

///assistance///

Manuel d'atelier



PEUGEOT

SV50



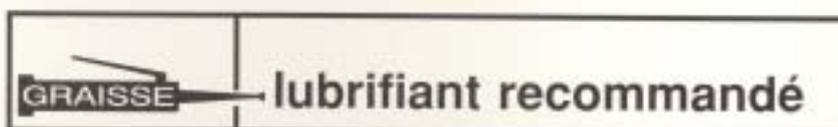
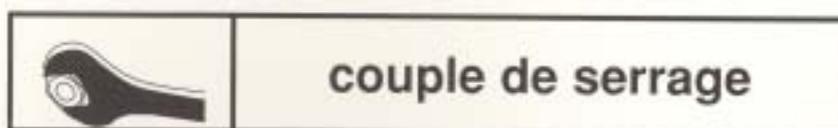
Un bon dépanneur procède avec ordre et méthode

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*



GAIN DE TEMPS=GAIN D'ARGENT

Sommaire

A - Partie Moteur

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

Démontage

- Système de refroidissement	4
- Carburateur-starter	4
- Démarreur-pompe à huile	4
- Culasse	4
- Ensemble cylindre-piston	4
- Clapet	4
- Ensemble transmission primaire	5
- Système de lanceur	5
- Relais	5
- Volant magnétique	6
- Carters moteurs	6
- Embiellage	6

Remontage

- Remplacement des roulements et joints	6
- Contrôle de l'embiellage	7
- Relais	7
- Vilebrequin dans le carter gauche	7
- Fermeture des carters moteur	8
- Transmission primaire	8-9
- Pose du système de lanceur	8
- Clapet	10
- Cylindre - piston - culasse	10
- Carburateur et starter automatique	11
- Pompe à huile et du démarreur	11
- 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
- Filtre à air	26
- Passage de commandes et faisceaux	27-28
- Plan de câblage	non paginé

Caractéristiques principales

Outillage - Couples de serrage

Moteur

- 2 temps refroidi par air pulsé
- Alésage X course : 40 X 39,1
- Cylindrée : 49,13 cm³
- Taux de compression : 6,6 : 1
- Distribution :
 - . échappement : 160°
 - . transfert : 110°
- Admission : par clapet à anches
- Allumage : électronique par décharge de capacité (CDI)
- Avance : 13° avant le PMH à 3000 tr/mn
- Bougies :
 - . NGK B 8 HS
 - . EYQUEM 1000
- Ecartement des électrodes : 0,6 mm
- Carburateur : PB80
- Régime de ralenti : 1800 tr/mn + 100 tr/mn
- Position initiale de la vis de richesse : tour en arrière 1,25

Transmission

- Embrayage : centrifuge, type automatique
- Démultiplication primaire : par courroie trapézoïdale crantée
- Largeur courroie : 18 mm
- Limite d'utilisation : 15,5 mm
- Démultiplication finale : 11,22
- Réducteur à 2 trains de pignons

Châssis

- Angle de chasse : 27°
- Longueur de chasse : 80 mm
 - Pneu AV : 90/90 X 10
 - Pneu AR : 90/90 X 10
- Pression avant : 1,8 bar
- arrière : 2,2 bars

Capacités

- Réservoir d'essence : 8,8 litres
- Réservoir d'huile : 1,10 litre
- Boîte relais : 0,12 litre

Dimensions

- Longueur hors tout : 1742 mm
- Largeur hors tout : 830 mm avec rétroviseur
- Hauteur hors tout : 1180 mm avec rétroviseur
- Empattement : 1234 mm

Poids

Poids avec plein : 90 kg

Outillage particulier au SV50

752168 Plaque

Outillage commun au SV et aux autres véhicules

- 64765 Support moteur
- 752026 Adaptation support moteur
- 68570 Serre-volant
- 68007 Embout de protection (arrache-volant)
- 64706 Outil d'extraction
- 69098 Embout de protection
- 64710 Centreur
- 69104 Ecrou à broche
- 752127 Outil de compression
- 750071 Clé de 39
- 64651 Pince à ergots
- 752000 Pince à jonc
- 64709 Jeu de coquilles Ø 52
- 750807 Outil d'extraction
- 750808 Rondelle 50X29X3
- 750541 Marbre 250X160X50
- 750969 Comparateur : s'adapte sur 750541
- 69802 Clé dynamométrique
- 752130 Chasse
- 752131 Chasse
- 69646 Levier de maintien
- 750806 Arrache-volant
- 750069 Broche
- 726606 Clé à bougie

Couples de serrage

Partie moteur

- Vis d'assemblage de :

- . carters
- . couvercles
- . raccord d'admission
- . carburateur
- . démarreur
- . pompe à huile
- . stator
- . capteur
- . ventilateur

— 1 m.daN

- Culasse : 1,2 m.daN
- Poulie motrice : 4 m.daN
- Poulie réceptrice : 4,5 m.daN
- Rotor : 4 m.daN
- Bouchon huile : 1,4 m.daN
- Bougie : 2,5 m.daN
- Axe mâchoire frein AR : 2,2 m.daN

Partie cycle

- Ecrou d'axe de roue avant : 6 m.daN
- Ecrou de roue arrière : 9 m.daN
- Articulation moteur sur biellette : 4 m.daN
- Articulation biellette sur châssis : 7 m.daN
- Fixation supérieure amortisseur AR : 4 m.daN
- Fixation inférieure amortisseur AR : 2,2 m.daN
- Ecrous échappement sur cylindre : 1 m.daN
- Ecrou de guidon : 7 m.daN

Standard

- Vis et écrou Ø 5 mm : 0,45 à 0,6 m.daN
- Vis et écrou Ø 6 mm : 0,8 à 1,2 m.daN
- Vis et écrou Ø 8 mm : 1,8 à 2,5 m.daN
- Vis et écrou Ø 10 mm : 3 à 4 m.daN
- Vis et écrou Ø 12 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 tuyauterie d'arrivée essence au carburateur
 - . la commande de pompe à huile
 - . 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 la vis de fixation supérieure de l'amortisseur et l'axe de fixation avant du moteur.

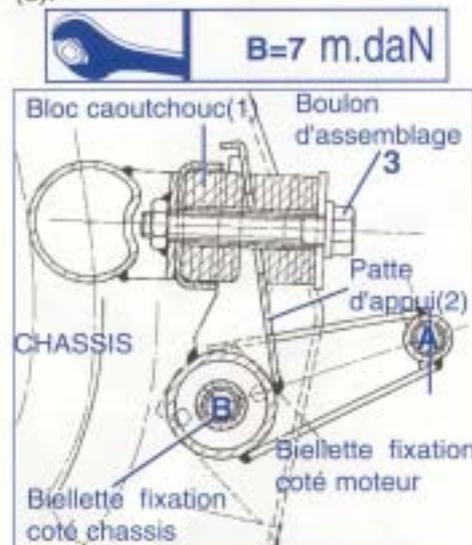
Réglage de l'ensemble biellettes de liaison châssis-moteur

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 la vis (3).



Pose du moteur sur le véhicule

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



Pose du moteur sur le support

- Positionner le moteur sur l'adaptation 752026 et le fixer au moyen de 2 rondelles et de 2 écrous.
- Placer l'ensemble sur le support 64765 serré dans l'étau.



Dépose du système de refroidissement

- Retirer les 2 parties de la volute de refroidissement (4 vis).
- Retirer les 2 vis de fixation de la turbine et déposer celle-ci.
- Retirer la bougie.



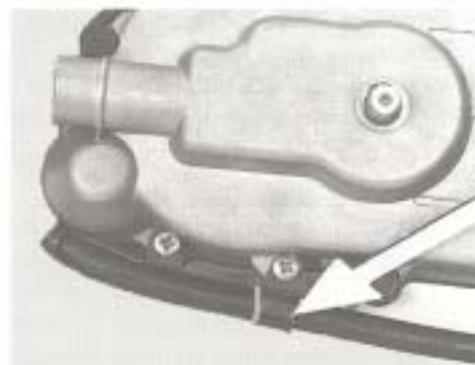
Dépose de l'ensemble carburateur-starter

- Ouvrir le collier de maintien des tuyauteries arrivées essence et huile ainsi que le faisceau de starter.
- Débrancher l'arrivée d'huile.
- Retirer les 2 vis de fixation du carburateur et déposer l'ensemble carburateur-starter ainsi que l'entretoise plastique.



Dépose de la pompe à huile

- Dégraffer la tuyauterie d'arrivée d'huile à la pompe.



- Dévisser la vis 6 pans creux.
- Retirer le protecteur thermique.
- Sortir la pompe à huile.
- Sortir l'écrou de fixation de son logement.



Nota : Remarquer le passage de la tuyauterie de dépression de la pompe à essence.

Dépose du démarreur

- Dégager le faisceau électrique du collier support.
- Retirer les 2 vis de fixation du démarreur et dégager celui-ci sans oublier le joint torique.



Dépose de la culasse

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



Dépose de l'ensemble cylindre-piston

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



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

Dépose du clapet

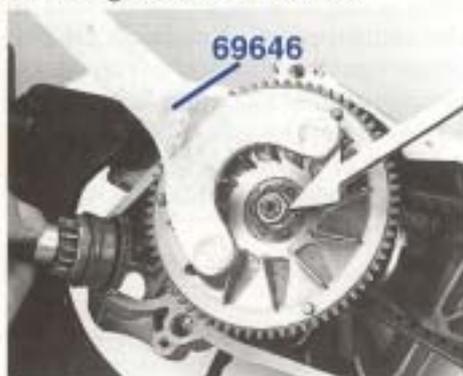
- Retirer la canalisation d'huile de la pipe d'admission.
- Dévisser et retirer les 4 vis de fixation.
- Déposer le raccord, le joint, l'ensemble clapet, le second joint.



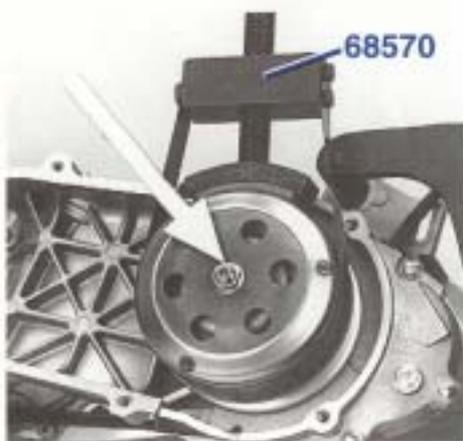
Dépose de l'ensemble transmission primaire

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

- Dévisser et retirer les 7 vis de fixation du couvercle avec plots en caoutchouc et coupelles.
- Retirer le couvercle avec son joint et les 2 cheminées de centrage.
- Retirer l'ensemble lanceur-démultiplicateur de démarreur.
- Immobiliser le flasque fixe-couronne démarrage avec l'outil 69646.



