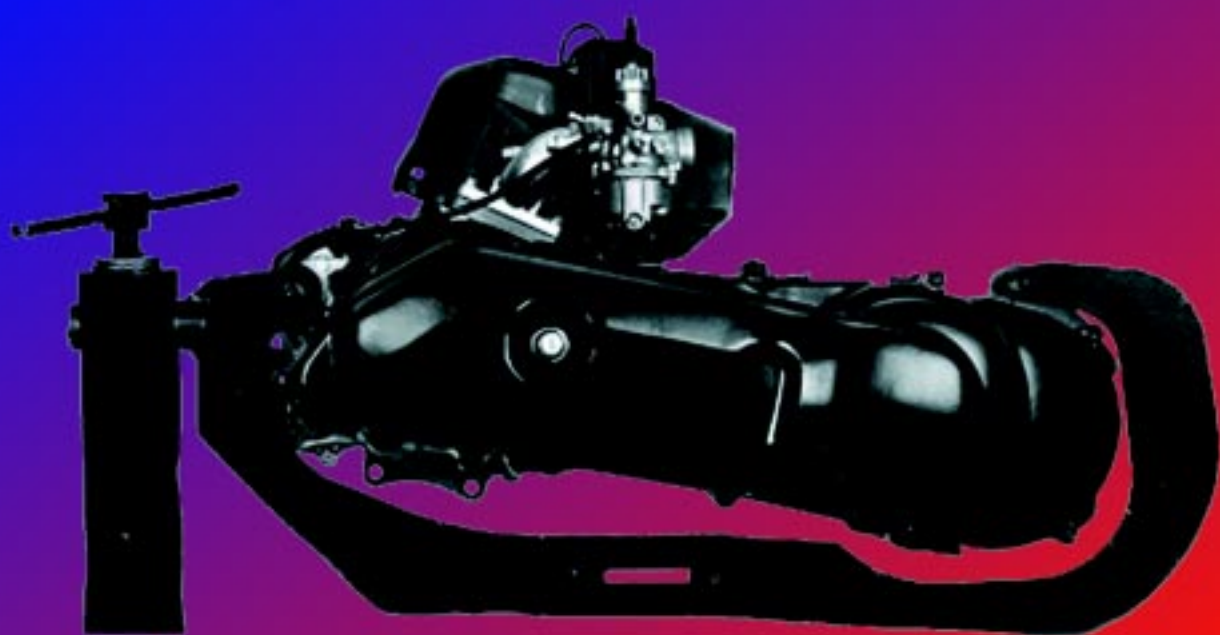


DOCUMENTATION D'ATELIER 50 cm³

Moteur FB-0-1-2-4



FR



INTRODUCTION

Ce manuel d'atelier concerne le moteur FB qui équipe, dans sa partie moteur, plusieurs véhicules 50cm³ en version refroidissement air :

- **FB0** ZENITH
- **FB1** BUXY - SPEEDAKE
- **FB2** SQUAB - TREKKER
- **FB4** SPEEDFIGHT - TREKKER ROAD

La partie électrique de ce manuel ne concerne que la gamme TREKKER et SQUAB.

PEUGEOT MOTOCYCLES RECOMMANDE

Huile 2 temps

- | | | | | |
|--|-------------|-----------|-------------|-------------------|
|  | 2T SPECIAL | 1 | litre | Ref. 752923 |
| | | 1/2 | litre | Ref. 752924 |
|  | 2T SYNTETIC | 1 | litre | Ref. 753090 |

Huile de boîte relais

- | | | | | |
|--|--------------------|---------|--------------|-------------------|
|  | GEAR OIL GX-80W-90 | 2 | litres | Ref. 753009 |
|--|--------------------|---------|--------------|-------------------|

Graisse haute température

- | | |
|----------------|-------------------|
| SKF LGHT 3/0.4 | Ref. 752093 |
|----------------|-------------------|

Graisse

- | | | |
|--|---------------|-------------------|
|  | MULTI-PURPOSE | GREASE 4746 |
|--|---------------|-------------------|

CONSEILS

- UN BON DEPANNEUR PROCEDE AVEC ORDRE ET METHODE
- GAIN DE TEMPS = GAIN D'ARGENT

PARTIE MOTEUR

Désignation	Page
Sommaire	1
Caractéristiques principales	2
Plan d'entretien	3
Mise en service	4
Outils spéciaux	5
Couples de serrage	5

Démontage

Désignation	Page
- dépose du moteur du véhicule,	6
- placer le moteur sur le support,	6
- dépose du système de refroidissement,	6
- dépose du volant magnétique,	6
- dépose de la pompe à huile,	7
- dépose du démarreur,	7
- dépose du carburateur et starter,	7
- dépose du clapet et du raccord d'admission,	7
- dépose de l'ensemble transmission primaire,	7
- dépose du système de lanceur,	8
- dépose de la boîte relais,	8
- dépose de la culasse,	8
- dépose de l'ensemble cylindre piston,	9
- dépose du carter droit,	9
- dépose de l'embellage du carter gauche,	9
- remplacement des roulements et joints d'embellage,	9
- contrôle de l'embellage,	9

Remontage

Désignation	Page
- remontage de l'embellage,	10
- fermeture des carters moteur,	10
- remontage du piston,	10
- remontage du cylindre,	11
- remontage de la culasse,	11
- remontage de la boîte relais,	11
- remontage du système lanceur,	12
- contrôle embrayage poulie réceptrice,	12
- contrôle variateur poulie motrice,	12
- remontage de la transmission primaire,	12
- remontage du clapet et du raccord d'admission,	13
- remontage du carburateur,	13
- remontage du démarreur,	13
- remontage de la pompe à huile et réglage,	14
- remontage du volant magnétique,	14
- remontage du système de refroidissement,	14

PARTIE CYCLE

Désignation	Page
Sommaire	1
Caractéristiques principales	2
Plan d'entretien	3
Mise en service	4
Couples de serrage	5
Frein à disque	14

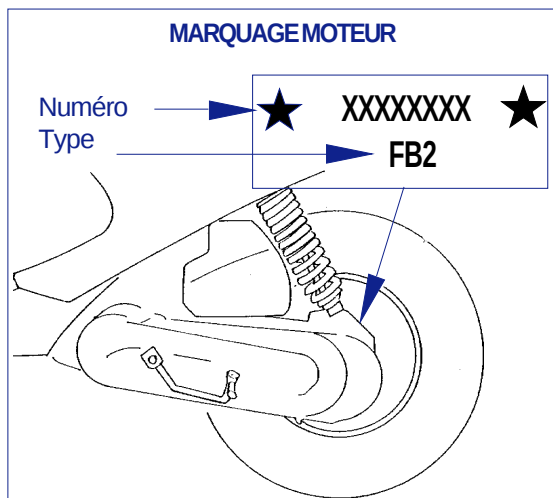
RECOMMANDATIONS

Désignation	Page
Bougie	2
Carburant	4
Graissage séparé	4
Boîte relais	4

EQUIPEMENTS ELECTRIQUE

Désignation	Page
Allumage électronique	15
Circuits alimentés en courant alternatif	15
- éclairage	15
- starter	16
Contrôle ohmique du stator	16
Circuits alimentés en courant continu	17
- charge batterie	17
- jauge à essence	18
- jauge à huile	18
- avertisseur	18
- clignotants	18
- circuits du démarreur	19
Schéma de principe des circuits électriques	20 et 21
Légende des circuits électriques	22

Caractéristiques principales



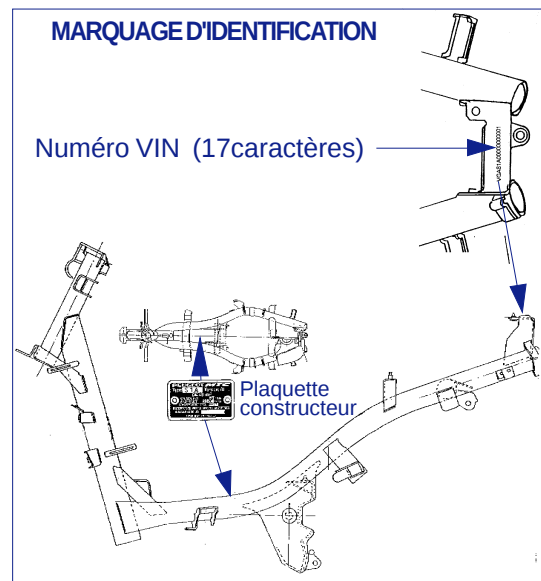
MOTEUR FB 2

- 2 temps refroidi par air pulsé
- alésage x course : 40 X 39,1
cylindrée : 49,13 cm³
rapport volumétrique brut : 9,8 : 1
rapport volumétrique réel : 6,6 : 1
- Puissance maxi :
- TREKKER OFF ROAD : .. 3,5 kw à 7000 tr/mn(95/1/CE)
TREKKER ROAD : 3,1 kw à 6500 tr/mn(95/1/CE)
SQUAB : 3,1 kw à 7000 tr/mn(ISO)
- Distribution :
- échappement : 160°
transfert : 110°
admission : par clapet
- Allumage : électronique par décharge de capacité (CDI)
avance : 13° avant le PMH
bougie : Résistive 5 KΩ
..... NGK BR7HS
..... EYQUEM R 850
écartement des électrodes : 0,6 mm
- Carburateur : GURTNER PA 350
régime de ralenti : 1 800 tr/mn ±100
position initiale de la vis d'air :
dévisser : 1 1/2 à 1 3/4 de tour
aiguille à 3 crans : clips en haut
gicleur principal : 74
- Volant magnétique : MITSUBA
nombre de pôles : 6
puissance : 55 W à 2 500 tr/mn
..... 85 W à 5 000 tr/mn
- Démarreur : MITSUBA
..... 250w SM10 129
..... 150w SM10 254
- Pompe à huile : MIKUNI
débit : 24 cm³/heure ± 1,7cm³ à 3800tr/mn commande
pleine ouverture.

Transmission

- Embrayage : centrifuge, type automatique
- Démultiplication primaire :
..... par courroie trapézoïdale crantée
durée d'utilisation de la courroie : 10 000 kms
- Réducteur à 2 trains de pignons.

Châssis



Identification : VGAS1A

TREKKER OFF ROAD et SQUAB :

- Pneu AV : 120/90 x 10
- Pneu AR : 130/90 x 10
- TREKKER ROAD :
- Pneu AV : 120/70 x 12
- Pneu AR : 130/70 x 12
- Pression à froid avant : 1,3 bar
arrière : 1,6 bar

Capacités

- Réservoir d'essence : 6 litres
Réservoir d'huile : 1,3 litre
Boîte relais : 0,12 litre
Coffre sous la selle : charge maxi 3 kg

Dimensions

- Longueur hors tout : 1 760 mm
Largeur hors tout (sans rétroviseur) : 670 mm
Hauteur hors tout (sans rétroviseur) : 1 110 mm
Empattement : 1 250 mm

Poids

- Poids à vide : 82 kg
Poids réservoirs pleins : 88 kg

Marquages 49 cm³

- carter gauche (sous le démarreur)
culasse (avant droit)
cylindre (bride échappement côté gauche)
pipe d'admission (avant «49»)

PLAN D'ENTRETIEN

En fonction de l'utilisation du scooter, il est recommandé d'appliquer **le plan d'entretien normal** ou

le plan d'entretien renforcé

Le plan d'entretien normal comprend :

- Visite à 500 km ou 3 mois **Plan A**
- Entretien périodique tous les 5000 km **Plan B**
- Entretien périodique tous les 10000 km **Plan C**

Le plan d'entretien renforcé comprend :

- Visite à 500 km **Plan A**
- Entretien périodique tous les 2500 km **Plan B**
- Entretien périodique tous les 5000 km **Plan C**

L'entretien renforcé s'adresse aux véhicules utilisés dans des conditions dites «*sévères*» : porte à porte, utilisation urbaine intensive (*coursier*), petits trajets moteur froid, régions atmosphère poussiéreuse, utilisation fréquente des véhicules à une température ambiante supérieure à 30°C.

