

DOCUMENTATION D'ATELIER 100 cm³

Moteur FB-3-6



PEUGEOT
MOTOCYCLER

FR

Ce manuel d'atelier concerne le moteur FB qui équipe, dans sa partie moteur, plusieurs véhicules 100cm³ :

- FB 3 SV100
- FB 6 SPEEDFIGHT - TREKKER - ELYSÉO - VIVACITY

Huile 2 temps



2T SPECIAL 1 litre Ref. 753752



2T SYNTETIC 1 litre Ref. 753759

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

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

SOMMAIRE

INTRODUCTION

page 1

CARACTERISTIQUES

Vivacity	3
Elyséo	4
Speedfight	5
Trekker	5
SV100	6

PLAN D'ENTRETIEN

page 7

MISE EN SERVICE

page 8

COUPLE DE SERRAGE ET OUTILS SPECIAUX

page 9

PROCEDURE DE DEMONTAGE ET DE REMONTAGE

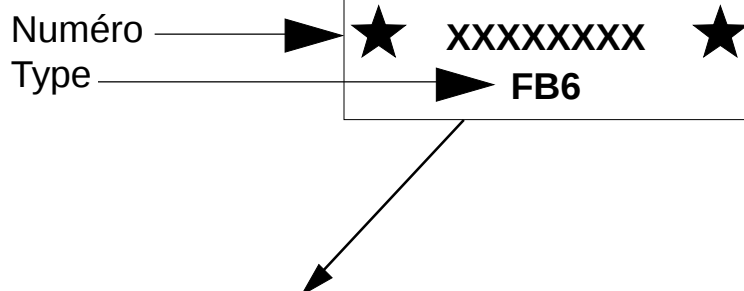
Du moteur du véhicule	10
Pose du moteur sur son support	10
Du système de refroidissement	10
Du volant magnétique	11
De la culasse et de l'ensemble cylindre - piston	12
Du cylindre et du piston	12
Du clapet et du raccord d'admission	13
De l'ensemble transmission primaire	13
Du système du lanceur	15
Du relais	16
De la pompe à huile	17
Réglage de la pompe à huile	17
Vérification du circuit de graissage	17
Du démarreur	18
De l'ensemble carburateur - starter	18
Ouverture des carters moteur	19
De l'embellage	20
Contrôle de l'embellage	20
Remplacement des roulements et joints	21
Remontage moteur et fermeture des carters ..	21

CARACTERISTIQUES

Vivacity

Caractéristiques principales

MARQUAGE MOTEUR



- MOTEUR FB6

2 temps refroidi par air pulsé

Alésage x course : 50,6 X 49,7

Cylindrée : 100 cm³

Rapport volumétrique brut : 11

- Puissance maxi :

..... 6,4 kw à 7000 tr/mn(95/1/CEE)

- Distribution :

Echappement : 184°

Transfert : 124°

Admission : par clapet

- Allumage :

Avance : cartographique 17° avant le PMH

Bougie : Résistive 5 KΩ

..... NGK BR8ES

..... EYQUEM R1000L

Ecartement des électrodes : 0,6 mm

- Carburateur :

..... DELL'ORTO PHVA 17,5 ES

Régime de ralenti : 1 600 tr/mn ±100

Position initiale de la vis d'air : Dévisser : 2 tours

Aiguille à 5 crans : A10 4ème cran depuis le haut

Gicleur principal : 83

Gicleur ralenti : 32

- Volant magnétique : MITSUBA

- Démarreur : MITSUBA

- Pompe à huile : MIKUNI

Transmission

Embrayage : centrifuge, type automatique

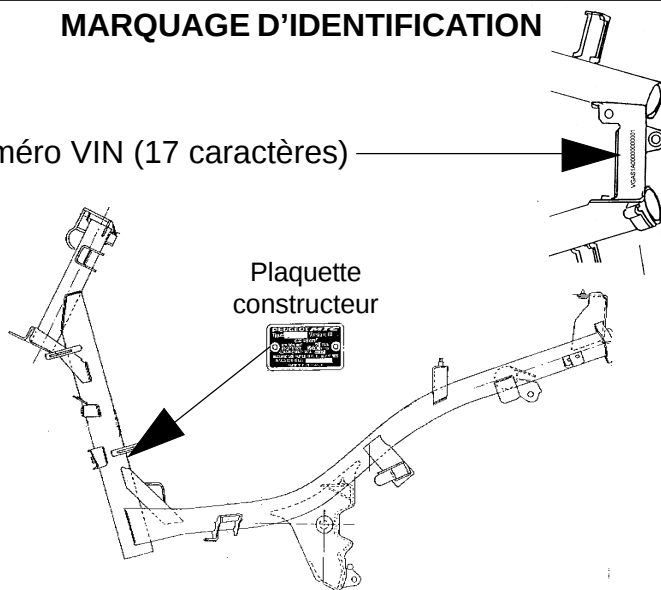
Démultiplication primaire : par courroie trapézoïdale crantée

Réducteur : à 2 trains de pignons.

Châssis

MARQUAGE D'IDENTIFICATION

Numéro VIN (17 caractères)



Identification : VGAS2AC

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

Dimensions

Longueur hors tout : 1 740 mm

Largeur hors tout (sans rétroviseur) : 697 mm

Hauteur hors tout (sans rétroviseur) : 1 143 mm

Empattement : 1 249 mm

Poids

Poids à vide : 90 kg

Poids réservoirs pleins : 98 kg

Marquages 100 cm³

Carter gauche (sous le démarreur)

Culasse (avant droit)

Cylindre (bride échappement côté gauche)

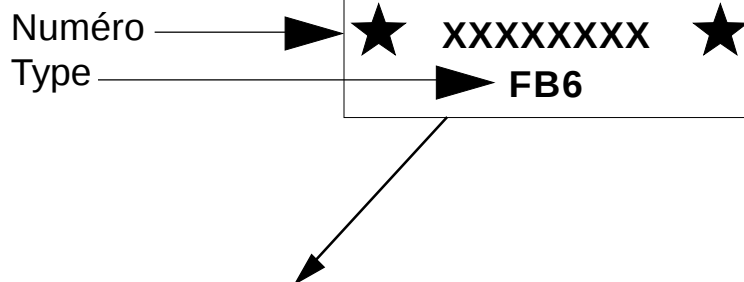
Pipe d'admission Ø19,5

CARACTERISTIQUES

Elyséo

Caractéristiques principales

MARQUAGE MOTEUR



- MOTEUR FB6

2 temps refroidi par air pulsé

Alésage x course : 50,6 X 49,7

Cylindrée : 100 cm³

Rapport volumétrique brut : 11

- Puissance maxi :

..... 6,4 kw à 7000 tr/mn(95/1/CEE)

- Distribution :

Echappement : 184°

Transfert : 124°

Admission : par clapet

- Allumage :

Avance : cartographique 17° avant le PMH

Bougie : Résistive 5 KΩ

..... NGK BR8ES

..... EYQUEM R1000L

Ecartement des électrodes : 0,6 mm

- Carburateur :

..... DELL'ORTO PHVA 17,5 ES

Régime de ralenti : 1 600 tr/mn ±100

Position initiale de la vis d'air : Dévisser : 2 tours

Aiguille à 5 crans : A10 4ème cran depuis le haut

Gicleur principal : 83

Gicleur ralenti : 32

- Volant magnétique : MITSUBA

- Démarreur : MITSUBA

- Pompe à huile : MIKUNI

Transmission

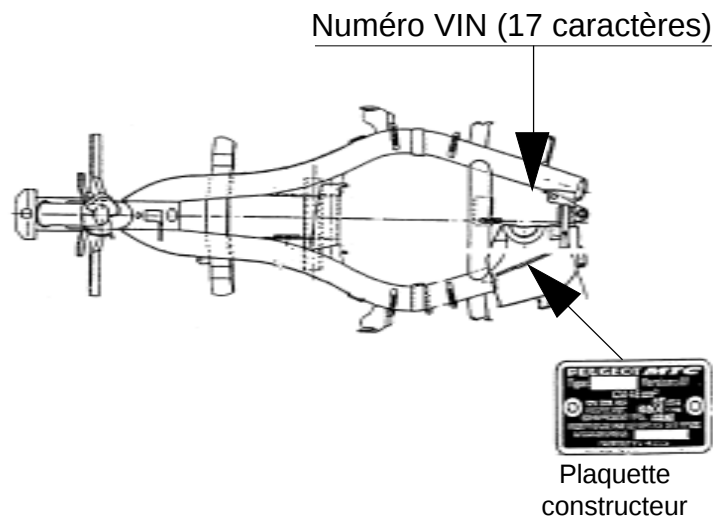
Embrayage : centrifuge, type automatique

Démultiplication primaire : par courroie trapézoïdale crantée

Réducteur : à 2 trains de pignons.