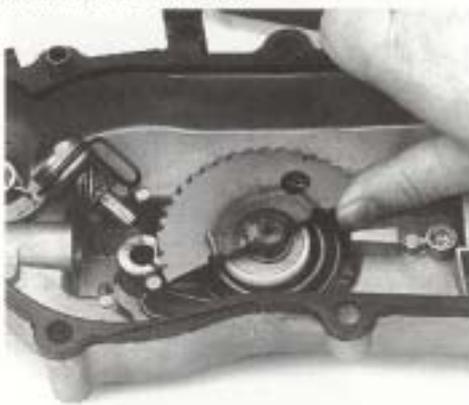
- Dévisser l'écrou de fixation du flasque fixe de la poulie motrice.
- Retirer écrou, rondelle et flasque.
- Déposer la courroie.
- Sortir l'ensemble poulie motrice (variateur).
- Immobiliser le tambour d'embrayage avec le serre-volant n° 68570.



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

Dépose du système de lanceur

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



- A l'aide de la pince 69117, retirer le circlips, la rondelle et déposer le secteur de lanceur, le ressort de rappel et la bague palier.

Dépose du relais

Après avoir vidangé la boîte relais :

- Retirer les 5 vis de fixation du couvercle.
- Déposer le couvercle avec l'arbre primaire, le joint, et les deux cheminées de centrage.
- La sortie de l'arbre primaire s'effectue à l'aide d'un maillet.
- Retirer la rondelle de friction de l'arbre intermédiaire.
- Vidanger complètement la boîte relais avant de retirer l'arbre de sortie afin de ne pas souiller les garnitures de frein.
- Déposer l'arbre secondaire (sortie).
- Retirer l'arbre intermédiaire ainsi que les rondelles de friction et souple.

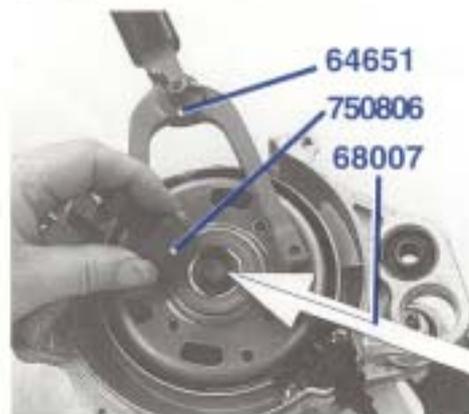
Démontage moteur

Dépose du volant magnétique

- Immobiliser le rotor à l'aide de la pince à ergot 64651.



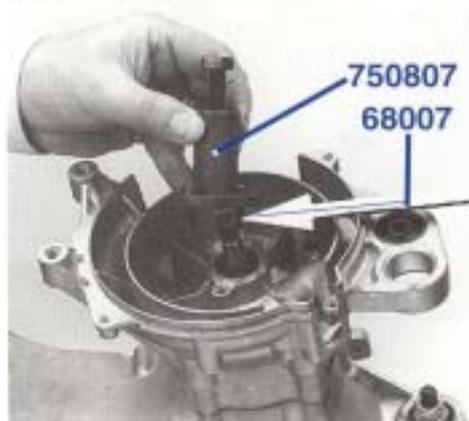
- Retirer l'écrou.
- Placer l'embout de protection 68007 sur l'extrémité du vilebrequin.
- Visser l'arrache-volant 750806 sur le rotor et agir sur la vis de poussée de l'arrache-volant jusqu'au décolllement du rotor.



- Retirer les 2 vis de fixation du capteur ainsi que les 2 vis de fixation de la plaque stator.
- Déposer l'ensemble induit et le capteur.

Ouverture des carters-moteur

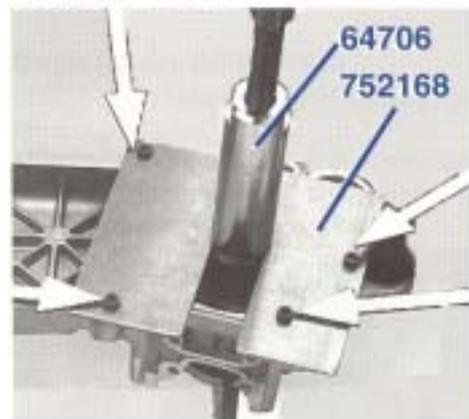
- Retirer les 6 vis de fixation du demi-carter droit.
- Placer sur l'extrémité du vilebrequin l'embout de protection 68007.
- Fixer sur le demi-carter l'outil d'extraction n° 750807.



- Tourner la vis centrale de l'outil n° 750807 jusqu'à l'ouverture complète des carters.
- Retirer le demi-carter droit.
- Retirer le joint et les deux 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 752168.
- Fixer cette dernière sur le carter avec 4 vis.
- Extraire le vilebrequin en vissant la vis centrale de l'outil 64706.



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.
- Positionner les joints d'étanchéité.
- Le joint côté poulie-motrice à fleur du carter, les lèvres côté chambre des volants. Le joint côté volant magnétique sera engagé d'environ 9 mm.

Remarque

Dans le cas où le ou les roulements de vilebrequin restent en place sur celui-ci, utiliser l'outil d'extraction 64706 équipé des coquilles 64709 (diam. = 52) pour le ou les extraire. Ne pas oublier de placer l'embout de protection 69098 sur le ou les extrémités de l'embellage.

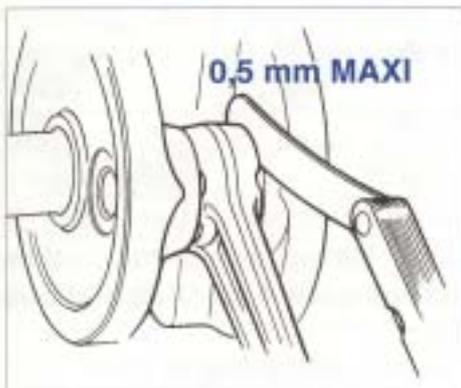
Remontage moteur

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 comme indiqué sur le dessin (marbre 750541).

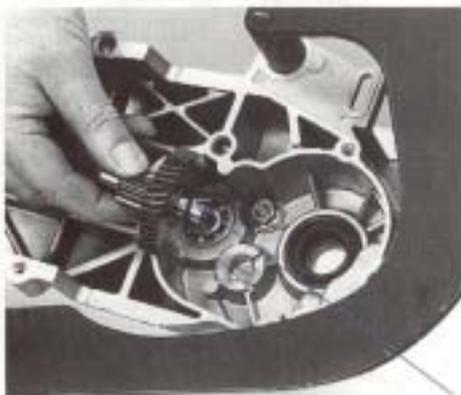
Les valeurs relevées aux extrémités ne doivent pas être supérieures à :
0,10 mm côté poulie motrice
0,15 mm côté volant magnétique



Montage du relais

- Remplacer les joints d'étanchéité et les roulements si nécessaire par la méthode de chauffe et de chasses appropriées.

- Placer sur l'arbre intermédiaire :
la rondelle souple 14 X 22 X 1,5
la rondelle de friction 14,3 X 26 X 0,5



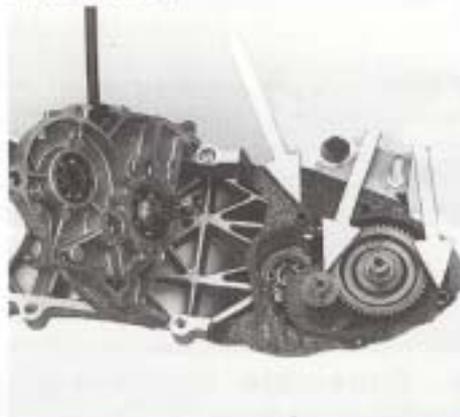
Important

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

- Mettre en place l'arbre intermédiaire.
- Positionner l'arbre secondaire



- Placer sur l'arbre intermédiaire une rondelle de friction 14,3 X 26 X 0,5.
- Mettre en place les 2 cheminées de centrage et le joint du 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 5 vis (3 vis de 25 mm L = 25 et 2 vis de 35 mm L = 35)

Nota :

- Remplir la boîte avec 0,12 litre d'huile SAE 10W40.
- Vis de niveau



Montage du vilebrequin dans le carter gauche

- Engager le vilebrequin à l'intérieur du roulement.

- Visser la broche 750069 en bout de vilebrequin.

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

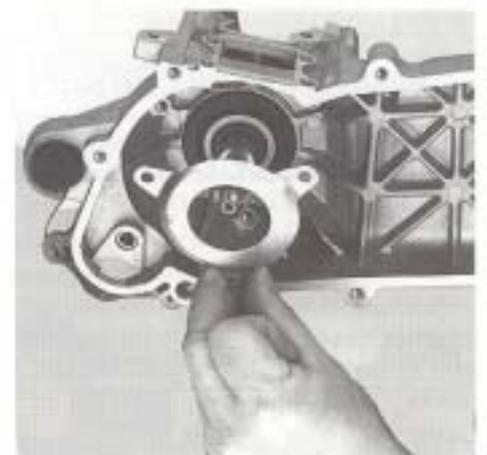
- Placer le centreur 64710

- Visser l'écrou à broche 69104 sur la broche 750069 tout en maintenant l'embiellage. 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



- Monter la rondelle anti-bruit avec son support.

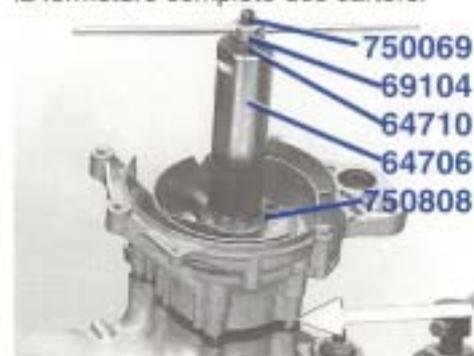


Fermeture des carters moteur

- 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 la rondelle n° 750808 (50X29X3 mm).
- Placer l'outil 64706.
- Mettre en place le centreur 64710.
- Visser l'écrou à broche 69104 jusqu'à la fermeture complète des carters.

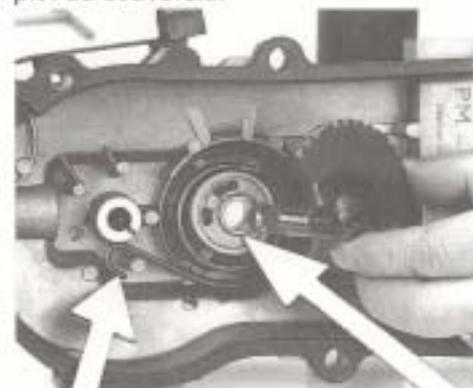


- Positionner les 6 vis de fixation (3 = L 45 mm - 3 = L 70 mm) et les serrer.



Transmission primaire Pose du système de lanceur (couvercle gauche)

- Mettre en place la bague palier.
- 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.