VERIFIER :

- Réglage du ralenti
- Commande de gaz
- Commande de pompe à huile
- Fonctionnement de l'équipement électrique
- Commande de frein avant et arrière
- Canalisation d'essence
- Canalisation d'huile
- Canalisation liquide de frein avant
- Etat et pression des pneumatiques
- Etat, pression et usure des pneumatiques
- Niveau du liquide de frein
- Niveau de l'électrolyte batterie
- Serrage de la boulonnerie

REEMPLACER :

- Huile de boîte relais
- Bougie
- Elément filtrant du silencieux d'admission
- Plaquettes de frein avant
- (*si nécessaire*)
- Garnitures de frein arrière
- (*si nécessaire*)
- Galets poulie motrice (*si nécessaire*)
- Courroie de transmission

VERIFIER ET DECALAMINER :

- Piston
- Culasse
- Lumière d'échappement

VERIFIER ET GRAISSER :

- Poulie réceptrice :
- flasque mobile et douilles à aiguilles
- Poulie motrice :
- flasque mobile et galets
- Kick : noix et bague d'articulation de l'axe

NETTOYER ET REGLER :

- Carburateur

ESSAI DU VEHICULE :

- Sur route

	PLAN A 500 km ou 3 mois	PLAN B 5000 km ou 2500 km*	PLAN C 10000 km ou 5000 km*
Réglage du ralenti	X	X	X
Commande de gaz	X	X	X
Commande de pompe à huile	X	X	X
Fonctionnement de l'équipement électrique	X	X	X
Commande de frein avant et arrière	X	X	X
Canalisation d'essence	X	X	X
Canalisation d'huile	X	X	X
Canalisation liquide de frein avant	X	X	X
Etat et pression des pneumatiques	X		
Etat, pression et usure des pneumatiques		X	X
Niveau du liquide de frein	X	X	X
Niveau de l'électrolyte batterie	X	X	X
Serrage de la boulonnerie	X	X	X
Huile de boîte relais	X		X
Bougie		X	X
Elément filtrant du silencieux d'admission		X	X
Plaquettes de frein avant			X
(<i>si nécessaire</i>)			
Garnitures de frein arrière		X	X
(<i>si nécessaire</i>)			
Galets poulie motrice (<i>si nécessaire</i>)		X	X
Courroie de transmission			X
Piston			X
Culasse			X
Lumière d'échappement			X
Poulie réceptrice :			
flasque mobile et douilles à aiguilles			X
Poulie motrice :			
flasque mobile et galets			X
Kick : noix et bague d'articulation de l'axe			X
Carburateur			X
Sur route	X	X	X

* Entretien renforcé

1. Préparation de la batterie

(batterie chargée sèche)

- Sortir la batterie.
- Retirer les six bouchons de remplissage et le bouchon de mise à l'air libre.
- Remplir avec de l'électrolyte (35 % acide sulfurique = 1,28 g / cm³) jusqu'au niveau marqué sur celle-ci UPPER LEVEL
Référence 1 litre : 752740
..... 5 litres : 752741
- Laisser la batterie au repos environ une demi-heure. Refaire le niveau si nécessaire.
- Charger la batterie, au moins 2 heures, sous une intensité de 400 m.A (0,4 A).
- Remettre en place la batterie et brancher sur celle-ci le tuyau d'évacuation des vapeurs.
- Raccorder au + la cosse des fils rouges et au - la cosse de masse fil vert.
- Par la suite, le niveau de la batterie devra éventuellement être rétabli en utilisant exclusivement de l'eau distillée.

2. Carburant

Capacité.....6 litres

- Supercarburant traditionnel.
- Super sans plomb 98 ou 95 octane

3. Graissage séparé

Capacité.....1,3 litre

- Faire le plein du réservoir d'huile avec une huile semi-synthétique pour moteur 2 temps à graissage séparé de type TC (norme API) ou de type FC (norme JASO) ou une huile synthétique.

PEUGEOT MOTOCYCLES recommande :

..... ESSO 2T Spécial

..... ESSO 2T Synthetic

4. Mise en service des circuits essence et huile

- Mettre dans le réservoir d'essence, un litre de mélange à 3 % d'huile.
 - Faire le plein du réservoir d'huile.
 - Mettre le moteur en route : vérifier et s'assurer que le circuit d'huile est parfaitement amorcé.
- Pour cela débrancher la durit d'arrivée d'huile au carburateur et vérifier qu'un goutte à goutte s'écoule (fréquence en fonctions de la vitesse de rotation du moteur).
- Compléter le réservoir d'essence avec du supercarburant pur.

5. Vérification du niveau d'huile dans la boîte relais

- Véhicule sur béquille et sur un plan horizontal :
- Dévisser et retirer la vis de remplissage et s'assurer que le niveau d'huile atteint l'orifice de remplissage.
contenance 0,12 litre
Huile Esso Gear Oil GX 80 W 90
Référence.....753009
- Visser et serrer la vis à 1,2 m.daN.

6. Vérifications avant livraison au client

- Vérifier particulièrement le serrage des écrous de roue
avant..... 6 m.daN
arrière 10 m.daN
- Vérifier le serrage de la boulonnerie.
- Contrôler le réglage et l'efficacité des freins.
- Contrôler la pression de gonflage des pneumatiques à froid :
avant..... 1,3 bar
arrière 1,6 bar
- Dimension des pneumatiques :
TREKKER OFF ROAD et SQUAB
avant..... 120/90 x 10
arrière 130/90 x 10
TREKKER ROAD
avant..... 120/70 x 12
arrière 130/70 x 12
- Contrôler le fonctionnement de l'éclairage, des organes de signalisation (feu rouge, clignotants, stop, avertisseur), et des divers témoins.
- Essai sur route du véhicule.

COUPLES DE SERRAGE

Partie moteur

Vis d'assemblage de :

- carters	1 m.daN
- couvercles	1 m.daN
- raccord d'admission	1 m.daN
- démarreur	1 m.daN
- stator	1 m.daN
- capteur	1 m.daN
- ventilateur	1 m.daN
- carburateur	0,8 m.daN
- pompe à huile	0,8 m.daN
- culasse:	1,2 m.daN
- poulie motrice :	4 m.daN
- poulie réceptrice :	4,5 m.daN
- rotor :	4 m.daN
- bouchon huile :	1,2 m.daN
- bougie :	2 m.daN

Partie cycle

- Ecou de roue avant :	6 m.daN
- Ecou de roue arrière :	10 m.daN
- Articulation moteur sur biellette :	6 m.daN
- Articulation biellette sur châssis :	6 m.daN
- Fixation supérieure amortisseur AR :	4 m.daN
- Fixation inférieure amortisseur AR :	2,2 m.daN
- Ecrous échappement sur cylindre :	1,6 m.daN
- Ecou de guidon :	4 m.daN
- Contre écou de direction :	7 m.daN

Standard

- Vis et écou ϕ 5 mm :	0,5 m.daN
- Vis et écou ϕ 6 mm :	1 m.daN
- Vis et écou ϕ 8 mm :	2,2 m.daN
- Vis et écou ϕ 10 mm :	3,5 m.daN
- Vis et écou ϕ 12 mm :	5,5 m.daN

OUTILS SPECIAUX

Support moteur	64765
Adaptation réglable pour support moteur	752026
Serre-volant	68570
Pince pour jonc de piston	752000
Embout de protection pt mdle pour arrache volant ..	68007
Outil d'extraction et ouverture carter	64706
Embout de protection gros mdle ouverture carter ..	69098
Centrage épaulé	64710
Ecou à broche	69104
Outil de compression embrayage tous types	752127
Clé à tube de 39	752361
Clé réglable à ergots	752237
Coquilles pour extraction de roulement ϕ 52	64709
Outil d'ouverture carter	750807
Rondelle d'appui	750808
Marbre 250 x 160 x 50	750541
Clé dynamométrique + allonge + réducteur	69802
Arrache volant (livré avec protecteur 68007)	750806
Outil d'immobilisation	752370
Pince à circlips	69117
Broche ϕ 10 x 125	750069
Outils direction	752948

Dépose du moteur du véhicule

- Déposer :

l'ensemble des capotages latéraux

- Débrancher :

- . la tuyauterie d'arrivée essence au carburateur
- . la durit de dépression du robinet automatique
- . la commande de pompe à huile
- . la commande des gaz
- . la tuyauterie d'arrivée d'huile à la pompe (grosse durit)
- . l'antiparasite
- . la commande de frein arrière

- Déconnecter :

le faisceau électrique sur le tube droit du châssis : sortie volant (sous le marchepied), starter, démarreur.

- Retirer :

la vis de fixation inférieure de l'amortisseur et l'axe de fixation avant du moteur.

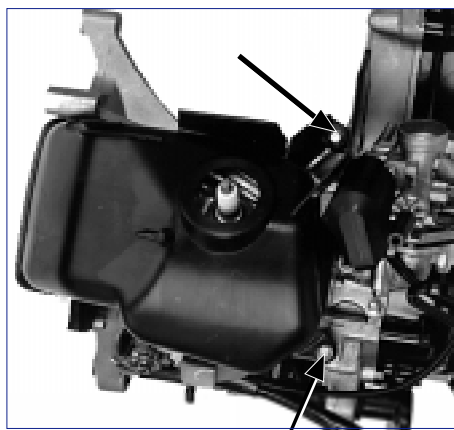
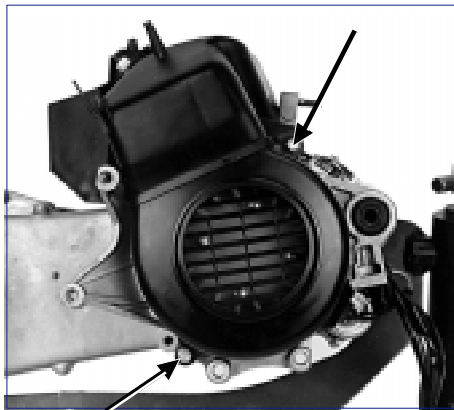
Pose du moteur sur son support



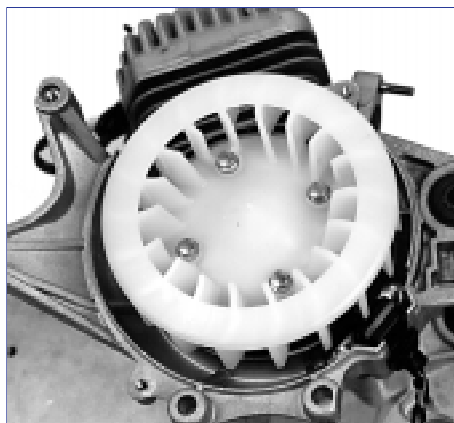
- Positionner le moteur sur l'adaptation 752026 modifiée
- Placer l'ensemble sur le support 64765 serré dans un étau

Dépose du système de refroidissement

- Retirer les deux parties de la volute de refroidissement (4 vis).

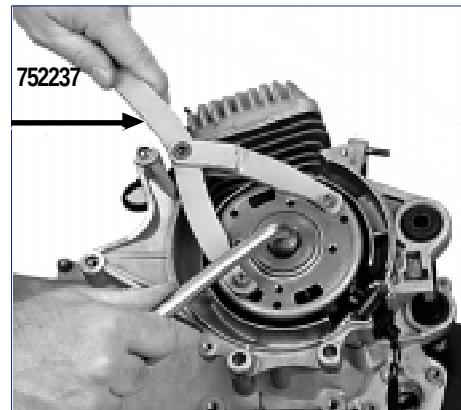


- Retirer les 4 vis de fixation de la turbine et déposer celle-ci.

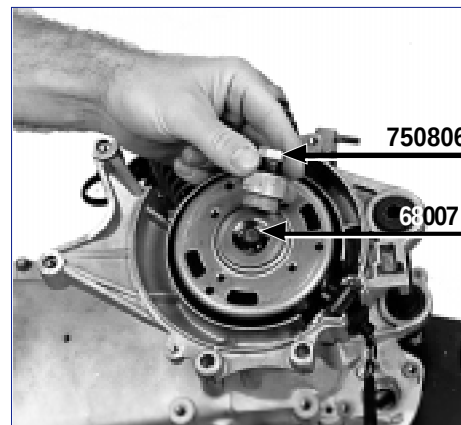


Dépose du volant magnétique

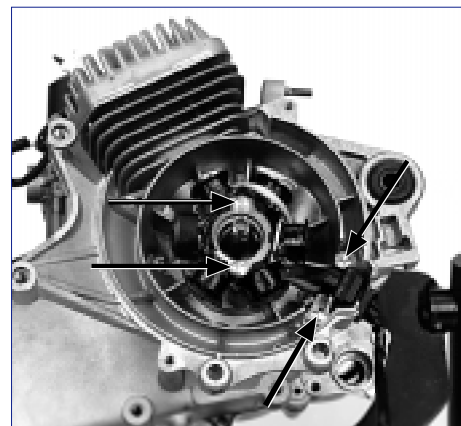
- Immobiliser le rotor à l'aide de la pince à ergot 752237.



- Retirer l'écrou.
- Placer l'embout de protection 68007 sur l'extrémité du vilebrequin.

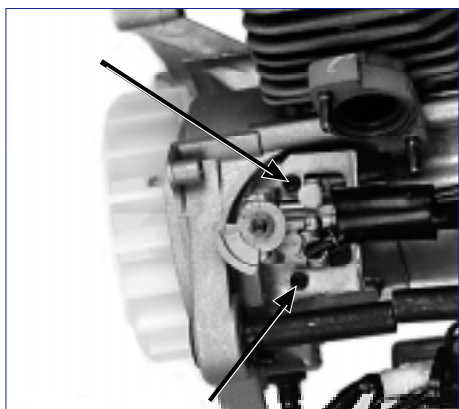


- Visser l'arrache-volant 750806 sur le rotor et agir sur la vis de poussée de l'arrache-volant jusqu'au décolllement du rotor.
- Retirer les 2 vis de fixation du capteur, ainsi que les 2 vis de fixation de la plaque stator.



- Déposer l'ensemble induit et le capteur.

Dépose de la pompe à huile

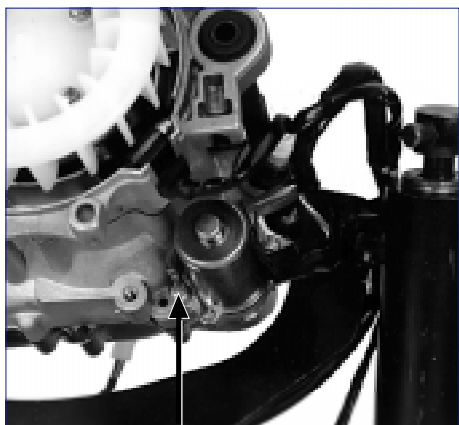


- Dégraffer la tuyauterie d'arrivée d'huile au carburateur.
- Dévisser les 2 vis 6 pans creux.
- Sortir la pompe à huile et la bride de la commande.
- Sortir les 2 écrous Q (carrés) de fixation de leurs logements.
- Sortir la rondelle ondudflex intercalée entre la pompe et le coussinet de l'axe de pompe à huile.



