

///assistance///

# Manuel d'atelier



**PEUGEOT** *SV* 125

## Un bon dépanneur procède avec ordre et méthode

### *Avant toute intervention*

- *étudier et comprendre*
- *préparer son outillage spécial*

### *Pendant l'intervention*

- *respecter les règles générales de sécurité*
- *utiliser les pièces PEUGEOT*
- *respecter les couples de serrage, les lubrifiants recommandés*



|                                                                                     |                       |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
|  | couple de serrage     |
|  | lubrifiant recommandé |

**GAIN DE TEMPS=GAIN D'ARGENT**



## A - Partie Moteur

| Désignation                                 | Page |
|---------------------------------------------|------|
| Sommaire .....                              | 1    |
| Caractéristiques principales .....          | 2    |
| Couples de serrage .....                    | 2    |
| Outillage spécial .....                     | 2    |
| Dépose du moteur et pose sur véhicule ..... | 3    |
| Pose du moteur sur le support .....         | 3    |

### Démontage

|                                        |   |
|----------------------------------------|---|
| - Système de refroidissement .....     | 3 |
| - Carburateur-starter .....            | 3 |
| - Démarreur-pompe à huile .....        | 3 |
| - Culasse .....                        | 3 |
| - Ensemble cylindre-piston .....       | 4 |
| - Clapet .....                         | 4 |
| - Ensemble transmission primaire ..... | 4 |
| - Système de lanceur .....             | 4 |
| - Relais .....                         | 5 |
| - Volant magnétique .....              | 5 |
| - Carters moteurs .....                | 5 |
| - Embiellage .....                     | 5 |

### Remontage

|                                               |       |
|-----------------------------------------------|-------|
| - Remplacement des roulements et joints ..... | 6     |
| - Contrôle de l'embiellage .....              | 6     |
| - Vilebrequin dans le carter gauche .....     | 6     |
| - Fermeture des carters moteur .....          | 6     |
| - Relais .....                                | 7     |
| - Pose du système de lanceur .....            | 7     |
| - Transmission primaire .....                 | 8-9   |
| - Pompe à huile et du démarreur .....         | 10    |
| - Clapet .....                                | 10    |
| - Cylindre - piston - culasse .....           | 11-12 |
| - Carburateur et starter automatique .....    | 12    |
| - Volant magnétique .....                     | 12    |
| - Carénage de refroidissement .....           | 12    |

## B - Partie Cycle

| Désignation                                 | Page  |
|---------------------------------------------|-------|
| - Carénage de phare - Tableau de bord ..... | 13    |
| - Fourche télescopique .....                | 18    |
| - Echappement - Bras de suspension .....    | 19    |
| - Coffre-coque .....                        | 14-15 |
| - Tablier-garde boue avant .....            | 16-17 |

## C - Maintenance

| Désignation                                  | Page |
|----------------------------------------------|------|
| - Instructions pour la mise en service ..... | 20   |
| - Plan entretien .....                       | 20   |
| - Carburant .....                            | 20   |

## D - Circuits

| Désignation                                | Page        |
|--------------------------------------------|-------------|
| - Circuits électriques .....               | 21-22-23-24 |
| - Circuit essence - Huile - Réglages ..... | 25          |
| - Circuit de frein - Réglage .....         | 26          |
| - Filtre à air .....                       | 27          |
| - Passage de commandes et faisceaux .....  | 28          |
| - Plan de câblage .....                    | non paginé  |

# Caractéristiques principales

## Outillage - Couples de serrage

### Moteur

2 temps refroidi par air pulsé  
Alésage x course 55 X 52,4 mm  
Cylindrée 124,5 cm<sup>3</sup>  
Taux de compression 6,1 à 1  
Admission : par clapet à anches  
Allumage : électronique par décharge de capacité (CDI)  
Avance : 17° + 3 à 3000 t/mn  
- 0  
Bougie : NGK BP6HS  
- Eyquem C42S

Ecartement des électrodes : 0,6 mm  
Carburateur : PB  
Régime de ralenti : 1700 tr/mn  
± 100 tr/mn  
Position initiale de la vis de richesse : 1 tour en arrière

### Transmission

Embrayage : centrifuge, type automatique  
Démultiplication primaire : par courroie trapézoïdale crantée  
Largeur courroie : 17 mm  
Limite d'utilisation courroie : 15,5 mm  
Démultiplication finale : réducteur à 2 trains de pignons

### Châssis

Angle de chasse : 64°30  
Longueur de chasse : 65 mm  
Pneu AV : 100/90 - 10  
Pneu AR : 100/90 - 10

- Pression avant : 1,8 bar  
- Pression arrière : 2,2 bars

### Capacités

- Réservoir d'essence : 8,8 litres  
- Réservoir d'huile : 1,10 litre  
- Boîte relais : 0,09 litre

### Dimensions

- Longueur hors tout : 1800 mm  
- Largeur hors tout : 830 mm  
(avec rétroviseurs)  
- Empattement : 127 mm  
- Hauteur hors tout : 1190 mm  
(avec rétroviseurs)

### Poids

- Poids avec plein : 99 kg

### Outillage particulier au SV125

| Référence | Désignation                              |
|-----------|------------------------------------------|
| PEUGEOT   |                                          |
| 752128    | Plaque Droite                            |
| 752129    | Plaque Gauche                            |
| 752130    | Châsse(0)                                |
| 752131    | Châsse-guide poulie réceptrice(1)        |
| 752132    | Châsse-guide(2)                          |
| 752133    | Châsse (bras de suspension)(3)           |
| 752093    | Graisse haute température (transmission) |

### Outillage commun au SV125 et aux autres véhicules

| Référence | Désignation                       |
|-----------|-----------------------------------|
| PEUGEOT   |                                   |
| 64765     | Support moteur                    |
| 752026    | Adaptation support moteur         |
| 750016    | Arrache-volant                    |
| 68570     | Serre-volant                      |
| 69646     | Griffe d'immobilisation           |
| 68007     | Embout de protection volant       |
| 64706     | Outil d'extraction                |
| 69098     | Embout de protection              |
| 750069    | Broche diam.= 10X125              |
| 64712     | Broche diam.= 12X125              |
| 64710     | Centreur                          |
| 69104     | Ecrou à broche                    |
| 64709     | Jeu de coquilles diam=52          |
| 752127    | Outil de compression              |
| 750071    | Clé de 39                         |
| 69802     | Clé dynamométrique                |
| 64651     | Pince à ergots                    |
| 752000    | Pince à jonc                      |
| 750541    | Marbre 250 X 160 X 50             |
| 750969    | Comparateur (s'adapte sur 750541) |

### Couples de serrage

#### Bloc moteur

- Vis de culasse : ..... 1,6 m.daN  
- Vis de fixation carter : ..... 1 m.daN  
- Vis de couvercle boîte de relais : .....  
..... 1 m.daN  
- Ecrou de volant : ..... 4 m.daN  
- Ecrou de poulie motrice : ..... 4,5 m.daN  
- Ecrou de cloche d'embrayage : .....  
..... 4,5 m.daN  
- Contre-écrou embrayage : ..... 5 m.daN  
- Vis de carburateur : ..... 0,8 m.daN  
- Vis remplissage relais ..... 1,4 m.daN

#### Partie Cycle

- Ecrou d'axe de roue avant : ..... 6 m.daN  
- Ecrou de roue arrière : ..... 9 m.daN  
- Fixation supérieure amortisseur AV : 2,7 m.daN  
- Fixation inférieure amortisseur AV : 1,8 m.daN  
- Fixation supérieure amortisseur AR : 4 m.daN  
- Fixation inférieure amortisseur AR : 2,2 m.daN  
- Ecrus échappement sur cylindre : ... 1 m.daN  
- Vis échappement sur carter : ..... 2,5 m.daN  
- Contre-écrou de direction : ..... 7 m.daN  
- Bielle de fixation moteur  
- côté moteur : ..... 4 m.daN  
- côté châssis : ..... 7 m.daN

#### Standard

- Vis et écrou Ø5 mm : 0,45 à 0,6 m.daN  
- Vis et écrou Ø6 mm : 0,8 à 1,2 m.daN  
- Vis et écrou Ø8 mm : 1,8 à 2,5 m.daN  
- Vis et écrou Ø10 mm : ... 3 à 4 m.daN  
- Vis et écrou Ø12 mm : ... 5 à 6 m.daN



## Dépose du moteur du véhicule

- Déposer :
  - le coffre avec selle
  - le capot avant
  - le capot arrière supérieur
  - le porte-bagages
  - l'ensemble des capotages latéraux
- Débrancher la batterie.
- Déposer le pot d'échappement.
- Débloquer l'écrou de roue.
- Déposer le boisseau du carburateur.
- Débrancher :
  - la tuyauterie d'arrivée essence au carburateur
  - la commande de pompe à huile
  - la tuyauterie d'arrivée d'huile sur la pompe
  - la tuyauterie de dépression sur la pompe à essence (00)
  - l'antiparasite
  - la tuyauterie de refroidissement de la transmission sur le carter
  - la commande de frein arrière
- Déconnecter le faisceau électrique sur le tube droit du châssis : sortie volant, starter, démarreur.
- Retirer les vis de fixation supérieure des amortisseurs et l'axe de fixation avant du moteur.

## Réglage de l'ensemble biellettes de liaison châssis - moteur

### Très important :

- Ce réglage s'effectue moteur déposé
- Vérifier l'état des blocs caoutchouc amortisseur (1), changer s'ils sont avachis
- Le réglage s'effectue avant le serrage définitif de l'écrou B

### Réglage

La patte d'appui (2) doit être en contact avec le bloc caoutchouc (1)  
 Pour obtenir ce résultat, agir sur les vis (3), de part et d'autre, après avoir débloqué le contre-écrou (4)



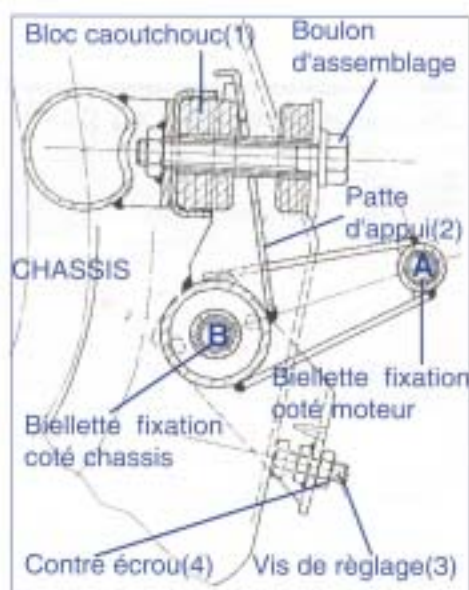
**B=7 m.daN**

## Pose du moteur sur le véhicule

- Opérations inverses au démontage
- Respecter scrupuleusement les assemblages et couples de serrage : échappement, bras de suspension sur carter



**A=4 m.daN**



## Pose du moteur sur le support

- Positionner le moteur sur l'adaptation 752026 et le fixer au moyen de deux rondelles et deux écrous.
- Placer l'ensemble sur le support 64765.

64765



## Dépose du système de refroidissement

- Retirer les trois vis de fixation et déposer le carénage en plastique recouvrant la turbine.
- Retirer les quatre vis de fixation de la turbine et déposer celle-ci.
- Retirer la bougie.
- Retirer les trois vis de fixation du carénage supérieur et le déposer.



## Dépose de l'ensemble carburateur-starter

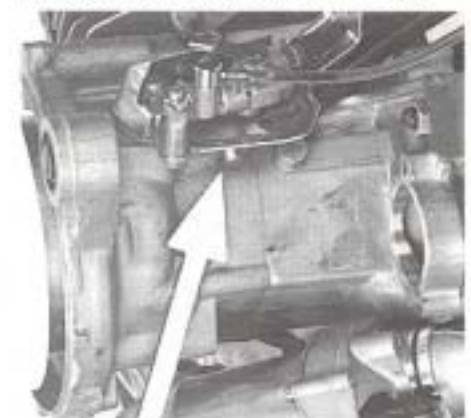
- Retirer les deux vis de fixation du carburateur et déposer l'ensemble carburateur-starter ainsi que l'entretoise plastique.



## Dépose démarreur et Pompe à huile

- Retirer les deux vis de fixation du démarreur et dégager celui-ci.
- Retirer la vis de fixation de la pompe et sortir celle-ci avec la tuyauterie d'huile.

Nota : La dépose de la pompe à huile nécessite la dépose du démarreur.



## Dépose de la culasse

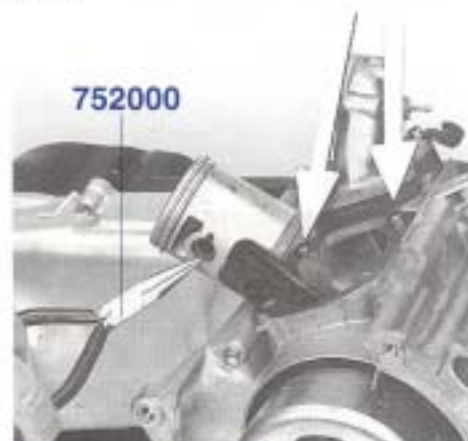
- Dévisser en diagonale les quatre vis de fixation de l'ensemble culasse-cylindre.
- Retirer la culasse et le joint.





## Dépose de l'ensemble cylindre-piston

- Retirer le cylindre, les deux cheminées de centrage et le joint d'embase.
- Incliner le moteur sur la gauche et retirer le jonc droit sur le piston avec la pince 752000.
- 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 aiguilles du pied de bielle.



## Dépose du clapet

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

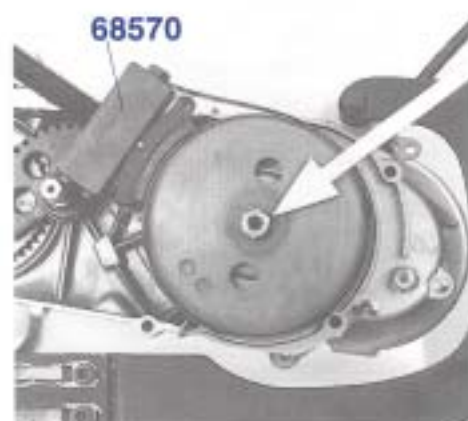


## Dépose de l'ensemble transmission primaire

- Déposer la pédale de kick.
- Dévisser et retirer les vis de fixation du couvercle.
- Retirer le couvercle et la rondelle de l'axe de kick.
- Immobiliser le flasque fixe à ailettes avec le levier de maintien 69646.
- Dévisser l'écrou et retirer l'écrou et rondelle Belleville.
- Retirer le flasque fixe.
- Déposer la courroie.



- Retirer le joint de couvercle ainsi que les deux cheminées de centrage.
- Sortir l'ensemble variateur.
- Immobiliser le tambour d'embrayage avec le serre-volant 68570.
- Dévisser l'écrou et retirer la rondelle, le tambour.
- Extraire la poulie



## Dépose du système de lanceur et du pignon de lancement

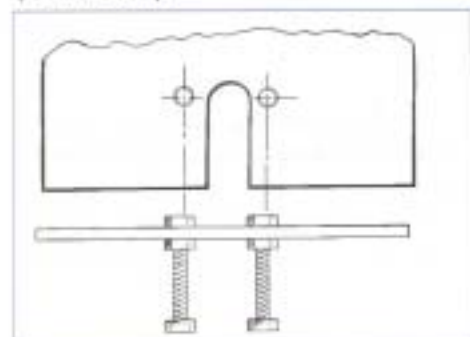
- A - Dépose du secteur de lanceur et du pignon de lancement
- Décrocher l'extrémité du ressort de rappel à l'aide d'une pince plate.
- Retirer celui-ci ainsi que sa goupille d'arrêt.



- Sortir le secteur du lanceur.
- Retirer le pignon de lancement.



- B - Dépose de la couronne de démarrage (emmanchement conique sur le vilebrequin).
- Equiper la plaque 752129 de 2 vis BTR \_ 6, longueur 60 mm, et de 4 écrous (voir dessin).