A. Ensemble embrayage-poulie réceptrice

1. Démontage

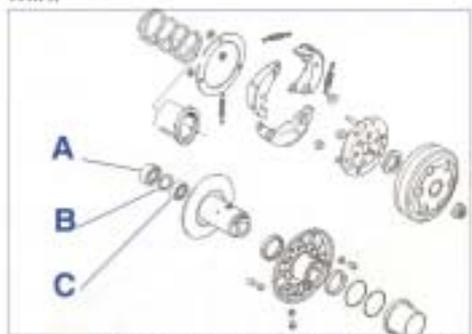
- Immobiliser l'ensemble à l'aide de l'outil 752127 pris dans un étau et desserrer l'écrou spécial avec la clé 750071.



- Démontez successivement :
- l'ensemble mâchoires d'embrayage
- le ressort
- le manchon centreur du ressort
- sortez les 3 axes des rampes du variateur
- séparer les flasques fixe et mobile

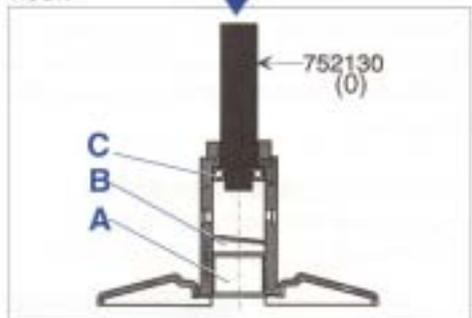
2. Vérification des différents composants :

- Après nettoyage, vérifier l'usure et contrôler les limites d'utilisation suivantes :
- garniture d'embrayage : 2 mm mini
- diamètre intérieur du tambour d'embrayage : 107 mm maxi
- longueur du ressort au repos : 96 mm mini

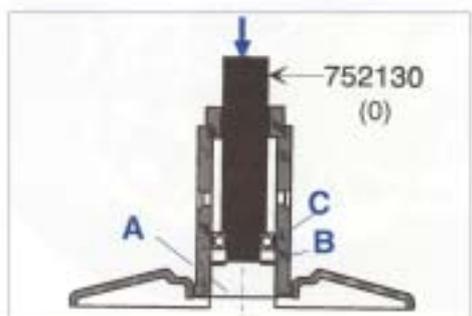


3. Remplacement des roulements A et C du flasque fixe

- Sortir le circlips B de sa gorge.
- Chasser le roulement C vers l'intérieur.



- Continuer pour chasser le roulement A.



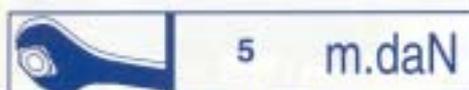
Au remontage, s'assurer que les inscriptions sur le roulement A soient apparentes de l'extérieur.

- Graisser les roulements, rampes, canon avec une graisse au lithium ou à la graisse graphitée haute température



4. Remontage

- assembler les flasques fixe et mobile
- mettre en place les 3 axes des rampes de variateur
- graisser les rampes
- Mettre en place le manchon après s'être assuré du bon état des 2 joints toriques.
- Positionner le ressort et l'ensemble embrayage.
- Comprimer ce dernier sur la flasque mobile afin de faire prendre l'écrou.
- Utiliser l'outil 752127 pour serrer l'écrou.



B. Variateur (partie flasque mobile)

1. Démontage

- Retirer l'entretoise de poussée et les 3 vis de maintien de la coupelle (clé de 7).
- Retirer la coupelle à l'aide d'un tournevis.
- Déposer le plateau d'appui, les 3 guides et les 6 rouleaux.

2. Vérification

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

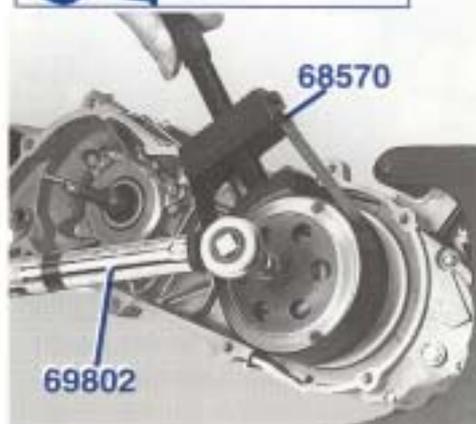
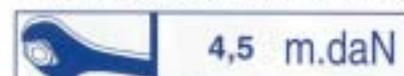
3. Remontage

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

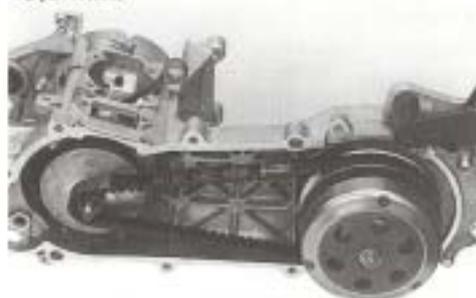


C. Remontage de la transmission primaire

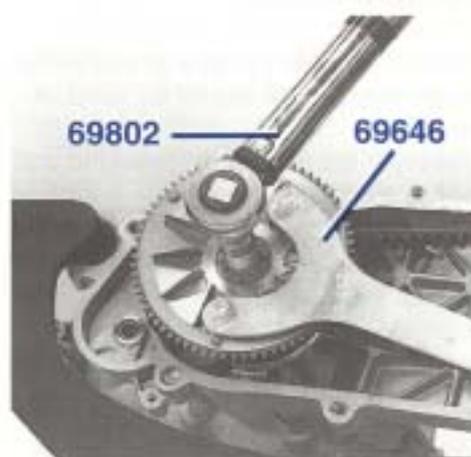
- Positionner sur l'arbre primaire du relais l'ensemble embrayage-poulie réceptrice.
- Mettre en place la cloche d'embrayage, serrer l'écrou après avoir immobiliser l'ensemble avec le serre-volant n° 68570.



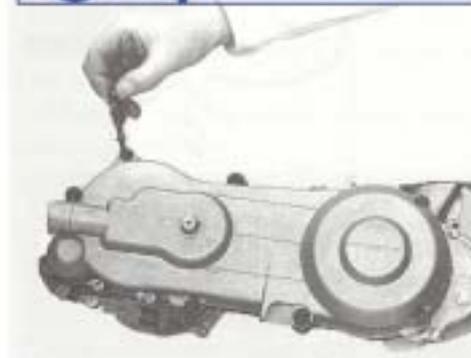
- Placer le variateur muni de sa bague de poussée sur le vilebrequin. Maintenir une pression sur le plateau d'appui afin que les 6 rouleaux ne quittent pas leurs rampes.
- Placer la courroie : limite d'utilisation 15,5 mm.



- Mettre en place le flasque fixe-couronne de démarrage, la rondelle et l'écrou.
- Pour permettre à la courroie de se mettre en place correctement entre les deux flasques, visser et tourner l'ensemble de la transmission en répétant plusieurs fois l'opération jusqu'à ce que la flasque fixe soit en appui sur l'entretoise de poussée.
- Immobiliser le flasque fixe avec l'outil d'immobilisation n° 69646 et serrer l'écrou.



- Graisser le palier et mettre en place l'ensemble lanceur-démultiplicateur de démarreur.
- Positionner les deux cheminées de centrage sur le carter.
- Placer le joint sur le couvercle.
- Positionner le couvercle de transmission et le fixer à l'aide des 7 vis équipées de plots et coupelles caoutchouc (5 vis de 57 et 2 vis de 37 mm).



Nota :

Le couvercle est équipé d'une patte guide-gaine fixée par 2 vis autotaraudeuses (L = 12 mm)

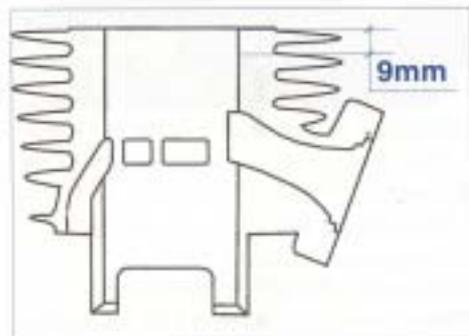


Cylindre-Piston

- Vérifier que les cylindre et piston ne comportent pas de rayure ou autre détérioration.
- Nettoyer les dépôts de calamine sur l'orifice d'échappement.

1 - Cylindre

Diamètre de référence à 9 mm du plan de joint de culasse.



2 - Piston

Diamètre de référence à 35 mm de la base de la jupe.



- Jeu nominal cylindre-piston 0,035 à 0,055 mm. Valeur limitée 0,1 mm

3 - Segments

- Sont en fonte usinée naturelle et de couleur grise.
- Ils comportent un léger chanfrein sur les chants extérieurs.
- Diamètre extérieur libre 42 mm.
- Jeu nominal 0,25 à 0,40 mm.
- Valeur limitée : 0,6 mm

Nota important :

Ces segments ne doivent pas être confondus avec les segments de cyclomoteur qui sont de couleur bleutée (foncée) et de diamètre plus faible.

Pose du piston

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



Pose du cylindre

- Les plans de joints devront être nettoyés.
- Huiler le piston et le fût du cylindre.
- Positionner un joint d'embase neuf et à sec sur le cylindre, le maintenir en place avec 2 vis de fixation culasse-cylindre afin qu'il ne tourne pas.
- 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.
- (Les 2 vis positionneront parfaitement joint et cylindre sur le carter).
- Descendre le cylindre à sa place définitive.
- Retirer les 2 vis de centrage.

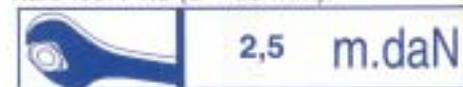


Pose de la culasse

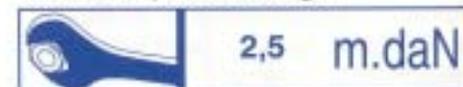
- Vérifier que la face plan de joint de la culasse n'est pas déformée.
- La déformation maximum tolérée est de 0,1 mm.
- Mettre en place les 4 vis de fixation sur la culasse.
- Positionner le joint de culasse sur la culasse, bourrelet du joint contre celle-ci.



- Descendre l'ensemble culasse-vis-joint sur le cylindre.
- Serrer progressivement et en diagonale les 4 vis (L = 95 mm).

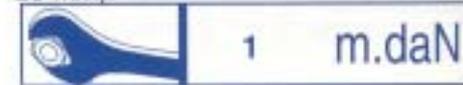


- Mettre en place la bougie.



Pose du clapet et du raccord d'admission

- Vérifier :
 - l'état des lames et des sièges
 - Monter successivement sur le carter :
 - un joint
 - le clapet
 - un joint
 Voir détrompeur
 - le raccord d'admission
- Fixer l'ensemble à l'aide des 4 vis (L = 28 mm).



Pose du carburateur

- Mettre en place les 2 vis de fixation du carburateur (L = 35 et 40 mm) sur la pipe sans oublier la bride de maintien des tuyauteries.