Châssis

MARQUAGE D'IDENTIFICATION



Identification : VGAG2A

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 : 9 litres

Réservoir d'huile : 1,3 litre

Boîte relais : 0,12 litre

Dimensions

Longueur hors tout : 1 895 mm

Largeur hors tout (sans rétroviseur) : 710 mm

Hauteur hors tout (sans rétroviseur) : 1 290 mm

Empattement : 1 350 mm

Poids

Poids à vide : 103 kg

Poids réservoirs pleins : 113 kg

Marquages 100 cm³

Carter gauche (sous le démarreur)

Culasse (avant droit)

Cylindre (bride échappement côté gauche)

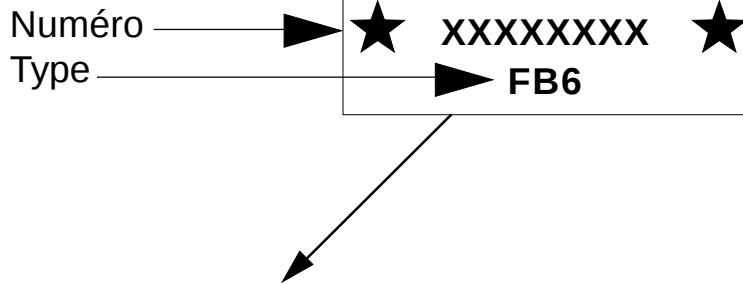
Pipe d'admission Ø19,5

CARACTERISTIQUES

TREKKER / FIGHT

Caractéristiques principales

MARQUAGE MOTEUR



- MOTEUR FB 6

2 temps refroidi par air pulsé
Alésage x course : 50,6 X 49,7
Cylindrée : 100 cm³
Rapport volumétrique brut : 11

- Puissance maxi :

..... 6,4 kw à 7000 tr/mn(95/1/CEE)

- Distribution :

Echappement : 184°
Transfert : 124°
Admission : par clapet

- Allumage :

Avance : cartographique 17° avant le PMH
Bougie : Résistive 5 KΩ
..... NGK BR8ES
..... EYQUEM R1000L
Ecartement des électrodes : 0,6 mm

- Carburateur :

..... DELL'ORTO 17,5 ES
Régime de ralenti : 1 600 tr/mn ±100
Position initiale de la vis d'air : Dévisser : 2 tours
Aiguille à 5 crans : A11 2ème cran depuis le haut
Gicleur principal : 81
Gicleur ralenti : 32

- Volant magnétique : MITSUBA

- Démarreur : MITSUBA

- Pompe à huile : MIKUNI

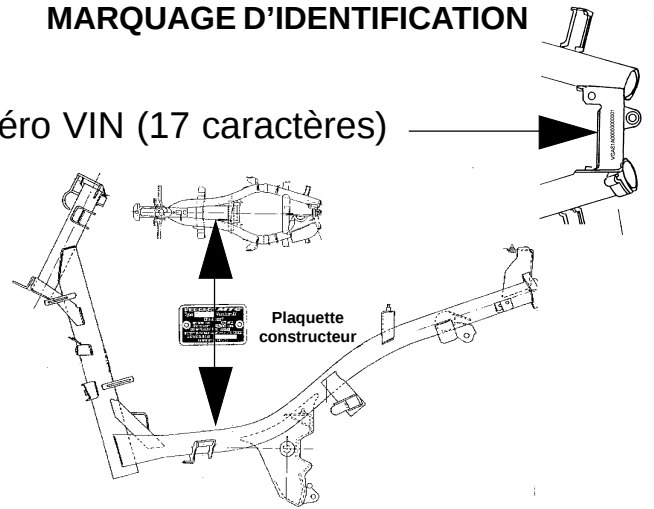
Transmission

Embrayage : centrifuge, type automatique
Démultiplication primaire : par courroie trapézoïdale crantée
Réducteur : à 2 trains de pignons.

Châssis

MARQUAGE D'IDENTIFICATION

Numéro VIN (17 caractères) —→



Identification : TREK : VGAS2AA

Identification : FIGHT : VGAS2AB

Pneu AV : 120/70 x 12

Pneu AR : 130 ou 140/70 x 12

Pression à froid :

FIGHT avant : 1,6 bar

arrière : 1,8 bar

TREKKER avant : 1,3 bar

arrière : 1,6 bar

Capacités

Réservoir d'essence TREK : 6 litres

Réservoir d'essence FIGHT : 7 litres

Réservoir d'huile : 1,3 litre

Boîte relais : 0,12 litre

Dimensions

	TREK	FIGHT
Longueur hors tout en mm :	1 760	1730
Largeur hors tout en mm(sans rétroviseur) :	670	700
Hauteur hors tout en mm(sans rétroviseur) :	1110	1155
Empattement en mm :	1250	1225

Poids

	TREK	FIGHT
Poids à vide en kg :	89	94
Poids réservoirs pleins en kg :	94	101

Marquages 100 cm³

Carter gauche (sous le démarreur)
Culasse (avant droit)
Cylindre (bride échappement côté gauche)
Pipe d'admission Ø19,5

CARACTERISTIQUES

SV100

Caractéristiques principales

MARQUAGE MOTEUR

Numéro ———→ ★ XXXXXXXX ★
Type ———→ FB3

- MOTEUR FB3

2 temps refroidi par air pulsé

Alésage x course : 50,6 X 49,7

Cylindrée : 100 cm³

Rapport volumétrique brut : 11

- Puissance maxi :

..... 6,4 kw à 7000 tr/mn(95/1/CEE)

- Distribution :

Echappement : 184°

Transfert : 124°

Admission : par clapet

- Allumage :

Avance : cartographique 17° avant le PMH

Bougie : Résistive 5 KΩ

..... NGK BR8ES

..... EYQUEM R1000L

Ecartement des électrodes : 0,6 mm

- Carburateur :

..... DELL'ORTO PHVA 17,5 ES

Régime de ralenti : 1 600 tr/mn ±100

Position initiale de la vis d'air : Dévisser : 2 tours

Aiguille à 5 crans : A11 2ème cran depuis le haut

Gicleur principal : 76

Gicleur ralenti : 34

- Démarreur : MITSUBA

- Pompe à huile : MIKUNI

- Volant magnétique : MITSUBA

Transmission

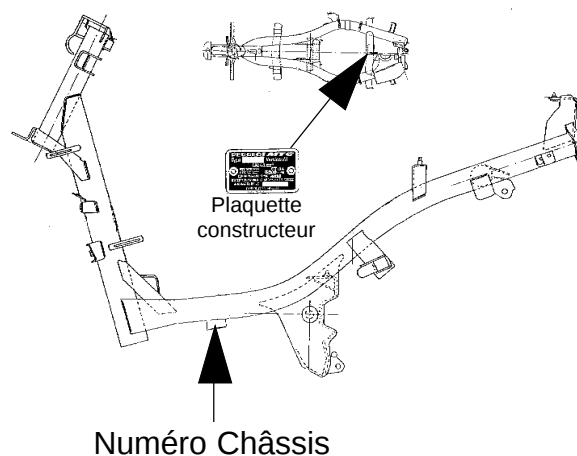
Embrayage : centrifuge, type automatique

Démultiplication primaire : par courroie trapézoïdale crantée

Réducteur : à 2 trains de pignons.

Châssis

MARQUAGE D'IDENTIFICATION



Identification : 035

Pneu AV : 100/90 x 10

Pneu AR : 100/90 x 10

Pression à froid : avant : 1,8 bar

arrière : 2,2 bar

Capacités

Réservoir d'essence : 8,8 litres

Réservoir d'huile : 1,1 litre

Boîte relais : 0,12 litre

Dimensions

Longueur hors tout en mm : 1800

Largeur hors tout en mm(sans rétroviseur) : 715

Hauteur hors tout en mm(sans rétroviseur) : 1190

Empattement en mm : 1260

Poids

Poids à vide en kg : 88

Poids réservoirs pleins en kg : 99

Marquages 100 cm³

Carter gauche (sous le démarreur)

Culasse (avant droit)

Cylindre (bride échappement côté gauche)

Pipe d'admission Ø19,5

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.

	PLAN A 500 km ou 3 mois	PLAN B 5000 km ou 2500 km*	PLAN C 10000 km ou 5000 km*
<u>VERIFIER :</u>			
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 (selon type de batterie)	X	X	X
Serrage de la boulonnerie	X	X	X
<u>REEMPLACER :</u>			
Huile de boîte relais	X		X
Bougie		X	X
Elément filtrant du silencieux d'admission		X	X
Plaquettes de frein avant (si nécessaire)			X
Garnitures de frein arrière ou plaquettes (si nécessaire)		X	X
Galets poulie motrice (si nécessaire)		X	X
Courroie de transmission			X
<u>VERIFIER ET DECALAMINER :</u>			
Piston			X
Culasse			X
Lumière d'échappement			X
<u>VERIFIER ET GRAISSER :</u>			
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
Axe béquille centrale et latérale (si équipée)			X
Came de frein de arrière			X
<u>NETTOYER ET REGLER :</u>			
Carburateur			X
<u>ESSAI DU VEHICULE :</u>			
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.

Batterie sans entretien :

- Après une mise en service selon le mode d'emploi joint avec le véhicule, il faut noter que la rampe de bouchons ne doit plus être retirée.
- La charge se fait en mode normal à 0,5A pendant 5 à 10 heures ou 5A pendant 30 minutes maxi en charge rapide.

2. Carburant

- Capacité : selon véhicule
- Pour un bon fonctionnement de votre moteur utiliser exclusivement du Super sans plomb 98 ou 95 pour les véhicules catalysés et Super traditionnel ou sans plomb 98 - 95 pour les autres.

3. Graissage séparé

- Capacité : 1,3 litre
- Faire le plein du réservoir d'huile avec une huile semi-synthétique ou synthétique pour moteur 2 temps à graissage séparé conforme aux normes : API : type TC
..... JASO : type FC
- 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 durite 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.

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 :

TYPE	AV	AR
SV100	1,8	2,2
TREKKER	1,3	1,6
SPEEDFIGHT	1,6	1,8
Elyséo	1,3	1,6
Vivacity	1,3	1,6

- Contrôler le fonctionnement de l'éclairage, des organes de signalisation (feu rouge, clignotants, stop, avertisseur), et des divers témoins.
- Essai sur route du véhicule.

