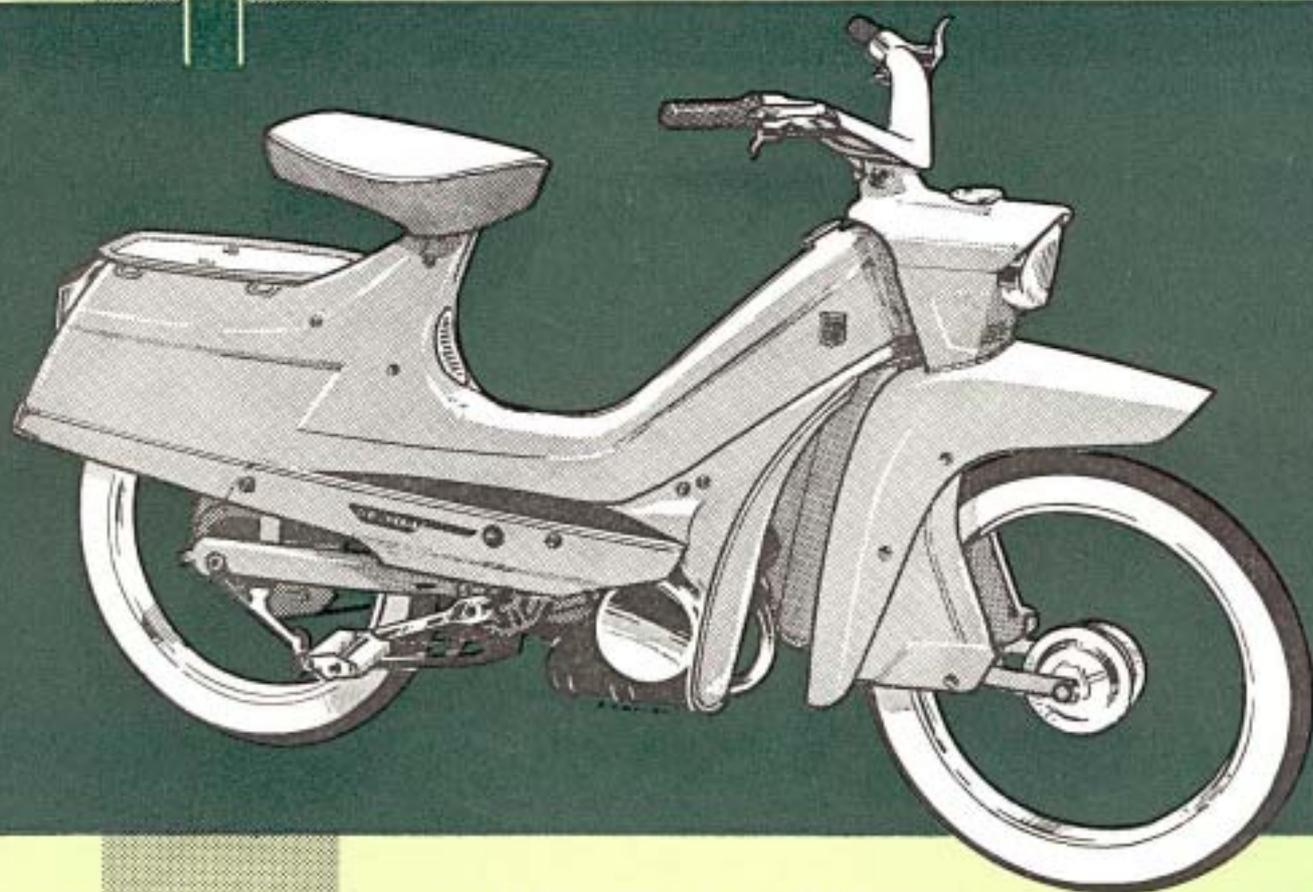
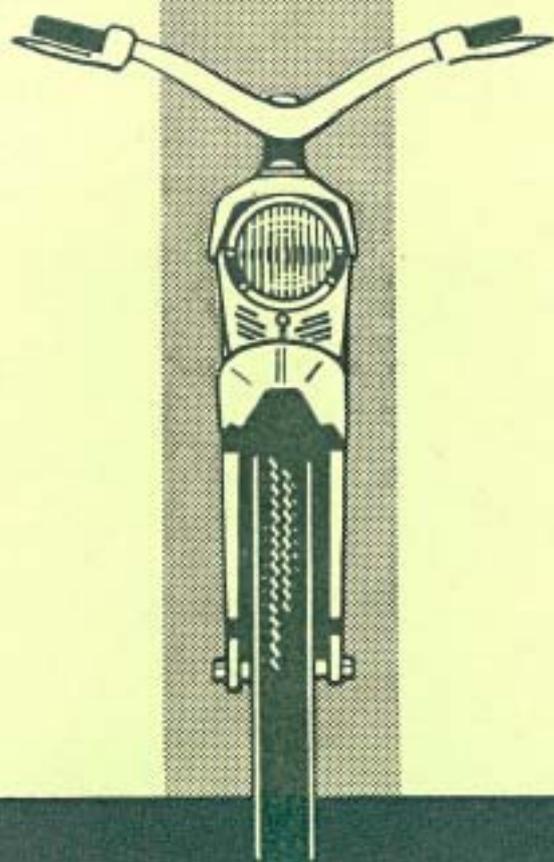


notice technique

BB
104



AVEC ET SANS VARIATEUR DE VITESSE

NOTICE TECHNIQUE

DES

BB
104

Sommaire

	Pages
Caractéristiques	3
Calage de l'avance	22
Carters-moteur	17
Carburateur	23
Commande	11
Coupleur	25-26-27
Culasse	15
Cylindre	15
Châssis.....	8-9
Dépannage	5-6-7
Décompresseur	16
Embrayage	4-25-26-27
Fourche avant	12
Moteur	15
Outils	29-30-31
Pédalier	10
Phare	11
Piston	21
Poulie réceptrice	24-28
Roulements et joints	18-19
Suspension avant	13
Suspension arrière	14
Variateur	24-25-26
Volant magnétique	20

Description technique

MOTEUR	2 temps - Cylindre aluminium chromé - Alésage 40 - Course 39 - Cylindrée 49 cc - Taux de compression 7,4 - Régime d'utilisation normale 6.000 t/m - Puissance 2,2 CV - Vitesse maximum 55 km/h - Graissage par mélange huile/essence - Pot d'échappement démontable.
CARBURATEUR	Marque GURTNER { D.12.D réglage 621 c - gicleur 210 pour modèles avec variateur. D.10.D réglage 622 - gicleur 195 pour modèles sans variateur. avec filtre à air et silencieux d'admission. Commande des gaz par poignée tournante au guidon.
EMBRAYAGE	Centrifuge automatique breveté PEUGEOT CENTRI.
VITESSES	Sur modèles LV et SV, changement de vitesse automatique par variateur (brevet PEUGEOT). Pignon arrière 54 dents pour modèles à variateur. Pignon arrière 48 dents pour modèles sans variateur.
MISE EN MARCHÉ	Par pédalage.
SUSPENSION	Avant et arrière, du type oscillant à grand débattement par anneaux NEIMAN.
ROUES	Moyeux en alliage léger nervurés. Jantes 15 pouces. Pneus 2 1/4 x 15 type renforcé. Freins à tambour diam. 80 mm. Commande de frein AV et AR par poignée au guidon.
COMPTEUR KILOMÉTRIQUE	Avec indicateur de vitesse et totalisateur.
AVERTISSEUR	Electrique.
ANTIVOL	NEIMAN.
CHASSIS	Monocoque en tôle d'acier emboutie à haute résistance avec réservoir incorporé d'une capacité de 5,5 litres (autonomie de 250 km).
POIDS TOTAL	47 kg.
TRANSMISSION	Primaire : par courroie trapézoïdale. Secondaire : par chaîne.
ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE	Allumage par volant magnétique 8 W. Lampe avant : 6 volts 1 ampère. Lampe arrière : 12 volts 0,5 ampère.

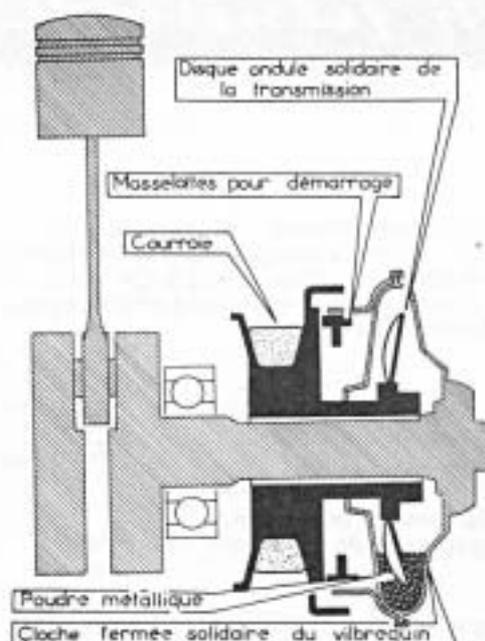
EMBAYAGE CENTRIFUGE A POUVRE PEUGEOT-CENTRI

DESCRIPTION

Le système d'embrayage se décompose en deux éléments principaux :

a) **L'embrayage de départ** : constitué d'un plateau portant deux masselottes mobiles qui, sous l'effet de la force centrifuge, entraînent un tambour porté par le boîtier du coupleur et solidaire du vilebrequin.

b) **Le coupleur** : constitué d'un boîtier calé sur le vilebrequin et d'un disque ondulé tournant à l'intérieur du boîtier, et solidaire, d'une part, de la petite poulie de courroie de transmission, d'autre part du plateau de l'embrayage de lancement. De la grenaille d'acier calibrée rend progressivement solidaire le boîtier et le disque ondulé sous l'effet de la force centrifuge.



FONCTIONNEMENT

L'action du conducteur sur les pédales transmet le mouvement à la roue arrière par la chaîne de départ, puis à la grande poulie intermédiaire par la chaîne motrice, ensuite au tambour de l'embrayage de départ par la courroie. Lorsque la vitesse atteint 8 km/heure environ, l'embrayage de départ entre en fonction et entraîne le moteur, assurant son lancement.

Lorsque le moteur tourne, l'action sur la poignée des gaz augmente le régime du moteur et, par conséquent, du boîtier du coupleur, la grenaille d'acier entraîne progressivement le disque ondulé à la vitesse du boîtier. Le disque ondulé, solidaire de la petite poulie, transmet le mouvement du moteur à la roue arrière par la courroie et la chaîne motrice.

LA TRANSMISSION VARIABLE :

Est composée de deux éléments principaux :

1°) **La poulie motrice** solidaire du système coupleur embrayage de lancement. Elle est faite de deux joues, l'une fixe portant les masselottes de l'embrayage de lancement, l'autre mobile se déplaçant latéralement. Entre la joue mobile et un déflecteur solidaire de la joue fixe se trouvent des perles de verre qui, sous l'effet de la force centrifuge, font varier l'écartement des joues de la poulie.

2°) **La poulie réceptrice** est composée de deux joues maintenues serrées l'une contre l'autre par six ressorts.

FONCTIONNEMENT

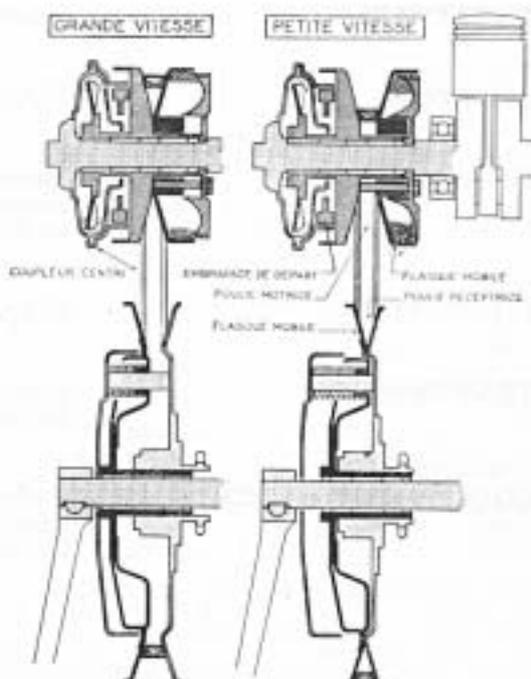
Au départ, et d'une façon générale quand la vitesse est faible, le rapport de démultiplication est grand et correspond à une première vitesse classique.

La courroie chemine au fond de la gorge de la poulie motrice et s'enroule à la périphérie (grand diamètre) de la poulie réceptrice.

Quand le régime augmente, l'action de la force centrifuge se fait sentir et la masse de perles contenue dans la poulie motrice repousse la joue mobile vers la joue fixe, obligeant la courroie à monter à la périphérie de la poulie.

Ainsi, le petit rapport de réduction s'établit progressivement et la démultiplication correspond alors à celle d'une deuxième, puis d'une troisième ou quatrième vitesse, celle qui convient à la marche en palier. Cette variation se fait d'une façon continue, sans action du pilote, c'est donc, mieux qu'un changement de « vitesse » une variation de « vitesse » automatique.

Pendant que varie ainsi, automatiquement, le diamètre de la poulie motrice, celui de la poulie réceptrice varie inversement et exactement de la quantité voulue grâce à l'action des ressorts, qui de plus, assurent une tension de courroie permanente.



Conseils pratiques de dépannage

LE COUPLEUR

Cet embrayage automatique ne nécessite aucun entretien. Toutefois, il est bon de connaître ses principales caractéristiques.

1° Il ne débraye jamais entièrement et le cyclomoteur manifeste de ce fait une légère tendance à partir. Cette tendance est d'autant plus faible que le ralenti du moteur est bas, de plus, elle s'atténue à l'usage.

2° En aucun cas, le bruit que peut faire l'embrayage (léger sifflement produit par le brassage de la poudre) n'est un signe de détérioration.

