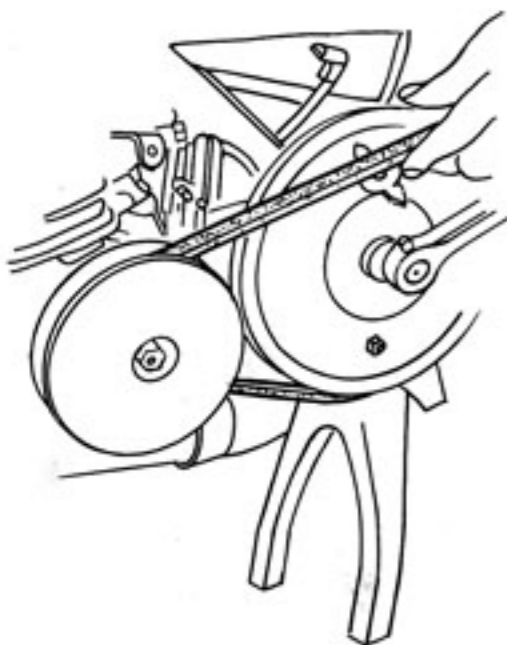


Fig. 2

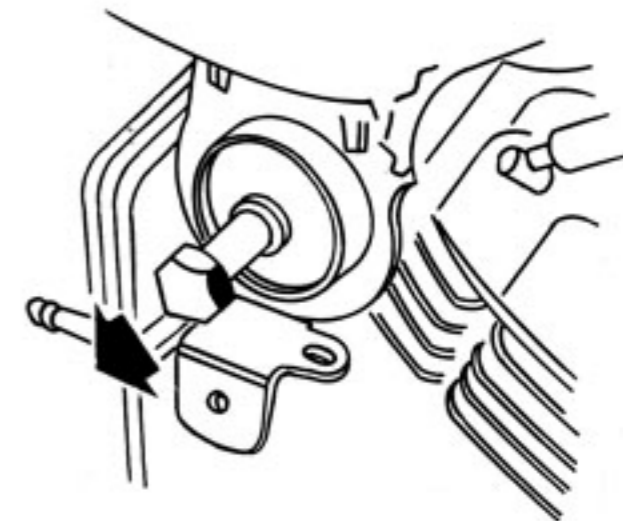


Fig. 3

- Déposer les deux carters latéraux (tournevis).
- Débrancher l'antiparasite.
- Dégager l'embout de gaine de la commande de décompresseur à l'aide d'un tournevis (Fig. 1) et débrancher le câble.
- Desserrer l'écrou du boulon de collier de carburateur (clé à pipe de 8 mm) et dégager le carburateur.
- Débrancher les fils aux bornes en sortie du plateau de volant et les dégager du guide.
- Débrancher le fil gris à la bobine haute tension et le sortir du pont attache gaine.
- Sortir la courroie de la gorge de poulie de pédalier et la dégager de la pédale (Fig. 2).
- Dévisser l'écrou et déposer le boulon de fixation inférieure moteur (clé plate et à pipe de 10 mm).
- Dévisser l'écrou « NYLSTOP » d'axe de fixation supérieure moteur (clé de 13 mm).
- Chasser l'axe de fixation supérieure moteur jusqu'à la première entretoise environ (Fig. 3).
- Repérer la position des entretoises avant la dépose du moteur.
- Placer le moteur de biais et le déposer (Fig. 4).

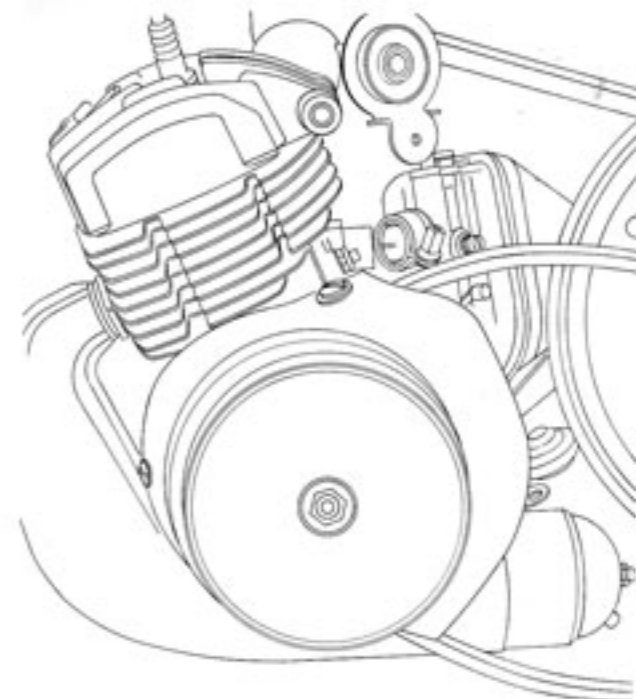


Fig. 4

REPOSE DU MOTEUR SUR LA PARTIE CYCLE

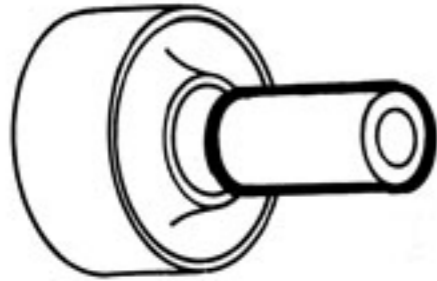


Fig. 1

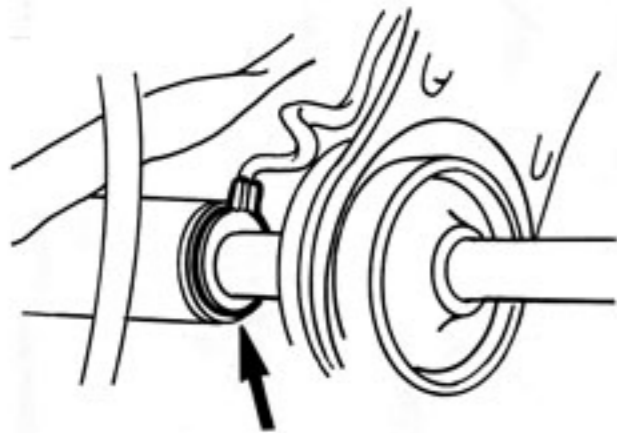


Fig. 2

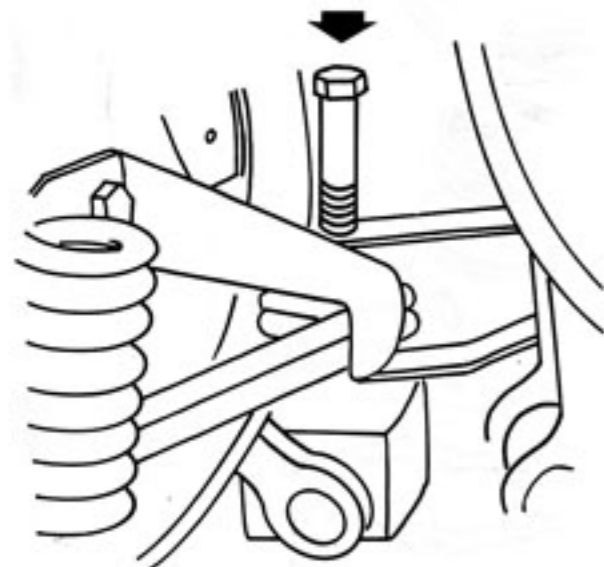


Fig. 3

- S'assurer du bon état des silentblocs et de l'entretoise thermique (côté gauche) de fixation supérieure moteur (Fig. 1).
- Reposer le moteur sur l'axe de fixation supérieure (opérer comme pour la dépose).
- S'assurer que l'empilage des entretoises est correct et que la cosse du fil de masse soit sur l'axe (entre l'entretoise et la culasse du moteur côté droit, Fig. 2).
- Visser l'écrou d'axe de fixation supérieure moteur (sans le bloquer).
- Introduire la vis dans les pattes de fixation inférieure moteur et dans le silentbloc incorporé dans les ressorts de poussée (Fig. 3).
- Visser et bloquer l'écrou du boulon de fixation inférieure (clé de 10 mm).
- Remonter le carburateur (bien à fond sur la pipe d'admission) et bloquer l'écrou du boulon de collier (clé de 8 mm, Fig. 4).
- Remonter le câble de décompresseur (tournevis).
- Rebrancher les fils aux cosses de sortie sur le plateau de volant (les replacer dans le guide fil, Fig. 4).
- Repasser le fil gris dans le pont attache gaine et le rebrancher sur la bobine haute tension (cosse femelle AMP de 6,35 mm).
- Bloquer l'écrou d'axe de fixation supérieure moteur (en maintenant l'axe de l'autre côté - clé de 12 mm) après avoir remonté la courroie (Fig. 5).

NOTA. — Il est très important de bloquer l'écrou d'axe de fixation supérieure moteur après avoir remonté la courroie. Le moteur se trouve ainsi en position moyenne d'oscillation et l'on évite de cette façon, une destruction rapide des silentblocs.

- Rebrancher l'antiparasite.
- Reposer les carters latéraux.

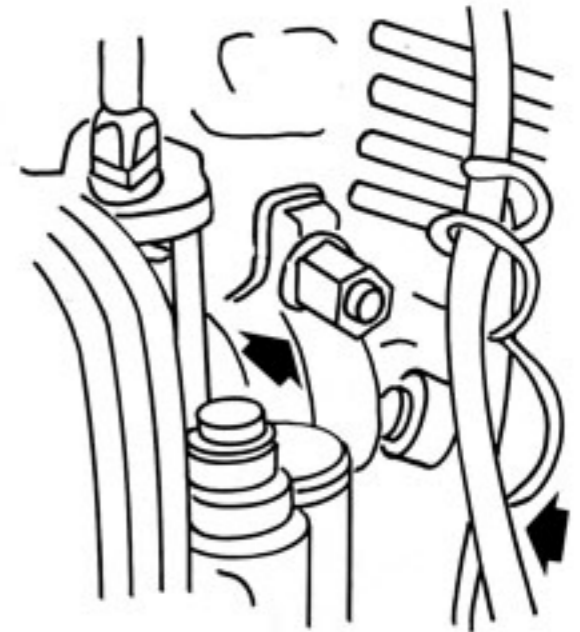


Fig. 4

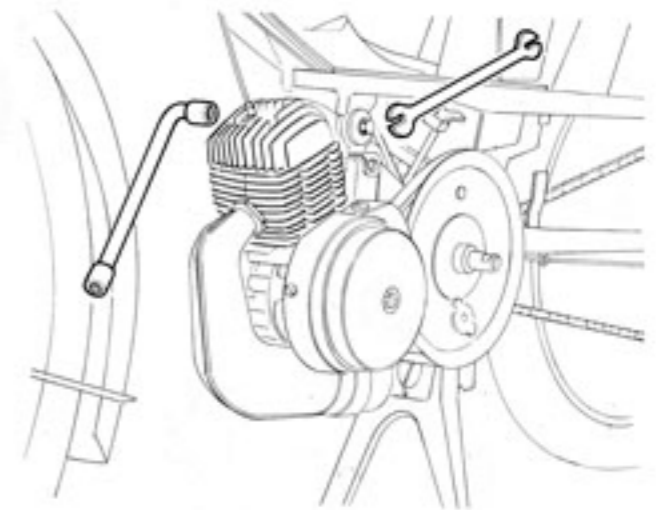
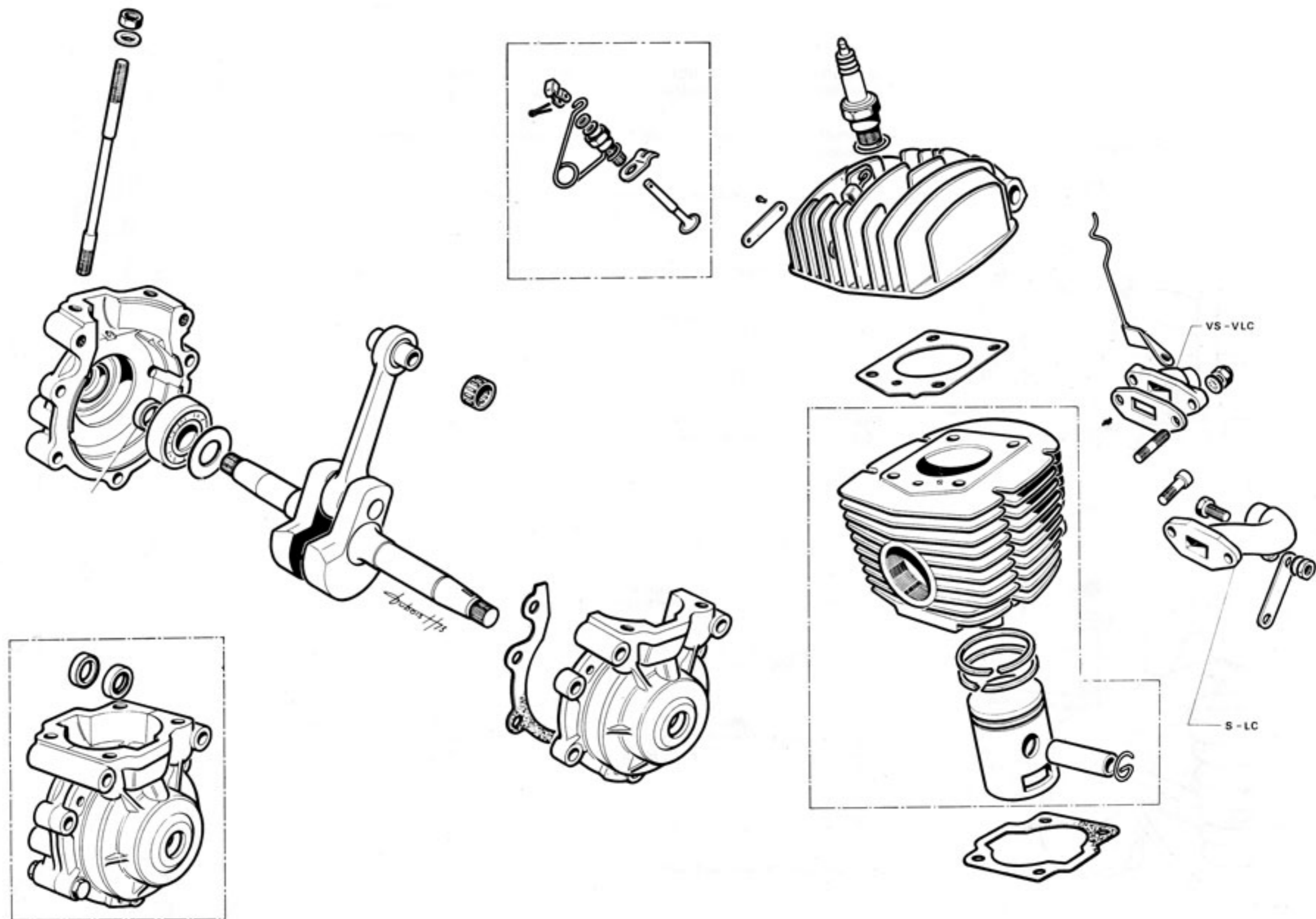


Fig. 5

COMPOSANTS D'UN MOTEUR



DÉMONTAGE DU MOTEUR

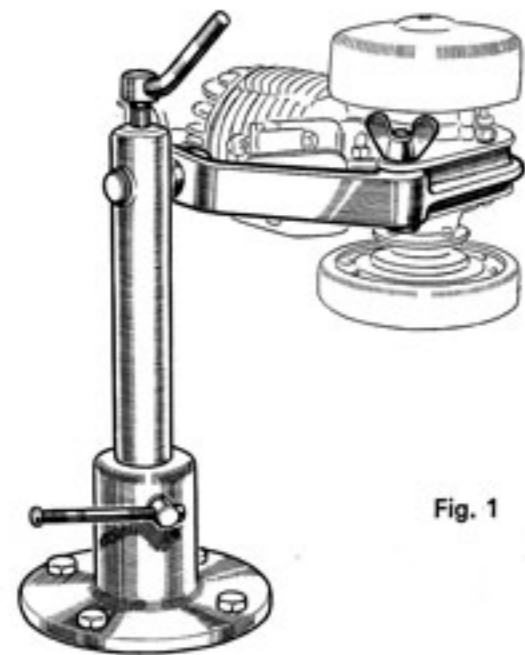


Fig. 1

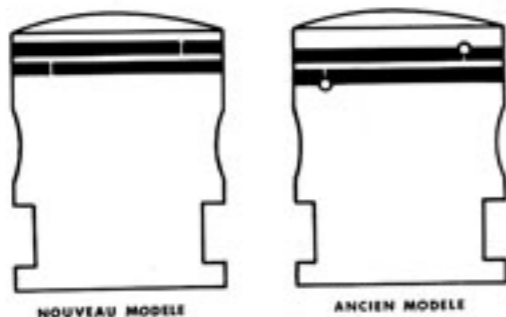


Fig. 2

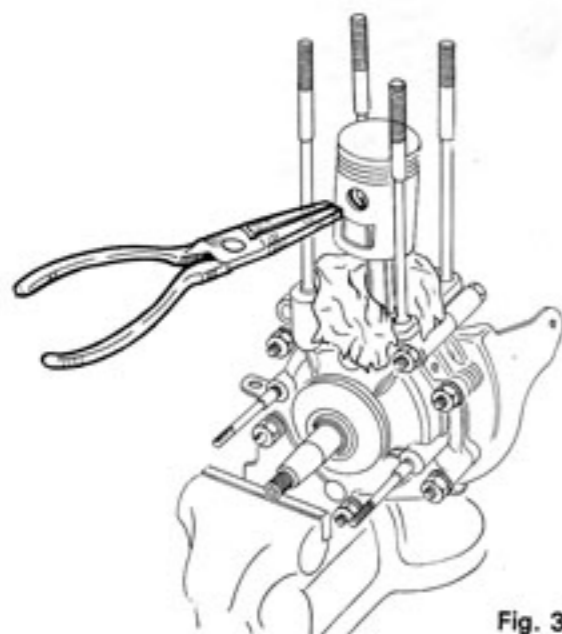


Fig. 3

- Moteur déposé :
- Déposer l'échappement complet (clé à pipe de 11 mm et de 10 mm pour le boulon du collier et clé plate de 32 mm réf. 1766 pour l'écrou de fixation au cylindre).
- Placer le moteur sur le support (réf. 17645, Fig. 1).

NOTA. — Si vous ne possédez pas de support, vous pouvez serrer le moteur à l'étau en plaçant une entretoise entre les pattes de fixation inférieure de celui-ci.

- Déposer le carter de protection de courroie (tournevis pour moteur avec variateur, clé à pipe de 10 mm pour moteur avec embrayage).
- Déposer le volant magnétique (voir page 18).
- Déposer l'embrayage ou le variateur suivant le type de machine (voir pages 24 et 28).
- Déposer la culasse et le joint (clé à pipe de 10 mm, desserrer progressivement en diagonale).
- Déposer le cylindre et le joint d'embase.

NOTA. — Depuis le mois de juillet 1975 nos moteurs sont équipés de pistons à segmentation « REMONTÉE ET A RECOUVREMENT » (Fig. 2).

- Déposer les segments du piston.
- Placer un chiffon dans le carter moteur et extraire les joncs d'arrêt d'axe (pince à becs plats, Fig. 3).
- Extraire l'axe de piston (chasse-axe réf. 17635, Fig. 4).
- Récupérer la cage à aiguilles de pied de bielle.
- Débloquer tous les écrous des boulons d'assemblage carter moteur.
- Déposer le bas moteur de l'étau ou du support.
- Enlever tous les boulons d'assemblage du carter et déposer les pattes de fixation inférieure moteur (repérer le sens de montage des pattes et du support carter de protection).
- Afin d'éviter une surchauffe de la soie de vilebrequin placer le tube réf. 1486 sur celle-ci. Opérer de la même façon pour l'autre soie.
- Chauffer (chalumeau réf. 1359, Fig. 5) le demi-carter côté volant sur la périphérie de la cage extérieure de roulement de vilebrequin (commencer impérativement par ce côté, la séparation des carters est plus facile).
- Le demi carter doit sortir de lui-même.
- Opérer de la même façon pour l'autre demi-carter.
- Les deux demi-carters étant encore chauds, extraire les deux joints anti-fuite (tournevis).
- Extraire les deux roulements de vilebrequin (extracteur réf. 1431, Fig. 6).
- Repérer le sens de montage des rondelles de calage si le vilebrequin en possède.

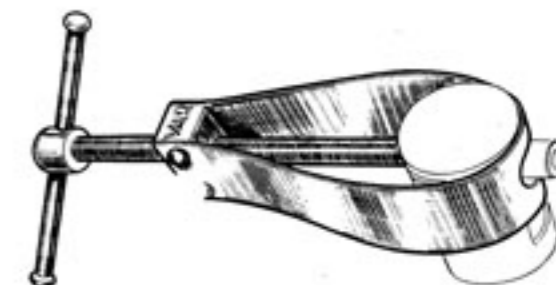


Fig. 4



Fig. 5

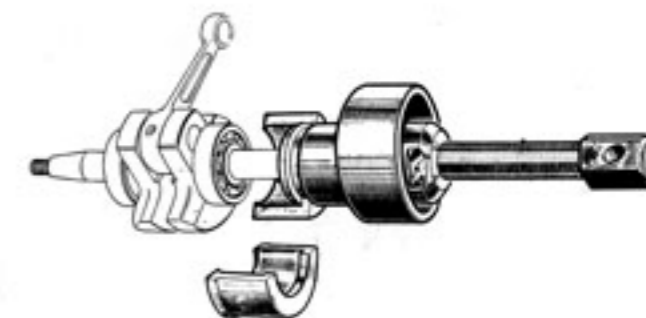


Fig. 6

APPARIAGE PISTON - CYLINDRE

Les références "Pièces de Rechange" indiquées au tableau ci-dessous concernent les nouveaux pistons à segmentation haute qui se montent en lieu et place des anciens (série 16853 à 16859).



}	22273		}	
	22274			
	22275	—————→		A
	22276	—————→		C
	22277	—————→		E
	22278	—————→		G
	22279	—————→		J
	22280	—————→		L
	22281	—————→		N
22435	—————→	P		



CONTROLE CULASSE - CYLINDRE

CONTROLE DE LA CULASSE :

- Vérifier la planéité du plan de joint de culasse (le rectifier au marbre si nécessaire).
- Remonter la bougie sur la culasse et vérifier l'étanchéité de la soupape de décompresseur en remplissant la chambre de combustion d'essence (Fig. 1).
- Sauf en cas de nécessité absolue, ne jamais déposer la soupape.
- En cas de fuite, et si la soupape n'est pas usée (sinon la remplacer), tapoter légèrement sur la tête de celle-ci pour remédier à cette anomalie.

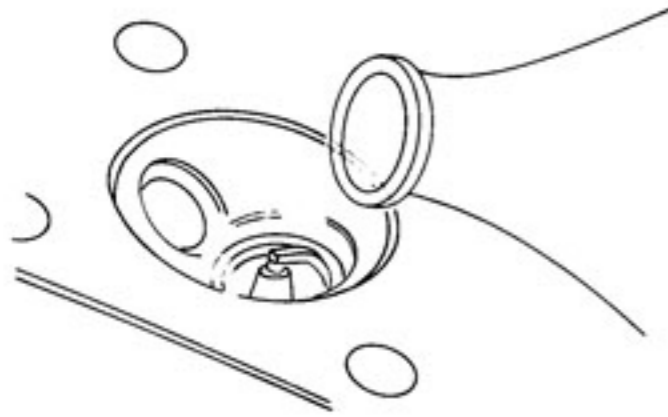


Fig. 1

CONTROLE DU CYLINDRE :

- Vérifier l'état du cylindre (trace de détérioration, manque de chrome, cordon d'usure).
- Contrôler le jeu piston-cylindre, le jeu à la coupe des segments (Fig. 2) et le jeu segment-gorge.
- Dans le cas d'un échange du piston, consulter le tableau d'appariage ci-contre.

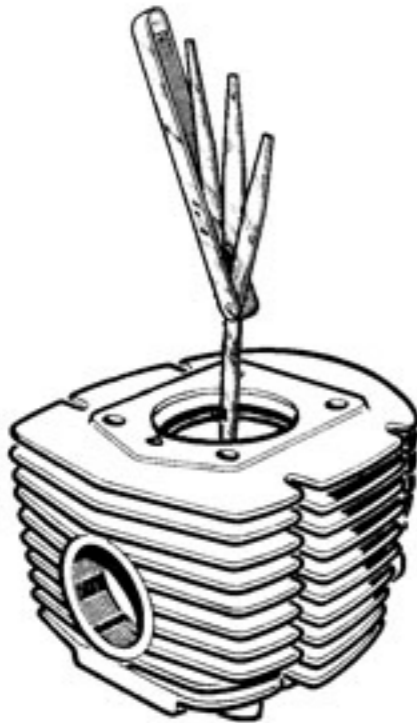


Fig. 2

Cotes indiquées en mm		Jeu standard	Jeu limite
Jeu piston-cylindre (à la jupe)		0,005 à 0,010	0,050
Jeu à la coupe	SUP. INF.	0,10 0,10 + 0,10	0,40
Jeu segment gorge	SUP. INF.	0,03 à 0,06	0,15

- Monter la cage à aiguilles de pied de bielle et introduire l'axe de piston dans celle-ci (Fig. 3).
- L'axe doit tourner librement sans jeu.



Fig. 3

REMONTAGE DU MOTEUR

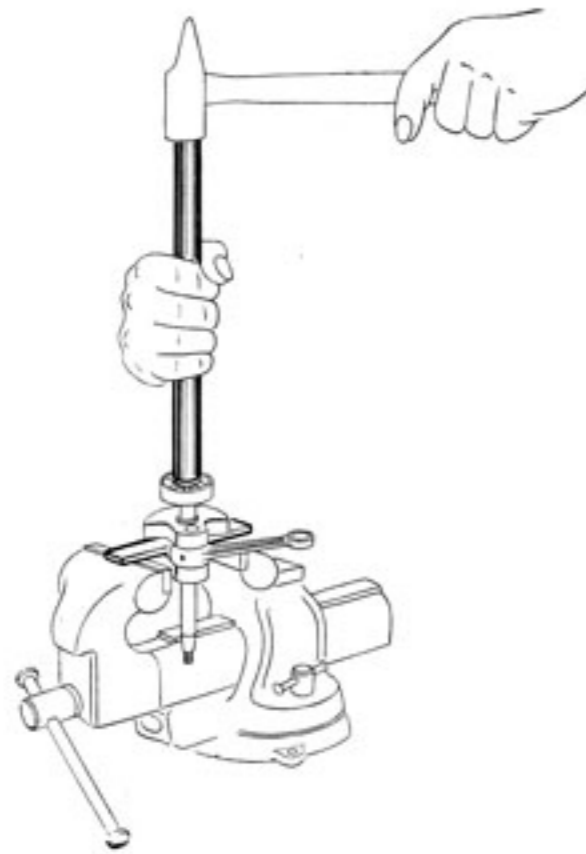


Fig. 1

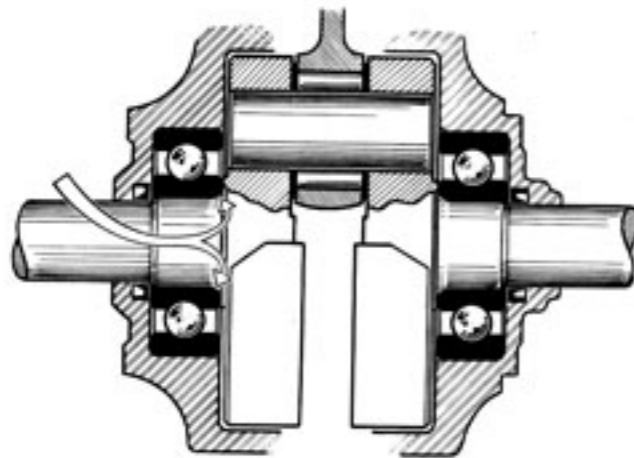


Fig. 2

TOUS LES JOINTS SONT A CHANGER :

RÉGLAGE DU JEU LATÉRAL :

— Lors d'un échange de carter moteur ou d'un vilebrequin, il est nécessaire de procéder à la vérification du jeu latéral.