- Positionner l'entretoise, joint côté pipe, partie arrondie vers le haut.



- Mettre en place le carburateur et serrer.



- Arrimer les tuyauteries essence et huile, le faisceau starter sur la bride à l'aide du collier.



Vis 1 : vis de richesse

Réglage initial : visser à fond et dévisser de 1 tour 25 en arrière.

Vis 2 : vis de boisseau (ralenti : 1800 tr/mn).

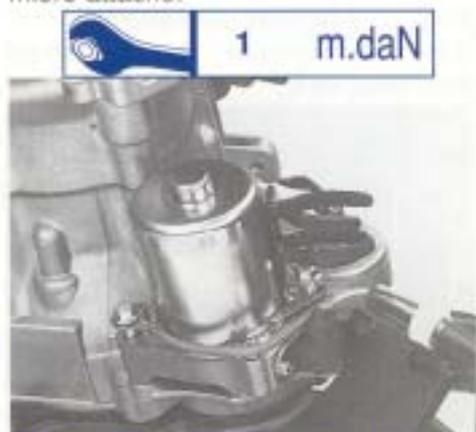


Pose du démarreur

- Positionner le moteur après avoir vérifié le joint torique.

- La vis inférieure (L = 35 mm) fixera le fil de masse (vert).

- La vis supérieure fixera le collier de maintien des faisceaux électriques ; fixer le faisceau démarreur par la première attache.



Pose de la pompe à huile

- Noter le passage de la tuyauterie de dépression de la pompe à essence.

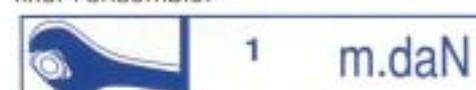
- Mettre en place l'écrou de fixation de la pompe dans son logement.



- Vérifier le joint torique, graisser le pignon de la pompe.

- Positionner la tuyauterie de dépression : le support de pompe (avec celle-ci) et le pare-chaud sur le carter.

- Mettre en place la vis six pans creux, fixer l'ensemble.

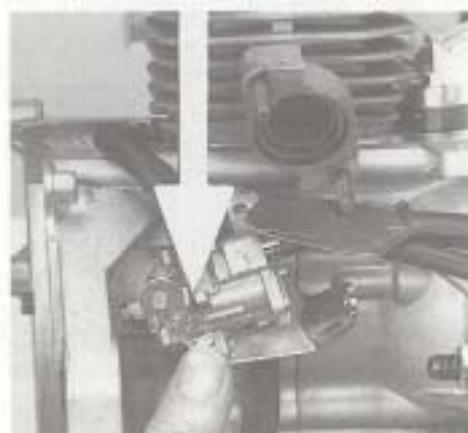


Réglage de la pompe à huile

- Le réglage du câble de commande de la pompe à huile doit être effectué après le réglage de la garde de la poignée des gaz (2 à 6 mm).

- 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 le tendeur fixé sur le support de pompe.

Nota important :

Purger l'air des canalisations chaque fois que les canalisations ou pompe ont été déposées.

Utiliser la vis de purge située sur le corps de pompe.



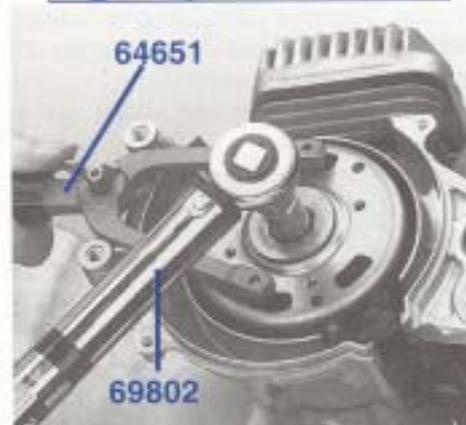
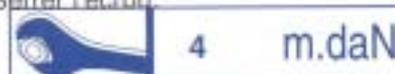
Remontage moteur

Pose du volant magnétique

- Positionner l'ensemble stator-capteur sur le carter.
- Fixer par 4 vis (2 vis L = 12 - 2 vis L = 18).



- S'assurer de la présence de la clavette sur le vilebrequin.
- Mettre en place le rotor.
- A l'aide de la pince à ergots 64651, immobiliser le rotor.
- Serrer l'écrou.



- Fixer le faisceau par la deuxième attache sur le démarreur.

- Repères de calage :
T = point mort haut
F = point d'allumage, encoche en V sur carter
Avance : 13° + 2° à 3.000 tr/mn

Nota : ces repères permettent un contrôle dynamique à la lampe stroboscopique.



Pose du système de refroidissement

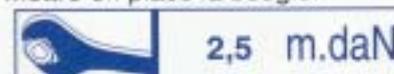
- Mettre en place et fixer la turbine sur le rotor (2 vis L = 16).



- Fixer le carénage de cylindre et volute de refroidissement (2 vis de L = 14, 2 vis de L = 25)



- Mettre en place la bougie.



Carénage de phare

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

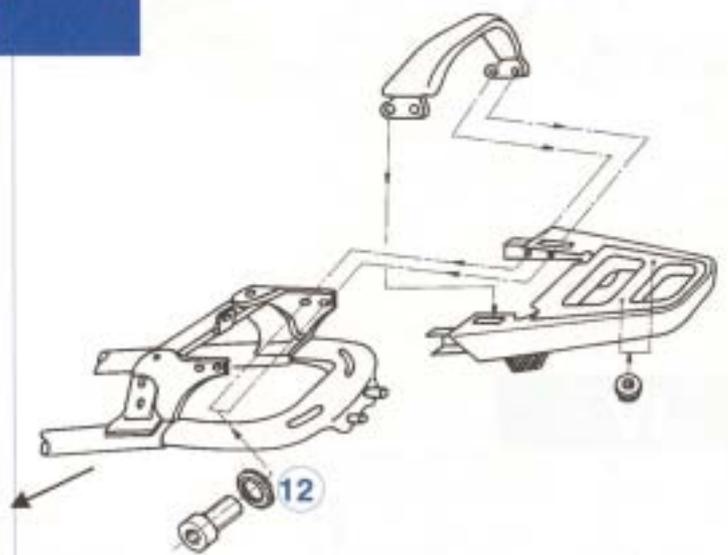
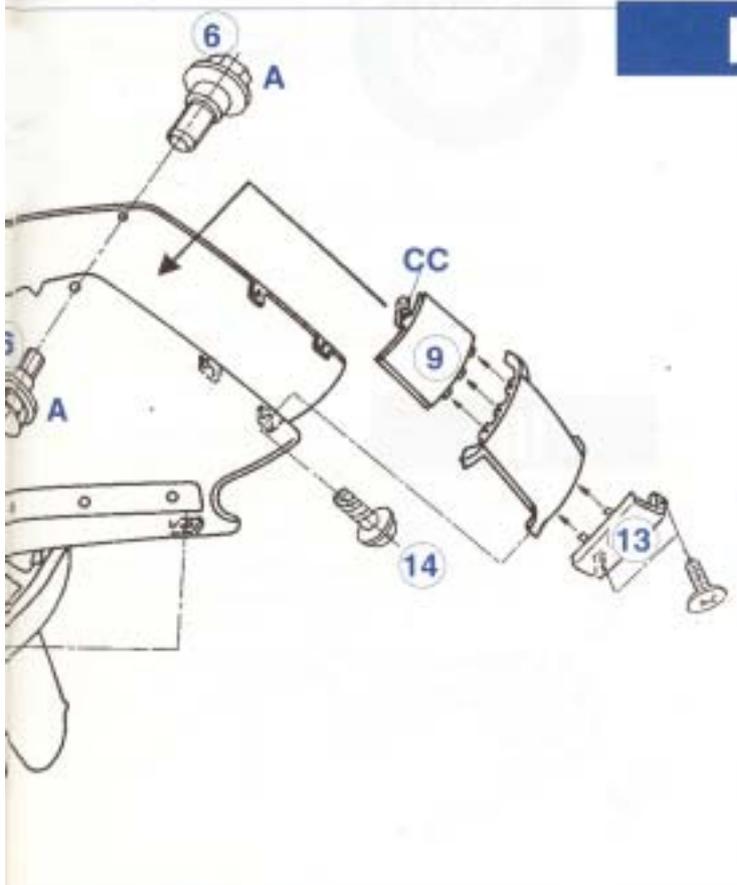
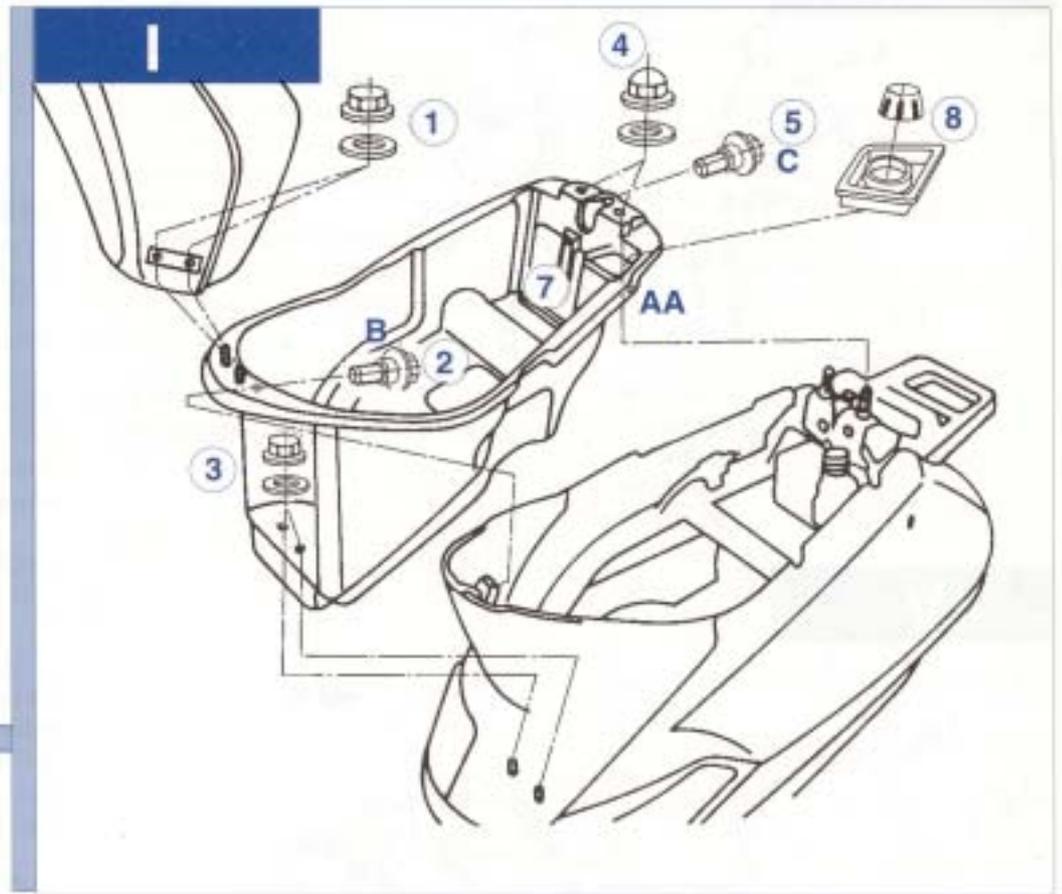
3 - Démontage du compteur

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.