COUPLE DE SERRAGE ET OUTILS SPECIAUX

Couples de serrage

Outils spéciaux

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

- Ecrou roue avant :	8,5 m.daN
- Ecrou d'axe de roue avant :	7,5 m.daN
- Ecrou de roue arrière :	10 m.daN
- Articulation moteur sur biellette :	6 m.daN
- Articulation biellette sur châssis :	6 m.daN
- Fixation supérieure amortisseur AR/AV :	4 m.daN
- Fixation inférieure amortisseur AR/AV :	2,2 m.daN
- Ecrous échappement sur cylindre :	1,6 m.daN
- Ecrou de guidon :	4 m.daN
- Contre écrou de direction :	6,5 m.daN
- Axe articulation bras suspension :	9 m.daN
- Biellette réaction frein avant :	5,6 m.daN
- Etrier frein AV :	3 m.daN
- Vis et écrou f 5 mm :	0,5 m.daN
- Vis et écrou f 6 mm :	1 m.daN
- Vis et écrou f 8 mm :	2,2 m.daN
- Vis et écrou f 10 mm :	3,5 m.daN
- Vis et écrou f 12 mm :	5,5 m.daN

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
Ecrou 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 56)	
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	750069

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 :

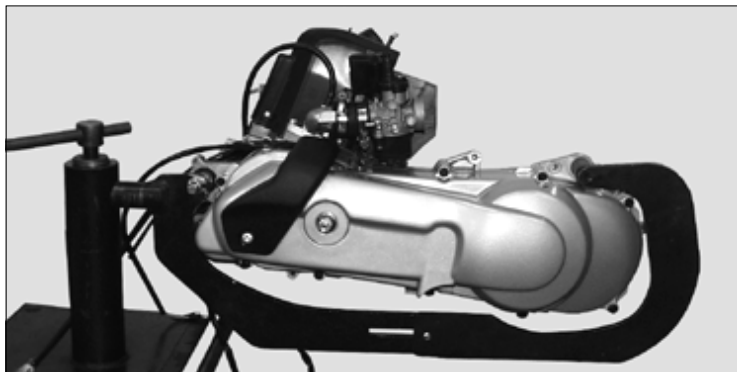
le faisceau électrique sur le tube droit du châssis : sortie volant (sous le marchepied), starter, démarreur.

- Retirer :

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

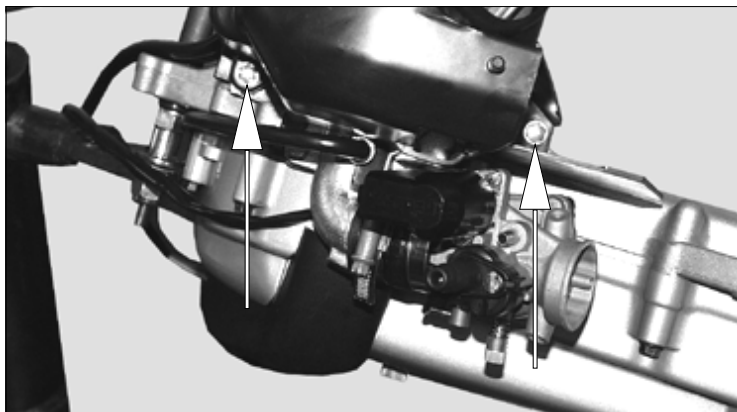
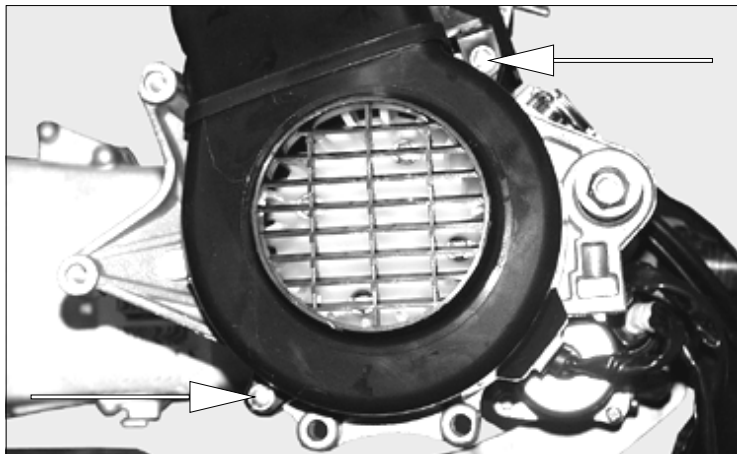
Pose du moteur sur son support

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

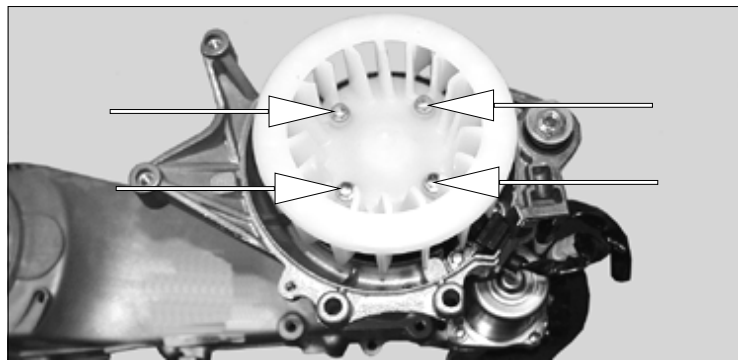


Système de refroidissement

- Retirer les deux parties de la volute de refroidissement (4 vis),
- couple de serrage : 1 m.daN,

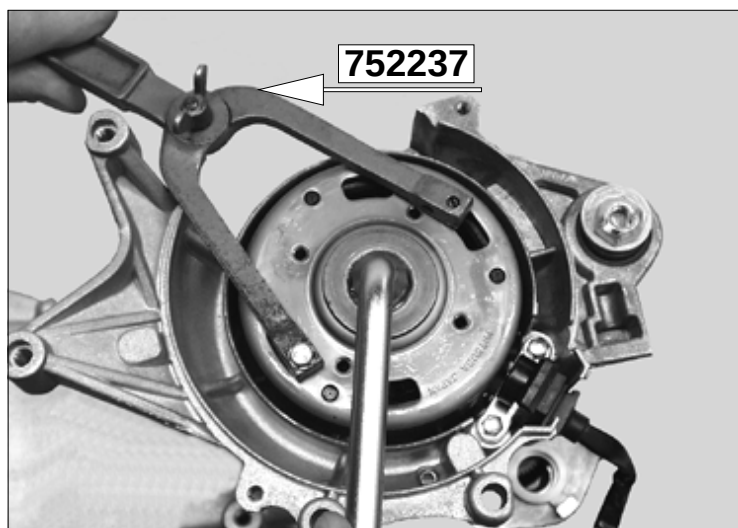


- Retirer les 4 vis de fixation de la turbine et déposer celle-ci
- Couple de serrage : 1 m.daN.

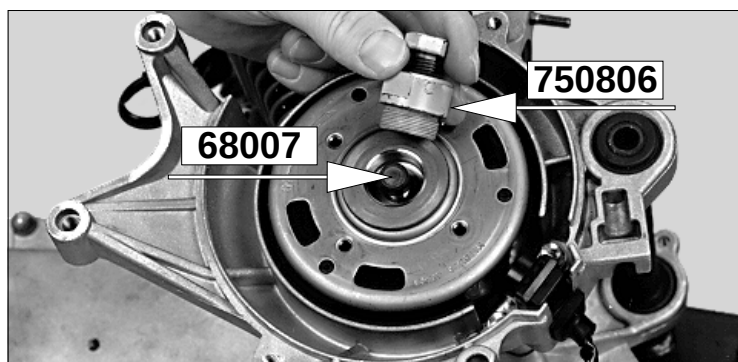


Volant magnétique

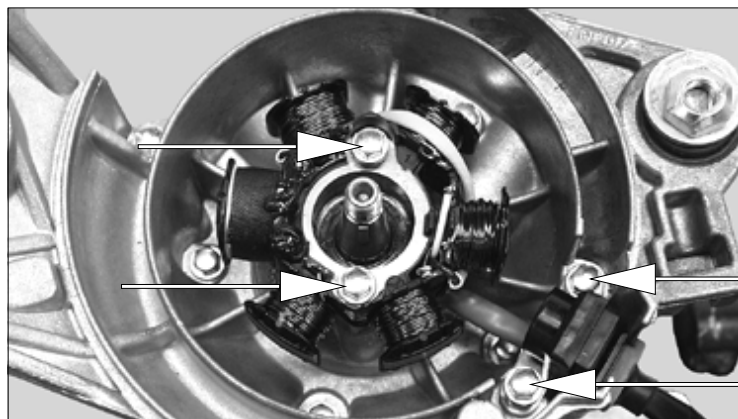
- Immobiliser le rotor à l'aide de la pince à ergot réf. **752237**,
- Retirer l'écrou.



- Placer l'embout de protection réf. **68007** sur l'extrémité du vilebrequin,
- Visser l'arrache-volant réf. **750806** sur le rotor et agir sur la vis de poussée de l'arrache-volant jusqu'au décollement du rotor,
- Retirer la clavette,

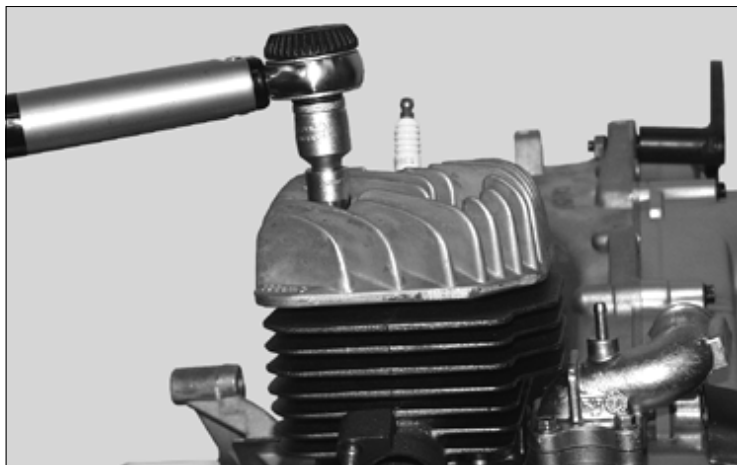


- Retirer les 2 vis de fixation du capteur, ainsi que les 2 vis de fixation de la plaque stator (2 vis L=16 - 2 vis L=20),
- Couple de serrage : 1 m.daN,
- Déposer l'ensemble induit et le capteur.



Culasse et de l'ensemble cylindre - piston

- Dévisser en diagonale les 4 vis de fixation de l'ensemble culasse-cylindre,
- Retirer la culasse et le joint,
- 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.

