



**CYCLES
PEUGEOT**
DIRECTION APRÈS-VENTE

MANUEL D'ATELIER

**TLX - TXT
125**

MANUEL D'ATELIER TLX - TXT 125

TABLE DES MATIERES

CHAPITRE	DESIGNATION	PAGE	
		TLX	TXT
1	Instructions pour la mise en service du véhicule	2-3	2-3
2	Opérations de préparation à rouler obligatoires avant livraison au client	4	4
3	Caractéristiques principales	5	5
4	Outils spécial de démontage et remontage	5	5
5	Chapitre en réserve		
6	Couples de serrage	7	7
7	Pose du moteur sur le support à l'état	8	8
8	Démontage-remontage culasse-cylindre-piston	9-10	9-10
9	Démontage-remontage du volant magnétique	11 à 15	11 à 15
10	Dépose et pose du pignon moteur	16	16
11	Démontage-remontage de l'embrayage	16-17	16-17
12	Dépose et pose des pignons vilebrequin	18	18
13	Ouverture des carters moteur	18	18
14	Démontage-remontage de la boîte de vitesses	19 à 21	19 à 21
15	Démontage-remontage du sélecteur	21	21
16	Démontage-remontage du lanceur	22-23	22-23
17	Extraction et remontage du roulement à rouleaux de vilebrequin	23-24	23-24
18	Extraction des roulements et des douilles à aiguilles	24-25	24-25
19	Remontage des roulements et des douilles à aiguilles et joints	26	26
20	Pompe à huile - Réglage pose et dépose	27-28	27-28
21	Carburateur DELLORTO	29	29
22	Mémento de dépannage des circuits électriques	30 à 36	
	Les composants électriques	37 à 39	37 à 39
23	Frein avant hydraulique à disque		40-41
24	Mémento de dépannage des circuits électriques		42 à 46

1 - INSTRUCTIONS POUR LA MISE EN SERVICE DES VEHICULES TLX-TXT 125

1) MISE EN SERVICE DE LA BATTERIE (Chargée sèche)

- Soulever le côté gauche de la selle.
- Sortir la batterie.
- La remplir jusqu'au niveau marqué «UPPER LEVEL», avec de l'électrolyte (acide sulfurique dilué, densité 1,26 ou 1,28) dose d'électrolyte référence 700783 livrée avec le véhicule. Contenance: 0,3 litre environ.
- Retirer le bouchon caoutchouc noir et laisser la batterie au repos 30 minutes environ.
- Remettre la batterie en place sous la selle.
- Brancher le tuyau plastique d'évacuation des vapeurs, en lieu et place du bouchon noir (fig. 1).

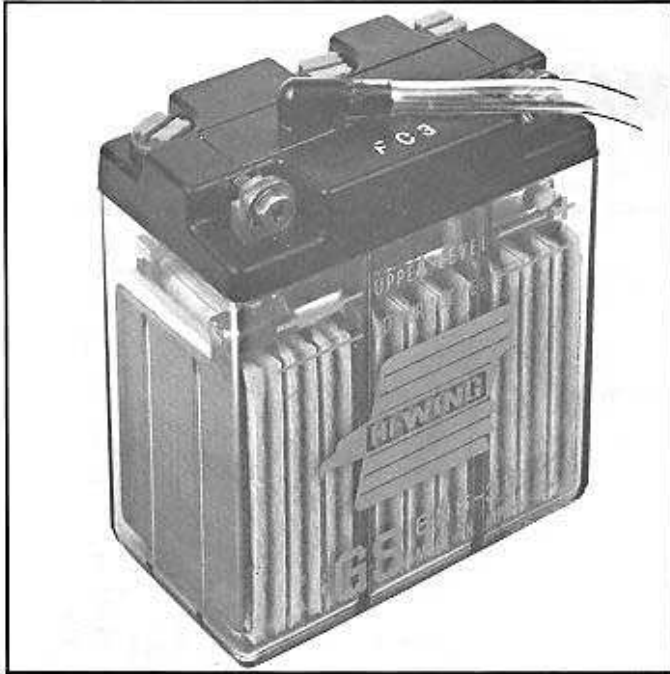


Fig. 1

- Raccorder le fil jaune-vert à la borne -, le fil marron et le fil vert à la borne +.

Par la suite, le niveau de la batterie devra éventuellement être établi en utilisant **exclusivement** de l'eau distillée pure.

2) MONTAGE DES FEUX CLIGNOTANTS

- Monter chaque boîtier sur son support (fig. 2).

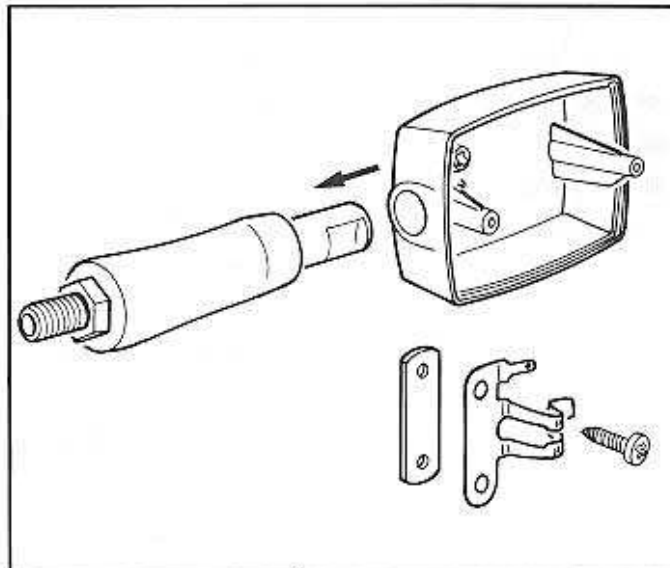


Fig. 2

- Passer le fil à l'intérieur du support et le connecter sur le réflecteur (fig. 3).

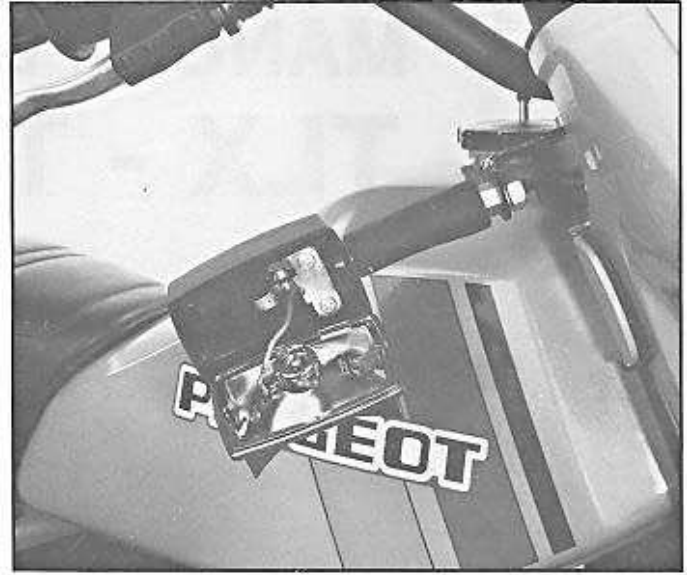


Fig. 3

- Fixer les supports sur les équerres, une rondelle plate sous l'écrou (fig. 4).

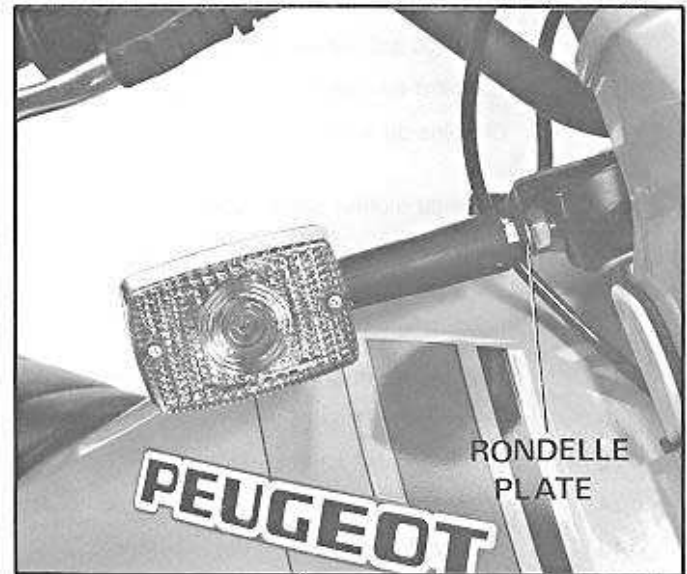


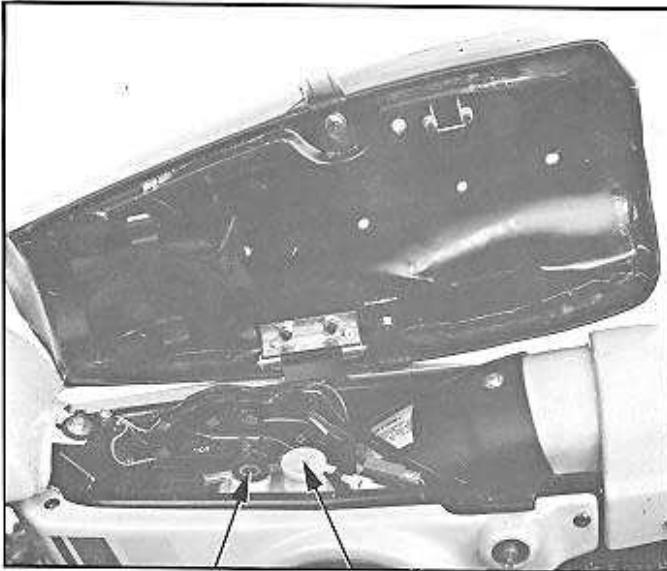
Fig. 4

Après le montage des 4 feux clignotants, faire l'essai du circuit batterie:

- Mettre la clé de contact sur la position B (Marche de jour) et actionner le commutateur clignotants, les feux doivent fonctionner.

3) MISE EN SERVICE DU MOTEUR

- Remplir le réservoir d'huile spécifique Moto pour graissage séparé. Contenance: 1,4 litre.
- Vérifier le bon fonctionnement du contacteur de niveau d'huile. Pour cela, mettre la clé de contact en position B (marche de jour) et appuyer sur la tige du contacteur (fig. 6). La lampe témoin de niveau doit s'allumer.
- Le circuit de graissage par la pompe à huile est prêt à l'emploi, il est malgré tout conseillé de s'assurer de son bon fonctionnement.



Contacteur de niveau d'huile Huile

Fig. 6

- Mettre dans le réservoir d'essence 1 ou 2 litres de mélange essence-huile à 4%, de façon à garantir le graissage du moteur en attendant éventuellement le parfait amorçage de la pompe à huile.

- Faire fonctionner le moteur au ralenti, dévisser d'un demi tour la vis de purge K, l'huile s'échappe alors sous la tête de la vis accompagnée de bulles d'air si le conduit a besoin d'être purgé (fig. 7).

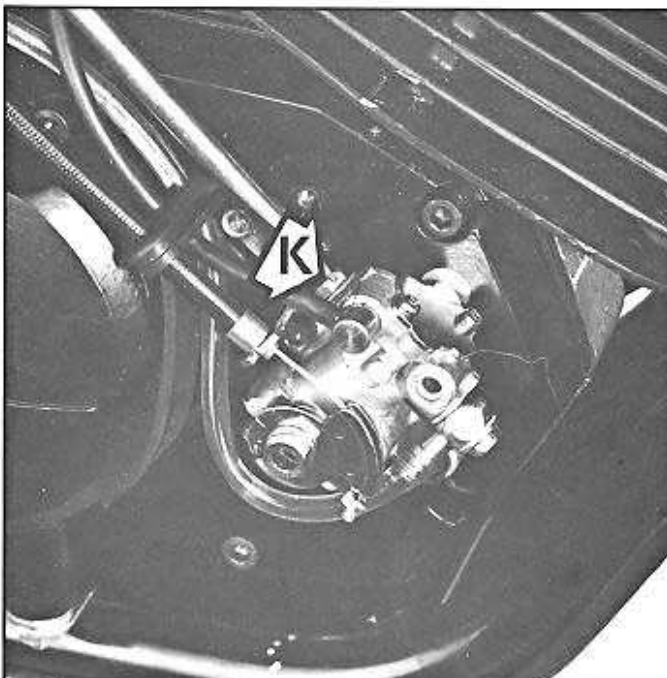


Fig. 7

- Resserrer la vis de purge lorsque l'huile s'échappe sans contenir aucune bulle d'air.
- Faire ensuite le plein du réservoir d'essence avec de l'essence pure ordinaire.

- Monter le rétroviseur côté gauche (fig. 8).

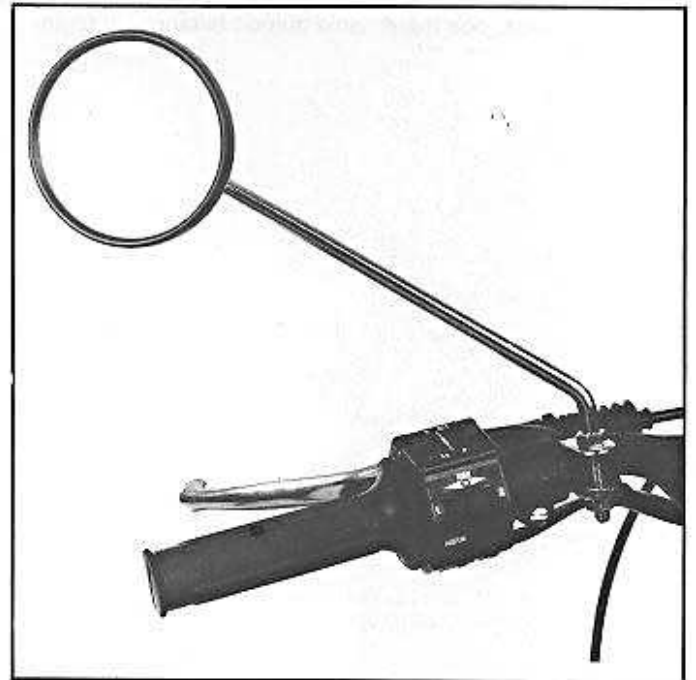


Fig. 8

2 - OPERATIONS DE PREPARATION A ROULER OBLIGATOIRES AVANT LIVRAISON AU CLIENT

- 1 - Vérifier particulièrement la fixation des roues et du guidon.
- 2 - Vérifier le serrage de toute la boulonnerie.
- 3 - Contrôler le réglage et l'efficacité des freins.
Frein avant hydraulique (TXT), il y a lieu de vérifier le niveau du lockheed dans la pompe (opérations décrites pages 40-41).
Vérifier également que le circuit de freinage est parfaitement étanche (absence de fuite).
- 4 - Vérifier la pression de gonflage des pneus.
- 5 - Contrôler le fonctionnement des appareils d'éclairage et de signalisation
(côde, phare, feu rouge, clignotants, stop, avertisseurs, témoins divers).
- 6 - Essai de la machine pour contrôle de fonctionnement du sélecteur de vitesses, du ralenti, des compteurs et compte-tours, des freins, ainsi que de la tenue de route.

3 - CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

MOTEUR: monocylindre 2 temps
à précompression dans le carter.
REFROIDISSEMENT: par ventilation naturelle.
ALESAGE: Ø 57 mm
COURSE: 48 mm
CYLINDREE: 122,5 cm³
TAUX DE COMPRESSION: 13
AVANCE A L'ALLUMAGE: 19° à 20°
BOITE DE VITESSES: 5 rapports
CAPACITE DU CARTER: 650 cm³ d'huile
10 W 40 SAE huile auto
TRANSMISSION PRIMAIRE: par pignon à denture hélicoïdale
TRANSMISSION SECONDAIRE: par chaîne,
pignon moteur 14 dents
RAPPORT DE TRANSMISSION PRIMAIRE: 1 : 2,869 (23/66).

RAPPORT DE BOITE DE VITESSES:

$$\begin{array}{l} 1^{\text{re}} \quad \frac{23}{66} \times \frac{12}{39} = \frac{1}{9,33} \\ 2^{\text{e}} \quad \frac{23}{66} \times \frac{17}{34} = \frac{1}{5,74} \\ 3^{\text{e}} \quad \frac{23}{66} \times \frac{21}{29} = \frac{1}{3,96} \\ 4^{\text{e}} \quad \frac{23}{66} \times \frac{25}{27} = \frac{1}{3,10} \\ 5^{\text{e}} \quad \frac{23}{66} \times \frac{27}{24} = \frac{1}{2,55} \end{array}$$

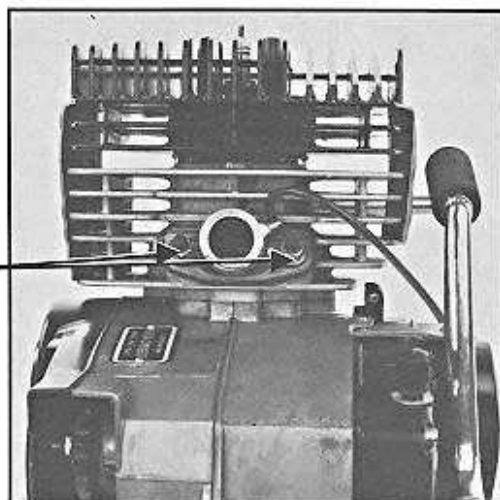
EMBAYAGE: à disques multiples baignant dans l'huile
ALLUMAGE: électronique par volant magnétique
ECLAIRAGE: 36 Watts.

4 - OUTILLAGE SPECIAL DE DEMONTAGE ET REMONTAGE

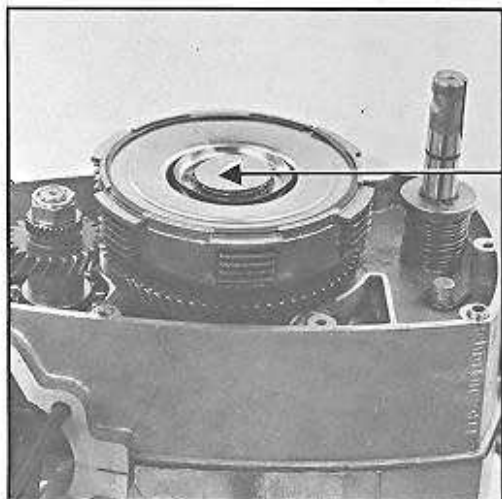
- 64765 Support moteur
- 65040 Plaque d'adaptation du moteur
- 69092 Pince à circlips
- 68027 Guide axe de piston
- 64982 Arrache-volant
- 69646 Outil d'immobilisation du rotor
- 69802 Clé dynamométrique
- 68038 Douille de 19
- 68152 Peugeottest
- 64983 Outil d'immobilisation du pignon-moteur
- 64984 Outil d'immobilisation sur le vilebrequin
- 64985 Outil de compression embrayage
- 64986 Outil d'extraction roulement à rouleaux sur vilebrequin
- 64987 Coquilles d'extraction roulement à rouleaux sur vilebrequin
- 64988 Plaque entretoise entre masses vilebrequin
- 64989 Outil d'extraction de la cage extérieure du roulement à rouleaux
- 64990 Coquille d'extraction de la cage extérieure du roulement à rouleaux
- 64991 Outil d'extraction de la douille à aiguilles
- 64992 Outil d'extraction du roulement arbre secondaire
- 64993 Guide-poussoir de la douille à aiguilles

6 - COUPLES DE SERRAGE

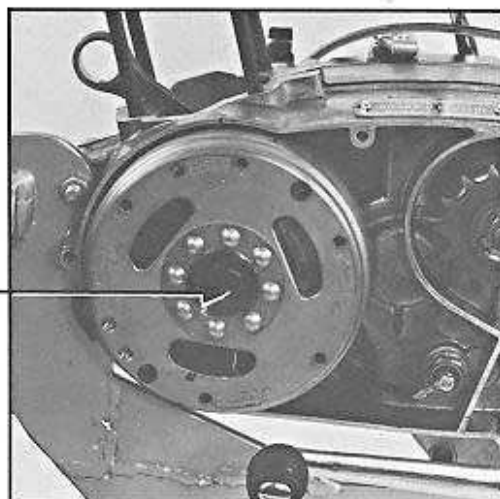
1,5 à 1,8 m.daN



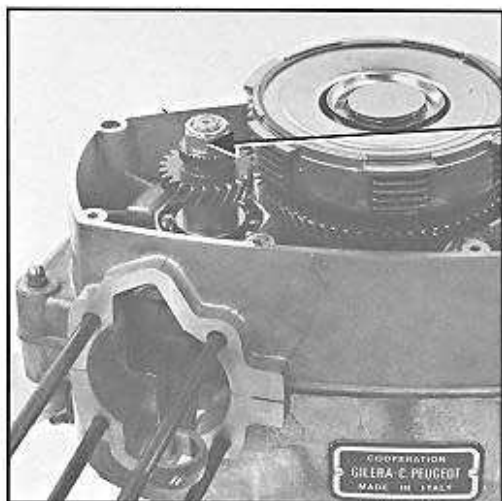
4 à 4,5 m.daN



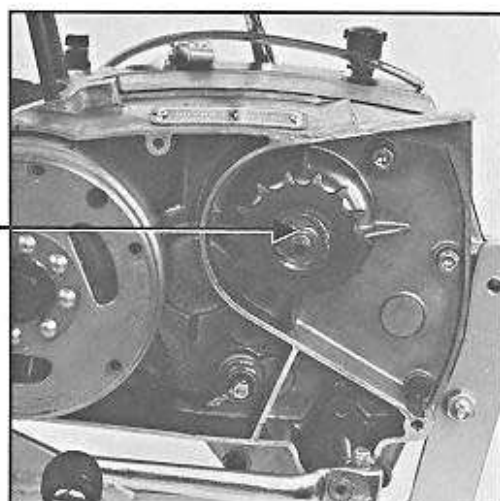
5 m.daN



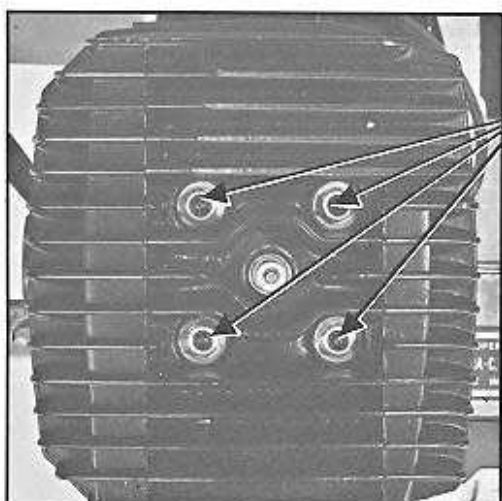
9 m.daN



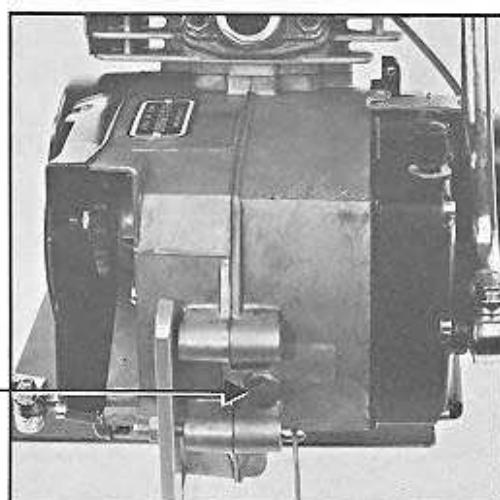
5 à 5,5 m.daN



1,5 à 1,8 m.daN



1,5 à 1,8 m.daN



7 - POSE DU MOTEUR SUR LE SUPPORT

L'ensemble du support-moteur est constitué d'un support standard (n° 64765) serré à l'étau et d'une plaque d'adaptation pivotante n° 65040 (fig. 9).

Ce système permet une accessibilité parfaite de tous les organes.



Fig. 9

- Fixer le moteur sur la plaque et placer les deux goupilles de retenue (fig. 10)

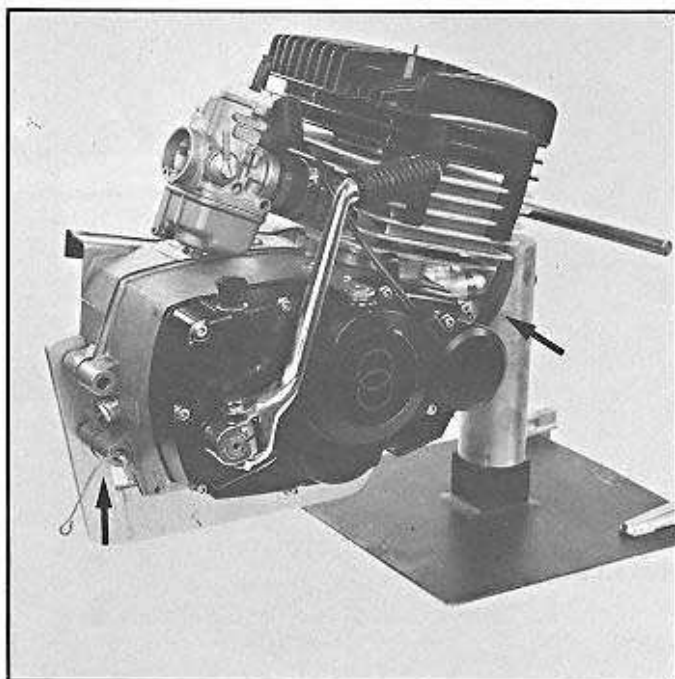


Fig. 10

- Vidange du moteur:
• Dévisser le bouchon de remplissage A
• Dévisser et retirer la vis de vidange B (fig. 11),
clé à pipe de 13.