NOTA. — Pour effectuer cette opération il est nécessaire de posséder deux roulements de réglage que vous pouvez réaliser vous-même.

Prendre deux roulement neufs (\varnothing 16 x 42 x 13, réf. 16906) et toiler les cages intérieures et extérieures de ceux-ci, jusqu'à ce qu'ils montent gras sur les soies de vilebrequin et dans les cages de roulement des carters.

- Cette opération doit s'effectuer sans joint anti-fuite.
- Placer les roulements de réglage sur les soies de vilebrequin.
- Monter le vilebrequin (muni des roulements de réglage) dans le carter moteur.
- Mettre le joint papier de carter moteur.

NOTA. — Depuis le 1-1-76 le joint papier de carter moteur a été remplacé par une pâte spéciale faisant fonction de joint. Nous conseillons néanmoins lors d'un remontage du moteur, de nettoyer parfaitement les plans de joint carters et de réutiliser un joint papier.

- Serrer l'ensemble dans un étau (par les bossages inférieurs et par les deux vis supérieures carter).
- Déterminer approximativement le jeu latéral existant (pied à coulisse de profondeur).
- Déboîter les carters et placer les rondelles de réglage (monter les rondelles entre les masses de vilebrequin et les roulements de façon à équilibrer la bielle au milieu du carter).

JEU LATÉRAL 1/10 mm

REMONTAGE DÉFINITIF DU VILEBREQUIN :

- Introduire une lame d'acier (120 x 30 x 7 mm, réf. 1487) entre les deux masses de vilebrequin (Fig. 1).
- Placer cet ensemble (sans le serrer) dans les mors d'un étau ouvert à 75 mm environ.
- Mettre éventuellement les rondelles de réglage déterminées pour ce côté de vilebrequin.
- Introduire le roulement sur la soie de vilebrequin.

ATTENTION AU SENS DE MONTAGE: Le chanfrein très arrondi doit se trouver côté masse de vilebrequin (Fig. 2).

- Enfoncer le roulement bien à fond sur les rondelles à l'aide d'un tube (\varnothing 18 x 22 x 150 mm réf. 1486, Fig. 1).
- Opérer de la même manière pour l'autre côté du vilebrequin.

REMONTAGE DU MOTEUR (suite)

REMONTAGE DU BAS MOTEUR :

- Huiler les soies de vilebrequin (à l'endroit des portées), les roulements et les cages des roulements à l'intérieur des demi-carters.
- Chauffer (modérément) le demi-carter côté volant magnétique autour de l'emplacement du roulement jusqu'à ce que celui-ci fume légèrement.
- Introduire un joint anti-fuite neuf (guide spécial réf. 1353, Fig. 1).

ATTENTION. — Les joints doivent être placés les lèvres vers l'extérieur.

- Emboîter l'ensemble vilebrequin (soie côté volant) très rapidement dans le demi-carter, le roulement prendra sa place normalement.
- Placer le joint papier (imprégné d'huile) de carter moteur (voir NOTA page 12).
- Renouveler les mêmes opérations pour l'autre demi-carter.
- Visser les deux vis supérieures d'assemblage carter sans les bloquer, en ayant au préalable monté la patte de fixation du carter de protection de courroie sur la vis correspondante (dans le cas d'un moteur possédant un variateur, Fig. 2).
- Serrer le moteur dans l'étau (très modérément) par les bossages inférieurs des carters.
- Corriger le plan de joint carter-cylindre (si nécessaire) en frappant à la partie supérieure d'un goujon d'assemblage cylindre culasse avec un maillet.
- Affleurer le joint papier de carter à l'aide d'un grattoir.

NOTA. — Pour les moteurs possédant un variateur, il est conseillé de positionner la patte supérieure de fixation carter de protection de courroie, avant de bloquer la vis supérieure d'assemblage carter. L'ergot de cette patte doit venir en butée avec l'ailette inférieure du cylindre (Fig. 2).

- Bloquer les deux vis supérieures d'assemblage carter.
- Placer les pattes de fixation inférieure moteur et la patte double de fixation du carter de protection de courroie (pour moteur à variateur).
- Monter et bloquer tous les boulons d'assemblage carter (écrou orienté côté volant magnétique, clé de 10 mm).
- Placer une entretoise entre les pattes de fixation inférieure du moteur de façon à serrer énergiquement celui-ci à l'étau (Fig. 3).
- Faire tourner le vilebrequin. Si celui-ci ne tourne pas librement, tapoter uniquement sur le carter côté embrayage ou variateur à l'aide d'un jet en aluminium de façon à remettre le roulement en place.

REMONTAGE DU PISTON :

- Introduire (après l'avoir huilée) la cage à aiguilles dans le pied de bielle.
- Placer le piston sur la bielle (ATTENTION au sens de montage, les ergots des segments doivent se trouver face à l'échappement).
- Introduire le guide du monte axe (réf. 1349) dans le piston et dans la cage à aiguilles de pied de bielle (Fig. 4).

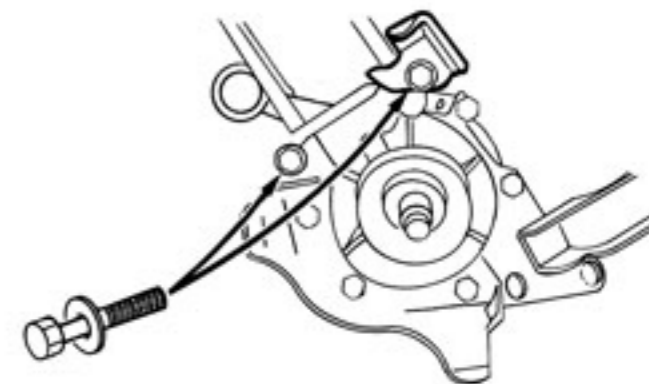


Fig. 2



Fig. 1



Fig. 4

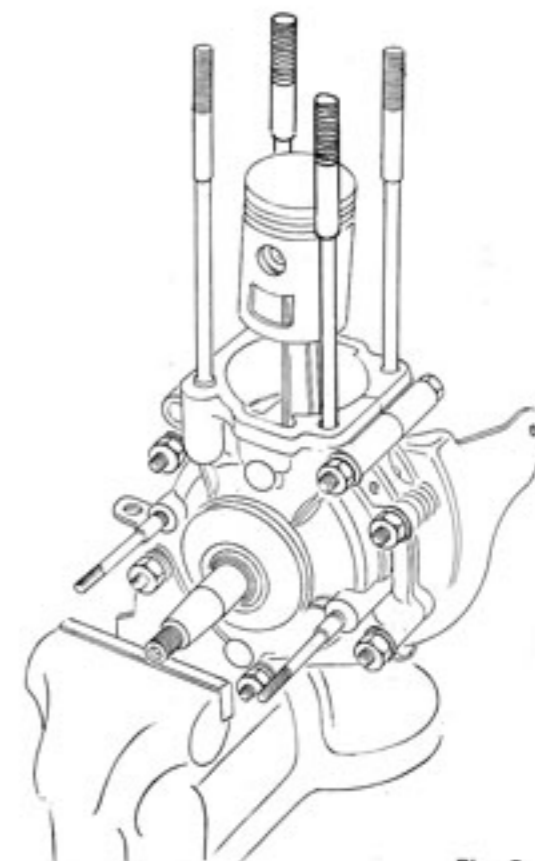


Fig. 3

REMONTAGE DU MOTEUR (suite)



Fig. 1

- Placer l'axe de piston définitif sur le monte axe (réf. 1349).
- Chauffer (modérément) le dessus du piston (chalumeau réf. 1359) jusqu'à ce que celui-ci fume légèrement (cette opération n'est pas nécessaire pour les axes de pistons montés gras).
- Introduire le bout du monte axe dans le guide introduit précédemment dans le piston.
- Pousser à fond (en faisant contre effort sur le piston). La butée de l'outil positionnera exactement l'axe dans le piston (Fig. 1).
- Poser le cylindre sur le piston chaud sans segments, il descendra au fur et à mesure que la température s'équilibrera. Cette opération a pour effet d'empêcher une éventuelle déformation du piston en se refroidissant (Fig. 2).
- Quand l'ensemble cylindre-piston est refroidi, vérifier l'équerrage de la bielle.

VÉRIFICATION DE L'ÉQUERRAGE DE LA BIELLE :

- Fixer le cylindre par 2 entretoises et 2 écrous de culasse (diagonalement). Mettre le piston au point mort haut.
- Glisser entre le piston côté sorties d'axe et le cylindre une jauge d'épaisseur pointue (environ 0,07 mm).
- Si la jauge passe librement d'un côté et pas de l'autre, retirer le cylindre et procéder à l'opération de dégauchissage.

DÉGAUCHISSAGE D'UNE BIELLE :

- Le cylindre étant enlevé et le carter immobilisé dans l'étau, mettre une broche dans l'axe de piston (Fig. 3).
- Ramener doucement en bonne position en forçant sur la broche.
- Opérer la vérification comme indiqué ci-dessus et renouveler le dégauchissage jusqu'à l'obtention d'un parfait centrage du piston dans le cylindre.
- Remonter les joncs d'arrêt d'axe neufs (pince à becs plats).
- Remonter les segments sur le piston (après les avoir huilés).

REMONTAGE CYLINDRE - CULASSE :

- Piston au point mort haut, s'assurer que les segments sont bien en place.
- Monter un joint d'embase de cylindre, imprégné d'huile.
- Remonter le cylindre sur ses quatre goujons (après avoir huilé légèrement l'alésage).
- Faire descendre le cylindre progressivement.
- Monter un joint de culasse neuf.
- Remonter la culasse (après s'être assuré que celle-ci soit parfaitement propre).
- Introduire les rondelles sur les goujons et serrer progressivement en diagonale les quatre écrous de culasse (bloquer à 1,2 m/kg).
- Remonter le variateur ou l'embrayage (voir pages 25-26 et 28).
- Remonter le volant magnétique (voir page 18).
- Remonter l'échappement (voir page 16).

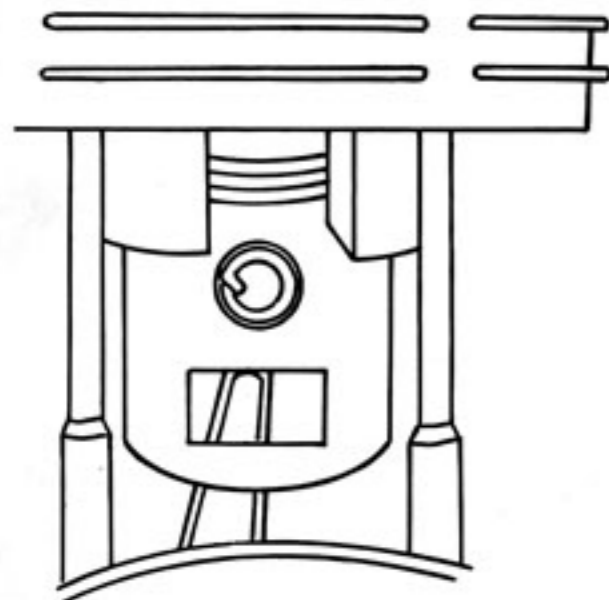


Fig. 2

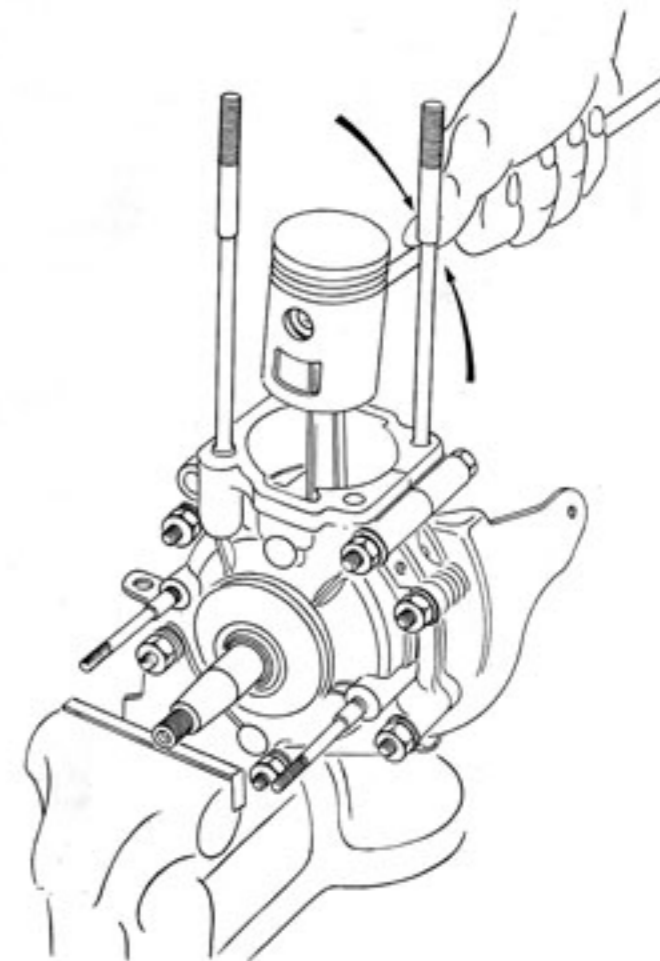


Fig. 3

- Déposer l'échappement (voir page 16).
- Déposer les deux carters latéraux.
- Enlever l'antiparasite.
- Débrancher le câble de décompresseur (tournevis).
- Débloquer les écrous de culasse.
- Dévisser l'écrou d'axe de fixation supérieure moteur.
- Chasser l'axe de fixation supérieure moteur (environ de moitié).
- Placer le moteur de biais et le dégager de l'axe.
- Dégager les fils arrivant au plateau de volant du guide.
- Placer une cale sous le moteur pour éviter un effort trop important sur le silentbloc de fixation inférieure.
- Dévisser les écrous de culasse (clé de 10 mm).
- Déposer la culasse et le joint de culasse.

DÉCALAMINER LA CULASSE ET LA CALOTTE DE PISTON. NE PAS UTILISER D'OBJET MÉTALLIQUE RISQUANT DE RAYER.

- Placer le piston au point mort bas.
- Décalaminer la lumière d'échappement du cylindre à l'aide d'un grattoir (Fig.1)

A chaque remontage, il est impératif de remplacer les joints de culasse et d'échappement.

REMONTAGE ET REPOSE DU MOTEUR :

Voir pages 7 et 14.



Fig. 1

DÉPOSE - REPOSE - DÉCALAMINAGE DU POT D'ÉCHAPPEMENT

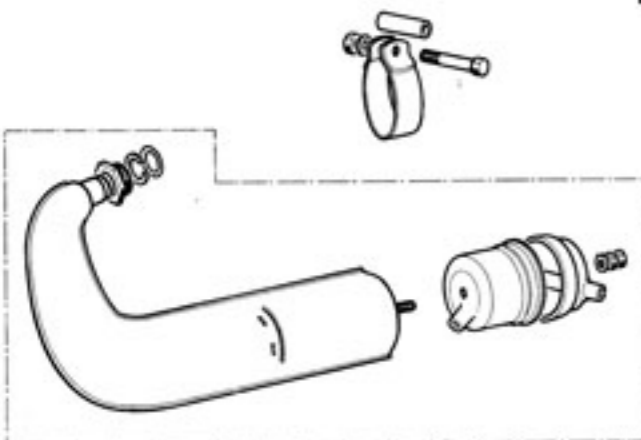


Fig. 1

DÉPOSE DU POT D'ÉCHAPPEMENT (tromblon - Fig. 1) :

- Dévisser l'écrou (clé de 11 mm et 10 mm) et déposer le boulon du collier de pot d'échappement (laisser l'entretoise entre les pattes de fixation moteur, Fig. 2).
- Dévisser l'écrou au cylindre (clé de 32 mm) et déposer le pot d'échappement (Fig. 3).

DÉCALAMINAGE :

- Dévisser le contre-écrou et l'écrou de fixation de sortie de pot d'échappement.
- Déposer la sortie et le silencieux de pot d'échappement.
- S'assurer que les trous de chicane et les tubes de sortie de silencieux d'échappement ne soient pas obstrués (sinon les déboucher, Fig. 4).
- Décalaminer l'entrée du pot à l'aide d'un grattoir.

DÉPOSE DU POT D'ÉCHAPPEMENT (ovale à chambres croisées - Fig. 5) :

- Déposer les deux boulons de colliers du pot d'échappement (clé de 10 mm).
- Dévisser l'écrou au cylindre (clé de 32 mm) et déposer le pot d'échappement.

DÉCALAMINAGE :

- Desserrer le boulon du collier de cintre d'échappement (clé de 10 mm).
- Sortir le cintre du pot d'échappement.
- Par l'orifice ainsi découvert, engager un grattoir triangulaire pour enlever la « calamine » déposée sur les bords du trou de communication (Fig. 6).
- Engager dans le tube de sortie un câble d'acier de 7 mm de diamètre et de 250 mm de longueur environ, pour le nettoyer (Fig. 6).
- En dernier lieu, secouer le pot verticalement pour faire sortir les dépôts par l'orifice d'entrée.

REPOSE :

- Pratiquer à l'inverse de la dépose en prenant soin de remonter un joint neuf.

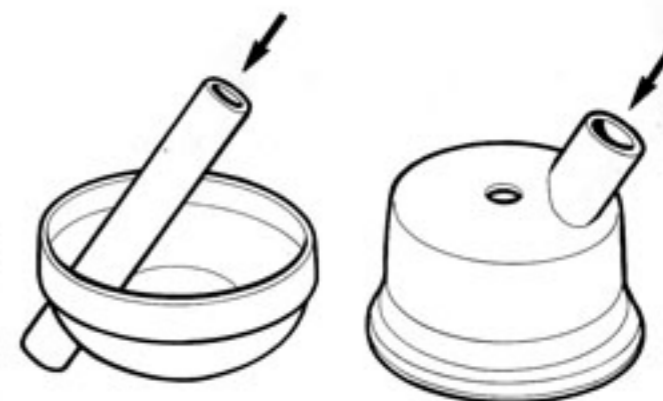


Fig. 4

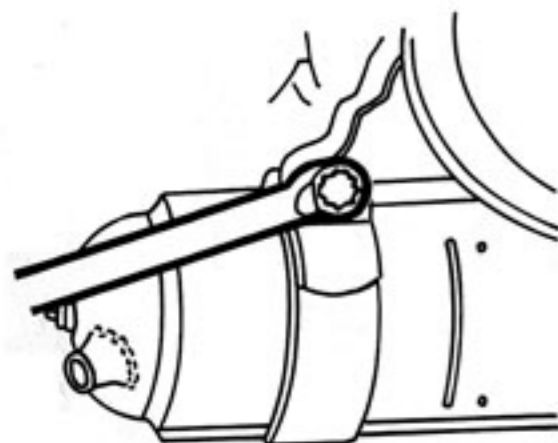


Fig. 2

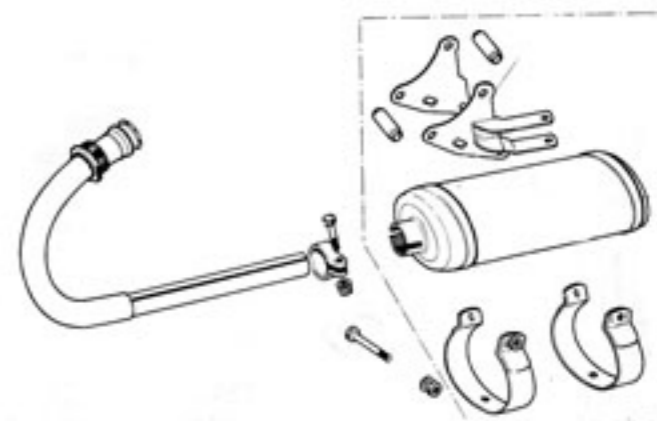


Fig. 5

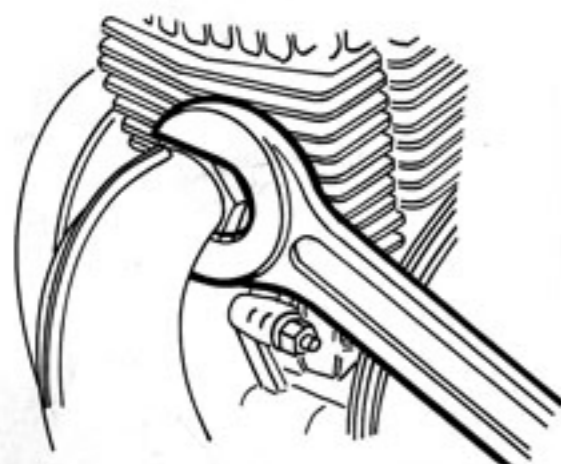


Fig. 3

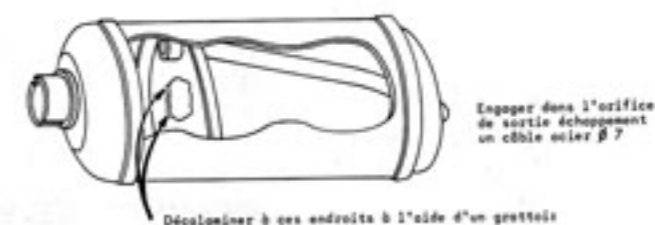


Fig. 6

CONTROLE DU CALAGE DE L'AVANCE A L'ALLUMAGE de 0,8 à 3mm suivant modèles (SANS DÉPOSE DU ROTOR) voir information tech n° 10336

- Déposer le carter latéral (côté droit de la machine).
- Débrancher le fil (gris) de sortie volant à la bobine haute tension (Fig. 1).
- Débrancher le fil d'éclairage (fil noir cosse femelle de 6,35 mm).
- Débrancher l'antiparasite et déposer la bougie.

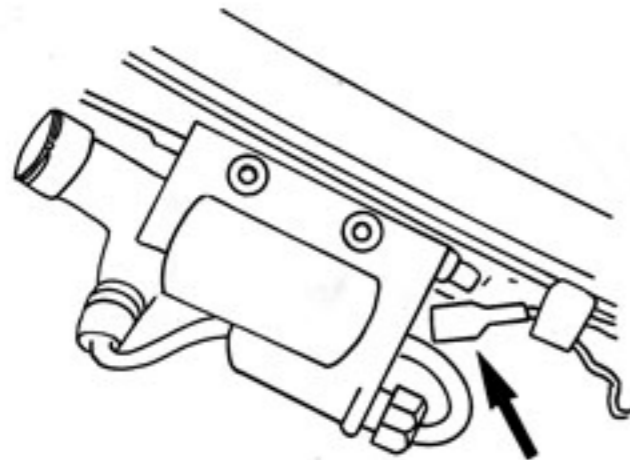


Fig. 1

- 1) Visser la jauge de calage (réf. 1470) à la place de la bougie (Fig. 2).
- 2) Amener le piston au PMH, en tournant le moteur (sens des aiguilles d'une montre) à l'aide du rotor.
- 3) Faire coïncider la partie inférieure de l'encoche bleue (cote d'avance 2 mm) avec la partie supérieure du corps de jauge (Fig. 3).
- 4) Faire tourner doucement le moteur (sens inverse), pour faire disparaître entièrement l'encoche bleue.
- 5) Connecter les fils du préciphone (réf. 1755) : l'un au fil de sortie de volant (gris), l'autre à la masse (Fig. 4). Le préciphone doit sonner.
- 6) Tourner doucement le moteur (sens des aiguilles d'une montre), jusqu'à ce que le préciphone change de son.
- 7) Si à ce moment la couleur bleue commence à apparaître, le réglage est correct.

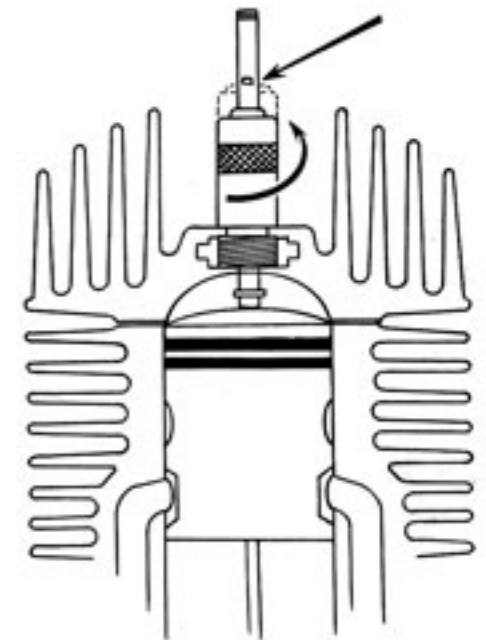


Fig. 3

**CE CONTROLE PEUT ÊTRE ÉGALEMENT EFFECTUÉ A L'AIDE DU
CONTROLEUR 1905 (Voir notice).**

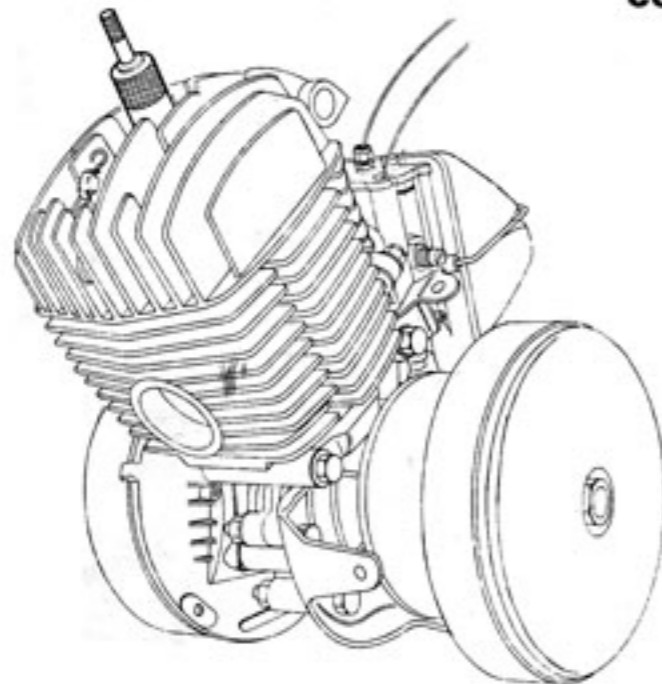


Fig. 2

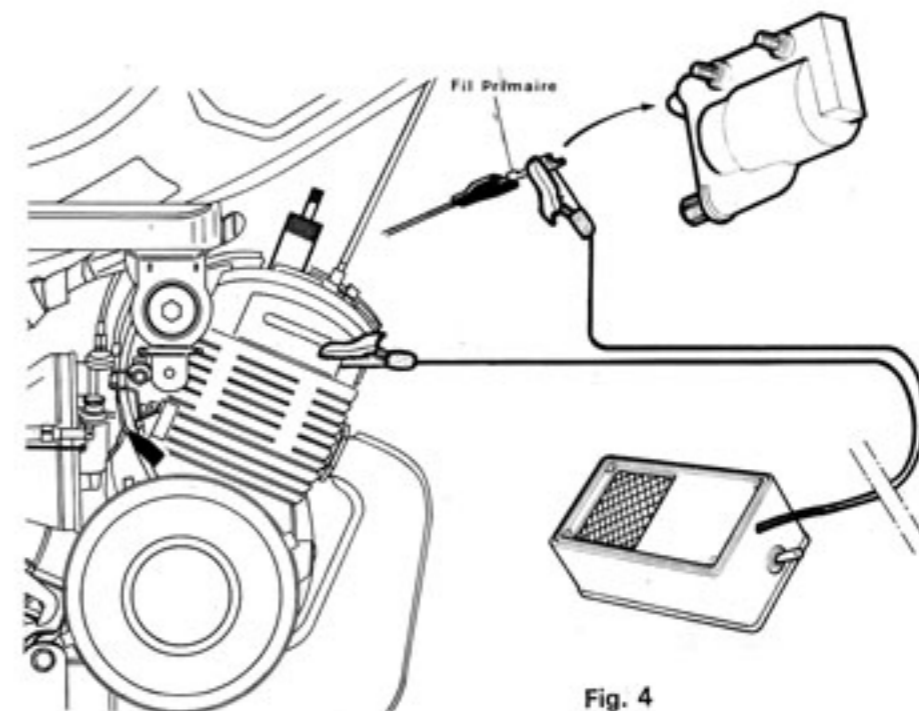


Fig. 4

DÉPOSE ET REPOSE DU VOLANT MAGNÉTIQUE

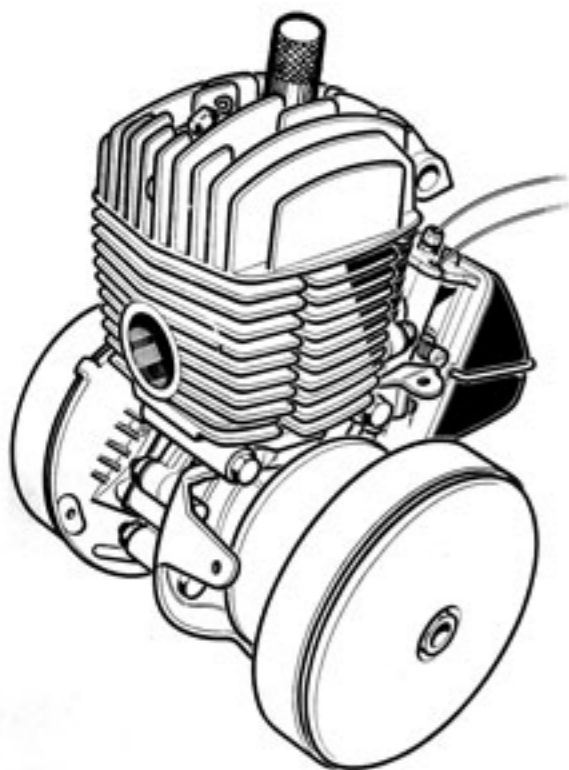


Fig. 1

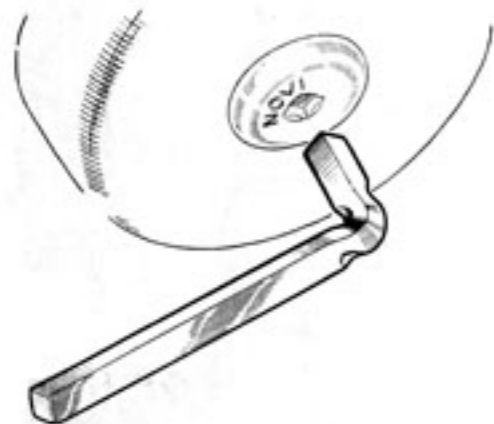


Fig. 2

DÉPOSE :

- Déposer le carter latéral (côté droit de la machine).
- Déposer le capot plastique (cache volant).
- Débrancher l'antiparasite et déposer la bougie. Débrancher les fils au plateau de volant et le fil (gris) à la bobine H.T.
- Monter le limiteur de course (réf. 1179) à la place de la bougie (Fig. 1).
- Faire tourner le moteur jusqu'à ce que le piston vienne en butée sur le limiteur.
- Dévisser et déposer l'écrou de blocage du rotor (filetage à gauche) à l'aide de la clé carrée (réf. 16733, Fig. 2).
- Déposer le rotor de volant magnétique.
- Visser l'extracteur (réf. 15142) sur la came.
- Visser (sans à-coups) la vis centrale de l'extracteur et déposer la came (Fig. 3).
- Dévisser les deux écrous « NYLSTOP » de fixation du plateau de volant (stator, clé de 8 mm) et déposer les quatre rondelles « BELLEVILLE » (Fig. 3).
- Déposer le stator complet, le joint papier et le joint caoutchouc (Fig. 4).