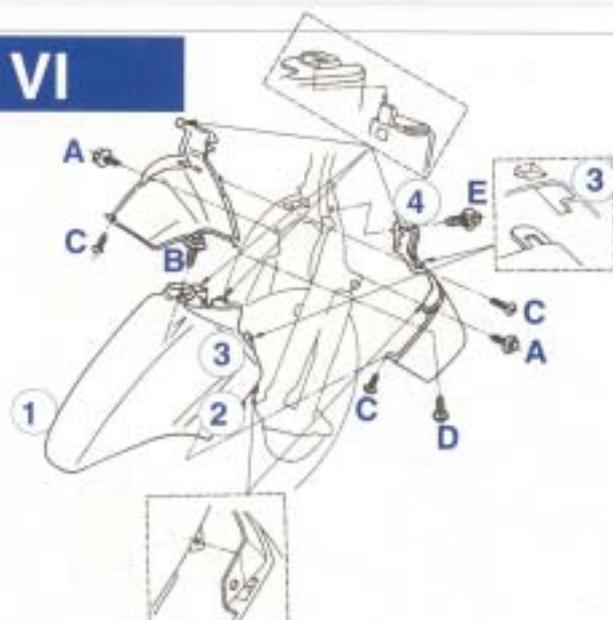
Le démontage de la glace facilite l'opération.

Démontage - Remontage des capotages

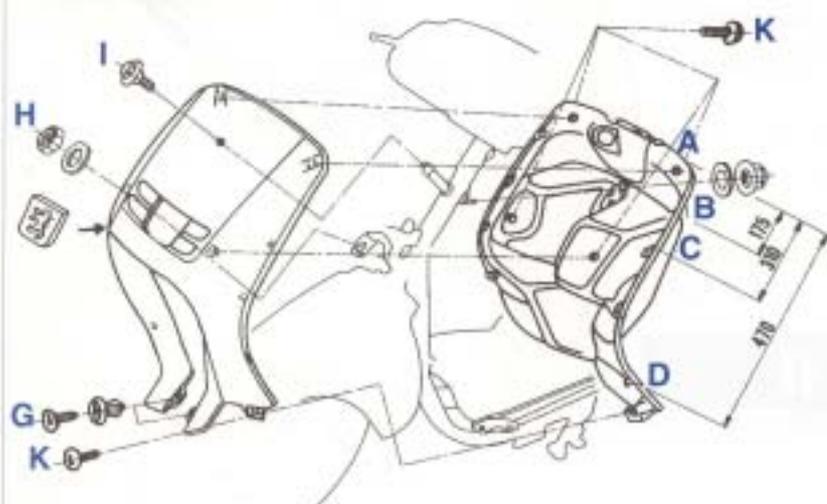


Démontage - Remontage des capotages

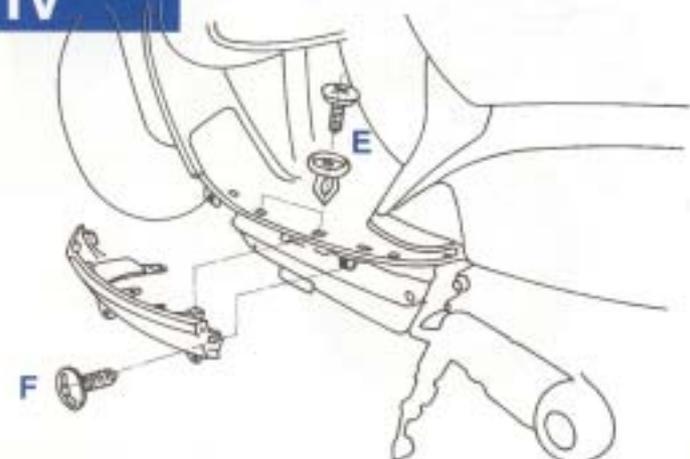
VI



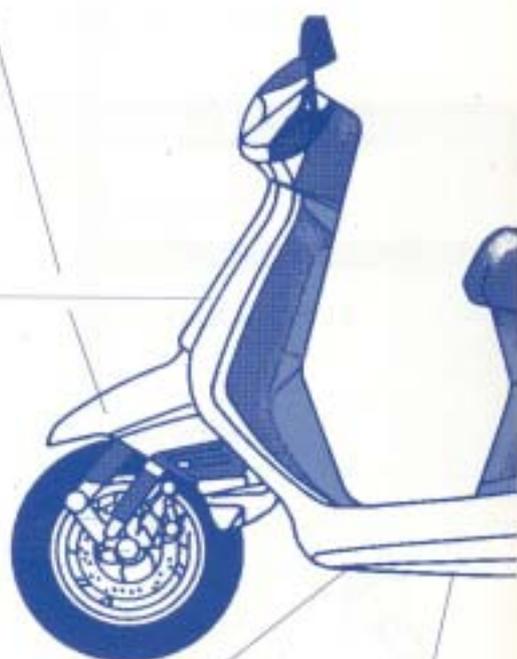
V



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 :

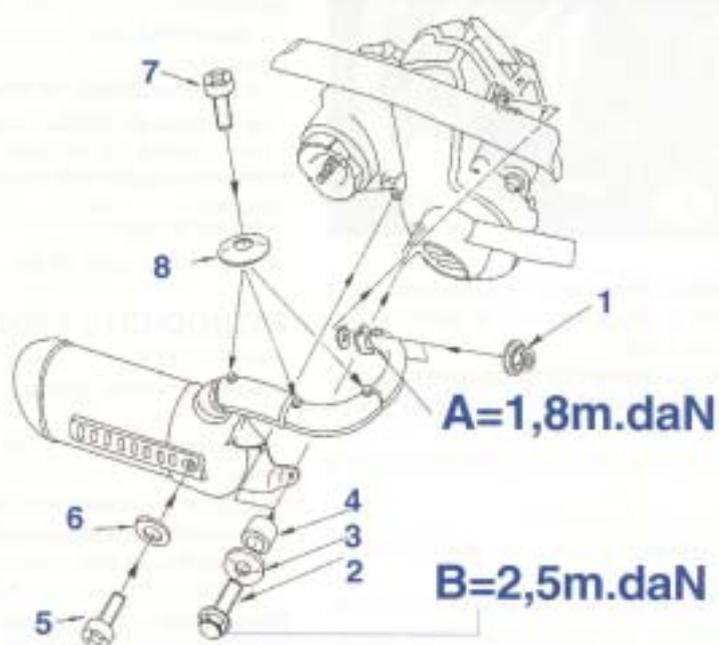
- Tablier arrière : positionner les 2 ergots de bas de tablier arrière dans les trous des longerons support de plancher
- Tablier avant : protéger le garde-boue avant de présenter le tablier à sa place
- S'assurer du bon accostage du tablier avant, de la mise en place des 6 vis à plastique et des 2 fixations (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

Pot d'échappement - Bras de suspension

Echappement

IMPORTANT

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



Repère	Fixation	Couple
1	Echappement sur cylindre écrous, rondelle M 6 X 100 A	1,8 m.daN
2	Echappement sur carter Vis à embase HM 8 X 1,25 X 35	2,5 m.daN
3	Rondelles coniques 8,4 X 16 X 1,4	
4	Entretoises 16 X 7 X 8,2 B	
5	Grille de pot Vis M 6 X 8	1 m.daN
6	Rondelle isolante	
7	Protecteur de tuyau Vis M 6 X 8	1 m.daN
8	Rondelles coniques 6,4 X 12 X 1	

Montage

Point A : raccordement sur cylindre avec joint

Point B : fixation pot sur carter moteur

1 - Présenter l'ensemble échappement sur le véhicule, monter libre le point A, ensuite le point B.

2 - Serrer au couple le point A, ensuite le point B.

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 400 m.A. (0,4 A).
- Remettre en place la batterie et brancher sur celle-ci le tuyau d'évacuation des vapeurs.
- Raccorder au + de celle-ci, les cosses fils rouges puis au - les cosses 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

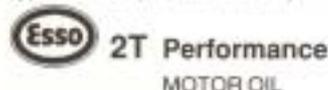
Capacité 8,8 litres.

- 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),



(GB) motorcycles 2 stroke oil
(Bénélux) 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 110 cm³.



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 90/90X10
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

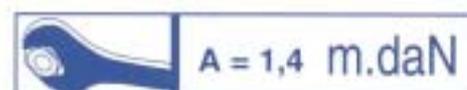
- Transmission : avec graisse haute température (752093)
- . Poulie réceptrice : le flasque mobile, la douille à aiguilles et le roulement
- . Poulie motrice : le flasque mobile
- Kick : les douilles d'articulations et le pignon fou avec MOBILGREASE 77 spécial ou multipurpose.

NETTOYER

Le carburateur

REMPACER

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

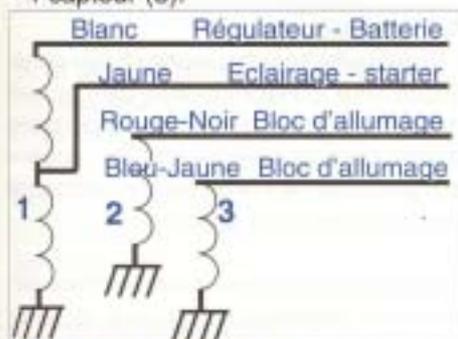


A - CIRCUIT DE GENERATION

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 : 1,1 ohm
- Entre fil jaune et masse : 0,9 ohm
- Entre fils blanc et Jaune : 0,3ohm
- Entre fil noir-rouge et masse : 745 ohms
- Entre fil bleu-jaune et masse : 106 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).