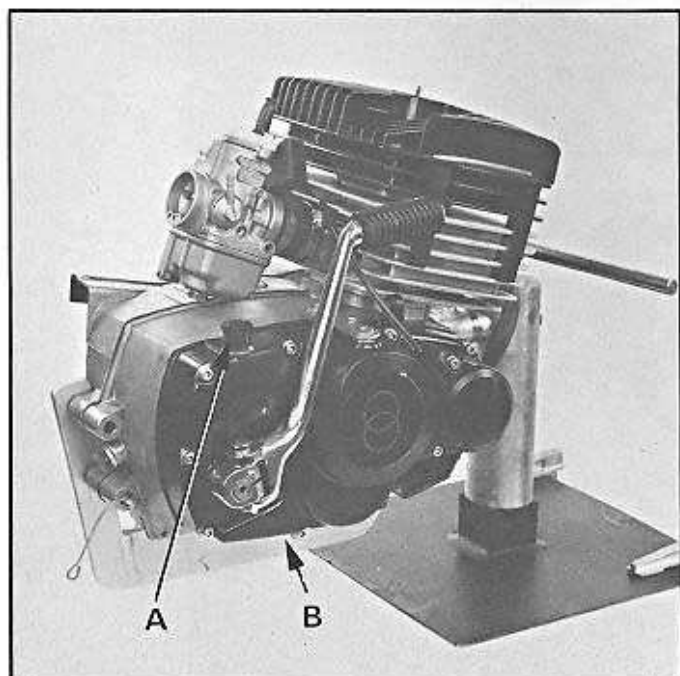


Fig. 11

8 - DEMONTAGE-REMONTAGE CULASSE - CYLINDRE-PISTON

DEMONTAGE DE LA CULASSE ET DU CYLINDRE

- Dévisser les quatre écrous fixant la culasse en procédant en quinconce pour éviter toute déformation (fig. 12) (clé à pipe de 13). Dégager les 4 bandes caoutchouc latérales. Enlever la culasse.

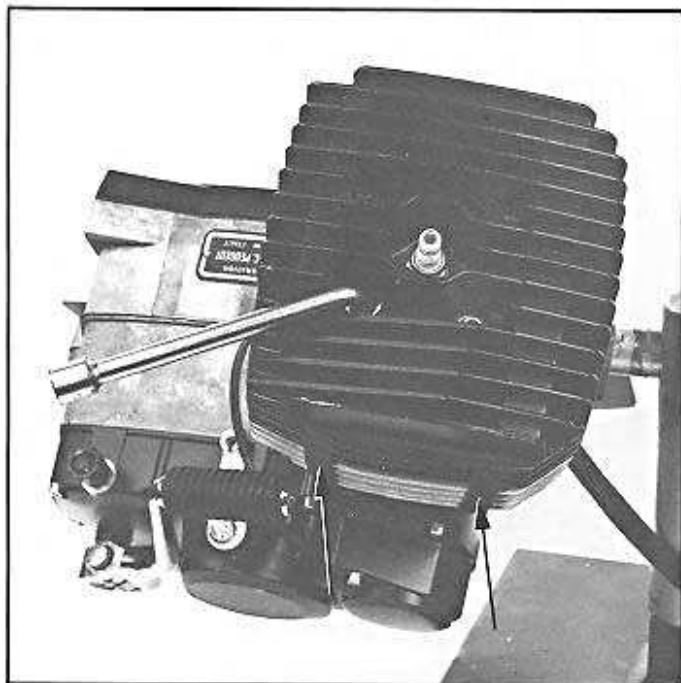


Fig. 12

DEMONTAGE DU PISTON

- Placer le piston dans la position la plus élevée et positionner le moteur à l'horizontale.
- Retirer les deux circlips à l'aide de la pince n° 69092 (fig. 14).

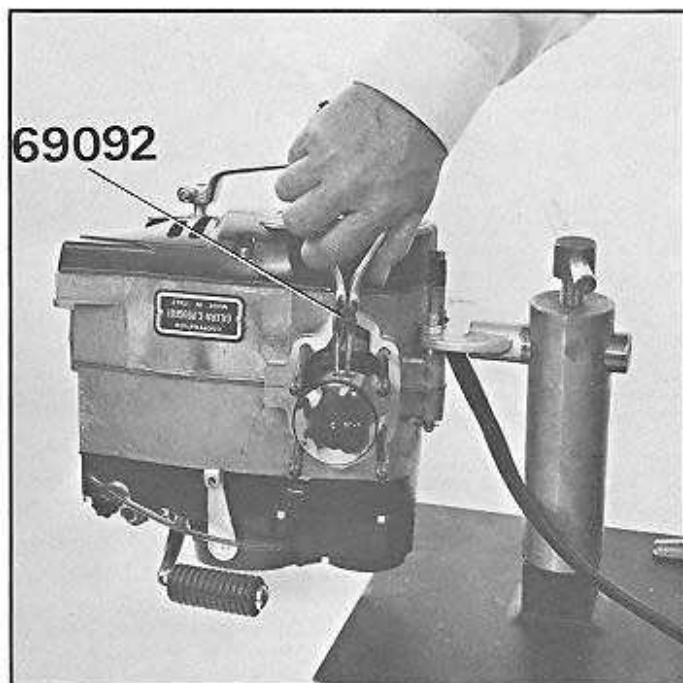


Fig. 14

- Débrancher le tuyau d'arrivée d'huile sur le raccord-carburateur.
- Sortir le cylindre (fig. 13). S'il est collé, mettre le piston au point mort bas et frapper à petits coups de maillet sur la sortie de l'échappement.

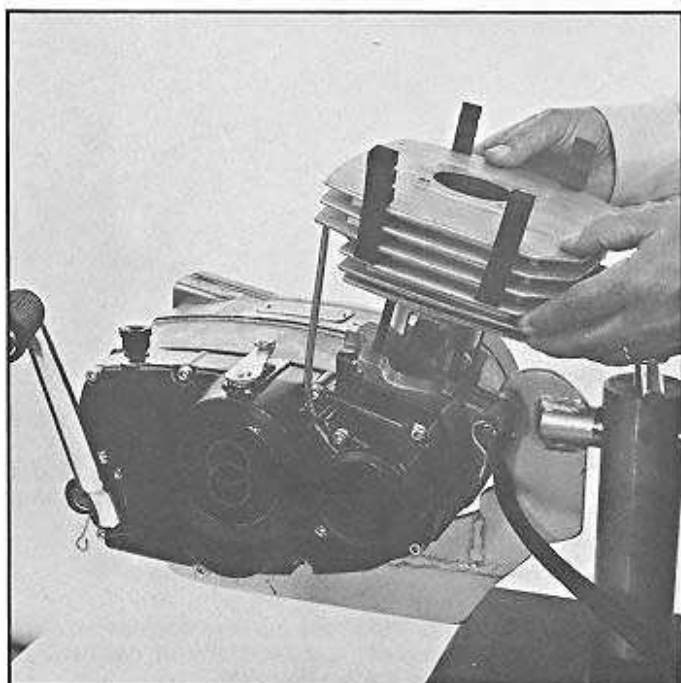


Fig. 13

- Pousser à la main l'axe de piston à l'aide du guide n° 68027 (fig. 15).
- Retirer la cage à aiguilles.

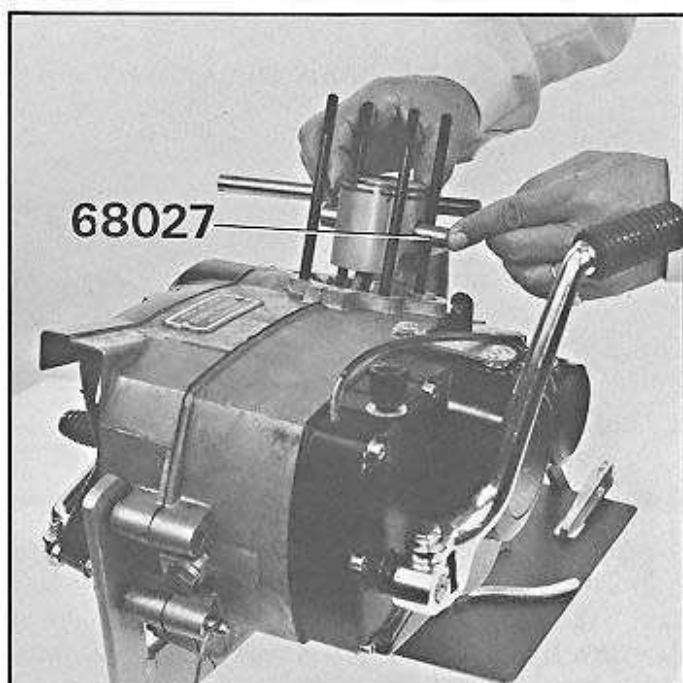


Fig. 15

- Sortir le joint de cylindre.

REMONTAGE DU PISTON

IMPORTANT: L'axe de piston, la cage à aiguilles et le pied de bielle sont appairés pour obtenir un montage de précision.

REPERES PAR TRAIT DE SCIE SUR LA BIELLE ET SUR LE COTE DE LA CAGE A AIGUILLES

Le total des repères additionnés, pied de bielle + cage à aiguilles, doit toujours être égal à 5 (exemple, fig. 16).

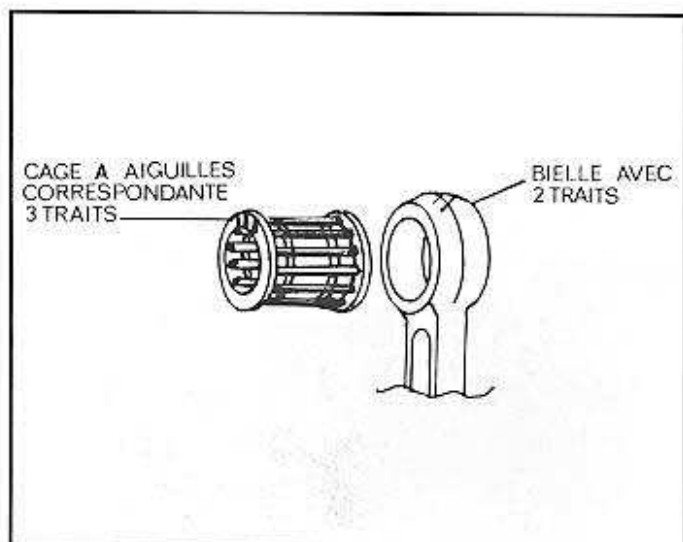


Fig. 16

Appairages

- 1 trait sur la bielle = 4 traits sur la cage à aiguilles
- 2 traits sur la bielle = 3 traits sur la cage à aiguilles
- 3 traits sur la bielle = 2 traits sur la cage à aiguilles
- 4 traits sur la bielle = 1 trait sur la cage à aiguilles

- Tremper la cage à aiguilles dans l'huile légère, puis la placer sur le pied de bielle.
- Présenter le piston sur la bielle, les lettres-repères «SC» dirigées vers l'avant côté échappement (fig. 17).

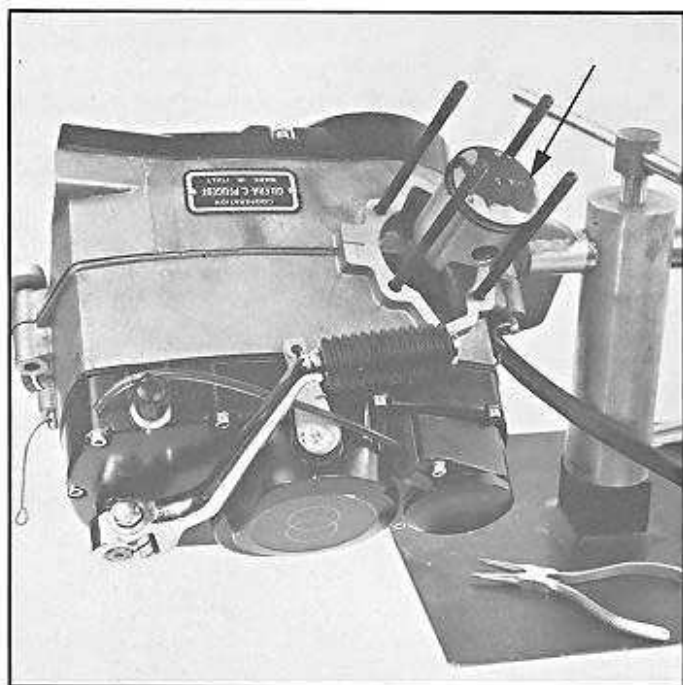


Fig. 17

- Pousser l'axe de piston à la main ou avec l'aide du guide n° 68027.
- Monter les deux circlips, s'assurer qu'ils sont bien dans les gorges.

IMPORTANT: Les circlips doivent être remplacés par des neufs à chaque démontage.

- Monter les segments sur le piston (fig. 18), segment souple en bas, segment en «L» en haut.

ATTENTION: les ergots d'arrêts se trouvent côté admission.

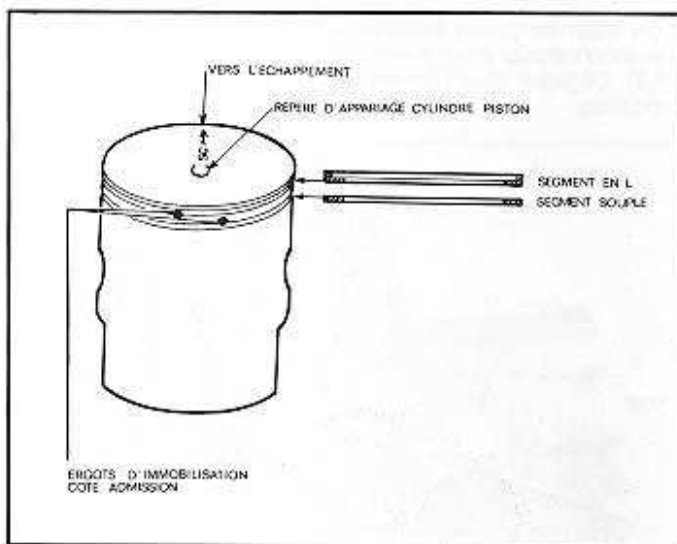


Fig. 18

REMONTAGE DU CYLINDRE

- Placer le joint de cylindre papier huilé légèrement.
- Pour faciliter le remontage du cylindre, utiliser la cale en bois n° 68047 (fig. 19).
- Mettre en appui le piston sur cette cale.

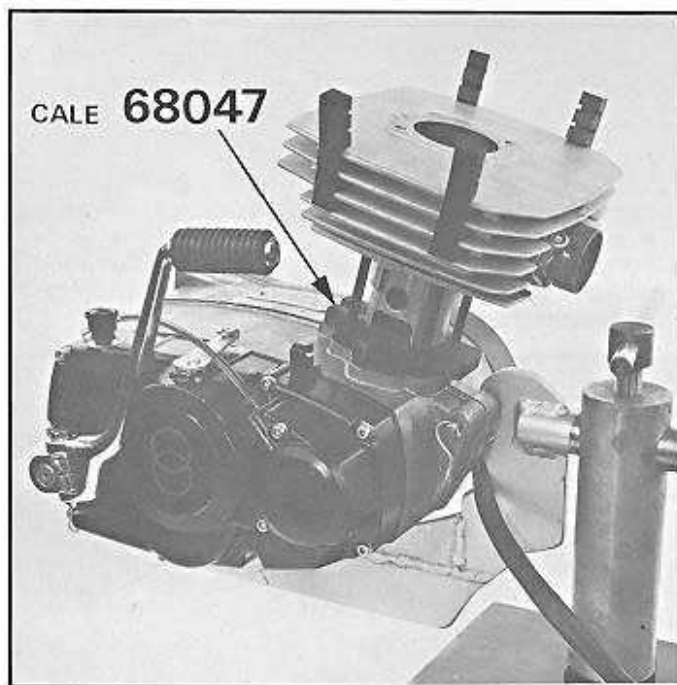


Fig. 19

- S'assurer que les fentes sont bien en face des ergots placés dans les gorges.
- Engager le cylindre bien droit, inutile de le frapper, il doit descendre à la main. Retirer la cale en bois et pousser le cylindre à fond.

REMONTAGE DE LA CULASSE

- Placer la culasse (sans joint).
- Placer les rondelles et les écrous qui seront vissés en quinconce à la clé dynamométrique n° 69802 avec la douille de 13 mm (couple de serrage 1,5 à 1,8 m.daN).

9 - DEMONTAGE - REMONTAGE DU VOLANT MAGNETIQUE, ALLUMAGE ELECTRONIQUE

DEMONTAGE DU COUVERCLE GAUCHE

- Dévisser et retirer les 3 vis de fixation du couvercle gauche (clé Allen de 4) (fig. 20).
- Retirer le couvercle gauche.

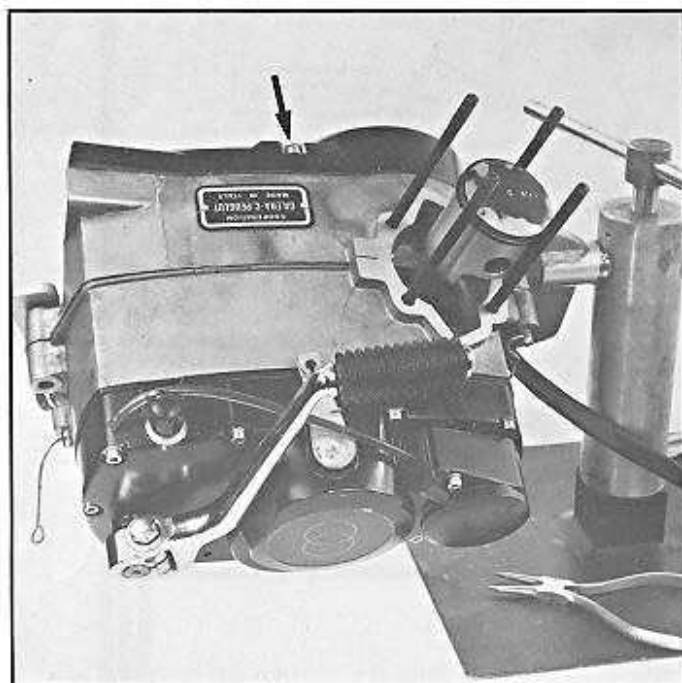


Fig. 20

- Dévisser, sans la retirer, la vis de poussée de l'arrache-volant n° 64982 (T0048564), puis mettre en place cet outil en le vissant à fond sur le rotor (fig. 22).
- Immobiliser le corps de l'outil avec une clé de 30 et visser la vis de poussée de l'arrache-volant (clé de 17) jusqu'au décollement du rotor.

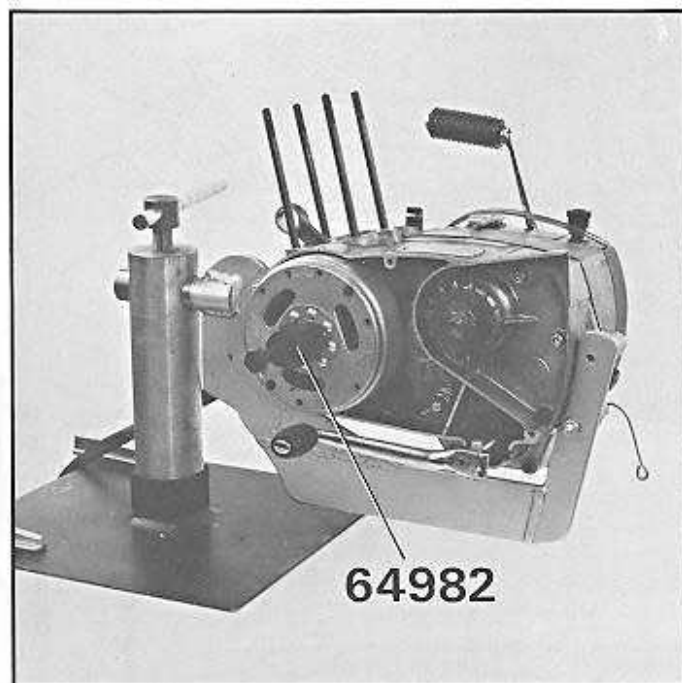


Fig. 22

DEMONTAGE DU ROTOR

- Dévisser l'écrou en bout de vilebrequin à l'aide d'une clé à pipe de 19 en immobilisant le rotor avec l'outil n° 69646 (fig. 21).

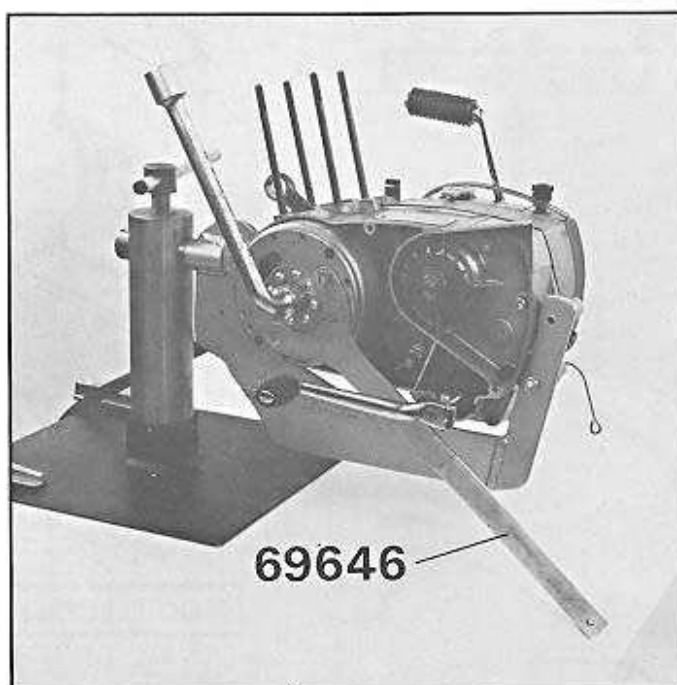


Fig. 21

DEMONTAGE DE L'ENSEMBLE INDUITS

- Dévisser et retirer les 3 vis de fixation (fig. 23).
- Dégager de son attache le fil bleu reliant le contacteur de point mort.
- Dégager l'ensemble induits.

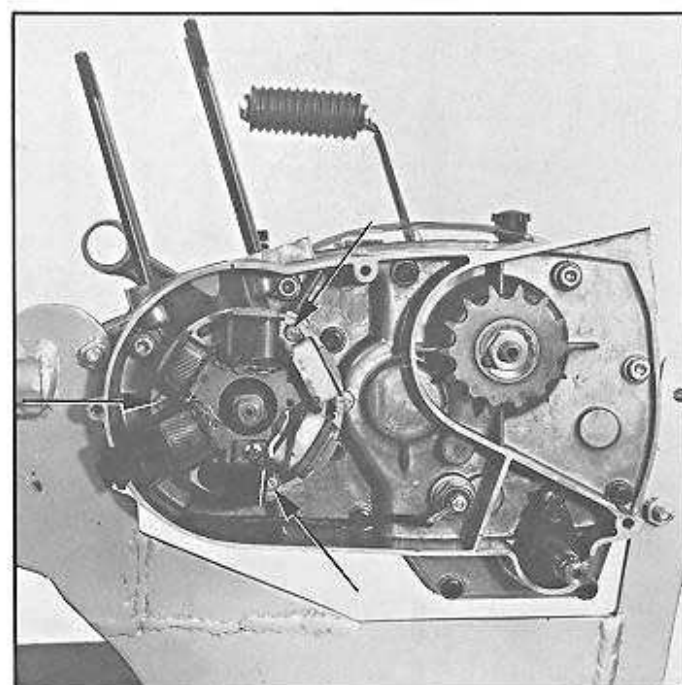


Fig. 23

COMPOSITION ET BRANCHEMENT DE L'ENSEMBLE INDUITS

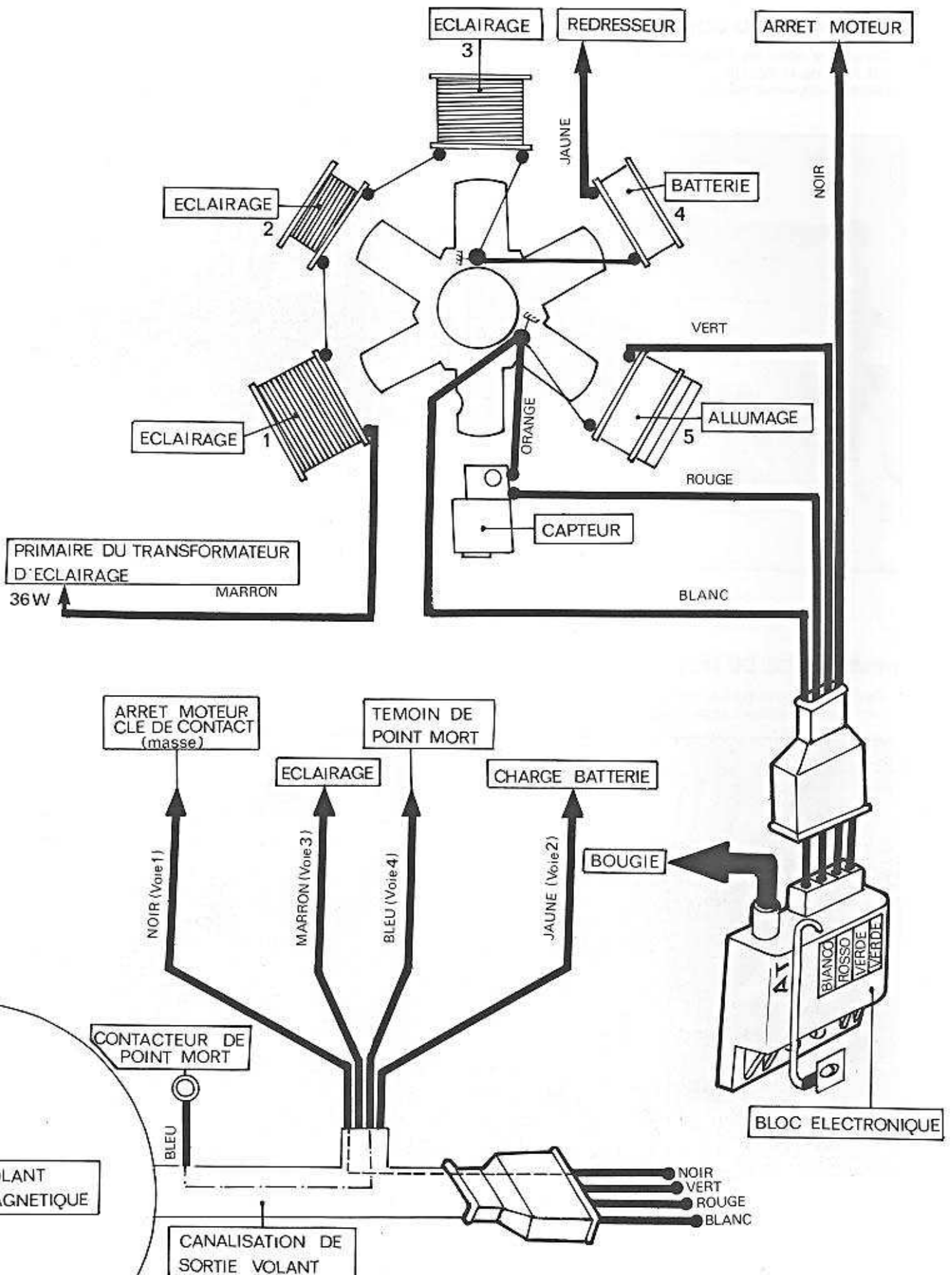


Fig. 24

DEPOSE DES BOBINES

- Dessouder les connexions.
- Rabattre la languette métallique C (fig. 25).