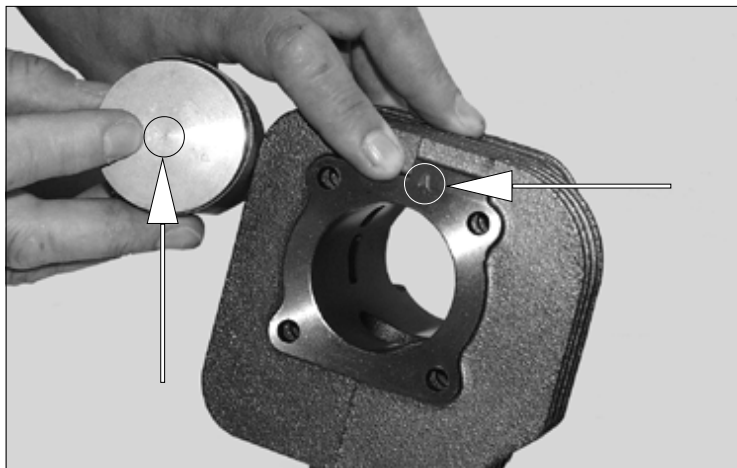


Cylindre et du piston

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

Nota :

Les segments ont un sens de montage : chanfrein vers le haut

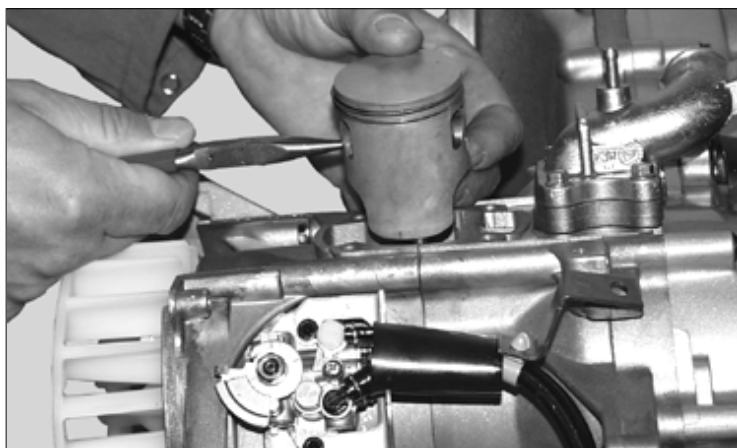
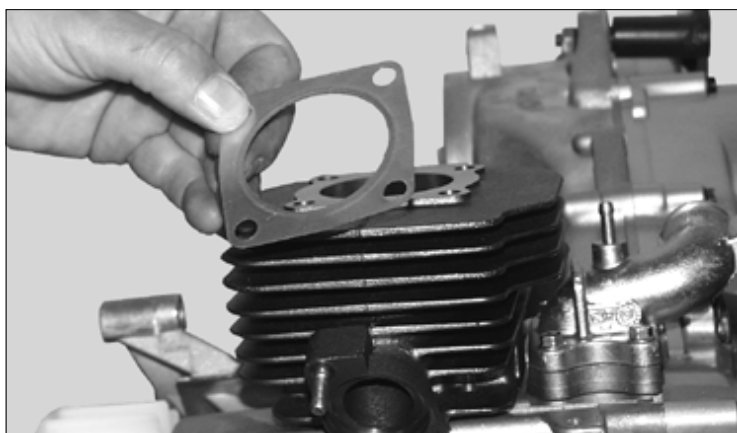


- Le plan de joint devra être nettoyé,
- Positionner un joint d'embase neuf et à sec sur le cylindre,
- Placer la cage à aiguilles dans le pied de bielle après l'avoir huilée (huile 2 temps),
- Présenter le piston flèche orientée vers l'échappement,
- Pousser l'axe du piston,
- Monter le(s) jonc(s) d'arrêt. Celui-ci (ou ceux-ci) sera (seront) impérativement neuf(s),
- Huiler le piston et le fût du 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,
- Positionner l'ensemble culasse - vis - joint sur le cylindre.

Nota :

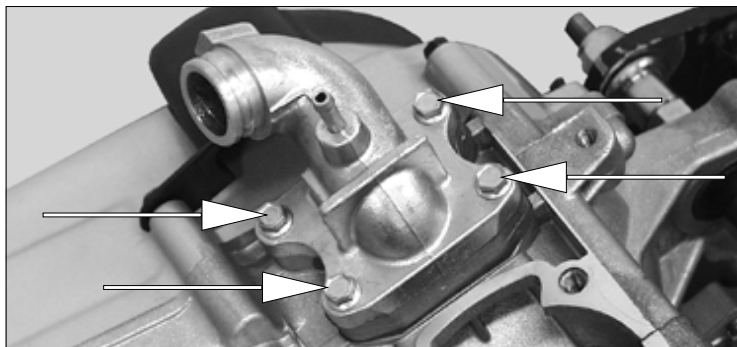
Bouvrelet du joint contre celle-ci.

- Serrer progressivement et en diagonale les 4 vis,
- Couple de serrage : 1,2 m.daN.

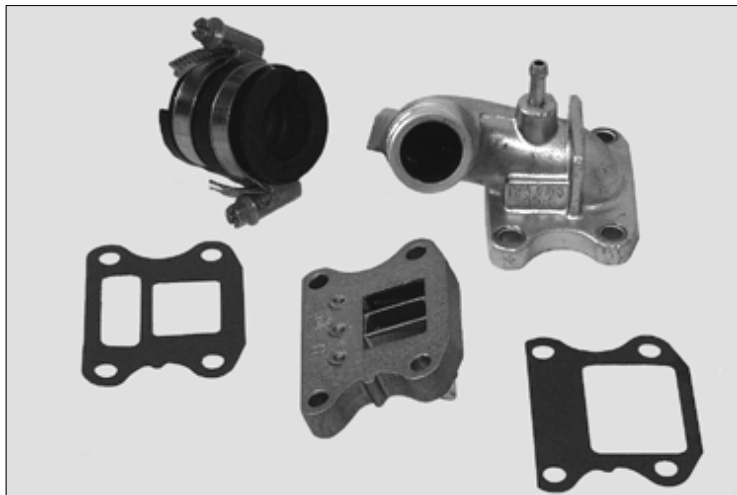


Clapet et raccord d'admission

- Dévisser et retirer les 4 vis de fixation, (L = 28mm)
- Couple de serrage : 1 m.daN.



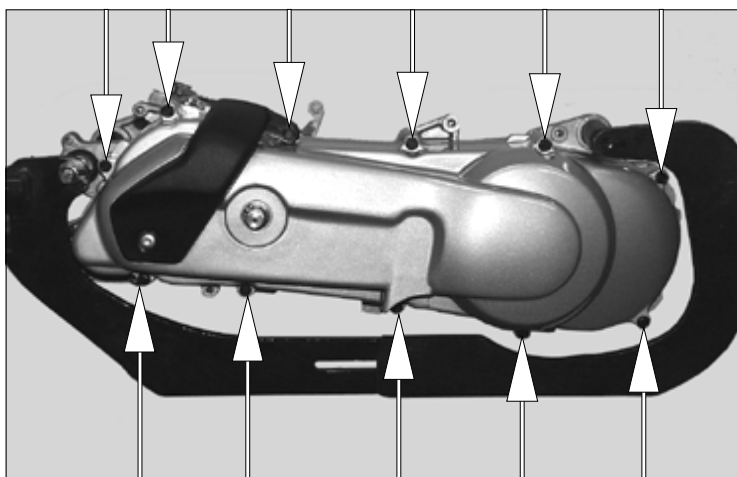
- Déposer le raccord, le joint, l'ensemble clapet, le second joint,
- Vérifier l'état des lames et des sièges.



Ensemble transmission primaire

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

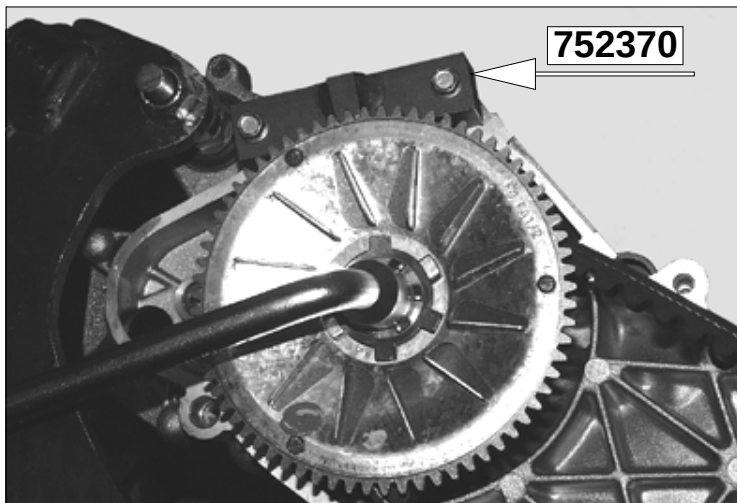
- Dévisser et retirer les 11 vis de fixation du couvercle,
- Couple de serrage : 1 m.daN,
- Retirer le couvercle avec les 2 cheminées de centrage,
- Retirer l'ensemble pignon lanceur de démarreur,



- Immobiliser le flasque fixe-couronne démarrage avec l'outil réf. **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,
- Couple de serrage : 4 m.daN,
- Retirer l'écrou et le flasque fixe,



- Déposer la courroie;
- Sortir l'ensemble poulie motrice (variateur),

Attention :