REPOSE :

- Remonter le joint papier et le joint caoutchouc.
- Après vérification (voir notice contrôleur) ou échange du stator, replacer celui-ci sur les deux goujons de fixation. Pousser à fond sur le centrage du carter.
- Remonter les quatre rondelles « BELLEVILLE » et les deux écrous « NYLSTOP ».
- Visser progressivement et bloquer les deux écrous « NYLSTOP » (clé de 8 mm).
- Voir réglage et calage de l'avance à l'allumage (page suivante).

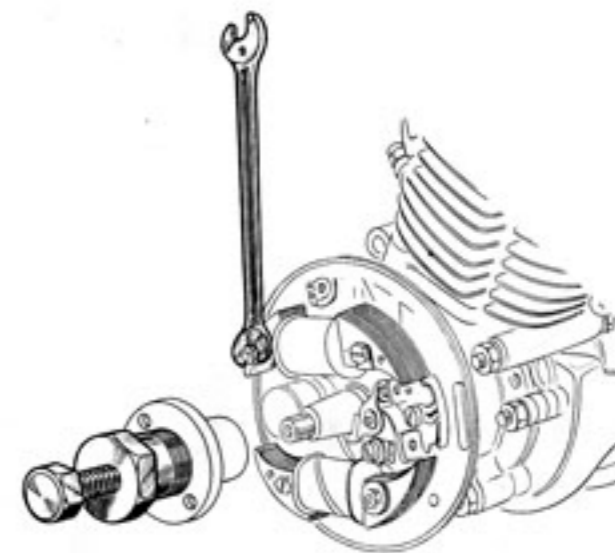


Fig. 3

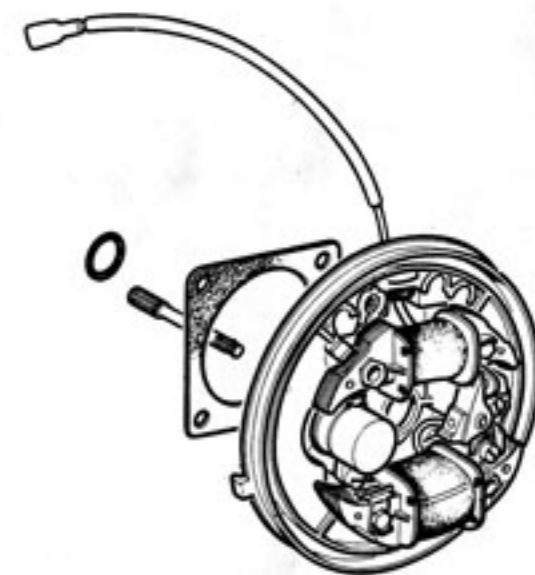


Fig. 4

RÉGLAGE DU RUPTEUR ET DU CALAGE DE L'AVANCE A L'ALLUMAGE

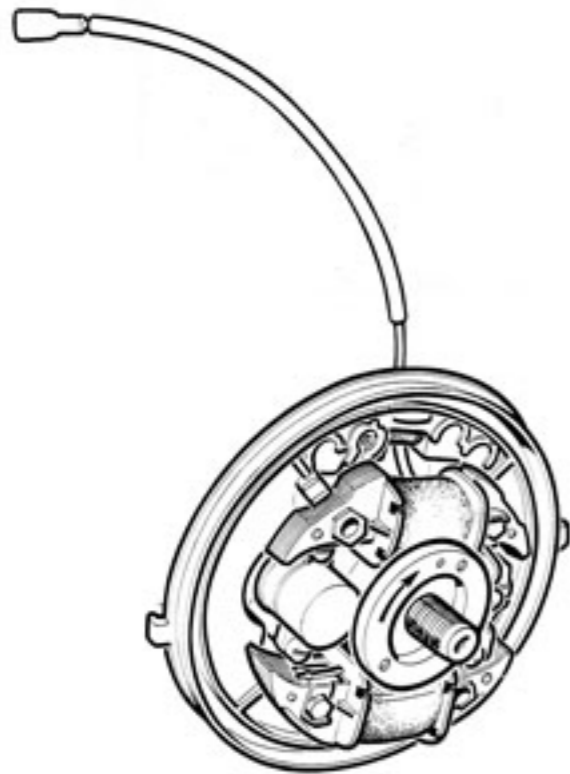


Fig. 1

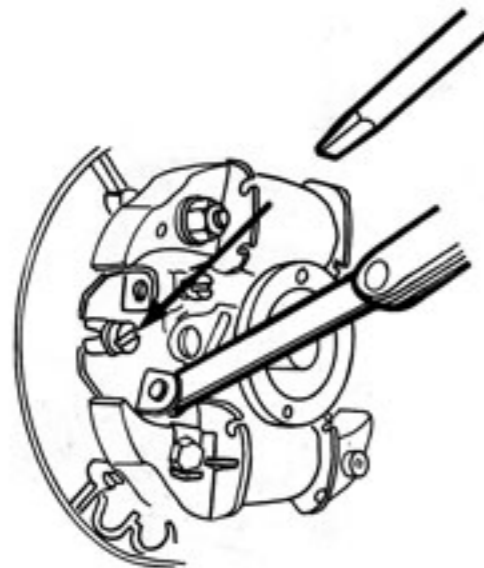


Fig. 2

RÉGLAGE DU RUPTEUR :

- Placer provisoirement la came sur la soie de vilebrequin et la faire tourner doucement jusqu'à ce que les grains de contact du rupteur soient ouverts au maximum (Fig. 1).
- Vérifier l'écartement des grains (0,3 mm Mini - 0,4 mm Maxi) à l'aide du jeu de cale d'épaisseur (réf. 1670, Fig. 2).

SI LE RÉGLAGE N'EST PAS SATISFAISANT :

- Desserrer la vis de fixation du levier de réglage du rupteur (tournevis, Fig. 2).
- Faire pivoter l'ensemble du rupteur pour obtenir l'écartement correct (Fig. 2).
- Bloquer la vis de fixation du levier.

RÉGLAGE ET CALAGE DE L'AVANCE A L'ALLUMAGE :

- Reprendre les alinéas 1-2-3-4 et 5 du paragraphe 1 (contrôle de l'avance à l'allumage).
- Placer sans forcer, la came sur la soie de vilebrequin.
- Tourner doucement la came (dans le sens des aiguilles d'une montre) sans que le moteur soit entraîné et jusqu'à ce que le son du préciphone change d'intensité.
- Placer un tube de $\varnothing 18 \times 22$ L = 150 mm (réf. 1486), à l'intérieur du filetage de la came.
- Donner un petit coup de marteau sur le tube pour immobiliser partiellement la came sur la soie de vilebrequin (Fig. 3).
- Vérifier l'exactitude du calage (alinéas 6 et 7 paragraphe 1, page 17).
- Enlever la jauge de calage et monter le limiteur de course.
- Remonter le rotor (en prenant soin d'introduire les ergots du rotor dans les trous de la came).
- Remonter l'écrou au loctite et serrer à 5 mkg (filetage à gauche - clé dynamométrique réf. 1884 et l'embout avec carré de 10 mm réf. 1918).
- Contrôler à nouveau le calage de l'avance à l'allumage (Voir page 17).
- Rebrancher le fil (gris) de sortie volant à la bobine H.T. le fil d'éclairage (cosse femelle 6,35 mm) et le fil d'alimentation des clignotants (cosse femelle 4,75 mm) au plateau volant.
- Nettoyer la bougie et vérifier l'écartement des électrodes (4/10 mm).
- Remonter le capot plastique et le carter.

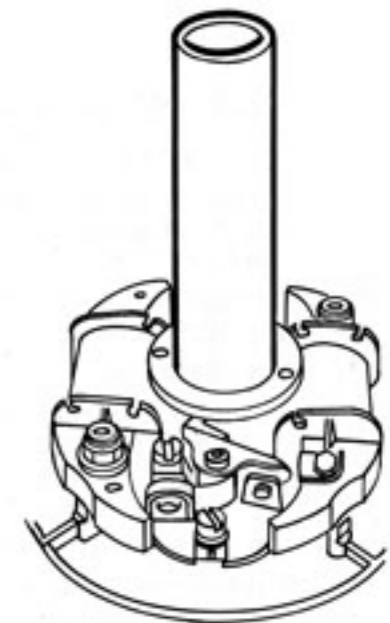
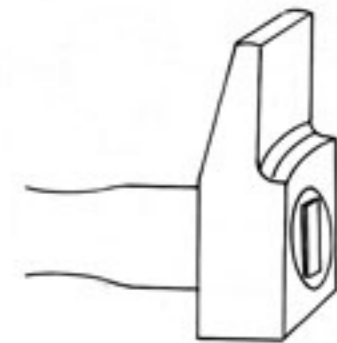


Fig. 3

DÉPOSE ET REPOSE DU CARBURATEUR

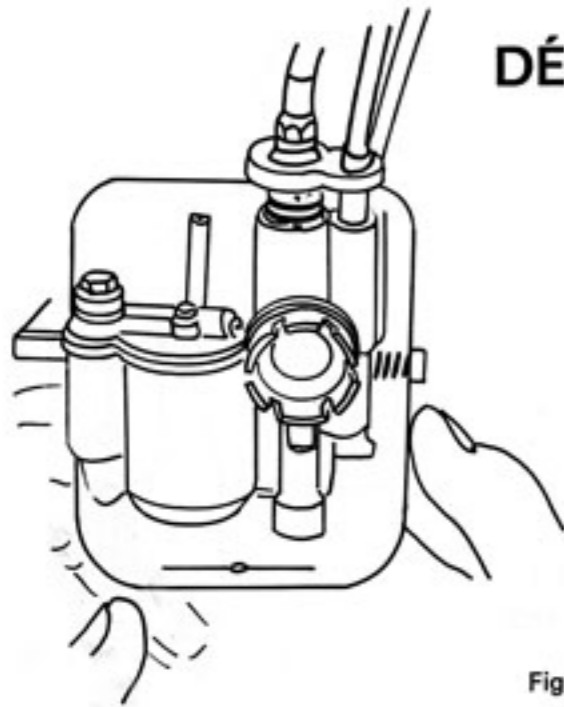


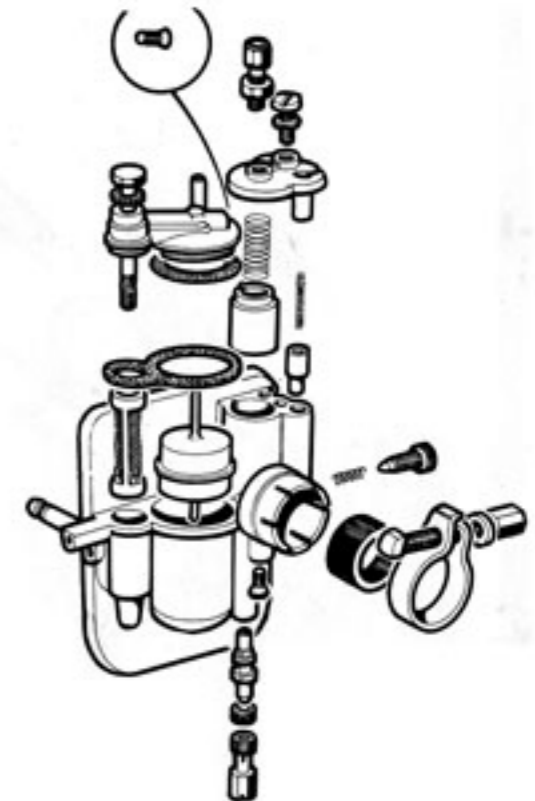
Fig. 1

DÉPOSE :

- Déposer les carters latéraux.
- Fermer le robinet d'essence et débrancher la canalisation au carburateur.
- Déposer le capot plastique de silencieux d'admission.
- Desserrer l'écrou du boulon de collier de carburateur (clé à manche de 8 mm, réf. 1535).
- Enlever le carburateur de la pipe d'admission.
- Dévisser la vis de fixation du chapeau de chambre de mélange du carburateur (tournevis).
- Déposer le carburateur (Fig. 1).

REPOSE DU CARBURATEUR SUR LA MACHINE :

- Contrôler l'état de la bague de réduction nylon sur la pipe d'admission.
- Vérifier le serrage des écrous (1 mkg) de fixation de la tubulure d'admission (clé dynamométrique réf. 1884, douille de 10 mm). Si la pipe d'admission a été déposée, vérifier la planéité du plan de joint et remonter un joint neuf.
- Introduire le volet des gaz (attention au positionnement de l'ergot de guidage) et le volet de starter.
- Revisser la vis (tournevis) de fixation du chapeau de chambre de mélange.
- S'assurer que le volet des gaz fonctionne bien et qu'il s'ouvre entièrement lorsque la poignée d'accélération est tournée au maximum. Si nécessaire, agir de façon rationnelle sur la vis de réglage située sur le chapeau de chambre de façon à conserver un ralenti correct.
- Placer le carburateur sur la pipe d'admission et l'engager bien à fond.
- Positionner le carburateur (la cuve doit être rigoureusement verticale).
- Serrer l'écrou du boulon de collier du carburateur (clé à manche de 8 mm, réf. 1535).
- Nettoyer le treillis métallique et remonter le capot plastique de silencieux d'admission.
- Rebrancher la canalisation d'essence.
- Mettre la machine en marche et parfaire le réglage du ralenti (si nécessaire) en agissant sur la vis moletée située à gauche du carburateur.
- Remonter les carters latéraux.



CARBURATEUR COMPLET

DÉMONTAGE ET REMONTAGE DU CARBURATEUR

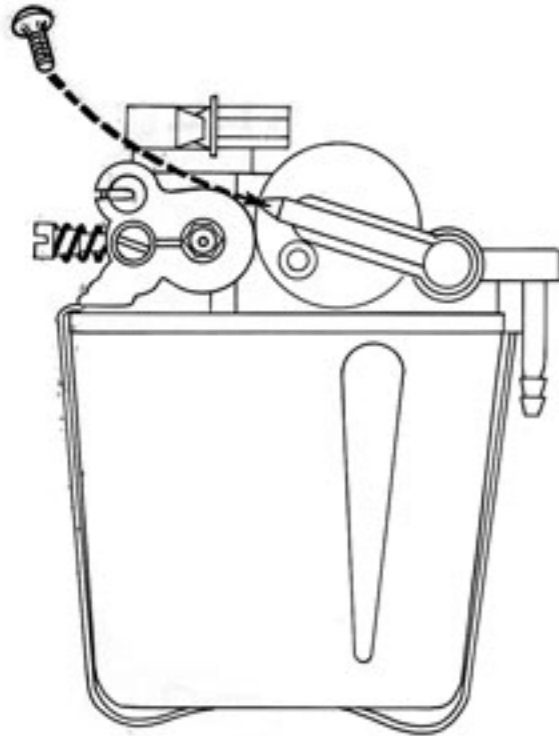


Fig. 1

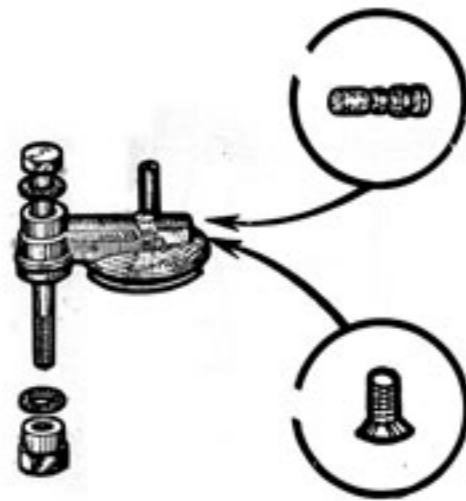


Fig. 2

DÉMONTAGE :

- Déposer le couvercle de cuve (clé de 10 mm).
- Contrôler l'état du joint papier et du joint caoutchouc.
- Dévisser la vis (petit tournevis cruciforme) ou le bouchon plastique (suivant le cas) obstruant la canalisation d'arrivée d'essence (Fig. 1 et 2).
- Nettoyer cette canalisation si nécessaire (air comprimé).
- Remonter la vis ou le bouchon plastique.
- Contrôler l'état du flotteur.
- Dévisser le gicleur (clé de 8 mm ou tournevis) et le nettoyer si nécessaire (air comprimé, Fig. 3).
- Dévisser (petit tournevis) la bague d'étanchéité du diffuseur (Fig. 3). Le diffuseur doit tomber de lui-même. Dans le cas contraire, appuyer légèrement avec un petit tournevis sur l'extrémité du diffuseur débouchant dans la chambre de mélange et le nettoyer (air comprimé).
- Nettoyer le filtre nylon, la cuve de décantation et la cuve principale du carburateur (Fig. 4).
- Dévisser la vis bouchon (tournevis cruciforme) de la canalisation de sortie de ralenti de façon à vérifier si celle-ci n'est pas obstruée (nettoyer si nécessaire à l'air comprimé, Fig. 5).
- Remonter la vis bouchon.

REMONTAGE :

- Remonter le diffuseur. A l'aide d'un petit tournevis, faire pivoter celui-ci en appuyant légèrement de façon que le méplat prévu sur cette pièce coïncide exactement avec le méplat de positionnement prévu dans la fonderie du carburateur.
- Pousser le diffuseur à fond.
- Remonter la bague d'étanchéité (tournevis) et le gicleur (clé de 8 mm).

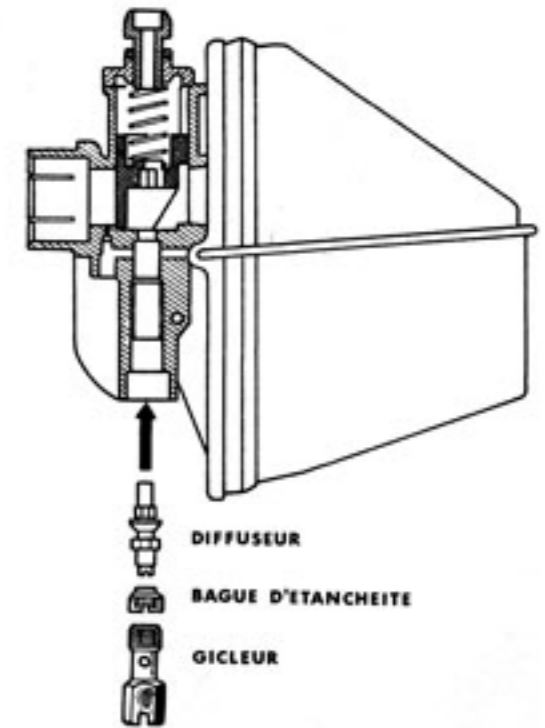


Fig. 3

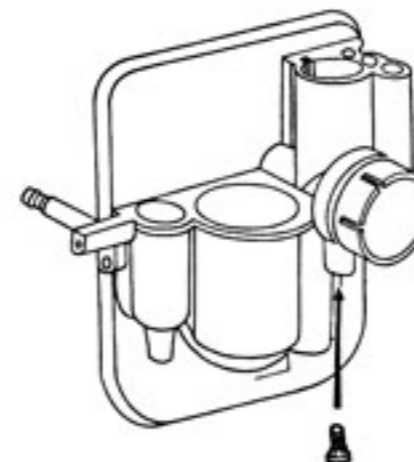


Fig. 5

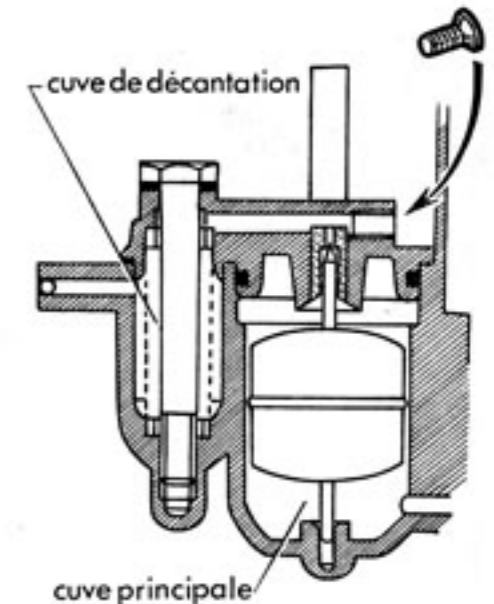


Fig. 4

DESCRIPTION ET FONCTIONNEMENT DU VARIATEUR "MOBYMATIC"

DESCRIPTION

— Comme toutes les Mobylettes, la Mobymatic a une transmission primaire par courroie caoutchouc, qui assure une douceur et une souplesse d'entraînement bien connues, et une transmission secondaire par chaîne.

— Mais la transmission primaire de la Mobymatic est spéciale. La poulie motrice calée sur le moteur est une poulie spéciale, extensible, dont les joues ont un écartement variable, l'une étant susceptible de se rapprocher plus ou moins de l'autre sous l'influence de l'effort des billes centrifugées exerçant leur pression sur la face de la joue opposée à la courroie. Les joues pouvant s'écarter ou se rapprocher, le diamètre d'enroulement de la courroie trapézoïdale varie, ce qui modifie la démultiplication qui peut varier dans des rapports de 18,7 à 11,8. Le moteur bascule autour d'un axe de fixation supérieure. Un dispositif de ressorts tend à repousser le moteur vers l'avant, ce qui assure la tension de la courroie.

FONCTIONNEMENT

— Au démarrage, dès que le moteur est embrayé, ce dernier tourne à faible vitesse. Les ressorts qui repoussent le moteur vers l'avant, imposent à la courroie de se trouver sur le plus faible diamètre de la poulie motrice. Le mouvement est donc démultiplié au maximum : on se trouve en petite vitesse. Dès que la vitesse du moteur augmente, les billes font pression sur la joue mobile, faisant ainsi augmenter le diamètre de la courroie, et la valeur de la démultiplication diminue, c'est-à-dire que pour un nombre donné de tours du moteur, la vitesse est plus grande. Si on continue à rouler en plat, la courroie continue à "grimper" sur le diamètre de plus en plus grand de la poulie motrice, et on arrive ainsi à la grande vitesse. Si la Mobymatic attaque une côte, la vitesse de la machine et celle du moteur tendent à diminuer. Les billes exercent une pression moins importante sur la joue mobile qui a alors tendance à s'écarter de la joue fixe, diminuant ainsi le diamètre d'enroulement de la courroie. Comme le changement de vitesses est continu, cette modification du rapport de démultiplication, quoique rapide, se fait progressivement sans le moindre à-coup.

D'ailleurs, le dispositif Mobymatic répond à une modification des conditions de route, ce mot étant pris dans le sens le plus large.