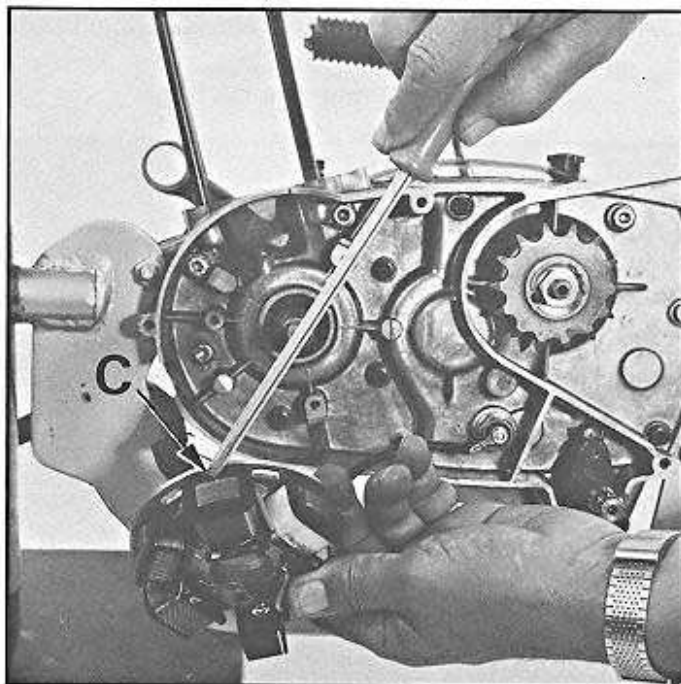


Fig. 25

MONTAGE DE L'ENSEMBLE INDUITS

- Placer l'ensemble induits sur le carter gauche en disposant correctement le faisceau.
- Visser les trois vis, rondelle onduflex et rondelle plate sous la tête (fig. 27).

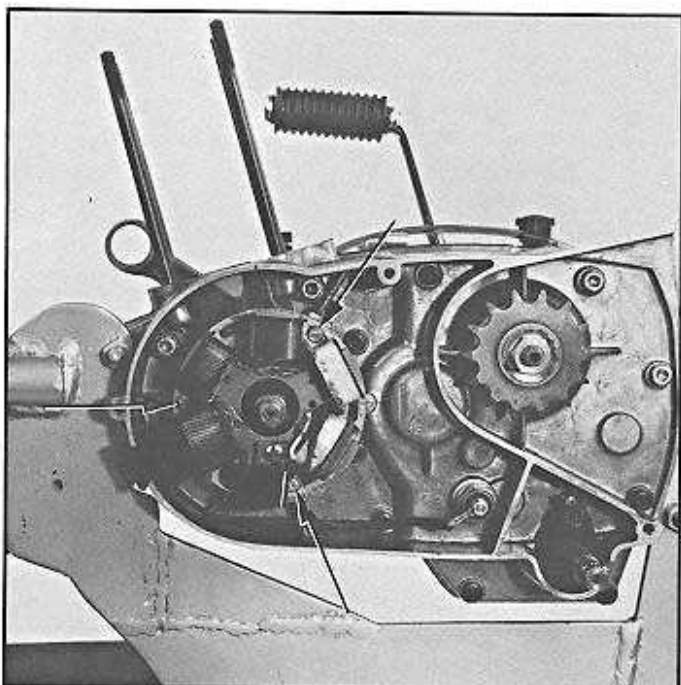


Fig. 27

MONTAGE DU ROTOR

- Mettre en place la clavette d'immobilisation dans son logement sur le vilebrequin.
- Engager le rotor en orientant correctement l'entrée de clavette.
- Placer la rondelle éventail et l'écrou. Serrer à l'aide de la clé dynamométrique n° 69802 équipée de la douille de 19 n° 68038 (couple de serrage 5 m.daN) (fig. 28).

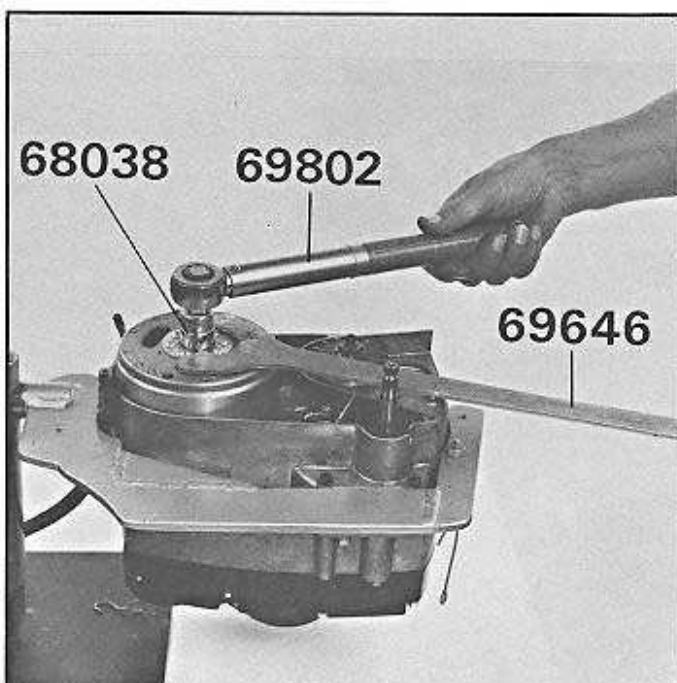
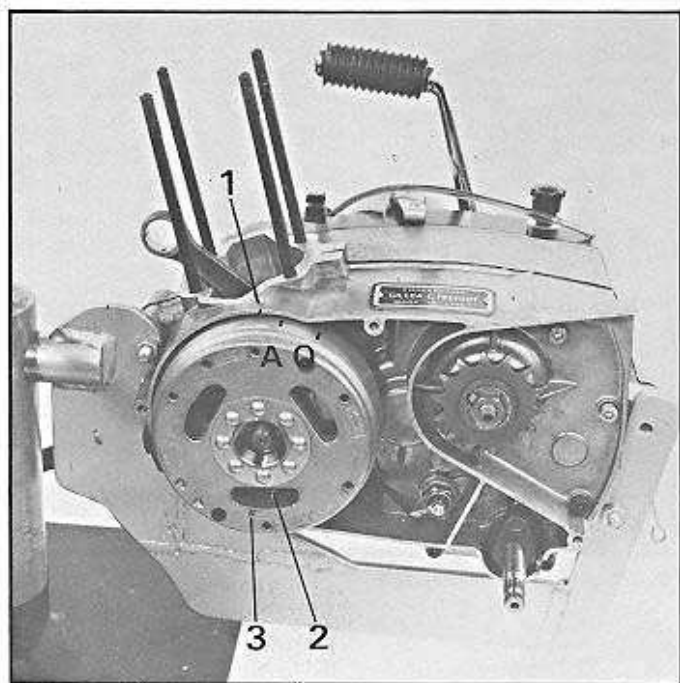


Fig. 28

CALAGE DU VOLANT MAGNETIQUE (Avance à l'allumage, 19°20)

Fig. 29: situation des repères pour le calage ou la vérification de l'avance à l'allumage.



- A = Allumage
- O = Point mort Haut
- 1 = Trait sur le carter
- 2 = Trait blanc sur le capteur
- 3 = 2 Traits sur le rotor

Fig. 29

- Mettre les repères 1 du carter et A du rotor en coïncidence. L'avance à l'allumage est correctement réglée lorsque le trait blanc (repère 2) du capteur est compris entre les deux traits marqués sur le rotor (repère 3) fig. 30.

- Si ces conditions ne sont pas remplies, tourner le stator (ensembles induits) sur ses boutonnières de réglage. Pour cela, desserrer les 3 vis à tête cylindrique de fixation (fig. 31).
- Resserer les 3 vis.

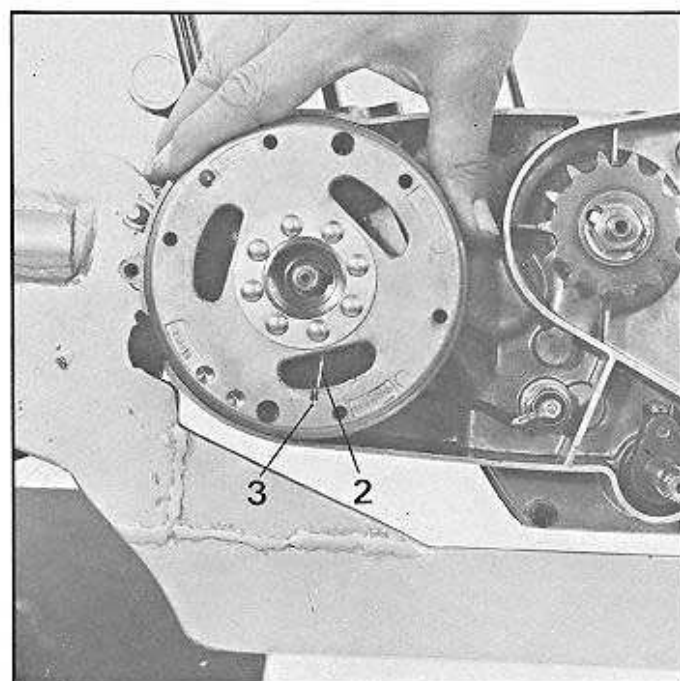


Fig. 30

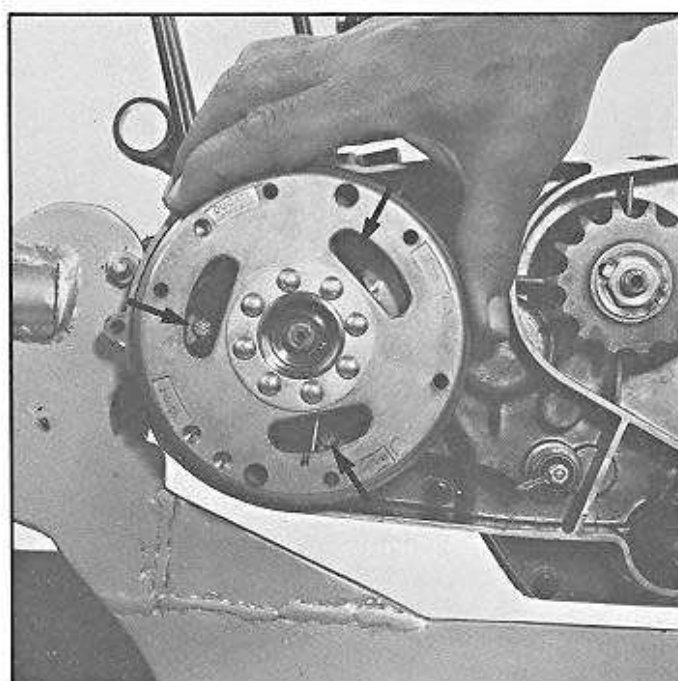


Fig. 31

VERIFICATION DU VOLANT MAGNETIQUE (Circuits des bobines)

1) **ECLAIRAGE ET CHARGE DE BATTERIE**,
avec le Peugeottest 68152. Utilisation des deux pinces.

ATTENTION: ces contrôles doivent être effectués, moteur arrêté, sous peine de détérioration de l'appareil.

BOBINES ECLAIRAGE

3 bobines en série, sortie fil marron et la masse.
Appuyer sur l'interrupteur, la lampe rouge doit s'allumer (fig. 32).

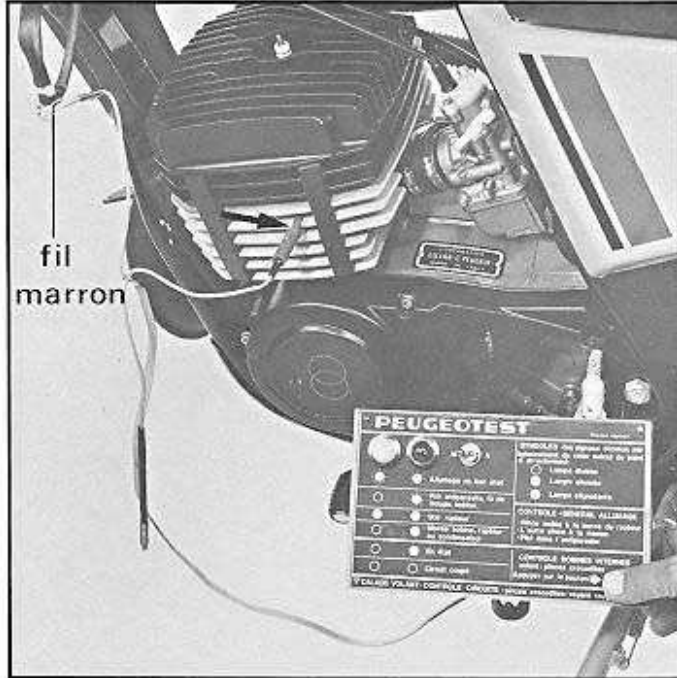


Fig. 32

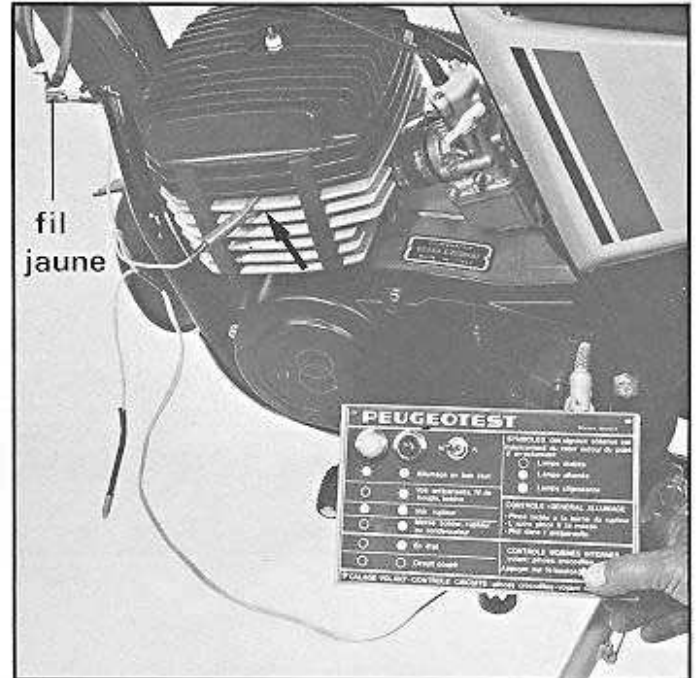


Fig. 33

2) **CAPTEUR ET BOBINE D'ALLUMAGE**,
en ohmmètre (contrôleur universel), moteur à l'arrêt. Fils débranchés du bloc électronique.

CAPTEUR

Fil blanc (masse) et fil rouge (capteur).
Valeur ohmique 100 ± 5 (fig. 34).

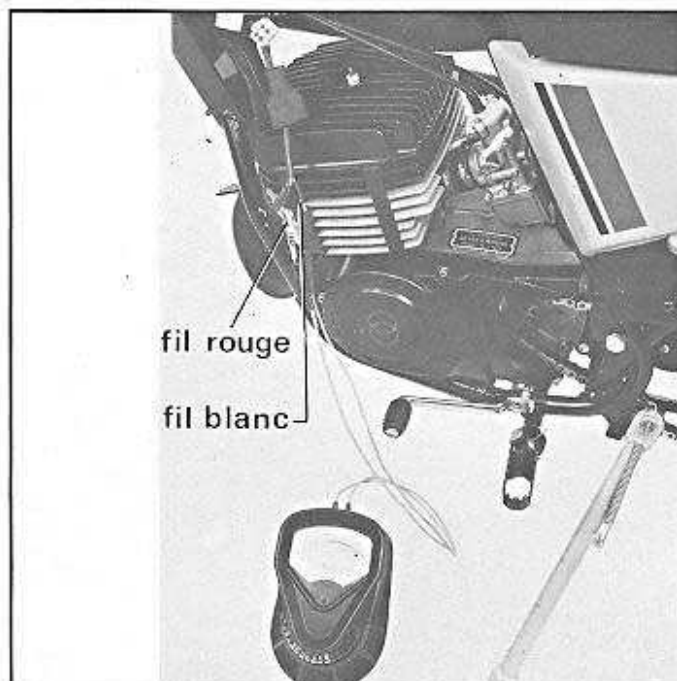


Fig. 34

BOBINE D'ALLUMAGE

Fil blanc (masse) et fil vert (allumage).
Valeur ohmique 500 ± 20 (fig. 35).

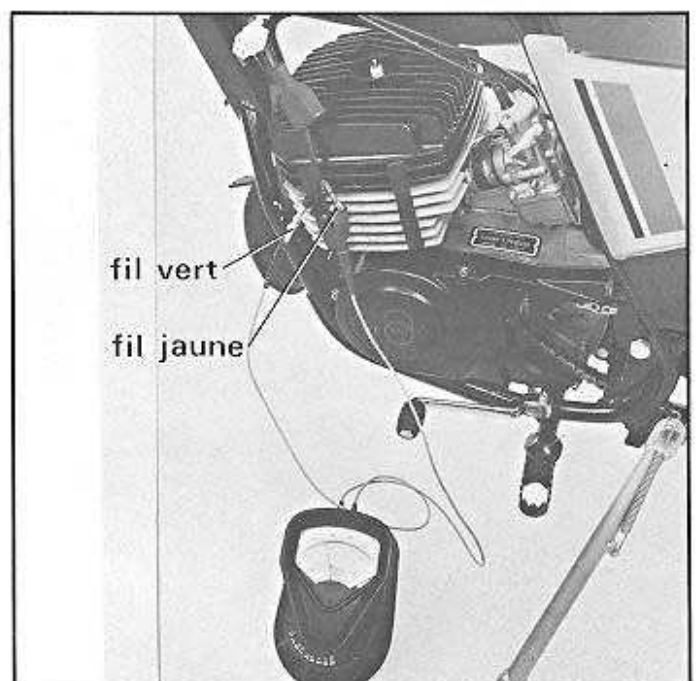


Fig. 35

10 - DEPOSE DU PIGNON MOTEUR SORTIE DE BOITE DE VITESSES

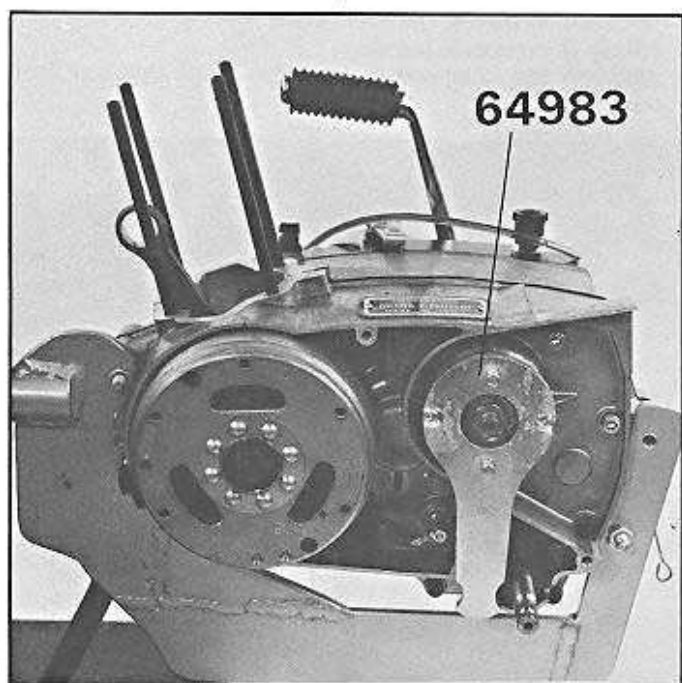


Fig. 36

- Avec l'outil n° 64983 (G27117/30), immobiliser le pignon (fig. 36).
- A l'aide d'un tournevis, rabattre le frein d'écrou.
- Dévisser et retirer l'écrou (clé à pipe de 17).
- Pour le remontage, appliquer à l'écrou un couple de serrage de 5 à 5,5 m.daN.

11 - DEMONTAGE-REMONTAGE DE L'EMBRAYAGE

- Déposer la manivelle de lanceur. Pour cela, dévisser et retirer entièrement la vis de serrage (clé à pipe de 14).
- Dévisser et retirer les 9 vis de fixation du couvercle (clé Allen de 4).
- Retirer le couvercle d'embrayage.
- Avec l'outil n° 64984 (19.1.20019), immobiliser le pignon-moteur du vilebrequin (fig. 37).

- Avec deux tournevis utilisés comme leviers en opposition, retirer le plateau d'appui (fig. 38).

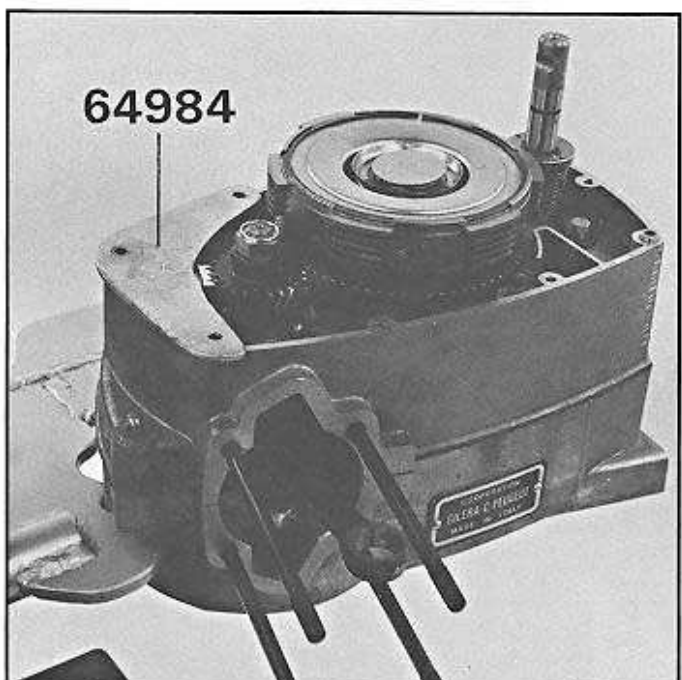




Fig. 39

- Rabattre le frein d'écrou, puis dévisser l'écrou (clé à pipe de 17) (fig. 39).
- Sortir l'ensemble de l'embrayage (**attention à la cage à aiguilles**).

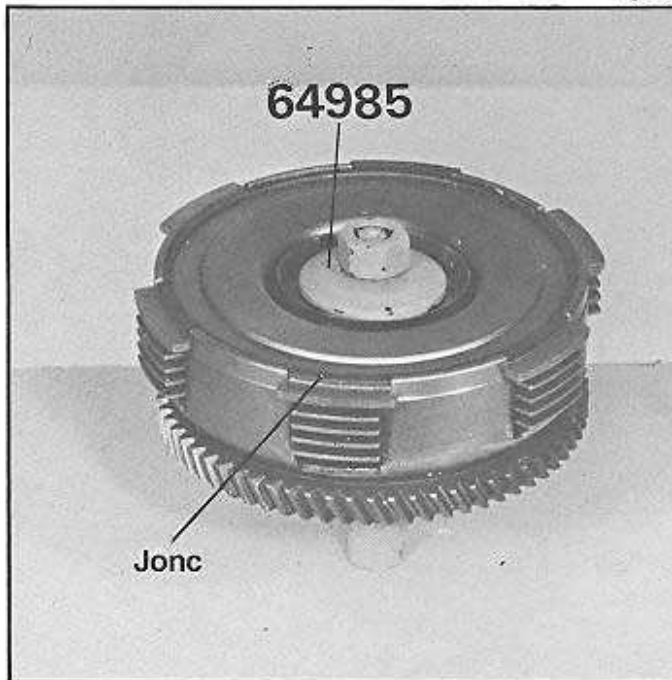


Fig. 40

Pour extraire les disques et le ressort, opérer de la façon suivante:

- Avec l'outil n° 64985, (T.0020232), comprimer le ressort en vissant l'écrou (fig. 40).
- Retirer le jonc d'arrêt et sortir tous les disques.
- Pour sortir le ressort, dévisser l'écrou de l'outil n° 64985 et retirer le flasque mobile.

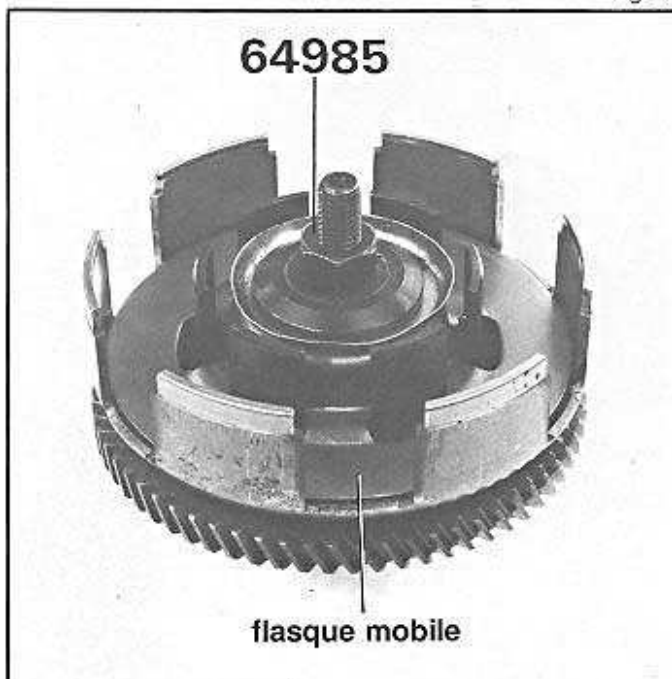


Fig. 41

REMONTAGE DU RESSORT ET DES DISQUES D'EMBRAYAGE

- Placer le ressort, le flasque mobile, puis comprimer l'ensemble avec l'outil n° 64985 (T.0020232) (fig. 41).
- Ensuite, empiler les disques correctement et terminer par la pose du jonc d'arrêt.
- Retirer l'outil.
 - L'ensemble d'embrayage se pose sur l'arbre primaire sans difficultés. S'assurer du bon état de la cage à aiguilles. Bloquer l'écrou (clé à pipe de 14) couple de serrage (4 à 4,5 m.daN).
 - Redresser le frein d'écrou.
 - Engager en force le plateau d'appui.