- Placer à l'extrémité du vilebrequin, l'embout de protection 69098.
- Mettre en place l'outil 64706 équipé de la plaque 752129, les deux têtes de vis dans les boutonnières de la couronne.





- Tourner la vis centrale de l'outil 64706 jusqu'à mise en pression de l'outil.
- Vérifier le bon positionnement de l'ensemble : vis au fond des boutonnières, plaque parallèle au plan de joint.



- Visser jusqu'à extraction de la couronne.

## Dépose du relais

- Après avoir vidangé la boîte relais :
- Retirer les 3 vis de fixation du couvercle.
- Déposer le couvercle avec l'arbre primaire (entrée) ; la sortie de celui-ci s'effectue à l'aide d'un maillet.

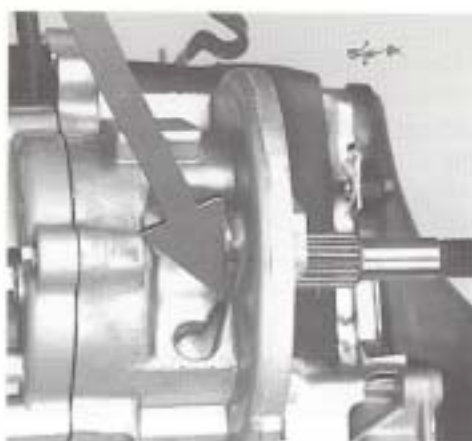


- Retirer le joint ainsi que les 2 cheminées de centrage.
- Retirer les rondelles de friction des arbres intermédiaire et secondaire.
- Déposer l'arbre secondaire (sortie).

Nota : Celui-ci est en deux parties ; pour son remontage, il y a lieu de repérer le sens du pignon par rapport à l'arbre.

- Retirer l'arbre intermédiaire ainsi que les 3 rondelles.

**IMPORTANT** : L'étanchéité intérieure du relais est assurée par un joint à lèvres. Si celui-ci est détérioré, de l'huile apparaîtra par l'orifice fléché ci-dessous.



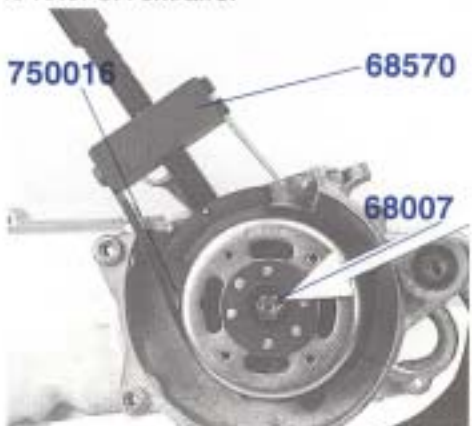
## Dépose du volant magnétique

- Immobiliser le rotor à l'aide de l'outil à ergots 64651 ou du serre-volant 68570.
- Retirer l'écrou.



- Placer l'embout de protection 68007 sur l'extrémité du vilebrequin.
- Visser l'arrache-volant 750016 sur le rotor.

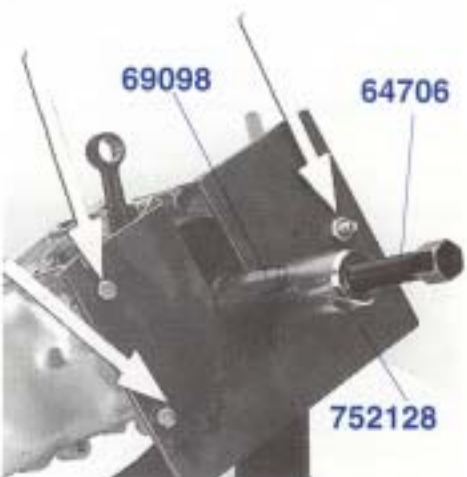
Nota : Attention, pas à gauche : décoller le rotor et l'extraire.



- Retirer les 2 vis de fixation de la plaque stator.
- Dégager le passe-fils du carter et sortir l'ensemble induit.

## Ouverture des carters moteur

- Retirer les 6 vis de fixation du demi-carter droit.
- Placer sur l'extrémité du vilebrequin l'embout de protection 69098.
- Placer sur ce demi-carter l'outil 64706 équipé de la plaque 752128 et fixer celle-ci sur le carter par 3 vis (8x16-10x50).
- Tourner la vis centrale de l'outil 64706 jusqu'à l'ouverture complète.



- Retirer le demi-carter droit.
- Retirer le joint de carter ainsi que les 2 cheminées de centrage.

## Dépose de l'embellage

- Placer sur l'extrémité du vilebrequin l'embout de protection 69098.
- Placer sur le carter l'outil 64706 équipé de la plaque 752129.
- Fixer cette dernière sur le carter avec 4 vis (6x20)



- Extraire le vilebrequin en vissant la vis centrale de l'outil 64706.

## Remplacement des roulements et joints

- Chauffer à 90° environ 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 en utilisant des chasses appropriés.
- 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 3 mm ; la pose de la plaque stator déterminera sa position définitive.



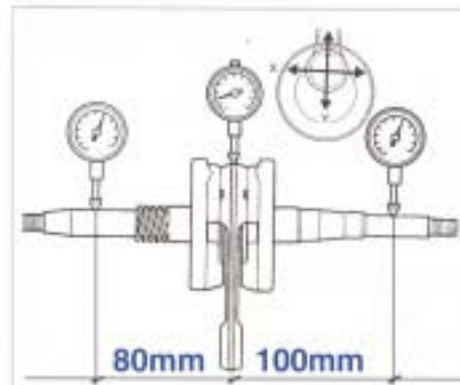
- Dans le cas où le ou les roulements de vilebrequin restent en place sur celui-ci, utiliser l'outil d'extraction 64706 équipé de la coquille 64709 Ø 52.
- Placer l'embout de protection 69098 sur le ou les extrémités de l'embellage.

## Contrôle de l'embellage

- Le jeu latéral et axial maximum de la tête de bielle ne doit pas dépasser 0,5 mm.

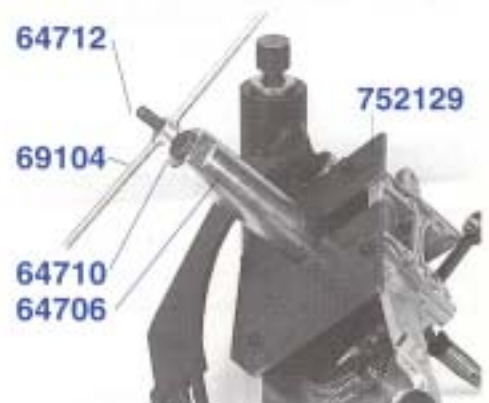


- Contrôler l'alignement du vilebrequin comme indiqué sur le dessin. Les valeurs relevées ne doivent pas être supérieures à 0,10 mm.



## Montage du vilebrequin dans le carter gauche

- Engager le vilebrequin à l'intérieur du roulement.
- Visser la broche 64712 en bout de vilebrequin.
- Introduire l'outil 64706 équipé de la plaque 752129 sur la broche.
- Mettre en place le centreur 64710.
- Visser l'écrou à broches 69104 jusqu'à ce qu'il soit en contact avec le centreur.
- Centrer l'ensemble sur le carter par la mise en place de 4 vis.
- Continuer à visser l'écrou à broches afin d'amener le vilebrequin au contact du roulement.



## Fermeture des carters moteur

- 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.
- Visser en bout de vilebrequin la broche 750069.
- Placer l'outil 64706 équipé de la plaque 752128 sur le carter et le fixer par 3 vis afin de centrer l'ensemble.
- Mettre en place le centreur 64710.
- Visser l'écrou à broches 69104 jusqu'à la fermeture complète des carters.



750069

69104

64710

752128



- Positionner les 6 vis de fixation et serrer.



1

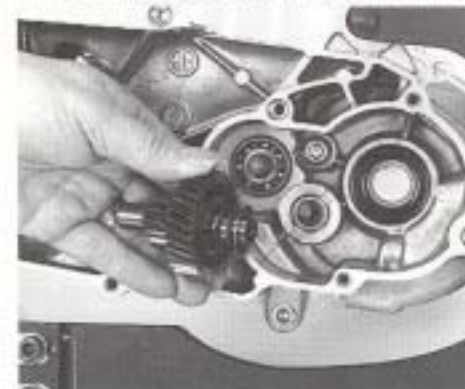
m.daN

## Montage du relais

- Remplacer les joints d'étanchéité et les roulements si nécessaire, par la méthode de chauffe et chasses appropriés :

- Placer successivement :

. La rondelle de friction 26 X 14,2 X 0,4, la rondelle souple 22 X 14,2 et la rondelle 26 X 14,2 sur l'arbre intermédiaire.



. L'arbre intermédiaire dans son logement.

### IMPORTANT :

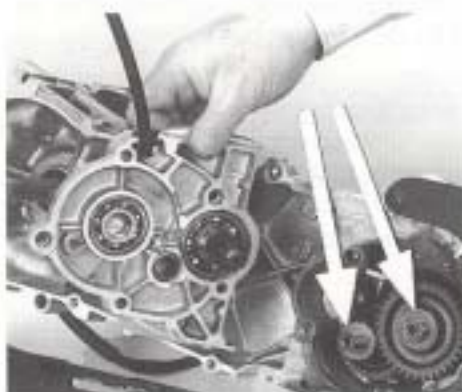
Enduire de graisse 752093 les extrémités de l'arbre intermédiaire pour assurer un meilleur graissage lors de la mise en service du véhicule.

. L'arbre secondaire (ou de sortie).

**Nota :** L'arbre secondaire est en deux parties : au remontage il est important de remettre le pignon dans sa position initiale de fonctionnement (L3A apparent).

. Une rondelle de friction 26 X 14,2 sur l'arbre intermédiaire.

. Une rondelle de friction 28 X 17,3 X 1,6 sur l'arbre secondaire.



- Mettre en place les 2 cheminées de centrage et le joint de couvercle.

- Placer 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 3 vis.



1

m.daN

- Remplir la boîte avec 90 cm<sup>3</sup> d'huile SAE 10 W 40.

## Pose du système de lanceur

- Placer dans le fond du palier du pignon de lancement le plot caoutchouc de 11 X 3.

- Positionner le pignon de lancement :

- . Rondelle plastique en place
- . Goupille dans son logement

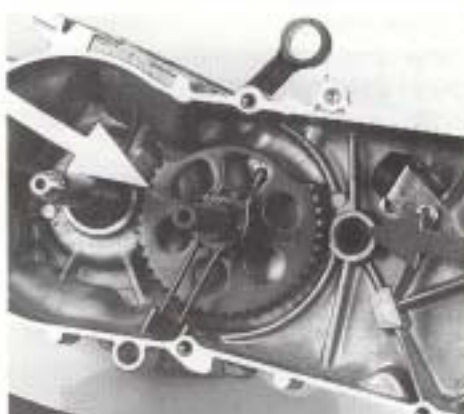


. Flèche repère dirigée vers l'avant

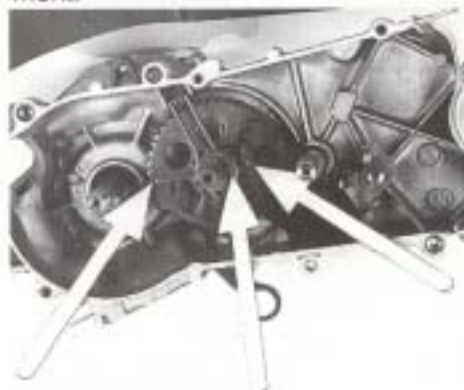
. Ressort frein dans son logement

- Placer le palier du secteur de lanceur après l'avoir enduit de colle sur l'extérieur.

- Graisser l'intérieur du palier.



- Orienter le secteur de façon à ce que le trait repère soit en regard du coup de pointeau situé sur le pignon de lancement.



- Positionner le ressort de rappel et sa goupille d'arrêt.



- A l'aide d'une pince plate, armer le ressort

- Engager la couronne de démarrage sur le vilebrequin (son verrouillage est assuré par le serrage de l'écrou du variateur).

## Transmission primaire

### A - Ensemble embrayage - poulie réceptrice.

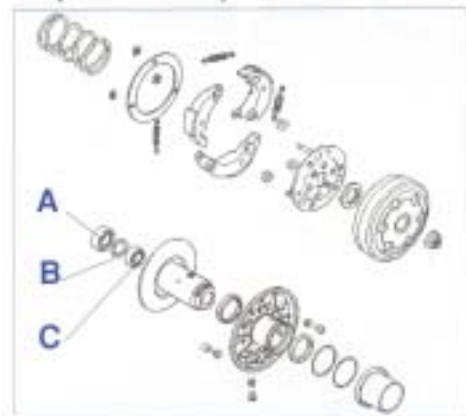
#### 1. Démontage

- Immobiliser l'ensemble à l'aide de l'outil 752127 pris dans un étau et desserrer l'écrou spécial avec la clé 750071.

Nota : Ne pas serrer trop fortement la vis de l'outil.



- Démontez successivement :
  - L'ensemble mâchoires d'embrayage.
  - Le ressort.
  - Le manchon centreur du ressort.
  - Sortir les 3 rouleaux et leurs axes.
  - Séparer les flasques fixe et mobile.



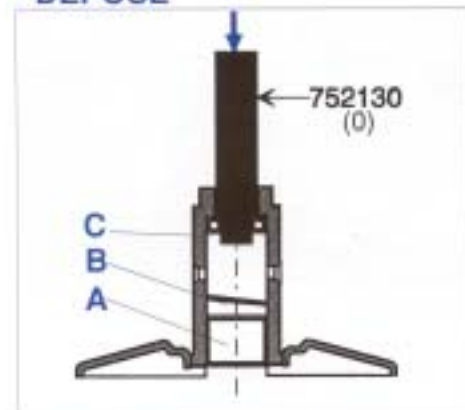
#### 2. Vérification des différents composants

Après nettoyage, vérifier l'usure et contrôler les limites d'utilisation suivantes :

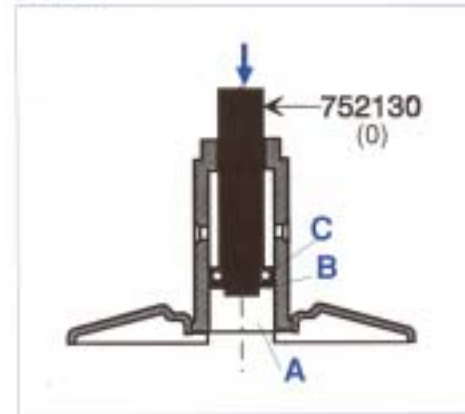
- Garniture d'embrayage : 2 mm mini.
- Diamètre intérieur du tambour d'embrayage 125,5 mm maxi.
- Longueur du ressort au repos, 74,5 mm mini.

### 3. Remplacement des roulements (A et C) du flasque fixe

#### - DEPOSE

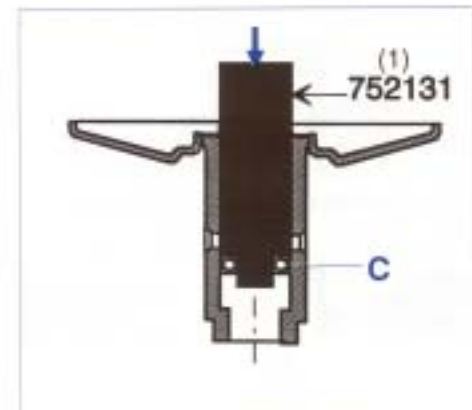


- Sortir le circlip (B) de sa gorge.
- Chasser le roulement (C) avec l'outil 752130.