Réglage : voir page n°14

Dépose du démarreur



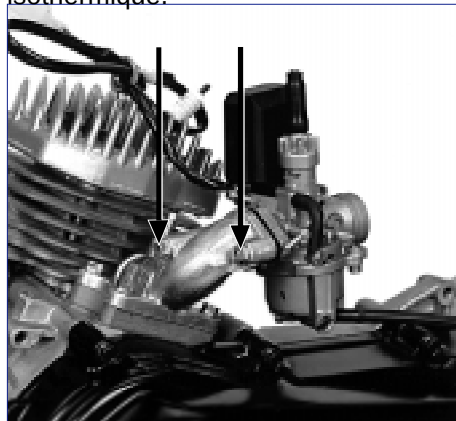
- Dégager le faisceau électrique du collier support.

- Retirer les 2 vis et rondelles de fixation du démarreur et dégager celui-ci sans oublier le joint torique.



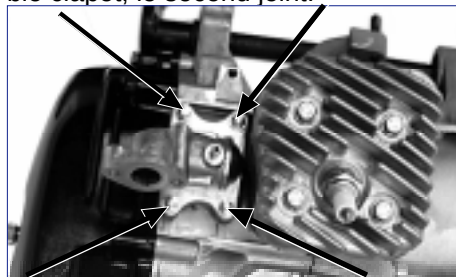
Dépose de l'ensemble carburateur-starter

- Retirer les 2 vis de fixation du carburateur et déposer l'ensemble carburateur-starter, ainsi que l'entretoise isothermique.



Dépose du clapet et du raccord d'admission

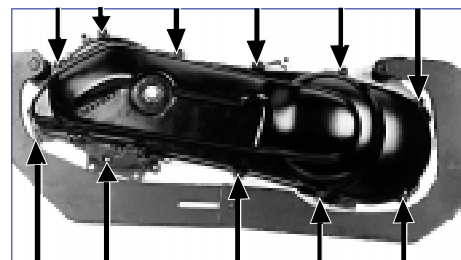
- Dévisser et retirer les 4 vis de fixation.
- Déposer le raccord, le joint, l'ensemble clapet, le second joint.



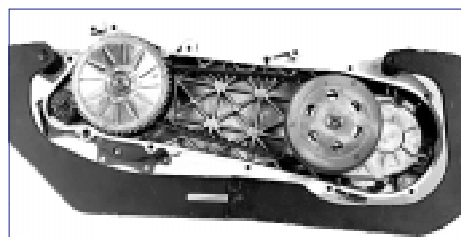
Dépose de l'ensemble transmission primaire

La dépose du couvercle n'impose pas le démontage de la pédale du kick-lanceur.

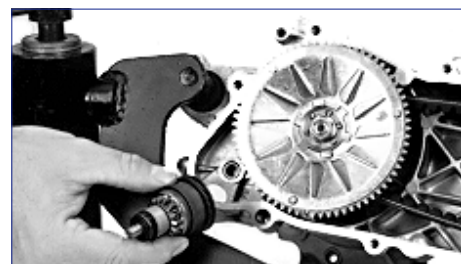
- Dévisser et retirer les 11 vis de fixation du couvercle.



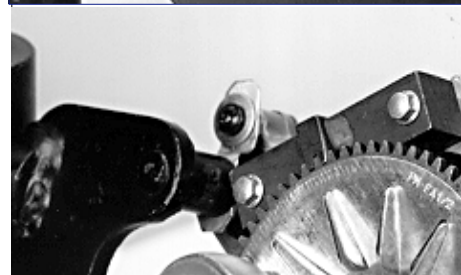
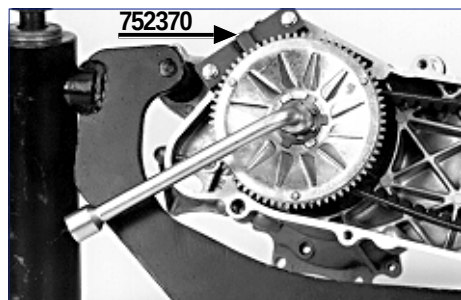
- Retirer le couvercle avec les 2 chemises de centrage.



- Retirer l'ensemble pignon lanceur de démarreur.

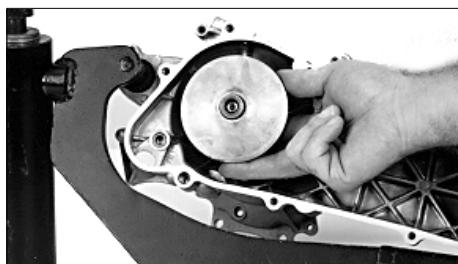


- Immobiliser le flasque fixe-couronne démarrage avec l'outil 752370.

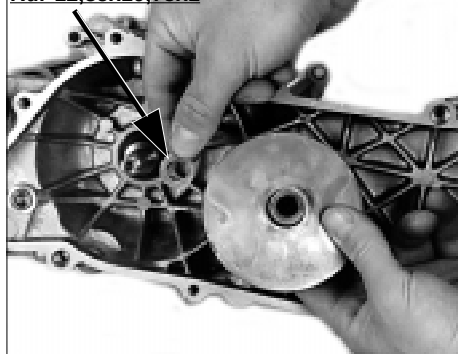


Bien repérer l'affleurement de cet outil avec le flasque fixe-couronne de démarreur afin de s'assurer du bon engagement du flasque-fixe dans les cannelures de l'embellage au remontage,.

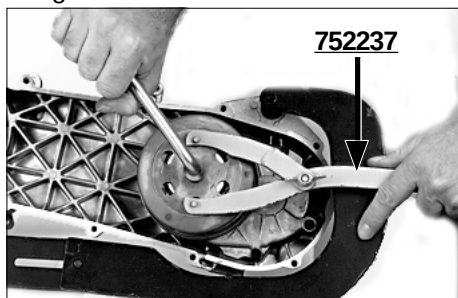
- Dévisser l'écrou de fixation du flasque fixe de la poulie motrice.
- Retirer l'écrou et le flasque fixe.
- Déposer la courroie.
- Sortir l'ensemble poulie motrice (variateur), et la rondelle côté carter moteur (12,35 x 19,75 x 1).



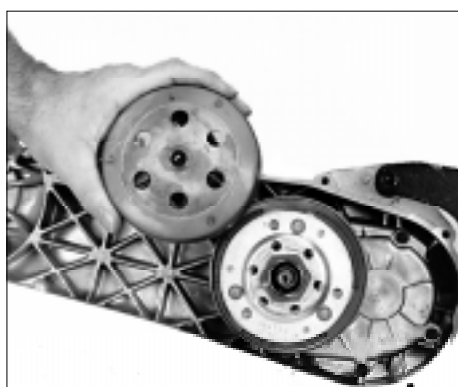
Rdl 12,35x19,75x1



- Immobiliser le tambour d'embrayage avec le serre volant n° 68570, ou la clé à ergots 752237.



- Dévisser l'écrou, retirer le tambour et l'ensemble embrayage poulie-récep-

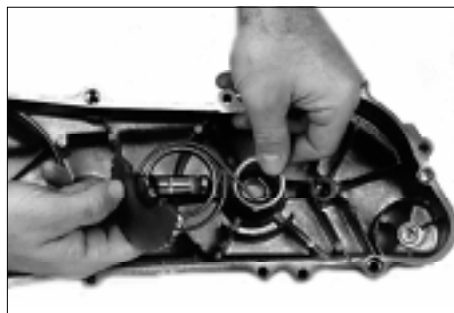


Dépose du système de lanceur

- Actionner le secteur de lanceur à l'aide du pouce et retirer le rochet d'entraînement et sa rondelle.



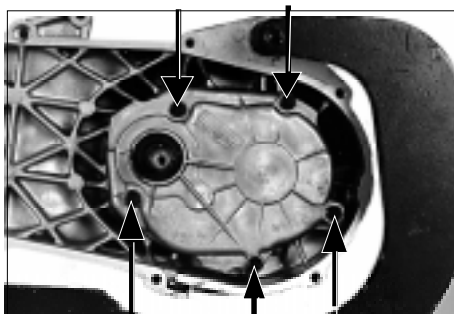
- A l'aide d'une pince à circlips (réf : 69117), retirer le circlips, la rondelle et déposer le secteur de lanceur, le ressort de rappel et la bague palier.



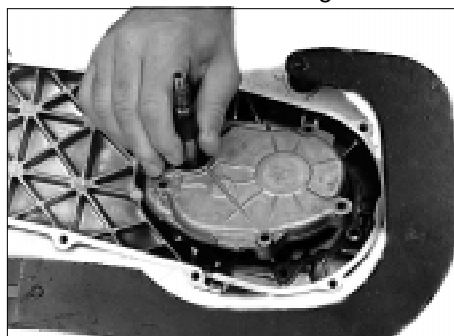
Dépose du relais

Après avoir vidangé la boîte relais :

- Retirer les 5 vis de fixation du couvercle.

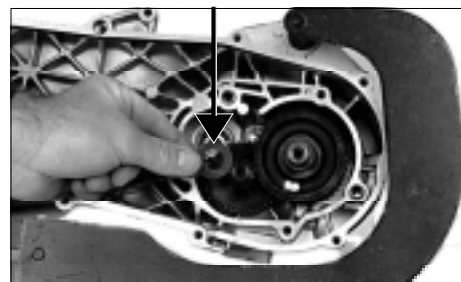


- Déposer le couvercle avec l'arbre primaire (ou arbre d'entrée), le joint, et les deux cheminées de centrage.



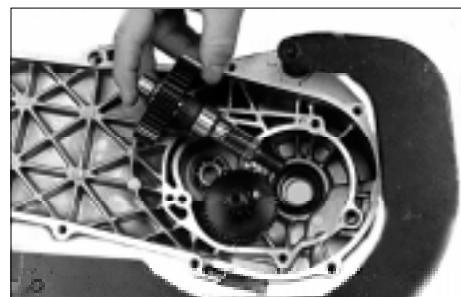
- La sortie de l'arbre primaire (ou d'entrée) du couvercle s'effectue à l'aide d'un maillet.

- Retirer la rondelle de friction de l'arbre intermédiaire (14,3x26x0,5).

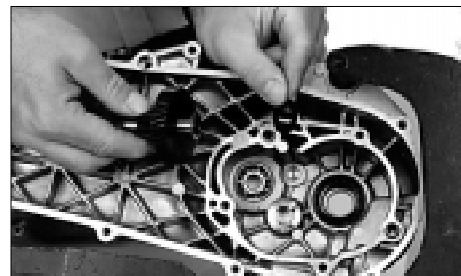


- Vidanger complètement la boîte relais avant de retirer l'arbre secondaire (ou arbre de sortie) afin de ne pas souiller les garnitures de frein.

- Déposer l'arbre secondaire.



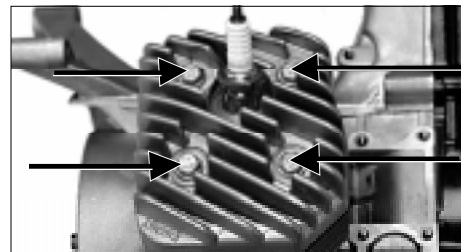
- Retirer l'arbre intermédiaire, ainsi que ses rondelles de friction (14,3x26x0,5) et souple (14x22x1,5).



Dépose de la culasse

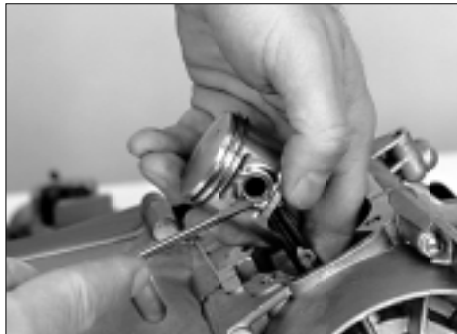
- Dévisser en diagonale les 4 vis de fixation de l'ensemble culasse-cylindre.

- Retirer la culasse et le joint.



Dépose de l'ensemble cylindre-piston

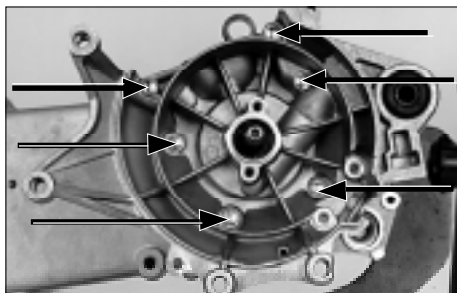
- Retirer le cylindre et le joint d'embase.
- Incliner le moteur sur la gauche et retirer le jonc droit sur le piston.



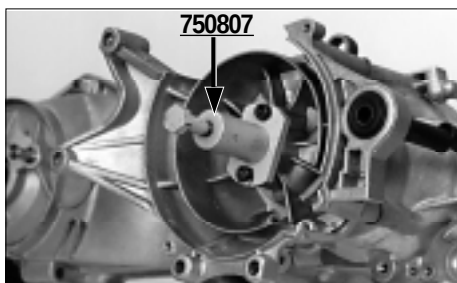
- Pousser l'axe de piston de la gauche vers la droite, cette opération ne nécessite pas l'emploi d'une sangle.
- Retirer la cage à aiguille du pied de bielle.