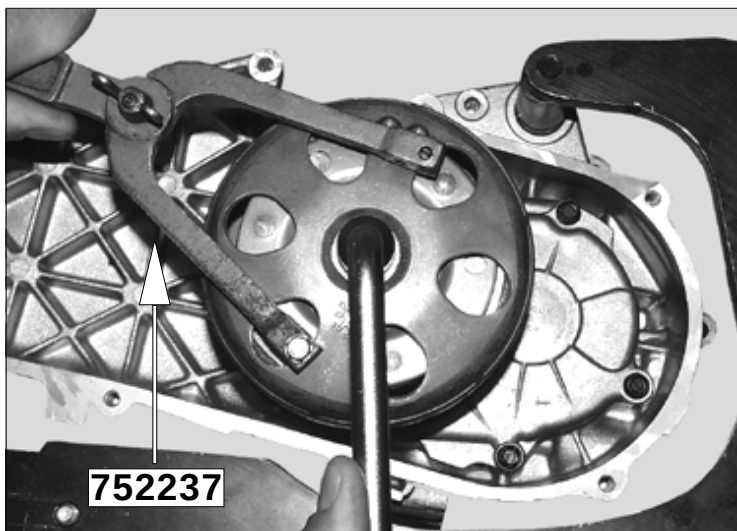
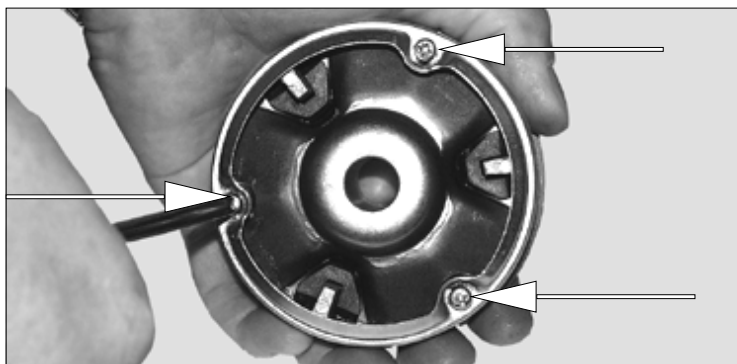
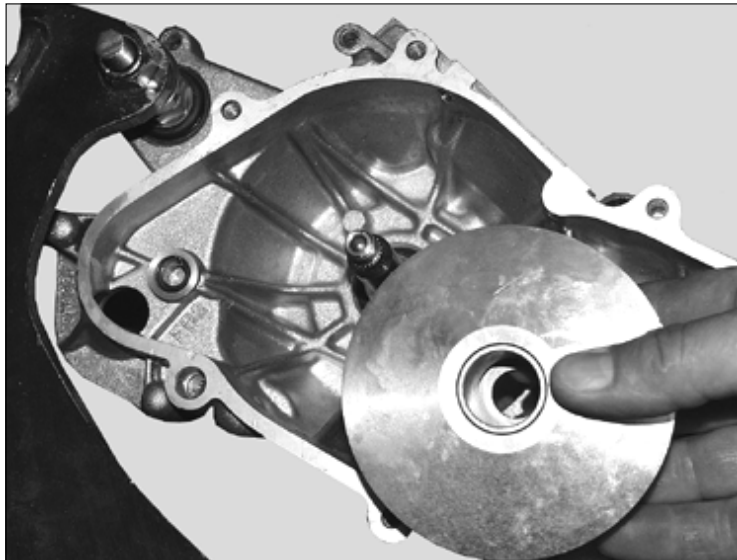
ne pas supprimer d'élément d'empilage, ou réduire des dimensions, ce qui pourrait entraîner le serrage de l'écrou sur les cannelures de l'embellage et non sur le flasque fixe, d'où une destruction possible de l'embellage.

- Retirer le moyeu de guidage, et les 3 vis de maintien du couvercle et de la butée,
- 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,
- Après nettoyage, vérifier en particulier les galets, ceux-ci ne doivent pas comporter de facettes importantes,

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 réf. **752093**,

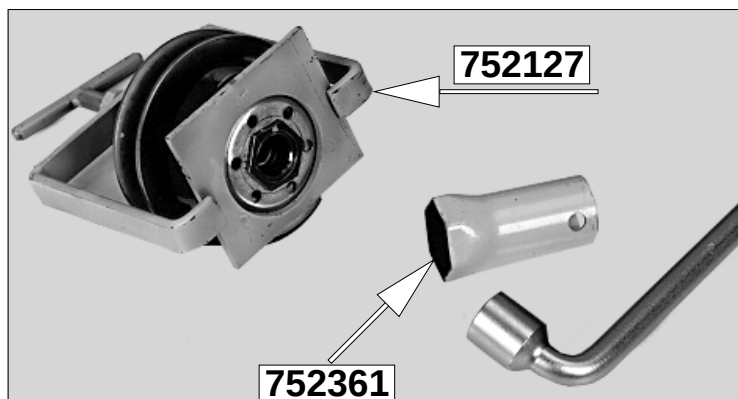
- Immobiliser le tambour d'embrayage avec le serre volant réf. **68570**, ou la clé à ergots réf. **752237**,
- Dévisser l'écrou, retirer le tambour et l'ensemble embrayage poulie-réceptrice,
- Couple de serrage : 4 m.daN,



- Immobiliser l'ensemble à l'aide de l'outil réf. **752127** pris dans un étau et desserrer l'écrou spécial avec la clé, réf. **752361** (empreinte de 39) ou à l'aide d'une clé de 34, suivant le type d'embrayage,
- Démontér 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,
- Couple de serrage : 5m.daN.

Nota :

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

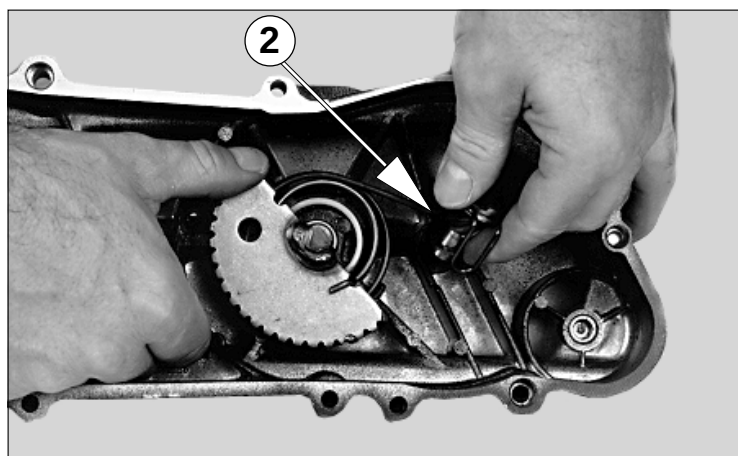
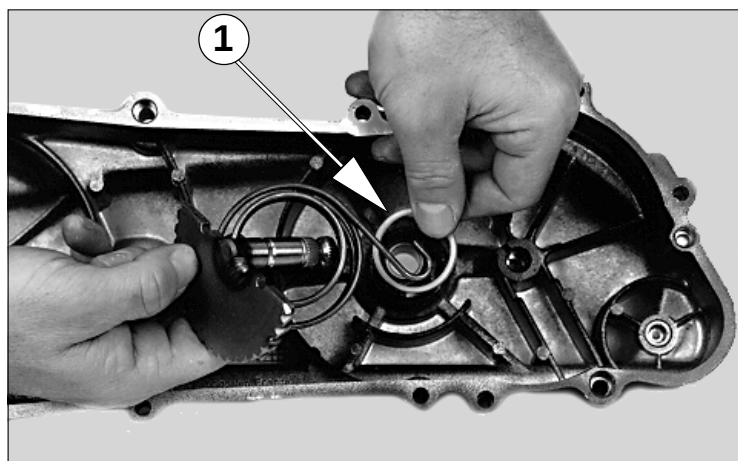


Système de lanceur

- 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.

Pose

- 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**).

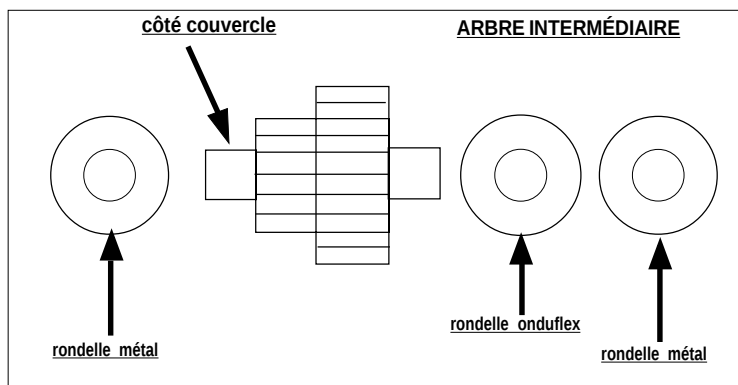
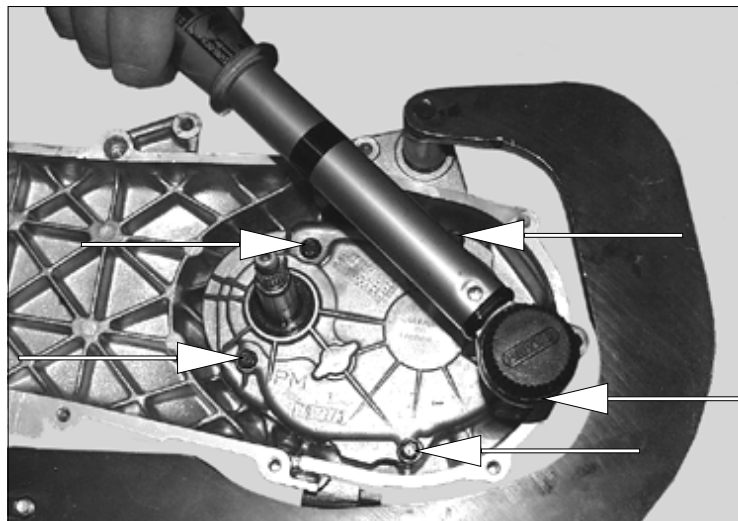


Relais

Après avoir vidangé la boîte relais :

- Retirer les 5 vis de fixation du couvercle,
- Couple de serrage : 1m.daN,
- 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 (18,5 X 27 X 0,5),
- 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,
- 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),

- Retirer l'arbre intermédiaire, ainsi que ses rondelles de friction (18,5 X 27 X 0,5) et onduflex (18 X 29 X 2),
- Remplacer les joints d'étanchéité et les roulements si nécessaire, par la méthode de chauffe et de chasses appropriés.