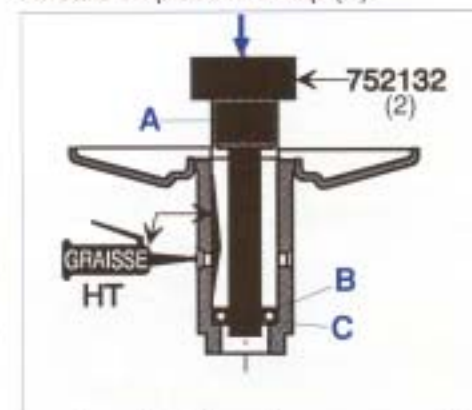


- Continuer avec l'outil 752130 pour chasser la cage à aiguilles (0).

#### - POSE



- Centrer et pousser le roulement (C) avec l'outil 752131 (1).
- Mettre en place le circlip (B).



- Graisser l'intérieur du canon avec de la graisse graphitée haute température (752093).

· Positionner la cage à aiguilles (A) sur l'outil 752132 (2), inscriptions vers l'extérieur.

· Centrer l'ensemble sur le roulement C.

· Pousser la cage en position (outil en appui sur le flasque).

· Affiner le graissage de la cage.



## 4. Remontage de la poulie réceptrice



- Assembler flasque fixe et flasque mobile.
- Mettre en place axes et rouleaux.
- Graisser les 3 rampes.
- Mettre en place :
  - le manchon
  - le ressort
  - l'ensemble embrayage.

- Comprimer ce dernier sur le flasque mobile afin de faire prendre l'écrou.
- Utiliser l'outil 752127 pour serrer l'écrou.



Orientation impérative des 3 anneaux d'arrêt.

## B - Variateur (partie flasque mobile).

### 1. Démontage

- Retirer l'entretoise de poussée et les 3 vis de maintien de la coupelle.
- Retirer la coupelle à l'aide d'un tourne-vis.
- Déposer le plateau d'appui, les 3 guides et les 6 rouleaux.

### 2. Vérification

Après nettoyage, vérifier les rouleaux, ceux-ci ne doivent pas comporter de facettes.

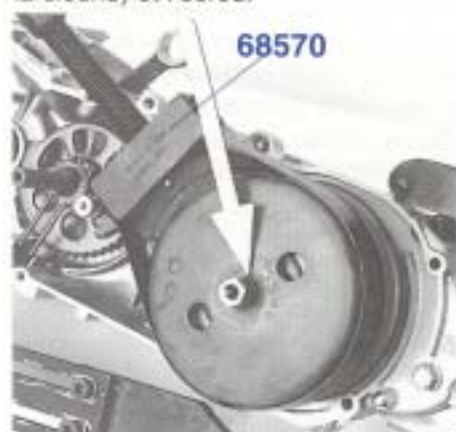
### 3. Remontage



- Opérations inverses au démontage après avoir graissé :
  - les 6 rouleaux
  - les rampes
  - l'alésage du flasque mobile
  - l'entretoise de poussée (intérieur et extérieur) avec de la graisse haute température 752093.

## C - Remontage de la transmission primaire

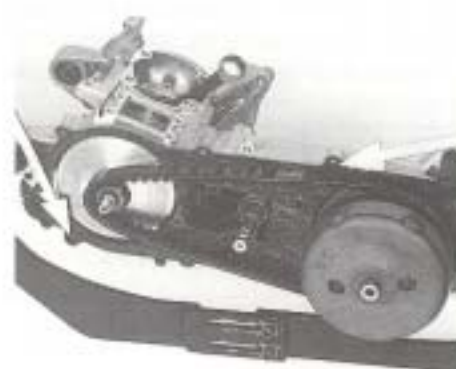
- Positionner sur l'arbre primaire du relais l'ensemble embrayage poulie réceptrice.
- Mettre en place la cloche d'embrayage, la rondelle Belleville (côté concave vers la cloche) et l'écrou.



- Immobiliser l'ensemble avec le serre-volant 68570 et serrer.



- Placer le variateur sur la couronne de démarrage. Pendant cette opération, maintenir une pression sur le plateau d'appui afin que les 6 rouleaux ne quittent pas leurs rampes.
- Positionner les deux cheminées de centrage sur le carter.
- Placer le joint.
- Mettre en place la courroie.
- Limite d'utilisation : 15,5 mm.



- Positionner le flasque fixe, le basculer légèrement vers l'arrière afin d'ajuster les cannelures.

- Mettre en place la rondelle Belleville (côté concave vers le flasque).

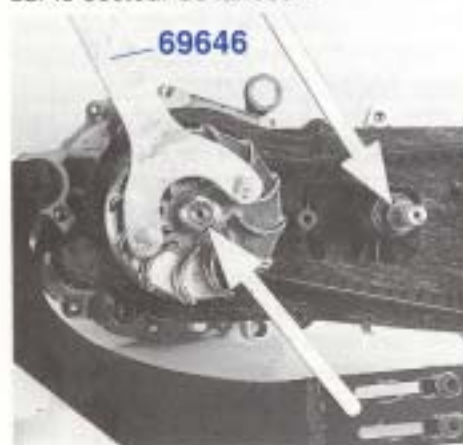
- Serrer légèrement pour assurer l'assemblage.

Pour permettre à la courroie de se mettre en place correctement entre les deux flasques, visser tout en tournant l'ensemble de la transmission.

- Dès que le flasque fixe sera en contact avec l'entretoise de poussée, immobiliser l'ensemble avec le levier de maintien 69646 et serrer.



- Positionner la rondelle 21 X 14,2 X 1 sur le secteur de lanceur.

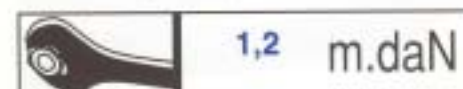


- Mettre en place le couvercle gauche, le palier de l'arbre de kick sera collé et graissé. Donner un coup de kick pour assurer la fermeture du couvercle.

- Positionner les 8 vis de fixation du couvercle.



- Monter la pédale, serrer la vis.



## Montage pompe à huile Démarreur

Pose de la pompe à huile et du démarreur : contrôler l'état général de la pompe, l'état des joints toriques et du pignon d'entraînement, le fonctionnement du levier.

- Graisser joint et pignon.

- Mettre la pompe en place, serrer la vis.



- Positionner le démarreur et serrer les 2 vis.



## Montage du clapet

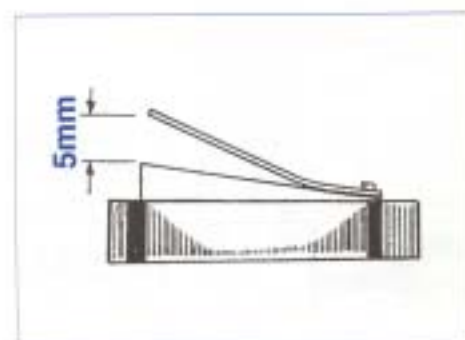
Pose du clapet et du raccord d'admission :

- Vérifier :

. L'état des lames

. L'état des sièges

. L'écartement des butées qui devra être de 5 mm.



Monter successivement sur le carter :

- un joint,  
- le clapet,  
- un joint,  
- le raccord d'admission.

Détrompeur  
l'un en face de l'autre



- Fixer l'ensemble à l'aide des 4 vis.





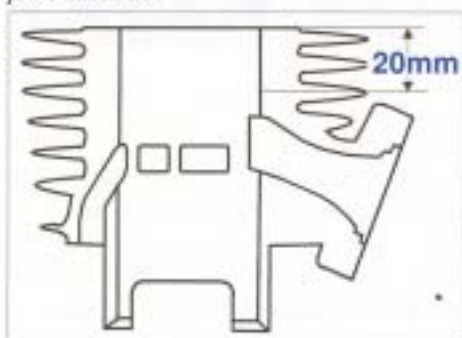
## Cylindre - piston - culasse

Repère de la classe du piston : au centre.

Repère de la classe du cylindre : en dessous de la sortie échappement

### Contrôle cylindre

- Vérifier que le cylindre ne comporte pas de rayure ou autre détérioration. Nettoyer les dépôts de calamine sur les orifices d'échappement.
- Point de référence à 25 mm du plan de joint culasse.



### Contrôle piston et segments

#### 1. Piston

Le jeu fonctionnel maxi cylindre-piston sera de 0,1 mm, les cotes seront prises à 6 mm de la base de la jupe.



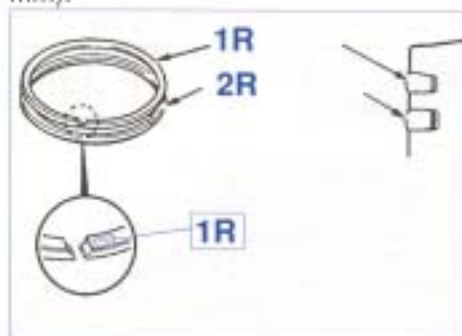
#### 2. Segments

Les deux segments ne sont pas identiques.

- Segment supérieur, coup de feu repéré par «1R».
- Segment inférieur, étanchéité, repéré par «2R».

Les marques «1R» et «2R» seront placées vers le haut.

Le jeu à la coupe des segments est de 0,6 mm maxi (standard 0,15 à 0,35 mm).



### Nota :

- Le remplacement d'un segment implique le remplacement de l'autre.
- Le segment coup de feu ne peut être remplacé par un segment d'étanchéité ou autre.

### Contrôle culasse

- Vérifier que la face, plan de joint de la culasse, ne soit pas déformée. La déformation maximum tolérée est de 0,10 mm.

### Pose du piston

- Placer la cage à aiguilles dans le pied de bielle après l'avoir huilé (huile 2 temps).
- Présenter le piston sur la bielle, l'indicateur «EX» orienté vers l'échappement.
- Pousser l'axe de piston.
- Monter le(s) jonc(s) d'arrêt, celui-ci (ou ceux-ci) sera(ont) impérativement neuf(s) (ouverture vers le bas). Pince 752000.



### Pose du cylindre

- Les plans de joints devront être nettoyés préalablement.
- Mettre en place les 2 cheminées de centrage sur le carter gauche.
- Mettre un joint d'embase neuf et à sec.
- Huiler piston et fût du cylindre.
- S'assurer que l'ouverture des segments soit en regard des ergots.
- Engager le cylindre et le descendre en comprimant les segments entre le pouce et le majeur.
- Mettre en place une vis gougeon comme guide
- Positionner le cylindre et retirer la vis gougeon.

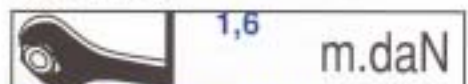


## Pose de la culasse

- Mettre en place les 4 vis de fixation sur la culasse (avec les 4 rondelles coniques).
- 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.

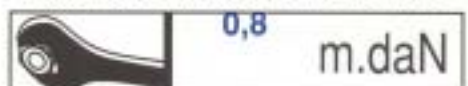


1,6

m.daN

## Pose du carburateur

- Mettre en place les 2 vis de fixation du carburateur sur la pipe d'admission, sans oublier la bride de maintien de la tuyauterie d'arrivée d'essence.
- Positionner l'entretoise, joint côté pipe.
- Poser le carburateur, serrer les vis.



0,8

m.daN



## Pose du volant magnétique

- Passer le faisceau électrique à travers le carter, mettre en place le passe-fils.
- Fixer la plaque stator par 2 vis.

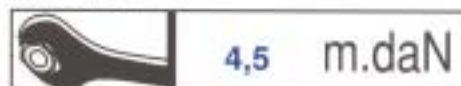


1

m.daN



- S'assurer de la présence de la clavette demi-lune sur le vilebrequin.
- Positionner le rotor.
- A l'aide de la pince 64651 ou du serre-volant 68570, immobiliser le rotor, serrer l'écrou.

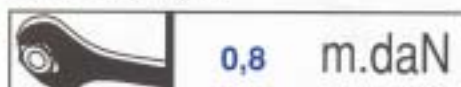


4,5

m.daN

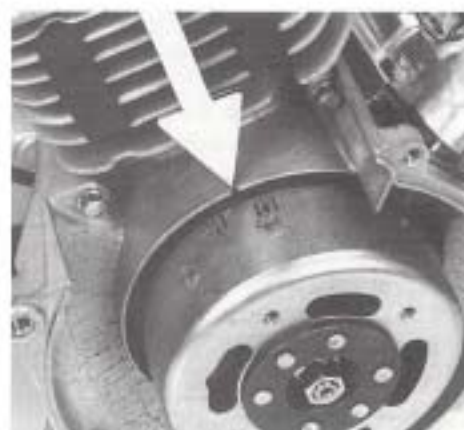


- Mettre en place la turbine de refroidissement et la fixer.



0,8

m.daN



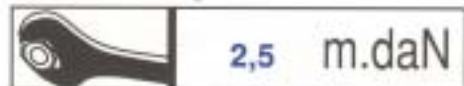
Repère de calage :  
sur rotor :  
T = point mort haut  
F = point d'allumage. Sur carter : encoche située entre cylindre et rotor.

Nota : Ces repères permettent un contrôle dynamique et non un réglage.  
Avance 17° + 3 -0 à 3000 tr/mn

## Pose des carénages de refroidissement



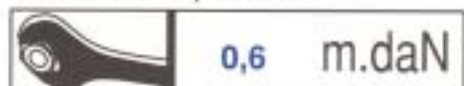
- Emboîter le carénage supérieur de refroidissement.
- Le positionner et le fixer par 3 vis.
- Monter la bougie. 2,5 m.daN.



2,5

m.daN

- Positionner la volute de refroidissement et la fixer par 3 vis.



0,6

m.daN



Tableau de bord (se monte depuis l'intérieur)

3 vis A plastiques RL SP PZ D5 -16

Carénage compteur

Cale de carénage de phare

Pare brise

Rétroviseur

Bras 1

Carénage de phare

2 vis plastiques cblz n8-14

Vis cb M5x0,80-35

Ecrou livré clipé avec ensemble projecteur

Projecteur se monte depuis l'intérieur

2 vis A plastiques CBLZ N8-14

3 vis A plastiques RL SP PZ D5

2 vis A plastiques RL SP PZ D4

Pare main gauche

Rondelle 4,25x10x0,8  
vis CB M4x0,70-10(réglage)

## 1 - Dépose du carénage

Permet l'accès au phare, réservoir de frein, compteur, fixations pare-main, centrale clignotants.

- Retirer les deux rétroviseurs : décliper le cache (1) du bras de rétroviseur pour avoir accès à la vis de fixation (HM 6 X 100 - 62).
- Dévisser les 4 vis d'assemblage carénage de phare - carénage compteur (2 et 3).
- Dévisser les vis de fixation au guidon (4) et basculer vers l'avant.

## 2 - Dépose du tableau de bord

- Déconnecter la commande compteur au compteur
- Dévisser les 3 vis de fixation du carénage arrière (5)
- Faire basculer vers l'arrière et dévisser les 3 vis de fixation compteur (6) sur le carénage

## 3 - Démontage du compteur

Pour avoir accès aux différents composants intérieurs, il y a lieu de déposer les 3 vis de fixation de la glace.

Nota : Changement de la pile (LR43) de la montre.  
Le démontage de la glace facilite l'opération.

Tableau de bord (se monte depuis l'intérieur)

3 vis A plastiques RL SP PZ D5 -16

Carénage compteur

Cale de carénage de phare

Pare brise

Rétroviseur

Bras 1

Carénage de phare

2 vis plastiques cblz n8-14

Vis cb M5x0,80-35

Ecrou livré clipé avec ensemble projecteur

Projecteur se monte depuis l'intérieur

2 vis A plastiques CBLZ N8-14

3 vis A plastiques RL SP PZ D5

2 vis A plastiques RL SP PZ D4

Pare main gauche

Rondelle 4,25x10x0,8  
vis CB M4x0,70-10(réglage)

## 1 - Dépose du carénage

Permet l'accès au phare, réservoir de frein, compteur, fixations pare-main, centrale clignotants.

- Retirer les deux rétroviseurs : décliper le cache (1) du bras de rétroviseur pour avoir accès à la vis de fixation (HM 6 X 100 - 62).
- Dévisser les 4 vis d'assemblage carénage de phare - carénage compteur (2 et 3).
- Dévisser les vis de fixation au guidon (4) et basculer vers l'avant.