Ouverture des carters moteur

- Retirer les 6 vis de fixation du demi-carter droit.



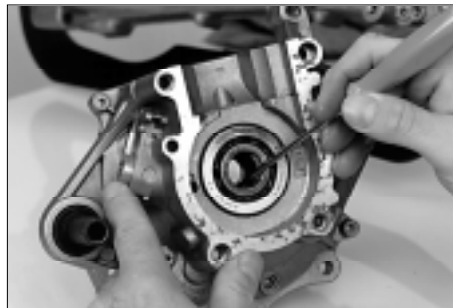
- Placer sur l'extrémité du vilebrequin l'embout de protection 68007.
- Fixer sur le demi-carter l'outil d'extraction n° 750807.



- Tourner la vis centrale jusqu'à l'ouverture complète des carters. Maintenir la bielle pour éviter qu'elle cogne les carters.
- Retirer le demi-carter droit.

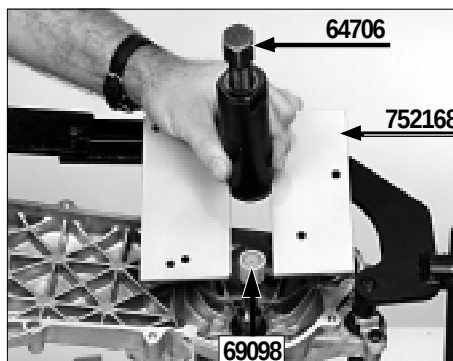


- Retirer le joint et les deux cheminées de centrage. Retirer l'arbre d'entraînement de la pompe à huile et son coussinet de positionnement.



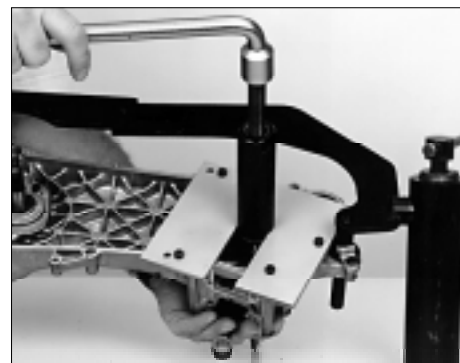
Dépose de l'embiellage

- Placer sur l'extrémité du vilebrequin l'embout de protection 69098.



- Placer sur le carter l'outil 64706 équipé de la plaque 752168.

- Fixer cette dernière sur le carter avec 4 vis.
- Extraire le vilebrequin en vissant la vis centrale de l'outil



Remplacement des roulements et joints

- Chauffer à 90° de façon homogène les carters afin de les dilater. Les roulements tombent d'eux-mêmes, chasser les joints.
- Profiter de la dilatation pour remettre en place les roulements neufs.
- Positionner les joints d'étanchéité : le joint côté poulie-motrice à fleur du carter, les lèvres côté chambre des volants.
- le joint côté volant magnétique sera engagé d'environ 9 mm.

Remarque :

Dans le cas où le ou les roulements de vilebrequin restent en place sur celui-ci, utiliser l'outil d'extraction 64706 équipé des coquilles 64709 (diam = 52) pour l'extraction.

Ne pas oublier de placer l'embout de protection 69098 sur le ou les extrémités de l'embiellage.

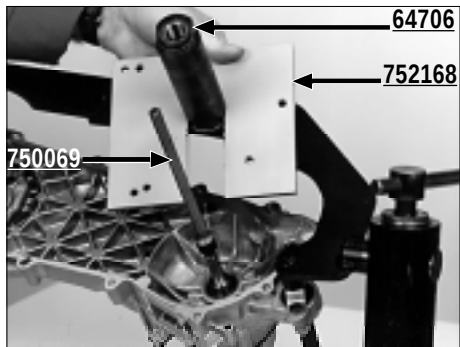
Contrôle de l'embiellage

- Le jeu latéral maximum de la tête de bielle ne doit pas dépasser : 0,5 mm.
- Contrôler l'alignement du vilebrequin. Les valeurs relevées aux extrémités ne

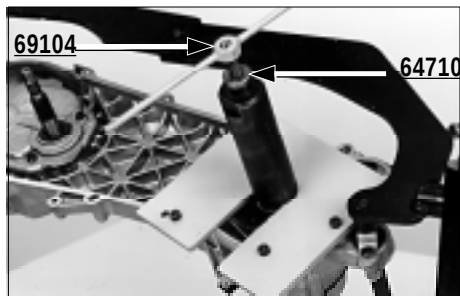
Remontage moteur

Montage du vilebrequin dans le carter gauche :

- Engager le vilebrequin à l'intérieur du roulement.
- Visser la broche 750069 en bout de vilebrequin.



- Introduire l'outil 64706 équipé de la plaque 752168 sur la broche et centrer l'ensemble sur le carter par la mise en place de 4 vis.
- Placer le centreur 64710.



- Visser l'écrou à broche 69104 sur la broche 750069 tout en maintenant l'embellage. Continuer à visser l'écrou à broche afin d'amener le vilebrequin au contact du roulement.



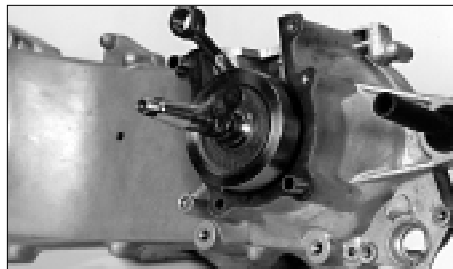
Attention : ne pas coincer la bielle sur le carter.

Pour faciliter la tenue de l'embellage, utiliser le rotor engagé dans sa clavette côté droit.

Vérifier le bon positionnement de l'embellage par rapport au plan de joint du carter moteur (le milieu de la bielle doit correspondre au niveau du plan de joint).

Fermeture des carters

- Mettre en place les 2 cheminées de centrage sur le carter gauche.
- Placer le joint de carter (sans huile, sans graisse).



- Présenter le carter droit et l'engager en faisant attention de ne pas détériorer le joint d'étanchéité au passage de la clavette.
- Visser en bout de vilebrequin la broche 750069.
- Placer la rondelle n°750808 (50X29X3 mm).
- Placer l'outil 64706.



- Mettre en place le centreur 64710.
- Visser l'écrou à broche 69104 jusqu'à la fermeture complète des carters.
- Maintenir l'embellage, côté gauche par la couronne de démarreur.
- Graisser l'arbre de pompe à huile et placer l'ensemble arbre-coussinet dans le carter.
- Vérifier que l'embellage tourne sans contrainte et entraîne bien l'arbre de pompe à huile.
- Positionner les 6 vis de fixation (3 = L 45 mm - 3 = L 70 mm) et les serrer à 1 m.daN.

Arraser le joint de carter.



Lubrifier à l'huile 2 temps l'embellage et les roulements.

Pose du piston

- Vérifier l'appairage de l'ensemble cylindre/piston.



- Placer la cage à aiguilles dans le pied de bielle après l'avoir huilée (huile 2 temps).



- Présenter le piston flèche orientée vers l'échappement.
- Pousser l'axe du piston.
- Monter le(s) jonc(s) d'arrêt. Celui-ci (ou ceux-ci) sera (seront) impérativement neuf(s).



L'ouverture du jonc sera positionnée en haut ou en bas, mais en aucun cas sur un côté.

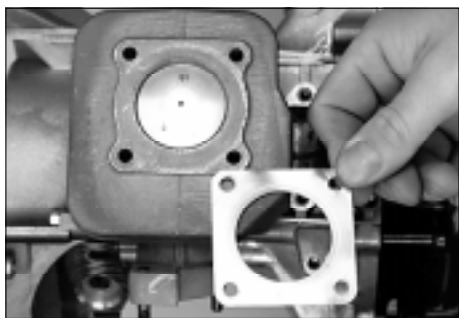
Pose du cylindre

- Le plan de joint devra être nettoyé.
- Huiler le piston et le fût du cylindre.
- Positionner un joint d'embase neuf et à sec sur le cylindre.
- S'assurer que l'ouverture des segments soit en regard des ergots de positionnement.
- Engager le cylindre et le descendre en comprimant les segments entre le pouce et le majeur.
- S'assurer du bon positionnement du joint d'embase sur le carter à l'aide de 2 vis goujon.



Pose de la culasse

- Vérifier que le plan de joint de la culasse n'est pas déformé.
- Mettre en place les 4 vis de fixation sur la culasse avec les rondelles.



- Positionner le joint de culasse sur la culasse, bourrelet du joint contre celle-ci.
- Descendre l'ensemble culasse-vis-joint sur le cylindre.
- Serrer progressivement et en diagonale les 4 vis (L = 95 mm) 1,2 m.daN.

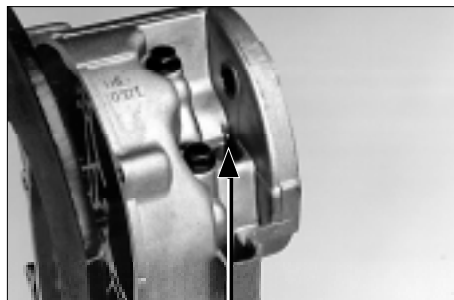
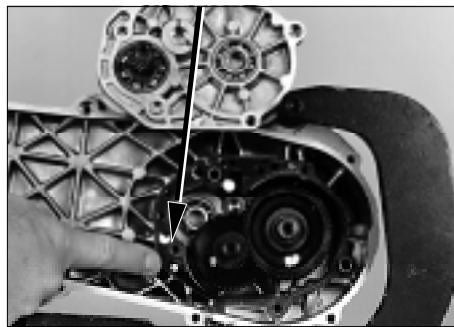


- Mettre en place la bougie, serrer à 2 m.daN.

Montage du relais

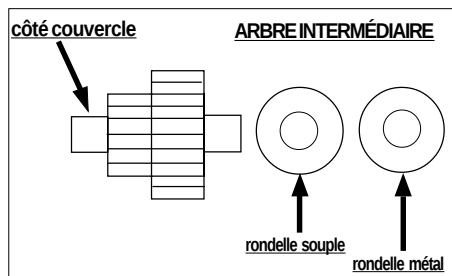
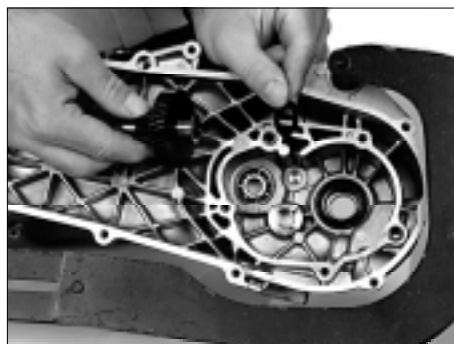
- Remplacer les joints d'étanchéité et les roulements si nécessaire, par la méthode de chauffe et de chasses appropriés.
- Vérifier que les canaux d'évacuation débouchent bien :

Mise à l'air de la boîte



Evacuation entre le joint d'étanchéité et le roulement de roue arrière

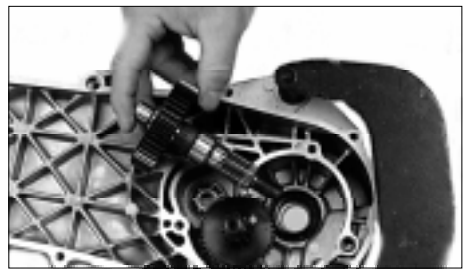
- Placer sur l'arbre intermédiaire :
 .la rondelle souple 14x22x1,5
 .la rondelle de friction 14,3x26x0,5.



Important

Enduire de graisse graphitée les extrémités de l'arbre intermédiaire pour assurer un meilleur graissage lors de la mise en service du véhicule.

- Mettre en place l'arbre intermédiaire.
- Positionner l'arbre secondaire (ou arbre de sortie), en faisant attention de ne pas endommager le joint d'étanchéité.



Dans le cas d'une détérioration de ce joint, l'huile coulerait à l'extérieure par la fente d'évacuation située dans le logement du ressort de rappel de la clé de frein (Photo ci-contre).

- Placer sur l'arbre intermédiaire une rondelle de friction 14,3x26x0,5.