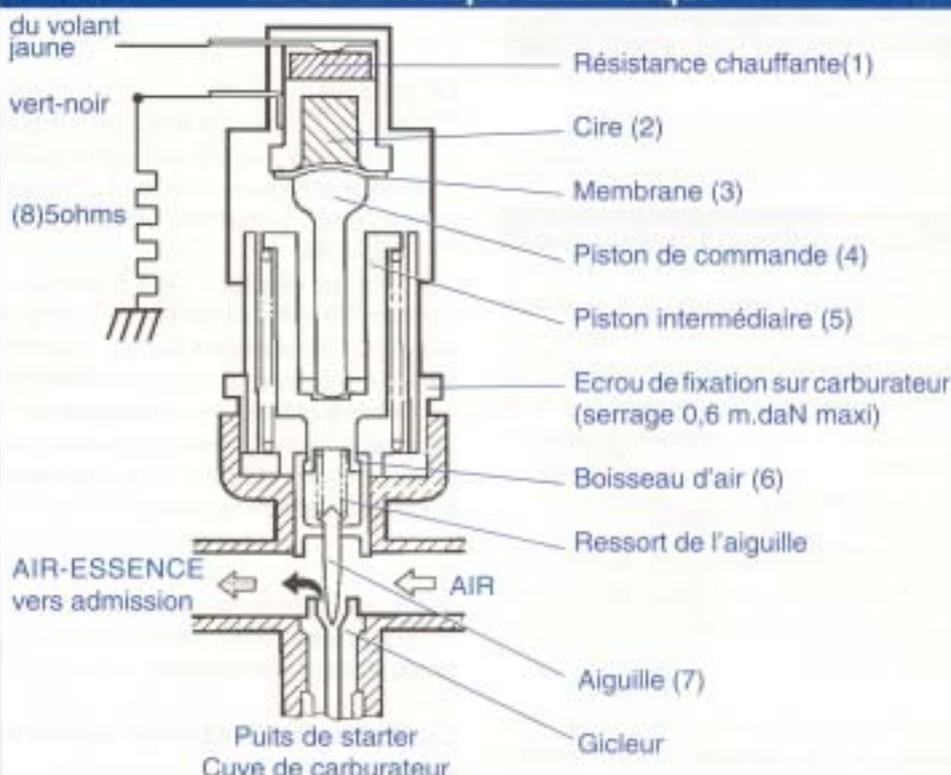
Eclairage

- Avant : ampoule 12 volts - 15 watts type P26
- Arrière : ampoule 12 volts - 5/21 watts type BAY15D
- Témoin : ampoule 12 volts - 1,2 watts type T5
- Clignotants : 12 volts-10 watts type BA15S

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).

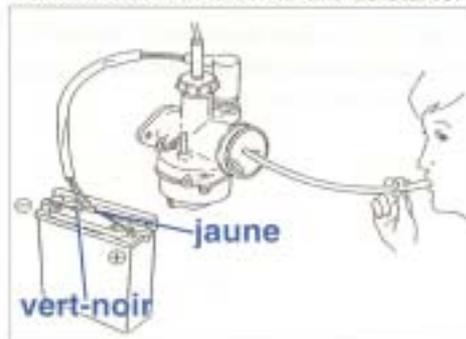
Progressivement le boisseau (6) ferme le conduit d'air et l'aiguille (7), limite le passage d'essence. Moteur chaud, le circuit d'enrichissement est fermé.

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-4Ah

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 : 0,4 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 milliampères)

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 ohmètre 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 : 1,1 ohm environ

entre fil jaune et masse : 0,9 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.

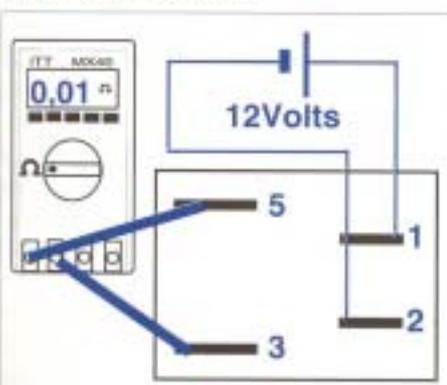
- Clé de contact sur ON
- Le contacteur de stop doit être fermé (levier de frein actionné, fonction Sécurité)
- Pression sur l'interrupteur de départ (START).

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 ohmètre, 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'ohmètre indique une continuité : le relais est en bon état.



Nota :

Si vous ne disposez pas d'ohmètre, 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 :

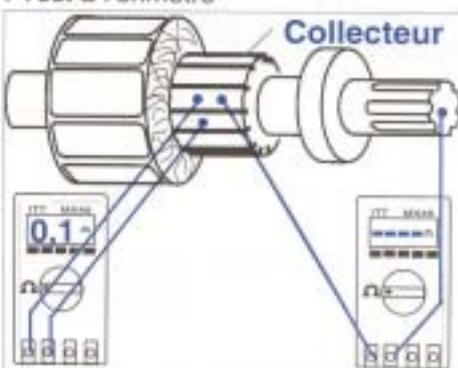
- dévisser et retirer les 3 vis d'assemblage et la vis de fixation du fil positif
- séparer les différents sous-ensembles.

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'ohmètre



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 le stator sans oublier le joint.

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

Borne E : masse ; fil vert (-)



- 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 :

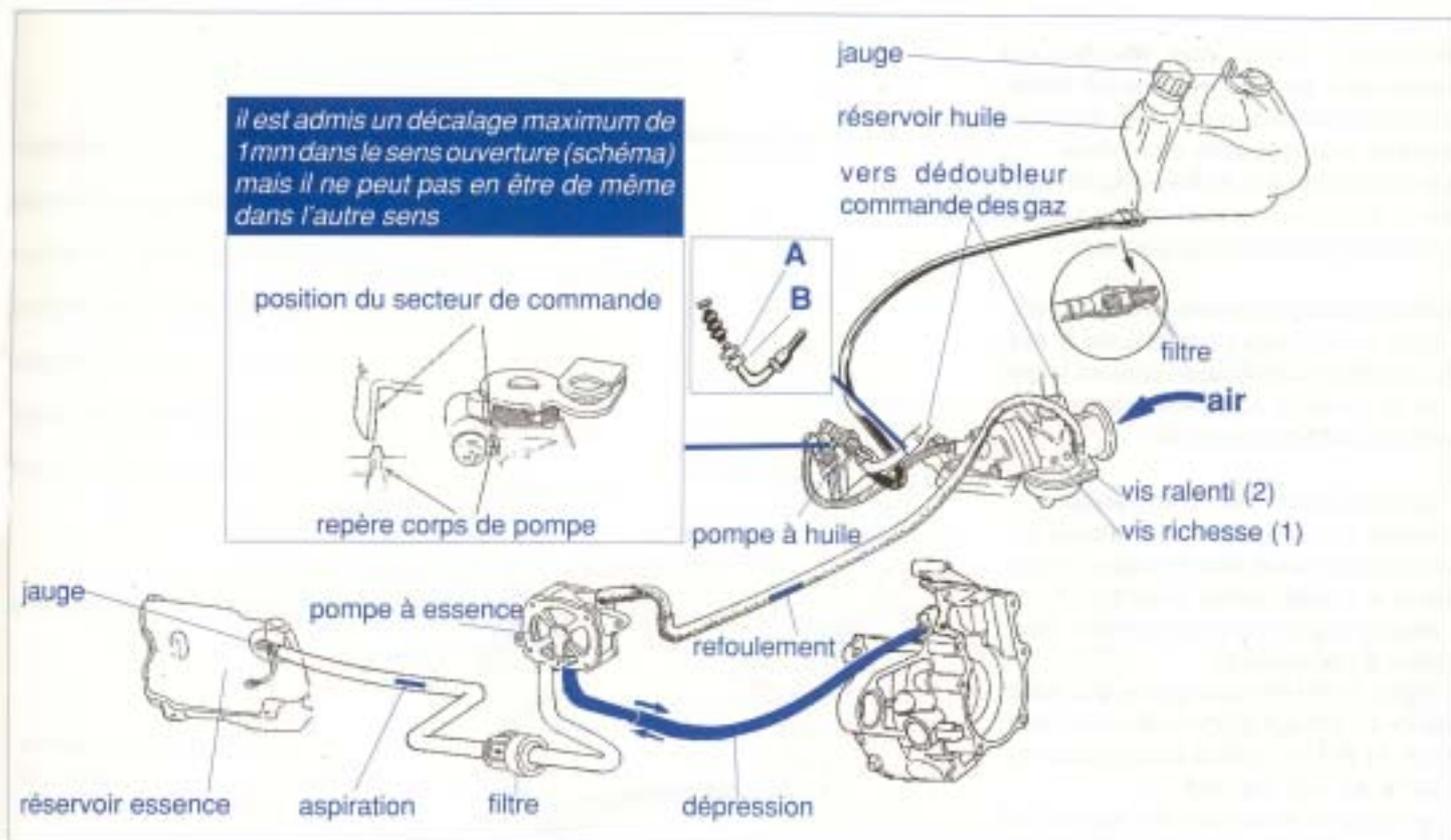
Il s'allumera :

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.





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 %.

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.

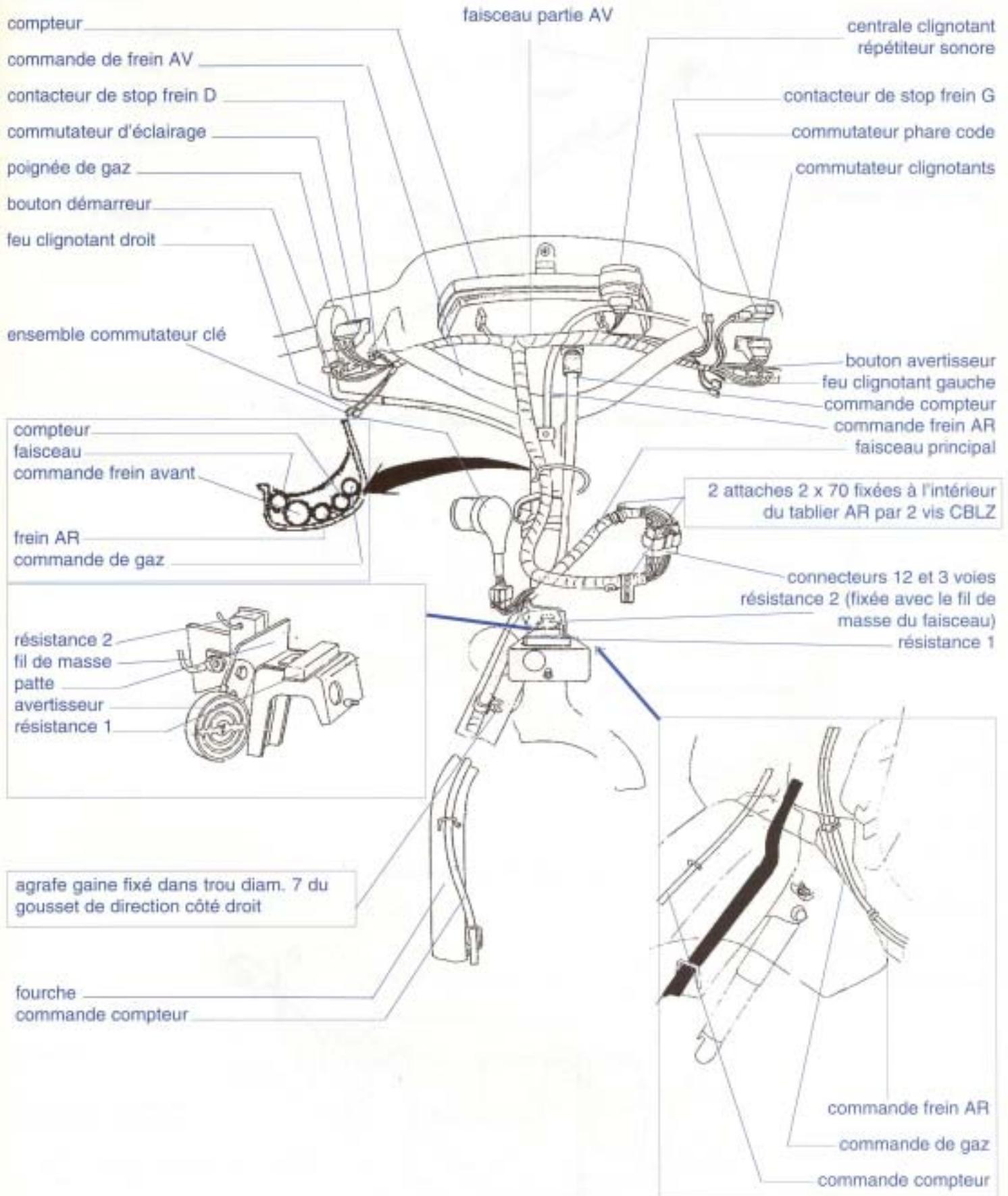
Les solvants classiques sont d'une efficacité insuffisante pour assurer le nettoyage des filtres mousse actuels. L'emploi de produits spéciaux prévus à cet effet est alors nécessaire.