## 2 - Dépose du tableau de bord

- Déconnecter la commande compteur au compteur
- Dévisser les 3 vis de fixation du carénage arrière (5)
- Faire basculer vers l'arrière et dévisser les 3 vis de fixation compteur (6) sur le carénage

## 3 - Démontage du compteur

Pour avoir accès aux différents composants intérieurs, il y a lieu de déposer les 3 vis de fixation de la glace.

Nota : Changement de la pile (LR43) de la montre.  
Le démontage de la glace facilite l'opération.



# Démontage - Remontage des capotages

## IMPORTANT

Le démontage et le remontage demandent beaucoup de précautions.

Quelques vis sont apparentes, d'autres sont cachées, ce qui nécessite un ordre de démontage. Les différents capotages sont clipés les uns sur les autres. Vos premières interventions seront prudentes afin de ne pas casser ces fixations et rayer le capotage.

Démontage des plasti-rivets:

Dévisser la vis de moitié et sortir ensemble corps du rivet et vis.

Ordre de démontage

- I Coffre
- II Coque arrière
- III Sabot de protection
- IV Bas de caisse droit et gauche
- V Tablier avant
- VI Garde-boue

Nota : Démontage tablier et garde-boue avant seuls (voir paragraphe VII)

## I - Démontage du coffre

Dévisser et retirer :

- 1 - Les deux écrous de charnière de selle (facultatif);
- 2 - La vis B.
- 3 - Les 2 écrous borgnes et rondelles fond de coffre.
- 4 - Les 2 écrous borgnes et rondelles arrière.
- 5 - La vis C.
- 6 - Les 2 vis A.
- 7 - Ouvrir la porte accès batterie et désaccoupler le porte-fusible.
- 8 - Retirer les bouchon et récupérateur d'huile.

Sortir le coffre et remettre en place le bouchon d'huile.

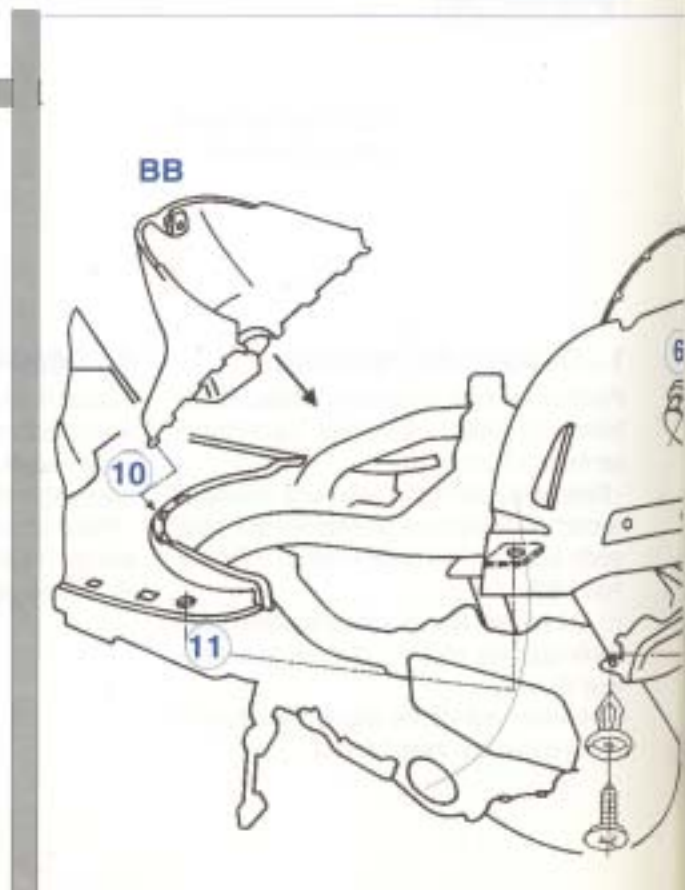
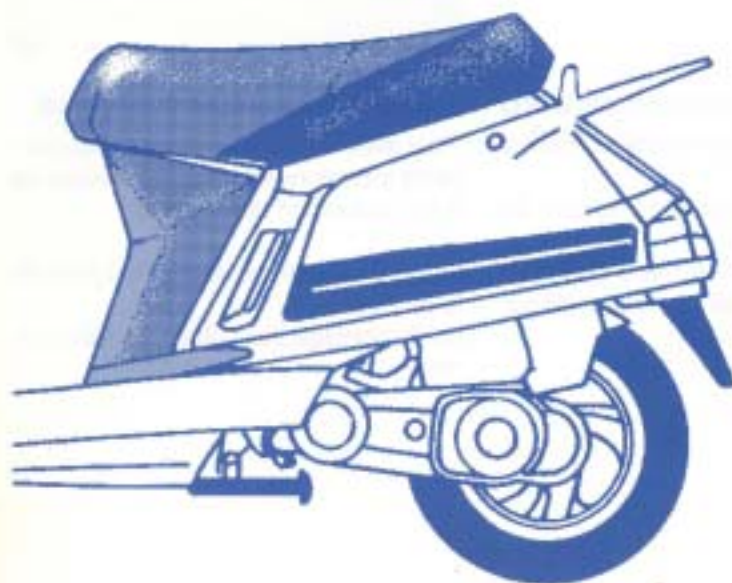
## II - Démontage de la coque

- 9 - Sortir le capot arrière supérieur.
- 10 - Décliper le capot avant vers le haut et en avant.
- 11 - Décliper les deux parties arrière du tapis de plancher et retirer les 2 vis.
- 12 - Dévisser les 4 vis de fixation du porte-bagages et le retirer.
- 13 - Dévisser les 2 vis du cache inférieur.
- 14 - Dévisser et retirer les 2 plasti-rivets (vis et corps du rivet) de liaison combiné et capots latéraux.

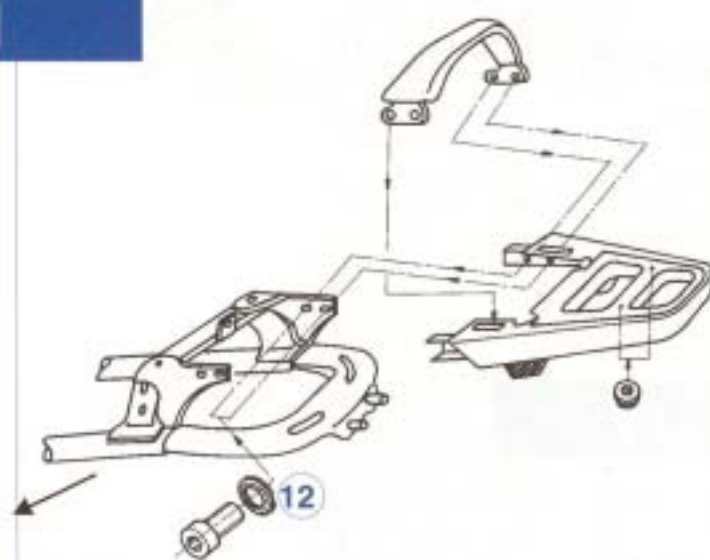
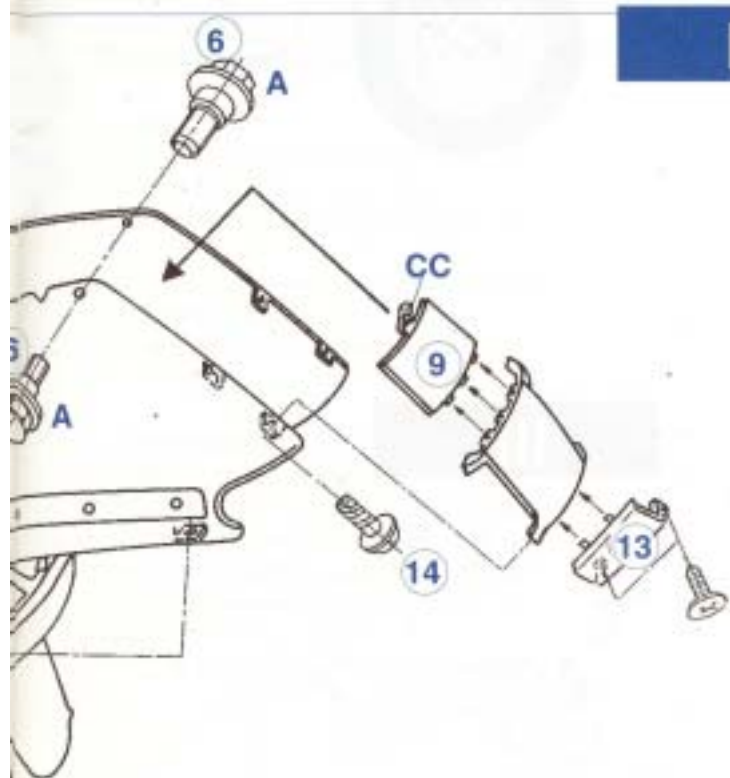
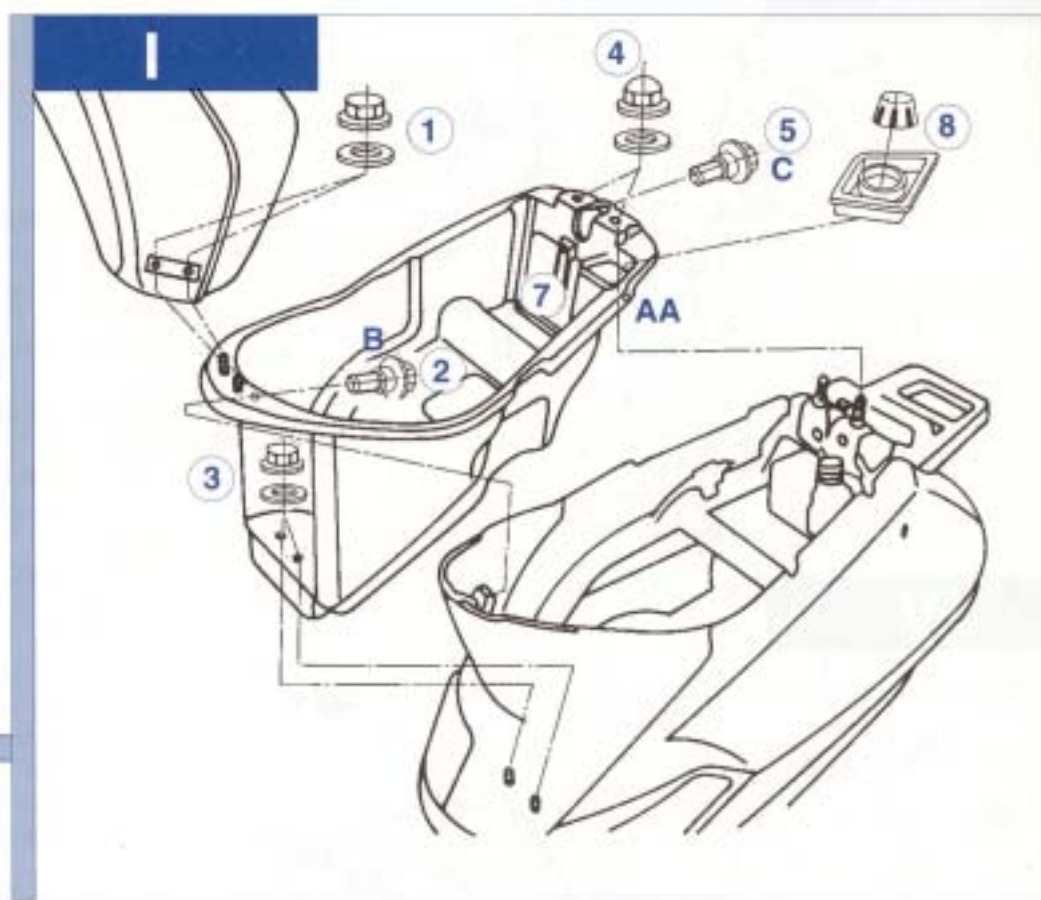
Retirer la coque en écartant l'avant. Ne pas séparer dans la mesure du possible les 2 capots latéraux.

Fixations Coffre - Capots

|    |                                      |                 |    |
|----|--------------------------------------|-----------------|----|
| A  | Vis épaulée à embase<br>HM5 X 0,80-9 | Ecrou tôle      | AA |
| BB | Ecrou tôle M6<br>avec rondelle       | Vis HM 6X100-16 | B  |
| CC | Ecrou tôle M5<br>5X08-14             | Vis rondelle    | C  |

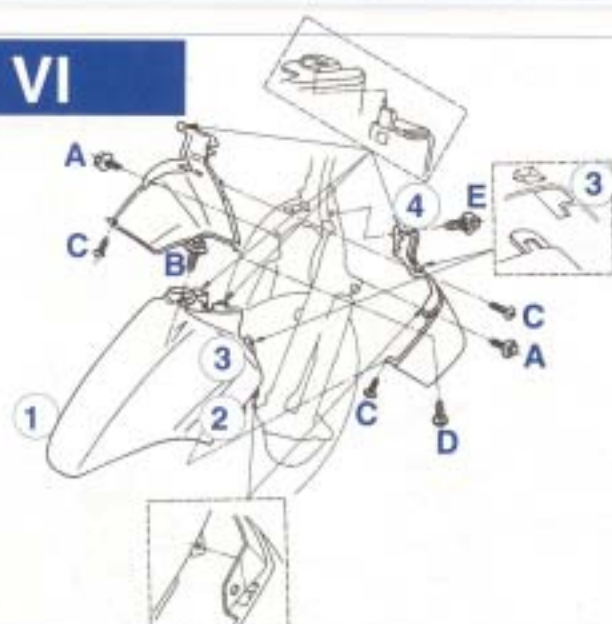


## Démontage - Remontage des capotages

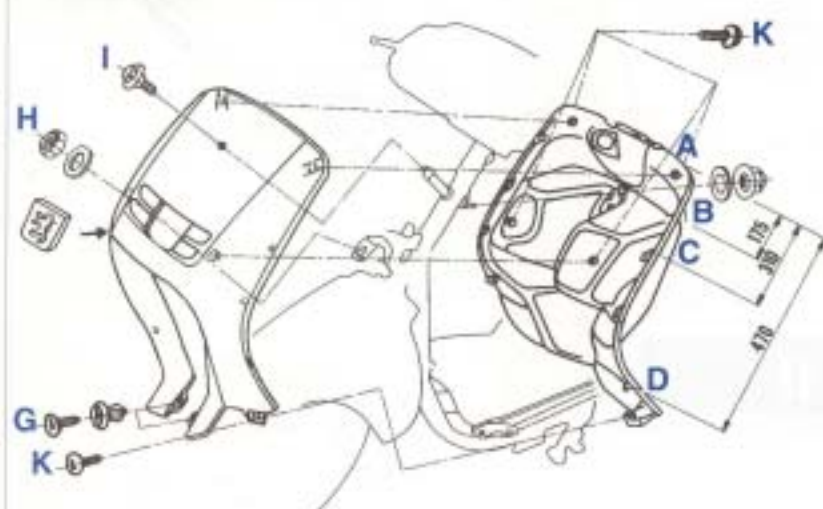




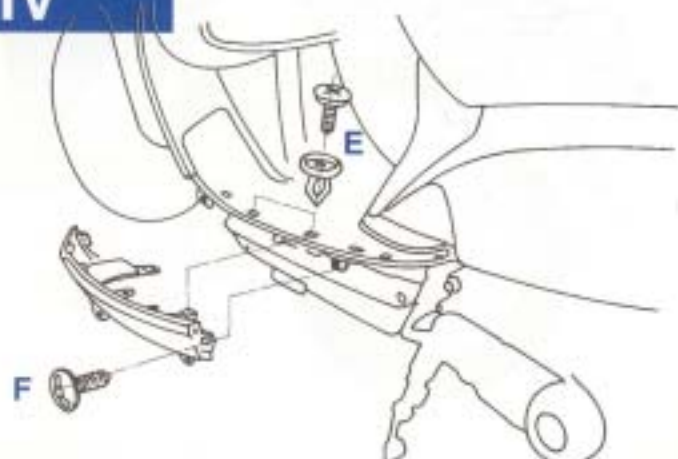
## VI



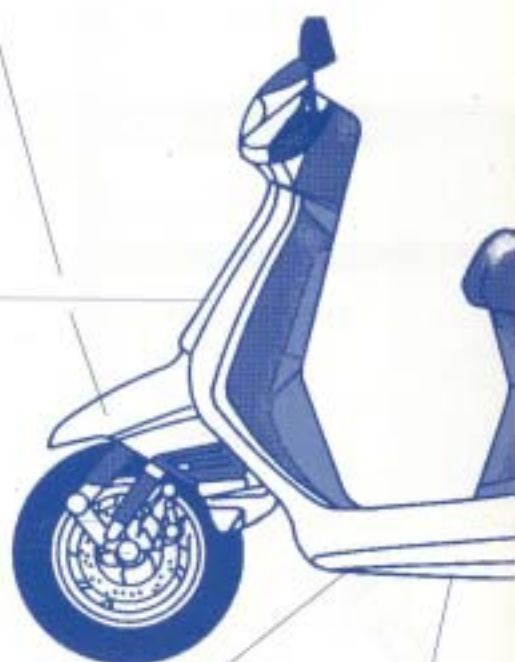
## V



## IV



## III



## III - Démontage sabot de protection

Dévisser les :

- 2 écrous moletés
- 4 vis latérales
- 2 plasti-rivets avant (G)

## IV - Démontage bas de caisse

- Décliper et retirer le tapis de plancher
- Retirer les 4 plasti-rivets d'assemblage, bas de caisse sur plancher (E).
- Retirer les 2 vis de fixation arrière des bas de caisse (F).
- Décliper la liaison avant tablier, bas de caisse droit et gauche.
- Saisir le tablier à hauteur de l'emplacement des plasti-rivets (G). Tirer légèrement vers l'avant.
- Ecarter l'arrière du bas de caisse, décliper sa partie avant.