- Mettre en place les 2 cheminées de centrage et le joint de couvercle.
- Mettre en place l'arbre primaire (ou d'entrée) dans son roulement en utilisant un maillet si nécessaire.
- Positionner le couvercle et le fixer à l'aide des 5 vis (L = 40) 1 m.daN



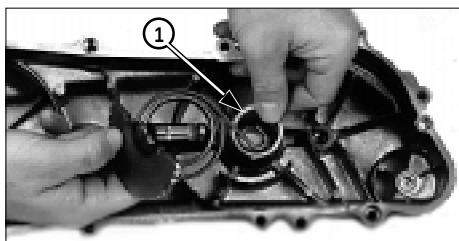
Vérifier que les arbres tournent librement

Nota

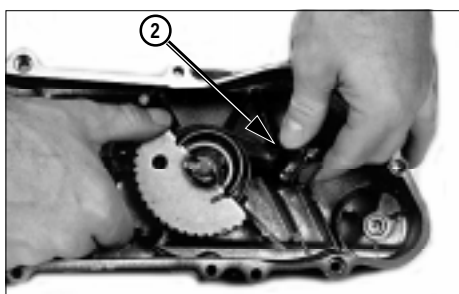
- Remplir la boîte avec 0,12 litre d'huile ESSO GX 80 W 90 référence 753009
- Serrer la vis de niveau : 1,2 m.daN

Pose du système de lanceur (couvercle gauche)

- Mettre en place la bague palier et l'entretoise nylon. (Repère 1)



- Positionner le ressort de rappel, accrocher sa boucle la plus longue sur le plot du couvercle.
- Introduire le secteur de lanceur dans la bague après graissage.
- Accrocher la deuxième boucle du ressort sur le secteur.
- Armer légèrement le ressort de façon à positionner le secteur de lanceur sur la nervure centrale du couvercle.
- Mettre en place rondelle et circlips sur l'axe du secteur.
- Mise en place du rochet d'entraînement :
 - . placer la rondelle sur le bossage du logement de l'axe du rochet,
 - . armer d'environ 1/8 de tour le secteur afin de mettre en place le rochet (après graissage de son axe),
 - . positionner le frein du rochet dans son logement. (Repère 2)



TRANSMISSION PRIMAIRE

A. Ensemble embrayage-poulie réceptrice

1. Démontage :



- Immobiliser l'ensemble à l'aide de l'outil 752127 pris dans un étau et desserrer l'écrou spécial avec la clé 752361 (empreinte de 39) ou à l'aide d'une clé de 34, suivant le type d'embrayage.
- Démontez successivement :
 - . l'ensemble mâchoires d'embrayage
 - . le ressort
 - . le manchon centreur du ressort
 - . sortir les 3 axes des rampes du variateur,
 - . séparer les flasques fixe et mobile.



2. Remontage :

- Vérifier les joints d'étanchéité du flasque mobile.
- Assembler les flasques fixe et mobile.
- Mettre en place les 3 axes des rampes de variateur et graisser celles-ci.
- Mettre en place le manchon après s'être assuré du bon état des 2 joints toriques.
- Positionner le ressort et l'ensemble support embrayage.
- A l'aide de l'outil 752127 comprimer le ressort et assurer le serrage de l'écrou à 5 m.daN.

B. Ensemble variateur-poulie motrice

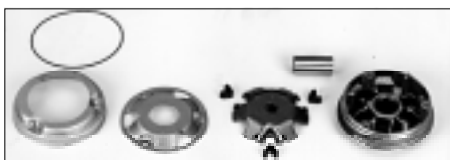
1. Démontage :

- Retirer le moyeu de guidage L = 38 mm, et les 3 vis de maintien du couvercle et de la butée (clé de 7).



- Retirer le couvercle à l'aide d'un tournevis.
- Déposer la butée, la rampe, les 3 guides plastiques les 6 galets et le joint torique (81/1,5).

2. Vérification :



- Après nettoyage, vérifier en particulier les galets, ceux-ci ne doivent pas comporter de facettes importantes.

3. Remontage :

- Opérations inverses au démontage après avoir graissé les 6 galets, la rampe, et l'alésage du flasque mobile en utilisant de la graisse haute température 752093.

NOTA :

Sur la première génération de moteur FB (zénith-buxy-speedake) les galets de la poulie motrice étaient montés sans graisse.

C. Repose de la transmission primaire

Pose du variateur :

Attention : ne pas supprimer d'élément d'empilage, ou réduire des dimensions, ce qui pourrait entraîner le serrage de l'écrou sur les cannelures de l'embellage et non sur le flasque fixe, d'où une destruction possible de l'embellage.

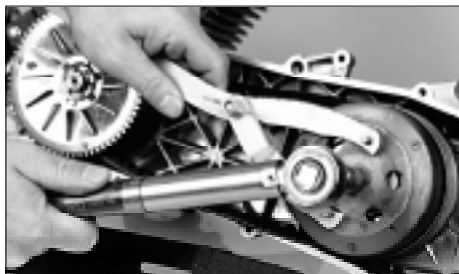


- Placer la rondelle 12,35x19,75x1 sur l'embellage.
- Placer le variateur en maintenant en pression le flasque mobile, les 6 galets et la rampe de variation avec le moyeu de guidage.
- Mettre en place le flasque fixe - couronne de démarreur en vérifiant son engagement sur les cannelures de l'embellage, placer l'écrou et serrer à la main.
- Vérifier l'affleurement de la couronne sur l'outil 752370
- Serrer l'écrou à 4 m da.N



Pose de l'ensemble "embrayage poulie réceptrice" et de la courroie

- Engager la courroie en fond de gorge de la poulie réceptrice en écartant les flasques à l'aide des deux mains.
- Placer la courroie sur la poulie motrice.
- Engager l'ensemble "embrayage poulie réceptrice" sur l'arbre primaire du relais.
- Mettre en place la cloche de l'embrayage et serrer l'écrou à 4,5 m.daN en immobilisant avec la clef à ergots 752237 (ou le serre-volant 68570).



NOTA

Les galets sont à vérifier tous les 5000 kms.
La courroie est à changer tous les 10000 kms.

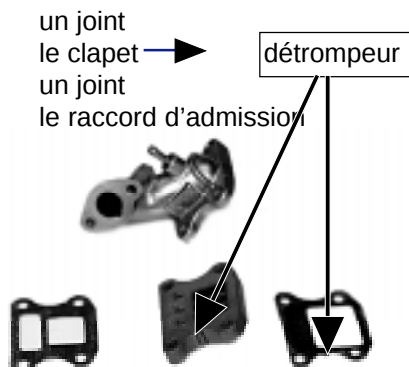
Pose du couvercle de transmission



- Mettre en place la rondelle 8,5x16x0,8, l'ensemble pignon lanceur du démarreur en graissant ses paliers.
- Positionner les 2 cheminées de centrage, le couvercle de transmission à l'aide des 11 vis, serrez à 1 m.daN.

Pose du clapet et du raccord d'admission

- Vérifier : l'état des lames et des sièges.
- Monter successivement sur le carter :

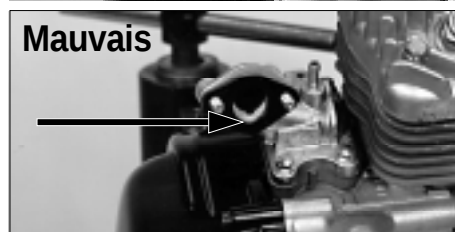
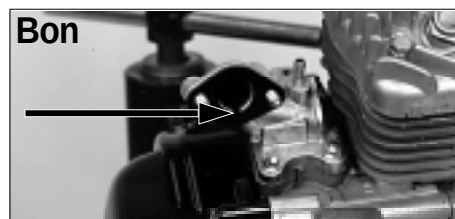


- Fixer l'ensemble à l'aide des 4 vis (L = 28 mm) et serrer à 1 m.daN



Pose du carburateur

- Mettre en place les 2 vis de fixation du carburateur (L = 28 et 50 mm) sur le raccord.
- Positionner l'entretoise isothermique, joint côté raccord. Cette entretoise est destinée à éviter la propagation de la chaleur du moteur vers le carburateur. Un système de détrompeur sur le champ de l'entretoise vous garantit son bon positionnement (pointe de flèche dirigée vers l'avant).



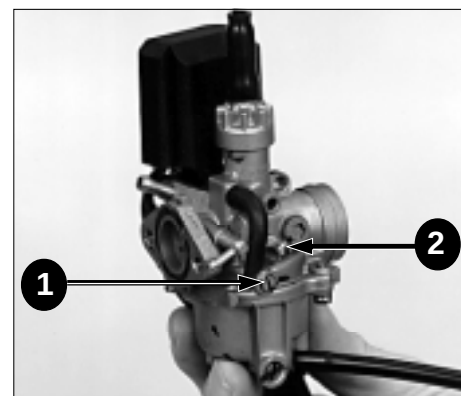
- Mettre en place le carburateur et serrer à 0,8 m.daN.

Vis 1 = vis d'air

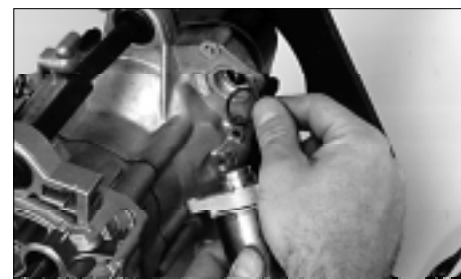
Réglage initial : visser à fond sans forcer, et dévisser de 1 1/2 à 1 3/4 de tour.

Vis 2 = vis de butée boisseau (ralenti : 1800 tr/mn) ± 100 tr/mn.

Aiguille : clips en haut.



Pose du démarreur



- Mettre en place le moteur du démarreur équipé de son joint torique.
- La vis inférieure assure également la mise à la masse moteur de la batterie (fil vert).
- La vis supérieure assure aussi la fixation de la griffe de maintien des faisceaux électrique.
- Les serrer à 1 m da.N.

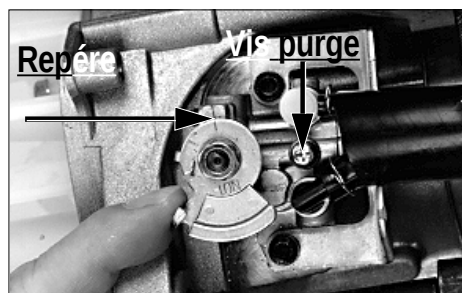


Pose de la pompe à huile

- Mettre en place les 2 écrous carrés (Q) dans leurs logements.
- Placer la rondelle onduflex sur le coussinet.
- Mettre en place la pompe équipée de son joint torique, positionner la patte d'arrêt de gaine et fixer l'ensemble à l'aide de 2 vis six pans creux de 4.
- serrer à 0,8 m.daN

Réglage de la pompe à huile

- 1) Contrôler la garde à la poignée des gaz (2 à 5 mm), régler si nécessaire à l'aide de la vis tendeur.
 - 2) Ouvrir la poignée des gaz à fond.
- Vérifier que le repère sur le secteur de commande de la pompe est en regard du repère sur le corps de pompe.



- Régler, si nécessaire, en agissant sur la vis tendeur de la commande de pompe.

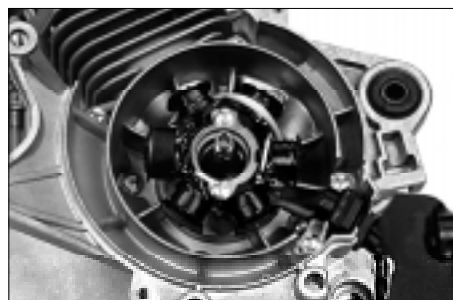
Vérification du circuit de graissage

- Alimenter le carburateur à l'aide d'un réservoir additionnel contenant du mélange 2 temps.

- Débrancher la durit d'arrivée d'huile à la pompe et vérifier le bon écoulement de l'huile, sinon contrôler :
 - . qu'il y a de l'huile dans le réservoir,
 - . que cette durit n'est pas pincée,
 - . que le filtre à huile n'est pas obstrué,
 - . que le trou du bouchon de réservoir ne soit pas obstrué (trou de pression atmosphérique)
 - Rebrancher la durit sur le corps de pompe.
 - Ouvrir la vis de purge de la pompe et refermer celle-ci lorsqu'il n'y a plus de bulles d'air qui s'échappent.
 - Mettre en route le moteur.
- Débrancher la durit d'arrivée d'huile au carburateur. Vérifier que l'huile s'écoule en goutte à goutte. La fréquence d'écoulement dépendant de la vitesse de rotation du moteur.
- Rebrancher la durit sur le carburateur
- DEBIT POMPE A HUILE :**
 $24 \text{ cm}^3 \pm 1,7 \text{ cm}^3 \text{ heure à } 3800 \text{ tr/mn}$
 commande pleine ouverture.

Pose du volant magnétique

- Positionner l'ensemble stator-capteur sur le carter.
- Fixer par 4 vis (2 vis L = 16 - 2 vis L = 20) serrer à 1 m.daN.

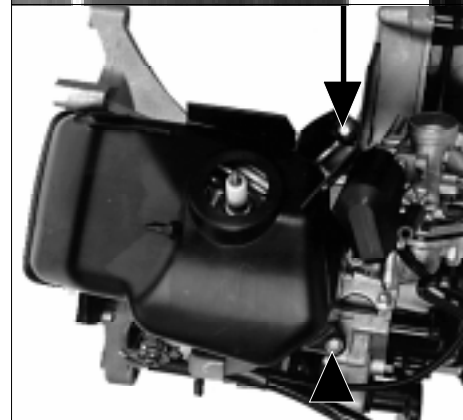
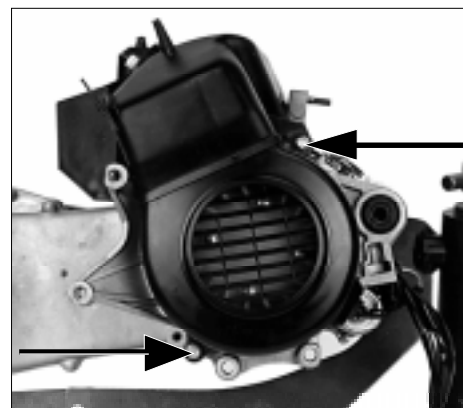


- S'assurer de la présence de la clavette sur le vilebrequin.

- Mettre en place le rotor.
- A l'aide de la pince à ergots 752237, immobiliser le rotor.
- Serrer l'écrou à 4 m.daN.