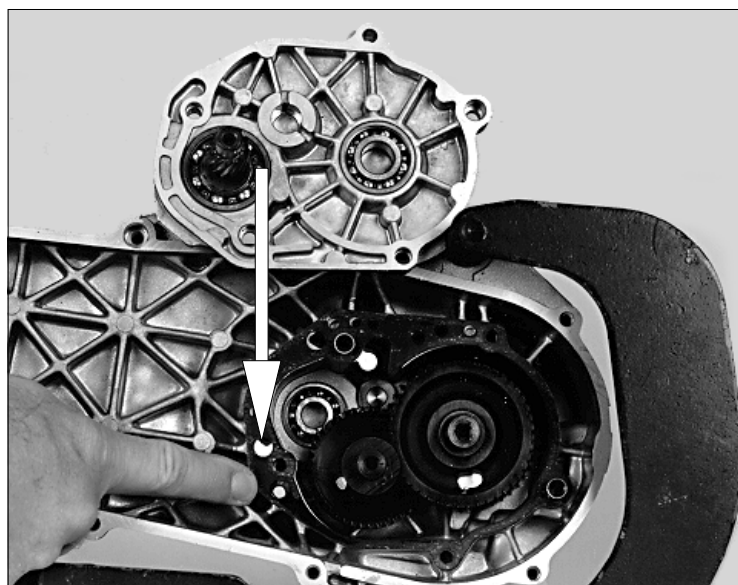


Important :

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

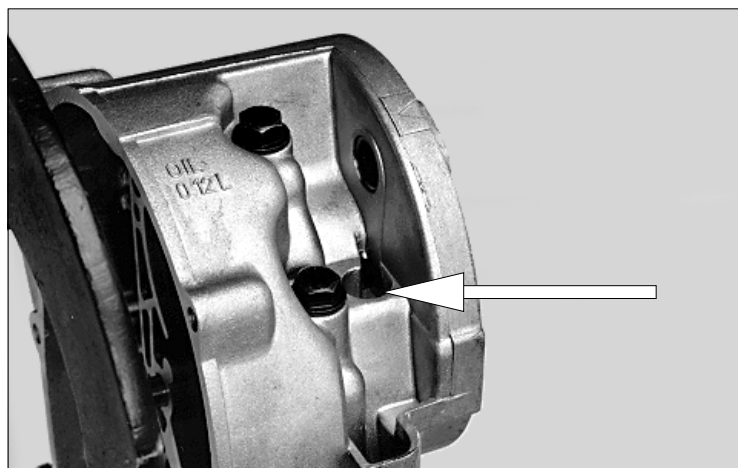
Vérifier que les arbres tournent librement

- Vérifier que les canaux d'évacuation débouchent bien :



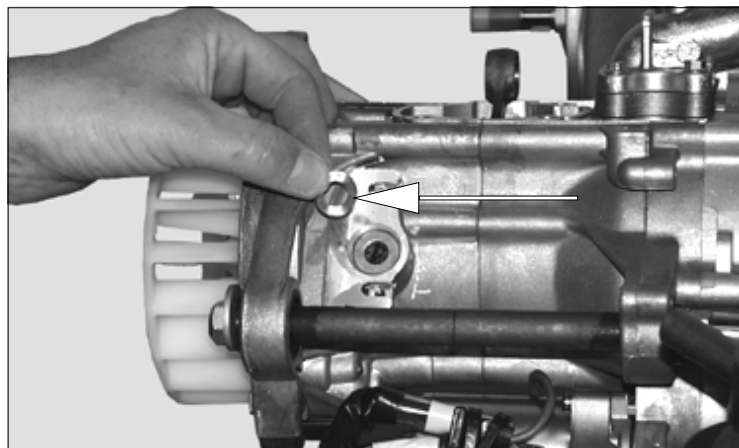
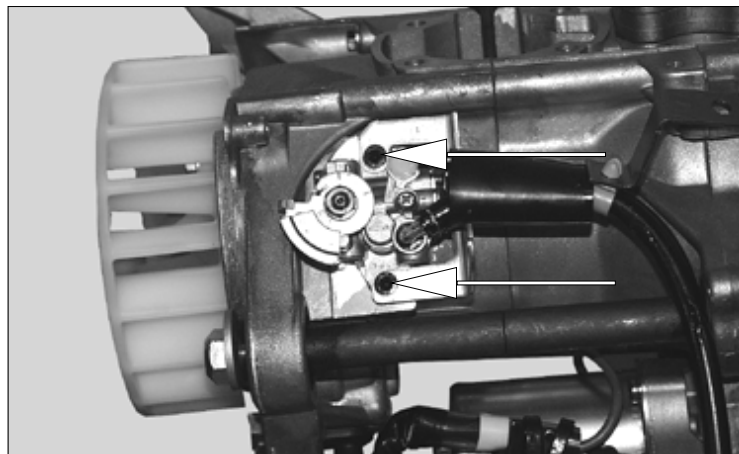
Nota :

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



Pompe à huile

- Dégrafer la tuyauterie d'arrivée d'huile au carburateur,
- Dévisser les 2 vis 6 pans creux,
- Couple de serrage : 0,8 m.daN,
- Sortir la pompe à huile et la bride de la commande,
- Sortir les 2 écroux Q (carrés) de fixation de leurs logements,
- Sortir la rondelle onduflex intercalée entre la pompe et le coussinet de l'axe de pompe à huile.



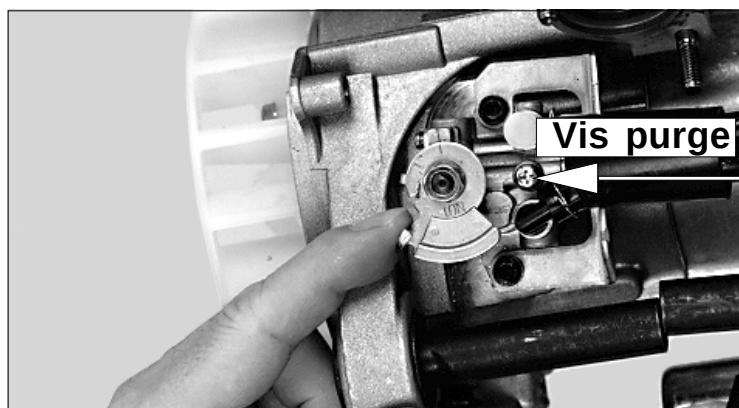
Réglage de la pompe à huile

- 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.



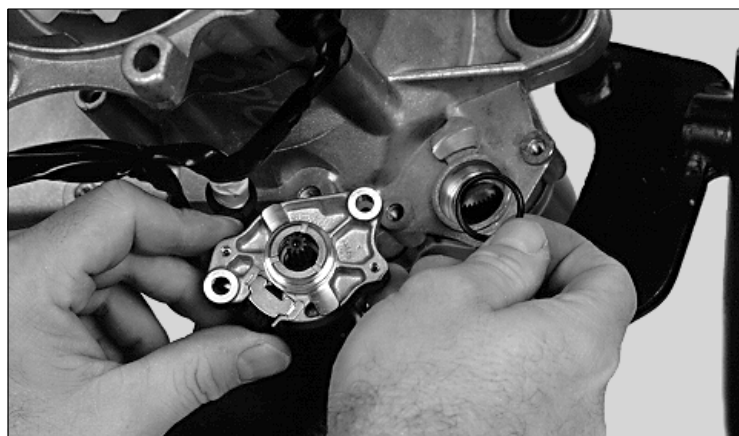
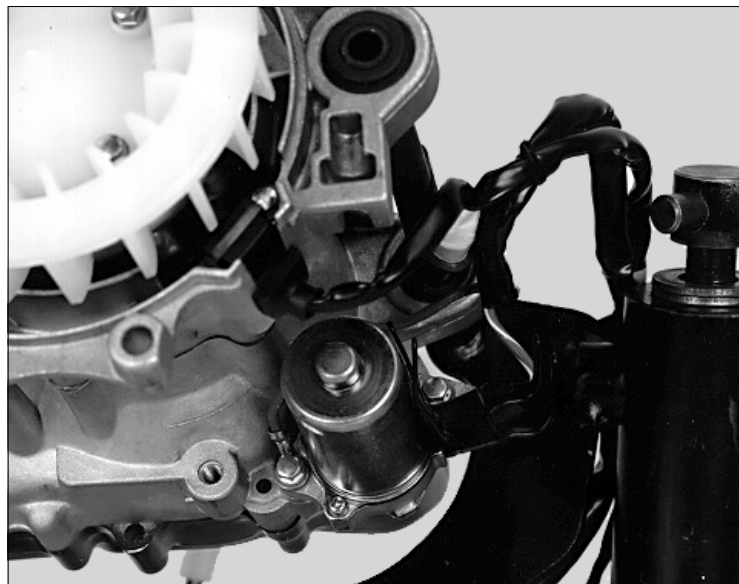
Vérification du circuit de graissage

- 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.