3° Cet embrayage très progressif permet le glissement jusqu'à environ 25 km/h. Il est donc normal que cette vitesse soit acquise avant que le glissement cesse. Par contre, au ralentissement, le glissement tarde à apparaître, il ne se produit qu'à environ 15 à 20 km/h en côte.

Difficultés de mise en marche :

1) Le moteur ne part pas (froid ou chaud).

Causes	Défectuosités	Remèdes
Pas d'allumage ou mauvais allumage.	<ol style="list-style-type: none">1) Bougie encrassée ou court-circuit, étincelle à l'intérieur.2) Linguet du rupteur n'ouvre pas, talon cassé ou usé.3) Le rupteur reste constamment ouvert, linguet grippé sur l'axe.4) Bobine d'allumage défectueuse, faible ou claquée.5) Circuit primaire à la masse.6) Condensateur à la masse ou détérioré.	<ol style="list-style-type: none">1) Monter une bougie bien propre.2) Changer le rupteur.3) Démonter et dégripper l'axe à la toile émeri très fine. Remonter à l'huile graphitée. Pas d'excès pouvant encrasser les contacts.4) Contrôler et changer.5) S'assurer qu'un copeau ou une paille métallique n'est pas collé sur le ressort du linguet ou sur le fil reliant la bobine du rupteur au condensateur.6) Le changer.
L'essence n'arrive pas régulièrement au carburateur et au gicleur.	<ol style="list-style-type: none">1) Tuyau obstrué.2) Filtre du robinet d'essence ou du carburateur encrassé.3) Trou d'air du bouchon de réservoir obstrué.4) Gicleur bouché.	<p>Vérifier et nettoyer s'il y a lieu.</p> <ol style="list-style-type: none">4) Déboucher au jet d'air ou avec une pompe à pneus.
L'essence arrive bien mais les départs à froid sont difficiles.	<ol style="list-style-type: none">1) Ralenti mal réglé.2) Prise d'air additionnelle.	<ol style="list-style-type: none">1) Vérifier et régler le ralenti (voir page 23).2) Vérifier le serrage de la pipe d'admission sur le cylindre, vérifier le serrage du carburateur sur la pipe.
Arrivée d'essence trop importante, le moteur se noie.	<ol style="list-style-type: none">1) Le pointeau reste coincé et ne ferme plus.2) Le flotteur est percé.	<ol style="list-style-type: none">1) S'assurer que le pointeau ferme bien, sinon le nettoyer.

CONSEILS DE DÉPANNAGE

2) Le moteur part bien, mais le fonctionnement sur route est irrégulier.

Causes	Défectuosités	Remèdes
<p>Allumage irrégulier quand on pousse le moteur.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) Bougie trop chaude, fait auto-allumage ou bougie encrassée (point chaud). 2) Condensateur défectueux (retour au carburateur). 3) Début de grippage du rupteur. 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Monter une bougie plus froide ou la nettoyer ou la changer (bougie usagée) 2) Vérifier son fonctionnement à chaud. Isolement défectueux ; éventuellement changer le condensateur. 3) Démonter et dégripper à la toile émeri très fine ; remonter à l'huile graphitée. Pas d'excès pouvant encrasser les contacts.
<p>Difficultés de mise en route avec phare allumé. Sur route, ratés lorsqu'on allume l'éclairage.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) Volant dérégulé, contacts n'ouvrant plus aux repères. 2) Contacts usés. Trop d'écartement. 3) Bougie usée, électrodes encrassées. 4) Contacts encrassés (résistance de contacts trop forte). 5) Volant désaimanté (puissance électrique affaiblie). 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Refaire le réglage (voir paragraphe réglage de l'avance). 2) Diminuer le talon du linguet et retoucher les contacts ou, de préférence, changer le rupteur. 3) Nettoyer ou changer la bougie si nécessaire. 4) Nettoyer avec une lime spéciale. 5) Faire réaimanter par un spécialiste.
<p>Fonctionnement correct du moteur à moyen régime mais s'effondre lorsqu'on pousse le moteur à plein régime.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) Arrivée d'essence insuffisante, filtre de robinet ou de carburateur obstrué en partie. 2) Bobine d'allumage faible. 3) Fuites aux joints d'étanchéité du vilebrequin. 4) Filtre à air encrassé. 5) Volet d'air obstruant partiellement l'arrivée d'air. 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Vérifier le débit du robinet (1 litre en 5 min.). Vérifier le débit du carburateur. 2) Vérifier et changer. 3) Prise d'air additionnelle. Vérifier. Refaire les joints si nécessaire. 4) Le nettoyer. 5) Détendre la commande du volet d'air.
<p>Le moteur manque de puissance.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) Cylindre et piston usés anormalement. 2) Segments du piston collés dans les gorges. 3) Segments « avachis », joint de culasse non étanche. 4) Segments usés, jeu à la coupe trop important. Le segment étant dans le cylindre, le jeu à la coupe ne doit pas dépasser 3/10 mm. 5) Un ou plusieurs segments cassés. 6) La courroie patine. 7) Volant mal calé (manque d'avance). 8) Carburateur dérégulé. 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Vérifier et changer le piston et le cylindre. (Le cylindre chromé dur sur aluminium ne se réalèse pas). 2) Décalaminer soigneusement les gorges. Les segments doivent être libres. Ne pas abîmer les gorges. 3) Remplacer les segments ainsi que le joint de culasse. 4) Pour vérifier ce jeu, sortir avec précautions le segment et l'introduire dans le cylindre. Remplacer les segments si nécessaire. 5) Vérifier l'état du piston et du cylindre et remplacer les segments. Attention aux débris possible dans la chambre des volants. 6) Retendre la courroie. 7) Refaire le calage (voir page 22). 8) Vérifier si le boisseau dégage bien la chambre d'émulsion sinon régler la commande souple.

CONSEILS DE DÉPANNAGE

Causes	Défectuosités	Remèdes
Le manque de puissance peut être occasionné également par des troubles d'allumage.	<ol style="list-style-type: none"> 1) Bougie défectueuse. 2) Fuite au condensateur principalement à chaud. 3) Bobine d'allumage défectueuse, début de claquage. 4) Volant désaimanté, dans ce cas on constate un affaiblissement de la lumière. 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Nettoyer ou remplacer la bougie. 2) Remplacer le condensateur. 3) Vérifier et remplacer la bobine. 4) Faire réaimanter par un spécialiste.
Marche du moteur dite à 4 temps.	<ol style="list-style-type: none"> 1) Gicleur trop fort. 2) Manque d'air (filtre encrassé). 3) Commande d'air trop tendue. 4) Excès d'huile dans l'essence. 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Changer le gicleur. 2) Nettoyer le filtre à air. 3) Détendre la commande d'air. 4) Vidanger le réservoir et faire le plein avec un mélange correct. Rappeler au client le pourcentage indiqué sur la notice d'entretien.

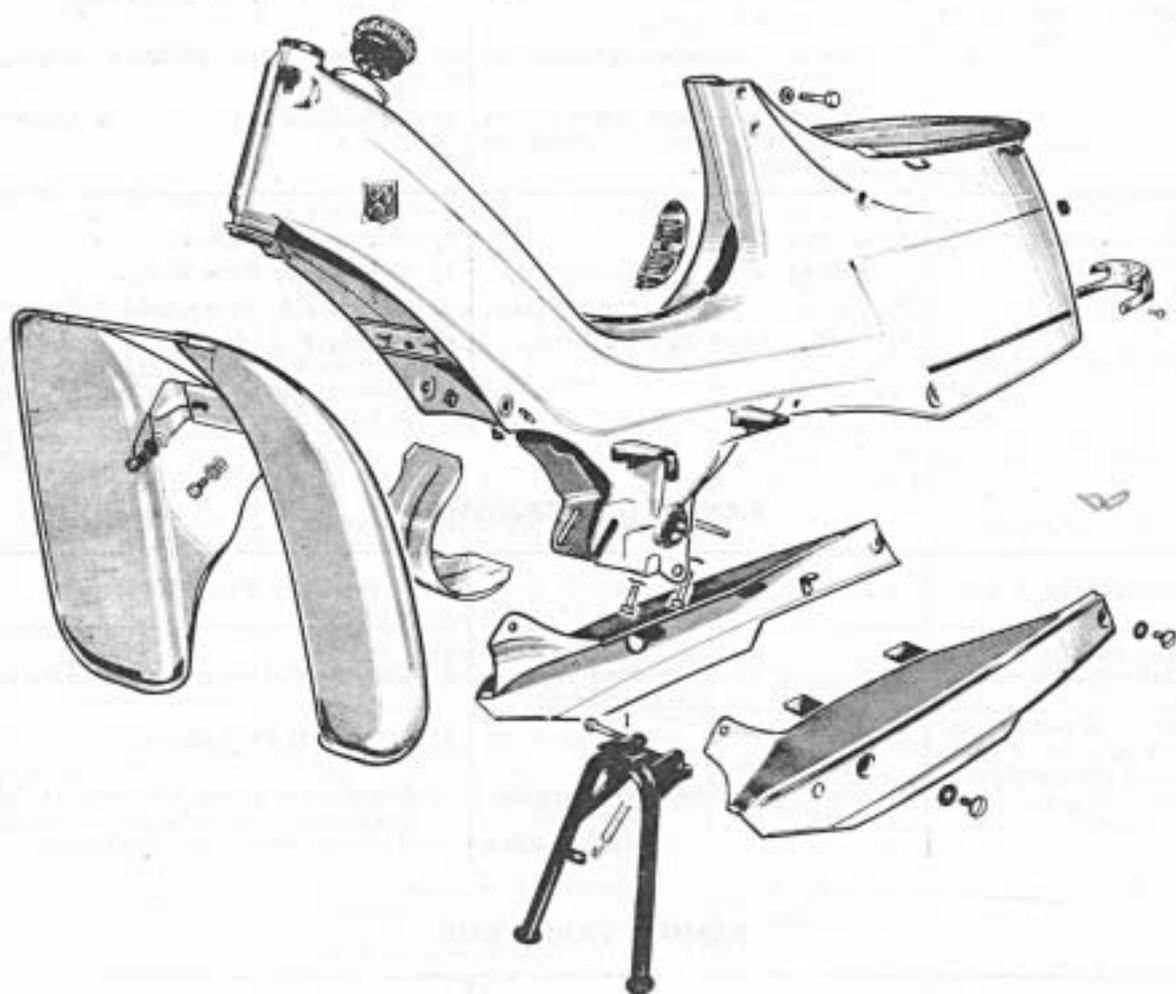
PANNE D'EMBRAYAGE

Causes	Défectuosités	Remèdes
L'embrayage de départ patine. Temps d'embrayage trop long. L'embrayage de départ ne fonctionne pas.	<ol style="list-style-type: none"> 1) Graisse ou huile dans le tambour et sur les garnitures. 2) Garnitures des mâchoires usées ou ressorts trop tendus. 3) Rupture ou déformation des ressorts. 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Démontez et nettoyez à l'essence pure. 2) Remplacer les mâchoires. 3) Remplacer par deux ressorts d'origine. Important. — Repérer les points d'accrochement aux mâchoires.

PANNE VARIATEUR

Causes	Défectuosités	Remèdes
Performances insuffisantes en côte ou en plat.	Si la puissance du moteur n'est pas en cause : 1) Jeu latéral insuffisant à la poulie arrière. 2) Chaîne motrice trop tendue. 3) La joue mobile de la poulie avant ne coulisse pas librement.	<ol style="list-style-type: none"> 1) Refaire le réglage du pédalier avec un jeu latéral de 4 à 6/10 de mm (voir page 10). 2) Elle doit présenter une flèche d'environ 5 mm. 3) Graisser par le graisseur (3 coups de pompe à main suffisent).
Le moteur s'emballé sans que la vitesse augmente.	<ol style="list-style-type: none"> 1) Courroie insuffisamment tendue. 2) Courroie grasse. 3) Introduction de graisse dans le boîtier du variateur. 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Refaire le réglage (voir page 9). 2) Nettoyage de la courroie. 3) Nettoyer à l'essence pure : les perles, l'intérieur du boîtier et le déflecteur en nylon.
Bruit en provenance de la poulie réceptrice.	<p style="text-align: center;">a) bruit de sirène</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Manque de graissage ou usure de la rondelle bimétal. 2) Détérioration des rondelles en caoutchouc montées sur le pignon de chaîne. <p style="text-align: center;">b) bruit de claquement</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Usure de la bague en nylon. 2) Trop de jeu latéral à la poulie arrière. 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Graisser, et si nécessaire remplacer la rondelle bimétal (attention au réglage du pédalier). 2) Remplacer les rondelles en caoutchouc. <ol style="list-style-type: none"> 1) Refaire le réglage du pédalier (voir page 10). 2) Refaire le réglage du pédalier comme indiqué ci-dessus.