Pose du système de refroidissement

- Mettre en place et fixer la turbine sur le rotor (4 vis L = 18) serrer à 1 m.daN.
- Placer et fixer le carénage de cylindre et volute de refroidissement (4 vis L = 25). Veiller à sa bonne fixation au niveau du capteur.
- Effectuer le serrage au couple de 1 m.daN.



PARTIE CYCLE

FREIN À DISQUE

Remplissage du circuit :

- Au récepteur (étrier de frein), retirer le capuchon de la vis de purge. Brancher sur cette vis un tuyau souple, l'autre extrémité donnant dans un récipient vide (durit essence par exemple)
- Desserrer la vis de purge.
- A l'émetteur (maitre cylindre de poignée), retirer le couvercle et le joint, le réservoir placé horizontalement.
- Remplir de liquide de frein. Manoeuvrer doucement et plusieurs fois le levier de frein jusqu'à ce que le liquide arrive dans le récipient de purge.
- Serrer la vis de purge.
- Remplir au maximum le réservoir de l'émetteur.

- Manoeuvrer plusieurs fois le levier de frein, couvercle reposé.
 - Maintenir le levier serré.
 - Desserrer la vis de purge afin que les bulles d'air s'échappent dans le tuyau souple.
 - Serrer à nouveau la vis de purge.
 - Renouveler ces opérations jusqu'à ce que le liquide s'écoule sans bulle d'air.
 - Refaire le niveau du liquide de frein en fin d'opération.
- NOTA : Il est nécessaire parfois de tapoter sur les éléments du système de freinage pour permettre à l'air de s'évacuer.
- Certains étriers demandent à être déposés pour placer la vis de purge en position haute.

ATTENTION :

Le liquide de frein est friand d'humidité

Cette dernière peut, dans certaines conditions, rendre le freinage inefficace. Utiliser un flacon récemment ouvert (capsule d'étanchéité), ne pas réutiliser le liquide se trouvant dans le récipient de purge. Ne pas ouvrir, de préférence, un bidon de liquide de frein par forte hydrométrie.

Le liquide de frein est corrosif, faire attention de ne pas en renverser sur les parties peintes.

Faire également attention de ne pas en renverser sur les plaquettes de frein et le disque.

Utiliser du liquide répondant aux normes DOT 3 ou DOT 4 (Lockheed D 55 par exemple).

ALLUMAGE

Principe :

La bobine d'allumage charge un condensateur dans le Bloc CDI. Le passage de la plaquette du rotor, au niveau du capteur, autorise, par l'intermédiaire d'un thyristor, la décharge du condensateur dans le primaire de la bobine haute tension afin d'obtenir, par effet transformateur dans le secondaire, une tension de l'ordre de 20.000 volts à la bougie.

Résolution des pannes :

- Vérifier les connexions, surtout la masse du démarreur.
- Contrôler par échange successif avec un composant neuf : bougie, antiparasite, bobine HT, bloc CDI.
- Contrôler le contacteur à clé.

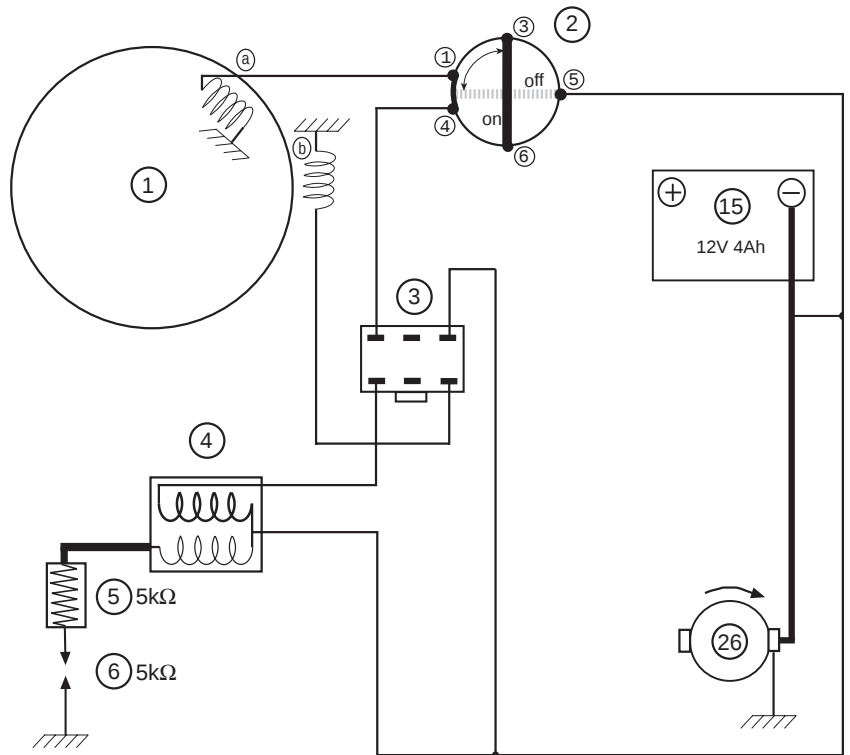
Exemple de panne : le moteur ne tourne que frein arrière serré.

Cause : fil de masse du démarreur détérioré.

Le bloc CDI réf 709205 est utilisé sur tous les 50cc ainsi que sur les SV 80cc.

Attention

Un deuxième Bloc CDI réf 705272 (marqué CI 08) est réservé aux SV 125 - SC - SX.



- 1 - Volant magnétique
a : allumage
b : capteur
- 2 - Contacteur à clé
- 3 - Bloc d'allumage (CDI)
- 4 - Bobine haute tension
- 5 - Antiparasitage 5 KΩ
- 6 - Bougie résistive 5 KΩ
- 15 - Batterie
- 26 - Démarreur

CIRCUIT ALIMENTÉS EN COURANT ALTERNATIF

ECLAIRAGE ET STARTER

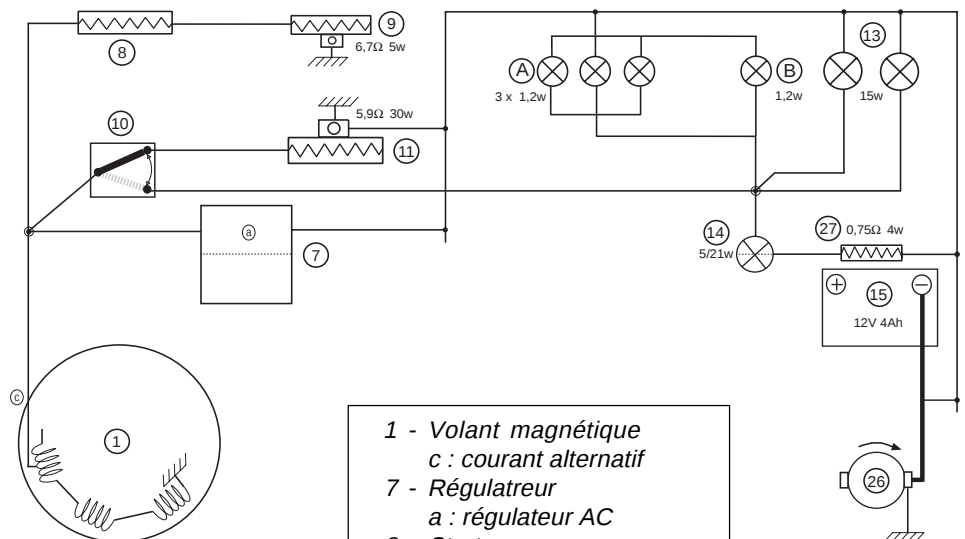
Principe :

Dans le volant magnétique, trois bobines montées en série, fournissent un courant alternatif stabilisé par le régulateur à une tension maximale de $12,5 V \pm 0,5 V$.

Eclairage

En position jour (non éclairage), le courant est dirigé, à partir du commutateur, vers une résistance de $5,9 \Omega$ 30 W pour y être consommé (fil rose).

En position nuit (éclairage) le courant (fil marron) alimente les ampoules de phare avant, feu AR, éclairage tableau de bord, témoin de phare, éclairage de plaque (selon version).



- 1 - Volant magnétique
c : courant alternatif
- 7 - Régulateur
a : régulateur AC
- 8 - Starter
- 9 - Résistance $6,7 \Omega$ 5W
- 10 - Commande d'éclairage
- 11 - Résistance $5,9 \Omega$ 30w
- 13 - Projecteur
A - Eclairage tableau de bord
B - Témoin de phare
- 14 - Feu arrière et stop
- 15 - Batterie
- 26 - Démarreur
- 27 - Limiteur de courant

NOTA

L'ampoule arrière est composée de 2 filaments, un filament de 5 W alimenté en courant alternatif pour le feu rouge, un filament de 21 W alimenté en courant continu pour le feu stop. Seul point commun, la masse de l'ampoule.

1/ Résolution des pannes d'éclairage

- Vérifier les ampoules ; puissance, voltage, respect des normes européennes (E gravé sur le culot de l'ampoule).
- Vérifier les connexions (notamment celles du régulateur).
- Vérifier la tension :
 - . à l'aide d'un multimètre (MX 40) en position voltmètre alternatif.
 - . vérifier aux bornes d'une ampoule (fil marron) que la tension ne dépasse pas les 12 volts $\pm$ 0,5 V en accélérant le moteur. Si la tension dépasse 13 V, vérifier la connexion du régulateur (surtout le fil vert de masse) au besoin, changer le régulateur (pas de possibilités de contrôle du régulateur en statique).

2/ Vérification

Vérification de la continuité des trois bobines du volant magnétique. Moteur arrêté.

Eclairage et starter :

fil jaune et masse = 0,4 ohm.

Starter

1/ Principe de fonctionnement

A froid : le starter est automatiquement en service : le circuit d'enrichissement du carburateur est ouvert .

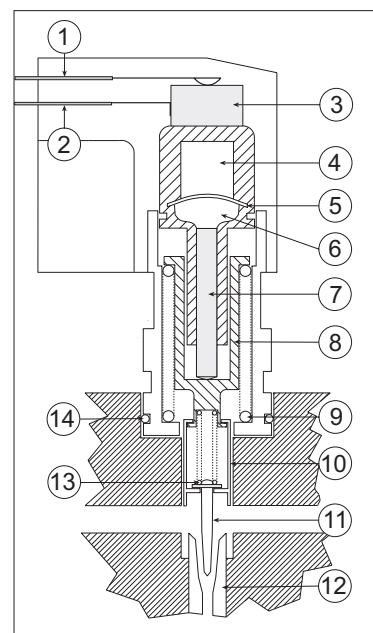
Dès la mise en route, la résistance chauffante, qui est alimentée par le volant magnétique, dilate la cire contenue dans une capsule. La membrane pousse les pistons, de commande et intermédiaire, qui ont pour effet de fermer progressivement le conduit d'air avec le boisseau et d'obstruer progressivement le débit d'essence avec l'aiguille. Le moteur chaud, les conduits étant obstrués, le circuit d'enrichissement est hors service.

2/ Vérification

- Valeur ohmique moyenne du starter seul 5 ohms.

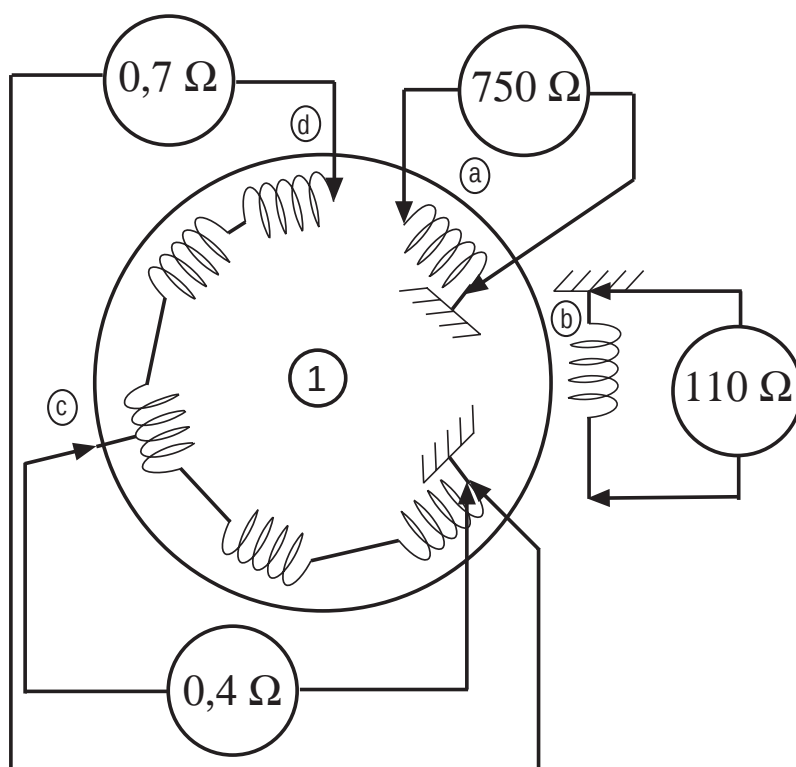
Nota :

La valeur ohmique varie en fonction de la température de la résistance : plus celle-ci est froide, plus la valeur ohmique est faible et inversement.