## V - Démontage tablier avant

- Décliper le décor «lion» : dégager la partie haute du décor et passer une lame de tournevis sur le côté afin de pousser le clip de verrouillage.
- Dévisser les écrou et vis à embase du châssis (H et I).
- Dévisser les 6 vis de liaison entre les tabliers avant et arrière dont 2 dans la boîte à gants (K).
- Protéger le garde-boue avec une peau de chamois ou chiffon doux.
- Décliper les tabliers avant et arrière.

### 1 - Côté droit :

- appuyer sur le tablier arrière vers l'intérieur en B (175 mm du haut)
- même opération en C (à 300 mm du haut)
- appuyer sur le haut du tablier arrière pour libérer l'attache A
- appuyer en D sur le tablier avant (à 470 mm du haut)

### 2 - Côté gauche :

- répéter les opérations ci-dessus :
- retirer le tablier avant : écarter les parties inférieures du tablier et dégager en remontant progressivement afin de contourner la partie supérieure du garde-boue
- retirer le plancher et le tablier arrière

## VI - Démontage garde-boue avant

### 1 - Partie avant

- Dévisser les 2 vis C et la vis B
- Décliper la partie arrière intérieure (3)
- Décliper la partie supérieure (4)
- Dégager les commandes de compteur et frein
- Ecarter largement l'arrière pour dégager les languettes des boutonnières et faire pivoter l'avant du garde-boue vers le haut

### 2 - Partie arrière

- Dévisser les vis A et E sur la fourche

## VII - Démontage tablier avant et garde-boue seuls

- Effectuer les opérations I, II 10, II 11 et III
- Décliper et retirer le tapis de plancher
- Retirer les 4 plasti-rivets d'assemblage bas de caisse sur plancher (E)
- Décliper la liaison capotages latéraux-plancher-bas de caisse :
  - tirer vers l'arrière le capot latéral droit
  - décliper l'arrière du plancher en tirant vers le haut
  - tirer le capot latéral droit vers l'extérieur afin de remettre en position l'arrière du plancher
- procéder de la même façon pour le côté gauche
- Retirer les 2 vis de fixation arrière des bas de caisse (F)
- Décliper la liaison avant tablier-bas de caisse droit et gauche (voir paragraphe IV)
- Démontage tablier avant (voir paragraphe V)
- Démontage garde-boue (voir paragraphe VI)

## Remontage

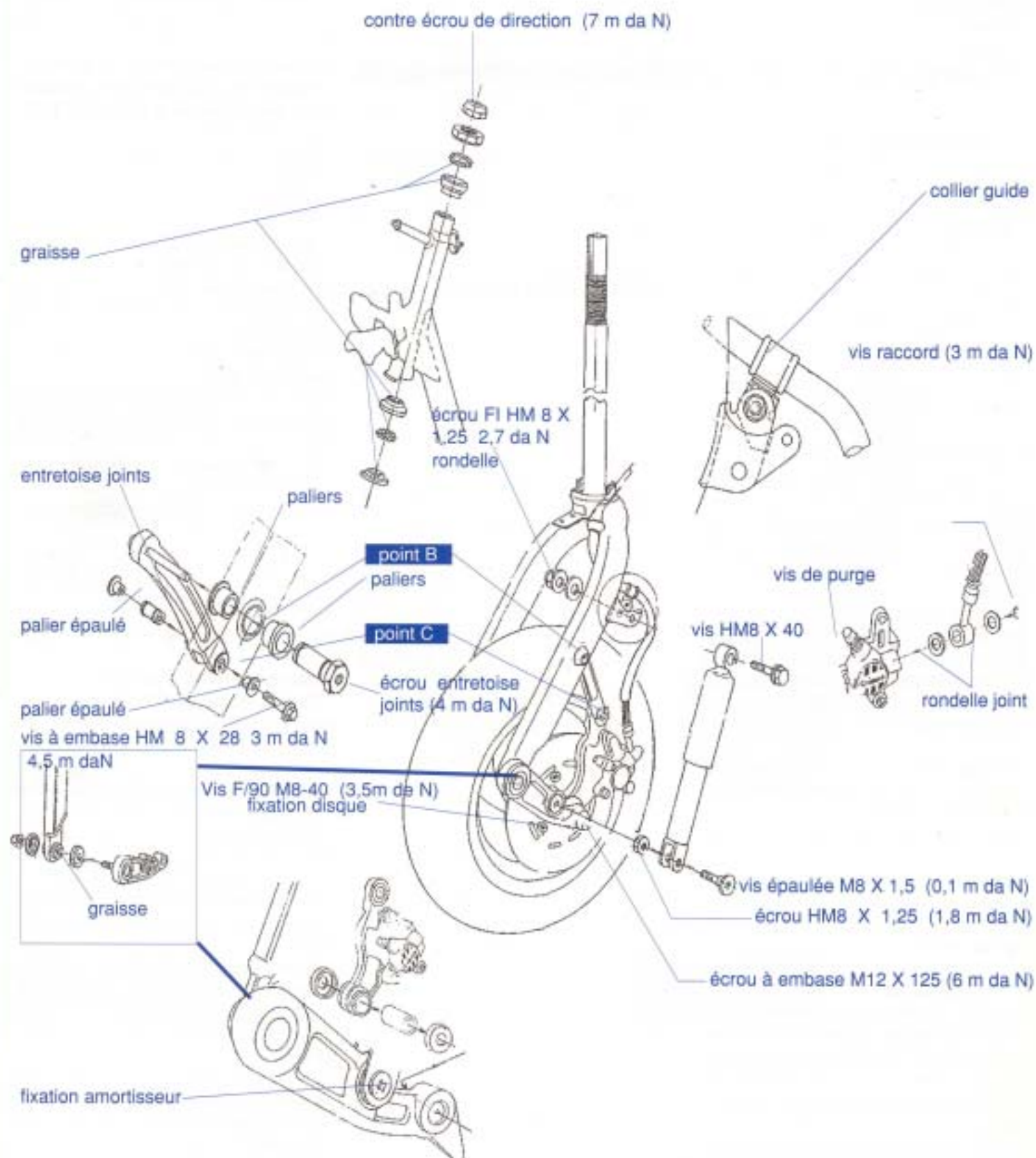
Appliquer l'ordre inverse au démontage.

### Quelques points à veiller :

- Tablier arrière : positionner les 2 ergots de bas de tablier arrière dans les trous des longerons support de plancher
- Tablier avant : protéger le garde-boue avant de présenter le tablier à sa place
- S'assurer du bon accostage du tablier avant, de la mise en place des 6 vis à plastique et des 2 fixations (H et I)
- Bas de caisse : cliper l'avant, mettre en place, fixer à l'arrière, mettre les 4 plasti-rivets
- Assemblage capots latéraux-plancher-bas de caisse :
  - cliper les capot sur les bas de caisse après avoir soulevé l'arrière du plancher
  - s'assurer que les points avant des capots latéraux recouvrent le plancher sinon les assemblages suivants seraient difficiles



# Fourche télescopique

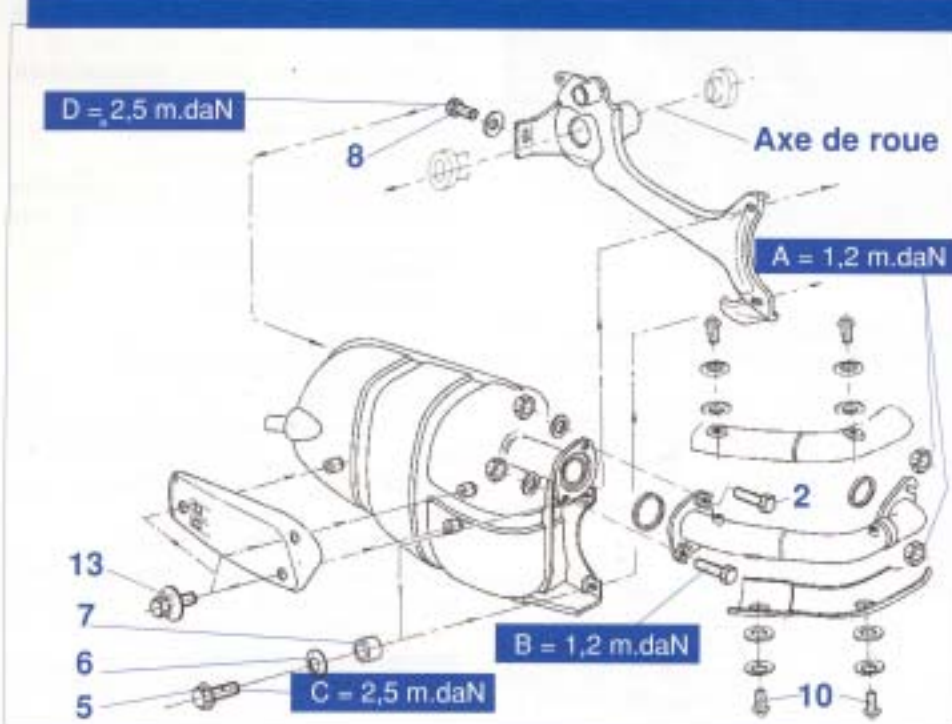


# Pot d'échappement - Bras de suspension

## Echappement

### IMPORTANT

Respecter scrupuleusement le montage des différentes fixations et leur couple de serrage.



## Repère Fixation

|                                                                           |           |           |
|---------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|
| 1 Erou avec rondelle de 6                                                 | A         | 1,2m.daN  |
| 2 Pot sur tuyau AV : vis HM6 X 30                                         | B         | 1,2m.daN  |
| 3 Rondelle plate 6,25 X 14 X 12                                           |           |           |
| 4 Erou DR HM6 X 100                                                       |           |           |
| 5 Pot avec bras oscillant sur carter - Vis à embase HM8 X 35              | C         | 2,5m.daN  |
| 6 Rondelle conique 8,4 X 16 X 1,4                                         | D         | 2,5m.daN  |
| 7 Entretoise 16 X 7 X 8,2                                                 |           |           |
| 8 Pot sur bras oscillant (AR) Vis HM8 X 16                                |           |           |
| 9 Rondelle conique 8,4 X 16 x 1,4                                         | 1,2 m.daN | 1,2 m.daN |
| 10 Protectors inférieur et supérieur sur tuyau AV - Vis cruciforme M6 X 8 |           |           |
| 11 Rondelle conique 6,4 X 12 X 1                                          |           |           |
| 12 Rondelle plate 6                                                       | 0,6m.daN  | 0,6m.daN  |
| 13 Grille sur pot Vis HM5 X 10 Rondelle DIL                               |           |           |

1 - Assembler le point B

2 - Présenter l'ensemble pot-tuyau sur le véhicule, monter libre le point A, ensuite le point D.

3 - Assembler le point C : mettre en ligne les trous de fixation pot et bras oscillant. Faire prendre les vis (5) équipées des rondelles (6) et entretoises (7) sur le carter.

4-Serrer au couple A B C D

## Montage

Point A : raccordement sur cylindre avec joint

Point B : fixation tuyau sur pot avec joint

Point C : fixation pot - bras oscillant

## Bras de suspension

Dépose du roulement et des joints

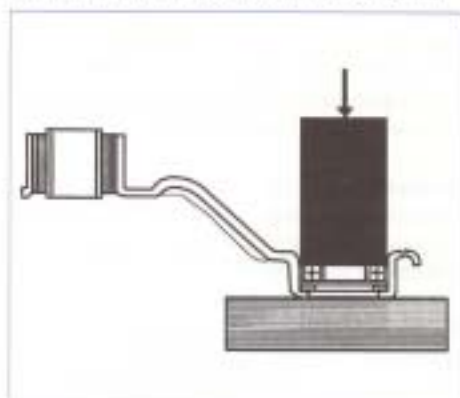
- Extraire le roulement avec un extracteur approprié ou le châsse 752130. (0)

## Pose

- Mettre en place le joint à lèvres : celles-ci vers l'intérieur

- Graisser avec 752093

- Centrer le roulement sur son logement et le chasser avec l'outil 752133 (3) pour qu'il vienne à proximité du joint



- Positionner le deuxième joint à lèvres, celles-ci vers le roulement.

**GRAISSE 752093**



## INSTRUCTION POUR LA MISE EN SERVICE

### 1 - Préparation de la batterie

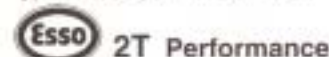
- (chargée sèche)
- Sortir la batterie.
- Dévisser les six bouchons de remplissage et retirer le bouchon de mise à l'air libre.
- La remplir jusqu'au niveau marqué sur celle-ci UPPER LEVEL, au moyen du flacon d'électrolyte n° 700783.
- Laisser la batterie au repos environ une demi-heure. Refaire le niveau nécessaire.
- Charger la batterie durant 1 à 2 heures sous une intensité de 500 m.A. (0,5 A).
- Remettre en place la batterie et brancher sur celle-ci le tuyau d'évacuation des vapeurs.
- Raccorder au + de celle-ci, les cosse fils rouges puis au - les cosse de masse fils vert ou vert-jaune (fils de masse).
- Par la suite, le niveau de la batterie devra éventuellement être rétabli en utilisant exclusivement de l'eau distillée.

### 2 - Carburant

- Capacité 8,8 litres.
- Supercarburant traditionnel ou sans plomb: indice d'octane 98

### 3 - Graissage séparé

- Capacité 1,10 litre.
- Faire le plein du réservoir d'huile avec une huile semi-synthétique pour moteur 2 temps à graissage séparé, type TC (norme API), type TSC3 (norme ASTM).



MOTOR OIL

(GB) motorcycles 2 stroke oil  
(Bénéflux) Low smoke 2T motor

CASTROL : TTS  
TOTAL : BOL D'OR 2 TEMPS RACING  
BP : 2 TEMPS MOTO CITY

### 4 - Mise en service des circuits essence et huile

- Mettre dans le réservoir d'essence, un litre de mélange à 4 % 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.
- Compléter le réservoir d'essence avec du supercarburant.