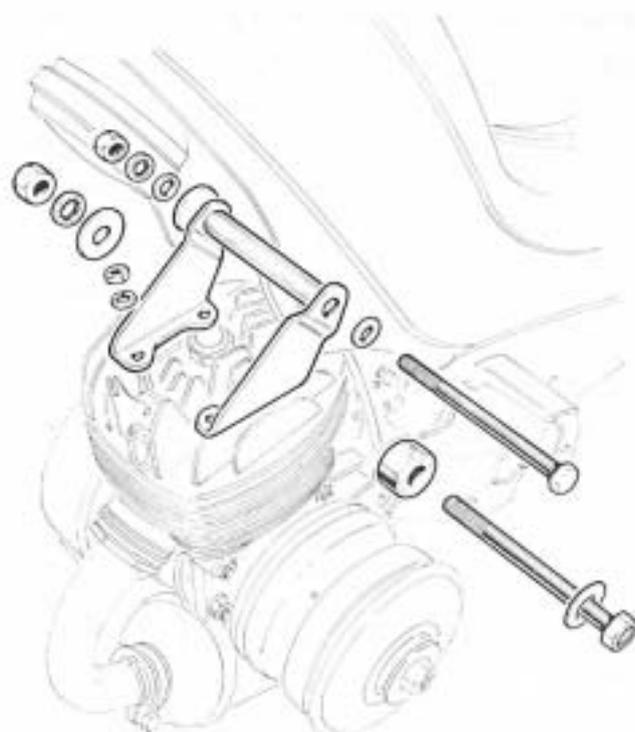
Partie cycle



DÉPOSE DU MOTEUR

- 1°) Retirer les marchepieds gauche et droit (tournevis), ensuite les pare-jambes (clé de 12).
- 2°) Désaccoupler les commandes :
 - Débrancher le flexi raccord du fil d'éclairage du volant magnétique.
 - Débrancher le tuyau d'essence au carburateur.
 - Débrancher le décompresseur en enlevant le serre-câble (clé de 6 et pince).
 - Débrancher au carburateur la commande du volet d'air sans dévisser le serre-câble.
 - Débloquer le boulon supérieur de fixation du moteur (clé de 14).
 - Dévisser le boulon inférieur de fixation du moteur (clé de 17) et retirer partiellement la vis.
 - Faire basculer le moteur et sortir la courroie de la poulie réceptrice.
 - Desserrer la vis de serrage du collier de carburateur et le faire pivoter sur lui-même pour avoir accès à la vis du couvercle, la dévisser et retirer l'ensemble : commande, couvercle et boisseau. Remettre la vis sur le carburateur pour ne pas l'égarer.
- 3°) Soutenir le moteur d'une main, dévisser et retirer complètement le boulon supérieur de fixation du moteur. (Le pot d'échappement vient avec le moteur).

REMONTAGE DU MOTEUR SUR LE CHASSIS



Procéder de la manière inverse du démontage, en introduisant les boulons de fixation par le côté gauche, régler la tension de courroie avant de bloquer les boulons.

RÉGLAGE DE LA TENSION DE COURROIE

MODÈLE SANS VARIATEUR

- Tendre la courroie en faisant pivoter le moteur vers l'avant à l'aide d'un levier (en appuyant avec la main sur la courroie, la flèche doit être au maximum de 1 cm).
- Bloquer le boulon arrière, puis le boulon avant.

MODÈLE AVEC VARIATEUR

- Tendre la courroie en faisant pivoter le moteur vers l'avant, à l'aide d'un levier.
- Bloquer le boulon arrière, puis le boulon avant.

VÉRIFICATION DU RÉGLAGE DE LA TENSION DE LA COURROIE DU VARIATEUR

La courroie est normalement tendue quand sa surface extérieure est enfoncée de 2 mm en dessous du diamètre extérieur de la poulie réceptrice.

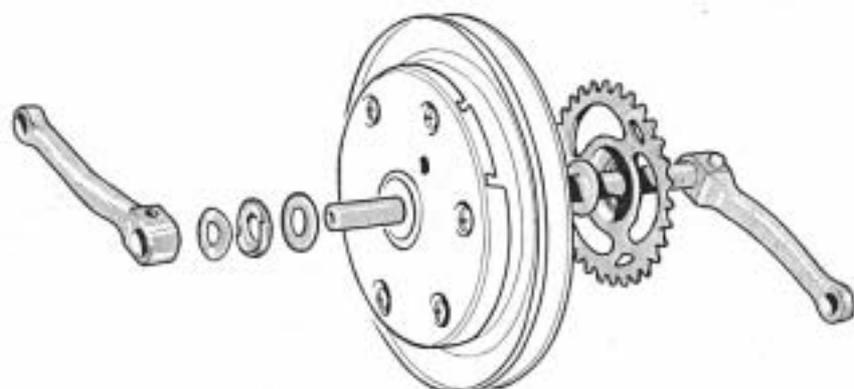
Si on veut mesurer l'enfoncement de la courroie sur la partie supérieure de la poulie réceptrice, il faut au préalable faire tourner au moins un demi-tour la roue arrière dans le sens de la marche.

Si au contraire on désire mesurer l'enfoncement de la courroie sur la partie inférieure de la poulie, il faudra faire tourner la roue arrière dans le sens contraire à celui de la marche.

N.B. — Cette précaution est indispensable pour que la courroie se positionne correctement dans la poulie.

DÉMONTAGE DU PÉDALIER SUR VARIATEUR

- Déclaveter et retirer la manivelle gauche (clé de 10).
- Défaire l'attache rapide de la chaîne motrice et retirer la chaîne.
- Retirer dans l'ordre :
 - la rondelle acier ondulé
 - la rondelle nylon
 - la rondelle bi-métal (cuivre contre poulie)
 - l'ensemble poulie réceptrice (attention aux cages à aiguilles)
 - la rondelle d'appui $\varnothing 16 \times 32$, épaisseur 1.
- Dérailer la chaîne de la couronne et retirer l'axe avec la manivelle. (Attention à la rondelle entre la couronne et le cadre).



REMONTAGE

Faire l'opération à l'inverse (bien mettre les rondelles à leur place).

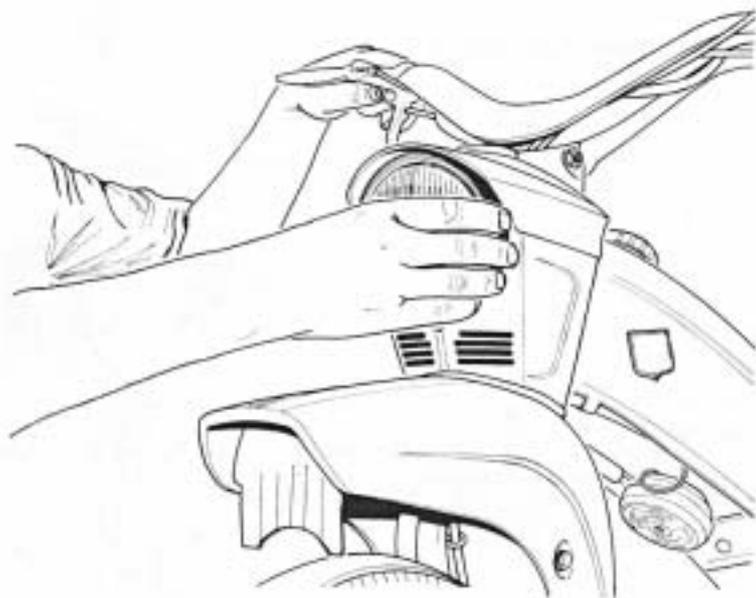
DÉMONTAGE DU PÉDALIER SUR MODÈLE SANS VARIATEUR

- Déclaveter et retirer la manivelle gauche (clé de 10).
- Retirer l'entretoise en tôle roulée et la rondelle plate $\varnothing 28 \times 16,5$, épaisseur 2.
- Défaire l'attache rapide de la chaîne motrice et retirer la chaîne.
- Retirer la poulie réceptrice et la rondelle de butée du pignon $\varnothing 28 \times 16,5$, épaisseur 9 (attention aux cages à aiguilles).
- Dérailer la chaîne de la couronne du pédalier et retirer l'axe avec la manivelle (attention à la rondelle entre la couronne et le cadre).



REMONTAGE

Faire l'opération à l'inverse (bien mettre les rondelles à leur place).



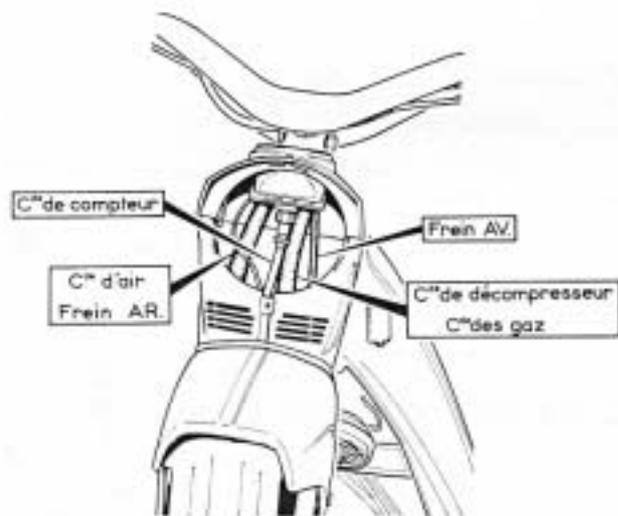
DÉMONTAGE

Dévisser la vis située à la base de la lunette et faire pivoter l'optique à gauche ou à droite de $1/10^{\circ}$ de tour environ.

RÉGLAGE

Il s'opère en agissant sur la vis située à la base de la lunette au-dessus de la vis de fixation.

Commandes



REPÉRAGE

En cas de démontage complet des commandes, rappelons que dans la gaine droite passe le frein arrière, la commande du volet d'air et les fils d'éclairage (gris et bleu), dans la gaine gauche : la commande des gaz, du décompresseur et les fils d'avertisseur gris et jaune. La commande du frein avant est indépendante.

DÉPOSE DE LA SUSPENSION

1°. Retirer la roue avant :

- Débrancher la commande de frein au moyeu en enlevant le serre-câble (clé de 6 et pince).
- Débrancher la commande de compteur sur l'entraîneur (clé de 9).
- Desserrer les écrous d'axes (clé de 14) et retirer la roue.

2°. Démonter la suspension :

- Retirer les goupilles des écrous crenelés et dévisser les axes d'articulation de la suspension (clé de 14).
- Dévisser et retirer les axes supérieurs de fixation des anneaux Neimann (clé de 12).

En cas de remplacement des anneaux caoutchouc, changer également les rivets.



DÉPOSE DE LA FOURCHE

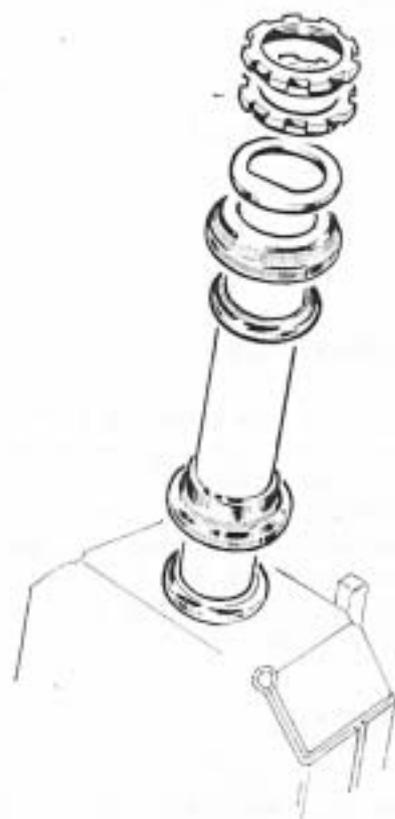
1°. Retirer le guidon :

- Dévisser et retirer le boulon de la pince du guidon (clé de 14).

- Dévisser les écrous fixant le capotage de phare au garde-boue (clé de 8).
- Basculer le guidon avec les commandes et le capotage de phare vers l'avant. (Les commandes désaccouplées des divers organes ont assez de longueur pour permettre de sortir le guidon sans les débrancher).
- Dévisser la commande au compteur.

2°. Dévisser et retirer les contre-écrous de la cuvette supérieure de direction (clé à ergot).

- Retirer la rondelle entretoise.
- Dévisser et retirer la cuvette supérieure de direction (attention aux 25 billes de 5,5).
- Sortir la fourche (attention également aux 25 billes de 5,5 de la cuvette inférieure).



DÉMONTAGE DU GARDE-BOUE

Après avoir dégagé la fourche, il suffit de dévisser et retirer les 2 vis de fixation situées de part et d'autre du garde-boue (clé de 10).

REMONTAGE DU GARDE-BOUE

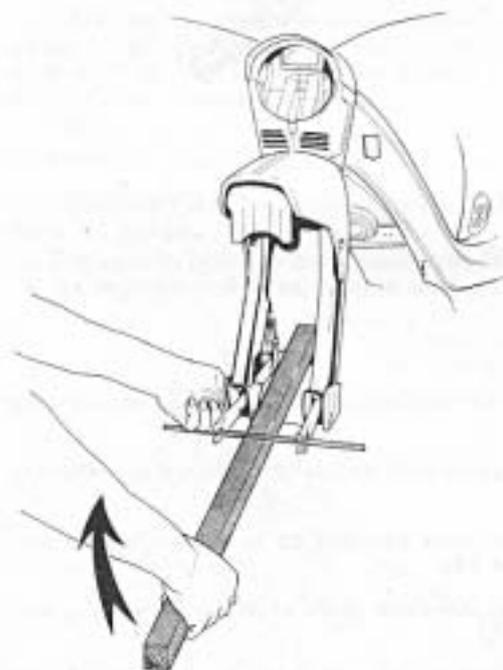
- Placer le garde-boue sur la fourche et visser les 2 vis fixant le garde-boue latéralement (clé de 10 et rondelle plate sous la tête de vis).

REMONTAGE DE LA FOURCHE

- Placer les 25 billes de 5.5 avec de la graisse consistante dans les cuvettes inférieures et supérieures et engager le tube de pivot sur le châssis, visser la cuvette supérieure.
- Placer la rondelle entretoise, régler le serrage et visser les contre-écrous (clé à ergot).
- Placer ensemble le capot de phare et le guidon, sur lequel les commandes sont restées branchées.
- Visser les écrous de fixation du capotage de phare sur le garde-boue (clé de 8 et rondelle Blocfor sous l'écrou).
- Orienter le guidon et engager par le côté droit la vis de serrage de la pince une rondelle plate sous la tête de vis par le côté gauche, mettre l'entretoise et la rondelle éventail, visser et bloquer le tout (clé de 14).
- Visser la commande de compteur.
- Brancher le fil d'éclairage (fil vert) et monter l'optique du phare.

REMONTAGE DE LA SUSPENSION

ATTENTION. — Cette opération est importante en raison des risques de détérioration des silentblocs, pour éviter cela respecter soigneusement au remontage la cote d'entraxe des anneaux au moment du blocage de l'axe d'articulation.