- 1 - Fil jaune
- 2 - Fil vert-noir
- 3 - Résistance chauffante (PTC)
- 4 - Cire
- 5 - Diaphragme
- 6 - Liquide intermédiaire
- 7 - Piston de poussée
- 8 - Piston de rappel
- 9 - Ressort de rappel
- 10 - Boisseau d'air
- 11 - Aiguille
- 12 - Puits d'aiguille
- 13 - Ressort d'aiguille
- 14 - Joint torique

Contrôle ohmique du stator



- 1 - Volant magnétique
- a - allumage
- b - capteur
- c - courant alternatif
- d - courant charge batterie

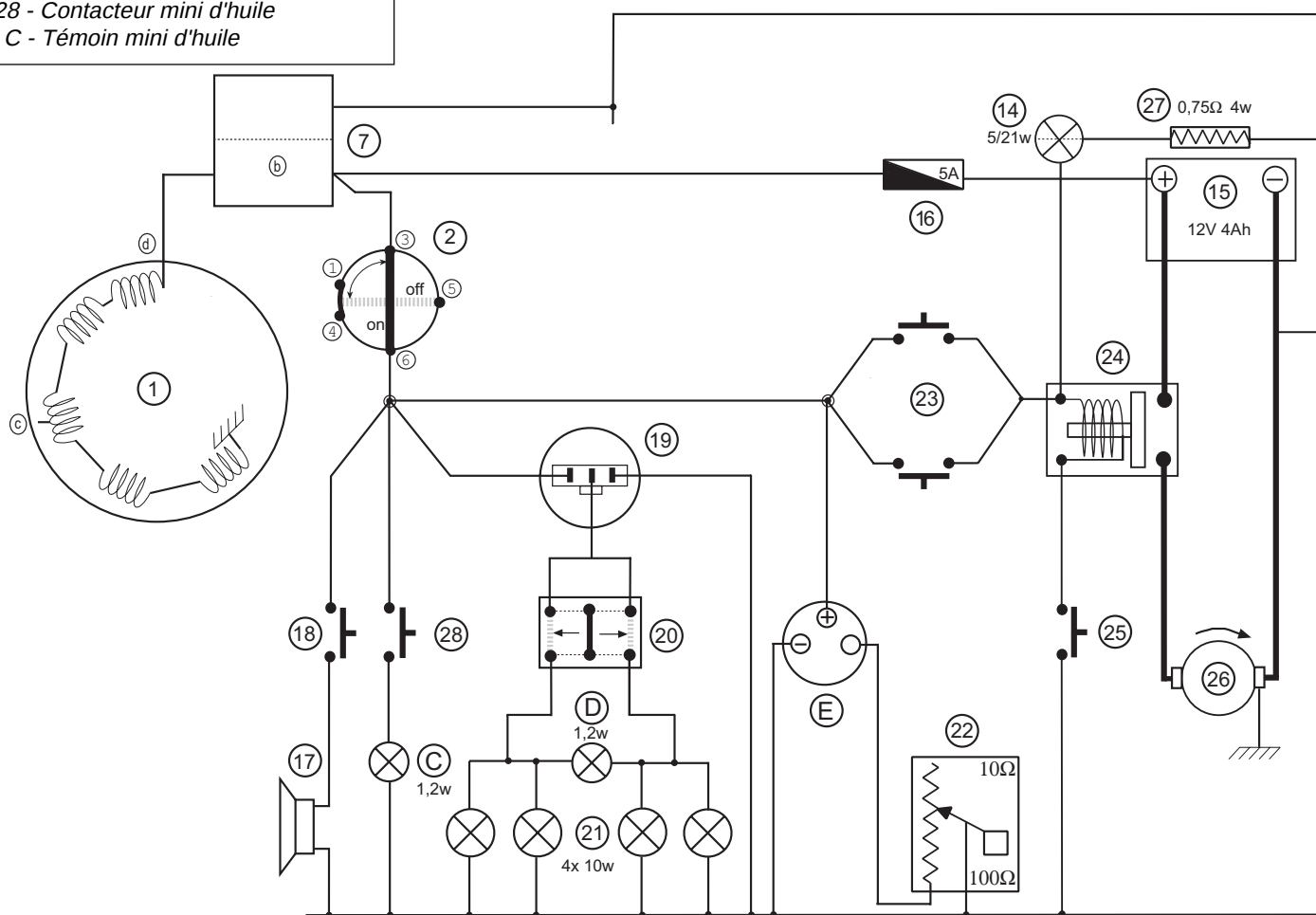
CIRCUITS ALIMENTÉS EN COURANT CONTINU

CHARGE BATTERIE - JAUGE A ESSENCE JAUGE A HUILE - AVERTISSEUR CLIGNOTANTS - DEMARREUR

Principe :

Dans le volant magnétique, les trois bobines utilisées pour les circuits à courant alternatif sont associées avec 2 autres bobines pour produire un courant régulé et redressé à $14,5 \text{ V} \pm 0,5 \text{ V}$ maximum par le régulateur redresseur de courant (C'est le 2ème étage régulateur redresseur qui est utilisé).

- 1 - Volant magnétique
- c : courant alternatif
- d : courant charge batterie
- 2 - Contacteur à clé
- 7 - régulateur, redresseur
- b : régulateur, redresseur (DC)
- 14 - Feu arrière et stop
- 15 - Batterie
- 16 - Fusible 5A
- 17 - Avertisseur
- 18 - Bouton avertisseur
- 19 - Centrale clignotante
- 20 - Commande clignotants
- 21 - Ampoules clignotants
- 22 - Jauge à essence
- E - Récepteur de jauge à essence
- 23 - Contacteur de stop
- 24 - Relais de démarreur
- 25 - Commande démarreur
- 26 - Démarreur
- 27 - Limiteur de courant
- 28 - Contacteur mini d'huile
- C - Témoin mini d'huile



Charge batterie

Ce circuit comporte, montés en série : le volant magnétique, le régulateur, le fusible et la batterie.

La tension du courant dépend du nombre de tours minute du moteur.

Tant que la tension est inférieure à celle de la batterie, c'est la batterie qui alimente les différents circuits.

Dès que la tension est supérieure à celle de la batterie, c'est le volant magnétique qui alimente les différents cir-

cuits et recharge la batterie.

Mise en service de la batterie : voir maintenance page n°4

Contrôle de la charge :

A l'aide d'un multimètre (MX 40) en position voltmètre continue (=), branché aux bornes de la batterie, vérifier que la tension évolue en fonction de la vitesse de rotation du moteur jusqu'à un maximum de $14,5 \text{ V} \pm 0,5 \text{ V}$.

Si la tension aux bornes de la batterie dépasse 15 V, le régulateur n'est pas relié à la masse ou celui-ci est défectueux.

Si aucune variation de tension n'apparaît aux bornes de la batterie, vérifier le fusible, les connexions, notamment celles du faisceau volant magnétique ou du régulateur (connecteurs mal emboîtés, inversion de fils par exemple).

Contrôle d'une décharge :

Moteur arrêté.

Débrancher le fil rouge de la batterie.

A l'aide d'un multimètre (MX 40) en position Ampèremètre (10 A), raccorder le fil noir (COM) sur la borne + de la batterie et le fil rouge (10 A) au fil rouge débranché de la batterie.

1/ Contacteur à clé sur arrêt (OFF)

Aucune indication ne doit apparaître sur le multimètre. Si une indication apparaît (exemple 0,5 mA), le régulateur redresseur (ses fils de connection), ou le contacteur à clé sont en cause.

2/ Contacteur à clé sur marche (ON)

Une légère décharge est justifiée par la mise sous tension de la jauge à essence et du témoin de mini d'huile (0,9 mA à maxi 100 mA).

Une décharge importante indique un circuit mis plus au moins à la masse. Débrancher les différents circuits jusqu'à faire disparaître cette décharge et trouver l'appareil ou le fil défectueux (circuits de démarreur, de feu stop, de jauge essence, huile, clignotants, avertisseur, contacteur à clé, tableau de bord).

Contrôle de la résistance du volant magnétique :

Circuit de charge batterie (courant =)
Fil blanc et masse = 0,7 ohm

Jauge à essence

Principe :

La résistance de la jauge au réservoir évolue suivant le niveau d'essence de 10 à 100 ohms. Au tableau de bord, l'aiguille varie suivant cette résistance de mini à maxi.

L'aiguille arrivée au point réserve, l'autonomie restante est d'environ 25 kms.

Vérifications :

contact sur marche (ON)

Si l'indicateur de jauge est toujours au MAXI :

- Débrancher la jauge, si le mini s'affiche, contrôler la jauge.
- Si le MAXI persiste, laisser la jauge débranchée, déconnecter au tableau de bord le connecteur 5 voies et vérifier à l'aide d'un multimètre (MX 40) en position ohmmètre que le fil jaune/blanc n'est pas à la masse. Si ce fil est à la masse, vérifier le faisceau. Si ce fil n'est pas à la masse, changer le tableau de bord.
- Si l'indicateur de jauge est toujours au MINI :
- Vérifier que la jauge réservoir est bien connectée.
- Vérifier les résistances de cette jauge, 100 Ω position vide, 10 Ω position plein
- Vérifier au tableau de bord le connecteur 5 voies : fil noir à la voie n° 1, fil jaune/blanc à la voie n° 4.
- Vérifier que le fil noir est bien alimenté en 12 volts continu.

- Vérifier la continuité du fil jaune/blanc sinon vérifier la voie n°1 au connecteur principal (9 voies).

Jauge à huile

Principe :

La jauge est alimentée par un courant continu.

Le flotteur fait office d'interrupteur. En position basse, il ferme le circuit et allume la lampe témoin du tableau de bord.

Vérification :

Si l'ampoule du tableau de bord reste allumée en permanence, vérifier le flotteur.

Si l'ampoule reste toujours allumée, vérifier le connecteur 4 voies du tableau de bord (le fil bleu/blanc voie n°4 ne doit pas être alimenté en 12 volts lorsque le flotteur est en position haute).

Avertisseur

Principe :

L'avertisseur est alimenté en courant continu par l'intermédiaire d'un interrupteur monté en série.

Vérification :

Vous devez trouver une tension de 12 volts aux bornes de l'avertisseur lorsque vous actionnez la commande.

Si l'avertisseur ne fonctionne pas, remplacer celui-ci.

Si vous n'avez pas une tension de 12 volts aux bornes de l'avertisseur, vérifier le circuit (fusible, contacteur à clé, interrupteur poignée gauche).

Important : Vérifier que l'avertisseur est prévu pour fonctionner en courant continu (présence d'une vis de réglage, ici masquée par un bouchon).

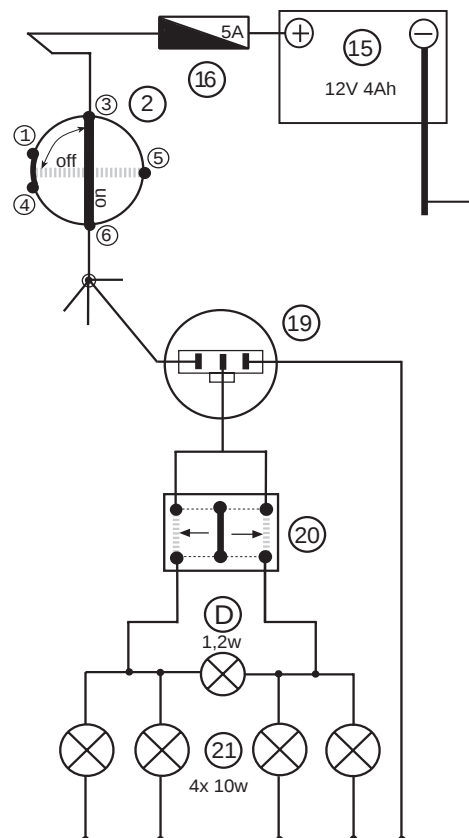
Clignotants

Principe :

Un courant continu alimente une centrale clignotante située sous le tablier avant; ce courant part à la poignée gauche pour être répartie, grâce au commutateur, aux ampoules gauches ou droites des clignotants. L'ampoule témoin au tableau de bord est commune aux 2 côtés, son retour de masse se fait par les ampoules du côté opposé.

Vérifications :

- Si la centrale s'affole, une ampoule de clignotant ne fonctionne pas ou le connecteur principal (9 voies) est mal clippé.
- Si la centrale grésille, un court circuit relie un fil orange ou bleu à la masse, ou la batterie est déchargée.
- Si la centrale ne fonctionne pas, vérifier avant de la changer :
 - . la tension batterie (elle doit être supérieure à 10 volts).
 - . les 4 ampoules de clignotants et l'ampoule témoin.
 - . que la centrale soit alimentée en 12 volts (sinon vérifier le fusible, le contacteur à clé, les connections, le fil noir).



- 2 - Contacteur de clé
- 15 - Batterie
- 16 - Fusible 5A
- 19 - Centrale clignotante
- 20 - Commande clignotants
- 21 - Ampoules clignotants
- D - Témoin clignotants

Les circuits de démarreur

Principe :

Le démarrage nécessite deux circuits.

1/Le circuit de commande :

Il se compose d'une batterie, d'un fusible, d'un contacteur à clé, de contacteurs de stop, d'un relais de démarreur, d'une commande de démarreur (START).

Clé de contact sur MARCHE (ON), en actionnant un contacteur de stop ainsi que la commande de démarreur, le courant fourni par la batterie parcourt la bobine du relais et, par effet magnétique, ferme le contact de puissance.

2/Le circuit de puissance :

Il se compose d'une batterie, d'un relais et d'un démarreur.

La fermeture du contact de puissance (relais), grâce au circuit de commande, autorise l'alimentation du démarreur par l'intermédiaire de fils de grosse section (forte intensité).

NOTA : Ce circuit n'est pas protégé par un fusible.