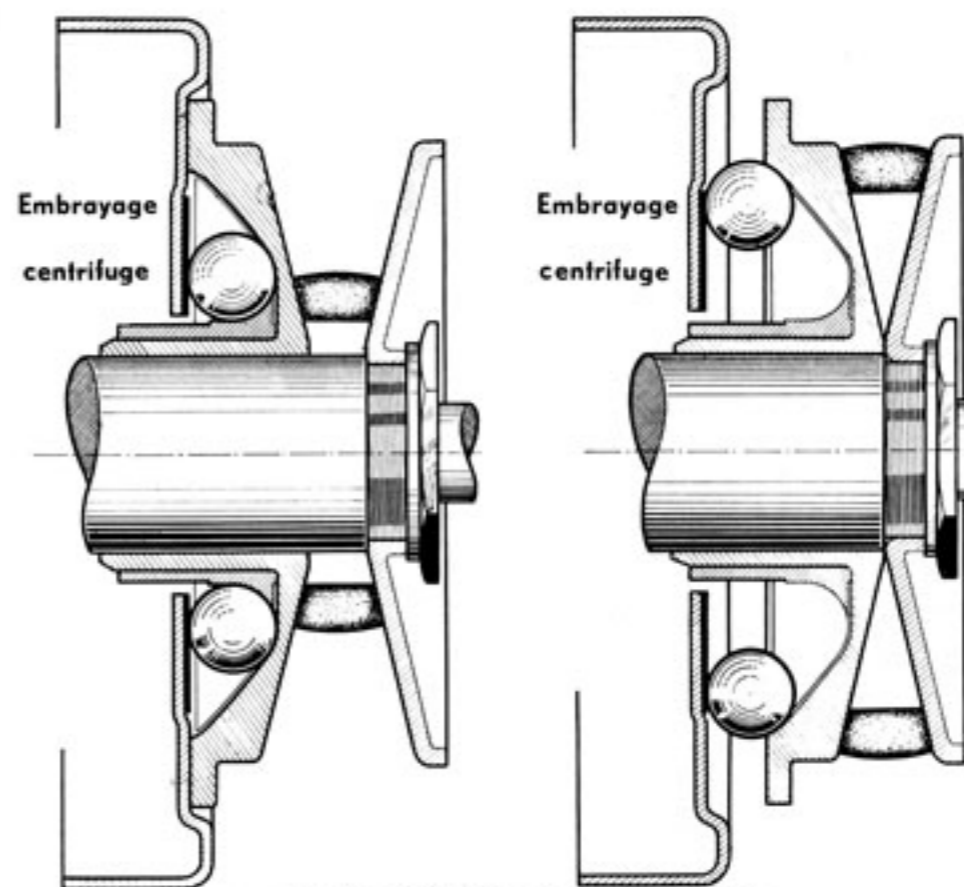
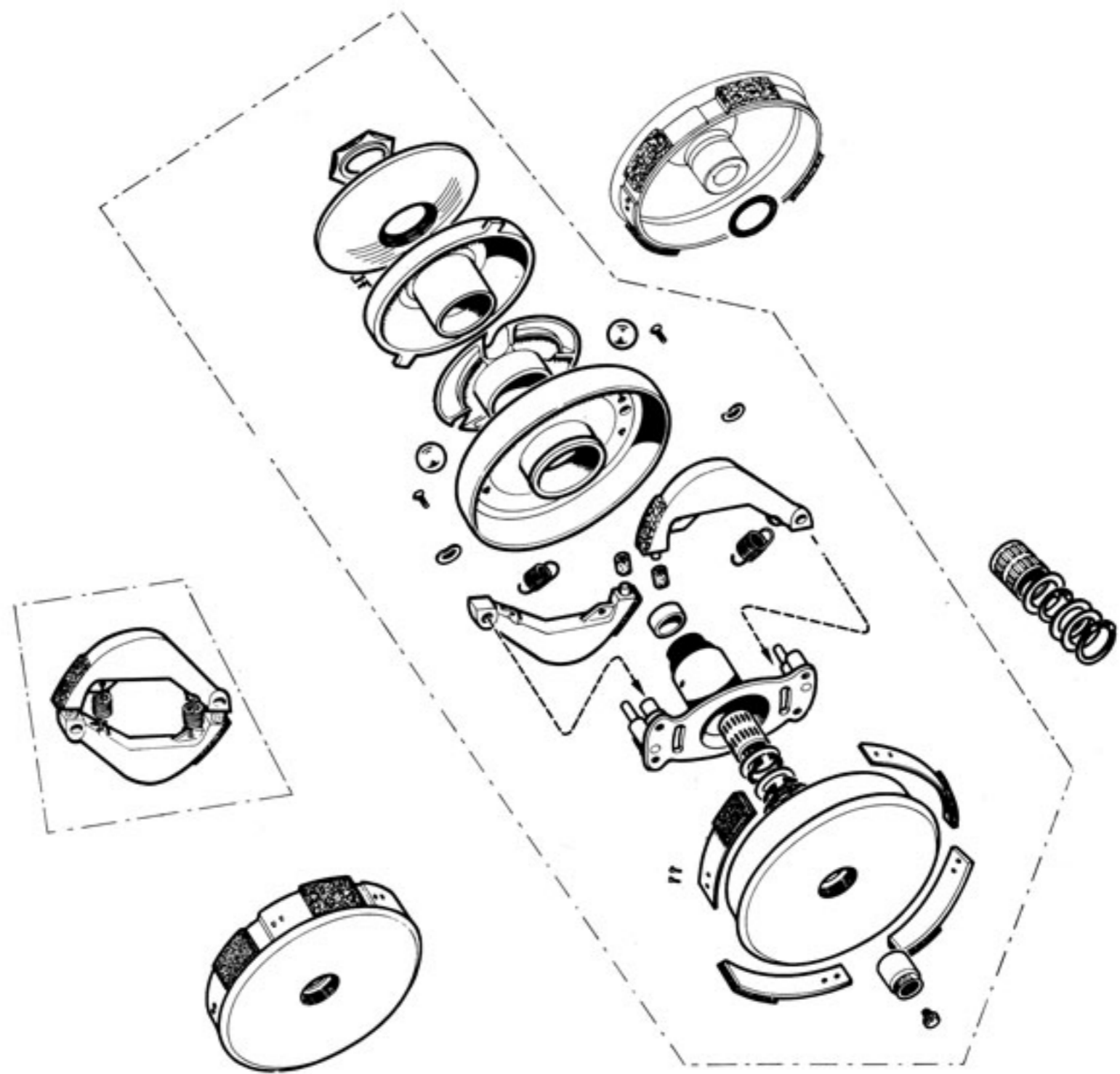


Schéma de fonctionnement du variateur.

COMPOSANTS D'UN VARIATEUR



DÉPOSE D'UN VARIATEUR

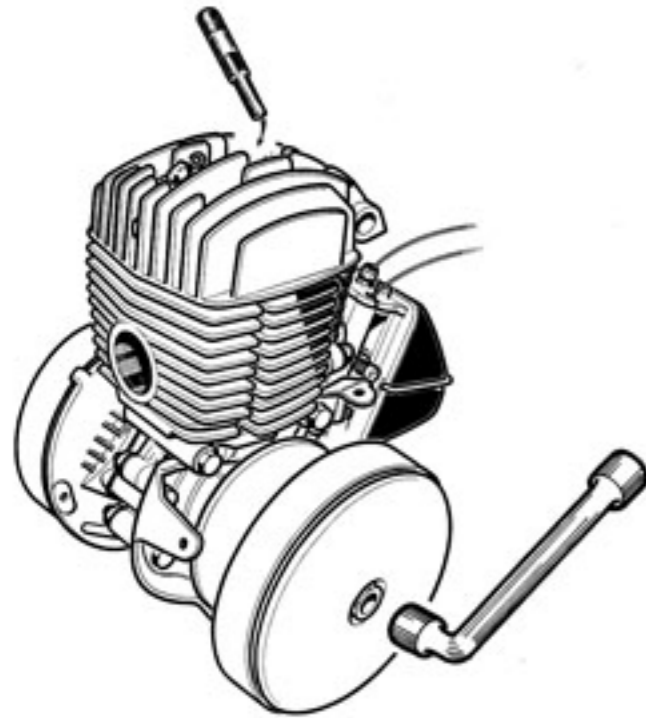


Fig. 1



Fig. 2

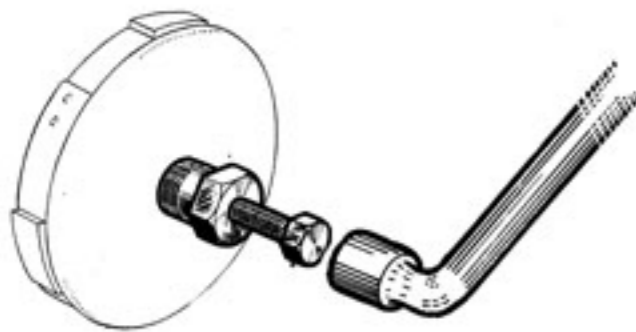


Fig. 3

- Déposer le carter latéral gauche (tournevis).
- Déposer le carter de protection variateur (tournevis) et la courroie.
- Dévisser et déposer la bougie.
- Monter le limiteur de course (réf. 1179) à la place de la bougie (Fig. 1).
- Faire tourner le moteur à la main (dans le sens contraire des aiguilles d'une montre, face au variateur) pour amener le piston en butée sur le limiteur.
- Dévisser sans à-coups (clé à pipe de 14 mm, Fig. 1) l'écrou du tambour de variateur.
- Dévisser le graisseur (clé à manche de 6 mm, réf. 1739, Fig. 2).

NOTA. — **ATTENTION.** Lors du remplacement d'un graisseur :

Depuis le 15-12-76 le filetage de nos vilebrequins et de nos graisseurs est passé de $\varnothing 4 \times 75$ à $\varnothing 5 \times 80$ (voir note 545).

- Faire tourner le moteur à la main (dans le sens des aiguilles d'une montre, face au variateur) pour amener le piston en butée sur le limiteur.
- Monter l'extracteur (réf. 15141 - 24 x 100) et visser sans à-coups pour extraire le tambour de variateur (clé de 17 mm, Fig. 3).
- Extraire le 1^{er} truarc (pince fermante réf. 987, Fig. 4).
- Enlever les rondelles de calage (extracteur magnétique réf. 1323, Fig. 5).
- Extraire le 2^e truarc (pince ouvrante réf. 988, Fig. 6).
- Déposer le variateur en le tirant vers soi.



Fig. 4



Fig. 5



Fig. 6

DÉMONTAGE ET REMONTAGE D'UN VARIATEUR

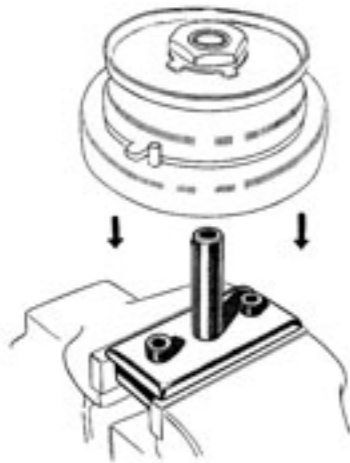


Fig. 1



Fig. 2



Fig. 3

DÉMONTAGE :

- Placer l'outil support (réf. 1322) dans les mors d'un étau (Fig. 1).
- Poser le variateur sur cet outil (Fig. 1).
- Dévisser le contre-écrou (pas à gauche) de joue fixe (clé à œil de 35 mm, Fig. 2).
- Dévisser et déposer la joue fixe vissée (outil réf. 1350, Fig. 3).
- Déposer la joue mobile de variateur, la cage à billes et les billes.
- Dévisser les quatre vis tête fraisée d'assemblage moyeu et flasque (tournevis, si nécessaire utiliser le tournevis à choc réf. 1356 pour les débloquer, Fig. 4).
- Déposer l'ensemble moyeu et masselottes et récupérer les rondelles ressorts (onduflex).
- Déposer les masselottes en les faisant glisser verticalement sur leur axe.

REMONTAGE :

- Placer le moyeu de variateur sur l'outil de démontage (réf. 1322).
- Monter les masselottes accouplées par deux ressorts sur les colonnettes (emmanchées bien à fond, elles doivent s'écarter librement).

NOTA. — Les anciens variateurs sont montés avec des masselottes pourvues de 4 trous \varnothing 2 mm permettant l'accrochage des deux ressorts de rappel. Pour permettre un lancement à vitesse plus basse, il est possible d'accrocher les ressorts dans les trous les plus rapprochés (on diminue ainsi leur tension).

- Placer les deux rondelles ressorts sur les colonnettes (ces rondelles sont destinées à supprimer le jeu latéral des masselottes, Fig. 5).
- Remonter la cloche de variateur (sur l'ensemble « moyeu masselottes », Fig. 5).



Fig. 4

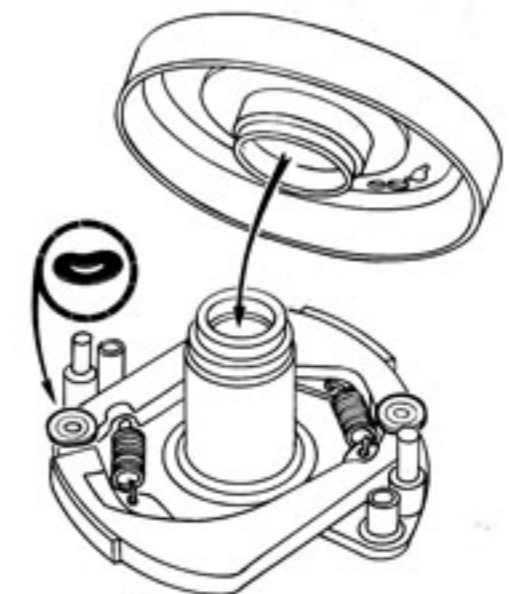


Fig. 5

REMONTAGE D'UN VARIATEUR (suite)

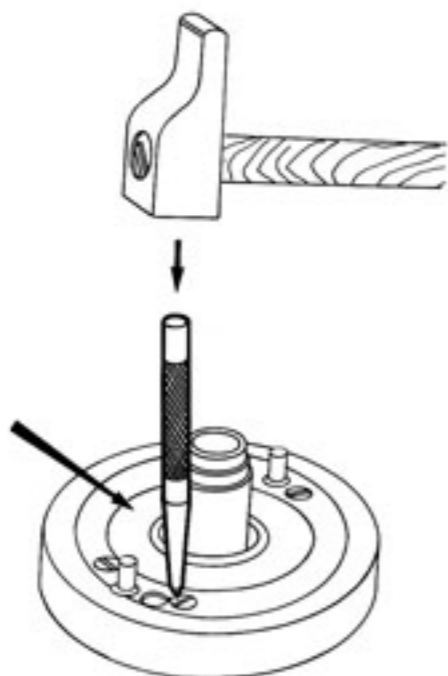


Fig. 1



Fig. 2

DANS LE CAS D'UN NOUVEAU VARIATEUR :

- Remonter les 4 vis (tête fraisée) en ayant préalablement nettoyé les filetages et mis du loctite.
- Serrer progressivement et les bloquer énergiquement (gros tournevis).

DANS LE CAS D'UN ANCIEN VARIATEUR :

- Remonter 4 vis (tête fraisée) neuves et les serrer progressivement.
- Bloquer énergiquement (gros tournevis) et les freiner par un coup de poinçon dans l'encoche prévue à cet effet (Fig. 1).
- Prendre la joue mobile (moyeu orienté vers le haut), introduire la cage à billes et placer les billes dans leur logement (Fig. 2).
- Enduire d'un film de graisse la joue de roulement des billes sur le flasque de variateur.
- Dégager le moyeu de variateur de l'outil support et introduire la joue mobile complète sur celui-ci.
- Replacer l'ensemble sur l'outil support (réf. 1322).

ATTENTION. — Les variateurs pour courroie de « 18 » possèdent un jonc et une rondelle montés avant la joue fixe.

- Remonter la joue fixe vissée (filetage à droite) et la bloquer énergiquement à l'aide de l'outil (réf. 1350).
- Visser le contre-écrou (filetage à gauche, clé à œil 35 mm).

RÉGLAGE ET REPOSE D'UN VARIATEUR

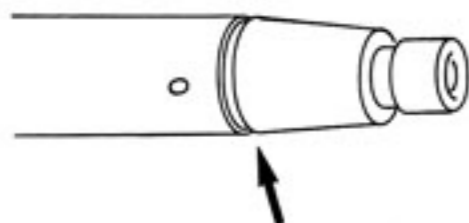


Fig. 1

- S'assurer du bon état de la gorge du petit truarc sur la soie de vilebrequin (Fig. 1).
- Nettoyer et dégraisser parfaitement le filetage du vilebrequin (brosse métallique réf. 1564).
- Introduire la cage à aiguilles dans le moyeu du variateur.
- Placer une rondelle de calage de 8/10 mm sur la cage à aiguilles.
- Poser le petit truarc sur la rondelle (Fig. 2).
- Mettre l'autre rondelle de calage de 8/10 mm et le grand truarc (pince fermante réf. 987).



Fig. 2

RÉGLAGE DU JEU LATÉRAL :

Jeu de 1/10 mm

- Les rondelles et les truarcs doivent jouer latéralement (légèrement gras).
- Si l'ensemble est trop libre, parfaire le réglage avec les rondelles de calage (réf. 14931 ép. 1/10 mm, Fig. 3).
- Graisser sans excès l'intérieur du moyeu (cage à aiguilles).
- Le variateur est prêt à être reposé.
- Introduire (côté poulie du variateur, Fig. 4) l'embout pilote de montage (réf. 1347) pour bien centrer les rondelles et le petit truarc.
- Placer la partie creuse du pilote sur l'extrémité du vilebrequin (Fig. 5).
- Pousser franchement sur le variateur, celui-ci se placera définitivement.
- L'ensemble doit tourner librement sans jeu, si le réglage du latéral a été effectué comme indiqué.
- Amener le piston en butée sur le limiteur et remonter le tambour de variateur (s'assurer de la présence du joint sur le moyeu du tambour).
- Revisser l'écrou en ayant mis une goutte de « Loctite » dans les filets et bloquer à 3 mkg (clé dynamométrique réf. 1884, Fig. 6).
- Remonter le graisseur (clé à manche 6 mm, réf. 1739, voir nota page 24).
- Déposer le limiteur de course, remonter la bougie et rebrancher l'antiparasite.
- Remettre la courroie en place, remonter le carter de protection variateur et le carter latéral.



Fig. 3



Fig. 4

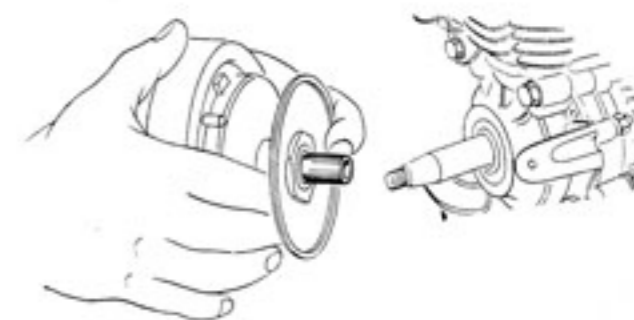


Fig. 5

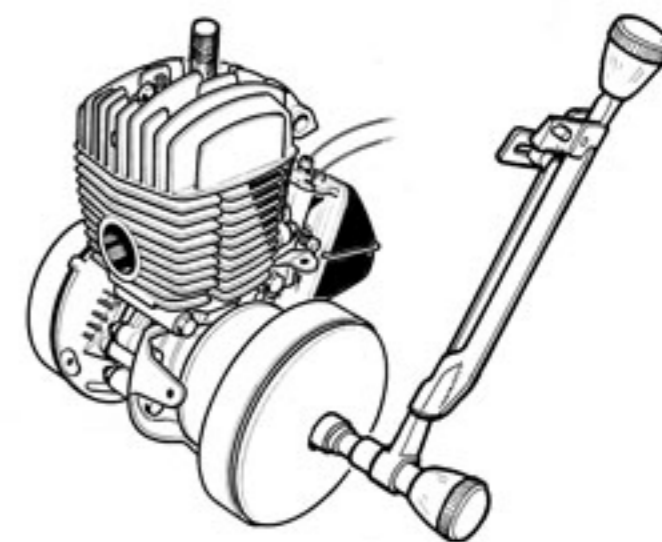


Fig. 6

DÉPOSE - REPOSE - DÉMONTAGE ET REMONTAGE DE L'EMBRAYAGE

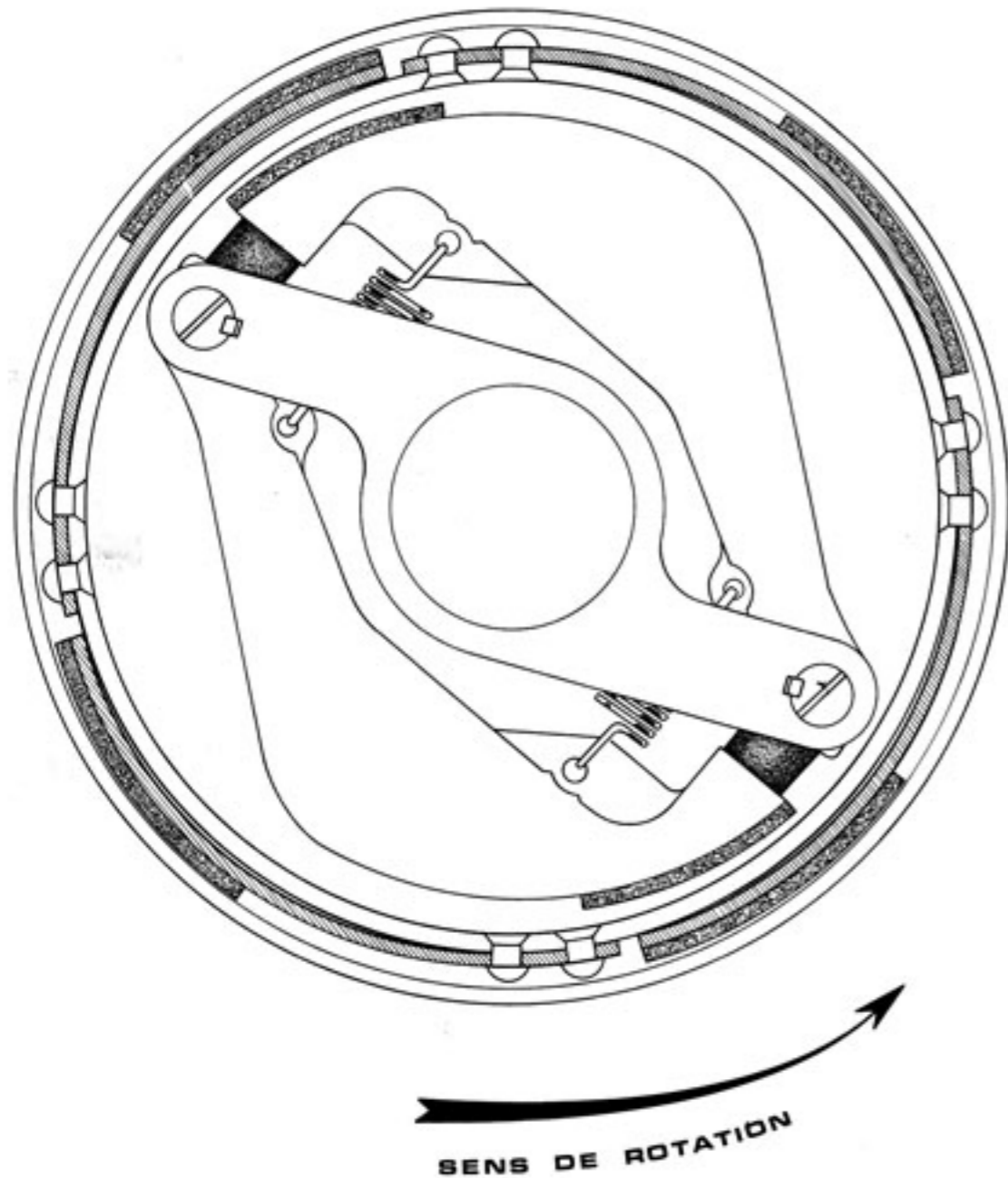


Fig. 1

DÉPOSE DE L'EMBRAYAGE :

- La dépose du carter de protection n'est pas nécessaire. La courroie se dépose, après l'avoir fait sauter de la gorge de poulie, en même temps que l'embrayage.
- Voir page 24 (identique à la dépose du variateur).

DÉMONTAGE DE L'EMBRAYAGE :

- Extraire la cage à aiguilles.
- Placer la cloche d'embrayage dans un étau muni de mordaches (serrer modérément sur la poulie d'embrayage).
- Débloquer et dévisser les deux vis tête fraisée (tournevis à choc réf. 1356).
- Déposer le contre flasque des masselottes.
- Déposer les deux rondelles « ressorts ».
- Déposer les masselottes en les faisant glisser verticalement sur leur axe (repérer le sens de montage, Fig. 1).

REMONTAGE D'UN EMBRAYAGE :

- Remonter les deux masselottes (accouplées par les deux ressorts) sur les colonnettes (attention à la position des masselottes).
- Placer les deux rondelles « ressorts » sur les colonnettes.
- Présenter le contre flasque sur les rondelles.
- Utiliser deux vis tête fraisée neuves pour la fixation du contre flasque.
- Bloquer les deux vis et les freiner par un coup de pointeau dans les encoches prévues à cet effet.

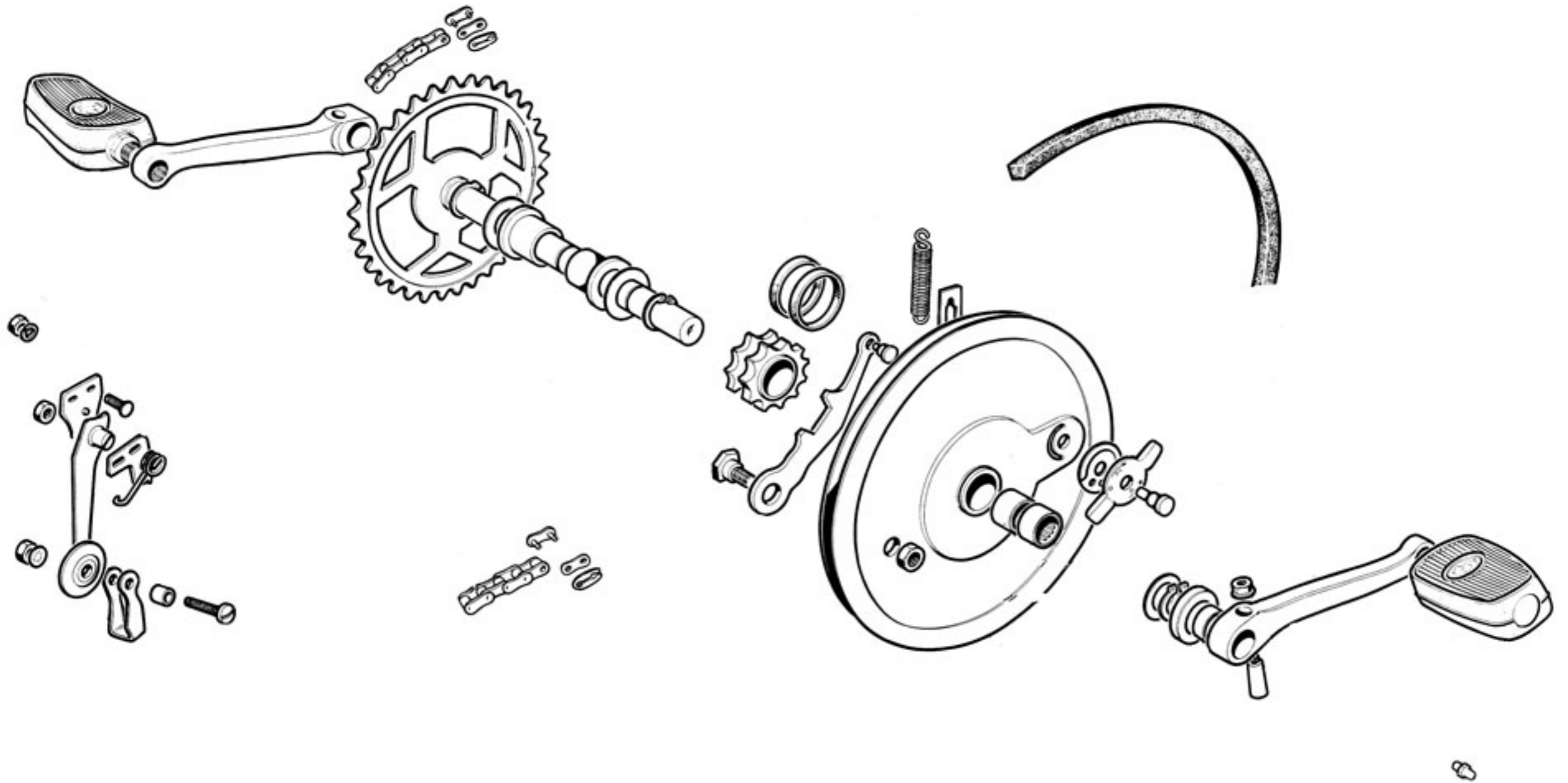
RÉGLAGE DU JEU LATÉRAL ET REPOSE DE L'EMBRAYAGE :

- Voir page 27 (opération identique à la repose du variateur).
- Ne pas oublier de replacer la courroie sur la poulie de l'embrayage.