- 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.

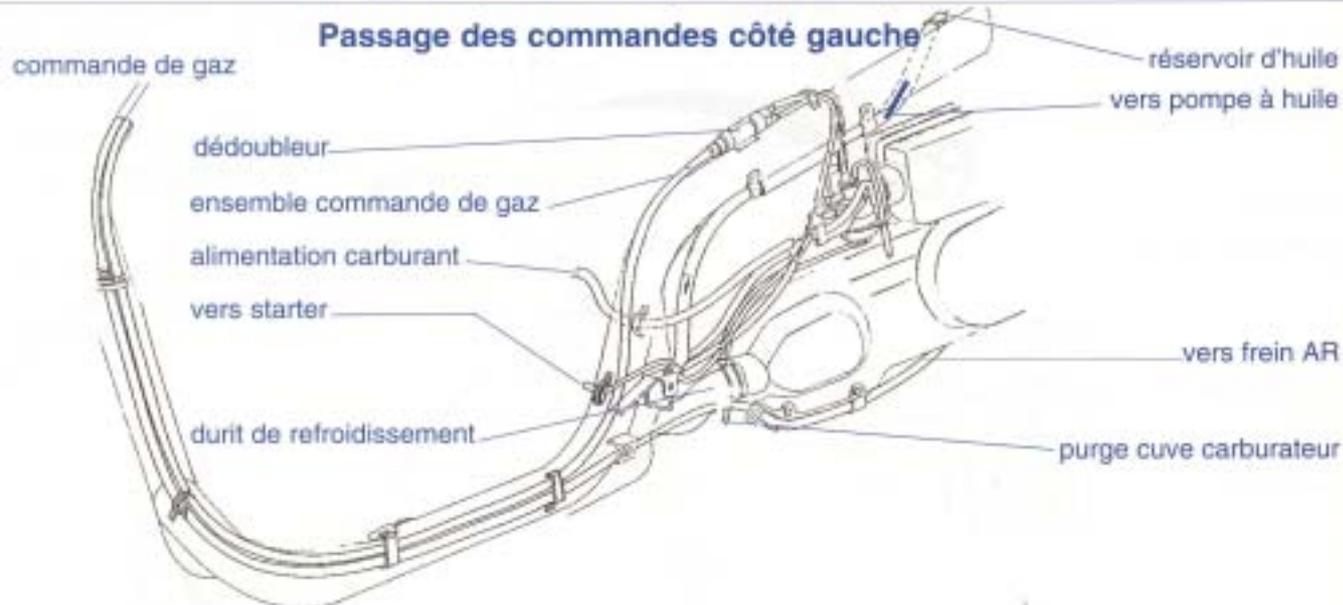
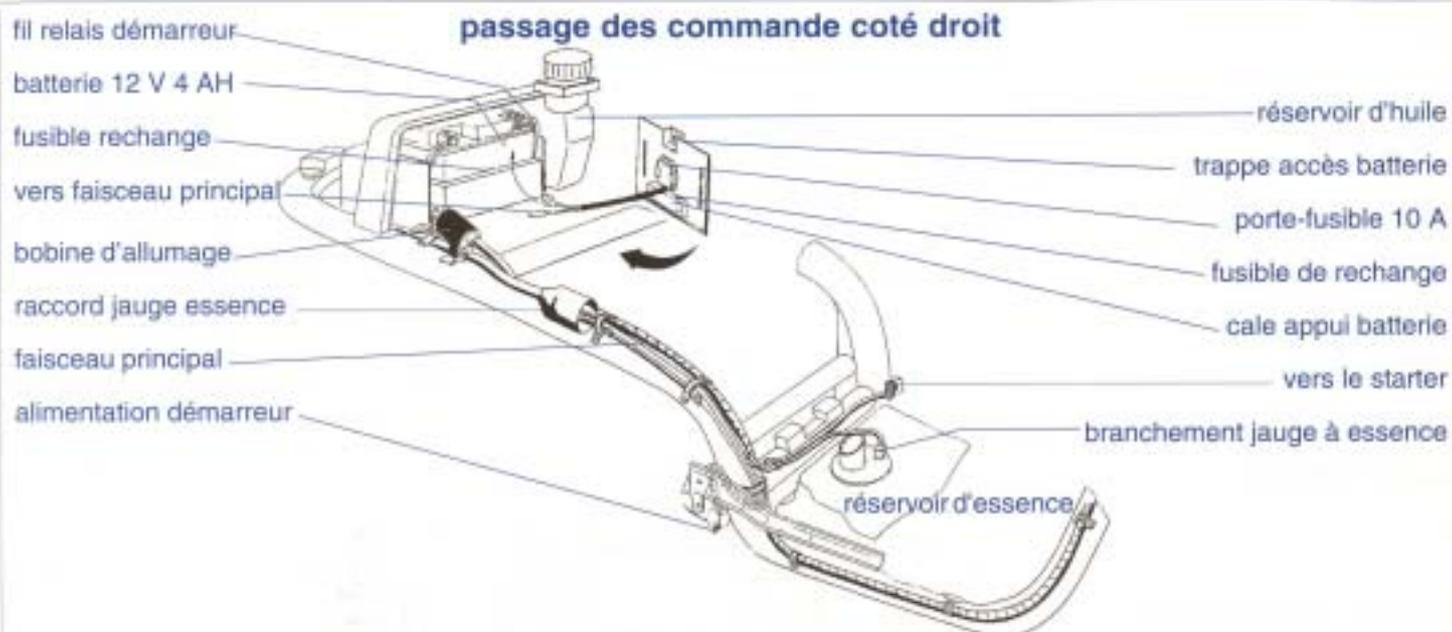


Attention : il est impératif que tous les éléments du filtre soient en place et bien positionnés. Toute modification du circuit d'air est préjudiciable au bon fonctionnement du moteur;