12 - DEPOSE ET POSE DU PIGNON-MOTEUR ET DU PIGNON DE POMPE SUR LE VILEBREQUIN

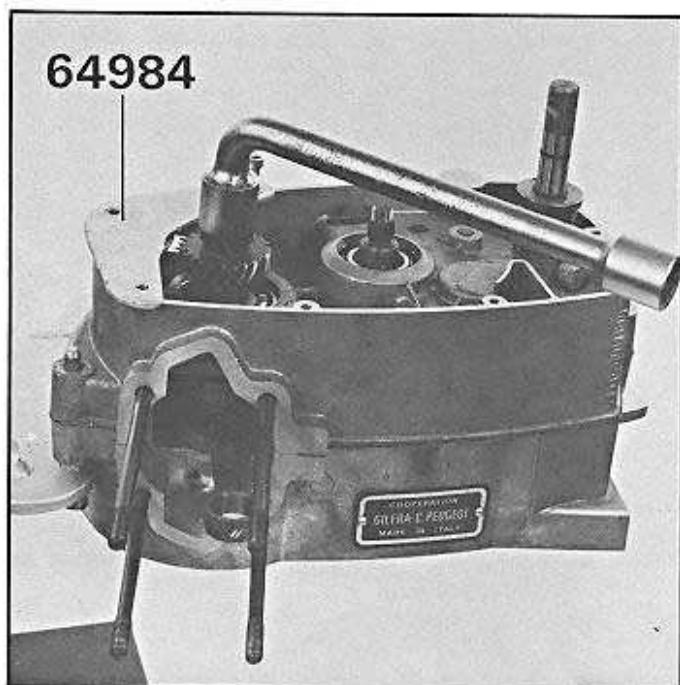


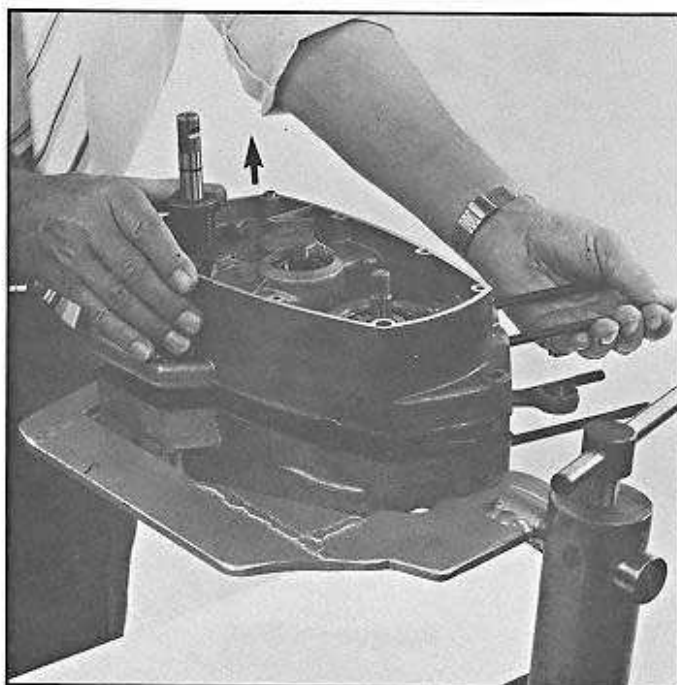
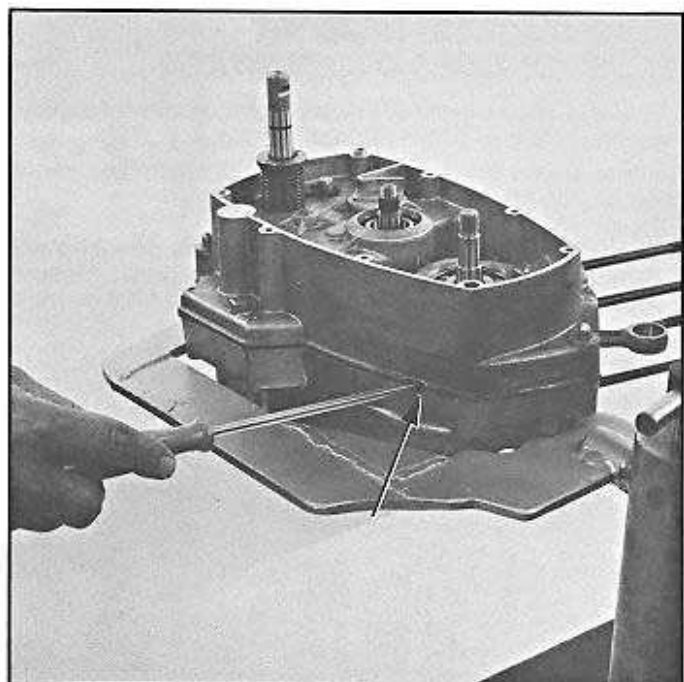
Fig. 42

- Utiliser l'outil d'immobilisation n° 64984 (19.1.20019) (fig. 42).
 - Dévisser et retirer l'écrou (clé à pipe de 19).
 - Sortir les pignons.
- Au remontage, appliquer sur l'écrou un couple de serrage de 9 m.daN.

13 - OUVERTURE DES CARTERS MOTEUR

- Dévisser et retirer les 13 vis d'assemblage (clé Allen de 5).
- Ecarter les carters avec l'extrémité d'un tournevis dans l'ouverture prévue à cet effet (fig. 43).

- Sortir le carter droit (fig. 44).



14 - DEMONTAGE DE LA BOITE DE VITESSES

POSE DES PIGNONS ET BALADEURS SUR L'ARBRE SECONDAIRE

- Retirer l'axe des fourchettes (fig. 45), puis sortir tout l'ensemble des pignons primaire et secondaire avec fourchettes et baladeurs.

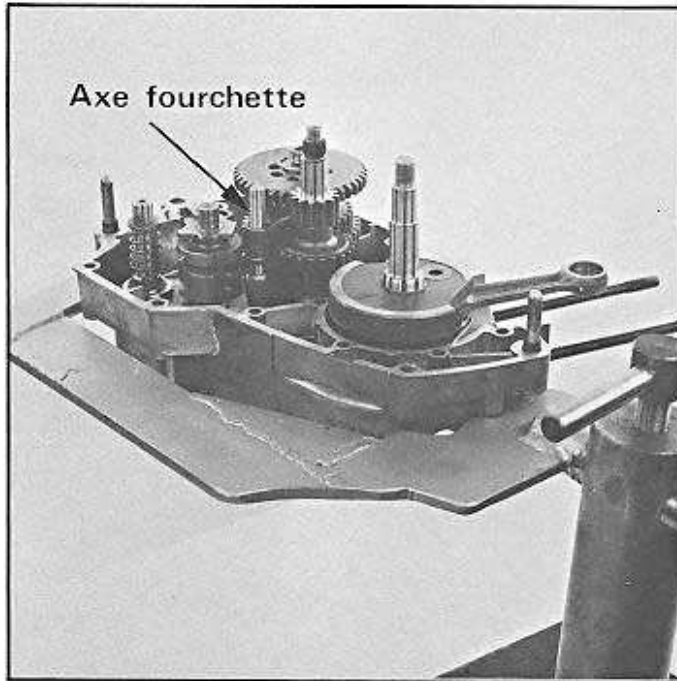


Fig. 45

- Bien laver et souffler les pièces pour être sûr que les trous de graissage soient débouchés.
- Réaliser la disposition de ces pièces comme l'indique la fig. 47.
- Le chambrage des pignons doit toujours être orienté côté baladeur.

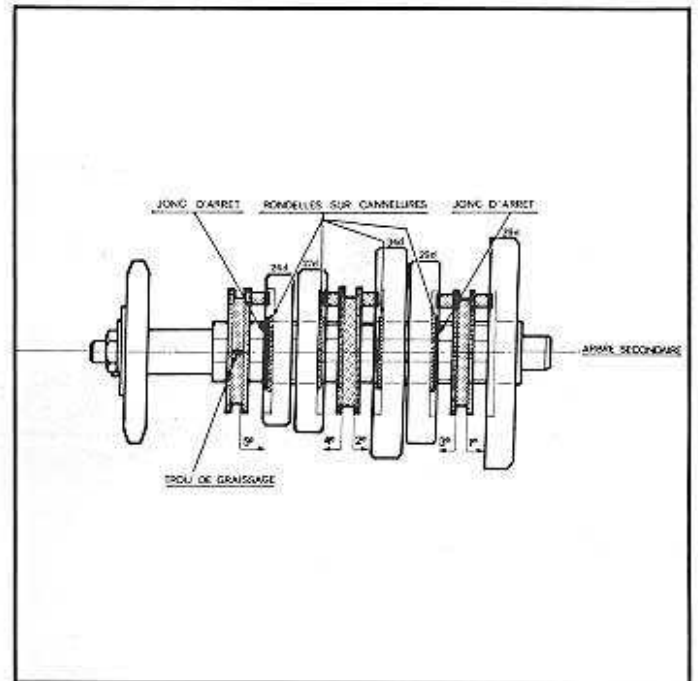


Fig. 47

IMPORTANT: Le baladeur de 5^e doit être positionné de façon à ce que son trou de graissage coïncide avec celui de l'arbre secondaire (trous sur la même cannelure).

DEPOSE DES PIGNONS ET BALADEURS DE L'ARBRE SECONDAIRE

- Retirer les 2 circlips (fig. 46).

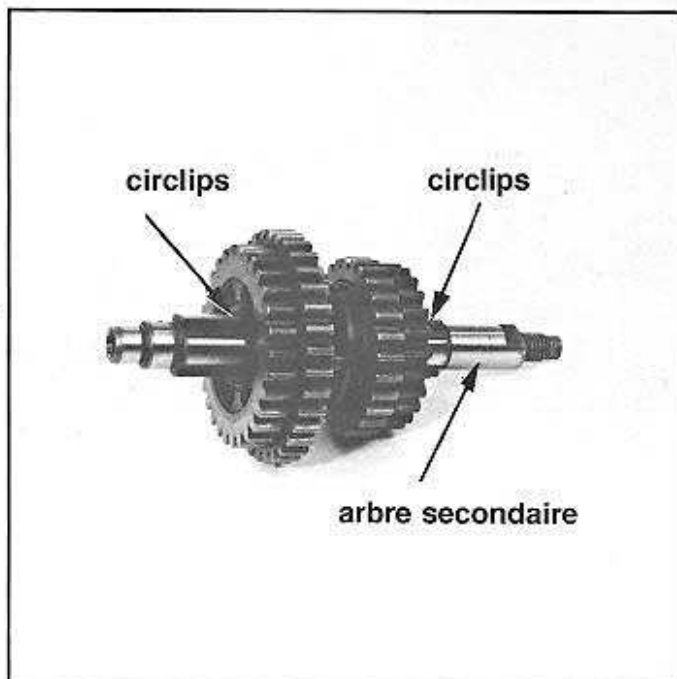


Fig. 46

MONTAGE DE LA BOITE DE VITESSES

- Positionner le sélecteur sur la 5^e vitesse (fig. 48).

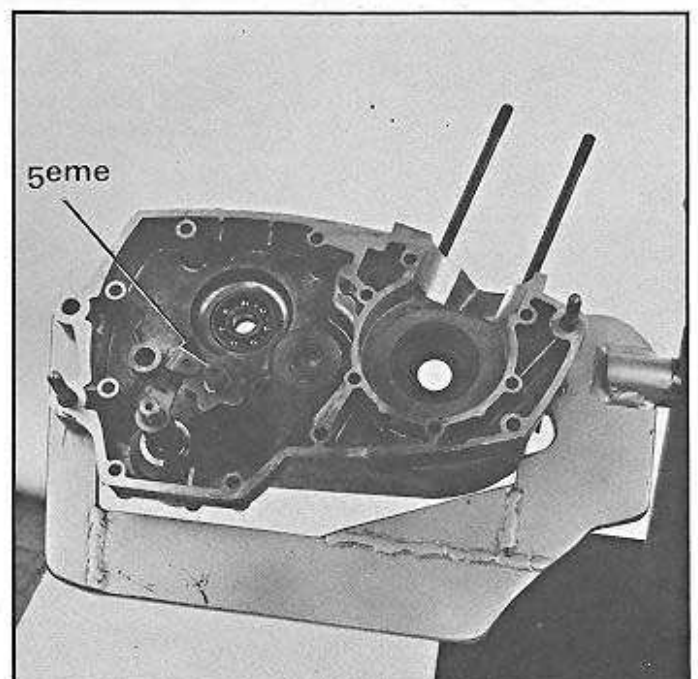


Fig. 48

- Identification des fourchettes (fig. 49).

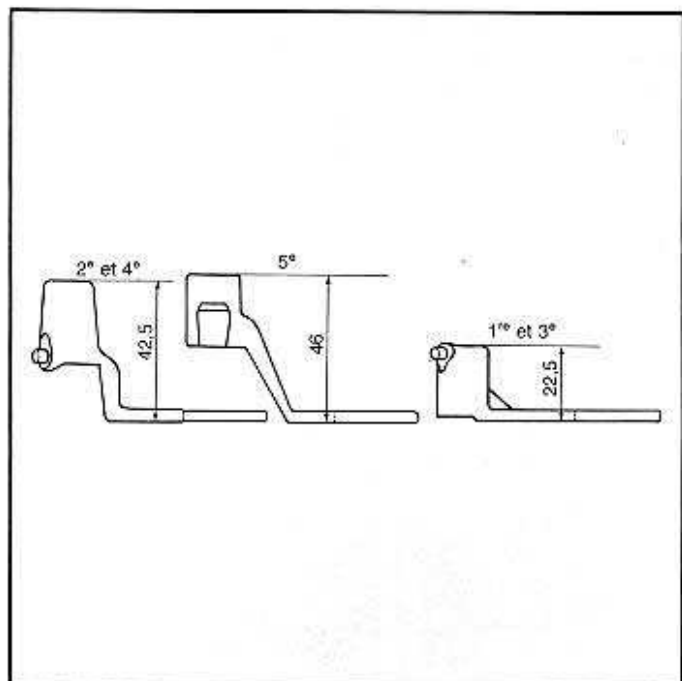


Fig. 49

- Placer la fourchette de 2° et 4° dans le baladeur correspondant, l'ergot dans la rampe (fig. 51).

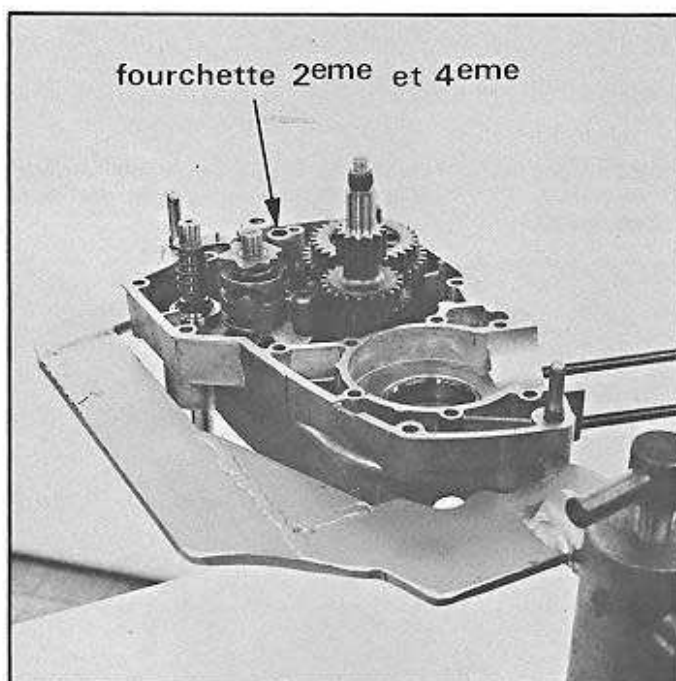


Fig. 51

- Engager ensemble, sur le carter gauche, les arbres primaire et secondaire équipés de la fourchette de 5° vitesse (fig. 50).

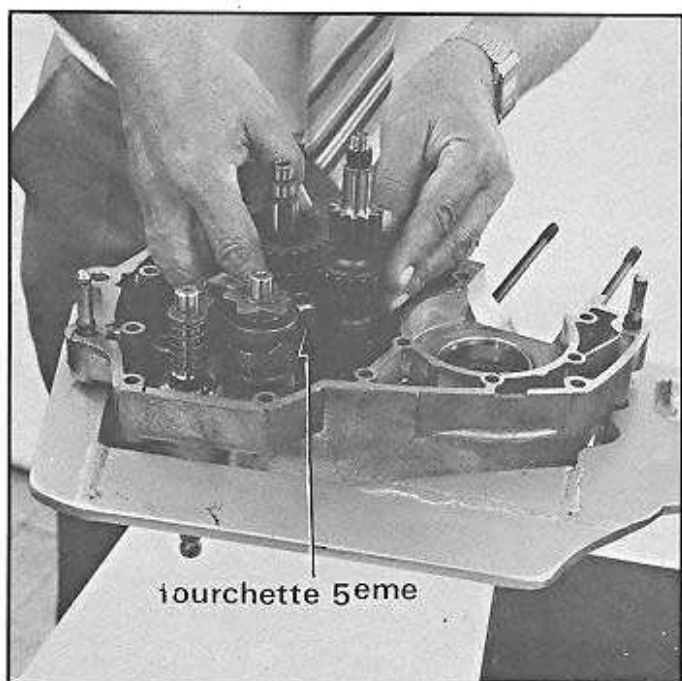


Fig. 50

- Placer le baladeur de 1° et 3° avec la fourchette et glisser l'axe de guidage à fond (fig. 52).

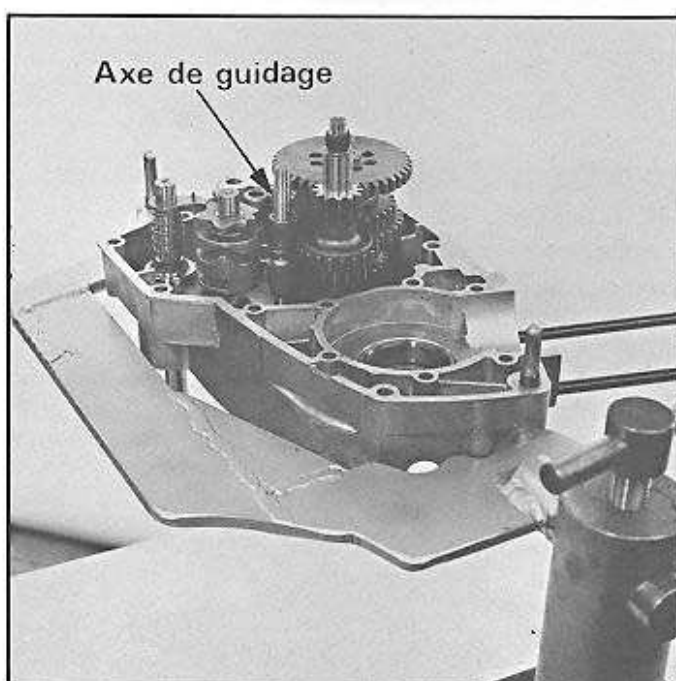


Fig. 52

- Placer le pignon 1^{re} équipé de sa bague, le chambrage contre le baladeur (fig. 53).

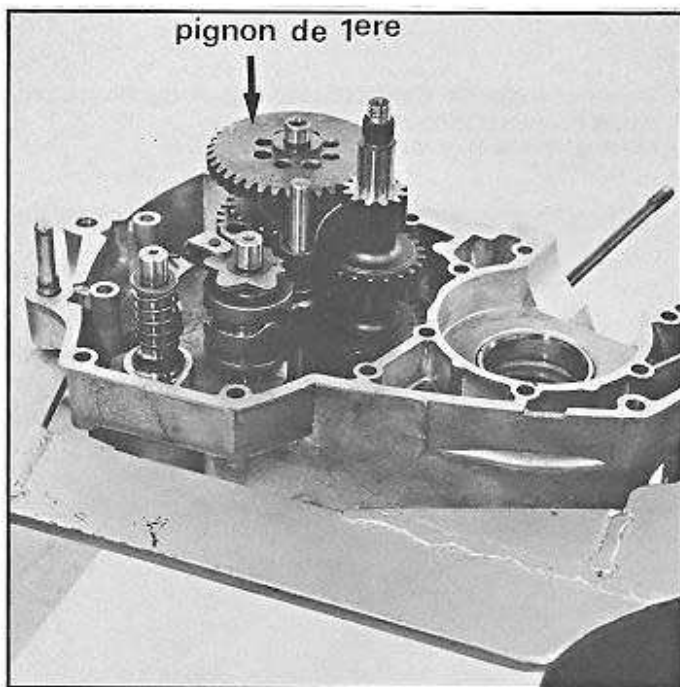


Fig. 53

- Mettre en place, de suite, les rondelles: celles, diamètre extérieur 22, sur l'axe de pignon de 1^{re} et les deux autres, sur les axes du mécanisme de sélecteur (fig. 54).

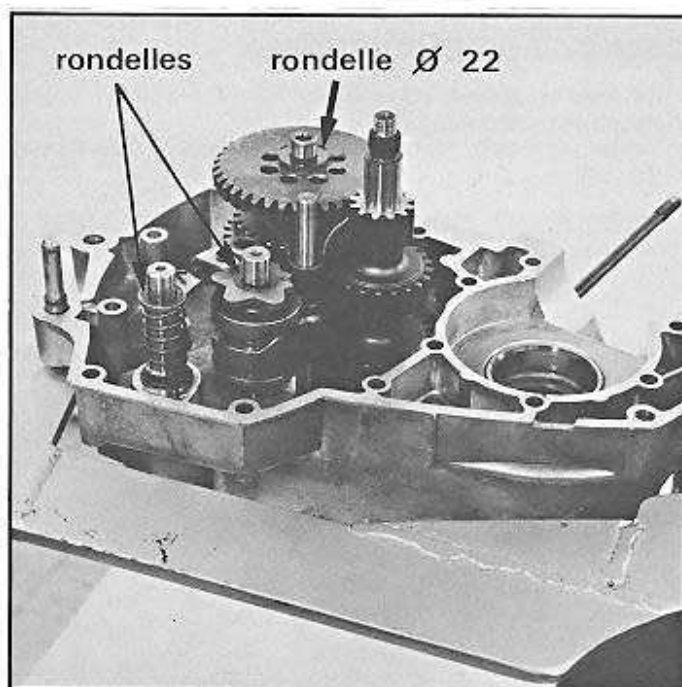


Fig. 54

15 - DEMONTAGE DU MECANISME DE SELECTEUR

- Chasser la goupille (fig. 55).
- Retirer l'axe complet de l'intérieur du carter.
- La dépose ou la pose de la plaque de poussée du barillet de sélecteur ne présente pas de difficultés particulières.

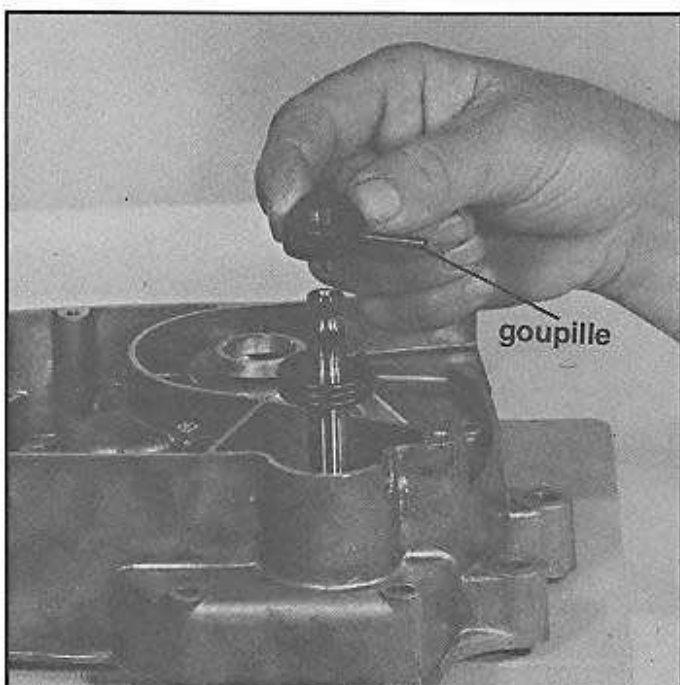


Fig. 55

MONTAGE DE L'AXE DE COMMANDE DE SELECTEUR (fig. 56)

- Lors de la pose sur le carter gauche du barillet de commande des fourchettes, ne pas oublier la rondelle contre le carter.