### 5 - Vérification du niveau d'huile dans la boîte relais

- Dévisser et retirer la vis de remplissage A et s'assurer que le niveau d'huile atteint l'orifice de remplissage. Véhicule sur béquille et sur un plan horizontal. Huile SAE 10W40, contenance 90 cm<sup>3</sup>, 1,4 m.daN.



### 6 - Vérifications avant livraison au client

- Vérifier particulièrement le serrage des écrous de roue.
- Vérifier le serrage de la boulonnerie.
- Contrôler le réglage et l'efficacité des freins.
- Pression de gonflage des pneumatiques à froid :  
Dimensions 100/90X10  
AV = 1,8 bar - AR : 2,2 bars
- Contrôler le fonctionnement de l'éclairage, des organes de signalisation (feu rouge, clignotants, stop, avertisseur), et des témoins divers.
- Essai sur route du véhicule.

## PLAN D'ENTRETIEN

- Le carnet du client sera tamponné
- Le coupon correspondant à la périodicité sera retourné à PEUGEOT MTC par le concessionnaire.
- Le plan d'entretien normal comprend :
  - une visite à 500 km ou 3 mois d'utilisation
  - des périodicités à 5000 ou 6 mois d'utilisation et à 10000 kilomètres
  - un plan d'entretien renforcé : il sera appliqué pour tous véhicules utilisés en permanence dans l'une ou plusieurs des conditions suivantes :

- PORTE-A-PORTE
- UTILISATION URBAINE INTENSIVE (PORTEUR)
- PAYS CHAUDS AVEC TEMPERATURES FREQUEMMENT SUPERIEURES A 30°
- PAYS A ATMOSPHERE POUSSIEREUSE
- PETITS TRAJETS REPETES MOTEUR FROID

## VISITE APRÈS LES PREMIERS 500 KILOMÈTRES OU 3 MOIS D'UTILISATION

- INSPECTER :
  - Les commandes des gaz, freins et électriques.
  - L'étanchéité des circuits essence, huile, freins.
  - La batterie (niveau et charge).
  - Le serrage de la boulonnerie.
  - Les couples de serrage, état des roues, direction, suspension, fixation moteur, carburateur.
- REMPLACER :
  - L'huile de la boîte relais

## PERIODICITE 5000 KM

- INSPECTER :
  - Les commandes des gaz, freins et électriques.
  - L'étanchéité des circuits essence, huile, freins.
  - La batterie (niveau et charge).
  - Les couples de serrage et état des organes de sécurité : roues, direction, suspension.
  - Les plaquettes de frein AV et garniture de frein arrière.
- REMPLACER :
  - Le filtre à air
  - La bougie (tous les 2500 km)

## PERIODICITE 10000 KM

- périodicité 5000 km
- +
- Moteur : décalaminer piston, culasse, lumière d'échappement.
- Echappement : contrôle des fixations
- Carburateur : serrage sur le raccord serrage du silencieux d'admission, absence de prise d'air additionnelle

## GRAISSER

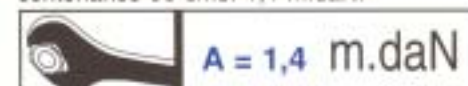
- Transmission : avec graisse haute température (752093)
- Poulie réceptrice : le flasque mobile, la douille à aiguilles et le roulement
- Poulie motrice : le flasque mobile
- Kick : avec graisse multipurpose les douilles d'articulations et le pignon fou

## NETTOYER

Le carburateur

## REEMPLACER

- L'huile de boîte relais (SAE 10W - 40)
- La courroie
- Les rouleaux de la poulie motrice
- L'écrou de roue arrière



A = 1,4 m.daN

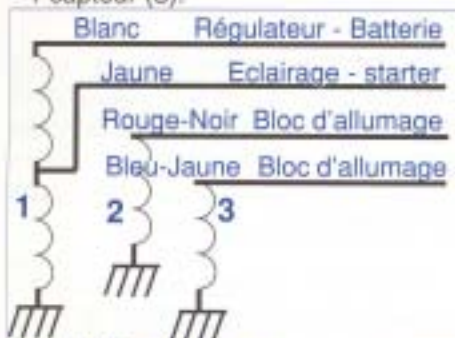


## A - CIRCUIT DE GENERATION

### Volant magnétique

Il comporte :

- 1 bobine d'alimentation des circuits alternatifs et continu à 2 sorties (1).
- 1 bobine d'allumage (2) enrubannée.
- 1 capteur (3).



### Contrôle statique

- Entre fil blanc et masse : 0,6 ohm
- Entre fil jaune et masse : 0,5 ohm
- Entre fils blanc et Jaune : 0,3 ohm
- Entre fil noir-rouge et masse : 240 ohms
- Entre fil bleu-jaune et masse : 26 ohms

### Régulateur

Situé sur la partie arrière droite du châssis, il est à 2 étages :

- 1er étage : il maintient dans le circuit alternatif une tension constante de 13,1 volts + 0,5.
- 2ème étage : il redresse le courant fourni par le volant magnétique et maintient la tension de ce courant (charge batterie) à 14,5 volts + 5 volts.

## B - CIRCUITS COURANT ALTERNATIF

sont alimentés : éclairage et starter (fil Jaune).

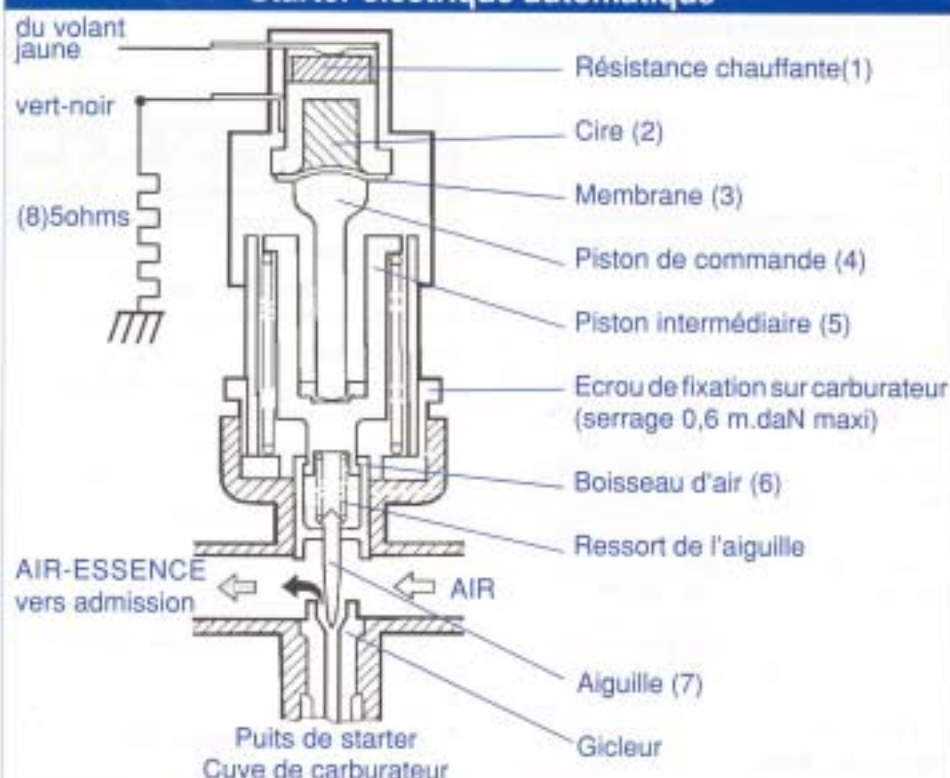
### Eclairage

- Avant : ampoule 12 volts - 35/35 watts type BA20D
- Veilleuse : ampoule 12 volts - 3 watts type T10
- Arrière : ampoule 12 volts - 5/21 watts type BAY15D
- Témoin : ampoule 12 volts - 1,2 watt type T5

Nota : L'ampoule arrière est composée de 2 filaments :

- lanterne 5 watts alternatif
- feu stop 21 watts continu

## Starter électrique automatique



### 1) Principe de fonctionnement

A froid : le starter est automatiquement en service : le circuit d'enrichissement est ouvert (schéma).

Dès la mise en route, la résistance chauffante (1) est alimentée par le volant magnétique.

La cire (2) se dilate et agit sur la membrane (3), celle-ci fait descendre les pistons (4 et 5).

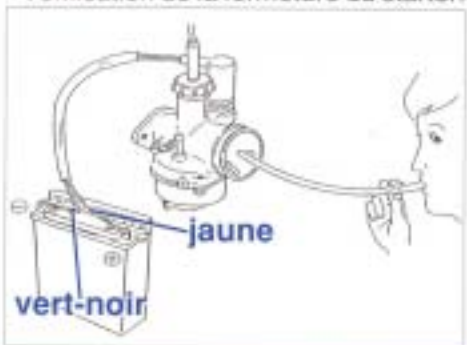
Progressivement le boisseau (6) ferme le conduit d'air et l'aiguille (7), limite le passage d'essence. Moteur chaud, le circuit d'enrichissement est fermé.

### 2) Vérification

- Valeur ohmique moyenne du starter seul 5 ohms.

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

- Vérification de la fermeture du starter.



Brancher sur une batterie de 12 volts le starter : fil jaune au +, fil vert-noir au -  
Après 5 minutes, le circuit d'enrichissement doit être fermé. Vérifier en soufflant comme indiqué sur le schéma : l'air ne doit pas passer.

A froid : 30 minutes après avoir débranché ou 30 minutes après l'arrêt du moteur : l'air doit passer.

S'assurer de la propreté du siège de l'aiguille (7) et du puits de starter.

### 3) Circuit starter électrique

Alimenté directement par le volant magnétique. Une résistance de 5 ohms est montée en série afin de le protéger. En tenir compte lors d'une mesure complète du circuit (10 ohms environ).



## C CIRCUIT COURANT CONTINU

Fil de masse couleur verte

Fil d'alimentation récepteurs couleur noire

### Batterie d'accumulateurs

12V-5Ah

La charge est assurée par le volant magnétique (sortie fil blanc). La deuxième partie du régulateur assure le redressement du courant ainsi que la stabilisation de la tension charge de batterie.

14,5 V + ou - 5V

La protection de l'ensemble des circuits est assurée par un fusible de 10 A fixé sur l'arrière de la porte de visite située dans le coffre.

La mise sous tension générale est réalisée par l'ensemble clé de contact («ON»).

### Maintenance

Elle doit s'effectuer en respectant des lois immuables : sa durée de vie et la sécurité dans l'atelier en dépend.

### Sécurité :

La charge d'une batterie provoque un dégagement d'hydrogène donc :

- retirer les bouchons pour éviter l'éclatement de la cuve.
- ne pas approcher de flammes et d'étincelles pendant la charge. De ce fait, établir ou couper le courant de charge au niveau du chargeur et non aux bornes de la batterie.

### Entretien :

- Batterie en service : ne jamais compléter le niveau avec de l'électrolyte mais avec de l'eau distillée.
  - Nécessité de charge : (mesure avec un densimètre ou pèse-acide)
- Poids spécifique inférieur à 1,23 à 20° C  
1,237 à 10° C  
1,24 à 5° C

(mesure faite avec un voltmètre) : tension inférieure à 12,3 volts.

### La charge :

Elle doit être lente : 0,5 ampère pendant 3 à 15 heures jusqu'à ce que le poids spécifique atteigne un mini de 1,27 (maxi 1,29 à 20° C) ou batterie pleine charge 13-13,2 volts.

Une charge «rapide» de 2,5 ampères pendant 30 minutes peut être appliqué tout-à-fait exceptionnellement. Les risques de détérioration de la batterie (déformation des plaques - sulfatage) sont à craindre. L'emploi des chargeurs automobile est déconseillé : leur débit mini est souvent trop important.

### Nota :

Après une charge ou une mise en service d'une batterie, laisser celle-ci au repos pendant 30 minutes environ.

### Contrôle de la charge batterie sur le véhicule

La batterie sera en bon état.

Le multimètre MX40 sera connecté en ampèremètre (fil noir sur COM, fil rouge sur 10A, sélecteur sur 10A).

### 1ère phase moteur en fonctionnement :

- retirer le fusible
- sur le porte-fusible, raccorder le fil noir côté batterie, le fil rouge côté faisceau (régulateur)
- augmenter progressivement le régime moteur : la valeur indiquée augmentera et si celle-ci est précédée du signe +, il y a charge (normal), charge moyenne 1 à 2 ampères pour 3000 à 5000 tr/mn. Par contre, le signe - précède la valeur indiquée : il n'y a pas de charge (décharge).

### 2ème phase moteur arrêté :

Procéder à la même mesure, tous accessoires coupés.

Nota : à ce stade, il est indispensable de se prémunir du schéma de principe (compréhension du fonctionnement) et du plan de câblage (repère des connexions du faisceau).

### Deux possibilités de lecture :

A - forte décharge

B - faible décharge (quelques milliam-pères)

A - Forte décharge

L'ampèremètre indique une «fuite» c'est-à-dire une consommation de courant parasite plus ou moins importante ayant pour conséquence de «vider» progressivement la batterie et la charge ne compense pas la perte.

1) Déterminer le circuit élémentaire défectueux (clignotants, tableau de bord, avertisseur, etc...). Déconnecter, circuit par circuit, au plus près de l'épissure d'alimentation (PL) jusqu'au moment où l'indication de l'ampèremètre n'indique plus de fuite (rebrancher au fur et à mesure les circuits sains).

Exemple : circuit clignotants : je débranche la centrale, la fuite disparaît.

2) Le circuit élémentaire défectueux est localisé :

- Visuellement, inspecter l'état de l'isolant des fils aux endroits susceptibles de frotter (pièces métalliques, gaine des commandes) ainsi que l'état des raccordements.
- Sonder en ohmmètre les composants du circuit : continuité des fils, commutateur.

B - Très faible décharge :

Le circuit de charge est à vérifier :

- 1) Régulateur - Redresseur
  - est-il celui adapté au véhicule ?
  - sa masse par fixation est-elle efficace ?
  - les connexions seront nettoyées et resserrées.

Dans tous les cas, le remplacer et faire un essai, moteur tournant (voir phase 1).

2) Le remplacement n'apporte pas de changement :

- Vérifier le volant magnétique :
  - entre fil blanc et masse : 0,6 ohm environ
  - entre fil jaune et masse : 0,5 ohm environ
- Vérifier l'état des connexions et fils de liaison.



## Circuit de démarrage

Se compose :

### a. D'un circuit de commande :

- Relais de démarreur (sur l'arrière gauche du châssis)
- Bouton poussoir de commande
- Contact de sécurité (poignées de frein).

### b. D'un circuit de puissance

- Démarreur
- Fils de grosse section

Nota :

Ce circuit n'est pas protégé par le fusible 10A.

### c. Fonctionnement

Le relais de démarreur est un interrupteur électrique qui, dès que les bornes 1 et 2 sont alimentées, permet l'alimentation du démarreur par la batterie (bornes 3 et 4).

Pour permettre cette action, 3 conditions doivent être réunies simultanément.

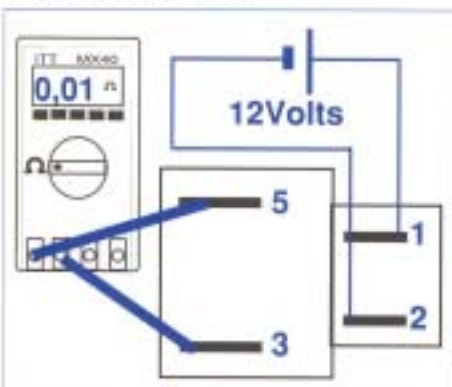
- Clé de contact sur ON
- Le contacteur de stop doit être fermé (levier de frein actionné, fonction Sécurité)
- Pression sur l'interrupteur de départ (START).

Fermeture du circuit de commande.

Quand l'une ou l'autre des trois activités est interrompue, le relais n'est plus alimenté et s'ouvre automatiquement, interrompant l'alimentation du démarreur.

### d. Vérification du relais :

1. Relier les bornes 3 et 5 à un ohmmètre, aucune indication, relais ouvert : normal.
2. Brancher une source de courant (12 V) aux bornes 1 et 2, le relais se ferme. En même temps, procéder au test 1. l'ohmmètre indique une continuité : le relais est en bon état.