Démarrreur

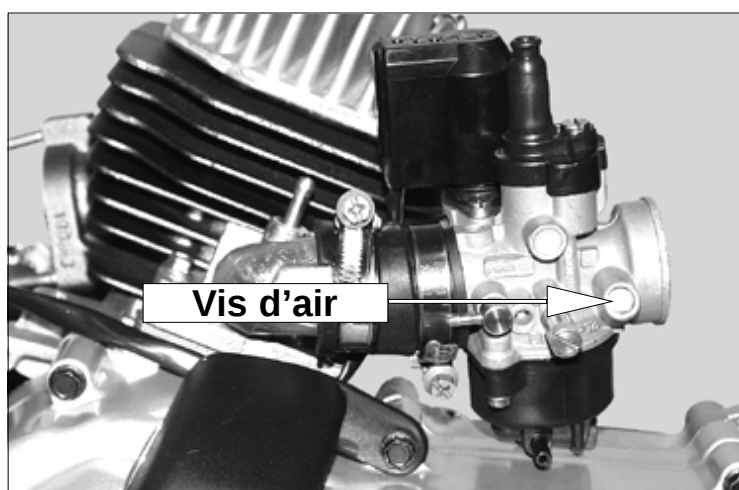
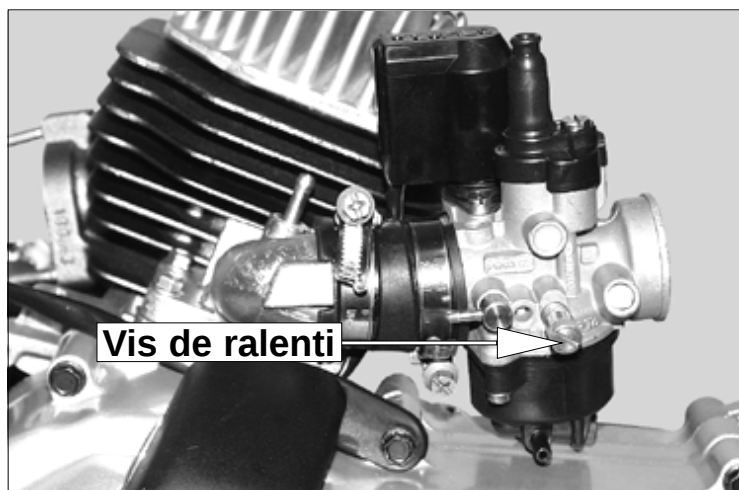
- Dégager le faisceau électrique du collier support,
- Retirer les 2 vis et rondelles de fixation du démarreur et dégager celui-ci sans oublier le joint torique,
- La vis inférieure assure également la mise à la masse moteur de la batterie (fil vert),
- La vis supérieure assure aussi la fixation de la griffe de maintien des faisceaux électrique,
- Couple de serrage : 1 m.da.N.



Ensemble carburateur - starter

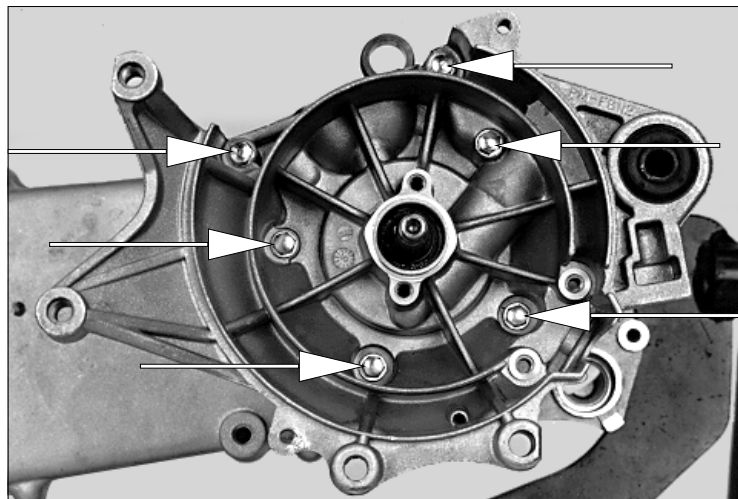
- Desserrer les colliers souples de serrage,
- Déboîter le carburateur du raccord souple,
- Vérifier le parfait état du raccord souple avant la repose,
- Couple de serrage : 0,8 m.daN,

- Réglage vis d'air et vis de ralenti voir caractéristiques générales,

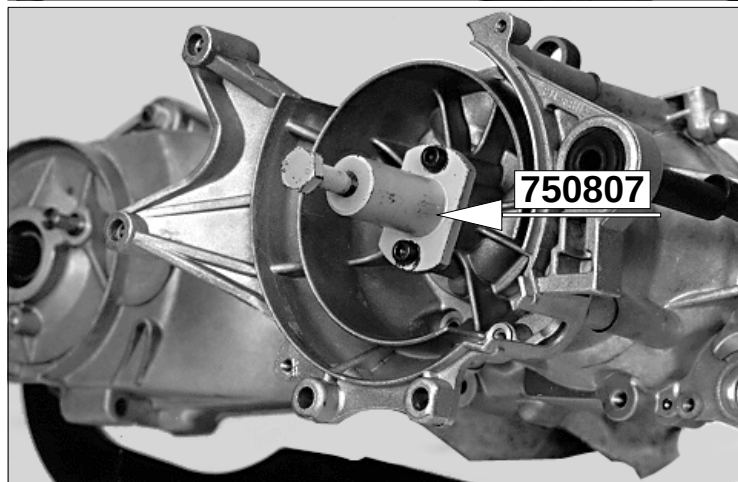


Ouverture des carters moteur

- Retirer les 6 vis de fixation du demi-carter droit,
- Placer sur l'extrémité du vilebrequin l'embout de protection réf. **68007**,



- Fixer sur le demi-carter l'outil d'extraction réf. **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,

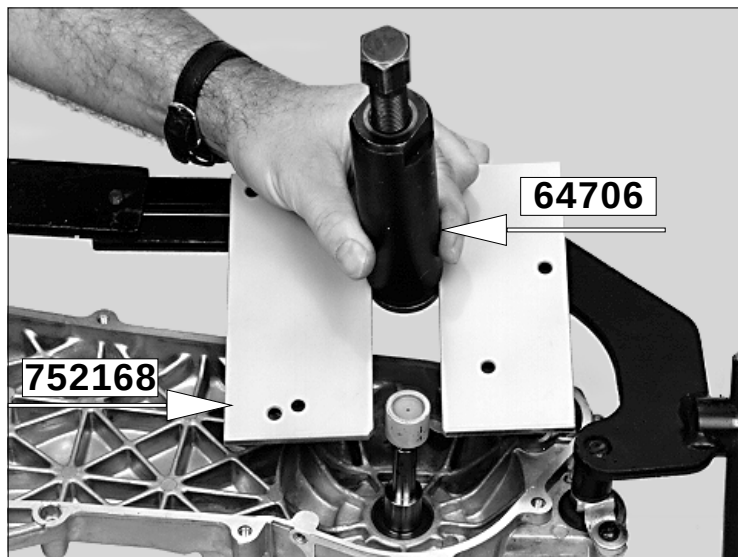


- Retirer le joint et les deux cheminées de centrage,
- Retirer l'arbre d'entraînement de la pompe à huile et son coussinet de positionnement.

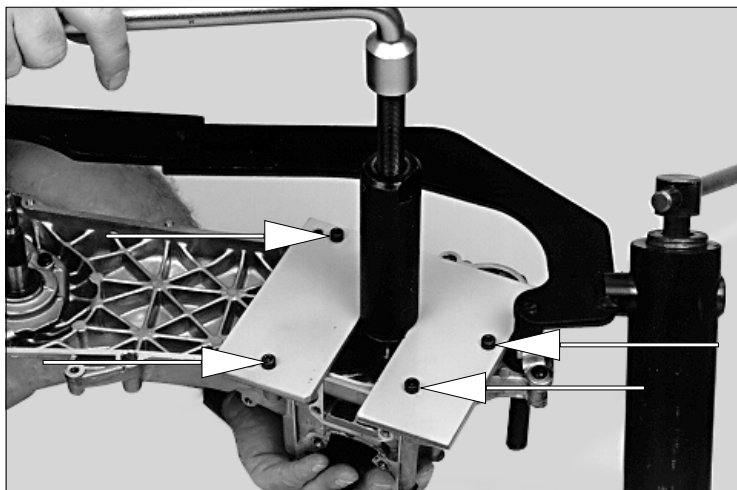


Embiellage

- Placer sur l'extrémité du vilebrequin l'embout de protection réf. **69098**,
- Placer sur le carter l'outil réf. **64706** équipé de la plaque réf. **752168**,

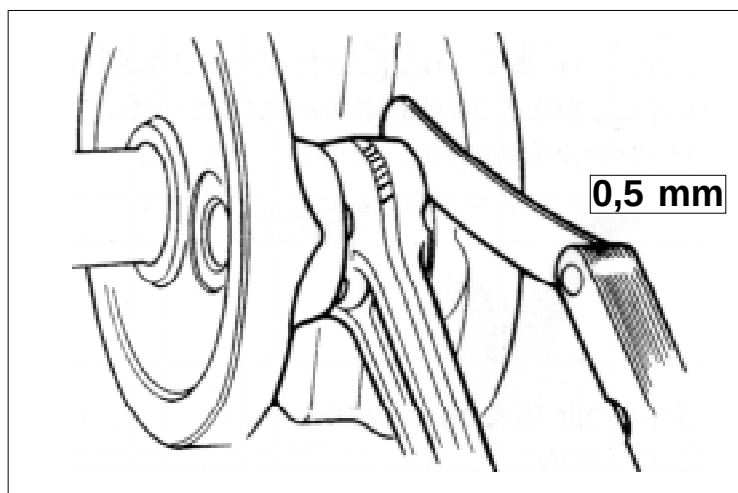


- Fixer cette dernière sur le carter avec 4 vis,
- Extraire le vilebrequin en vissant la vis centrale de l'outil.

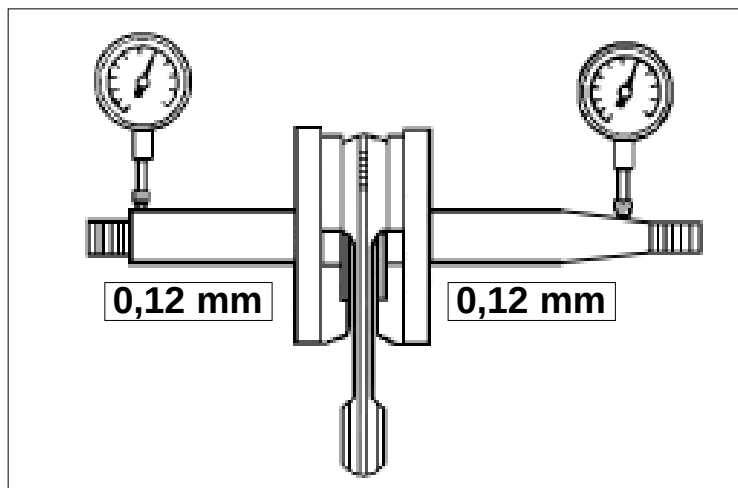


Contrôle de l'embiellage

- 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 doivent pas être supérieures à 0,12 mm.