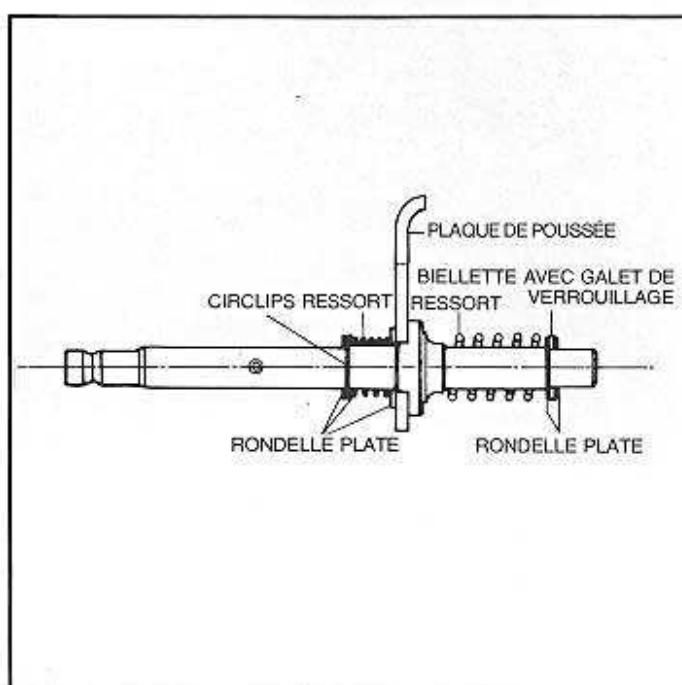


Fig. 56

16 - DEMONTAGE-REMONTAGE DU LANCEUR

DEMONTAGE DU LANCEUR

- Dévisser et retirer la vis de butée (fig. 57).
- Retirer le circlips (fig. 57).
- Retirer la rondelle de la pièce d'accouplement et le ressort (fig. 57).

- Chasser la goupille d'immobilisation de la douille d'accrochage du ressort lanceur (fig. 59).
- Sortir la douille et le ressort.

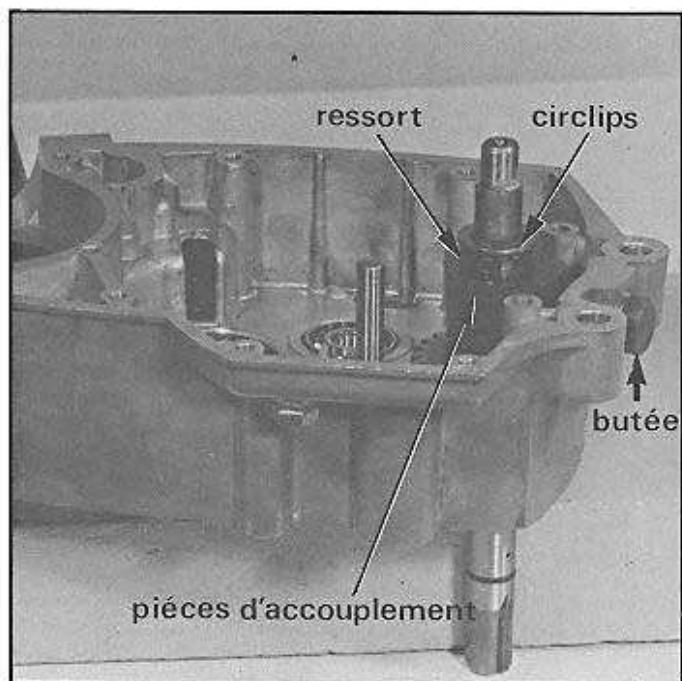


Fig. 57

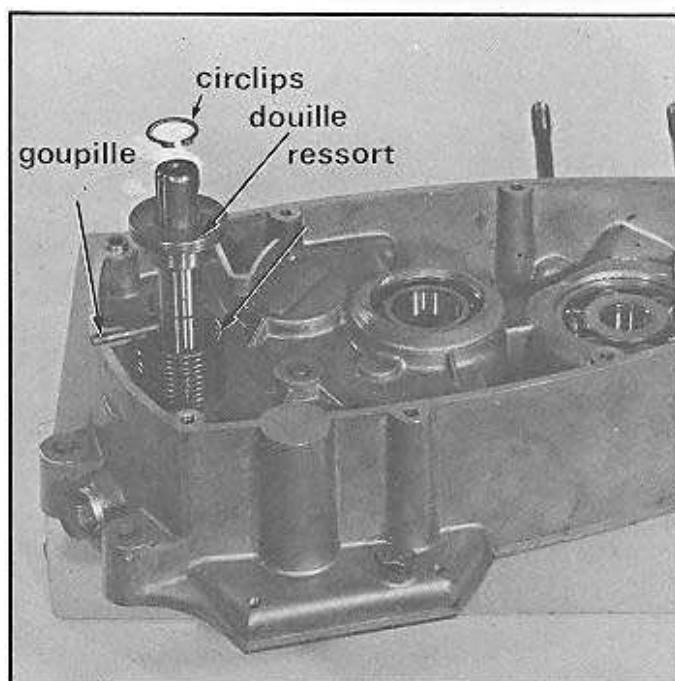


Fig. 59

- Retirer le circlips côté manivelle (fig. 58).

- Chasser l'axe du lanceur (fig. 60).

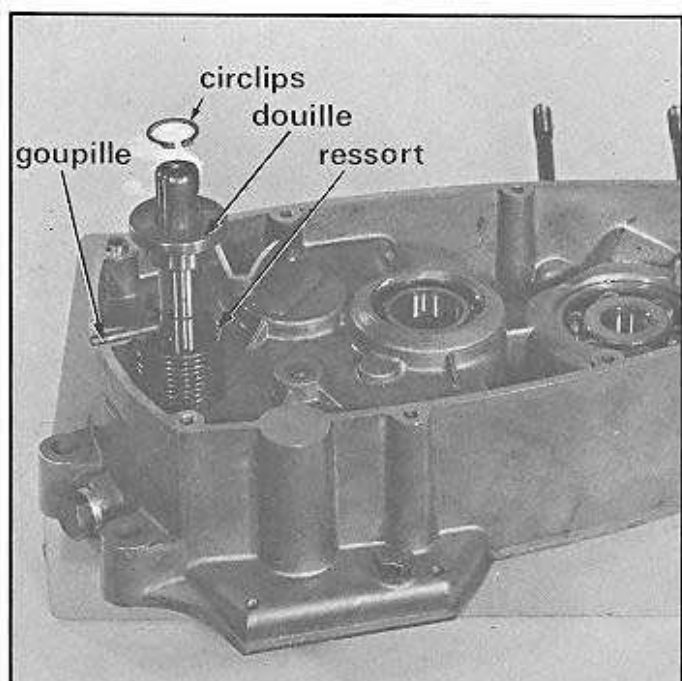


Fig. 58

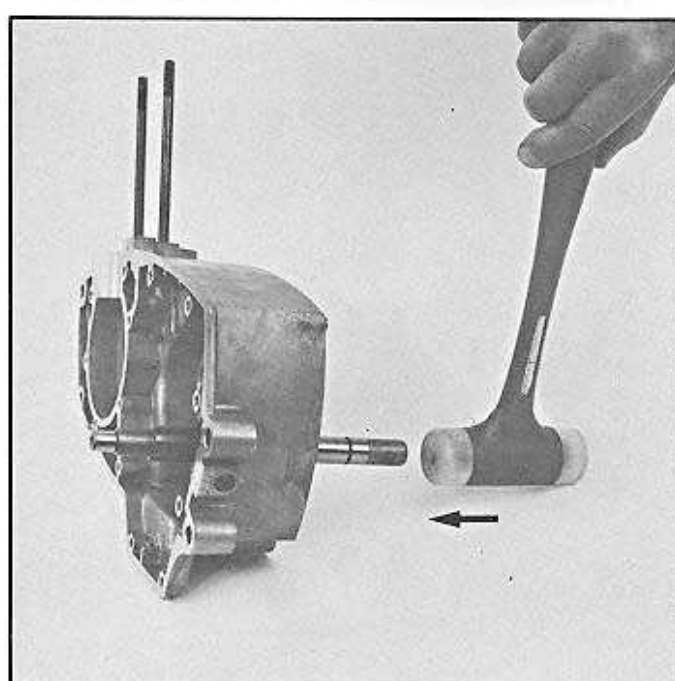


Fig. 60

REMONTAGE DU LANCEUR

Opérations inverses du démontage. Ordre de montage (fig. 61).

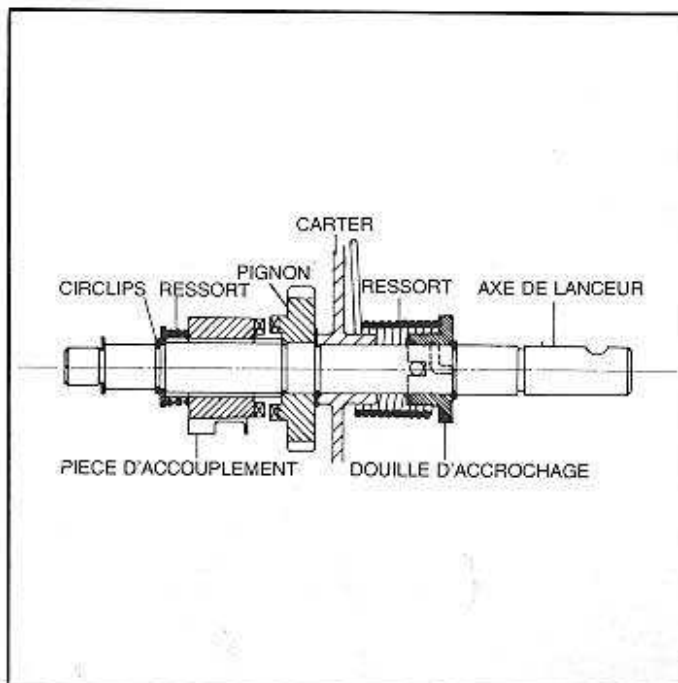


Fig. 61

ATTENTION: La pièce d'accouplement est repérée par un trait, alors qu'une des cannelures de l'axe est marquée par un coup de pointeau (fig. 62).

Au montage, la cannelure femelle repérée de la pièce d'accouplement doit être sur la cannelure mâle de l'axe repéré par le coup de pointeau.

Ce montage permet d'obtenir une tension correcte du ressort de la manivelle (fig. 62).

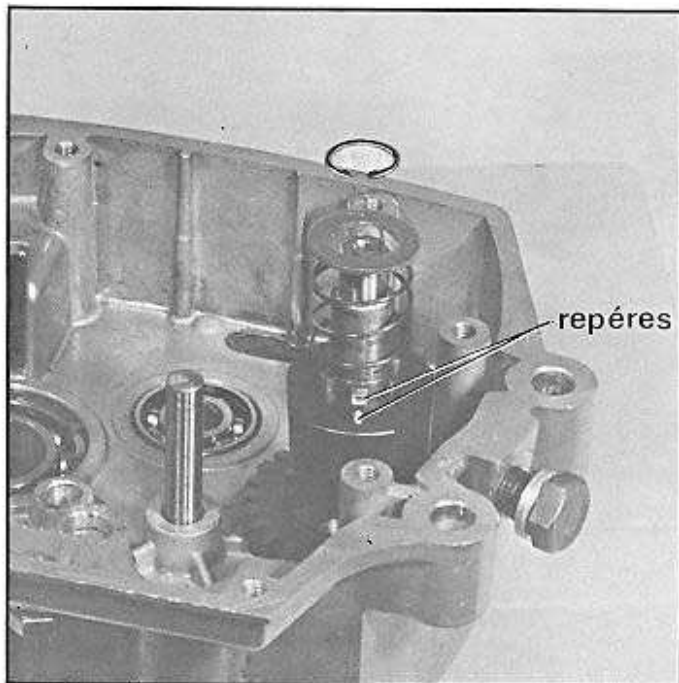


Fig. 62

La vis de butée ne doit être mise en place qu'après avoir tourné l'axe d'un demi-tour en arrière pour tendre le ressort et mettre en appui la pièce d'accouplement sur l'extrémité de la vis, lorsque la manivelle de lanceur revient en position de repos.

17 - EXTRACTION DU ROULEMENT A ROULEAUX DE VILEBREQUIN

MONTAGE DU ROULEMENT A ROULEAUX SUR LE VILEBREQUIN COTE VOLANT MAGNETIQUE (fig. 64).

- Placer sur le roulement les deux coquilles n° 64986 (14), et coiffer ces coquilles avec l'outil d'extraction n° 64987 (T0014499) fig. 63.
- Visser la broche de l'outil jusqu'à l'extraction complète du roulement.

- Poser le vilebrequin sur un socle avec trou $\varnothing 35$ mm.
- Placer entre les masses la plaque n° 64988 (T.0025127).
- Monter le roulement à rouleaux qui aura été préalablement chauffé dans un bain d'huile à 100°.
- Descendre le roulement avec un tube de diamètre intérieur de 26 mm.

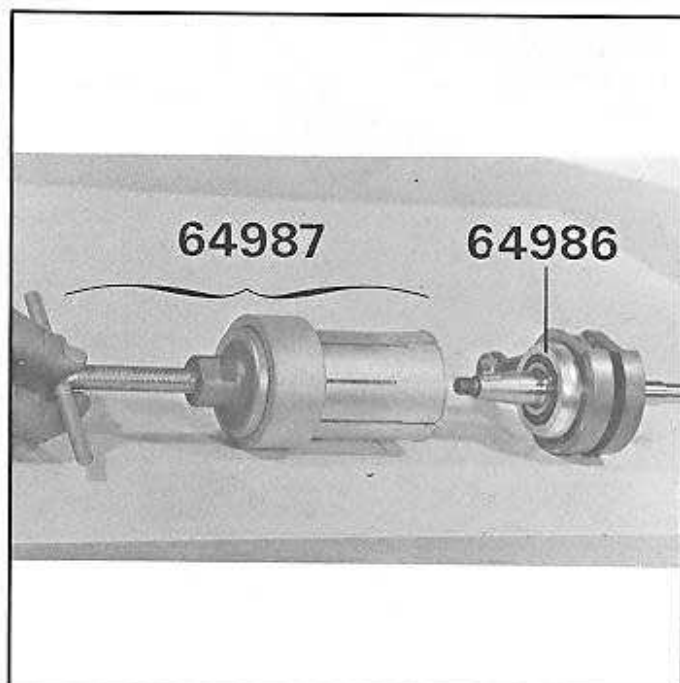


Fig. 63

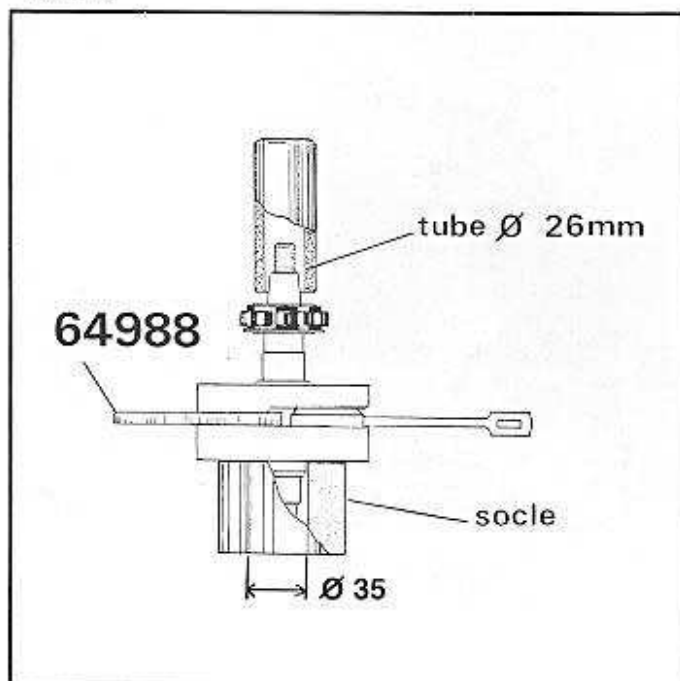


Fig. 64

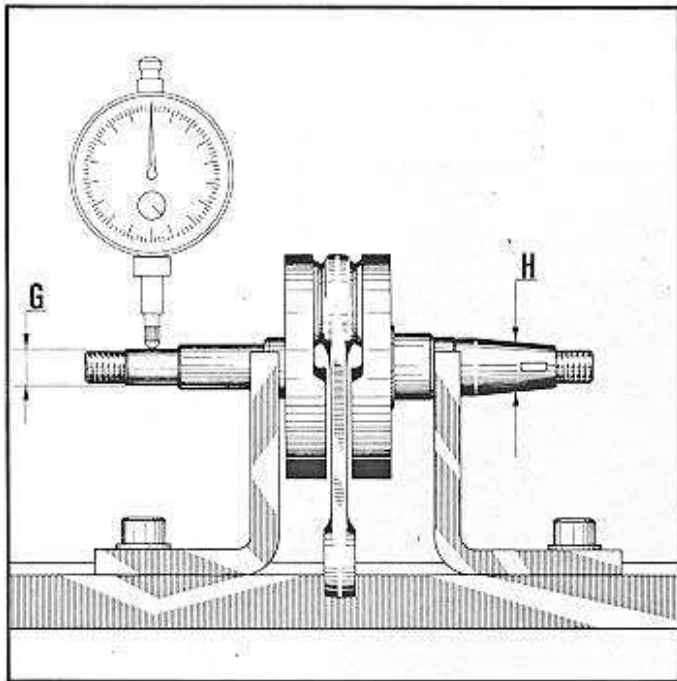


Fig. 65

CONTROLE DE L'ALIGNEMENT DU VILEBREQUIN

La vérification s'effectue comme indiqué sur la fig. 65.

Les valeurs relevées aux extrémités ne doivent pas être supérieures à:

$$G = 0,015$$

$$H = 0,020$$

18 - EXTRACTION DES ROULEMENTS ET DES DOUILLES A AIGUILLES

Dans tous les cas d'utilisation, le principe de fonctionnement est identique.

VIS AVEC TIGE INTERIEURE

ECROU

CUVETTE D'APPUI

PINCE

1) LE SERRAGE DE CETTE VIS, POUSSE LA TIGE INTERIEURE QUI ECARTE LA PINCE.

2) EN AGISSANT SUR CET ECROU, L'EXTRACTION SE REALISE.

LA PINCE S'INSERE DANS LE ROULEMENT OU LA DOUILLE A AIGUILLES

Fig. 66

EXTRACTION DE LA CAGE EXTERIEURE DU ROULEMENT A ROULEAUX - CARTER GAUCHE (Fig. 67)

- Retirer le joint d'étanchéité.
- Utiliser l'extracteur n° 64989 équipé des coquilles n° 64990.

EXTRACTION DE LA DOUILLE A AIGUILLES DE L'ARBRE PRIMAIRE, CARTER GAUCHE (Fig. 68)

- Utiliser l'extracteur n° 64991.

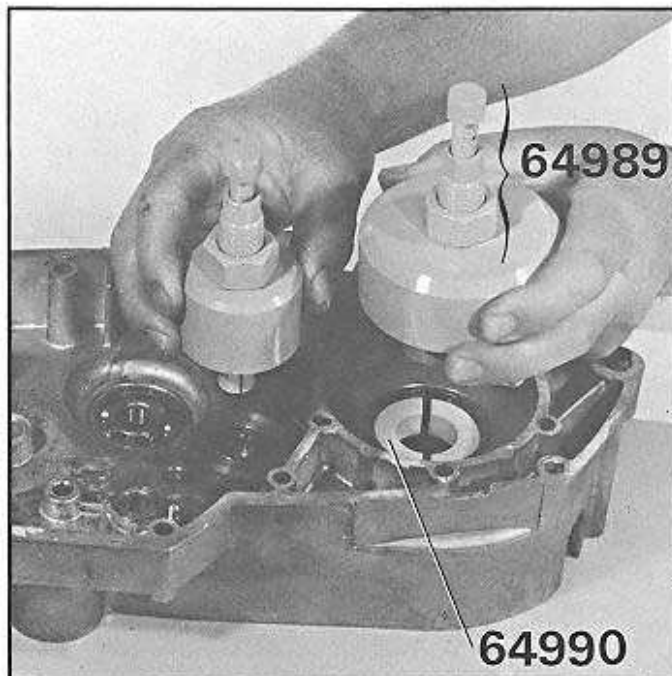


Fig. 67

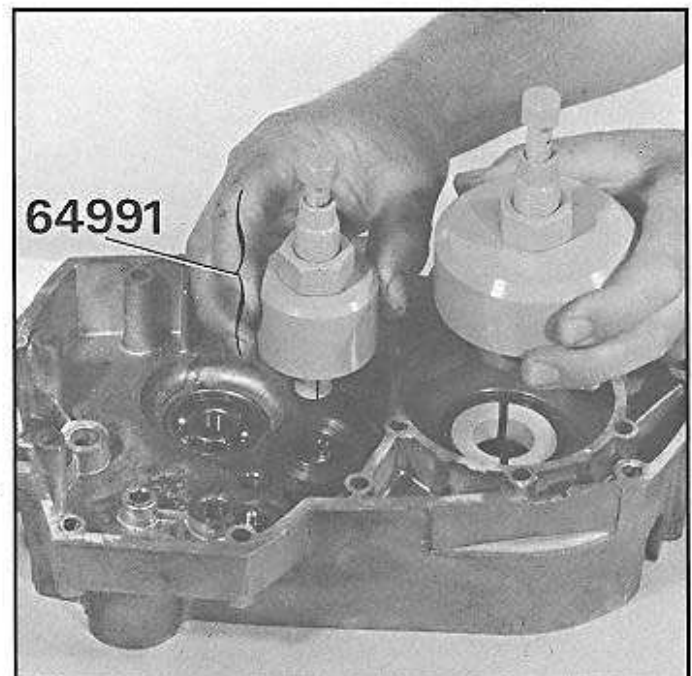


Fig. 68

EXTRACTION DU ROULEMENT DU PIGNON DE SORTIE DE BOITE, CARTER GAUCHE (Fig. 69)

- Retirer le joint d'étanchéité.
- Avec l'aide d'un tube \varnothing 20 mm, chasser le roulement.

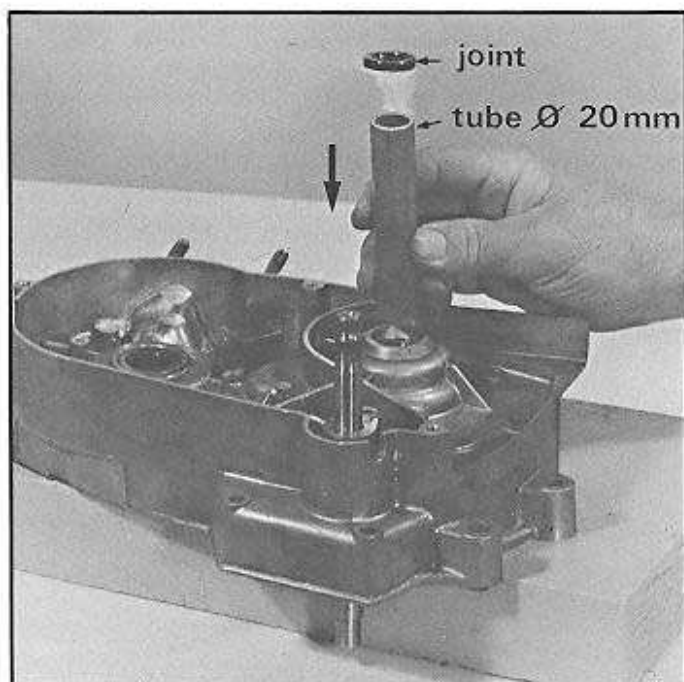


Fig. 69

EXTRACTION DES ROULEMENTS DE VILEBREQUIN ET DE L'ARBRE PRIMAIRE, CARTER DROIT

- Sortir le joint d'étanchéité.
- Sortir le jonc d'arrêt.
- Chauffer le carter 80-90°, puis chasser les roulements (fig. 70).

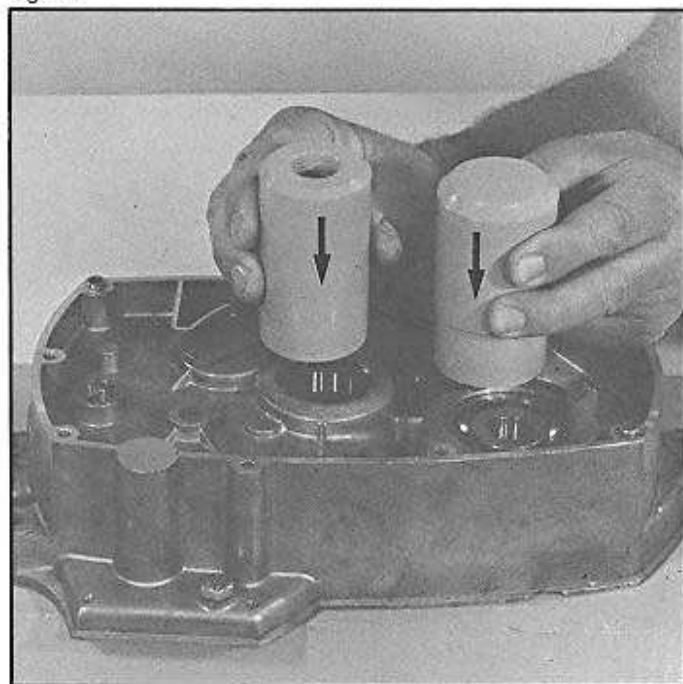


Fig. 70

EXTRACTION DU ROULEMENT DE L'ARBRE SECONDAIRE, CARTER DROIT

- Utiliser l'extracteur n° 64992 (fig. 71).
- Pour permettre à la pince de pénétrer à fond à l'intérieur du roulement, il est nécessaire d'aplatir la bague d'étanchéité montée à l'intérieur du roulement.

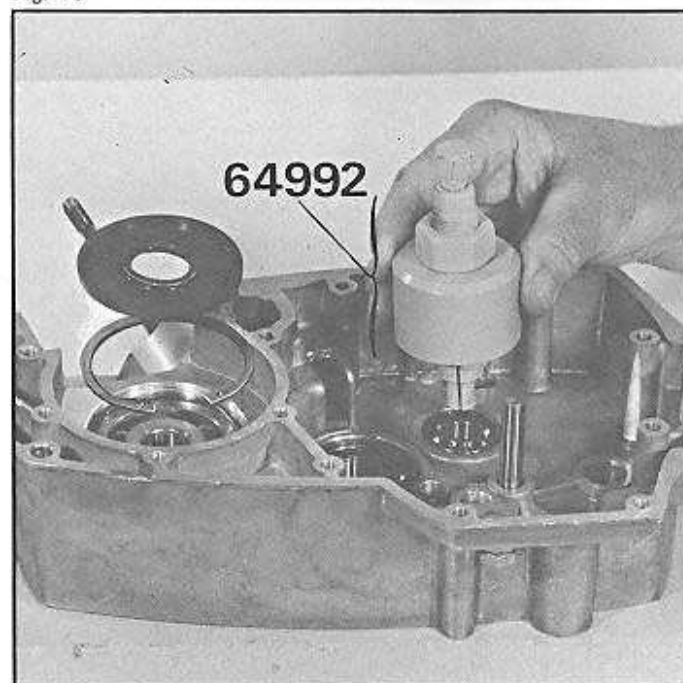


Fig. 71

19 - REMONTAGE DES ROULEMENTS, DOUILLES A AIGUILLES ET JOINTS

Roulements à billes: Nettoyer à l'essence pure et vérifier qu'ils tournent librement. Les graisser avant montage.