- Présenter le balancier sur la fourche.
- Visser les boulons fixant les anneaux à la partie supérieure. Les vis sont engagées par l'extérieur une rondelle plate sous la tête et une rondelle Blocfor sous l'écrou. Bloquer les boulons (clé de 12).
- A l'aide d'un levier et d'une broche (voir croquis), faire basculer le balancier pour permettre d'engager les axes d'articulation du balancier par l'extérieur du garde-boue, mettre une rondelle plate sous les têtes de vis.
- Visser les écrous à crêteaux sans les serrer, agir ensuite sur le levier de manière à mettre le balancier en position moyenne (entraxe des anneaux 93 mm). Bloquer les axes dans cette position.
- Orienter les écrous et remettre les goupilles.

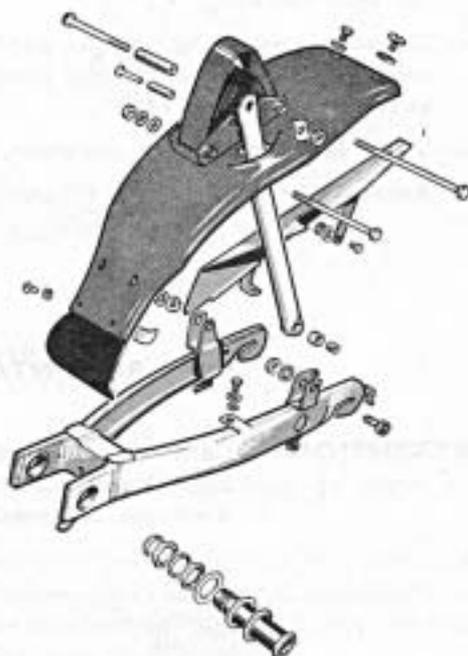
Suspension arrière

DÉPOSE DU BRAS OSCILLANT

- Enlever la roue arrière sans dérégler les tendeurs et après avoir dégrafé la commande de frein et déraillé la chaîne de départ.
- Dévisser et retirer le contre-écrou de l'axe tube (côté droit clé de 32).
- Dévisser et retirer l'écrou.
- Retirer la rondelle dentelée.
- Décrocher le ressort de la béquille.
- Dégrafer la commande de frein et la retirer de la fourche.
- Dévisser et retirer les boulons de la pince de l'axe de pédalier (clé de 14).
- Dévisser et retirer les axes d'articulation des biellettes de suspension (clé de 14).
- Chasser l'axe tube à l'aide d'un maillet plastique.

DÉPOSE DE LA SUSPENSION

- Dévisser et retirer les vis situées sur le porte-bagages (6 pans, clé de 10 pour selle biplace, vis poëlier pour selle monoplace).
- Dévisser et retirer partiellement les 2 boulons de fixation de la suspension (clé de 12).
- Dévisser et retirer les 2 vis inférieures de fixation du garde-boue (clé de 10).
- Retirer complètement les 2 grandes vis et sortir l'ensemble garde-boue et suspension. Les anneaux caoutchouc étant rivés ne se démontent qu'en cas de remplacement.



REMONTAGE DE LA SUSPENSION

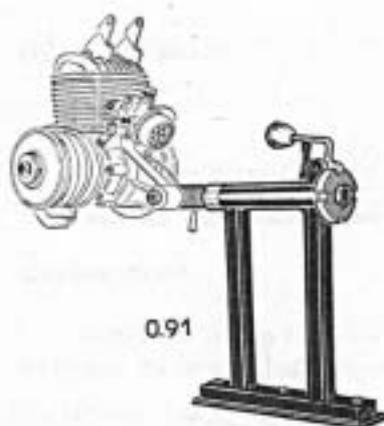
- Placer le garde-boue dans la coque arrière et engager les 2 boulons latéraux par le côté gauche (le plus grand à l'arrière).
- Mettre une rondelle plate et une rondelle Blocfor sous l'écrou et visser.
- Visser les 2 vis fixant le garde-boue à sa partie inférieure (mettre une rondelle Blocfor sous la tête de vis).
- Visser les 2 vis sur le porte-bagages, pour selle monoplace : vis Poëlier et rondelle en rilsan, pour selle biplace : vis 6 pans et rondelle Blocfor.

REMONTAGE DU BRAS OSCILLANT

- Présenter la fourche arrière sur le châssis.
- Engager entre la fourche et le cadre du côté gauche, une rondelle dentelée, par le même côté engager l'axe tube à mi-course.
- Du côté droit entre le cadre et la fourche placer une deuxième rondelle dentelée et enfoncer complètement l'axe tube.
- Orienter l'axe et engager par le dessous du châssis les deux boulons de la pince (mettre une rondelle Blocfor sous la tête de vis) et les visser (clé de 14).
- Placer sur l'axe tube une rondelle crantée, l'écrou, une rondelle plate et le contre-écrou, visser et serrer l'ensemble (clé de 32).
- Fixer les biellettes de suspension sur la fourche, introduire les vis par l'extérieur et mettre une rondelle Blocfor sous l'écrou. Visser et bloquer (clé de 14).

Moteur

Support moteur



SUPPORT MOTEUR

Nous vous présentons, ci-contre, un support très pratique et utilisable pour tous les moteurs de cyclomoteurs entraînement à chaîne.

Le moteur étant fixé sur un axe pivotant verrouillable dans quatre positions, on obtient ainsi une accessibilité parfaite de tous les organes.

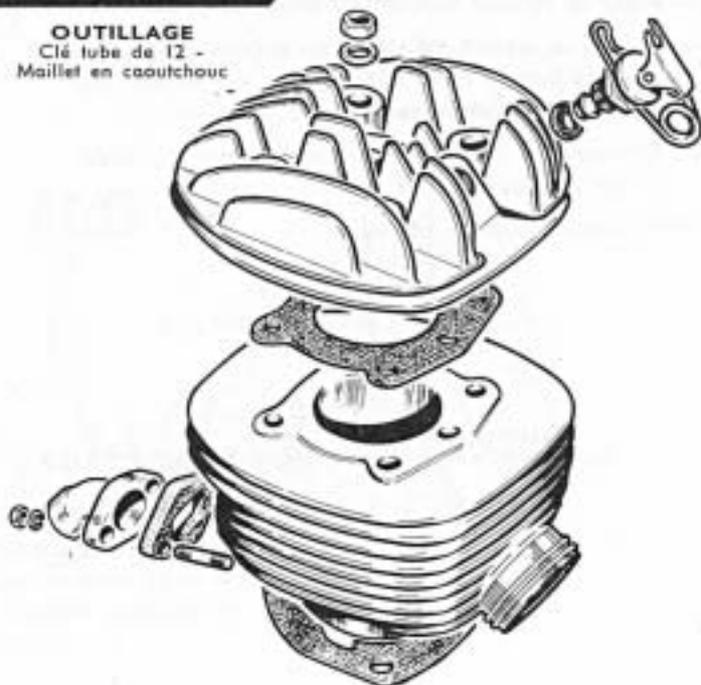
Ce support est livré par notre Magasin Pièces Détachées sous le n° 0.91.

Culasse et cylindre

DÉMONTAGE

- 1) Dévisser les 4 écrous fixant la culasse en procédant en quinconce pour éviter toute déformation (clé tube de 12.) Retirer les rondelles et les deux brides de fixation du moteur au cadre. Enlever la culasse et son joint.
- 2) Si le cylindre est collé, mettre le piston au point mort bas, frapper à petits coups de maillet en caoutchouc sur la pipe d'admission et la sortie de l'échappement (ne pas frapper sur les ailettes qui sont très fragiles). Attention au joint en retirant le cylindre.

OUTILLAGE
Clé tube de 12 -
Maillet en caoutchouc



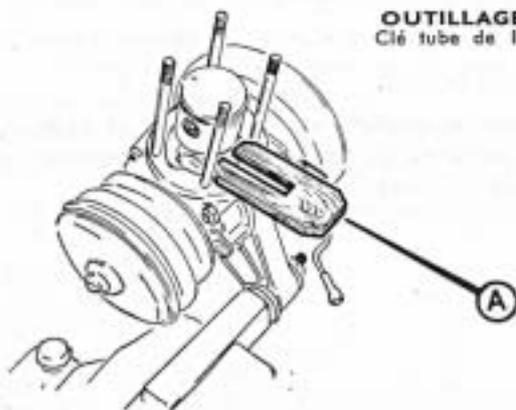
REMONTAGE DU CYLINDRE

Afin de faciliter cette opération nous vous conseillons la réalisation d'un outil en bois (A) conforme à celui de la figure ci-dessous.

- Placer le joint à sec.
- Mettre le piston en appui sur la cale en bois décrite plus haut.

IMPORTANT. — S'assurer que les fentes des segments sont bien en face des ergots placés dans les gorges.

- Engager le cylindre bien droit **sans frapper**, le chanfrein usiné à la base du cylindre refermera les segments. Retirer la cale en bois et pousser le cylindre à fond.



OUTILLAGE
Clé tube de 12

REMONTAGE DE LA CULASSE

- Mettre en place le joint. Attention à l'orientation, le trou prévu sur le cylindre pour l'évacuation des gaz du décompresseur doit correspondre à celui du joint.
- Placer la culasse orientée avec les mêmes précautions que le joint.
- Placer les brides de suspension du moteur en les orientant vers l'arrière, mettre les rondelles Grover et les écrous qui seront vissés et bloqués en quinconce (clé tube de 12).
- Ne jamais serrer les écrous de culasse, le moteur étant chaud.
- Obligatoirement les écrous seront rebloqués en quinconce et serrés modérément.

DÉMONTAGE DE LA SOUPE

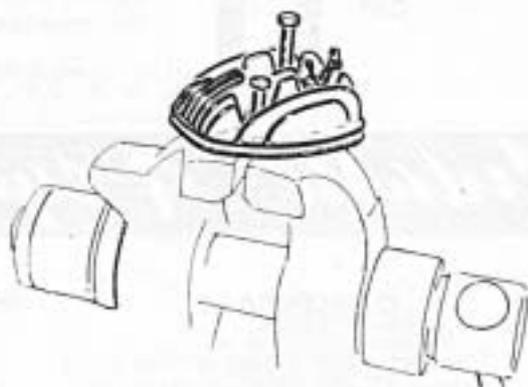
- Fixer la culasse à l'étau au moyen de deux boulons.
- Couper l'extrémité de la goupille, comprimer le ressort et retirer la goupille.
- Retirer la soupape.

OUTILLAGE

Pince coupante - Tournevis - Clé tube de 19.

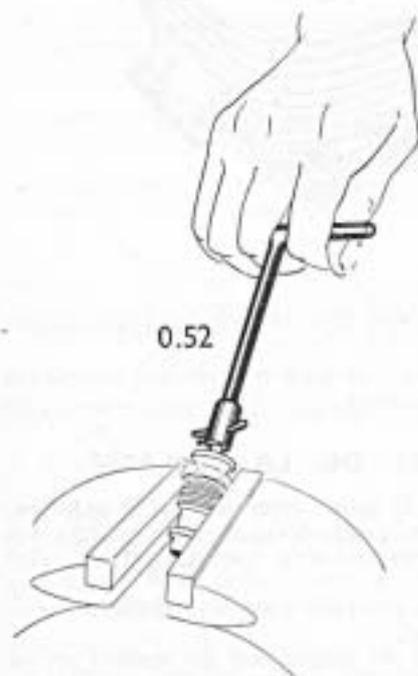
DÉMONTAGE DU CORPS

- Fixer la culasse comme au chapitre précédent.
- Ouvrir le ressort à l'aide d'un tournevis engagé dans la boucle et le faire glisser sur la tête du corps de décompresseur.
- Dévisser le corps de décompresseur à l'aide d'une clé tube de 19.
- Retirer le joint en cuivre.



OUTILLAGE

Outil 0.52 - Clé tube de 19



REMONTAGE

ATTENTION. — L'étanchéité de la soupape a une grande influence sur le fonctionnement du moteur. Examiner le siège et la soupape avant le remontage. Au besoin, roder la soupape sur son siège avec de la potée d'émeri très fine, à l'aide de l'outil 0.52.

Après rodage, si la soupape présente un défaut quelconque sur le siège, **ne pas hésiter à la changer.**

- Ne pas oublier le joint en cuivre.
- Enduire de « Plastex » le filetage du corps de décompresseur.
- Serrer énergiquement le corps du décompresseur sur la culasse.
- Engager la soupape dans le corps du décompresseur.
- Mettre en place le ressort.
- Mettre la goupille et riveter l'extrémité (ne pas oublier, car en cas de perte de la goupille, le glissement de la soupape dans le cylindre le détériorerait).