Résolution des pannes :

La batterie doit être bien chargée et en bon état. Sa tension en "charge", lorsque le démarreur est alimenté, ne doit pas être inférieure à 9 volts.

- Si le relais ne "claque" pas, le circuit de commande est à contrôler : composants, fils et connexions (contacteur de stop par exemple).

- Si le relais «claque», vérifier les connexions batterie, le connecteur du démarreur, la fixation du démarreur (mise à la masse de la batterie), le démarreur lui-même.

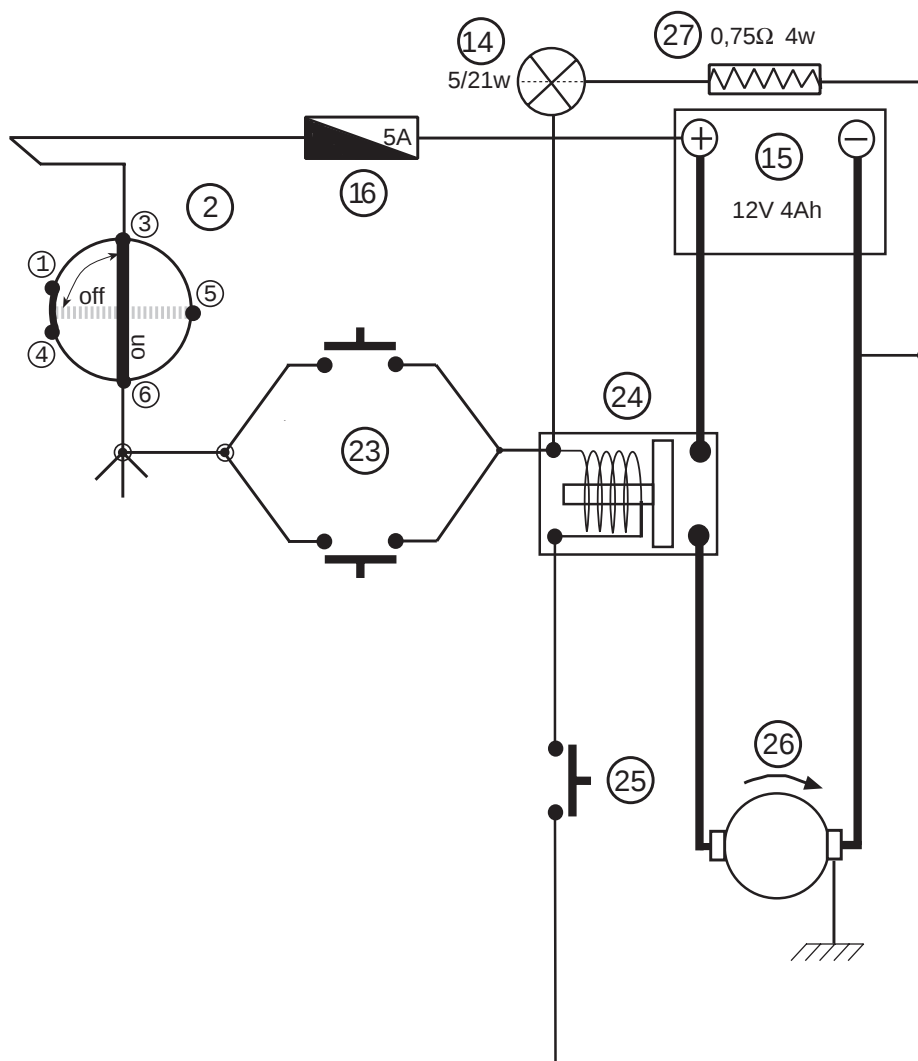
Contrôle du démarreur :

Brancher le démarreur en direct sur les bornes d'une batterie 12 volts.

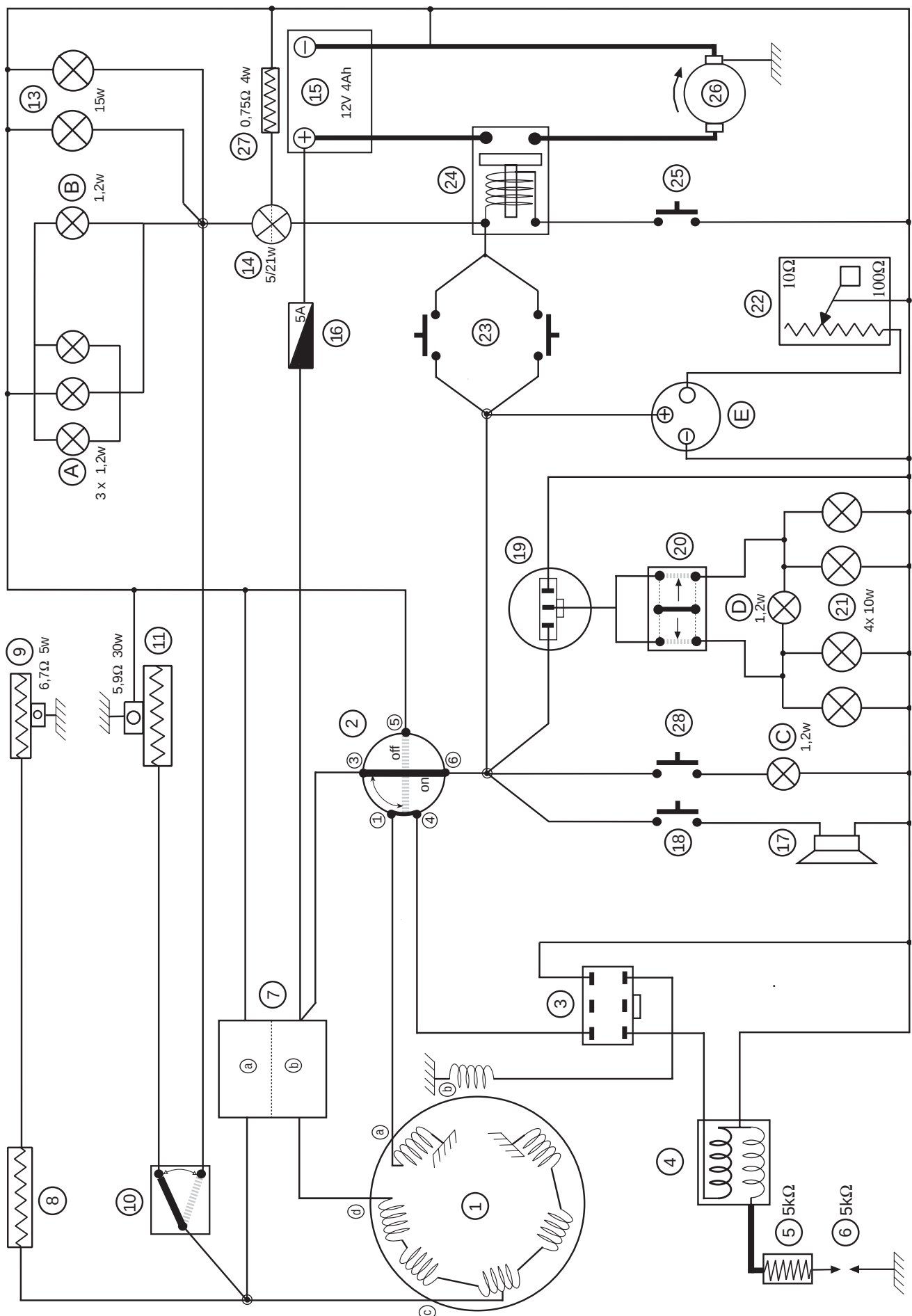
Contrôle du relais :

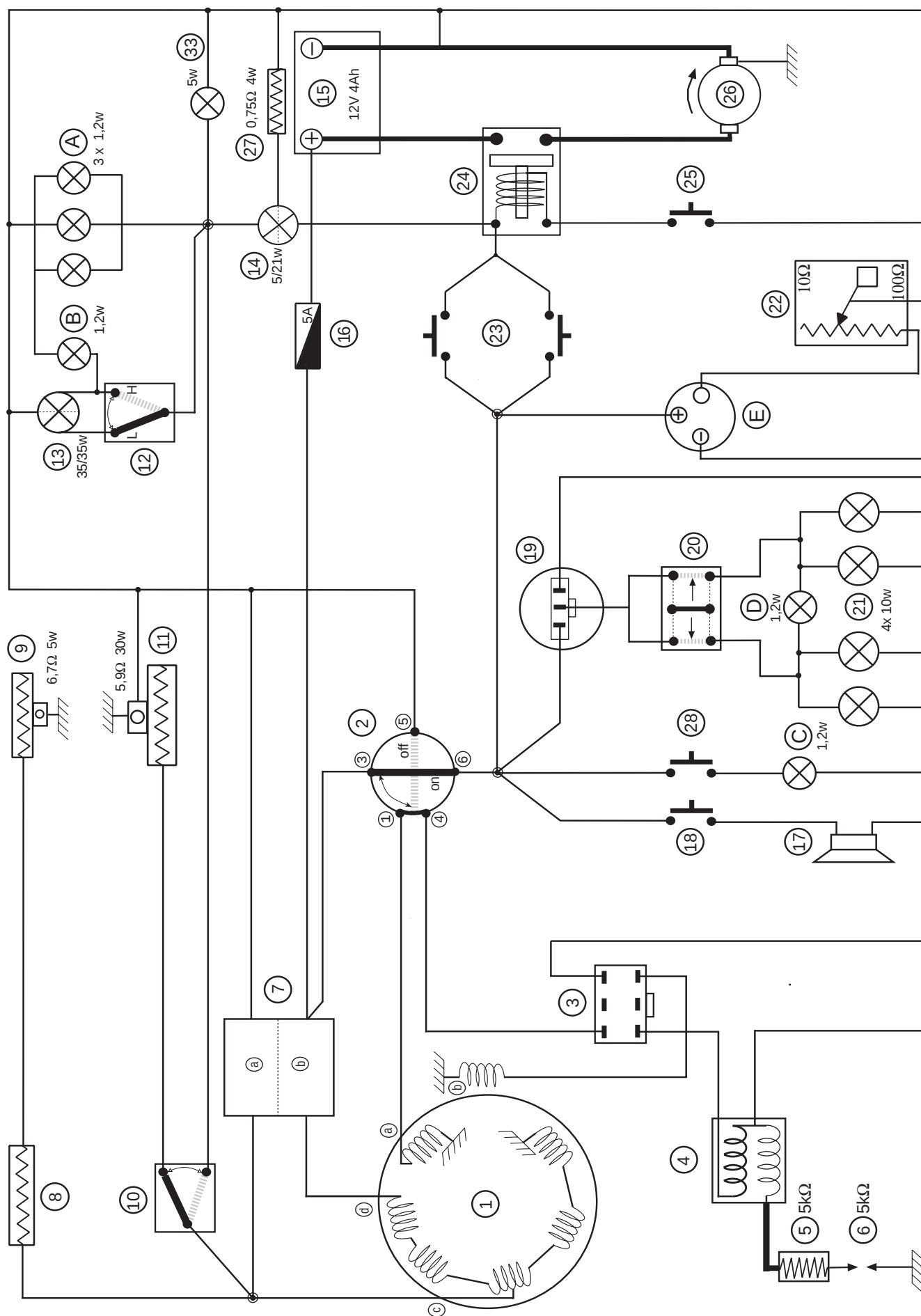
Brancher aux bornes du circuit de commande (fils jaune/vert et violet), une batterie. Le fonctionnement du relais doit émettre un claquement "sec" à la fermeture du circuit de puissance.

Ce circuit fermé, la résistance des contacts doit être presque nulle au multimètre.



- 2 - Contacteur à clé
- 14 - Feu arrière et stop
- 15 - Batterie
- 16 - Fusible 5A
- 23 - Contacteurs de stop
- 24 - Relais de démarreur
- 25 - Commande de démarreur
- 26 - Démarreur
- 27 - Limiteur de courant





- A** Eclairage tableau de bord
- B** Témoin de phare
- C** Témoin mini d'huile
- D** Témoin clignotants
- E** Récepteur de jauge carburant

- 1** Volant magnétique
 - a** *allumage*
 - b** *capteur*
 - c** *courant alternatif*
 - d** *courant charge batterie*

- 2** Contacteur à clé
- 3** Bloc d'allumage CDI
- 4** Bobine haute tension
- 5** Antiparasite 5 K Ω
- 6** Bougie 5 K Ω
- 7** Régulateur, Redresseur
 - a** *régulateur (AC)*
 - b** *régulateur, redresseur (DC)*

- 8** Starter
- 9** Résistance 6,7 Ω - 5 W
- 10** Commande éclairage
- 11** Résistance 5,9 Ω - 30 W
- 12** Commande projecteur
- 13** Ampoule de phare
- 14** Ampoule de feu arrière et stop
- 15** Batterie
- 16** Fusible 5 A
- 17** Avertisseur
- 18** Bouton avertisseur
- 19** Centrale clignotante
- 20** Commande clignotants
- 21** Ampoules clignotants
- 22** Jauge à essence
- 23** Contacteurs de stop
- 24** Relais de démarreur
- 25** Commande démarreur
- 26** Démarreur
- 27** Limiteur de courant
- 28** Contacteur mini d'huile
- 33** Eclairage plaque Police*

* Selon Modèle

[illegible]



PEUGEOT MOTOCYCLES
SYSTÈME QUALITÉ
CERTIFIÉ ISO 9001



recommande



N° 11.753662.00