Douilles à aiguilles: Employer toujours des douilles neuves. Les nettoyer à l'essence pure pour éliminer l'antirouille de protection. Bien les graisser ensuite.

IMPORTANT: Pour l'emmanchement, les douilles à aiguilles doivent toujours être poussées par l'extrémité comportant le marquage (cette face plus épaisse évite les déformations).

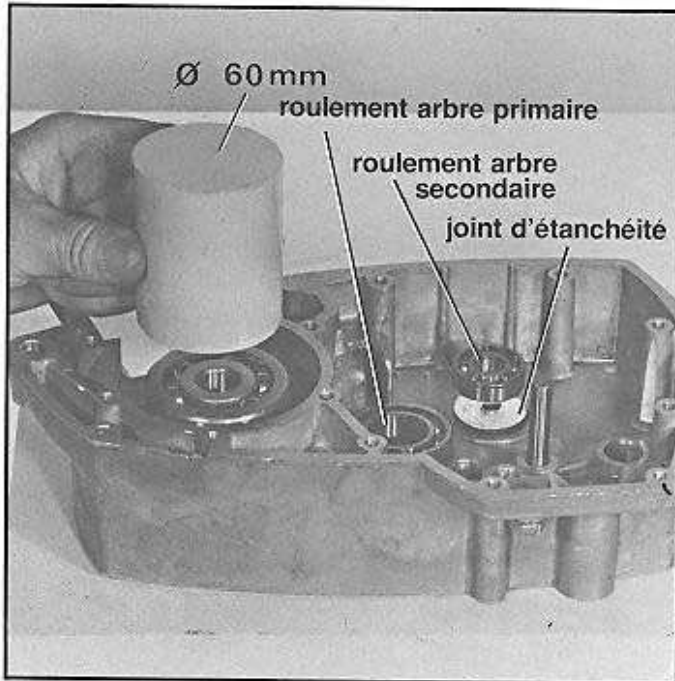


Fig. 72

MONTAGE DES ROULEMENTS A BILLES ET JOINT SUR LE CARTER DROIT (Fig. 72)

- Chauffer le carter à 80-90°.
- Placer le carter bien à plat sur le plan de joint du couvercle.
- Placer le joint d'étanchéité de l'arbre secondaire avec une chasse de \varnothing 30 mm.
- Descendre le roulement de l'arbre primaire avec une chasse de \varnothing 45 mm.
- Descendre le roulement de vilebrequin avec une chasse de \varnothing 60 mm.

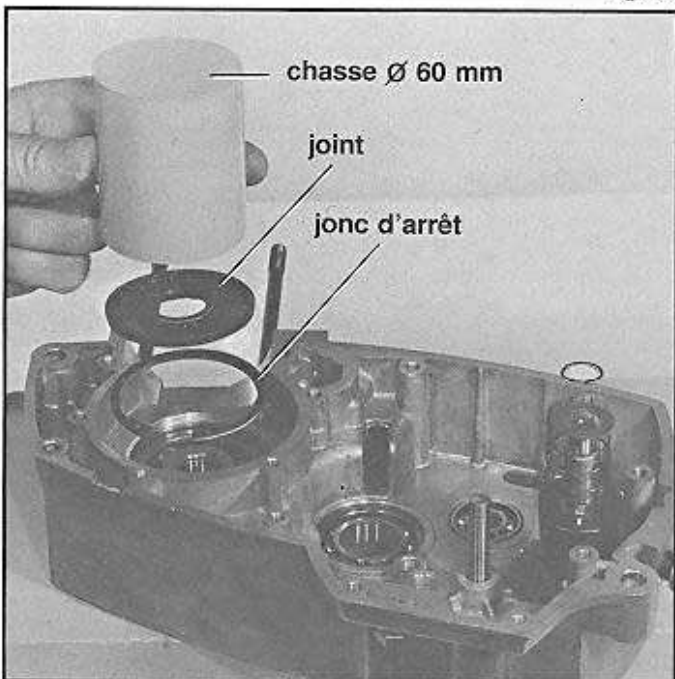


Fig. 73

- Monter le jonc d'arrêt (fig. 73).
- Descendre le joint d'étanchéité avec une chasse \varnothing 60 mm.

MONTAGE DES ROULEMENTS DE LA DOUILLE A AIGUILLES DES JOINTS D'ETANCHEITE SUR LE CARTER GAUCHE

Opérations similaires à celles effectuées sur le carter droit.

- Chauffer le carter à 80-90°.
- Placer le carter bien à plat sur le plan de joint du couvercle.
- Descendre la bague extérieure du roulement à rouleaux avec une chasse \varnothing 50 mm.
- Descendre la douille à aiguilles avec le guide-poussoir n° 64993 (TOO 32975), le côté marqué de la douille contre le guide.
- Descendre le roulement avec une chasse \varnothing 40 mm.

20 - POMPE A HUILE

Le graissage interne du moteur est assuré par une pompe à huile, qui injecte le lubrifiant dans le raccord du carburateur. Le débit est variable en fonction du régime moteur.

Mis à part le réglage du débit, aucune intervention ne doit être faite sur cette pompe.

Elle est située du côté droit, à l'avant du couvercle de carter (fig. 74). Son entraînement est réalisé par un pignon claveté sur le vilebrequin.

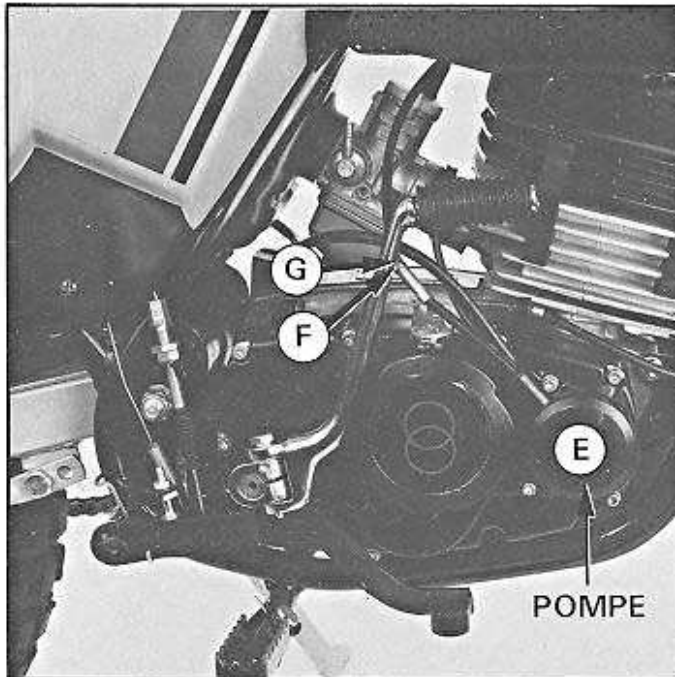


Fig. 74

Le réglage des câbles de commande du carburateur et de la pompe à huile, doit être fait comme suit:

COMMANDE DU CARBURATEUR

- Repousser le manchon caoutchouc (B) fig. 76 protégeant l'entrée du câble dans la poignée tournante.
- Desserrer le contre-écrou du tendeur (C) fig. 76.
- Visser ou dévisser le tendeur (D) fig. 76, pour que le câble ait un jeu normal de 0,5 à 1 mm.
- Rebloquer le contre-écrou (C).
- Remettre en place le manchon protecteur (B).

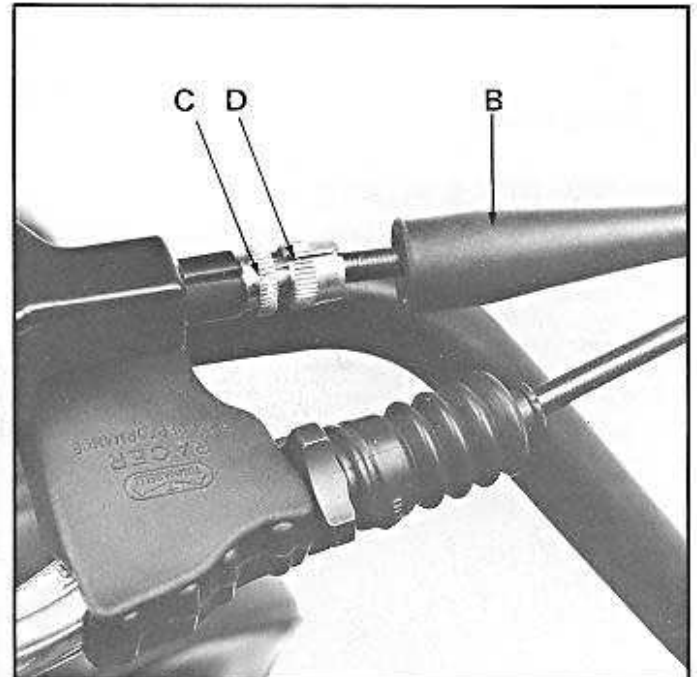


Fig. 76

REGLAGE DE LA POMPE A HUILE

L'ouverture des gaz conditionne le débit de la pompe. La tension de la commande doit être correcte, de même que la position du secteur accroche-câble (A) fig. 75.

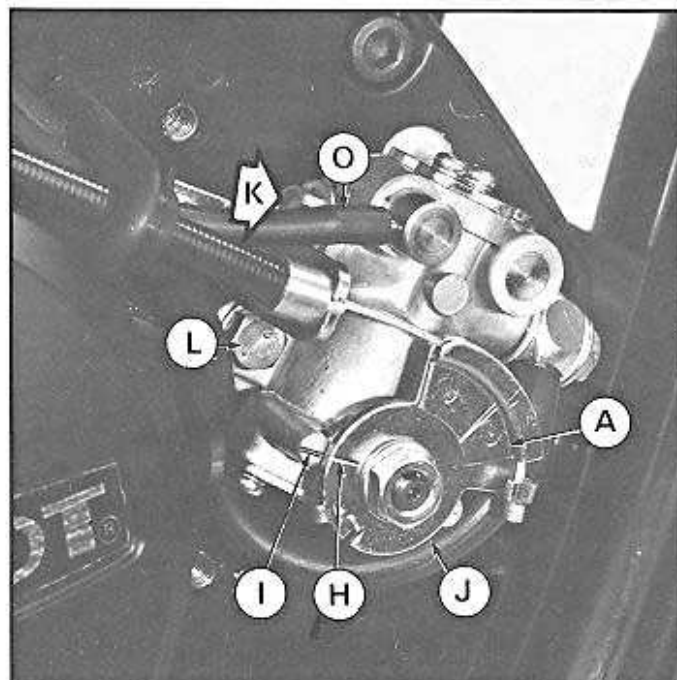


Fig. 75

COMMANDE DE POMPE A HUILE

Ce réglage sera toujours précédé par celui de la commande du carburateur (voir paragraphe précédent).

- Retirer le couvercle (E) fig. 74; pour cela dévisser et retirer les deux vis de fixation (clé Allen de 4 mm).
- Ramener à fond, la poignée des gaz en position fermée.
- Desserrer le contre-écrou (F) du tendeur de gaine, visser ou dévisser le tendeur (G) fig. 74 de façon à amener les repères (H) et (I) fig. 75, en regard l'un de l'autre.
- Resserrer le contre-écrou.

Avant de remonter le couvercle (E), s'assurer, moteur en marche, qu'en actionnant la poignée tournante, les repères (H) et (I) se décalent dès que le moteur quitte son régime de ralenti.

ATTENTION: au remontage du couvercle (E), s'assurer que les tuyaux n'ont pas été écrasés.

PURGE DE LA POMPE A HUILE

Pour un bon fonctionnement du graissage, il ne doit pas y avoir d'air dans le tuyau caoutchouc reliant le réservoir d'huile à la pompe. En cas de doute, il est indiqué de purger le circuit.

Par ailleurs, toute dépose du tuyau (J) fig. 75, d'arrivée d'huile à la pompe, nécessite **obligatoirement** la purge du circuit.

Cette opération se réalise comme suit:

- En premier lieu, pour éviter tout risque de serrage du moteur qui pourrait être provoqué par l'absence momentanée du graissage, il est nécessaire de mettre dans le réservoir d'essence 1 ou 2 litres de mélange essence-huile à 4%.
- Ensuite, dévisser d'un demi-tour la vis (K) fig. 75.
- Faire fonctionner le moteur au ralenti, l'huile s'échappe alors sous la tête de la vis, accompagnée de bulles d'air si le conduit a besoin d'être purgé.
- Resserrer la vis (K) lorsque l'huile s'écoule sans contenir aucune **bulle d'air**.

DEPOSE DE LA POMPE A HUILE

- Débrancher de la pompe, les tuyaux caoutchouc d'arrivée et de sortie d'huile.
- Pour éviter que le réservoir d'huile se vide, obturer l'extrémité du tuyau d'arrivée avec une vis de 6 mm.
- Dévisser et retirer les 2 vis (L) fig. 75, de fixation de la pompe (clé plate et clé à pipe de 8 mm).
- Sortir la pompe.

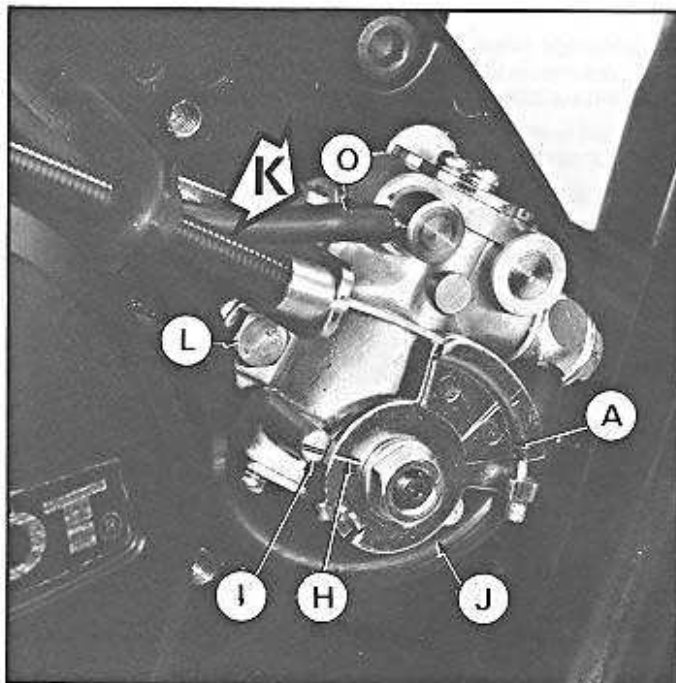


Fig. 75

POSE DE LA POMPE A HUILE

- Mettre en place la pompe dans son logement du carter, en s'assurant d'une part que le joint torique (M) fig. 77, est bien en place sur le corps de la pompe, d'autre part que le tenon d'entraînement se trouve en face de l'entrée fraisée (N) correspondante (fig. 77).
- Visser les 2 vis de fixation.
- Brancher les tuyaux caoutchouc d'arrivée et de sortie de pompe.
- Effectuer la purge du circuit.

REPLACEMENT DU TUYAU DE SORTIE DE POMPE (O fig. 75)

- Avant de connecter ce tuyau sur le raccord du carburateur, s'assurer que l'huile arrive bien à son extrémité. Pour cela, mettre 1 litre de mélange huile-essence à 4% dans le réservoir d'essence et faire fonctionner le moteur au ralenti jusqu'à l'arrivée de l'huile. A ce moment seulement, le raccordement peut être effectué.

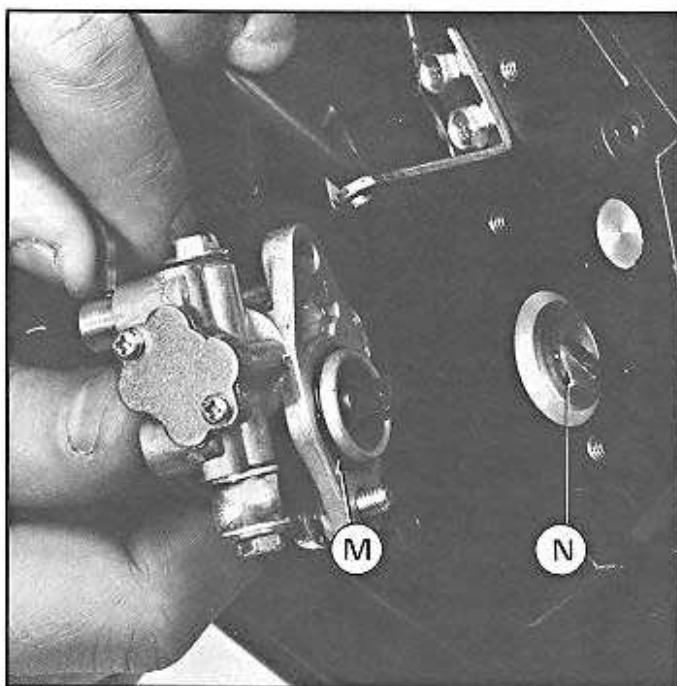
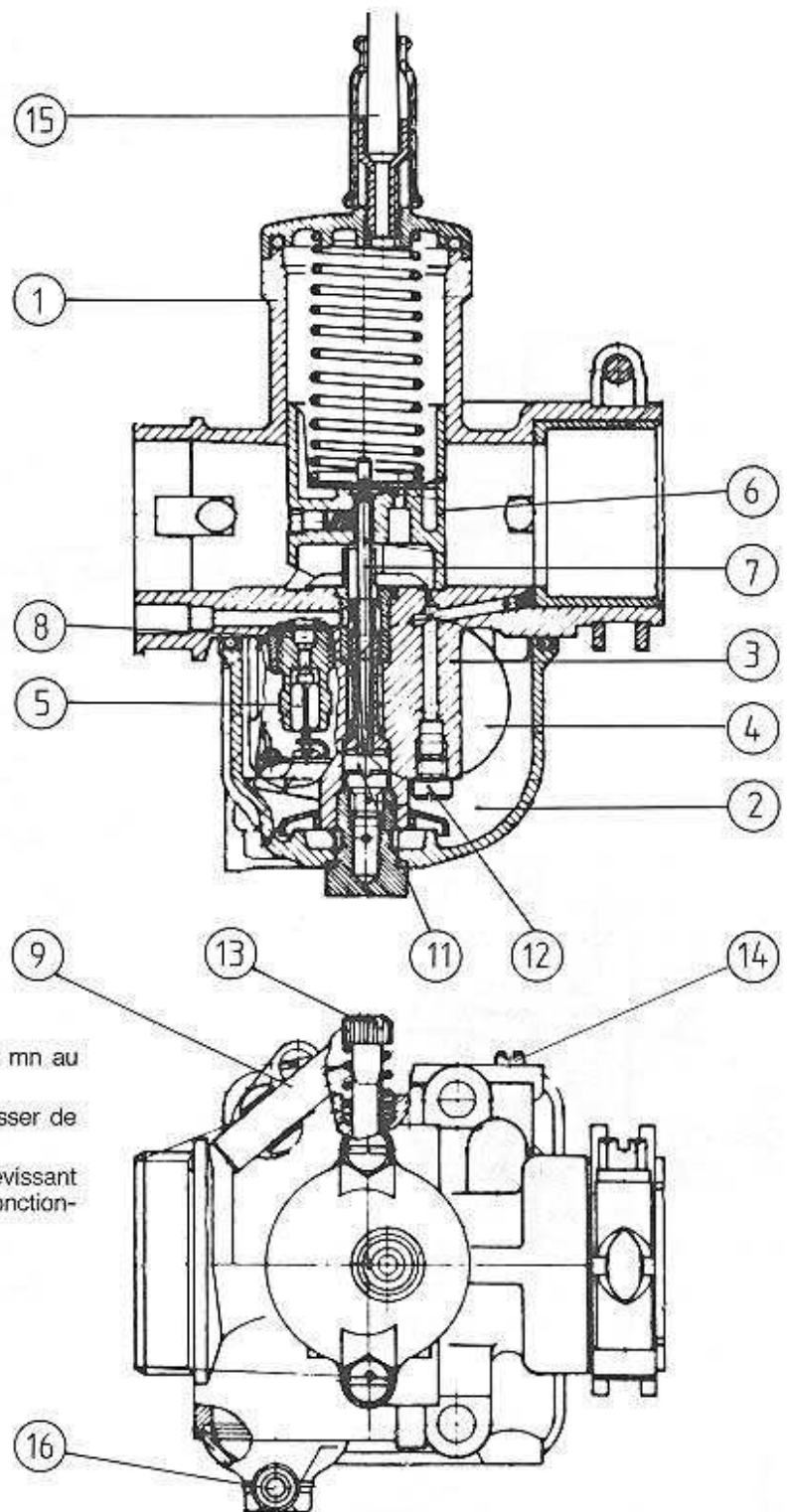


Fig. 77

21 - CARBURATEUR DELLORTO PHBH 26

DETAIL DU CARBURATEUR

- 1 - Corps de carburateur
- 2 - Cuve de carburateur
- 3 - Embase de carburateur
- 4 - Flotteur
- 5 - Pointeau fermeture d'essence
- 6 - Boisseau
- 7 - Aiguille
- 8 - Gicleur d'aiguille
- 9 - Manette de starter
- 11 - Gicleur principal
- 12 - Gicleur de ralenti
- 13 - Vis de vitesse de ralenti
- 14 - Vis de richesse de ralenti
- 15 - Commande de gaz
- 16 - Tube d'arrivée d'essence

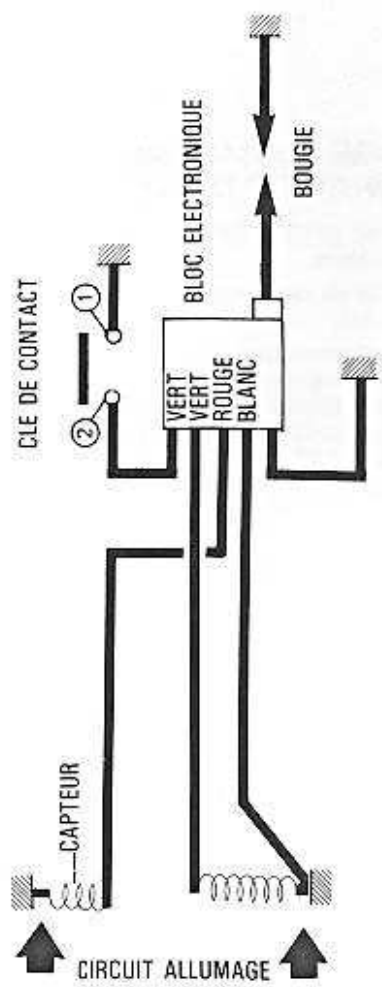
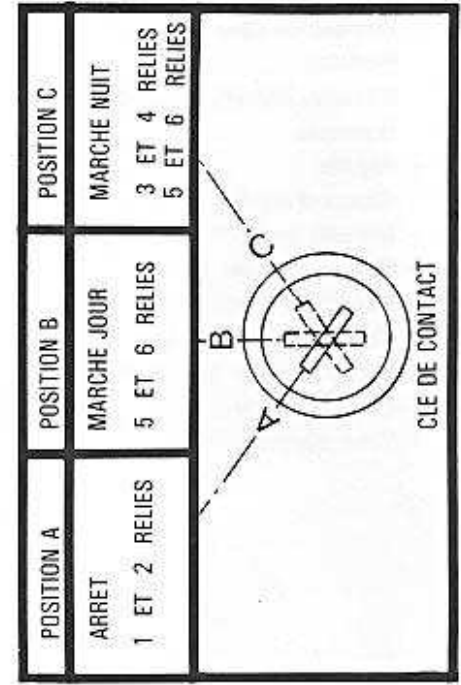
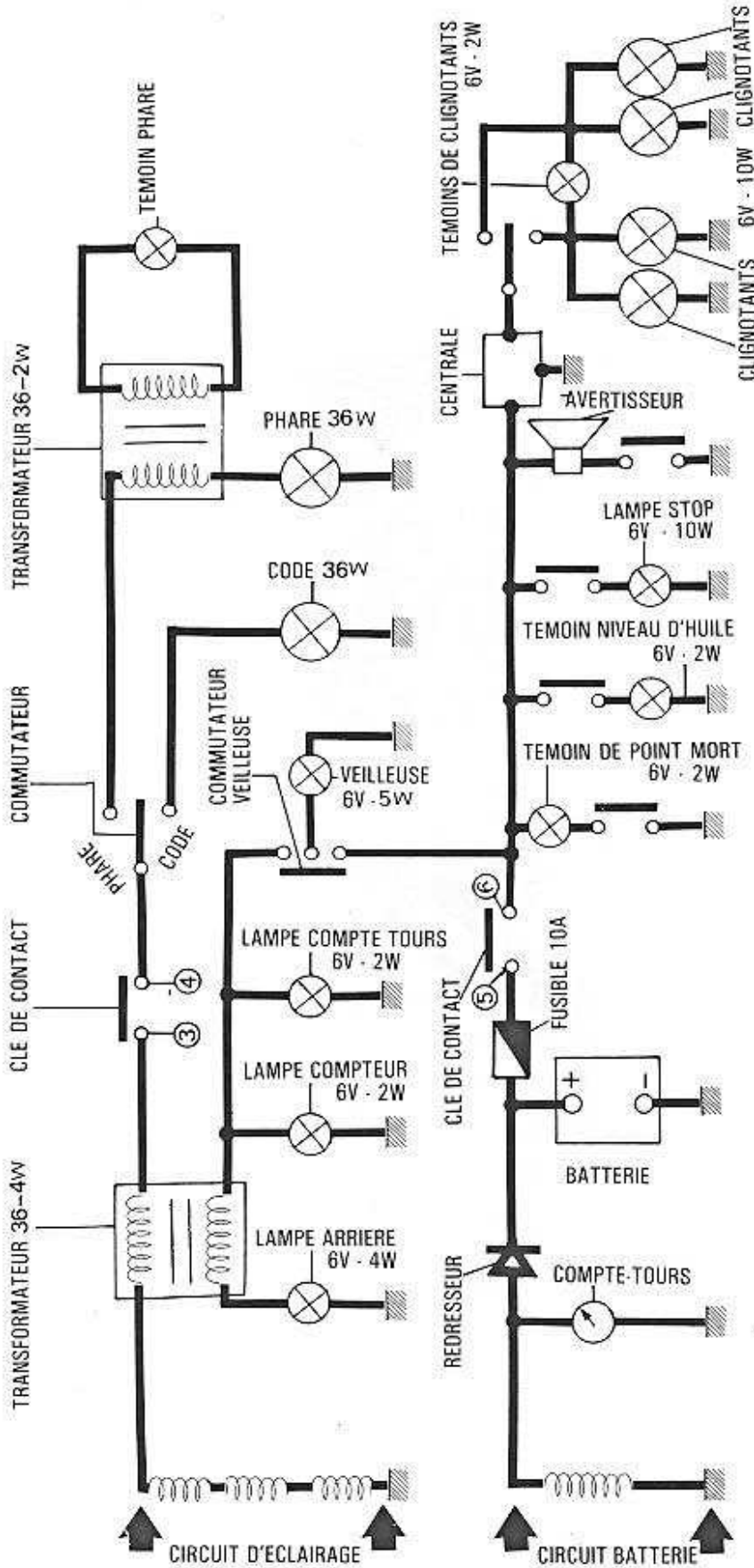


REGLAGE DU RALENTI CARBURATEUR DELLORTO

- 1) Visser ou dévisser la vis (13) pour obtenir 1 400 t mn au compte-tours.
- 2) Visser la vis de richesse (14) à fond, puis la dévisser de 1 tour 1/2.
- 3) Eventuellement, retoucher le réglage en vissant ou dévissant légèrement la vis de richesse (14), pour obtenir un fonctionnement satisfaisant aux différents régimes.
 - En vissant la vis 14, on appauvrit le mélange.
 - En dévissant, on l'enrichit.