DÉMONTAGE

OUTILLAGE

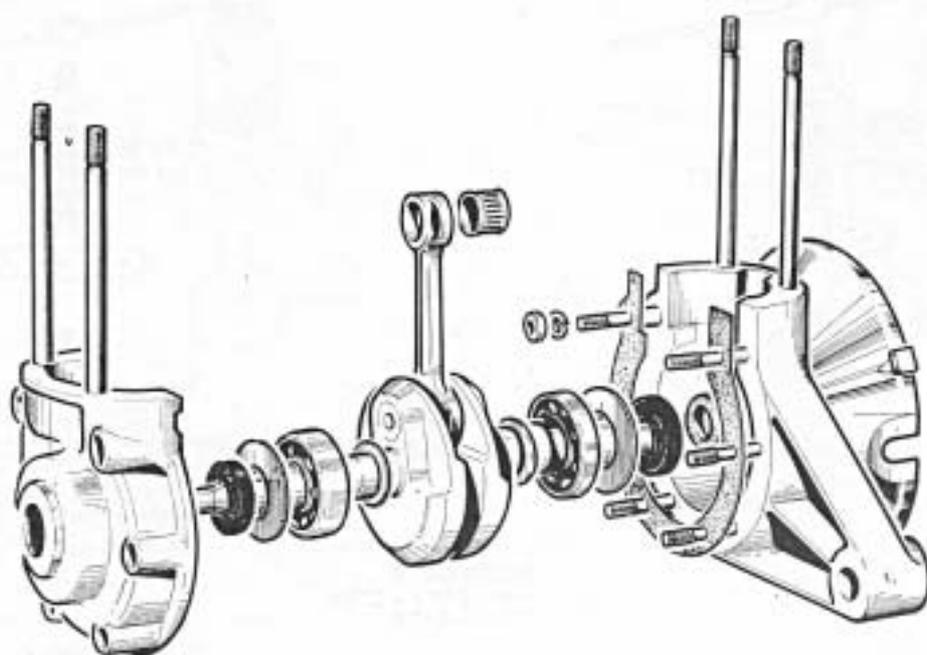
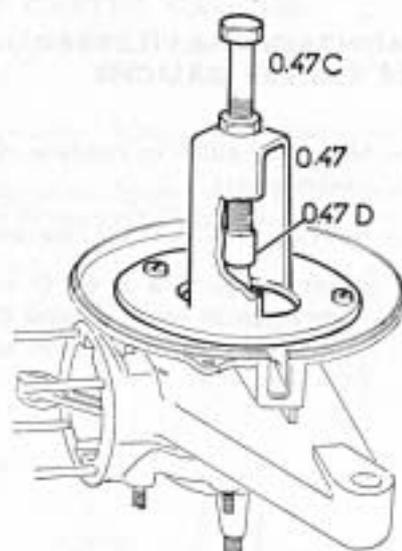
Clé à tube de 10 - Outil 0.47 -
0.47 F.

- Dévisser les écrous (clé de 10) et désaccoupler les carters :

Carter droit.

Mettre en place l'outil 0.47 en le vissant sur les deux bossages du support de stator avec deux vis de H-15.

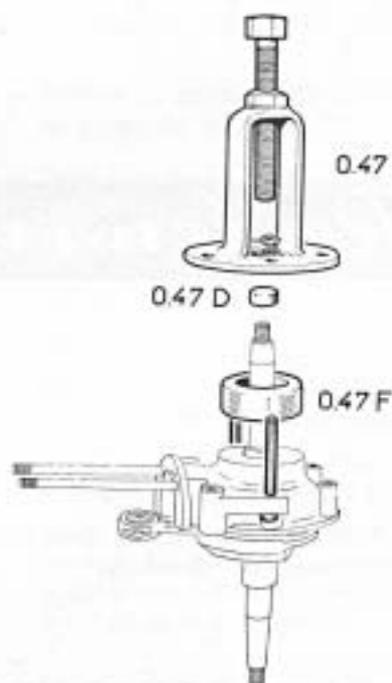
- Utiliser l'embout 0.47 D.
- Visser jusqu'à la séparation complète du carter.



Carter gauche. - EXTRACTION DE L'EMBIELLAGE

L'outil 0.47 s'utilise dans ce cas avec l'entretoise 0.47 F placée préalablement entre le carter et l'outil 0.47, avant la fixation de ce dernier sur deux bossages d'assemblage des carters.

Visser jusqu'à l'extraction complète du vilebrequin.

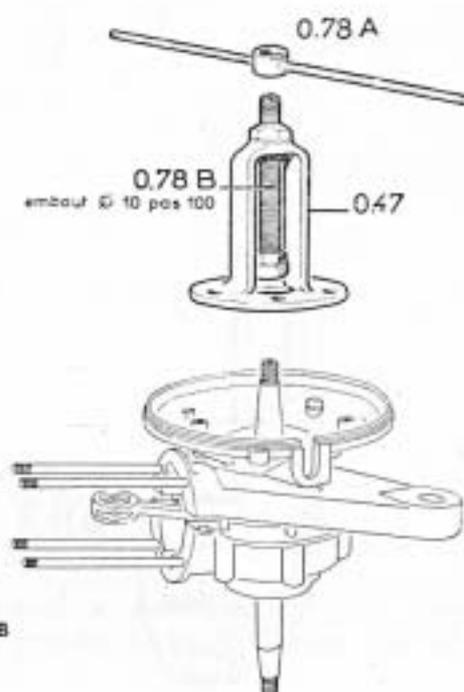
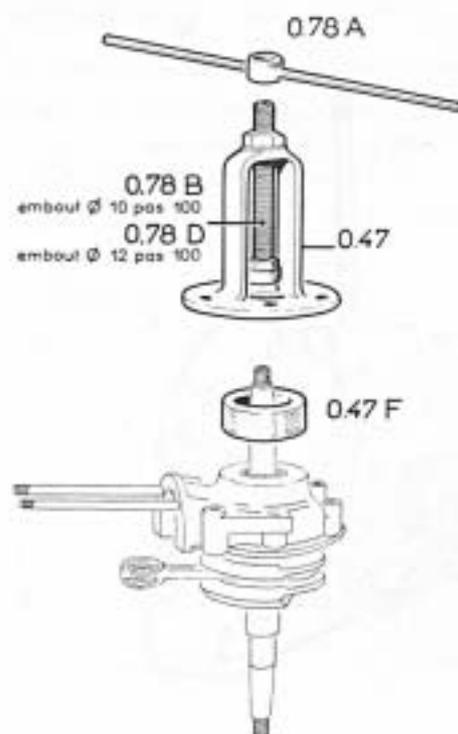


MONTAGE DU VILEBREQUIN DANS LE CARTER GAUCHE

- Mettre en place la rondelle d'appui sur vilebrequin.
- Appuyer l'outil 0.47 sur l'entretoise 0.47 F.
- Visser la vis 0.78 B ou D en bout du vilebrequin et visser l'écrou 0.78 A jusqu'à ce que le vilebrequin soit à fond dans le carter.

MONTAGE DU CARTER GAUCHE AVEC VILEBREQUIN DANS LE CARTER DROIT

- Mettre en place la rondelle d'appui sur vilebrequin.
- Appuyer l'outil 0.47 sur les bossages supports de stator.
- Visser la vis 0.78 B en bout du vilebrequin et visser l'écrou 0.78 A jusqu'à ce que le vilebrequin soit à fond dans le carter.



OUTILLAGE
Outil : 0.47 - 0.78 A - 0.78 B
0.78 D - 0.47 F

Roulements et joints

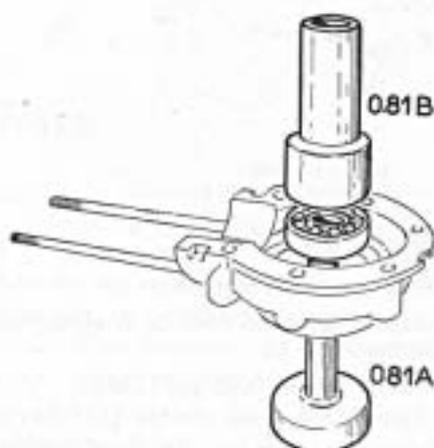
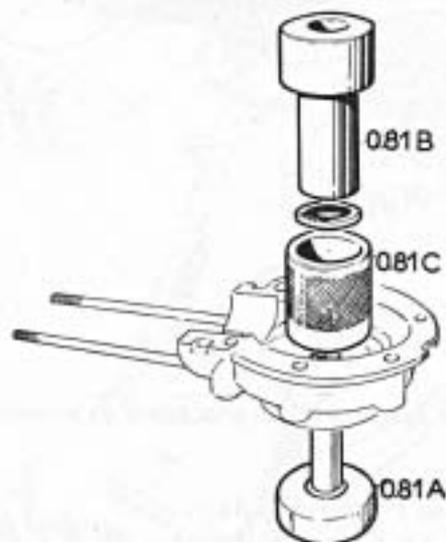
EXTRACTION

- Placer le carter sur le plan de joint.
- Chauffer et frapper avec précaution de petits coups sur le carter jusqu'à ce que le roulement tombe de lui-même.

MONTAGE DU ROULEMENT ET DU JOINT DANS CARTER GAUCHE

- Chauffer le carter de 80 à 90°.
- Poser le carter sur le guide 0.81 A.
- Mettre en place le guide de joint 0.81 C dans l'alésage du roulement (côté moleté débouchant du carter).
- Engager le joint sur le guide 0.81 A et le pousser à fond à l'aide de la chasse 0.81 B (en utilisant le côté du plus petit diamètre) le ressort du joint d'étanchéité dirigé vers l'intérieur du carter.
- Retirer le guide de joint et la chasse.
- Mettre en place la rondelle.
- Engager le roulement sur le guide 0.81 A et le pousser à fond à l'aide de la chasse 0.81 B (en utilisant l'extrémité du plus grand diamètre).

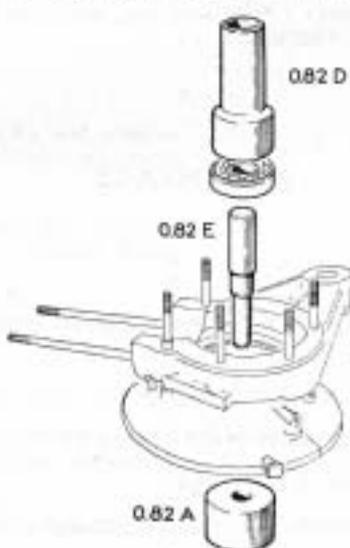
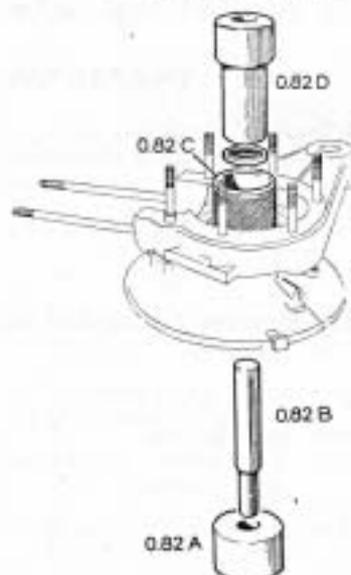
OUTILLAGE
Outil : 0.81 A - 0.81 B - 0.81 C



MONTAGE DU ROULEMENT ET DU JOINT DANS CARTER DROIT

- Chauffer le carter de 80 à 90°.
- Mettre le guide 0.82 B (\varnothing 16) dans la semelle 0.82 A.
- Poser le carter sur l'outil en orientant la chambre des volants vers le haut.
- Mettre le feutre en place dans le carter.
- Placer le guide de joint 0.82 C dans l'alésage du roulement, le côté moleté débouchant du carter.
- Engager le joint sur le guide 0.82 B (le ressort dirigé vers le haut). Le pousser à fond à l'aide de la chasse 0.82 D en utilisant l'extrémité du petit diamètre.

OUTILLAGE
Outil : 0.82 A - 0.82 B - 0.82 C - 0.82 D - 0.82 E.

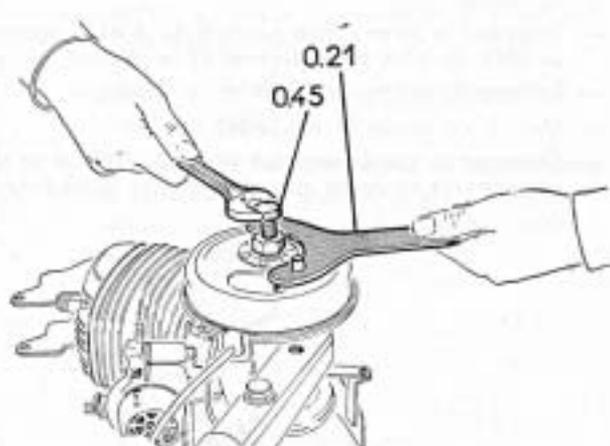
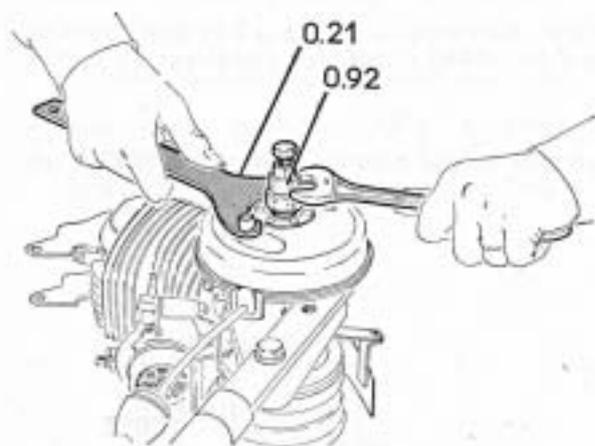


- Retirer la chasse 0.82 D et le guide de joint 0.82 C.
- Sans enlever le carter de la semelle, retirer par le haut le guide 0.82 B (\varnothing 16) et glisser à sa place à travers le joint Paulstra, le guide 0.82 E (\varnothing 17 x 16).
- Mettre en place dans le carter la rondelle d'appui du roulement.
- Engager le roulement sur le guide 0.82 E et le pousser à fond à l'aide de la chasse 0.82 D en utilisant l'extrémité du grand diamètre.

Volant magnétique

DÉMONTAGE

OUTILLAGE
Griffe 0.21 - Outil 0.45 - Tournevis -
Outil 0.92 - Clé plate de 17-18.



Démontage du rotor

- Enlever le cache-volant.
- Dévisser l'écrou en bout de vilebrequin à l'aide de l'outil spécial 0.92 en procédant de la manière suivante :
 - Placer l'outil 0.92 sur l'écrou.
 - Visser le boulon sur les quelques filets disponibles de l'écrou du volant,
 - Visser le contre écrou pour mettre l'outil à l'appui sur l'écrou du volant,
 - Avec une clé de 18 placée sur le corps de l'outil 0.92, desserrer l'écrou du volant en immobilisant le rotor avec la griffe 0.21.
- Dévisser sans la retirer la vis de poussée de l'arrache-volant 0.45, puis mettre en place cet outil en le vissant à fond sur le rotor.
- Immobiliser le rotor avec la griffe 0.21 et visser la vis de poussée de l'arrache-volant jusqu'au décollage du rotor (clé de 17).