CARACTÉRISTIQUES DES MOTEURS

TYPE MACHINE	CODE MOTEUR	RÉF. PR.	CARBURATEUR RÉGLAGE	RAPPORT VOLUMÉTRIQUE	PUISSANCE VOLANT	AVANCE EN MM	COULEUR JAUGE
85 L	1201	21016	AR 2.10/707 F	7,8	8 W	2	Bleue
88 L	1106	16909	AR 2.12/705 C	7,8	8 W	2	Bleue
88 LC	1306	22177	AR 2.12/705 C	7,8	10/21 W	2	Bleue
AV 89 (Mono-Biplane)	1107	18208	AR 2.12/705 C	8,8	8 W	2	Bleue
H 40 S-H 40 TL H 40 TS-H 50 S	1502	21200	AR 2.12/729 D	8,8	8 W	2	Bleue
H 50 LC-H 40 TLC	1503	21820	AR 2.12/729 D	8,8	10/21 W	2	Bleue
H 40 VS-H 40 VL H 50 VS	1104	19881	AR 2.12/705 C	8,8	8 W	2	Bleue
H 40 VLC-H 50 VLC	1505	21821	AR 2.12/705 C	8,8	10/21 W	2	Bleue
X 7 S	1402	21200	AR 2.12/774 a	8,8	8 W	2	Bleue
X 7 L	1403	21820	AR 2.12/774 a	8,8	10/21 W	2	Bleue
X 7 VS	1404	19881	AR 2.12/705 c	8,8	8 W	2	Bleue
X 7 AVL	1405	21821	AR 2.12/705 c	8,8	10/21 W	2	Bleue

COMPOSANTS D'UNE POULIE DE PÉDALIER



DÉPOSE ET REPOSE DE LA POULIE DE PÉDALIER

DÉPOSE :

- Déposer le carter latéral (côté gauche de la machine, tournevis).
- La dépose de la chaîne n'est pas nécessaire, mais si au cours de cette opération, celle-ci doit être remplacée, enlever l'attache rapide pour la déposer.
- Si le moteur possède un variateur, déposer le carter de protection de courroie (tournevis).
- Dévisser l'écrou (clé de 11 mm) et chasser la clavette de la manivelle gauche.
- Déposer la manivelle gauche.
- Faire sauter la courroie de la gorge de poulie de pédalier.
- Enlever le pare-huile de la poulie de pédalier (pince multiprise, Fig. 1).
- Enlever le truarc (pince ouvrante réf. 988) et la joue de poulie (Fig. 2).
- Placer le bouton de verrouillage de la poulie en position « VÉLO ».
- Tirer sans forcer sur la poulie pour la dégager du cadre.
- Maintenir le pignon double et faire tourner la poulie en la tirant vers soi pour la déposer.
- Faire sauter la chaîne de la couronne arrière en tournant la roue et déposer le pignon double.

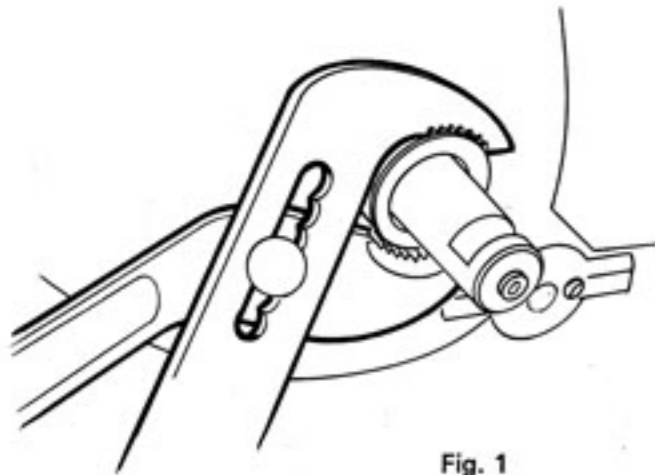


Fig. 1

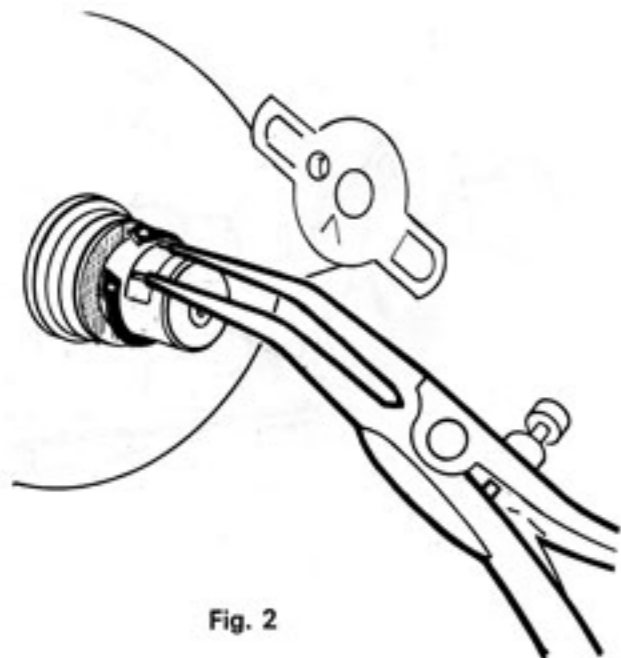


Fig. 2

REPOSE :

- Monter le pignon double sur l'axe de pédalier (petites dents vers le cadre).
- Placer la chaîne sur le pignon double (attention au sens de montage de l'attache rapide si la chaîne a été déposée, Fig. 3).
- Remonter la chaîne sur la couronne de roue arrière.
- Présenter la poulie (levier de verrouillage en position « VÉLO ») sur l'axe de pédalier.
- Centrer le pignon double à la main et l'introduire sur le moyeu de poulie.
- Pousser sur la poulie pour l'engager bien à fond.
- Remonter la joue et le truarc (pince ouvrante réf. 988).
- Remonter le pare-huile (remplacer cette pièce si celle-ci a été endommagée lors du démontage).
- Remonter la courroie, le carter de protection (s'il s'agit d'un moteur à variateur) et le carter latéral.
- Vérifier la tension de la chaîne (cette opération doit s'effectuer machine en charge).
- Le réglage de la chaîne s'effectue en agissant sur les vis tendeurs situées à l'arrière sur le bras oscillant (clé de 8 mm) après avoir débloqué les écrous de roue (Fig. 4).

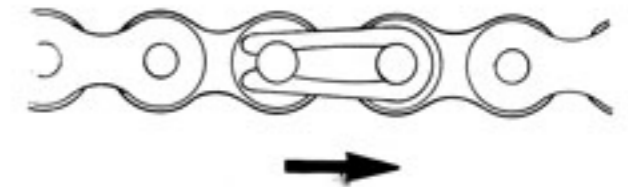


Fig. 3

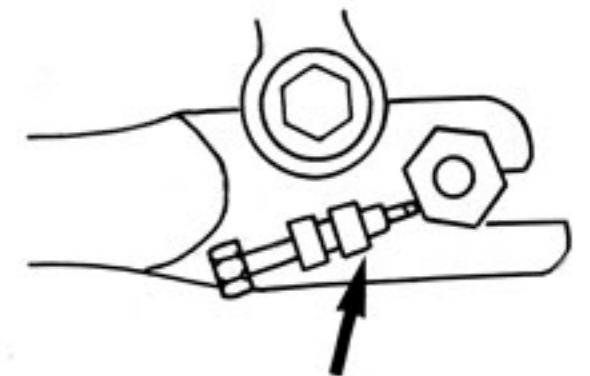


Fig. 4

DÉPOSE ET REPOSE DU PÉDALIER

REPLACEMENT DES BAGUES DE PÉDALIER



Fig. 1

DÉPOSE DU PÉDALIER :

- Déposer la poulie de pédalier (voir page 31).
- Enlever le truarc (pince ouvrante réf. 988) et la rondelle de calage (Fig. 1).
- Déposer le carter latéral (côté droit de la machine).
- Mettre le tendeur de chaîne en position « chaîne détendue » (Fig. 2).
- Faire sauter la chaîne de pédalier ou la démonter si celle-ci doit être remplacée.
- Déposer le pédalier avec la manivelle droite et récupérer la rondelle de calage (démonter la manivelle si le pédalier doit être remplacé, clé de 11 mm).

RÉGLAGE DU JEU LATÉRAL DE L'AXE DE PÉDALIER :

- Introduire la rondelle de calage précédemment démontée sur l'axe de pédalier.
- Monter l'axe dans les bagues de pédalier.
- Remonter la rondelle de calage et le truarc.
- Vérifier le jeu latéral de l'axe (celui-ci doit être de l'ordre de 1/10 mm).
- Utiliser si nécessaire les rondelles de calage (réf. 14863 1/10 mm, 14865 3/10 mm) pour obtenir un réglage correct.

REPOSE DU PÉDALIER :

- Pratiquer à l'inverse de la dépose.
- ATTENTION au sens de montage de l'attache rapide si celle-ci a été déposée.

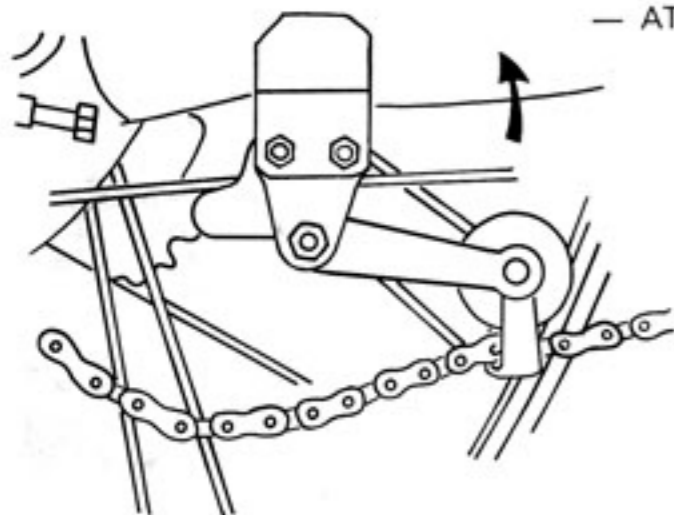


Fig. 2

REPLACEMENT DES BAGUES DE PÉDALIER :

- Déposer la poulie de pédalier (voir page 31).
- Déposer le pédalier (voir ci-dessus).
- Chasser l'une des bagues avec un jet de \varnothing 12 mm (Fig. 3).
- Chasser l'autre bague à l'aide d'un tube de \varnothing 20 mm.
- Remonter des bagues neuves à l'aide de l'outil d'emmanchement (réf. 1352, Fig. 4).
- Introduire l'axe de pédalier dans les bagues. Celui-ci doit tourner librement pratiquement sans jeu (si nécessaire passer un alésoir de \varnothing 16 mm dans les bagues).
- Remonter le pédalier et la poulie (voir ci-dessus et page 31).

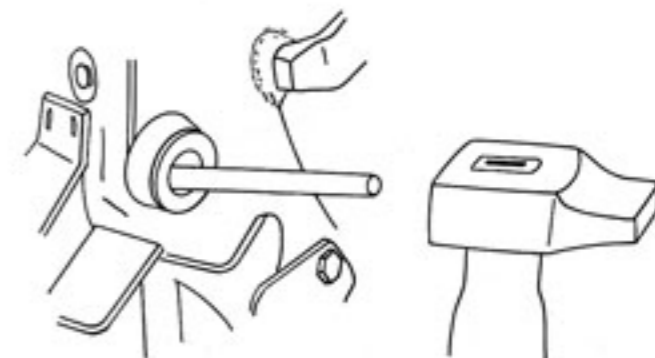


Fig. 3

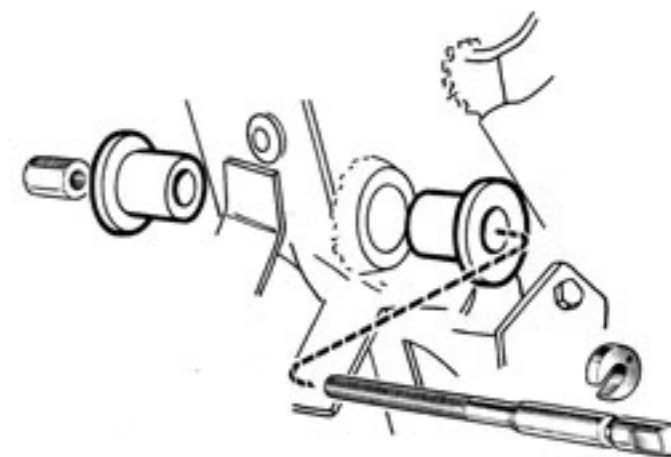


Fig. 4

REPLACEMENT DES SILENTBLOCS DE FIXATION SUPÉRIEURE MOTEUR

L'OUTIL 16753 EST INDISPENSABLE POUR CETTE OPÉRATION

- Déposer les deux carters latéraux (tournevis).
- Enlever la courroie de la gorge de poulie.
- Dévisser l'écrou d'axe supérieur moteur (clé de 13 mm et 12 mm).
- Chasser l'axe de fixation supérieure en maintenant le moteur.
- Laisser pendre le moteur en avant (soulager en mettant une cale sous celui-ci).

Que ce soit pour l'extraction ou l'emmanchement, les silentblocs doivent sortir ou rentrer, de l'intérieur vers l'extérieur.

EXTRACTION D'UN SILENTBLOC :

- Placer l'outil bien en ligne (Fig. 1), maintenir l'écrou avec une clé de 17 mm et visser la vis de l'outil avec une clé de 12 mm.

MISE EN PLACE D'UN SILENTBLOC :

- Introduire la rondelle de butée qui sert à limiter l'emmanchement du silentbloc (Fig. 2).
- Placer le silentbloc (côté chanfrein) sur la vis et procéder ensuite comme pour l'opération précédente.
- Remplacer si nécessaire l'entretoise thermique du silentbloc gauche.
- Remonter l'axe de fixation supérieure moteur et revisser l'écrou sans le bloquer (voir NOTA page 7).

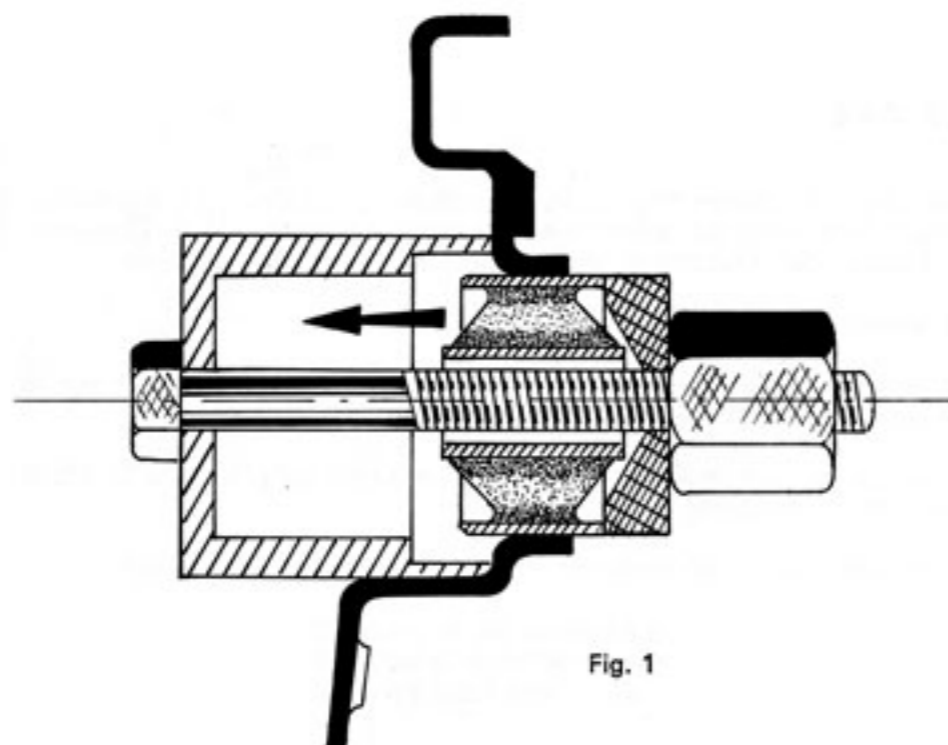


Fig. 1

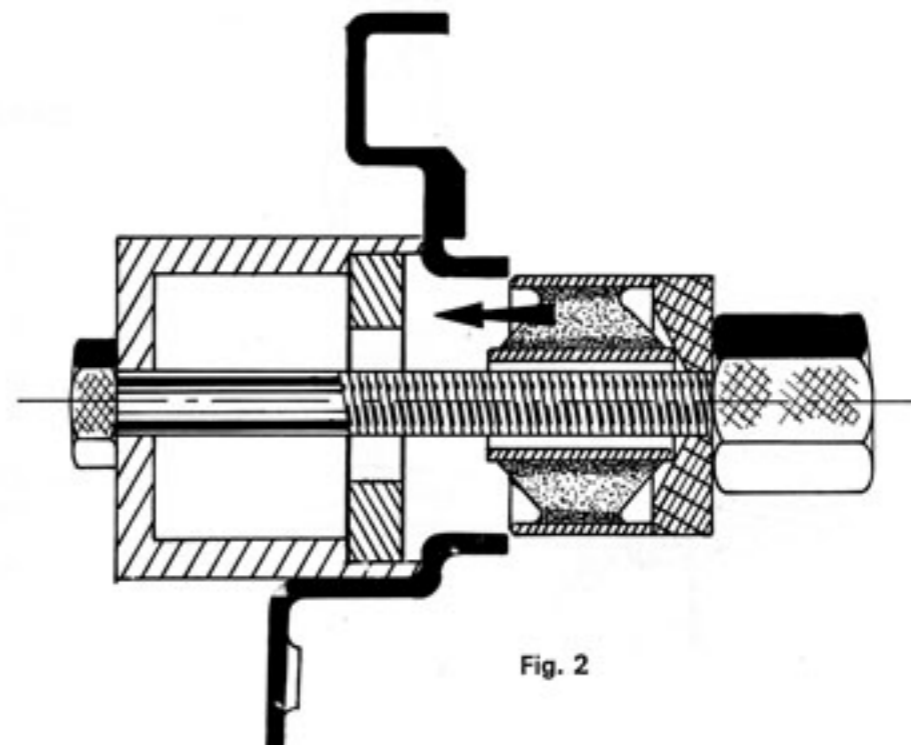


Fig. 2

REEMPLACEMENT DES CABLES

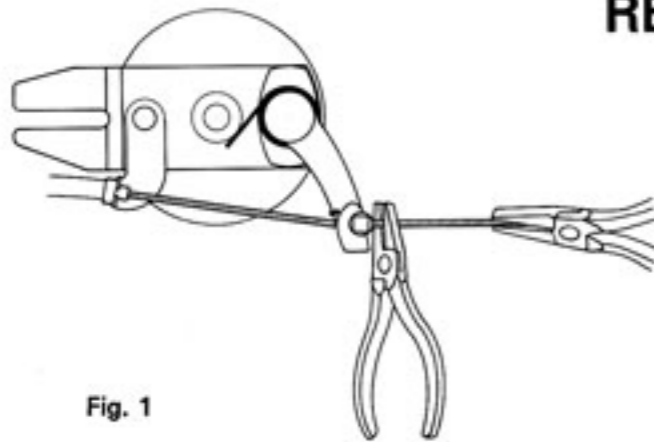


Fig. 1

FREINS AVANT ET ARRIÈRE :

- Desserrer la vis du serre câble (clé plate de 6 mm) et sortir le câble.
- Visser complètement le barillet tendeur au levier de frein.
- Graisser le câble neuf. Introduire celui-ci dans le tourillon du levier de frein, dans le barillet tendeur et dans la gaine.

Pour la commande de frein arrière, s'assurer si la butée de gaine est bien restée en place.

La tension du câble de frein s'effectue à l'aide de deux pinces (Fig. 1).

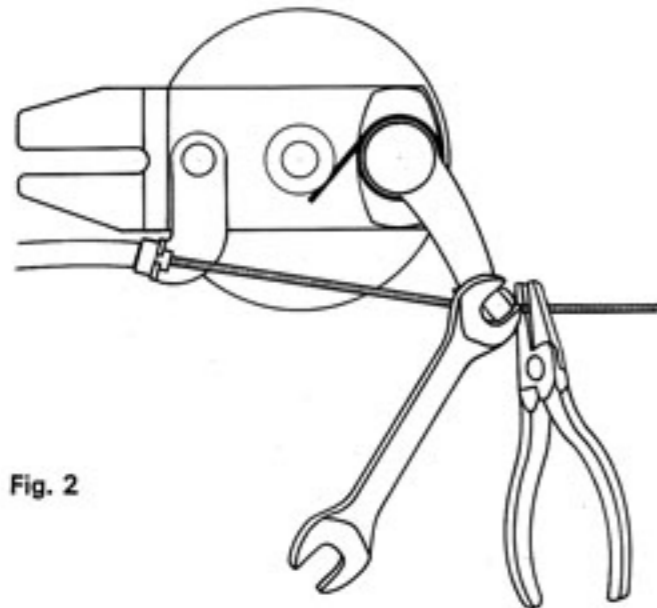


Fig. 2

De la main droite, pincer l'extrémité du câble, à l'aide de l'autre pince pousser sur le serre câble jusqu'à ce que le levier de came soit en butée et pincer le câble. La main droite se trouve ainsi libérée pour serrer la vis du serre câble (Fig. 2).

Parfaire si nécessaire le réglage en agissant sur les barillets tendeurs au levier de frein (Fig. 3).

CABLE DES GAZ :

- Déposer le carter de chaîne droit, puis incliner le carburateur (côté gauche) en desserrant le boulon du collier avec une clé à manche de 8. Desserrer la vis du chapeau de chambre de carburateur à l'aide d'un tournevis.
- Sortir les volets de gaz et d'enrichisseur.
- Desserrer le serre câble de la poignée (clé plate de 6 mm) et tirer sur le volet des gaz pour sortir le câble de sa gaine.
- Effectuer les opérations inverses pour le remontage, en graissant le câble neuf avant de l'introduire dans sa gaine.
- Replacer le carburateur et resserrer l'écrou du boulon de collier.
- Parfaire la tension du câble en agissant sur la vis tendeur située sur le chapeau de chambre de carburateur et vérifier si le volet des gaz monte complètement lorsque la poignée est tournée à fond en tirant sur la gaine.

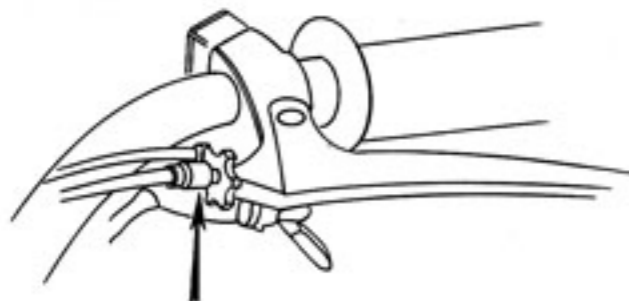


Fig. 3

REEMPLACEMENT DES CABLES (suite)

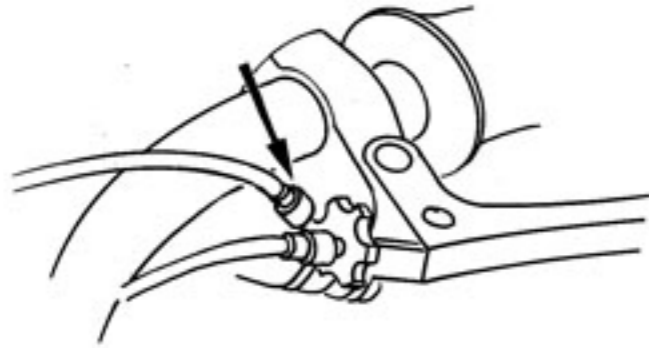


Fig. 1

ENRICHISSEUR :

- Effectuer les mêmes opérations que pour le remplacement d'un câble des gaz.
- Desserrer le serre câble de la commande d'enrichisseur (clé plate de 8 mm) et tirer sur le volet d'enrichisseur pour sortir le câble de sa gaine.
- Effectuer les opérations inverses pour le remontage, en graissant le câble neuf après l'avoir introduit, dans le volet d'enrichisseur.
- Parfaire la tension du câble en agissant sur le tendeur situé à la manette (garde 2 mm, Fig. 1).

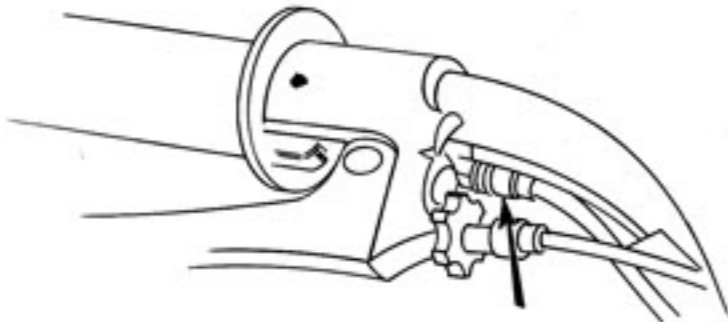


Fig. 2

DÉCOMPRESSEUR :

- Desserrer le serre câble de la commande de décompresseur à l'aide d'une clé plate de 6 mm.
- Enlever l'antiparasite et appuyer sur le ressort du décompresseur avec un tournevis pour sortir l'embout du câble.
- Tirer sur le câble pour le sortir de sa gaine.
- Graisser le câble neuf, l'introduire dans sa gaine côté moteur sans oublier la butée de gaine et effectuer les opérations inverses du démontage.
- Parfaire la tension du câble en agissant sur le barillet tendeur à la poignée (garde 2 mm, Fig. 2).

REEMPLACEMENT D'UN CADRE

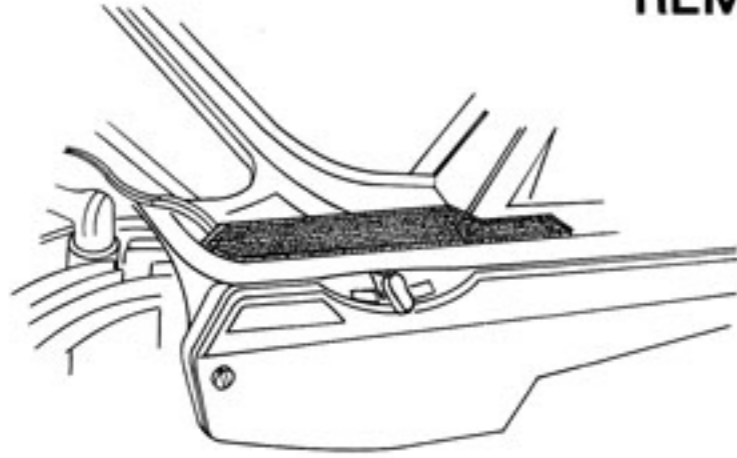


Fig. 1

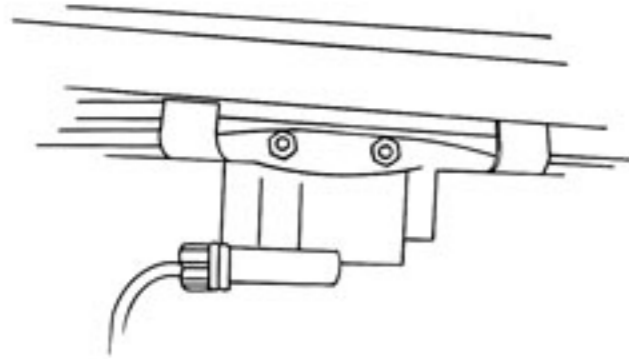


Fig. 2

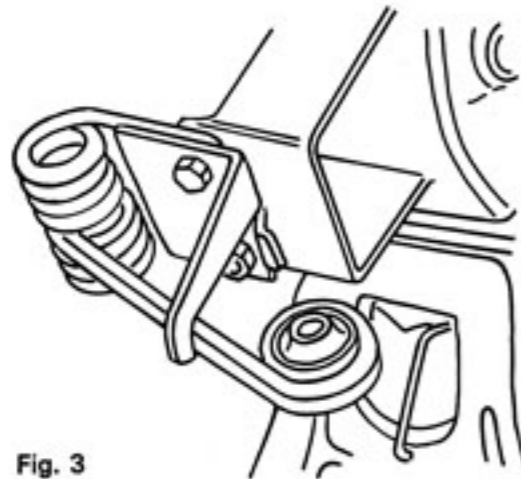


Fig. 3

- Déposer les deux carters latéraux.
- Vider le réservoir de son essence.
- Enlever l'antiparasite et débrancher la commande de décompresseur:
- Enlever le cache plastique noir du côté gauche (Fig. 1).
- Dévisser la vis de chapeau de chambre de mélange du carburateur, sortir le volet des gaz et de starter (dégager les commandes du cadre).
- Déposer le pont attache gaine et la bobine haute tension (clé de 8 mm, Fig. 2).
- Débrancher le câble de frein arrière, enlever le serre câble (clé plate de 6 mm) et la butée de gaine.
- Déconnecter le boîtier quatre voies à la base du cadre, les fils à la sortie volant, le fil de diode « Zener » et les fils de la centrale des clignotants.
- Enlever le cache plastique noir du côté droit.
- Dégager les canalisations électriques.
- Immobiliser la machine sur le banc Rassant par la roue arrière à l'aide de l'outil réf. 1877.
- Dévisser et enlever les écrous de fixation de l'un des deux étriers de guidon. (Cette opération n'est pas nécessaire dans le cas des étriers hauts). Utiliser la clé réf. 1229 pour l'écrou supérieur de fourche.
- Dévisser de quelques tours les écrous de fixation de l'autre étrier.
- Déposer la cale de l'étrier précédemment déposé.
- Dévisser et enlever l'écrou de fixation supérieure de fourche (clé de 32 mm) et récupérer la rondelle.
- Rabattre le frein de vis inférieure de pivot de fourche.
- Dévisser et enlever la vis de pivot (clé de 32 mm, réf. 1880).
- Déposer l'ensemble roue AV, fourche, guidon et commandes.
- Déposer le jeu de direction (voir page 42).
- Déposer le carter de protection de courroie.
- Débrancher la canalisation d'essence, et déposer le moteur avec son carburateur (voir page 6).
- Déposer la poulie de pédalier, le pédalier et les chaînes (voir pages 31, 32, 46).
- Déposer les ressorts tendeurs et la patte de butée (clé de 10 mm, Fig. 3).