22 - MEMENTO DE DEPANNAGE DES CIRCUITS ELECTRIQUES

SCHEMA DE PRINCIPE



FONCTIONNEMENT DES CIRCUITS ELECTRIQUES

L'installation électrique se compose de 3 circuits
(voir schéma de principe ci-contre):

A) CIRCUIT D'ALLUMAGE

Le volant magnétique alimente le bloc électronique extérieur, par la bobine intérieure. Le bloc électronique est relié au barillet de contact sur le plot 2, (**arrêt du moteur** par mise à la masse, le plot 1 du barillet étant relié à la masse du véhicule). Le capteur à l'intérieur du volant commande la décharge électrique dans la bougie.

B) CIRCUIT BATTERIE

Le volant magnétique, par la bobine (charge-batterie) produit un courant électrique utilisé:

- 1) Pour le fonctionnement du compte-tours.
- 2) Pour recharger la batterie, par l'intermédiaire d'un redresseur de courant.

La borne + de la batterie est reliée au plot 5 du barillet de contact par l'intermédiaire d'un fusible 10 A et fait fonctionner les organes suivants:

- Veilleuse
- Témoin de point mort
- Témoin de niveau d'huile
- Feu stop
- Avertisseur
- Feu clignotants
- Feu AR, éclairage compteur et compte-tours, **mais seulement** lorsque l'interrupteur veilleuse est en position allumée et que la clé de contact est en position «Marche de jour».

C) CIRCUIT ECLAIRAGE

Ce circuit est alimenté par le volant magnétique en courant alternatif 6 volts, 36 watts (3 bobines en série).

Fonctionnement sur ce circuit:

- Le projecteur (phare et code)
- La lampe témoin de feu de route, branchée sur le secondaire du transformateur (36-2 W).
- Le feu AR, l'éclairage du compteur et du compte-tours, par l'intermédiaire du transformateur (36-4 W) **mais seulement** lorsque la clé de contact est en position nuit et l'interrupteur veilleuse en position éteinte.

REMARQUE IMPORTANTE

L'alimentation des trois lampes suivantes:

- Feu rouge arrière (6 volts - 4 watts)
- Eclairage compteur (6volts - 2 watts)
- Eclairage compte-tours




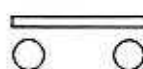

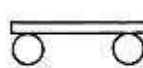

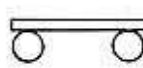


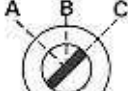
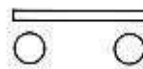

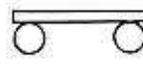
est assurée par du courant **alternatif** ou du courant **continu**, suivant la position de la clé de contact et de l'interrupteur de veilleuse.

Les trois cas suivants sont possibles:

- 1 - **Clé de contact en position Marche de Nuit**
Interrupteur veilleuse sur la position éteinte.
 Les 3 lampes fonctionnent en alternatif par le secondaire du transformateur 36-4 W.
- 2 - **Clé de contact en position Marche de Nuit**
Interrupteur veilleuse sur la position allumée.
 La lampe AR fonctionne en alternatif. Les lampes éclairage compteur et compte-tours fonctionnent en continu sur la batterie.
- 3 - **Clé de contact en position Marche de Jour**
Interrupteur veilleuse sur la position allumée.
 Les 3 lampes fonctionnent en continu sur la batterie.

Vous trouverez, ci-dessous, les incidences de fonctionnement qui peuvent découler de cette particularité.

INCIDENCES DE FONCTIONNEMENT DES LAMPES ARRIERE 6 V. 4 W - COMPTEUR 6 V. 2 W - COMPTE-TOURS 6 V. 2 W.

Lampes en cause	Position de la clé de contact A. Arrêt B. Marche de jour C. Marche de nuit	position de l'interrupteur de veilleuse  éteinte  éclairé	Incidences
AR 6V - 4W grillée			les lampes du compteur et du compte-tours n'éclairent pas
AR 6V - 4W grillée			les lampes du compteur et du compte-tours éclairent
6V - 2W compteur et 6V - 2W compte-tours hors d'usage ou enlevées			la lampe AR sans être détériorée n'éclaire pas
6V - 2W compteur et 6V - 2W compte-tours hors d'usage ou enlevées			la lampe AR éclaire
6V - 2W compteur ou 6V - 2W compte-tours hors d'usage ou enlevées			la détérioration de l'une des lampes (compteur ou compte-tours) entraîne la destruction de l'autre
6V - 2W compteur ou 6V - 2W compte-tours hors d'usage ou enlevées			la détérioration de l'une des lampes (compteur ou compte-tours) n'entraîne pas de conséquences sur l'autre

RACCORDEMENT DES FILS DU TABLEAU DE BORD

BOITIER DE RACCORDEMENT DU FAISCEAU CLIGNOTANTS

- Voie 1 - Jaune - Clignotants avant et arrière gauche
- Voie 2 - Brun - Fusible et + batterie
- Voie 3 - Gris - Clignotants avant et arrière droit
- Voie 4 - Bleu - Boîtier de raccordement du volant magnétique voie 4
- Voie 5 - Noir - Contacteur de niveau d'huile
- Voie 6 - Rouge - Contacteur de niveau d'huile et avertisseur

BOITIER DE RACCORDEMENT DU FAISCEAU ECLAIRAGE

- Voie 1 - Vert - Boîtier de raccordement du volant magnétique - voie 2
- Voie 2 - Brun - Transformateur témoin de phare
- Voie 3 - Rouge - Boîtier de raccordement commutateur éclairage - voie 6
- Voie 4 - Blanc - Transformateur
- Voie 5 - Blanc - Boîtier de raccordement commutateur éclairage - voie 3
- Voie 6 - Jaune - Boîtier de raccordement commutateur éclairage - voie 1

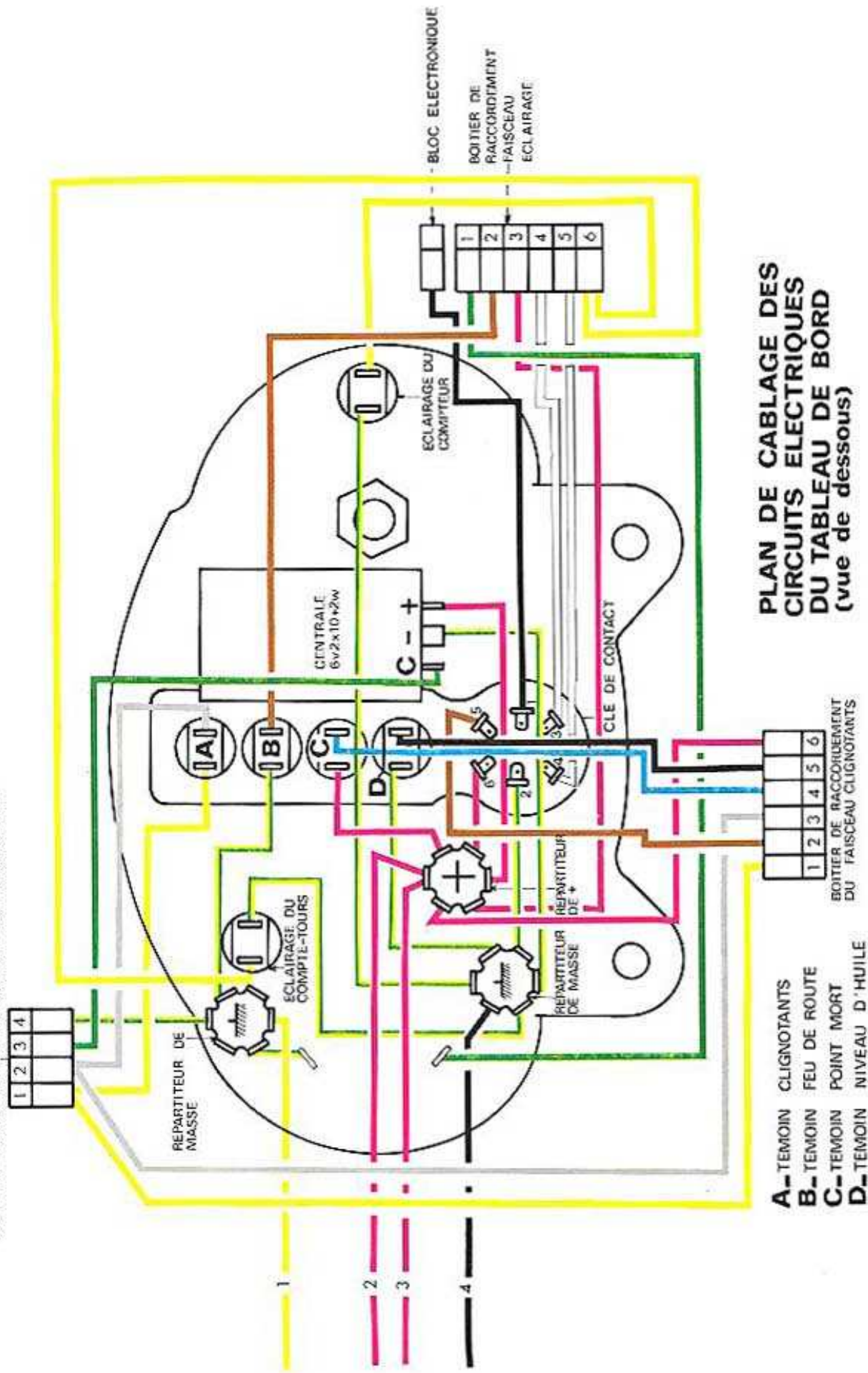
BOITIER DE RACCORDEMENT DU COMMUTATEUR CLIGNOTANTS

- Voies 1 jaune - 2 gris - 3 vert - commutateur clignotants
- Voie 4 brun bouton avertisseur

FILS NON BRANCHES SUR LES BOITIERS DE RACCORDEMENT

- 1 - Jaune - projecteur
- 2 - Rouge - contacteur de stop
- 3 - Rouge - commutateur veilleuse
- 4 - Noir - masse au châssis

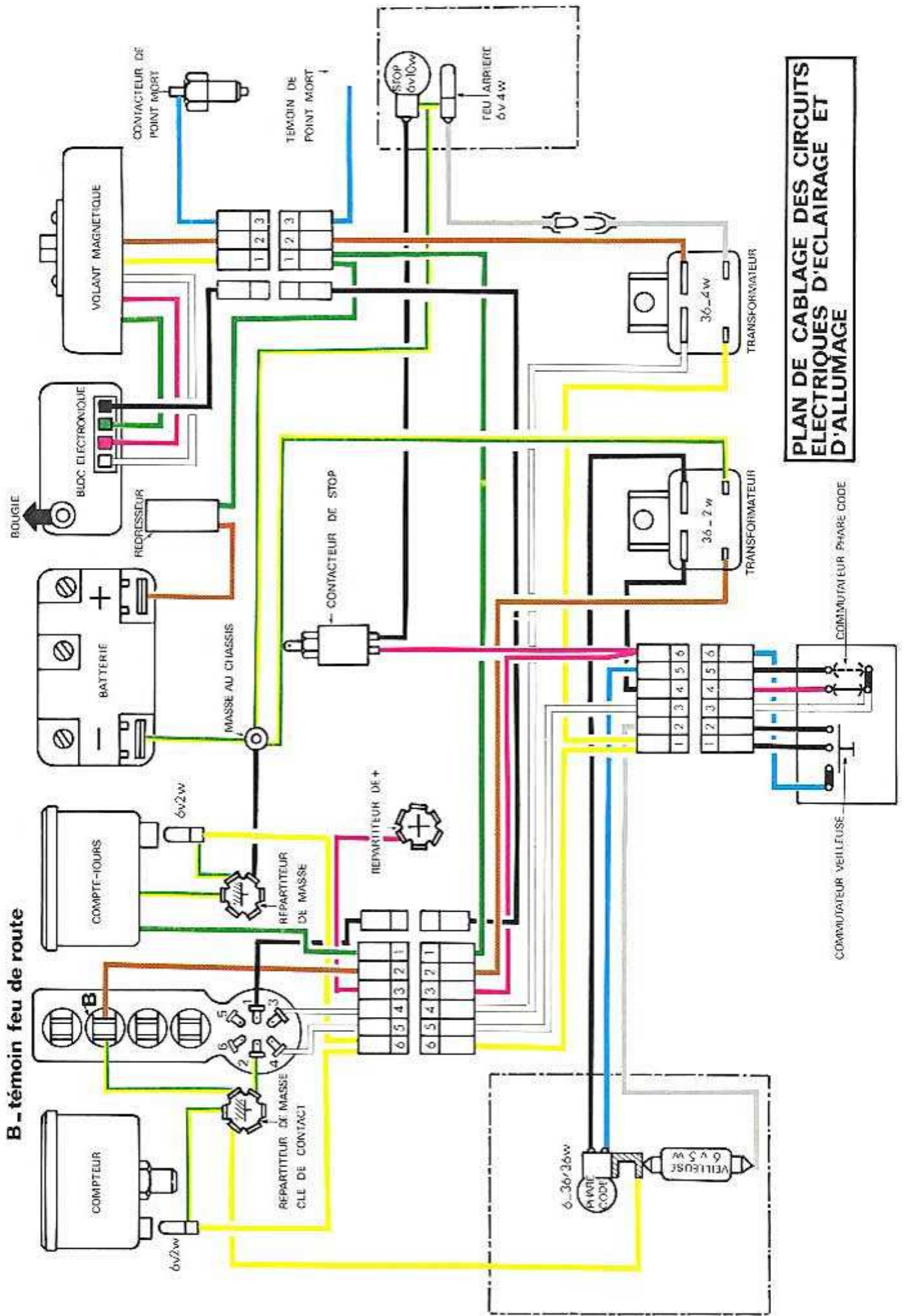
BOITIER DE RACCORDEMENT DU COMMUTATEUR CLIGNOTANTS



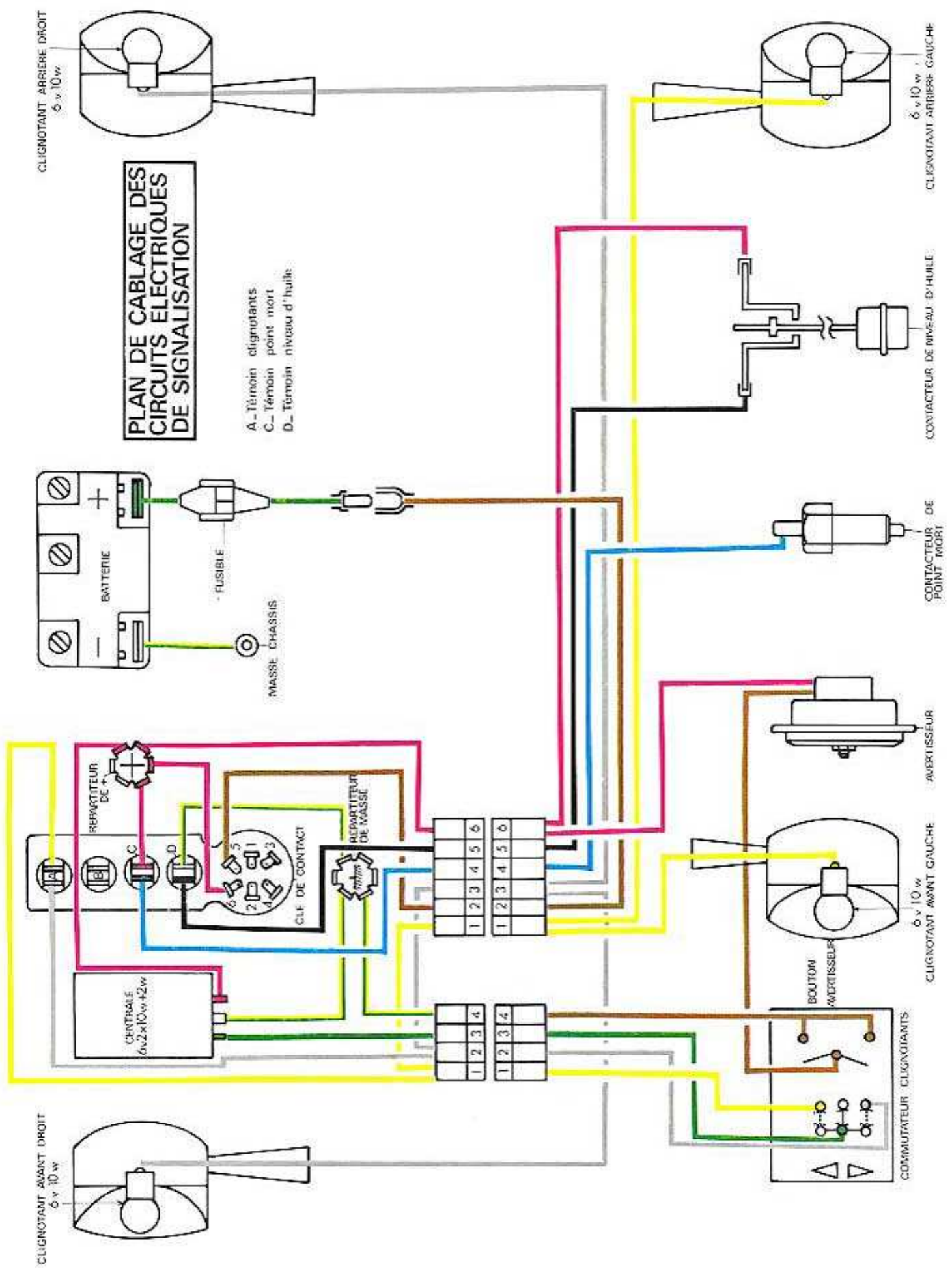
PLAN DE CABLAGE DES CIRCUITS ELECTRIQUES DU TABLEAU DE BORD (vue de dessous)