Démontage du stator

- Dévisser les deux vis à tête cylindrique (tournevis) ; ne pas confondre avec les vis à tête goutte de suif fixant le rupteur.
- Dégager le stator.
- Pousser le passe-fil d'éclairage vers l'intérieur du volant et retirer le fil d'éclairage, veiller à ne pas détériorer la fiche du raccord.

REMONTAGE

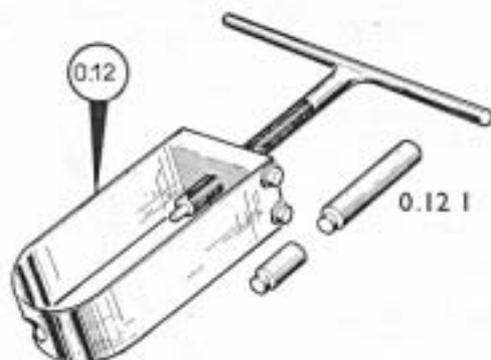
OUTILLAGE
Tournevis

- Mettre le stator en place sur le carter.
- Replacer soigneusement sur le carter droit les passe-fils caoutchouc assurant l'étanchéité du volant.
S'ils sont détériorés, ne pas hésiter à les changer.
- Visser les 2 vis de fixation, une rondelle plate et une rondelle Blocfor sous la tête.
Attention. — Ne pas pincer le fil d'éclairage.
- Remonter le rotor, ne pas le bloquer en vue du calage.

Piston

DÉMONTAGE

- 1) Retirer les deux circlips à l'aide de la pince spéciale 0.4.
- 2) Chasser l'axe au moyen de l'outil 0.12. Attention à la cage à aiguilles.



Pince pour démontage et remontage des segments sur piston

- Présenter le piston sur la bielle, la lettre repère A dirigée vers l'avant du moteur (côté échappement). Engager le centrage spécial 0.93 pour qu'il traverse la cage à aiguilles et vienne se centrer sur l'axe de piston partiellement monté.

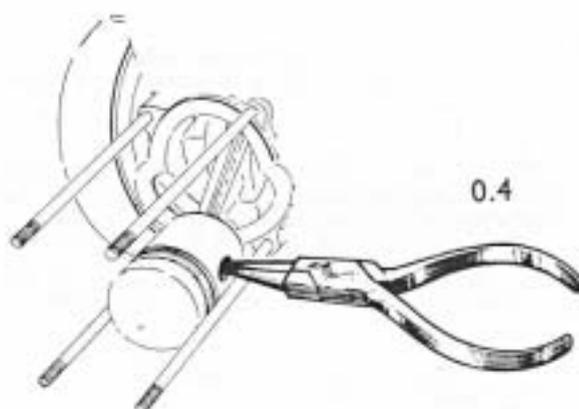
IMPORTANT

Ce centrage spécial 0.93 (B) est indispensable pour effectuer correctement cette opération.

- Mettre en place l'outil 0.12 muni de l'embout $\varnothing 11$ long. 62 et visser pour engager l'axe aux $3/4$ de sa course
- Ensuite retirer le centrage 0.93 et mettre en place un des circlips.
- Pousser l'axe jusqu'à ce qu'il bute sur le premier circlip.
- Retirer l'outil 0.12 et mettre le deuxième circlips (pince 0.4).
- S'assurer que les circlips sont bien dans les gorges.

OUTILLAGE

Pince à circlips 0.4 - Outil 0.12.

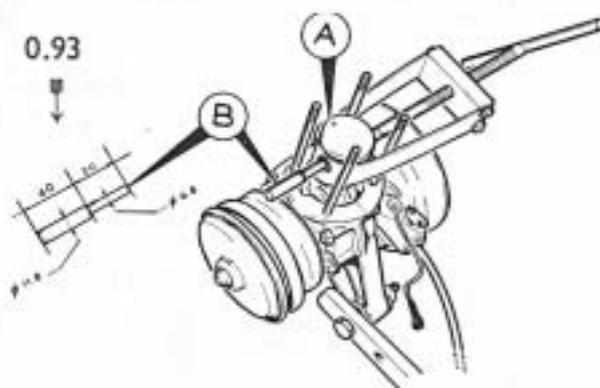


REMONTAGE

OUTILLAGE

Centrage 0.93 - Outil 0.12 - Pince 0.4

- Avant de procéder à la remise en place des segments, il est indispensable de nettoyer sans les déformer, les gorges du piston. Se servir, pour cela, d'un morceau de segment. Vérifier le jeu à la coupe des segments qui doit être de $3/10$ de mm maximum. Pour cela introduire les segments dans le cylindre et contrôler le jeu à l'aide d'une jauge.
- Nettoyer si nécessaire, les gorges des circlips d'arrêt de l'axe du piston.
- Engager l'axe du piston sur le piston jusqu'à ce qu'il affleure le bossage intérieur.
- Tremper la cage à aiguilles dans l'huile légère, puis la placer dans la bielle.



Calage de l'avance

- Visser l'outil 0.24 sur la culasse par le trou de la bougie et chercher le point mort haut en faisant tourner le volant ; noter sur la règlette la position.
- Faire tourner lentement le volant d'un tour, dans le sens de la marche, pour amener le piston de 2,5 à 3 mm avant le point mort haut. Contrôler sa position sur la règlette.
- Sans déplacer le piston, faire tourner le rotor pour amener les repères du rotor et du stator en regard.
- Bloquer le rotor dans cette position à l'aide de la griffe 0.21 et de l'outil spécial 0.92.

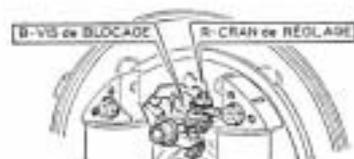
OUTILLAGE
Clé tube de 14 - Fausse bougie
n° 024 - Griffe 0.40.



ATTENTION :

Pour bloquer le rotor avec l'outil 0.92, prendre la précaution suivante :

- Visser à fond le boulon et le desserrer d'un demi tour avant de serrer le contre écrou.



- 1-DEBLOQUER LA VIS B
2-INTRODUIRE UN TOURNEVIS ENTRE LES CRANS R ET REGLER
3-REBLOQUER LA VIS B

— Régler le rupteur :

OUTILLAGE
Tournevis

Mettre les repères du rotor et du stator en regard, débloquer le rupteur.

Agir à l'aide d'un tournevis introduit dans les crans de réglage pour que les contacts du rupteur commencent à décoller dans cette position. Ensuite rebloquer la vis du support des contacts.

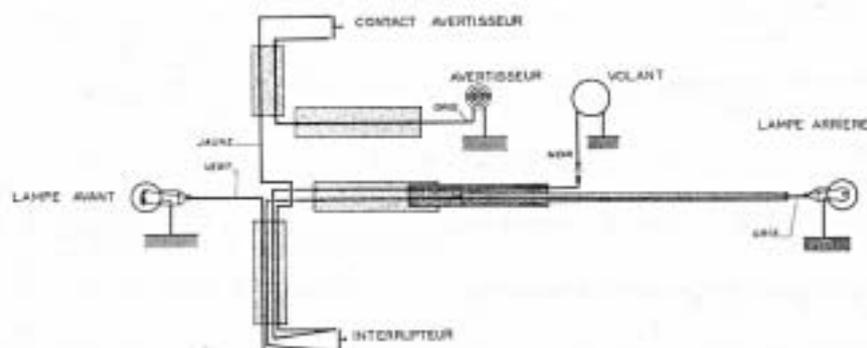
Très important. — Lorsque le calage est correct l'ouverture maximum des grains de contact est d'environ $4/10^{\circ}$.

Toutefois cette ouverture peut varier sans inconvénient de 3 à $5/10^{\circ}$.

Ne jamais régler l'écartement des contacts du rupteur à une cote déterminée, la bonne marche du volant ne dépendant pas de l'écartement mais de l'ouverture précise des contacts au point d'arrachement indiqué par la concordance des repères du rotor et du stator.

Nous recommandons pour le calage du volant l'utilisation du « Précis-point » livré par notre Magasin Pièces détachées sous le N° 0.98.

ÉCLAIRAGE

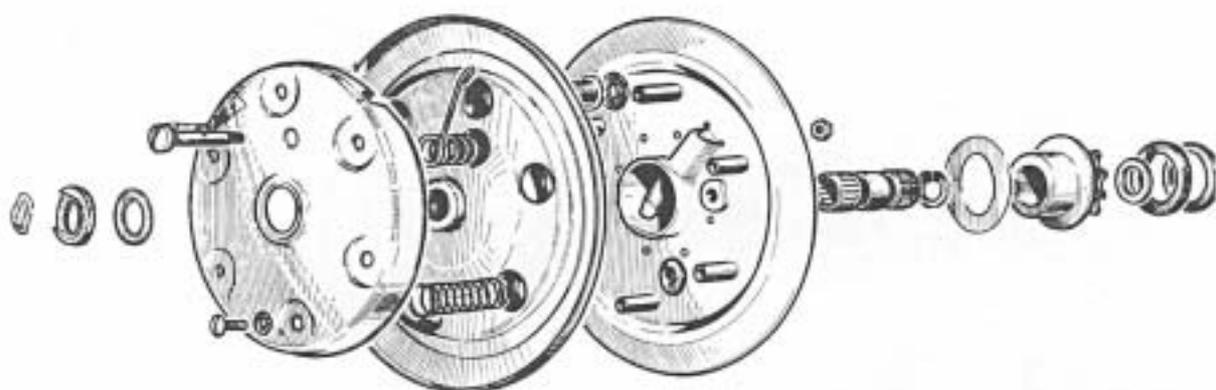
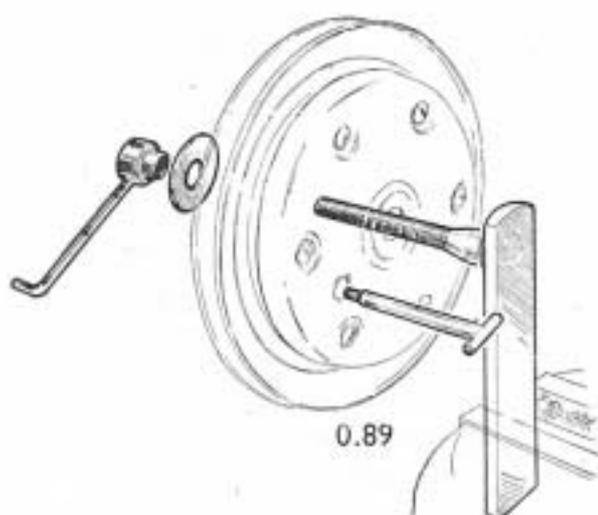


Poulie réceptrice

DÉMONTAGE

- Mettre le verrou en position vélo.
- Sortir le pignon relai.
- Dévisser et retirer l'écrou en tôle emboutie (clé de 12).
- Dévisser l'axe du levier de verrouillage et le retirer.
- Débloquer les six vis d'assemblage.
- Comprimer l'ensemble.
- Retirer les vis et les rondelles éventails.
- Décompresser l'ensemble et retirer :
 - le cache-ressorts
 - les ressorts
 - désaccoupler les flasques
 - retirer le doigt de verrouillage
- Retirer le circlips et les cages à aiguilles.

OUTILLAGE
Clé de 12 - Outil 0.89

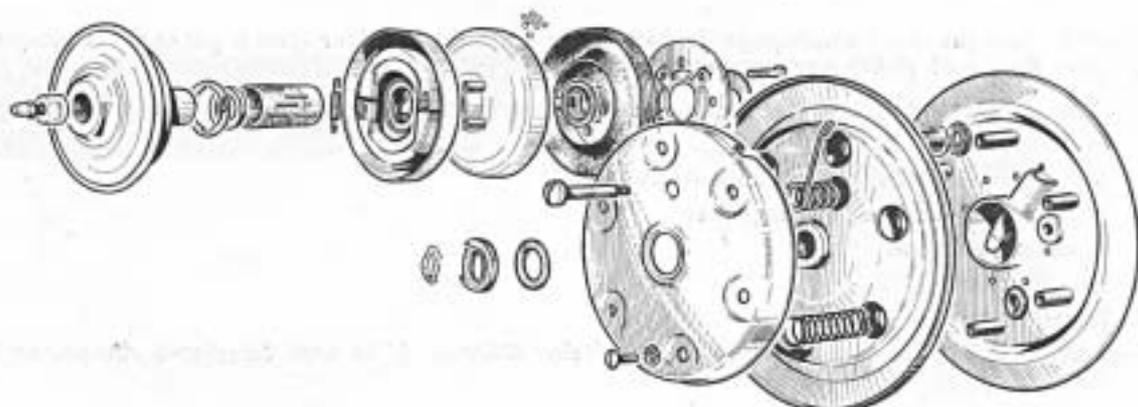


REMONTAGE

- Graisser et engager le doigt de verrouillage dans son logement (le cône dirigé vers le centre) en orientant le trou de passage du levier vers la fenêtre.
- Engager le pignon récepteur.
- Pose des rondelles caoutchouc sur les colonnettes.
- Placer la deuxième joue de la poulie en veillant à l'orienter correctement le passage de colonnette avec remboitage se trouve diamétralement opposé au levier de verrouillage.
- Mettre en place le levier ressort de verrouillage, s'assurer de sa mise en place correcte et de son bon fonctionnement.
- Mettre les ressorts sur les colonnettes.
- Poser le cache-ressorts.
- Comprimer le tout (outil 0.89). Attention au levier de verrouillage.
- En maintenant comprimé mettre les rondelles éventail et visser les 6 vis.
- Visser l'axe du levier de verrouillage.
- Visser le contre-écrou tôle.