REPLACEMENT D'UN CADRE (suite)

- Déposer la selle et son collier de serrage (clé de 13 mm).
- Récupérer le bouchon de réservoir, les enjoliveurs de poutre, le jonc de poutre et les couvercles de boîte à outils.
- Déposer le boîtier de diode « Zener » et de centrale des clignotants (clé de 10 mm).
- A ce stade du démontage il est nécessaire d'utiliser le support spécial réf. 1874, et retourner la machine (Fig. 1).
- Déposer les axes de fixations supérieures des amortisseurs (clé de 13 mm).
- Dévisser l'écrou « NYLSTOP » (clé de 17 mm) et extraire l'axe de bras oscillant.
- Déposer le bras oscillant muni des amortisseurs et la roue arrière (Fig. 2).
- Déposer le garde-boue arrière avec sa filerie et les supports inférieurs de sacoches (voir page 51).
- Déposer la plate-forme de porte-bagages et les supports supérieurs de sacoches (clé de 10 mm et tournevis cruciforme).
- Déposer le robinet d'essence (clé plate de 14 mm). S'assurer de l'état du joint caoutchouc (Fig. 3).
- Enlever les joncs plastiques sur les bras arrière de cadre et récupérer le passe fil situé à la base du cadre.
- Déposer la béquille (voir page 46).

REMONTAGE DE LA MACHINE :

- Opérer à l'inverse du démontage, après avoir monté des bagues de pédalier (voir page 32) et des silentblocs (voir page 33) neufs sur le nouveau cadre.

IMPORTANT. — Ne pas oublier de frapper le numéro machine sur le cadre neuf au même endroit que sur l'ancien.

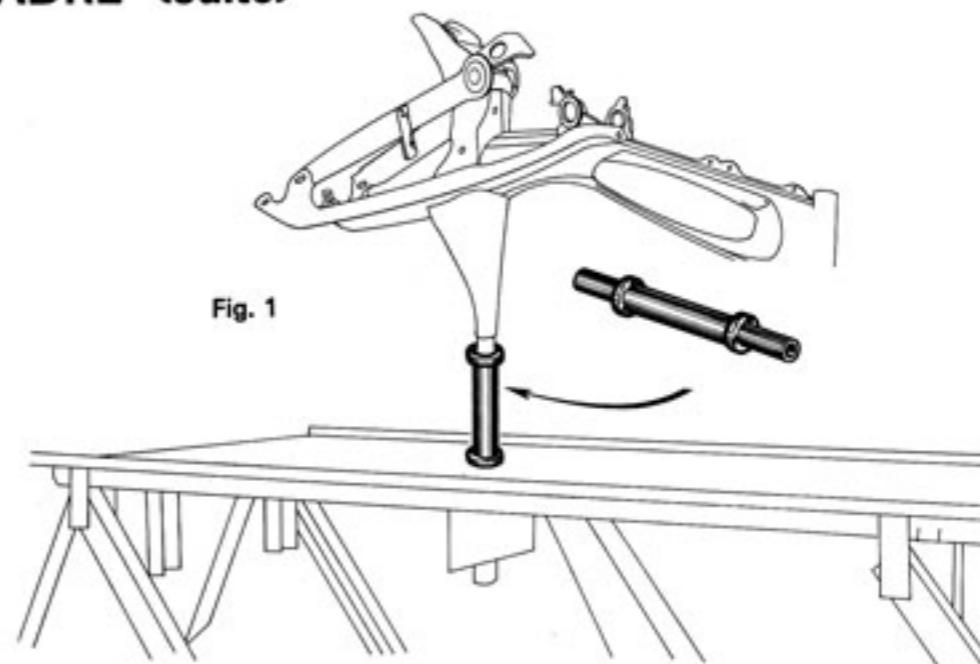


Fig. 1

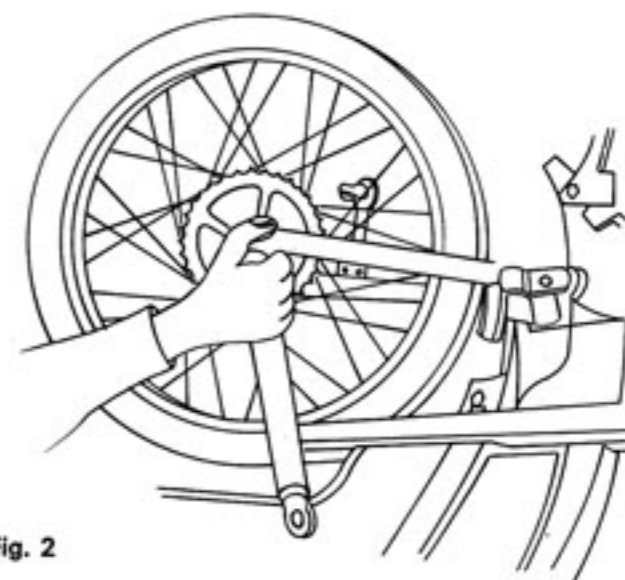


Fig. 2



Fig. 3

DÉPOSE DES FOURREAUX D'UNE FOURCHE

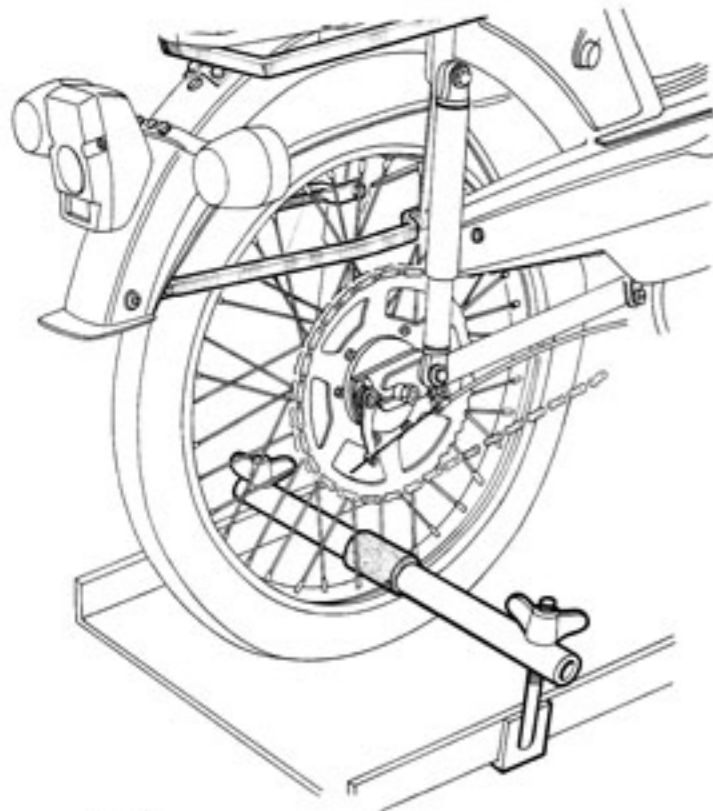


Fig. 1



Fig. 2

Pour toutes les opérations sur la fourche, brider la roue arrière (roue avant dans le vide) à l'aide de la bride réf. 1877, sur le banc Rassant (Fig. 1).

- Dévisser les quatre écrous de fixation des étriers de guidon et récupérer les rondelles (clé de 10 mm).
- Déposer les étriers, les cales et laisser pendre le guidon.
- Déposer l'optique du phare et débrancher les deux fils du porte-lampe.
- Libérer le connecteur MAT-N-LOOK (anneau caoutchouc) et débrancher les fils au contacteur de phare (repérer leur position).
- Débrancher les deux fils de l'avertisseur, la commande de compteur (au démultiplicateur) et le câble de frein avant.
- Démontez la butée de gaine (clé de 10 mm) et dégager la commande à la hauteur du câble de l'attache gaine situé sur le pont de garde-boue.
- Dévisser les écrous des plongeurs sur la plaque supérieure (tournevis fendu réf. 1437), enlever les coupelles et les rondelles caoutchouc (Fig. 2).
- Déposer la roue avant avec les plongeurs.
- Dévisser l'écrou supérieur du tube pivot (clé de 32 mm) et enlever la rondelle (Fig. 3).
- Rabattre le frein et dévisser la vis inférieure du tube pivot (clé réf. 1880, Fig. 4).
- Faire levier avec un tournevis placé entre le tube pivot et la plaque inférieure de fourche pour dégager les ergots (Fig. 5).
- Tirer d'un coup brusque sur les fourreaux pour dégager la plaque inférieure et soulever pour dégager la plaque supérieure du tube pivot.
- Déposer le phare et l'avertisseur (clé de 10 mm) pour les remonter sur les fourreaux neufs (ATTENTION : ne pas oublier les fils de masse fixés par la vis inférieure gauche de fixation du phare).

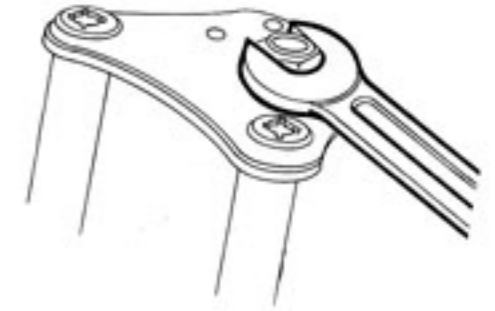


Fig. 3

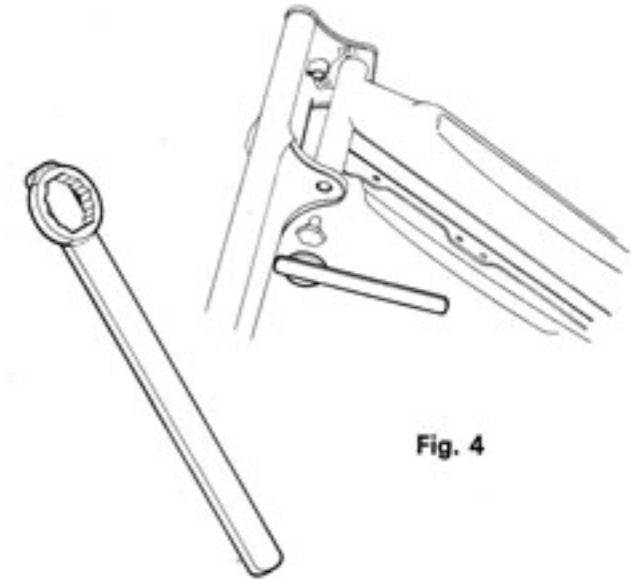


Fig. 4

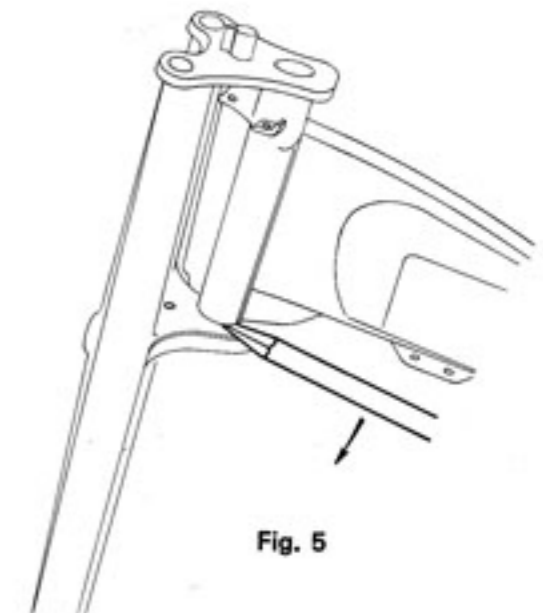


Fig. 5

REPOSE DES FOURREAUX

DÉPOSE ET REPOSE D'UNE FOURCHE

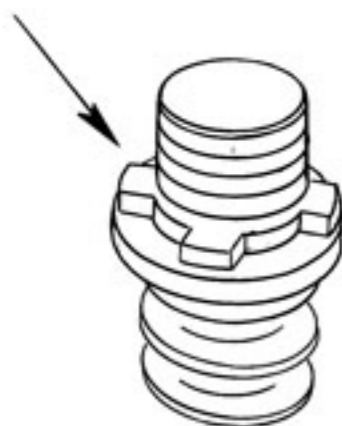


Fig. 1

- Procéder à l'inverse de la dépose.
- S'assurer que les ergots de la plaque inférieure soient bien positionnés dans les encoches du tube pivot.
- Remplacer si nécessaire les bagues et les entretoises de fourche (voir page 40).
- Utiliser un frein neuf lors du remontage de la vis inférieure de pivot.
- Tendre légèrement les ressorts par un mouvement de rotation et engager les crans de l'attache supérieure dans les fentes de la plaque de fourche (Fig. 1 et 2).

DÉPOSE ET REPOSE D'UNE FOURCHE COMPLÈTE :

- Déposer la roue avant (voir page 44) et le garde-boue (voir page 51).

Il n'est pas nécessaire de dévisser les écrous des plongeurs sur la plaque supérieure pour la dépose de la fourche complète.

- Opérer comme pour la dépose et la repose des fourreaux.

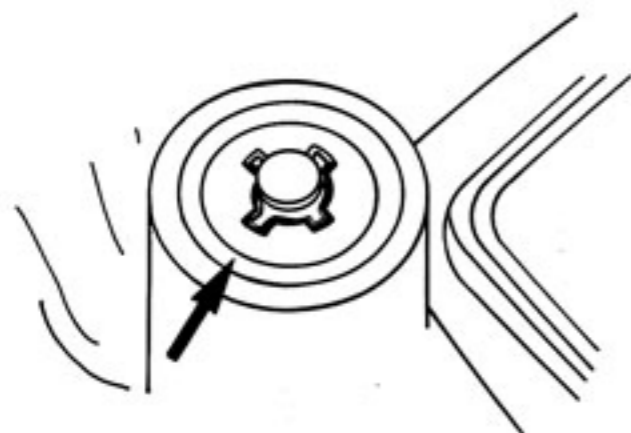


Fig. 2

REPLACEMENT DES BAGUES DE FOURCHE ET DES RESSORTS



Fig. 1



Fig. 2

- Débrancher la commande de compteur à la roue.
- Débrancher la commande de frein avant.
- Déposer la butée de gaine et dégager la commande de frein de l'attache gaine située sur le pont de garde-boue à hauteur du câble.
- Dévisser les écrous de fixation supérieure des plongeurs (tournevis fendu, réf. 1437).
- Déposer la roue avec les plongeurs et les ressorts.
- Enlever les protecteurs caoutchouc.
- Dévisser les écrous de bas de fourche (Fig. 1).
- Extraire les bagues de guidage et les entretoises à l'aide de l'extracteur à griffes (réf. 1440, Fig. 2).
- Introduire les bagues neuves et les entretoises dans les fourreaux de fourche.
- S'assurer que les joints des écrous de bas de fourche soient en bon état (les remplacer si nécessaire, Fig. 3).
- Monter les ressorts de fourche neufs si les anciens doivent être remplacés (rupture).
- Introduire les protecteurs caoutchouc et les écrous de bas de fourche sur les plongeurs.
- Graisser les ressorts et remonter la roue munie des plongeurs.
- Tendre légèrement les ressorts par un mouvement de rotation et engager les crans de l'attache supérieure dans les fentes de la plaque de fourche (Fig. 4 et 5).
- Remonter les joints caoutchouc, les coupelles et serrer les écrous de fixation supérieure (tournevis fendu réf. 1437).
- Visser les écrous de bas de fourche (serrer modérément à la pince multi-prise de façon que les plongeurs ne soient pas bridés).

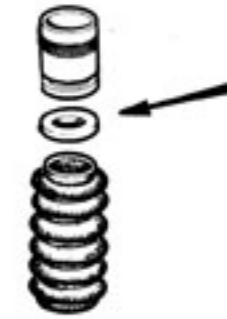


Fig. 3

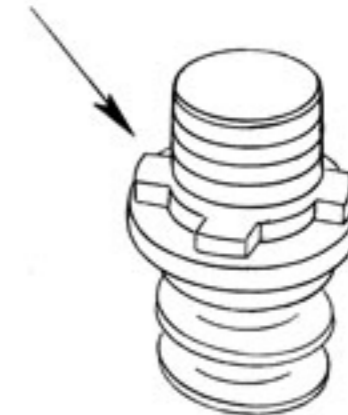


Fig. 4

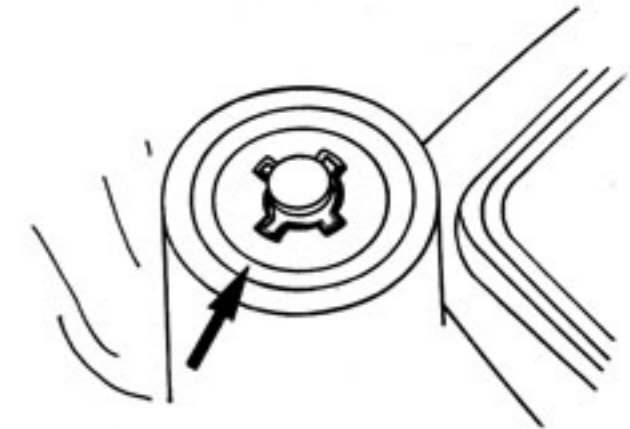


Fig. 5

DÉPOSE DU CINTRE DE GUIDON

Pour les machines à clignotants :

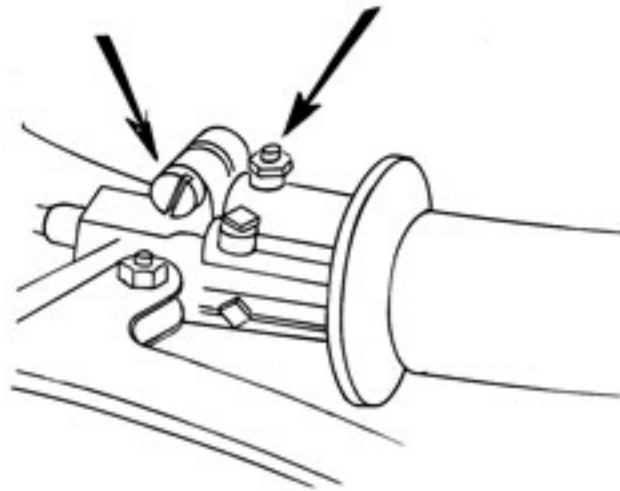


Fig. 1

- Déposer les clignotants et dégager les fileries droite et gauche.
- Desserrer le contre écrou de la vis de guidage du manchon de poignée tournante et dévisser la vis (clé de 8 mm et tournevis, Fig. 1).
- Déposer le manchon de poignée tournante.
- Dégager les commandes des gaz et de décompresseur de la patte attache gaine située sous la plaque supérieure de fourche (Fig. 2).
- Débloquer la vis de serrage du corps de poignée tournante pour le sortir du cintre (Fig. 1).
- Introduire une lame de tournevis dans la poignée caoutchouc gauche.
- Pencher légèrement la machine et injecter quelques gouttes d'huile dans l'espace créé par la lame de tournevis, pour faciliter la dépose de la poignée caoutchouc (Fig. 3).
- Débloquer la vis de serrage du corps de poignée gauche et dévisser les quatre écrous d'étrier de guidon.
- Sortir le corps de poignée gauche et déposer le cintre de guidon.

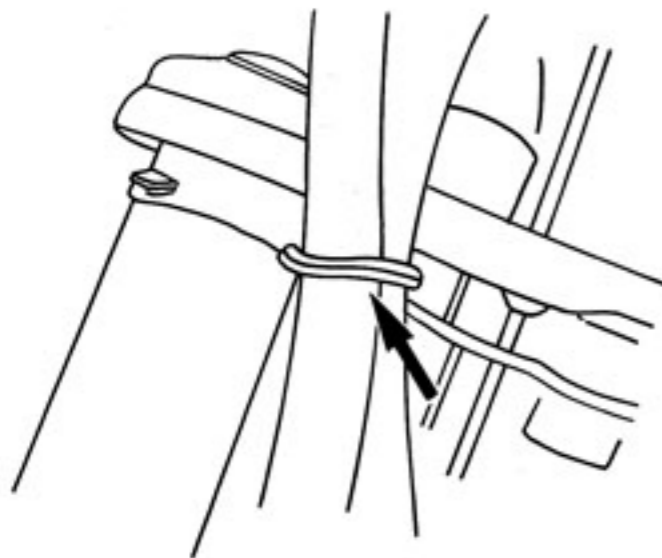


Fig. 2

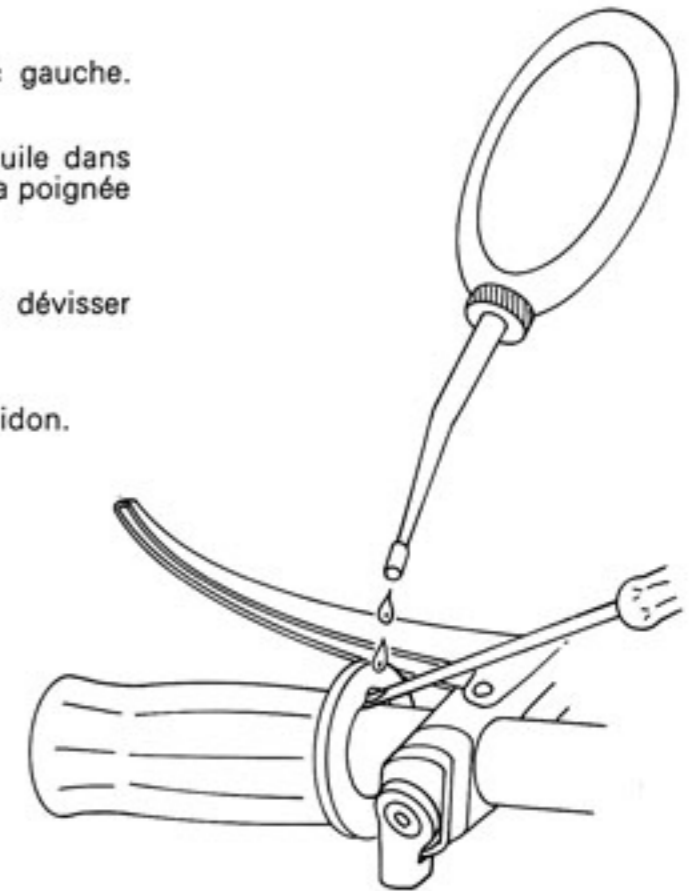


Fig. 3

DÉPOSE D'UN JEU DE DIRECTION

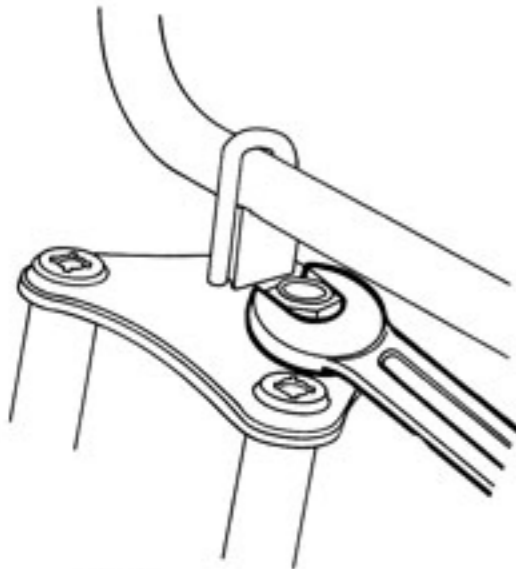


Fig. 1

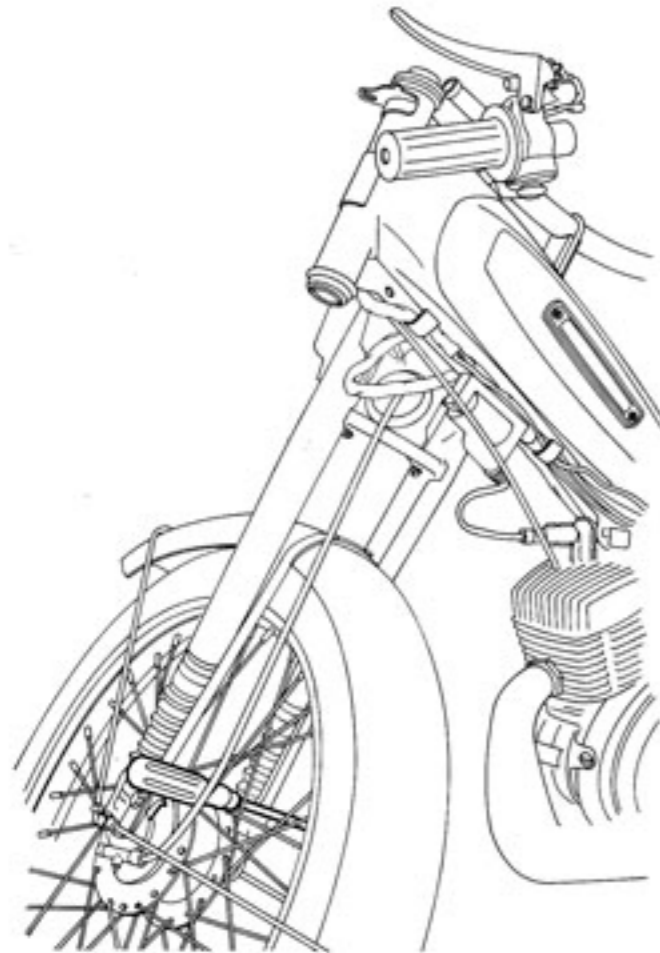


Fig. 2

DÉPOSE :

- Déposer l'un des deux étriers de guidon (clé de 10 mm). Cette opération n'est pas nécessaire dans le cas des étriers hauts. Utiliser la clé réf. 1229 pour dévisser l'écrou supérieur de pivot.
- Débloquer les deux écrous de l'autre étrier et enlever la cale de l'étrier précédemment déposé.
- Dévisser l'écrou supérieur de pivot de direction (clé de 32 mm, Fig. 1).
- Rabattre le frein et dévisser la vis inférieure de pivot (clé réf. 1880).
- Déposer la fourche avec la roue et le guidon sans rien débrancher.
- Laisser reposer l'ensemble sur le côté de la machine et introduire un tournevis ou une cale de bois dans les rayons pour immobiliser la roue (Fig. 2).
- Maintenir le tube pivot à l'aide d'une pince multiprise et desserrer le cône supérieur de direction.
- Déposer le tube pivot, les billes de direction et extraire les cuvettes inférieure et supérieure de direction à l'aide du chasse-cuvette (Fig. 3).