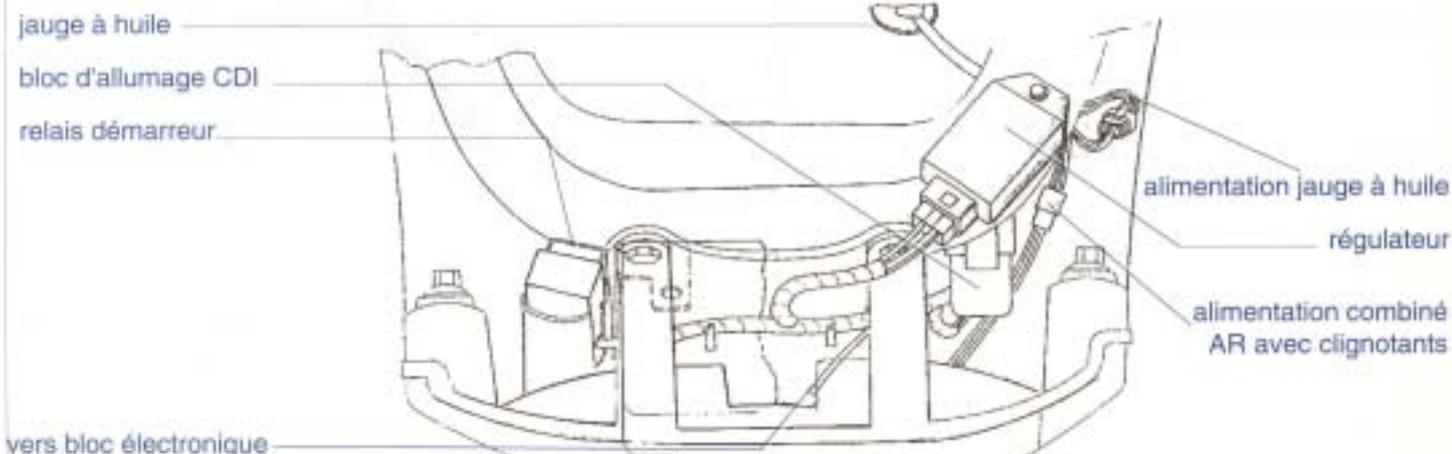
Passage des commandes et faisceau



Passage des commandes et faisceau



Vue arrière supérieure





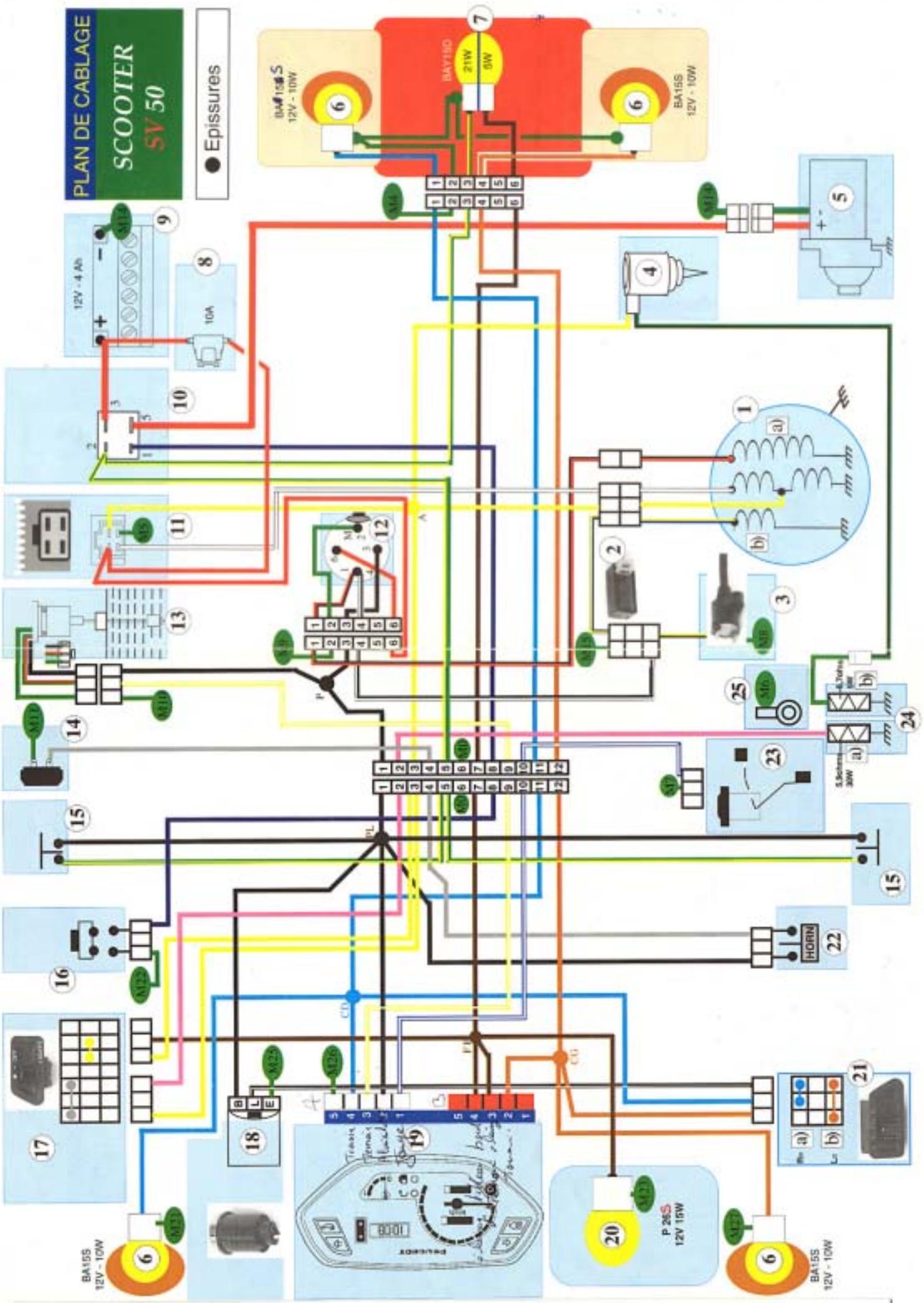
PEUGEOT a étudié une gamme d'accessoires spécifiques au SV,
dont l'exclusivité est réservée au réseau PEUGEOT

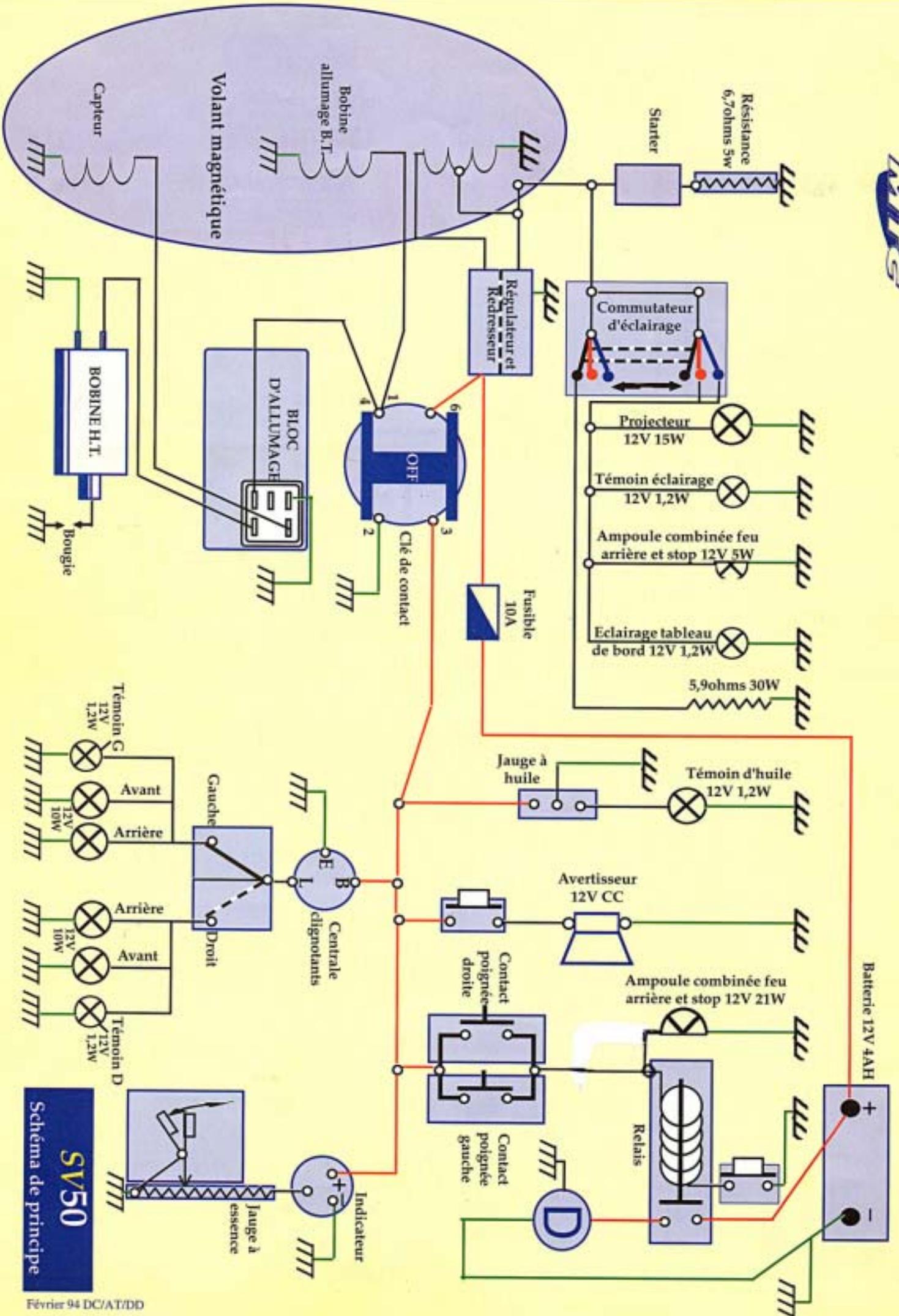
Cyclostand

	2-T Performance
MOTOR OIL	
SAE 30	norme API : TC
<small>Huile 2-T haute protection - pur graissage sigari</small>	
<small>Recommandé par PEUGEOT</small>	

PLAN DE CABLAGE SCOOTER SV 50

● Epissures

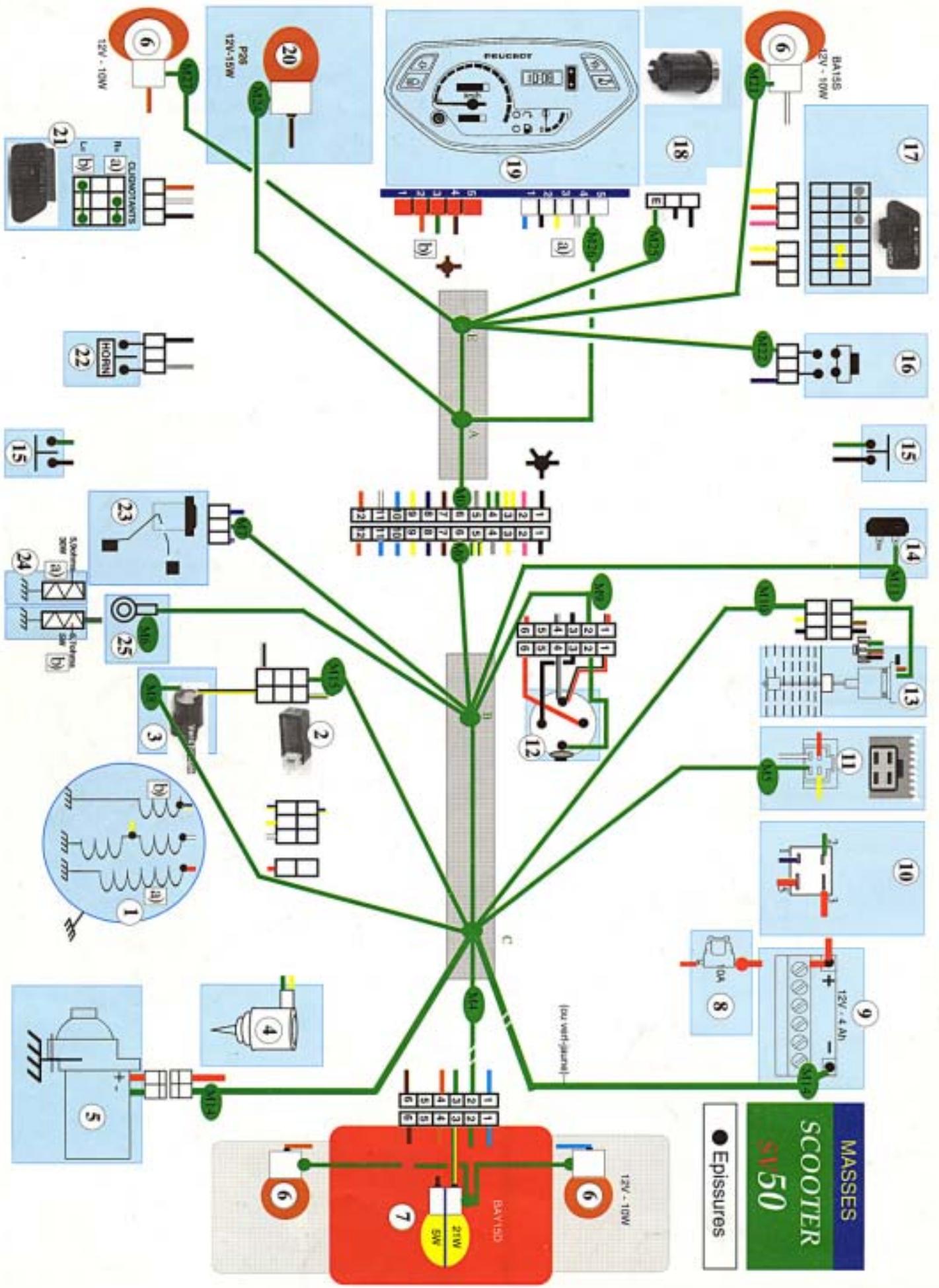




SV50
 Schéma de principe

MASSES SCOOTER SV 50

● Epissures



///assistance///



Utilisez les pièces d'origine

 **PEUGEOT**

SV50

DC COM SEPTEMBRE 91