OUTILLAGE
Outil 0.89 - Tournevis

Coupleur embrayage variateur

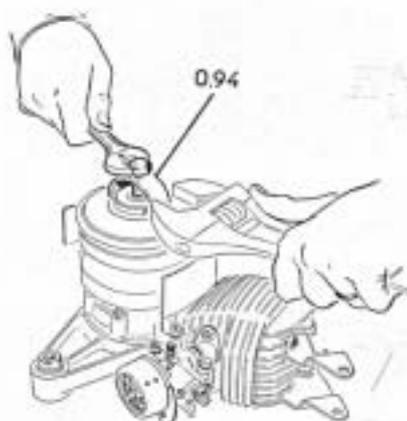


EXTRACTION

OUTILLAGE

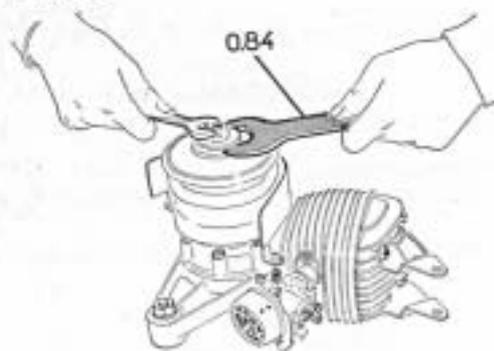
Clé tube de 6 - Clé plate de 32 0.84 - Clé plate de 14 - Outil 0.94.

- Dévisser et retirer le graisseur (clé tube de 6).
- Dévisser et retirer l'écrou du coupleur (clé de 14) en immobilisant le boîtier avec une clé plate de 32 (0.84).



- Placer sur le méplat de 32 du coupleur l'outil 0.94 et immobiliser ce dernier avec une clé.
- Agir ensuite sur la vis de poussée de l'extracteur jusqu'au décollage de l'ensemble.

Le boîtier à poudre n'est pas démontable.



DÉMONTAGE DU VARIATEUR

OUTILLAGE

Clé de 8

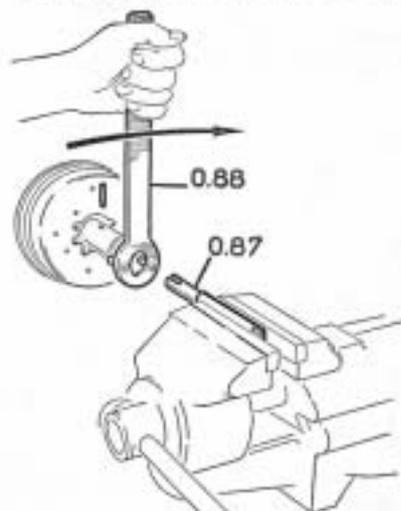
- Rabattre les freins des 4 vis de fixation.
- Dévisser les 4 vis (clé de 8) et les retirer.
- Enlever le raidisseur.
- L'ensemble reposant bien à plat, côté coupleur, retirer le déflecteur en nylon en veillant à ne pas égarer les perles, qui doivent rester dans le boîtier de la joue mobile.



Toute perte de perles compromettrait gravement le fonctionnement du variateur.

- Retirer les quatre colonnettes.
- Retirer la joue mobile contenant les perles.
- Retirer les cages à aiguilles.

Nota : au cas où les perles seraient grasses, les nettoyer à l'essence pure ainsi que le boîtier et le déflecteur.



DÉMONTAGE DE L'EMBRAYAGE A MASSELOTES

OUTILLAGE

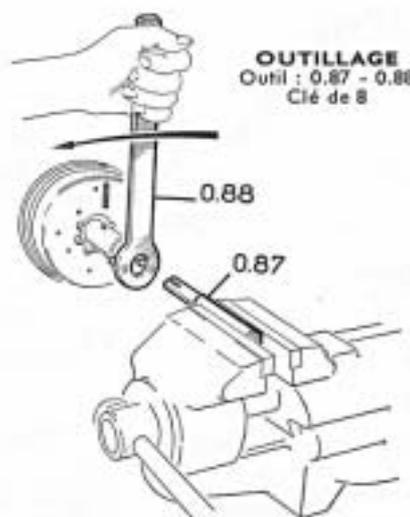
Outil : 0.87 - Clé 0.88

- Monter l'ensemble coupleur embrayage sur l'outil (0.87) préalablement serré dans l'étau.
- Engager la clé à ergots (0.88) dans les trous non taraudés du plateau.
- Mettre la goupille dans le trou de graissage.
- Dévisser avec la clé à griffe.

ATTENTION : filetage à gauche.

REMONTAGE DU COUPLEUR EMBRAYAGE VARIATEUR

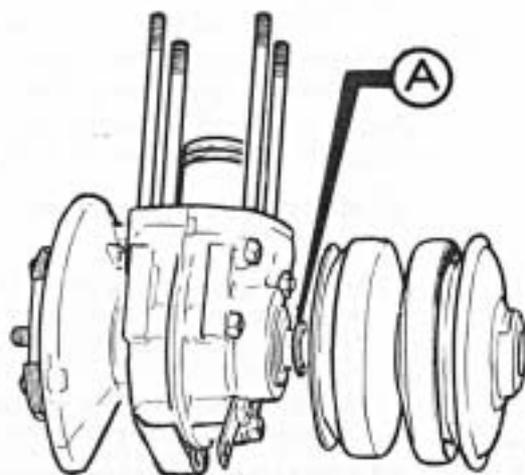
- Visser la joue portant l'embrayage de départ sur l'axe du coupleur (pas à gauche), la bloquer à l'aide de l'outil (0.87) axe goupille. Clé à griffe (0.88).
- Graisser et remettre les cages à aiguilles dans leur logement en respectant l'ordre suivant :
 - le joint nylon
 - les cages à aiguilles préalablement assemblées
 - la joue mobile contenant les perles
 - le déflecteur nylon
 - les colonnettes
 - le raidisseur
- mettre les vis, les bloquer, rabattre les freins d'écrou. (S'ils sont détériorés remplacer le raidisseur).



MISE EN PLACE DE L'ENSEMBLE COUPLEUR-VARIATEUR SUR LE VILEBREQUIN

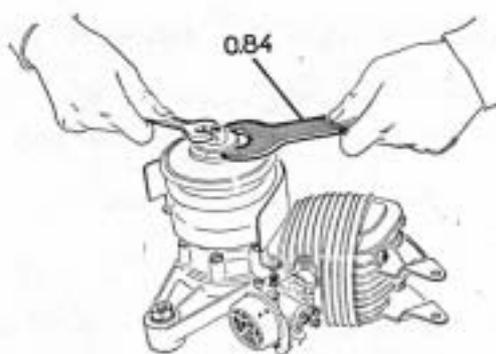
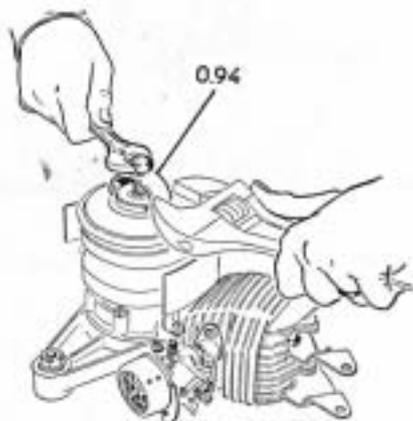
- Mettre la rondelle d'appui (A).
- Ensuite l'ensemble coupleur embrayage variateur.
- Engager l'écrou et le serrer en immobilisant le boîtier du coupleur avec la clé de 32 amincie (0.84).
- Visser le graisseur.

OUTILLAGE
Clé de 6 - 14 - Clé 0.84



Coupleur

Embrayage



DÉMONTAGE

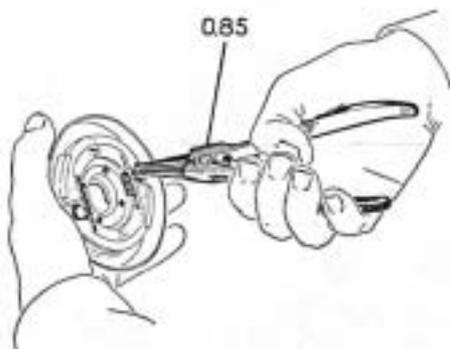
- Dévisser et retirer le graisseur (clé tube de 6).
- Dévisser et retirer l'écrou du coupleur (clé de 14), en immobilisant le boîtier avec une clé plate de 32 (0.84).
- Placer sur le méplat de 32 du coupleur l'outil 0.94 et immobiliser ce dernier avec une clé. Agir ensuite sur la vis de poussée de l'extracteur jusqu'au décollage.

Le boîtier à poudre n'est pas démontable.

DÉMONTAGE DES MACHOIRES

Retirer les circlips.

- Sortir les deux mâchoires ensemble pour éviter de déformer les ressorts, ceux-ci étant tarés.
- Repérer la position des ressorts avant de les décrocher.



REMONTAGE

- Emboîter les aiguilles dans leurs alvéoles, graisser modérément et introduire la douille à aiguilles dans le canon du coupleur.
- Remonter les ressorts en tenant compte des repères indiqués au démontage. Placer les mâchoires sur les axes dans le sens de la flèche et remettre les circlips.

Attention. — Les ressorts étant parfaitement tarés à l'origine, ne jamais les modifier, le fonctionnement de l'embrayage de départ serait compromis.

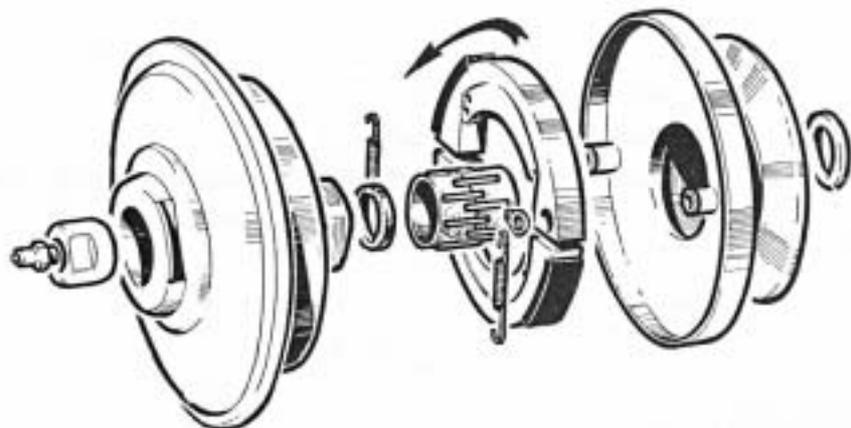
- Emmancher doucement à la main, la poulie sur le canon carré du coupleur.

Dans le cas de fonctionnement défectueux, il est préférable de changer l'ensemble poulie-embrayage de départ.

Nota. — Ne pas remonter le cylindre avant le coupleur.

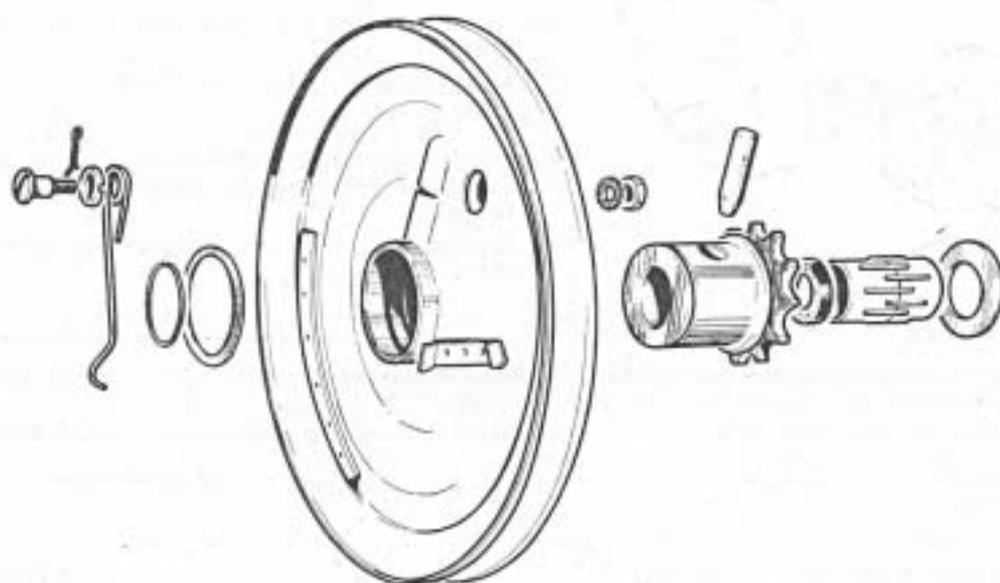
- Nettoyer l'arbre du vilebrequin.
- Mettre la rondelle.
- Engager l'ensemble coupleur et embrayage de départ, et bloquer énergiquement (clé plate amincie de 32 et clé plate de 14).