Nota :

Si vous ne disposez pas d'ohmmètre, le fait de relier les bornes 1 et 2 par intermittence permet de déceler un claquement. Ce test n'est pas fiable à 100 %.

### Le démarreur :

- dévisser et retirer les 4 vis d'assemblage et la vis de fixation du fil positif
- séparer les différents sous-ensembles.

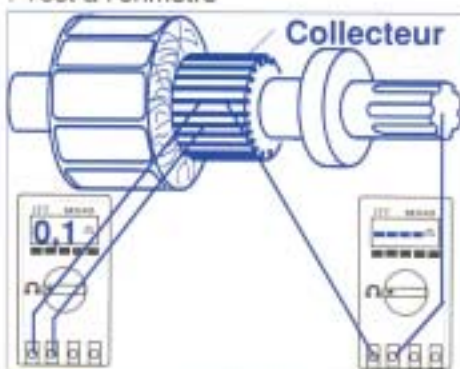
### Attention :

- Quand les balais seront séparés du collecteur, les ressorts de pression sortiront de leur logement.
- Noter le nombre et l'emplacement des rondelles éventuelles.

### - Vérifications :

- Il ne doit pas apparaître de défaut d'aspect en particulier sur le collecteur.
- Si deux segments adjacents de celui-ci comportent des traces noirâtres, ils sont en court-circuit.
- Nettoyer soigneusement le collecteur, éviter si possible l'emploi de papier abrasif pouvant occasionner des rayures et une usure irrégulière.
- Les "entre-segments" seront parfaitement propres.

Test à l'ohmmètre



entre segments : continuité  
entre segment et arbre de rotation : pas de continuité

Mesurer la longueur de chaque balai : 3 mm mini

- Assemblage de démarreur
- graisser les bouts d'arbres et pignons
- mettre en place les ressorts de balais et les balais dans leur logement. Les maintenir à l'aide d'une pince à écarter et introduire le collecteur.

assembler les autres pièces.

Test de fonctionnement :

Brancher le fil rose-blanc à la borne + d'une batterie de 12 volts et le fil vert à la borne -.

## Circuit clignotants

Se compose :

- a) d'une centrale électronique avec bruiteur à 3 broches. Elle est située sur le tableau de bord.

Borne B : alimentation ; fil noir (+)

Borne E : masse ; fil vert (-)

Borne L : départ vers commutateur ; fil blanc-noir.



- b) d'un commutateur de commande 3 positions à rappel par pression (TURN)  
L = gauche fil orange. R = droit fil bleu.

## Circuit avertisseur

Le circuit avertisseur est fermé par un commutateur à rappel simple (HORN).

## Circuit jauge à huile

Témoin du niveau d'huile :

Il s'allumera :

1. A la mise du contact (clé de contact sur ON) et ce pendant quelques secondes, ce qui permettra de vérifier le bon fonctionnement de l'installation et en particulier de l'ampoule.
2. Sur route, il indiquera à l'utilisateur qu'il doit rapidement compléter son plein d'huile.

### Contrôle

Le témoin de niveau d'huile doit s'éteindre après un déplacement du flotteur de 4,5 mm de bas en haut.



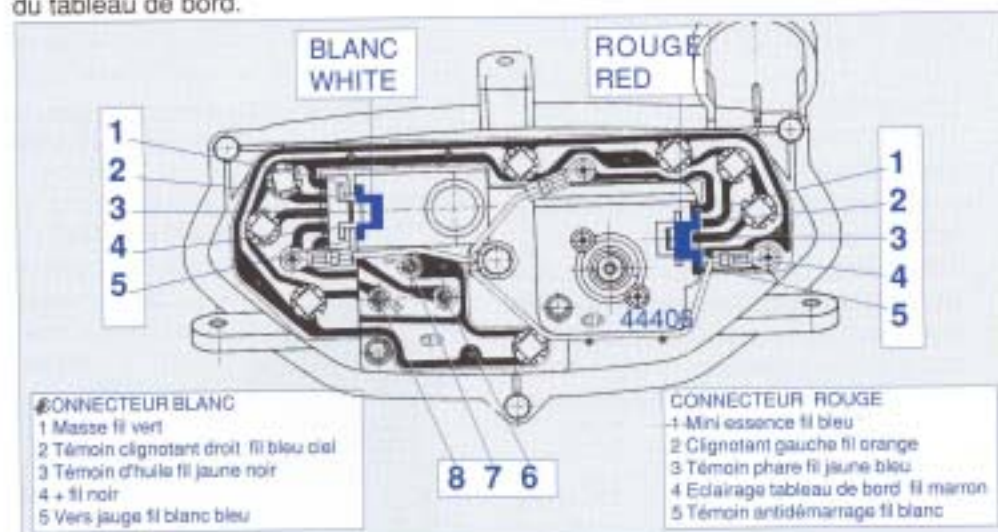


# Circuit jauge à carburant

- Se compose :

- 1) d'un indicateur au tableau de bord avec un témoin de fin de réservoir qui s'allume à 1 litre de carburant,
- 2) d'une jauge à flotteur : celle-ci est incorporée au système remplissage-fermeture du réservoir.

- fonctionnement : la variation du niveau d'essence commande un potentiomètre qui transmet ses indications au récepteur du tableau de bord.



## - Contrôle

### 1) AU TABLEAU DE BORD:

MX40 sur ohmètre

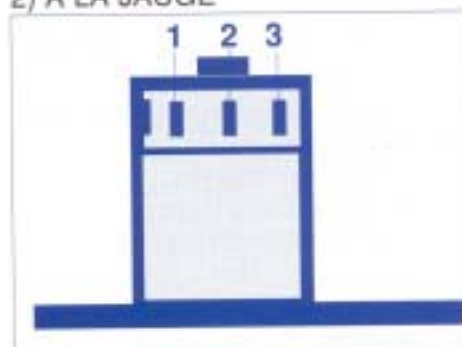
entre 8 et 6 = 132 ohms environ  
entre 8 et 7 = 266 ohms environ

MX40 sur mesure électronique

cordon rouge voie 1 connecteur rouge  
cordon noir voie 1 connecteur blanc ] = - - - (rien)

cordon rouge voie 1 connecteur blanc  
cordon noir voie 1 connecteur rouge ] = 1,95 V environ

### 2) A LA JAUGE



1 = Blanc - Bleu (jauge)  
2 = Vert (masse)  
3 = Bleu (mini)

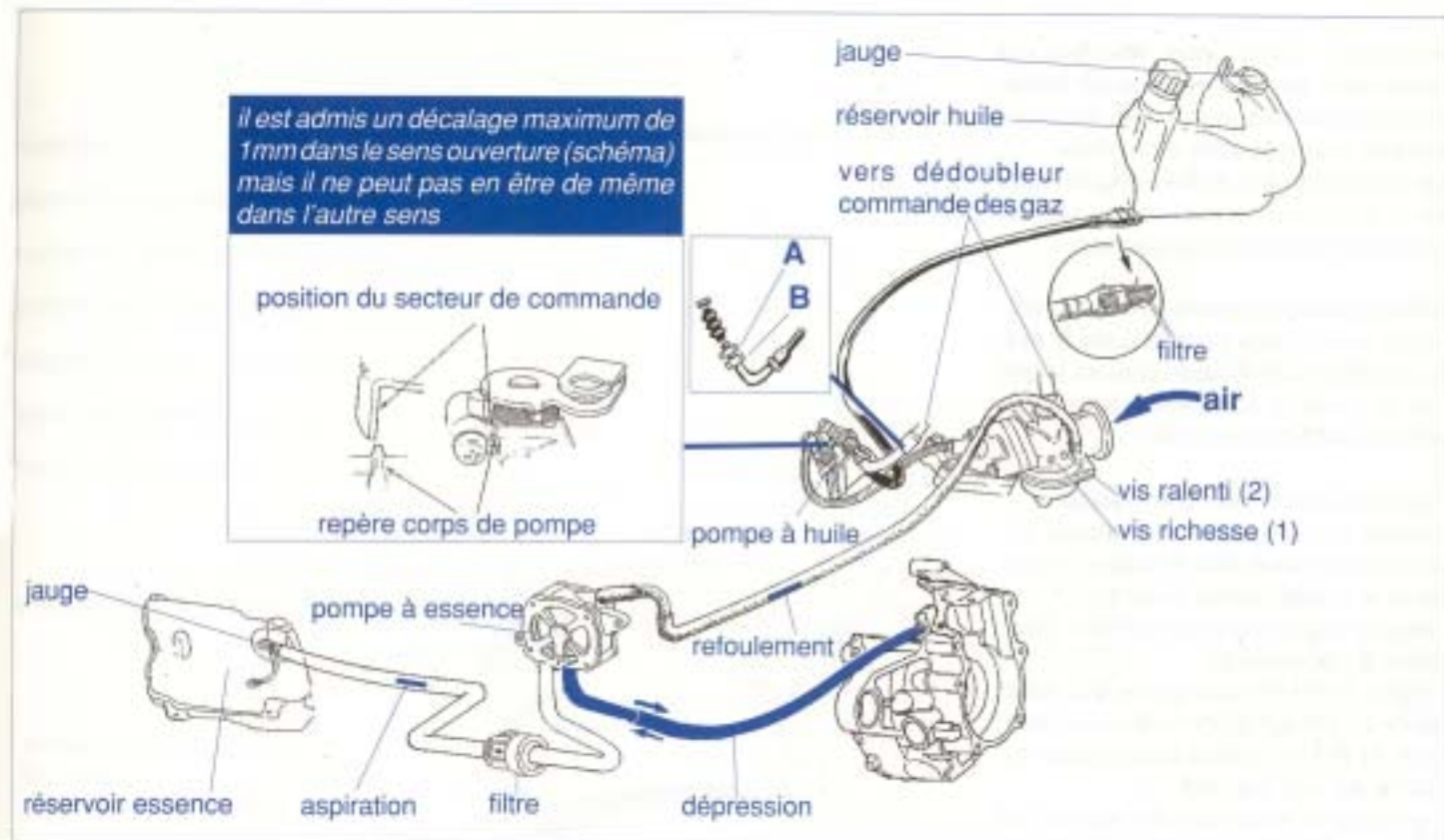
MX40 sur ohmètre

- entre 1 et 2 :

flotteur haut = 10 ohms environ  
flotteur bas 1ère butée = 83 ohms environ  
flotteur bas fin de course = 91 ohms environ

- entre 2 et 3 :

flotteur haut = - - - (rien)  
flotteur bas 1ère butée = 1,3 ohm  
flotteur bas fin de course = - - - (rien)



## Carburateur : Réglage

- Le réglage doit s'effectuer moteur chaud
- La garde à la poignée doit être comprise entre 2 et 6 mm.

1) Approche du réglage (moteur arrêté). Visser la vis de richesse (1) à fond et la dévisser de 1 tour un quart.

2) Réglage fin :

Après avoir donné un ralenti trop rapide en agissant sur la vis butée du boisseau (2) (vis ralenti), agir sur la commande des gaz pour obtenir un régime stabilisé :

- régler le régime ralenti à un minimum de tours en dévissant la vis de ralenti (2),
- agir sur la vis de richesse (1) en dévissant jusqu'à ce que le moteur «boîte» et revenir légèrement en arrière,
- faire un essai d'accélération : celle-ci doit être franche, éventuellement corriger,
- ajuster le ralenti (nombre de tours : 1700 tr/mn en agissant sur la vis (2).

Nota : Après chaque intervention sur les vis (1) et (2), agir sur la commande des gaz.

## Pompe à essence

- Pompe à membrane commandée par la variation de pression dans le carter.
- L'étanchéité du circuit de commande et tout particulièrement du raccord sur le carter seront à vérifier lorsque le régime de ralenti sera instable (prise d'air).

## Pompe à huile

Réglage :

- Il sera effectué après s'être assuré du réglage correct de la garde à la poignée des gaz.
- Dévisser le contre-écrou (A) sur la commande.
- Ouvrir à fond la commande des gaz.
- Noter la position du repère secteur de commande par rapport au repère fixe sur le corps de pompe.
- Aligner les deux repères en agissant sur l'écrou (B).

## Nota important :

Après le remplacement ou le démontage d'un élément du circuit d'huile, il est indispensable de purger les canalisations et la pompe.

Pour ce faire, remplir les canalisations d'huile et faire tourner le moteur avec du mélange à 3 %.



## Circuit de frein avant : hydraulique à disque

- Le liquide de frein est corrosif : dangereux pour les yeux et les surfaces émaillées.

- Le liquide de frein récupéré ne sera jamais réemployé.

- Sauf nécessité absolue, les composants d'un frein à disque ont rarement besoin d'être démontés.

- Si le circuit est ouvert, cela implique une vidange et un nettoyage complet du circuit.

- Les composants internes ne seront jamais nettoyés avec des solvants classiques mais uniquement avec du liquide de frein propre.

- Le circuit devra être parfaitement étanche : aucun suintement ne sera toléré.

- Les joints E seront changés à chaque démontage.

La purge de frein est nécessaire :

- après le démontage d'un composant du circuit,

- si le niveau dans le réservoir est très bas,

- si le fonctionnement du frein n'est pas satisfaisant.

Comment effectuer la purge de frein :

### 1) Préparation :

- Retirer le carénage de guidon,

- Dévisser la vis C (plus grande course du piston du maître cylindre),

- Retirer le capuchon de la vis de purge D.

- Brancher hermétiquement sur celle-ci une tuyauterie souple et transparente, l'autre extrémité sera plongée dans un récipient contenant du liquide de frein,

- Tourner le guidon vers la gauche (réservoir au point le plus haut),

- Déposer le couvercle A et le joint B,

- Compléter le niveau de liquide de frein (attention de ne pas renverser ou faire déborder),

- Remettre le joint B.

### 2) Purge :

- Pomper doucement en manoeuvrant plusieurs fois le levier de frein et le maintenir en position freinage,

- Desserrer légèrement la vis de purge D afin de faire aller lentement le levier vers la fin de course ; avant celle-ci, resserrer la vis de purge,

- Répéter les opérations ci-dessus jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de bulles d'air dans le récipient de purge

Nota : Si la purge est difficile, laisser le circuit se stabiliser pendant quelques heures avant de recommencer un cycle de purge.

Attention : La tuyauterie de purge devra toujours être plongée dans le liquide afin de ne pas réintroduire d'air par la vis de purge. Surveiller le niveau du liquide dans le réservoir, ne pas le laisser descendre trop bas.

### 3) Contrôle :

Après remplissage du réservoir, le fermer, serrer à fond la vis C. Eliminer toute trace de liquide de frein, faire un essai sur route.