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 réf. 64706 équipé des coquilles (diam = 56) pour l'extraction.
Ne pas oublier de placer l'embout de protection réf. 69098 sur le ou les extrémités de l'embellage.

Remontage moteur et Fermeture des carters

Montage du vilebrequin dans le carter gauche :

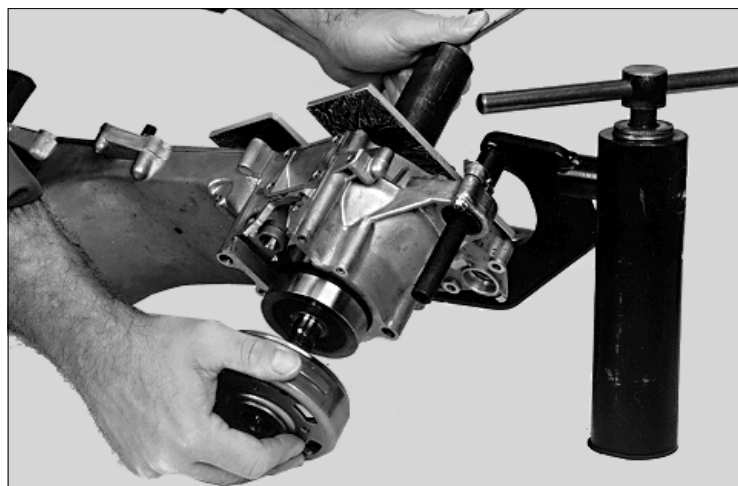
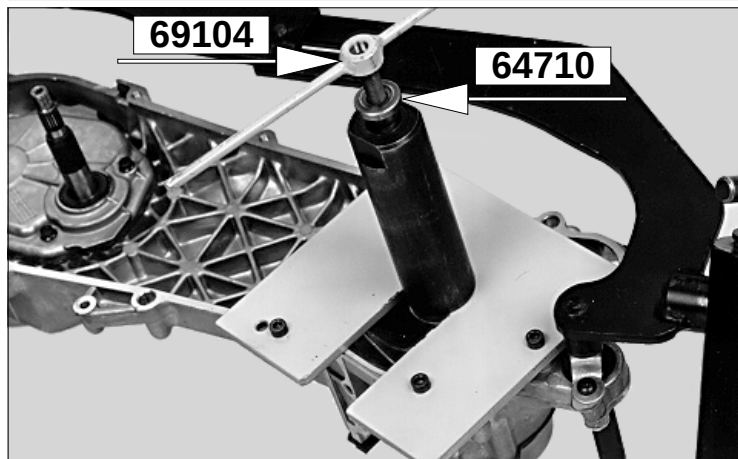
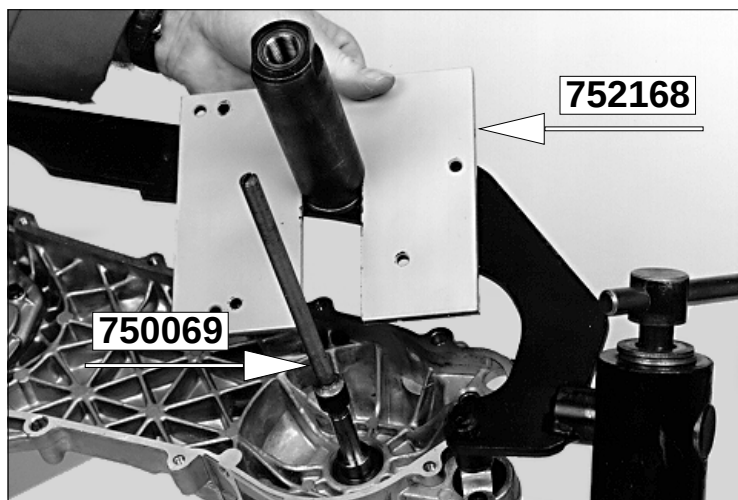
- Engager le vilebrequin à l'intérieur du roulement,
- Visser la broche réf. **750069** en bout de vilebrequin,
- Introduire l'outil réf. **64706** équipé de la plaque réf. **752168** sur la broche et centrer l'ensemble sur le carter par la mise en place de 4 vis,

- Placer le centreur réf. **64710**,
- Visser l'écrou à broche réf. **69104** sur la broche réf. **750069** tout en maintenant l'embellage.
- Continuer à visser l'écrou à broche afin d'amener le vilebrequin au contact du roulement.

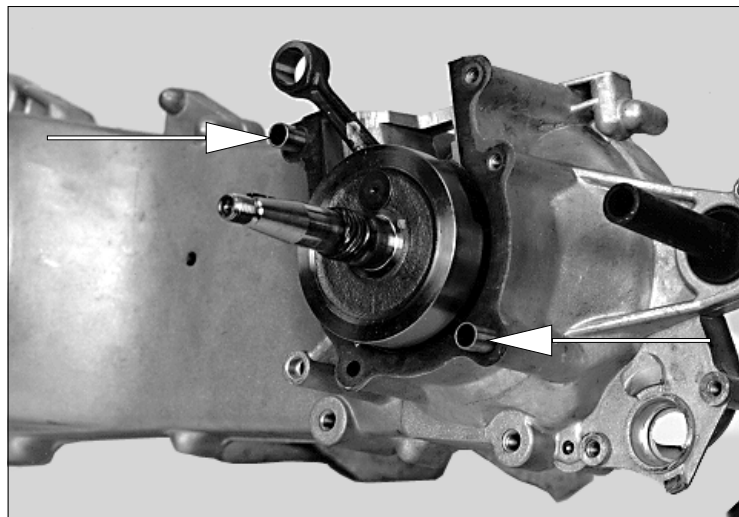
Attention :

ne pas coincer la bielle sur le carter.

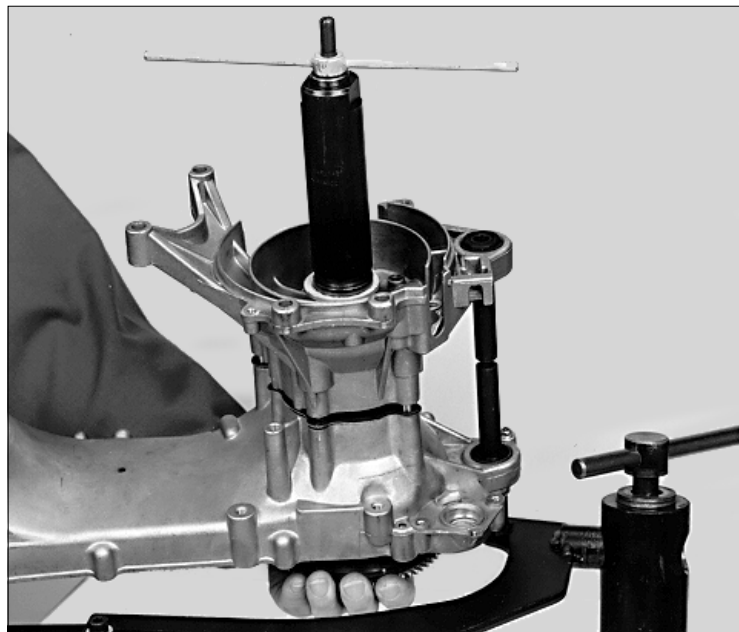
- Pour faciliter la tenue de l'embellage, utiliser le rotor engagé dans sa clavette côté droit,



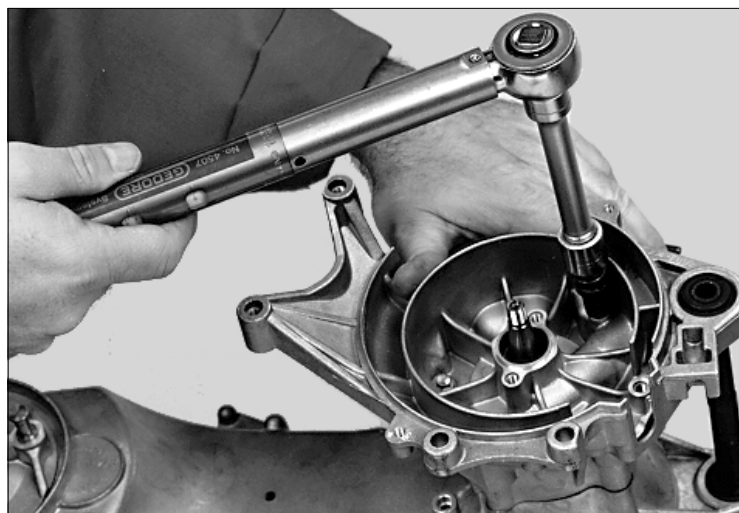
- Vérifier le bon positionnement de l'embellage par rapport au plan de joint du carter moteur (le milieu de la bielle doit correspondre au niveau du plan de joint),
- Mettre en place les 2 cheminées de centrage sur le carter gauche,



- 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 réf. **750069**,
- Placer la rondelle réf. **750808** (50X29X3 mm),
- Placer l'outil réf. **64706**,
- Mettre en place le centreur réf. **64710**,
- Visser l'écrou à broche réf. **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),
- Couple de serrage : 1 m.daN,
- Arraser le joint de carter,
- Lubrifier à l'huile 2 temps l'embellage et les roulements.



NOTES



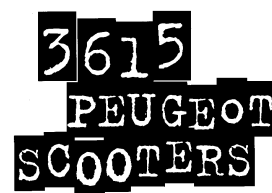
PEUGEOT MOTOCYCLES
SYSTÈME QUALITÉ
CERTIFIÉ ISO 9001



recommande



N° 11.753971.00



1/29 Finin