OUTILLAGE
Pince à circlips - Clé de 32 amincie - Clé de 14



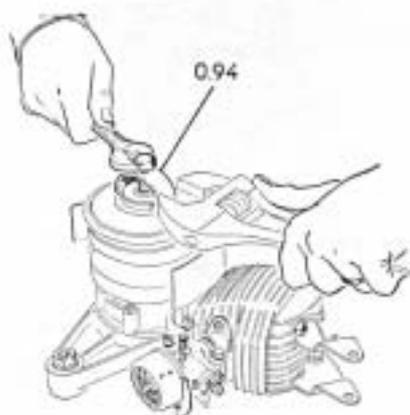
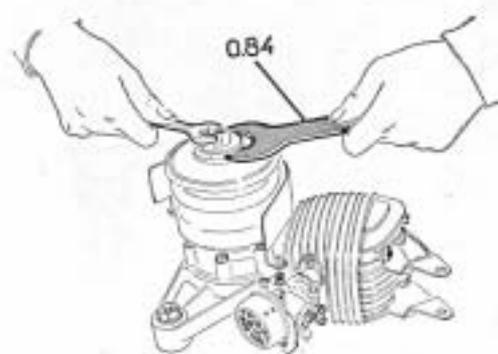
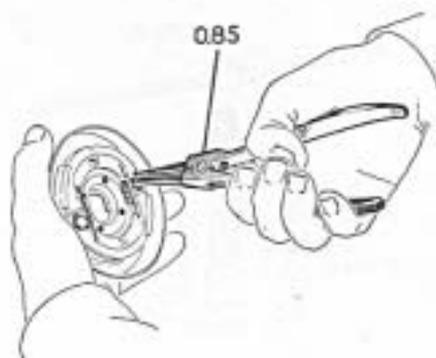
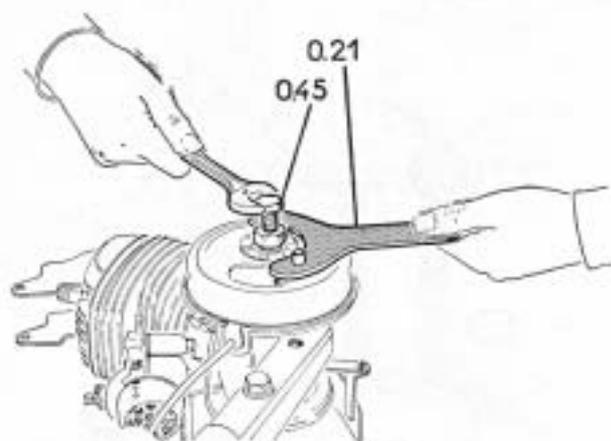
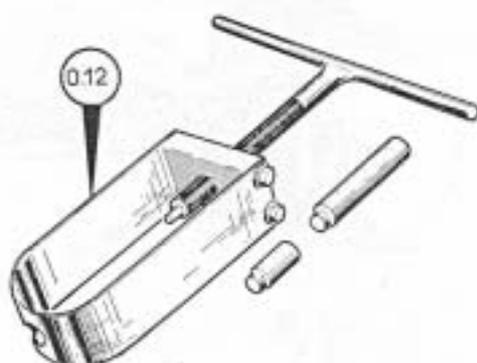
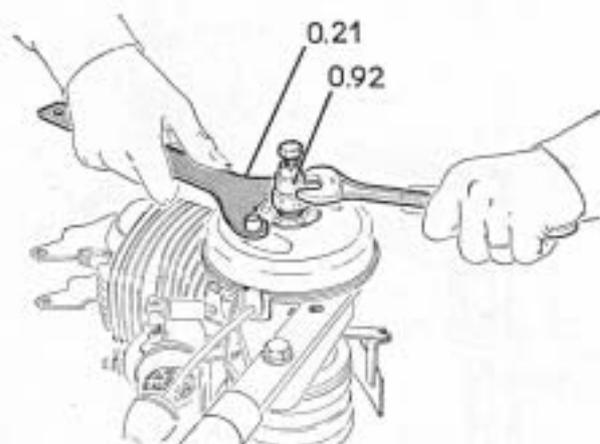
DÉMONTAGE DU PIGNON RELAIS

- Sortir la poulie réceptrice (voir page 10).
- Retirer le jonc et la rondelle.
- Enlever le pignon relais.
- Enlever le feutre d'étanchéité (faire très attention aux cages à aiguilles qui peuvent se séparer).
- Enlever la rondelle.

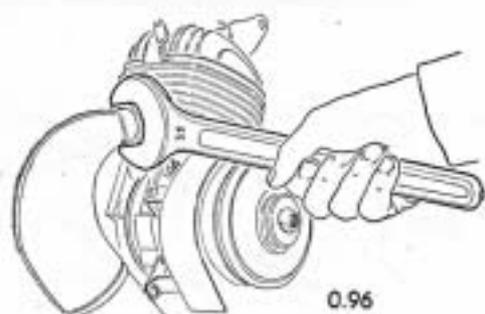


REMONTAGE

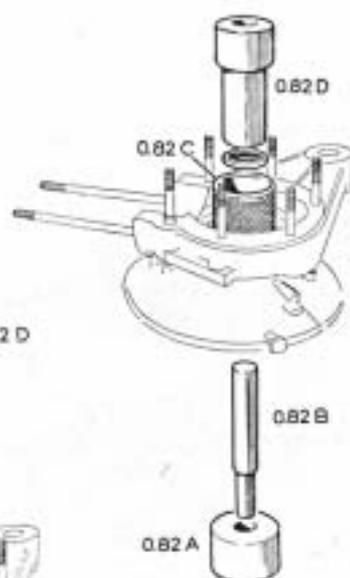
Suivre l'ordre inverse des opérations de démontage, prendre toutefois la précaution de graisser les deux cages à aiguilles.



- | | |
|------|--|
| 0.21 | Levier de maintien pour démontage du volant. |
| 0.92 | Outil pour le déblocage de l'écrou du rotor de volant. |
| 0.45 | Arrache-volant. |
| 0.12 | Outil avec embouts pour montage et démontage de l'axe de piston. |
| 0.85 | Pince inversée pour circlips extérieur. |
| 0.84 | Clé plate de 32 pour immobilisation du coupleur. |
| 0.94 | Extracteur pour coupleur avec noyau non fileté. |

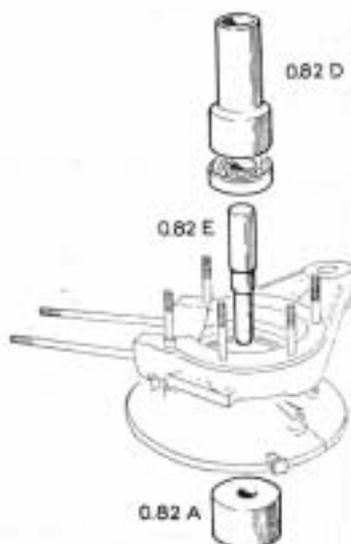


0.96



0.82 B

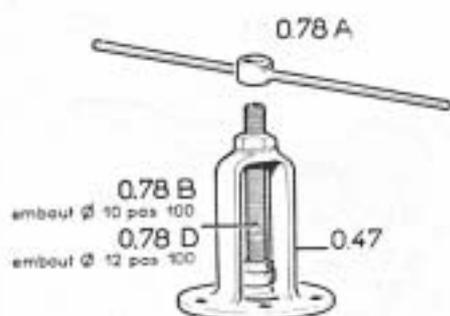
0.82 A



0.82 D

0.82 E

0.82 A



0.78 A

0.78 B

embout \varnothing 10 pas 100

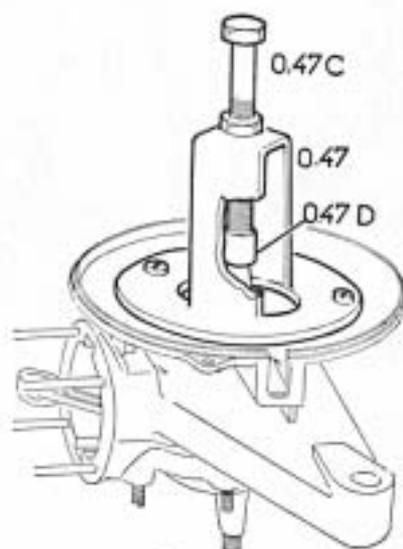
0.78 D

embout \varnothing 12 pas 100

0.47



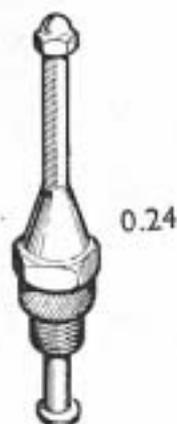
0.47 F



0.47 C

0.47

0.47 D



0.24

0.96

0.24

0.78 A

0.78 B

0.78 D

0.47

0.47 F

0.47 D

0.82 A

0.82 B

0.82 C

0.82 D

0.82 E

Clé plate de 35.

Fausse bougie.

Ecrou à broche.

Vis pour mise en place du vilebrequin dans les carters diam. 10 pas 100.

Vis pour mise en place du vilebrequin dans les carters diam. 12 pas 100.

Outil avec embouts (pour mise en place et extraction du vilebrequin).

Entretoise.

Embout.

Semelle

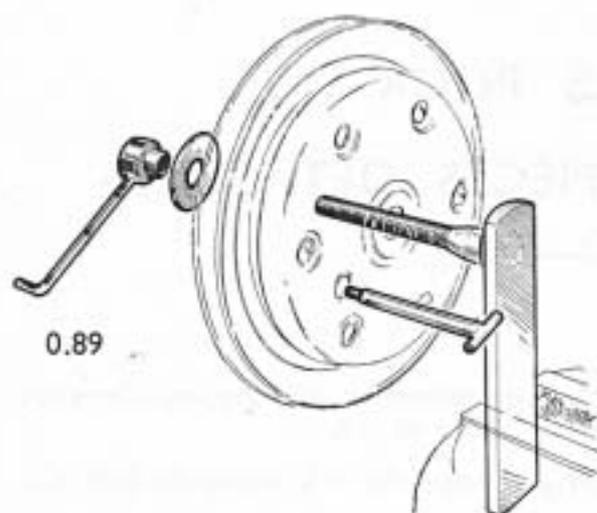
Guide

Guide de joint

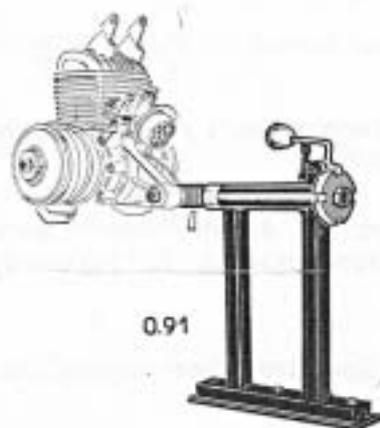
Chasse

Guide

} Pour montage joint et roulement dans le carter droit.



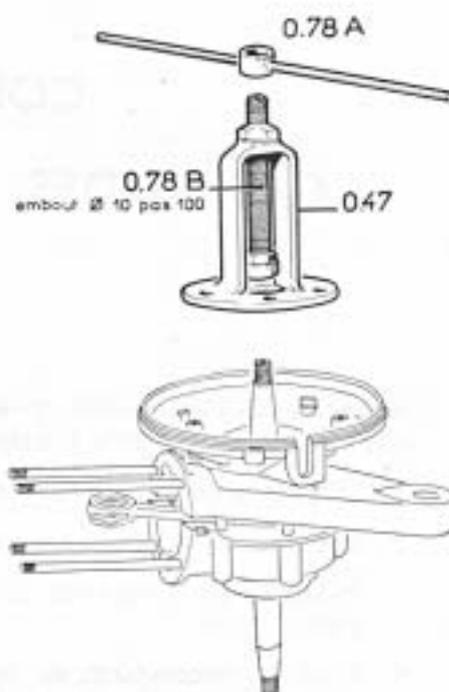
0.89



0.91



0.98



0.78 A

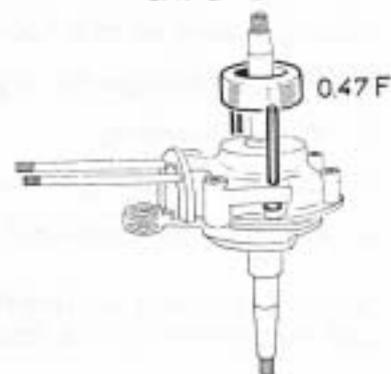
0.78 B
embout Ø 10 pas 100

0.47



0.47

0.47 D



0.47 F

0.78 A	Ecrou à broche.
0.78 B	Vis pour mise en place du vilebrequin dans les carters diam. 10 pas 100.
0.78 D	Vis pour mise en place du vilebrequin dans les carters diam. 12 pas 100.
0.47	Outil avec embouts (pour mise en place et extraction du vilebrequin).
0.47 F	Entretoise.
0.47 D	Embout.
0.98	Précis Point.
0.91	Support moteur.
0.89	Outil complet p ^r montage et démontage de la poulie réceptrice variable.

CONSEILS POUR COMMANDES DE PIÈCES DÉTACHÉES

- Afin que vos commandes soient exécutées rapidement et sans risques d'erreurs, elles doivent nous être transmises de façon claire et précise.
 - 1° Utiliser à l'exclusion de tout autre papier, nos bons de Commande Spéciaux.
 - 2° Indiquez le n° de série de la pièce.
 - 3° Indiquez dans tous les cas le n° du moteur même s'il s'agit de pièces de la partie cycle.
 - 4° Pour les accessoires du moteur tels que carburateurs et volant magnétique, n'oubliez pas d'indiquer la marque et le type.

- Ces renseignements nous permettent de rectifier éventuellement certains n° récemment modifiés et d'éviter une correspondance qui vous fait perdre du temps.

- **Retour des pièces :** Toute pièce retournée doit être accompagnée d'une lettre nous indiquant :
 - La nature de la pièce.
 - L'objet de ce retour.
 - Nous pouvons en effet recevoir les pièces :
 - 1° Pour application de la garantie.
 - 2° Pour réparation.
 - 3° Comme modèle pour fourniture de pièces neuves conformes.
 - 4° Comme non conformes, etc...

- Aucun crédit ne peut être fait sans que les deux numéros du débit correspondant soit mentionnés sur la demande.

- **Echange standard :** Evitez l'immobilisation de la machine du client en le laissant rouler pendant que vous nous demandez le moteur d'échange en ayant soin de nous indiquer :
 - Le n° du moteur à remplacer.

- A réception du moteur neuf vous nous retournerez l'usagé.

- En observant ces quelques recommandations, vos relations avec notre Service de pièces détachées se trouveront améliorées.
Vous aurez satisfaction dans les meilleurs délais suivant l'exactitude de vos désirs.