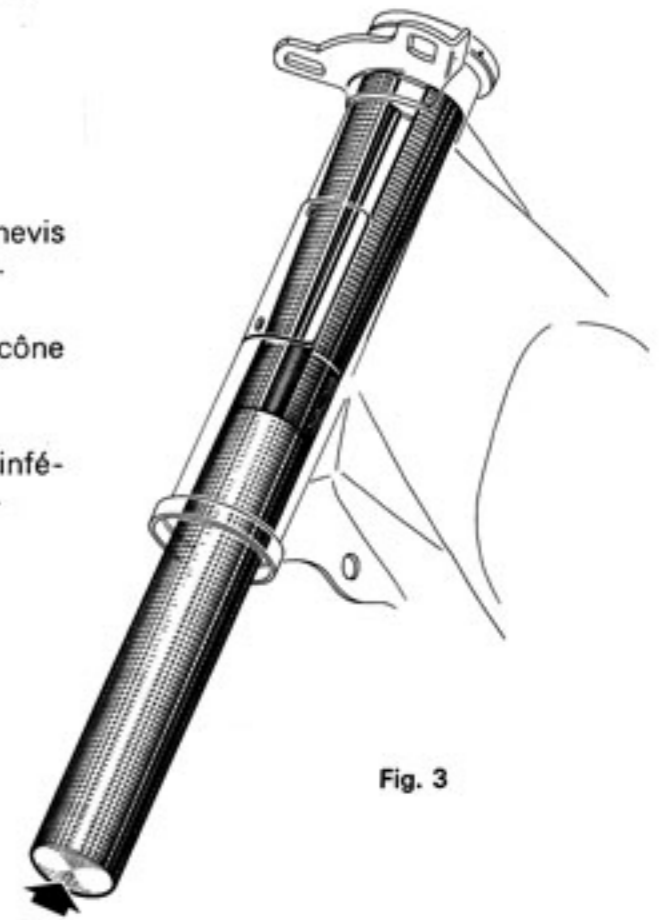


Fig. 3

REPOSE D'UN JEU DE DIRECTION

REPOSE :

- Introduire les cuvettes inférieure et supérieure dans le tube de direction du cadre (outil d'emmanchement réf. 1560, Fig. 1).
- Graisser sans excès la cuvette supérieure de direction et le cône du tube pivot pour faciliter le montage des billes.
- Placer les billes de direction (25 billes) sur le cône du tube pivot et introduire celui-ci dans le tube de direction du cadre.
- Monter les 25 autres billes dans la cuvette supérieure de direction.
- Visser le cône supérieur de direction. Maintenir le tube pivot avec une pince multiprise et serrer le cône à la main (Fig. 2).
- Reposer l'ensemble (roue, fourche et guidon).
- Reposer l'étrier et la cale de guidon.
- Serrer les quatre écrous des étriers (clé de 10 mm).
- Contrôler le jeu de fonctionnement.

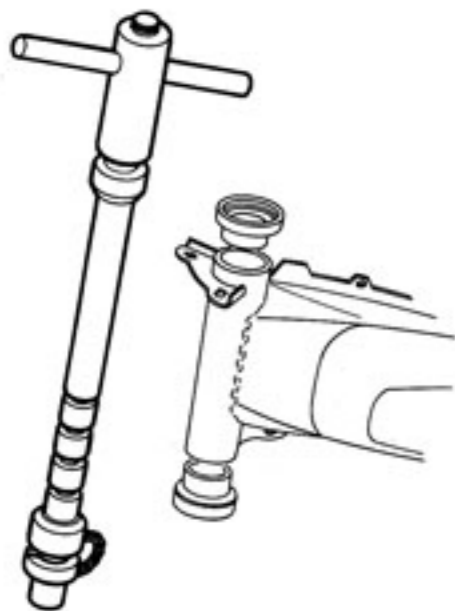


Fig. 1

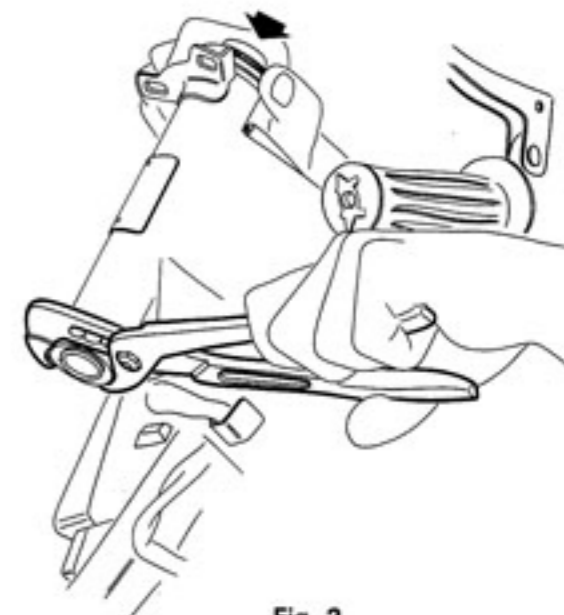


Fig. 2

DÉPOSE ET REPOSE DES ROUES AVANT ET ARRIÈRE

DÉPOSE DE LA ROUE ARRIÈRE :

- Mettre la machine sur sa béquille et desserrer les deux écrous de roue arrière.
- Dévisser l'écrou de roue arrière gauche presque à fond pour échapper la vis tendeur et faire sauter la chaîne moteur de la couronne (Fig. 1).
- Placer le tendeur de chaîne vélo en position « Chaîne détendue » (Fig. 2) et faire sauter celle-ci de la roue libre.
- Dégager le serre câble du levier de came de frein arrière (Fig. 1).
- Déposer la roue.
- Déposer le flasque et vérifier l'état des garnitures des mâchoires.

REPOSE DE LA ROUE :

- Procéder à l'inverse de la dépose.
- S'assurer que l'encoche du flasque de frein soit bien ancrée sur le point fixe soudé sur le bras oscillant (Fig. 3).
- Bloquer les écrous de roue frein serré.

DÉPOSE DE LA ROUE AVANT :

- Placer une cale sous le moteur ou si la machine est sur un banc (réf. 1611) brider la roue arrière (outil réf. 1877) pour maintenir l'avant de la machine levé
- Débrancher la commande de compteur et la commande de frein avant (Fig. 4).
- Desserrer suffisamment les écrous de roue (clé de 17 mm) de façon à pouvoir dégager les rondelles plates des fraises (Fig. 5).
- Déposer la roue avant.

REPOSE DE LA ROUE AVANT :

- Déposer le flasque de frein et vérifier l'état des garnitures des mâchoires.
- Dépoussiérer si nécessaire le tambour.
- Procéder à l'inverse de la dépose pour remonter la roue. S'assurer que le point fixe du flasque soit ancré dans le trou de bas de fourche côté droit (Fig. 6).
- Bloquer les écrous de roue frein serré.

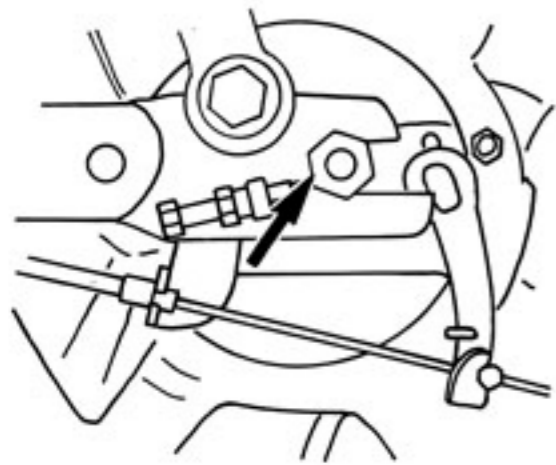


Fig. 1

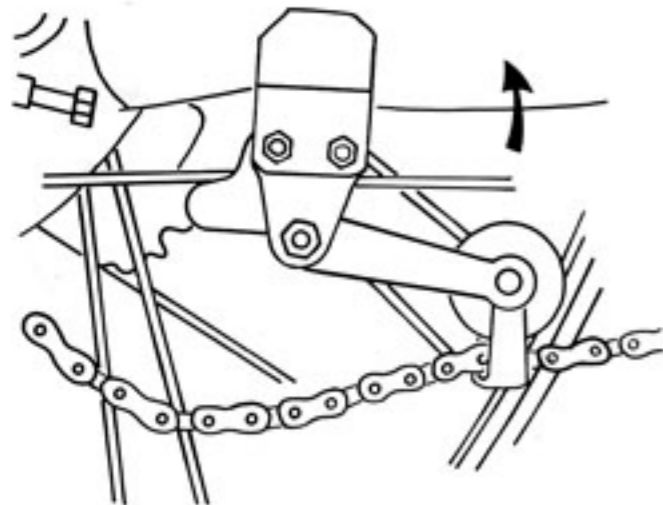


Fig. 2

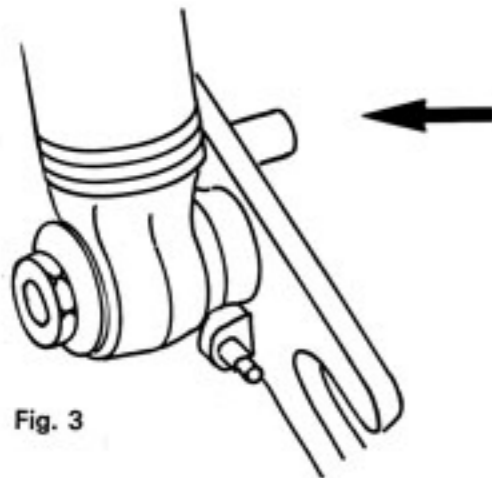


Fig. 3



Fig. 4

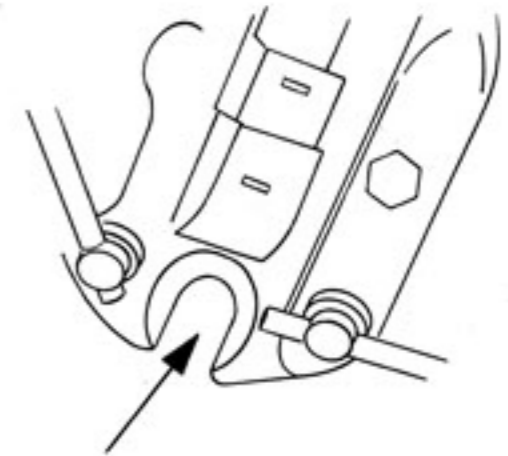


Fig. 5

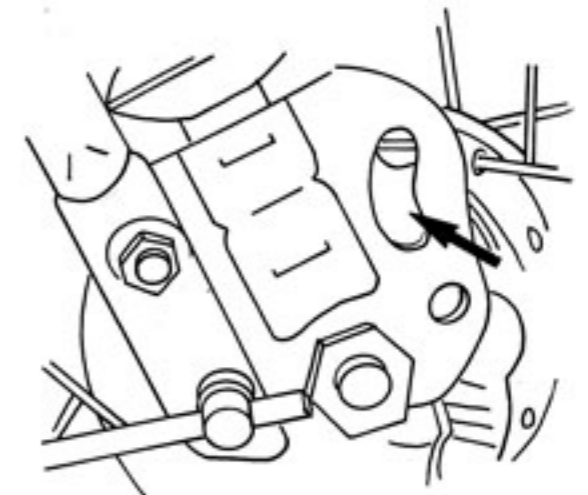


Fig. 6

REPLACEMENT D'UNE PAIRE DE MACHOIRES DE FREIN

(Avant ou Arrière)

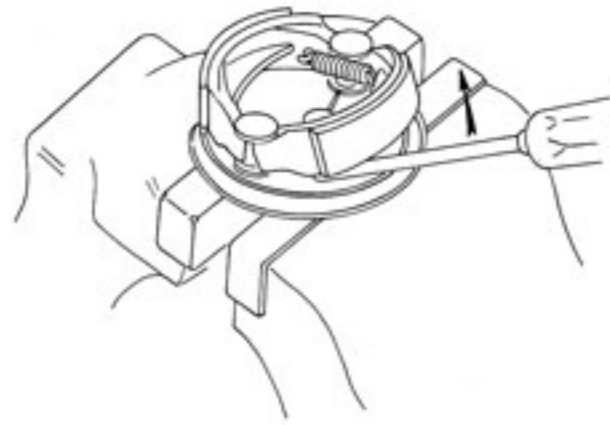


Fig. 1

DÉPOSE D'UNE PAIRE DE MACHOIRES DE FREIN :

- Déposer la roue avant (voir page 44).
- Déposer le flasque de frein.
- Placer le flasque dans un étau et repérer le sens de montage des mâchoires avant de les démonter.
- Coincer un tournevis entre le flasque et une mâchoire, faire levier pour la dégager (Fig. 1) et sortir l'autre mâchoire.
- La dépose des mâchoires peut s'effectuer plus aisément à l'aide de la pince spéciale réf. 1847 (Fig. 2).



Fig. 2

REPOSE D'UNE PAIRE DE MACHOIRES DE FREIN :

- Assembler les deux mâchoires neuves à l'aide des ressorts.
- Mettre en place une mâchoire, l'autre restant en position verticale, en appui sur la came et le point fixe (Fig. 3).
- Appuyer sur la mâchoire pour lui faire prendre sa place (Fig. 3).
- Actionner le levier de frein pour s'assurer que les mâchoires soient bien en position.
- Graisser sans excès les portées de cames (Fig. 4).
- N'utiliser aucun corps gras pour nettoyer les tambours de freins.

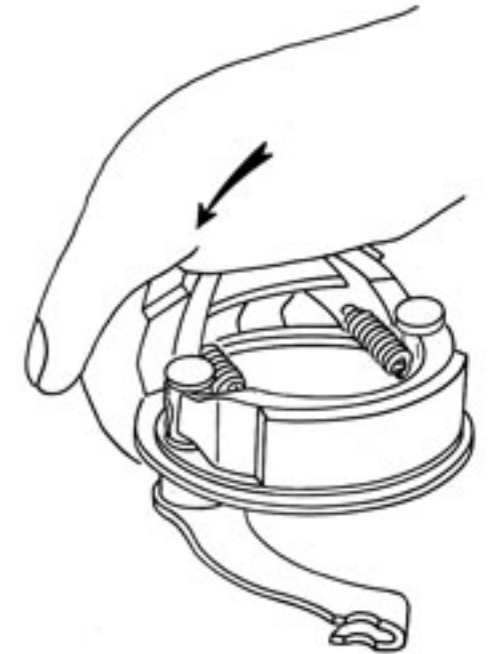


Fig. 3

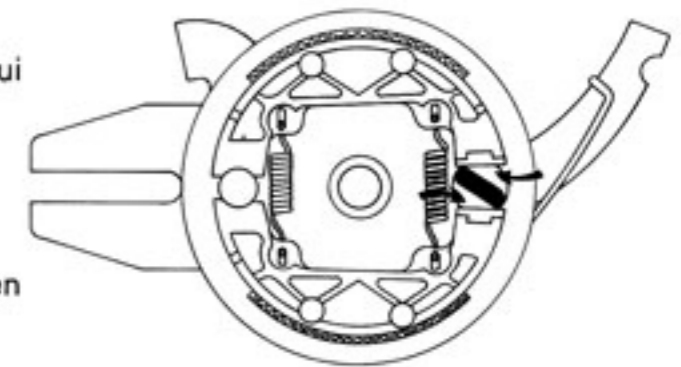


Fig. 4

DÉPOSE ET REPOSE DE LA BÉQUILLE, DE LA SELLE REPLACEMENT CHAÎNE VÉLO ET CHAÎNE MOTEUR

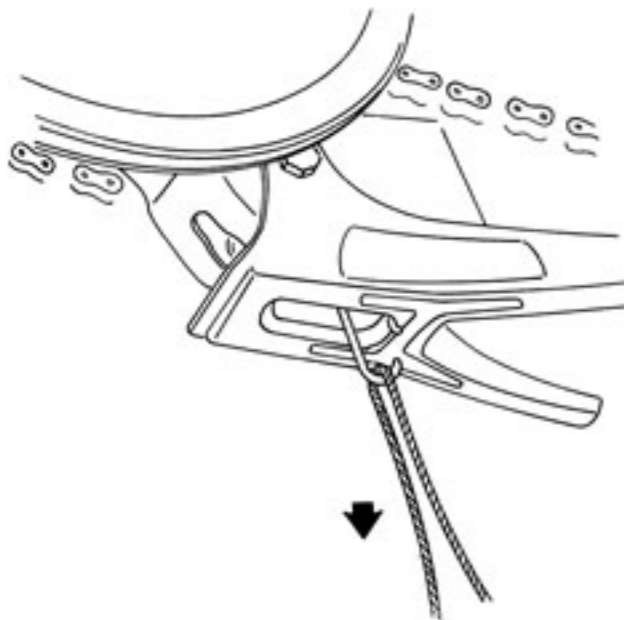


Fig. 1

DÉPOSE DE LA BÉQUILLE :

- Enlever le pare-huile de la poulie de pédalier (pince multiprise).
- Extraire le truarc de poulie de pédalier (pince ouvrante réf. 988).
- Incliner la machine (côté opposé à la poulie).
- Tendre le ressort de béquille en passant une ficelle dans la boucle inférieure de celui-ci pour l'enlever (Fig. 1).
- Dévisser l'écrou de l'axe de béquille (clé pipe de 13 mm et clé plate de 14 mm).
- Tirer sans forcer la poulie de pédalier vers le haut, afin de permettre le passage nécessaire pour enlever l'axe.
- Enlever l'autre axe et déposer la béquille.

REPOSE DE LA BÉQUILLE :

- Procéder à l'inverse de la dépose.
- Remplacer si nécessaire le cache pare-huile de poulie de pédalier.

DÉPOSE DE LA SELLE :

- Desserrer l'écrou du boulon de collier de selle (clé à pipe de 13 mm).
- Tirer la selle vers le haut pour la déposer.

REPOSE DE LA SELLE :

- Procéder à l'inverse de la dépose.

REPLACEMENT DE LA CHAÎNE DE VÉLO :

- Placer le tendeur de chaîne en position « chaîne détendue ».
- Enlever l'attache rapide (pince à becs plats). Il existe deux types d'attache rapide pour les chaînes vélos (Fig. 2 et 3).
- Joindre la chaîne neuve à l'ancienne chaîne à l'aide de l'attache rapide.
- Tirer sur l'autre extrémité de l'ancienne chaîne de manière à faire prendre à la chaîne neuve, la position de l'ancienne.
- Remonter l'attache rapide (pince à becs plats, Fig. 4).
- Remettre le tendeur de chaîne en position.

REPLACEMENT DE LA CHAÎNE MOTEUR :

- Desserrer les écrous de roue (clé de 19 mm) et dévisser de quelques tours les vis tendeurs (clé de 8 mm).
- Démontez l'attache rapide (pince à becs plats).
- Joindre la chaîne neuve à l'ancienne à l'aide de l'attache rapide.
- Tirer sur l'autre extrémité de la chaîne de manière à faire prendre à la chaîne neuve la place de l'ancienne.
- Remonter l'attache rapide (Fig. 4).
- Centrer la roue (voir dessin page 50) et régler la tension de chaîne en agissant sur les vis tendeurs (ce réglage doit tenir compte du poids du pilote).
- Bloquer les écrous de roue (clé de 19 mm).
- S'assurer en tournant la roue arrière qu'il n'existe pas de point dur (flèche = 1 cm, Fig. 5).

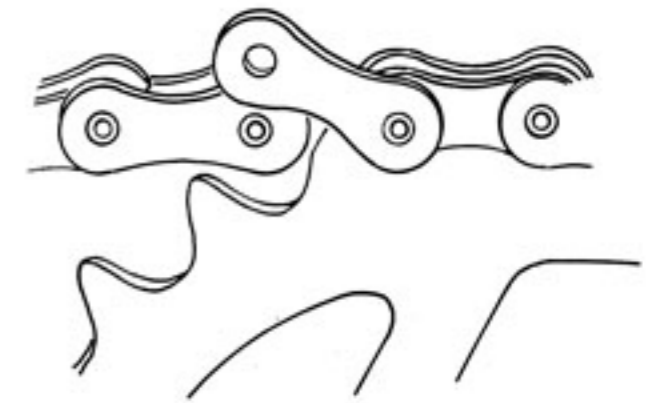


Fig. 3

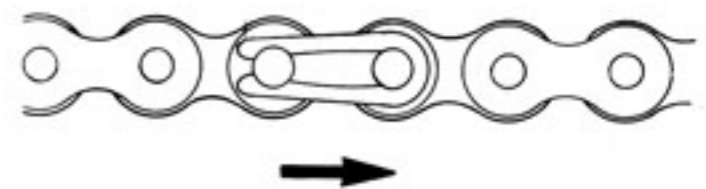


Fig. 4

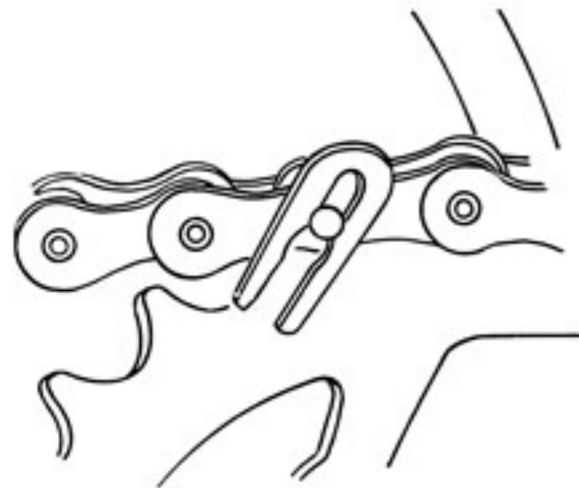


Fig. 2

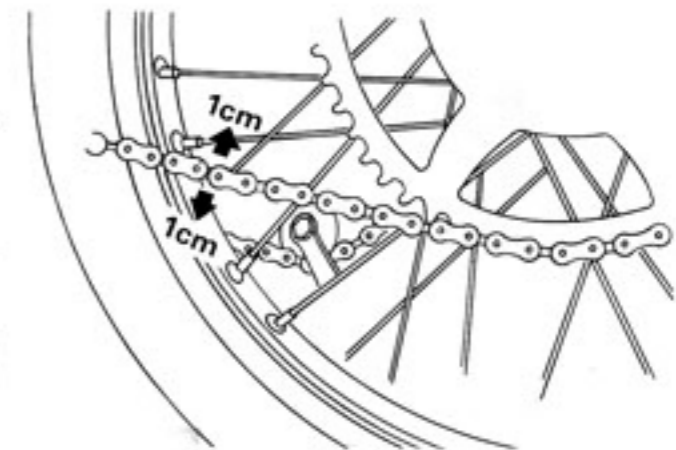


Fig. 5

REPLACEMENT DES CONES RÉGLABLES, DES CUVETTES, DES BILLES DE ROULEMENT DE ROUE AVANT

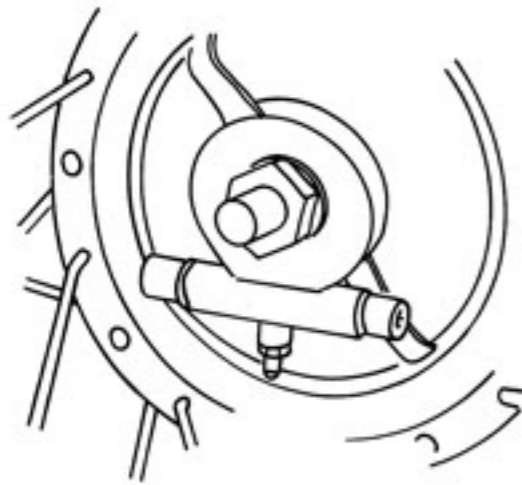


Fig. 1

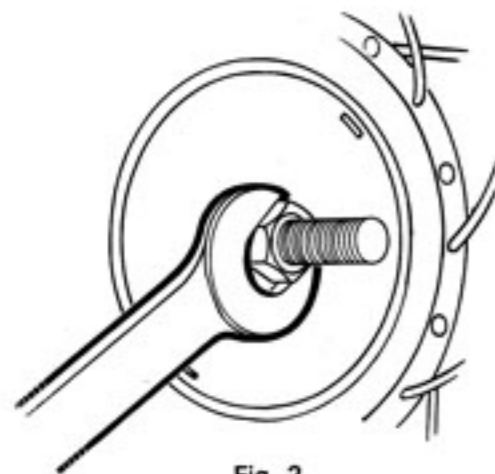


Fig. 2

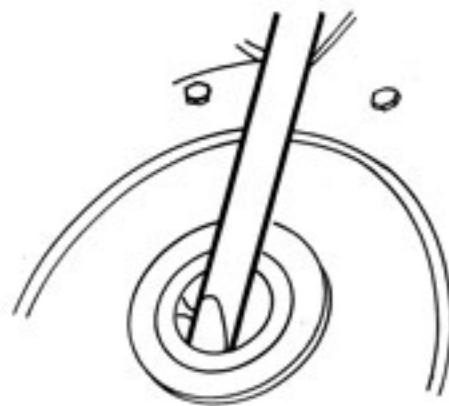


Fig. 3

- Déposer la roue avant et le flasque de frein (voir page 44).
- Dévisser l'écrou (clé de 18 mm) opposé au flasque, enlever la rondelle et le démultiplicateur (Fig. 1).
- Enlever l'entretoise du démultiplicateur et le joint mousse.
- Dévisser le contre-écrou du cône (clé de 17 mm), enlever la rondelle à ergot et dévisser le cône (Fig. 2).
- Déposer l'axe de roue.
- Extraire les deux coupelles pare-graisse et récupérer les billes (11 billes de \varnothing 5,5 mm par côté, Fig. 3).
- Extraire les cuvettes à l'aide d'un jet et d'un marteau.
- Emmancher les cuvettes neuves à l'aide d'un tube \varnothing 28 mm et du marteau (Fig. 4).
- Desserrer le contre-écrou du cône resté sur l'axe et dévisser le cône.
- S'assurer que l'axe de roue ne soit pas tordu (sinon le remplacer).
- Revisser le cône neuf à environ 50 mm de l'extrémité de l'axe.
- Remonter la rondelle à ergot et revisser le contre-écrou (clé de 17 mm) du cône.
- Graisser les cuvettes, remonter les billes côté tambour et emmancher la coupelle pare-graisse.
- Introduire l'axe dans le moyeu, placer les 11 autres billes et emmancher l'autre coupelle pare-graisse (Fig. 5).
- Revisser le cône et le contre-écrou du cône (ne pas oublier de monter la rondelle à ergot). La roue doit tourner librement sans jeu.
- Remonter le joint mousse (le remplacer si nécessaire), l'entretoise, le démultiplicateur, la rondelle et l'écrou sans le bloquer.
- Reposer la roue (voir page 44).
- Serrer l'écrou de roue côté frein.
- Rebrancher la commande de compteur sur le démultiplicateur et serrer l'écrou de celui-ci (clé de 18 mm).
- Bloquer les écrous de roue.