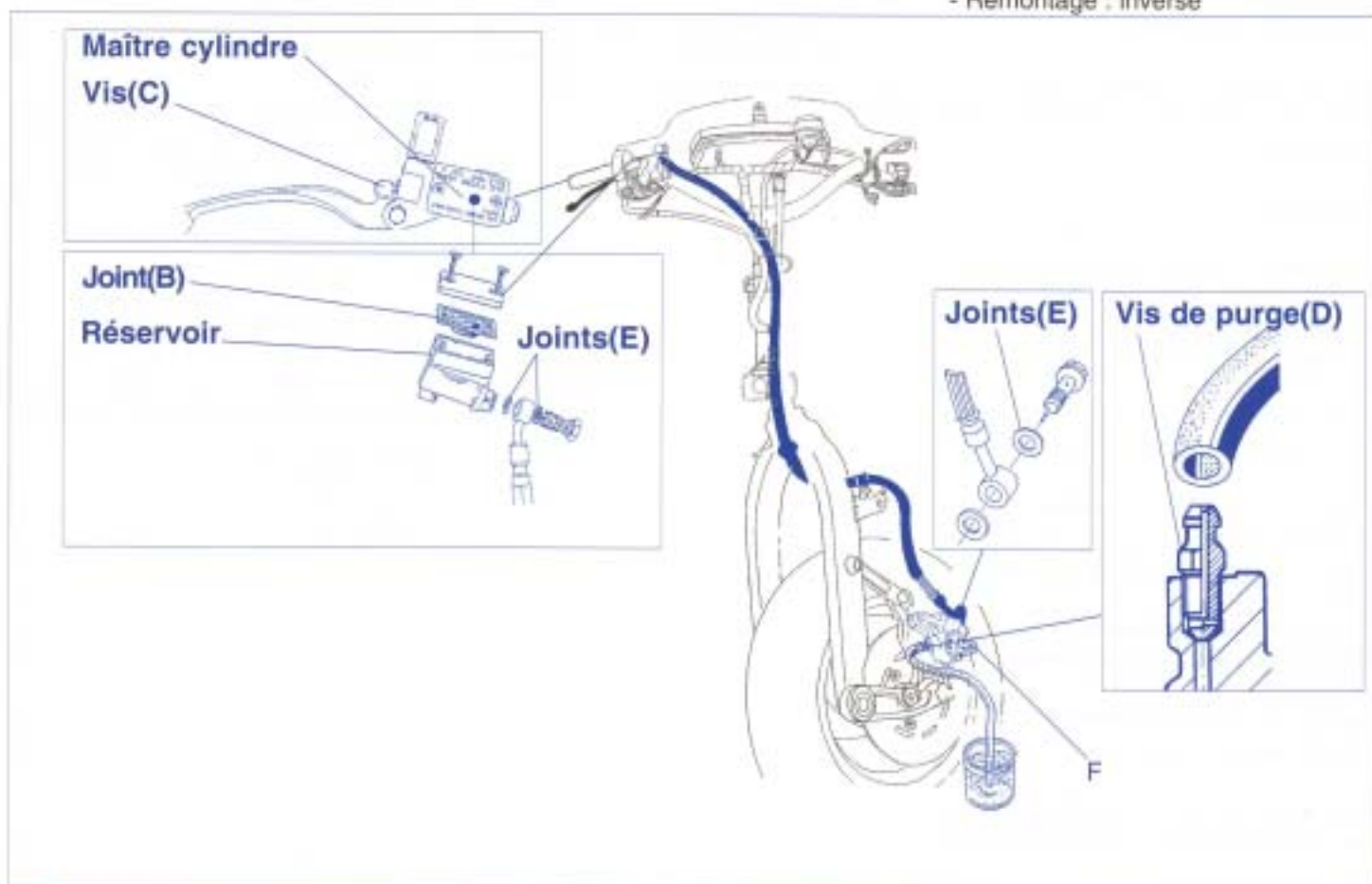
Contrôler l'étanchéité du circuit avant de remettre le capotage de guidon et le capuchon sur la vis de purge.

### 4) Remplacement des plaquettes de frein :

- Dévisser le contre-écrou F

- Dévisser la vis de fixation des plaquettes (sous F)

- Remontage : inverse



Important : Toute votre attention est demandée, sa maintenance est déterminante pour assurer un bon fonctionnement et la longévité du moteur.

Le remplacement systématique, tous les 5000 km au moins si nécessaire, de l'élément filtrant est indispensable.

Les solvants classiques sont d'une efficacité insuffisante pour assurer le nettoyage des filtres mousse actuels. L'emploi de produits spéciaux prévus à cet effet est alors nécessaire.

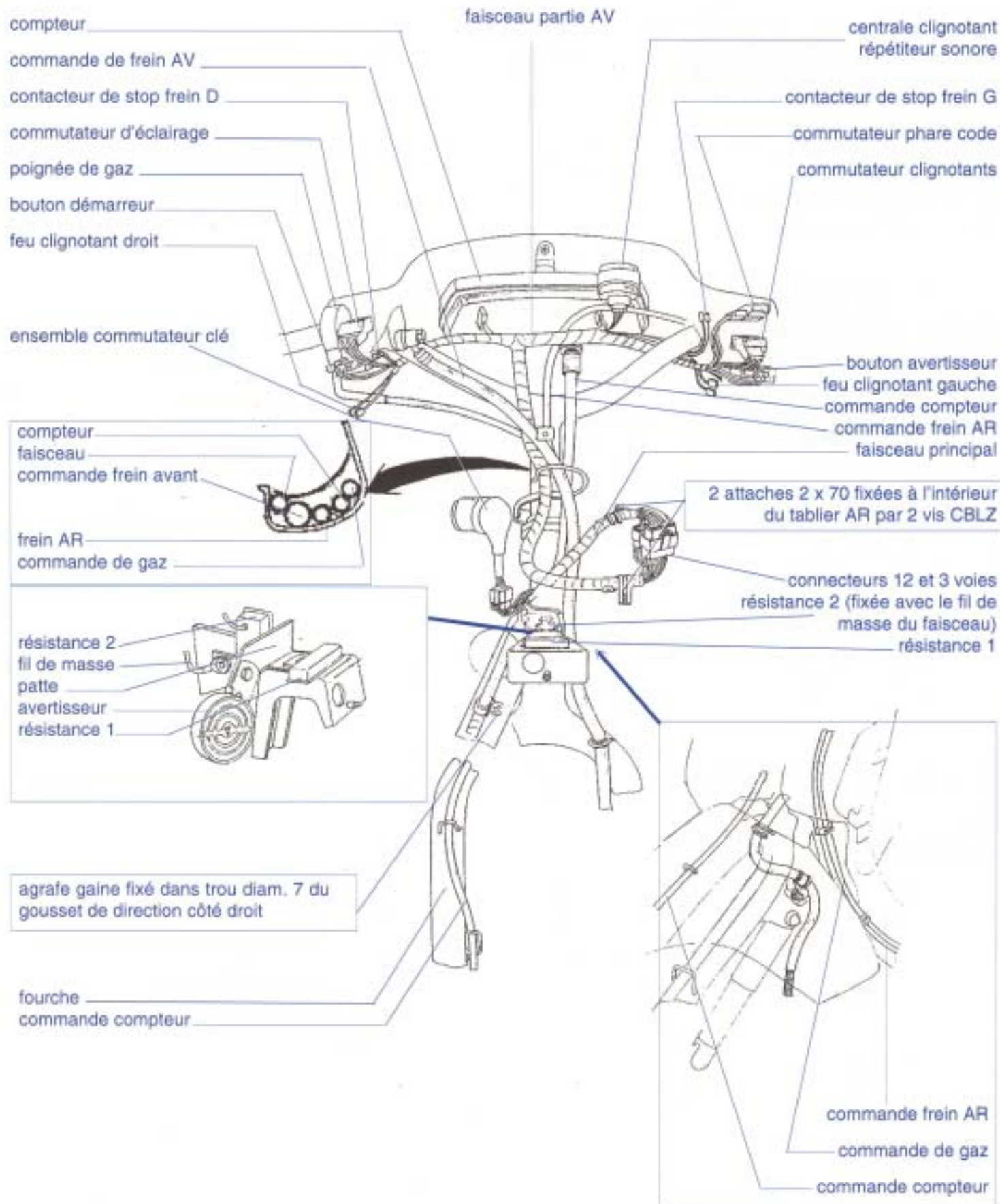
- enlever la mousse de son support
- verser le nettoyant côté intérieur au-dessus d'un bloc afin de pouvoir récupérer le produit après décantation
- essorer légèrement (renouveler l'opération si nécessaire)
- imprégner la mousse sur sa face extérieure du produit préconisé par le fabricant du solvant utilisé après l'avoir remonté sur son support,
- graisser le manchon du support de l'élément filtrant avant remontage.



Attention : il est impératif que tous les éléments du filtre soient en place et bien positionnés. Toute modification du circuit d'air est préjudiciable au bon fonctionnement du moteur;

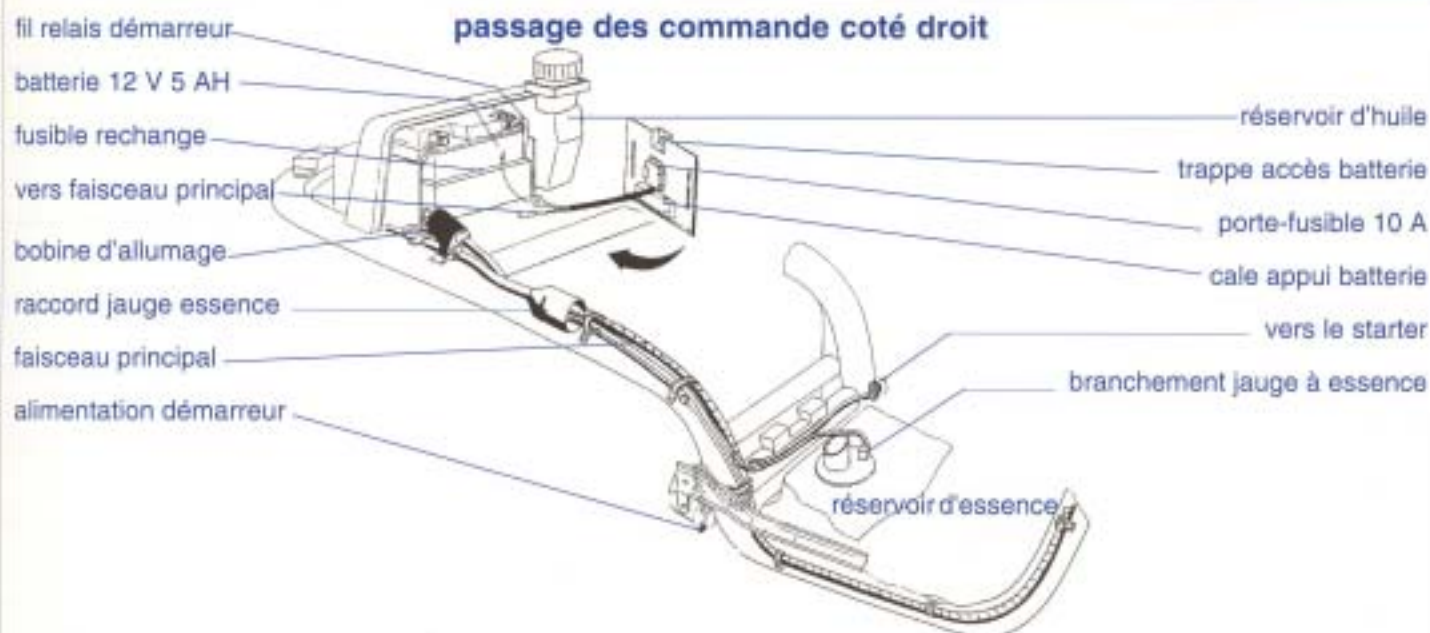


## Passage des commandes et faisceau

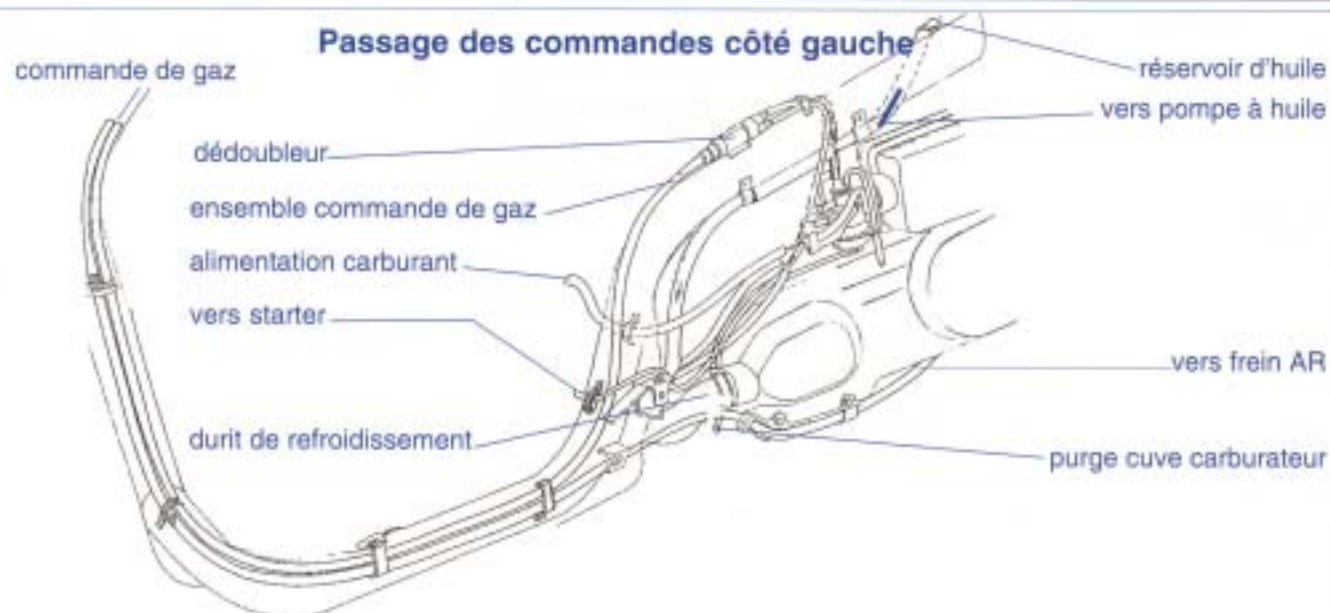


## Passage des commandes et faisceau

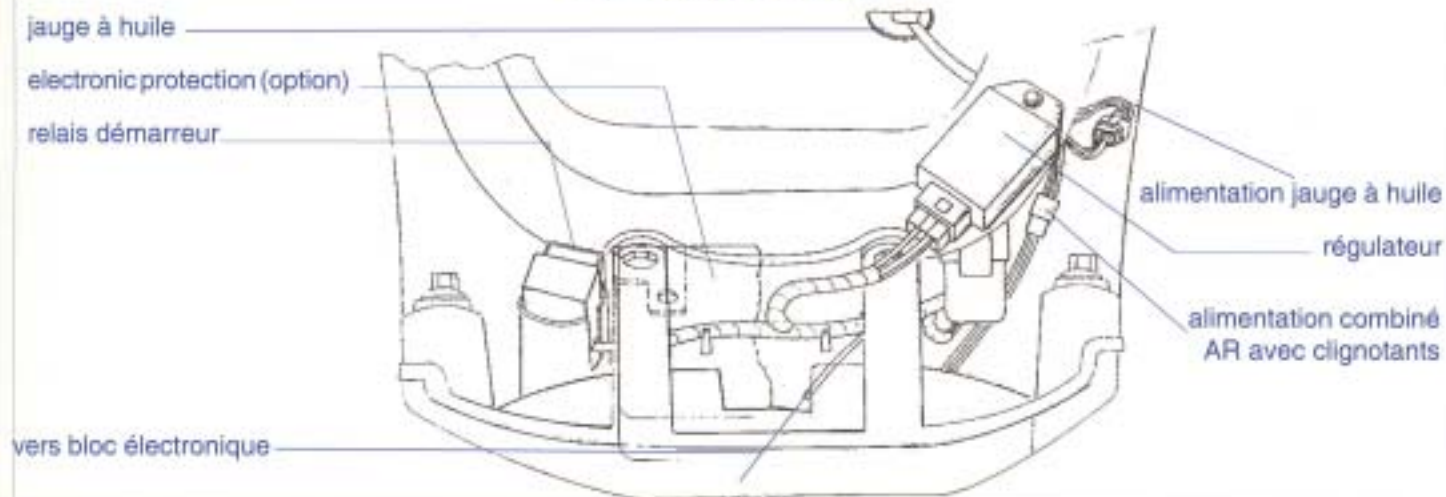
### passage des commande coté droit



### Passage des commandes côté gauche



### Vue arrière supérieure







PEUGEOT a étudié une gamme d'accessoires spécifiques au SV,  
dont l'exclusivité est réservée au réseau PEUGEOT

*Cyclostand*



**2-T Performance**

MOTOR OIL

**SAE 30 norme API : TC**

Huile 2-T haute protection : pur graissage sépare

Recommandé par PEUGEOT

Utilisez les pièces d'origine



**PEUGEOT**