- A - TEMOIN CLIGNOTANTS
- B - TEMOIN FEU DE ROUTE
- C - TEMOIN POINT MORT
- D - TEMOIN NIVEAU D'HUILE

B - témoin feu de route



PLAN DE CABLAGE DES CIRCUITS ELECTRIQUES D'ECLAIRAGE ET D'ALLUMAGE



PLAN DE CABLAGE DES CIRCUITS ELECTRIQUES DE SIGNALISATION

- A- Tërmin point clignotants
- C- Tërmin point mort
- D- Tërmin niveau d'huile

CLIGNOTANT AVANT DROIT 6 v 10 w

BATTERIE

- FUSIBLE

MASSE CHASSIS

REPARTITEUR DE DC

C

D

CENTRALE 6v2x10w+2w

CLEF DE CONTACT

REPARTITEUR DE MASSIE

1 2 3 4

1 2 3 4

1 2 3 4

1 2 3 4

CLIGNOTANT AVANT GAUCHE 6 v 10 w

BOUTON AVERTISSEUR

COMMUTATEUR CLIGNOTANTS

AVERTISSEUR

CONTACTEUR DE NIVEAU D'HUILE

CONTACTEUR DE POINT MORT

CLIGNOTANT ARRIERE DROIT 6 v 10 w

CLIGNOTANT ARRIERE GAUCHE 6 v 10 w

LES COMPOSANTS

1. TABLEAU DE BORD

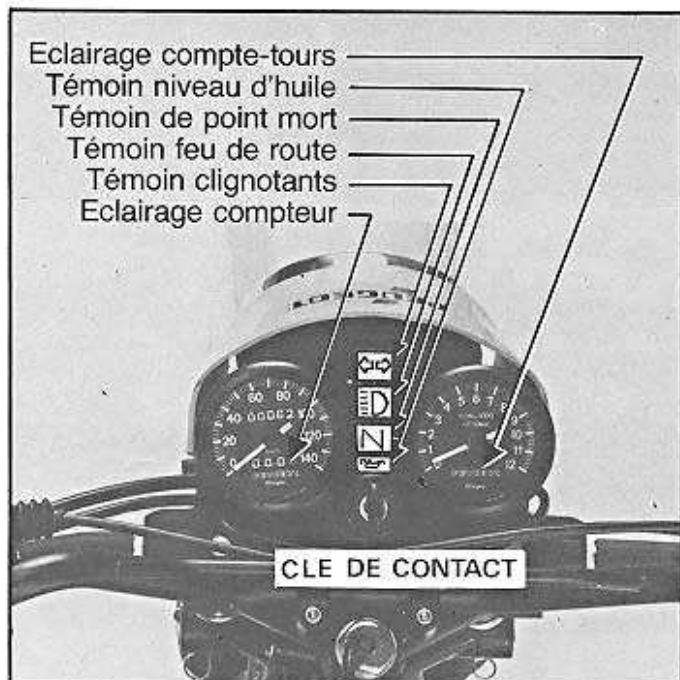


Fig. 78

2. POIGNEE GAUCHE

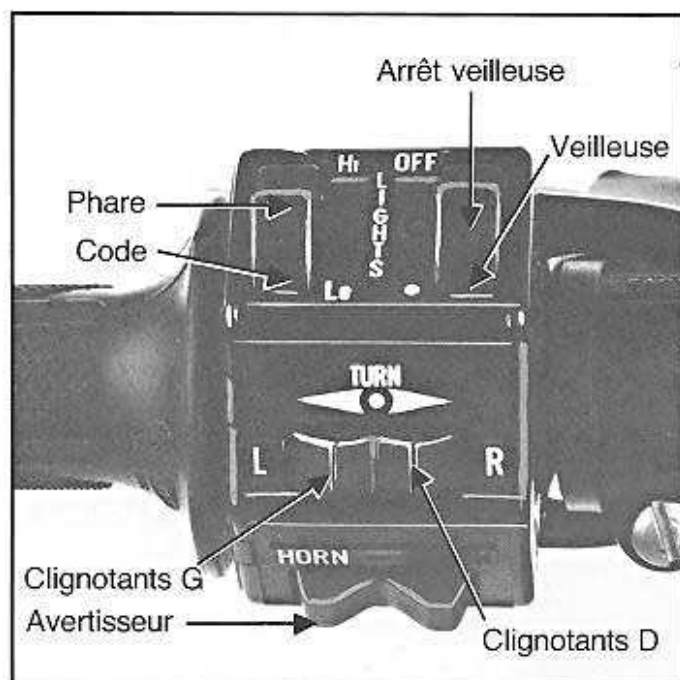


Fig. 79

3. TRANSFORMATEURS

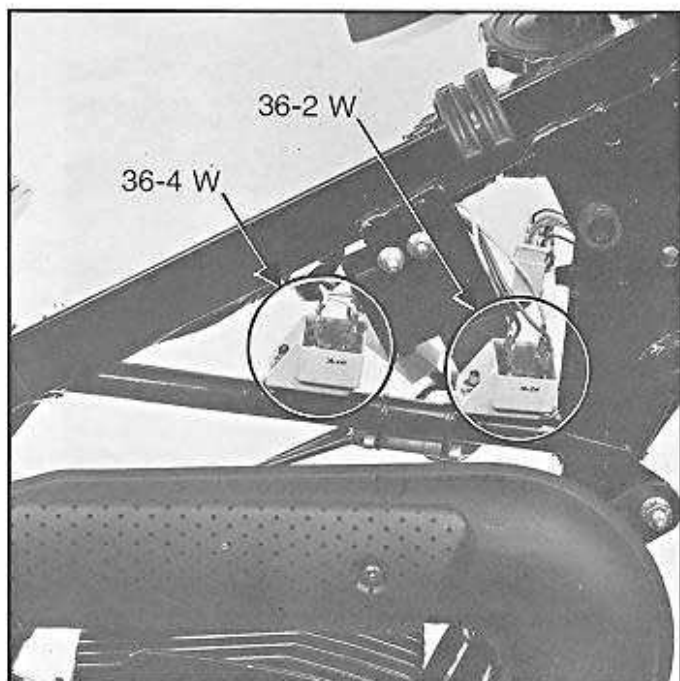


Fig. 80

4. BATTERIE MASSE PRINCIPALE AU CHASSIS

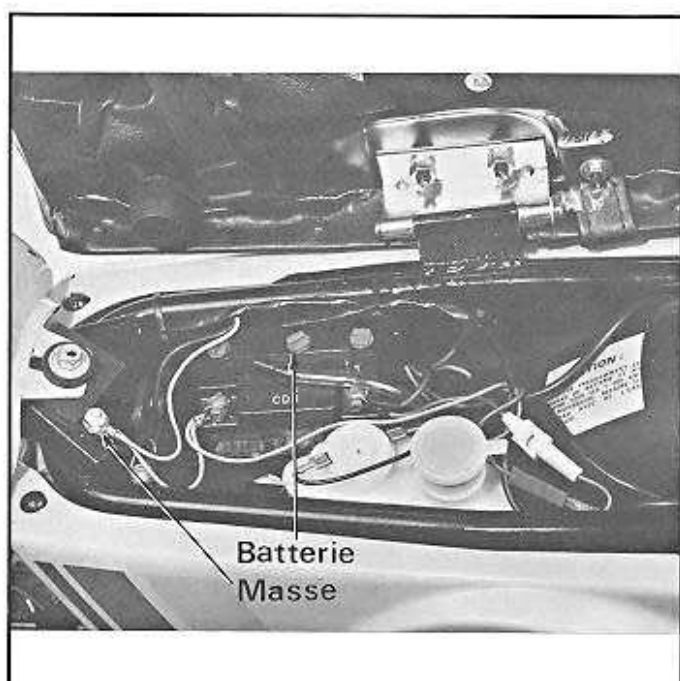


Fig. 81

5. CONTACTEUR DE POINT MORT

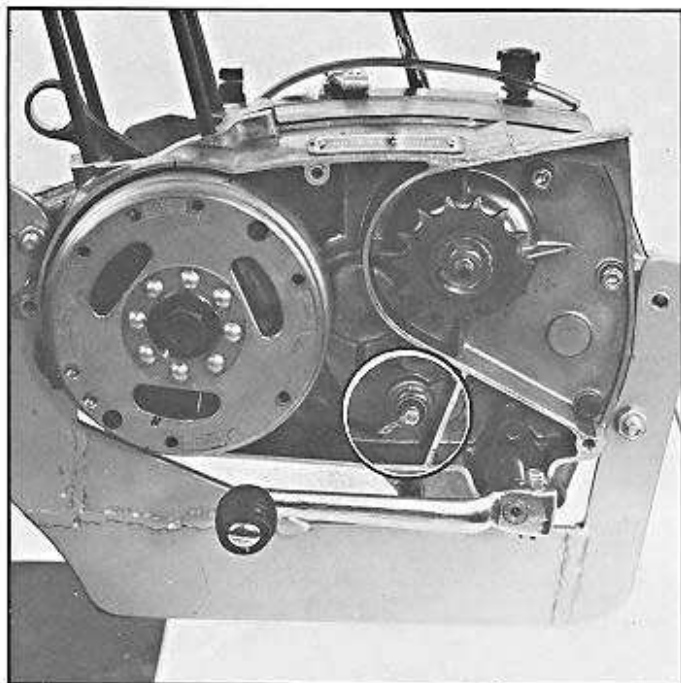


Fig. 82

6. CONTACTEUR NIVEAU D'HUILE

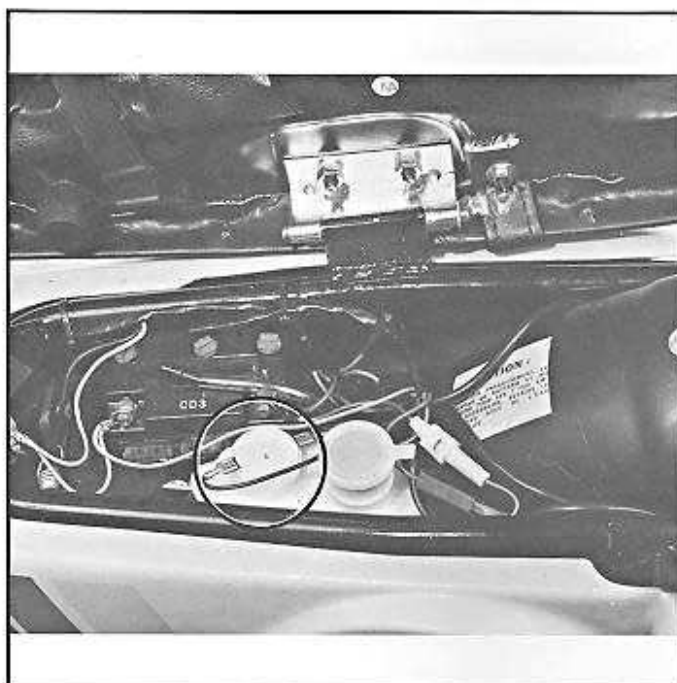


Fig. 83

7. CENTRALE CLIGNOTANTS

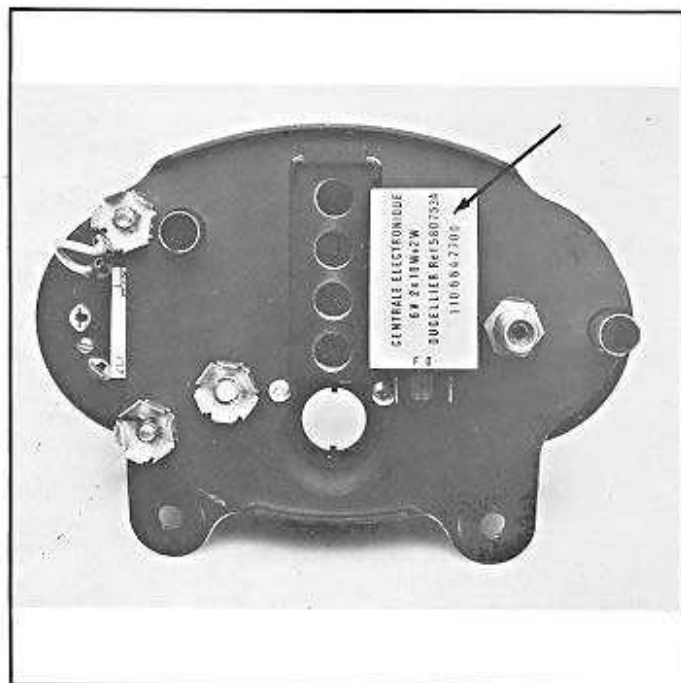


Fig. 84

8. CONTACTEUR DE STOP REDRESSEUR

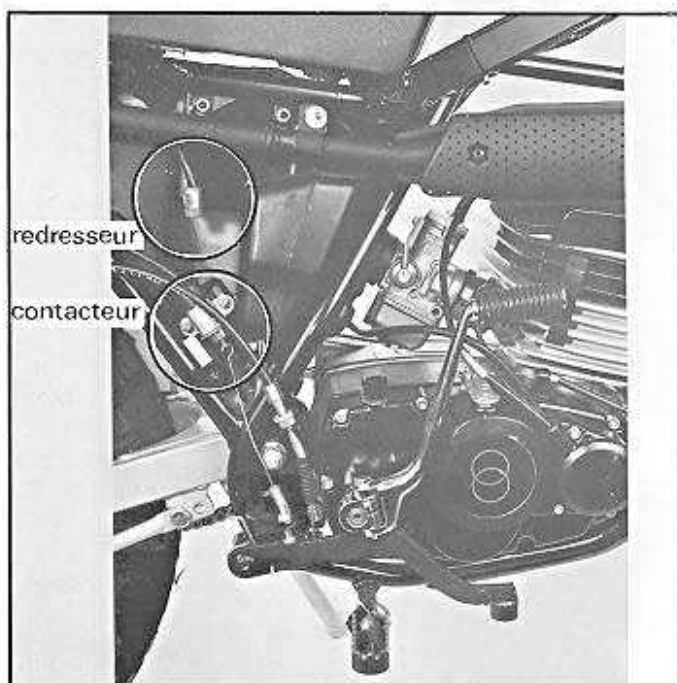


Fig. 85

CLE DE CONTACT

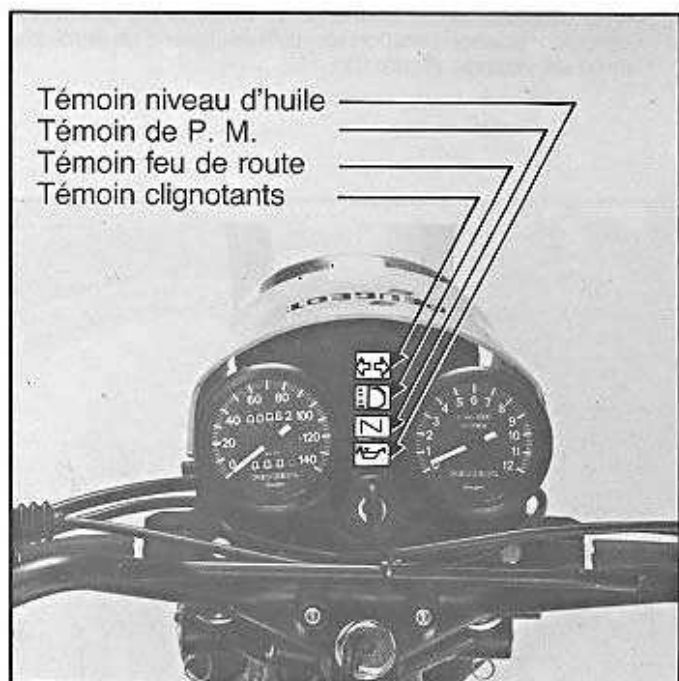


Fig. 86

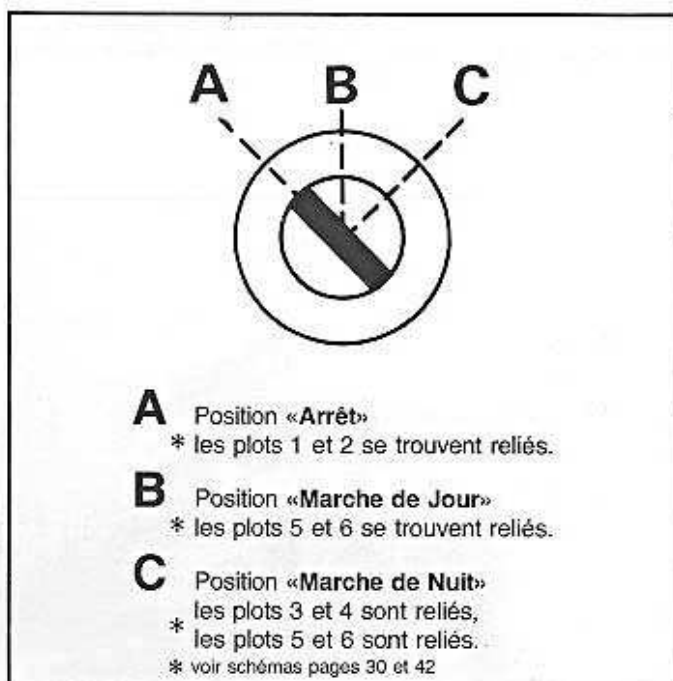


Fig. 87

CLE SUR LA POSITION A (arrêt)

Il n'est plus possible de mettre le moteur en marche (le bloc électronique est à la masse).

CLE SUR LA POSITION B (marche de jour)

- Le témoin du point mort doit s'allumer si la boîte de vitesses est sur cette position.
- Le moteur peut être mis en route.
- Le contact batterie est établi.
- Le témoin de niveau d'huile (graissage interne du moteur) doit être éteint, sinon faire le plein du réservoir d'huile (MOTOR OIL SPECIAL MOTO GRAISSAGE SEPARÉ)
- Le témoin de clignotants doit éclairer par alternance lorsque les feux clignent.
- Les lampes: arrière, veilleuse, compteur et compte-tours éclairent si l'interrupteur veilleuse est sur la position allumée (.) moteur en marche ou pas.

CLE SUR LA POSITION C (marche de nuit)

Le contact est établi directement sur le phare-code.

Le témoin de feu de route s'allume si le commutateur est sur phare (HI) et que le moteur fonctionne.

23 - FREIN AVANT HYDRAULIQUE À DISQUE

VÉRIFICATION DU NIVEAU DE LOCKHEED DANS LA POMPE:

Pour vérifier le niveau du liquide, tourner le guidon vers la gauche pour que la surface de l'huile soit parallèle au bord supérieur du bocal (figure 88).

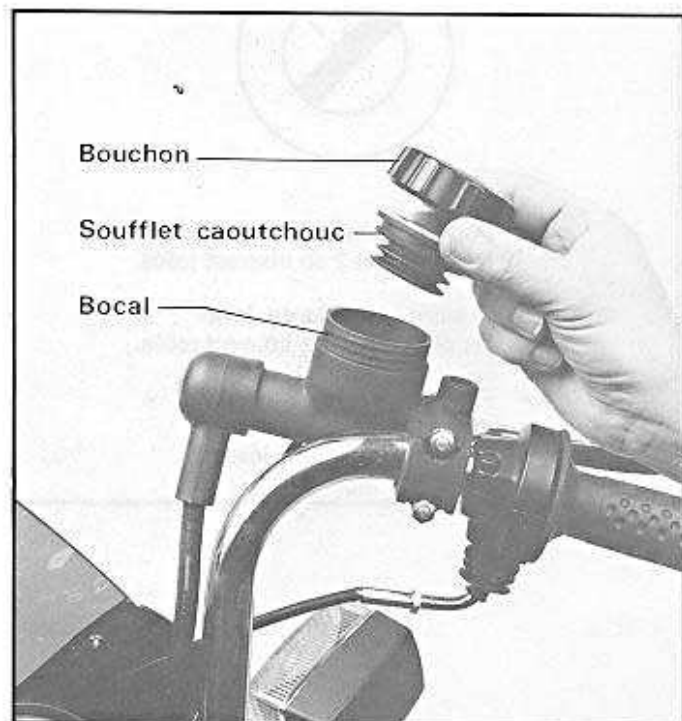


Fig. 88

Retirer le bouchon ainsi que le soufflet caoutchouc (fig. 88).

IMPORTANT: Le niveau de l'huile Lockheed D 55 ne doit jamais descendre à plus de 15 mm du bord supérieur du bocal.

Remettre du **Lockheed D 55** si nécessaire.

ATTENTION: Ne pas omettre de replacer le soufflet caoutchouc.

PURGE DU CIRCUIT

- Contrôler et éventuellement rétablir le niveau.
- Serrer correctement le couvercle du bocal et les raccords.
- Retirer le capuchon caoutchouc, puis dévisser d'un demi-tour l'écrou de vidange (figure 89).

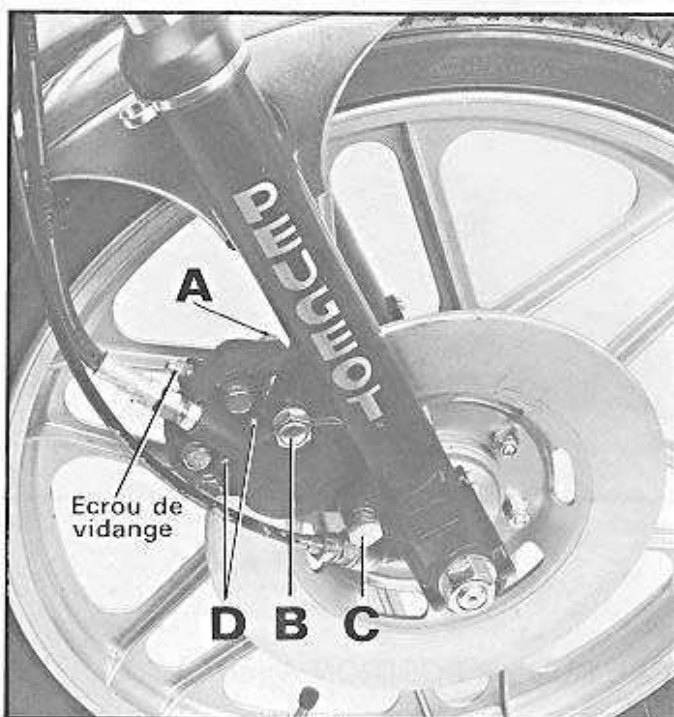


Fig. 89

Raccorder l'orifice de vidange avec un tuyau caoutchouc de longueur 50 cm, dont l'extrémité sera immergée dans un récipient contenant du lockheed (figure 90).

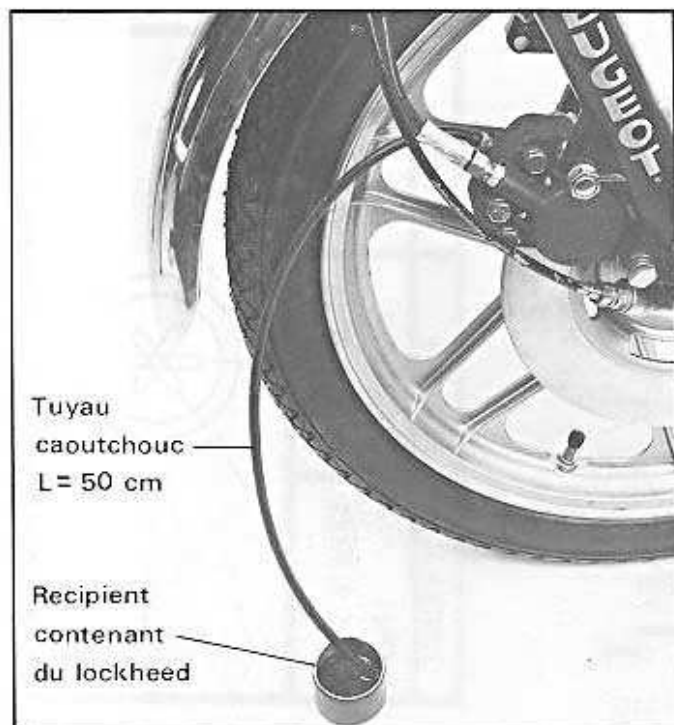


Fig. 90

- Pomper en manœuvrant le levier de frein droit pour vider le circuit de ses bulles d'air.
- Répéter plusieurs fois cette opération, si nécessaire. Plus aucune bulle d'air ne doit s'échapper dans le récipient.
- Rebloquer l'écrou de vidange.
- Vérifier et, éventuellement, rétablir le niveau dans le bocal.

RÉGLAGE DU GUIDON

Pour que la commande du circuit hydraulique ne soit pas tendue au niveau de l'étrier, il est recommandé de positionner le guidon de manière que sa partie centrale soit perpendiculaire au sol. L'inclinaison arrière du guidon au-delà de la perpendicularité est formellement déconseillée.

REPLACEMENT DES PLAQUETTES

IMPORTANT: Ne pas manœuvrer le levier de frein pendant ces opérations, sinon la purge du circuit sera obligatoire.



Fig. 91

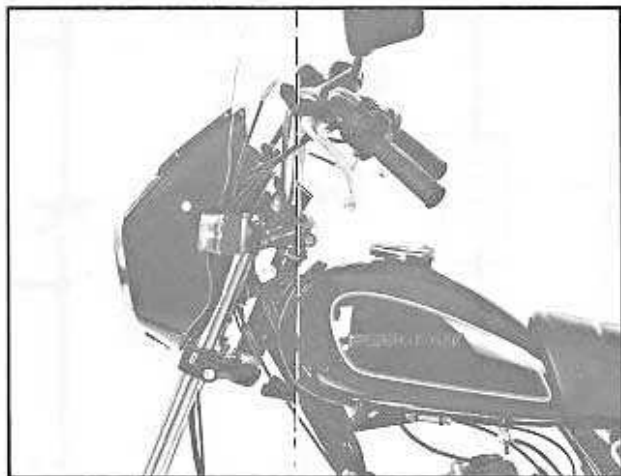
- Dévisser l'écrou (A) et retirer la vis (B) (fig. 89).
- Dévisser et retirer la vis (C) (fig. 89).

Attention aux entretoises de positionnement entre la pince de frein et la patte de fourche.

- Sortir les deux goupilles (D) (figure 89) après en avoir refermé l'extrémité.

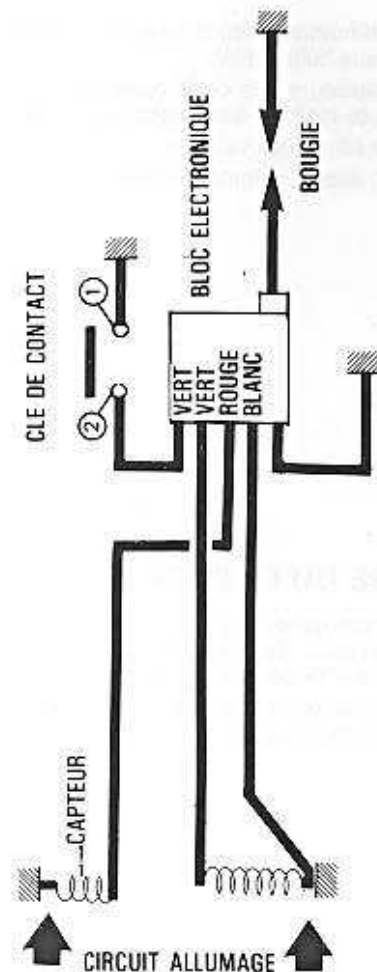
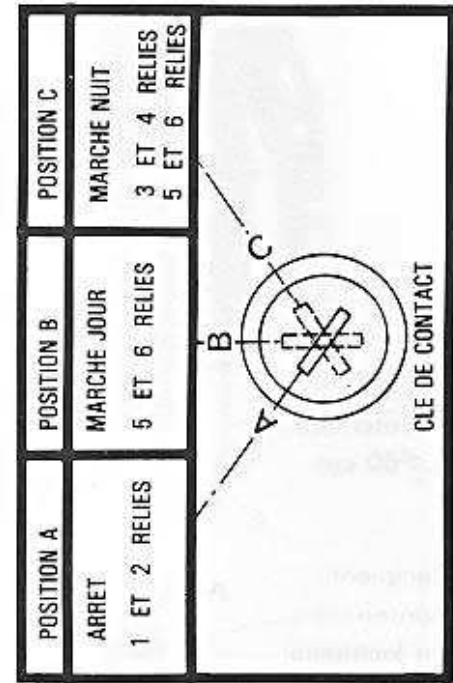
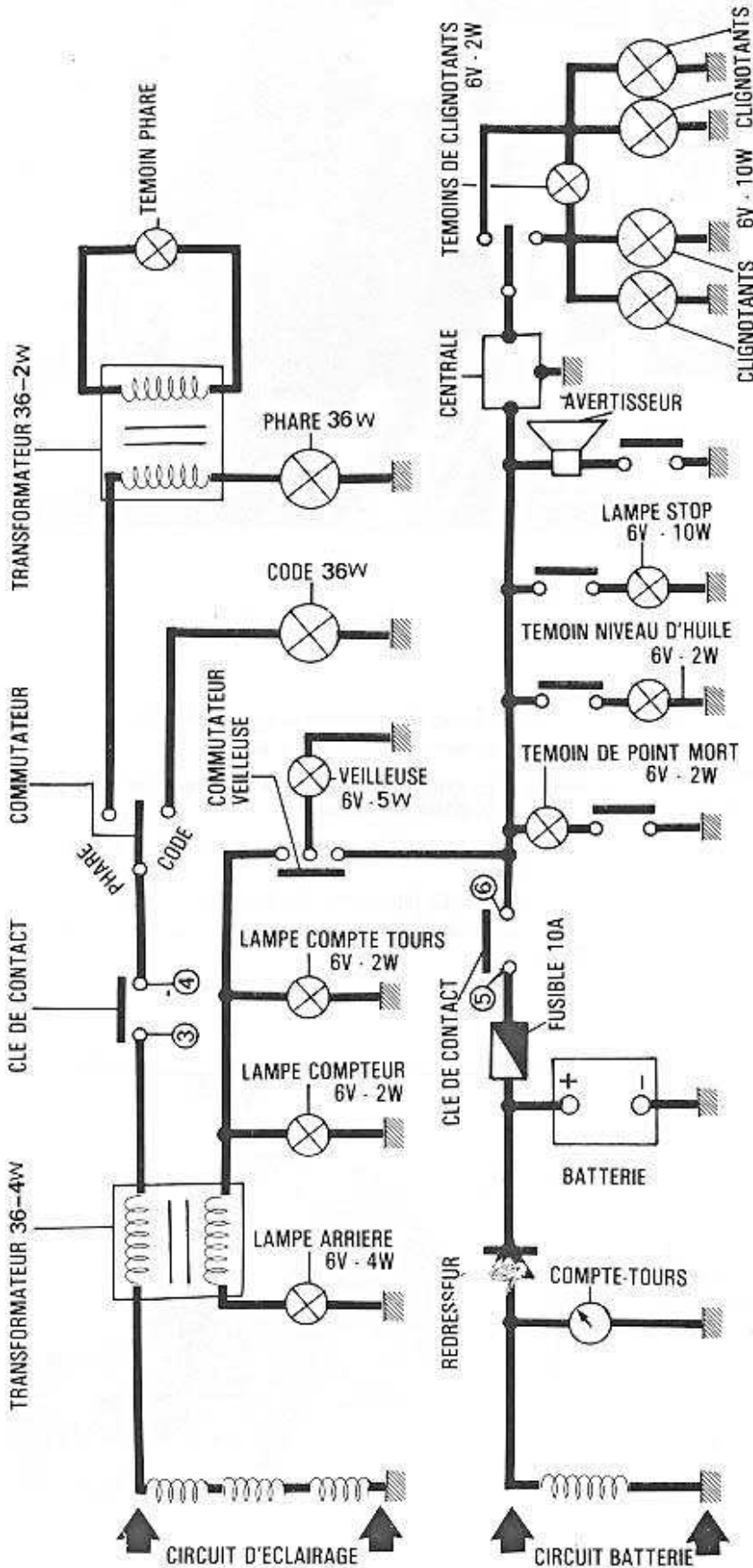
Les plaquettes (E) (figure 91) se retirent sans difficulté.

Le remontage se fera dans l'ordre inverse des opérations ci-dessus.



24 - MEMENTO DE DEPANNAGE DES CIRCUITS ELECTRIQUES

SCHEMA DE PRINCIPE TXT





CYCLES
PEUGEOT