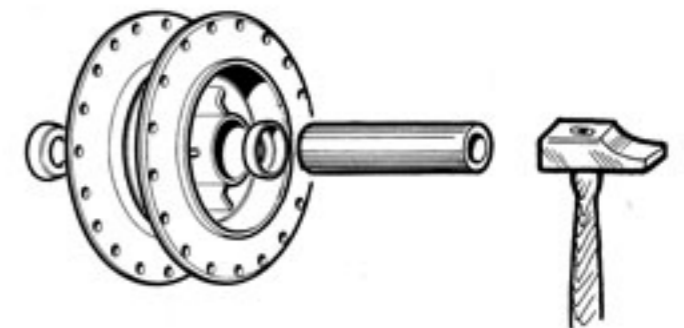


Fig. 4

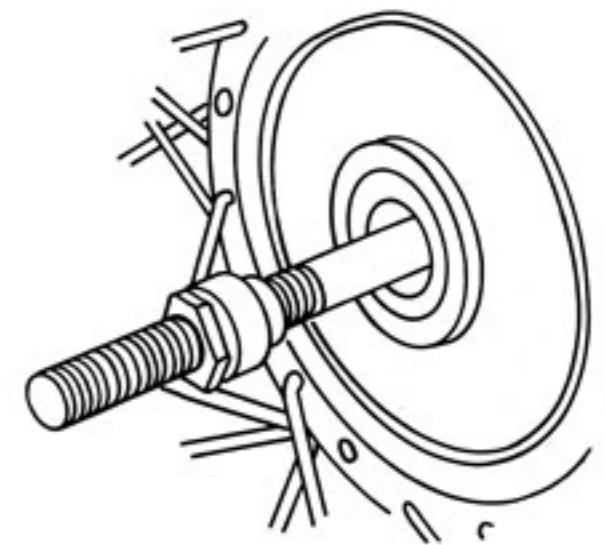


Fig. 5

REPLACEMENT DES ROULEMENTS A BILLES DE MOYEU ARRIÈRE

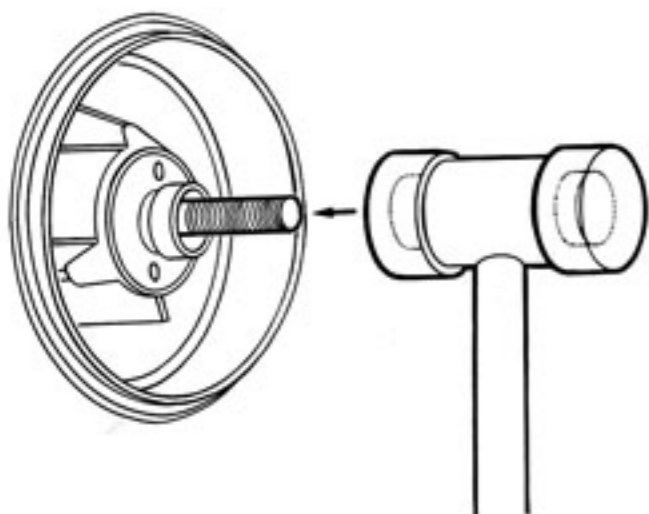


Fig. 1

- Déposer la roue arrière et enlever le flasque de frein (voir page 44).
- Extraire l'axe de roue arrière en frappant sur celui-ci à l'aide d'un maillet (Fig. 1).
- Récupérer la rondelle à griffes, l'entretoise épaulée et l'entretoise côté roue libre.
- Dévisser le contre-écrou de roulement à l'aide d'un pointeau et d'un marteau, ou de la pince à ergots réf. 1623 (Fig. 2).
- Extraire la coupelle pare-graisse côté roue libre à l'aide d'un tournevis.
- Introduire l'extracteur de roulement (réf. 16902 \varnothing 10 mm) et extraire le roulement (\varnothing 30 mm) côté tambour (Fig. 3).
- Enlever l'entretoise des roulements et extraire l'autre roulement (\varnothing 26 mm) à l'aide d'un tube \varnothing 23 mm.
- Dévisser l'écrou de roue et l'écrou de l'entretoise (clé de 17 mm) restés sur l'axe.
- S'assurer que l'axe ne soit pas tordu (sinon le remplacer).
- Emmancher à fond le roulement neuf (\varnothing 30 mm) côté flasque, à l'aide d'un tube de \varnothing 28 mm. IMPORTANT : introduire le roulement parfaitement droit pour qu'il n'y ait pas de risque de destruction du filetage (Fig. 4).



Fig. 2

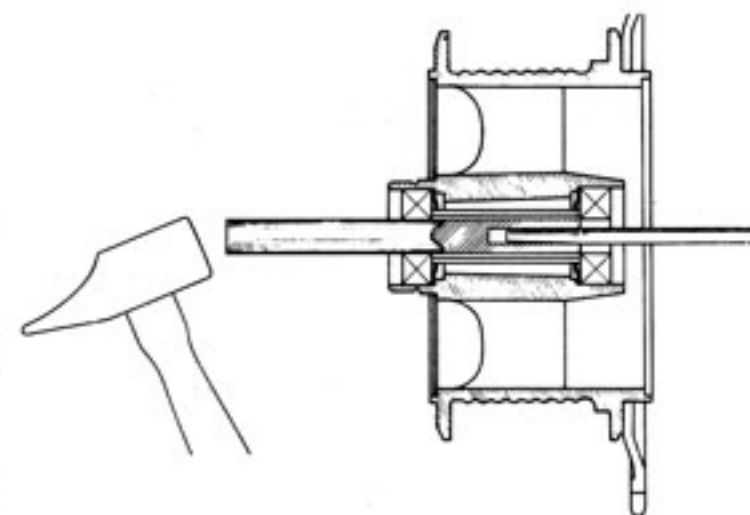


Fig. 3

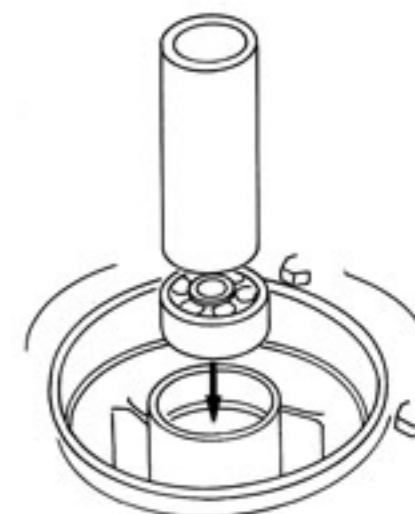


Fig. 4

REPLACEMENT DES ROULEMENTS A BILLES DE MOYEU ARRIERE (suite) ET DE LA ROUE-LIBRE

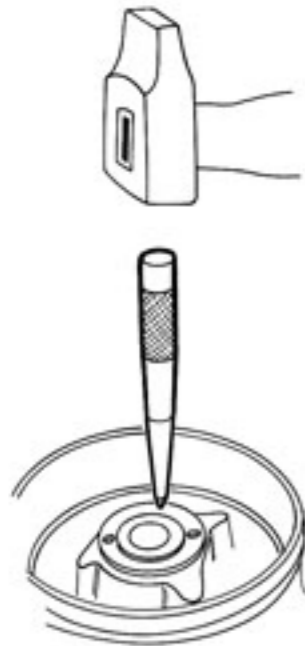


Fig. 1

- Revisser le contre-écrou du roulement et freiner celui-ci par deux coups de pointeau (diamétralement opposés) sur la périphérie du filetage (Fig. 1).
- Introduire l'entretoise des roulements dans le moyeu et emmancher le roulement \varnothing 26 mm à l'aide d'un tube de \varnothing 23 mm.
- S'assurer que les diamètres intérieurs des roulements et de l'entretoise soient parfaitement centrés.
- Emmancher la coupelle pare-graisse.

REMONTAGE DE L'AXE ET DU FLASQUE DE ROUE ARRIERE :

- Procéder à l'inverse de la dépose.
- Remonter la roue arrière (voir page 44).

REPLACEMENT D'UNE ROUE LIBRE :

- Déposer la roue arrière (voir page 44).
- Dévisser la roue libre à l'aide de l'outil réf. 15790 (Fig. 2).
- Opérer de façon inverse pour remonter la roue libre neuve.

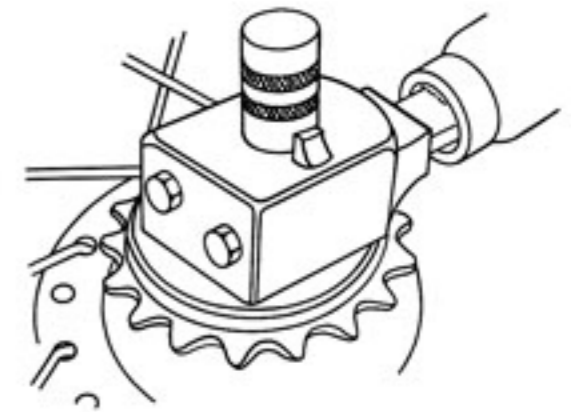
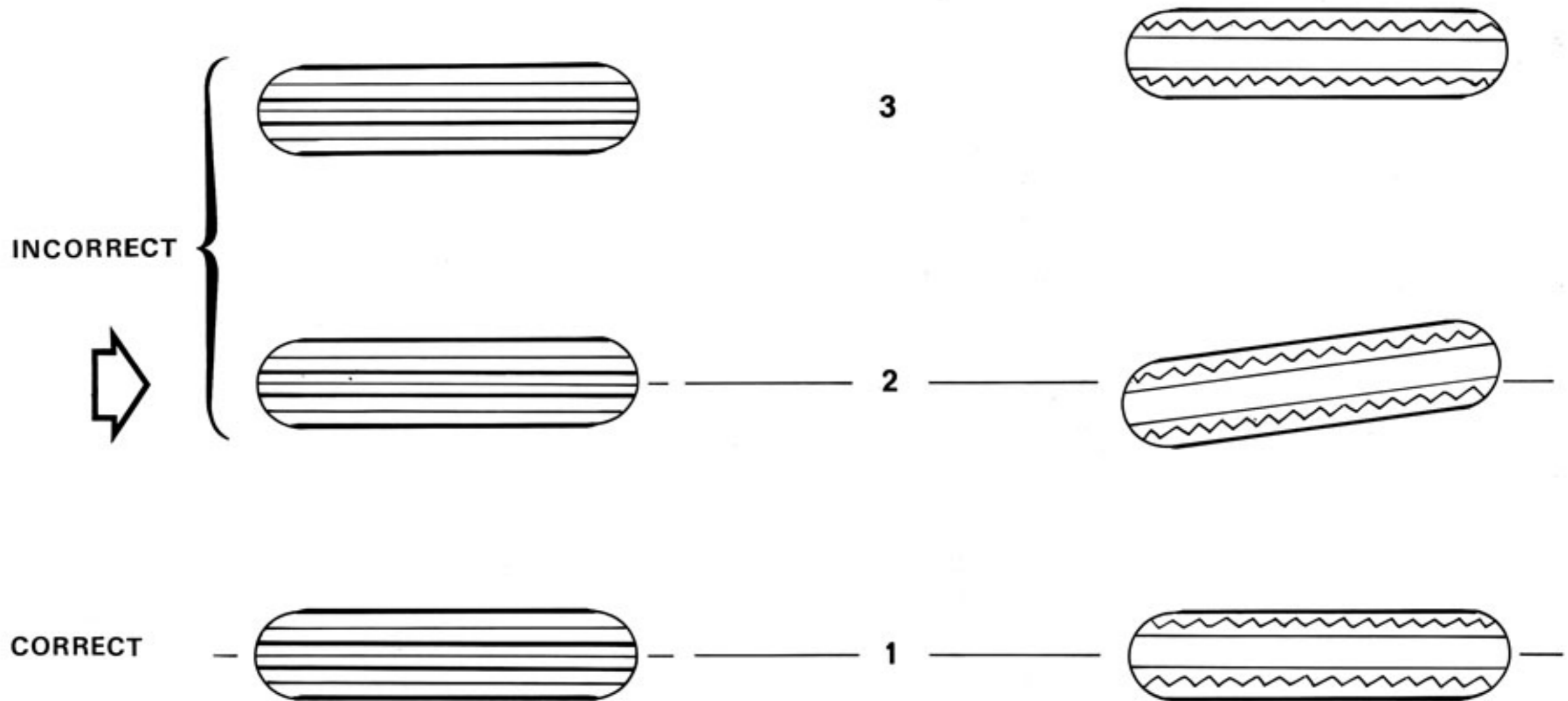


Fig. 2

Pour le contrôle de l'alignement des roues, se placer face à la roue AV
comme indiqué ci-dessous par la flèche.



1 Alignement correct.

2 Alignement incorrect, mise en alignement par réglage de la roue AR.

3 Alignement incorrect, impossibilité de réglage, soit fourche, cadre ou bras AR faussés.

DÉPOSE ET REPOSE DES GARDE-BOUE AVANT ET ARRIÈRE

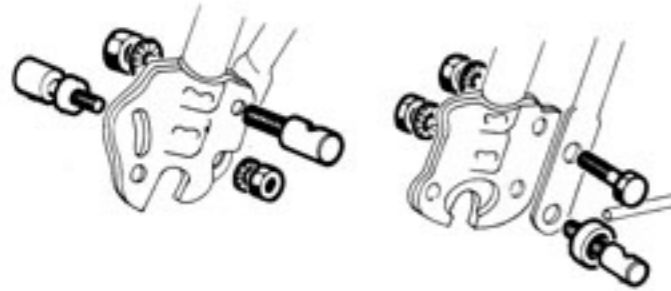


Fig. 1

DÉPOSE DU GARDE-BOUE AVANT :

- Déposer la roue avant (voir page 44).
- Dévisser les écrous des barillets serre tringle et des boulons de fixation du pont de garde-boue (clé de 10 mm, Fig. 1).
- Déposer le garde-boue.

REPOSE DU GARDE-BOUE :

- Procéder à l'inverse de la dépose.

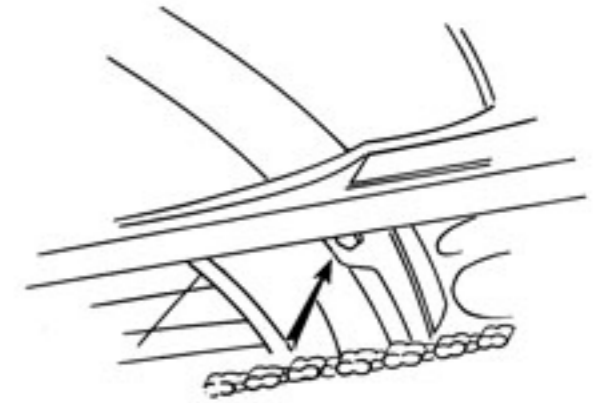


Fig. 3

DÉPOSE DU GARDE-BOUE ARRIÈRE :

- La dépose du garde-boue arrière peut s'effectuer sans avoir à déposer la roue (suivant le cas).
- Déposer les deux carters latéraux (tournevis).
- Déposer les axes de fixations supérieures des amortisseurs (clé de 13 mm, Fig. 2).
- Dévisser les boulons de fixation inférieure de garde-boue arrière (clé de 10 mm, Fig. 3).
- Dévisser les boulons de fixation de la plate-forme de porte-bagages sur le garde-boue (clé plate et à pipe de 10 mm, Fig. 4).
- Dévisser les vis (tournevis cruciforme) de fixation arrière sur le garde-boue des supports sacoche inférieurs (Fig. 4).
- Déposer les deux couvercles de boîte à outils.
- Rabattre les pattes antivibratoires (tournevis) situées à l'intérieur du garde-boue.
- Déconnecter (MAT-N-LOOK) le faisceau arrière à l'embase du cadre.
- Déposer le garde-boue avec sa filerie.

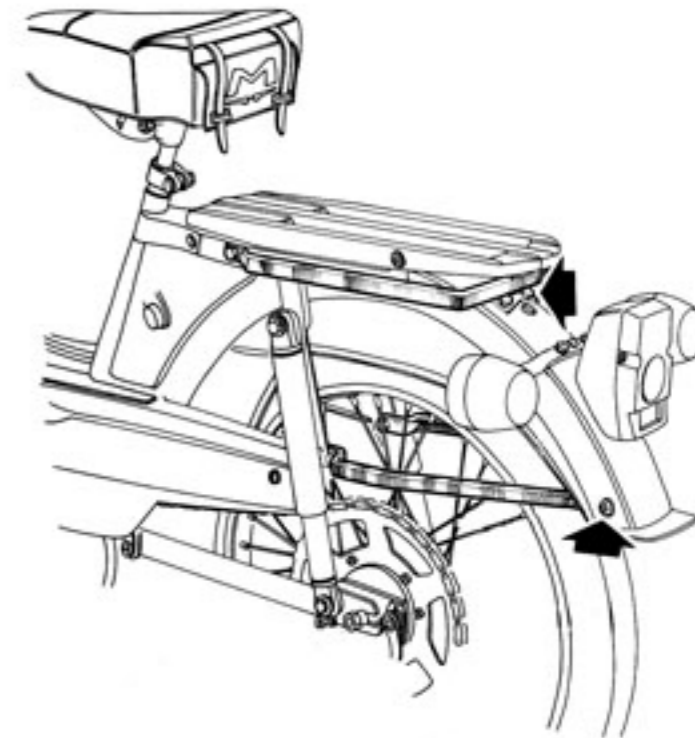


Fig. 4

REPOSE DU GARDE-BOUE :

- Remonter les éléments restés sur l'ancien garde-boue lors de la dépose sur le garde-boue neuf (filerie, support clignotant, etc.).
- Procéder à l'inverse de la dépose.

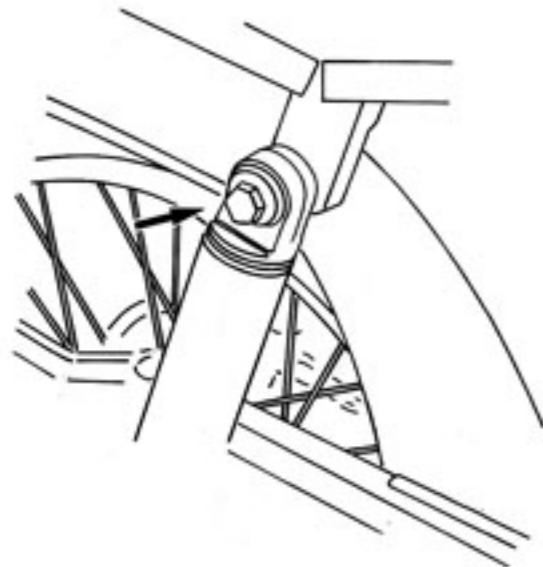


Fig. 2

DÉPOSE - REPOSE DES AMORTISSEURS ET DU BRAS OSCILLANT

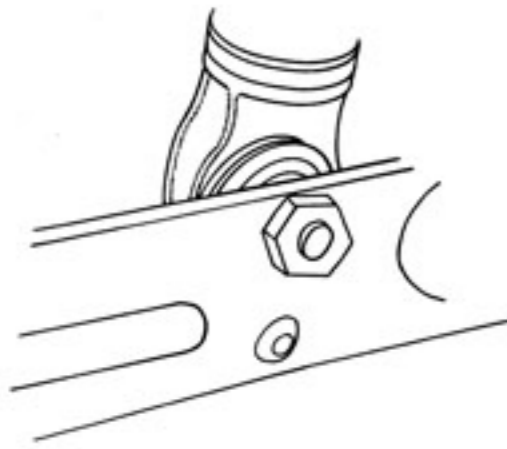


Fig. 1

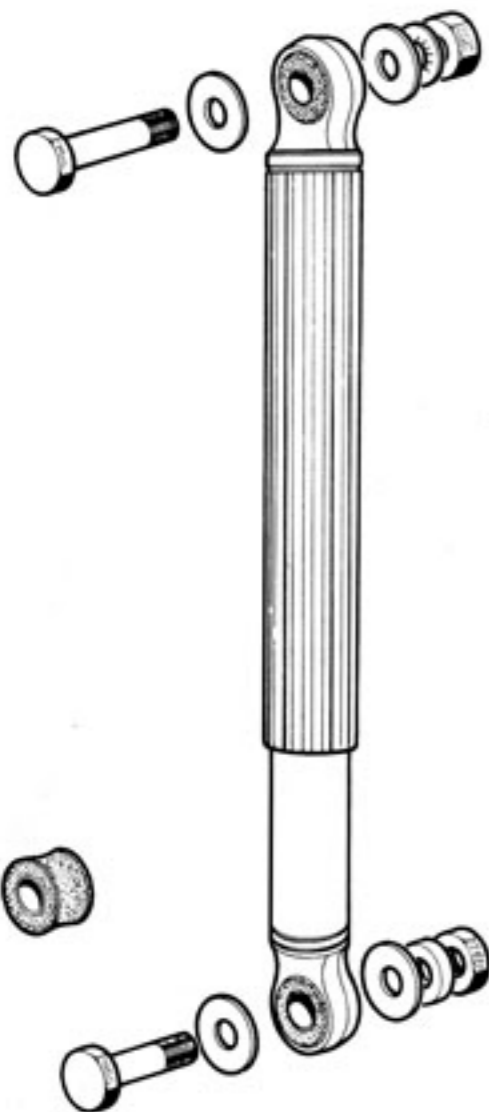


Fig. 2

DÉPOSE DES AMORTISSEURS :

- Débloquer les contre-écrous des axes de fixations inférieures des amortisseurs (clé plate de 13 mm, Fig. 1).
- Dévisser les axes de fixations inférieures (clé de 13 mm, Fig. 2).
- Récupérer les contre-écrous, les entretoises et les rondelles.
- En opérant de cette façon, l'ensemble roue et bras oscillant descend et l'accès aux écrous d'axes de fixations supérieures est plus aisé.
- Dévisser les écrous et déposer les axes de fixations supérieures (clé de 13 mm, Fig. 2).
- Déposer les amortisseurs.

REPOSE DES AMORTISSEURS :

- Procéder à l'inverse de la dépose, mais visser le contre-écrou de l'axe de fixation inférieure droit avant que l'axe ne soit vissé complètement. Lorsque l'axe de fixation inférieure droit est vissé à fond, l'espace entre celui-ci et la roue libre ne permet plus le passage du contre-écrou.

DÉPOSE DU BRAS OSCILLANT :

- Déposer la roue arrière (voir page 44).
- Déposer les axes de fixations inférieures des amortisseurs.
- Déposer la poulie de pédalier (voir page 31).
- Déposer le tendeur de chaîne vélo (clé à pipe de 8 mm).
- Dévisser l'écrou d'axe de bras oscillant et extraire l'axe (clé de 17 mm, Fig. 3 et 4).
- Déposer le bras oscillant.

REPOSE DU BRAS OSCILLANT :

- Présenter le bras oscillant et introduire l'axe.
- Visser l'écrou de l'axe sans le bloquer.
- Reposer le tendeur de chaîne vélo (clé de 8 mm).
- Passer les chaînes (moteur et vélo) à l'intérieur du bras.
- Remonter les axes et les contre écrous de fixations inférieures des amortisseurs (clé de 13 mm).
- Bloquer l'écrou de l'axe de bras oscillant (clé de 17 mm).
- Reposer la poulie de pédalier (voir page 31).
- Remonter la roue arrière (voir page 44).

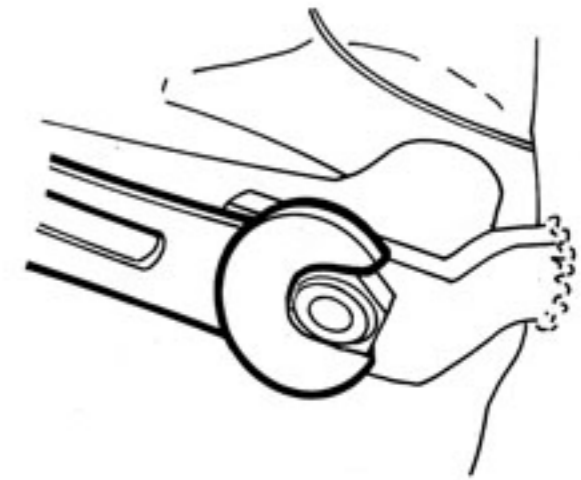


Fig. 3

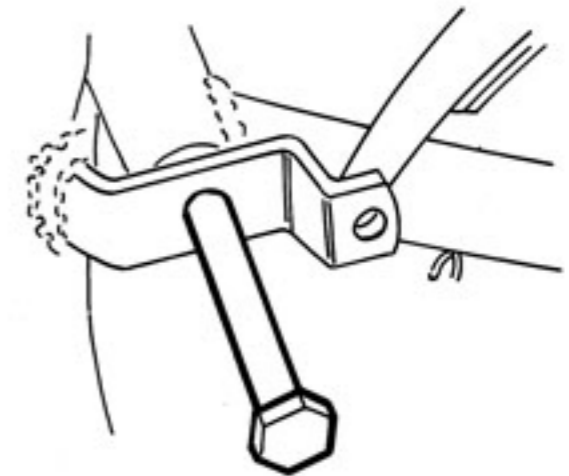


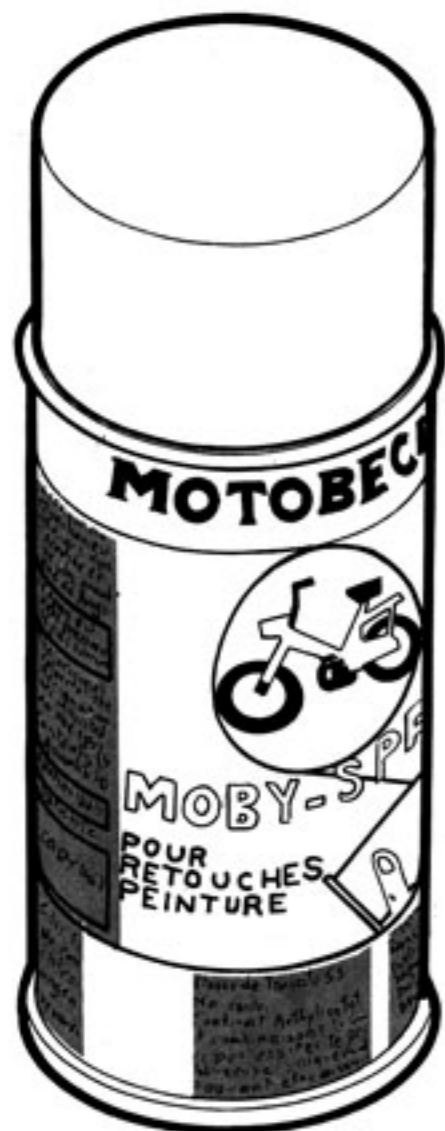
Fig. 4

MANQUE DE RENDEMENT

Dans la plupart des cas, ce fait n'est pas imputable au moteur proprement dit, mais à une ou plusieurs causes secondaires bien souvent insoupçonnées.

En la circonstance, nous conseillons de s'assurer :

- 1°) - Que la commande de décompresseur n'est pas ou n'a pas été trop tendue, d'où destruction possible de la soupape et perte de compression (fréquent).
- 2°) - Que l'ouverture du volet de gaz est totale. En effet, bien souvent sa commande est mal réglée et l'alimentation du moteur est insuffisante à la position plein gaz de la manette.
- 3°) - Qu'il n'y a pas de freinage par tension excessive des chaînes. Nous précisons à ce sujet, qu'en ce qui concerne les mobylettes à suspension arrière par bras oscillant, le réglage de la tension **doit être effectué à la position d'utilisation, c'est-à-dire la machine chargée d'un pilote de 75 kg environ.**
- 4°) - Que le variateur fonctionne correctement.
- 5°) - Vérifier l'alignement de la courroie.
- 6°) - Que les commandes de freins sont réglées normalement.
- 7°) - Que le trou de mise à l'air libre du bouchon d'essence n'est pas partiellement obstrué, d'où mauvaise arrivée d'essence.
- 8°) - Que la bougie utilisée a bien les mêmes caractéristiques que celle d'origine.
- 9°) - Qu'il n'est pas question d'un simple calaminage de l'échappement, pot et cintre et, notamment, le coude du cintre.
- 10°) - **Très important.** — Bien souvent la puissance d'un moteur est compromise par suite d'un reblocage exagéré des écrous de culasse provoquant la déformation du cylindre.



Réf. P.D.	TEINTE
1298	CHAUDRON
1345	BLEU CLAIR
1377	GRIS MÉTALLISÉ
1447	TOPAZE M1PR
1448	GRIS ALUMINIUM AV 49-46
1465	BLANC M1PR
1466	BLEU M1PR
1467	ROUGE M1PR
1490	BEIGE MÉTALLISÉ SP/93
1502	TANGO
1509	ROUGE SP/93 - Vélos
1510	NOIR SP/93 - Vélos
1758	VERT IRLANDE (OU VERT HOLLANDE)
1817	ORANGE
1834	JAUNE ACRYLIQUE
1838	GRIS POMPADOUR
1844	JAUNE X 7
1883	BLEU MÉTALLISÉ
1895	GRÈGE
1896	VERT ALPAGES
1908	BRUN MÉTALLISÉ
1913	BLEU PROVENCE
1915	BRUN DE SIENNE
1936	ROSE INDIEN
1937	VERT PRINTEMPS
1938	BLEU PERVENCHE